**Uwagi i wnioski otrzymane za pomocą ankiety on-line**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Imię i nazwisko/**  **Nazwa podmiotu** | **Lp.** | **Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga/propozycja (tytuł rozdziału, nr podrozdziału, nr strony)** | **Treść uwagi/propozycji wraz z uzasadnieniem** | **Odpowiedz** |
| 1. | Mariusz Łapiński | 1) | Ujednolicenia z Gorzowem kursowania autobusów MZK w gminie Kłodawa, zamiast obecnie wprowadzonego PKS | Gmina Kłodawa coraz bardziej zaludnia się. Z Kłodawy do Gorzowa dostać się można komunikacją publiczną jedynie PKS. W Gorzowie obowiązuje MZK, w Chwalęcicach też MZK , gdzie Chwalęcice są w gm. Kłodawa. Jakby ujednolicić komunikację w obu gminach zyskaliby pasażerowie, oraz miałoby to wpływ na ochronę środowiska, ponieważ przy dobrym rozłożeniu rozkładu jazdy, po pasażer z Kłodawy nie musiałby jechać na Estkowskiego PKS i tam przesiadka na MZK na Manhattan.  Uzasadnienie:  Wprowadzenie MZK w gminie Kłodawa. | Ujednolicenie komunikacji odbędzie się poprzez realizację działań w ramach celu operacyjnego „*Dobrze zarządzany system mobilności”* oraz „*Efektywny i powszechny system transportu publicznego”.* |
| 2. | Halina Wysocka | 1) | Komunikacja ze szpitalem | Skomunikowanie szpitala na Dekerta ze szpitalem na Walczaka.  Uzasadnienie:  Brak połączenia pomiędzy szpitalami: pozostają taksówki lub kombinacje autobusowo-tramwajowe. Strata czasu i pieniędzy osób udających się na leczenie. | Uwaga uwzględniona częściowo. Kwestię połączenia ze szpitalami uzupełniono w rozdziale 4.3 PZMM i w działaniu 3.2 w Planie działania. |
|  |  | 2) |  | Poprowadzenie nowej linii tramwajowej od Ronda Górczyńskiego do szpitala na Dekerta.  Uzasadnienie:  Szpital na Dekerta jest szpitalem dla mieszkańców województwa i powinien mieć bezpośredni dojazd z dworca. Niestety takie połączenie nie zostało zaproponowane przy nowych planach rozbudowy sieci tramwajowych. | Kwestia nowej linii tramwajowej zostanie rozstrzygnięta w odrębnych dokumentach, obejmujących planowanie rozwoju sieci tramwajowej. |
| 3. | Dariusz Mikołajczyk | 1) | Str. 28 | Na stronie 28 pliku widnieje informacja „...zostaną objęte refundacją ulg ustawowych, co pozwoli obniżyć koszty ich uruchamiania”. Brak natomiast doprecyzowania, czy ulgi ustawowe dotyczyć będą także biletów jednorazowych.  Przykład:  W większości podróż z Janczewa do Gorzowa realizujemy wspólnie jednym autem. Bezapelacyjnie, najtańsza forma transportu, jeśli podróżuje się wspólnie. Czasem jednak są okoliczności takie, że podróż powrotna ucznia mogłaby odbyć się przy pomocy komunikacji gminnej. Brak biletów jednorazowych ulgowych dla ucznia szkoły średniej, m.in. w naszym przypadku, przekreślił logikę korzystania z komunikacji gminnej w ogóle. Jest po prostu za droga. Rozsądniej poczekać na prywatne auto.  Koszt przejazdu dla dziecka z Janczewa do Gorzowa jest taki sam jak np. z Jastrzębnika czy Lipek, dla których bez wątpienia jest to atrakcyjna oferta. Dla pobliskiego Janczewa, oferta 6 zł za przejazd wydaje się nieekonomiczna, tym bardziej, że dojazd do pobliskiego Wawrowa zrealizować można za 1,50 zł (jeszcze).  Dlatego do rozważenia mogłoby być wprowadzenie strefy taryfowe, adekwatnej do odległości. Obecnie, alternatywy dla samochodu nie widzimy, także z uwagi na rozkład jazdy.  Nie znalazłem także informacji, czy korzystanie z komunikacji gminnej (z linii np. 211 do Goszczanowa), byłoby możliwe w ramach biletu miejskiego w granicach miasta, w cenie jak dla linii miejskich. | Uwaga uwzględniona. Dodano przypis "Zestaw ulg będzie ustalony zgodnie z prawem krajowym. Nie wyklucza to zastosowanie ulg komercyjnych.". Ulgi ustawowe nie obejmują biletów jednorazowych dla uczniów szkół średnich. Nie wyklucza to jednak zastosowania ulg komercyjnych, które może wprowadzić organizator przewozów (jednak bez rekompensaty z budżetu krajowego). W działaniu 1.3 założono wprowadzenie jednolitego systemu taryfowego opartego o model strefowy na obszarze MOF GW. |
|  |  | 2) | Str. 40 | Strona 40 ww. pliku. Centrum przesiadkowe  „Gorzów Wlkp. Fieldorfa-Nila – Santok – Goszczanowo/Skwierzyna”  Nie wiem, czy dobrze zrozumiałem...  Czy tu jako jedyna gmina Santok nie jest bezpośrednio skomunikowana z Centrum ???  Uważam za dobre rozwiązanie skierowanie komunikacji gminnej przez największe osiedle Górczyn (z możliwością łatwej przesiadki na inne linie miejskie w głąb osiedla), jednak jako przystanek końcowy, zawsze powinno być Centrum, z możliwością bezpośredniego dotarcia do głównego dworca kolejowego.  Jeśli przystankiem końcowym z gminy Santok miałoby być centrum przesiadkowe na Fieldorfa – Nila – należałoby o zdanie zapytać się mieszkańców gminy, czy chętnie z takiej możliwości chcieliby korzystać i co o tym sądzą. | Uwaga uwzględniona. |
| 4. | Wiesław Fryziak | 1) | Całość | Zaprzestanie dojenia krowy, która zdechła.  Uzasadnienie:  Nie jesteśmy już w stanie dłużej wytrzymać nakładanych haraczy (podatków), zostawcie nas w spokoju, chcemy żyć jak nasi przodkowie.  Tworzycie pomysły chore od urodzenia, bez sprawdzenia ich wpływu na życie/śmierć ludzi.  Macie jakiekolwiek rzetelne badania na temat tej śmiesznej mobilności? Skąd ta energia do elektrycznych samochodów, skąd akumulatory, jaki jest tego wpływ na środowisko i uzasadnienie ekonomiczne.  Tworzycie projekty bo UE daje kasę, a czy jest jakiekolwiek uzasadnienie poza kasą?  Widziałem nie jeden z projektów w realizacji... i wszystkie były nieprzemyślane, wręcz niepotrzebne lub szkodliwe. | Uwaga ma charakter opinii. |
| 5. | Jarosław Szeliga | 1) | Załącznik nr 2 Plan działań. Działanie 4.4. str. 21 | Do listy miejscowości, dla których proponuje się budowę lub dostosowanie przestrzeni do pełnienia funkcji niewielkich parkingów P&R w pobliżu przystanków kolejowych, proponuję dodać miejscowość Skwierzyna.  Uzasadnienie:  Dla mieszkańców Murzynowa, Świniar, Dobrojewa, Gościnowa, Wiejc i Krobielewka Skwierzyna może być miejscem przesiadki z indywidualnego do zbiorowego środka transportu. By wsiąść np. w pociąg i kontynuować podróż mieszkańcy wymienionych miejscowości powinni mieć możliwość bezpiecznego pozostawienia auta. | Uwaga uwzględniona. Dopisano Skwierzynę, jednak z adnotacją *w uzgodnieniu ze spółkami z grupy PKP.* |
|  |  | 2) | Załącznik nr 4 Inwestycje drogowe str. 7 | Zaproponowano do przebudowy ul. Przedszkolną w Murzynowie. Ulica ta jest w bardzo dobrym stanie - asfalt i nie wymaga żadnej interwencji. W tej części miejscowości w złym stanie jest ul. Środkowa na odcinku od skrzyżowania z ul. Przedszkolną w stronę posesji przy Środkowej 7.  Uzasadnienie:  Opisana wyżej część drogi jest w złym stanie. | Uwaga nieuwzględniona. Przedstawiony wykaz planowanych inwestycji został uzgodniony wraz z gminami, ale nie stanowi katalogu zamkniętego. |
| 6. | Paulina Kubera | 1) | 7 celów operacyjnych: pkt. 1: Dobrze zarządzany system mobilności | Należałoby w miarę możliwości, usunąć z miasta ciężki transport i przekierować go poza obszar miasta. Idealnym rozwiązaniem jest droga PDA, przebiegająca przez Gminę Kłodawa. Droga ta z pewnością odciążyłoby Gorzów, ale zapewniła również mieszkańcom północnej części tego obszaru (miejscowości z Gminy Kłodawa) łatwy dojazd do S3 czy tez drogi 22 bez konieczności przejazdu przez miasto. Dlaczego ta koncepcja zniknęła. To rewelacyjne rozwiązanie zarówno dla Kłodawy z możliwością na rozwój, jak również dla miasta obciążający od transportu kołowego. | Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na realizację północnej obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego uwzględniono realizowany wariant w obecnym przebiegu. Realizowany wariant wynika z pytań i wymogów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, która zwróciła się do Miasta z wnioskiem o sporządzenie analizy. Miasto sporządziło analizę techniczno-ekonomiczno-środowiskową z 3 wariantami m.in. wspomnianym przebiegiem przez gm. Kłodawa. W drodze analizy został wybrany wariant obecnie realizowany. |
| 7. | Kamil Meler | 1) | Ogół dokumentu. | Brakuje mi furtki pozostawionej dla innych powiatów leżących niedaleko Gorzowa na północ (Myśliborski, Choszczeński), południe (Sulęciński, Międzyrzecki, Międzychodzki).  Uzasadnienie:  Dla tych obszarów geograficznie Gorzów jest miastem centralnym. Jeśli nawet obecny podział administracyjny nie pozwala na ścisłą współpracę (co brzmi dziwnie w czasach zacierania się granic między państwami UE, do której należymy), powinny być zapisane mechanizmy umożliwiające choćby zorganizowanie transportu publicznego przez przewoźnika GOF lub inne wspólne projekty infrastrukturalne (budowa linii kolejowej przez Myślibórz do Stargardu lub Barlinek do Choszczna etc.). | Uwaga uwzględniona częściowo. Miejskie Obszary Funkcjonalne mają ugruntowanie w przepisach prawnych. W ostatnich latach prowadzono prace nad poszerzeniem MOF GW o kolejne: Witnicę, Strzelce Krajeńskie, Skwierzynę, Lubiszyn oraz Kostrzyn nad Odrą. Jednak wskazane gminy są częścią województwa lubuskiego. Podstawą określenia miejskiego obszaru funkcjonalnego są dokumenty szczebla wojewódzkiego, czyli w przypadku Gorzowa Wielkopolskiego Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030 przyjęta przez Sejmik Województwa wypracowana wspólnie z samorządami przez Zarząd Województwa. Wskazany dokument wyznacza MOF GW. W przypadku inicjatyw z zakresu transportu kolejowego podejmowana jest współpraca poza województwem na podstawie porozumień, które są zawierane np. z województwem zachodniopomorskim lub wielkopolskim, jeśli warunki prawne na to pozwalają. Pod względem finansowym MOF GW jest ograniczony do województwa lubuskiego. |
|  |  | 2) | Zrównoważona mobilność, 1.1., s. 10. | Akcja edukacyjna powinna być prowadzona zarówno wśród dzieci jak i dorosłych, np. poprzez billboardy ośmieszające stanie w korkach ustawione w miejscach codziennych zatorów.  Uzasadnienie:  Samochody wciąż są uważane za rozsądny sposób przejechania przez miasto. Być może umieszczenie billboardów z absurdalnie długim opisem tego, że stanie w korkach to strata czasu ("uważasz, że samochody są szybkie? Cóż, skoro zdążyłeś to przeczytać, to chyba nie aż tak"). Ponadto w szkołach powinny się odbywać pogadanki o zaletach transportu publicznego, chodzenia pieszo, jazdy rowerem czy UTO. | Wskazane propozycje są realizowane w ramach celu operacyjnego „*Świadomi i zaangażowani mieszkańcy”.* |
|  |  | 3) | Dobrze zarządzany system mobilności, 4.1., s. 30 | Autobusy podmiejskie muszą obsługiwać swoje trasy w takcie godzinnym lub częstszym, przez cały dzień.  Uzasadnienie:  Skuteczny transport publiczny polega na tym, że użytkownik nie czuje ograniczeń w korzystaniu z jego. Obecna częstotliwość kursowania autobusów podmiejskich sprawia, że nie są one alternatywą dla posiadaczy samochodu, ponieważ nie pozwalają np. dojechać na konkretną godzinę do pracy lub na zostanie dłużej w mieście. Dobrym przykładem popularności autobusów podmiejskich jest Poznań, z i do którego można dojechać od 4-5 rano do 23, a często też liniami nocnymi. | Działania dotyczące częstotliwości rozkładów jazdy zostały przedstawione w celu operacyjnym *"Efektywny i powszechny system transportu publicznego".* Szczegółowe propozycje zostaną poddane analizom w ramach konsultacji nowych rozkładów jazdy. |
|  |  | 4) | Efektywny i powszechny system transportu publicznego, 4.3, s. 36 | Utworzenie węzłów przesiadkowych przy istniejącej infrastrukturze, zmiana nazwy przystanku Wieprzyce na Wieprzyce PKP  Uzasadnienie:  W samym Gorzowie jest kilka punktów, które już teraz mogłyby być węzłami komunikacyjnymi:  Przystanek Zakład Energetyczny, co wyraźnie było widać przy remoncie ulicy Chrobrego - może z powodzeniem obsługiwać zarówno autobusy jak i tramwaje. Przetrasowanie na stałe linii 103 oraz np. 126, skomunikowałoby lepiej os. Staszica czy Zakanale z Wieprzycami. Pytanie tylko, czy przystanek Katedra w stronę Wieprzyc nadaje się na przyjęcie autobusów (czy tramwaj jadący z naprzeciwka minie autobus...). Ponadto można utworzyć linię autobusową obsługującą przystanki kolejowe, odbierającą podróżnych i dowożącą do "regularnych" linii. Na przykład jadącą od Dworcowej (spod Dworca PKP) przez Spichrzową do Szpitalnej (Przystanek Gorzów Wschód), przez Most Lubuski, za Nova Park, Wawrzyniaka (Gorzów Zamoście) do pętli Śląska). Taka linia musiałaby być zintegrowana z kolejowym rozkładem jazdy, dając możliwość bezstresowej przesiadki.  Ponadto takie punkty mogłyby funkcjonować np. w Czechowie (po przywróceniu przystanku kolejowego), czy Deszcznie. | Uwaga uwzględniona częściowo. Maksymalizacja liczby miejsc dogodnych przesiadek na terenie Gorzowa Wielkopolskiego wraz z koordynacją rozkładu jazdy zostaje wpisana do PZMM, natomiast bez konkretnych lokalizacji, jako że nie jest to dokument o charakterze operacyjnym.  Zmiana nazw przystanków ze wskazaniem funkcji kolejowej (poprzez dodanie skrótu „PKP”) została zrealizowana poprzez uchwalenie nowych nazw części przystanków w styczniu br. |
|  |  | 5) | Efektywny i powszechny system transportu publicznego, 4.3, s. 38 | Zaprojektowanie aplikacji biletowej pobierającej opłaty na podstawie przejechanych przystanków, na podstawie lokalizacji użytkownika; umożliwienie dojazdu do domu transportem GOF na podstawie biletu kolejowego spoza GOFu (np. Intercity).  Uzasadnienie:  W Poznaniu od lat funkcjonuje system PEKA, pozwalający zapłacić za przejechaną ilość przystanków przy użyciu doładowywanej karty. Można pójść o krok dalej zamiast karty i zaprojektować aplikację, która np. umożliwi użytkownikowi zakup biletu na dokładną trasę (pojazd, ilość przystanków) lub na podstawie lokalizacji smartfonu określi post factum opłatę za przejazd. Świetnym rozszerzeniem byłaby też możliwość dokupienia np. kursu taksówką do lub z pociągu. | Cyfryzacja opłat za bilety oraz zapewnienie wzajemnego honorowania biletów zostały uwzględniony w działaniu 1.3 Utworzenie jednolitej taryfy w MOF GW. |
|  |  | 6) | Rozwój aktywnej mobilności 4.4, s. 45 | Uspójnienie ciągu rowerowego wzdłuż osi komunikacyjnej GOF  Uzasadnienie:  Do każdej stacji kolejowej w GOF powinien być możliwy bezpieczny dojazd rowerem, aby umożliwić wygodną przesiadkę. Ponadto trasy turystyczne powinny zawierać wskazówki dojazdu do stacji. | Postulowane działania zostały uwzględnione w działaniu 6.5 Ścisłe powiązanie infrastruktury rowerowej i pieszej z transportem zbiorowym oraz wybranymi elementami infrastruktury drogowej i 6.7 Stworzenie map dostępności pieszej i rowerowej oraz drogowskazów. |
|  |  | 7) | Ogół dokumentu | Wykorzystanie kolei osobowej oraz innego transportu publicznego do transportu przesyłek kurierskich (w wydzielonej strefie na wózkach transportowych/ szybko odłączanych przyczepach itp.  Uzasadnienie:  W celu wyeliminowania pojazdów kurierskich z centrum miasta. Być może część przesyłek mogłaby być transportowana transportem publicznym (jako uzupełnienie rowerów cargo) | Postulowane działania zostały uwzględnione w działaniu 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. Tramwaje towarowe są wykorzystywane do przewozu masowych ładunków, a dostarczanie paczek tramwajem jest obecnie na poziomie pilotażu w innych krajach. |
|  |  | 8) | Efektywny i powszechny system transportu publicznego, 4.3, s. 36 | Utworzenie "struktury pajęczyny" w sieci transportu publicznego. Utworzenie linii autobusowych w Gorzowie łączących sąsiadujące osiedla (os. Słoneczne - Staszica - Piaski - Manhattan); utworzenie linii regionalnych dowożących na pociągi (np. z Krzeszyc i Słońska do Nowin Wielkich; z Lipek, Goszczanowa, Strzelec Kraj. do Stacji Strzelce Kraj. Wschód); połączenia między miasteczkami także z pominięciem Gorzowa.  Uzasadnienie:  Obecnie realizowane połączenia autobusowe między miasteczkami a Gorzowem są bardzo ubogie. Lepszym rozwiązaniem, zamiast pustego autobusu jadącego 40 km byłoby dowiezienie pasażerów do najbliższej stacji kolejowej. | Uwaga uwzględniona częściowo. Efektywne połączenia między osiedlami z pominięciem centrum należy zasugerować, natomiast ustalenie konkretnych tras i częstotliwości będzie analizowana przez właściwych organizatorów transportu zbiorowego. Kwestia lokalnych połączeń dowozowych do linii kolejowych jest zbyt szczegółowa do uwzględnienia w PZMM, jednak znalazła swoje odzwierciedlenie w działaniu 3.1 Stworzenie układu ramowego głównych ciągów komunikacyjnych publicznego transportu zbiorowego na terenie MOF GW. Zawarto w nim utworzenie linii autobusowych dowozowych (z obszaru 1 lub 2 gmin) bądź stref transportu na żądanie, w celu likwidacji „białych plam” bez dostępu do transportu publicznego i dowozu pasażerów do głównych tras. |
