

PLAN

ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

DLA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

GORZOWA WLKP.

I GMIN SĄSIADUJĄCYCH, Z KTÓRYMI MIASTO GORZÓW WLKP.

ZAWARŁO POROZUMIENIE W ZAKRESIE

ORGANIZACJI PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

NA LATA 2014-2025

AKTUALIZACJA

wersja z 2016-05-15

Spis treści

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego.....	2
1.1. Wizja transportu publicznego	3
1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego.....	3
1.3. Definicje i określenia	7
1.4. Konsultacje społeczne	11
2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego	12
2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce.....	12
2.2. Strategie rozwoju Województwa Lubuskiego	21
2.3. Strategie rozwoju miasta Gorzowa Wlkp. i jego obszaru funkcjonalnego	25
2.4. Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Gorzowie Wielkopolskim na lata 2004-2013	29
2.5. Uwarunkowania geograficzne i zagospodarowanie przestrzenne	32
2.6. Kierunki zagospodarowania przestrzennego w gminach ościennych determinujące rozwój i funkcjonowanie gorzowskiej komunikacji miejskiej	44
2.7. Sieć komunikacyjna na obszarze funkcjonowania gorzowskiej komunikacji miejskiej	46
2.8. Czynniki demograficzne i motoryzacja	50
2.9. Oświata i czynniki społeczne	61
2.10. Czynniki gospodarcze	67
2.11. Ochrona środowiska naturalnego	69
2.12. Dostęp do infrastruktury transportowej.....	80
2.13. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla	94
3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	102
3.1. Wielkość popytu w roku bazowym.....	102
3.2. Prognoza popytu	115
3.3. Prognoza podaży	123
4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	128
4.1. Charakterystyka istniejącej sieci	128
4.2. Charakterystyka planowanej sieci	140
5. Finansowanie usług przewozowych.....	145
5.1. Źródła i formy finansowania inwestycji	150
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	156

6.1. Podział zadań przewozowych	156
6.2. Preferencje pasażerów	157
6.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych	167
7. Organizacja rynku przewozów	169
7.1. Podmioty rynku i zasady jego organizacji	169
7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego.....	175
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	178
9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów	182
10. Kierunki rozwoju transportu publicznego	184
11. Przyjęte zasady planowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego.....	188
12. Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej w Gorzowie Wlkp. i gminach ościennych	191
Spis tabel	199
Spis rysunków.....	203

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego) jest zaplanowanie na lata 2014-2025 przewozów o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych w formie komunikacji miejskiej na obszarze miasta Gorzowa Wielkopolskiego i gmin sąsiednich (z którymi władze Gorzowa Wlkp. – jako organizator transportu – podpisały porozumienia w zakresie lokalnego transportu), zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju transportu, które wynikają z istotnego znaczenia mobilności dla rozwoju społeczno-gospodarczego i negatywnych następstw niekontrolowanego rozwoju motoryzacji indywidualnej.

Zasada zrównoważonego rozwoju stanowi jeden z fundamentów strategii rozwoju Gorzowa Wlkp. Wizja rozwoju miasta Gorzowa Wlkp. zakłada „umacnianie roli Gorzowa Wielkopolskiego jako silnego ośrodka o charakterze regionalnym – największego miasta środkowego pogranicza polsko-niemieckiego oraz euroregionu Pro Europa Viadrina”¹. Podstawowym celem działania samorządu Gorzowa Wlkp. jest „osiągnięcie zrównoważonego rozwoju regionu, który prowadzi do poprawy jakości życia lokalnej społeczności”².

W ramach przyjętej w niniejszym planie zasady zrównoważonego rozwoju, podstawowe znaczenie ma dążenie do racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze Gorzowa Wlkp. i gmin ościennych. Racjonalność tę determinuje:

- zapewnienie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy w dostosowaniu do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym do oczekiwanej dostępności dla osób niepełnosprawnych;
- zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym;
- koordynacja rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju przestrzennego miasta i okolicznych gmin;
- redukcja negatywnego oddziaływania transportu na środowisko;
- efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

¹ *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta Gorzowa Wielkopolskiego na lata 2010-2020*, Gorzów Wlkp., lipiec 2009, s. 59.

² *Ibidem*, s. 64.

Cele szczegółowe niniejszego planu transportowego obejmują:

- zaplanowanie sieci komunikacyjnej, na której będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej;
- zidentyfikowanie potrzeb przewozowych;
- określenie zasad finansowania usług przewozowych;
- określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu;
- ustalenie zasad organizacji rynku przewozów;
- określenie standardów usług przewozowych użyteczności publicznej;
- organizację systemu informacji dla pasażerów.

1.1. Wizja transportu publicznego

Wizja transportu publicznego w Gorzowie Wlkp. i w gminach ościennych, objętych jego obsługą, zakłada funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym.

1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego

Przyjęta struktura planu transportowego jest zgodna z art. 12. ust. 1. ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz z rozporządzeniem ministra infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje gmina licząca co najmniej 50 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, a także gmina, której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze³.

Gmina Miejska Gorzów Wlkp. zawarła w dniu 28 grudnia 1992 r. „Porozumienie Komunalne” (ze zmianą aneksem z dnia 5 listopada 2009 r.) z gminami: Bogdaniec, Deszczno, Kłodawa, Lubiszyn i Santok – w sprawie powierzenia miastu Gorzów Wlkp. realizacji zadań w zakresie organizowania publicznego transportu osobowego środkami komunikacji miejskiej na terenie zawierających porozumienie gmin. Porozumienie to zostało przyjęte przez poszczególne gminy uchwałami Rad Gmin. Zgodnie z §1 Porozumienia, gminy przekazały miastu Go-

³ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, art. 9.

rzów Wlkp. zadanie publiczne świadczenia usług zbiorowego przewozu osób środkami komunikacji miejskiej przez MZK w Gorzowie Wielkopolskim na terenie tych gmin. Poszczególne gminy zobowiązały się do odpowiedniego ponoszenia kosztów związanych z realizacją tego zadania.

W 1999 r. miasto Gorzów Wlkp. oraz gminy: Bogdaniec, Deszczno, Kłodawa, Lubiszyn i Santok powołały związek celowy gmin. pn. „MG-6”, z siedzibą w Gorzowie Wlkp. W 2013 r. Związek Celowy Gmin MG-6 z siedzibą w Gorzowie Wlkp. podjął się zadania opracowania, w ramach zadania własnego planowania infrastruktury technicznej, planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2014-2025 dla miasta Gorzowa Wlkp. i gmin, które z miastem Gorzów Wlkp. podpisały porozumienie komunalne – wraz z koncepcją rozwoju podsystemu tramwajowego publicznego transportu zbiorowego.

Zakres niniejszego planu obejmuje obszar Gminy Miejskiej Gorzów Wlkp. oraz gmin: Santok, Deszczno, Lubiszyn, Kłodawa i Bogdaniec, natomiast przedmiotowo:

- metodologię tworzenia planu publicznego transportu zbiorowego;
- uwarunkowania rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego w ramach poszczególnych podsystemów;
- obszar, na którym jest planowane wykonywanie przewozów w transporcie publicznym – wraz z docelowym schematem funkcjonalnym publicznego transportu zbiorowego;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych – z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania ochrony środowiska naturalnego oraz dostępność podróży do infrastruktury przystankowej;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- organizację systemu informacji dla pasażera;
- źródła i formy finansowania usług przewozowych;
- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego oraz zasady planowania oferty przewozowej, w tym planowaną ofertę przewozową publicznego transportu zbiorowego – wraz z uzasadnieniem proponowanych rozwiązań.

W przygotowaniu planu uwzględniono:

- Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego;

- Zieloną Księgę „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”, przedstawioną przez komisję Wspólnot Europejskich, KOM(2007)551;
 - Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r., ustanawiające wspólne przepisy dotyczące: Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, a także ustanawiające przepisy ogólne dotyczące: Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, jak również uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006;
 - Rozporządzenie (WE) nr 1073/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 r., w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych;
 - Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz mobilności w mieście (2008/2217(INI));
 - Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych (2008/2216 (INI));
 - ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2015 poz. 1440 z późn. zm.);
 - ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. 2013 poz. 1414 z późn. zm.);
 - ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. 2015 poz. 915);
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684);
- oraz:
- „Koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju 2030” (M.P. 2012 poz. 252);
 - „Zmiana planu zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego” (Dz. Urz. Woj. Lubuskiego 2012, poz. 1533);
 - „Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym” (Dz. U. 2012 poz. 1151);
 - aktualizację „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich na terenie województwa lubuskiego” (Dz. U. Woj. Lubuskiego 2015, poz. 2049);

- projekt aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich na terenie województwa lubuskiego” (http://bip.lubuskie.pl/509/Publiczny_transport_zbiorowy, dostęp: 31 marca 2016 r.);
- dokumenty strategiczne, takie jak:
 - „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego” ze zmianami (stan na dzień 21.03.2016 r.);
 - „Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020” (Uchwała nr XXXII/319/12 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 19 listopada 2012 r.);
 - „Strategia Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego do roku 2015” (Uchwała nr XVI/119/2004 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 22 marca 2004 r.);
 - „Strategia Polityki Społecznej Województwa Lubuskiego na lata 2014-2020” (Uchwała XXXVIII/612/2013 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 20 grudnia 2013 r.);
 - „Program Ochrony Środowiska dla Województwa Lubuskiego na lata 2012-2015 z perspektywą do 2019 r.” (Uchwała XXI/185/2012 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 12 marca 2012 r.);
 - „Program Rozwoju Lubuskiej Turystyki do roku 2020” (Dz. U. Woj. Lub. 2014, poz. 779);
 - „Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta Gorzowa Wlkp. na lata 2010-2020”;
 - „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gorzowa Wlkp.” (stan na dzień 30.09.2015);
 - „Program Rewitalizacji Obszarów Zdegradowanych – miejskich, przemysłowych i powojennych Miasta Gorzowa Wielkopolskiego na lata 2010-2015”;
 - „Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Gorzowie Wielkopolskim na lata 2004-2013”;
 - „Przejęciowa i docelowa koncepcja optymalizacji oferty przewozowej w komunikacji miejskiej w Gorzowie Wielkopolskim”;
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego miasta Gorzów Wlkp. oraz gmin, z którymi miasto podpisało porozumienia;
- strategie rozwoju i plany rozwoju gmin objętych planem;
- studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, z którymi miasto podpisało porozumienia;
- sytuację społeczno-gospodarczą na obszarze objętym planem;
- wymogi zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;

- potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
- badanie subiektywnych ocen, potrzeb i preferencji mieszkańców oraz ocenę i analizę jakości usług publicznych na terenie Związku Celowego Gmin MG-6 w zakresie edukacji, kultury, spraw społecznych i transportu publicznego;
- programy ochrony środowiska dla Gorzowa Wlkp. i gmin ościennych oraz wpływ transportu na środowisko na obszarze objętym planem;
- dane eksploatacyjne i ekonomiczne dotyczące sieci komunikacji miejskiej w Gorzowie Wlkp. i gminach, z którymi miasto podpisało porozumienie;
- badania natężenia ruchu drogowego z 2008 r. wraz z prognozą do 2033 r.;
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Zielonej Górze, charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną Gorzowa Wlkp. i gmin objętych opracowaniem;
- dane z urzędów miast i gmin, urzędów pracy, ośrodków pomocy społecznej, policji i innych instytucji;
- publikacje Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej;
- publikacje gospodarcze (branżowe);
- książki i podręczniki poświęcone tematyce publicznego transportu zbiorowego i polityce transportowej;
- strony internetowe.

W planie przywołano niektóre z wymienionych dokumentów źródłowych, wskazując na zgodność planu transportowego z ich wytycznymi.

1.3. Definicje i określenia

Użyte w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym (oraz uzupełnione w oparciu o inne akty prawne) i oznaczają:

- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu „planem” lub „planem transportowym” – dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9-14) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz w rozporządzeniu ministra infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego;
- **linia komunikacyjna** – połączenie komunikacyjne na:
 - sieci dróg publicznych;
 - albo
 - liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych;

albo

– akwenach morskich lub wodach śródlądowych;

wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;

- **operator publicznego transportu zbiorowego** – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie;
- **organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze;
- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów – przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego – analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami;
- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu;
- **przewóz o charakterze użyteczności publicznej** – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewożowych społeczności na danym obszarze;
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- **rekompensata** – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- **sieć komunikacyjna** – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;
- **umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego** – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej;

- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;
- **zintegrowany węzeł przesiadkowy** – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;
- **zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego** – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu;
- **gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie (w tekście opracowania użyto też nazwy skróconej: komunikacja gminna);
- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:
 - miasta i gminy;
 - miast;
 - albo
 - miast i gmin sąsiadujących;
 jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego;
- **powiatowe przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
- **powiatowo-gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które

utworzyły związek powiatowo-gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;

- **metropolitalne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach związku metropolitalnego; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
- **wojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie;
- **międzywojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i wojewódzkie.
- **komunikacja regionalna** – przewozy pasażerskie w publicznym transporcie zbiorowym wykonywane na regularnych liniach zwykłych o zasięgu do 100 km, niebędące komunikacją miejską; komunikacja regionalna może być powiatowymi przewozami pasażerskimi, powiatowo-gminnymi przewozami pasażerskimi, wojewódzkimi przewozami pasażerskimi lub międzywojewódzkimi przewozami pasażerskimi.
- **TEN-T (Trans-European Transport Network)** – transeuropejska sieć transportowa obejmująca najważniejsze korytarze łączące wszystkie państwa Unii Europejskiej, obejmujące sieć drogową, kolejową, wodną i lotniczą, objęta programem pomocowym wspomagającym zrównoważony rozwój sieci przy zachowaniu wymogów ochrony środowiska, jej interoperacyjność oraz spójność różnych systemów transportu;
- **P&R (Park&Ride lub Parkuj i Jedź)** – system parkingów przeznaczonych dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego, pozwalający na pozostawienie samochodu osobowego (lub innego pojazdu indywidualnego) i kontynuowanie podróży transportem zbiorowym; parkingi lokalizowane są przy stacjach i przystankach kolejowych oraz metra, pętlach komunikacji miejskiej, przystankach węzłowych obsługiwanych przez często kursującą komunikację zbiorową; korzystający po zrealizowaniu celu podróży powraca komunikacją zbiorową na ten parking, kontynuując powrót pojazdem indywidualnym;
- **K&R (Kiss&Ride)** – system parkingów lokalizowanych przy głównych węzłach publicznego transportu zbiorowego (stacjach i przystankach kolejowych oraz metra, dworcach

autobusowych, przystankach węzłowych komunikacji miejskiej i regionalnej, portach lotniczych), pozwalający na pozostawienie pasażera pojazdu indywidualnego w celu kontynuowania przez niego podróży transportem zbiorowym;

- **B&R (Bike&Ride)** – system parkingów dla rowerów lokalizowanych przy głównych węzłach i przystankach publicznego transportu zbiorowego, umożliwiające bezpieczne pozostawienie roweru dla kontynuowania podróży transportem zbiorowym.

Ponadto, w dokumencie użyto skrótowego określenia Miejskiego Zakładu Komunikacji Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Gorzowie Wielkopolskim., a mianowicie „MZK w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o.”

1.4. Konsultacje społeczne

Plan transportowy poddany zostanie konsultacjom społecznym, których celem jest poinformowanie społeczności lokalnej o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego, prezentacja planowanych rozwiązań inwestycyjnych i organizacyjnych w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz stworzenie mieszkańcom możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych⁴.

⁴ Podstawą do przeprowadzenia konsultacji społecznych są:

- Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym oraz
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.
- Ustawa o samorządzie powiatowym z 5 czerwca 1998 r.;
- Ustawa o samorządzie wojewódzkim z 5 czerwca 1998 r.;
- Ustawa o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie z 24 kwietnia 2003 r.

2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego

2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce

W Unii Europejskiej ponad 60% populacji mieszka na obszarach miejskich. Obszary te generują niemal 85% produktu krajowego brutto Unii Europejskiej – miasta są siłą napędową europejskiej gospodarki, przyciągają inwestycje i tworzą miejsca pracy oraz mają zasadnicze znaczenie dla prawidłowego funkcjonowania gospodarki. W całej Europie wzmożony ruch na ulicach w centrach miast powoduje stałe zatory drogowe, mające niepożądane skutki, takie jak strata czasu i zanieczyszczenie powietrza. W wyniku tego zjawiska europejska gospodarka traci każdego roku prawie 100 mld EUR lub 1% PKB Unii Europejskiej. Z roku na rok, zanieczyszczenie powietrza i hałas, stają się coraz bardziej uciążliwe. Ruch w miastach odpowiada za 40% emisji CO₂ i 70% emisji pozostałych zanieczyszczeń powodowanych przez transport drogowy⁵.

Mobilność uznaje się za ważny czynnik sprzyjający wzrostowi i spadkowi bezrobocia, o ogromnym wpływie na zrównoważony rozwój Unii Europejskiej. Wzrost mobilności realizowany poprzez motoryzację indywidualną skutkuje szeregiem negatywnych zjawisk, związanych przede wszystkim z niedostateczną przepustowością infrastruktury służącej temu transportowi i zanieczyszczeniem środowiska. W związku z tym, podejmuje się działania mające na celu uatrakcyjnienie alternatywnych w stosunku do prywatnego samochodu osobowego sposobów przemieszczania się, w tym przede wszystkim korzystania z transportu zbiorowego.

Transport publiczny powinien być łatwo dostępny dla wszystkich, bez względu na ich sprawność fizyczną, wiek, sprawowaną opiekę (dzieci, osoby w podeszłym wieku) i inne cechy. Zasada równego dostępu jest fundamentem dla tworzenia w Unii Europejskiej nowych funkcji publicznych.

W Unii Europejskiej uważa się, że podstawowe problemy ekologiczne związane są z przewagą stosowania produktów z ropy naftowej jako paliwa, co powoduje wzmożoną emisję CO₂, zanieczyszczenie powietrza i nadmierny hałas. Transport jest jednym z trudniejszych sektorów, jeśli chodzi o kontrolę emisji CO₂. Pomimo postępu technicznego, wzrost natężenia ruchu i sposób jazdy w obszarach zurbanizowanych (ciągłe ruszanie i zatrzymywanie się) sprawia, że transport stanowi coraz większe źródło emisji CO₂ i tlenków azotu. Dzięki rozwiązaniom prawnym UE, obniżającym limity emisji szkodliwych substancji dla nowych pojazdów, w ciągu

⁵ *Zielona Księga W sprawie nowej kultury mobilności w mieście*, Komisja Wspólnot Europejskich, KOM(2007)551, s. 3.

ostatnich 15 lat (tj. od momentu przyjęcia pierwszej normy EURO), zdołano w sumie ograniczyć emisję tlenku azotu i cząstek stałych o 30-40%. Nastąpiło to pomimo wzrostu natężenia ruchu⁶. Szczególnie istotne jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń w rejonach ochrony zasobów przyrody oraz na obszarach, w których występują przekroczenia stężeń dopuszczalnych. W Unii Europejskiej stale popierane są wszelkie formy rozwoju transportu elektrycznego, szczególnie torowego, niepowodującego emisji zanieczyszczeń w granicach miasta.

W transporcie zbiorowym popierane jest wykorzystywanie systemów ITS (ang. *Intelligent Transportation Systems*), zapewniających lepsze zarządzanie flotą pojazdów i dodatkowe usługi dla pasażerów. Zastosowanie systemu ITS pozwala na wzrost przepustowości ciągów drogowych o 20-30%, a ma to niezwykle istotne znaczenie, ponieważ zazwyczaj możliwości rozbudowy dróg na obszarach miejskich są bardzo ograniczone. Aktywne zarządzanie infrastrukturą transportu może mieć również pozytywny wpływ na bezpieczeństwo i środowisko naturalne. ITS mógłby znaleźć zastosowanie przede wszystkim w zarządzaniu sprawnymi połączeniami pomiędzy poszczególnymi sieciami komunikacyjnymi, łączącymi strefy miejskie z podmiejskimi.

Przyjęte rozwiązania prawne zobowiązują państwa członkowskie Unii Europejskiej, w ramach pakietów klimatyczno-energetycznych, do:

- zmniejszenia zużycia energii w porównaniu do prognoz o 20% do 2020 r.;
- zmniejszenia w stosunku do 1990 r. emisji gazów cieplarnianych o 20% do 2020 r. i o 40% do 2030 r.;
- zwiększenia udziału energii odnawialnych do poziomu minimum 10% (Polskę – do poziomu 15%) do 2020 r.

Wiążący cel dla Unii Europejskiej to osiągnięcie 27% udziału energii odnawialnych w całości zużywanej energii.

Jednocześnie, rozwój transportu jest jednym z podstawowych środków osiągnięcia celów rozwojowych, zakładanych zarówno na poziomie Unii Europejskiej, jak i Polski. Przyjęcie przez Polskę „Strategii Europa 2020 (Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu)” zobowiązało Polskę do realizacji celów określonych na poziomie UE w zakresie energii i klimatu, jak i w zakresie transportu.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r., ustanawiające wspólne przepisy dla funduszy europejskich na okres perspektywy finansowej 2014-2020, określa dla wszystkich funduszy (EFSI – tzw. europejskie fundusze struk-

⁶ Zielona Księga W sprawie nowej kultury mobilności..., s. 9.

turalne i inwestycyjne), że wszelkie cele osiągnęte będą w sposób zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz unijnym wspieraniem celu zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska naturalnego. Wśród celów tematycznych oraz wspólnych ram strategicznych wymienione zostały w rozporządzeniu m.in. promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej oraz promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją.

W ramach celu tematycznego promowania zrównoważonego rozwoju transportu wymieniono priorytet inwestycyjny: rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu i niskoemisyjnych) systemów transportu – w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej oraz zwiększenie mobilności – poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.

W ramach celu tematycznego promowania włączenia społecznego, walki z ubóstwem i wszelką dyskryminacją, wymieniono priorytet inwestycyjny: promowanie włączenia społecznego – poprzez lepszy dostęp do usług społecznych, kulturalnych i rekreacyjnych oraz wsparcie rewitalizacji fizycznej, gospodarczej i społecznej ubogich społeczności na obszarach miejskich i wiejskich.

Rozporządzenie ustala, że umowa partnerstwa dla danego kraju członkowskiego zawierać będzie całe wsparcie z Europejskiego Funduszu Inwestycji Strategicznych (EFIS). Umowa partnerstwa określa zintegrowane podejście do rozwoju terytorialnego wspieranego z EFIS oraz przedstawia główne obszary priorytetowe i stosowane strategie makroregionalne. Środki wsparcia finansowego przyznawane dla poszczególnych regionów będą przekazywane w ramach realizacji krajowych programów operacyjnych, które wyznaczą m.in. osie priorytetowe, priorytety inwestycyjne i cele szczegółowe, oczekiwane rezultaty i instytucję zarządzającą.

Podpisana przez Polskę i Unię Europejską Umowa Partnerstwa⁷ określa strategię interwencji funduszy europejskich w latach 2014-2020, zgodną ze „Strategią Europa 2000”. Fundusze europejskie, zgodnie z tą umową, będą wspierały realizację celów zdefiniowanych w „Strategii Rozwoju Kraju 2020”, w tym w szczególności zwiększanie spójności terytorialnej.

W umowie przedstawiono szczegółową diagnozę aktualnej sytuacji w kraju dla identyfikacji podstawowych problemów, dla których przewidywana jest interwencja funduszy europejskich, wspomagająca ich rozwiązanie. Jednym z takich problemów jest niewystarczająca spójność społeczna i terytorialna, a w tym niewystarczająca dostępność transportowa w układzie krajowym i regionalnym.

⁷ „Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020. Umowa Partnerstwa”, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju 2014.

Jako barierę rozwojową w skali województw zdefiniowano niską dostępność komunikacyjną do miast wojewódzkich oraz miast subregionalnych, pełniących ważne funkcje w lokalnych rynkach pracy i usług. Przyczyną występującej niskiej dostępności jest niewystarczający rozwój infrastruktury transportowej oraz niedostateczna oferta systemu transportowego, w tym niedobory w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Efektem są utrudnienia w rozwoju terytorialnym miast i ich obszarów funkcjonalnych, jak również obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług. W ramach celów tematycznych wskazanych w umowie, w celu nr 7 proponuje się promowanie zrównoważonego transportu oraz zwiększenie mobilności regionalnej – w celu zwiększenia dostępności mniejszych ośrodków miejskich i obszarów ich otaczających.

W ramach promowania zrównoważonego transportu, za ważny element uznaje się zapewnienie dostępności komunikacyjnej do najważniejszych ośrodków miejskich i ukierunkowanie wsparcia na zwiększenie udziału transportu publicznego. Jako priorytet wskazano integrację obszarów funkcjonalnych miast – poprzez zapewnienie sprawnie funkcjonującego i atrakcyjnego dla pasażera transportu zbiorowego (kolej, tramwaj, metro i inny transport publiczny, lotniska) oraz stosowanie odpowiedniej polityki parkingowej (np. obiekty „parkuj i jedź”), wprowadzenie priorytetyzacji dla transportu zbiorowego i systemów kierowania ruchem, rozwoju ruchu rowerowego i pieszego oraz ułatwień dla podróży multimodalnych.

Jednym z podstawowych problemów funkcjonowania miast i aglomeracji, jest niewydolna infrastruktura transportowa, przyczyniająca się do wydłużenia czasu przejazdu oraz zwiększająca liczbę wypadków. Obecny standard przewozu osób w Polsce znacznie odbiega od standardu występującego w Europie Zachodniej, przez co zwiększa się zatłoczenie miast i obszarów podmiejskich oraz wzrasta emisja CO₂. W związku z tym, dużym wyzwaniem jest zapewnienie efektywnego systemu transportu publicznego na tych obszarach. Bez efektywnych systemów transportu zbiorowego – i ich integracji – coraz mniej opłacalny stanie się dojazd z miejscowości podmiejskich, co w konsekwencji wpłynie na konkurencyjność miast. Podobnie trudne będzie spełnienie wymogów jakości powietrza i zmniejszenia energochłonności transportu.

Implementacją polityki Unii Europejskiej i OECD do warunków krajowych, uwzględniającą problem mobilności w aglomeracjach jest „Krajowa Polityka Miejska 2023”⁸. Jest to dokument opracowywany z uwzględnieniem „Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie” oraz „Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030”, a także „Strategii Europa 2020” oraz „Przeglądu Krajowej Polityki Miejskiej Polska 2011

⁸ „Krajowa Polityka Miejska 2030” przyjęta została przez Radę Ministrów w dniu 20.10.2015 r.

OECD⁹. Celem strategicznym Krajowej Polityki Miejskiej jest wzmocnienie zdolności miast i obszarów zurbanizowanych do zrównoważonego rozwoju i tworzenia miejsc pracy oraz poprawy jakości życia mieszkańców. Podstawowym dążeniem ujętym w polityce – w formie pięciu celów szczegółowych – jest funkcjonowanie miast sprawnych, zwartych i zrównoważonych, spójnych, konkurencyjnych i silnych. Dokument podzielony został na dziesięć wzajemnie się przenikających wątków tematycznych, wśród których znalazły się: transport i mobilność miejska oraz niskoemisyjność i efektywność energetyczna.

„Krajowa Polityka Miejska 2023” jest dokumentem określającym planowane działania na rzecz zrównoważonego rozwoju miast i ich obszarów funkcjonalnych dla wykorzystania ich potencjału rozwojowego, przy przestrzeganiu podstawowych zasad:

- podporządkowania polityki miejskiej polityce rozwoju;
- zintegrowanego podejścia terytorialnego;
- zarządzania wielopoziomowego.

Nadrzędnym elementem celu strategicznego polityki miejskiej jest poprawa jakości życia mieszkańców, jako pochodna szeregu czynników ją determinujących, w tym także zrównoważonego rozwoju miasta.

W dokumencie stwierdzono, że problematyka transportowa należy do zagadnień mających znaczący, a czasami wręcz kluczowy, wpływ na kształtowanie obrazu miasta pod kątem jego funkcjonalności, atrakcyjności i konkurencyjności, a dla znaczącej części polskich miast efektywne rozwiązanie problemów występujących w tym obszarze transportu jest znaczącym wyzwaniem.

W dokumencie wskazano – jako kierunek działań władz samorządowych – osiągnięcie zrównoważonej mobilności w obszarze funkcjonalnym miasta, rozumianej jako odbywanie niezbędnych podróży z racjonalnym wykorzystaniem poszczególnych podsystemów transportu miejskiego. Jako zasadniczy priorytet wskazano podjęcie starań na rzecz zmiany zachowań komunikacyjnych, a szczególnie – odwrócenie trendu wzrastającego uzależnienia od codziennego wykorzystywania samochodu osobowego do przemieszczania się w obszarze miejskim.

W dokumencie zaznaczono, że priorytet powinny uzyskiwać inwestycje w system transportu publicznego. Jako warunek niezbędny dla skutecznego włączenia różnych środków transportu w system komunikacyjny miast, uznano konieczność wprowadzenia szerokiej integracji – w postaci multimodalnych węzłów przesiadkowych, łatwego dostępu do przystanków, integracji taryfowej i rozkładowej oraz budowy systemów „parkuj i jedź” – w szczególności dla linii kolejowych prowadzących przez tereny miast.

⁹ OECD Urban Policy Reviews: Poland 2011.

Jako istotny element w rozwoju układu transportowego miasta i jego obszaru funkcjonalnego dokument uznaje tworzenie inteligentnych systemów transportowych (ITS), przy wcześniejszym zastosowaniu tańszych rozwiązań (np. buspasów, priorytetów dla komunikacji miejskiej, ograniczeń funkcji przelotowej dla samochodów).

Niezwykle istotnym elementem miejskiej polityki transportowej jest zaplanowanie i prowadzenie kompleksowych działań na rzecz zmian (jak organizacja ruchu, dostępność przystanków, polityka parkingowa, w zachowaniach komunikacyjnych, odpowiednie taryfy biletowe) wpisujących się w dążenie do mobilności zrównoważonej. Za bardzo ważną uznaje się także rozbudowę infrastruktury rowerowej oraz uwzględnianie potrzeb pieszych.

Miasta mogą także wpływać na efektywność energetyczną i zmniejszenie emisji zanieczyszczeń, poprzez wpływ na zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców – poprzez wykorzystywanie innych środków transportu niż indywidualny transport samochodowy (w tym rowerów i realizację podróży pieszych), wpływ na logistykę miejską i organizację ruchu, ustanawianie stref ograniczonej emisji dla pojazdów, promowanie pojazdów elektrycznych i pojazdów zasilanych CNG.

Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju do 2030 r. definiuje trzy cele odnoszące się do działalności transportowej:

1. Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej – poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności. W tym zakresie plan transportowy przewiduje wzrost konkurencyjności miasta poprzez poprawianie dostępności transportowej i rozwój funkcji metropolitalnych, w tym integrację obszarową.
2. Poprawa spójności wewnętrznej kraju – poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów. Plan nawiązuje do tego celu koncepcji, poprzez określenie działań prowadzących do integracji regionalnej, aktywizacji terenów wiejskich i uwzględnianiu specjalizacji poszczególnych obszarów.
3. Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych – poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej. Plan odnosi się w tym zakresie do powiązań transportowych Gorzowa Wielkopolskiego z innymi ośrodkami miejskimi.

W krajowej Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)¹⁰, jednym z celów jest zorganizowanie sprawnego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemieszczania osób wewnątrz miasta i ułatwienie przemieszczania do i z obszarów zewnętrznych. W ramach Strategii podejmowane będą m.in. działania zmierzające do:

- promowania rozwiązań z zakresu integracji podsystemów transportowych;
- integracji różnych gałęzi transportu, poprzez wdrażanie systemów intermodalnych (węzły przesiadkowe, systemy "parkuj i jedź", itp.), wspólnych rozkładów jazdy, jednolitych systemów taryfowych, biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników w skali regionów;
- zwiększenia możliwości przewozów środkami transportu szynowego na obszarach aglomeracji;
- promowania innowacyjnych rozwiązań technicznych, np. poprzez rozwijanie systemów ITS, zapewniających priorytet w ruchu drogowym środkom transportu publicznego;
- promocji transportu najmniej zanieczyszczającego środowisko i efektywnego energetycznie (napęd elektryczny, gazowy, hybrydowy, ogniwa paliwowe, itp.).

Podjęte działania będą zmierzały do zmniejszania kongestii transportowej, w szczególności w obszarach miejskich, poprzez:

- zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób;
- zintegrowanie transportu w miastach (łącznie z dojazdami podmiejskimi);
- optymalizację i integrację przewozów miejskich oraz regionalnych systemów transportu osób;
- promocję ruchu pieszego i rowerowego;
- wydzielanie w miastach stref o niskiej emisji spalin.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie¹¹ określa cele polityki regionalnej oraz nową rolę regionów w ramach polityk krajowych. W ramach tej strategii funkcjonuje system kontraktów terytorialnych koordynujących działania regionów w skali kraju, w tym działań zmierzających do zapewnienia odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej w celu wspierania konkurencyjności spójności terytorialnej.

Strategia definiuje, jako strategiczny cel szczegółowy nr 1 – „wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów”, a w ramach tego celu – działanie 1.2.1. – „zwiększanie dostępności

¹⁰ Strategia przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r.

¹¹ Krajowa Strategia Rozwoju regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie, Warszawa, lipiec 2010 r.

komunikacyjnej wewnątrz regionów”, a w nim – „zwiększenie mobilności wahadłowej”. W ramach celu szczegółowego nr 2 – „budowa spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji” – zdefiniowano działanie 2.2 – „wspieranie obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe”, w którym pod poz. 2.2.2. wymieniono usługi transportowe.

Wskazany kierunek działań jest m.in. budowa warunków dla rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych na obszary położone poza funkcjonalnymi obszarami ośrodków wojewódzkich – na miejskie ośrodki subregionalne i lokalne oraz na obszary wiejskie położone w ich pobliżu. Planuje się wzmacnianie zdolności absorpcyjnych w miastach subregionalnych, powiatowych i obszarów przyległych. Dla skutecznej realizacji celów, jako niezbędną określa się poprawę dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich i głównych ośrodków miejskich oraz pomiędzy tymi ośrodkami. Planuje się pełniejsze wykorzystanie potencjału rozwojowego ośrodków subregionalnych.

W „Krajowej Strategii...” przewiduje się, że obok rozbudowy infrastruktury kolejowej i drogowej, podjęte zostaną działania zmierzające do wdrażania zintegrowanych rozwiązań transportu multimodalnego oraz systemów transportu zbiorowego, obejmujących ośrodki subregionalne i lokalne oraz – w jak największym stopniu – obszary wiejskie. Duże znaczenie strategia przywiązuje do uruchamiania stałych połączeń komunikacji publicznej (w tym szczególnie kolejowych) w obrębie regionu, zakładających skrócenie czasu dojazdu oraz wpływających na poprawę bezpieczeństwa i komfortu podróżowania – dla stymulowania i rozprzestrzeniania procesów rozwojowych.

Zwiększanie dostępności transportowej dla obszarów wiejskich, o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług, zostanie osiągnięte poprzez odwrócenie trendów polegających na rezygnacji z transportu zbiorowego na rzecz indywidualnego i poprzez poprawę lokalnych systemów transportu zbiorowego (kolejowego i drogowego). Przyczyni się to do poprawy dostępu do edukacji oraz zwiększania opłacalności podejmowania pracy w ośrodkach subregionalnych i regionalnych przez mieszkańców obszarów peryferyjnych.

Projekt „Narodowego Programu Gospodarki Niskoemisyjnej”, przyjęty przez Ministerstwo Gospodarki i skierowany do konsultacji międzyresortowych, jako główny cel wyznacza rozwój gospodarki niskoemisyjnej – przy zapewnieniu zrównoważonego rozwoju kraju.

Projekt określa pięć celów szczegółowych, a wśród nich cel szczegółowy D – „transformacja niskoemisyjna w dystrybucji i mobilności”. W ramach celu szczegółowego dokument wymienia pięć priorytetów w różnych dziedzinach gospodarki, w tym trzy dotyczące transportu:

- D.3. – „modernizacja pojazdów oraz infrastruktury w celu upowszechniania niskoemisyjnych form transportu”;

- D.4. – „poprawa efektywności zarządzania transportem oraz wspieranie rozwoju transportu publicznego”;
- D.5. – „rozwój i zastosowanie niskoemisyjnych paliw w transporcie oraz magazynowania energii w środkach transportu”.

W ramach pierwszego z priorytetów, program proponuje działanie D.3.1. – „modernizacja i rozwój niskoemisyjnej infrastruktury transportowej”, w którym zawiera się budowa zintegrowanych węzłów transportowych, budowa infrastruktury dla niezmotoryzowanych form transportu oraz dla podniesienia atrakcyjności transportu publicznego. W ramach drugiego z priorytetów przewiduje się działanie D.4.1. – „rozwój niskoemisyjnych systemów zarządzania ruchem” oraz D.4.2. – „rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego (zarządzanie transportem)”. W ramach tego ostatniego, program proponuje m.in. rozwój nowoczesnych systemów zarządzania transportem publicznym na obszarach miejskich oraz tworzenie instrumentów zachęcających mieszkańców do korzystania z usług transportu publicznego.

W ramach priorytetu D.5. proponuje się utworzenie możliwości magazynowania nadwyżek energii w pojazdach (np. rekuperacji w tramwajach).

Dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej w perspektywie finansowej 2014-2020 będzie w Polsce wdrażane w ramach 6 krajowych programów operacyjnych – zarządzanych przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju oraz 16 programów regionalnych – zarządzanych przez urzędy marszałkowskie.

W ramach Programu Infrastruktura i Środowisko wyodrębniono dziesięć osi priorytetowych. Obszar transportu zbiorowego i infrastruktury z nim związanej zawarty jest w osi priorytetowej VI – „Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach”. Celem tej osi priorytetowej jest większe wykorzystanie niskoemisyjnego transportu miejskiego – poprzez rozwój i integrację systemów publicznego transportu zbiorowego w miastach. Efektem działań będzie zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego w miastach, poprawa płynności ruchu i ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne w miastach i w ich obszarach funkcjonalnych. W miastach posiadających transport szynowy preferowany będzie rozwój tej gałęzi transportu zbiorowego – w pierwszym rzędzie poprzez inwestycje w infrastrukturę szynową. Wsparcie nie może dotyczyć więc prac remontowych oraz bieżącego utrzymania infrastruktury.

Wsparcie transportu publicznego zawarte jest w ramach priorytetu inwestycyjnego 4.v. – „promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu”. Działania te muszą wynikać z przygotowanych przez właściwy samorząd terytorialny planów gospodarki

niskoemisyjnej, obejmujących swoim zakresem zagadnienia związane ze zrównoważoną mobilnością miejską.

2.2. Strategie rozwoju Województwa Lubuskiego

W „Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020” określono Gorzów Wlkp. jako dynamicznie rozwijający się ośrodek o znaczeniu regionalnym. Gorzów Wlkp. posiada także powiązania funkcjonalne z drugim ośrodkiem wojewódzkim – Zieloną Górą, z którym tworzą w województwie lubuskim dwubiegunowy układ ośrodków o funkcjach metropolitalnych. Gorzów Wlkp. jest ośrodkiem centralnym północnego subregionu w województwie.

W „Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020” następująco zdefiniowano wizję rozwoju województwa lubuskiego:

- w 2020 r. województwo lubuskie w pełni korzysta ze swojego położenia w Europie, walorów środowiska i dostępności komunikacyjnej;
- rozwinęły się konkurencyjne i innowacyjne sektory gospodarki i turystyka, a Lubuszan można już zaliczyć do społeczeństw informacyjnych;
- efektywne wykorzystanie środków unijnych, aktywność samorządów, przedsiębiorców i organizacji pozarządowych zapewniły wysoki poziom życia mieszkańców i dostęp do usług o dobrym standardzie;
- region postrzegany jako miejsce zdrowego stylu życia zyskuje miano „zielonej krainy nowoczesnych technologii”.

Osiągnięcie pożądanego stanu planuje się poprzez realizację celu głównego oraz celów strategicznych, a także zdefiniowanych na ich podstawie działań strategicznych. Cel główny określono jako – „wykorzystanie potencjałów województwa lubuskiego do wzrostu jakości życia, dynamizowania konkurencyjnej gospodarki, zwiększenia spójności regionu oraz efektywnego zarządzania jego rozwojem”.

W strategii rozwoju województwa lubuskiego, głównymi priorytetami rozwoju obszaru są:

- zwiększenie konkurencyjności i innowacyjności gospodarki;
- poprawa dostępności komunikacyjnej i telekomunikacyjnej w układzie zewnętrznym i wewnętrznym;
- zapewnienie większej spójności społecznej i terytorialnej;
- wzmocnienie szeroko rozumianego zarządzania rozwojem.

Osiągnięcie pożądanego stanu planuje się poprzez realizację celów operacyjnych oraz kierunków interwencji, rozumianych jako wskazanie działań niezbędnych do osiągnięcia celu (cel główny – „wykorzystanie potencjałów województwa lubuskiego do wzrostu jakości życia,

dynamizowania konkurencyjnej gospodarki, zwiększenia spójności regionu oraz efektywnego zarządzania jego rozwojem”).

Oprócz celu głównego, w dokumencie przyjęto cztery cele strategiczne:

1. Konkurencyjna i innowacyjna gospodarka regionalna.
2. Wysoka dostępność transportowa i teleinformatyczna.
3. Społeczna i terytorialna spójność regionu.
4. Region efektywnie zarządzany.

W ramach pierwszego celu strategicznego wyróżniono cel operacyjny 1.4. – „rozwój funkcji metropolitalnych ośrodków wojewódzkich”.

W strategii wyznaczone zostały dwa ośrodki o rozwoju funkcji metropolitalnych: Gorzów Wlkp. i Zielona Góra – wraz z ich obszarami funkcjonalnymi. Kierunki interwencji dla celu 1.4. zakładają m.in. wspieranie powiązań wewnętrznych aglomeracji, rozwój systemów miejskiej i podmiejskiej komunikacji publicznej oraz wdrażanie przedsięwzięć w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

Rozwój systemów komunikacji polegać ma na:

- wzmocnieniu roli transportu miejskiego, w tym szynowego i zintegrowanie różnych systemów komunikacji zbiorowej;
- wprowadzaniu zaawansowanych systemów zarządzania ruchem;
- zwiększeniu efektywności energetycznej pojazdów transportu publicznego;
- wprowadzeniu innowacyjnych rozwiązań w transporcie miejskim na obszarach funkcjonalnych.

W ramach drugiego z celów strategicznych zdefiniowano trzy cele operacyjne:

- 2.1. – „budowa nowej i modernizacja istniejącej infrastruktury komunikacyjnej”;
- 2.2. – „usprawnienie systemu transportu publicznego”;
- 2.3. – „rozwój społeczeństwa informatycznego”.

Kierunki interwencji w zakresie usprawnienia systemu transportu publicznego zakładają działania na rzecz poprawy zarządzania komunikacją:

1. Budowę nowej i modernizację istniejącej infrastruktury komunikacyjnej.
2. Usprawnienie systemu transportu publicznego – poprzez m.in.:
 - a) zapewnienie spójnych i sprawnych połączeń komunikacyjnych pomiędzy strategicznymi dla rozwoju województwa miastami i obszarami;
 - b) zwiększenie liczby transgranicznych i międzywojewódzkich połączeń komunikacyjnych;
 - c) poprawę stanu technicznego i zwiększenie liczby nowoczesnego taboru kolejowego na liniach komunikacyjnych o znaczeniu regionalnym i międzywojewódzkim;
 - d) rozwój inteligentnych systemów transportowych;

- e) zwiększenie różnorodności form transportu w województwie;
- f) rozwój i promocję zbiorowego transportu publicznego, w tym z zastosowaniem rozwiązań proekologicznych.

Jako wskaźniki realizacji drugiego celu strategicznego przyjęto między innymi zwiększenie liczby ludności województwa w strefie dostępności drogowej i kolejowej do Gorzowa Wlkp. – w przedziałach 30, 60 i 90 minut.

Dla osiągnięcia celów strategicznych zdefiniowano kluczowe przedsięwzięcia o charakterze regionalnym lub ponadregionalnym. Wśród tych inwestycji znalazły się:

- poz. 3 – „utworzenie parku naukowo-przemysłowego w Gorzowie Wlkp.”;
- poz. 8 – „systemowa poprawa dostępności drogowej północy województwa poprzez modernizację dróg 22 i 24”;
- poz. 15 – „rozbudowa i modernizacja infrastruktury linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż – Gorzów Wlkp.– Kostrzyn n/O”;
- poz. 17 – „rozbudowa i modernizacja infrastruktury i taboru transportu publicznego w obszarach funkcjonalnych Zielonej Góry (Lubuskie Trójmiasto) i Gorzowa Wlkp.”;
- poz. 24 – „rozwój Lubuskiego Szlaku Wina i Miodu”;
- poz. 25 – „dokończenie rozbudowy Wojewódzkiego Ośrodka Sportu i Rekreacji w Drzonkowie oraz poprawa infrastruktury sportowo-rekreacyjnej w Gorzowie Wlkp.”.

Przewidziane w strategii zapewnienie wysokiej dostępności transportowej będzie możliwe w wyniku podjęcia działań mających na celu poprawę jakości obsługi komunikacyjnej ludności, poprzez: zapewnienie odpowiedniego taboru, optymalizację istniejących i uruchomienie nowych połączeń komunikacyjnych, usprawnienie transportu w aglomeracjach miejskich i obszarach podmiejskich.

Zakłada się podjęcie działań w celu zmniejszenia uciążliwości transportu dla środowiska i mieszkańców, poprzez zwiększanie udziału transportu publicznego w ruchu osobowym.

„Strategia Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego do roku 2015”, opracowana w 2004 r., z powodu upływu czasu, nieznacznie straciła już na aktualności.

W misji tej strategii określono, że: „transport pełni rolę usługową wobec społeczeństwa...”. W wizji transportu, opracowanej jeszcze przed przystąpieniem Polski do UE, określono natomiast, że: „generalnym celem polityki transportowej jest osiągnięcie zrównoważonego systemu transportowego poprzez stworzenie warunków dla sprawnego i bezpiecznego przemieszczania się osób i towarów”.

Wśród celów strategicznych wymieniono jako cel nr 2 – „doskonalenie regionalnego transportu publicznego”, a w nim cele główne:

- 2.1. – „promowanie i rozwijanie komunikacji publicznej w obsłudze potrzeb przewozowych ludności”;
- 2.2. – „zwiększenie sprawności organizacji przewozów w województwie”.

Jako cel strategiczny nr 3 wymieniono – „usprawnienie zarządzania systemem transportu w województwie”, a w nim cele główne:

- 3.1. – „stworzenie i rozwój systemu przewozów kombinowanych/intermodalnych w województwie”;
- 3.2. – „instytucjonalizacja regionalnego systemu transportowego”.

W strategii zakładano rozpoczęcie organizowania przetargów i zawieranie umów na obsługę linii z honorowaniem uprawnień do ulg, w tym linii szkolnych realizujących dowóz dzieci do szkół.

W strategii zakładano ponadto uruchomienie internetowego informatora o komunikacji publicznej, centralnych punktów informacji o połączeniach autobusowych, koordynację rozkładów jazdy przez samorządy oraz wykorzystanie narzędzi marketingowych od rozpoznania potrzeb i popytu, które to zadania nadal nic nie utraciły ze swej aktualności.

Zakładane w strategii utworzenie operatora transportu kombinowanego – z udziałem pomocy finansowej państwa – nie jest obecnie przewidywane. Nie miało także miejsca przejmowanie przez samorządy infrastruktury kolejowej na wydzielonych liniach i utworzenie spółki Lubuskie Sieci Kolejowe. Zakładano także utworzenie Lubuskiego Zarządu Komunikacji, w celu zawierania umów długoterminowych w transporcie szynowym, a po powstaniu możliwości prawnych – także autobusowym. Przewidywano jednocześnie utworzenie Banku Danych Transportu Województwa Lubuskiego.

W transporcie towarowym zakładano utworzenie Regionalnych Centrów Logistycznych – centra takie nie powstały, a funkcje logistyczne w transporcie towarów realizują podmioty prywatne.

Inwestycje wspierane w ramach „Regionalnego Programu Operacyjnego – Lubuskie 2020” będą komplementarne z inwestycjami realizowanymi w ramach właściwych krajowych programów operacyjnych. W przypadku miast i ich obszarów funkcjonalnych, za instrument koordynacji uznaje się Strategię ZIT. W miastach posiadających transport szynowy (tramwaje) preferowany będzie rozwój tej gałęzi transportu zbiorowego – poprzez inwestycje w infrastrukturę szynową i tabor. Przyjmuje się, że zakupom niskoemisyjnego taboru powinny towarzyszyć inwestycje w infrastrukturę niezbędną dla zapewnienia właściwego funkcjonowania zrównoważonej mobilności miejskiej.

„Regionalny Program Operacyjny – Lubuskie 2020” w osi priorytetowej 3 – „gospodarka niskoemisyjna” jako cel główny wyznacza przejście na gospodarkę niskoemisyjną poprzez wykorzystanie odnawialnych źródeł energii i wzrost efektywności energetycznej. W ramach tej osi program określa cztery priorytety inwestycyjne, w tym priorytet inwestycyjny PI 4e – „ograniczenie niskiej emisji zanieczyszczeń z sektora transportu oraz ograniczenie odpływu pasażerów komunikacji publicznej”.

W ramach priorytetu inwestycyjnego 4e przewiduje się zastosowanie konkursowego trybu wyboru projektów, nie przewiduje się jednak stosowania dużych projektów.

Dla Gorzowa Wlkp. priorytetowe znaczenie ma kluczowa inwestycja regionalna pod nazwą: „Rozbudowa i modernizacja infrastruktury i taboru transportu publicznego w obszarach funkcjonalnych Zielonej Góry (Lubuskie Trójmiasto) i Gorzowa Wlkp.” Rozwój transportu publicznego obydwu miast wojewódzkich i zintegrowanie różnych jego systemów, obejmie przede wszystkim rozbudowę i modernizację infrastruktury transportu szynowego. W obszarze funkcjonalnym Gorzowa Wlkp. dotyczy to modernizacji i rozbudowy linii tramwajowych oraz zakupu taboru tramwajowego i autobusowego. Sieciowy charakter inwestycji wskazuje wysoką rangę zadania i uzasadnia jego ujęcie w strategii.

Na liście kluczowych inwestycji dla województwa lubuskiego znalazły się ponadto inne inwestycje komunikacyjne: „Rozbudowa i modernizacja infrastruktury linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn n/O” oraz „Budowa lotniska do celów biznesowych i sportowo-turystycznych w okolicach Gorzowa Wlkp.”

2.3. Strategie rozwoju miasta Gorzowa Wlkp. i jego obszaru funkcjonalnego

W dniu 21 kwietnia 2015 r. Zarząd Województwa Lubuskiego uchwalił wyznaczyć zasięg terytorialny ZIT dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego¹² jako: miasto Gorzów Wielkopolski – rdzeń obszaru funkcjonalnego, gmina Kłodawa, gmina Santok, gmina Deszczno i gmina Bogdaniec.

W dniu 22 maja 2015 r. miasto Gorzów Wlkp. oraz gminy: Bogdaniec, Deszczno, Kłodawa i Santok zawarły „Porozumienie dotyczące wspólnej realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wlkp.”¹³. W porozumieniu tym określono zasady współpracy stron dla realizacji wspólnych działań w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT), a Miasto Gorzów Wlkp. określono jako Lidera ZIT.

¹² Uchwała nr 30/324/15 Zarządu Województwa Lubuskiego z dn. 21.04.2015 r. w sprawie wyznaczenia zasięgu terytorialnego Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla miejskiego obszaru funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego – Lubuskie 2020.

¹³ Dz. Urz. Woj. Lubuskiego z dnia 18.06.2015 r., poz. 1105.

„Strategia Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego”¹⁴ dotyczy obszaru obejmującego miasto Gorzów Wlkp. (rdzeń) oraz gminy: Bogdaniec, Deszczno, Kłodawa i Santok (strefa zewnętrzna). Strategia określa wizję rozwoju oraz cele strategiczne i operacyjne dla MOF Gorzowa Wlkp.

Wizja MOF Gorzowa Wlkp. zdefiniowana została w dokumencie następująco: „Miejski Obszar Funkcjonalny Gorzowa Wielkopolskiego liderem kreatywności w regionie, kumulującym kapitał twórczy i potencjał innowacyjny”.

Misja MOF Gorzowa Wlkp. została określona jako: „Budowa funkcji metropolitalnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego w oparciu o tradycje gospodarcze regionu oraz najwyższe standardy zrównoważonego i innowacyjnego rozwoju”.

W ramach realizacji misji zdefiniowano dwa cele strategiczne:

1. Budowa trwałej przewagi konkurencyjnej MOF Gorzowa Wielkopolskiego.
2. Zrównoważone kształtowanie podstawowych funkcji MOF Gorzowa Wielkopolskiego.

Problematyka transportu została zawarta w ramach obydwu celów strategicznych, jako dwa cele operacyjne:

- 1.3 – „poprawa zewnętrznej dostępności komunikacyjnej MOF Gorzowa Wielkopolskiego”;
- 2.1. – „integracja oraz wzmocnienie infrastruktury transportu MOF Gorzowa Wielkopolskiego ze szczególnym uwzględnieniem komunikacji zbiorowej”.

Cel operacyjny 1.3. zakłada działania w zakresie poprawy zewnętrznej dostępności drogowej i kolejowej, a także wykorzystanie alternatywnego transportu wodnego i lotniczego. Zakłada się działania interwencyjne dla dokończenia drogi ekspresowej S-3, modernizacji drogi krajowej nr 22, modernizacji sieci dróg wojewódzkich i powiatowych oraz infrastruktury kolejowej i drogi wodnej E-70.

Cel operacyjny 2.1. zakłada konieczność interwencji w zakresie wzmocnienia infrastruktury transportowej i komunikacyjnej – poprzez uzupełnienie taboru transportowego oraz utworzenie zintegrowanego systemu komunikacji publicznej, łączącego podsystemy tramwajowy i autobusowy, zachęcającego do korzystania z komunikacji miejskiej i podmiejskiej.

Za podstawowy typ interwencji strategia uznaje rozbudowę i modernizację infrastruktury i taboru transportu publicznego (w tym tramwajowego) w obszarze funkcjonalnym Gorzowa Wlkp., celem budowy zintegrowanego systemu komunikacji publicznej MOF Gorzowa Wielkopolskiego, łączącego „System zrównoważonego transportu miejskiego Gorzowa Wlkp.” oraz

¹⁴ Przyjęta uchwałą nr 1/2014 Związku Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego z dnia 20.10.2014 r.

rozwój infrastruktury komunikacji publicznej na terenie gmin strefy zewnętrznej MOF Gorzowa Wielkopolskiego.

Jako pozostałe zakresy interwencji w ramach celu operacyjnego 2.1. strategia uznała poprawę stanu dróg i infrastruktury, budowę sieci tras rowerowych, infrastruktury zwiększającej bezpieczeństwo na drogach oraz opracowanie systemu zintegrowanej sieci połączeń w gminach obszaru.

W ramach strategii przewiduje się realizację 16 kluczowych projektów, w tym pod nr 5 – projekt pn. „Rozbudowa i modernizacja infrastruktury i taboru transportu publicznego w MOF Gorzowa Wielkopolskiego”.

„Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wlkp.”¹⁵ zawiera cele, priorytety rozwojowe oraz działania przewidziane do realizacji w latach 2014-2020 w ramach ZIT. W dokumencie zaproponowano wizję rozwoju obszaru, 6 priorytetów rozwojowych i 11 działań. W strategii przedstawiono także listę projektów komplementarnych.

W Strategii ZIT przedstawiono spójność przyjętych priorytetów rozwojowych i działań ze strategiami i dokumentami unijnymi, krajowymi i regionalnymi oraz ze Strategią MOF Gorzowa Wielkopolskiego.

Wizja MOF Gorzowa Wielkopolskiego, zdefiniowana została w Strategii ZIT jako: „Miejski Obszar Funkcjonalny Gorzowa Wielkopolskiego poprzez zintegrowane działania, kumulujące kapitał twórczy i potencjał innowacyjny tworzy spójny i sprawny organizm społeczno-gospodarczy”.

Strategia ZIT wyznacza dwa cele rozwojowe, nawiązujące do Strategii MOF Gorzowa Wielkopolskiego:

1. Podniesienie konkurencyjności przedsiębiorstw, jakości edukacji i zewnętrznej dostępności MOF GW.
2. Gospodarka niskoemisyjna i funkcjonalna przestrzeń MOF GW.

W ramach celu rozwojowego 1. wyznaczony został między innymi priorytet 1.3. – „poprawa zewnętrznej dostępności komunikacyjnej MOF Gorzowa Wielkopolskiego”, a w nim działanie 1.3.1. – „rozwijanie infrastruktury drogowej zapewniającej dostępność do sieci TEN-T”.

W ramach celu rozwojowego 2. wyznaczony został między innymi priorytet 2.1. – „przechodzenie na gospodarkę niskoemisyjną”, a w nim działanie 2.1.2. – „wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej”.

¹⁵ Zaopiniowana pozytywnie w dn. 21.12.2015 r. przez Ministerstwo Rozwoju.

Strategia ZIT, w ślad za ustaleniami Strategii MOF Gorzowa Wielkopolskiego, uznaje rozbudowę i modernizację infrastruktury i taboru transportu publicznego za istotny element poprawiający funkcjonowanie systemu transportu zbiorowego w Gorzowie Wlkp. Budowa zintegrowanego systemu komunikacji publicznej obszaru funkcjonalnego realizowana będzie poprzez projekt „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp.” (przewidywany do wsparcia finansowego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020) oraz łączący się z nim rozwój infrastruktury komunikacji publicznej na terenie gmin strefy zewnętrznej obszaru – jako inwestycje realizowane w ramach ZIT. Projekt „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp.” ujęty został przez Ministerstwo Rozwoju na liście projektów zidentyfikowanych, a projekt „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp. – II etap” na liście pozostałych projektów, dla których możliwe jest finansowanie z krajowych programów operacyjnych.

Działaniem uzupełniającym będzie utworzenie odpowiedniej infrastruktury dla transportu zbiorowego oraz spójnego systemu ścieżek i dróg rowerowych.

Jako wskaźniki produktu tego działania określono: długość dróg dla rowerów, liczbę wybudowanych obiektów parkuj i jedź, Bike&Ride oraz zintegrowanych węzłów przesiadkowych, a jako wskaźnik rezultatu – szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO₂/rok) oraz liczbę przewozów pasażerskich w przeliczeniu na mieszkańca obszarów miejskich. W strategii przewidziano tryb konkursowy wyboru projektów.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta Gorzowa Wlkp. w latach 2010-2020 formułuje cele rozwoju miasta – spójne z celami rozwoju województwa. W przywołanym dokumencie zawarta jest informacja o realizowanych działaniach, które mają na celu poprawę klimatu akustycznego miasta i ograniczenie uciążliwości wywoływanych przez wibracje. Zadania obejmują:

- modernizację infrastruktury komunikacji miejskiej oraz modernizację taboru autobusowego i tramwajowego;
- przebudowę torowisk tramwajowych;
- instalowanie ekranów akustycznych;
- stworzenie mapy akustycznej.

W ramach Lokalnego Programu Rewitalizacji Obszarów Zdegradowanych – miejskich, przemysłowych i powojennych dla Miasta Gorzowa Wlkp., wyznaczone zostały następujące obszary miejskie, przeznaczone do rewitalizacji (obszary zdegradowane):

- M1 – Obszar Nowe Miasto;
- M2 – Obszar Centrum;
- M3 – Obszar Zamoście.