| 8. | Roman Astramowicz | 1) | Całość | To jest plan całkowitego uziemienia transportu miejskiego i dojezdnego do Gorzowa. Jest całkowicie zły oparty na złych przesłankach i doprowadzi do paraliżu komunikacyjnego. Kiedyś Gorzów był w sam raz i łatwo było wszędzie dojechać. Po zmianach, wprowadzeniu deptaków, zwężeń dróg i likwidacji ostatnich miejsc parkingowych miasto staje się całkowicie nieprzejezdne na czym traci i biznes i następuje zamarcie po godzinach szczytu tj. dojazdów do i z pracy/szkoły.  Samochodów jest coraz więcej z powodu mody na własny samochód wśród młodych ludzi, szczególnie kobiet. Każda musi mieć swój i od razu po osiągnięciu pełnoletności zapisuje się na kurs prawa jazdy, który finansują rodzice i kupują jej własny pojazd. Wynika to z mody trendu feministycznego, że każda kobieta ma być samowystarczalna, najlepiej jeszcze z własnym mieszkaniem, w którym sama zamieszka, ewentualnie z kotem. Stąd trend 3 osoby w rodzinie i kurcząca się demografia. Także przez niedostępność mieszkań. | Uwaga ma charakter opinii. Na str. 9 PZMM zaznaczono, że dokument jest pisany z założeniem idei zrównoważonej mobilności -"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.". |
|  |  | 2) |  | Nikt, kto posiada samochód nie przesiądzie się z niego na komunikację miejską. Dlatego że jest to o wiele mniej wygodne.  Gorzów nie jest Berlinem, w którym dojazd samochodem przez miasto zajmuje 2h i dlatego ludzie korzystają z s-bahn i rowerów, by dojechać na stację z dalszych odległości, bo Berlin jest obszerny. | Uwaga ma charakter opinii. |
|  |  | 3) |  | Na 1 bilecie kupionym na stacji s-bahn z biletomatu dobowym można się poruszać wszystkimi środkami komunikacji w promieniu 40 km od Berlina, czyli dojeżdżać do miejscowości wokół, a w 2023 roku na bilecie miesięcznym za 49 euro można się poruszać wszystkimi pojazdami szynowymi w całych Niemczech.  W Gorzowie 2 biletomaty postawiono jeden tuż obok kiosku MZK i płatność tylko kartą. To nikt nie korzysta. W Gorzowie zlikwidowano dworzec PKS, budynek, w którym ludzie się chowali przed zimnem, by sprzedać go deweloperowi pod wynajem mieszkań.  W Gorzowie planuje się likwidację dojazdu samochodem na dworzec od ul. Sikorskiego, żeby podwieźć kogoś szybko na autobus/pociąg niekoniecznie Kiss&Ride! Tylko zaparkować i odprowadzić do pojazdu!  W Gorzowie na dworcu PKP nie ma czynnej toalety, a na dworze stoi toi toi!  Gorzów rezygnuje z budowy centrum przesiadkowego, a wcześniej rysuje fantasmagoryczny projekt ze szklanym zadaszeniem, na który żaden wykonawca nie mieści się w budżecie, przez co pieniądze przepadają i nie będzie centrum przesiadkowego. | Uwaga ma charakter opinii. W ramach dokumentu zaplanowano budowę Zintegrowanego Centrum Podróży przy dworcu PKP w Gorzowie Wlkp. wraz z przebudową infrastruktury tramwajowej oraz kontynuacją rozwoju Zintegrowanego Centrum Podróży na tzw. międzytorzu. |
|  |  | 4) |  | Centrum przesiadkowe powinno się składać z 2 budynków PKP i PKS odremontowanych, połączonych łącznikiem budynkiem pomiędzy nimi z przejściem pasami przez ul. Jancarza. I wyborem środka komunikacji z ekranu: PKS powinny wozić na dalsze odległości, bo jazda autokarem jest niewygodna dla dłuższych tras trwających powyżej 2 godzin.  Samochody busy powinny wozić spod tego centrum przesiadkowego do miejscowości typu Dębno, Myślibórz, Międzyrzecz, czyli tam gdzie jest mała liczba pasażerów, zamiast puszczać duże autobusy jadące puste.  Tramwaj ze Strzelec i Deszczna, którym będzie się jechać godzinę do pracy to już w ogóle jest głupota. Nikt tym nie będzie jeździł, koszt wykonania horrendalny.  Parkingów powinno być jak najwięcej na obrzeżach miast. Żeby dojezdni spod Gorzowa mogli zostawiać samochody na tych parkingach zamiast przejeżdżać przez cały Gorzów w celu znalezienia miejsca do zaparkowania.  Parking powinien zostać zbudowany przy dworcu PKP obok ulicy Jancarza. Żeby podróżujący mogli tam zostawić samochód i pojechać gdzieś daleko pociągiem np. bezpośrednim do Berlina. Ten bezpośredni i tak się nie opłaca, bo w Kostrzynie lepiej wysiąść i kupić dobowy na Niemcy, którym można się poruszać przez całą dobę środkami miejskimi.  Miejscowości wokół Gorzowa zrobiły swoją komunikację miedzy wioskami za pieniądze unijne i jest osobny bilet miesięczny - tylko na daną trasę o danej godzinie. Ludzie ci są odcięci od świata, czyli miasta Gorzowa i wykluczeni komunikacyjnie.  Gorzów powinien tworzyć aglomerację z miejscowościami wokół. | Uwaga ma charakter opinii. W ramach dokumentu zaplanowano budowę Zintegrowanego Centrum Podróży przy dworcu PKP w Gorzowie Wlkp. wraz z przebudową infrastruktury tramwajowej oraz kontynuacją rozwoju Zintegrowanego Centrum Podróży na tzw. międzytorzu. Integracja transportu publicznego została zapisana w działaniach ujętych w ramach celu operacyjnego *"Dobrze zarządzany system mobilności"* |
|  |  | 5) |  | Tramwaje do zakupienia w 2 rzucie powinny być innego typu modelu dla zróżnicowania. Transport jedynym rodzajem pojazdu jest nudny i zniechęca do korzystania z MZK.  Many autobusy są niewygodne z napaćkanymi siedzeniami, na które nikt nie chce usiąść albo siada z brzegu zajmując miejsce, bo ciężko później wysiąść przechodząc przez ludzi.  Zamiast długich powinny być harmonijki. Długie się nie mieszczą w rondach i przeszkadzają innym samochodom. Belka w oknie Man-a jest na wysokości wzroku i nie widać, gdzie wysiąść.  A Solarisy zakupione ochlapują błotem całe boki, bo nikt nie sprawdził przydatności tych pojazdów.  Cichy Man powoduje, że pasażerowie muszą słuchać głupot jakiejś starej baby gadającej głupoty przez komórkę. Słychać jej rozmowę bardzo wyraźnie, co też zniechęca do podróżowania komunikacją miejską. Stare Solarisy posiadały nagłośnienie i leciała w nich muzyka. Były wygodne zwrotne i idealne. Wszystkie wycofaliście.  Nowe autobusy są fajne, bo nowe i mają mniejszą emisją CO2, ale nikt na to nie patrzy z pasażerów. A starym Solarisom wycofanym ustępują na głowę. | Uwaga ma charakter opinii. |
|  |  | 6) |  | Bilet miesięczny i połączenia wspólne powinny być dla całej aglomeracji. W tym ulga 50% biletu powinna przysługiwać bezrobotnym mieszkańcom także okolic miasta.  Kursy powinny by w godzinach przystępnych dojazdu do i z pracy.  Np. aby dojechać z Baczyny do Gorzowa na 1, 2 i 3 zmianę do fabryki na terenie Stilonu to nie ma w ogóle połączenia. W pracy trzeba być o 5.30, 13.30 i 21.30. Przejście od przystanku do zakładu 10 minut.  Ludzie dojeżdżają do tych fabryk samochodami ze Strzelec, pakując się we czterech i mają tańszy koszt dojazdu. Nikt nie będzie jechał tramwajem godzinę w jedną stronę do pracy 3-zmianowej. | Uwaga ma charakter opinii. Działania dotyczące integracji biletowej zostały zapisane w działaniu 1.3 Utworzenie jednolitej taryfy w MOF GW. |
|  |  | 7) |  | Ten plan transportowy układali jacyś komuniści. Kolej to przeżytek. Ale są grupy, które jeżdżą koleją np. emeryci, studenci młodzież ucząca się albo dalsi wycieczkowicze, ale ci też preferują samochód.  Niemcy w koleje wydają dużo pieniędzy, bo mają 10x większe przychody budżetowe od nas. I nie mają, co robić z nadmiarem pieniędzy to lokują m.in. w pociągi. Ale tam miedzy dużymi miastami to się sprawdza.  U nas ludzie na wioskach są poodcinani od świata, a jak ktoś dorobi się samochodu to pana Boga za nogi jakby złapał, bo nie musi się tułać autobusem godzinę w jedną stronę i 2h czekania na powrotny, jak się nie wyrobisz z czymś na mieście. | Uwaga ma charakter opinii. Na str. 9 PZMM zaznaczono, że dokument jest pisany z założeniem idei zrównoważonej mobilności -"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.". |
|  |  | 8) |  | Na imprezy, dyskoteki też nie ma dojazdów kursów żadnych. Np. lata temu były jednorazowo na Święto Pieczonego Kurczaka w Deszcznie. A z powodu złego działania transportu miejskiego, który się zadłużył kupowaniem nadmiernej liczby nowych wozów na kredyt uciął połączenia i Święta Pieczonego Kurczaka nie będzie w tym roku. Tak samo dni miasta nie dowożą z miejscowości wokół. A na dni Myśliborza dowozili. | Dojazd na wydarzenia sportowe, kulturalne i gospodarcze został zapisany w działaniu 10.4 Promocja transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych poprzez specjalne rozkłady jazdy oraz dodatkowy tabor na potrzeby obsługi takich wydarzeń. |
|  |  | 9) |  | Wprowadźcie bilet miesięczny na MZK 50 zł dla wszystkich posiadaczy samochodów to będzie zachętą do przesiadania się na komunikację miejską.  Podwyższcie na poziomie państwowym koszt zrobienia prawa jazdy, zwłaszcza kobiet, które wymagają dłuższej liczby godzin jazdy, by zdać pozytywnie egzamin a później i tak tamują ruch samochodowy na mieście nie potrafiąc poza wyjątkami dobrze jeździć.  W Tajlandii wszyscy jeżdżą na skuterach, bo tam są potężne metropolie i koszy zrobienia licencji na samochód wynosi 100 tys. zł.  Rowerami jeżdżą w Polsce tylko dzieci i młodzież, która nie może zrobić prawa jazdy, by jeździć samochodem oraz grubasy dla schudnięcia. Poruszanie się samochodem za tłuściochem pedałującym tamującym drogę albo przejeżdżanie takiego zapoconego na chodniku nie należy do przyjemnych.  Nikt też nie będzie rowerem dojeżdżał z wiosek np. Baczyny do Gorzowa, bo jest za daleko. Zwłaszcza przez 2-pasmówke S3, przez którą się nie przejedzie.  Ale zróbcie ścieżkę od Małyszyna pod zakłady pracy KSSSE.  Oraz ścieżkę rowerową na jez. Nierzym.  Do dworca PKP nie jest potrzebna żadna ścieżka rowerowa, bo nikt się nie przesiada z roweru na pociąg, PKS. Tylko 2-kierunkowa droga z parkingiem dla samochodów! | Uwaga ma charakter opinii. Stworzenie sieci tramwaju dwusystemowego zostanie poddane analizom i ocenie zasadności tego rozwiązania. Zgodnie z działaniem 5.5. W ramach dokumentu zaplanowano budowę Zintegrowanego Centrum Podróży przy dworcu PKP w Gorzowie Wlkp. |
| 9. | Patryk Nisiewicz | 1) | 2. Jak jest dzisiaj?, strona 17 | Dopisać, że Dynamiczna Informacja Pasażerska w Gorzowie obejmuje jedynie połączenia realizowane przez MZK Gorzów. Na przystankach i stronie internetowej nie ma pokazanych kursów gminnych realizowanych przez prywatnych przewoźników.  Uzasadnienie:  Jest to ważny opis pokazujący podział obecnej oferty transportu publicznego. | Uwaga uwzględniona. Zmieniono zapis: "Zaletą komunikacji autobusowej w Gorzowie Wielkopolskim jest wprowadzenie Dynamicznej Informacji Pasażerskiej na przystankach oraz udostępnianie danych rozkładowych, jednak nie pokazuje ona realizowanych kursów przez innych operatorów i przewoźników komercyjnych." |
|  |  | 2) | 3. Jakie mamy opcje na przyszłość?, 3.1. SCENARIUSZE, strona 20 | Dopisać, skąd autorzy przewidują w 2028 roku załamanie się wykresu 1 dla wariantu referencyjnego.  Uzasadnienie:  Nie wiadomo na podstawie jakich danych powstał wykres "Wykres 1. Udział podróży pieszych, rowerem, transportem publicznym w całości wszystkich podróży po terenie MOF GW w zależności od realizacji scenariuszy Planu" | Uwaga nieuwzględniona. Wykres ma charakter poglądowy i ma jedynie na celu przedstawienie tendencji zmian, które obecnie są niekorzystne. Zmiany po 2028 roku wynikają z podwyższenia opłat za rejestrację pojazdów spalinowych oraz podatku od własności samochodów powiązany z emisyjnością pojazdów w związku z realizacją KPO. |
|  |  | 3) | 4.1. DOBRZE ZARZĄDZANY SYSTEM MOBILNOŚCI, strona 26-27 | Dopisać, kto będzie odpowiedzialny za realizację tych celów.  Uzasadnienie:  Aby zrealizować cel musi być powierzona komuś odpowiedzialność. | Podmioty odpowiedzialne zostały opisane w rozdziale 5.3 Jak zapewnimy faktyczną realizację planu? oraz w Planie działania dla poszczególnych działań. |
|  |  | 4) | 4.2. DOBRZE ZAPLANOWANA I DOSTĘPNA PRZESTRZEŃ, strona 32 | Uwzględnienie w grupie roboczej lub komisji przedstawiciela społeczności lokalnej z wykształceniem co najmniej około transportowym lub z doświadczeniem w tematyce transportu np. przedstawiciela wydelegowanego przez Stowarzyszenia "komunikacja.org" i Gorzowski Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej.  Uzasadnienie:  Znaczenie udziału lokalnej społeczności a zwłaszcza kontrola społeczna jest bardzo ważna i może mieć kluczowe znaczenie w realizacji przyjętego planu. | Uwaga uwzględniona częściowo. Dopisano, że Zespół ds. mobilności będzie współpracował z przedstawicielami organizacji i środowisk lokalnych. |
|  |  | 5) | 4.3. EFEKTYWNY I POWSZECHNY SYSTEM TRANSPORTU PUBLICZNEGO, strona 36 | Dodanie działania "Współdziałanie z ministerstwem, wojewodą i spółkami kolejowymi elektryfikacji linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż-Kostrzyn"  Uzasadnienie:  https://repozytorium.biblos.pk.edu.pl/resources/42000  Gorzów Wielkopolski jest obecnie jedynym miastem wojewódzkim w Polsce, które nie ma zelektryfikowanej linii kolejowej. Chroniczne niedofinansowanie przez lata już spowodowało znaczną degradację infrastruktury kolejowej w regionie. By odwrócić tę niekorzystną sytuację konieczna jest elektryfikacja odcinka Kostrzyn nad Odrą – Piła.  Konieczność szybkiego podjęcia proponowanej inwestycji. Chociaż w 1987 zapowiadano elektryfikację linii do Gorzowa w ciągu jednego roku, miasto do dziś jest jedyną stolicą województwa w Polsce, która nie ma zelektryfikowanej trasy kolejowej. Na przełomie 2017 i 2018 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zleciły opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla projektu pn.: „Prace na liniach kolejowych 18 i 203 na odcinku Bydgoszcz - Piła - Krzyż - Gorzów Wielkopolski - Kostrzyn wraz z elektryfikacją odcinka Piła - Kostrzyn”.  Obecnie wśród mieszków przyjęło się mówić o błędnym kole w transporcie kolejowym w Gorzowie Wielkopolskim: „Nie ma pasażerów, bo nie ma pociągów. Nie ma pociągów, bo nie ma elektryfikacji. Nie ma elektryfikacji, bo nie ma pasażerów…”.  Mieszkańcy, często zrzeszeni w lokalnych stowarzyszeniach, próbują poprawić sytuację przez wpłyniecie na decyzję władz o elektryfikacji linii kolejowej Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – Krzyż.  W sierpniu 2015 roku Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju dało do konsultacji przygotowany projekt uchwały w sprawie ustanowienia "Krajowego programu kolejowego", który obejmował inwestycje kolejowe mające być wykonane do 2023 roku. Podczas konsultacji zostało wysłanych ponad 945 formularzy poparcia elektryfikacji linii Kostrzyn – Krzyż.  Natomiast w konsultacjach publicznych do projektu zmiany uchwały w sprawie ustanowienia „Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku” we wrześniu 2016 roku 3 osoby zgłosiły potrzebę rozszerzenia zadania rewitalizacji linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż – Gorzów Wielkopolski o elektryfikację oraz zabezpieczenie środków finansowych na ten cel. Mała frekwencja mogła być spowodowana słabą promocją konsultacji i braku uwzględnienia poprzednich uwag.  Przedstawiciele samorządu starają się włączyć w działania mieszkańców i wspólnie lobbować. Przykładowo we wrześniu 2017 roku Sejmik Województwa Lubuskiego przyjął stanowisko, w którym zwraca się do ministerstwa i PKP PLK o wpisanie elektryfikacji linii 203 w Lubuskim na listę zadań z gwarancją finansowania. W tym samym czasie gorzowska Rada Miasta przyjęła podobne stanowisko, że elektryfikacja linii kolejowej z Kostrzyna przez Gorzów do Krzyża powinna być potraktowana priorytetowo. W piśmie czytamy, że linia kolejowa nr 203 łączy północną stolicę lubuskiego z resztą kraju, a brak elektryfikacji powoduje marginalizacje tej części regionu i hamuje jego rozwój.  Elektryfikacja kolei spełnia ogromną rolę w życiu gospodarczym kraju. Przedsiębiorcy skupieni w Lubuskim Sejmiku Gospodarczym we wrześniu 2017 roku wysłali list do premier, ministra infrastruktury i prezesa PKP PLK. Jednym głosem proszą w nim o elektryfikację linii kolejowej nr 203 na odcinku od Krzyża, poprzez Drezdenko, Santok do Gorzowa i dalej przez Bogdaniec i Witnicę do Kostrzyna.  Brak elektryfikacji to poważne utrudnienie dla biznesu. Wiele firm, choćby ze strefy ekonomicznej z Gorzowa czy Kostrzyna, wybrałoby transport kolejowy, gdyby trasa była zelektryfikowana. List ma być czytelnym sygnałem od całego biznesowego środowiska. Sejmik skupia ponad 31 organizacji członkowskich, do których należy ponad 2500 podmiotów gospodarczych i ponad 220 organizacji pozarządowych.  PKP Intercity” S.A. sugeruje, by w "Krajowym programie kolejowym" znalazła się elektryfikacja linii z Piły przez Krzyż i Gorzów aż do granicy w Kostrzynie. Elektryfikacja uzupełni lukę i pozwoli na uruchomienie pociągów relacji Bydgoszcz - Piła - Krzyż - Szczecin/Gorzów bez konieczności zmiany lokomotywy. Dzięki temu pojawi się oszczędność około 20-30 minut potrzebnych na zmianę lokomotywy. | Przedsięwzięcie znajduje się w działaniu 5.3 Współdziałanie z samorządem regionalnym wojewódzkim i spółkami kolejowymi na rzecz realizacji istotnych dla MOF GW kolejowych inwestycji liniowych. |