W rejonach tych planowane będą przedsięwzięcia nastawione na poprawę m.in. stanu infrastruktury komunikacyjnej, modernizację infrastruktury tramwajowej i infrastruktury ulic (nawierzchnia jezdni, torowiska, chodniki, parkingi). W ramach programu przewiduje się przebudowę ulic Sikorskiego i Chrobrego – poprzez zamknięcie ruchu kołowego i utworzenie deptaka – oraz przebudowę skrzyżowania Chrobrego – Jagiełły – Wybickiego wraz z sygnalizacją świetlną.

2.4. Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Gorzowie Wielkopolskim na lata 2004-2013

Determinantami niniejszego planu są także przewidziane, a niezrealizowane dotychczas przedsięwzięcia, wyszczególnione w Zintegrowanym Planie Rozwoju Transportu Publicznego w Gorzowie Wielkopolskim, na lata 2004-2013, które zaprezentowano w tabeli 1.

Tab. 1. Projekty przewidziane do realizacji w ramach Zintegrowanego Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Gorzowie Wielkopolskim na lata 2004-2013 – stan realizacji na dzień 31 sierpnia 2013 r.

Nazwa zadania	Najważniejsze zadania do realizacji	Status zadania
Obsługa komunikacją nowych obszarów miasta	SSE, tereny przy ul. Myśliborskiej	Zrealizowano w zakresie obsługi terenów SSE
Przedłużenie sieci komunikacji tramwajowej	kierunek – osiedle Ustronie	Przewidziane do realizacji w latach 2016-2021 w kierunku ul. Okulickiego
Modernizacja sieci tramwajowej	- przebudowa torowiska i pętli na ul. Kostrzyńskiej - przebudowa pętli w Wieprzycach - budowa linii w osiedlach Sady i Parkowe	Przebudowa ul. Kostrzyńskiej i pętli Wieprzycy – do realizacji Budowa linii w osiedlach Sady i Parkowe – przewidziana do realizacji w latach 2016-2021
Rozbudowa podsystemu komunikacji autobusowej	- budowa dworca autobusowo-tramwajowego przy ul. Kostrzyńskiej - budowa dworca autobusowego przy ul. Myśliborskiej - budowa pętli autobusowej na osiedlu Myśliborskim i na terenie SSE	Dworzec – nie zrealizowano – brak środków finansowych. Budowę pętli na terenie SSE zrealizowano w 2009 r. Częściowo zrealizowano – obsługa Os. Myśliborskiego realizowana jest przez wybudowaną pętlę Słowiańska-TESCO

Nazwa zadania	Najważniejsze zadania do realizacji	Status zadania
Wymiana taboru autobusowego	niska lub częściowo niska podłoga	Zrealizowano – tabor autobusowy został w 100% wymieniony na niskopodłogowy
Modernizacja przystanków	- likwidacja barier architektonicznych dla osób niepełnosprawnych - wyposażenie przystanków w wiaty i ławki	- zmodernizowano przystanki w ciągu ulic: Walczaka, Podmiejska, Grobla, Estkowskiego, Piłsudskiego, Chrobrego, Strazacka, Kasprzaka, Wyszyńskiego - w ramach programów realizowanych ze środków ZPORR i LRPO zakupiono i zamontowano wiaty przystankowe w liczbie 85 sztuk
Podniesienie bezpieczeństwa	monitoring w pojazdach	Wszystkie autobusy wyposażone są w monitoring wizyjny, rozpoczęto montaż monitoringu w tramwajach
Priorytety dla komunikacji miejskiej	- synchronizacja sygnalizacji świetlnej z priorytetem dla komunikacji miejskiej - wydzielone pasy ruchu dla autobusów - rozbudowa systemu ścieżek rowerowych	Nie zrealizowano
Budowa węzłów komunikacyjnych	- węzeł Wieprzyce - węzeł Ustronie - węzeł Parkowe - trasa Myśliborskie – cmentarz	Nie zrealizowano

Źródło: Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Gorzowie Wielkopolskim na lata 2004-2013, Gorzów Wielkopolski, listopad 2004 i Informacje MZK w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o. oraz Urzędu Miasta Gorzowa Wielkopolskiego.

W Zintegrowanym Planie Rozwoju Transportu Publicznego w Gorzowie Wielkopolskim na lata 2004-2013 określono oczekiwane wskaźniki osiągnięcia planu, których aktualny stan realizacji przedstawiono w tabeli 2.

Tab. 2. Wykonanie oczekiwanych wskaźników osiągnięcia planu wg Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego w Gorzowie Wielkopolskim na lata 2004-2013 – stan realizacji na dzień 31 grudnia 2014 r.

Wskaźnik osiągnięć planu	Wskaźnik w planie na 2013 r.	Wykonanie w 2014 r.	Wykonanie [%]
Liczba wozokm	6 900 tys.	4 902 tys.	71,0%
Liczba pasażerów	35 000 tys.	17 643 tys.	50,4%
Kursy niewykonane:			
– autobusy	3,0%	1,0%	-
– tramwaje	4,0%	1,0%	-
Udział biletów okresowych	55%	48,4%	87,9%
Udział tramwajów w przejazdach	40%	21,5%	53,9%
Udział transportu publicznego w podróżach	40%	b/d	-
Długość tras:			
– autobusy	205 km	202,7 km	98,8%
– tramwaje	17 km	12,2 km	71,8%
Liczba autobusów w ruchu	65	51,5	79,2%
w tym:			
– niskopodłogowe	57	51,5	90,4%
Liczba tramwajów w ruchu	30	11,7	39,0%
w tym:			
– niskopodłogowe	10	0	0%
Przeciętna prędkość eksploatacyjna:			
– autobusy	18,0 km/h	22,4 km/h	124,4%
– tramwaje	21,0 km/h	15,1 km/h	71,9%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta Gorzowa Wlkp.

Realizację Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego w Gorzowie Wielkopolskim na lata 2004-2013 determinowała występująca w okresie planistycznym powszechna w polskich miastach tendencja rezygnacji przez pasażerów z komunikacji publicznej na rzecz samochodów osobowych. Ma to również miejsce w Gorzowie Wlkp. W ostatnim czasie efektem

tego procesu jest znaczący spadek liczby pasażerów transportu publicznego i związane z nim zmniejszenie liczby wykonywanych wozokilometrów, długości tras komunikacji miejskiej i liczby pojazdów w ruchu. Jest to zjawisko bardzo niepokojące, wynikające z niedostatecznych preferencji dla komunikacji zbiorowej w mieście. Bardzo ważnym zadaniem jest więc w najbliższym okresie podjęcie zdecydowanych działań, zmierzających do zahamowania procesu eliminacji komunikacji miejskiej – jako alternatywy dla zmotoryzowanych przemieszczeń miejskich, równoważnej samochodowi osobowemu.

Niekorzystnym zjawiskiem jest dość ograniczony przestrzennie udział komunikacji tramwajowej w przewozach miejskiego publicznego transportu zbiorowego w Gorzowie Wlkp. w okresie obowiązywania planu – w najintensywniej zamieszkałych osiedlach komunikacja tramwajowa została zmarginalizowana, na rzecz autobusowej. Wzmożone przewozy autobusami, pomimo rosnących wymagań odnośnie czystości emitowanych spalin, powodują zanieczyszczenie miasta produktami emisji spalin i mikrozanieczyszczeniami z opon. wskutek czego nie mogą być uważane za bezemisyjne dla miasta. Należy dodać, że w Gorzowie Wlkp. – podobnie zresztą jak w każdym innym mieście o podobnej wielkości w kraju – nie jest obecnie (2013 r.) eksploatowany żaden autobus z napędem elektrycznym lub hybrydowym.

2.5. Uwarunkowania geograficzne i zagospodarowanie przestrzenne

Zagospodarowanie przestrzenne jest podstawową determinantą kształtowania się potrzeb przewozowych. Lokalizacja funkcji gospodarczych, społecznych, nauki, miejsc zamieszkania, kultury i rekreacji, decyduje o liczbie i kierunkach występujących przewozów w transporcie pasażerskim.

Niezależnie od specyfiki poszczególnych obszarów zurbanizowanych, można wskazać na następujące prawidłowości we wzajemnym oddziaływaniu zagospodarowania przestrzennego oraz funkcjonowania i rozwoju transportu miejskiego:

- wysoka gęstość zamieszkania wpływa nieznacznie na zmniejszenie średniej długości podróży, jeżeli nie wiąże się ze wzrostem kosztów podróży, podczas gdy wysoka gęstość miejsc zatrudnienia jest dodatnio skorelowana ze średnią długością podróży;
- atrakcyjne miejsca (zatrudnienia, nauki, wypoczynku i usług socjalnych) w lokalnym otoczeniu wpływają na ograniczenia podróży jego mieszkańców;
- długość podróży można określić jako skorelowaną z wielkością miasta;
- polityka zagospodarowania terenu w niewielkim stopniu wpływa na częstość podróży;
- udział transportu zbiorowego w realizacji podróży miejskich zależy od gęstości zaludnienia, zatrudnienia i wielkości obszaru zurbanizowanego;

- sposób zagospodarowania obszarów lokalnych i mieszanie funkcji mają pozytywny wpływ na wzrost znaczenia podróży pieszych i rowerowych.

Oddziaływanie zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe przedstawiono w tabeli 3.

Tab. 3. Wpływ zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe mieszkańców ustalony na podstawie badań (projekt Transland)

Czynnik	Obserwowany wpływ na:	Rezultaty
Gęstość zaludnienia	Długość podróży	Wysoka gęstość zaludnienia w połączeniu z mieszanym zagospodarowaniem terenu prowadzi do krótszych podróży; wpływ ten jednak jest znacznie słabszy, jeżeli doliczy się różnice kosztów podróży
	Częstość podróży	Nieznaczny wpływ lub brak wpływu
	Wybór środka transportu	Gęstość zaludnienia powiązana jest wprost proporcjonalnie z wykorzystaniem transportu zbiorowego i ujemnie skorelowana z wykorzystaniem samochodu osobowego
Gęstość zatrudnienia	Długość podróży	Równowaga między liczbą mieszkańców a liczbą miejsc pracy prowadzi do skrócenia czasu podróży; występuje zależność między istnieniem dzielnic jednofunkcyjnych (centra zatrudniania, sypialnie) a dłuższymi podróżami
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Wyższa gęstość zatrudnienia związana jest zwykle z większym wykorzystaniem transportu zbiorowego
Gęstość zagospodarowania przestrzennego	Długość podróży	Dzielnice „tradycyjne” charakteryzują się krótszymi podróżami niż dzielnice podmiejskie, zorientowane na wykorzystanie samochodu osobowego
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
Gęstość zagospodarowania przestrzennego	Wybór środka transportu	„Tradycyjne” dzielnice charakteryzują się wyższym udziałem transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego; czynniki urbanistyczne mają jednak mniejsze znaczenie niż cechy społeczno-ekonomiczne danej populacji
Lokalizacja	Długość podróży	Odległość do najważniejszego miejsca pracy jest ważnym czynnikiem determinującym odległość podróży
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Silny wpływ na korzystanie transportu zbiorowego ma odległość dojścia do i z przystanków

Czynnik	Obserwowany wpływ na:	Rezultaty
Wielkość miasta	Długość podróży	Średnie odległości podróży są najniższe na dużych terenach miejskich i najwyższe w osadach wiejskich
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Korzystanie z transportu zbiorowego jest najwyższe na dużych terenach miejskich i najniższe w osadach wiejskich

Źródło: *Transport a zagospodarowanie przestrzenne. European Commission 2003*, s. 16-19. www.eu-portal.net, dostęp: 31.03.2016 r.

Lokalizacja miasta

Gorzów Wlkp. jest miastem na prawach powiatu, zlokalizowanym w zachodniej Polsce, w północnej części województwa lubuskiego. Miasto jest siedzibą wojewody lubuskiego. Gorzów Wlkp. jest położony nad rzeką Wartą u ujścia rzeki Kłodawki, na skraju Kotliny Gorzowskiej, leżącej na Równinie Gorzowskiej – na wysokości od 15 do 85 m n.p.m. Odległość od najbliższej granicy państwa z Niemcami wynosi 53 km, a do stolicy Niemiec – Berlina – 135 km.

Gorzów Wlkp. jest największym i jednym z dwóch głównych miast województwa lubuskiego, drugim ważnym miastem jest Zielona Góra – siedziba sejmiku wojewódzkiego. Gorzów Wlkp. tworzy z sąsiadującymi gminami obszar funkcjonalny (aglomeracyjny), Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju przyjmuje, że obszar ten obejmuje, oprócz Gorzowa Wlkp., także gminy: Kłodawa, Santok, Deszczno i Bogdaniec. W mieście skoncentrowały się główne funkcje gospodarcze, społeczne, edukacyjne i kulturalne obszaru funkcjonalnego (aglomeracyjnego) oraz częściowo władze województwa.



Rys. 1. Podział administracyjny województwa lubuskiego

Źródło: www.lubuskie.pl, dostęp: 31.03.2016 r.

We wrześniu 2012 r. dwadzieścia cztery gminy województwa lubuskiego, cztery gminy województwa zachodniopomorskiego oraz pięć starostw województwa lubuskiego i Miasto Gorzów Wlkp., podpisały porozumienie o współpracy pomiędzy samorządami terytorialnymi Aglomeracji Gorzowskiej. Głównymi dziedzinami współpracy będą: gospodarka przestrzenna, transport zbiorowy, oświata, kultura, sport, ochrona środowiska, gospodarka komunalna, rozwój gospodarczy, działania na rzecz pozyskania inwestorów, aktywizacja zawodowa mieszkańców, promocja gospodarcza i turystyczna regionu, efektywne pozyskiwanie zewnętrznych

środków finansowych na rzecz działań członków aglomeracji, w tym w szczególności funduszy strukturalnych w perspektywie budżetowej 2014-2020¹⁶.

Gorzów Wlkp. graniczy z obszarami gmin: Lubiszyn, Kłodawa, Santok, Deszczno i Bogdaniec. Miasto położone jest w północno-zachodniej części Polski, na obszarze objętym najmłodszym zlodowaceniem północnopolskim (bałtyckim). Charakterystyczną cechą przyrodniczą miasta jest jego położenie w obrębie dwóch bardzo różnych jednostek morfogenetycznych, o skrajnie zróżnicowanych warunkach fizjograficznych: północna część miasta należy do mezoregionu „Równina Gorzowska”, a południowa – do mezoregionu „Kotlina Gorzowska”, będącego częścią Pradoliny Toruńsko-Eberswaldzkiej. Prawobrzeżna część Gorzowa Wlkp. leży na silnie pofałdowanej północnej krawędzi pradoliny, Warty o zróżnicowanych rzędnych – do 95,0 m n.p.m., charakteryzującej się w terenie systemem teras. Lewobrzeżna, nizinna część, o przeciętnej rzędnej wynoszącej 19 m n.p.m., obejmuje płaską terasę zalewową, przeciętą Kanałem Ulgi.

Gorzów Wlkp. ulokowany jest na siedmiu wzgórzach i otoczony szerokimi pasmami lasów. W samym mieście znajduje się 9 parków: 750-lecia, Czechówek, Górczyński, Kopernika, Muzealny, Siemiradzkiego, Słowiański, Wiosny Ludów i Zacisze, o powierzchni 138,3 ha oraz 141 zieleńców – o powierzchni 120,5 ha. W granicach miasta występuje też jeden zwarty kompleks leśny, stanowiący wschodni fragment Obszaru Chronionego Krajobrazu Wysoczyzna Gorzowska. Obszary prawnie chronionej przyrody na terenie Gorzowa Wlkp. stanowią 5,1% powierzchni miasta.

Powierzchnia miasta wynosi 85,7 km². Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r. grunty zabudowane i zurbanizowane stanowią około 36,3% powierzchni miasta, użytki rolne – 51,8%, a grunty leśne – 8,2%.

Według stanu na 31 grudnia 2014 r., miasto Gorzów Wlkp. posiadało w użytkowaniu wieczystym 0,42 ha gruntów oraz było właścicielem 3 404,5 ha, w tym:

- zabudowanych – 843,03 ha (w tym we władaniu jednostek i zakładów budżetowych – 94,18 ha);
- użytki rolne i grunty leśne – 1 413,86 ha;
- niezabudowanych – 462,64 ha;
- inne tereny – 22,04 ha.

Udział gruntów komunalnych w powierzchni geodezyjnej miasta wynosił 39,7%¹⁷.

¹⁶ Dane Biura Rozwoju Miasta i Aglomeracji Miasta Gorzowa Wielkopolskiego.

¹⁷ bip.wrota.lubuskie.pl/umgorzow/116/Majatek_Miasta/, dostęp: 31.03.2016 r.

Obszar miasta położony jest w dorzeczu Odry i należy do bezpośredniej zlewni jej dopływu – Warty (również za pośrednictwem rzek Kłodawki i Srebrnej). Największą rzeką, a zarazem osią hydrograficzną całego obszaru, jest Warta. Jak wynika z analizy danych hydrologicznych, różnice stanów wód podczas roku są znaczne i wynoszą 180-250 cm, w zależności od roku. Różnice między stanami ekstremalnymi wynoszą prawie 6 m. Porównanie rzędnych stanów wód i rzędnej terasy zalewowej wskazuje, że rzeka wylewa przy bardzo wysokich stanach (ponad 500 cm). Obszar zalewowy jest ograniczony ciągami wałów przeciwpowodziowych, a Kanał Ulgi pozwala na skierowanie części wysokich wód poza granice zabudowanej części miasta.

W obszarze miasta wysoczyzna rozcięta jest wyraźnie wykształconą, południkowo przebiegającą doliną rzeczki Kłodawki, wykorzystującą obniżenie rynny subglacialnej, której dno posiada urozmaiconą rzeźbę (terasa kemowa, останiec wysoczyznowy, obniżenia eworsyjne i wytopiskowe).

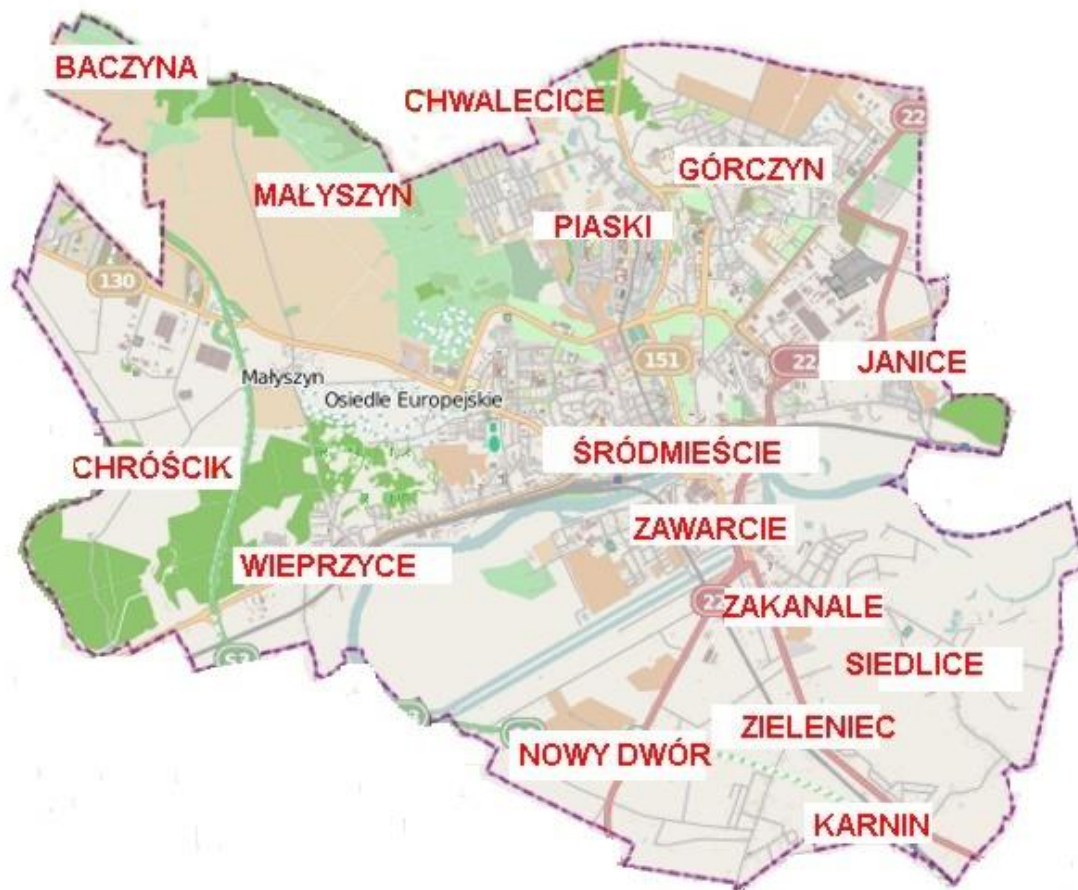
Najwyżej położonymi obszarami miasta Gorzowa Wlkp. są: rejon zachodni, graniczący z miejscowością Baczyna (ok. 85 m n.p.m.) oraz rejony ulic Mironickiej i Pileckiego (ok. 75 m n.p.m.). Najniżej położonym obszarem jest natomiast dolina rzeki Warty (średnio 15-20 m n.p.m.). Najwyżej położony rejon na obszarze gmin, z którymi miasto podpisało Porozumienie, to skarpa nad rzeką Wartą w sąsiedztwie miejscowości Bogdaniec, o rzędnej 95 m n.p.m.

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., Gorzów Wlkp. zamieszkiwało 124 145 osób, a gęstość zaludnienia wynosiła 1 448 mieszkańców na km².

Gorzów Wlkp. wraz z Zieloną Górą stanowią stolicę regionu oraz siedziby władz wojewódzkich rządowych i samorządowych, tworząc najważniejszy element krystalizujący strukturę regionu lubuskiego i bipolarny ośrodek o znaczeniu krajowym i interregionalnym.

Układ przestrzenny miasta

Gorzów Wlkp. jest miastem nieposiadającym administracyjnego podziału na dzielnice (dzielnice i osiedla mieszkaniowe nie stanowią oficjalnego, prawnego podziału administracyjnego miasta – zgodnie z art. 5 ustawy o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 r. – na jednostki pomocnicze gminy). Nazwy osiedli i dzielnic funkcjonują jako nazwy potoczne poszczególnych obszarów miasta. Z powyższym zastrzeżeniem, w granicach administracyjnych miasta można wyodrębnić 15 dzielnic: Baczyna-Małyszyn, Chróścik, Chwałęcice, Górczyn, Janice-Wawrów, Karnin, Piaski, Siedlice, Słoneczne, Staszica, Śródmieście, Wieprzyce, Zakanale, Zawarcie, Zieleniec oraz 15 osiedli: Chemik, Dolinki, Europejskie, Małyszyn, Nowy Dwór, Parkowe, Przylesie, Sady, Słoneczne, Staszica, Tartaczne, Ułańskie, Ustronie, Zacisze i Zielona Dolina.



Rys. 2. Podział Gorzowa Wlkp. na poszczególne obszary

Źródło: opracowanie własne.

Baczyna-Małyszyn

Jest to dzielnica miasta najdalej wysunięta na północny zachód. Miały w niej siedzibę Zakłady Mechaniczne Ursus, obecnie stanowi obszar Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, w której największym przedsiębiorstwem jest Faurecia Automotive Polska. Północno-zachodnią część dzielnicy stanowi osiedle domków jednorodzinnych Małyszyn Mały. Dzielnica Baczyna leży przy trasie łączącej Gorzów Wlkp. z Dębem, a przez jej teren przebiega Trasa Zgody, będąca częścią krajowej drogi ekspresowej S-3. Dzielnica graniczy od zachodu z wsią Baczyna, która wchodzi w skład gminy Lubiszyn.

Chróścik

Dzielnica położona w zachodniej części miasta, włączona w granice administracyjne miasta Gorzowa Wlkp. w 1977 r. Znajduje się w niej Zakład Utylizacji Odpadów wraz ze składowiskiem odpadów. Dzielnica ma charakter i zabudowę typu wiejskiego. Niegdyś znajdował się tutaj przystanek PKP Gorzów Wlkp. Chróścik, na nieużywanej obecnie linii kolejowej Gorzów Wlkp. – Myślibórz. Dzielnice otaczają lasy i pola.

Chwałęcice

Dzielnica położona w północnej części miasta, graniczy od północy z miejscowością Chwałęcice, w gminie Kłodawa, w powiecie gorzowskim. Dzielnica ma charakter willowy, z rozbudowującą się sferą usługowo-handlową. W jej południowej części znajduje się duży cmentarz komunalny.

Górczyn

Pod względem ludności jest to największa dzielnica miasta, położona w jego północnej części, zamieszkała przez blisko 40 tys. osób. Głównymi osiedlami dzielnicy są: Zacisze, Sady, Parkowe, Ustronie i Chemik. Górczyn jest dzielnicą o najbardziej rozbudowanej sieci dróg o wysokim standardzie.

Janice

Dzielnica położona jest we wschodniej części miasta i graniczy z miejscowością Wawrów w gminie Santok. Na obszarze tej dzielnicy znajdowały się zakłady Stilon Gorzów, obecnie jest to teren przemysłowo-składowy o niezbyt wysokiej intensywności zagospodarowania i dużych powierzchniach zabudowanych oraz niezabudowanych do wynajęcia. W dzielnicy, na granicy miasta, znajduje się Zakład Karny.

Karnin

Dzielnica położona w południowej części miasta. Miejscowość Karnin w granice administracyjne Gorzowa Wielkopolskiego włączona została w 1977 r. Dzielnicę tworzy obszar o charakterze zabudowy typu ulicowego, ze znaczną liczbą drobnych zakładów handlowo-usługowych. Znajduje się też tutaj przystanek kolejowy Gorzów Wlkp. Karnin. Poza granicą miasta, ale w jej bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się Zalew Karnin – miejsce wypoczynku gorzowian w okresie letnim.

Piaski

Dzielnica położona centralnie na północ od śródmieścia Gorzowa Wlkp., z zabudową willową i w północnej części – wielorodzinną wysoką. Dzielnica otoczona jest dolinami rzeki Kłodawki i obniżeniem terenu wzdłuż cmentarza komunalnego. W części północnej charakteryzuje ją silnie zróżnicowana rzeźba terenu.

Siedlice

Dzielnica położona w południowej części miasta. Dawna wieś, przyłączona została do miasta w 1977 r. W Siedlicach znajduje się stacja uzdatniania wody dla Gorzowa Wlkp.

Os. Słoneczne

Dzielnica granicząca z byłymi terenami wojskowymi. W części południowej zabudowa skoncentrowana wzdłuż rzeki Warty, a w części północnej – nowe osiedle, zlokalizowane na terenach powojkowych.

Os. Staszica

Osiedle, stanowiące rejon intensywnej zabudowy wielorodzinnej, położone jest w północno-zachodniej części miasta i graniczy z dzielnicami Śródmieście (od południowego wschodu) i Piaski (od wschodu) oraz z osiedlem Słonecznym (od południa) i osiedlem Małyszyn (od zachodu). Na osiedlu znajdują się sklepy wielkopowierzchniowe.

Śródmieście

Dzielnica położona w centralnej części miasta. Znajdują się tutaj wszystkie ważniejsze instytucje, siedziby banków, firm ubezpieczeniowych, Urząd Miasta, redakcje gazet, kafejek, pubów, restauracji i barów. W części południowej dzielnica niegdyś o charakterze przemysłowym, obecnie zrewitalizowana – wzdłuż doliny Warty – z utworzonymi miejscami wypoczynku i relaksu dla gorzowian.

Wieprzyce

Dzielnica położona w zachodniej części miasta. W latach 70-tych część wsi Wieprzyce została włączona w granice administracyjne Gorzowa Wlkp. Zlokalizowano w niej zajezdnię autobusowo-tramwajową MZK, niewielkie obszary przemysłowe, a przy granicy miasta – miejską oczyszczalnię ścieków.

Zakanale

Dzielnica położona w południowej części miasta, oddzielona kanałem Ulgi. Jest to dzielnica przemysłowo-usługowo-składowa, z funkcją mieszkaniową.

Zawarcie (Zamoście)

Położona w południowej części miasta, dawniej dzielnica głównie przemysłowa. Obecnie zmienia swoje funkcje i staje się dzielnicą usługowo-mieszkaniową. Znajduje się tu duże centrum handlowe oraz stadion żużlowy – ważny obiekt sportowy dla mieszkańców Gorzowa Wielkopolskiego.

Zieleniec

Dzielnica położona w południowej części miasta. W latach 1945–1954 siedziba gminy Zieleniec, włączona w 1977 r. w granice administracyjne miasta. Zieleniec jest dzielnicą willową z niewielkimi terenami, na których zlokalizowane są hurtownie, składy i sklepy. Na terenie dzielnicy zlokalizowana jest stacja kolejowa Gorzów Wlkp. Zieleniec. Zachodnia część tej dzielnicy nazywana jest Nowy Dwór.

Przez dzielnice Baczyna, Wieprzyce, Zieleniec i Karnin przebiega droga ekspresowa S-3, łącząca porty w Świnoujściu i Szczecinie z Republiką Czeską, w części zachodniej zwana Trasą Zgody.

W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gorzowa Wlkp. wyodrębniono 10 stref funkcjonalnych:

- strefa nr 1 – strefa śródmiejska o funkcjach mieszkaniowo-usługowych – w obrębie, której przewiduje się ochronę i rewitalizację historycznych struktur przestrzennych, dalszy rozwój usług publicznych i komercyjnych o wysokim standardzie, podnoszenie standardu publicznych terenów zieleni i rekreacji, sukcesywne eliminowanie z obszaru strefy tranzytowego i międzydzielnicowego ruchu samochodowego oraz zwiększenie przestrzeni przeznaczonych dla ruchu pieszego i rowerowego oraz umożliwienie pełnego dostępu z przestrzeni śródmiejskiej i centrum miasta do rzeki Warty;
- strefa nr 2 – strefa środkowo-zachodnia, zawarta między: ul. Myśliborską, al. Konstytucji 3 Maja i rzeką Wartą oraz obwodnicą zachodnią miasta o dominujących funkcjach mieszkaniowo-usługowych – w której przewiduje się lokalizację planowanego mieszkalnictwa wielo- i jednorodzinnego na terenach popoligonowych, lokalizację usług wzdłuż ul. Myśliborskiej, ochronę istniejącego obszaru chronionego krajobrazu (po zachodniej i wschodniej stronie ul. Dobrej, utrzymanie rolniczego wykorzystania terenów położonych na południe od ul. Kostrzyńskiej, rekultywację stoków powyrobiskowych, położonych na północ od osiedla „Zielona Dolina” z przeznaczeniem na zieleń o charakterze leśnym;
- strefa nr 3 – strefa zachodnia, położona na zachód od obwodnicy zachodniej miasta, o funkcjach: produkcyjno-magazynowych i komunalnych – w której przewiduje się utrzymanie istniejącego osadnictwa w Chróściku, rozwój funkcji przemysłowo-produkcyjnych w środkowo-północnej części strefy i w obrębie zachodniej dzielnicy przemysłowej, w tym w K-SSSE oraz możliwość rozwoju mieszkalnictwa jednorodzinnego z rzemiosłem towarzyszącym – w rejonie ul. Kostrzyńskiej;
- strefa nr 4 – strefa północna I, zawarta między ulicami: Myśliborską, Kosynierów Gdyńskich i Wyszyńskiego, a granicami miasta, o dominujących funkcjach mieszkaniowych – w której przewiduje się uzupełnianie istniejących struktur mieszkaniowych w obszarach występujących rezerw, lokalizację planowanego mieszkalnictwa wielo- i jednorodzinnego, dalszy rozwój mieszkalnictwa jednorodzinnego w północnej części strefy, wprowadzenie usług o charakterze komercyjnym w sąsiedztwie terenów mieszkaniowych, powiększenie terenu istniejącego cmentarza komunalnego w kierunku zachodnim o ok. 30 ha, powiększenie terenu istniejącego Parku Słowiańskiego w kierunku zachodnim o ok. 35 ha, zagospodarowanie terenów (pod kątem urządzonej zieleni publicznej) wzdłuż rzeki Kłodawki i Srebrnej oraz utrzymanie istniejących ogrodów działkowych;

- strefa nr 5 – strefa północna II, zawarta pomiędzy ulicami: Walczaka, Pomorską, Warszawską, Drzymały, Wyszyńskiego i rzeką Srebrną oraz granicą miasta, o dominujących funkcjach mieszkaniowych – w której przewiduje się uzupełnianie istniejących struktur mieszkalnictwa w obrębie występujących rezerw, rozwój mieszkalnictwa jednorodzinnego, utrzymanie i ochronę istniejących zespołów urządzonej zieleni parkowej, ukształtowanie dzielnicowego centrum usługowego w rejonie ulic: Górczyńskiej i Niepodległości, wykształcenie pasma urządzonej zieleni publicznej po północno-zachodniej stronie ul. Walczaka, w oparciu o: Park Kopernika, park przedszpitalny, dwa cmentarze i Park Górczyński;
- strefa nr 6 – strefa północno-wschodnia, zawarta pomiędzy ulicami: Walczaka, Pomorską, Podmiejską (wraz z terenami przyległymi od południa) i granicami miasta, o funkcjach produkcyjno-magazynowych, w obrębie której przewiduje się utrzymanie istniejącego za-inwestowania produkcyjno-magazynowego, z dopuszczeniem przekształceń strukturalnych, lokalizację rzemiosła i drobnej wytwórczości z funkcją mieszkaniową i towarzyszącą, nowe funkcje produkcyjne, usługowe i naukowe, wykorzystujące istniejącą bazę i rezerwy terenowe;
- strefa nr 7 – strefa środkowo-wschodnia, zawarta pomiędzy ul. Podmiejską, przeprawą mostową, rzeką Wartą i granicą miasta – o funkcjach rolniczo-mieszkaniowych, w obrębie której przewiduje się: uzupełnianie i porządkowanie istniejącego mieszkalnictwa jednorodzinnego oraz rzemiosła z dopuszczeniem uzupełnień, lokalizację funkcji sportowo-rekreacyjnych, ochronę istniejących zespołów zieleni, wariantowe wykorzystanie istniejących użytków zielonych położonych na północ od rzeki Warty, utrzymanie rolniczego wykorzystania dotychczasowych terenów rolnych;
- strefa nr 8 – strefa południowa I (Zawarcie), położona pomiędzy rzeką Wartą, a Kanałem Ulgi – o dominujących funkcjach: usługowej i mieszkaniowej, w obrębie której przewiduje się dopuszczenie uzupełnień w zabudowie w obrębie istniejącego mieszkalnictwa, wykształcenie tzw. południowego centrum miasta we wschodniej części strefy, lokalizację planowanych funkcji rekreacyjno-sportowych, lokalizację funkcji usługowych związanych z obsługą terenów rekreacyjno-sportowych, przeprowadzenie pełnej rekultywacji byłego wysypiska stałych odpadów komunalnych w środkowej części strefy, utrzymanie istniejących zespołów ogrodów działkowych;
- strefa nr 9 – strefa południowa II (Zakanale), położona na południe od Kanału Ulgi do granic miasta – o dominujących funkcjach: rolniczej, rzemieślniczo-magazynowej i mieszkaniowej. W obrębie strefy przewiduje się dalszy rozwój funkcji rzemieślniczych z funkcją mieszkaniową, rozwój funkcji produkcyjno-magazynowych, utrzymanie istniejących ogrodów działkowych, zorganizowaną działalność inwestycyjną, możliwość lokalizacji funkcji

usługowych komercyjnych, wykształcenie pasa zieleni izolacyjnej wzdłuż krawędzi stykowej strefy z Kanałem Ulgi;

- strefa nr 10 – strefa północno-zachodnia, obejmująca tereny przyłączone do miasta z obszaru gminy Kłodawa – o funkcjach produkcyjnych, usługowych i rekreacyjno-sportowych; w obrębie tej strefy przewiduje się lokalizację sektora sportowo-rekreacyjnego o wysokim standardzie, utworzenie wspólnie z gminą Lubiszyn sektora usług związanych z obsługą turystyki i motoryzacji oraz zorganizowaną, kompleksową działalność inwestycyjną w obrębie terenów sektora sportowo-rekreacyjnego.

W studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gorzowa Wlkp. w zakresie lokalnej (miejskiej) komunikacji publicznej, przewiduje się dalszą modernizację istniejącej sieci tramwajowej oraz utrzymanie rezerwy terenu wzdłuż ul. Walczaka pod ewentualne przedłużenie linii tramwajowej, a także obsługę pozostałych części miasta systemem komunikacji autobusowej.

W zakresie zaplecza parkingowo-garażowego przewiduje się utrzymanie, z dopuszczeniem powiększenia, stref ograniczonego postoju samochodów w części śródmiejskiej miasta.

Studium uwarunkowań przewiduje – w zakresie poprawy jakości powietrza – modernizację systemu komunikacji tramwajowej, a w zakresie ochrony przed hałasem – modernizację nawierzchni ulic i torowisk tramwajowych.

W studium przewiduje się dalszą aktywizację współpracy przygranicznej w ramach Euroregionu Pro Europa Viadrina.

W „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Miasta Gorzowa Wielkopolskiego na lata 2010-2020” określono wizję rozwoju miasta – jako silnego ośrodka o charakterze regionalnym – oraz wyznaczono cztery obszary strategiczne: oświatę i naukę, politykę społeczną, ład przestrzenny oraz ochronę środowiska. W każdym z obszarów zdefiniowano karty programów strategicznych.

Obszar „ład przestrzenny” obejmuje dwa programy strategiczne związane z transportem publicznym:

- ład nr 6 – „poprawa sprawności wewnętrznego układu komunikacyjnego miasta Gorzowa Wlkp.”, w ramach którego założono budowę i przebudowę układu komunikacyjnego oraz wprowadzenie systemu sterowania ruchem;
- ład nr 7 – „rozwój publicznej komunikacji miejskiej”, w ramach którego przyjęto modernizację taboru autobusowego, tramwajowego i infrastruktury komunikacji miejskiej.

Obszar „ochrona środowiska” zakłada ponadto realizację programu pn. Środ 5. – „ograniczenie uciążliwości wywołanych przez wibracje”, poprzez przebudowę torowisk linii tramwajowych.

Obszar gmin graniczących z Gorzowem Wlkp. ma zróżnicowany charakter. W każdej z nich można wyodrębnić obszar podmiejski, graniczący z miastem Gorzów Wielkopolski – o największej gęstości zabudowy i największym stopniu zurbanizowania. Inne rejony gmin, bardziej oddalone od miasta, mają charakter rolniczy lub dominują w nich kompleksy leśne. Przez teren gmin Bogdaniec, miasto Gorzów Wielkopolski oraz gminę Deszczno przebiega trasa rurociągu przesyłowego ropy naftowej Przyjaźń. Rurociąg prowadzi w pobliżu zrealizowanej i budowanej drogi ekspresowej S-3 i w jego obszarze nie jest dopuszczona zabudowa mieszkaniowa.

2.6. Kierunki zagospodarowania przestrzennego w gminach ościennych determinujące rozwój i funkcjonowanie gorzowskiej komunikacji miejskiej

Gmina Bogdaniec

Część północna gminy Bogdaniec należy do mezoregionu Równina Gorzowska, jest wysoczyzną o zróżnicowanej rzeźbie i wysokościach sięgających 95 m n.p.m. – z licznymi dolinami, część południowa należy natomiast do mezoregionu Kotliny Gorzowska, będącego częścią Pradoliny Toruńsko-Eberswaldzkiej. Jest to teren płaski, w większości teren zalewowy rzeki Warty. Gmina ma charakter rolniczy, użytki rolne stanowiły 71,8% jej powierzchni, lasy stanowiły zaś 21,6% powierzchni gminy. Gmina podzielona jest na 21 sołectw. Zabudowa mieszkaniowa dominuje na granicy pomiędzy mezoregionami, wzdłuż skarpy i granicy lasów (Bogdaniec, Jenin, Łupowo, Motylewo). W południowej części gminy zabudowa ma charakter rozproszonych niewielkich miejscowości, a w części północnej skupiona jest wokół miejscowości Racław i Stanowice. Na południowym krańcu gminy znajduje się teren górniczy wydobywania ropy naftowej Jeniniec. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy zakłada utrzymanie funkcji rolniczej.

Gmina Deszczno

Gmina Deszczno należy do mezoregionu Kotliny Gorzowska, będącego częścią Pradoliny Toruńsko-Eberswaldzkiej. Jest to teren płaski, ze wzniesieniami w obszarze południowym gminy, z których najwyższe sięgają 50 m n.p.m. Użytki rolne na terenie gminy stanowiły 51,4% powierzchni gminy, a lasy stanowiły – 41,1%. Gmina jest podzielona na 21 sołectw. Rozproszona zabudowa mieszkaniowa obejmuje większość obszaru gminy, poza kompleksem leśnym w jej południowej części. Główna miejscowość gminy – Deszczno – położona jest wzdłuż drogi krajowej nr 3, na południowy zachód od Gorzowa Wielkopolskiego. Dużym ośrodkiem osadniczym jest Osiedle Poznańskie, graniczące od zachodu z miastem Gorzów Wielkopolski.

Gmina Kłodawa

Gmina Kłodawa należy do mezoregionu Równina Gorzowska. Jest wysoczyzną o zróżnicowanej rzeźbie i wysokościach sięgających 80 m n.p.m., a 69,4% powierzchni gminy porastają lasy, w tym Puszcza Gorzowska, objęta częściowo Barlinecko-Gorzowskim Parkiem Krajobrazowym z licznymi, niewielkimi jeziorami. Obszar puszczy zajmuje centralną i północną część gminy. Grunty rolne zajmują 22,9% powierzchni gminy. Gmina podzielona jest na 11 sołectw. Zabudowa mieszkaniowa w gminie skoncentrowana jest w jej południowej części, graniczącej z Gorzowem Wielkopolskim, gdzie wyraźnie zaznaczają się większe jednostki osadnicze: Kłodawa, Różanki, Chwałęcice i Wojcieszyce.

Gmina Lubiszyn

Gmina Lubiszyn należy do mezoregionu Równina Gorzowska. Jest wysoczyzną o zróżnicowanej rzeźbie i wysokościach sięgających 95 m n.p.m., z licznymi dolinami – najniższe zagłębienia sięgają 45 m n.p.m. Użytki rolne na terenie gminy stanowią 44,9% powierzchni, a lasy – 43%. Gmina podzielona jest na 15 sołectw. Obszar zabudowy skoncentrowany jest w południowej części gminy, w tym przy granicy z Gorzowem Wielkopolskim, w pobliżu obiektów K-SSE oraz w części północnej, na granicy województwa lubuskiego. W części północno-zachodniej gminy znajdują się eksploatowane złoża gazu ziemnego i ropy naftowej (złoża Barńkowo-Mostno-Buszów – skrót BMB).

Gmina Santok

Gmina Santok należy głównie do mezoregionu Kotlina Gorzowska, będącego częścią Pradoliny Toruńsko-Eberswaldzkiej. Obszar gminy jest płaski, w większości są to doliny rzek Warty i Noteci, o wysokościach sięgających 60 m n.p.m., z licznymi zagłębieniami, sięgającymi 19 m n.p.m. Północna krawędź doliny rzeki Warty graniczy z mezoregionem Równina Gorzowska, będącą wysoczyzną o zróżnicowanej rzeźbie. Gmina jest podzielona na 15 sołectw. W miejscowości Santok rzeka Noteć wpada do rzeki Warta. Użytki rolne na terenie gminy stanowiły 52,7% powierzchni gminy, lasy stanowiły zaś 37,3%. Obszar zabudowy dominuje w osi równoleżnikowej, głównie na krawędzi wzniesień i obszaru pradoliny.

Wyróżnić można trzy centra aktywizacji gospodarczej:

- na zachodzie gminy, przy granicy z miastem Gorzów Wlkp. – Wawrów;
- w centralnej części gminy – Santok;
- na wschodzie – Lipki Wielkie.

Część północną i południową gminy Santok stanowią kompleksy leśne. Obszar zabudowy graniczy z rejonem ochrony Natura 2000.

W tabeli 4 przedstawiono liczbę ludności i gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach wg stanu na 31 grudnia 2014 r.

Tab. 4. Liczba ludności i gęstość zaludnienia w Gorzowie Wlkp. i okolicznych gminach – stan na 31 grudnia 2014 r.

Gmina	Ludność	Powierzchnia	Gęstość zaludnienia [osób/km ²]
miasto Gorzów Wlkp.	124 145	85,7	1 448
Bogdaniec	7 115	111,7	64
Deszczno	9 150	168,3	54
Kłodawa	8 201	234,7	35
Lubiszyn	6 925	205,3	34
Santok	8 157	169,4	48

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS.

W gminie Kłodawa problem niedostatecznych połączeń komunikacyjnych został ujęty w Strategii Zrównoważonego Rozwoju, jako problem do rozwiązania. Niewłaściwa komunikacja publiczna, to nie tylko kwestia poruszania się mieszkańców gminy, a więc dojazdu do pracy i młodzieży do szkół, ale także problem obejmujący dojazd do tej gminy ludzi z zewnątrz. W szczególności dotyczy to młodzieży i studentów oraz osób dorosłych w celach turystycznych, a dobrze zsynchronizowane połączenia to sygnał, że gmina jest przyjazna dla odwiedzających ją osób.

Strategii zrównoważonego rozwoju pozostałych gmin nie podnoszą problemu niedostatecznej sieci i częstotliwości połączeń komunikacyjnych w ramach gmin i pomiędzy gminami i miastem Gorzowem Wlkp. Oznacza to, że aktualna oferta sieci komunikacji miejskiej i komunikacji komercyjnej jest dla ich mieszkańców wystarczająca – zgodna z występującymi potrzebami, co najmniej w zakresie minimalnym.

2.7. Sieć komunikacyjna na obszarze funkcjonowania gorzowskiej komunikacji miejskiej

Wg stanu na 31 marca 2016 r., długość linii autobusowych komunikacji miejskiej wynosiła 431,65 km, natomiast długość tras – 173,2 km. Długość linii tramwajowych wynosiła 25,0 km, a długość tras tramwajowych – 12,2 km. Przeciętna prędkość eksploatacyjna w komunikacji autobusowej równa była 22,4 km/h, a w komunikacji tramwajowej była niższa –

15,1 km/h. Przeciętna prędkość komunikacyjna w komunikacji autobusowej wynosiła 28,4 km/h, a w komunikacji tramwajowej – 20,9 km/h¹⁸.

Różnice w prędkościach komunikacyjnych pomiędzy komunikacją autobusową i tramwajową, są rezultatem złego stanu trakcji komunikacji tramwajowej oraz przebiegu tras tramwajowych przez centrum miasta. Szczególnie istotny wpływ na zmniejszenie prędkości eksploatacyjnej ma obecnie zły stan torowisk, wymuszający ograniczenie prędkości przejazdu nawet do poniżej 20 km/h, co znacznie wydłuża czasy przejazdu tramwajów. Różnice w prędkości eksploatacyjnej komunikacji autobusowej i tramwajowej wynikają także ponadto z pełnej koordynacji rozkładów jazdy tramwajów (w oparciu o stały, cykliczny takt kursowania pojazdów), skutkującej dłuższymi przerwami pomiędzy kursami.

Przewozy na obszarze Gorzowa Wlkp. oraz na terenie okolicznych gmin, z którymi miasto Gorzów Wlkp. podpisało porozumienie, wykonuje Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, z siedzibą przy ul. Kostrzyńskiej 46. Operator ten jest podmiotem wewnętrznym.

Drogowy transport publiczny w Gorzowie Wlkp. jest oparty na sieci ulicznej miasta i dróg podmiejskich z wydzielonymi zatokami przystankowymi na trasach o największych potokach pasażerskich, większość przystanków w mieście jest wyposażona w wiaty.

Autobusy i tramwaje gorzowskiej komunikacji miejskiej nie są uprzywilejowane w ruchu drogowym.

Pomimo porozumienia podpisanego z Miastem Gorzów Wlkp., w październiku 2013 r., gmina Kłodawa ogłosiła kolejny przetarg na wykonanie usługi przewozu regularnego osób w 2014 r. i 2015 r. w granicach administracyjnych Gminy Kłodawa na liniach:

- nr 1A i 1B, w relacji: Wojcieszyce – Różanki – Gorzów Wlkp., z kursami całotygodniowymi;
- nr 2A, w relacji: Santocko – Kłodawa – Gorzów Wlkp., z kursami całotygodniowymi;
- nr 2B na linii Gorzów Wlkp. – Różanki – Kłodawa – Santocko – Kłodawa – Gorzów Wlkp., z kursami całotygodniowymi;
- nr 3A, w relacji: Gorzów Wlkp. – Chwałęcice – Santoczno Wieś – Lipy – Łośno – Gorzów Wlkp., z kursami tylko w dni powszednie i w soboty;
- nr 3B, w relacji Gorzów Wlkp. – Łośno – Lipy – Rybakowo Wieś – Różanki – Gorzów Wlkp., z kursami tylko w dni powszednie i w soboty;
- nr 3C i 3D, w relacji Gorzów Wlkp. – Kłodawa – Łośno – Lipy – Rybakowo – Santoczno – Różanki – Wojcieszyce – Kłodawa – Gorzów Wlkp., z kursami w dni robocze.

¹⁸ Dane MZK Sp. z o.o., „Komunikacja Miejska w Liczbach”, nr 1/15, s. 7, IGKM Warszawa 2015 r.

Linie te funkcjonują od dnia 1 stycznia 2014 r., a przewozy wykonuje, w wyniku rozstrzygniętego przetargu, PKS Gorzów Wlkp. Sp. z o.o. – na podstawie uzyskanego przez przewoźnika zezwolenia. Przewozy te poza gminą Kłodawa mają charakter komercyjny, co oznacza, że pełne ryzyko gospodarcze ponosi operator, stający się w tym momencie przewoźnikiem w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Wykonawcy przysługują wpływy z biletów oraz dopłata z budżetu gminy, wynikająca ze złożonej oferty przetargowej. W warunkach przetargowych Gmina Kłodawa narzuciła wykonawcy szereg obowiązków, m.in. wymogi dotyczące taboru, sprzedaży biletów przez kierowców, utrzymania czystości pojazdów i informacji pasażerskiej.

Na liniach tych obowiązują ulgi ustawowe jak dla komunikacji regionalnej oraz dodatkowe ulgi handlowe – 100% dla kombatanów i mieszkańców gminy Kłodawa w wieku pow. 70 lat oraz 45% dla emerytów i rencistów oraz dzieci i młodzieży. W komunikacji organizowanej przez gminę Kłodawa planowane jest zrealizowanie ok. 186 tys. wozokilometrów rocznie.

Wykonanie usług odbywa się wg rozkładów jazdy ustalonych przez Zamawiającego, obejmujących łącznie ponad 30 par kursów w dni powszednie, 17 par kursów w soboty i 11 par kursów w niedzielę.

Pomimo braku ogłoszenia kolejnego przetargu, wykonawca realizuje przewozy na tych liniach także w 2016 r. Przewoźnik na tych liniach otrzymuje dopłaty z budżetu Państwa z tytułu honorowania ulg ustawowych. Prawo to wygasa jednak z dniem 31 grudnia 2016 r.

Ogłoszenie i rozstrzygnięcie takiego przetargu stanowi wyłom w dotychczas jednolitym sposobie funkcjonowania komunikacji organizowanej w Gorzowie Wlkp. i na obszarze okolicznych gmin. Zastosowany przez gminę Kłodawa system taryfowy jest całkowicie różny od stosowanego w gorzowskiej komunikacji miejskiej, jest to więc rozwiązanie wprowadzające dezintegrację systemu taryfowego w obszarze jej funkcjonowania.

Gorzów Wlkp. jest skomunikowany z innymi polskimi miastami poprzez sieć połączeń autobusowych, obsługiwaną przede wszystkim przez PKS Gorzów Wlkp. Sp. z o.o., posiadającą bazę główną oraz 4 placówki terenowe. Sieć połączeń autobusowych obsługiwana przez przedsiębiorstwo zapewnia skomunikowanie m.in. z Gryficami, Jelenią Górą, Karpaczem, Kielcami, Kołobrzegiem, Koszalinem, Poznaniem, Słubicami, Szczecinem, Świnoujściem, Wrocławiem, Zakopanem, Zieloną Górą i Zgorzelcem oraz Iwano-Frankowskim na Ukrainie. Ponadto w okresie letnim realizowane są połączenia z Kłodzkiem, Świnoujściem i Ustroniem Morskim.

Przystanki zlokalizowane na terenie gmin ościennych wykorzystywane są wyłącznie w kursach zwykłych (nie pospiesznych).

Wykaz kursów PKS Gorzów Wlkp. Sp. z o.o. wytyczonych przez gminy ościenne Gorzowa Wlkp. przedstawiono w tabeli 5.

Tab. 5. Miejscowości docelowe kursów PKS Gorzów Wlkp. Sp. z o.o. realizowanych z Gorzowa Wlkp. do gmin ościennych

Gmina	Miejscowości docelowe kursów
Bogdaniec	Słońsk, Słubice, Zaszczytowo
Deszczno	Międzychód i Sulęcín
Kłodawa	Dobiegniew, Drezdenko, Radęcin, Strzelce Krajeńskie
Lubiszyn	Dębno, Mystki, Myślibórz
Santok	Goszczanowo, Lipki Małe, Lipki Wielkie, Płomykowo, Santok

Źródło: internetowy rozkład jazdy PKS Gorzów Wlkp. Sp. z o.o., dostęp: 31.03.2016 r.

Większość kursów realizowana jest z dworca autobusowego, zlokalizowanego w sąsiedztwie dworca kolejowego – przy ulicy Dworcowej. Lokalizacja obiektu jest korzystna, ze względu na bliskość centrum miasta, poprawie mogłaby jednak ulec dostępność przystanków komunikacji miejskiej – z wyjątkiem linii nocnych i jednej linii dziennej dojazdowej, autobusy miejskie nie podjeżdżają w bezpośrednie sąsiedztwo dworca. Obecna lokalizacja przystanków AWF i Orłąt Lwowskich, wymusza 200-metrowe dojście piesze. Korzystnie blisko dworca jest natomiast zlokalizowany przystanek tramwajowy Jancarza.

Z obecnego dworca autobusowego realizują kursy także inni przewoźnicy oferujący dodatkowe połączenia m.in. z Bolesławcem, Kamieniem Pomorskim, Kłodzkiem, Katowicami, Łodzią, Żarami.

Ponadto stanowiska odjazdowe linii regionalnych znajdują się m.in. na placu w sąsiedztwie dworca kolejowego przy ul. Chrobrego (Arsenał), Rondzie Myśliborskim (np. Auto-Lider, Lubuskie Linie Autobusowe, B.P.-H. Mustang), obsługujących połączenia międzymiastowe – m.in. do: Barlinka, Gilowa, Kostrzyna, Międzyrzecza, Myśliborza i Szczecina. Komunikacja prywatna, poza siecią połączeń PKS Gorzów Wlkp. Sp. z o.o., jest słabiej rozwinięta.

Gorzów Wlkp. jest położony na obszarze o relatywnie dużej gęstości sieci kolejowej. Jedynie obszary położone na północ od Gorzowa Wlkp. nie posiadają dostępu do linii kolejowych.

W Gorzowie Wlkp. krzyżują się następujące czynne linie kolejowe:

- nr 203: Tczew – Kostrzyn;
- nr 367: Gorzów Wlkp. – Zbąszynek.

Na obszarze miasta zlokalizowano 5 stacji i przystanków kolejowych: Gorzów Wlkp., Gorzów Wlkp. Wieprzycze, Gorzów Wlkp. Karnin, Gorzów Wlkp. Zieleniec, Gorzów Wlkp. Zamoście.

Na terenie gmin ościennych funkcjonują czynne przystanki kolejowe: Deszczno i Brzozowiec Gorzowski w gminie Deszczno – na linii kolejowej nr 376 oraz Santok, Bogdaniec i Łupowo w gminie Bogdaniec – na linii kolejowej nr 203.

Gorzów Wlkp. jest obsługiwany przez pociągi międzyregionalne do Krakowa przez Poznań (1 para pociągów na dobę) oraz do Warszawy przez Bydgoszcz (2 pary pociągów na dobę) oraz przez Poznań (1 para pociągów na dobę) oraz regionalny międzynarodowy do Berlina Lichtenberga. Ze stacji Gorzów Wlkp. realizowane są także oraz 24 połączenia regionalne, w tym po 9 połączeń do Bogdańca i Santoka oraz 5 połączeń do Deszczna. W każdym przypadku występują kursy w porach dojazdu do pracy i powrotu z pracy. Komunikacja kolejowa stanowi więc uzupełnienie komunikacji miejskiej do i z okolicznych gmin.

Dworzec kolejowy Gorzów Wlkp., posiadający kategorię C (możliwość odprawy 0,3-1,0 mln pasażerów rocznie), zlokalizowany jest na zachód od centrum miasta – przy placu Dworcowym. Dworzec kolejowy został zmodernizowany w 2010 r.

Bezpośrednie połączenia komunikacyjne z sąsiedztwem dworca zapewniają miejskie linie autobusowe i tramwajowe. Pod sam budynek dworca dociera również trasa tramwajowa, jednakże obsługujące tę trasę linie zawieszono w 2012 r. W sąsiedztwie dworca kolejowego znajduje się dworzec drogowej komunikacji regionalnej.

Bardzo ważnym aspektem funkcjonowania przewozów zbiorowych jest zapewnienie integracji przestrzennej i funkcjonalnej podsystemów komunikacyjnych: miejskiego i podmiejskiego oraz regionalnych (kolejowego i autobusowego) – poprzez lokalizację węzłów przesiadkowych. Trasy większości linii autobusowych prowadzą ul. Estkowskiego, a linii tramwajowych – ul. Sikorskiego, z przystankami w odległości 200-300 m od dworca kolejowego. Niekorzystnie na integrację transportu miejskiego i kolejowego wpływa zawieszenie kursowania linii tramwajowych, których przystanek krańcowy był w bezpośredniej bliskości budynku dworca.

2.8. Czynniki demograficzne i motoryzacja

Czynniki determinującymi popyt na usługi komunikacji miejskiej w Gorzowie Wlkp., są:

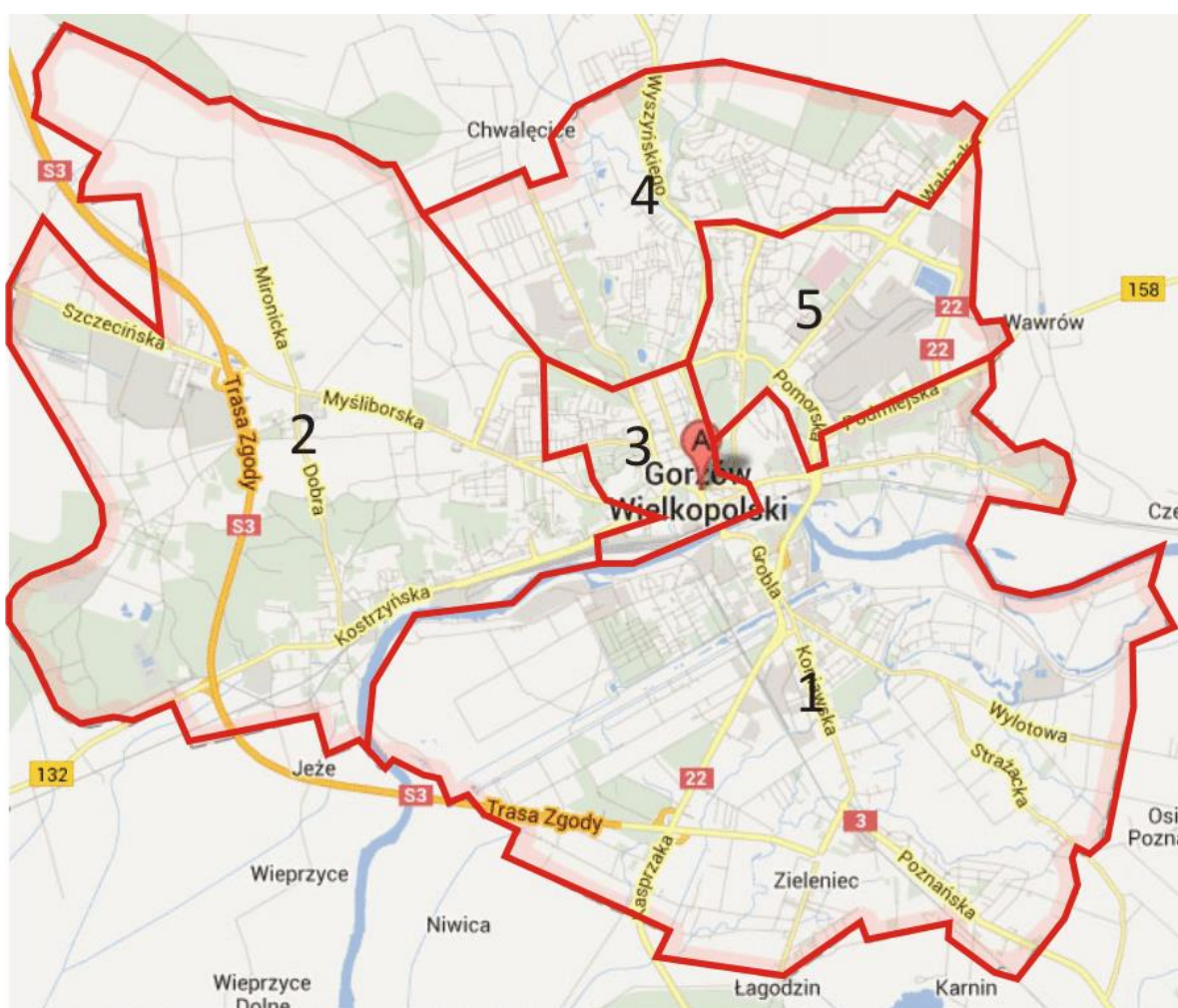
- liczba mieszkańców;
- struktura wiekowa mieszkańców;
- aktywność zawodowa i edukacyjna mieszkańców, w tym liczba uczniów i studentów;
- wielkość i kierunki migracji;

oraz czynniki pochodne, takie jak liczba zarejestrowanych samochodów osobowych.

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., komunikacja miejska w Gorzowie Wlkp. obsługiwała obszar zamieszkały przez około 144 tys. osób, w tym 124,6 tys. (76,3%) – zamieszkałych w granicach miasta Gorzów Wlkp.

Miasto Gorzów Wlkp. jest podzielone na okręgi wyborcze o zbliżonej liczbie mieszkańców. Na rysunku 3 przedstawiono zasięg poszczególnych okręgów wyborczych, a w tabeli 6 – liczbę mieszkańców w poszczególnych okręgach.

Według danych Urzędu Miasta Gorzowa Wlkp. liczba mieszkańców miasta zameldowanych na pobyt stały lub czasowy wynosiła – według stanu na dzień 31 marca 2016 r. – 116 181 osób.



Rys. 3. Podział Gorzowa Wlkp. na okręgi wyborcze

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta Gorzowa Wlkp.

**Tab. 6. Liczba mieszkańców w poszczególnych okręgach wyborczych
Gorzowa Wlkp. – stan na dzień 31 marca 2016 r.**

Okręg wyborczy	Położenie – część miasta	Liczba mieszkańców
Nr 1	południowa	22 019
Nr 2	zachodnia	22 923
Nr 3	centralna	23 379
Nr 4	północna	24 359
Nr 5	zachodnia	23 501

Źródło: dane Urzędu Miasta Gorzowa Wlkp.

Największa dzielnica – Górczyn – jest podzielona pomiędzy okręgi nr 4 i nr 5. Zwraca też uwagę bardzo duża liczba mieszkańców w centrum Gorzowa Wlkp. (okręg nr 1). W tych trzech okręgach, wg stanu na dzień 31 marca 2016 r., zamieszkiwało 60% mieszkańców Gorzowa Wlkp.

Liczbę mieszkańców w pozostałych miejscowościach, które obsługuje gorzowska komunikacja miejska, przedstawiono w tabeli 7.

**Tab. 7. Liczba mieszkańców w miejscowościach
obsługiwanych gorzowską komunikacją miejską – stan na 31 grudnia 2013 r.**

Miejscowość	Liczba mieszkańców
Baczyna	1 184
Bogdaniec*	1 286
Bolemin	467
Borek	321
Brzozowiec	687
Chwałęcice**	1 021
Chwałowice*	304
Ciecierzycy	526
Czechów^	576
Deszczno	1 155
Dzierśławice	102
Dzierżów	427
Glinik	560

Miejscowość	Liczba mieszkańców
Gostkowice*	113
Jasiniec*	84
Jenin*	1 641
Jeniniec*	346
Jeżyki*	179
Karnin	443
Kielpin	145
Koszęcin	58
Krasowiec	232
Krzyszczyna*	75
Kwiatkowice*	231
Lubczyno*	336
Lubno	795
Łagodzin	382
Łupowo*	888
Marwice	564
Maszewo	279
Orzelec	95
Osiedle Poznańskie	1 121
Płonica	230
Prądocin	201
Raław*	328
Stanowice*	395
Ulim	530
Wawrów^	1 623
Wieprzyce*	248
Włostów*	91
RAZEM	20 269

* – stan na dzień 31.12.2012 r., ** – stan 30.09.2014 r., ^ – stan na dzień 31.12.2015 r.

Źródło: strony internetowe gmin.

W tabeli 8 przedstawiono zmiany w latach 2008-2014 liczby mieszkańców miasta, powiatu gorzowskiego oraz gmin, które podpisały z miastem Porozumienie.

Tab. 8. Zmiana liczby mieszkańców Gorzowa Wlkp. oraz gmin obsługiwanych gorzowską komunikacją miejską w latach 2008-2014 – dane GUS

Jednostka administracyjna	Liczba mieszkańców				Dynamika 2014:2008 [%]
	2008	2010	2012	2014	
Miasto Gorzów Wlkp.	125 157	125 394	124 609	124 145	99,2
– urodzenia na 1 000 mieszk.	10,5	9,8	10,0	8,8	-
– zgony na 1 000 mieszk.	8,5	8,4	9,3	8,7	-
– saldo migracji [osób]	-199	-167	-126	-190	-
Gmina Bogdaniec	6 849	6 977	7 121	7 115	103,9
– urodzenia na 1 000 mieszk.	13,0	11,6	10,3	8,8	-
– zgony na 1 000 mieszk.	7,8	7,7	7,9	9,3	-
– saldo migracji [osób]	43	45	34	13	-
Gmina Deszczno	7 811	8 240	8 867	9 150	117,1
– urodzenia na 1 000 mieszk.	12,2	12,9	11,4	8,4	-
– zgony na 1 000 mieszk.	8,2	7,5	6,9	7,2	-
– saldo migracji [osób]	146	201	175	165	-
Gmina Kłodawa	6 977	7 459	7 879	8 201	117,5
– urodzenia na 1 000 mieszk.	12,4	10,2	9,3	8,6	-
– zgony na 1 000 mieszk.	9,5	9,6	10,4	9,5	-
– saldo migracji [osób]	284	218	188	159	-
Gmina Lubiszyn	6 753	6 724	6 902	6 925	102,5
– urodzenia na 1 000 mieszk.	13,1	12,5	9,8	10,7	-
– zgony na 1 000 mieszk.	9,5	9,6	10,4	9,5	-
– saldo migracji [osób]	5	1	27	-23	-
Gminy Santok	7 705	7 912	8 019	8 157	105,9
– urodzenia na 1 000 mieszk.	13,0	10,8	10,5	10,6	-
– zgony na 1 000 mieszk.	7,2	7,7	8,9	7,1	-
– saldo migracji [osób]	41	32	67	57	-
Razem gminy ościenne	36 095	37 312	38 788	39 548	109,6
Razem Gorzów Wlkp. i gminy ościenne	161 252	162 706	163 397	163 693	101,5

Źródło: dane GUS.

Dane zawarte w tabeli 8 wskazują na ogólną stabilizację liczby mieszkańców w obszarze obsługiwanym gorzowską komunikacją miejską (nawet niewielki wzrost), w tym niewielki spadek liczby ludności miasta Gorzowa Wlkp. i istotny – równoważący spadek w mieście – wzrost liczby mieszkańców okolicznych gmin. Sytuacja taka wyróżniała korzystnie rejon Gorzowa Wlkp. na tle innych średnich i dużych miast w Polsce, w których z reguły występuje spadek liczby ludności.

Liczba osób zameldowanych w Gorzowie Wlkp. jest jednak znacznie niższa od danych demograficznych GUS – wg stanu na dzień 31 marca 2016 r. wynosiła 116 181 osób¹⁹. Faktyczna liczba mieszkańców miasta zawiera się prawdopodobnie pomiędzy wielkościami określonymi przez GUS, a liczbą zameldowanych. Analogiczna sytuacja ma miejsce także w gminach ościennych – na istotne różnice pomiędzy danymi GUS, a liczbą zameldowanych wskazywała gmina Lubiszyn.

Strukturę ludności Gorzowa Wlkp. i gmin obsługiwaną gorzowską komunikacją miejską, wg kryterium aktywności zawodowej, przedstawiono w tabeli 9.

Tab. 9. Struktura ludności Gorzowa Wlkp. i okolicznych gmin w latach 2008-2014

Segment mieszkańców	Liczba mieszkańców w roku				Dynamika 2014:2008 [%]
	2008	2010	2012	2014	
Gorzów Wlkp.					
Liczba mieszkańców	125 157	125 394	124 609	124 145	99,2
w tym w wieku:					
– przedprodukcyjnym	21 589	21 189	21 091	21 140	97,9
– produkcyjnym	84 113	83 339	80 741	77 919	92,6
– poprodukcyjnym	19 455	20 866	22 777	25 086	128,91
Gmina Bogdaniec					
Liczba mieszkańców	6 849	6 977	7 121	7 115	103,9
w tym w wieku:					
– przedprodukcyjnym	1 527	1 494	1 521	1 459	95,5
– produkcyjnym	4 453	4 526	4 542	4 493	100,9
– poprodukcyjnym	869	957	1 058	1 163	133,8

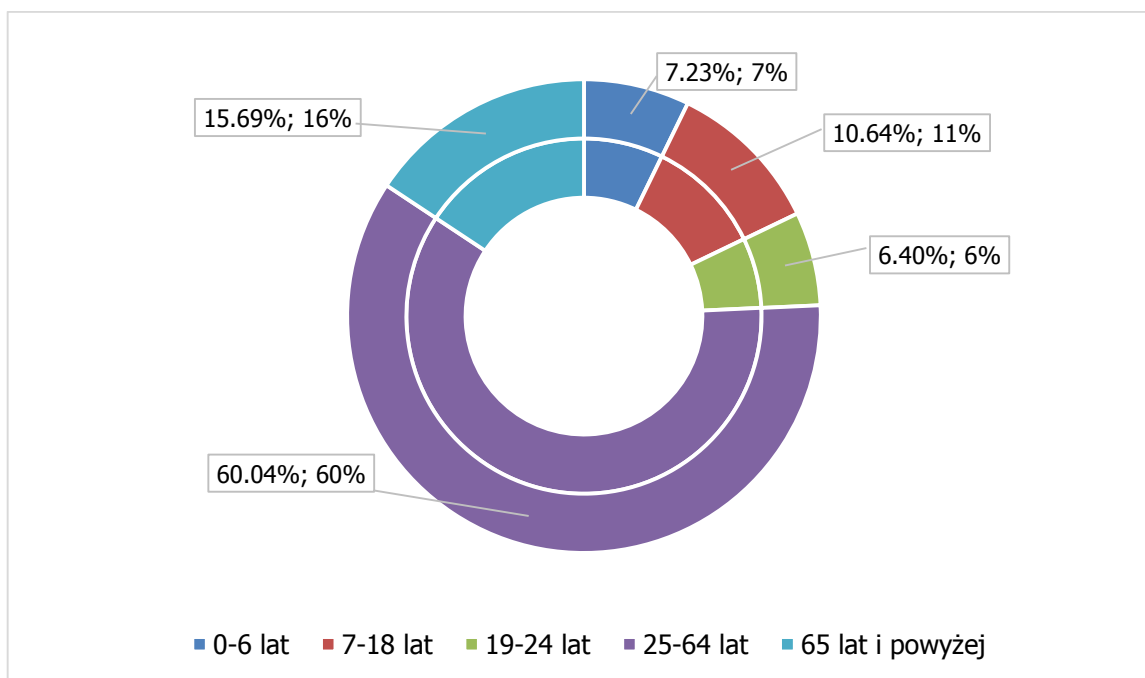
¹⁹ Dane Urzędu Miasta Gorzowa Wlkp.

Segment mieszkańców	Liczba mieszkańców w roku				Dynamika 2014:2008 [%]
	2008	2010	2012	2014	
Gmina Deszczno					
Liczba mieszkańców	7 811	8 240	8 867	9 150	117,1
w tym w wieku:					
– przedprodukcyjnym	1 745	1 789	1 902	1 881	107,8
– produkcyjnym	5 144	5 442	5 873	5 999	116,6
– poprodukcyjnym	922	1 009	1 092	1 270	137,7
Gmina Kłodawa					
Liczba mieszkańców	6 977	7 459	7 879	8 201	117,5
w tym w wieku:					
– przedprodukcyjnym	1 546	1 579	1 685	1 744	112,8
– produkcyjnym	4 734	5 113	5 320	5 451	115,1
– poprodukcyjnym	697	767	874	1 006	144,3
Gmina Lubiszyn					
Liczba mieszkańców	6 753	6 724	6 902	6 925	102,5
w tym w wieku:					
– przedprodukcyjnym	1 476	1 409	1 414	1 354	91,7
– produkcyjnym	4 359	4 386	4 510	4 547	104,3
– poprodukcyjnym	918	929	978	1 024	111,5
Gmina Santok					
mieszkańcy ogółem	7 705	7 912	8 019	8 157	105,9
w tym w wieku:					
– przedprodukcyjnym	1 700	1 632	1 612	1 632	96,0
– produkcyjnym	5 115	5 318	5 384	5 390	105,4
– poprodukcyjnym	890	962	1 023	1 135	127,5
Razem analizowany obszar					
Liczba mieszkańców	161 252	162 706	163 397	163 693	101,5
w tym w wieku:					
– przedprodukcyjnym	29 583	29 092	29 225	29 210	98,7
– produkcyjnym	107 918	108 124	106 370	103 799	96,2
– poprodukcyjnym	23 751	25 490	27 802	30 684	129,2

Źródło: dane Bank Danych Lokalnych GUS.

Dane zawarte w tabeli 9 ilustrują zmianę struktury aktywności zawodowej mieszkańców Gorzowa Wlkp. w ciągu ostatnich lat. W latach 2008-2014 zmniejszyła się liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym (o 4%), wzrosła natomiast liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym (aż o 29,2%).

W strukturze wiekowej mieszkańców Gorzowa Wlkp., przedstawionej na rysunku 4, wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., aż 40% populacji stanowili mieszkańcy w wieku, w którym przysługują uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.



**Rys. 4. Struktura wiekowa mieszkańców Gorzowa Wielkopolskiego
– stan na 31 grudnia 2014 r.**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Zwraca uwagę potencjalnie korzystny rozmiar segmentu osób z przedziału wiekowego 25-64 lat, które – wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r. – stanowiły 60% mieszkańców Gorzów Wlkp. Osoby z tego segmentu w przeważającej większości nie posiadają uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych (wyjątki stanowią studenci studiów zaocznych, osoby niepełnosprawne i ich opiekunowie, itp.). Jak dowodzą wyniki badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, segment ten tworzą w większości osoby podróżujące własnym samochodem osobowym. Jest to więc segment mieszkańców o dużym potencjale popytu dla transportu zbiorowego, który częściowo można przekształcić w popyt efektywny, kształtując ofertę przewozową zgodnie z preferencjami i oczekiwaniami tych osób.

Prognozy demograficzne opracowane przez GUS są dla miasta Gorzowa Wlkp. wyjątkowo niekorzystne. Przewiduje się spadek liczby mieszkańców do 2025 r. aż o 6,6%, a przy tym

niekorzystne zmiany w ich strukturze. Prognozy demograficzne dla Gorzowa Wlkp. i gmin objętych planem, sporządzone na podstawie prognoz GUS i przedstawione w tabeli 10, zakładają utrzymanie i pogłębienie się tych tendencji do 2030 r.

Tab. 10. Prognozowana liczba ludności Gorzowa Wlkp. i gmin objętych planem w latach 2020-2030

Przedział wiekowy	Prognozowana liczba mieszkańców w poszczególnych latach		
	2020	2025	2030
Miasto Gorzów Wlkp.			
0-6	7 397	6 818	6 212
7-18	14 060	13 861	12 261
19-24	6 593	6 226	7 441
25-64	68 114	63 238	60 543
65+	25 539	28 971	29 510
Razem	121 703	119 114	115 967
gminy objęte planem			
0-6	2 814	2 821	2 765
7-18	5 866	5 864	5 531
19-24	2 813	2 847	3 252
25-64	25 955	26 129	26 506
65-74	5 945	7 447	8 485
Razem	41 729	43 423	44 894
Razem Miasto Gorzów Wlkp. i gminy objęte planem			
0-6	10 211	9 639	8 977
7-18	19 926	19 725	17 792
19-24	9 406	9 073	10 693
25-64	94 069	89 367	87 049
65-74	31 484	36 418	37 995
Razem	163 432	162 537	160 861

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Prognozy demograficzne przewidują, że do roku 2025 w Gorzowie Wlkp. wystąpi spadek liczby ludności ogółem o około 4%. Znaczny spadek liczby ludności – o 15% – wystąpi wśród mieszkańców w wieku produkcyjnym, a więc z przedziału wiekowego korzystającego w komunikacji miejskiej przeważnie z biletów normalnych. Zmniejszy się także o około 5% liczba mieszkańców młodych, nabywających bilety ulgowe. Wzrośnie natomiast, i to o ponad 48%, liczba osób starszych, w tym nabywających uprawnienia do ulg ze względu na wiek.

W gminach ościennych prognozuje się do roku 2025 wzrost liczby mieszkańców o niemal 10%. Odmiennie niż w mieście Gorzowie Wlkp. wystąpi wzrost liczby ludności w wieku produkcyjnym o 4,8%. Wśród osób młodych spadek ich liczby będzie niewielki, jedynie o 1,5%, natomiast bardzo znaczący wzrost, bo aż o 72%, wystąpi w segmencie osób w wieku poprodukcyjnym.

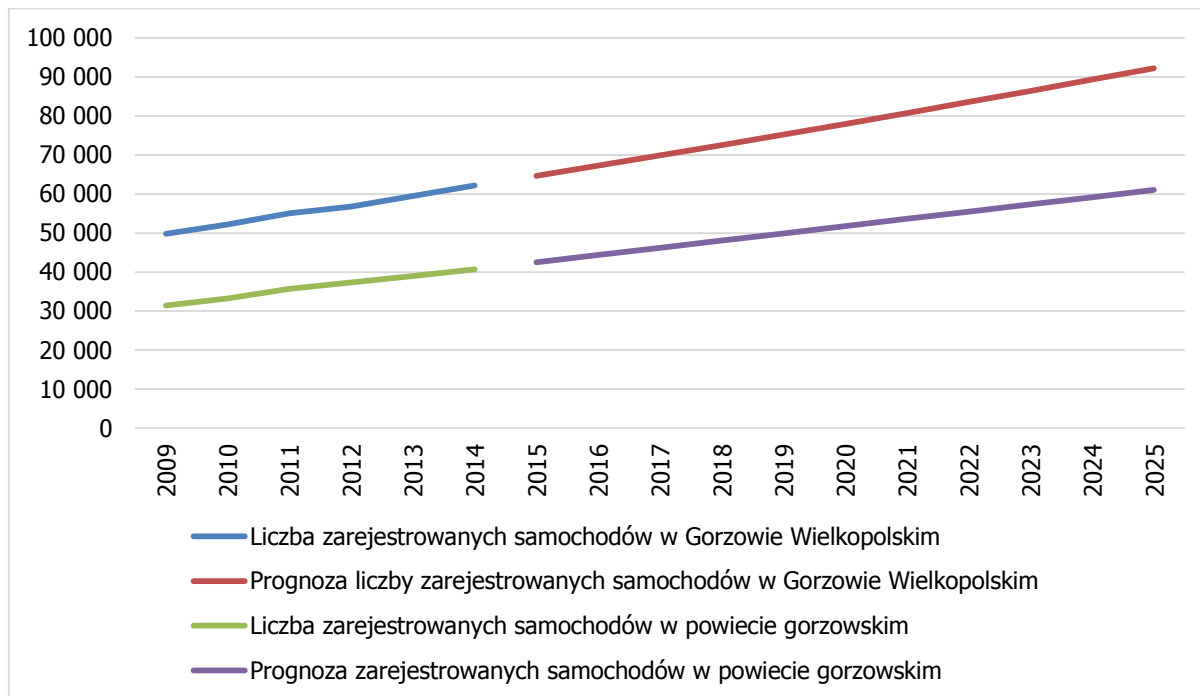
Obecna liczba osób zameldowanych w Gorzowie Wlkp. jest niższa o 2,5% niż prognozowana dla 2025 r.

W konsekwencji przewidywanych zmian w strukturze demograficznej mieszkańców Gorzowa Wlkp. i okolicznych gmin, należy liczyć się z niewielkim wzrostem liczby ludności o 1,3%, przy zmianie struktury demograficznej ludności. W okresie tym wystąpi w całym obszarze niewielki spadek liczby osób uczących się (o 2,2%), nieznacznie większy spadek liczby osób w wieku produkcyjnym (o 8,6%), przy wzroście liczby osób w wieku 65 lat i wyższym o 56%.

W efekcie zmian demograficznych należy się liczyć w okresie do 2025 r. w obszarze objętym planem ze zmniejszeniem o ok. 9% liczby pasażerów kupujących bilety normalne (pełnopłatne) gorzowskiej komunikacji miejskiej i z jednoczesnym zwiększeniem się liczby uprawnionych do przejazdów bezpłatnych o ponad 50% w stosunku do liczby osób obecnie korzystających z tych uprawnień.

W ciągu ostatnich kilkunastu lat mocno zmieniła się w Polsce struktura czasowa popytu na usługi przewozowe komunikacji miejskiej – nastąpił spadek liczby i udziału podróży obowiązkowych, realizowanych za pomocą transportu publicznego, a także zmiana godzin ich odbywania. Na całkowite zmniejszenie się liczby podróży obowiązkowych miały wpływ czynniki demograficzne i społeczno-zawodowe: niż demograficzny spowodował spadek liczby uczniów dojeżdżających do szkół i studentów na uczelnie oraz zmieniła się struktura zatrudnienia. Następuje także przesuwanie się godzin szczytów dojazdów do pracy. Coraz mniej osób zatrudnionych jest w zakładach pracy funkcjonujących w systemie zmianowym, rozpoczynających pracę około godziny 6, zwiększa się natomiast zatrudnienie w sektorze usług, w którym praca rozpoczyna się pomiędzy godzinami 8 i 10.

Niekorzystnie dla transportu publicznego kształtują się także dane dotyczące wskaźników motoryzacji. Liczbę samochodów osobowych zarejestrowanych w Gorzów Wlkp. i oraz w powiecie gorzowskim w latach 2009-2014 oraz jej prognozę na lata 2015-2025, przedstawiono na rysunku 5.



Rys. 5. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w Gorzowie Wlkp. oraz w powiecie gorzowskim wraz z prognozą do 2025 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

W 2014 r. w Gorzowie Wlkp. zarejestrowanych było ponad 62 tys. samochodów osobowych. Wskaźnik motoryzacji wyniósł ponad 500 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców. W powiecie gorzowskim zarejestrowanych było ok. 40,7 tys. samochodów osobowych, a wskaźnik motoryzacji wynosił 574 samochody na 1 000 mieszkańców.

Przygotowana dla Gorzowa Wlkp. prognoza wskaźnika motoryzacji zakłada wzrost liczby samochodów osobowych do 78,0 tys. w 2020 r. i 92,2 tys. – w 2025 r. Oznacza to przyrost liczby samochodów osobowych w kolejnych badanych latach do 2025 r. odpowiednio o 27,9 i 58,8%²⁰, czyli osiągnięcie wskaźnika motoryzacji na niezmiernie wysokim poziomie, 795 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców.

²⁰ Opracowanie własne na podstawie: J. Burniewicz, *Prognoza rozwoju motoryzacji indywidualnej w Polsce do 2020 r.* [w]: *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*. Pod. red. B. Liberadzkiego i L. Mindura. WITE, Warszawa 2006 oraz danych GUS – www.stat.gov.pl.

Dla powiatu gorzowskiego przygotowana prognoza zakłada wzrost liczby samochodów osobowych do 51,7 tys. w 2020 r. (wzrost o 23%) oraz do 61,0 tys. w 2025 r. (wzrost o 41%), co oznacza osiągnięcie wskaźników motoryzacji na poziomie 705 i 811 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców.

2.9. Oświata i czynniki społeczne

W roku szkolnym 2013/2014 w Gorzowie Wlkp. funkcjonowało ponad 170 szkół i przedszkoli, do których uczęszczało 22,5 tys. uczniów i 4,8 tys. przedszkolaków. Liczbę szkół i przedszkoli przedstawiono w tabeli 11.

Tab. 11. Liczba przedszkoli i szkół w Gorzowie Wlkp. i okolicznych gminach wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – stan na 31 grudnia 2014 r.

Rodzaj placówki oświatowej	Liczba placówek	Liczba uczniów i przedszkolaków
Gorzów Wlkp.		
Przedszkole i punkt przedszkolny	38	3 937
Szkoła podstawowa	22	7 824
Gimnazjum	23	3 498
Zasadnicza szkoła zawodowa	8	896
Liceum ogólnokształcące	16	3 342
Technikum	13	2 895
Szkoła artystyczna	3	354
Szkoły policealne	3	325
Razem Gorzów Wlkp.:	126	23 071
Gminy obsługiwane gorzowską komunikacją miejską		
Gmina Bogdaniec		
Przedszkole	2	83
Szkoła podstawowa	4	457
Gimnazjum	1	197
Gmina Deszczno		
Przedszkole i punkt przedszkolny	5	186
Szkoła podstawowa	4	554
Gimnazjum	1	223

Rodzaj placówki oświatowej	Liczba placówek	Liczba uczniów i przedszkolaków
Gmina Kłodawa		
Przedszkole i punkt przedszkolny	2	194
Szkoła podstawowa	2	470
Gimnazjum	2	177
Gmina Lubiszyn		
Przedszkole i punkt przedszkolny	2	149
Szkoła podstawowa	6	457
Gimnazjum	2	208
Gmina Santok		
Przedszkole i punkt przedszkolny	4	236
Szkoła podstawowa	5	418
Gimnazjum	3	203
Zasadnicza szkoła zawodowa	2	28
Razem placówki oświatowe w gminach:	47	4 240
Razem obszar objęty planem:	173	27 311

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS.

W mieście działały również 3 szkoły wyższe, prowadzące łącznie 18 kierunków studiów, na których w roku akademickim 2014/2015 studiowało według Banku Danych Lokalnych GUS ok. 3,4 tys. studentów:

- Wyższa Szkoła Biznesu w Gorzowie Wlkp., ul. Myśliborska 30;
- Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa im. Jakuba Paradyża w Gorzowie Wlkp., ul. Teatralna 25;
- Akademia Wychowania Fizycznego w Poznaniu, Zamiejscowy Wydział Kultury Fizycznej w Gorzowie Wlkp., ul. Estkowskiego 13.

Główne czynniki społeczne, determinujące kształt oferty przewozowej, przedstawiono w tabeli 12.

Tab. 12. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej gorzowskiej komunikacji miejskiej – stan na 31 grudnia 2015 r.

Czynnik	Wielkość
Liczba bezrobotnych w Gorzowie Wlkp.	2 918
w tym bez prawa do zasiłku	2 261
w tym długotrwale bezrobotnych	970
w tym bez doświadczenia zawodowego	521
Liczba bezrobotnych w powiecie gorzowskim	2 002
w tym bez prawa do zasiłku	1 617
w tym długotrwale bezrobotnych	883
w tym bez doświadczenia zawodowego	371
Liczba bezrobotnych w gminie Bogdaniec	178
Liczba bezrobotnych w gminie Deszczno	225
Liczba bezrobotnych w gminie Kłodawa	170
Liczba bezrobotnych w gminie Lubiszyn	237
Liczba bezrobotnych w gminie Santok	289
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie w Gorzowie Wlkp. (lipiec 2015 r.)	3 455,13 zł
Roczna liczba przejazdów na podstawie uprawnień do przejazdów ulgowych	11,8 mln
Roczna liczba przejazdów na podstawie uprawnień do przejazdów bezpłatnych	4,8 mln

Źródło: www.wupzielonagora.praca.gov.pl, dostęp: 31.03.2016 r. oraz dane Urzędu Miejskiego w Gorzowie Wlkp.

Na koniec grudnia 2015 r. stopa bezrobocia dla miasta Gorzowa Wlkp. wynosiła 5,1%, natomiast dla powiatu gorzowskiego – 8,2%, przy 9,8% w skali kraju i 10,6% w województwie lubuskim. W porównaniu do końca grudnia 2015 r. stopa bezrobocia w Gorzowie Wlkp. spadła o 0,8%, a w powiecie gorzowskim o 0,6%, wobec spadku o 1,9% w województwie lubuskim i o 1,6% w kraju²¹.

Średnie wynagrodzenie brutto na koniec 2014 r. kształtowało się w Gorzowie Wlkp. na poziomie 3 432,87 zł, a w powiecie gorzowskim 3 597,06 zł (przy 4 003,99 zł przeciętne w Polsce), natomiast w województwie lubuskim – 3 425,38 zł²².

²¹ Dane: www.wupzielonagora.praca.gov.pl, dostęp: 31.03.2016 r.

²² Dane: www.stat.gov.pl/BDL/, dostęp: 31.03.2016 r.

W tabeli 13 przedstawiono liczbę dzieci oraz rodzin, którym udzielana jest pomoc społeczna – w przekroju poszczególnych gmin.

Tab. 13. Liczba gospodarstw domowych i osób, które korzystają z pomocy społecznej w poszczególnych gminach – stan na 31 grudnia 2014 r.

Jednostka administracyjna	Liczba korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej			Liczba otrzymujących zasiłki rodzinne na dzieci	
	osób	gospodarstw domowych	osób na tysiąc mieszkańców	osób	rodzin
Miasto Gorzów Wlkp.	6 110	3 133	49,2	4 167	2 243
Gmina Bogdaniec	708	290	99,5	391	197
Gmina Deszczno	603	213	65,6	624	340
Gmina Kłodawa	744	311	90,7	416	216
Gmina Lubiszyn	1 103	390	159,3	534	271
Gmina Santok	537	210	65,8	502	265
Razem gminy ościenne	3 695	1 414	481	2 467	1 289
Obszar objęty planem	9 805	4 547	59,9	6 634	3 532

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

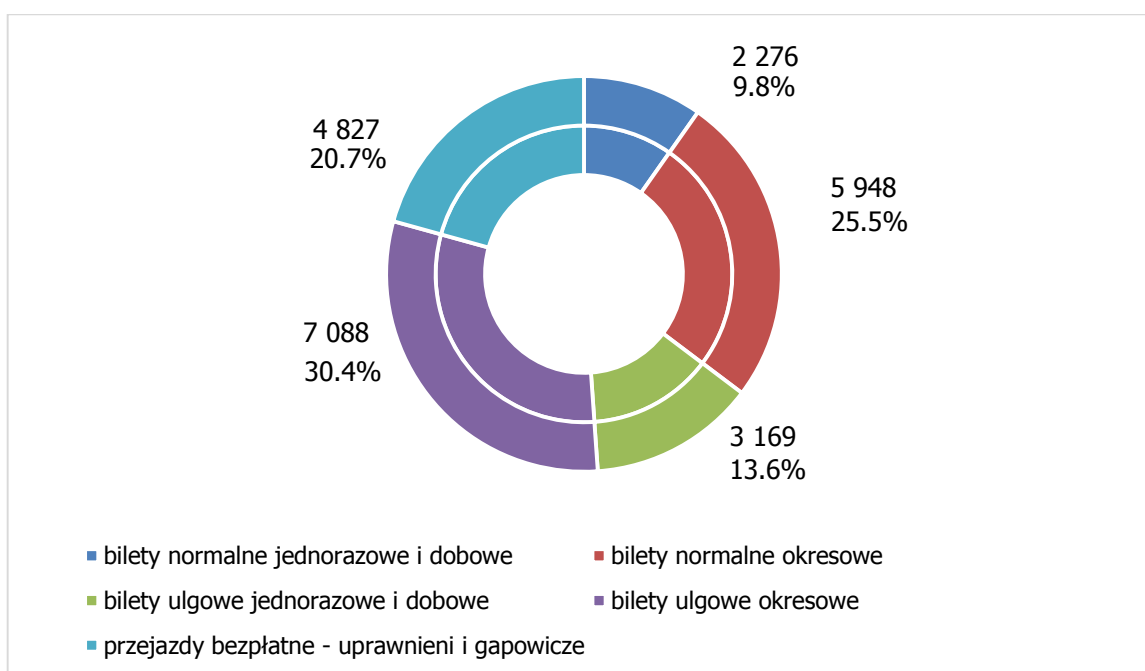
Najwięcej rodzin i osób korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej występowało w mieście Gorzowie Wlkp., ale wyższy odsetek korzystających z tej pomocy w stosunku do ogólnej liczby ludności miał miejsce w gminach ościennych. Największy odsetek osób korzystających z pomocy społecznej występował w gminie Lubieszyn.

Transport publiczny jest instrumentem realizacji polityki społecznej władz publicznych, której głównym celem realizowanym w Gorzowie Wlkp. i okolicznych gminach, jest zapewnienie wszystkim mieszkańcom, niezależnie od statusu społecznego i materialnego, oczekiwanego przez nich poziomu mobilności.

Podstawowym narzędziem realizacji określonej polityki społecznej za pośrednictwem transportu miejskiego, są uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Z badań marketingowych przeprowadzonych w Gorzowie Wlkp. w 2008 r. wynika, że w przejazdach realizowanych miejskim transportem zbiorowym użyteczności publicznej (tj. komunikacją miejską realizowaną przez MZK) – udział pasażerów odbywających podróże na podstawie uprawnień do podróży bezpłatnych, stanowił 18% ogółu przejazdów. Udział w przejazdach pasażerów

niewnoszących opłat, ani też nieposiadających uprawnień do przejazdów bezpłatnych, stanowił 4,4%.

W 2015 r. z uprawnień do przejazdów ulgowych skorzystało 55,5% pasażerów kupujących bilety, co odpowiada 44% ogółu pasażerów, natomiast opłaty w pełnej wysokości wносило 44,5% pasażerów kupujących bilety, co odpowiada 35,3% ogółu pasażerów. Oznacza to, że prawie 2/3 pasażerów korzystało z uprawnień o charakterze socjalnym i że osoby nieuprawnione do przejazdów ulgowych lub bezpłatnych w znacznie mniejszym stopniu od osób uprawnionych korzystały z gorzowskiej komunikacji miejskiej. Strukturę pasażerów gorzowskiego miejskiego transportu zbiorowego użyteczności publicznej, przedstawiono na rysunku 6.



Rys. 6. Struktura pasażerów gorzowskiej komunikacji miejskiej w 2015 r.
[tys. pasażerów, %]

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych MZK w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o.

Udział pasażerów kupujących bilety dla strefy podmiejskiej jest w strukturze pasażerów gorzowskiej komunikacji miejskiej bardzo niski – nie osiąga nawet 2% ogółu. Wynika to głównie z prawa mieszkańców gminy Deszczno do przejazdów w całej sieci według taryfikatora dla strefy miejskiej. Obliczony na podstawie badań marketingowych dla Gorzowa Wlkp. udział pasażerów odbywających podróż bez ważnego biletu i prawa do przejazdu bezpłatnego (tzw. „gapowiczów”) – wynoszący 4,4% ogółu pasażerów, w porównaniu do reprezentatywnych wyników badań marketingowych w innych miastach powyżej 100 tys. mieszkańców, w których ukształtował się w przedziale od 6 do 12%, można uznać za zadowalający.

W marcu 2016 r. na liniach gorzowskiej komunikacji miejskiej obowiązywała taryfa opłat, przyjęta przez Radę Miasta Gorzowa Wlkp. uchwałą nr XLVIII/549/2013 z dnia 24 kwietnia 2013 r. (Dz. Urz. Woj. Lubuskiego z 2013 r. poz. 1277), zmieniona uchwałą nr LXVIII/752/2014 z dnia 2 czerwca 2014 r. (Dz. Urz. Woj. Lubuskiego z 2014 r. poz. 1180), uchwałą nr LXXIII/782/2014 z dnia 27 sierpnia 2014 r. (Dz. Urz. Woj. Lubuskiego z 2014 r. poz. 1616), uchwałą nr LXXIV/815/2014 z dnia 29 września 2014 r. (Dz. Urz. Woj. Lubuskiego z 2014 r. poz. 1724) oraz uchwałą nr XII/100/2015 z dnia 27 maja 2015 r. (Dz. Urz. Woj. Lubuskiego z 2015 r. poz. 1012).

Zakres uprawnień do przejazdów bezpłatnych (dzieci do lat 4, osoby w wieku powyżej 70 lat, osoby niepełnosprawne i ich opiekunowie, inwalidzi, umundurowani funkcjonariusze Straży Miejskiej i Policji i Straży Granicznej, zasłużeni honorowi dawcy krwi, pracownicy, emeryci i renciści MZK Sp. z o.o.) oraz ulgowych (dzieci w wieku przedszkolnym, młodzież pobierająca naukę, emeryci i renciści w wieku powyżej 60 lat, bezrobotni bez prawa do zasiłku, w soboty, niedziele i święta członkowie rodzin posiadających Kartę Dużej Rodziny oraz uprawnieni na mocy ustaw), jest zbliżony do obowiązujących w innych miastach. Dodatkową grupą uprawnionych do przejazdów bezpłatnych są posiadacze biletów jednodniowych VBB w relacjach do Berlina.

Od dnia 1 października 2014 r. pasażerowie posiadający kartę mieszkańca gminy Deszczno korzystają ponadto z komunikacji miejskiej w gminie na podstawie taryfy obowiązującej w granicach miasta Gorzowa Wlkp.

Zadania kontroli biletów wykonywane są przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Transportu Publicznego Urzędu Miasta w Gorzowie Wlkp.

Sprzedaż biletów okresowych, jednorazowych i dobowych prowadzona jest w

- siedmiu kasach biletowych MZK Sp. z o.o., w których jednocześnie udzielane są informacje na temat funkcjonowania komunikacji miejskiej;
- biletów jednorazowych i dobowych:
- za pośrednictwem telefonów komórkowych (systemy moBilet, CallPay),
- a biletów jednorazowych także w:
- zewnętrznych punktach sprzedaży (ok. 200 punktów: kioski, sklepy);
- w 116 automatach biletowych zainstalowanych w pojazdach (bilety jednorazowe i dobowe), w które obecnie wyposażone są wszystkie użytkowane autobusy i tramwaje;
- w przypadku awarii automatu biletowego – u kierowcy w pojeździe.

Kasy biletowe są rozmieszczone dość równomiernie i funkcjonują przy: ul. Drzymały, ul. Marcinkowskiego, ul. Wojciechowskiego oraz przy pętlach tramwajowych Piaski i Siłwana.

W Gorzowie Wlkp. funkcjonuje ponadto Centrum Obsługi Klienta, prowadzone przez MZK w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o., przy ul. Drzymały 10.

2.10. Czynniki gospodarcze

W strukturze podmiotów gospodarczych dominują osoby fizyczne, prowadzące działalność gospodarczą. Wśród wszystkich podmiotów gospodarczych zdecydowaną większość, tj. aż 96,4%, stanowiły przedsiębiorstwa prywatne. Liczbę podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w poszczególnych gminach, objętych obsługą gorzowskiej komunikacji miejskiej, przedstawiono w tabeli 14.

Tab. 14. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w Gorzowie Wlkp. i w gminach ościennych w systemie REGON – stan na 31 grudnia 2014 r.

Jednostka administracyjna	Ogółem podmioty gospodarcze	W tym sektor		W tym	
		publiczny	prywatny	spółki handlowe	osoby fizyczne
Gorzów Wlkp.	17 830	717	17 108	1 866	12 467
Gmina Bogdaniec	743	13	730	56	592
Gmina Deszczno	947	12	935	63	801
Gmina Kłodawa	1 107	14	1 093	46	953
Gmina Lubiszyn	517	14	503	26	404
Gmina Santok	799	21	778	50	664
Razem gminy ościenne	4 113	74	4 039	241	3 414
Obszar objęty planem	21 943	791	21 147	2 107	15 881

Źródło: dane GUS.

W tabeli 15 przedstawiono podmioty gospodarcze wg rodzaju działalności.

Dominującym rodzajem działalności gospodarczej w mieście i okolicznych gminach jest handel – wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r. działalność handlową świadczyło 25,5% przedsiębiorstw, a kolejnymi rodzajami działalności są: budownictwo – 12,6% przedsiębiorstw, działalność naukowa i techniczna – 9,1%, obsługa nieruchomości – 7,8%, i transport i magazyny – 7,7% i przetwórstwo przemysłowe – 7,3% przedsiębiorstw

Tab. 15. Struktura podmiotów gospodarczych w Gorzowie Wlkp. i okolicznych gminach wg sekcji działalności – stan na 31 grudnia 2014 r.

Rodzaj działalności	Gorzów Wlkp.	Gminy ościennie	Ogółem
Handel, naprawa pojazdów	4 577	1 007	5 584
Budownictwo	2 176	598	2 774
Naukowa i techniczna	1 680	313	1 993
Obsługa rynku nieruchomości	1 658	58	1 716
Transport i magazyny	1 338	355	1 693
Przetwórstwo przemysłowe	1 216	375	1 591
Edukacja, opieka zdrowotna, pomoc społeczna	1 039	213	1 252
Finanse i ubezpieczenia	706	131	837
Gastronomia i hotele	478	124	602
Rolnictwo	161	243	404
Inne	2 801	696	3 497
Razem obszar objęty planem	17 830	4 113	21 943

Źródło: dane GUS.

Dane GUS nie obejmują mieszkańców pracujących na własny rachunek, np. w gospodarstwach rolnych, stąd mała liczba podmiotów gospodarczych w tych gminach, w których główny udział w działalności gospodarczej mieszkańców mają indywidualne gospodarstwa rolne.

Zestawienie liczby podmiotów gospodarczych pod względem liczby zatrudnionych przedstawiono w tabeli 16. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., 96% przedsiębiorstw stanowiły podmioty zatrudniające do 9 osób. Jedynie w Gorzowie Wlkp. funkcjonowały dwa podmioty gospodarcze zatrudniające powyżej 1 000 osób, a więc przedsiębiorstwa mogące stanowić istotne źródło ruchu dla transportu zbiorowego. Na pozostałym obszarze objętym planem takie podmioty nie występowały.

Tab. 16. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w Gorzowie Wlkp. i okolicznych gminach – stan na 31 grudnia 2014 r.

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych w zależności od liczby pracowników				
	ogółem	250 i więcej	50-249	10-49	do 9
Miasto Gorzów Wlkp.	17 830	21	125	585	17 099
Gmina Bogdaniec	743	-	3	20	720
Gmina Deszczno	947	-	3	28	916
Gmina Kłodawa	1 107	-	5	21	1 081
Gmina Lubiszyn	517	-	-	20	497
Gmina Santok	799	-	5	28	766
Razem gminy ościenne	4 113	-	16	117	3 980
Razem obszar objęty planem	21 943	21	141	702	21 079

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

Znaczące źródła ruchu stanowią duże i średnie przedsiębiorstwa oraz inne podmioty (instytucje, szkoły). Spośród większych przedsiębiorstw funkcjonujących w Gorzowie Wlkp., ze względu na przedmiot niniejszego planu, na szczególną uwagę zasługują podmioty wymienione w p. 2.12.

2.11. Ochrona środowiska naturalnego

Ochrona przyrody

Obszary chronionego krajobrazu to tereny wyróżniające się krajobrazowo o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe w szczególności ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z masową turystyką i wypoczynkiem lub istniejące – albo odtwarzane – korytarze ekologiczne. Powierzchnia obszarów chronionego krajobrazu w Gorzowie Wlkp. i okolicznych gminach wynosi ponad 42 tys. ha. Na obszarze objętym planem występuje 11 rezerwatów przyrody (Bagno Chłopiny, Bogdanieckie Cisy, Bogdanieckie Grądy, Buki Zdroiskie, Dębina, Dębowa Góra, Gorzowskie Murawy, Goszczanowskie Źródlika, Rzeka Przyleżek, Santockie Zakole i Wilanów). W większości są to rezerваты leśne, częściowe, o powierzchni łącznej ponad 880 ha.

Wśród obszarów chronionego krajobrazu można wyróżnić:

- Barlinecko-Gorzowski Park Krajobrazowy, obejmujący północną część gminy Kłodawa, obszary chronionego krajobrazu;
- Puszcę Barlinecką, obejmującą znaczną część gmin: Kłodawa, Lubiszyn i Santok oraz fragment miasta Gorzowa Wlkp.;
- Gorzowsko-Krzeszycką Dolinę Warty, znajdującą się na terenie gminy Bogdaniec i częściowo gminy Deszczno;
- Doliny Warty i Dolnej Noteci – znajdujące się na terenie gmin: Deszczno, Santok i częściowo miasta Gorzowa Wlkp.;
- Lasy Witnicko-Dębieńskie i Lasy Witnicko-Dzieduszyckie, obejmujące część gmin Lubiszyn i Bogdaniec.

Na obszarze miasta Gorzowa Wlkp. i gmin, które z miastem podpisały Porozumienie, znajdują się obszary ochrony NATURA 2000 wymienione w tabeli 17.

Tab. 17. Wykaz obszarów ochrony Natura 2000 na obszarze miasta Gorzowa Wlkp. i gmin ościennych – stan na 31 sierpnia 2013 r.

Lp.	Kod	Nazwa	Powierzchnia [ha]
1.	PLB 300015	Puszcza Notecka	178 255,8
2.	PLB 320015	Ostoja Witnicko-Dębniańska	46 993,1
3.	PLC 080001	Ujście Warty	33 297,4
4.	PLH 080071	Ostoja Barlinecka	26 596,4
5.	PLB 080001	Puszcza Barlinecka	26 505,6
6.	PLB 080002	Dolina Dolnej Noteci	24 943,5
7.	PLH 080006	Ujście Noteci	3 994,5
8.	PLH 080032	Bory Chrobotkowe Puszczy Noteckiej	2 309,0
9.	PLH 080004	Torfowisko Chłopiny	498,5
10.	PLH320010	Jezioro Kozie	179,4
11.	PLH 080058	Murawy Gorzowskie	79,9

Źródło: www.natura2000.gdos.gov.pl, dostęp: 31.03.2016 r.

Puszcza Notecka stanowi zwarty, jednolity kompleks leśny w międzyrzeczu Noteci i Warty, będący jednocześnie największym w Polsce obszarem wydm śródlądowych z licznymi jeziorami. Puszcza stanowi obszar także lęgowy ptaków. Puszcza obejmuje część obszaru gminy Santok.

Ostoja Witnicko-Dębniańska obejmuje fragment lasów położonych na północ od doliny Warty, zlokalizowanych w strefie krawędziowej doliny. W obrębie lasów znajdują się liczne torfowiska mszarne, oczka dystroficzne oraz większe zbiorniki wodne – jeziora eutroficzne. Zachowaniu i utrzymaniu siedlisk cennych gatunków ptaków na terenie Ostoi Witnicko-Dębniańskiej sprzyja urozmaicony krajobraz polodowcowy i wiążąca się z nim różnorodność siedlisk przyrodniczych, duża lesistość oraz rolnicze tereny nieleśne, stanowiące siedliska żerowiskowe przedmiotów ochrony. Ostoja obejmuje część obszaru gminy Bogdaniec.

Ujście Warty obejmuje terasę zalewową Warty, przy jej ujściu do Odry, wraz ze zbiornikiem retencyjnym i fragmentem doliny Odry, przecinaną licznymi odnogami cieków, starorzeczami i kanałami. Prawie co roku około 1/3 obszaru jest zalewana przez wodę, roczne wahania jej poziomu dochodzą do 3,5 m. Obszar obejmuje ostoję ptasią oraz siedliskową w tych samych granicach. Ujście Warty obejmuje część obszarów gmin Bogdaniec i Lubiszyn.

Ostoja Barlinecka i Puszcza Barlinecka obejmują fragment rozległej sandrowej Równiny Gorzowskiej, porośniętej lasami Puszczy Gorzowskiej. Teren ten ma bogatą sieć hydrograficzną: przecinają go dopływy Noteci – Polka i Santoczna oraz dopływ Warty – Kłodawka. Na terenie obszaru znajduje się kilkadziesiąt jezior różnych typów, w większości położonych wśród lasów, z największym Jeziolem Barlineckim (268 ha) i Jeziolem Dankowskim Wielkim (107 ha). Ostoja obejmuje obszar części gmin Kłodawa i Santok.

Dolina Dolnej Noteci obejmuje płaski obszar teras zalewowych rzeki Noteci i jest siedliskiem licznych gatunków ptaków, obszar obejmuje część terenu gmin Santok i Deszczno i sięga w obszar miasta Gorzowa Wlkp.

Ujście Noteci obejmuje teren gmin Deszczno, Santok, Gorzów Wlkp. i jest częścią Pradoliny Toruńsko-Eberswaldzkiej, znajdując się w Kotlinie Gorzowskiej. Ostoja ta obejmuje płaski obszar teras zalewowych dwóch dużych rzek regionu Polski zachodniej, tj. Warty oraz Noteci. Jest to obszar ważny dla ochrony siedlisk muraw kserotermicznych, lasów łęgowych oraz starorzeczy i mulistych brzegów rzek, w tym także cennych siedlisk ziołorośli nadrzecznych.

Bory Chrobotkowe Puszczy Noteckiej składają się z 5 kompleksów leśnych. Obszar stanowi mozaikę boru chrobotkowego i suboceanicznego boru świeżego. Obejmuje teren części gminy Santok.

Torfowisko Chłopiny w gminie Lubiszyn to kompleks ekosystemów bagiennych porastających rozległą misę pojezierną, wypełnioną osadami organicznymi.

Jezioro Kozie zajmuje rozległe zagłębienie wytopiskowe z częściowo przepływowym jeziorem, będącym siedliskiem hydrogenicznym o ponadprzeciętnych walorach. Obszar chroniony jeziora zlokalizowany jest niewielkim fragmentem w gminie Lubiszyn.

Gorzowskie Murawy należą do najcenniejszych obszarów w Zachodniej Polsce chroniących zanikający już element krajobrazu roślinnego Polski, jakim są murawy kserotermiczne. Zajmują kompleks wzgórz na krawędzi pradoliny Warty, znajdujący się w granicach miasta Gorzowa Wlkp., na terenie dawnego poligonu wojskowego.



Rys. 7. Mapa obszarów chronionych w rejonie Gorzowa Wlkp.

Źródło: www.geoserwis.gdos.gov.pl, dostęp: 31.03.2016 r.

Z uwagi na znaczną liczbę i dużą powierzchnię obszarów chronionych i terenów atrakcyjnych przyrodniczo, głównym celem przyrodniczym jest zachowanie istniejących wartości środowiska oraz zahamowanie procesów jego degradacji.

Ochrona powietrza

Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Zielonej Górze przeprowadza cykliczny monitoring stanu zanieczyszczenia powietrza i dokonuje klasyfikacji poszczególnych obszarów województwa pod względem poziomu zanieczyszczeń. Oceny w województwie lubuskim dokonuje się w określonych strefach, za pomocą 7 automatycznych stacji pomiarowych badania jakości powietrza i poprzez pomiary manualne.

Podstawę oceny jakości powietrza w Polsce stanowią określone w prawie krajowym (rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu) i w dyrektywach unijnych (2008/50/WE – CAFE (Dz. U.UE L. 152 z 11.06.2008, STR.1) oraz

2004/107/WE (Dz. U. UE L. 23 z 26.01.2005)) normatywne stężenia dla poszczególnych substancji w powietrzu – w postaci „poziomów dopuszczalnych/docelowych/celu długoterminowego” – ze względu na ochronę zdrowia ludzkiego i ochronę roślin. W województwie lubuskim klasyfikację wykonano w trzech strefach: mieście Gorzowie Wlkp., mieście Zielonej Górze i w strefie lubuskiej²³.

Klasa wynikowa strefy dla każdego zanieczyszczenia odpowiada najmniej korzystnej spośród klasyfikacji uzyskanych wg parametrów dla tego zanieczyszczenia. Na podstawie klas wynikowych, każdej strefie przypisuje się jedną klasę łączną, ze względu na kryteria dotyczące ochrony zdrowia i ochrony roślin. Łączna klasa strefy odpowiada najmniej korzystnej klasie uzyskanej z klasyfikacji wg zanieczyszczeń.

Oznaczenie klas przyjęto wg instrukcji GIOŚ:

- A – jeżeli stężenia zanieczyszczenia na terenie strefy nie przekraczają odpowiednio poziomów dopuszczalnych, poziomów docelowych i poziomów celów długoterminowych;
- B – jeżeli stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalny, lecz nie przekraczają poziomów dopuszczalnych powiększonych o margines tolerancji;
- C – jeżeli stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalny powiększony o margines tolerancji, a w przypadku gdy margines tolerancji nie jest określony – poziomy dopuszczalny, poziomy docelowy i poziomy celów długoterminowych;
- D1 – jeżeli poziom stężeń ozonu nie przekracza poziomu celu długoterminowego (nie jest wymagane prowadzenie działań na rzecz poprawy jakości powietrza);
- D2 – jeżeli poziom stężeń ozonu przekracza poziom celu długoterminowego (należy dążyć do osiągnięcia poziomu celu długoterminowego do 2020 r.).

Ocena jakości powietrza w województwie lubuskim, przeprowadzona na podstawie badań emisji wykonanych w 2013 r.²⁴, wykazała, że z uwzględnieniem kryteriów ochrony zdrowia w Gorzowie Wlkp. i w strefie lubuskiej wystąpiły przekroczenia dopuszczalnej częstości przekraczania poziomu dopuszczalnego średniodobowego stężenia pyłu PM₁₀ w roku kalendarzowym oraz przekroczenia stężenia benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym PM₁₀ (w Gorzowie Wlkp., w Sulęcinie, we Wschowie, i w Żarach).

²³ Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 2 sierpnia 2012 r. w sprawie stref, w których dokonuje się oceny jakości powietrza (Dz. U. 2012 poz. 914).

²⁴ *Roczna ocena jakości powietrza w województwie lubuskim na podstawie badań emisji wykonanych w roku 2013*, WIOŚ Zielona Góra 2014, s. 28-46.

Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza benzo-a-pirenem i pyłem zawieszonym PM10 jest tzw. „niska emisja”, czyli emisja komunikacyjna, emisja z lokalnych kotłowni węglowych i domowych pieców grzewczych oraz napływ ponadlokalnych zanieczyszczeń. Z tego powodu, przekroczenie stężeń dopuszczalnych występowało w sezonie jesienno-zimowym.

Wody powierzchniowe i podziemne

Stan rzeki Kłodawka w rejonie Gorzowa Wlkp. pod względem elementów hydromorfologicznych zakwalifikowana została do klasy I, a biologicznych do klasy II, jej stan fizykochemiczny oceniono poniżej dobrego, natomiast stan chemiczny jako dobry, a potencjał ekologiczny jako umiarkowany. Rzeką Warta w rejonie Gorzowa Wlkp. zakwalifikowana została pod względem elementów hydromorfologicznych do klasy I, a biologicznych do klasy IV, jej stan fizykochemiczny oceniono poniżej dobrego, natomiast stan chemiczny jako dobry, a potencjał ekologiczny jako słaby. Rzeką Noteć w rejonie ujścia do Warty zakwalifikowana została pod względem elementów hydromorfologicznych do klasy I, a biologicznych do klasy III, jej stan fizykochemiczny oceniono poniżej dobrego, natomiast stan chemiczny jako dobry, a potencjał ekologiczny jako umiarkowany.²⁵

Stan wód jeziora Lubie zakwalifikowany został pod względem elementów fizykochemicznych i chemicznych jako dobry, a biologicznych jako umiarkowany, natomiast jego potencjał ekologiczny oceniono jako umiarkowany. Stan wód jeziora Marwicksko zakwalifikowany został pod względem elementów fizykochemicznych i biologicznych jako dobry, a jego potencjał ekologiczny oceniono jako dobry²⁶.

Stan wód podziemnych w Gorzowie Wlkp., badany w 2014 r., wykazał ich niezadowalający stan i sklasyfikowanie do klasy III i IV. Wskaźnikami determinującymi złą jakość wody, były przekroczenia zawartości: żelaza, manganu, wapnia i siarczanów²⁷.

Hałas

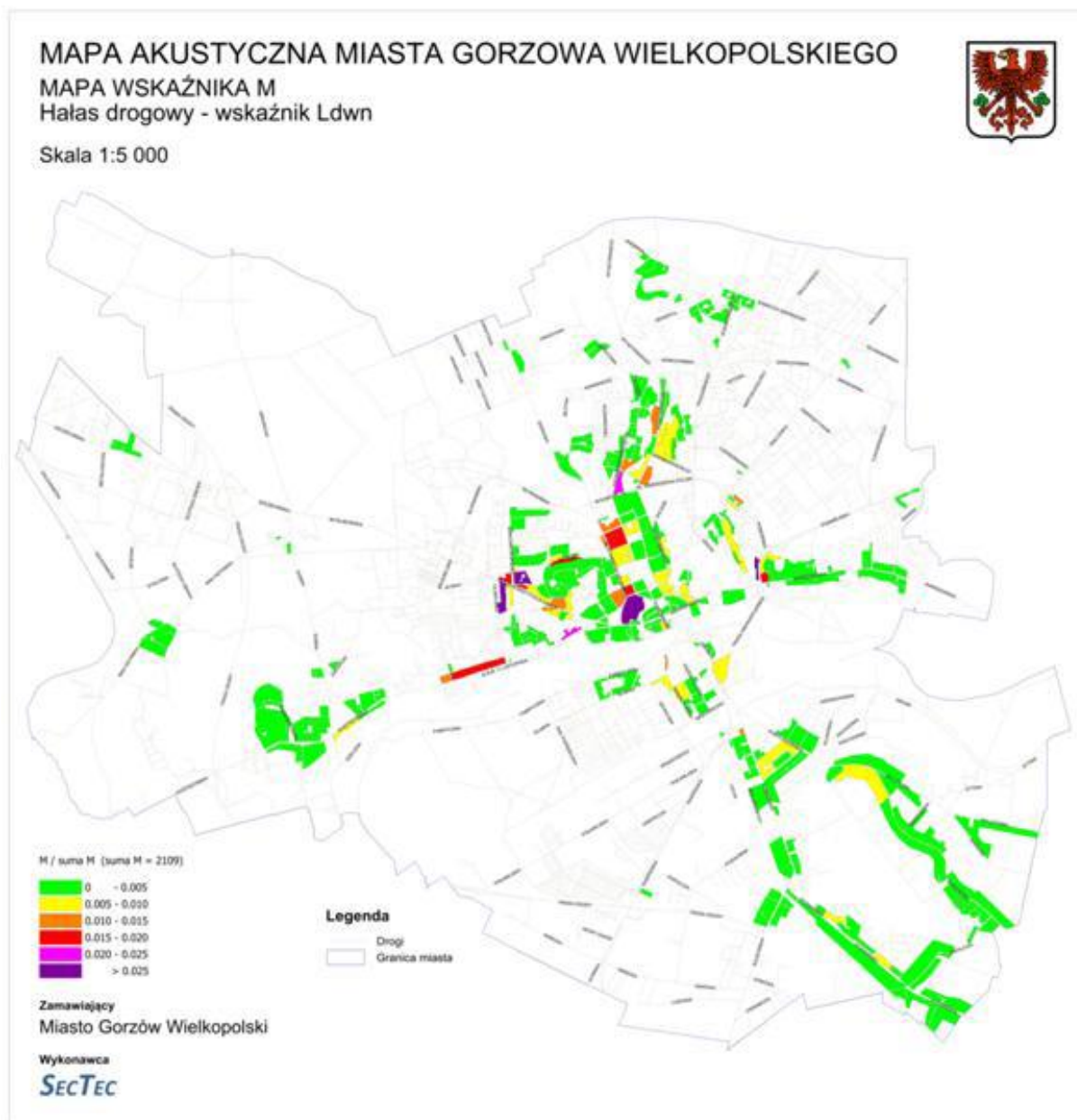
Poziom narażenia mieszkańców miasta Gorzowa Wlkp. na hałas ulega w ostatnich latach systematycznemu zmniejszaniu – z uwagi na realizowaną inwestycję krajową – drogę ekspresową S-3. Część ruchu tranzytowego, znacznie zwiększającego poziom hałasu w mieście, odbywa się nowo wybudowaną Trasą Zgody.