|  |  | 6) | 4.3. EFEKTYWNY I POWSZECHNY SYSTEM TRANSPORTU PUBLICZNEGO, strona 36 | Dodanie działania "Współdziałanie z samorządem regionalnym i spółkami kolejowymi na rzecz reaktywacji ciągu linii kolejowych nr 415, 422, 411 Gorzów Wlkp. – Myślibórz – Stargard"  Uzasadnienie:  Mieszkańcy przy każdej sposobności ubiegają się o odtworzenie połączenia kolejowego z Pyrzyc i Myśliborza:  Projekt rewitalizacji tej linii brał udział w plebiscycie Kolej2022 organizowanym przez Centrum Zrównoważonego Transportu odnotowując 528 głosów i zajmując 4. miejsce.  Została utworzona strona na portalu społecznościowym o nazwie Zwolennicy reaktywacji linii kolejowej nr 415 Gorzów Wlkp. – Myślibórz, która została polubiona przez 660 osób.  Reaktywacja linii nr 415 jest uznana za zalecaną w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego z 2010 roku oraz została zgłoszona w ramach konsultacji społecznych Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego w 2016 roku.  Reaktywacja tej trasy kolejowej wpisuje się we wszystkie założenia programu Kolej+ i powinna być priorytetowo traktowana:  Pozyskanie terenów pod inwestycje nie stanowi problemu, bo należą do skarbu państwa (PKP Polskich Linii Kolejowych) i samorządu terytorialnego oraz występuje niewielki poziom zurbanizowania terenu, a częściowo trasa może być wytyczona po dawnym śladzie.  Usprawni organizację przewozów pasażerskich do miast wojewódzkich Gorzowa Wielkopolskiego i Szczecina usytuowanych w sąsiednich województwach. Wpłynie na zachowanie spójności połączeń międzyregionalnych.  Stanowić będzie uzupełnienie inwestycji kolejowych realizowanych i przewidzianych do realizacji, w tym linii kolejowej Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – Krzyż oraz Szczecin – Świnoujście. A także powinno pozytywnie wpłynąć na zachowanie spójności transportowej regionów Polski, a dokładnie dawnego województwa gorzowskiego (obecnie północna część lubuskiego i południowa zachodniopomorskiego).  Projekt służyłby rozwojowi sieci połączeń kolejowych w mniejszych miejscowościach, jak Lubiszyn, Ściechów, Staw, Świątki, Ławy, Myśliborzyce i Głazów. Wpłynąłby również na likwidację luk w połączeniach towarowych i pasażerskich Nowielina, Mielęcina Myśliborskiego i Lipian.  Pozwoli na włączenie obszarów o niedostatecznej dostępności komunikacyjnej w procesy gospodarcze i rozwojowe. Dostępność transportu kolejowego wpłynie na rozwój Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej z główną lokalizacją w Baczynie. Ułatwi także mieszkańcom dojazd do pracy, szkoły i uczelni wyższej.  Uzupełni sieć kolejową o połączenia kolejowe z miast Myślibórz i Pyrzyce o populacji powyżej 10 tysięcy osób, które nie posiadają dostępu do kolei pasażerskiej i towarowej z miastami wojewódzkimi. Przyczyni się do odwrotu trendu pogłębiania wykluczenia transportowego oraz depopulacji.  Ochroni infrastrukturę kolejową dawniej linii 415 Gorzów Wielkopolski - Myślibórz przed trwającą od kilkunastu lat stopniową likwidacją.  Więcej: https://www.facebook.com/linianr415/ | Uwaga uwzględniona częściowo. Przedsięwzięcie w zakresie linii nr 415 znajduje się w działaniu 5.3 Współdziałanie z samorządem regionalnym wojewódzkim i spółkami kolejowymi na rzecz realizacji istotnych dla MOF GW kolejowych inwestycji liniowych. Dopisano "415 - z możliwym przedłużeniem do Myśliborza i dalej". |
|  |  | 7) | 4.3. EFEKTYWNY I POWSZECHNY SYSTEM TRANSPORTU PUBLICZNEGO, strona 36 | Dodanie działania "Współdziałanie ze spółkami kolejowymi na rzecz budowy bazy utrzymaniowej, stacji paliw i myjni taboru kolejowego w Gorzowie Wielkopolskim"  Uzasadnienie:  Brak bazy utrzymaniowej w skrajnych przypadkach powoduje dodatkowe kursy techniczne bez pasażerów. | Uwaga nieuwzględniona. Realizacja tego działania jest zależna od przewoźników i właściwych organizatorów transportu. |
|  |  | 8) | strona 41 | Poprawić zapis " Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania."  Uzasadnienie:  błąd redakcyjny | Uwaga uwzględniona. |
|  |  | 9) | strona 41 | Uwzględnić budowę drugiego toru na estakadzie kolejowej w celu poprawy przepustowości dla kolei i tramwaju dwusystemowego  Uzasadnienie:  Bardzo zmniejszona przepustowość spotęgowana zatrzymującymi się pociągami na stacji na jednotorowym odcinku i liczne awarie taboru na tym odcinku wymuszają odbudowę drugiego toru.  Więcej:  1) ttps://gorzowianin.com/wiadomosc/14099-gorzow-awaria-pociagu-na-estakadzie-kolejowej-zdjecia.html  2) https://gorzowianin.com/wiadomosc/18814-gorzow-na-peronie-zapalila-sie-lokomotywa-zdjecia.html | Uwaga uwzględniona. Uzupełnienie zadania 5.4 w zakresie współdziałania z samorządem regionalnym wojewódzkim i spółkami kolejowymi na rzecz realizacji istotnych dla MOF GW kolejowych inwestycji liniowych. |
|  |  | 10) | strona 55 | budowa parkingu pod placem Grunwaldzkim  Uzasadnienie:  schowanie samochodów, łatwiejsza budowa niż pod kamienicami, bufor dla centrum | Uwaga uwzględniona częściowo. W ramach działania 8.6, przeznaczonym do realizacji w następnej perspektywie dokumentu, planowane jest wsparcie budowy parkingu kubaturowego przy Lubuskim Urzędzie  Wojewódzkim, w bezpośrednim sąsiedztwie placu Grunwaldzkiego. |
|  |  | 11) | strona 74 | Zaprosić do Zespołu ds. Mobilności Urzędu Miasta Gorzowa Wielkopolskiego przedstawiciela Stowarzyszenia "komunikacja.org"  Uzasadnienie:  Monitoring społeczny | Uwaga uwzględniona częściowo. Dopisano, że Zespół ds. mobilności będzie współpracował z przedstawicielami organizacji i środowisk lokalnych. |
| 10. | Agnieszka Rozwoda | 1) | 4.3. Efektywny i powszechny system transportu publicznego | Małe autobusy.  W przypadku zaplanowanych wymian taboru dla autobusowej komunikacji regionalnej niezbędny jest zakup mniejszych autobusów. Obecnie kupowane są zbyt duże na trasy, np. do Prądocina, Dzierżowa czy też Ulimia. Stąd też kwoty jakie Gmina Deszczno płaci za komunikację, korzystając z tego taboru jest zatrważająco duża (za 2022 r. to 2 mln zł). Zależy nam jako mieszkańcom tych miejscowości na częstszej siatce połączeń komunikacyjnych.  W przypadku np. projektu pn. "System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp. - tabor autobusowy". Przedmiotem projektu było zapewnienie mieszkańcom MOF Gorzowa Wlkp. nowoczesnego, funkcjonalnego oraz dostępnego taboru komunikacji publicznej w drodze zakupu 10 szt. klimatyzowanych autobusów niskopodłogowych (w tym 6 autobusów z napędem hybrydowym), wyposażonych w udogodnienia dla osób niepełnosprawnych oraz spełniających wymagania normy EURO6. Jeżeli faktycznie propozycja Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest przygotowywane dla całego MOF GW to niezbędny jest zakup odpowiedniego taboru, który uwzględnia mniejszy potok ludzi.  Uzasadnienie:  Przy mniejszym gabarycie autobusu, myślę że była by możliwość większej siatki połączeń, przy tej samej kwocie wydatkowanej przez Gminę na transport publiczny. Obecnie kilka połączeń w ciągu dnia roboczego do ww. miejscowości powoduje, że każdy mieszkaniec praktycznie odzwyczaił się od komunikacji, bo jest jej "jak na lekarstwo", więc podstawowym środkiem transportu jest auto, które na pewno emituje więcej CO2. | Uwaga uwzględniona. Uzupełniono w działaniu 3.4 Autobusy powinny być dopasowane do potoków pasażerskich na podstawie przeprowadzanych badań frekwencji i modelowaniu ruchu. |
|  |  | 2) | 4.3. Efektywny i powszechny system transportu publicznego | Reorganizacja przystanków autobusowych, zweryfikowanie i poprawa bezpieczeństwa użytkowników komunikacji, ponieważ w ciągu ostatnich kilkunastu lat znacznie zwiększyła się ilość mieszkańców podgorzowskich miejscowości.  Uzasadnienie:  Przystanki autobusowe są niedostosowane do podstawowych warunków bezpieczeństwa, np. przystanek w Prądocinie przy DK 22, na zakręcie, bez oświetlenia, bez dostępnych pasów w promieniu co najmniej 2 kilometrów. Niezbędna byłaby analiza ww. siatki. | Uwaga jest realizowana poprzez działanie 2.4 Planowanie przestrzenne zorientowane na transport publiczny i 6.5. Ścisłe powiązanie infrastruktury rowerowej i pieszej z transportem zbiorowym oraz wybranymi elementami infrastruktury drogowej. |

**Uwagi i wnioski otrzymane w formie elektronicznej**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Imię i nazwisko/**  **Nazwa podmiotu** | **Lp.** | **Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga/propozycja (tytuł rozdziału, nr podrozdziału, nr strony)** | **Treść uwagi/propozycji wraz z uzasadnieniem** | **Odpowiedz** |
| 1. | Skwierzyna | 1) | zał. nr 3 - Inwestycje rowerowe na obszarze MOF GW realizowane i niedawno ukończone. Tabela 1, str. 5 | Rodzaj inwestycji: budowa ścieżki rowerowej Skwierzyna – Trzebiszewo  Uzasadnienie:  Budowa ścieżki rowerowej Skwierzyna - Trzebiszewo jest zadaniem inwestycyjnym, które Gmina Skwierzyna planuje zrealizować w najbliższych latach. Inwestycja ta znacznie ułatwi komunikację mieszkańców Sołectwa z miastem Skwierzyna. Jednocześnie należy wskazać, iż Sołectwo Trzebiszewo bezpośrednio graniczy z gminą Deszczno, również należącą do MOF GW. Zadanie jest spójne z zapisami Strategii Rozwoju Gminy Skwierzyna na lata 2023-2030. | Uwaga uwzględniona |
| 2. | Santok | 1) |  | W zał. nr 3 dwie inwestycje rowerowe w Gm. Santok zostały przypisane do Gm. Strzelce Kraj. (pierwsza i trzecia). Poprosimy o ich zwrot i jednocześnie mam prośbę, żeby zmienić nr drogi powiatowej, do której są przypisane z DP 1365 F na DP 1406 F w obydwu przypadkach. | Uwaga uwzględniona. |
|  |  | 2) |  | W zał. nr 4 w tab. 2 proponuję dodać inwestycję ZDW w Zielonej Górze:  Gmina: Santok.  Droga/ulica/obiekt: Rozbiórka starego i budowa nowego mostu w m. Santok w ciągu drogi woj. nr 158 w km 11+777.  Rodzaj inwestycji: rozbiórka i budowa mostu. | Uwaga uwzględniona. |
|  |  | 3) | Str. 40 | W wyznaczonych 5 kluczowych ciągach w regionalnej komunikacji autobusowej zapis „Gorzów Wlkp. Fieldorfa-Nila – Santok – Goszczanowo/Skwierzyna” postulujemy zmienić na: „Gorzów Wlkp. Centrum Przesiadkowe – Santok – Goszczanowo/Skwierzyna”  Uzasadnienie:  Zapewnienie obsługi pasażerów z Gminy Santok wg tego samego standardu, jak w przypadku innych gmin MOF w pozostałych 4 przypadkach.  Ponadto większość autobusów stanowiących przedłużenie gminnej komunikacji (11 na 16 par połączeń w dzień powszedni) kieruje się do centrum Gorzowa Wlkp. ulicą Podmiejską z dala od wskazanej lokalizacji przy ul. Fieldorfa-Nila. | Uwaga uwzględniona. |
|  |  | 4) | Str. 47, rys. 10 | Postulujemy wskazanie ciągu rowerowego na odcinku Gorzów Wlkp. – Santok wzdłuż drogi wojewódzkiej 158 jako priorytetowego do realizacji.  Uzasadnienie:  Wskazany obok ciąg rowerowy przebiega przez najbardziej zurbanizowane tereny Gm. Santok obejmując swym zasięgiem ponad 50% ludności gminy (Wawrów – ok. 2 tys. mieszkańców, Janczewo – ok. 1,8 tys. mieszkańców, Gralewo – ok. 0,8 tys. mieszkańców. | Uwaga uwzględniona. |
|  |  | 5) | Str. 54, rys. 12 | Jako jedną z dróg rozprowadzających postulujemy uwzględnić drogę powiatową nr 1365 F Gorzów Wlkp. – Czechów – Santok  Uzasadnienie:  Wskazana droga stanowi przedłużenie ul. Warszawskiej w Gorzowie Wlkp., która na przedmiotowym rysunku została wskazana jako droga rozprowadzająca. | Uwaga uwzględniona. |
|  |  | 6) | Zał. nr 2, str. 16 | W wyznaczonych priorytetowych ciągach komunikacyjnych do realizacji publicznych przewozów, w komunikacji autobusowej zapis „Gorzów Wlkp. Fieldorfa-Nila – Santok – Goszczanowo/Skwierzyna” postulujemy zmienić na: „Gorzów Wlkp. Centrum Przesiadkowe – Santok – Goszczanowo/Skwierzyna”.  Uzasadnienie:  Zapewnienie obsługi pasażerów z Gminy Santok wg tego samego standardu, jak w przypadku innych gmin MOF w pozostałych 4 przypadkach.  Ponadto większość autobusów stanowiących przedłużenie gminnej komunikacji (11 na 16 par połączeń w dzień powszedni) kieruje się do centrum Gorzowa Wlkp. ulicą Podmiejską. | Uwaga uwzględniona. |
| 3. | Deszczno | 1) |  | a) Aktualizacja tabeli drogowej – wiele dróg wcześniej wskazanych mam już zrealizowanych  b) Uwzględnienie dróg które projektujemy – załączyłem Głos Deszczna z zestawieniem tabelarycznym, aktualnie przygotowywanych lub już zrobionych dokumentacji  c) Uwzględnienie dokumentacji drogi dla pieszych i rowerów przy DP 001809F, którą aktualnie kończymy (w komentarzu do załącznika nr 3). | Uwaga uwzględniona. |
| 4. | Kłodawa | 1) |  | W Planie należy zaznaczyć wyraźnie znaczenie Powiatu Gorzowskiego dla uczestnictwa we współtworzeniu Organizatora transportu MOF GW, który ma duże znaczenie jako jednostka samorządu ściśle łącząca interesy Miasta Gorzów Wlkp. oraz gmin ościennych w zakresie możliwości finansowania transportu zbiorowego funkcjonującego na terenie gmin i powiatu gorzowskiego.  Uzasadnienie:  "Zwracamy uwagę, że ograniczenie roli Gmin w strukturach Organizatora transportu MOF GW tylko do roli finansującego nie zaspakaja naszych oczekiwań, gdyż w naszej ocenie nie chroni interesów mieszkańców gmin. Wiadomo, że komunikacja na terenach wiejskich charakteryzuje się zupełnie inną specyfiką oraz ekonomią niż transport na terenie miasta. Zatem rola przedstawicieli gmin uczestniczących w podmiocie zarządzającym usługami publicznymi powinna być równorzędna z Miastem Gorzów Wlkp. co zapewni tak ważną kwestię poruszaną w dokumencie jak podejmowanie decyzji w warunkach partnerstwa z myślą o wszystkich związku.  Brak jest zgody na utworzenie podmiotu, który decydować ma o kształcie transportu publicznego na terenie Gminy Kłodawa bez możliwości współdecydowania przez Gminę o zakresie i sposobie jej funkcjonowania oraz bez wpływu na możliwość decydowania o sposobie finansowania, wysokości finansowania oraz o kształcie komunikacji na terenie gminy i wyborze przewoźnika świadczącego usługi dla gminy." | Uwaga nieuwzględniona. W PZMM określono w rozdziale 4.1, że "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.[...]. 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.". Ponadto w działaniu 1.1 "Utworzenie wspólnego organizatora transportu na obszarze MOF GW" określono, że odpowiedzialne za realizację są m.in. powiaty MOF GW, a sam Powiat Gorzowski jest także partnerem w realizacji działania. Ponadto należy zaznaczyć, że zasady podejmowania decyzji określa statut związku, a sposób finansowania, wysokość finansowania oraz kształt komunikacji na terenie gminy i wybór przewoźnika świadczącego usługi (możliwość pakietyzacji zamówień) zależy od gminy, pomimo przynależności do związku. |
| 5. | Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze | 1) | "załącznik nr 1 Przegląd dokumentów strategicznych  3. poziom wojewódzki  3.2. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego (…)  str. 21-22" | Należy mieć na uwadze, że część inwestycji na drogach wojewódzkich, wymienionych jako najważniejsze inwestycje cele publicznego w zakresie komunikacji i transportu, została już zrealizowana.  Uzasadnienie:  Zadanie zakończone. | Uwaga uwzględniona. Dodano adnotację. |
|  |  | 2) | "Załącznik nr 4 Inwestycje drogowe na obszarze MOF GW  Tabela 2. Wybrane główne inwestycje drogowe planowane na obszarze MOF GW  str. 4  DW158 (Janczewo-Gralewo) - przebudowa drogi" | W kolumnie rodzaj inwestycji wskazano "W trakcie realizacji" natomiast zadanie zakończone zostało w 2022 r.  Uzasadnienie:  Zadanie zakończone. | Uwaga uwzględniona. |
|  |  | 3) | "Załącznik nr 4 Inwestycje drogowe na obszarze MOF GW  Tabela 2. Wybrane główne inwestycje drogowe planowane na obszarze MOF GW  str. 5  DW132/most" | W kolumnie rodzaj inwestycji wskazano "projekt przebudowy mostu w Łupowie", natomiast w 2022 r. zakończono zadanie polegające na rozbiórce istniejącego i budowie nowego mostu w m. Łupowo.  Uzasadnienie:  Zadanie zakończone. | Uwaga uwzględniona. |
|  |  | 4) | "Załącznik nr 4 Inwestycje drogowe na obszarze MOF GW  Tabela 2. Wybrane główne inwestycje drogowe planowane na obszarze MOF GW  str. 6  Lubiszyn-DW130-remont przepustu/przebudowa mostu" | W kolumnie rodzaj inwestycji wskazano "w trakcie wykonywania", natomiast zadanie zakończone zostało w 2022 r. | Uwaga uwzględniona. |