²⁵ „Ocena stanu jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych na obszarze województwa lubuskiego w 2014 r. z uwzględnieniem dziedziczenia ocen z lat 2010-2013”, WIOŚ Zielona Góra 2015, załączniki nr 1 i 2.

²⁶ „Ocena stanu jednolitych części wód powierzchniowych jeziornych na obszarze województwa lubuskiego badanych w 2014 r. z uwzględnieniem dziedziczenia ocen z lat 2010-2013”, WIOŚ Zielona Góra 2015, s. 8-9.

²⁷ „Monitoring jakości wód podziemnych województwa lubuskiego”, WIOŚ Zielona Góra 2014, s. 5.

Miasto Gorzów Wlkp. posiada opracowany w 2013 r. program ochrony środowiska przed hałasem, z planowaną realizacją do 2019 r., w tym działania zmierzające do uspokojenia ruchu i zastosowania nawierzchni o zmniejszonej hałaśliwości. Dla potrzeb programu w odniesieniu do wybranych fragmentów ulic dokonano obliczenia wskaźnika M – jest to średni poziom dźwięku wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich dób w roku, z uwzględnieniem pory dnia (rozumianej jako przedział czasu w godzinach 6-18), pory wieczoru (godziny 18-22) oraz pory nocy (godziny 22-6). Wyniki pomiaru przedstawiono na rysunku 8.



Rys. 8. Mapa wskaźnika M (Ldwn) – hałas drogowy w Gorzowie Wlkp.

Źródło: Program ochrony środowiska przed hałasem dla Gorzowa Wielkopolskiego,
 Gorzów Wlkp. 2013, s. 65.

Na podstawie mapy przekroczeń poziomu dopuszczalnego oraz analizy głównych zamierzeń inwestycyjnych miasta, opracowano propozycje rozwiązań antyhałasowych na terenie Gorzowa Wlkp. oraz wskazano kierunki działań, które należy podjąć, aby zminimalizować negatywne skutki oddziaływania hałasu.

Zaproponowano wprowadzenie elementów edukacji ekologicznej, która – pomimo, że nie wpływa bezpośrednio na redukcję hałasu – jest wśród lokalnej społeczności ważnym elementem w osiąganiu wysokiego poziomu świadomości o wpływie hałasu na zdrowie człowieka i przeciwdziałaniu nadmiernej emisji hałasu do środowiska.

Podstawowe kierunki redukcji hałasu obejmują:

- 1) w zakresie hałasu drogowego:
 - a) eliminowanie ruchu tranzytowego z obszarów o gęstej zabudowie mieszkaniowej;
 - b) dalszą budowę układu obwodnicowego miasta;
 - c) wymianę nawierzchni drogowych, stosowanie nawierzchni „cichych”;
 - d) tworzenie stref uspokojonego ruchu, ograniczenia prędkości;
 - e) wspieranie komunikacji rowerowej;
 - f) wspieranie rozwoju komunikacji zbiorowej;
 - g) właściwą politykę parkingową;
 - h) sterowanie ruchem w mieście, rozwój systemów ITS;
 - i) stosowanie właściwej stolarki okiennej w obiektach chronionych;
- 2) w zakresie hałasu tramwajowego:
 - a) wymiana torowisk w ulicach Sikorskiego i Kostrzyńskiej;
 - b) stosowanie nowoczesnych konstrukcji torowisk przy rozbudowach i remontach;
 - c) wymiana przestarzałego i głośnego taboru na nowoczesny i cichszy;
 - d) korekta geometrii szyn i kół tramwajów, odpowiednie hamulce.

Jako działania ujęte w programie, przewidziane do wykonania do 2019 r., wskazano wymianę nawierzchni ulic, przebudowę wybranych odcinków ulic wraz z wymianą nawierzchni i ograniczenie prędkości na wskazanych odcinkach ulic oraz remont torowiska w ulicach Sikorskiego i Kostrzyńskiej²⁸.

Pola elektromagnetyczne

W 2014 r. w całym województwie lubuskim nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów natężeń pól elektromagnetycznych, a najwyższa zmierzona wartość natężenia PEM stanowiła 41,8% poziomu dopuszczalnego.

²⁸ Program ochrony środowiska przed hałasem dla Gorzowa Wielkopolskiego, Gorzów Wielkopolski 2013, s. 77

Z punktu widzenia ochrony środowiska, właściwym rozwiązaniem jest takie planowanie sieci komunikacji miejskiej w Gorzowie Wlkp., które w największym możliwym stopniu ograniczy emisję zanieczyszczeń wytwarzaną przez środki transportu publicznego. W tym zakresie pozytywne rezultaty można osiągnąć planując rozwój trakcji elektrycznej (komunikacji tramwajowej – po wyremontowaniu trakcji) i intensyfikację eksploatacji autobusów wyposażonych w silniki o najwyższej czystości spalin – całotygodniowo alokując je na zadania przewozowe o największej liczbie wozokilometrów.

W tabeli 18 zaprezentowano normy zanieczyszczeń EURO dla silników wysokoprężnych.

Tab. 18. Wartości graniczne emisji szkodliwych składników spalin wg europejskich norm dla ciężkich pojazdów użytkowych

Norma	Emisja w g/km			Emisja w szt./kWh
	CO (tlenek węgla)	HC (węglowodory)	NO _x (tlenki azotu)	PM (cząstki pyłu)
EURO-1	4,5	1,1	8,0	612
EURO-2	4,0	1,1	7,0	250
EURO-3	2,1	0,66	5,0	200
EURO-4	1,5	0,46	3,5	20
EURO-5	1,5	0,46	2,0	20
EURO-6	1,5	0,13	0,4	10

Źródło: Rozporządzenia Komisji UE 582/2011, 595/2009, Urszula Kwaśniak, Michał Janicki, Czesław Kolanek, *Emisja CO i NO_x pochodzących z silników spalinowych pojazdów samochodowych na tle norm EURO*, „Transport Miejski i Regionalny” 2012 nr 8, s. 24.

Oddziaływanie na środowisko trakcji spalinowej w komunikacji miejskiej i regionalnej zależy od roku produkcji eksploatowanych pojazdów. Autobusy najstarsze, w wieku ponad 16 lat (w 2000 r. wprowadzono normę EURO 3 – pierwszą obowiązkową także dla autobusów), mogą nie spełniać żadnej z norm czystości spalin – nawet przy najbardziej starannej eksploatacji.

Wg stanu na dzień 15 kwietnia 2016 r., MZK w Gorzowie Wlkp. Sp. z o.o. eksploatowało 36 tramwajów wysokopodłogowych: 19 szt., przegubowych typu 6EGTW/6ZGTW, 16 szt. będących w rezerwie wozów tramwajowych typu Konstal 105Na oraz jeden zabytkowy typu Konstal 4N. Średni wiek taboru tramwajowego wyniósł niemal 43 lata, w tym eksploatowanych

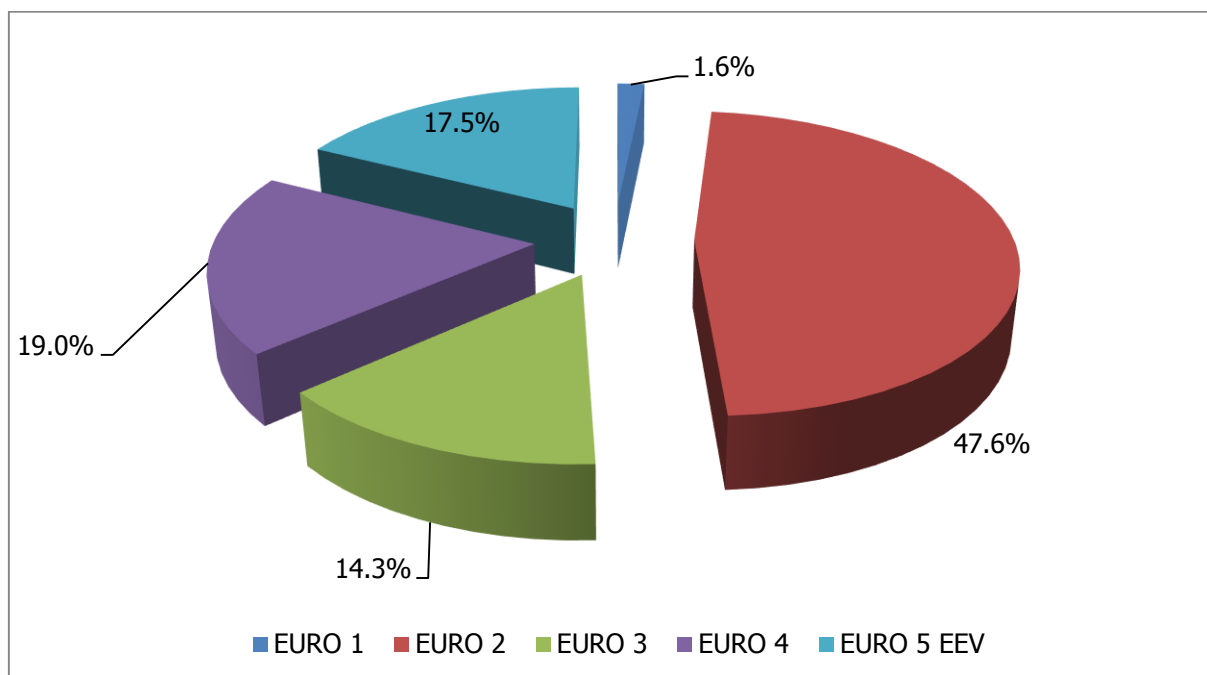
tramwajów produkcji niemieckiej – aż 46,8 lat. Tramwaje typu 6EGTW/6ZGTW wyposażone są w tablice elektroniczne i monitoring

Spółka eksploatowała także 63 autobusy, reprezentujące dwie klasy taboru:

- maxi – o standardowej długości 12 m, niskopodłogowe, następujących marek: 27 szt. marki Solaris Urbino i 28 szt. marki MAN – różnych typów;
- mega – przegubowe o długości 18 m, niskopodłogowe, 6 szt. marki MAN NL313 i A23.

Średni wiek taboru autobusowego osiągnął wartości przeciętne dla miast krajowych o podobnej wielkości i wyniósł 12,4 lat. Napęd autobusów spełnia normy czystości spalin EURO od 1 do 5.

Strukturę taboru autobusowego w podziale na normy czystości spalin – wg stanu na 15 kwietnia 2016 r. – przedstawiono na rysunku 9, a w podziale na wiek taboru – na rysunku 10. Strukturę taboru autobusowego eksploatowanego na liniach gorzowskiej komunikacji miejskiej należy uznać za dość przeciętną.

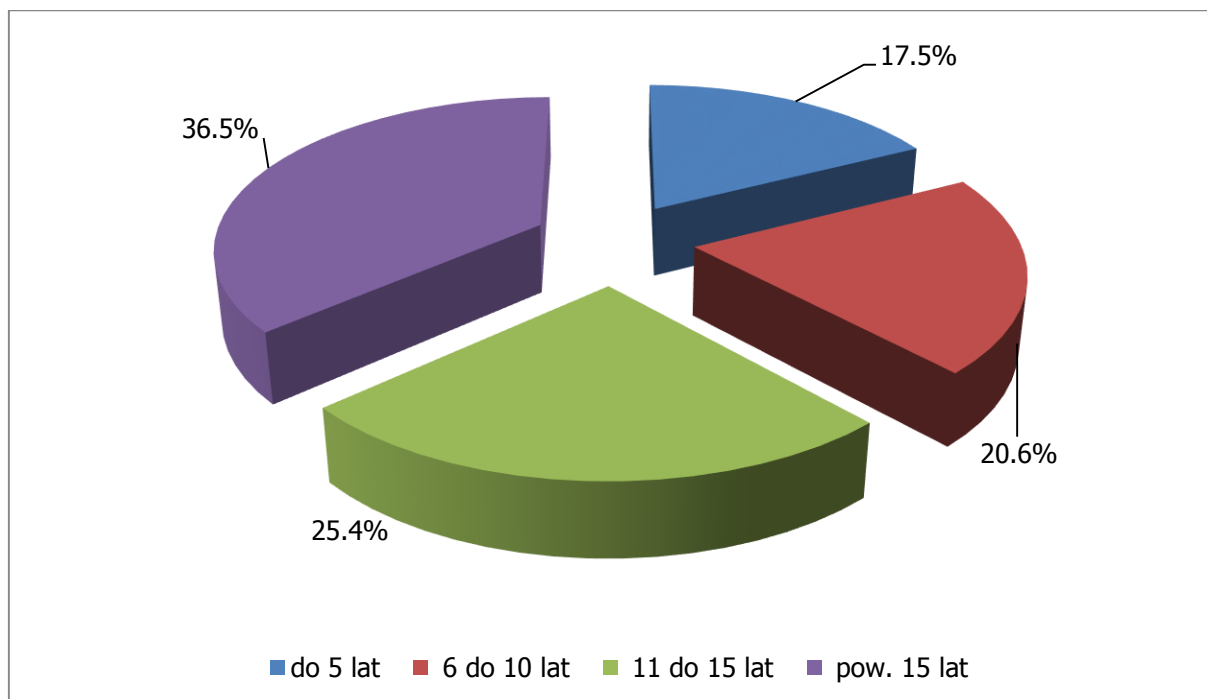


Rys. 9. Struktura taboru autobusowego MZK w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o. w podziale na normy czystości spalin – stan na 15 kwietnia 2016 r.

Źródło: dane Urzędu Miejskiego w Gorzowie Wlkp.

Wszystkie eksploatowane autobusy są niskopodłogowe, mają połączenie telefoniczne z dyspozytornią, autokomputer pokładowy, system GPS, elektroniczne kasowniki, wielotaryfowy automat biletowy wydający resztę (w autobusach przegubowych są dwa automaty) oraz

elektroniczne tablice wewnętrzne i zewnętrzne. Wszystkie autobusy posiadają monitoring wewnętrzny, a 40% pojazdów wyposażone jest w urządzenia zapowiedzi głosowych przystanków oraz w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej.



Rys. 10. Struktura taboru autobusowego MZK w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o. w podziale na normy czystości spalin – stan na 15 kwietnia 2016 r.

Źródło: dane Urzędu Miejskiego w Gorzowie Wlkp.

Niniejszy plan nie ingeruje w obszary szczególnie chronione, a określone w nim działania dążą do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu publicznego na środowisko. Plan nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gorzowa Wlkp. i gmin objętych porozumieniami komunalnymi na lata 2016-2025, nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko oraz na obszary Natura 2000 (art. 46, ust. 2 i 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2013 poz. 1235)).

2.12. Dostęp do infrastruktury transportowej

Układ uliczno-drogowy

Układ ulic i dróg w Gorzowie Wlkp., wg stanu na dzień 31 marca 2016 r., tworzyło 293,8 km dróg, w tym:

- 10,8 km dróg krajowych;
- 21,1 km dróg wojewódzkich;
- 72,9 km dróg powiatowych;
- 189,0 km utwardzonych i nieutwardzonych dróg gminnych²⁹.

System drogowy obejmował 431 miejsc wyposażonych w sygnalizację świetlną w obrębie skrzyżowań i przejść dla pieszych oraz 18 miejsc z sygnalizacją przyciskową dla pieszych.

Na terenie Strefy Płatnego Parkowania znajdowały się 941 płatne miejsca postojowe, w tym 70 tzw. „kopert” – miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych.

Przez miasto Gorzów Wlkp., w jego zachodniej i południowo-zachodniej części, przebiega trasa drogi ekspresowej S-3 (Trasa Zgody), ze Świnoujścia do Lubawki. Ruch tranzytowy na linii północ-południe (Szczecin – Zielona Góra) odbywa się omijając ulice miejskie. Aktualnie prowadzona jest przez GDDKiA inwestycja, polegająca na przebudowie odcinka drogi ekspresowej S-3 przebiegającej przez zachodnią część miasta na dwujezdniową. Zakończenie inwestycji planowane jest w drugiej połowie 2017 r. W granicach Gorzowa Wlkp. zlokalizowane są trzy węzły na drodze ekspresowej – na jej przecięciu z drogą krajową nr 22 oraz na przecięciu z drogami wojewódzkimi nr 130 i 132.

Przez miasto przebiega także droga krajowa nr 22 (Grzechotki – Kostrzyn nad Odrą). Obecnie przebieg tej drogi omija ściśle centrum miasta i skierowany jest nowymi lub przebudowanymi ulicami: Kasprzaka, Trasą Nadwarciańską, Podmiejską, Łukasińskiego, Bierzanina i Walczaka.

W Gorzowie Wlkp. rozpoczynają swój bieg cztery drogi wojewódzkie:

- nr 130, Barnówko – Gorzów Wlkp. (Baczyna);
- nr 132, Gorzów Wlkp. – droga krajowa nr 24 w Kostrzynie nad Odrą;
- nr 151, Gorzów Wlkp. – Świdwin;
- nr 158, Gorzów Wlkp. – Drezdenko.

Główny układ uliczny miasta tworzą ciągi:

- Walczaka – Pomorska – Warszawska – Jagiełły – Wybickiego – Estkowskiego – Aleje 11 Listopada – Kostrzyńska;

²⁹ Dane Urzędu Miasta Gorzowa Wielkopolskiego, stan na 31.12.2012 r.

- Poznańska – Koniawska – Grobla – Most Staromiejski – Chrobrego;
- Szczecińska – Myśliborska – Konstytucji 3 Maja;
- Żwirowa – Kosynierów Gdyńskich;
- Słowiańska – Roosevelta – al. Odrodzenia Polski;
- Piłsudskiego – Górczyńska;
- Warszawska;
- Czereśniowa;
- Kobylogórska – Strażacka;
- Sulęcińska;
- Sikorskiego.

Przez gminę Bogdaniec przebiega centralnie droga wojewódzka nr 132 oraz niewielkim fragmentem droga krajowa nr 3 (Trasa Zgody). Przez gminę Deszczno przebiega droga ekspresowa S-3, lecz bez możliwości zjazdu z niej oraz drogi krajowej nr 22 i południową granicą przez tereny leśne droga nr 24. Przez gminę Kłodawa przebiega południowo-wschodnim skrajem droga nr 22, a wzdłuż granic gmin Kłodawa i Lubiszyn zlokalizowana jest droga ekspresowa S-3, lecz bez możliwości zjazdu z niej. Przez południową część gminy Lubiszyn przechodzi droga wojewódzka nr 130. Przez gminę Santok natomiast przebiega centralnie droga wojewódzka nr 158, a fragmentami droga wojewódzka nr 159 Nowe Polichno – Skwierzyna.

W październiku 2008 r., na zlecenie miasta Gorzowa Wlkp., w godzinach 7-19, wykonano – w przedziałach godzinnych – pomiary ruchu na wybranych skrzyżowaniach oraz na trasach wylotowych. W oparciu o wyniki tych pomiarów wykonano prognozę ruchu dla 2033 r.³⁰ Wyniki pomiarów z 2008 r. wskazują, że ruch drogowy w Gorzowie Wlkp. rozkłada się dość równomiernie w ciągu dnia, w godzinach 7-18 odstępstwa od średniej wynoszą jedynie od -9 do +18%, szczyt ruchu pojazdów występuje w godzinach 13-16, a natężenie ruchu spada dopiero w godzinach wieczornych. Do najbardziej obciążonych skrzyżowań należą: Kasprzaka – Trasa Zgody, przez które w badanym okresie przejechało niemal 45 tys. pojazdów umownych oraz Walczaka – Górczyńska, przez które przejechało ponad 43 tys. pojazdów umownych.

Do skrzyżowań silnie obciążonych ruchem zaliczają się także:

- Piłsudskiego – Czereśniowa;
- Rondo Wyszynskiego;
- Rondo Św. Jerzego;
- Rondo Santockie,

przez które przejechało ponad 30 tys. pojazdów umownych, a także:

³⁰ *Pomiary Ruchu Gorzów Wielkopolski 2008*, DroKonsult Warszawa, Fundacja Rozwój UTP Bydgoszcz

- Chrobrego – Spichrzowa;
- Chrobrego – Sikorskiego;
- Roosevelta – Kosynierów – Mieszka I;
- Kosynierów – Słowiańska;
- Kosynierów – Łokietka;
- Rondo Piłsudskiego;
- Podmiejska – Pomorska – Okólna,

przez które w badanych godzinach przejechało 25-30 tys. pojazdów umownych.

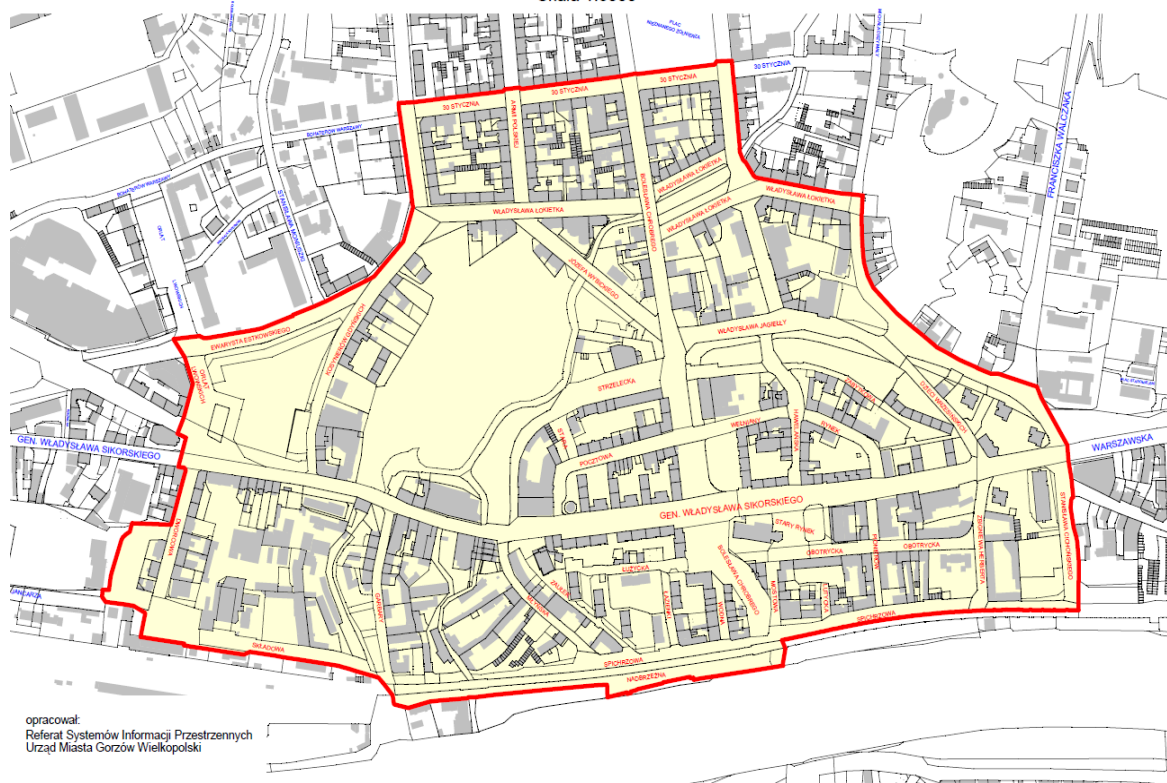
Wśród badanych tras wylotowych, na ulicach Kostrzyńskiej i Sulęcińskiej ruch osiągnął 7,5 tys. pojazdów umownych w ciągu 12 godzin. Prognozy ruchu dla 2033 r. są wręcz zatrważające, gdyż przewidują wzrost ruchu średnio o 130%, a na skrzyżowaniu ul. Estkowskiego i al. Konstytucji 3 Maja – aż o ponad 300%. Na tym skrzyżowaniu zakłada się największe obciążenie w szczytowej godzinie 13-14, w wysokości ponad 11 tys. pojazdów umownych. Prognozuje się, że najbardziej obciążonymi skrzyżowaniami będą także: Walczaka – Górczyńska oraz Kasprzaka – Trasa Zgody, przez które w szczytowych godzinach przejedzie ponad 9 tys. pojazdów umownych na godzinę. Na trasach wylotowych przewiduje się ponad 2-krotny wzrost ruchu – do poziomu 15-17 tys. pojazdów umownych w ciągu 12 godzin.

W Gorzowie Wlkp. obowiązuje system płatnych miejsc postojowych w centralnym obszarze miasta. Zasięg strefy płatnego parkowania przedstawiono na rysunku 11.

MAPA STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA MIASTA GORZOWA WIELKOPOLSKIEGO

Załącznik nr 2 do uchwały
Rady Miasta/...../.....
z dnia

Skala 1:5000



Rys. 11. Strefa płatnego parkowania w Gorzowie Wlkp.

Źródło: Urząd Miasta Gorzowa Wlkp.

Relatywna atrakcyjność transportu publicznego w miastach jest kształtowana poprzez wzrost atrakcyjności oferty tego transportu oraz tworzenie barier dla nieograniczonego rozwoju motoryzacji indywidualnej – poprzez obniżanie swobody użytkowania samochodów osobowych i dostępu przez użytkowników samochodów do infrastruktury transportowej, w tym przede wszystkim do miejsc parkingowych.

Z punktu widzenia celu planu należy stwierdzić, że wysokość opłat parkingowych powinna być ustalana w powiązaniu z cenami biletów jednorazowych komunikacji miejskiej w taki sposób, aby zachęcać użytkowników samochodów osobowych w większym stopniu do korzystania z transportu publicznego. Opłata parkingowa za pierwszą godzinę wynosi 2,5 zł, za drugą – 3,0 zł, za trzecią – 3,5 zł, a za kolejne – 2,5 zł, są więc porównywalne do ceny biletu jednorazowego w komunikacji miejskiej (3,0 zł). Stosunkowo drogi jest także abonament miesięczny, który wynosi 150 zł (poza mieszkańcami strefy), podczas gdy cena biletu miesięcznego imiennego w komunikacji miejskiej wynosi 92,0 zł.

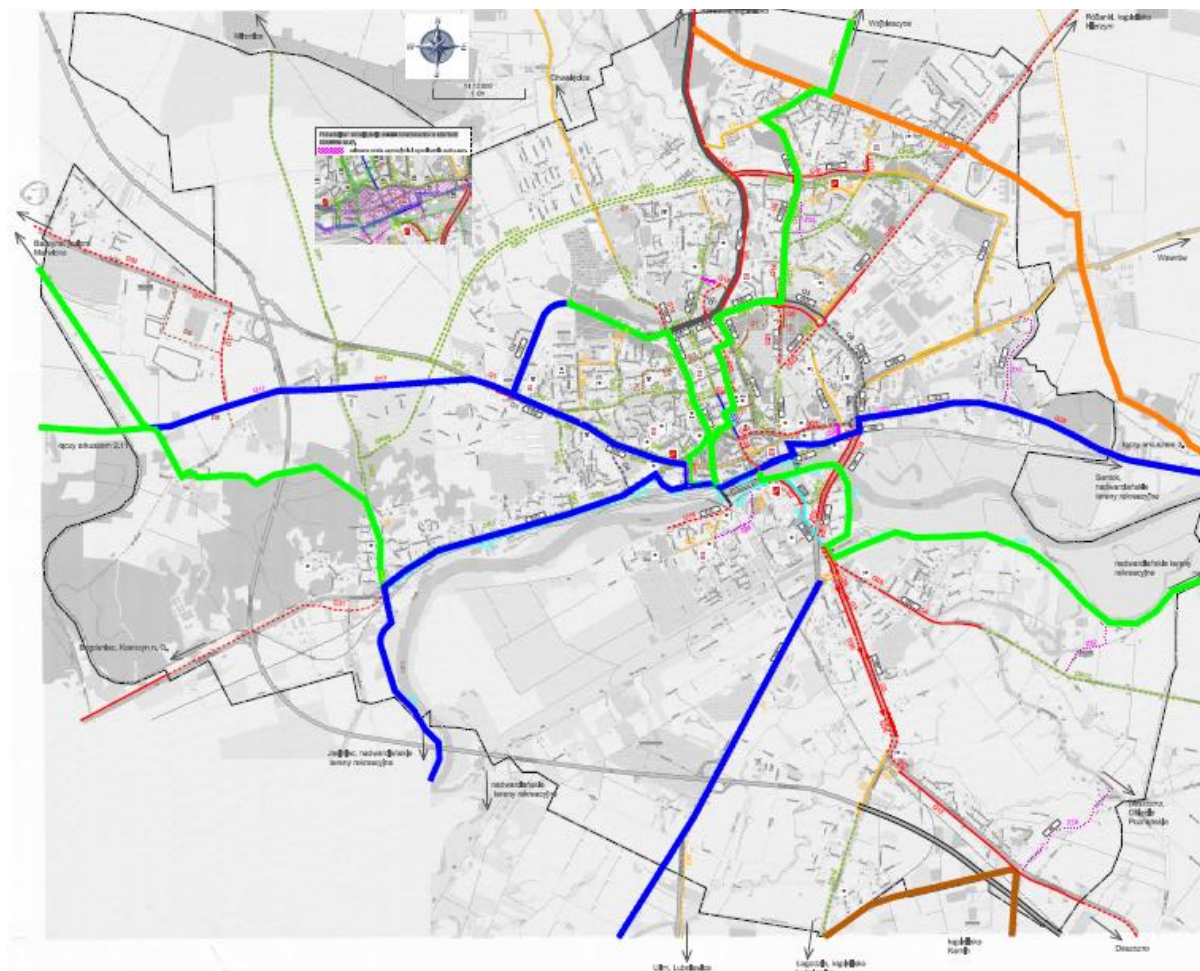
Rozbudowywany jest układ dróg rowerowych i podsystemu rowerowego, z niezbędnymi urządzeniami towarzyszącymi. Łączną długość ścieżek rowerowych w poszczególnych gminach obszaru przedstawiono w tabeli 19.

Tab. 19. Długość ścieżek rowerowych w Gorzowie Wlkp. i okolicznych gminach – stan na 31 grudnia 2014 r.

Jednostka administracyjna	Długość ścieżek rowerowych będących pod zarządem [km]				
	ogółem	urzędu marszałkowskiego	starostwa	gminy	na 1 tys. mieszkańców
Miasto Gorzów Wlkp.	37,5	-	-	37,5	0,30
Gmina Bogdaniec	3,1	1,9	1,2	-	0,44
Gmina Deszczno	2,9	-	0,9	2,0	0,32
Gmina Kłodawa	24,6	2,8	5,1	16,7	3,00
Gmina Lubiszyn	3,5	-	3,5	-	0,51
Gmina Santok	3,0	-	3,0	-	0,37
Razem gminy ościenne	37,1	4,7	13,7	18,7	0,94
Razem obszar objęty planem	74,6	4,7	13,7	56,2	0,46

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

Miasto Gorzów Wlkp. opracowało koncepcję programową rozbudowy ścieżek rowerowych dla stworzenia spójnej sieci tras łączących Gorzów Wlkp. z okolicznymi gminami i poszczególne gminy Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego ze sobą. Zaprogramowane w koncepcji trasy rowerowe obejmują główne skupiska mieszkaniowe z największymi ośrodkami pracy, pełniąc jednocześnie funkcję turystyczną. Całkowita zaprogramowana długość tras rowerowych docelowo ma osiągnąć niemal 350 km w całym obszarze funkcjonalnym, w tym trasa EuroVelo. Na rysunku 12 przedstawiono przebieg programowanych tras rowerowych w mieście.



Rys. 12. Programowana sieć tras rowerowych w Gorzowie Wlkp.

Źródło: Urząd Miasta Gorzowa Wlkp.

Wg stanu na 31 sierpnia 2012 r., w gorzowskiej komunikacji miejskiej eksploatowano w granicach miasta 555 przystanków, w tym 297 autobusowych i 50 tramwajowych. Część przystanków w granicach miasta – 220 szt. (74%) – wyposażonych było w wiaty.³¹

Rada Miasta Gorzowa Wlkp. wśród przystanków, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Gorzów Wlkp., 327 szt. udostępniła operatorowi komunikacji miejskiej – MZK Sp. z o.o., natomiast 42 przystanki udostępniła przewoźnikom³². Za korzystanie z przystanków pobierane są opłaty w wysokości 0,05 zł za jedno zatrzymanie. Przewoźnicy i operatorzy mogą korzystać z przystanków jedynie w celu wysadzenia i zabrania pasażerów oraz zobowiązani są do podjeżdżania jak najbliżej krawężnika nie blokując przy tym przystanku dla innych korzystających. Obecnie trwają prace nad aktualizacją tych wykazów i nowym podziałem przystanków udostępnionych operatorowi i przewoźnikom.

³¹ Dane Urzędu Miasta w Gorzowie Wlkp.

³² Uchwała nr LXXI/773/2014 Rady Miasta Gorzowa Wielkopolskiego z dnia 4 lipca 2014 r.

Główne węzły przystankowe, umożliwiające dogodnie przesiadki i generujące największy ruch pasażerów w mieście Gorzów Wlkp., wymieniono w tabeli 20.

Tab. 20. Główne węzły przystankowe w Gorzowie Wlkp.

Węzeł przesiadkowy (zespół przystanków)	Liczba stanowisk	Liczba linii
Centrum	6	24
17	6	17
Sikorskiego/Estkowskiego (AWF)	5	24
Fabryczna/Wał Okrężny	4	17
Mieszka I/Roosevelta	4	9
Pomorska/Okólna	4	6
Rondo Myśliborskie/Alejski	3	16

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta Gorzowa Wlkp.

Źródła ruchu

Dla celów planu w obszarze objętym obsługą komunikacji miejskiej wyodrębniono miasto Gorzów Wlkp. oraz gminy przyległe, na obszarze których świadczone są usługi przewozowe – na podstawie porozumień międzygminnych. Gorzów Wlkp. graniczy z sześcioma gminami wiejskimi: Bogdaniec, Deszczno, Lubiszyn, Kłodawa i Santok, co przedstawiono na rysunku 13.

Usługi komunikacji miejskiej, wg stanu na dzień 31 marca 2016 r., poza miastem Gorzów Wlkp. realizowane były na obszarze wszystkich gmin graniczących z miastem. Miejscowości obsługiwane liniami gorzowskiej komunikacji miejskiej przedstawiono w tabeli 7 w p. 2.7. planu. W samym Gorzowie Wlkp. główne źródła ruchu stanowią osiedla, których lokalizację przedstawiono na rysunku 2.



Rys. 13. Gminy powiatu gorzowskiego, które podpisały Porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego

Źródło: opracowanie własne.

Ruch wewnętrzny koncentruje się w kierunku do śródmieścia i dzielnic przemysłowych. Natężenie ruchu do śródmieścia charakteryzuje się względną stabilnością, natomiast w kierunku do dzielnic przemysłowych zmienia się wraz ze zmianami strukturalnymi w tym obszarze, zdeterminowanymi zmianami prowadzonej tam działalności gospodarczej. Specyficznym obszarem generującym ruch, jest Kostrzyńsko-Słubicka Specjalna Strefa Ekonomiczna – przy ul. Szczecińskiej.

Ruch tranzytowy, mający swoje źródło poza miastem, dotyczy w przeważającej większości podróży realizowanych samochodami osobowymi. Przejazdy pojazdami ciężarowymi w przeważającym zakresie dotyczą ruchu tranzytowego na drodze krajowej nr 22.

Ruch zewnętrzny do i z Gorzowa Wlkp. koncentruje się na ciągach głównych dróg wyłotowych. Niewielkie znaczenie dla obsługi tego ruchu ma pasażerski transport kolejowy.

W tabeli 21 wymieniono lokalizacje największych szkół i placówek oświatowych w Gorzowie Wlkp. i okolicznych gminach (liczące powyżej 200 uczniów).

Tab. 21. Lokalizacja w Gorzowie Wlkp. i w okolicznych gminach placówek oświatowych liczących powyżej 200 uczniów – stan na 30 września 2015 r.

Nazwa placówki oświatowej	Adres	Liczba uczniów
Miasto Gorzów Wlkp.		
Zespół Szkół nr 13 Szkoła Podstawowa nr 13 im. A. Fiedlera, Gimnazjum nr 13	ul. Szwoleżerów 2	1 592
Zespół Szkół nr 20 Szkoła Podstawowa nr 20 im. Bohaterów Westerplatte, Gimnazjum nr 20 im J. J. Jeziorańskiego	ul. Szarych Szeregów 8	1 424
Zespół Szkół Mistrzowska Sportowego Szkoła Podstawowa, Gimnazjum, Liceum Szkoła Podstawowa nr 11 im. K. K. Baczyńskiego	ul. Stanisławskiego 2	784
Zespół Szkół nr 21 im. Orłąt Lwowskich Szkoła Podstawowa nr 21, Gimnazjum nr 21	ul. Taczaka 1	714
Zespół Szkół Mechanicznych „Henryk Sucharski” Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 7, Technikum nr 7	ul. Dąbrowskiego 33	705
Szkoła Podstawowa nr 15 im. Wojska Polskiego	ul. Kotsisa 1	652
Zespół Szkół Ogólnokształcących im. J. Piłsudskiego Szkoła Podstawowa nr 16, Gimnazjum nr 16, VIII Liceum Ogólnokształcące Zespół Kształcenia Specjalnego im. K. Wojtyły Przedszkole, Gimnazjum, Szkoła Podstawowa	ul. Dunikowskiego 5	647
I Liceum Ogólnokształcące im. T. Kościuszki I Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych	ul. Puszkina 31	631
Zespół Szkół Technicznych i Ogólnokształcących Gimnazjum Sportowe nr 2, Technikum nr 6	ul. Czereśniowa 4e	571
Szkoła Podstawowa nr 9 im. J. Kochanowskiego	ul. Nowa 7	559
IV Liceum Ogólnokształcące im T. Kotarbińskiego	ul. Kosynierów Gdyńskich 8	541
II Liceum Ogólnokształcące im. M Skłodowskiej-Curie	ul. Przemysłowa 22	540
Szkoła Podstawowa nr 10 im. T Kościuszki	ul. Towarowa 21	527
Zespół Szkół Elektrycznych Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 5, Technikum nr 5	ul. Dąbrowskiego 32	478
Gimnazjum nr 9 im. Szarych Szeregów	ul. Zamenhofska 2A	471
Zespół Szkół Gastronomicznych Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 3, Technikum nr 3	ul. Okólna 35	470
Zespół Szkół Budowlanych i Samochodowych Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 1, Technikum nr 1, Gimnazjum dla Dorosłych	ul. Okrzei 42	445
Szkoła Podstawowa nr 1	ul. Dąbrowskiego 23	444
Szkoła Podstawowa nr 4 im. H. Sienkiewicza	ul. Kobylogórska 110	443

Nazwa placówki oświatowej	Adres	Liczba uczniów
Zespół Szkół nr 6 Szkoła Podstawowa nr 6, Gimnazjum nr 6	ul. Gwiazdzysta 14	425
Technikum nr 2	ul. 30 Stycznia 29	398
Zespół Szkół Ogólnokształcących nr 3 Gimnazjum nr 3, III Liceum Ogólnokształcące	ul. Warszawska 18	375
Szkoła Podstawowa nr 17 im. A. Mickiewicza	ul. Warszawska 19	363
Szkoła Podstawowa nr 5 im Bohaterów 12 Kołobrzeskiego Pułku Piechoty	al. Konstytucji 3 Maja 44	337
Gimnazjum nr 7	ul. Estkowskiego 3	335
Zespół Szkół nr 12 im. Jana III Sobieskiego Gimnazjum nr 12, Technikum nr 8	ul. Śląska 20	324
Zespół Szkół Odzieżowych im. K. Kieślowskiego Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 4, Technikum nr 4	ul. Śląska 64c	322
Szkoła Muzyczna I i II stopnia	ul. Chrobrego 3	285
Przedszkole Miejskie nr 29 Kasztanowa Kraina	ul. Wróblewskiego 48	218
Przedszkole Miejskie nr 17	ul. Gen. S. Maczka 21	204
Gminy ościennie		
Zespół Szkół w Deszcznie Szkoła Podstawowa, Gimnazjum	ul. Lubuska 61	601
Zespół Szkół Szkoła Podstawowa i Gimnazjum w Kłodawie	ul. Szkolna 1	488
Zespół Szkół w Bogdańcu Szkoła Podstawowa, Gimnazjum	ul. Poczтовая 7	396
Zespół Szkół w Santoku Szkoła Podstawowa, Gimnazjum nr 1	ul. Gralewska 9	285
Zespół Szkół w Różankach Szkoła Podstawowa, Gimnazjum im. Jana Pawła II	ul. Dębowa 3	254
Zespół Szkół w Lipkach Wielkich Szkoła Podstawowa, Gimnazjum nr 2	ul. Nowa 16	219
Zespół Szkół w Baczynie Szkoła Podstawowa, Gimnazjum	ul. Szkolna 1	212

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.cie.men.gov.pl/index.php/sio-wykaz-szkol-i-placowek/26-wykaz-wg-wojewodztw.html, dostęp: 31.03.2016 r.

W tabeli 22 wyszczególniono największych pracodawców przedsiębiorców w Gorzowie Wlkp. wraz z ich lokalizacją. Znaczącymi centrami przemysłowymi są obszar Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej przy ul. Szczecińskiej oraz obszar byłego kombinatu Stilon przy ul. Walczaka.

Tab. 22. Lokalizacja największych pracodawców w Gorzowie Wlkp.
– przedsiębiorstwa produkcyjno-usługowe – stan na 31 marca 2016 r.

Nazwa przedsiębiorstwa	Adres	Główna branża
Ahrens Textil Service Sp. z o.o.	ul. Mosiężna 12	usługi pralnicze
Auto Galeria Sp. z o.o.	ul. Mosiężna 6	motoryzacyjna
BAMA-Polska Sp. z o.o.	ul. Kasprzaka 6a	obuwnicza
Borne Furniture Sp. z o.o.	ul. Złotego Smoka 23	meblowa
Calvia Sp. z o.o.	ul. Mosiężna 16	chemiczna
ENEA S.A.	ul. Sikorskiego 37	energetyczna
Faurecia Gorzów Sp. z o.o.	ul. Szczecińska 31	motoryzacyjna
Goma Sp. z o.o.	ul. Mosiężna 8	maszynowa
GOMAD Sp. z o.o.	ul. Kosynierów Gdyńskich 56	maszynowa
HMP Heidenhain-Microprint Polska Sp. z o.o.	ul. gen. A. F. Fieldorfa-Nila 18	elektro-optyczna
I.M.C. Engineering Poland Sp. z o.o.	ul. Mosiężna 21	wyrobów stalowych
Interbud-West Sp. z o.o.	ul. Kosynierów Gdyńskich 51	budowlana
Inter-Sicherheits-Service Sp. z o.o.	ul. Kobylogórska 2	metalowa
K-Shop Tech Sp. z o.o. Sp. K.	ul. Mosiężna 19	drzewna
Lindo-Gobex Sp. z o.o.	ul. Cicha 1	motoryzacyjna
Mestil Sp. z o.o.	ul. Walczaka 25	maszynowa
NEOFAC Polska Sp. z o.o.	ul. Złotego Smoka 11	metalowa
PKS Gorzów Wlkp. Sp. z o.o.	ul. Podmiejska 20	transportowa
Prywatne Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowo-Usługowe „PUH” Irena Woźna Sp. z o.o.	ul. Podmiejska 17B	ochrona mienia
Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o.	ul. Kostrzyńska 46	usługi przewozowe
Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o.	ul. Kosynierów Gdyńskich 47	usługi komunalne
Rhodia Polyamide Polska Spółka z o.o.	ul. Walczaka 25	chemiczna
SE Bordnetze Polska Sp. z o.o.	ul. Walczaka 25	motoryzacyjna
Silwana Sp. z o.o.	ul. Walczaka 45	ok. 170
„Świt” Sp. Pracy Przemysłu Skórzanego	ul. Krótka 4	skórzana
TPV Displays Polska Sp. z o.o.	ul. Złotego Smoka 9	elektroniczna
Vetoquinol Biowet Sp. z o.o.	ul. Kosynierów Gdyńskich 13/14	farmaceutyczna

Nazwa przedsiębiorstwa	Adres	Główna branża
Victory Precision Technology Polska Sp. z o.o.	ul. Złotego Smoka 9	elektro-optyczna
Yetico S.A.	ul. Mosiężna 14	tworzyw sztucznych
Zakłady Włókien Chemicznych Stilon S.A.	ul. Walczaka 25	włókiennicza
Ziel-Bruk Sp. z o.o.	ul. Mosiężna 27	mat. budowlanych
ZREMB Gorzów S.A.	ul. Fabryczna 13-17	metalowa

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych miasta Gorzowa Wlkp. i przedsiębiorstw.

Wśród elementów, które wpływają na mobilność mieszkańców miast, ważną rolę odgrywają także obiekty sportowe, sklepy wielkopowierzchniowe, obiekty kulturalne i instytucje użyteczności publicznej. Sklepy wielkopowierzchniowe i główne obiekty sportowe w Gorzowie Wlkp., oddziałujące na mobilność mieszkańców, przedstawiono odpowiednio w tabelach 23 i 24.

Tab. 23. Wielkopowierzchniowe obiekty handlowe w Gorzowie Wlkp.

– stan na 31 marca 2016 r.

Nazwa podmiotu	Adres	Powierzchnia [m ²]
Centrum Handlowe Nova Park	ul. Przemysłowa 2	pow. handlowa 32 400 pow. całkowita 79 000
Centrum Handlowe Askana	al. Konstytucji 3 Maja 102	pow. handlowa 18 000 pow. całkowita 55 000
Centrum Handlowe Kupiec Gorzowski	ul. Witosa 50	15 500
Castorama	ul. Czartoryskiego 1	11 700
Tesco	ul. Słowiańska 70	8 000
Tesco	ul. Górczyńska 19	ok. 5 000
OBI	ul. Myśluborska 48	5 000
Centrum Handlowe Park 111	ul. Sikorskiego 111	pow. handlowa 6 000 pow. całkowita 7 100
Gorzowski Rynek Hurtowy SA	ul. Targowa 11	6 000
Centrum Handlowe Panorama	ul. Górczyńska 23	4 000
Media-Markt	ul. Słowiańska 70	b.d.

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 24. Główne obiekty sportowe o znaczeniu ruchotwórczym w Gorzowie Wlkp. i okolicy – stan na 31 marca 2016 r.

Nazwa obiektu	Adres	Liczba miejsc
Stadion im. Edwarda Jancarza	ul. Kwiatowa 55	17 000
Stadion Piłkarski	ul. Olimpijska 22	3 000
Hala Sportowa ZSTiO	ul. Czereśniowa 4	1 200
Hala Sportowa PWSZ	ul. Chopina 52	1 000
Centrum Sportowo-Rehabilitacyjne Słowianka: basen olimpijski 50x25m, mini lodowisko, sauna, boiska, korty tenisowe, kręgielnia, siłownia	ul. Słowiańska 14	500
Hala Sportowa ZSO nr 20	ul. Szarych Szeregów 8	500
I Liceum Ogólnokształcące	ul. Puszkina 31	400
Hala Sportowa ZSO nr 21	ul. Taczaka 1	100
Stadion lekkoatletyczny	ul. Olimpijska	340
Łaźnia Miejska (tenis stołowy)	ul. Jagiełły 11	300
Pole Golfowe Zawarcie	ul. Ślaska	b.d.
Przystań Sportów Wodnych	ul. Fabryczna 3	b.d.
Ośrodek Przywodny Nierzym	Różanki	b.d.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta Gorzów Wlkp.

Placówki oświatowe, uczelnie wyższe i zakłady pracy, są podstawowymi źródłami ruchu wewnętrznego i zewnętrznego z gmin graniczących z Gorzowem Wlkp. Ważną rolę w ruchu wewnętrznym gmin graniczących z miastem, odgrywają dojazdy dzieci do szkół.

Wśród innych obiektów, które wpływają na mobilność mieszkańców miast i mają charakter ruchotwórczy, należy wymienić także:

- urzędy:
 - Urząd Miasta Gorzowa Wlkp., ul. Sikorskiego 3-4;
 - Wojewódzki Urząd Pracy, ul. Szwoleżerów 18;
 - Powiatowy Urząd Pracy, ul. Walczaka 110;
 - Starostwo Powiatowe, ul. Pankiewicza 5-7;
 - Urząd Skarbowy w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 10;
 - Urząd Statystyczny Oddział w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 10;
 - Izba Skarbowa w Zielonej Górze Ośrodek Zamiejscowy w Gorzowie Wlkp., ul. Kazimierza Wielkiego 65;

- Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wlkp., ul. Jagiellończyka 8;
 - Powiatowy Urząd Pracy Gorzów Wlkp., ul. Walczaka 110;
 - Wojewódzki Urząd Pracy Filia Gorzów Wlkp., ul. Ściegiennego 17;
 - teatry, kina muzea i inne instytucje kultury i placówki oświatowe:
 - Teatr im. J. Osterwy, ul. Teatralna 9;
 - Centrum Edukacji Artystycznej – Filharmonia Gorzowska, ul. Dziewięciu Muz 10;
 - Miejski Ośrodek Sztuki , ul. Pomorska 73
 - Młodzieżowy Dom Kultury, ul. Teatralna 8;
 - Miejskie Centrum Kultury, ul. Drzymały 26;
 - Miejskie Centrum Kultury „Zawarcie”, ul. Wawrzyniaka 66a;
 - Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna, ul. Sikorskiego 107;
 - Muzeum Lubuskie in. J. Dekerta, „Zespół Willowo-Ogrodowy” ul. Warszawska 35, „Spichlerz”, ul. Fabryczna 1-3, „Zagroda Młyńska” w Bogdańcu, ul. Leśna 22, „Gród santocki” w Santoku, ul. Wodna 4;
 - Jazz Club „Pod Filarami”, ul. Jagiełły 7;
 - Centrum Kinowe Helios w Galerii Handlowej Askana, al. Konstytucji 3 maja 102;
 - szpitale:
 - Wielospecjalistyczny Szpital Wojewódzki w Gorzowie Wlkp. Sp. z o.o., ul. Dekerta 1, Zespół Szpitalny ul. Dekerta, Zespół Szpitalny ul. Walczaka;
- oraz radio i telewizje: Radio Zachód S.A. Radio Gorzów 95,6FM, ul. Warszawska 131, TV Teletop Gorzów, ul. Kosynierów Gdyńskich 50 i Telewizja Polska S.A., Oddział w Gorzowie Wlkp., ul. Kombatantów 34.

2.13. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

Do czasu opracowania niniejszego planu transportowego ogłoszonymi planami zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla są:

- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym³³”, zwany dalej planem ministra ds. transportu;
- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich³⁴”, zwany dalej planem wojewódzkim.

W planie ministra ds. transportu zwraca się uwagę na niski stopień dostosowania taboru i infrastruktury transportu kolejowego do potrzeb osób niepełnosprawnych – tylko 12% pociągów międzywojewódzkich było przystosowanych do przewozu tych osób.

Plan przewiduje, że najbardziej prawdopodobne zapotrzebowanie na międzywojewódzkie przewozy kolejowe w 2020 r. wyniesie 55 mln pasażerów na rok i 36,4 mln pociągokm na rok. Oznacza to prognozowany wzrost przewozów w stosunku do 2010 r. odpowiednio o 9,34 i 3,40%. Praca eksploatacyjna w przewozach międzywojewódzkich, objętych dofinansowaniem z budżetu państwa, wzrośnie do 40,907 mln pociągokm w 2020 r. (wzrost o 23,56% w stosunku do 2012 r.), natomiast liczba pasażerów – do 30,686 mln (wzrost z 26,395 mln pasażerów w 2012 r. – o 16%).

Plan transportowy określa następujące możliwe warianty rozwoju przewozów kolejowych, związanych funkcjonalnie z Gorzowem Wlkp.:

- wariant minimalny – utrzymanie oferty na obecnym poziomie;
- wariant maksymalny – rozszerzenie obecnej oferty o nową relację: Gorzów Wlkp. – Zbąszynek;
- wariant prawdopodobny – w odniesieniu do Gorzowa Wlkp. oferta jak w wariantcie maksymalnym.

Miasto Gorzów Wlkp. zostało w tym planie określone jako kluczowy punkt handlowy z dworcem kolejowym o znaczeniu strategicznym, mogącym pełnić funkcję zintegrowanego węzła przesiadkowego. Wykorzystanie potencjału demograficznego określono jako bardzo dobre.

³³ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym” ogłoszony Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 9.10.2012 r., (Dz. U. 2012 r., poz. 1151).

³⁴ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich”, przyjęty uchwałą nr LII/610/14 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 16.09.2014 r. (Dz. U. Woj. Lubuskiego 2014.1659).

W planie transportowym ministra ds. transportu ujęto połączenie kolejowe Bydgoszcz Główna – Piła Główna – Gorzów Wlkp. z jedną parą pociągów na dobę.

Przyjęto następujące zasady realizacji poszczególnych wariantów w przewozach między-wojewódzkich:

- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 2 pary na dobę) pomiędzy Warszawą i miastami wojewódzkimi;
- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 2 pary na dobę) pomiędzy największą liczbą miast wojewódzkich;
- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 1 para na dobę w sezonie i poza sezonem – w wybrane dni tygodnia) – w połączeniach z miastami uzdrowiskowymi i rekreacyjnymi.

Wskazuje się ponadto, że pozostali organizatorzy transportu publicznego powinni dążyć do utworzenia dodatkowego połączenia w relacji: Gorzów Wlkp. – Zbąszynek, obok już istniejącego: Gorzów Wlkp. – Bydgoszcz.

W „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich dla województwa lubuskiego” Gorzów Wlkp. został uznany jako ważny węzeł przesiadkowy, integrujący komunikację kolejową z komunikacją miejską i autobusową.

W analizie potoków ruchu, przeprowadzonej na potrzeby ww. planu w wojewódzkich przewozach kolejowych realizowanych w latach 2012-2014, liczba pasażerów przewiezionych rocznie na terenie województwa lubuskiego określona została na poziomie 2,92 mln w 2012 r. i 2,84 mln w 2014 r.

Analiza potoków przeprowadzona w 2014 r. na trasie: Kostrzyn – Gorzów Wlkp. – Krzyż wykazała, że najwięcej podróżnych odprawiono ze stacji Gorzów Wlkp. (35%), natomiast przystanki Gorzów Wieprzyce, Łupowo i Santok wykorzystywane były już w znacznie mniejszym stopniu. Napełnienia pociągów często przekraczają liczbę miejsc siedzących, a najwyższe występują w piątki i w niedziele.

Analiza potoków przeprowadzona w 2014 r. na trasie: Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz – Zbąszynek wykazała, że najwięcej podróżnych odprawiono ze stacji Gorzów Wlkp. (29%) oraz ze stacji Międzyrzecz (26%), a ponadto – ze stacji Zbąszynek i Skwierzyna. Ruch pasażerski był jednak niewielki.

Najczęściej wybierane relacje przemieszczeń przedstawiono w tabeli 25. Z zestawienia wynika, że podróże w granicach obszaru objętego planem odbywane są kolejną jedynie sporadycznie. Istotnym wnioskiem z analizy przeprowadzonej w projekcie planu transportowego jest

także przyznanie, że tylko 2-4 pary pociągów na danej linii to zbyt mało, ponieważ takie rozkłady jazdy znacznie ograniczają liczbę potencjalnych pasażerów, wpływając na istotne zmniejszenie rentowności linii. Liczbę par pociągów na poszczególnych trasach zaplanowano nie mniejszą niż 6 na dobę w dniu powszednim.

Tab. 25. Najczęściej wybierane relacje w kolejowych wojewódzkich przewozach pasażerskich w 2014 r. (obydwa kierunki)

Relacja	Pasażerowie [tys.]	Udział biletów okresowych [%]
Gorzów Wlkp. – Kostrzyn	132,6	31,9
Gorzów Wlkp. – Witnica	80,4	51,7
Gorzów Wlkp. – Nowe Drezdenko	63,9	47,9
Gorzów Wlkp. – Nowiny Wielkie	51,0	51,5
Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz	40,2	5,0
Gorzów Wlkp. – Poznań Główny*	37,8	2,0
Gorzów Wlkp. – Stare Krukowo	35,3	61,6
Gorzów Wlkp. – Górkę Noteckie	30,3	59,8
Gorzów Wlkp. – Krzyż*	27,9	11,6
Gorzów Wlkp. – Strzelce Krajeńskie W.	27,5	56,1
Gorzów Wlkp. – Santok	20,9	38,1
Gorzów Wlkp. – Skwierzyna	10,8	6,4

* – jeden kierunek

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich”, s. 110-116 (Dz. U. Woj. Lubuskiego z 2014 r., poz. 1659).

Projekt przywołanego planu obejmuje połączenia w ramach bazowej sieci połączeń oraz układ linii uzupełniających. Przez Gorzów Wlkp. wyznaczono dwie linie bazowe:

- Zielona Góra – Zbąszynek – Gorzów Wlkp. [F1];
- (Berlin –) Kostrzyn – Gorzów Wlkp. – Krzyż (– Poznań) [F2], [F4], [F6], [RB26].

Relacje Kostrzyn – Gorzów Wlkp. – Poznań [F4] oraz Kostrzyn – Gorzów Wlkp. – Piła [F6] uruchamiane będą w ramach porozumienia z województwem wielkopolskim.

W ramach linii uzupełniających nie zaplanowano żadnej linii przebiegającej przez Gorzów Wlkp.

Określona w planie oferta przewozowa została zaproponowana w dwóch wariantach – minimalnym i rozwojowym. Wariant minimalny zakłada utrzymanie obecnej oferty przewozowej, natomiast wariant rozwojowy przewiduje przywrócenie połączeń kolejowych, które zostały wycofane w ostatnich latach z powodu ograniczonych możliwości finansowych organizatora.