| 6. | Bolt | 1) |  | Firma Bolt zdecydowanie popiera wszelkie działania mające na celu zachęcenie do rezygnacji przez mieszkańców z samochodów prywatnych i promowanie rozwiązań z zakresu mikromobilności. Z tego też względu cieszymy się, że zdecydowano się przygotować Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego. Jest to ogromny krok, który z pewnością zaowocuje poprawą jakości życia mieszkańców miasta i okolic.  Ze względu na nasze zainteresowanie tematem mobilności aktywnej, pozwoliliśmy sobie zebrać poniżej sugestie do projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, opierając się jednocześnie na statystykach podróży na hulajnogach elektrycznych mieszkańców Gorzowa Wielkopolskiego w 2022 roku.  W naszej opinii w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Gorzowa Wielkopolskiego, kwestia współdzielenia hulajnóg elektrycznych została niedoceniona - na przykład w porównaniu z transportem miejskim. Chcielibyśmy zaznaczyć, że urządzenia mikromobilne są świetną alternatywą dla samochodów osobowych, która pozwala na znaczne ograniczenie emisji CO2 - w samym 2022 roku mieszkańcy Gorzowa Wielkopolskiego skorzystali z tego środka transportu prawie 200 000 razy, zmniejszając emisję dwutlenku węgla o ponad 61 kg. Jako operator floty elektrycznej w ponad 50 miastach w Polsce, chcemy podkreślić, że nasze hulajnogi stają się uzupełnieniem dla transportu publicznego, a nie jego konkurencją i cieszą się dużą popularnością jako jeden z wielu środków transportu, wykorzystywanego podczas podróży na terenie miasta.  Mając na uwadze owo zainteresowanie użytkowników, a także coraz częściej pojawiające się głosy co do konieczności uporządkowywania parkowania hulajnóg elektrycznych, postulujemy także o uwzględnienie w projekcie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Gorzowa Wielkopolskiego rozrysowania na mapie miasta punktów do parkowania UTO. Zwracamy się z prośbą o uwzględnienie w rozdziale 4.4 “Rozwój aktywnej mobilności”, w tabeli 8. “Realizacja celu operacyjnego „Rozwój aktywnej mobilności”, w numerze działania 6.4 rozwoju ogólnodostępnych parkingów dla hulajnóg elektrycznych. Jako firma Bolt bylibyśmy zainteresowani, aby wspomóc miasto w realizacji tego działania, dostarczając statystyki dotyczące mikromobilności oraz miejsc najczęstszego parkowania hulajnóg elektrycznych przez użytkowników.  Chcielibyśmy zaadresować również kwestię rozszerzenia mapy operacyjnej funkcjonowania hulajnóg elektrycznych na ościenne miejscowości Gorzowa  Wielkopolskiego. Niestety, na ten moment nie jesteśmy w stanie zmienić obszaru funkcjonowania naszych hulajnóg, co spowodowane jest przede wszystkim względami bezpieczeństwa użytkowników oraz brakiem odpowiedniej infrastruktury rowerowej łączącej Gorzów Wielkopolski ze wskazanymi lokalizacjami. Analizując nasze statystyki przejazdów widzimy także, że najpopularniejsze punkty rozpoczynania i kończenia przejazdów znajdują się w centrum miasta w okolicy punktów gastronomicznych i rozrywkowych, obszarów ruchu pieszego i biur, a nie na obrzeżach miast, co - w naszej opinii - wskazuje na dostosowaną do potrzeb mieszkańców mapę operacyjną.  Pozostajemy do dyspozycji w przypadku pytań i chętnie udostępnimy Państwu wspomniane wyżej dane dotyczące przejazdów hulajnogami elektrycznymi na terenie miasta. Mamy nadzieję, że nasze uwagi przełożą się na wygodniejsze, bezpieczniejsze i bardziej przyjazne dla środowiska przemieszczanie się mieszkańców Gorzowa Wielkopolskiego. | Uwaga uwzględniona. Dopisano w PZMM na str. 48 - "Będziemy też wyznaczać strefy parkowania hulajnóg elektrycznych we współpracy z operatorami wypożyczalni. " oraz w Planie działania (działanie 6.4 Rozwój punktowej infrastruktury rowerowej). |
| 7. | Wiesław Fryziak | 1) | Całość opracowania | Wyrzucenie dokumentów do śmieci.  Uzasadnienie:  "1. Jest tylko jeden projekt i nie ma alternatywy.  To powinno wystarczyć.  ale dodam coś więcej.  2. W centrum miasta nie ma miejsc parkingowych dla normalnych ludzi i czuję się jak turysta w Krakowie we własnym mieście.  3. Pojazdy elektryczne nie są w stanie zastąpić pojazdów spalinowych w stosunku 1:1  Zabraknie energii w sieci energetycznej.  4. Ilu urzędników/radnych/autorów projektu nie używa samochodu tylko jeździ wszędzie rowerem lub na nogach? ŻADEN.  Jesteście hipokryci  Przestańcie utrudniać życie zwykłym ludziom, pozwólcie nam dożyć do śmierci w spokoju..." | Uwaga ma charakter opinii. |
| 8. | Czesław Sławski | 1) | str. 158 | W Planie na str. 158 podano informację: "W tym miejscu należy również wspomnieć o rosnącym znaczeniu DK22 w związku z budową portu w Elblągu. Droga ta stanie się łącznikiem wschodniej Polski z granicą z Niemcami. Na tym odcinku budowane jest lub będzie 9 obwodnic, w tym cztery w obszarze MOF (Strzelce, Przyłęg, ostrzyn, Gorzów\_. GDDKiA do 2025 roku planuje przebudowę odcinka Gorzów Wielkopolski - Strzelce Krajeńskie i podniesienie jego parametrów do 12t/0ś. Można zakładać, że wszystkie te czynniki wpłyną na spotęgowanie ruchu tranzytowego na tym odcinku. Oznacza to, że tym bardziej ważne będzie racjonalne zarządzane tranzytem, całym ruchem ciężarowym i wszelkimi oddziaływaniami i zagrożeniami z nim związanymi we wszelkich planach i strategiach na przyszłość. Jednocześnie jednak zmiany te mogą wpłynąć pozytywnie na rozwój MOF, należy zatem uważnie i odpowiedzialnie podchodzić do inwestycji z tego zakresu i ich ewentualnej krytyki."  Propozycja do powyższego: Proponuję aby wpisać do Planu Mobilności, że ruch tranzytowy DK22 w kierunku S3 odbywał się będzie Północną Drogą Alternatywną: Różanki-Kłodawa-Santocko-Droga S3. W takiej sytuacji cały ruch tranzytowy ominie Osiedla m. Gorzowa Wlkp. (Górczyn, Piaski)  Tym samym uniknie się zagrożeń dla tych Osiedli i nie pogorszy obecnego bezpieczeństwa i komfortu życia ich mieszkańców.  Uzasadnienie:  Prowadzenie przez osiedla mieszkaniowe Drogi Krajowej, która będzie łączyła ruchem tranzytowym Drogę Krajową nr 22 (Walczaka) z Drogą Wojewódzką nr 130 (ul. Myśliborska) i w konsekwencji z Drogą Ekspresową S3, przy planowanym obciążeniu ruchu 15-21 tysięcy pojazdów (w tym ciężarowych) na dobę, skutkować będzie:  - wprowadzeniem na osiedla Piaski i Górczyn wzmożonego ciągłego hałasu  - narażeniem mieszkańców na niebezpieczeństwo związane z bardzo dużym ruchem tranzytowym w szczególności wielkich pojazdów przewożących również materiały palne, itp.  - znacznym pogorszeniem jakości powietrza na terenie osiedli (przeważające wiatry z kierunku północnego i północnozachodniego), co znacznie pogorszy jakość życia mieszkańców przyległych osiedli  - znacznym utrudnieniem ruchu na drodze do Kłodawy, która podobnie jak Chwalęcice przejęła już funkcję "sypialni miasta" dla ludzi pracujących i uczących się w Gorzowie Wlkp. | Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na realizację północnej obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego uwzględniono realizowany wariant w obecnym przebiegu. Realizowany wariant wynika z pytań i wymogów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, która zwróciła się do Miasta z wnioskiem o sporządzenie analizy. Miasto sporządziło analizę techniczno-ekonomiczno-środowiskową z 3 wariantami m.in. wspomnianym przebiegiem przez gm. Kłodawa. W drodze analizy został wybrany wariant obecnie realizowany. |
|  |  | 2) |  | Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Gorzowa nie uwzględnia Planu Zagospodarowania Województwa Lubuskiego, gdzie to znajduje się rysunek planu zagospodarowania, w którym wizualnie zaznaczona jest Północna Zewnętrzna Obwodnica Gorzowa Wlkp. (PDA).  Propozycja: Proponuję aby wpisać do Planu Mobilności, że ruch tranzytowy DK22 w kierunku S3 odbywał się będzie Planowaną Obwodnicą Alternatywną: Różanki-Kłodawa-Santocko-Droga S3. W takiej sytuacji cały ruch tranzytowy ominie Osiedla m. Gorzowa Wlkp. (Górczyn, Piaski). Tym samym uniknie się zagrożeń dla tych Osiedli i nie pogorszy obecnego bezpieczeństwa i komfortu życia ich mieszkańców. |
| 9. | Tadeusz | 1) |  | Jeden bilet na wszystkie środki transportu Okay. Ale już od dziś należałoby ujednolić stosowanie ulg i zwolnień od opłat. Mieszkaniec Gminy Kłodawa 70+ jeździ środami transportowymi MZK Gorzów bezpłatnie a m. Gorzowa jadąc środkami transportowymi Gminy Kłodawa nie ma żadnej zniżki. Warunek - meldunek. | Uwaga uwzględniona. W ramach działania 1.3 w Etapie I dodano ujednolicenie gminnych katalogów ulg i zwolnień z opłat. |
| 10. | Jan Kos | 1) | zał. nr 4 Inwestycje drogowe na obszarze MOF GW tabela 2 str. 4 | Północna Obwodnica Gorzowa - w związku z tym że łączy DK22 z Drogą szybkiego ruchu S3 (pośrednio) i przebiega przez Osiedla Górczyn i Piaski, nie powinna mieć statusu obwodnicy, a jedynie drogi łączącej osiedla mieszkaniowe (jako ul. Kamienna).  Uzasadnienie:  Uwagi zawarto w petycji do Prezydenta Miasta Gorzowa Wlkp. złożonej w dniu 15.11.2022 (petycja jako załącznik). | Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na realizację północnej obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego uwzględniono realizowany wariant w obecnym przebiegu. Realizowany wariant wynika z pytań i wymogów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, która zwróciła się do Miasta z wnioskiem o sporządzenie analizy. Miasto sporządziło analizę techniczno-ekonomiczno-środowiskową z 3 wariantami m.in. wspomnianym przebiegiem przez gm. Kłodawa. W drodze analizy został wybrany wariant obecnie realizowany. Ponadto nazwa „Północna Obwodnica Gorzowa” odnosi się do nazwy projektu, a sama inwestycja jest planowana do realizacji w kategorii drogi wojewódzkiej. |
|  |  | 2) | zał. nr 4 Inwestycja drogowe na obszarze MOF GW | W Planie Zrównoważonej Mobilności DLA MOF GW pominięto w ogóle plan budowy prawdziwej obwodnicy Gorzowa - projektowana jako przełożenie drogi krajowej DK22 łączącej węzeł drogi ekspresowej S3 (z możliwością przedłużenia w kierunku zachodnim) oraz aktualny przebieg drogi krajowej nr 22 na wysokości miejscowości Różanki, z jej obejściem Kłodawy od strony wschodniej.  Uzasadnienie:  Pozwoliłoby to wyrzucić ruch tranzytowy poza strefę zamieszkania, czyli poza miasto (podobnie jak to jest zaplanowane dla miejscowości Strzelce Krajeńskie i Kostrzyn). |
| 11. | Dariusz Kasprzyk | 1) |  | Miasto powinno zakupić autobusy przegubowe w ilości 5-10 sztuk (chociażby z używanych źródeł) i skierować je do obsługi linii nr 124, 125, 126 (przynajmniej w dni robocze od rana do momentu zakończenia popołudniowego szczytu komunikacyjnego). W chwili obecnej w godzinach szczytu można zauważyć, że pasażerowie przy obecnych częstotliwościach (15 min.) ledwo się mieszczą do autobusów wyżej wspomnianych linii a autobusy 15 metrowe często nie są wystarczalne, lub też brakuje na tych liniach. Na ten moment częstotliwość kursowania autobusów powinna być zwiększona do 10-12 minut. | Kwestia dotyczy opracowywanej aktualizacji sieci połączeń, nad którą miasto pracuje i zostanie ona przedstawiona w najbliższym czasie. Propozycje zostaną poddane analizom w ramach konsultacji nowych rozkładów jazdy. W dokumencie PZMM wskazano, że komunikacja miejska/transport publiczny będzie priorytetem dla samorządów MOF GW. Brak autobusów przegubowych (MEGA 18) jest spowodowany niedostosowaniem zajezdni MZK Gorzów Wielkopolski do tego typu pojazdów, natomiast zakupy taboru wielkopojemnego są wpisane do PZMM -proszę zauważyć, że jest tam mowa o klasie MEGA15 (obecnie kursujące autobusy 15-metrowe) oraz MEGA18 (przegubowe). |
|  |  | 2) |  | Trasa linii autobusowej nr 101 powinna ulec zmianie, a dokładniej wrócić do trasy objazdowej, która obowiązywała w dniach 07.04.2021 r. - 14.04.2022 r. czyli:  - w stronę pętli "Śląska-Pole Golfowe" autobus od ronda Kosynierów Gdyńskich powinien jechać przez ul. Estkowskiego, Orląt Lwowskich, Sikorskiego zatrzymując się na przystankach "Orląt Lwowskich" oraz "Zakład Energetyczny".  - w stronę pętli "Londyńska" autobus od skrzyżowania ul. Chrobrego z Sikorskiego powinien jechać przez ul. Sikorskiego i Kosynierów Gdyńskich po czym od ronda Kosynierów Gdyńskich autobus wróciłby na swoją dotychczasową trasę. W tym przypadku autobus mógłby się zatrzymywać na przystanku tramwajowym "Katedra" (w stronę Wieprzyc) oraz ponownie uruchomić przystanek "Kosynierów Gdyńskich - Biblioteka".  Podczas gdy autobus wyżej wymienionej linii jeździł takim objazdem można było zauważyć wśród pasażerów zainteresowanie przystankiem "Zakład Energetyczny". Ponadto wprowadzenie takiego rozwiązania ułatwiłoby mieszkańcom z Zawarcia dotarcia w okolice dworca PKP/PKS a także galerii "Askana". |
|  |  | 3) |  | Autobusy linii nr 103 i 104 mogłyby być skierowane do uruchomionej z dniem 01.09.2022 r. pętli "Londyńska" w podobny sposób jak linia nr 101.  Obecnie na przystanku "Rondo Szczecińskie" można zauważyć, że z autobusu wysiada większość lub nawet wszyscy przebywający dotychczas w pojeździe pasażerowie, w związku z czym to rozwiązanie zapewne by się sprawdziło idealnie, jak w przypadku autobusu nr 101. |
|  |  | 4) |  | W celu ułatwienia mieszkańcom z Os. Europejskiego dotarcie w rejon cmentarza przy ul. Żwirowej trasa linii nr 105 powinna ulec zmianie, już od przystanku "Długosza". Autobus mógłby pojechać ul. Fredry, Staszica, Marcinkowskiego, Myśliborską i Helsińską do pętli "Londyńska".  W soboty, niedziele oraz święta częstotliwość kursowania linii w godzinach 09:00 - 15:00 również powinna ulec zmianie. Autobus powinien kursować z częstotliwością co najmniej 60 minutową patrząc na frekwencję pasażerów na tej linii w weekendy. |
|  |  | 5) |  | W celu zapewnienia mieszkańcom z Os. Piaski sprawne dotarcie, jak i powrót ze strefy ekonomicznej trasa autobusu linii nr 123 powinna ulec zmianie. Od ronda Górczyńskiego autobus powinien jechać ul. Górczyńską, Wyszyńskiego, Owocową, Wiejską, Czarnieckiego, (z powrotem: Żółkiewskiego, Puszkina), Kazimierza Wielkiego i od przystanku "Roosevelta" miałby wrócić na swoją dotychczasową trasę. | Kwestia dotyczy opracowywanej aktualizacji sieci połączeń, nad którą miasto pracuje i zostanie ona przedstawiona w najbliższym czasie. Propozycje zostaną poddane analizom w ramach konsultacji nowych rozkładów jazdy. W dokumencie PZMM wskazano, że komunikacja miejska/transport publiczny będzie priorytetem dla samorządów MOF GW. |
|  |  | 6) |  | Zwiększenie częstotliwości kursowania linii nr 125 zarówno w dni robocze, jak i soboty.  - w dni robocze w godz. 06:00 - 08:00 oraz 13:00 - 17:00 autobusy powinny kursować z częstotliwością 15 min., zaś poza tymi godzinami w godz. 05:00 - 22:00 autobus powinien kursować z częstotliwością 20 min.  - w soboty w godzinach 09:00 - 21:00 autobusy powinny kursować w takcie 20 min. a nie jak dotychczas 20/40 minutowym. |
|  |  | 7) |  | Przywrócenie trasy linii nr 128, która obowiązywała w dniach 07.11.2015 r. - 30.06.2016 r. z tymże autobus miałby jeździć obustronnie przez Os. Piaski (tj. ul. Kazimierza Wielkiego i Owocową) a godziny odjazdów dostosowane pod dzwonki w Centrum Edukacji Zawodowej i Biznesu (przy ul. Okrzei 42) a także I LO (przy ul. Puszkina 31).  Takie rozwiązanie ułatwiłoby uczniom zamieszkującym okolice pętli "Ustronie", a także z Os. Europejskiego i Staszica dotarcie bez przesiadek do szkół.  Najlepiej by było jednak, jakby linia w godzinach lekcyjnych oraz otwarcia "Słowianki" kursowała z częstotliwością 30-60 minutową. Linia wówczas ułatwiłaby dotarcie wielu mieszkańcom na "Słowiankę". |
|  |  | 8) |  | 8. Skierowanie trasy linii autobusowej nr 132 od Ronda Piłsudskiego przez Al. Ruchu Młodzieży Niezależnej, ul. Walczaka, Jagiełły, Wybickiego, Łokietka, Kosynierów Gdyńskich, Borowskiego, Mieszka I, Roosevelta (powrót na dotychczasową trasę).  Częstotliwość linii w soboty, niedziele i święta w godz. 09:00 - 15:00 powinna być zwiększona do co najmniej 60 minut.  Wprowadzenie czegoś takiego miałoby ułatwić pasażerom z Os. Dolinki dotarcie na cmentarz przy ul. Żwirowej. Ponadto skierowanie trasy przez ul. Borowskiego i Mieszka I miałoby sens z powodu ułatwienia mieszkańcom Śródmieścia dotarcie na cmentarz a także trasa linii na odcinku Krzywoustego - Cmentarz Brama II nie dublowałaby się z linią 111. | Kwestia dotyczy opracowywanej aktualizacji sieci połączeń, nad którą miasto pracuje i zostanie ona przedstawiona w najbliższym czasie. Propozycje zostaną poddane analizom w ramach konsultacji nowych rozkładów jazdy. W dokumencie PZMM wskazano, że komunikacja miejska/transport publiczny będzie priorytetem dla samorządów MOF GW. |
|  |  | 9) |  | Wprowadzenie zmian w komunikacji nocnej:  - przywrócenie w noce z piątku na sobotę oraz z soboty na niedziele rozkładów, które obowiązywały w wakacje z powodu dużego zainteresowania kursami wśród młodzieży (zwłaszcza na linii nocnej 510).  - zastąpienie kursów linii nocnej 511 linią nocną nr 512. W obecnej sytuacji pasażerowie pociągu IC "Lubuszanin" (który przyjeżdża do Gorzowa o 23:32) nie mają połączenia z Os. Staszica oraz Zakanalem.  - uruchomienie kursów linii nocnej 510 oraz 512 o godz. 22:45 z powodu braku możliwości dostania się przez pasażerów pociągu R 78535 (przyjazd 22:29 z Poznania) oraz R 88356 (przyjazd 22:39 z Kostrzyna) na Zakanale, Os. Piaski oraz Os. Europejskie. |
| 12. | Marta Bejnar-Bejnarowicz | 1) |  | Myślę, że zbytnio skupiamy się na przekonaniu ludzi, żeby zrezygnowali z samochodu, a tych, którzy nigdy się na niego nie zdecydowali olewamy. Przy okazji chciałabym zwrócić uwagę, że SUMP nie zawiera komunikacji pieszej - nie ma choćby wzmianki o rewizji tras w aspekcie nowych warunków technicznych (chodnik min 180cm). Piesi są na szczycie piramidy komunikacyjnej i to tyle. Później brakuje zainteresowania ich mobilnością. | W SUMP zawarto działania dotyczące ruchu pieszego, w szczególności działanie 2.2 Tworzenie przestrzeni wysokiej jakości, działanie 2.3 Budowa centrów lokalnych, działanie 2.4 Planowanie przestrzenne zorientowane na transport publiczny, działanie 6.1. Stworzenie standardów projektowych infrastruktury rowerowej oraz pieszej wraz z księgą identyfikacji wizualnej, działanie 6.5. Ścisłe powiązanie infrastruktury rowerowej i pieszej z transportem zbiorowym, działanie 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, działanie 6.7 Stworzenie map dostępności pieszej i rowerowej oraz drogowskazów, działanie 6.10 Utworzenie i realizacja programu usuwania barier architektonicznych w celu uwzględnienia potrzeb osób o ograniczonej mobilności, działanie 7.4 Wymiana oświetlenia ulicznego i doświetlenie przejść dla pieszych. W przypadku transportu publicznego - ulepszenie organizacji, zwiększenie oferty i integracji powinno przyczynić się do zwiększenia zainteresowania transportem publicznym osób, które nie korzystają z samochodu. Ponadto zaplanowano działania takie jak edukacja komunikacyjna dla dorosłych czy wsparcie miejsc przyjaznych rowerzystom, które są ukierunkowane także do osób, które nie korzystają z samochodu. |
| 13. | Piotr Kamiński | 1) |  | "Chciałbym opisać problem młodych mieszkańców gminy Bogdaniec, który jest dość spory i dotyczy komunikacji gminnej którą gmina uruchomiła z początkiem roku 2021. Przy wcześniejszym operatorze gminy Bogdaniec, czyli Miejskiego Zakładu Komunikacji na tamtejszej linii 106 panowały podobne potoki pasażerskie jednak, że Miejski zakład komunikacji obsługiwał linie taborem niskopodłogowym. Co prawda mniej osób siedziało lecz miało to swoje plusy, ponieważ obecnie przy obecnym operatorze tj. firma Argos wymieniona firma obsługuje trasy linii 221 wcześniejszej 106 jak i innymi liniami autobusami wysoko podłogowymi które są przystosowane do ruchu turystyczno-podmiejskiego co według niektórych osób jest niedopuszczalne ponieważ osoby z wózkami, osoby niepełnosprawne czy osoby z większymi bagażami i na końcu turyści z rowerami nie mogą dostać się do zakątków gminy Bogdaniec co wpływa znacznie na turystykę na terenach gminy ale najważniejszą kwestią jest transport mieszańców i osób młodych dojeżdżających do szkół średnich w Gorzowie mianowicie wcześniejszy operator komunikował gminę z pętlą na Wieprzycach 2 autobusami niskopodłogowymi na linii 106 z tym że pierwszy autobus dojeżdżał tylko do Bogdańca gdzie zawracał i zbierał pasażerów przy główniej drodze numer 22 od Bogdańca przez Jenin Łupowo do pętli na Wieprzycach drugi w tym samym czasie natomiast miał za zadanie jechać do pętli Gostkowice i zabierać pasażerów Gostkowic, Włostowa, Krzyszczynki, Jenińca Kwiatkwoic i dojezdnych we własnym zakresie z Podjenina następnie jechał tą samom trasą co wcześniejszy autobus zabierając ewentualnych spóźnialskich dodatkowo w Łupowie kursy te spotykał się z autobusem linii 115 co zapewniało komfortowy dojazd do pętli na Wieprzycach.  Zakładając obecny park taborowy oraz przewidywania jakie autobusy kursowały by na tej trasie oraz sięgając pamięcią jakie kursowały, można spokojnie obliczyć że 2 autobusy zabierały około 200 osób, zakładając maksymalne obłożenie autobusów z czego w jednym autobusie mieści się około 100 osób 30 miejsc siedzących oraz 70 miejsc stojących.  Natomiast obecny przewoźnik obsługujący tą samą trasę na podobne potoki pasażerskie, wystawia tylko jeden autokar wysokopodłogowy klasy podmiejsko-turystycznej o pojemności około 80 osób. 50 miejsc siedzących i tyle ile się zmieści stojących czego powodem jest brak miejsca. W autobusie czasami już od samego Bogdańca pasażerowie muszą stać w ciasnym i niebezpiecznym a w dodatku bez dodatkowych uchwytów oprócz tych przy siedzeniach przejściu autobusu klasy. Jeszcze raz zaznaczę turystycznej miejsca na nogi również jest bardzo mało. Uczniowie z plecakami nie mają co zrobić czy pasażerowie z większymi bagażami, ponieważ wszyscy wiemy jak wyglądają autobusy turystyczne, co wpływa na komfort podróżowania.  Kolejną ważną kwestią jest czas dojazdu do szkoły średniej, ponieważ uśredniając dojazd do szkoły średniej autem zajmuje około 30 w granicach 40 minut natomiast transportem publicznym jest to czas już około 2 godzin. Podam przykład jako mieszkaniec Gostkowic aby dostać się do szkoły na godzinę 8 do szkoły muszę swój dzień rozpocząć już o godzinie 5.40.Niektórzy z moich rówieśników wstają o godzinie 5.00 aby zdążyć się naszykować. Autobus z Gostkowic mamy o godzinie 6.40 na Wieprzycach jesteśmy zazwyczaj między godziną 7.15 a 7.25 mamy chwilę na przesiadkę na linie numer 1, która jako ostania odjeżdża z pętli Wieprzyce tak aby zdążyć do szkoły, na przystanku okólna jesteśmy o godzinie około 7.52/7.55 lecz często przez duże potoki pasażerskie tramwaj się po prostu spóźnia i musimy biec do szkoły. Mając lekcje w Zespole szkół Gastronomicznych mamy lekcje w 3 różnych budynkach, więc jeśli pierwszą lekcje zaczynam na ulicy Bema czyli w Plastyku to jestem spóźniony. Porównując kursy autobusów to rzeczywiście pojawiło się kilka więcej natomiast nie są dostosowane godzinowo do systemu pracy 4 brygadowego, więc mieszkańcy chcący dojechać do pracy do Gorzowa na zmianę o godzinie 6.00 czy chcą wrócić ze zmiany nocnej którą kończą o 6 muszą czekać aż do godziny 10, ponieważ nie ma innego połączenia my jako uczniowie czasami mając na późniejsza godzinę nie możemy jechać późnej, ponieważ następny rokadowy kurs linii 221 jest po godzinie 10 na szczęście jest linia 224 która odjeżdża po godzinie 9.12 lecz jest to za późno i musimy jeździć tym kursem linii 221 po godzinie 6.40 dlatego dobrym rozwiązaniem było by ponowne rozpaczanie i przystosowanie godzin kursowania dodatkowo apeluję o zmianę standardu autobusów oraz skrócenie czasu przejazdu do szkół średnich. Następną sprawą jest problem z zakupem przejazdówek miesięcznych ponieważ znaczki można kupić tylko dwa dni w tygodniu w wyznaczonych godzinach jednego dnia w godzinach przedpołudniowych a drugiego dnia w godzinach popołudniowych co czyni zakup biletu miesięcznego trudną sprawą, ponieważ specjalnie trzeba przyjechać pod siedzibę gminy gdzie podczas tygodnia dla nas jako uczniów jest nie opłacalne i nie realne ponieważ musielibyśmy zostawać w Bogdańcu i wracać jeszcze późniejszym autobusem dlatego musimy wysyłać rodziców lub członków rodziny. Mieszkańcy Bogdańca nie będą mieli z tym problemu, ponieważ mogą podejść po ten bilet niestety my mieszkańcy dalej wysuniętych wiosek nie mamy jak tego uczynić.  Podsumowując chciałbym aby gmina powróciła do operatora poprzedniego lub podjęła szerokie prace nad poprawą jakości przewozu osób z gminy Bogdaniec, dodam jeszcze że autobusy nie są skomunikowane również z transportem kolejowym który również pomagał by w szybszym i lepszym transporcie młodych osób do szkół średnich, przykładowo autobus mógłby być skomunikowany ze stacją w Bogdańcu i młodzież mogłaby przesiadać się szynobusy jadące czy to w stronę Krzyża czy Kostrzyna ponieważ trzeba pamiętać o Zespole szkół Rolniczych w Kamieniu Małym gdzie dużo mieszkańców z terenów gminy dojeżdża do szkoły, mam kolegę który prawie codziennie musi dojeżdżać do stacji w Bogdańcu z oddalonego od stacji o około 5 kilometrów Podjenina czy to deszcz czy mróz rowerem, ponieważ nie ma skomunikowania ze stacją, również ja jako uczący się zaocznie w szkole w Kamieniu odczuwam szwankujący system transportu na ternach MOF Gorzowa Wielkopolskiego dlatego też piszę tą notatkę aby przy okazji powstającego Planu Zrównoważonej mobilność miejskiej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasto połączyło siły z gminami i przewoźnikami kolejowymi aby ten stan rzeczy zmienić i rozwiązać przynajmniej w jakimś stopniu obecne problemy z dojazdami osób młodych do szkół średnich. Proponował bym:  1) Ponowne zbadanie zapotrzebowania na dane kursy oraz badanie potoków pasażerskich linii 221, 222 i skorygowanie godzin odjazdów komunikacji gminnej  2) Skomunikowanie składów pociągów spółki Polregio na stacji w Bogdańcu i w razie zmiany. rozkładu przewoźnika kolejowego korektę i dostosowanie godzin przewoźnika gminnego.  3) Skrócenie przejazdów do szkół średnich.  4) Zmiana standardu Autokarów obsługujących gminą siatkę połączeń.  5) Wdrożenie wspólnego biletu o którym mowa w planie zrównoważonej mobilności miejskiej lub na czas obecny wprowadzanie dogodniejszych możliwość zakupu biletów miesięcznych." | Uwaga uwzględniona częściowo. Zakres uwagi został przesłany do gminy Bogdaniec, która obecnie organizuje połączenia. Szansą na połączenie sił Gorzowa Wielkopolskiego z gminami może być realizacja działania 1.1 Utworzenie wspólnego organizatora transportu na obszarze MOF GW, a w zakresie współpracy z przewoźnikami kolejowymi działanie 5.1. Współdziałanie z samorządem wojewódzkim i spółkami kolejowymi na rzecz poprawy jakości usług kolejowych oferowanych mieszkańcom MOF GW. Wspólny organizator transportu będzie mógł też określić wspólny standard autobusów obsługujący sieć połączeń. Planowane jest także uruchomienie nowych połączeń w ramach działania 3.1 Stworzenie układu ramowego głównych ciągów komunikacyjnych publicznego transportu zbiorowego na terenie MOF GW, który zakłada utworzenie linii autobusowych dowozowych (z obszaru 1 lub 2 gmin) bądź stref transportu na żądanie, w celu likwidacji „białych plam” bez dostępu do transportu publicznego i dowozu pasażerów do głównych tras, koordynację rozkładów jazdy umożliwiającą podróże kombinowane. W ramach działania 3.1 dodano rewizję istniejących połączeń i jakości świadczonych usług transportowych. Utworzenie wspólnej taryfy jest postulowane w działaniu 1.3 utworzenie jednolitej taryfy w MOF GW.  Odpowiedz Gminy Bogdaniec:  1. Sieć komunikacyjna, którą obecnie firma Argos obsługuje, została przygotowana tak, aby z każdej części gminy mieszkańcy mogli się komunikować. Siatka polaczeń przygotowana przez gminę wyeliminowała "białe plamy", tzn. miejsca, gdzie wcześniej nie dojeżdżały autobusy. Zmiana operatora nie spowodowała zmiany dotychczas obowiązujących zasad organizacji komunikacji zbiorowej. Dostosowanie komunikacji zbiorowej do indywidualnych potrzeb nie jest możliwe. Młodzieży szkolnej, korzystającej wcześniej z linii komunikacyjnej nr 106, a obecnie linii nr 221, nie wydłużono czasu dojazdu ani nie zmieniono godzin odjazdu autobusów. Czas przejazdu na najdłuższej linii komunikacyjnej, jaką jest linia nr 221, od zawsze wynosił od 40 do 45 minut.  W celu zmniejszenia ilości osób w autobusie, został uruchomiony dodatkowy kurs.  2. Tabor wykorzystywany do komunikacji zbiorowej spełnia wymogi określone dla przewozów autobusowych. Autobus technicznie jest dostosowany tak, aby przewieźć jednocześnie do 80 osób (miejsca siedzące + miejsca stojące). Dotychczas nie było problemów w transporcie tych osób na linii nr 221 (kurs poranny). Przeprowadzone przez  gminy badania potoków pasażerskich nie wykazały nieprawidłowości dopasowania taboru do obłożenia tras. Na liniach nr 224 i 222 jeździ autobus niskopodłogowy, ale z uwagi na złą infrastrukturę dróg powiatowych (ubytki w drodze) autobus ten często uszkadza podwozie, dlatego też na tych liniach jest również stosowany tabor komunikacji podmiejskiej.  3. Wniosek dotyczący wprowadzenia jednego biletu dla linii podmiejskich i miejskich jest zasadny i gmina od wielu lat składa propozycje takiego rozwiązania.  4. Rozkłady jazdy autobusów obsługujących gminy, opracowane zostały na podstawie wniosków zgłaszanych przez mieszkańców.  5. W sprawie poprawy skomunikowania mieszkańców gminy w godzinach od 9.00  do 13.00 oraz 20.00 do 24.00, władze gminy rozważały utworzenie tzw. miejsc przesiadkowych na bazie dworców PKP w Bogdańcu i w Łupowie. Rozwiązanie to nie zostało wprowadzone z powodu zbyt wysokich kosztów obsługi zadania.  6. Gmina regularnie prowadzi badania potoków pasażerskich na wszystkich liniach i na tej podstawie ustala rozkłady jazdy na kolejne okresy. Z badan potoków wyraźnie wynika, ze polaczenia autobusowe na wszystkich liniach po tzw. godzinach szczytu (od 6.00 do 8.00 i od 14:00 do 18:00) mają bardzo małe obłożenie pasażerów.  7. Uwagi dotyczące standardów autobusów oraz terminów sprzedaży biletów zostały przekazane przewoźnikowi do analizy i przedstawienia propozycji zmian.  8. Gmina wnioskuje o rozważenie wprowadzenia wspólnego biletu dla linii podmiejskich i miejskich, zgodnie z założeniami Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF  9. Władze gminy przeprowadziły spotkanie z autorem notatki, omówiono problemy i uzgodniono kolejne spotkanie w celu określenia niezbędnych do wprowadzenia zmian. |
| 14. | Michał Czepkiewicz | 1) | Cały dokument | Założone cele wydają się zbyt mało ambitne, szczególnie jeśli chodzi o kwestie ekologiczne i emisje gazów cieplarnianych. Przyjęty wariant pośredni zakłada zwiększenie udziału podróży nie-samochodowych z 44% do 49%. Jest to bardzo mała zmiana, bliska granicy błędu statystycznego w badaniach sondażowych. Ponadto, jeśli nadal będzie postępować suburbanizacja i będą się wydłużać odległości do miejsca pracy i usług, a co za tym idzie i podróże, to przy takim spadku udziału samochodu w podróżach bezwzględna ilość kilometrów przemierzanych samochodami może nawet wzrosnąć – a wraz z nią negatywne skutki społeczne i ekologiczne. | Uwaga ma charakter opinii. Zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej cele ustalane w ramach planów mobilności muszą być realne do spełnienia. Założony wzrost wskaźnika na poziomie 49% może nie jest pozornie duży, jednak należy zaznaczyć, że jest to odwrócenie obecnych negatywnych trendów. Realizacja celu zostanie zweryfikowana podczas prowadzenia ewaluacji dokumentu w zakresie aktualizacji kluczowych wskaźników. Jeśli cel zostanie osiągnięty - pozwoli to na określenie bardziej ambitnego celu. Wskaźniki zostały poddane weryfikacji w ramach opracowania modelu ruchu i będą sprawdzane przy kolejnych badaniach. |
|  |  | 2) | Cały dokument | Brakuje w raporcie oszacowania obecnego poziomu emisji (CO2 i zanieczyszczeń) w całym obszarze i w przestrzeni i określenia celu redukcji w perspektywie czasowej. Istnieją metody szacowania emisji na podstawie kompleksowych badań ruchu, które również można by stosować na terenie gorzowskiego MOF-u. | Obecny poziom emisji CO2 i cele redukcji zostały określone w rozdziale 5.2. Wskaźniki zostały poddane weryfikacji w ramach opracowania modelu ruchu i będą sprawdzane przy kolejnych badaniach. |
|  |  | 3) | Działanie 7.5 | W celu operacyjnym 7. planowane jest zadanie 7.5. Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenia Strefy Czystego Transportu w Gorzowie Wielkopolskim. Jest to zadanie warte realizacji, ale jego cel nie powinien być związany tylko z SCT, ale też powinno ono też dostarczać danych do kluczowego wskaźnika realizacji założeń Planu. Badania te powinny zawierać szacowanie emisji CO2 generowanych przez przemieszczanie się mieszkańców całego MOF, a nie tylko emisję i imisję zanieczyszczeń w centrum Gorzowa. | Uwaga nieuwzględniona. Kluczowy wskaźnik realizacji założeń Planu jest obliczony na podstawie wytycznych SUMI wskazanych przez Komisję Europejską: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi/greenhouse-gas-emissions-indicator\_en. Pozwala on na podstawie modelu ruchu i danych o klasach emisji pojazdów oszacować emisję generowaną przez przemieszczanie się mieszkańców całego MOF. Ponadto pozwala na porównania pomiędzy poszczególnymi obszarami funkcjonalnymi w Europie. |