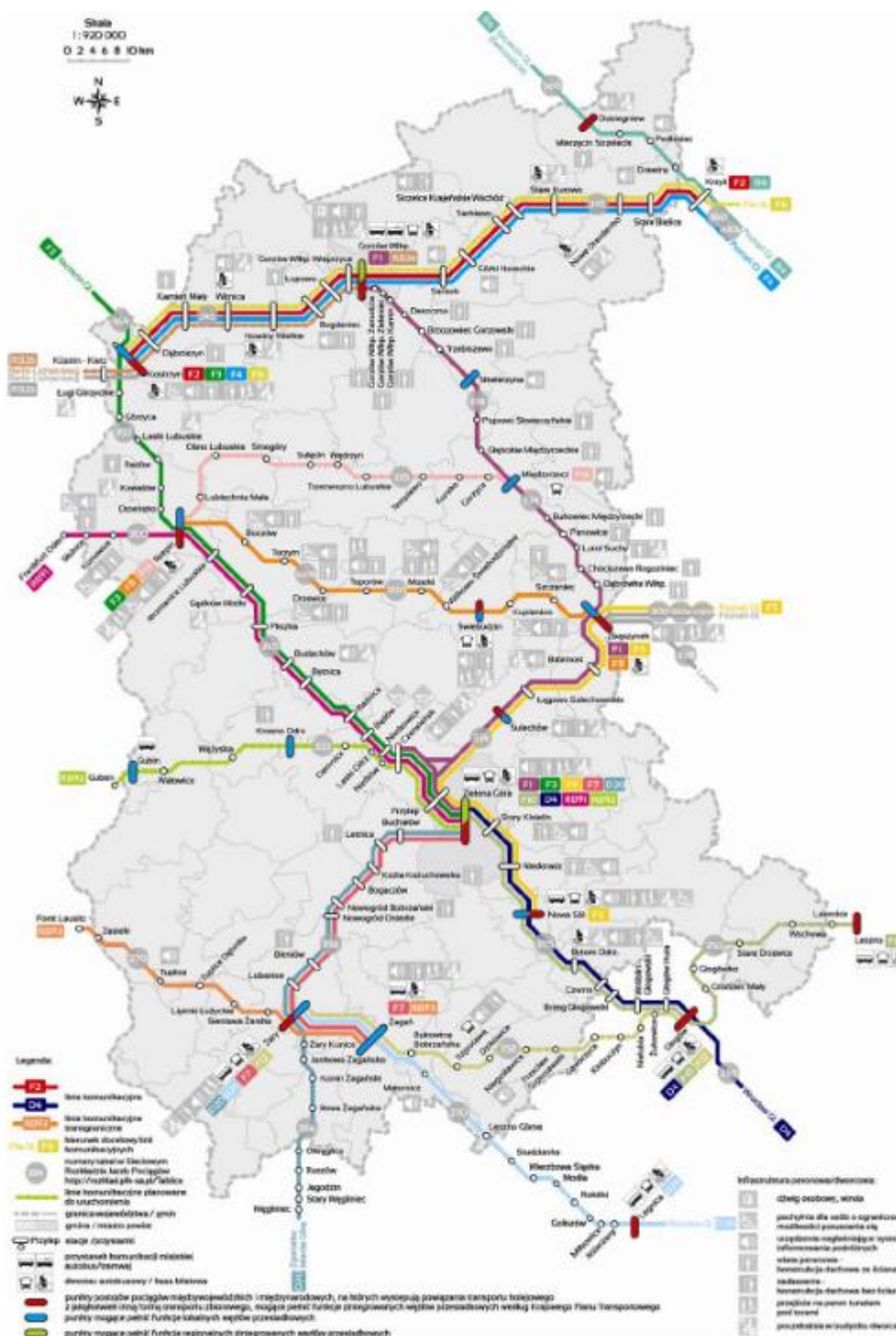
W zakresie linii Zielona Góra – Zbąszynek – Gorzów Wlkp. wariant minimalny zakłada utrzymanie 4 par pociągów zwykłych w dobie oraz dodatkową parę pociągów w dni robocze na odcinku Zbąszynek – Gorzów Wlkp. dla obsługi potoku szkolnego i części pracowniczego. W wariantcie rozwojowym przewiduje się dodatkowe dwie pary pociągów na odcinku Zbąszynek – Gorzów Wlkp. W obydwu wariantach godziny wiodące dla dojazdów do Gorzowa Wlkp. ustalono jako poranne, a z Gorzowa Wlkp. – jako popołudniowe.

W zakresie linii (Berlin –) Kostrzyn – Gorzów Wlkp. – Krzyż (– Poznań) wariant minimalny zakłada kursowanie 9 par pociągów obsługujących Gorzów Wlkp. w dobie, ze szczególnym uwzględnieniem dojazdów na godz. 7. i 8. W planie przyjęto, że dwie pary tych pociągów będą, po podpisaniu porozumienia, przedłużone do Poznania. W wariantcie rozwojowym przewiduje się uruchomienie dodatkowych dwóch par pociągów oraz zwiększenie do czterech par pociągów do Poznania oraz dwóch par do Piły. W obydwu wariantach godziny wiodące dla dojazdów do Gorzowa Wlkp. ustalono jako poranne, a z Gorzowa Wlkp. – jako popołudniowe.

Do obsługi linii komunikacyjnych organizator przewozów wojewódzkich udostępni tabor przystosowany dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej, posiadający:

- obniżoną podłogę – wejście do pojazdu na wysokości krawędzi peronu;
- toaletę dostosowaną do obsługi osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- możliwość rozgłaszania informacji głosowej;
- podjazdy dla wózków inwalidzkich;
- miejsca wyznaczone dla wózków inwalidzkich;
- interkom.

Na rysunku 14 przedstawiono planowaną sieć połączeń kolejowych w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich.



Rys. 14. Planowany układ połączeń w kolejowych przewozach pasażerskich na obszarze województwa lubuskiego

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich”, s. 165.

Na obszarze objętym planem wojewódzkim planowane jest wprowadzenie jednolitego systemu informacji pasażerskiej, w którego skład będą wchodziły:

- system dynamicznej informacji pasażerskiej;
- portal internetowy z informacjami na temat publicznego transportu zbiorowego.

W planie wojewódzkim określono potencjalną lokalizację węzłów przesiadkowych dla integracji różnych form transportu publicznego z transportem kolejowym. Takim węzłem lokalnym jest Gorzów Wlkp., gdzie przewiduje się utworzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego.

Jako oczekiwany standard wyposażenia przystanku kolejowego plan wojewódzki określa:

- oświetlenie peronów i dojścia do nich;
- wiata peronowa odporna na akty wandalizmu, gabłota informacyjna;
- stojaki na rowery i wydzielone miejsca na parkingi dla pojazdów indywidualnych;
- elementy systemu dynamicznej informacji pasażerskiej.

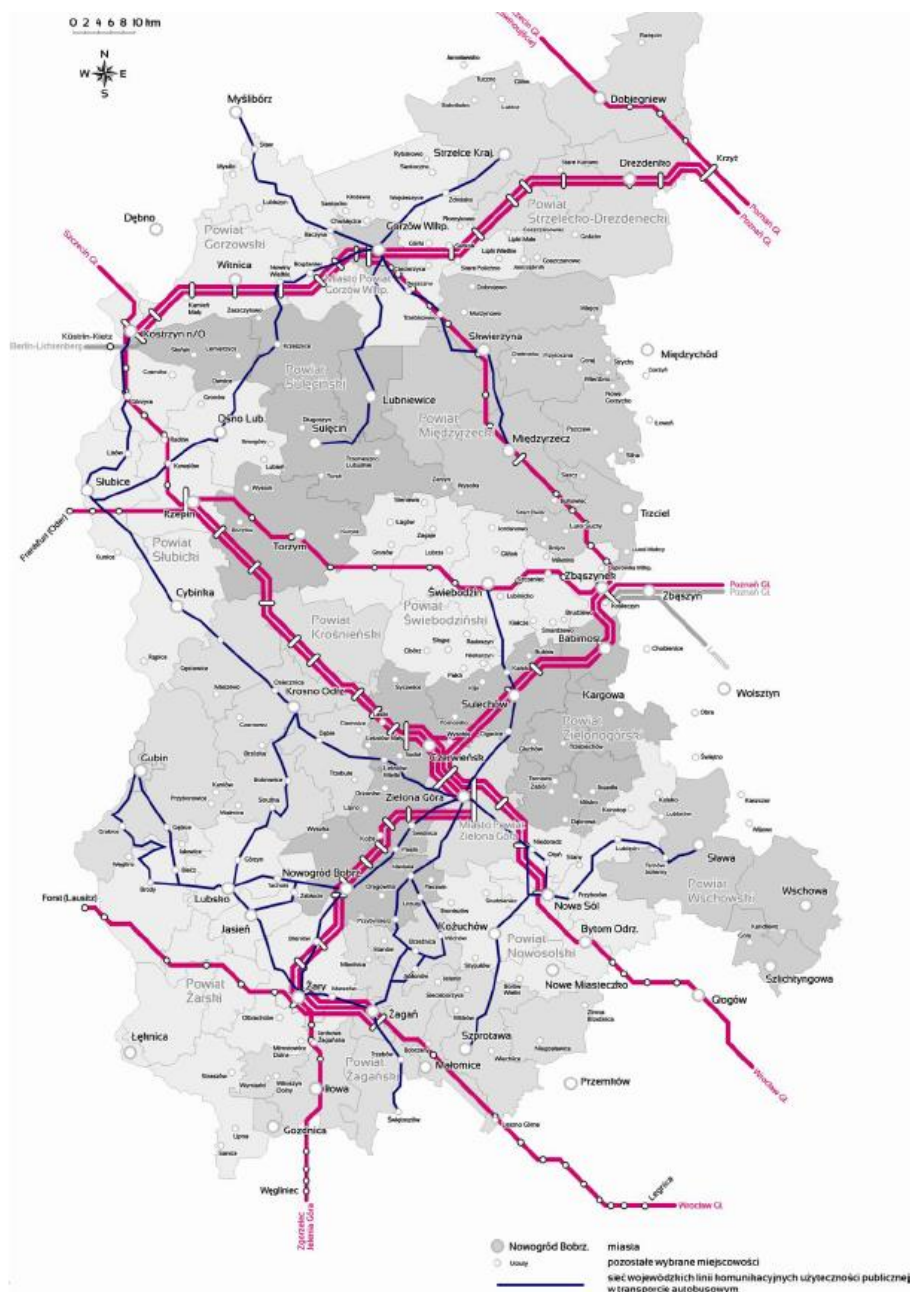
W planie przewiduje się, że każdy operator będzie zobligowany do honorowania biletów zintegrowanych, emitowanych przez jednostki samorządu terytorialnego lub ich związki. W projekcie planu zakłada się, że jako docelowe rozwiązanie dla publicznego transportu zbiorowego wdrażany będzie zintegrowany system taryfowo-biletowy, w ramach którego operator honorował będzie bilety emitowane przez innych przewoźników realizujących przewozy na tych samych liniach komunikacyjnych lub emitował bilety wspólnie z innymi przewoźnikami. W przypadku wojewódzkich przewozów pasażerskich kolejną, przewidywane są trzy sposoby dystrybucji biletów: sprzedaż w kasach lub automatach, sprzedaż w pociągach przez obsługę za pomocą urządzeń mobilnych i zakup przez Internet. Emitentem biletów jest i pozostanie operator danej linii.

W zakresie linii autobusowych plan wojewódzki obejmuje linie łączące stolicy powiatów ze stolicami województwa oraz linie dodatkowe, jako niezbędne dla uzupełnienia oferty przewozów kolejowych. W planie zakłada się, że linie wojewódzkie będą uzupełniane przewozami powiatowymi i gminnymi skomunikowanymi w ramach węzłów integracyjnych.

Dla Gorzowa Wlkp. przewidziano połączenia autobusowe w relacjach:

- 1) Gorzów Wlkp. – Strzelce Krajeńskie;
- 2) Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz;
- 3) Gorzów Wlkp. – Sulęcín;
- 4) Gorzów Wlkp. – Słubice;
- 6) Gorzów Wlkp. – Myślibórz.

Na rysunku 15 przedstawiono planowaną sieć połączeń autobusowych w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich.



Rys. 15. Planowany układ połączeń w autobusowych wojewódzkich przewozach pasażerskich na obszarze województwa lubuskiego

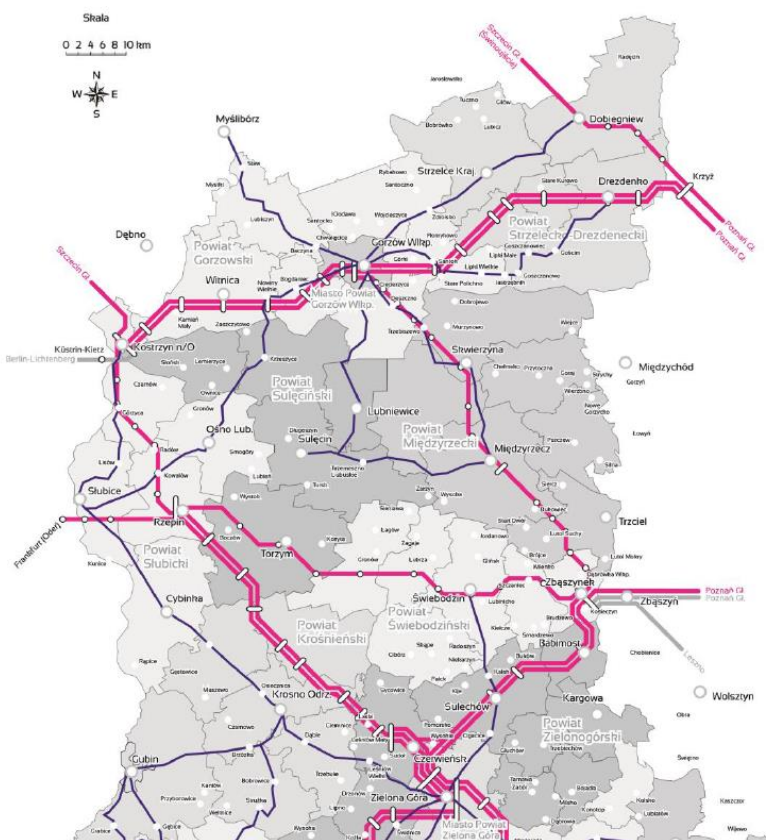
Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich”, s. 189.

W dniu 16 marca 2016 r. na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego zamieszczony został projekt aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich” – część tekstowa i część graficzna.

Zmiany w projekcie aktualizacji dotyczą przede wszystkim wprowadzenia dodatkowych linii autobusowych w planowanych wojewódzkich przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej. W projekcie aktualizacji planu wprowadzono dodatkowe połączenia autobusowe także dla Gorzowa Wlkp., są to relacje:

- nr 19: Gorzów Wlkp. – Strzelce Krajeńskie – Dobiegniew;
- nr 20: Gorzów Wlkp. – Lipki Wielkie – Drezdenko.

Na rysunku 16 przedstawiono planowaną, zmienioną w rejonie Gorzowa Wlkp., sieć połączeń autobusowych w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich.



Rys. 16. Planowany zmieniony układ połączeń w autobusowych wojewódzkich przewozach pasażerskich na obszarze województwa lubuskiego

Źródło: projekt aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich”, s. 189.

3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

3.1. Wielkość popytu w roku bazowym

W 2015 r. w porównaniu do 2005 r. popyt na usługi gorzowskiej komunikacji miejskiej zmniejszył się o ponad 36%. W ślad za zmianami w wielkości popytu, organizator przewozów w latach 2006-2015, czyli MZK w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o., a wcześniej Miejski Zakład Komunikacji – zakład budżetowy miasta Gorzów Wielkopolski, pełniący w tym czasie również funkcję operatora – dokonywał sukcesywnych ograniczeń w wielkości oferty przewozowej.

W latach 2005-2011 ofertę przewozową, mierzoną wielkością pracy eksploatacyjnej, zmniejszono w segmencie komunikacji autobusowej o 8,3%. W latach 2012-2015 nastąpiło ponowne zmniejszenie oferty przewozowej w opisywanym jej segmencie – o 10,7%. W rezultacie, w 2015 r. w gorzowskiej komunikacji miejskiej na liniach autobusowych zrealizowano pracę eksploatacyjną aż o 22,4% mniejszą niż w 2005 r.

W segmencie komunikacji tramwajowej występowała stabilizacja wielkości pracy eksploatacyjnej, a w 2008 r. odnotowano nawet jej wzrost o 11,2% w stosunku do 2005 r. (uruchomiono wówczas linie nr 4 i nr 5). W kolejnych latach wielkość pracy eksploatacyjnej tramwajów systematycznie zmniejszano i na koniec 2011 r., z powodów finansowych, zawieszono funkcjonowanie linii 4 i 5. W związku z tym nastąpił kolejny spadek pracy przewozowej w segmencie trakcji elektrycznej – o 15,2%, a w porównaniu do 2005 r. – o 17,3%. W ostatnich latach praca przewozowa w segmencie komunikacji tramwajowej ustabilizowała się na poziomie o ok. 13,5% niższym niż w 2005 r.

W skali całej gorzowskiej komunikacji miejskiej do końca 2009 r. występowały wahania pracy eksploatacyjnej, a od 2010 r. następuje systematyczny spadek jej wielkości. W 2009 r. nastąpiło zmniejszenie pracy eksploatacyjnej o 6,2%. Kolejne ograniczenie oferty przewozowej nastąpiło w 2012 r., czego finalnym skutkiem było zmniejszenie jej wielkości w 2012 r. o 15,1% w stosunku do 2005 r. Także w kolejnych latach występowały niewielkie spadki i praca eksploatacyjna w 2015 r. była o 17% niższa niż w 2005 r.

Tendencja spadku liczby przewożonych pasażerów i liczby wykonywanych wozokilometrów koresponduje z trendami ogólnokrajowymi w miastach o średniej wielkości. Spadek popytu był wywołany rosnącą liczbą samochodów osobowych posiadanych przez mieszkańców. Nie bez znaczenia jest również oddanie w 2007 r. do eksploatacji obwodnicy Gorzowa Wlkp. – Trasy Zgody, wskutek czego znacząco zmniejszyła się skala kongestii drogowej w mieście. Relatywnie uatrakcyjnił się więc transport indywidualny – samochody osobowe. Spadek liczby przewożonych pasażerów w latach 2005-2015 wyniósł 38,5%. W tym samym okresie liczba

realizowanych wozokilometrów zmniejszyła się o 20,5%, a więc w wymiarze około połowy spadku wielkości popytu.

W 2016 r. planowane są pierwsze wyłączenia funkcjonowania odcinków trakcji tramwajowej z wprowadzeniem autobusowej komunikacji zastępczej. W ramach planowanej w tym roku pracy przewozowej 262 tys. wozokilometrów autobusowych zrealizowanych będzie jako komunikacja zastępcza za zawieszone linie tramwajowe.

Wielkość popytu oraz pracy eksploatacyjnej w gorzowskiej komunikacji miejskiej w latach 2005-2015 oraz skalę ich zmian, przedstawiono w tabelach 26 i 27.

Tab. 26. Wielkość popytu i pracy eksploatacyjnej w gorzowskiej komunikacji miejskiej w latach 2005-2016 – tylko pasażerowie płacący za przejazd

Rok	Wielkość popytu [tys. pasażerów]	Praca eksploatacyjna [tys. wozokm]		
		autobusy	tramwaje	ogółem
2005	29 742,2	4 696,3	1 199,9	5 896,2
2006	29 108,4	4 897,7	1 205,4	6 103,1
2007	28 222,5	4 892,6	1 201,6	6 094,2
2008	27 204,7	4 698,5	1 334,2	6 032,7
2009	24 904,3	4 626,1	1 264,5	5 890,6
2010	23 589,0	4 323,3	1 206,9	5 530,2
2011	22 078,2	4 306,3	1 169,5	5 475,8
2012	20 791,9	4 013,8	992,1	5 005,9
2013	19 608,0	3 842,5	1 064,9	4 907,4
2014	18 879,7	3 845,9	1 056,1	4 902,0
2015	18 299,4	3 837,0	1 057,0	4 894,0
2016 (plan)	b.d.	4 135,0	887,0	5 022,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta w Gorzowie Wlkp.

Tab. 27. Zmiana wielkości popytu (pasażerowie płacący za przejazd) i pracy eksploatacyjnej w gorzowskiej komunikacji miejskiej w latach 2005-2015

Rok	Zmiana wielkości popytu w stosunku do 2005 r.		Zmiana wielkości pracy eksploatacyjnej w stosunku do 2005 r.	
	[tys. pasażerów]	[%]	[tys. wozokm]	[%]
2005	0,0	0,0	0,0	0,0
2006	-633,8	-2,1	206,9	3,5
2007	-1 519,7	-5,1	198,0	3,4
2008	-2 537,5	-8,5	136,5	2,3
2009	-4 837,9	-16,3	-5,6	-0,1
2010	-6 153,2	-20,7	-366,0	-6,2
2011	-7 664,0	-25,8	-420,4	-7,1
2012	-8 950,4	-30,1	-890,3	-15,1
2013	-10 134,2	-34,1	-988,8	-16,8
2014	-10 862,5	-36,5	-994,2	-16,9
2015	-11 442,8	-38,5	-1 002,2	-17,0
2016	b.d.	b.d.	-874,2	-14,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta w Gorzowie Wlkp.

W tabeli 28 przedstawiono pracę eksploatacyjną gorzowskiej komunikacji miejskiej, wykonywaną w latach 2013-2016 w okolicznych gminach. Zwraca uwagę skokowy spadek pracy przewozowej w gminie Kłodawa w 2014 r., spowodowany decyzją o uruchomieniu postępowania przetargowego na dofinansowanie komunikacji o charakterze komercyjnym oraz wzrost obsługi miejscowości w gminie Santok.

Tab. 28. Wielkość pracy eksploatacyjnej gorzowskiej komunikacji miejskiej na obszarze gmin ościennych w latach 2013-2016

Gmina	Praca eksploatacyjna w gminach [wozokm autobusowe]				Zmiana w latach 2013-2016	
	2013	2014	2015	2016 (plan)	wozokm	[%]
Bogdaniec	160 579	145 030	145 319	145 142	-15 437	-9,6
Kłodawa	45 367	7 958	7 986	7 973	-37 394	-82,4
Deszczno	197 912	196 252	199 595	180 912	-17 000	-8,6

Gmina	Praca eksploatacyjna w gminach [wozokm autobusowe]				Zmiana w latach 2013-2016	
	2013	2014	2015	2016 (plan)	wozokm	[%]
Lubiszyn	36 852	46 090	48 958	43 623	6 771	18,4
Santok	14 039	13 552	36 584	34 826	20 787	148,1
Razem gminy	440 710	408 882	438 442	412 476	-42 273	-9,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta w Gorzowie Wlkp.

Charakterystykę popytu na usługi gorzowskiej komunikacji miejskiej przedstawiono na podstawie badań marketingowych wykonanych wiosną 2014 r. w odniesieniu do całej sieci komunikacyjnej³⁵. W dniu powszednim gorzowska komunikacja miejska przewoziła na liniach dziennych średnio 75,8 tys. pasażerów. Kulminacja przewozów w tym dniu przypadała na godziny 14-17, a więc w godziny szczytu popołudniowego, kiedy przewieziono średnio 19,0 tys. pasażerów. Zwraca uwagę fakt, że w gorzowskiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim liczba przewożonych pasażerów systematycznie rosła do godzin popołudniowych – występował więc tylko jeden szczyt przewozowy. Liczba pasażerów w okresie porannym w godzinach 5-8 stanowiła zaledwie 67% liczby pasażerów w szczycie popołudniowym (12,8 tys.). Jest to sytuacja odmienna od przeciętnie występującej w polskich miastach.

Można wnioskować, że powodem występowania tylko jednego szczytu jest znacząca mobilność mieszkańców niepracujących – o przesuniętych w czasie potrzebach przewozowych wobec osób pracujących – realizujących inne potrzeby. Zwraca uwagę także spadek popytu po godz. 17, w pewnym stopniu spowodowany ograniczeniem oferty przewozowej. Popyt w godzinach 17.01-18.30 zmniejsza się ponad 2-krotnie w stosunku do godzin szczytu popołudniowego (14.01-15.30). Nie można wykluczyć, że powodem spadku zainteresowania pasażerów komunikacją miejską w tym okresie jest właśnie jej niedogodna częstotliwość, niejako wymuszająca wzmożoną aktywność w szczycie przewozowym.

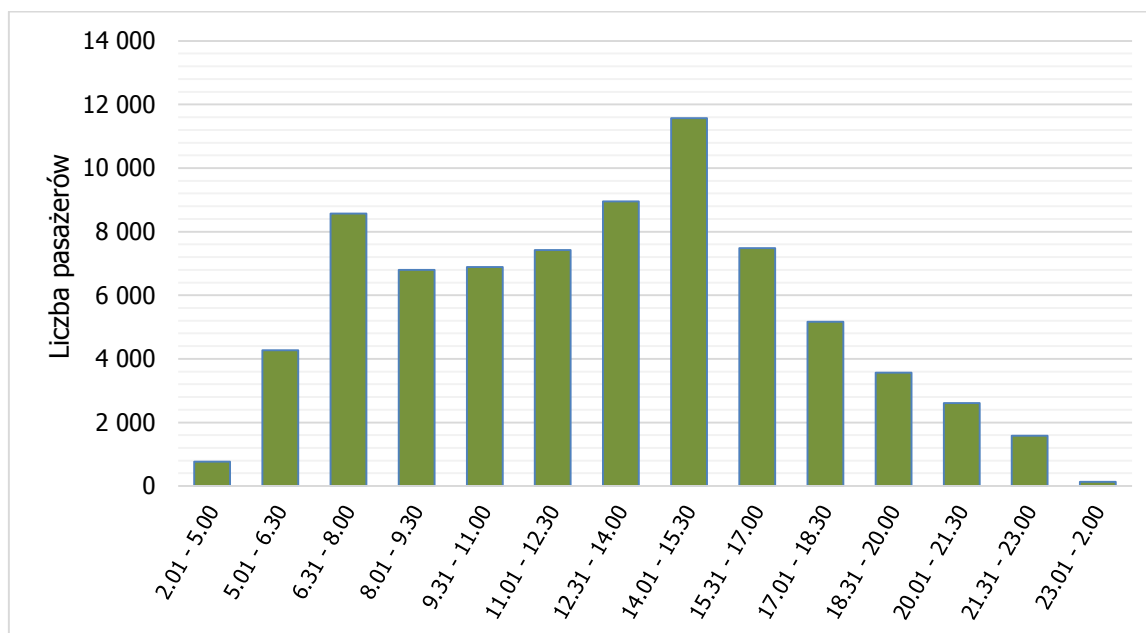
W granicach miasta Gorzowa Wlkp. podróżowało w dniu powszednim 72,2 tys. pasażerów, co stanowi 95,3% ogółu pasażerów.

Na rysunku 17 przedstawiono rozkład czasowy popytu na usługi przewozowe gorzowskiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim w przedziałach 1,5-godzinnych.

³⁵ „Wielkość popytu na usługi komunikacji miejskiej i podmiejskiej na terenie miasta Gorzowa Wielkopolskiego oraz gmin wchodzących w skład Porozumienia komunalnego – na podstawie wyników badań marketingowych z wiosny 2014 r.” PTC-Gromadzki, lipiec 2014 r.

Odmienne ukształtował się rozkład popytu na liniach dziennych w sobotę oraz niedzielę i święta, co przedstawiono na rysunkach 18 i 19. W sobotę okres największych przewozów przypadł na godziny 11-14 (niemal 9,5 tys. pasażerów), a niewiele mniej pasażerów skorzystało z usług gorzowskiej komunikacji miejskiej w godzinach 14-17. Łącznie, z usług komunikacji miejskiej w Gorzowie Wlkp. i gminach ościennych, skorzystało w sobotę 40,4 tys. osób.

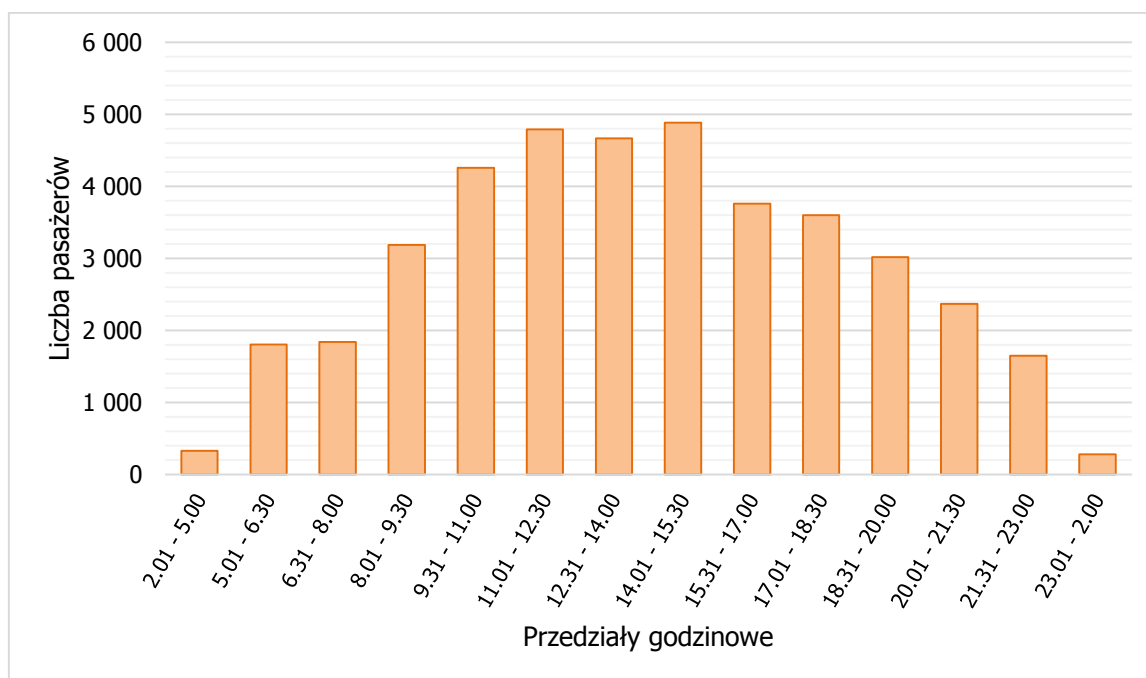
W niedzielę i święta, największe przewozy – zbliżone pod względem liczby pasażerów – odnotowano w godzinach 11-14 i 14-17 (odpowiednio 6,9 i 7,4 tys. pasażerów w obydwu przedziałach czasowych). W niedzielę gorzowska komunikacja miejska przewiozła łącznie 35,1 tys. pasażerów. Popyt w dniu powszednim, sobotę oraz niedzielę ukształtował się odpowiednio w proporcjach 1,00:0,53:0,40. Spadek liczby pasażerów w porównaniu do dnia powszedniego jest w dni wolne znaczący.



Rys. 17. Rozkład czasowy popytu na usługi komunikacji miejskiej w Gorzowie Wlkp. w dniu powszednim

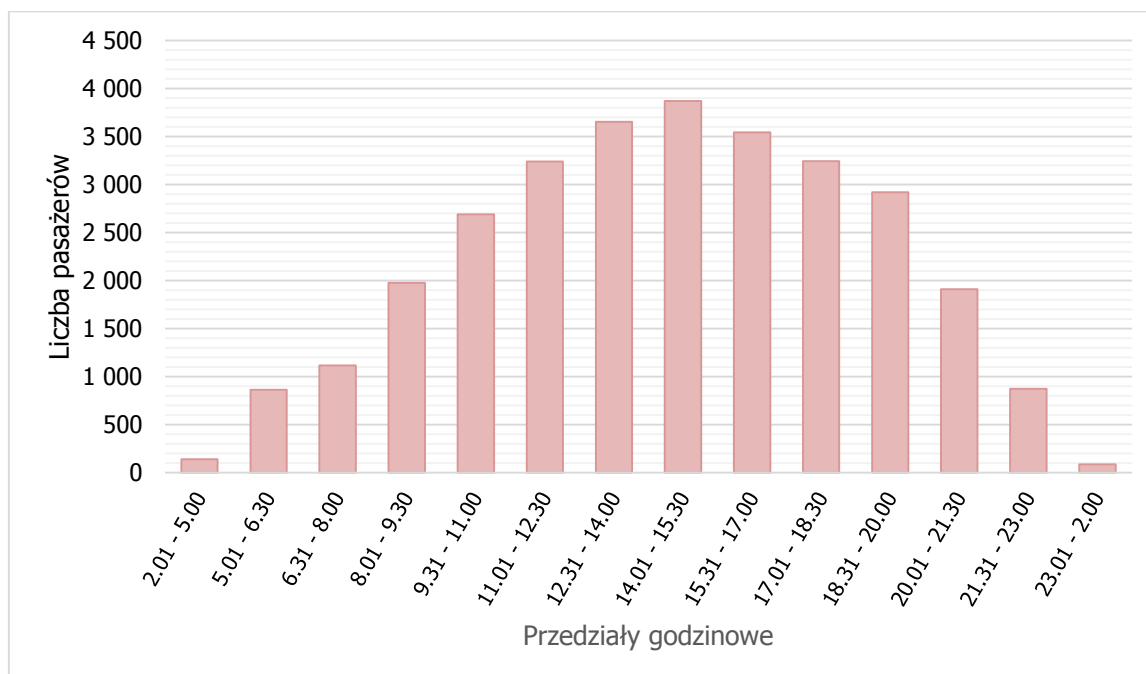
Źródło: opracowanie własne na podstawie „Wielkość popytu na usługi komunikacji miejskiej i podmiejskiej na terenie miasta Gorzowa Wielkopolskiego oraz gmin wchodzących w skład Porozumienia komunalnego – na podstawie wyników badań marketingowych z wiosny 2014 r.”

Gdynia-Gorzów Wlkp. 2014.



Rys. 18. Rozkład czasowy popytu na usługi komunikacji miejskiej w Gorzowie Wlkp. w sobotę

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Wielkość popytu na usługi komunikacji miejskiej ...”, op. cit., Gdynia-Gorzów Wlkp. 2014.



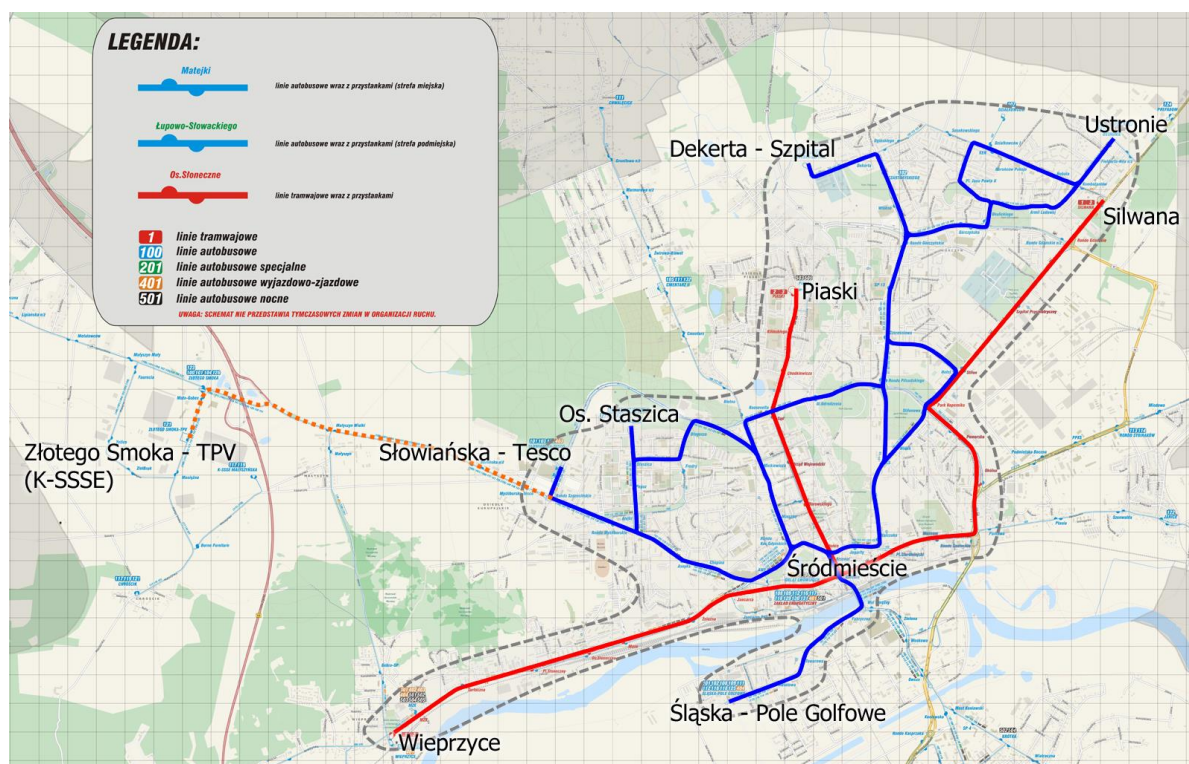
Rys. 19. Rozkład czasowy popytu na usługi komunikacji miejskiej w Gorzowie Wlkp. w dniu niedzielę

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Wielkość popytu na usługi komunikacji miejskiej ...”, op. cit., Gdynia-Gorzów Wlkp. 2014.

W sobotę z gorzowskiej komunikacji miejskiej korzystało w granicach miasta 39,2 tys. pasażerów, co stanowi 96,8% ogółu podróżujących. W niedzielę w granicach miasta podróżowało 29,4 tys. osób, co stanowiło 97,4% ogółu podróżnych w tym dniu tygodnia.

W trakcie badań marketingowych przeprowadzonych wiosną 2014 r. stwierdzono właściwe dostosowanie pojemności taboru na liniach komunikacyjnych do występujących potrzeb pasażerów. Jedynie w dwóch przypadkach, zanotowano ścisk przekraczający zdolność przewozową, a w 27 przypadkach ścisk powodujący dyskomfort dla pasażerów. Wysokie napełnienia występowały jedynie w okresie szczytów przewozowych.

Na rysunku 20 przedstawiono najważniejsze połączenia gorzowskiej komunikacji miejskiej, w świetle przeprowadzonych badań marketingowych wiosną 2014 r.



Rys. 20. Najważniejsze połączenia gorzowskiej komunikacji miejskiej, w świetle badań marketingowych z wiosny 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie „*Wielkość popytu na usługi komunikacji miejskiej ...*”, op. cit., Gdynia-Gorzów Wlkp. 2014

W 2013 r. na zlecenie Związku Celowego Gmin MG-6 z siedzibą w Gorzowie Wlkp. wykonano „Badanie subiektywnych ocen, potrzeb i preferencji mieszkańców oraz ocenę i analizę

jakości usług publicznych na terenie Związku Celowego Gmin MG-6 w zakresie edukacji, kultury, spraw społecznych i transportu publicznego”³⁶, w ramach projektu pn. „Profesjonalizacja usług publicznych na terenie Związku Celowego Gmin MG-6 poprzez diagnozę potrzeb społecznych i doskonalenie kompetencji kadr”. Celem badania było określenie postaw mieszkańców wobec usług publicznych świadczonych na terenie Związku Celowego Gmin MG-6 w obszarach kultury, edukacji, spraw społecznych i transportu publicznego.

W odniesieniu do transportu publicznego badanie polegało na:

- badaniu dostępności usług transportu publicznego dla mieszkańców oraz rozpoznaniu modelu konsumpcji tych usług;
- wykonaniu analizy potrzeb i preferencji komunikacyjnych mieszkańców;
- sformułowaniu wniosków i wytycznych, stanowiących podstawę do opracowania dokumentów strategicznych.

Mieszkańcy Gorzowa Wlkp. oraz gmin tworzących Związek Celowy MG-6 ocenili wysoko ogólną jakość komunikacji zbiorowej. Odsetek ocen pozytywnych stanowił łącznie 81,5% (najwięcej ocen pozytywnych w Gorzowie Wielkopolskim, najmniej w Bogdańcu), a przeciętnych 16,1%; odpowiedzi negatywne stanowiły zaledwie 1%.

Sposób zarządzania komunikacją, w rozumieniu jej organizacji (w myśl zapisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym) oraz finansowania – dobrze i bardzo dobrze oceniło 53,2% respondentów, przeciętnie – 41,2%, a źle – 5,1% (najwięcej ocen złych w gminie Deszczno – 13,2% i w gminie Lubiszyn – 11,3%).

Warunki podróży w pojazdach – ważny czynnik wpływający na podjęcie decyzji o podróży komunikacją zbiorową, zwłaszcza w przypadku osób posiadających alternatywę jeśli chodzi o wybór środka transportu – 61,1% mieszkańców oceniło pozytywnie. Badania wykazały także, że starania w celu poprawy warunków podróży powinny być kontynuowane (31,1% ocen średnich, 2,4% ocen złych).

Dopasowanie połączeń komunikacyjnych do potrzeb mieszkańców powiązane jest bezpośrednio z integracją. Dopasowanie do potrzeb oceniane jest dobrze – uzyskało 65% ocen dobrych lub bardzo dobrych i tylko 5,9% złych (najgorzej w gminach Deszczno, Kłodawa, Lubiszyn i Bogdaniec). Integracja zaś, pomimo tego, że większość respondentów korzystała z usług tylko jednego operatora, oceniona została znacznie gorzej – osiągnęła 14,3% ocen złych i 30,2% ocen średnich (najgorzej oceniono integrację w gminach Deszczno, Kłodawa i Lubiszyn). Podobnie jak integrację, oceniono efektywność polityki transportowej.

³⁶ „Badanie subiektywnych ocen, potrzeb i preferencji mieszkańców oraz ocena i analiza jakości usług publicznych na terenie Związku Celowego Gmin MG-6 w zakresie edukacji, kultury, spraw społecznych i transportu publicznego”, Gorzów Wielkopolski – Cieszyn 2013.

Korzystanie przez mieszkańców gmin z komunikacji zbiorowej w relacjach do i z Gorzowa Wlkp. było bardzo zróżnicowane: aż 73,6% mieszkańców gminy Lubiszyn nie korzystało w tych przejazdach z komunikacji zbiorowej, wobec 42,3% w gminie Deszczno. Powodem takiego stanu rzeczy może być znacznie gorsza ocena częstotliwości kursów, dopasowania połączeń i warunków cenowych dokonana przez mieszkańców gmin niż analogiczna ocena przeprowadzona przez mieszkańców Gorzowa Wlkp.

Jakość taboru została oceniona gorzej niż warunki podróży, oceny pozytywne były na podobnym poziomie, ale negatywne stanowiły 8,9%. Pomimo przestarzałego taboru tramwajowego w Gorzowie Wlkp., to nie w tym mieście, ale w gminach Bogdaniec, Deszczno i Lubiszyn, ocen negatywnych było najwięcej (od 19,3% do 16,0%). Czystość na przystankach oceniona została wyżej niż jakość taboru – uzyskała tylko 6,3% ocen negatywnych.

Współpracę samorządów w zakresie organizacji komunikacji publicznej oceniono pozytywnie – najniższe oceny wystąpiły w gminach, gdzie najgorzej oceniono poziom integracji. Połączenia gmin z Gorzowem Wlkp. oceniono zaś pozytywnie – oceny negatywne to tylko 1,9%.

Z punktu widzenia dostępności komunikacyjnej, ważnym czynnikiem jest czas, który pasażer musi poświęcić na dotarcie do przystanku rozpoczęcia podróży. W poszczególnych gminach czas ten jest bardzo zróżnicowany: powyżej 10 minut musi poświęcić na dojście do przystanku ponad 50% mieszkańców gminy Santok, ponad 40% mieszkańców gminy Bogdaniec, ponad 30% gminy Deszczno, a najlepsza sytuacja w tym zakresie występuje w gminie Lubiszyn (3,6%). Dość przeciętnie w tym zestawieniu wypada miasto Gorzów Wlkp., w którym 23% mieszkańców poświęca na dojście do przystanku ponad 10 minut. Nienajlepszą sytuację w zakresie dostępności do przystanków pogarsza dodatkowo negatywna ocena punktualności komunikacji miejskiej – aż 20,8% ocen złych.

Dla mieszkańców Gorzowa Wlkp. najważniejszymi czynnikami w zakresie ich oczekiwań w obszarze publicznego transportu zbiorowego, były:

- częstotliwość kursowania – 81,9%;
- warunki oczekiwania na pojazd – 69,2%;
- cena przejazdu i punktualność kursów – 67,8%;
- bezpieczeństwo w pojazdach – 67,2%;
- informacja w pojazdach i na przystankach – 67,0%.

W zakresie transportu praktycznie nie wskazano czynników, które uznaje się za nieważne lub zupełnie nieważne.

Badania preferencji mieszkańców objęły także sposób realizowania podróży. Wykonywanie podróży przeważnie komunikacją zbiorową zadeklarowało 22,6% wszystkich respondentów

– najmniej w gminie Kłodawa (12,1%) i w gminie Lubiszyn (13,2%), a najwięcej w Gorzowie Wlkp. (26,1%).

Podróże w równym stopniu komunikacją zbiorową i samochodem osobowym zadeklarowało 56,4% ogółu respondentów – najmniej w gminie Lubiszyn (19,7%) i w gminie Kłodawa (19,9%), a najwięcej w Gorzowie Wlkp. (44,0%) i w gminie Santok (41,2%).

Odsetek respondentów realizujących podróże wyłącznie samochodem osobowym wyniósł 32,5% ogółu badanych i był bardzo zróżnicowany terytorialnie, przyjmując wartości od 71,7% w gminie Lubiszyn i 56,0% w gminie Kłodawa do 26,5% w gminie Santok i 20,3% w Gorzowie Wlkp.

Zwraca uwagę bardzo duży stopień osób deklarujących korzystanie z komunikacji zbiorowej w gminie Santok, pomimo przeciętnie największego odsetka mieszkańców o długim czasie dotarcia na przystanek.

Podobnie zróżnicowana była w poszczególnych gminach częstotliwość korzystania z komunikacji zbiorowej, zależąc wyraźnie od sposobu realizowania podróży. Odsetek korzystających z komunikacji zbiorowej codziennie był bardzo niski i wyniósł tylko 7,2%. Korzystanie z komunikacji zbiorowej kilka razy w tygodniu zadeklarowało 48,4% respondentów, co oznacza, że ponad połowa badanych mieszkańców systematycznie korzysta z usług komunikacji zbiorowej.

Najwięcej osób niekorzystających z komunikacji zbiorowej lub korzystających z niej rzadziej niż raz w miesiącu było w gminie Lubiszyn (79,3%) i w gminie Kłodawa (60,3%), a najmniej – w Gorzowie Wlkp. (24,8%).

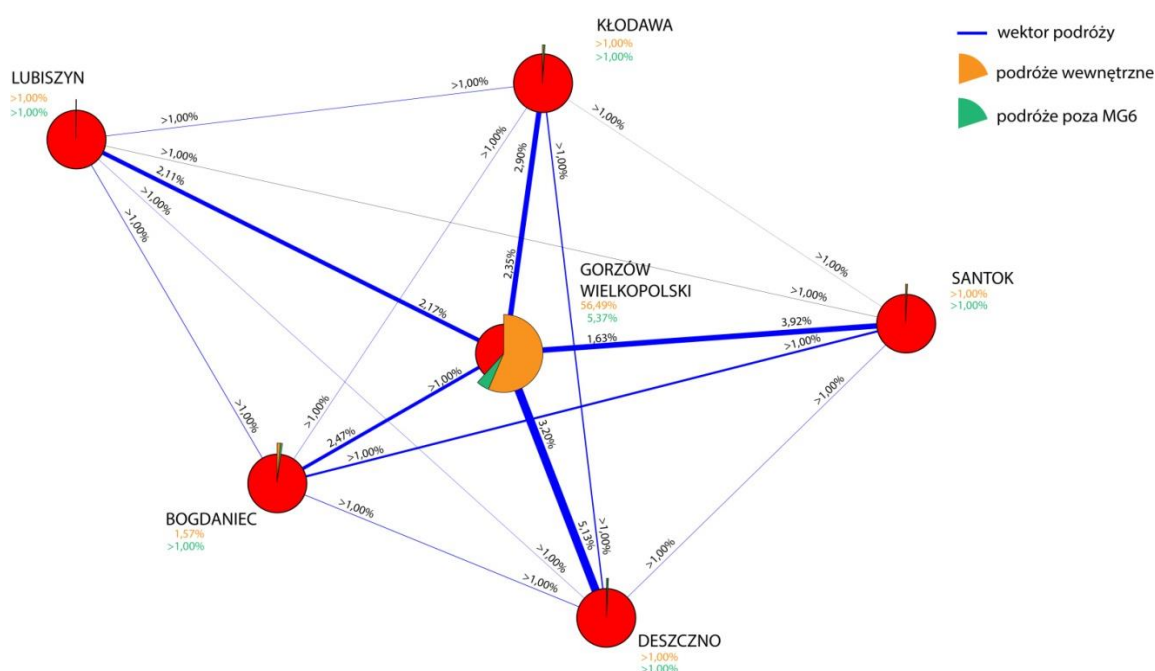
Częstotliwość korzystania z komunikacji zbiorowej zdeterminowała rodzaje nabywanych biletów: udział respondentów nabywających bilety jednorazowe we wszystkich gminach ościennych przekroczył 70%, natomiast w Gorzowie Wlkp. był niższy od 50%.

Udział osób nabywających bilety miesięczne (lub 30-dniowe) w gminach ościennych osiągnął 18%, a w Gorzowie Wlkp. – prawie 26%.

Politykę cenową w komunikacji zbiorowej jako złą oceniło tylko niecałe 6% respondentów. Niewiele ponad 50% osób ankietowanych przyznało natomiast polityce cenowej w komunikacji zbiorowej ocenę dobrą lub bardzo dobrą.

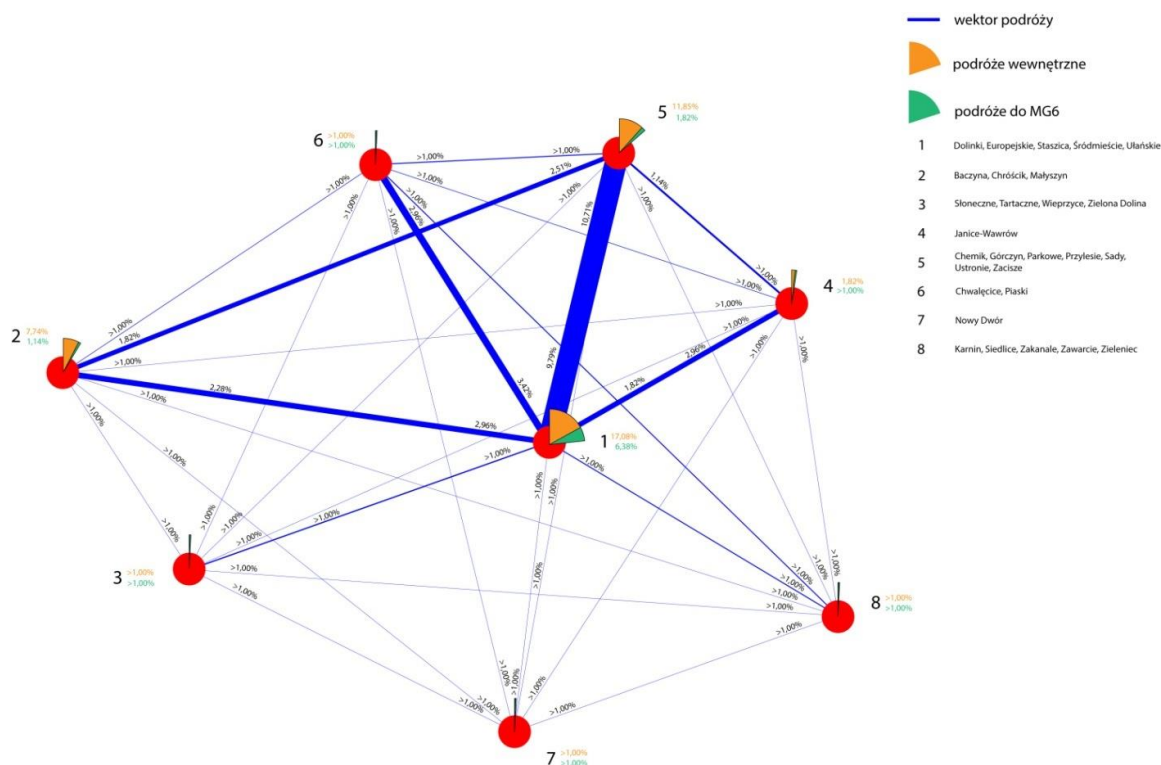
Na rysunku 21 przedstawiono więźbę ruchu pomiędzy poszczególnymi gminami i miastem Gorzów Wlkp., opracowaną na podstawie badań preferencji mieszkańców. Z przedstawionej więźby wynika, że największy udział w podróżach do i z Gorzowa Wlkp. miała gmina Deszczno, choć udział pozostałych gmin był na zbliżonym poziomie. Marginalne znaczenie miały natomiast podróże pomiędzy poszczególnymi gminami (najwięcej zrealizowano ich w relacji Bogdaniec – Santok).

Na rysunku 22 przedstawiono z kolei więźbę ruchu w Gorzowie Wlkp. Najwięcej podróży w obrębie miasta odbywało się z poszczególnych dzielnic do i z centrum miasta. Największy udział w podróżach miały te, które odbywały się pomiędzy północnymi dzielnicami mieszkaniowymi a centrum miasta, było ich ponad trzykrotnie więcej niż podróży pomiędzy rejonami: Chróścik/Małyszyn – centrum, Chwałęcice/Piaski – centrum i Janice/Wawrów – centrum. Podróże międzydzielnicowe, omijające centrum, odbywały się rzadko – najwięcej zrealizowano ich w relacji Chróścik/Małyszyn – dzielnice północne.



Rys. 21. Więźba podróży pomiędzy gminami i Gorzowem Wlkp.

Źródło: „Badanie subiektywnych ocen, potrzeb i preferencji mieszkańców oraz ocena i analiza jakości usług publicznych na terenie Związku Celowego Gmin MG-6 w zakresie edukacji, kultury, spraw społecznych i transportu publicznego.”, Gorzów Wlkp. – Cieszyn, 2013, s. 153.



Rys. 22. Węzba podróży pomiędzy obszarami Gorzowa Wlkp.

Źródło: „Badanie subiektywnych ocen, potrzeb i preferencji mieszkańców”,
op. cit., Gorzów Wlkp. – Cieszyn, 2013, s. 152.

W tabeli 29 zestawiono pracę eksploatacyjną i popyt na usługi komunikacji tramwajowej w Gorzowie Wlkp. w 2008 r. i w 2014 r. (kompleksowe badania wielkości popytu w całej sieci komunikacyjnej), ze zmianą liczby pasażerów płacących za przejazd w latach 2008-2014, obliczoną na podstawie danych z systemu ewidencji sprzedaży biletów MZK w Gorzowie Wlkp. Sp. z o.o.

Z zaprezentowanego porównania wynika, że spadek liczby pasażerów w komunikacji tramwajowej w latach 2008-2014, był wyraźnie mniejszy, niż spadek liczby pasażerów płacących za przejazd w skali całej sieci komunikacyjnej w latach 2008-2014. Spadek wykorzystania pojazdów, mierzony liczbą pasażerów na wozokilometr, był w komunikacji tramwajowej także niższy niż w całej sieci komunikacyjnej, a liczba pasażerów w przeliczeniu na kilometr liniowy, nadal była znacznie wyższa w komunikacji tramwajowej.

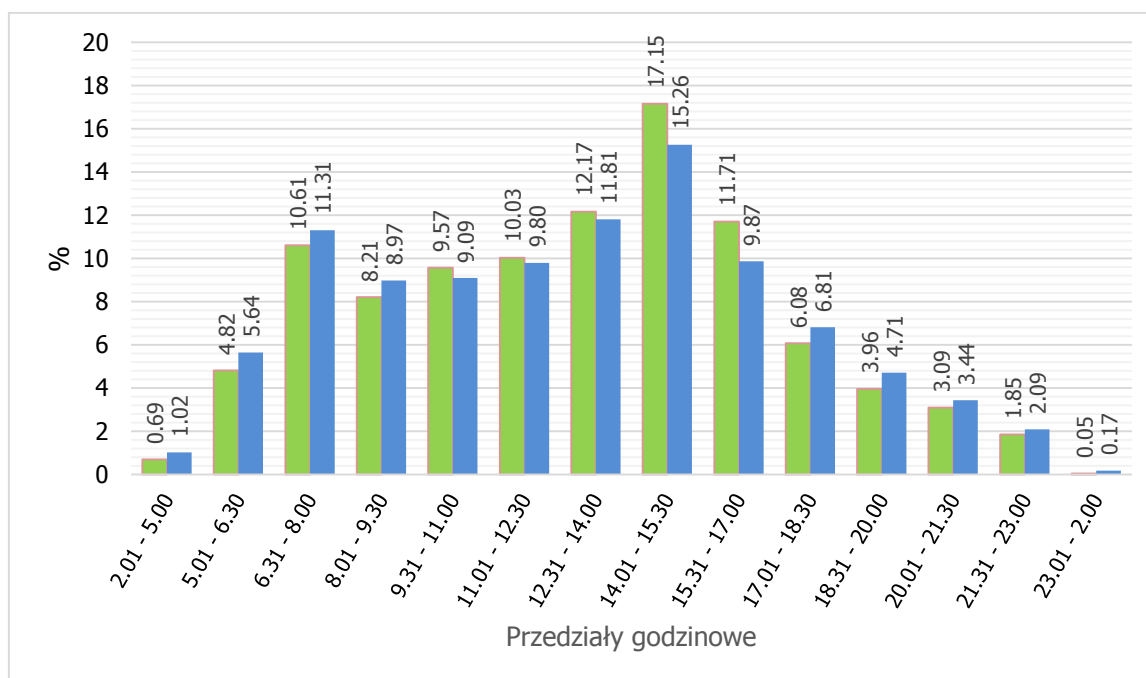
Tab. 29. Zmiany wielkości przewozów i pracy eksploatacyjnej w latach 2008-2014 w komunikacji tramwajowej i w całej sieci komunikacyjnej gorzowskiej komunikacji miejskiej

Badany segment	Dane dla dnia powszedniego – tylko w komunikacji tramwajowej								
	Wielkość przewozów [tys. pasażerów]			Wozokilometry [tys.]			Pasażerowie na wozokilometr		
	2008	2014	zmiana [%]	2008	2014	zmiana [%]	2008	2014	zmiana [%]
1	10,41	8,856	-14,9	1,399	1,214	-13,2	7,44	7,30	-2,0
2	7,683	6,382	-16,9	1,059	0,932	-12,0	7,26	6,84	-5,6
3	8,498	7,151	-15,9	1,004	0,884	-12,0	8,47	8,09	-4,4
Σ tram.	26,591	22,389	-15,8	3,461	3,030	-12,5	7,68	7,39	-3,8
Badany segment	Dane dla roku kalendarzowego – cała sieć komunikacyjna								
	Wielkość przewozów [tys. pasażerów]			Wozokilometry [tys.]			Pasażerowie na wozokilometr		
	2008	2014	zmiana [%]	2008	2012	zmiana [%]	2008	2012	zmiana [%]
Σ sieć	27 204,7	18 879,7	-30,6	6 032,7	4 902,0	-18,7	4,51	3,85	-14,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Wielkość popytu na usługi komunikacji miejskiej i podmiejskiej na terenie miasta Gorzowa Wielkopolskiego oraz gmin wchodzących w skład Porozumienia komunalnego – na podstawie wyników badań marketingowych z wiosny 2014 r.”, Gdynia – Gorzów Wlkp. 2014 r.

Największe spadki liczby pasażerów na liniach 1 i 3 odnotowano na odcinku trasy od pętli Silwana do ronda Ofiar Katynia, co było spowodowane systematycznie malejącym zatrudnieniem w przedsiębiorstwach działających na obszarze byłych zakładów Stomil i oddaleniem trasy tramwaju od dzielnic mieszkalnych.

Na rysunku 23 porównano rozkład godzinowy popytu na usługi gorzowskiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim – dla całej sieci komunikacyjnej w 2008 r. z analogicznym rozkładem w 2014 r. Z porównania tego wynika, że rozkład czasowy popytu nie uległ istotnej zmianie.



Rys. 23. Rozkład czasowy popytu na usługi gorzowskiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim – porównanie wyników badań z 2008 r. i z 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie „*Wielkość popytu na usługi komunikacji miejskiej i podmiejskiej na terenie miasta Gorzowa Wielkopolskiego oraz gmin wchodzących w skład Porozumienia komunalnego – na podstawie wyników badań marketingowych z wiosny 2014 r.*”, Gdynia – Gorzów Wlkp. 2014 r.

3.2. Prognoza popytu

Popyt na usługi gorzowskiej komunikacji miejskiej będzie się kształtował pod wpływem następujących czynników:

- liczby i struktury mieszkańców Gorzowa Wlkp. i gmin ościennych, objętych obsługą komunikacyjną;
- liczby samochodów osobowych;
- ruchliwości komunikacyjnej mieszkańców;
- poziomu przeciętnego wynagrodzenia, struktury wynagrodzeń i struktury cen biletów;
- jakości oferowanych usług transportu zbiorowego, przede wszystkim w zakresie realizacji podstawowych postulatów przewozowych;
- wielkości oferty przewozowej, mierzonej liczbą realizowanych wozokilometrów;
- dostępności parkingów.

Przyjmowana przez firmę PTC procedura budowania modelu prognostycznego liczby pasażerów, zakłada standardowo wykorzystanie 10 zmiennych objaśniających:

- liczby mieszkańców;
- liczby samochodów osobowych;
- przeciętnego wynagrodzenia;
- liczby wozokilometrów;
- wskaźnika ceny biletu jednorazowego w odniesieniu do ceny 1 litra paliwa;
- wskaźnika ceny biletu okresowego w odniesieniu do ceny 100 litrów paliwa;
- ruchliwości komunikacyjnej mieszkańców;
- liczby mieszkań;
- liczby bezrobotnych;
- wskaźnika ceny biletu okresowego w stosunku do jednorazowego (jedenprzejazdowego).

Na podstawie dostępnych danych przyjęto 7 zmiennych do budowy modelu popytu gorzowskiej komunikacji miejskiej. Były to następujące zmienne:

- liczba mieszkańców;
- liczba samochodów osobowych;
- przeciętne wynagrodzenie;
- liczba wozokilometrów w komunikacji autobusowej;
- liczba pociągokilometrów w komunikacji tramwajowej;
- liczba mieszkań;
- liczba bezrobotnych.

Przeprowadzona metodą regresji krokowej³⁷ budowa modelu wykluczyła 5 zmiennych z modelu, wykazując ich współliniowość lub statystyczną nieistotność. Procedura budowy modelu pozwoliła na uzyskanie modelu składającego się z dwóch zmiennych objaśniających – liczby samochodów i liczby bezrobotnych. Uzyskany model wykazywał się relatywnie niskimi błędami ex ante, które są rezultatem wysokiego bo 99% dopasowania modelu. Do 2025 r. błędy ex ante nie przekraczają 4,15%, co uznać pozwala prognozę za bardzo wiarygodną.

³⁷ Obliczenia dotyczące prognozowanej liczby pasażerów oparto na modelu analizy regresji krokowej, polegającej na przyjęciu zespołu zmiennych niezależnych, które w ramach kolejnych sekwencji działań obliczeniowych uznawane są za statystycznie istotne lub nieistotne. Sekwencja działań analitycznych polega na przeprowadzeniu procedur obliczeniowych składających się m.in. z badania zjawiska współliniowości zmiennych, estymacji przedziałowej, badania hipotez o łącznej istotności parametrów strukturalnych, liniowości modelu, normalności rozkładu czynnika losowego, autokorelacji składnika losowego i innych. W rezultacie, otrzymuje się model opisujący wartość szacowanego parametru po podstawieniu określonej wartości zmiennych niezależnych.

Model liczby pasażerów komunikacji miejskiej w Gorzowie Wlkp. przyjął postać:

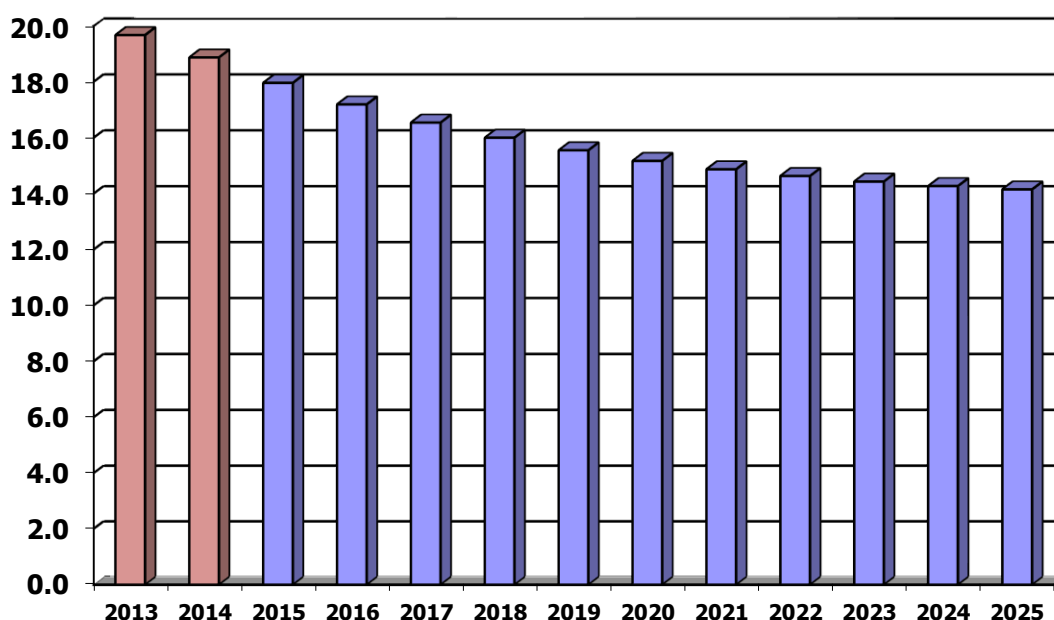
$$\hat{y}_t = 53311916,7 - 529,89 X_{2t} - 442,52 X_{7t} \pm 387247,93$$

gdzie:

X_{2t} – liczba samochodów;

X_{7t} – liczba bezrobotnych.

Prognozę liczby pasażerów gorzowskiej komunikacji miejskiej do 2025 r., w segmencie osób wnoszących opłaty, przedstawiono na rysunku 24.



**Rys. 24. Prognoza popytu na usługi komunikacji miejskiej do 2025 r.
– w segmencie pasażerów wnoszących opłaty [mln]**

Źródło: opracowanie własne.

Przedstawioną prognozę, zakładającą zmniejszenie się popytu w segmencie pasażerów wnoszących opłaty w stosunku do 2014 r. o 19,6% w 2020 r. (15 184 tys. pasażerów rocznie) i o 25% w 2025 r. (14 161 tys. pasażerów), należy traktować jako prognozę w warunkach zachowania obecnego stanu sieci komunikacji miejskiej w Gorzowie Wlkp. – bez żadnych pozytywnych zmian, wynikającą z ekstrapolacji aktualnych tendencji zmian popytu.

Prognozę tę należy traktować jako punkt wyjścia dla takich działań w zakresie kształtowania oferty przewozowej, które będą przeciwdziałać naturalnemu, a więc wynikającemu

z wpływu na popyt uwzględnionych zmiennych niezależnych. Działania te powinny w sposób marketingowy, a więc kompleksowy, oddziaływać na popyt efektywny, prowadząc do wzrostu mobilności mieszkańców już korzystających z komunikacji miejskiej oraz na popyt potencjalny – poprzez tworzenie zachęt do korzystania z usług komunikacji miejskiej w Gorzowie Wlkp. także przez mieszkańców niekorzystających z transportu zbiorowego, a więc podróżujących głównie samochodami osobowymi.

Oddziaływanie na popyt, prowadzące do zahamowania trendu spadkowego, a być może i przełamania tendencji spadkowej, wymaga podjęcia kompleksowych działań, zarówno w ujęciu funkcjonalnym, jak i marketingowym.

W ujęciu funkcjonalnym, podejmowane działania w zakresie kształtowania oferty przewozowej powinny obejmować dostosowanie do potrzeb mieszkańców jej poszczególnych elementów, identyfikowanych jako postulaty przewozowe.

Do głównych postulatów przewozowych zalicza się:

- bezpośredniość;
- punktualność;
- częstotliwość;
- dostępność;
- niski koszt;
- prędkość.

W ujęciu marketingowym, oferta przewozowa komunikacji miejskiej powinna stanowić mix pięciu elementów: usługi przewozowej, ceny, dystrybucji, promocji i personelu obsługi pasażera, gwarantujących jej wysoką jakość.

Miasto Gorzów Wlkp. przewiduje realizację inwestycji określonych w założeniach projektu pn. „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp.”, obejmujących budowę i modernizację linii tramwajowych, modernizację zajezdni tramwajowej, zakup nowego taboru tramwajowego, budowę punktu przesiadkowego zakup i wdrożenie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej. W wyniku realizacji powyższych inwestycji stopień realizacji postulatów oczekiwanych przez pasażerów ulegnie znaczącej poprawie.

W 2014 r. gorzowską komunikacją miejską (w segmencie połączeń użyteczności publicznej) przewieziono 23,8 mln pasażerów³⁸.

³⁸ Wg danych MZK w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o. z systemu sprzedaży biletów, gorzowska komunikacja miejska przewiozła w 2012 r. 18,9 mln pasażerów, natomiast udział pasażerów podróżujących bezpłatnie i "gapowiczów" wyliczany jest statystycznie na podstawie badań z X 2007 roku, przyjęto że stanowią 20,71% ogółu przewiezionych pasażerów.

Promotoryzacyjna polityka komunikacyjna, zwłaszcza stwarzająca coraz lepsze warunki podróżowania samochodem osobowym, powoduje zmniejszenie popytu w pasażerskim transporcie zbiorowym. W interesie organizatora tego transportu jest zmiana tej polityki, w celu osiągnięcia równowagi pomiędzy przejazdami indywidualnymi a komunikacją zbiorową. Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego obowiązującymi w Unii Europejskiej, podział zadań przewozowych w transporcie dla miast średnich i dużych powinien kształtować się w proporcji: 50% transport publiczny – 50% transport indywidualny. Jednak biorąc pod uwagę specyfikę Gorzowa Wlkp., czyli powszechne dążenie do posiadania samochodów prywatnych, jako cel do którego powinno się dążyć, jest odbudowa pozycji rynkowej komunikacji zbiorowej – zahamowanie ciągłego spadku liczby pasażerów.

Istotne znaczenie w kształtowaniu popytu w transporcie zbiorowym będą miały inwestycje generalnie modernizujące podsystem tramwajowy, wspomagane programem zakupów taboru operatora, inwestycje w system informacji pasażerskiej i zarządzania komunikacją miejską, a także w system sterowania ruchem.

Analizując przewidywany wpływ czynników zewnętrznych na popyt w komunikacji miejskiej w Gorzowie Wlkp., należy zauważyć niekorzystną tendencję demograficzną, zakładającą – wg GUS – zmniejszenie się, w stosunku do 2012 r., liczby mieszkańców Gorzowa Wlkp. o około 4,4% do 2020 r. i o niemal 7% do 2025 r. Jednocześnie, prognozy przewidują wzrost liczby mieszkańców w gminach objętych planem o 7,5% do 2020 r. i o niemal 11% do 2025 r. W rezultacie tych zmian ludność Gorzowa Wlkp. i gmin objętych planem będzie dość stabilna, wahając się nie więcej niż o +/- 0,5% w stosunku do stanu w 2012 r.

Zakładając poprawność tych szacunków GUS oraz uwzględniając mniejszą niż wg prognoz GUS zarejestrowaną liczbą mieszkańców Gorzowa Wlkp., można przyjąć, że liczba mieszkańców na obszarze miasta i gmin obsługiwanych przez gorzowską komunikację miejską zmaleje w niewielkim stopniu. W tabeli 30 przedstawiono prognozę liczby mieszkańców w obszarze funkcjonowania komunikacji miejskiej.

Niekorzystnie kształtują się również prognozy, odnoszące się do zmian w strukturze mieszkańców. Liczba młodych (w wieku do 25 lat) mieszkańców Gorzowa Wlkp. i gmin ościennych, w stosunku do 2014 r., zmniejszy się w 2025 r. o 8,5%. Jeszcze silniej zmniejszy się w 2025 r. liczba mieszkańców w przedziale wiekowym 25-65 lat – o 10,4% w stosunku do 2014 r. Wzrośnie natomiast (o niemal 53%) liczba najstarszych mieszkańców, charakteryzujących się niższą ruchliwością komunikacyjną i posiadających uprawnienia do bezpłatnych przejazdów.

Tab. 30. Prognoza liczby mieszkańców w obszarze objętym komunikacją miejską w latach 2020 i 2025

Rok	Liczba mieszkańców			
	Gorzów Wlkp.	Gminy razem	Gminy w części objętej komunikacją	Razem miasto i gminy w części objętej komunikacją
2014	124 145	39 548	20 269	144 414
2020	121 703	41 729	21 387	143 090
2025	119 114	43 423	22 255	141 369

Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS.

Niekorzystny wpływ na popyt na usługi transportu zbiorowego będzie mieć także prognozowany rozwój motoryzacji indywidualnej (przedstawiony na rys. 7).

Na podstawie zależności statystycznych pomiędzy możliwymi do skwantyfikowania czynnikami zewnętrznymi opisanymi wyżej, w tabeli 31 przedstawiono prognozę popytu na usługi tego transportu do 2025 r. w wariantcie minimalnym, tj. bez realizacji istotnej modernizacji sieci tramwajowej oraz bez realizacji inwestycji związanych z poprawą wizerunku gorzowskiej komunikacji miejskiej.

Przy niezmienionych parametrach oferty przewozowej, w 2025 r. prognozowany jest znaczny spadek popytu – w wysokości 18,1%, w tym o ponad 33% spadek popytu w segmencie pasażerów wnoszących pełną opłatę. Znacznie mniejszą skalę spadku prognozuje się w segmencie pasażerów posiadających prawa do ulg – 18%. Jednocześnie zakłada się nieznaczny wzrost (o 8%) popytu w segmencie pasażerów podróżujących nieodpłatnie na mocy stosownych uprawnień. Założone zmiany w strukturze popytu zakładają utrzymanie tendencji spadkowych liczby pasażerów oraz są rezultatem prognozowanej zmiany struktury wiekowej społeczności Gorzowa Wlkp. i okolicznych gmin.

Przedstawioną prognozę przyjęto przy założeniu utrzymania do 2025 r. obecnego kształtu oferty przewozowej w zakresie ilości i jakości oferowanych usług. Wariant ten uznano za minimalny.

Dążenie do zrównoważonego rozwoju transportu oznacza jednak konieczność podjęcia działań zmierzających nie tylko do utrzymania obecnego udziału transportu zbiorowego w przewozach, ale i odwrócenia tendencji ciągłego przenoszenia się pasażerów z transportu zbiorowego do indywidualnego. Oznacza to potrzebę realizacji działań prowadzących do istotnego ograniczenia trendu spadkowego w stosunku do wariantu minimalnego – w efekcie rea-

lizacji projektu rozbudowy modernizacji sieci komunikacji tramwajowej oraz zdecydowanej odnowy taboru tramwajowego i systematycznej odnowy taboru autobusowego. Działania te spowodują poprawę parametrów oferty przewozowej – zarówno w zakresie ilościowym (liczba wozokilometrów), jak i jakościowym.

Tab. 31. Prognoza popytu na obszarze objętym gorzowską komunikacją miejską w 2020 r. i w 2025 r. – w wariancie minimalnym

Rok	Liczba pasażerów w zależności od posiadanych rodzajów biletów [tys.]			
	przejazdy bezpłatne (uprawnienia)	bilety ulgowe	bilety normalne	Ogółem
2014	4 931	10 497	8 383	23 811
2020	5 098	8 857	6 278	20 233
2025	5 338	8 611	5 550	19 500

Źródło: opracowanie własne.

Wyniki badań wskazują na korelację wzrostu dostępności i częstotliwości kursowania pojazdów transportu zbiorowego z wielkością popytu. Wzrost dostępności (nowe trasy, większa gęstość przystanków) skutkuje najczęściej określonym wzrostem popytu. Wskaźniki elastyczności wskazują, że np. zmniejszenie odległości do przystanku charakteryzuje się stopą elastyczności na poziomie -0,5, co oznacza, że skrócenie odległości dojazdu do miejsca świadczenia usług komunikacji miejskiej o 10% może spowodować wzrost popytu o 5%³⁹. Wzrost częstotliwości kursowania pojazdów także prowadzi do zwiększenia popytu. Poza prostym wzrostem częstotliwości, pozytywnie wpływa na wzrost popytu również uproszczenie oferty, osiągnięte np. poprzez obsługę największych potoków pasażerskich niewielką liczbą linii, ale z bardzo wysoką częstotliwością, w miejsce dużej liczby różnych linii o niskich częstotliwościach. Rozwiązanie takie pozwala na zbudowanie dla pasażerów centrów przesiadkowych, w których czas oczekiwania na pojazd w najbardziej uczęszczanym kierunku jest bardzo krótki.

Prognozę popytu przedstawiono także w wariancie optymistycznym, zakładającym realizację szeregu inwestycji znacząco poprawiających komfort podróży i dostępność komunikacji miejskiej, wskutek czego do 2025 r. nastąpi wzrost liczby pasażerów o 8,6% w stosunku do wariantu minimalnego. W tabeli 32 przedstawiono prognozę popytu dla wariantu optymistycznego.

³⁹ Por. A. Rudnicki: *Jakość komunikacji miejskiej*, Wydawnictwo SITK, Kraków 1999

Trudnym okresem dla gorzowskiej komunikacji miejskiej będzie okres przejściowy, związany z realizacją inwestycji i wyłączeniami ruchu tramwajów na okres przebudowy poszczególnych odcinków tras tramwajowych, który będzie obejmował lata od 2016 r. do 2021 r. Rok 2020 wypada więc w okresie wykonywania prac, zakończenia modernizacji istniejących torowisk oraz wprowadzenia do ruchu nowego taboru, lecz bez uruchomienia nowych tras tramwajowych. Dla okresu przejściowego przyjęto wielkość pracy przewozowej realizowanej w mieście jak dla stanu obecnego, bez dalszego jej zmniejszania. Dla pasażerów będzie już w tym okresie odczuwalna zdecydowana poprawa standardów podróży taborem tramwajowym.

Tab. 32. Prognoza popytu na obszarze objętym gorzowską komunikacją miejską w 2020 r. i w 2025 r. – w wariancie optymistycznym

Rok	Liczba pasażerów w zależności od posiadanych rodzajów biletów [tys.]			
	przejazdy bezpłatne (uprawnienia)	bilety ulgowe	bilety normalne	Ogółem
2014	4 931	10 497	8 383	23 811
2020	5 098	9 364	6 637	21 099
2025	5 503	9 685	6 242	21 431

Źródło: opracowanie własne.

Przedstawiona prognoza w wariancie optymistycznym zakłada wzrost liczby wozokilometrów o około 5% w stosunku do 2014 r. Jej zwiększenie – wraz z poprawą standardów funkcjonowania komunikacji miejskiej – przyczyni się do zwiększenia się liczby pasażerów w stosunku do wariantu minimalnego. Należy zauważyć, że prognozowana praca przewozowa dla 2025 r. odpowiada wykonywanej pracy przewozowej w latach 2005-2009, nie jest to więc założenie nierealne.

Celem planu transportowego w aspekcie prognozowanych zmian w popycie jest przeciwdziałanie trendowi zmniejszania się liczby pasażerów poprzez kształtowanie atrakcyjnej z punktu widzenia pasażerów oferty przewozowej gorzowskiej komunikacji miejskiej, a w efekcie osiągnięcie trendu zmniejszania się kongestii w ruchu drogowym i poprawy warunków życia mieszkańców w mieście.

3.3. Prognoza podaży

W wariantcie minimalnym projektu planu transportowego przyjęto, że komunikacja tramwajowa nie będzie podlegać istotnej modernizacji, a inwestycje zmierzające do poprawy wizerunku gorzowskiej komunikacji miejskiej i podnoszące jakość jej usług, będą realizowane w ograniczonym zakresie. W tabeli 33 przedstawiono prognozowaną wielkość podaży w wariantcie minimalnym.

Tab. 33. Prognoza wielkości podaży na obszarze objętym gorzowską komunikacją miejską w 2020 r. i w 2025 r. – w wariantcie minimalnym

Rok	Liczba wozokilometrów [tys. wozokm]		
	Gorzów Wlkp.	Gminy ościennie	Razem
2014	4 493,0	408,9	4 901,9
2020	4 392,5	431,4	4 823,9
2030	4 247,9	448,9	4 696,8

Źródło: opracowanie własne.

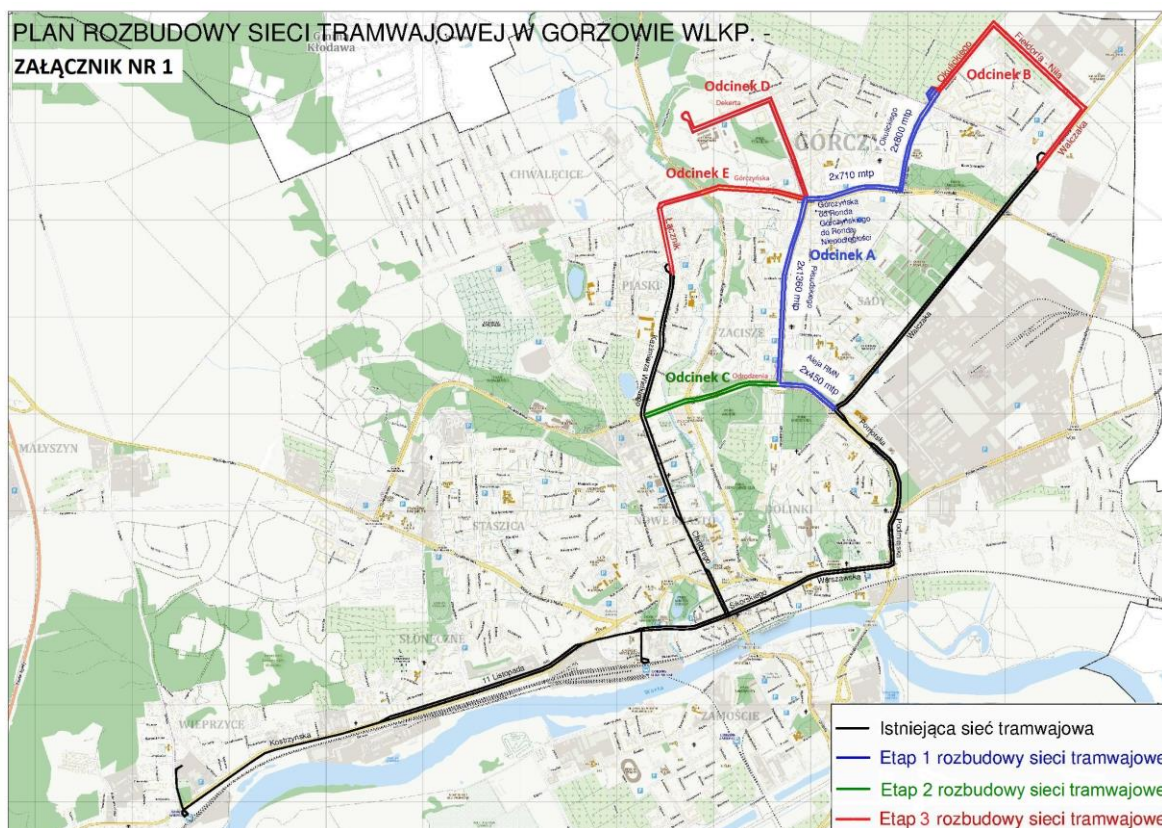
W wariantcie minimalnym prognozuje się utrzymanie obecnego poziomu pracy eksploatacyjnej wykonywanej w przeliczeniu na jednego mieszkańca na obszarze okolicznych gmin oraz niewielki spadek w stosunku do obecnego poziomu pracy eksploatacyjnej w mieście wynikający ze zmian demograficznych (niewielki spadek podaży do 2025 r. – ogółem o 4,1%, w tym w mieście Gorzowie Wlkp. – o 5,5%, a w gminach ościennych – wzrost o około 10%).

W wariantcie optymistycznym przyjęto, że zrealizowany zostanie szereg działań, w tym inwestycyjnych, zmierzających do uatrakcyjnienia gorzowskiej komunikacji miejskiej dla pasażerów. W ramach tych działań rozbudowana i zmodernizowana będzie trakcja tramwajowa oraz zmodernizowana zajezdnia, przeprowadzona zostanie wymiana i modernizacja taboru, w tym tramwajowego, wprowadzony zostanie system dynamicznej informacji pasażerskiej. Założono również, że docelowe standardy jakościowe gorzowskiej komunikacji miejskiej będą już osiągnięte w 2020 r.

Opracowana koncepcja rozwoju podsystemu tramwajowego publicznego transportu zbiorowego obejmuje propozycje nowych tras tramwajowych, proponowaną sieć połączeń (linii) na nowych trasach oraz proponowany wpływ rozbudowy na sieć połączeń linii autobusowych. W koncepcji określono globalną liczbą wozokilometrów pracy przewozowej dla komunikacji tramwajowej i autobusowej w granicach miasta Gorzowa Wlkp. oraz wpływ poszczególnych wariantów realizacji sieci tramwajowej na sieć połączeń autobusowych.

W koncepcji przeanalizowano kilkanaście wariantów, o różnym zakresie rozbudowy, modernizacji, przyszłego funkcjonowania podsystemu tramwajowego, w tym także jego ograniczenia, utrzymania stanu obecnego, a także przebiegu nowych linii w różnych konfiguracjach tras.

Miasto Gorzów Wlkp. dokonało wyboru zakresu rozbudowy i modernizacji podsystemu tramwajowego wraz z planowanym przebiegiem tras. Na rysunku 25 przedstawiono obecnie planowany zakres rozbudowy sieci tramwajowej w Gorzowie Wlkp. – wraz z etapowaniem.



Rys. 25. Etapowanie rozbudowy sieci tramwajowej w Gorzowie Wlkp.

Źródło: materiały dostarczone przez Urząd Miasta w Gorzowie Wlkp.

Przedstawione na rysunku 25 nowe odcinki A sieci tramwajowej w ramach etapu I planowane są do realizacji w latach 2016-2018, natomiast odcinek C – do 2022 r. Pozostałe elementy nowej sieci zrealizowane będą w późniejszym okresie.

Realizacja odcinków A odpowiada realizacji wariantu A1 koncepcji rozwoju podsystemu tramwajowego, z niewielkim skróceniem nowej trasy do ul. Okulickiego. Realizacja dodatkowego odcinka C odpowiada z kolei realizacji wariantu B1 tej koncepcji, także z niewielkim skróceniem nowej trasy do ul. Okulickiego.

W tabeli 34 przedstawiono prognozowaną w koncepcji pracę eksploatacyjną w komunikacji tramwajowej i autobusowej dla wariantu A1, odpowiadającego obecnie planowanej realizacji rozbudowy i modernizacji sieci tramwajowej w mieście, ujętego w ramach projektu „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp.”. Projekt ten znajduje się na liście projektów zidentyfikowanych przez właściwą instytucję w ramach trybu pozakonkursowego dla programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. W tabeli 34 przedstawiono także prognozowaną w koncepcji pracę eksploatacyjną dla wariantu B1 – odpowiadającego rozbudowie sieci tramwajowej według II etapu projektu „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp.”.

Tab. 34. Praca eksploatacyjna prognozowana dla 2020 r. i 2025 r. po realizacji projektu modernizacji sieci tramwajowej – wg koncepcji rozwoju podsystemu tramwajowego

Segment podaży	Praca eksploatacyjna po realizacji wariantu [tys. wozokm]		
	obecnie [2014 r.]	wariant A1	wariant B1
Komunikacja autobusowa	3 846	4 603	4 612
Komunikacja tramwajowa	1 056	1 673	1 654
Razem	4 902	6 276	6 266

Źródło: opracowanie własne.

W wariantcie optymistycznym niniejszego planu przyjęto, że zostanie zrealizowany przedstawiony wyżej zakres rozwoju trakcji elektrycznej – odcinek A do końca 2021 r. oraz odcinek C do końca 2025 r. W okresie przejściowym przyjęto wielkość pracy przewozowej realizowanej autobusami i tramwajami w mieście jak dla stanu obecnego, bez dalszego jej zmniejszania. Pracę przewozową dla linii tramwajowych przyjęto zgodnie z „Przejęciową i docelową koncepcją optymalizacji oferty przewozowej w komunikacji miejskiej w Gorzowie Wielkopolskim” w wysokości zmniejszonej dla 2020 r. w stosunku do wykonania 2014 r. o 6,1%. Pracę przewozową autobusową przyjęto natomiast nieznacznie powiększoną (o 3%) w stosunku do wykonania w 2014 r., w związku z objazdami wynikającymi z realizowanych robót. Niewielki wzrost przewidziano natomiast w gminach, jako skutek zmian demograficznych.

Po zakończeniu realizacji projektu „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp.” w przejściowej i docelowej koncepcji oszacowano zapotrzebowanie na pracę przewozową w 2022 r. w wysokości 1 299,6 tys. pociągokilometrów dla podsystemu tramwajowego oraz w wysokości 3 329,8 tys. wozokilometrów dla podsystemu autobusowego. Faktyczna praca przewozowa do wykonania w podsystemie autobusowym może być wyższa,

bowiem przyjęty w opracowaniu współczynnik zastąpienia jest bardzo wysoki, trudny do osiągnięcia przy faktycznym wdrażaniu zmian. Realizacja II etapu projektu, czyli odcinka C trakcji tramwajowej, spowoduje ponadto kolejny wzrost pracy przewozowej w tym podsystemie oraz wzrost udziału podsystemu tramwajowego w całej pracy przewozowej komunikacji miejskiej.

Do szacunków dla 2025 r. przyjęto osiągnięcie poziomu liczby pociągokilometrów w podsystemie tramwajowym, jaką zakładano w przejściowej i docelowej koncepcji optymalizacji oferty przewozowej. Dla podsystemu autobusowego w układzie docelowym, po realizacji II etapu projektu, przyjęto pracę eksploatacyjną także w wysokości zaplanowanej w koncepcji optymalizacji. W tabeli 35 przedstawiono prognozowaną wielkość podaży w wariantie optymistycznym. Faktyczne wykonanie pracy przewozowej w podsystemie autobusowym po zrealizowaniu obydwu etapów projektu może być na poziomie nawet od 5 do 10% wyższym, niż zakładany w przejściowej i docelowej koncepcji optymalizacji, z uwagi na przyjęty wysoki współczynnik zastąpienia – trudny w rzeczywistości do osiągnięcia.

Tab. 35. Prognoza wielkości podaży na obszarze objętym gorzowską komunikacją miejską w 2020 r. i w 2025 r. – w wariantie optymistycznym

Rok	Liczba wozokilometrów [tys. wozokm]		
	Gorzów Wlkp.	Gminy ościenne	Razem
2014	4 493,0	408,9	4 901,9
2020	4 546,5	431,4	4 977,9
2030	4 179,4	448,9	4 628,4

Źródło: opracowanie własne.

W wariantie optymistycznym – przy realizacji wielu działań zmierzających do uatrakcyjnienia gorzowskiej komunikacji miejskiej – prognozuje się do 2025 r. w wyniku optymalizacji oferty zmniejszenie wielkości pracy eksploatacyjnej o 5,6%. W Gorzowie Wlkp. przyjmuje się jej zmniejszenie o 7,0%, a w gminach ościennych – wzrost o 20,6%.

Kompleksowa modernizacja systemu komunikacji miejskiej w Gorzowie Wlkp. w stosunku do 2014 r. skutkować będzie w 2025 r.:

- zmniejszeniem w wyniku optymalizacji oferty liczby wozokilometrów o 5,6% (273 tys. wozokilometrów);
- ograniczeniem spadku liczby pasażerów o 8,1% w stosunku do wariantu minimalnego.

Przywołane założenia determinują sposób kształtowania oferty przewozowej, której wielkość powinna wykazywać się istotnie wyższą dynamiką wzrostu niż przewidywane do 2025 r. zwiększanie się popytu.

W wyniku realizacji założeń wariantu optymistycznego planu transportowego oferta przewozowa gorzowskiej komunikacji miejskiej powinna być utrzymywana na atrakcyjnym dla pasażerów, określonym poziomie, zapewniając wymaganą liczbę międzydzielnicowych połączeń bezpośrednich, przy relatywnie wysokiej częstotliwości ich funkcjonowania.

Działanie takie może skutkować obniżeniem wskaźnika odpłatności usług gorzowskiej komunikacji. W celu jego utrzymania w przedziale 35-40% do 2025 r., konieczna będzie okresowa optymalizacja układu sieci komunikacyjnej (nie rzadziej niż raz na 5 lat) i modyfikacja systemu taryfowego – w celu zapewnienia stabilizacji przychodów ze sprzedaży biletów w długim okresie czasu.

4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

4.1. Charakterystyka istniejącej sieci

Z dniem 1 stycznia 2013 r. w gorzowskiej komunikacji miejskiej rozdzielono sferę organizacji przewozów od ich realizacji, przekształcając dotychczasowy zakład budżetowy w spółkę – Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o. – i przekazując temu podmiotowi wykonywanie przewozów na liniach gorzowskiej komunikacji miejskiej. Organizatorem gorzowskiej komunikacji miejskiej jest Prezydent Miasta Gorzowa Wlkp. Od 2013 r. całość przewozów na zlecenie miasta Gorzowa Wlkp. realizuje MZK w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o.

Wg stanu na dzień 15 kwietnia 2016 r., sieć gorzowskiej komunikacji miejskiej tworzyły 3 całoroczne, dzienne linie tramwajowe, i 42 linii autobusowych:

- 37 całorocznych linii dziennych;
- 5 całorocznych linii nocnych;
- 4 dzienne linie dojazdowo-zjazdowe,
- 1 linia sezonowa (201).

Oferta przewozowa gorzowskiej komunikacji miejskiej jest silnie zróżnicowana. Niektóre linie charakteryzuje dość wysoka, rytmiczna częstotliwość kursów, inne pełnią natomiast funkcję uzupełniającą lub są dedykowane obsłudze konkretnych grup pasażerów. Tę grupę linii charakteryzuje nierytmiczna, niska częstotliwość, dostosowana do lokalnych potrzeb.

W tabeli 36 porównano podstawowe parametry sieci gorzowskiej komunikacji miejskiej z analogicznymi parametrami sieci komunikacyjnych w innych, wybranych miastach w kraju. Do porównania wykorzystano dane statystyczne publikowane w Biuletynie Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej „Komunikacja Miejska w Liczbach”, dotyczące 2014 r., wybierając sieci komunikacyjne w miastach o liczbie ludności zbliżonej do Gorzowa Wlkp.

Jak wynika z danych przedstawionych w tabeli 36, polityka poszczególnych miast odnośnie sposobu realizacji zadań przewozowych jest odmienna, począwszy od znacznej długości tras i linii (Płock, Gorzów Wlkp., Kalisz). W niektórych z miast utrzymuje się rozbudowaną ofertę przewozową, zapewniającą wiele połączeń bezpośrednich o niskich częstotliwościach, w innych zaś – przy podobnej liczbie wozokilometrów – wymaga się od pasażerów akceptacji mniejszej dostępności terytorialnej przy większej częstotliwości.

Tab. 36. Porównanie parametrów funkcjonowania gorzowskiej komunikacji miejskiej oraz w innych miastach o średniej wielkości w kraju w 2014 r.

Miasto	Ludność [tys.]	Liczba		Długość		Ve w komuni- kacji auto- busowej [km/h]	Liczba obsługi- wanych gmin
		wozokm. [tys.]	wozów w ruchu	tras [km]	linii [km]		
Gorzów Wlkp.	124,5	4 902	63,3	214,9	538,2	14,9	6
Płock	123,6	6 070	92,0	303,1	672,2	17,8	9
Opole	122,4	4 808	67,0	127,0	257,0	17,0	4
Zielona Góra	119,2	3 875	64,0	140,9	311,9	15,1	2
Włocławek	116,0	3 264	49,0	143,8	283,8	17,2	3
Tarnów	113,2	4 673	72,3	185,0	349,0	17,4	4
Kalisz	104,9	3 124	54,0	156,8	396,9	14,8	6
Legnica	102,7	3 257	50,4	135,9	207,3	20,0	4
Jaworzno	92,9	4 040	47,0	170,0	310,1	19,0	5
Słupsk	95,9	3 140	47,0	102,0	213,0	b.d.	4

Źródło: *Komunikacja Miejska w Liczbach*, nr 2/14, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Warszawa 2015, s. 19-23.

Wielkość podaży usług przewozowych komunikacji miejskiej w Gorzowie Wlkp. na tle innych miast o podobnej liczbie mieszkańców, determinuje przeciętna gęstość zaludnienia. Jak wynika z publikacji GUS pn. „Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2013 r.”, wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., w rankingu miast Gorzów Wlkp. zajmował w kraju 27. miejsce pod względem liczby ludności i zarazem 35. miejsce pod względem powierzchni.

W tabeli 37 przedstawiono częstotliwość kursowania pojazdów na poszczególnych liniach – wg stanu na 15 kwietnia 2016 r. Nie uwzględniono linii sezonowej oraz linii dziennych dojazdowo-zjazdowych.

Tab. 37. Częstotliwość kursowania pojazdów na poszczególnych liniach gorzowskiej komunikacji miejskiej w okresie roku szkolnego – stan na 15 kwietnia 2016 r.

Nr linii	Dzień powszedni		Sobota	Niedziela
	częstotliwość w szczycie	częstotliwość poza szczytem		
Linie tramwajowe:				
1	15	20	20	20
2	15	20	20	20
3	15	20/40	20/40	20/40
Linie autobusowe dzienne:				
100	21 kursów		4 kursy	3 kursy
101	15	20	30	30
102	3 kursy		nie kursuje	
103	20	30	30	30
104	15	20	20/30	20/30
105	3 kursy		3 kursy	3 kursy
106	12 kursów		6 kursów	3 kursy
107	7 kursów		4 kursy	4 kursy
108	1 kurs		2 kursy	1 kurs
110	14 kursów		7 kursów	5 kursów
111	30	60	30/60	30/60
112	20 kursów		5 kursów	9 kursów
113	20/30	60	60	60
114	3 kursy		nie kursuje	
115	1/3 kursy		nie kursuje	
116	2 kursy		1 kurs	1 kurs
117	2 kursy		2 kursy	2 kursy
118	11 kursów		5 kursów	3 kursy
119	6 kursów		2 kursy	2 kursy
120	1/2 kursy		0/1 kurs	nie kursuje
121	4 kursy		nie kursuje	7 kursów
122	20/40	60	60	60

Nr linii	Dzień powszedni		Sobota	Niedziela
	częstotliwość w szczycie	częstotliwość poza szczytem		
123	1 kurs		nie kursuje	
124	15	20	20/30	20/30
125	20	20/40	20/40/60	20/40/60
126	15	20	20/30	20/30
127	2 kursy		2 kursy	3 kursy
128	15 kursów		10 kursów	10 kursów
129	2 kursy		nie kursuje	
130	11 kursów		9 kursów	10 kursów
131	4/5 kursów		4/5 kursów	3 kursy
132	3 kursy		3 kursy	3 kursy
133	5 kursów		5 kursów	2 kursy
Linie autobusowe nocne:				
501	6 kursów		7 kursów	7 kursów
502	2/3 kursy		2/3 kursy	2/3 kursy
503	3/2 kursy		3/4 kursy	3/4 kursy
504	2/3 kursy		2/3 kursy	2/3 kursy
505	3/4 kursy		3/4 kursy	3/4 kursy

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.rozklad.mzk.gorzow.com.pl, dostęp: 15.04.2016 r.

Wśród linii gorzowskiej komunikacji miejskiej można wyróżnić:

- linie podstawowe (I kategorii) o rytmicznej częstotliwości:
 - trzy linie tramwajowe: 1, 2 i 3;
 - pięć linii autobusowych: 101, 103, 104, 124 i 126;
- linie uzupełniające (II kategorii) o powtarzalnym cyklu kursowania – cztery linie autobusowe: 111, 113, 122 i 125;
- linie indywidualne o charakterze dedykowanym (III kategorii), z rozkładami jazdy dostosowanymi do lokalnych potrzeb – pozostałe 33 linie autobusowe, w tym wszystkie podmiejskie i nocne.

Zastosowana w Gorzowie Wlkp. stała i wspólna częstotliwość kursowania pojazdów obsługujących poszczególne linie podstawowe i uzupełniające, umożliwia synchronizację rozkładów jazdy w skali całej sieci komunikacyjnej, co warunkuje atrakcyjność komunikacji miejskiej

– w myśl zasady, że odczuwana przez pasażera wspólna częstotliwość kursowania kilku linii będzie wysoka tylko wówczas, gdy zapewniona zostanie rytmiczna obsługa ciągu komunikacyjnego. Polega ona na równomiernych odstępach czasu pomiędzy kolejnymi pojazdami udającymi się w tym samym kierunku.

Kolejną ważną cechą oferty przewozowej gorzowskiej komunikacji miejskiej jest obsługa najważniejszych osiedli wieloma liniami, nie tylko o średnicowych względem centrum miasta trasach, zapewniających połączenia bezpośrednie z najważniejszymi źródłami i celami ruchu, ale i o trasach międz dzielnicowych, omijających ściśle centrum miasta.

Obszar okolicznych gmin obsługiwany jest liniami, których trasy obejmują także miasto Gorzów Wlkp. (nie ma połączeń wewnątrzgminnych). Są to zarówno linie o rytmicznej częstotliwości kursowania (101 i 104 – pojedynczymi kursami, 111 i 113 w podstawowych wariantach swoich tras), jak i linie dedykowane.

Charakterystyczną cechą gorzowskiej komunikacji miejskiej jest wielowariantowość tras licznych linii II i III kategorii, aczkolwiek wariantowanie tras występuje również sporadycznie i w grupie linii I kategorii (np. 101 i 104). Wielowariantowość tras jest rezultatem racjonalizowania liczby wozokilometrów wykonywanych na poszczególnych liniach (wynika ze zmiany przebiegu niektórych kursów w stosunku do wariantu podstawowego – w celu ograniczenia kosztów świadczenia usług). Skutkuje ona jednak nadmiernym skomplikowaniem oferty przewozowej, czyniąc ją zrozumiałą tylko dla stałych użytkowników jej poszczególnych segmentów. Dla osób korzystających z gorzowskiej komunikacji miejskiej incydentalnie, jej oferta, szczególnie w segmencie linii III kategorii – wskutek swojego skomplikowania – może stać się skuteczną przeszkodą w zidentyfikowaniu usługi przewozowej i przesądzić o wyborze substytucyjnego sposobu przemieszczania się lub nawet o rezygnacji z podróży, co w negatywny sposób oddziałuje na przychody ze sprzedaży. Opisany sposób kształtowania oferty przewozowej nie stwarza również zachęty dla tych, którzy jeszcze z komunikacji publicznej nie korzystali – wymaga bowiem przyswojenia wielu wariantów tras poszczególnych linii. Z tej przyczyny, istotne znaczenie w utrzymaniu obecnych i pozyskaniu nowych pasażerów, mają linie I i II kategorii. Linie dedykowane wykazują z reguły najniższą przychodowość.

Wg stanu na dzień 31 maja 2014 r., w ramach publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Miasto Gorzów Wlkp. wykonywano 1 547 kursów w dni powszednie (poza wakacjami), 1 070 kursów w soboty i 993 kursów w niedziele (w soboty i niedziele wykonywano odpowiednio 69,2 i 64,2% liczby kursów oferowanych w dniu powszednim poza wakacjami).

Dla dnia powszedniego poza wakacjami zaplanowano 14 083 wozokilometry, dla soboty – 9 940 wozokilometrów, a dla niedzieli – 9 903 wozokilometry (podobnie jak w przypadku

liczby kursów, dla soboty i niedzieli zaplanowano odpowiednio 70,5 i 70,3% pracy eksploatacyjnej przewidzianej dla dnia powszedniego).

W tabeli 38 zestawiono liczbę wozokilometrów planowanych do wykonania w poszczególne dni tygodnia oraz liczbę kursów na wszystkich liniach stałych – wg stanu na 31 maja 2014 r. Poza liniami stałymi, w sezonie letnim od czerwca do końca sierpnia, funkcjonuje linia sezonowa 201 nad jezioro Nierzym (8 kursów dziennie, także w soboty i w niedziele) oraz linie specjalne dowożące mieszkańców na cmentarz i linie zastępcze, uruchamiane w okresie remontów torowisk lub (i) sieci tramwajowej.

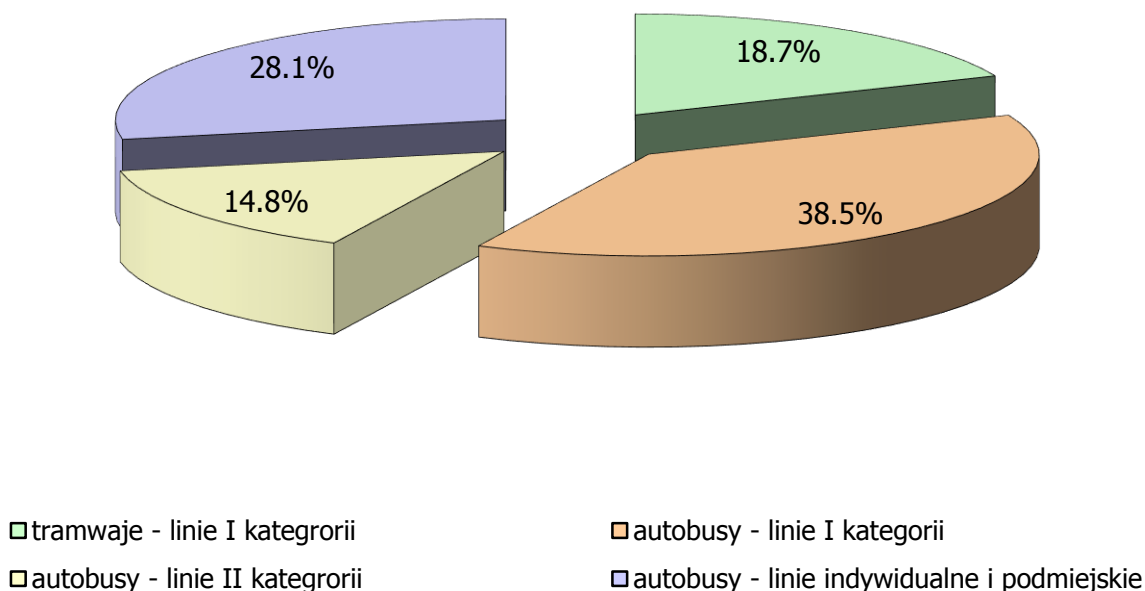
Tab. 38. Liczba kursów wykonywanych na poszczególnych liniach gorzowskiej komunikacji miejskiej w różnych rodzajach dni tygodnia– stan na 31 maja 2014 r.

Linia	Liczba wozokilometrów			Liczba kursów		
	w dniu powszednim	w sobotę	w niedzielę i święta	w dniu powszednim	w sobotę	w niedzielę i święta
1	1 214	1 015	1 015	134	112	112
2	932	781	781	136	114	114
3	884	584	584	118	78	78
Razem tramwaje	3 030	2 380	2 380	388	304	304
100	557	15	0	41	1	0
101	903	510	506	120	74	74
102	67	0	0	4	0	0
103	976	757	708	94	76	72
104	1 230	855	691	127	90	74
105	24	30	30	6	6	6
106	368	142	142	21	6	6
107	186	112	106	12	8	8
108	17	164	142	1	11	10
109	152	104	82	11	8	6
110	324	176	102	24	16	10
111	366	289	238	56	48	38
112	493	2116	190	48	20	20
113	633	348	297	69	38	34
114	41	0	0	6	0	0
115	80	0	0	4	0	0
116	128	61	32	8	4	2

Linia	Liczba wozokilometrów			Liczba kursów		
	w dniu powsze- dnim	w sobotę	w nie- dziełę i święta	w dniu powsze- dnim	w sobotę	w nie- dziełę i święta
117	51	25	25	6	3	3
118	350	147	85	24	10	6
119	86	36	39	12	5	5
121	27	0	89	3	0	14
122	429	275	264	53	36	36
123	28	0	0	2	0	0
124	1 220	902	760	113	88	74
125	717	429	398	68	41	38
126	952	726	591	116	87	72
129	106	0	0	4	0	0
130	239	202	231	20	18	21
131	188	182	117	9	9	6
132	39	39	39	6	6	6
Razem autobusy	10 977	8 642	5 904	1 088	709	641
Całodzienne	14 007	11 022	8 284	1 476	1 013	945
401	41	14	10	9	4	3
402	70	32	21	13	6	4
403	74	30	31	14	6	6
404	19	12	25	3	2	4
Dojazdowe i zjazdowe	204	88	87	39	18	17
Dzienne	14 211	11 110	8 371	1 515	1 031	962
501	125	143	113	11	14	10
502	39	39	39	5	5	5
503	46	56	46	5	7	5
504	53	53	53	5	5	5
505	35	41	41	6	8	6
Nocne	298	332	292	32	39	31
Razem sieć	14 509	11 442	8 663	1 547	1 070	993

Źródło: opracowanie własne na podstawie: „Wielkość popytu na usługi komunikacji miejskiej i podmiejskiej na terenie miasta Gorzowa Wielkopolskiego oraz gmin wchodzących w skład porozumienia komunalnego – na podstawie wyników badań marketingowych z wiosny 2014 r.”, Gorzów Wlkp. – Reda lipiec 2014 r.

Udział komunikacji tramwajowej w całkowitej pracy eksploatacyjnej gorzowskiej komunikacji miejskiej w 2014 r. wynosił 21,5%. Obecną strukturę rocznej planowanej pracy eksploatacyjnej w 2016 r., z podziałem na środki transportu, przedstawiono na rysunku 26.



Rys. 26. Roczna praca eksploatacyjna gorzowskiej komunikacji miejskiej z podziałem na kategorie linii – plan na 2016 r.

Źródło: dane Urzędu Miasta w Gorzowie Wlkp.

Relacje tras najważniejszych linii i wielkość rocznej pracy eksploatacyjnej, zaplanowanej do wykonania na tych liniach w 2016 r., przedstawiono w tabeli 39.

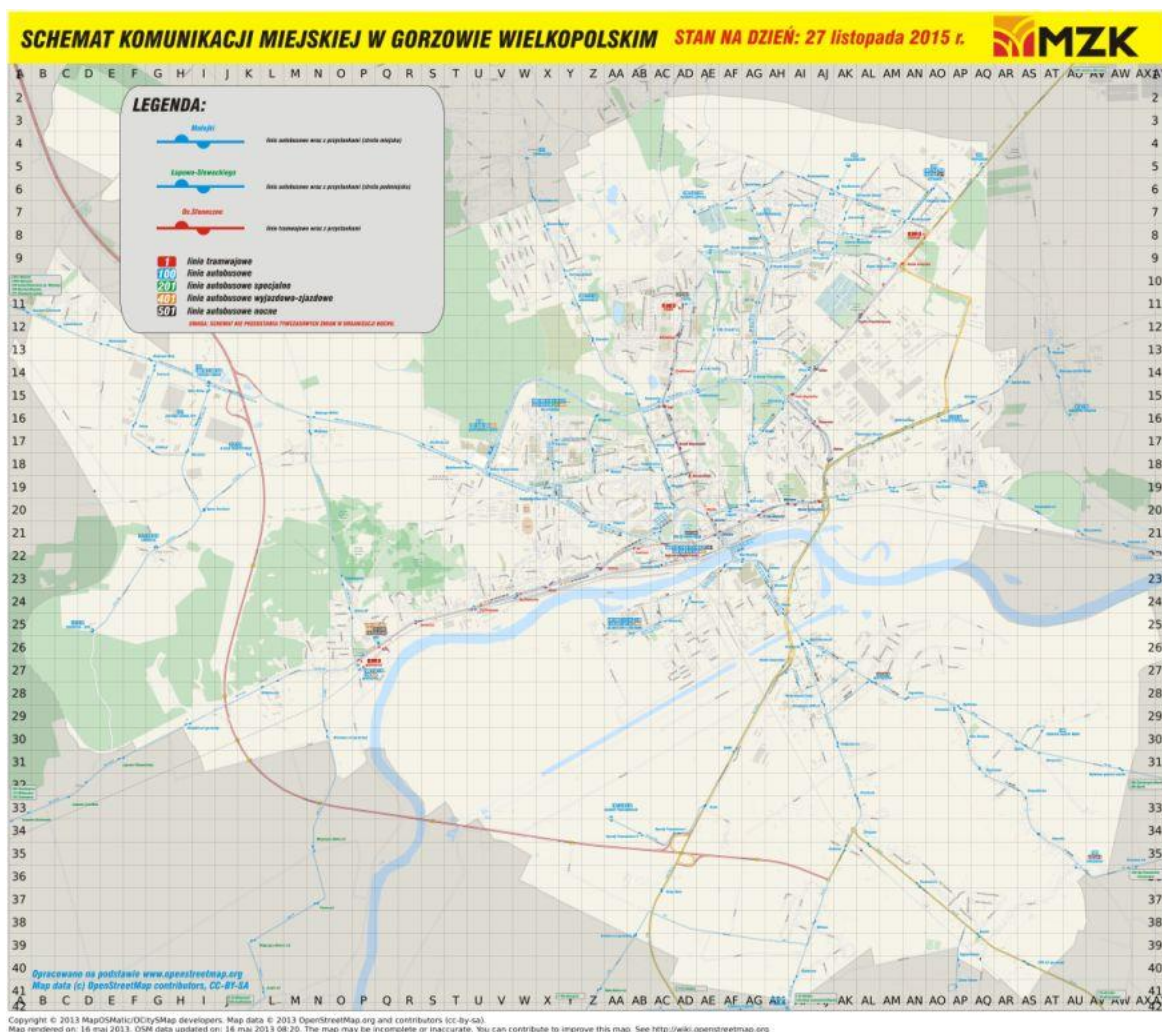
Tab. 39. Relacje tras najważniejszych linii i wielkość rocznej pracy eksploatacyjnej zaplanowanej do wykonania na tych liniach w 2016 r.

Linia	Przebieg trasy	Liczba wozokilometrów planowana na 2016 r.
LINIE PODSTAWOWE		
Linie tramwajowe		
1	Wieprzyce – Sikorskiego – Pomorska – Walczaka – Silwana	254 372
2	Wieprzyce – Sikorskiego – Chrobrego – Piaski	442 800
3	Piaski – Chrobrego – Pomorska – Walczaka – Silwana	189 664
Razem		886 836

Linia	Przebieg trasy	Liczba wozokilometrów planowana na 2016 r.
Linie autobusowe		
101	Raław / Złotego Smoka / Słowiańska-TESCO – Staszica – Matejki – Kosynierów Gdyńskich – Fabryczna – Śląska Pole Golfowe	297 850
103	Słowiańska-Tesco – al. Konstytucji 3 Maja – Grobla – Strażacka / Os. Poznańskie – Ciecierzycy	327 374
104	Baczyna / Złotego Smoka / Słowiańska-TESCO – al. Konstytucji 3 Maja – Kosynierów Gdyńskich – Roosevelta – Piłsudskiego – Kombatantów – Ustronie	423 316
124	Os. Staszica – Matejki – Kosynierów Gdyńskich – Jagiełły – Walczaka – Czereśniowa – Piłsudskiego – Kombatantów – Ustronie / Prefadom	431 235
126	Złotego Smoka / Małszyńska / Os. Staszica – al. Konstytucji 3 Maja – Walczaka – Piłsudskiego – Czartoryskiego – Dekerta-Szpital	341 7132
Razem		1 821 488
Razem linie podstawowe (tramwajowe i autobusowe)		2 708 324
LINIE UZUPEŁNIAJĄCE (AUTOBUSOWE)		
Linie autobusowe uzupełniające		
111	Chwałęcice – Kosynierów Gdyńskich – Fabryczna – Śląska Pole Golfowe	123 117
113	Os. Staszica – al. Konstytucji 3 Maja – Jagiełły – Walczaka – Pomorska – Podmiejska – Wawrów	200 517
122	Os. Staszica – al. Konstytucji 3 Maja – Jagiełły – Warszawska – Janice /Czechów	136 377
125	Śląska Pole Golfowe – Fabryczna – Jagiełły – Walczaka – Czereśniowa – Piłsudskiego – Kombatantów – Dekerta-Szpital	239 844
Razem linie uzupełniające		699 855
Razem linie podstawowe i uzupełniające		3 408 179
Pozostałe linie autobusowe		1 328 996
Razem sieć komunikacyjna		4 737 175

Źródło: dane Urzędu Miasta w Gorzowie Wlkp.

Przebieg tras gorzowskiej komunikacji miejskiej przedstawiono na rysunku 27.



**Rys. 27. Sieć komunikacji miejskiej w Gorzów Wlkp.
– stan na 31 marca 2016 r.**

Źródło: www.mzk-qorzow.com.pl/images/stories/nasza_oferta/mapa.jpg, dostęp: 31.03.2016 r.

Trasy dwudziestu linii całorocznych oraz jednej linii sezonowej obejmowały obszary gmin ościennych. Całoroczne linie podmiejskie zapewniały połączenia z Gorzowem Wlkp. dla 38 miejscowości – sieć połączeń poza miasto uznać zatem można za dość rozbudowaną. Liczbę mieszkańców każdej z gmin ościennych obsługiwanych całorocznymi liniami gorzowskiej komunikacji miejskiej oraz liczbę realizowanych do nich kursów w poszczególnych rodzajach dni tygodnia, przedstawiono w tabeli 40.

Na całorocznych liniach gorzowskiej komunikacji miejskiej, obsługujących gminy ościenne, zaplanowano następującą łączną liczbę kursów podmiejskich:

- w dniu powszednim – 206 kursów;
- w sobotę – 125 kursów;
- w niedzielę – 101 kursów.

Sezonowa linia 201, funkcjonująca w okresie od 1 czerwca do 31 sierpnia, obsługuje miejscowość Różanki w Gminie Kłodawa. W jej rozkładzie jazdy zaplanowano 8 par kursów w dniu powszednim oraz w sobotę i niedzielę. Ze względu na główną funkcję linii 201 – obsługę miejsc wypoczynku nad jeziorem Nierzym, usytuowanych poza granicami administracyjnymi Gorzowa Wlkp. – jest to połączenie utrzymywane wyłącznie na koszt miasta Gorzów Wlkp.

Tab. 40. Liczba całorocznych kursów gorzowskiej komunikacji miejskiej do gmin ościennych – stan na 15 kwietnia 2016 r. (rozkłady jazdy obowiązujące poza wakacjami)

Gmina	Liczba mieszkańców	Linie	Liczba kursów		
			w dniu powszednim	w sobotę	w niedzielę i święta
Bogdaniec	6 545	106, 115, 120, 130, 131	44	16	15
Deszczno	7 961	100, 103, 108, 110, 112, 116, 118, 133	87	55	37
Kłodawa	1 021	111	22	11	10
Lubiszyn	2 543	101, 104, 129, 130, 131	33	27	27
Santok	2 199	113, 114, 122	20	16	12

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta w Gorzowie Wlkp.

Wielkość pracy eksploatacyjnej w gorzowskiej komunikacji miejskiej, w podziale na obsługiwane jednostki administracyjne (gminy), przedstawiono w tabeli 28.

Dominujący udział w planowanej na 2016 r. pracy eksploatacyjnej przypadł na miasto Gorzów Wlkp. (91,9%, a tylko w komunikacji autobusowej – 89,0%), natomiast w gminach ościennych zaplanowano w 2016 r. łącznie 8,9% całkowitej pracy eksploatacyjnej w gorzowskiej komunikacji miejskiej (11,0% w komunikacji autobusowej). Największy udział w planowanej pracy eksploatacyjnej mają gminy Deszczno i Bogdaniec – odpowiednio 3,9 i 3,1% (4,9 i 3,8% tylko w komunikacji autobusowej).

Wg stanu na dzień 15 kwietnia 2016 r., do realizacji przewozów w komunikacji miejskiej, MZK w Gorzowie Wlkp. Sp. z o.o. wykorzystywał łącznie 98 pojazdów. Tabor tramwajowy stanowiło na stanie inwentarzowym 36 pociągów – w tym 19 szt. typów 6EGTW/6ZGTW używanych w codziennej eksploatacji i 16 szt. typu Konstal 105Na stanowiących rezerwę, plus

tramwaj specjalny – zabytkowy. Tabor autobusowy na stanie inwentarzowym stanowiły natomiast 63 pojazdy.

Średni wiek taboru wyniósł 23 lata, przy czym średni wiek autobusów to ok. 12 lat, a tramwajów – aż 43 lata. Strukturę wiekową eksploatowanego na liniach komunikacji miejskiej taboru MZK w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o., przedstawiono w tabeli 41.