|  |  | 4) | Cały dokument | Często brakuje bardziej szczegółowo określonych celów. Pomimo deklaracji mierzalności, nie zawsze jest jasne czy i w jaki sposób wskaźniki te będą mierzone. Przykładowo, w jaki sposób mierzony będzie wzrost udziału zrównoważonych środków przemieszczania - czy będzie wykonane kompleksowe badanie ruchu, jeśli tak, to w jakim cyklu czasowym i za jakie środki? | Efekty realizacji działań będą ewaluowane w 2025, 2027 i 2029 roku. Wskaźniki kluczowe w 2030 i 2037 roku. Do obliczenia wskaźników kluczowych konieczne będzie przeprowadzenie kompleksowych badań ruchu, które mogą być sfinansowane ze środków własnych samorządów MOF GW oraz funduszy zewnętrznych. Gromadzenie (na podstawie badań) oraz przetwarzanie danych o systemie mobilności wpisane jest działanie 1.8. W ramach autopoprawki zmieniono "zbieranie danych o systemie mobilności Gorzowa Wielkopolskiego" na "zbieranie danych o systemie mobilności MOF GW". |
|  |  | 5) | Rozdział 3.3 | Podobnie cele kierunkowe III. Poprawa bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego oraz IV. Wzrost dostępności transportu zbiorowego również wymagają doprecyzowania. Jakie są ich cele? W celu III zasadne byłoby wprowadzenie tzw. Wizji Zero, czyli mierzenie realizacji celu liczbą ofiar śmiertelnych z wartością progową = 0. | Uwaga uwzględniona. Cele strategiczne mają przypisane wskaźniki SUMI przedstawione w rozdziale 5.2. Dodano adnotację w rozdziale 3.3 z odniesieniem do rozdziału 5.2. |
|  |  | 6) | Cały dokument | Generalnie cele dotyczące realizacji celów ogólnych i operacyjnych powinny mieć wartości progowe (!). Przykładowo, wskaźnik "zwiększenie udziału ruchu kolejowego w modal split (w %);" powinien zawierać wartość progową określającą osiągnięcie sukcesu, np. 10% podróży. | Efekty realizacji poszczególnych działań zostały przedstawione jedynie do ewaluacji danego działania. Celem będzie osiągnięcie wskaźników odniesienia i pakietów działań. |
|  |  | 7) | Cały dokument | Wskaźniki wymagają też często doprecyzowania. Przykładowo, wskaźnik "likwidacja najważniejszych „białych plam” – miejsc bez dostępu do transportu publicznego" jest nieprecyzyjny. Co oznacza miejsce bez dostępu do transportu publicznego? Czy chodzi o obszary, w których nie ma żadnych połączeń pojazdy transportu zbiorowego? Czy Murzynowo, które ma tylko 2 kursy autobusu na dobę w dni nauki szkolnej, w godzinach niedopasowanych ani do godzin pracy ani do godzin nauki w szkole ponadpodstawowej, jest „białą plamą”? Wskaźniki te powinny mieć bardziej precyzyjną formę, np. jaki procent mieszkańców MOF ma w jakiej odległości pieszo od domu przystanek transportu zbiorowego, z którego w godzinach szczytu w dni powszednie odjeżdża przynajmniej X połączeń na godzinę lub dzień w kierunku głównego ośrodka MOF (i tym podobne). Wskaźniki takie można obliczyć z użyciem ogólnodostępnych danych i systemów informacji geograficznej. | Uwaga nieuwzględniona. Likwidacja najważniejszych „białych plam” – miejsc bez dostępu do transportu publicznego oznacza obszary, które nie mają żadnych połączeń transportu zbiorowego. W przypadku podanej miejscowości można mówić o zagrożeniu wykluczeniem komunikacyjnym oraz niskiej dostępności transportu publicznego. Podany wskaźnik jest obliczany jako wskaźnik odniesienia SUMI - https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi/access-mobility-services-indicator\_en. Dla miast poniżej 100 tys. mieszkańców i terenów zamiejskich dostęp bardzo dobry to powyżej średnio 4 połączenia na godzinę od 6:00 do 20:00, dostęp dobry to obsługiwane przez transport publiczny przystanki zapewniające mniej niż średnio 4 połączenia na godzinę. Zasięg przystanku autobusowego to okrąg o promieniu 417 metrów. |
|  |  | 8) | Cel operacyjny 3. | Brakuje szczegółowego określenia gdzie i w jaki sposób ma się poprawić dostępność transportu zbiorowego. Poddaje to w wątpliwość realizację punktu IV i nie daje konkretnej informacji mieszkańcom określonych miejsc jak np. Murzynowo. | Uwaga nieuwzględniona. Szczegółowe rozwiązania będą opracowywane na poziomie dokumentu operacyjno-koncepcyjnego, który określi jakie powinny powstać linie autobusowe dowozowe lub strefy transportu na życzenie. |
|  |  | 9) | Cel operacyjny 3. | Jest mowa o celu likwidacji „białych plam” bez dostępu do transportu publicznego i dowozu pasażerów do głównych tras - ale nie ma szczegółów gdzie są te białe plamy i jak dokładnie będą one zapełniane np. jaka będzie częstotliwość odjazdów po zapełnieniu białej plamy. Jest o tym mowa Raporcie: „Kursowanie autobusów na powyższych ciągach powinno odbywać się codziennie i z częstotliwością nie niższą niż raz na godzinę poza szczytem i raz na 20 minut w szczycie”. Podobne zapisy powinny być zawarte w Planie i szczegółowym opisie działań. | Uwaga nieuwzględniona. Białe plamy zostały określone w Raporcie Diagnostyczno-Strategicznym. Przedstawione częstotliwości w Raporcie Diagnostyczno-Strategicznym stanowią jedynie propozycję do której powinno się dążyć. Dokładne częstotliwości zostaną określone na podstawie dokumentu operacyjno-koncepcyjnego i przy uwzględnieniu zapotrzebowania oraz możliwości finansowych organizatora transportu. |
|  |  | 10) | Cel operacyjny 3. | W planie działania zapisana jest linia autobusowa Gorzów Wlkp. Fieldorfa-Nila - Santok - Goszczanowo/Skwierzyna, co jest bardzo słusznym działaniem, ale niestety nie ma w zadaniu nic o docelowej częstotliwości jej odjazdów ani o jej działaniu w dni powszednie, w których nie ma nauki szkolnej oraz w weekendy. | Uwaga nieuwzględniona. Dokument nie ma charakteru operacyjno-koncepcyjnego. |
|  |  | 11) | Cel operacyjny 3. | Korzystne byłoby zadbanie o to, by parkingi Park&Ride były strzeżone. | Uwaga uwzględniona częściowo. Parkingi Park&Ride częściej przyjmują postać parkingów monitorowanych niż strzeżonych, dlatego uwzględniono niniejszą uwagę w zakresie opisu sposobu realizacji działania 4.3 i 4.4. |
|  |  | 12) | Cel operacyjny 3. | W opisanej w Planie koncepcji wyraźnie brakuje parkingu Park&Ride w Skwierzynie przy dworcu kolejowym, który jest opisany w Raporcie. Byłby on zdecydowanie bardziej zasadny niż taki parking w Trzebiszewie, m.in. ze względu na ułatwianie mieszkańcom okolicznych wsi (Murzynowo, Świniary itd.) skorzystanie z połączeń kolejowych i autobusowych odjeżdżających ze Skwierzyny. | Uwaga uwzględniona. Dopisano Skwierzynę, jednak z adnotacją w uzgodnieniu ze spółkami z grupy PKP. |
|  |  | 13) | Cel operacyjny 5. | Zbyt mało jest mowy o częstotliwości kursowania pociągu na trasie Santok - Gorzów - Kostrzyn. Przykładowo, docelowo można by korzystać z autobusu by dojechać z Murzynowa do Santoka i tam przesiadać się na pociąg do Gorzowa, ale żeby takie połączenie było atrakcyjne, to kursy autobusów i pociągów muszą być bardzo częste, skoordynowane ze sobą i dopasowane do godzin rozpoczęcia godzin pracy i szkoły, dostępne także w dni bez nauki szkolnej. Ważna jest także dostępność w weekendy. | Przedsięwzięcie będzie realizowane poprzez działanie 3.1. Stworzenie układu ramowego głównych ciągów komunikacyjnych publicznego transportu zbiorowego na terenie MOF GW, działanie 5.1. Współdziałanie z samorządem regionalnym wojewódzkim i spółkami kolejowymi na rzecz poprawy jakości usług kolejowych oferowanych mieszkańcom MOF GW i działanie 5.5.A Przygotowanie koncepcji budowy kolei aglomeracyjnej w MOF GW |
|  |  | 14) | Działanie 6.2 | Działanie 6.2. Jest mowa o drodze dla rowerów między Skwierzyną, Murzynowem a Santokiem, nie ma szczegółów realizacji tej trasy. Aktualnie na tej trasie istnieje teraz szlak rowerowy, ale nie ma dobrej nawierzchni. Jaki przebieg i jaki standard miałaby mieć ta trasa? Jeśli miałaby biec po trasie obecnego szlaku, to z jednej strony dobrze gdyby była pokryta asfaltem, ale utrzymanie pełnego oświetlenia w nocy byłoby bardzo niekorzystne ekologicznie. Warto byłoby bardziej precyzyjnie zapisać działania dotyczące tras rowerowych. | Uwaga nieuwzględniona. Droga dla rowerów jest planowana wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 158 i 159. Droga powinna posiadać nawierzchnię asfaltową i spełniać standardy ministerialne WR-D. Standard oświetlenia drogi dla rowerów zostanie określony w dokumentach o charakterze projektowym. |
|  |  | 15) | Cel operacyjny 6 | Wskaźniki nie powinny być określane per kilometr tylko jako realizacja kompletnej trasy, żeby zachować spójność, zgodnie ze standardami CROW. | Uwaga nieuwzględniona. Przy doborze wskaźników kierowano się wskaźnikami, które są wykorzystywane przy projektach finansowanych ze środków Unii Europejskiej. |
|  |  | 16) | Cel operacyjny 6 | Termin 2037 dla nie-priorytetowych tras jest zbyt odległy. | Uwaga nieuwzględniona. Określony termin ma charakter docelowy i działanie może być zrealizowane wcześniej. |
|  |  | 17) | Cel operacyjny 10 | Przydałyby się konkretniejsze działania skierowane do nowych mieszkańców (przeprowadzających się do obszaru oraz w jego obrębie) i osób wchodzących w dorosłość (absolwentów szkół i uczelni) mające na celu promowanie zrównoważonych środków transportu np. lekcje w klasach maturalnych i stoiska w budynkach uczelni, utrzymanie przez kilka lat zniżek na transport zbiorowy po ukończeniu edukacji. | Uwaga uwzględniona częściowo. Uzupełniono w ramach działania 10.6 (rozszerzenie katalogu o uczniów szkół ponadpodstawowych, organizację stoisk). Nie uwzględniono w zakresie działań dla nowych mieszkańców oraz zniżkę na transport zbiorowy po ukończeniu edukacji. |
|  |  | 18) | Działanie 10.1 | Organizacja konsultacji społecznych z wykorzystaniem form warsztatowych dla wszystkich istotnych zmian w funkcjonowaniu transportu publicznego w Gorzowie Wielkopolskim;" Powinno być: "Organizacja konsultacji społecznych z wykorzystaniem form warsztatowych dla wszystkich istotnych zmian w funkcjonowaniu systemu transportowego w MOF w każdej gminie, której dotyczy zmiana" | Uwaga uwzględniona. |
|  |  | 19) | Działanie 10.2 | Wskaźnik: "Wzrost zasięgu kampanii promocyjnych" - lepszym wskaźnikiem byłyby wyniki cyklicznie realizowanego sondażu postaw wobec środków transportu. | Uwaga uwzględniona. Zmieniono na "Wzrost zadowolenia z transportu publicznego na podstawie wskaźnika SUMI.” |
|  |  | 20) | Cały dokument | Chciałbym zwrócić uwagę na znaczenie tego, by dane od wszystkich przewoźników były dostępne publicznie w formacie GTFS, a nie tylko rozkładów na stronie (nawet jeśli tylko miałby to być GTFS statyczny, rozkładowy). Ułatwi to korzystanie pasażerom za pośrednictwem aplikacji, ale także umożliwi analizowanie dostępności transportu zbiorowego (monitorowanie realizacji celu kierunkowego IV i operacyjnego 3). | Uwaga uwzględniona w działaniu 1.5.B. |

**Uwagi i wnioski otrzymane w formie papierowej**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Imię i nazwisko/**  **Nazwa podmiotu** | **Lp.** | **Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga/propozycja (tytuł rozdziału, nr podrozdziału, nr strony)** | **Treść uwagi/propozycji wraz z uzasadnieniem** | **Odpowiedz** |
| 1. | Andrzej Korona | 1) |  | I. Potraktowano naskórkowo potrzebę separacji ruchu lokalnego i tranzytowego poprzez wyprowadzenia ruchu tranzytowego poza obszar Gorzowa i pozostałych miejscowości. Wprawdzie w niewielkim stopniu zaspokaja on potrzeby przewozowe mieszkańców, jednak ma olbrzymi, choć pośredni wpływ na funkcjonowanie całego systemu transportu, Nierozwiązanie tego problemu utrudni realizację III celu strategicznego, którym jest poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym.  1. w tabeli 10. Realizacja celu operacyjnego "Bezpieczny i przyjazny dla środowiska system mobilności" (str.49/50), a także w tabeli nr 22 na str. 70, są zapisy: "Budowa północnej obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego oraz przebudowa DK22 w granicach miasta w celu wyprowadzenia relacji tranzytowych z miasta".  Chociaż istniała koncepcja poprowadzenia nowej drogi od Różanek na północ od Wojcieszyc, Kłodawy, Mironic i Santocka do węzła na S3, to pod hasłem "obwodnicy północnej" miasto zdecydowało się na budowę drogi od rond przy ul. Wyszyńskiego do Myśliborskiej. Jest ona niewątpliwie potrzebna, jednak faktycznie będzie to miejska ulica, a nie obwodnica miasta. Widząc tę decyzję i jednocześnie brak zainteresowania ze strony ZDKiW, gmina Kłodawa usunęła zapisy dotyczące obwodnicy północnej ze swej strategii, a niebawem zrobi to ze studium zagospodarowania.  Jeśli zaś idzie o drugą część zadania (przebudowa DK22 w granicach miasta w celu wyprowadzenia tranzytu), jest ona niewykonalna sumptem samorządów. Bo niby którędy poprowadzić południowy i wschodni odcinek obwodnicy w granicach miasta oraz ile by to kosztowało?  2. Realnym rozwiązaniem problemu, nie tylko dla Gorzowa, bo i dla Kostrzyna, Strzelec Kraj. i mniejszych miejscowości po drodze, byłaby przebudowa, a właściwie budowa nowej DK 22 jako drogi szybkiego ruchu. Niestety, w swoim czasie nie zadbano o wprowadzenie jej krajowego planu budowy dróg ekspresowych. Skutkiem jest mieszanie się ruchu lokalnego i tranzytowego, korkowanie ul. Walczaka oraz pogorszenie bezpieczeństwa na drogach przelotowych w pozostałych miejscowościach. Ten błąd trzeba naprawić! Już teraz miejscowi politycy i samorządowcy powinni zgodnym chórem lobbować za wprowadzeniem tego zadania do programów i planów po roku 2030. Odpowiednie zapisy, trzeba, rzecz jasna, wprowadzić również do niniejszego Planu. | I.1.1 - Uwaga uwzględniona częściowo.  Ad. 1 Ze względu na realizację północnej obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego uwzględniono realizowany wariant w obecnym przebiegu. Realizowany wariant wynika z pytań i wymogów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, która zwróciła się do Miasta z wnioskiem o sporządzenie analizy. Miasto sporządziło analizę techniczno-ekonomiczno-środowiskową z 3 wariantami m.in. wspomnianym przebiegiem przez gm. Kłodawa. W drodze analizy został wybrany wariant obecnie realizowany. W zakresie przebudowy DK22 chodziło o ukazany na Rysunku 13. odcinek łączący skrzyżowania ul. Zawackiej/Łukasińskiego z Walczaka/Fieldorfa-Nila. Doprecyzowano zakres inwestycji w Planie Działania.  Ad.2 Na obszarze MOF GW ruch na drodze krajowej nr 22 wynosi od 8 do 12 tys. pojazdów na dobę, a na pozostałych odcinkach poniżej 13 tys. pojazdów na dobę według Generalnego Pomiaru Ruchu z lat 2020-2021. Ponadto droga nie jest założona do realizacja w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. Nie stanowi także korytarza sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, w ramach których realizowane są drogi ekspresowe w Polsce. Ponadto rozbudowa drogi krajowej doprowadziłaby do zwiększenia ruchu samochodowego, a w konsekwencji do zwiększenia emisji z transportu. |