Tab. 41. Struktura wiekowa taboru MZK w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o. do realizacji przewozów miejskich – stan na 15 kwietnia 2016 r.

Wiek taboru [lata]	Tramwaje [szt.]	Autobusy [szt.]	Razem [szt.]
0-5	-	11	11
6-10	-	13	13
11-15	-	16	16
16-20	-	23	23
21-30	2	-	2
31-40	14	-	14
41 i więcej	20	-	19
Razem	36	63	99

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Gorzowie Wlkp.

Strukturę wiekową taboru tramwajowego eksploatowanego na liniach gorzowskiej komunikacji miejskiej należy uznać za wyjątkowo niekorzystną. Rezultatem zaawansowanego wieku tramwajów jest awaryjność pojazdów i konieczność utrzymywania nadmiernych rezerw taborowych w stosunku do przeciętnej liczby wozów w ruchu. Stwarza to również konieczność utrzymywania w ciągłej gotowości rozbudowanych służb naprawczo-remontowych. Ze względu na specyficzną sytuację Gorzowa Wlkp. – brak dostępu do środków unijnych na projekty związane z inwestycjami taborowymi w komunikacji tramwajowej – odnowa tramwajowego taboru nie była w tym mieście realizowana należycie od wielu lat i w stanie obecnym konieczna jest wymiana 100% posiadanego taboru tramwajowego.

W Gorzowie Wlkp. żaden z aktualnie eksploatowanych wagonów nie ma niskiej podłogi, a 16 z nich posiada wewnętrzne tablice elektroniczne.

Strukturę wiekową taboru autobusowego eksploatowanego na liniach gorzowskiej komunikacji miejskiej należy uznać za umiarkowanie korzystną. Ponad 1/3 taboru (38,1%) nie przekroczyła wieku 10 lat, a 1/3 – osiągnęła już wiek ponad 15 lat. W najbliższych latach wymagane są działania zmierzające do systematycznej odnowy taboru.

Obecnie cały tabor autobusowy gorzowskiego operatora komunalnego jest niskopodłogowy i posiada wewnętrzne tablice elektroniczne, jednak tylko 25 pojazdów wyposażono w zapowiedzi głosowe przystanków. Cztery autobusy posiadają system liczenia pasażerów. Cały użytkowany tabor wyposażony jest natomiast w automaty do zakupu biletów.

W procesie odnowy taboru zakłada się, że – analogicznie jak już ma to miejsce obecnie – każdy nowowprowadzany pojazd będzie niskopodłogowy, wyposażony w tablice elektroniczne z zewnątrz i wewnątrz pojazdu, zapowiedzi głosowe przystanków oraz wewnętrzny i zewnętrzny monitoring. Nowy fabrycznie tabor spełniał będzie obowiązujące normy EURO (obecnie EURO 6), a tabor kupowany jako używany będzie nowszy niż wycofywany z eksploatacji, a więc także dostosowany do spełniania wyższych norm czystości spalin EURO.

W przypadku realizacji wariantu zakładającego stagnację lub ograniczanie podsystemu tramwajowego, wymiana będzie odpowiednio szybsza, a docelowa ich liczba powinna zastępować wozy tramwajowe z wycofywanych linii, natomiast wymiana lub modernizacja wozów tramwajowych zostanie wówczas odpowiednio ograniczona.

W przypadku zwiększenia zakresu funkcjonowania komunikacji tramwajowej i związanego z tym ograniczenia intensywności funkcjonowania komunikacji autobusowej, zakupy nowych tramwajów ulegną odpowiedniemu zwiększeniu, a zakupy nowych autobusów – proporcjonalnemu zmniejszeniu.

4.2. Charakterystyka planowanej sieci

Planowana sieć komunikacyjna publicznego miejskiego transportu zbiorowego w ramach planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego obejmuje obszar:

- miasta Gorzów Wlkp.;
- gmin ościennych, z którymi miasto Gorzów Wlkp. zawarło porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, tj. gmin: Bogdaniec, Deszczno, Kłodawa, Lubiszyn i Santok.

Zgodnie z §5 ust. 4 Rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego z dnia 25 maja 2011 r., wydanego na podstawie art. 12 ust. 5 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r., z uwagi na to, że przewozy objęte niniejszym planem mają charakter przewozów użyteczności publicznej wykonywanych w komunikacji miejskiej, odstępuje się od sporządzenia części graficznej planu transportowego.

Ze względu na specyfikę funkcjonowania komunikacji miejskiej, z często występującą koniecznością wprowadzania bieżących zmian w trasach linii, w celu zapewnienia odpowiedniej elastyczności sieci komunikacyjnej, szybko reagującej na zmieniający się popyt i zmieniające

się specyficzne wymagania pasażerów, odstępuje się również od szczegółowego określenia tras linii, na których mają się odbywać przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Określony zostaje jedynie obszar, na którym w okresie planowania funkcjonowała będzie sieć komunikacji miejskiej w Gorzowie Wlkp. i gminach, które z miastem Gorzów Wlkp. podpisały Porozumienie. Granice obszaru, na którym ma się odbywać przewóz o charakterze użyteczności publicznej w ramach gorzowskiej komunikacji miejskiej, stanowią granice miasta Gorzowa Wlkp. i wszystkich gmin, które z miastem Gorzów Wlkp. podpisały lub podpiszą porozumienia zlecające miastu organizowanie publicznego transportu zbiorowego.

Filarem kompleksowych zmian w planowanej sieci miejskiego transportu zbiorowego w Gorzowie Wlkp. (w segmencie przewozów użyteczności publicznej) jest projekt modernizacji sieci komunikacji tramwajowej.

Równocześnie z niniejszym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, opracowana została koncepcja rozwoju podsystemu tramwajowego w Gorzowie Wlkp. Głównym celem tego dokumentu było określenie strategicznych kierunków rozwoju podsystemu tramwajowego. W koncepcji rozważono uwarunkowania związane z zagospodarowaniem przestrzennym Gorzowa Wlkp., czynniki demograficzne i społeczne oraz przeprowadzono analizę przypuszczalnych źródeł i celów podróży – wraz z liczbą potencjalnych pasażerów. Następnie przeanalizowano przebieg tras pod względem dostępności terenowej, możliwych przeszkód w realizacji, układu wysokościowego i wpływu na podsystem komunikacji autobusowej.

W opracowaniu poddano analizie także dotychczasowe projekty rozwoju sieci komunikacji tramwajowej w Gorzowie Wlkp., opracowane przez zespół pod kierunkiem prof. O. Wyszomirskiego z Uniwersytetu Gdańskiego oraz przez zespół powołany przez Prezydenta Miasta. Określono także szacunkowe wysokości niezbędnych nakładów finansowych na realizację każdego z wariantów.

W koncepcji określono główne korytarze ruchu pasażerskiego w komunikacji publicznej w Gorzowie Wlkp., definiując te, w których realizację rozbudowy podsystemu tramwajowego uzasadnia wielkość potoków pasażerskich. Przedstawiono 10 wariantów rozwoju (lub braku rozwoju) komunikacji tramwajowej w mieście: począwszy od maksymalnej rozbudowy trakcji (12,9 km nowych torów tramwajowych), po wariant znacznego ograniczenia jej funkcjonowania w stosunku do stanu obecnego (zmniejszenie o 6,4 km).

W rezultacie analizy wariantów modernizacji sieci komunikacji tramwajowej, zawartych w koncepcji rozwoju podsystemu tramwajowego publicznego transportu zbiorowego w Gorzowie Wlkp., do realizacji miasto Gorzów Wlkp. przyjęło wariant zakładający:

- budowę nowej trasy tramwajowej na odcinku: od ronda Ofiar Katynia, al. Ruchu Młodzieży Niezależnej do ronda Piłsudskiego, ul. Piłsudskiego do ronda Górczyńskiego, ul. Górczyńską do ronda Niepodległości i ul. Okulickiego – do nowej krańcówki przy ul. Szarych Szeregów;
- modernizację obecnie eksploatowanych tras tramwajowych w ulicach: Kostrzyńskiej – z pętlą, al. 11 Listopada, Sikorskiego, Dworcowej – z pętlą, Chrobrego, Mieszka I, Walczaka, w tym torowiska i trakcji, której efektem będzie odzyskanie dobrego stanu całości obecnej sieci tramwajowej;
- modernizację zajezdni tramwajowej – budowę myjni wagonów i podzespółów, instalacji zapiaszczania, pomostów i urządzeń dźwigowych oraz modernizacji budynku zajezdni tramwajowej wraz z ochroną obwodową i monitoringiem;
- zakup nowych niskopodłogowych, dwukierunkowych wagonów tramwajowych;
- zakup i wdrożenie systemu informacji pasażerskiej, w tym dynamicznej informacji na przystankach i w pojazdach, w Internecie i urządzeniach mobilnych.

Nowe odcinki tras tramwajowych będą obejmować swoim zasięgiem znaczący obszar zabudowy mieszkaniowej, a korzyść z ich uruchomienia osiągnie większość mieszkańców dzielnic północnych. Nowoczesne niskopodłogowe i ciche wozy tramwajowe, poruszające się po nowym i zmodernizowanym torowisku niemal bez drgań i kołysań, do tego kursujące z wysoką częstotliwością, będą atrakcyjnym sposobem realizacji podróży do centrum miasta. Nowe torowisko tramwajowe poprowadzone będzie pomiędzy jezdniami na obszarze stanowiącym rezerwę terenu właśnie pod rozbudowę podsystemu tramwajowego oraz przez teren niezabudowany, ograniczając do minimum utrudnienia związane z realizacją inwestycji.

Projekt przewidywany jest do wsparcia środkami pomocowymi w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, a jego realizacja przewidziana jest na lata 2016-2021.

Miasto Gorzów Wlkp. zgłosiło również do wsparcia z tego Programu Operacyjnego projekt „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp. – etap II”, który przewiduje zakup 6 dodatkowych, fabrycznie nowych wagonów tramwajowych oraz uzupełnienie brakującej infrastruktury związanej z niskoemisyjnym transportem. Realizacja tego projektu zależna będzie od odstępności środków pomocowych oraz od możliwości finansowych budżetu miasta.

Na kształt rozwoju sieci komunikacji miejskiej w Gorzowie Wlkp. i okolicznych gminach oraz jakość oferty przewozowej transportu publicznego, wpłynie także realizacja przez Miasto Gorzów Wlkp. następujących dodatkowych projektów inwestycyjnych, przewidujących:

- przebudowę ul. Kostrzyńskiej, w tym na odcinku na którym poprowadzona jest sieć tramwajowa;
- budowę elementów infrastruktury promującej transport niskoemisyjny;
- rozbudowę systemu ścieżek rowerowych;
- zakup i wdrożenie systemu biletu elektronicznego.

System zarządzania komunikacją publiczną wspomagany systemem zarządzania ruchem znacznie ułatwi poruszanie się pojazdów komunikacji miejskiej po Gorzowie Wlkp., dzięki czemu wzrośnie prędkość eksploatacyjna i skróci się czas podróży.

Dodatkową korzyścią dla pasażerów będzie, po wdrożeniu systemu informacji pasażerskiej, nowoczesna, dokładna, intuicyjna, kompleksowa i szybka informacja pasażerska, która zachęci do korzystania z pojazdów komunikacji miejskiej w odbywaniu podróży po mieście, co również może wpływać na rezygnację części mieszkańców z korzystania z samochodu osobowego i na zmniejszenie kongestii.

W celu poprawy warunków ruchu dla komunikacji autobusowej, równoległe z modernizacją komunikacji tramwajowej, planuje się utworzenie wybranych korytarzy wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej z priorytetem dla transportu zbiorowego.

Planowane inwestycje oraz przewidywane zmiany demograficzne w Gorzowie Wlkp. i w gminach ościennych, wpłyną na zmianę wielkości pracy eksploatacyjnej gorzowskiej komunikacji miejskiej w kolejnych latach w poszczególnych gminach. Planuje się utrzymanie obecnej oferty przewozowej w granicach miasta Gorzów Wlkp.

Rozszerzenia oferty przewozowej wymagają także rejony rozbudowujących się osiedli, w szczególności osiedla Słonecznego – na terenach powojkowych oraz północnej części osiedla Piaski. W ramach wymiany taboru zaleca się zakup niskopodłogowych midibusów, które mogłyby penetrować obszary osiedli bez konieczności poszerzania ulic (likwidacji parkingów) i bez potrzeby budowy terenochłonnych przystanków lub pętli. Komunikacja miejska w granicach Gorzowa Wlkp. wymaga ciągłego dostosowywania oferty do faktycznego popytu, ewentualne zmiany w przebiegu tras linii są więc dopuszczalne. Zaleca się jednak przeprowadzanie większych zmian nie częściej niż dwa razy w roku.

Po wykonaniu kompleksowych badań popytu i określeniu szczegółowej więźby podróży, poddana analizie zostanie obecna sieć połączeń – pod kątem jej ewentualnego przeorganizowania z dostosowaniem do zmieniających się potrzeb.

Komunikacja miejska, oferta przewozowa i układ linii w ramach obszarów gminnych, będą rozwijane w ścisłym porozumieniu z władzami gmin i społecznościami lokalnymi. Przebieg i charakter linii może ulegać zmianie w miarę zmieniających się potrzeb pasażerów i w miarę możliwości finansowych gmin.

Z uwagi na inny charakter przewozów na rozległych terenach gmin, dopuszcza się objęcie tych elementów sieci komunikacyjnej postępowaniem przetargowym przeprowadzonym przez organizatora – Miasto Gorzów Wlkp. – z wyłonieniem wykonawcy niebędącego podmiotem wewnętrznym. Dopuszczalne jest także ustalenie odmiennych standardów dotyczących taboru, z zastrzeżeniem że będzie to tabor dostosowany do obsługi osób o ograniczonej mobilności ruchowej. Zakłada się jednak, że taryfa biletowa pozostanie jako zintegrowana, umożliwiającą pasażerowi swobodny wybór środka transportu bez konieczności stosowania odrębnych zasad taryfowych i biletów.

5. Finansowanie usług przewozowych

Art. 1 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym określa zasady finansowania regularnego przewozu (o charakterze użyteczności publicznej) osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań organizatora transportu, realizowanego w ramach planu transportowego, zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt. 3 tej ustawy.

Finansowanie publicznego transportu zbiorowego w Gorzowie Wlkp. oraz w gminach ościennych odbywa się poprzez wydatkowanie środków z budżetu miasta i gmin. Środki te pokrywają wydatki bieżące na:

- zakup usług przewozowych od operatorów (w tym od podmiotu wewnętrznego);
- utrzymanie infrastruktury;
- sprzątanie przystanków;
- wytwarzanie, dystrybucję i kontrolę biletów;
- zamieszczanie informacji pasażerskiej;
- przeprowadzanie badań i analiz;
- funkcjonowanie organizatora przewozów.

Poza wydatkami bieżącymi, realizowane są wydatki inwestycyjne na zakup taboru, zakup wiat przystankowych, budowę systemu informacji pasażerskiej, itd.

Sposobem finansowania komunikacji miejskiej może też być udostępnienie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W Gorzowie Wlkp. ta metoda finansowania nie była dotychczas stosowana.

Wydatki bieżące pokrywane są przychodami ze sprzedaży biletów i z opłat dodatkowych wnoszonych przez pasażerów, dopłatami gmin ościennych do przewozów realizowanych na ich terenie, wpływami z opłat i kar oraz wpływami za korzystanie z przystanków. Wydatki bieżące pokrywane są także dochodami MZK w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o., jako podmiotu wewnętrznego, z dochodów osiągniętych z działalności dodatkowej. Wpływy te nie pokrywają w całości ponoszonych wydatków. Konieczne stają się więc dopłaty z budżetów samorządów lokalnych, na których terenie realizowane są przewozy. Dopłaty te są elementem polityki społecznej, ekologicznej i transportowej władz samorządowych, ukierunkowanych na kreowanie pożądanego podziału przewozów pomiędzy transportem publicznym i indywidualnym. Realizacja tego celu wymaga, aby:

- utrzymywać połączenia nierentowne – transport publiczny powinien zapewniać możliwość przejazdów także na trasach i w porach doby, które nie zapewniają efektywności ekonomicznej;
- pokrywać utracone przychody operatorów związane z ustanowionym przez samorządy prawem niektórych grup społecznych do bezpłatnych i ulgowych przejazdów.

Środki budżetowe jednostek samorządu terytorialnego, to także:

- partycypacje gmin ościennych zainteresowanych funkcjonowaniem transportu publicznego na ich terenie – w oparciu o porozumienia pomiędzy tymi jednostkami;
- środki celowe na realizację określonych przedsięwzięć inwestycyjnych;
- udział własny w środkach unijnych.

Miasto Gorzów Wlkp., analogicznie jak inne miasta z funkcjonującą komunikacją miejską, zmuszone jest przeznaczać środki z innych dochodów gminy na funkcjonowanie komunikacji miejskiej. Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w Gorzowie Wlkp. oraz w gminach ościennych jest finansowane z kilku źródeł. Pierwsze z tych źródeł stanowią przychody ze sprzedaży biletów, drugie – wpływy z tytułu opłat za korzystanie z przystanków, trzecie – dochody z działalności dodatkowej podmiotu wewnętrznego, a czwarte – dopłaty z budżetu miasta Gorzów Wlkp. oraz gmin ościennych. Wielkość poniesionych w 2014 r. kosztów funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, przychodów ze sprzedaży biletów i sumy dopłat budżetowych, przedstawiono w tabeli 42.

Tab. 42. Finansowanie usług publicznego transportu zbiorowego w Gorzowie Wlkp. – wykonanie na 2014 r. [tys. zł]

Koszty publicznego transportu zbiorowego	Przychody ze sprzedaży biletów	Pozostałe przychody podmiotu wewnętrznego	Dopłaty z budżetu miasta	Dopłaty z budżetów gmin	Wskaźnik odpłatności [%]
38 668,8	18 419,9	935,6	20 248,9	1 562,0	47,6

Źródło: dane Urzędu Miasta Gorzów Wlkp. oraz MZK w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o.

W 2014 r. osiągnięto 47,6% wskaźnik odpłatności usług, obrazujący stopień pokrycia kosztów realizacji usług publicznego transportu zbiorowego przychodami ze sprzedaży biletów. Pozostałe 52,4% kosztów (20 248,9 tys. zł) pokryły dopłaty budżetowe z budżetu miasta Gorzów Wlkp. i od obsługiwanych gmin.

Wysokość dopłat z poszczególnych gmin w latach 2014-2015 przedstawiono w tabeli 43.

Tab. 43. Wysokość dopłat do usług gorzowskiej komunikacji miejskiej z poszczególnych gmin ościennych – wykonanie w 2014 r. i w 2015 r.

Gmina	Wysokość dopłaty w 2014 r. [tys. zł]	Wysokość dopłaty na mieszkańca w 2014 r. [zł rocznie]	Wysokość dopłaty w 2015 r. [tys. zł]	Wysokość dopłaty na mieszkańca w 2015 r. [zł rocznie]
Bogdaniec	562	79,0	574	80,7
Deszczno	767	83,8	1 123	122,7
Kłodawa	27	3,3	29	3,5
Lubiszyn	155	22,4	195	28,2
Santok	53	6,5	56	6,9
Razem:	1 564	39,5	1 977	50,0

Źródło: dane Urzędu Miasta w Gorzowie Wlkp.

Na tle innych miast o porównywalnej liczbie mieszkańców, Gorzów Wlkp. wyróżniał się w 2014 r. wysoką wartością wskaźnika odpłatności oraz dość wysokim wskaźnikiem liczby wokilometrów, przypadającej na jednego mieszkańca. Porównanie finansowania komunikacji miejskiej w Gorzowie Wlkp. do jej finansowania w innych, wybranych miastach o porównywalnej wielkości w kraju, przedstawiono w tabeli 44.

Wysoki wskaźnik odpłatności jest korzystny z punktu widzenia budżetu miasta i gmin, gdyż pozwala ograniczyć udział dopłat do komunikacji miejskiej w wydatkach bieżących i tym samym bezpieczniej zachować niezbędną równowagę finansową budżetu. Świadczy też o racjonalnym prowadzeniu gospodarki przez operatorów, w szczególności przez podmiot wewnętrzny.

W 2014 r. wskaźnik odpłatności usług gorzowskiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie 47,6%. W związku z planowanym nabywaniem taboru przez operatora, poprawą jego wyposażenia i wzrostem udziału komunikacji tramwajowej w strukturze usług przewozowych, zakłada się, że w okresie planowania wskaźnik odpłatności usług będzie spadać. W przypadku braku interwencji należy oczekiwać utrzymania trendu spadkowego liczby obsługiwanych pasażerów, co przy oczekiwaniu społecznym utrzymania większości połączeń w obecnym wymiarze także wpłynie na istotne zmniejszenie wskaźnika odpłatności. Organizator miejskiego publicznego transportu zbiorowego w Gorzowie Wlkp. powinien podejmować takie działania, aby udział przychodów ze sprzedaży biletów w kosztach świadczenia usług, w okresie planistycznym nie spadł poniżej 35%.

Tab. 44. Porównanie parametrów finansowych komunikacji miejskiej w Gorzowie Wlkp. oraz w innych miastach o średniej wielkości w kraju w 2014 r.

Miasto	Ludność miasta [tys.]	Przychody ze sprzedaży biletów [tys. zł]	Wydatki bieżące z budżetu na komunikację [tys. zł]	Liczba wozokm [tys.]	Wskaźnik odpłatności z biletów [%]	Liczba wozokm na mieszkańca
Gorzów Wlkp.*	124,5	18 420	20 249	4 902	47,6	39,4
Elbląg*^	124,3	12 108	21 661	4 020	38,3	26,7
Płock	123,6	16 190	20 450	6 070	39,4	49,1
Opole	122,4	15 831	13 770	4 808	46,8	39,3
Zielona Góra	119,2	14 970	14 970	3 875	48,4	32,5
Tarnów^	113,2	13 265	14 449	4 673	47,9	41,3
Kalisz	104,9	8 267	11 022	3 124	30,5	29,8
Legnica	102,7	11 269	9 100	3 257	59,5	43,5
Jaworzno*	92,9	9 422	14 906	4 040	35,0	32,7

* – z funkcjonującym podsystemem tramwajowym, ^ – z wyodrębnionym zarządem transportu.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: „Komunikacja Miejska w Liczbach” nr 2/14, IGKM, Warszawa 2015, s. 19-54.

W okresie planowania zakłada się utrzymanie zasady pokrywania kosztów organizowania i świadczenia usług przewozowych przychodami z biletów i dopłatami z budżetów samorządów, a finansowania inwestycji – ze środków własnych operatora przeznaczonych na zakup taboru i modernizację zajezdni, wspomaganych budową i modernizacją trakcji tramwajowej oraz zakupem i instalacją systemu dynamicznej informacji pasażerskiej przez miasto Gorzów Wlkp., przy wykorzystaniu środków pomocowych z Unii Europejskiej. W inwestycjach taborowych preferowany będzie tabor szynowy oraz niskoemisyjny.

Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w gorzowskiej komunikacji miejskiej polega na przekazywaniu operatorowi rekompensaty z tytułu poniesionych przez niego kosztów – w związku ze świadczeniem usług. Sposób obliczania rekompensaty określa umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawarta z operatorem. Podstawą do obliczenia rekompensaty są wysokości stawek umownych za 1 wozokilometr za wykonane usługi przewozowe. Rekompensata jest pomniejszana o wysokość zysków osiągniętych przez operatora z tytułu innej działalności. W okresie planistycznym zakłada się utrzymanie tej formy finansowania operatora.

Przychody z biletów z gorzowskiej komunikacji miejskiej stanowią wpływy miasta, ale operator wykonuje na rzecz miasta zlecenie ich dystrybucji. Zadaniem operatora jest także umieszczanie informacji pasażerskiej, zadanie to zostanie odpowiednio zmodyfikowane po wdrożeniu funkcjonowania dynamicznej informacji pasażerskiej.

Aspekt finansowy powinien być również brany pod uwagę przy konstruowaniu taryfy opłat. System taryfowy jest czynnikiem decydującym o atrakcyjności transportu publicznego, stąd wynikające z niego rodzaje biletów i ich ceny, powinny być utrzymywane na poziomie niższym, niż zapewniającym pokrycie całości kosztów. Ma to na celu umożliwienie realizacji podróży wszystkim, również mniej zamożnym grupom społecznym, które nie wnoszą w ogóle opłaty za przejazd albo pokrywają koszt przejazdu tylko w pewnym stopniu. Ceny te powinny być również atrakcyjne w porównaniu z kosztami użytkowania pojazdów indywidualnych. Taka polityka taryfowa oznacza, że ponoszone przez operatorów koszty eksploatacyjne, zwykle przewyższają wysokość wpływów ze sprzedaży biletów.

Przyszła struktura taryfy opłat powinna zapewniać możliwie największą liczbę pasażerów gorzowskiej komunikacji miejskiej i – jednocześnie – możliwie wysoką przychodowość. Taryfa powinna być możliwie elastyczna, a jednym z ważnych aspektów w polityce taryfowej jest utrzymywanie odpowiedniej struktury cen biletów jednorazowych i okresowych. Bilet okresowy, jeśli jest łatwo dostępny (duża sieć punktów sprzedaży) i o atrakcyjnej cenie, stanowi ważną zachętę do korzystania z usług komunikacji miejskiej. Cena sieciowego biletu miesięcznego powinna odpowiadać cenie 25-30 biletów jednorazowych. Obecnie w Gorzowie Wlkp. jego cena jest nieznacznie wyższa, stanowi bowiem równowartość 30,7 biletów jednorazowych – w planowanej polityce taryfowej powinna być jednak stosowana zasada nieprzekraczania wskaźnika 30 przejazdów na podstawie biletu jednorazowego. W okresie planistycznym taryfa opłat może zostać także poszerzona o bilety odcinkowe, czasowe, i inne rozwiązania korzystne dla pasażerów.

Prognozowane kwoty przychodów ze sprzedaży biletów, kosztów, rekompensaty oraz wskaźnika odpłatności w okresie planistycznym, przedstawiono w tabeli 45 – dla wariantu minimalnego w koncepcji modernizacji i rozwoju podsystemu tramwajowego i w tabeli 46 – dla wariantu optymistycznego. Wzrost kwot dopłat ze strony gmin w stosunku do 2014 r. wynika ze wzrostu liczby mieszkańców gmin ościennych i ich potrzeb przewozowych, wskutek czego liczba wozokilometrów zamawiana przez te gminy powinna także rosnąć. Wyższa rekompensata w wariantcie optymistycznym jest wynikiem poniesienia kosztów szerokiego zestawu działań w celu uatrakcyjniania komunikacji miejskiej i zmniejszania kongestii w ruchu drogowym, w szczególności wzrostu amortyzacji nowego taboru i kosztów finansowania wymiany taboru. Jednocześnie należy spodziewać się obniżenia kosztów zmiennych utrzymania taboru w ruchu.

Tab. 45. Finansowanie gorzowskiej komunikacji miejskiej w okresie do 2025 r. w wariantie minimalnym

Rok	Przychody ze sprzedaży biletów [tys. zł]	Koszty publicznego transportu zbiorowego [tys. zł]	Rekompensata [tys. zł]		Wskaźnik odpłatności [%]
			ogółem	w tym dopłaty gmin	
2014	18 420	38 669	20 249	1 562	47,6
2020	14 481	38 327	23 846	2 133	37,8
2025	13 340	37 769	24 429	2 335	35,3

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 46. Finansowanie gorzowskiej komunikacji miejskiej w okresie do 2025 r. w wariantie optymistycznym

Rok	Przychody ze sprzedaży biletów [tys. zł]	Koszty publicznego transportu zbiorowego [tys. zł]	Rekompensata [tys. zł]		Wskaźnik odpłatności [%]
			ogółem	w tym dopłaty gmin	
2012	18 420	38 669	20 249	1 562	47,6
2020	15 309	44 069	28 759	2 406	34,7
2025	15 003	41 575	26 572	2 480	36,1

Źródło: opracowanie własne.

Wyższy poziom rekompensaty w okresie przejściowym (w 2020 r.) związany jest z dodatkowymi kosztami – wynikającymi z realizowanych inwestycji – i ma charakter przejściowy.

5.1. Źródła i formy finansowania inwestycji

Operator komunalny gorzowskiej komunikacji miejskiej (Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o.) jako spółka prawa handlowego funkcjonuje dopiero od 1 stycznia 2013 r. Wcześniejsze inwestycje taborowe finansowane były ze środków budżetu miasta, ponieważ zakład budżetowy pn. Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim, nie posiadał osobowości prawnej. Inwestycje w okresie od 2005 do 2012 r., zrealizowane w gorzowskiej komunikacji miejskiej, przedstawiono w tabeli 47.

Tab. 47. Inwestycje infrastrukturalne i taborowe zrealizowane w gorzowskiej komunikacji miejskiej w latach 2005-2012 [mln zł]

Rodzaj inwestycji	Źródło finansowania	Kwota [tys. zł]
Inwestycje w tabor autobusowy	Środki budżetowe	11 414,2
	Środki własne spółki	9,6
Inwestycje w infrastrukturę tramwajową	Środki budżetowe	9 191,5
Inwestycje w tabor tramwajowy	Środki budżetowe	267,1
Zintegrowany System Komunikacji Publicznej Miasta Gorzowa Wielkopolskiego – I Etap (zakup 3 autobusów niskopodłogowych, remont zatok i zakup wiat przystankowych)	Środki unijne ZPORR	3 964,0
Zintegrowany System Komunikacji Publicznej Miasta Gorzowa Wielkopolskiego – II Etap (zakup 11 autobusów niskopodłogowych, 75 wiat przystankowych, 120 mobilnych automatów do sprzedaży biletów)	Środki unijne LRPO	14 683,0
Razem:		39 529,4

Źródło: dane MZK Sp. z o.o. w Gorzowie Wlkp.

Miasto Gorzów Wlkp. zrealizowało projekt dofinansowany ze środków unijnych, pod nazwą Zintegrowany System Komunikacji Publicznej Miasta Gorzowa Wielkopolskiego. W 2006 r. zakończono Etap I realizacji projektu, dofinansowany w ramach ZPORR, polegający na zakupie trzech autobusów niskopodłogowych oraz na remoncie zatok i zakupie wiat przystankowych. Łączna wartość tego etapu projektu to 3 694 tys. zł, a wysokość dofinansowania wyniosła 2 830,4 tys. zł. W 2011 r. zrealizowano Etap II projektu, dofinansowany z Lubuskiego Regionalnego Programu Operacyjnego, w ramach którego zakupiono 11 autobusów niskopodłogowych, 75 wiat przystankowych oraz 120 biletomatów, które zamontowano w pojazdach. Wartość tego etapu wyniosła 14 683 tys. zł, a dofinansowanie wyniosło 5 949,2 tys. zł.

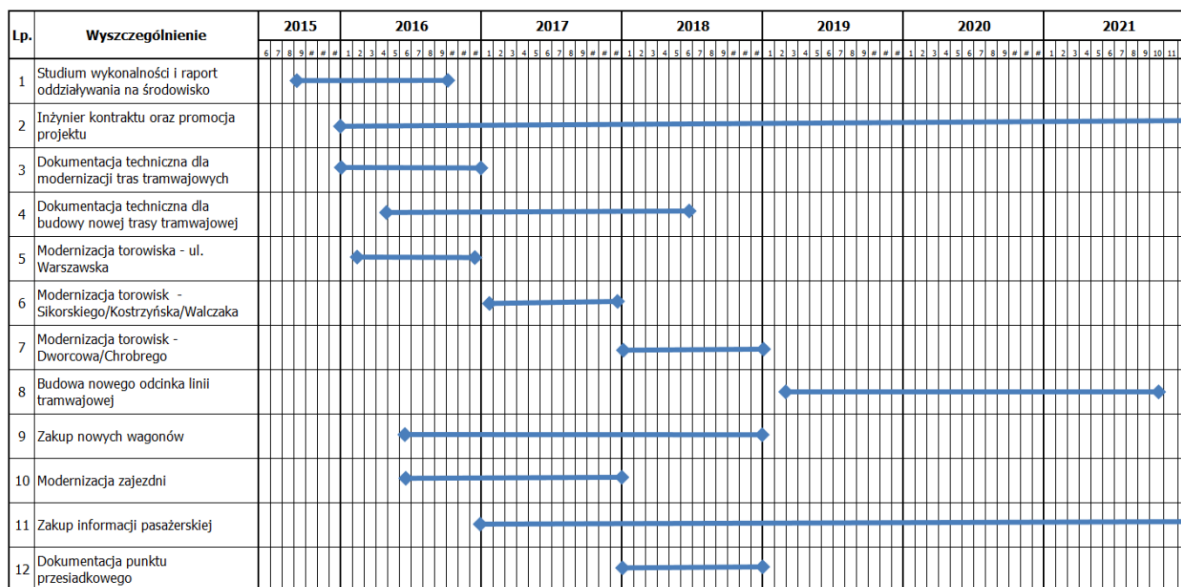
Systematyczna wymiana taboru autobusowego pozwoliła na wyraźną poprawę standardu obsługi pasażerów, zwiększyła dostępność komunikacji miejskiej dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się i stanowi dobrą bazę do realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu. Odnowa taboru w okresie progностycznym będzie nadal kontynuowana. Zakłada się, że wymiana taboru następowała będzie ze środków MZK w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o.

W przypadku decyzji o przeznaczeniu części rynku przewozów w komunikacji miejskiej dla operatora prywatnego, właściwym rozwiązaniem jest przyjęcie realizacji inwestycji taborowych przez tego operatora – do uzyskania wymaganych w przetargu standardów obsługi.

Głównym przedsięwzięciem inwestycyjnym miasta Gorzowa Wlkp. z zakresu transportu zbiorowego będzie realizacja projektu pn. „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp.”. W ramach tego projektu (zgodnie ze zgłoszeniem z czerwca 2015 r. do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, dla projektów komplementarnych w ramach Strategii ZIT wspieranych przez POOIŚ 2014-2020), zrealizowane będą:

1. Budowa tras tramwajowych o długości 3,32 km.
2. Modernizacja 5,74 km istniejących tras tramwajowych (tor pojedynczy i podwójny).
3. Modernizacja zajezdni tramwajowej.
4. Budowa punktu przesiadkowego.
5. Zakup 14 nowych niskopodłogowych, dwukierunkowych wagonów tramwajowych.
6. Zakup i wdrożenie systemu informacji pasażerskiej, w tym dynamicznej na przystankach.

Na rysunku 28 przedstawiono ramowy harmonogram realizacji I etapu projektu „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp.”



Rys. 28. Harmonogram realizacji inwestycji w ramach projektu pn. „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp.”

Źródło: dane Urzędu Miasta Gorzowa Wlkp.

Łączny koszt inwestycji modernizacji istniejącej i budowy nowej sieci tramwajowej, modernizacji zajezdni oraz zakupu taboru i systemu informacji pasażerskiej, oszacowany został na 260,36 mln zł brutto. MZK w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o. realizować będzie elementy

projektu związane z zakupem taboru i modernizacją zajezdni oraz odpowiednią część prac przygotowawczych i związanych z zarządzaniem projektem, Miasto Gorzów Wlkp. realizować będzie zadania związane z modernizacją i rozbudową podsystemu tramwajowego, zakupu systemu informacji pasażerskiej oraz odpowiednią część prac przygotowawczych i związanych z zarządzaniem projektem. Wartość projektu realizowanego przez spółkę wynosi 122,48 mln zł brutto, 99,70 mln zł netto. Wartość projektu realizowanego przez miasto wynosi 137,88 mln zł brutto, 112,30 ml zł netto. Przewidywany poziom dofinansowania ze środków pomocowych to 159,00 mln zł (75% nakładów netto).

Zakłada się, że planowana budowa nowych tras tramwajowych obejmować będzie co najmniej wykonanie nowych torowisk, sieci trakcyjnej z niezbędnym zasilaniem, krańcówki sieci, przystanków tramwajowych z wyposażeniem, niezbędnej przebudowy ulic, chodników, ścieżek rowerowych oraz infrastruktury nad- i podziemnej. Modernizacja tras tramwajowych obejmować będzie przeprowadzenie prac w zakresie zapewniającym podniesienie ich standardu technicznego do zbliżonego do tras nowo realizowanych.

Planowana modernizacja zajezdni tramwajowej obejmować będzie co najmniej wykonanie myjni wagonów i podzespołów, instalacji zapiaszczania, pomostów i urządzeń dźwigowych oraz modernizacji budynku zajezdni tramwajowej wraz z ochroną obwodową i monitoringiem.

Nowo zakupywany tabor tramwajowy zakłada się, że będzie niskopodłogowy, dwu- lub trzyczłonowy – przegubowy, klimatyzowany całopojazdowo, dwukierunkowy, oszczędny, napędzany silnikami prądu przemiennego z rekuperacją energii, o niskiej emisji hałasu, o rozstawie kół 1 435 mm i długości do 25 m. W tramwajach zapewnione będzie odpowiednie miejsce na wózki dziecięce i inwalidzkie. Przyjmuje się, że wagony tramwajowe wyposażone będą w komputer pokładowy, radiomodem, kasowniki elektroniczne i automat biletowy, system wizyjnej i głosowej dynamicznej informacji pasażerskiej, monitoring wewnętrzny i zewnętrzny. Wagony mogą być także wyposażone w system liczenia pasażerów, system wi-fi dla pasażerów, panele informacyjno-reklamowe. Przewiduje się, że wagony będą miały co najmniej 40 miejsc siedzących.

Lokalizacja punktu przesiadkowego autobusowego i jego skomunikowanie z komunikacją miejską będzie zapewniać przesiadkę w możliwie najkrótszym czasie oraz szybkie i bezkolizyjne przemieszczanie się pasażerów do i z dworca kolejowego.

Podstawowym nośnikiem informacji dla pasażerów o ofercie przewozowej, są obecnie nie tylko rozkłady jazdy rozmieszczane na przystankach i dworcach, ale także informacja w pojazdach, a zwłaszcza wszędzie dostępna informacja internetowa (w tym dla urządzeń mobilnych). Dynamiczna informacja na przystankach ułatwia pasażerom korzystanie ze środków komunikacji miejskiej, zachęcając do korzystania z transportu publicznego, a coraz częściej

wykorzystywana informacja internetowa i mobilna stanowi obecnie podstawę do planowania podróży i wyboru transportu publicznego jako środka realizacji podróży.

W ramach realizacji systemu informacji pasażerskiej dla komunikacji miejskiej, miasto Gorzów Wlkp. wprowadzi wszystkie rozwiązania przedstawione w punkcie 9. niniejszego planu. Przewiduje się w ramach projektu uruchomienie centrum zarządzania transportem publicznym oraz montaż na wybranych przystankach tablic wyświetlających informację dynamiczną o najbliższych odjazdach autobusów i tramwajów.

Operator stanowiący własność miasta – MZK w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o. – zamierza w okresie planistycznym, poza realizacją projektu pn. „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp.”, realizować własny program inwestycji, w tym odbudowy taboru autobusowego. Całkowita wartość planowanych do poniesienia przez Spółkę do 2030 r. nakładów inwestycyjnych oszacowana została na ok. 188 mln zł netto. Celem inwestycji odnowy taboru autobusowego będzie dążenie do utrzymania średniego wieku taboru na poziomie nie wyższym niż 10 lat. W okresie obowiązywania umowy przewozowej przewiduje się nabycie 66 nowych pojazdów, w tym 45 do końca 2025 r. Łączna wartość nabywanego taboru to 56,1 mln zł netto, w tym 38,25 mln do 2025 r., a źródłem finansowania tej inwestycji będzie leasing, zewnętrzne kredytowanie lub dzierżawa taboru. Nie wyklucza też się wsparcia zakupów taborowych środkami pomocowymi z Unii Europejskiej.

W okresie planowania realizowane będą także, ze wsparciem ze środków pomocowych Unii Europejskiej, inwestycje związane z wyposażeniem zmodernizowanej zajezdni w niezbędne narzędzia do obsługi nowo nabywanych tramwajów dwukierunkowych, w tym zakup narzędzi i specjalistycznych pojazdów naprawczych. Wspomagająco realizowane będą także inwestycje bieżące ze środków własnych operatora – podmiotu wewnętrznego związane z działalnością przewozową i funkcjonowaniem spółki.

Inwestycją komplementarną do projektu „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp.” jest także realizacja projektu „System ścieżek rowerowych na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego”. Celem tego projektu jest kompleksowa rozbudowa infrastruktury rowerowej na terenie miasta Gorzowa Wlkp. i gmin strefy zewnętrznej, łącząca miasto z gminami ościennymi, w tym zapewniająca skomunikowanie obszarów mieszkalnych w miejskim obszarze funkcjonalnym z miejscami pracy. W ramach projektu planuje się uruchomienie systemu wypożyczalni rowerowych, zwiększenie liczby miejsc parkingowych dla rowerów z wiatami i stojakami. Lokalizacja miejsc postojowych dla rowerów w pobliżu przystanków komunikacji publicznej będzie skutkowałą powstaniem systemu Bike&Ride.

Innymi inwestycjami powiązanymi są:

- budowa elementów infrastruktury promującej transport takich jak: elementy uspokojenia ruchu w centrum i infrastruktura dla ruchu pieszego;
- modernizacja przystanków i zatok, w tym wymiana wiat przystankowych – dla utrzymania obecnego ich udziału w liczbie przystanków i ciągłego podwyższania standardu obsługi pasażerów;
- infrastruktura zarządzania ruchem drogowym dla zwiększenia bezpieczeństwa pieszych;
- kompleksowa budowa wiat przystankowych na terenie gmin obsługiwanych komunikacją miejską – modernizacja infrastruktury komunikacji publicznej;
- przebudowa ul. Kostrzyńskiej, w tym budowa ścieżki rowerowej;
- budowa trasy rowerowej „EuroVelo”.

Miasto Gorzów Wlkp. zamierza w okresie planistycznym dodatkowo zrealizować inwestycję, polegającą na budowie węzła przesiadkowego do obsługi pasażerów komunikacji kolejowej, autobusowej dalekobieżnej i lokalnej oraz komunikacji miejskiej. Realizacja tego przedsięwzięcia zdecydowanie przyczyni się do integracji różnych rodzajów transportu pasażerskiego. Zakłada się, że w rejonie tego węzła rozpoczynać się będą trasy większości linii podmiejskich gorzowskiej komunikacji miejskiej.

W następstwie terytorialnej integracji różnych linii różnych rodzajów transportu pasażerskiego w przewozach podmiejskich i lokalnych, powinna następować integracja biletowa.

W ramach realizacji inwestycji będą integrowane systemy informacji pasażerskiej, czego przejawem będzie: dostępność kompleksowej informacji dla podróżnych każdego rodzaju transportu, odpowiednie systemy kierowania podróżnych, kioski i tablice informacyjne oraz kompletne rozkłady, dostępne z każdego poziomu komunikacji pasażerskiej.

W ramach realizacji systemu informacji pasażerskiej dla komunikacji miejskiej, miasto Gorzów Wlkp. wprowadzi rozwiązania umożliwiające koordynację tego systemu z informacją o komunikacji regionalnej oraz zamieszczanie informacji o innych środkach transportu – poza obszarem funkcjonowania komunikacji miejskiej – na przystankach tramwajowych i autobusowych.

Przedsięwzięcia podejmowane przez miasto Gorzów Wlkp. mają na celu podniesienie atrakcyjności systemu komunikacji zbiorowej, niedopuszczanie do dalszego spadku liczby przewożonych pasażerów, zwiększenie ilości podróży realizowanych komunikacją zbiorową i są w pełni zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju transportu

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

6.1. Podział zadań przewozowych

Zasady funkcjonowania i rozwoju transportu publicznego na obszarze Gorzowa Wlkp. i gmin ościennych wyznacza strategia zrównoważonego rozwoju. Jej realizacja związana jest z przyjęciem zasad oddziaływania na podział zadań przewozowych pomiędzy publiczny transport zbiorowy i transport indywidualny, celem uzyskania pożądanego – odpowiednio wysokiego – udziału publicznego transportu zbiorowego w podróżach miejskich i pozamiejskich.

Dla miast dużych i średnich – do których można zaliczyć Gorzów Wielkopolski – oraz przyległych do nich obszarów objętych obsługą komunikacyjną, udział transportu publicznego w realizacji potrzeb przewozowych nie powinien być mniejszy niż 50%⁴⁰. W gminach wiejskich udział transportu zbiorowego w realizacji potrzeb transportowych nie powinien być mniejszy niż 25%.

Zrealizowane do tej pory dla Gorzowa Wlkp. i okolicznych gmin opracowania planistyczne nie pozwalają na jednoznaczną identyfikację obecnego podziału zadań przewozowych.

Realizacja polityki zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wymaga podjęcia określonych działań związanych z poprawą oferty przewozowej – jej dostosowaniem do preferencji transportowych mieszkańców. Oferta przewozowa powinna być kształtowana w taki sposób, aby nie pogarszać stopnia spełniania podstawowych postulatów przewozowych, tj. punktualności, częstotliwości i niskiego kosztu.

Podział zadań przewozowych na obszarze podmiejskim powinien następować na zasadzie maksymalnego spełniania oczekiwań pasażerów, przy możliwie najniższych nakładach finansowych. Komunikacja miejska obsługuje zwyczajowo rejony przyległe do granic miasta. Lokalna komunikacja komercyjna, eksploatująca innego rodzaju tabor, obejmuje zwykle swym zasięgiem zazwyczaj obszar sięgający do 50 km od granic miasta. Rolą komunikacji miejskiej jest obsługa tych obszarów, w których pasażer ma problem ze skorzystaniem z usług innych przewoźników z powodu przepełnienia pojazdów przyjeżdżających z dalszych odległości oraz w których przewoźnicy komercyjni nie zorganizują przewozów – z powodu zbyt niskiej ich efektywności ekonomicznej. Nie bez znaczenia jest również zapewniana przez sieć komunikacji miejskiej zintegrowana taryfowo i rozkładowo oraz zunifikowana taborowo i innymi standardami, oferta przewozowa dla całego obsługiwanego obszaru.

⁴⁰ Por. *Plan zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego. Przewodnik*, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Warszawa 2011, s. 30.

Bardzo ważne przy planowaniu oferty przewozowej jest wykorzystywanie wyników badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych, gdyż pozwala na uzyskanie oczekiwanych rezultatów możliwie najniższymi nakładami. Utrzymywanie się wysokiej pozycji w rankingu określonego postulat dowodzi nie tylko dużego znaczenia danej cechy dla pasażerów, ale pośrednio może oznaczać (o ile nie zostało to potwierdzone lub wyeliminowane wynikami stosownych badań), że dany postulat nie jest realizowany w oczekiwanym stopniu.

Wprowadzenie integracji taryfowej na odcinkach wymienionych połączeń komercyjnych, pokrywających się z siecią linii autobusowych gorzowskiej komunikacji miejskiej, umożliwiłoby poprawę obsługi komunikacyjnej gmin ościennych. Wzajemna koordynacja rozkładów jazdy na pokrywających się odcinkach, umożliwiłaby poprawę rytmiczności obsługi komunikacyjnej gmin ościennych. Wszystkie te działania powinny być prowadzone z zachowaniem zasad konkurencyjności.

6.2. Preferencje pasażerów

Realizacja polityki zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wymaga podjęcia określonych działań związanych z poprawą oferty przewozowej – w dostosowaniu jej do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców. W tym zakresie, analizie poddano obecny stopień realizacji postulatów przewozowych i wskazano działania, których podjęcie przyczyniłoby się do poprawy stopnia dostosowania oferty przewozowej do oczekiwań mieszkańców. Uzyskana w ten sposób poprawa jakości publicznego transportu zbiorowego podniesie jego atrakcyjność w stosunku do motoryzacji indywidualnej.

Badania marketingowe przeprowadzone w 2013 r. na terenie miasta Gorzowa Wlkp. i okolicznych gmin wykazały, że blisko 20% mieszkańców Gorzowa nie korzysta z komunikacji miejskiej lub nie ma na jej temat zdania. W gminach wiejskich odsetek osób niekorzystających z komunikacji publicznej jest znacznie wyższy. Najmniej osób niekorzystających z komunikacji miejskiej wystąpiło w gminie Santok – 30,6%, a najwięcej w gminie Lubiszyn – 74,5%. Średnio 57,3% mieszkańców gmin wiejskich zadeklarowało, że nie korzysta z gorzowskiej komunikacji miejskiej⁴¹. Jedynie 56% mieszkańców Gorzowa Wlkp. zadeklarowało korzystanie z komunikacji międzygminnej, a aż 73,6% mieszkańców gmin ościennych stwierdziło, że nie korzysta z komunikacji publicznej do i z Gorzowa Wlkp.

Mieszkańcy korzystający z komunikacji publicznej najlepiej ocenili częstotliwość kursów oraz informację w pojazdach i na przystankach – 66,6% respondentów uznała częstotliwość

⁴¹ Raport z badań marketingowych, pt. *Badanie subiektywnych ocen, potrzeb i preferencji mieszkańców oraz ocena i analiza jakości usług publicznych na terenie Związku Celowego Gmin MG-6 w zakresie edukacji, kultury, spraw społecznych i transportu publicznego*, Gorzów Wlkp. – Cieszyn, sierpień 2013 r.

kursów za dobrą i bardzo dobrą. Elementem oceny jakości podróży, który uzyskał najwięcej odpowiedzi negatywnych – 20,8%, była natomiast punktualność.

Jednym z ważniejszych elementów świadczących o jakości komunikacji publicznej, jest dopasowanie połączeń, stwarzające możliwość dojazdu do wybranego miejsca i w znacznej mierze decydujące o całościowej ocenie jakości usługi. Ten element 45,9% mieszkańców oceniło dobrze lub bardzo dobrze. Wyjątek stanowiła częstotliwość połączeń do i z Gorzowa Wlkp., która oceniona została jako zła przez 13,4% ankietowanych, a jako średnia – przez 30%.

W zakresie polityki cenowej odsetek ocen pozytywnych i negatywnych był podobny, co nie jest wynikiem złym. Mieszkańcy gmin krytyczniej od mieszkańców Gorzowa Wlkp. ocenili czas dojazdu. Warunki podróży w pojazdach komunikacji miejskiej zostały z kolei ocenione jako poprawne, a ponad połowa ankietowanych oceniła warunki oczekiwania jako dobre lub bardzo dobre.

Ważnym elementem w kompleksowej ocenie jakości transportu publicznego jest ocena stopnia realizacji potrzeb w zakresie dowozu uczniów do szkół, szczególnie na terenie gmin wiejskich. Za najważniejszą w tym segmencie usług uznano częstotliwość kursów, ich dopasowanie i punktualność. Dowozy uczniów do szkół oceniono bardzo krytycznie – udział ocen złych i bardzo złych wyniósł prawie 43%. Udział uczniów dojeżdżających do szkół różnymi środkami transportu wyniósł od 63 do 77%.

Dla 17% uczniów jedyny środek transportu w dojazdach do szkoły stanowiła gorzowska komunikacja miejska. W podróżach obowiązkowych 90% uczniów korzystało tylko z jednego środka transportu, 8,5% – z dwóch, a już tylko około 2% – z trzech (najczęściej odnosiło się to do przesiadek autobus – tramwaj, lub pociąg – tramwaj/autobus). Charakterystyczną cechą dla tej grupy pasażerów była koncentracja przejazdów w godzinach rannych pomiędzy 7 a 9.

W badaniach jakościowych określono dodatkowo lukę jakościową, którą jest odstęp oceny średniej od oceny bardzo dobrej (przy skali ocen od 1 – najniższa, do 5 – najwyższa). Największa luka jakościowa dotyczyła parametru integracji komunikacji autobusowej (różnych operatorów/przewoźników), tramwajowej i kolejowej, wynosząc 1,43. Znaczną lukę jakościową wykazał parametr efektywności polityki transportowej na terenie Związku Gmin (1,35) oraz sposób zarządzania komunikacją publiczną (1,31), a najmniejszą – dopasowanie do potrzeb i częstotliwość kursowania. Wśród uczniów największą lukę jakościową wykazał parametr ceny przejazdu (2,36) oraz możliwości dojazdu (i powrotu) środkami komunikacji zbiorowej na

imprezy zbiorowe kulturalne i sportowe (2,08). Najmniejszą lukę wykazały zaś: informacja w pojazdach i na przystankach oraz bezpieczeństwo i czas podróży.⁴²

Wyniki badań marketingowych wskazują na potrzebę interwencji w następujących zakresach:

- lepszego dopasowanie połączeń różnymi środkami transportu – dopasowanie połączeń różnych systemów;
- poprawy obsługi obszarów rozwojowych miasta oraz obszarów zagospodarowanych częściowo;
- budowy wspólnego systemu transportowego wewnątrz gmin;
- poprawy efektywności systemu informacji dla pasażerów (czas podróży);
- poprawy jakości taboru, wprowadzenia mniejszych autobusów, wprowadzenia do obsługi gmin autobusów niskopodłogowych nie tylko na liniach MZK w Gorzowie Wielkopolskim;
- integracji biletowej różnych rodzajów transportu;
- dalszej poprawy infrastruktury przystankowej i dworców oraz utworzenia parkingów Park&Ride na obszarze Gorzowa Wlkp.

Przy zmianach oferty przewozowej ogromne znaczenie ma polityka informacyjna, kreowana przez organizatora przewozów. Brak docenienia tej sfery działalności skutkuje pogorszeniem się opinii mieszkańców nie tylko o komunikacji zbiorowej, czy wybranych aspektach jej zarządzania, ale i wpływa negatywnie na opinie o jakości życia na danym obszarze.

Komunikacja miejska, w tym szczególnie tabor, infrastruktura przystankowa i informacja dla pasażerów, stanowi dobrze widoczną wizytówkę miasta dla osób odwiedzających i powinna być traktowana także jako element marketingu miasta.

W tabeli 48 przedstawiono ocenę realizacji w Gorzowie Wlkp. poszczególnych postulatów przewozowych – wraz z zaleceniami dotyczącymi ich poprawy.

⁴² *Określenie i analiza luki jakościowej w odniesieniu do usług publicznych świadczonych na terenie Związku Celowego Gmin MG-6, Gorzów Wielkopolski – Cieszyn, sierpień 2013 r.*

Tab. 48. Ocena realizacji postulatów przewozowych w transporcie publicznym na obszarze Gorzowa Wlkp. i gmin ościennych – z zaleceniami dotyczącymi jej poprawy

Postulat	Ocena*	Zalecenia
Bezpośredniość	Dobra – istniejąca siatka połączeń zapewnia powiązania pomiędzy głównymi obszarami stanowiącymi źródła i cele podróży	▪ utrzymanie co najmniej dotychczasowego poziomu obsługi przez komunikację autobusową poszczególnych osiedli i przyległych gmin ▪ zachowanie dużej liczby funkcjonujących obecnie połączeń bezpośrednich, szczególnie w warunkach realizacji projektu rozwoju komunikacji tramwajowej ▪ objęcie siatką linii komunikacji miejskiej kolejnych miejscowości, w tym obsługiwanych w ramach przetargu ogłoszonego przez gminę Kłodawę ▪ koordynacja rozkładów jazdy różnych rodzajów transportu publicznego ▪ koordynacja rozkładów jazdy komunikacji autobusowej i tramwajowej ▪ budowa węzłów przesiadkowych, dogodnie zlokalizowanych i rozplanowanych pod kątem minimalizacji czasu traconego na przesiadanie się

Postulat	Ocena*	Zalecenia
Częstotliwość	Dobra – w zakresie zasad kształtowania oferty przewozowej (kategoryzacja linii, częstotliwość modułowa) Dostateczna – w zakresie obowiązujących standardów częstotliwości kursowania pojazdów w poszczególnych porach dnia	▪ utrzymanie zasad kształtowania oferty przewozowej, umożliwiającą koordynowanie rozkładów jazdy w skali sieci komunikacyjnej ▪ poprawa obecnych standardów częstotliwości kursowania ▪ zwiększenie częstotliwości połączeń okolicznych gmin z Gorzowem Wlkp. ▪ wprowadzenie priorytetu dla transportu publicznego, umożliwiającego poprawę do 2020 r. standardów częstotliwości kursowania pojazdów bez angażowania proporcjonalnej liczby dodatkowych pojazdów, wskutek wzrostu prędkości komunikacyjnej i eksploatacyjnej
Dostępność	Dobra – w zakresie dostępności do infrastruktury transportu publicznego Dobra – w zakresie dostępu do zakupu biletów jednorazowych Dostateczna – w zakresie dostępu do zakupu biletów okresowych (7 punktów sprzedaży) Dobra – w zakresie dostosowania autobusów do potrzeb osób niepełnosprawnych – 100% pojazdów jest niskopodłogowych Niedostateczna – brak wagonów tramwajowych dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych	▪ systematyczna wymiana taboru tramwajowego na niskopodłogowy ▪ w rejonach o intensywnej zabudowie uruchamianie połączeń dowozowych do linii I kategorii, obsługiwanych taborem mogącym obsługiwać uliczki osiedlowe ▪ skierowanie na linie autobusów dostosowanych wielkością do potrzeb ▪ zwiększenie liczby punktów sprzedaży biletów okresowych, w oparciu o outsourcing i automaty zewnętrzne (biletomaty) w punktach węzłowych ▪ wprowadzenie elektronicznego nośnika biletów – w pierwszej kolejności okresowych – z możliwością rozbudowy systemu o pojedyncze przejazdy (tzw. elektroniczna portmonetka)
Dostępność	Niedostateczna – w zakresie dostępności komunikacji tramwajowej dla większości mieszkańców miasta	▪ realizacja wybranego wariantu modernizacji i rozwoju komunikacji tramwajowej

Postulat	Ocena*	Zalecenia
Informacja	Dostateczna – w zakresie informacji internetowej (dwa podmioty w roli organizatora usług) Dobra – w zakresie informacji przystankowej Dobra – w zakresie informacji w pojazdach	▪ rozwój stron internetowych, utworzenie strony internetowej z zamieszczeniem wszystkich tras i rozkładów różnych rodzajów komunikacji, dostępnej ze stron każdej z gmin ▪ wprowadzenie dynamicznej informacji na przystankach o odjazdach pojazdów komunikacji miejskiej, bezwzględnie w węzłach komunikacyjnych i na najbardziej obciążonych przystankach ▪ wprowadzenie informacji o czasach przejazdów co najmniej w rozkładach na stronach internetowych ▪ konsekwentne kształtowanie wizerunku organizatora gorzowskiej komunikacji miejskiej – wykreowanie jego marki oraz publikowanie rozkładów jazdy, map i schematów linii w serwisie internetowym organizatora ▪ po wprowadzeniu nowego taboru tramwajowego – wycofanie wozów bez systemu monitoringu i bez tablic elektronicznych ▪ jednolite oznakowanie wiat przystankowych i słupków przystankowych, doposażenie wiat w mapy i schematy sieci

Postulat	Ocena*	Zalecenia
Koszt	Dostateczna – relacje ceny biletu jednorazowego do okresowego sieciowego należy uznać za przeciętnie korzystne z punktu widzenia pasażera	▪ przeprowadzenie analizy ekonomiczno-finansowej długookresowych skutków działań zapewniających poprawę relacji cen biletów jednorazowych i okresowych (bilety okresowe charakteryzują się niższą wartością jednostkową przejazdu niż bilety jednorazowe) ▪ analiza doboru taboru dla linii o mniejszym obciążeniu, zastosowanie midibusów o niższych kosztach eksploatacji ▪ wymiana taboru na nowszy o mniejszych nakładach na remonty i naprawy bieżące, w szczególności tramwajów ▪ wprowadzenie na części linii (np. podmiejskich) operatorów prywatnych – poprzez zorganizowanie przetargów
Prędkość	Dobra – w odniesieniu do komunikacji autobusowej	▪ dążenie do dalszego obniżenia udziału kursów niezrealizowanych (do poziomu 0,05-0,04%), możliwego, jak wskazują dobre praktyki krajowe, do uzyskania w warunkach instytucjonalnego oddzielenia organizacji przewozów od ich realizacji ▪ utrzymanie wysokiego wskaźnika gotowości technicznej autobusów – poprzez właściwe odtwarzanie taboru autobusowego ▪ wprowadzenie priorytetów dla komunikacji miejskiej, m.in. w ramach systemu ITS

Postulat	Ocena*	Zalecenia
Prędkość	Niedostateczna – w odniesieniu do komunikacji tramwajowej	- sukcesywne modernizowanie wyeksploatowanych torowisk tramwajowych, dostosowanie czasu przejazdu do warunków technicznych po wykonanych modernizacjach - systematyczna wymiana taboru tramwajowego na nowy - stałe monitorowanie rzeczywistej prędkości komunikacyjnej na głównych ciągach komunikacyjnych
Punktualność	Dostateczna	- zastąpienie części linii średnicowych, o długich trasach, krótkimi połączeniami dowozowymi, wykorzystującymi ulice pozbawione kongestii drogowej – z przystankami początkowymi na planowanym nowym dworcu integracyjnym - wprowadzenie priorytetu w ruchu ulicznym dla autobusów i tramwajów – w szczególności w przejazdach przez skrzyżowania, zwłaszcza z sygnalizacją świetlną - monitorowanie prędkości komunikacyjnej na głównych ciągach
Rytmiczność	Dobra – dla linii I i II kategorii rozkłady jazdy skonstruowano w oparciu o moduły częstotliwości	- stosowanie zasady pełnej koordynacji rozkładów jazdy w skali całej sieci komunikacyjnej - integracja rozkładów różnych przewoźników komunikacji zbiorowej, wprowadzenie wspólnej informacji dla pasażerów w węzłach przesiadkowych - wprowadzenie zasady koordynacji wszystkich linii, co najmniej po modernizacji i rozbudowie sieci tramwajowej

Postulat	Ocena*	Zalecenia
Wygoda	Dobra – w zakresie komunikacji autobusowej Niedostateczna – w odniesieniu do komunikacji tramwajowej z uwagi na bardzo stary tabor, z wyposażeniem niespełniającym obecnych oczekiwań pasażerów	▪ systematyczna wymiana taboru tramwajowego i autobusowego ▪ poprawa standardów częstotliwości kursowania pojazdów ▪ modernizacja torowisk – w celu uzyskania płynnej i szybkiej jazdy tramwajów pomiędzy wszystkimi przystankami ▪ zakupy wyłącznie taboru niskopodłogowego, bez stopni w żadnych drzwiach i bez progów poprzecznych wewnątrz, a dla tramwajów – przynajmniej częściowo niskopodłogowego ▪ wyeliminowanie wyklejania reklamami całych szyb pojazdów, zapewnienie pasażerom dobrej widoczności trasy ▪ dalsza poprawa standardów wyposażenia przystanków, systematyczne remonty zatok i wiat

* – skala ocen: bardzo dobra, dobra, dostateczna, niedostateczna.