|  |  | 2) |  | II. Mrzonka, na którą nie powinno być miejsca w poważnym dokumencie.  Na str. 17 Planu czytamy: "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." Podobnie na str. 61 w tabeli 14. Realizacja celu operacyjnego "Sprawny system logistyki miejskiej" (str. 57) ujęto zadanie "Budowa terminala intermodalnego w MOF GW w ramach utworzenia multimodalnego centrum logistycznego w Gorzowie Wlkp."  Ten pomysł jest całkowicie nierealny i z góry skazany na niepowodzenie, a to dlatego, że "nie mamy armat". A konkretnie, powodu braku popytu (potrzeb przewozowych) na znaczne (pod względem objętości i tonażu) ilości towarów masowych, predestynowanych do przewozu transportem wodnym do i z obszaru MOF GW, a także z uwagi upośledzoną drożność dróg wodnych, tj. Warty i Noteci. | Uwaga nieuwzględniona. Głównym dokumentem określającym kierunki rozwoju żeglugi śródlądowej na drogach wodnych E-30 i E-70 ma być Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030 (KPŻ 2030). Dokument jest aktualnie na etapie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Poprawa parametrów ODW oraz Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 z pewnością będzie stanowić silny impuls rozwojowy dla portu rzecznego w Kostrzynie nad Odrą, a w dalszej perspektywie także w Gorzowie Wlkp. Miasto Gorzów Wlkp. planuje przedsięwzięcie obejmujące stworzenie multimodalnego centrum logistycznego – portu rzecznego na rzece Warcie w Gorzowie Wlkp. lub w ramach MOF GW, co zostało także podkreślone w dokumentach strategicznych województwa lubuskiego. Za budową nowego terminala przemawiają: rozwinięta komunikacja drogowa (droga ekspresowa S3, droga krajowa DK 22) i kolejowa (linia 203 i 367), możliwość współpracy z Zarządem Portów Morskich Szczecin i Świnoujście w zakresie uruchamiania tzw. feeder lines oraz wzrost aktywności gospodarczej dużych podmiotów działających na terenie MOF. Odpowiednio zlokalizowane Centrum Logistyczne ma duży potencjał; stanie się ważnym węzłem multimodalnym stymulującym rozwój gospodarczy w regionie. Na zlecenie Miasta Gorzów Wlkp. zostały przeprowadzone wstępne analizy koncepcyjne, które potwierdzają zasadność realizacji tej inwestycji . Na szczególną uwagę zasługują następujące argumenty:  • Budowa nowego terminala multimodalnego wpisuje się w ramy unijnej oraz krajowej polityki transportowej, zakładające zmniejszanie udziału transportu samochodowego w przewozach ładunków;  • Nowe centrum logistyczne będzie stanowić dopełnienie planowanych inwestycji o charakterze liniowym (rozbudowa Międzynarodowych Dróg Wodnych E30 i E70, budowa Kanału Śląskiego);  • Znaczna część produkcji przemysłowej realizowanej na terenie MOF obejmuje ładunki dobrze poddające się konteneryzacji (pojazdy, wyroby z drewna i metalu, produkty spożywcze);  • Duże zainteresowanie transportem kolejowym wśród przedsiębiorstw działających (obecnie i potencjalnie) na terenie KSSSE – potwierdzone w ramach wywiadu IDI z przedstawicielem Strefy;  • Planowana poprawa parametrów eksploatacyjnych linii kolejowej nr 203. |
|  |  | 3) |  | III. Nie mamy prawa dążyć do utrudnienia życia mieszkańcom MOF w imię teoretycznie wzniosłych celów!  1. W całym dokumencie przebija się pragnienie, wręcz ideologia znacznego ograniczenia a najlepiej wyeliminowania samochodów osobowych. To typowo doktrynerskie podejście, ignorujące realia techniczne, ekonomiczne, społeczne oraz coś co możemy określić jako "natura ludzka". A przecież na str. 24 mamy potwierdzenie, że wedle oczekiwań mieszkańców samochód osobowy również w długiej perspektywie pozostanie bardzo ważnym środkiem komunikacji (49% w roku 2037 wobec 56% w 2022).  2. Powtarzany jest (choć oparty o odmienną ideologię) błąd z wczesnej PRL, kiedy to zakładano, że zdecydowaną większość potrzeb przewozowych będzie zaspakajał transport publiczny, a samochód osobowy będzie głównie pojazdem służbowym, zaś dla indywidualnych użytkowników przedmiotem luksusowym. Skutkuje on do dzisiaj niedostatkiem miejsc parkingowych na osiedlach zbudowanych w tamtym czasie. Ten sam efekt powodują obecnie patodeweloperskie praktyki planistyczne.  3. Prognoza, że niedługo mieszkańców nie będzie stać na zakup, czy eksploatację samochodów osobowych, jest co najmniej wątpliwa. UE nie zakłada ich wyeliminowania poprzez presję ekonomiczną, tylko stopniową zamianę napędu spalinowego na elektryczny. Już istnieją i wszystko wskazuje, że będą szybko rozwijane odpowiednie rozwiązania techniczne, ich koszt systematycznie spada. Przemysł motoryzacyjny jest zbyt ważną i silną gałęzią gospodarki w skali globalnej, by można było go wyeliminować.  4. Rzekoma "łatwość zaparkowania w centrach miast" (np. str. 23) została potraktowana przez autorów planu jako obciążenie, a nie czynnik korzystny. Na str. 16 czytamy: "Głównym problemem jest ścisłe centrum miasta - zbyt duża dostępność miejsc parkingowych, spowodowana m.in. relatywni 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".  Ten wywód jest wewnętrznie sprzeczny, ale ważniejsze, że stanowi ucieczkę od problemu, jakim jest niedostatek miejsc parkingowych. Przecież w śródmieściu usiłują zaparkować nie tylko mieszkańcy Gorzowa, ale również i przyjezdni! Niby gdzie to mają zrobić, jeśli nie ma dotąd ani jednego Park&Ride, a perspektywa ich powstania wydaje się mglista?!  5. Od dawna mówi się o potrzebie wybudowania w centrum Gorzowa wielopoziomowych parkingów. Pewnie, że to kosztowne rozwiązanie, ale skoro stać na nie właścicieli galerii handlowych, to tym bardziej samorząd miasta ćwierćwojewódzkiego.  6. Przyjęta w Planie filozofia godzi nie tylko w mieszkańców Gorzowa chcących korzystać z samochodów osobowych, ale i - nawet bardziej - w mieszkańców gmin, mających załatwienie sprawy w mieście.  7. Twardy wniosek: Do korzystania z komunikacji publicznej powinniśmy nakłaniać ich bodźcami pozytywnymi, tworząc realną, a nie tylko wydumaną alternatywę. Cały dokument powinien zostać przejrzany w celu wyeliminowania zeń zapędów represyjnych (np. "Przeciwdziałanie powstawaniu nieformalnych parkingów i skuteczna egzekucja przepisów w zakresie legalności parkowania" na str. 78), zmierzających do utrudnienia życia użytkownikom samochodów osobowych, a także obniżania efektywnego popytu na miejsca do parkowania w obrębie Starego Miasta i Nowego Miasta poprzez podnoszenie cen za parkowanie. | Uwaga ma charakter opinii. Na str. 9 PZMM zaznaczono, że dokument jest pisany z założeniem idei zrównoważonej mobilności - "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.". 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 w ramach realizacji kamieni milowych w ramach Krajowego Planu Odbudowy. Europejski system opłat za emisję dwutlenku węgla znany z energetyki ma w przyszłości objąć budynki i transport , w tym docelowo gospodarstwa domowe . 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% w grupie najmniej zamożnych mieszkańców. Oznacza to, że do 2030 roku mogą zostać nałożone dodatkowe koszty na napędy spalinowe w samochodach, a do tego czasu niekoniecznie będą dostępne tanie, używane pojazdy elektryczne sprowadzane z Europy Zachodniej. Realizacja polityki parkingowej ma być oparta o odpowiednią politykę cenową pomiędzy płatnością za parkowanie a cenę biletu na transport publiczny (jest to możliwe jedynie w przypadku zapewnienia odpowiedniej oferty przewozowej w transporcie publiczny) oraz zaplanowane w dokumencie parkingi buforowe i P+R. Warto dodać, że deficyt miejsc parkingowych szacowany jest na ok. 1 600 miejsc parkingowych, co zajmuje ok. 45 000 m2 na powierzchni ulic, tj. kwartał ulic ograniczony ulicami Chrobrego, Sikorskiego, Herberta i Spichrzową. |
|  |  | 4) |  | IV. Transport publiczny a indywidualny  1. Wiele mówi się - i bardzo słusznie! - o potrzebie rozwoju komunikacji publicznej i wypieraniu przez nią samochodów prywatnych, jednak całkowicie pomija aspekty ekonomiczne istotne z punktu widzenia mieszkańców. Nie da się ich łatwo nakłonić do przesiadki na autobusy, tramwaje i pociągi, bo przecież oznacza to rezygnację z wygody, jaką daje korzystanie z indywidualnego transportu! Propaganda ekologiczna, a nawet zagęszczenie sieci oraz częstotliwości kursowania komunikacji publicznej niewiele zdziałają, jeśli ludzie nie odczują wyraźnych korzyści finansowych.  Jeśli mamy być realistami i naprawdę chcemy osiągnąć cele zarysowane w Planie, musimy uznać, że transport publiczny powinien być bardzo tani, a może nawet bezpłatny. Tymczasem na str. 38 pisze się: "Komunikacja publiczna nie może być formą pomocy socjalnej - ma być realną alternatywą dla samochodów". To błędne podejście, bo przecież jedno nie wyklucza drugiego!  Wniosek: Wprowadzić do Programu zapisy o tym, że obniżka cen biletów w komunikacji publicznej będzie jednym z głównych sposobów nakłaniania mieszkańców do korzystania z niej.  2. Niekontrolowana suburbanizacja obszaru MOF GW jest niestety faktem. W tym powstawanie osiedli domów jednorodzinnych bez spójnej siatki dróg, po których mógłby odbywać się transport publiczny. M.in. dlatego duża część mieszkańców nie tylko dojeżdża do pracy samochodami osobowymi, ale i dowozi w ten sposób swoje dzieci do szkół i przedszkoli. Trudno zakładać, że zmieni się to w dającej się przewidzieć przyszłości. | Uwaga nieuwzględniona. Na str. 37 przedstawiono cytat z badań. Należy jednak zaznaczyć, że na str. 61 zaznaczono, że "W zrównoważonym Gorzowie Wielkopolskim transport publiczny nie może być jedynie usługą socjalną[…].". Oznacza to, że transport publiczny nie powinien być jedynie minimum socjalnym. Dlatego też zapisano w działaniu 8.5 powiązanie polityki cenowej taryfy biletowej w transporcie publicznym z opłatami za parkowanie. Jest to jedyne narzędzie cenowe ze strony gmin na które ma wpływ samorząd. Badania nad efektami wprowadzania bezpłatnej komunikacji miejskiej w Europie i miastach Polski nie wskazują na kluczowe znaczenie ceny w zachęcaniu mieszkańców do korzystania z transportu publicznego. Bezpłatny transport publiczny wpływa na wzrost liczby pasażerów, jednak w większym stopniu przyczynia się do zmniejszenia liczby podróży odbywanych pieszo i rowerem niż do zmniejszenia liczby podróży samochodem. Prowadzi to do wzrostu frekwencji pasażerów w pojazdach. Dowody empiryczne z Tallina pokazują, że w pierwszych czterech miesiącach bezpłatna komunikacja miejska doprowadziła do wzrostu liczby pasażerów na poziomie 1,2%. Zwiększenie częstotliwości kursowania w większym stopniu oraz buspasów w tym samym okresie doprowadziło do wzrostu liczby pasażerów o 3%. Bezpłatny transport publiczny w Tallinie nie powstrzymał spadku liczby pasażerów i wzrostu liczby podróży odbywanych samochodem. Wprowadzanie bezpłatnego transportu publicznego jest narzędziem polityki fiskalnej czy społecznej, ale nie mobilności czy ochrony środowiska. Co kluczowe, funkcjonowanie bezpłatnej komunikacji miejskiej może stanowić barierę dla integracji systemu taryfowego.  Ad.2 ma charakter opinii. |
|  |  | 5) |  | V. Kwestia utworzenie jednolitego organizatora transportu na obszarze MOF GW.  1. na str. 18 czytamy: "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". To jest w dużej części nieprawda, bowiem gmina Kłodawa zaczęła organizować transport na własną rękę ponad 10 lat temu, a Sanok, Bogdaniec i Lubiszyn poszły jej śladem zanim wprowadzono dopłaty Funduszu Rozwoju Połączeń Autobusowych. W rzeczywistości te decyzje (przynajmniej w przypadku Kłodawy) były następstwem monopolistycznych praktyk MZK w Gorzowie, polegających między innymi na dokonywaniu zmian rozkładów jazdy autobusów oraz cen biletów bez uzyskania akceptacji, a nawet bez zasięgania opinii władz gminy. Przejęcie przez gminę funkcji organizatora transportu zbiorowego przyniosły lepsze dopasowanie linii autobusowych i rozkładów jazdy do potrzeb mieszkańców oraz obniżkę cen biletów i dopłat dla przewoźnika.  2. Nie mamy gwarancji, że ponowna centralizacja dałaby jakąś poprawę o wymienionym zakresie. Na str. 28 czytamy: "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", ale już na str. 30 mamy schemat funkcjonowania organizatora transportu w MOF GW, w którym zakłada się nie równoprawność partnerów, bowiem ustawiono Gorzów na wyraźnie uprzywilejowanej pozycji, zaś "Gminom MOF GW" przyznano prawo tylko do... finansowania zadania i organizacji przewozów szkolnych. Nie wiadomo dlaczego uwzględniono w schemacie Powiat Gorzowski, który de facto nie ma żadnego udziału w organizowaniu i finansowaniu transportu publicznego.  3. Jeśli nawet założyć, że MZK/miasto Gorzów zrezygnuje z praktyk monopolistycznych i potrafi uczciwie zorganizować transport publiczny na obszarze MG6, pozostaje problem leżących poza nim miast i gmin Strzelce Kraj., Witnica, Skwierzyna i Kostrzyn n/O, dla których niezmiernie istotne jest skomunikowanie z sąsiednimi gminami należącymi do powiatów strzelecko-drezdeneckiego, międzyrzeckiego i słubickiego.  4. Twardy wniosek: zamiast dekretować powołanie jednego w sensie instytucjonalno-organizacyjnym organizatora transportu publicznego dla całego MOF, należy przewidzieć i zapisać w dokumencie rozwiązanie alternatywne w postaci mechanizmu pozwalającego na skoordynowanie funkcjonowania obecnie istniejących systemów (oraz tych, które mogą powstać w przyszłości), w tym wzajemnego uznawania na obszarze MOF biletów sprzedawanych przez MZK oraz PKS i ew. innych przewoźników, ujednolicenia ich cen, jednolitej numeracji linii, koordynacji rozkładów jazdy, pełnego wzajemnego udostępniania przystanków, przyjęcie i upowszechnienie ich standardu, etc, etc.  W tym celu należy przewidzieć powołanie odpowiedniego zespołu koordynacyjnego, czy komisji porozumiewawczej, wyposażonej w znaczne kompetencje, w której wszystkie uczestniczące jst będą posiadały jednakową lub zbliżoną siłę głosów.  Jeśli proponowany wyżej mechanizm się sprawdzi, w dalszej perspektywie możliwe byłoby powołanie "Organizatora transportu MOF GW", jednak nie należy tego z góry zakładać, a tym bardziej przesądzać. | Uwaga uwzględniona częściowo. Przeformułowano zapis na str. 18 - "Na obszarze funkcjonalnym 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.". Na schemacie na str. 30 nie założono nie równoprawności partnerów. Przy Mieście Gorzów Wielkopolski zapisano jedynie możliwość powierzenia części lub całości linii ze względu na charakter linii jako komunikacji miejskiej. Organizator transportu MOF GW będzie organizował wszystkie linie komunikacyjne na obszarze MOF GW (z wyjątkiem komunikacji miejskiej w zależności od decyzji Gorzowa Wielkopolskiego). Powiat Gorzowski aktualnie nie bierze udziału w organizowaniu i finansowaniu transportu publicznego pomimo, że jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego zgodnie z art. 7 ust. 1. pkt 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Przewozy w ramach jednego organizatora PTZ nie muszą być też wykonywane jedynie przez MZK Gorzów Wielkopolski. Utworzenie jednego organizatora nie oznacza też wykorzystania związku MG6, a w przyszłości związek może być rozszerzany o gminy spoza obszaru MOF GW. Koordynacja transportu publicznego bez zintegrowanego organizatora może być utrudniona, co dowodzi panująca obecnie sytuacja transportu publicznego w Polsce. Ponadto należy zaznaczyć, że zasady podejmowania decyzji określa statut związku, a sposób finansowania, wysokość finansowania oraz kształt komunikacji na terenie gminy i wybór przewoźnika świadczącego usługi (możliwość pakietyzacji zamówień) zależy od gminy, pomimo przynależności do związku. |
|  |  | 6) |  | VI. Różne drobniejsze sprawy:  1. Na str. 4 załączniku nr 2 wymienia się wykonawców oraz partnerów w realizacji poszczególnych działań. Nie ma wśród nich Urzędu Gminy Kłodawa, Bogdaniec i Lubiszyn, choć jest… Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego. | Uwaga uwzględniona częściowo:  Ad.1 Zadania przypisane Urzędom Gminy Kłodawa, Bogdaniec, Lubiszyn wymieniono zbiorczo pod pojęciem gminy MOF GW. W przypadku pozostałych gmin wyróżniono je ze względu na funkcjonowanie zadań dotyczących wybranych gmin. Obecność Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego wiąże się z proponowaną ideą Magistrali Zachodniej. |
|  |  | 7) |  | 2. Na rys. 6 str. 36 nie uwzględniono istniejącego de facto szlaku rekreacyjnych wędrówek rowerowych i pieszych, prowadzącego od skrzyżowania ulic Szarych Szeregów i Sosnkowskiego w Gorzowie, początkowo przez teren ogródków działkowych, a potem przez pola do Wojcieszyc, skąd mamy już ścieżki rowerowe do tzw. Bermudów i Kłodawy, a niedługo powstanie do Różanek. Ruch na tym szlaku jest bardzo duży, ale zupełnie nie zauważany przez władze miasta. Pewnie dlatego nie ma o nim mowy w Planie. | Ad.2 Dodano odcinek na mapie. |
|  |  | 8) |  | 3. W tabeli 5 na str. 37 mowa o "Współdziałaniu z samorządem regionalnym i spółkami kolejowymi....". A przecież nie ma czegoś takiego, jak samorząd regionalny! | Ad.3 Uwaga uwzględniona. |
|  |  | 9) |  | 4. Rysunek 10 na str. 48 - nie zaznaczono ścieżki rowerowej przy drodze z Wojcieszyc do tzw. Bermudów, choć ona istnieje od kilku lat i jest intensywnie uczęszczana. | Ad.4 Na rysunku 10 przedstawiono drogi rowerowe do realizacji, a nie istniejące. |
|  |  | 10) |  | 5. W pierwszym wierszu Tabeli 16. Podstawy sprzyjające realizacji celów Planu (str. 63) umieszczono zapis, który może antagonizować samorządy gmin z miastem Gorzów. Został on wzięty z Księżyca, bowiem nie rysują się żadne przesłanki pozwalające przewidzieć odwrócenie się sposobu oceny atrakcyjności wymienionych miejsc zamieszkania. | Ad.5 Usunięto. |
|  |  | 11) |  | 6. Z niezrozumiałych przyczyn zignorowano w Planie fakt istnienia, a także perspektywy dla taksówek. | Ad.6 Z perspektywy gmin ciężko wypracować wspólną ofertę z taksówkami. Przejazdy taksówką nie stanowią też dużego odsetka wszystkich przemieszczeń na obszarze MOF GW. W ramach działania 1.11 zakłada się integrację transportu publicznego z systemami mobilności współdzielonej, w tym usługami współdzielenia samochodu we współpracy z prywatnymi podmiotami. |
|  |  | 12) |  | 7. Całkowicie pominięto również turystyczny i pasażerski transport rzeczny (mariny w Sanoku, Gorzowie i Kostrzynie oraz rejsy rekreacyjne większymi stateczkami)." | Ad.7 Turystyczny i pasażerski transport rzeczny nie stanowi codziennego transportu dla mieszkańców. |

**Uwagi i wnioski przedstawione podczas spotkania konsultacyjnego w dniu 10 stycznia 2023 roku**

/Treść uwag i propozycji oraz odpowiedzi stanowią w części transkrypcje ze spotkania./

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Imię i nazwisko/**  **Nazwa podmiotu** | **Lp.** | **Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga/propozycja (tytuł rozdziału, nr podrozdziału, nr strony)** | **Treść uwagi/propozycji wraz z uzasadnieniem** | **Odpowiedz** |
| 1. | Lidia Świątkowska | 1) |  | Problem z dojazdem dzieci do szkoły w Gorzowie, przez remonty.  Linia 128 – częstsze kursowanie autobusu i dostosowanie rozkładów jazdy do lekcji w szkołach. | Kwestia dotyczy opracowywanej aktualizacji sieci połączeń nad którą miasto pracuje i zostanie ona przedstawiona w najbliższym czasie. Propozycje zostaną poddane analizom w ramach konsultacji nowych rozkładów jazdy. W dokumencie PZMM wskazano, że komunikacja miejska/transport publiczny będzie priorytetem dla samorządów MOF GW. |
| 2. | Wojciech Pięta | 1) |  | Trafiłem na zdanie w prezentacji „usuwamy bariery architektoniczne np. krawężniki na ścieżkach rowerowych" - czy ten ktoś mówił że to jest plan na przyszłość czy że teraz to czyni ? | Częściowo bariery architektoniczne były zgłaszane na poziomie diagnozy i podczas wizji lokalnej. Natomiast ma być to zadanie realizowane długofalowo, żeby można było zgłosić takie miejsca w celu podjęcia działania przez samorząd. |
|  |  | 2) |  | Jakie korki... Gorzowskie korki nie są takie złe... polecam pojeździć po Krakowie. Tam to są kilku godzinne korki. Jeżeli na terenie Gorzowa to obniżanie krawężników itp. Prawie wszystkie odbyły się dzięki moim wygranym wnioskom w budżecie obywatelskim... nie widziałem takich popraw że strony miasta. Uważam że bardziej niż komunikacja miejska należałoby uwzględnić budowanie ścieżek rowerowych prowadzących od Gorzowa do podgorzowskich miejscowości. | Założono funkcjonowanie ścieżek z Gorzowa do podgorzowskich miejscowości i uzupełnienie sieci dróg rowerowych. Warto dodać, że została już podjęta współpraca z gminą Kłodawa w zakresie projektowania spójnej sieci dróg rowerowych. |
|  |  | 3) |  | No właśnie. Co z linią tramwajową na Manhattan (Piłsudskiego, Górczyńska, Okulickiego) mój wniosek z budżetu obywatelskiego został negatywnie zaopiniowany ponieważ miała powstać pętla tramwajowa na działkach przy ul. Okulickiego - mija kolejny rok i pętli nie ma i nie zapowiada się że będzie - a wniosek został odrzucony bo miała być pętla. | Kwestia nowej linii tramwajowej zostanie rozstrzygnięta w odrębnych dokumentach, obejmujących planowanie rozwoju sieci tramwajowej. |
| 3. | Kamil Meler | 1) |  | W mieście jest wiele samochodów spoza Regionu; czy w związku z tym można rozważyć rozszerzenie MOF GW poza Obszar Funkcjonalny o gminy na północ od Gorzowa? | Uwaga uwzględniona częściowo. Miejskie Obszary Funkcjonalne mają ugruntowanie w przepisach prawnych. W ostatnich latach prowadzono prace nad poszerzeniem MOF GW o kolejne: Witnicę, Strzelce Krajeńskie, Skwierzynę, Lubiszyn oraz Kostrzyn nad Odrą. Jednak wskazane gminy są częścią województwa lubuskiego. Postawą określenia miejskiego obszaru funkcjonalnego są dokumenty szczebla wojewódzkiego, czyli w przypadku Gorzowa Wielkopolskiego Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030 przyjęta przez Sejmik Województwa wypracowana wspólnie z samorządami przez Zarząd Województwa. Wskazany dokument wyznacza MOF GW. W przypadku inicjatyw z zakresu transportu kolejowego podejmowana jest współpraca poza województwem na podstawie porozumień, które są zawierane np. z województwem zachodniopomorskim lub wielkopolskim, jeśli warunki prawne na to pozwalają. Pod względem finansowym MOF GW jest ograniczony do województwa lubuskiego. |
| 4. | Mirosława Karaśkiewicz | 1) |  | Czy będzie tramwaj na ul. Piłsudskiego i Kopernika? | Są sporządzane plany odnośnie infrastruktury tramwajowej i jest to osadzone w dokumentach strategicznych i projektach, które są dofinansowane z Unii Europejskiej. W związku z tym, że inwestycje związane z transportem publicznym w Gorzowie Wlkp. były etapowane, w pierwszym etapie Miasto podjęło się modernizacji istniejącej infrastruktury i wymiany niezbędnego taboru. Plany dotyczące rozbudowy infrastruktury tramwajowej zostały przeniesione na następne lata - na kolejną perspektywę finansowania. Trwają także prace nad aktualizacją sieci rozbudowy infrastruktury tramwajowej, żeby zobaczyć jak etapami zrealizować rozbudowę sieci tramwajowej. Pojawiają się także wnioski, żebyśmy przeanalizowali z ekspertami różne warianty przedłużenia linii na Piaski. W mieście pojawiły się też możliwości realizacji inwestycji, które zakładano że zostaną zrealizowane dużo później, jak np. Północna Obwodnica Gorzowa, które uzyskało duże dofinansowanie. Wskazana inwestycja też zostanie uwzględniona w koncepcji rozwoju systemu tramwajowego. Wpływ na realizację inwestycji mają także kryzysy rozpoczynając od pandemii przez energetycznych do wojennego, co wpłynęło na zmiany kosztów funkcjonowania transportu tramwajowego i autobusowego. Miasto reaguje też elastycznie do zmieniających się warunków. Gorzów Wielkopolski inwestuje też w tabor niskoemisyjny - autobusy hybrydowe oraz elektryczne. Konieczne jest dostosowanie wszystkiego do możliwości finansowych miasta, jednak miasto absolutnie nie rezygnuje z planów rozwoju transportu tramwajowego. W dokumencie też znalazła się adnotacja, że tramwaj jest najbardziej ekologicznym środkiem transportu. W ramach opracowania zostaną przeanalizowane etapy rozbudowy sieci tramwajowej z uwzględnieniem możliwości finansowych miasta i pozyskania środków zewnętrznych. |
| 5. | Eugeniusz Rożek | 1) |  | Niech kierowcy autobusów mają włączony prawy kierunkowskaz podczas przebywania na przystanku - da to znać kierowcy za autobusem, że może bezpiecznie wyminąć autobus, gdyż ten jeszcze nie planuje odjeżdżać z przystanku. | Prawo o ruchu drogowym mówi, że każdy kierowca powinien pozwolić autobusowi wyjechać z zatoki. W przypadku przebywania autobusu na przystanku nie powinien być włączony kierunkowskaz. Wniosek zostanie przeanalizowany przez MZK Gorzów Wielkopolski. |
|  |  | 2) |  | Punktualność autobusów (lekkie opóźnienie autobusu lepsze niż odjechanie autobusu z przystanku przed czasem). | Odjazd pojazdów przed czasem jest niedopuszczalny, dlatego mieszkańcy powinni zgłaszać takie zdarzenia. |
|  |  | 3) |  | Tramwaj na ul. Walczaka kończy się rondzie przy wieżowcach, brakuje 500-600 m do Urzędu Pracy,  tramwaj powinien mieć wydłużoną trasę przynajmniej do Różanek. | Odnośnie do tramwaju na Fieldorfa-Nila - trzeba było rozpatrzyć modernizację istniejących tras, zakup nowego taboru oraz rozbudowę sieci tramwajowej w poprzedniej perspektywie unijnej. Realizacja pozwoliła na modernizację i remont istniejących tras i zakup części nowego taboru. Ilość środków pozwoliło na realizację tych 3 elementów. Wówczas nie było jednak możliwości rozbudowy tras tramwajowych.  Aktualnie opracowywana jest aktualizacja koncepcji tramwajowej, w której zostaną wskazane kierunki rozwoju sieci tramwajowej. |
| 5. | Marta Bejnar-Bejnarowicz | 1) |  | Jest dużo inwestycji w remonty, a mniej ingerencji w funkcjonowanie istniejącej komunikacji miejskiej. Czy nie przeinwestowaliśmy pieniędzy na torowiska i tabor? Czy będziemy wchodzić z tramwajem w osiedla czy nie? Zasadne byłoby poprowadzenia tramwaju w osiedla. | SUMP nie podważa realizowanych inwestycji. Brak inwestycji w sieć tramwajową mogłoby doprowadzić do zamknięcia sieci tramwajowej. Zasadność rozbudowy tras tramwajowych wykaże rozpoczęta analiza rozbudowy sieci tramwajowej. Granicą opłacalności budowy linii tramwajowej jest potok pasażerski na poziomie ok. 10 tys. pasażerów, wtedy można realizować sieć tramwajową. Kierunki rozwoju zostały też wstępnie określone jako komponent Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, a w SUMP został wpisany w sposób ogólny. |
|  |  | 2) |  | Trudna przesiadka z tramwaju przy Bułce z Pieczarkami na autobus przy Askanie – za mało czasu między środkami transportu, że trzeba biec. | Maksymalizacja liczby miejsc dogodnych przesiadek na terenie Gorzowa Wielkopolskiego wraz z koordynacją rozkładu jazdy zostaje wpisana do PZMM, natomiast bez konkretnych lokalizacji, jako że nie jest to dokument o charakterze operacyjnym. |
|  |  | 3) |  | Niczym nie można dojechać do dworca. Pytanie, czy dworzec PKS tam (ma być) czy nie? | W ramach zadania „Przebudowa drogi wraz z przebudową torowiska w ul. Dworcowej i budowa Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej oraz rozbudowy z przebudową Systemu Monitoringu Miejskiego oraz przebudowa dróg wraz z infrastrukturą transportu publicznego w rejonie dworca PKP w Gorzowie Wlkp.” powstanie infrastruktura transportu publicznego, w tym tramwajowa. |
|  |  | 4) |  | Trasa rowerem Piaski – ul. Myśliborska – przez górki i wzgórza, trasa bardzo trudna do pokonania normalnym rowerem, podobnie z rowerem cargo. Trzeba byłoby przeznaczyć tereny na centra konsolidacyjne. | W przypadku roweru miejskiego - rower miejski nie musi obejmować wszystkich obszarów miasta - może być wprowadzony w Śródmieściu czy na Zawarciu. Rower cargo też nie musi być na całym obszarze miasta. W dokumencie znalazły się jedynie zapisy o pilotażu. Możliwe też jest wdrożenie wypożyczalni rowerów elektrycznych w przypadku zainteresowania operatorów komercyjnych. |
|  |  | 5) |  | Na jakim poziomie jest koncepcja rozwoju systemu tramwajowego? Konieczne będzie wstawienie koncepcji do SUMP. Koniecznie trzeba doprowadzić komunikację miejską na duże osiedla: Europejskie, Staszica, Górczyn. | Opracowanie aktualizacji koncepcji tramwajowej jest na etapie końcowym. Opracowanie dokumentu wynika z postanowień Planu Mobilności. Wprowadzanie tramwaju w osiedle może generować sprzeciw mieszkańców ze względu na generowany hałas przez tramwaj. |
| 6. | Anna Kozak | 1) |  | Pytanie, czy przy dokonanej analizie idziemy w kierunku tym co obecnie, ok. 80% miasto dopłaca do transportu publicznego, czy będzie podwyżka cen biletów? Czy bierzemy pod uwagę bezpłatną komunikację dla dzieci i młodzieży? | Bezpłatna komunikacja miejska generuje bardzo wysokie koszty. Obniżenie kosztów dla gmin sąsiednich może się odbyć poprzez stworzenie wspólnego organizatora transportu. Skokowy wzrost rekompensaty nie dotyczy jedynie Gorzowa, a wszystkich miast w Polsce. Na razie nie podjęto decyzji o zmianach, a Gorzów stara się podchodzić elastycznie do sytuacji. Badania nad efektami wprowadzania bezpłatnej komunikacji miejskiej w Europie i miastach Polski nie wskazują na kluczowe znaczenie ceny w zachęcaniu mieszkańców do korzystania z transportu publicznego. Bezpłatny transport publiczny wpływa na wzrost liczby pasażerów, jednak w większym stopniu przyczynia się do zmniejszenia liczby podróży odbywanych pieszo i rowerem niż do zmniejszenia liczby podróży samochodem. Prowadzi to do wzrostu frekwencji pasażerów w pojazdach. Dowody empiryczne z Tallina pokazują, że w pierwszych czterech miesiącach bezpłatna komunikacja miejska doprowadziła do wzrostu liczby pasażerów na poziomie 1,2%. Zwiększenie częstotliwości kursowania w większym stopniu oraz buspasów w tym samym okresie doprowadziło do wzrostu liczby pasażerów o 3%. Bezpłatny transport publiczny w Tallinie nie powstrzymał spadku liczby pasażerów i wzrostu liczby podróży odbywanych samochodem. Wprowadzanie bezpłatnego transportu publicznego jest narzędziem polityki fiskalnej czy społecznej, ale nie mobilności czy ochrony środowiska. Co kluczowe, funkcjonowanie bezpłatnej komunikacji miejskiej może stanowić barierę dla integracji systemu taryfowego. |
| 7. | Radosław Wróblewski | 1) |  | Powołanie wspólnego organizatora transportu publicznego - planowany na 2027 – czy nie jest to zbyt odległy termin? | Założenie związku powiatowo-gminnego trwa około 3 lat. Rok zajmie powołanie związku i jego formalizacja przy woli politycznej. Rok zajmie wybór operatora na pakiety lub wiązki linii ze względu na konieczność ogłoszenia zamiaru organizacji przetargu na linie komunikacyjne. Kwestia zaplanowania linii miejskich i międzygminnych jest również czasochłonna. Część pakietów linii może przejąć MZK. Perspektywa 2027 roku wydaje się odległa, ale tak de facto jest realna. |
|  |  | 2) | str. 49, str. 72 – pakiet 8, działanie 9.5 | Kwestia roweru publicznego - warto żeby było ujęte że nie musi obejmować całego miasta.  Warto doprecyzować czy chodzi o pilotaż czy wdrażanie itp. | Uwaga uwzględniona w zakresie zasięgu i pilotażu systemu roweru publicznego. |
| 8. | Dariusz Kasprzyk | 1) |  | Propozycja linii 128 - powinna wrócić trasa linii z 2015 roku (Ustroń-Słowiańska), godziny dopasowane pod m.in. szkoły, dla dzieci z osiedla Piaski, osiedle Staszica i osiedle Europejskie. | Linia 128 jest też kompromisem potrzeb mieszkańców. Kwestia dotyczy opracowywanej aktualizacji sieci połączeń nad którą miasto pracuje i zostanie ona przedstawiona w najbliższym czasie. Szczegółowe propozycje zostaną poddane analizom w ramach konsultacji nowych rozkładów jazdy. |
|  |  | 2) |  | Czy miasto planuje zakup nowych autobusów?  Autobusy 15 m na popularnych liniach (124, 125, 126, 104) są nie wystarczające - czy nie lepiej zakupić dłuższe przegubowe autobusy, jeśli nie, to zwiększyć częstotliwość w godzinach szczytu np. z 15 do 12 lub 10 minut. | Autobusy przegubowe mają uzasadnienie jedynie na liniach w kierunku strefy ekonomicznej w Gorzowie oraz w dojazdach do szkół. Problemem jest kwestia wykorzystania taboru w pozostałych godzinach. Obecnie Miasto Gorzów Wlkp. skupia swoje działania na wymianie taboru na autobusy niskoemisyjne w tym autobusy elektryczne. |
| 9. | Tomasz Drost | 1) |  | Czy w dokumencie nie powinno być więcej etapów rozwoju tramwajów? Tramwaj łączący Piaski z Górczynem. Dla Północnej Obwodnicy Gorzowa powinna być kontrteza związana z transportem publicznym.  Jest to problem aktualny, który jest już w planach od lat, problem palący. | Chcemy etapować rozwój sieci tramwajowej w miarę możliwości pozyskania środków zewnętrznych. Konkretne propozycje zostaną rozstrzygnięte w aktualizacji koncepcji tramwajowej. Inwestycje drogowe zostały spakietyzowane z ograniczeniem ruchu w centrum miast, więc zmniejszenia dostępności samochodem, co powinno przełożyć się na liczbę pasażerów w transporcie publicznym. |
|  |  | 2) |  | Brakuje informacji czy realizacja dokumentu była dobra/zła, czy zakończona. | Daty w dokumencie są określone do wybranego roku, co nie oznacza, że działania nie mogą być zrealizowane wcześniej. Realizacja dokumentu została opisana w rozdziale Monitoring, realizacja, ewaluacja i aktualizacja w latach 2022-2029. |
| 10. | Grzegorz Krychowski | 1) |  | Kwestia tramwaju na Piaski i przy Pałacu Ślubów  są pofalowane szyny, co powoduje ich pękanie. W związku z tym czy możliwe jest przywrócenie dawnej geometrii, aby uniknąć sytuacji jaka była na ul. 11 Listopada, gdzie pierwotnie był dobry stan torowiska, a teraz pękają szyny i są awarie. | Dokument ma charakter strategiczny, a nie operacyjny. Odcinek przy Pałacu Ślubów nie został jeszcze wyremontowany. Warta podkreślenia jest zmiana rodzaju tramwajów, waga pojazdów uległa zwiększeniu z 20 do 40 ton , wprowadzono pojazdy z wózkami skrętnymi. W ramach działań utrzymaniowych tory są co roku szlifowane. |
|  |  | 2) |  | Problem z sygnalizacją świetlną na Rondzie Ofiar Katynia wymuszony przejazd tylko jednego tramwaju na dwutorze. Działanie sygnalizacji świetlnej na jednotorze na Pomorskiej. | W przypadku Ronda Ofiar Katynia program sygnalizacji i sterownik zostanie sprawdzony. Motorniczowie nie zgłaszają takich problemów. |
|  |  | 3) |  | Kwestia priorytetów tramwajów przy Katedrze – spowodowało korki w całym mieście. Przez nieudane wprowadzenie priorytetu, Miasto wycofało się z tego pomysłu. Apel jednak o wprowadzenie tego systemu, jednak przy pomocy innych, którzy prawidłowo wprowadzą system. | W przypadku skrzyżowań, szczególnie na przy Katedrze zaistniała konieczność pogodzenia wszystkich uczestników ruchu. Planowane są dalsze analizy, mające na celu usprawnienie poruszania się w tym rejonie. |