Źródło: opracowanie własne.

Przedstawioną ocenę realizacji postulatów przewozowych w transporcie publicznym na obszarze Gorzowa Wlkp. i gmin ościennych warto zestawić z ogólną oceną komunikacji miejskiej – jako jednej ze sfer gospodarki komunalnej Gorzowa Wlkp.

Komunikacji zbiorowej na terenie miasta i okolicznych gmin, w tym gorzowskiej komunikacji miejskiej, przyznano ocenę ogólną bardzo dobrą⁴³.

Ocena stopnia realizacji postulatów przewozowych, zgłaszanych pod adresem publicznego transportu zbiorowego w Gorzowie Wlkp. i gminach ościennych wskazuje, że najważniejsze działania podnoszące atrakcyjność jego oferty, powinny koncentrować się na:

- realizacji wybranego wariantu modernizacji i rozwoju komunikacji tramwajowej;
- prowadzeniu wspólnej polityki transportowej w zakresie transportu publicznego w mieście Gorzowie Wlkp. i we wszystkich gminach ościennych;

⁴³ Raport z badań marketingowych, op. cit., s. 102.

- poprawie dostosowania oferty przewozowej do faktycznie występujących potrzeb mieszkańców, poprawie elastyczności oferty, szczególnie w dojazdach do i z Gorzowa Wlkp. oraz w połączeniach w ramach gmin;
- zwiększeniu integracji różnych form transportu publicznego i dodatkowo wszędzie tam, gdzie będzie to możliwe – także transportu publicznego z innymi rodzajami transportu;
- poprawie efektywności systemu informacji dla pasażerów i integracji systemów informacji różnych rodzajów transportu;
- wprowadzeniu taboru o mniejszej pojemności – dla obsługi rejonów słabiej zurbanizowanych i obsługi wewnętrznej osiedli;
- poprawie warunków przejazdu pojazdów komunikacji miejskiej – za pomocą pasów wyłącznego ruchu dla autobusów i uprzywilejowania ich w przejeździe przez skrzyżowania (w szczególności osygnalizowane) – przy wykorzystaniu systemów ITS;
- przygotowaniu i realizacji węzła przesiadkowego dla komunikacji międzyregionalnej, regionalnej, lokalnej i komunikacji miejskiej – zlokalizowanego w sąsiedztwie dworca kolejowego i umożliwiającego dogodne przesiadki – z pełną i wszędzie dostępną informacją pasażerską, dotyczącą wszystkich środków transportu;
- reorganizacji układu linii autobusowych wraz z modernizacją komunikacji tramwajowej, zapewniającą zmniejszenie liczby linii i poprawę standardów częstotliwości ich funkcjonowania – jednak przy zachowaniu możliwie wysokiej liczby międzyosiedlowych połączeń bezpośrednich;
- pełnej koordynacji rozkładów jazdy w skali całej sieci komunikacji miejskiej oraz podmiejskiej – w zakresie, w jakim jest to możliwe;
- wymianie taboru tramwajowego i realizacji strategii odtwarzania autobusów,
- wprowadzeniu systemu informacji pasażerskiej, w tym dynamicznej informacji o odjazdach pojazdów na głównych węzłach przesiadkowych tramwajowo-autobusowych i na najważniejszych pozostałych przystankach;
- uelastycznieniu taryfy opłat oraz zwiększeniu dostępności zakupu biletów okresowych, w tym w nowych kanałach dystrybucji;
- wprowadzeniu monitoringu na przystankach przesiadkowych i uznawanych przez mieszkańców za miejsca najbardziej niebezpieczne.

6.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych

W ostatnich latach w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji, problem ten dotyczy także obszaru obsługiwanego przez gorzowską komunikację miejską. Udział osób starszych w ogóle społeczeństwa, jak przedstawiono w p. 2.8 planu, będzie systematycznie rość.

Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz zawodowym, jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego. Można to zrealizować na dwóch płaszczyznach:

- przewozów ogólnodostępnych – obsługiwanych pojazdami niskowejściowymi i niskopodłogowymi (autobusy z niską podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz wraz ze sprawną funkcją przykłąku oraz platformą ułatwiającą wprowadzenie wózka i miejscem przeznaczonym dla niego, tramwaje z całkowicie lub częściowo niską podłogą, perony tramwajowe dostosowane do wysokości niskiej podłogi) posiadającymi sprawny system informacji wizualnej (ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym) i system informacji głosowej (pozwalający na korzystanie z transportu publicznego osobom niewidzącym i niedowidzącym); im większa liczba autobusów tego typu obsługujących komunikację miejską – tym większa jej dostępność dla osób niepełnosprawnych, docelowo wszystkie pojazdy powinny posiadać takie systemy;
- przewozów specjalnych – zorganizowanych i dostępnych tylko dla osób niepełnosprawnych, mających na celu zapewnienie im dowozu do miejsc nauki, rehabilitacji, itp.

Uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych w procesie kształtowania standardu wyposażenia dla pojazdów wprowadzanych do obsługi gorzowskiej komunikacji miejskiej, za obowiązkowe minimum należy uznać:

- niską podłogę na całej długości pojazdu (bez stopni poprzecznych wewnątrz), odstępstwo może dotyczyć tylko midibusów i tramwajów nabywanych dla uzupełnienia stanu taborowego (zakłada się zakup fabrycznie nowych tramwajów dla uzupełnienia stanu taborowego z częściowo niską podłogą);
- elektroniczną informację pasażerską – wraz z zapowiedziami głosowymi o zbliżających się przystankach;
- wyraźne oznakowanie miejsc siedzących przeznaczonych dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej;
- odpowiednie miejsce na wózek inwalidzki/wózek dziecięcy z właściwym wyposażeniem wewnątrz pojazdu;
- budowanie peronów o wysokości dostosowanej do poziomu podłogi w tramwaju;

- likwidację barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży, zwłaszcza dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się (obniżone krawężniki, azyle dla pieszych, dogodne lokalizacje przystanków).

Pojazdy kupowane jako fabrycznie nowe będą ponadto posiadać system przyklęku z prawej strony pojazdu (dotyczy to autobusów), platformę uruchamianą przez kierowcę umożliwiającą wjazd wózkami inwalidzkimi i głosowe zapowiedzi przystanków. Przy instalacji systemu informacji pasażerskiej, we wszystkich miejscach, w których zostanie zainstalowana dynamiczna informacja, będzie istniała możliwość uruchomienia przyciskiem zapowiedzi głosowej nadjeżdżających pojazdów.

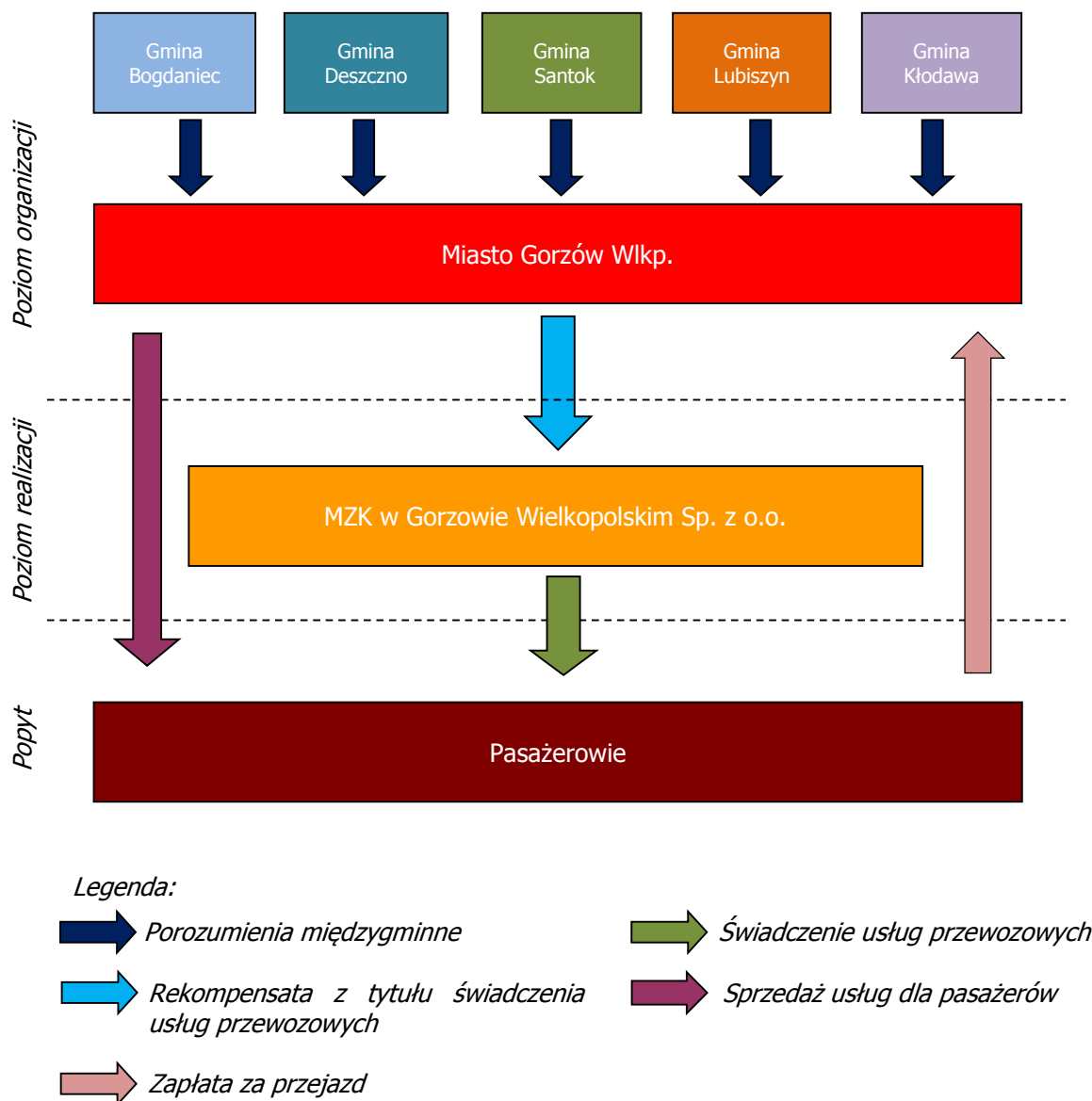
W celu zapewnienia możliwości obserwowania przez pasażerów (w tym niedowidzących) otoczenia pojazdów, należy dążyć do ograniczenia możliwości umieszczania reklam na szybach pojazdów, a w szczególności naklejania ich w taki sposób, by całkowicie przysłaniały lub zakrywały widoczność otoczenia dla pasażerów.

Pełną funkcjonalność autobusu niskopodłogowego determinuje odpowiednie ukształtowanie przystanków. Szczególnie ważne jest zapewnianie możliwości zatrzymywania się autobusów bezpośrednio przy krawężniku, które można uzyskać instalując w obrębie przystanków krawężniki prowadzące o zaokrąglonym profilu, w kontrolowany sposób kierujące autobusy niskopodłogowe na krawędź zatrzymania. Krawężniki dokładnie pozycjonujące autobusy zwiększają również ochronę opon i zapobiegają uszkodzeniom karoserii – dopasowana do przekroju opon powierzchnia najazdu tworzy prowadnicę z efektem samosterowania. Takie rozwiązania będą zastosowane przy realizacji inwestycji infrastrukturalnych związanych z rozbudową układu komunikacyjnego Gorzowa Wlkp.

7. Organizacja rynku przewozów

7.1. Podmioty rynku i zasady jego organizacji

Schemat obecnej organizacji rynku transportu publicznego w Gorzowie Wlkp. przedstawiono na rysunku 28.



Rys. 29. Schemat organizacji rynku przewozów transportu publicznego w Gorzowie Wlkp. w kwietniu 2016 r.

Źródło: opracowanie własne.

Organizatorem transportu publicznego na terenie miasta Gorzów Wlkp. i gmin ościennych, z którymi miasto Gorzów Wlkp. zawarło stosowne porozumienia, w zakresie w nich przewidzianym, jest Prezydent Miasta Gorzowa Wlkp. Do zadań organizatora należy między innymi: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Wg stanu na dzień 15 kwietnia 2016 r., Miasto Gorzów Wlkp. realizowało funkcje organizatora transportu publicznego na podstawie porozumień międzygminnych z pięcioma gminami wiejskimi: Bogdaniec, Deszczno, Kłodawa, Lubiszyn i Santok.

Zadania organizatorskie w imieniu Prezydenta Miasta Gorzowa Wlkp. pełni Wydział Gospodarki Komunalnej i Transportu Publicznego Urzędu Miasta Gorzowa Wlkp., ul. Myśliborska 34, którego zakres zadań związany z transportem publicznym wyszczególniono poniżej.⁴⁴

1. Przygotowywanie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
2. Sprawowanie nadzoru nad działalnością operatorów i przewoźników w zakresie transportu zbiorowego.
3. Sporządzanie propozycji przepisów porządkowych dotyczących przewozu osób i bagażu w środkach komunikacji miejskiej.
4. Przeprowadzanie badań służących bieżącej weryfikacji prawidłowości oferty przewozowej.
5. Formułowanie wytycznych do tworzenia – aktualizacji planu transportowego.
6. Uczestnictwo w opiniowaniu projektów układów komunikacyjnych.
7. Wnioskowanie o zawieranie porozumień międzygminnych w zakresie komunikacji miejskiej i umów o współfinansowanie przewozów.
8. Organizowanie postępowań na świadczenie usług przewozowych.
9. Organizowanie komunikacji okolicznościowej.
10. Opracowywanie projektów aktów prawnych w zakresie taryf przewozowych.
11. Prowadzenie spraw związanych z utrzymaniem czystości i porządku infrastruktury komunikacji miejskiej.
12. Wydawanie operatorowi zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego wraz z uzgodnionym rozkładem jazdy na pojazdy obsługujące każdą linię.
13. Prowadzenie spraw związanych z kontrolą biletów w środkach komunikacji miejskiej i windykacją opłat dodatkowych.
14. Przyjmowanie i rozpatrywanie skarg i reklamacji składanych przez pasażerów.

⁴⁴ Regulamin Organizacyjny Urzędu Miasta Gorzowa Wlkp. wprowadzony Zarządzeniem nr 30/W/I/2016 Prezydenta Miasta Gorzowa Wlkp. z dnia 29 lutego 2016 r.

15. Prowadzenie spraw związanych z pobieraniem opłat za parkowanie pojazdów samochodowych w Strefie Płatnego Parkowania w zakresie odwołań do nałożonych opłat dodatkowych.
16. Prowadzenie spraw związanych z czynnościami zmierzającymi do zastosowania środków egzekucyjnych przy ściąganiu opłat i kar z tytułu nieuiszczenia opłat za:
 - a) parkowanie pojazdów samochodowych na drogach w strefie płatnego parkowania;
 - b) korzystanie ze środków komunikacji miejskiej bez uiszczenia właściwej opłaty.
17. Wydawanie potwierdzeń zgłoszenia przewozu w publicznym transporcie zbiorowym.
18. Wydawanie licencji na wykonywanie:
 - a) transportu drogowego taksówką;
 - b) krajowego transportu drogowego osób;
 - c) krajowego transportu drogowego rzeczy.
19. Wydawanie zezwoleń na wykonywanie:
 - a) regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym;
 - b) regularnych, specjalnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym.
20. Wydawanie zaświadczeń na przewozy drogowe na potrzeby własne w krajowym transporcie osób i rzeczy.
21. Współdziałanie przy wdrażaniu programów pomocowych związanych z rozwojem gospodarki komunalnej, w tym komunikacji miejskiej.

Wydział Gospodarki Komunalnej i Transportu Publicznego Urzędu Miasta w Gorzowie Wlkp. wykonuje także zadania miasta związane z zarządzaniem drogami i inwestycji w pasach drogowych, utrzymaniem czystości w mieście, zarządzania zielenią miejską, spraw związanych z małą architekturą, oświetleniem ulic, dekorowaniem miasta, opieki nad miejscami pamięci, prowadzenia cmentarzy, sprawy w zakresie kanalizacji deszczowej, utrzymaniem stawów i rzek, sprawy w zakresie studni i źródeł publicznych. Zakres prowadzonych przez wydział spraw jest więc szeroki.

Przyporządkowanie poszczególnych zadań organizatora do podmiotów realizujących te zadania w odniesieniu do przewozów organizowanych przez Miasto Gorzów Wlkp., przedstawiono w tabeli 49.

Tab. 49. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w Gorzowie Wlkp. – stan na 31 marca 2016 r.

Funkcja organizatorska	Podmiot realizujący funkcję
Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	Wydział Gospodarki Komunalnej i Transportu Publicznego Urzędu Miasta Gorzowa Wlkp.
1. Podejmowanie działań zmierzających do aktualizacji planu transportowego 2. Podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego	Wydział Gospodarki Komunalnej i Transportu Publicznego Urzędu Miasta Gorzowa Wlkp.
Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: 1) standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców 2) korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców 3) funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych 4) funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego 5) systemu informacji dla pasażera	Wydział Transportu Publicznego Urzędu Miasta Gorzowa Wlkp. – poz. 1-4 MZK w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o. – poz. 5
Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	MZK w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o.
Negocjacje stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora	Wydział Gospodarki Komunalnej i Transportu Publicznego Urzędu Miasta Gorzowa Wlkp.
Określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów	Rada Miasta Gorzowa Wlkp.
Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Wydział Gospodarki Komunalnej i Transportu Publicznego Urzędu Miasta Gorzowa Wlkp.
Zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Prezydent Miasta Gorzowa Wlkp.

Funkcja organizatorska	Podmiot realizujący funkcję
Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.8), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Rada Miasta Gorzowa Wlkp.
1. Ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego 2. Dystrybucja biletów	Wydział Gospodarki Komunalnej i Transportu Publicznego Urzędu Miasta Gorzowa Wlkp. – poz. 1 MZK w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o. – poz. 2
Bieżące utrzymywanie infrastruktury tramwajowej: podstacji, sieci i torowisk	MZK w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK w Gorzowie Wielkopolskim i Urzędu Miasta Gorzowa Wlkp.

Skoncentrowanie większości zadań organizatorskich w Wydziale Gospodarki Komunalnej i Transportu Publicznego, jest dla miasta wielkości Gorzowa Wlkp. rozwiązaniem prawidłowym, umożliwiającym efektywne kształtowanie oferty przewozowej i jej dostosowywanie do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców. Zakres zadań realizowanych przez Wydział także należy jednak uznać za bardzo szeroki i zalecane byłoby co najmniej wyodrębnienie w ramach wydziału biura ds. transportu zbiorowego.

Wg stanu na dzień 31 marca 2016 r., Wydział Transportu Publicznego wykorzystywał do realizacji usług przewozowych tylko jednego operatora – MZK w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o. – którego wyłącznym udziałowcem jest gmina Gorzów Wlkp. Podmiot ten pełni rolę podmiotu wewnętrznego w rozumieniu prawodawstwa europejskiego i krajowej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o. został zarejestrowany w dniu 23 listopada 2012 r., w wyniku przekształcenia zakładu budżetowego pn. Miejski Zakład Komunikacji, a rozpoczął działalność jako spółka z początkiem 2013 r. Przez kilka kolejnych lat umowy pomiędzy organizatorem a podmiotem wewnętrznym zawierano na dość krótkie okresy – roczne a nawet tylko kilkumiesięczne. Rozwiązanie takie, aczkolwiek dopuszczalne i stosowane w początkach działalności w nowym schemacie organizacyjnym, było wyjątkowo niekorzystne dla spółki, gdyż nie pozwalało na normalne planowanie działalności i rozwoju przedsiębiorstwa, a także wprowadzało dla pasażerów element niepokoju odnośnie zakresu funkcjonowania komunikacji miejskiej w kolejnym okresie.

W dniu 28 grudnia 2015 r. Miasto Gorzów Wlkp. zawarło z MZK w Gorzowie Sp. z o.o. wieloletnią umowę wykonawczą o powierzeniu podmiotowi wewnętrznemu wykonywania zadań własnych miasta, w związku ze zgodą Rady Miasta Gorzowa Wlkp. na zaciągnięcie zobowiązania⁴⁵, na okres do dnia 31 grudnia 2030 r. w zakresie obydwu podsystemów. W umowie określono zakres rzeczowy wykonywanej przez spółkę pracy przewozowej – zarówno w segmencie tramwajowym, jak i w segmencie autobusowym komunikacji miejskiej. W umowie uwzględniono okres przerwy w funkcjonowaniu segmentu tramwajowego w czasie modernizacji sieci oraz poziom docelowy świadczonej pracy eksploatacyjnej. Umowa dopuszcza zatrudnianie podwykonawców do 10% zakresu rocznej zleconej pracy eksploatacyjnej. Operator zobowiązany został w umowie do zamieszczania informacji pasażerskich na przystankach oraz do prowadzenia dystrybucji biletów. MZK w Gorzowie Wlkp. Sp. z o.o. korzysta z infrastruktury tramwajowej będącej własnością miasta, podpisując umowy dzierżawy na okresy roczne. Po zakończeniu realizacji projektu modernizacji i rozbudowy sieci, zaleca się zawarcie umowy dzierżawy na cały okres umowy wykonawczej. Obecne roczne umowy dzierżawy nie dają spółce należytej gwarancji bezpiecznego prowadzenia działalności operacyjnej, natomiast bez możliwości korzystania z infrastruktury, wykonanie zadań nakreślonych w umowie wykonawczej nie jest możliwe.

Zadania wypełniane – wg stanu na dzień 31 marca 2016 r. – przez podmiot wewnętrzny to, głównie:

- świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Miasto Gorzów Wlkp.;
- bieżące utrzymywanie torowisk tramwajowych oraz sieci i podstacji trakcyjnych;
- dystrybucja biletów;
- zamieszczanie rozkładów jazdy i informacji przystankowych.

W związku z podpisanym przez gminy Porozumieniem, nie jest ekonomicznie uzasadnione, dublowanie się organizatorów w zakresie komunikacji miejskiej (gminnej), dlatego obecne rozwiązanie równoległego działania dwóch organizatorów jej usług: Miasta Gorzów Wlkp. i Gminy Kłodawa, należy uznać za nieprawidłowe. Sytuacja obecna stwarza konkurencję wewnętrzną de facto dwóch operatorów (PKS Gorzów Wlkp. Sp. z o.o. jest jednocześnie operatorem i przewoźnikiem) i nie pozwala na integrację biletową oraz jest również działaniem dezintegrującym w sferze koordynacji rozkładów jazdy komunikacji publicznej. Sytuacja ta powinna być jak najszybciej rozwiązana – poprzez pełne porozumienie gmin i miasta – aby zadania określone niniejszym planem mogły być skutecznie realizowane.

⁴⁵ uchwała nr XX/245/2015 Rady Miasta Gorzowa Wlkp. z dn. 21.12.2015 r.

7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Zakres integracji transportu publicznego w Gorzowie Wlkp. i gminach, z którymi miasto Gorzów Wlkp. podpisało porozumienie dotyczące wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego, zdeterminowany będzie postawą gmin graniczących z Gorzowem Wlkp. odnośnie uruchamiania własnej komunikacji publicznej (obecny przykład gminy Kłodawa to działanie powodujące dezintegrację). Integracja wewnętrzna miejskiego transportu publicznego będzie dotyczyć:

- bezwzględnego zapewnienia integracji taryfowej i biletowej komunikacji autobusowej i tramwajowej;
- pełnej koordynacji rozkładów jazdy tramwajów i autobusów;
- integracji informacji o funkcjonowaniu obydwu rodzajów trakcji (elektrycznej i spalinowej), zwłaszcza w postaci dynamicznej informacji o odjazdach pojazdów z przystanków węzłowych komunikacji tramwajowej i autobusowej, z uwzględnieniem także informacji o odjazdach autobusów i pociągów regionalnych na przystankach przesiadkowych (zlokalizowanych przy dworcach PKP i PKS) oraz internetowej wyszukiwarki połączeń, obejmującej usługi transportu miejskiego i regionalnego;
- systemów inteligentnego sterowania ruchem drogowym, ułatwiających przesiadanie się na przystankach węzłowych (przyjazne przesiadkom cykle sygnalizacji świetlnej).

Wobec szerokiego zakresu zadań inwestycyjnych i przewidywanych do poniesienia nakładów oraz wzrostu wydatków budżetowych miasta na funkcjonowanie miejskiego transportu publicznego, do 2025 r. nie przewiduje się integracji taryfowo-biletowej transportu miejskiego i regionalnego. Zakłada się jednak podejmowanie działań zapewniających koordynację rozkładów jazdy transportu miejskiego i regionalnego na przystankach przesiadkowych, w szczególności w porach o mniejszym natężeniu funkcjonowania transportu miejskiego.

Miejski transport zbiorowy i regionalny kolejowy transport pasażerski muszą współpracować, gdyż podróże realizowane za pośrednictwem kolei, kontynuowane są z wykorzystaniem środków transportu miejskiego (mają charakter komplementarny). W rezultacie, uciążliwość przesiadki z pociągu do autobusu lub tramwaju (i odwrotnie) oraz brak dogodnych połączeń publicznego transportu zbiorowego w sąsiedztwie przystanków lub stacji kolejowych, względnie brak pełnej koordynacji rozkładów jazdy, odbiją się negatywnie na obydwu tych rodzajach transportu. Współpraca w tym zakresie spowoduje natomiast korzystne efekty synergiczne.

Integracja transportu miejskiego i regionalnego wymaga podjęcia niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych, tworzących warunki dla dogodnego przesiadania się pomiędzy transportem indywidualnym i zbiorowym.

Podstawowym zadaniem inwestycyjnym w obszarze integracji różnych środków transportu pasażerskiego będzie urządzenie węzła przesiadkowego w pobliżu dworca kolejowego, jako miejsca dogodnych przesiadek dla pasażerów do i z pojazdów komunikacji miejskiej. Lokalizacja węzła przesiadkowego i jego skomunikowanie z komunikacją miejską, będzie zapewniać przesiadkę w możliwie najkrótszym czasie oraz szybkie i bezkolizyjne przemieszczanie się pasażerów do i z dworca kolejowego oraz autobusowej komunikacji lokalnej. Węzeł przesiadkowy, wyposażony w pełną informację pasażerską, dotyczącą wszystkich rodzajów transportu publicznego, stanowił będzie znaczne ułatwienie w podróżach do i z Gorzowa Wlkp.

Uzupełnieniem działań inwestycyjnych, prowadzących do integracji podsystemów transportowych, powinna być budowa parkingów w systemie Park&Ride, Bike&Ride oraz Kiss&Ride, przyległych do przystanków końcowych linii autobusowych I kategorii, przystanków przesiadkowych oraz do wybranych przystanków tramwajowych. Zasadne jest lokalizowanie takich parkingów poza obszarem śródmieścia, przy drogach wlotowych o dużym ruchu wjeżdżających do miasta samochodów osobowych.

Dla uzyskania pozytywnego efektu integracji różnych rodzajów transportu: kolejowego, miejskiego i autobusowego komercyjnego lokalnego, regionalnego i dalekobieżnego, niezbędne jest wspólne dążenie do osiągnięcia przez wszystkich uczestników efektu synergii – z korzyścią dla pasażerów. Próby organizowania odrębnej komunikacji gminnej przez okoliczne gminy, pomimo podpisanych Porozumień i utworzonych Związków, doprowadzą do fiaska proponowanych rozwiązań integracyjnych i stworzą kolejne utrudnienia dla pasażerów. Większość nakładów na dodatkowe rozwiązania informacyjne dotyczy bowiem miasta Gorzowa Wlkp., na którym ciąży zadania organizacji komunikacji miejskiej w obszarze objętym porozumieniem. Większość miast mających aspiracje aglomeracyjne dąży bowiem do stworzenia ułatwień dla pasażera – poprzez uruchamianie wspólnych biletów aglomeracyjnych dla wielu przewoźników, w tym kolejowych (Trójmiasto) lub znaczne rozszerzanie zakresu funkcjonowania komunikacji miejskiej w aglomeracji (Warszawa, Lublin).

Proponowane w Gorzowie Wlkp. rozwiązania są zgodne z zasadami kształtowania polityki zrównoważonego rozwoju transportu publicznego. Zestawienie działań integracyjnych, których realizacja jest proponowana do 2025 r. przedstawiono w tabeli 50.

Tab. 50. Działania mające na celu integrację transportu zbiorowego

Zakres integracji	Sposób realizacji	Termin
Integracja informacji o usługach	- modernizacja strony internetowej na bardziej przyjazną dla pasażera, z rozkładami przystankowymi lub dla zespołów przystanków, wskazaniem miejsc przesiadek, wskazaniem stref biletowych - uruchomienie informacji internetowej o usługach transportu miejskiego i regionalnego wraz z profesjonalną wyszukiwarką połączeń obejmującą obydwie rodzaje transportu, po doprowadzeniu do skoordynowania rozkładów jazdy w węzłach przesiadkowych - utworzenie mapy wszystkich przystanków transportu miejskiego i regionalnego na obszarze obsługiwanych gmin	2016-2017
Węzły i przystanki przesiadkowe	- wprowadzenie dynamicznej informacji na przystankach węzłowych o rzeczywistych odjazdach pojazdów - doprowadzenie do integracji rozkładów jazdy w węzłach przesiadkowych w ramach komunikacji miejskiej oraz komunikacji miejskiej i regionalnej - uruchomienie systemów inteligentnego sterowania ruchem drogowym, ułatwiającym przesiadanie się na przystankach węzłowych - budowa parkingów integrujących transport zbiorowy i indywidualny w rejonie przystanków węzłowych oraz przy wybranych przystankach tramwajowych	2018 2016-2017 ? 2022
Węzły przesiadkowe w centrum	- integracja informacji pasażerskiej komunikacji miejskiej, przewozów innych operatorów i komunikacji komercyjnej - opracowanie koncepcji przebudowy rejonu dworca mającej na celu integrację wszystkich środków transportu, także kolei, i stworzenie centrum dogodnych przesiadek	2016-2017 2018

Źródło: opracowanie własne.

8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Docelowy pożądany poziom usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r. przedstawiono w tabeli 51.

Tab. 51. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w 2025 r. – w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych

Postulat przewozowy	Pożądany przejaw realizacji do 2025 r.
Bezpośredniość	▪ zapewnienie wszystkich statystycznie istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji pasażerów komunikacji miejskiej ▪ utrzymanie większości połączeń bezpośrednich realizowanych przed modernizacją i rozbudową komunikacji tramwajowej ▪ objęcie komunikacją miejską wszystkich przyległych miejscowości i wybranych innych miejscowości w gminach ościennych
Częstotliwość	▪ dalsza poprawa standardów częstotliwości, w terenach o mniej intensywnej zabudowie ▪ utworzenie linii midibusowych o akceptowalnej częstotliwości ▪ praktyka zapewniania pełnej rytmiczności odjazdów pojazdów różnych linii, obsługujących wspólnie ciągi komunikacyjne, pełna koordynacja różnych przewoźników ▪ utworzenie węzła przesiadkowego w centrum i stworzenie miejsc szybkich przesiadek w ważnych węzłach ▪ wprowadzenie priorytetów dla komunikacji miejskiej w miejscach dużego natężenia ruchu
Dostępność	▪ utrzymanie obecnego wskaźnika gęstości przystanków na km² ▪ uzyskanie wyłącznie niskiej podłogi (co najmniej w części pojazdu) w podsystemie tramwajowym transportu miejskiego ▪ co najmniej utrzymanie obecnego udziału przystanków wyposażonych w wiaty w mieście oraz zwiększenie udziału w terenie podmiejskim ▪ wprowadzenie biletu elektronicznego i możliwości zakupu biletu przez Internet oraz w zewnętrznych biletomatach

Postulat przewozowy	Pożądany przejaw realizacji do 2025 r.
Informacja	▪ wprowadzenie dynamicznej informacji przystankowej informującej o rzeczywistych odjazdach pojazdów na dworcu, przystankach węzłowych oraz przystankach tramwajowych ▪ wprowadzenie zintegrowanej informacji o usługach transportu miejskiego i regionalnego w Internecie (z uwzględnieniem telefonów komórkowych) oraz na przystankach węzłowych, w tym w rejonie dworca kolejowego i autobusowego ▪ zwiększenie zakresu informacji eksponowanych w pojazdach – wyposażenie lub doposażenie pojazdów w pełen system dynamicznej informacji pasażerskiej – tablice elektroniczne: boczna, wewnętrzna z przebiegiem trasy (tzw. koraliki) i wewnętrzna podsufitowa ▪ kompletna informacja o przesiadkach na środki transportu regionalnego w węzłach przesiadkowych
Koszt	▪ utrzymanie dotychczasowych relacji cen biletów okresowych do jednorazowych, z możliwością zwiększenia cenowej atrakcyjności biletu okresowego ▪ wprowadzenie możliwości zakupu biletu okresowego elektronicznego, w tym przez Internet ▪ wprowadzenie portmonetki elektronicznej dla realizacji zakupu biletów jednorazowych ▪ przeprowadzenie przetargów na wybrane linie lub segmenty sieci – z dopuszczeniem przedsiębiorstw małych i średnich
Niezawodność	▪ uzyskanie wskaźnika realizacji rozkładu jazdy, mierzonego liczbą wykonanych kursów powyżej 99,9% ▪ wymiana taboru tramwajowego, sukcesywna wymiana taboru autobusowego
Prędkość	▪ utrzymanie co najmniej obecnego średniego poziomu prędkości komunikacyjnej dla sieci autobusowej ▪ wydatny wzrost prędkości komunikacyjnej dla komunikacji tramwajowej, zapewniony poprzez modernizację torowisk oraz priorytety dla transportu publicznego w ruchu ulicznym ▪ zapewnianie adekwatności do rzeczywistości rozkładowych czasów jazdy, różnicowanie czasów jazdy w poszczególnych godzinach i dniach tygodnia – w zależności od możliwości technicznych taboru oraz ruchu ulicznego
Punktualność	▪ udział odjazdów opóźnionych powyżej 3 min do 10% ▪ udział kursów przyspieszonych powyżej 1 min do 1% ▪ wykorzystanie systemów GPS/ITS do kontroli punktualności oraz do dostosowania rozkładowych czasów przejazdu do realiów ruchu (wydłużanie lub skracanie czasów przejazdów na odcinkach sieci ulicznej o zmiennych warunkach ruchowych, z uwzględnieniem zmienności czasu przejazdu w różnych porach doby)

Postulat przewozowy	Pożądany przejaw realizacji do 2025 r.
Rytmiczność	▪ utrzymanie zasady rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy ▪ poprawa rytmiczności – poprzez wprowadzenie pełnej koordynacji rozkładów jazdy w skali całej sieci komunikacyjnej – wraz z komunikacją tramwajową
Wygoda	▪ systematyczna modernizacja i wymiana najstarszego taboru, także tramwajowego ▪ uzyskanie wskaźnika przeciętnego wieku taboru autobusowego do 10 lat ▪ dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania: klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu ▪ uzyskanie 100% udziału pojazdów niskopodłogowych ▪ dostosowanie przystanków do potrzeb komunikacji miejskiej (perony, wiaty, zatoki)

Źródło: opracowanie własne.

Do 2025 r. pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego powinny spełniać następujące wymogi jakościowe (część z tych wymogów jest już obecnie spełniana – należy je utrzymać):

- jednolite barwy miejskie – wg opracowanego systemu kolorystyki pojazdów, uwzględniającego miejski system wizualizacji;
- niska podłoga (bez progów poprzecznych wewnątrz – nie dotyczy wozów tramwajowych nabywanych w celu uzupełnienia stanu taboru) i klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej;
- platforma ułatwiająca wjazd osobom niepełnosprawnym na wózkach inwalidzkich;
- system przykłęku prawej strony pojazdu podczas otwarcia drzwi na przystanku – dotyczy autobusów;
- automaty biletowe (w przypadku wprowadzenia obowiązku wsiadania pierwszymi drzwiami i zatrudnienia operatora zewnętrznego, wymóg ten może nie dotyczyć autobusów obsługujących linie podmiejskie);
- kasowniki wielofunkcyjne (dostosowane do biletów elektronicznych);
- system elektronicznej informacji pasażerskiej, lokalizujący także pojazd na tablicach przystankowej informacji dynamicznej;
- monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu.

W przypadku modernizowanych wozów tramwajowych nabywanych w celu uzupełnienia stanu taboru, niska podłoga powinna występować co najmniej w jednym członie. Rolę platformy spełnia natomiast odpowiednio ukształtowany peron przystanku tramwajowego, nie jest więc ona wymagana.

Zapewnienie rzeczywistej rytmiczności funkcjonowania transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp. wymaga powiązania sfery zarządzania ruchem ulicznym z realizacją rozkładów jazdy przez autobusy i tramwaje, szczególnie po modernizacji podsystemu komunikacji tramwajowej. Poza priorytetem przyznawanym na trasie przejazdu co do zasady wszystkim pojazdom miejskiego transportu zbiorowego (pasy wyłącznego ruchu, śluzy, itp.), pojazdy opóźnione powinny uzyskiwać większy priorytet w przejeździe przez skrzyżowania z sygnalizacją świetlną niż pojazdy punktualne. Analogicznie, sygnalizacja świetlna może opóźniać przejazd pojazdom przyspieszonym w stosunku do rozkładu jazdy.

Pełną funkcjonalność tramwaju i autobusu niskopodłogowego determinuje odpowiednie ukształtowanie przystanków. Szczególnie ważne jest zapewnianie możliwości zatrzymywania się autobusów bezpośrednio przy krawężniku, które można uzyskać instalując w obrębie przystanków krawężniki prowadzące o zaokrąglonym profilu, w kontrolowany sposób kierujące autobusy niskopodłogowe na krawędź zatrzymania. Krawężniki dokładnie pozycjonujące autobusy zwiększają również ochronę opon i zapobiegają uszkodzeniom karoserii – dopasowana do przekroju opon powierzchnia najazdu tworzy prowadnicę z efektem samosterowania.

Celem zapewnienia odpowiedniego poziomu jakości świadczonych usług przewozowych zostaną one poddane cyklicznemu audytowi, realizowanemu przez podmioty niezależne od organizatora i operatorów. Organizatorowi przewozów zapewniona zostanie możliwość egzaminowania kontrolerów biletów – i w uzasadnionych przypadkach kierowców operatorów – w zakresie znajomości taryfy i zasad obsługi pasażerów. Egzaminy te będą poprzedzone szkoleniami kierowców w objętym nimi zakresie, ze szczególnym naciskiem na zasady postępowania w sytuacjach konfliktowych i obsługę pasażerów niepełnosprawnych.

9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

W związku z wejściem w życie postanowień Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy, od dnia 1 marca 2013 r. gminy zobowiązane są do realizacji określonych funkcji z zakresu systemu informacji o transporcie publicznym dla pasażerów. Zobowiązanie to dotyczy wszystkich drogowych przewozów osób realizowanych na obszarach gmin, a nie tylko przewozów organizowanych przez nie we własnym zakresie.

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym odgrywa bardzo ważną rolę. Powinna być kompleksowa i wielofunkcyjna oraz bazować na najnowszych rozwiązaniach technologicznych, a także marketingowych. Jej zadaniem jest pomoc pasażerom w uzyskiwaniu informacji we wszystkich miejscach (węzły przesiadkowe, dworce, przystanki, pojazdy, mieszkania, miejsca pracy, nauki i odpoczynku), w których mogą tych informacji potrzebować. Tradycyjne sposoby organizowania systemu informacji są zastępowane lub uzupełniane przez rozwiązania wygodniejsze, skuteczniejsze, a przede wszystkim mające większy zasięg oddziaływania – wykorzystujące nowe technologie informatyczne i nośniki elektroniczne, dzięki czemu informacja w postaci obrazu i dźwięku dociera do pasażera w wielu miejscach, również tych oddalonych od sieci komunikacyjnej.

Podstawowym nośnikiem informacji o ofercie przewozowej są obecnie nie tylko rozkłady jazdy rozmieszczane na przystankach i dworcach, ale także informacja w pojazdach, a zwłaszcza wszędzie dostępna informacja internetowa (w tym dla urządzeń mobilnych). Informacja ta powinna być czytelna i łatwa w obsłudze także dla osób mających na co dzień mniejszy kontakt z tą formą komunikacji międzyludzkiej.

Rolą organizatora publicznego transportu zbiorowego jest m.in. podanie do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera oraz zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na przystanku lub dworcu, którego gmina jest właścicielem lub zarządzającym. W zamian za udostępnianie informacji o ofercie przewozowej, gmina ma prawo pobierać opłaty.

Opisane zobowiązanie stanowi przesłankę formalną zorganizowania przez gminy systemu informacji dla pasażerów – internetowego i dworcowo-przystankowego – w sposób zintegrowany, obejmujący całą ofertę transportu publicznego na ich obszarze, tj. przewozów organizowanych przez gminy i we własnym zakresie przez przewoźników.

W związku z powyższym, docelowy system informacji dla pasażerów, będzie obejmować:

- kompleksową, zintegrowaną informację na przystankach:
 - uwzględniającą rozkłady jazdy w formie wydruków – z informacją o przebiegu trasy i kolejnymi godzinami odjazdu;

- przygotowaną wg jednolitego, czytelnego wzoru graficznego – zarówno dla przewozów organizowanych przez gminę, jak i we własnym zakresie przez przewoźników;
- z wyposażeniem każdego przystanku w tablicę z jego nazwą o wielkości umożliwiającej odczytanie nazwy z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu;
- na przystankach węzłowych rozbudowaną o mapy lub schematy sieci komunikacyjnej – z lokalizacją przystanków i innych dogodnych miejsc do przesiadania się;
- informację w pojazdach: wyświetlacze lub monitory wewnętrzne, prezentujące całą trasę przejazdu na danej linii (ze wszystkimi przystankami) – wraz z informacją o odstępstwach, zmianach trasy i miejscach dogodnych przesiadek, informacja o opłatach, ulgach, regulamin przewozu oraz zapowiedzi głosowe przystanków;
- dynamiczną informację pasażerską, obejmującą wyświetlacze z rzeczywistym czasem do odjazdu najbliższych pojazdów, lokalizację pojazdów na mapie miasta lub mapie sieci komunikacyjnej – czytelną dla przeciętnego pasażera – z informacją o odstępstwach od rozkładu jazdy, zmianach trasy itp., z możliwością wyświetlania komunikatów i możliwością wyświetlania tabliczek przystankowych nawet tam, gdzie nie ma i nie będzie wyświetlaczy zewnętrznych, a docelowo, w ramach integracji systemów informacyjnych – z lokalizacją pojazdów komunikacji pasażerskiej innych niż komunikacja miejska;
- zintegrowaną informację w Internecie i w telefonach komórkowych, uwzględniającą wyszukiwarkę połączeń, godziny odjazdów i przyjazdów, czasy przejazdu, schematy lub mapy sieci komunikacyjnej, wyprzedzającą informację o planowanych zmianach w ofercie przewozowej oraz prostą w obsłudze wyszukiwarkę rozkładów dla linii i przystanku, możliwość wydruku rozkładu jazdy i tabliczki przystankowej;
- portal pasażera na stronach internetowych wszystkich gmin – z pełną informacją o opłatach, ulgach, regulaminie przewozów i stosowanych procedurach.

W ramach realizacji systemu informacji pasażerskiej dla komunikacji miejskiej, miasto Gorzów Wlkp. wprowadzi rozwiązania umożliwiające koordynację tego systemu z informacją o komunikacji regionalnej oraz zamieszczanie informacji o innych środkach transportu – poza obszarem funkcjonowania komunikacji miejskiej – na przystankach tramwajowych i autobusowych.

W celu zapewnienia zintegrowanej informacji o publicznym transporcie zbiorowym i powiązanim z nim pozostałym pasażerskim transporcie zbiorowym, organizatorzy publicznego transportu zbiorowego (miejskiego i regionalnego) będą gromadzili wszystkie informacje o ofercie przewozowej w formie baz danych i udostępniali je w węzłach przesiadkowych.

10. Kierunki rozwoju transportu publicznego

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój miast, a ze względu na jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne, stanowi znaczącą uciążliwość życia dla mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych w mieście wpływa w największym stopniu na ograniczenie zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów. Zakładając, że w mieście wielkości Gorzowa Wlkp., w godzinach szczytu uśrednione napełnienie w autobusie wynosi 40 osób oraz że w jednym samochodzie osobowym podróżuje średnio 1,2 osoby, można założyć, że na jeden autobus w ruchu przypada potok aż 33 samochodów osobowych. Komunikacja miejska istotnie zmniejsza ruch drogowy do miejsc pracy, czy też do centrum miasta, co wprost przekłada się na obniżenie emisji spalin i jest najbardziej efektywnym działaniem ochrony środowiska w mieście. Planowana kompleksowa modernizacja i rozbudowa sieci tramwajowych w mieście znacznie pogłębi efekt poprawy stanu środowiska. Warunkiem uzyskania jak największego pakietu korzyści dla mieszkańców jest zachęcenie mieszkańców do rezygnacji z codziennego używania samochodu osobowego – na rzecz pojazdów komunikacji miejskiej.

Najważniejszym działaniem władz samorządowych będzie wprowadzanie różnego rodzaju zachęt i priorytetów dla transportu publicznego oraz przemyślanych ograniczeń dla transportu indywidualnego, aby jak największa liczba podróżnych decydowała się na korzystanie z komunikacji miejskiej. Zrównoważony rozwój to kształtowanie transportu miejskiego w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko i mieszkańców. Skuteczne wdrażanie zrównoważonego rozwoju polega na wspieraniu działań ograniczających zapotrzebowanie na transport – poprzez odpowiednią politykę przestrzenną, rozwój nowych technologii oraz promowanie publicznego transportu zbiorowego, a szczególnie rozwiązań nieemitujących zanieczyszczeń w miastach.

Kierunki rozwoju transportu publicznego w Gorzowie Wlkp. i gminach ościennych są podporządkowane strategii zrównoważonego rozwoju, uznanej za zasadę kształtowania polityki komunikacyjnej.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego w Gorzowie Wlkp. i gminach ościennych oraz innych, z którymi ewentualnie podpisane zostaną porozumienia komunalne, są:

- uchwalone plany transportowe wyższego szczebla – w szczególności plan transportowy dla województwa lubuskiego (p. 2.13. planu transportowego);
- prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze, źródła ruchu, ochronę środowiska naturalnego, dostęp do infrastruktury (p. 2.7.-2.11. planu transportowego);

- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne scharakteryzowane w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gmin przywołane w p. 2.5. i 2.6. planu transportowego;
- przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta i gmin, zwłaszcza opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- założenia rozwoju systemu komunikacyjnego, przedstawione w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta oraz w innych dokumentach strategicznych;
- zasady dostępu do infrastruktury komunikacyjnej (p 2.12. planu transportowego);
- zamierzenia inwestycyjne w najbliższym horyzoncie finansowania (p. 5.1. planu transportowego);
- wyniki badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców.

Zalecane minimum, wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju, to podjęcie działań promujących utrzymanie obecnego poziomu i rozwój transportu zbiorowego – poprzez wprowadzenie przywilejów w ruchu dla komunikacji zbiorowej (miejskiej) oraz rozważne ograniczenie ruchu pojazdów indywidualnych, zwłaszcza w ścisłym centrum miasta.

W Gorzowie Wlkp. i okolicznych gminach popularyzowana będzie komunikacja miejska oraz komunikacja rowerowa, jako alternatywa dla komunikacji zbiorowej i samochodowej komunikacji indywidualnej. Komunikacja piesza i rowerowa, to najmniej uciążliwe dla środowiska formy przemieszczania, ponadto stanowią one uzupełnienie komunikacji miejskiej.

Rozwój ruchu rowerowego do poziomu powyżej 5% udziału w ruchu wewnątrzmiastowym, wymaga budowy i wydzielenia systemu tras rowerowych, pozwalających na wygodne i bezpieczne poruszanie się po mieście, umożliwiające dotarcie do wszystkich istotnych celów ruchu. Działania te będą realizowane w Gorzowie Wlkp. i okolicznych gminach poprzez budowę kompleksowego systemu ścieżek rowerowych, w tym parkingów rowerowych Bike&Ride.

Oprócz ruchu rowerowego, ważnym elementem systemu transportowego miasta jest ruch pieszy, który w powiązaniu ze sprawną komunikacją miejską, szczególnie w połączeniu dzielnic centralnych z dzielnicami mieszkaniowymi, może być alternatywą dla przemieszczania się samochodem osobowym.

Niezbędnymi dodatkowymi działaniami w zakresie rozwoju systemu pieszo-rowerowego są także:

- likwidacja barier architektonicznych w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych;
- ograniczanie zajmowania przestrzeni pod parkingi wzdłuż najważniejszych ciągów pieszych i rowerowych;

- tworzenie dogodnych, najkrótszych dróg dla pieszych – oddzielonych od uciążliwości ruchu miejskiego – wraz z atrakcyjnym otoczeniem wzdłuż ciągów pieszych;
- tworzenie ciągów pieszo-jezdnych, bez wydzielonych jezdni dla aut, na których piesi mają pierwszeństwo w ruchu;
- lokalizacja przystanków komunikacji miejskiej powiązanych z ciągami pieszymi;
- lokalizacja parkingów rowerowych oraz stacji wypożyczalni rowerowych przy przystankach komunikacji miejskiej;
- umożliwienie dostępu ruchu rowerowego do najważniejszych obiektów w mieście, lokalizacja w tych miejscach parkingów rowerowych i stacji wypożyczania rowerów;
- zintegrowanie ciągów pieszych i tras rowerowych z innymi podsystemami komunikacji w mieście, w szczególności z podsystemami tramwajowym i autobusowym komunikacji miejskiej.

Istotnym kierunkiem rozwoju gorzowskiej komunikacji miejskiej będzie jej integracja w ramach całego systemu transportu publicznego (obejmującego również przewozy kolejowe i inne niż komunikacja miejska przewozy drogowe) na obszarze miasta i gmin ościennych, z odpowiednim uwzględnieniem modernizowanej i rozbudowywanej trakcji tramwajowej.

Integracja różnych systemów transportu publicznego (miejskiego, podmiejskiego regionalnego i regionalnego, kolejowego i autobusowego), to łączenie ich w jeden system funkcjonalny (obejmujący wszystkie środki lokomocji), podnoszący atrakcyjność komunikacji zbiorowej oraz jej konkurencyjność w stosunku do transportu indywidualnego.

Integracja systemów transportowych obejmuje:

- poziom infrastruktury – poprzez koncentrację przystanków w ramach funkcjonalnych węzłów, pozwalających na szybką i wygodną przesiadkę;
- poziom rozkładów jazdy – poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych oraz poprzez koordynację taryfową.

Zintegrowany węzeł przesiadkowy powinien zapewnić jak najkrótsze i bezpośrednie przejście pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu (oczywiście najlepiej w systemie door-to-door) oraz nie posiadać barier utrudniających przemieszczanie się dla osób niepełnosprawnych. Taką funkcjonalność będzie wypełniał punkt przesiadkowy w centrum.

Utworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych pomiędzy regionalnym transportem kolejowym, lokalnym i regionalnym transportem autobusowym oraz komunikacją miejską, stanowi szansę rozwoju wszystkich systemów transportu publicznego.

Miasto Gorzów Wlkp. wspólnie z gminami, które podpisały Porozumienie, powinno dążyć do maksymalizacji zakresu koordynacji różnych rodzajów transportu na wszystkich wymienionych poziomach.

Dla uzyskania założonych w niniejszym planie korzystnych rezultatów, wynikających z zasad zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, właściwe jest utrzymanie zintegrowanej oferty taryfowo-biletowej w komunikacji autobusowej w możliwie najszerszym zakresie i jej rozwój – w kierunku objęcia nią możliwie dużej liczby przewoźników – a nie tworzenie przez różnych organizatorów systemów odrębnych, utrudniających zorientowanie się w dostępnej ofercie przewozowej w transporcie publicznym przez jego potencjalnych pasażerów.

Kierunki rozwoju transportu publicznego w Gorzowie Wlkp. będą zgodne z uregulowaniami zawartymi w dokumentach strategicznych krajowych i wojewódzkich i dotyczących miejskiego obszaru funkcjonalnego. W szczególności podejmować się będzie działania zmierzające do zmniejszenia niedogodności transportu publicznego, takich jak: zbyt niska dostępność komunikacyjna, uciążliwość przesiadek i słabe skoordynowanie różnych środków transportu zbiorowego.

Realizacja wymienionych zamierzeń ma służyć integracji transportu zbiorowego. Zamierzenia te są zgodne ze strategicznymi wytycznymi Unii Europejskiej, tj. politykami:

- zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego;
- promowania rozwiązań proekologicznych;
- integracji środków transportu;
- podnoszenia standardów obsługi pasażerskiej.

11. Przyjęte zasady planowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu zbiorowego jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Jednak z uwagi na zależności popytu od oferowanej podaży usług, występuje sprzężenie zwrotne tych dwóch czynników. W okresach spadków liczby pasażerów należy przyjąć pewne minimalne gwarantowane standardy obsługi komunikacyjnej miasta, aby nie doprowadzić do degradacji systemu transportu zbiorowego w wyniku jego zbyt niskiej atrakcyjności, a przez to – do kongestii układu drogowego miasta wskutek niekontrolowanego wzrostu komunikacji indywidualnej – samochodów osobowych. Dostępność transportu indywidualnego jest powszechna i uzależniona jedynie od dostępności miejsc parkingowych w pobliżu źródeł i celów podróży. Znaczne zmniejszanie poziomu usług przewozowych w transporcie publicznym poza okresami szczytów przewozów prowadzi zwykle do znacznego wzrostu kosztów jednostkowych (kosztów wozokilometra).

W okresie planowania (do 2025 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

1. Głównymi determinantami zmian w planowanym układzie komunikacyjnym będą: modernizacja i rozbudowa tras tramwajowych, wprowadzenie do eksploatacji nowego dogodnego dla pasażerów taboru, systematyczna wymiana taboru autobusowego oraz wdrożenie nowego systemu informacji pasażerskiej;
2. W okresie planistycznym urządzony będzie węzeł przesiadkowy w śródmieściu Gorzowa Wlkp. oraz rozszerzony zostanie zakres funkcjonowania komunikacji miejskiej o kolejne miejscowości.
3. Utworzenie korytarzy objętych priorytetami dla komunikacji miejskiej oraz modernizacja i rozbudowa komunikacji tramwajowej, spowodują konieczność modyfikacji tras linii komunikacji autobusowej.
4. Podstawowym zadaniem w zakresie integracji będzie pełna koordynacja rozkładów jazdy w skali całej sieci komunikacyjnej i integracja funkcjonalna komunikacji tramwajowej i autobusowej, wsparta budową przystanków przesiadkowych.
5. Drugim ważnym zadaniem w zakresie integracji będzie koordynacja rozkładów jazdy różnych rodzajów komunikacji publicznej, a docelowo także przewoźników komercyjnych, świadczących usługi na obszarze objętym planem transportowym.

6. Polityka taryfowa realizowana przez organizatora komunikacji miejskiej zakłada w okresie planowania utrzymanie odpłatności na poziomie 35-40%, z utrzymaniem lub nawet zwiększeniem preferencji dla pasażerów stale korzystających z komunikacji miejskiej – nabywających bilety okresowe.
7. Polityka taryfowa będzie uwzględniała warunki rynkowe oraz poziom społecznej akceptacji cen przejazdów i względnej atrakcyjności cenowej transportu publicznego (przy uwzględnieniu polityki parkingowej miasta) dla użytkowników samochodów osobowych. Głównymi zadaniami w zakresie polityki taryfowej będą integracja biletowa i uzyskanie relatywnie wysokiego odsetka pasażerów podróżujących na podstawie biletów okresowych. Wszelkie nowe rozwiązania taryfowe powinny być poprzedzane analizami ekonomiczno-finansowymi skutków ich wprowadzenia.
8. Zasadą funkcjonowania komunikacji zbiorowej będzie postępująca integracja taryfowo-biletowa, obejmująca coraz szerszą gamę przewoźników działających w obszarze Gorzowa Wlkp. i okolicznych gmin.
9. W celu optymalizacji oferty przewozowej i właściwego podziału zadań przewozowych pomiędzy komunikację autobusową i tramwajową oraz prawidłowym ustaleniem linii I i II kategorii, prowadzone będą co 5-7 lat kompleksowe badania wielkości popytu na usługi przewozowe gorzowskiej komunikacji miejskiej z określeniem przychodowości i szczegółową więźbą połączeń. Badania wielkości popytu planuje się prowadzić w przekrojowych okresach, tj. w miesiącach: marzec – kwiecień lub październik – listopad. Nie rzadziej, niż co 7 lat prowadzone będą badania popytu w okresie wakacji. Na potrzeby badań marketingowych możliwe jest wykorzystywanie zapisów z kamer monitoringu wewnątrzpojazdowego, zainstalowanego w wybranych (docelowo we wszystkich) pojazdach.
10. Rytmicznie prowadzone będą badania marketingowe:
 - struktury popytu z przychodowością na liniach podmiejskich, umożliwiającą obliczenie rentowności kursów wykonywanych poza granice miasta – systematycznie w miarę potrzeb, nie rzadziej niż co 5 lat;
 - preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców – co 7-10 lat.Badania struktury popytu na liniach podmiejskich planuje się prowadzić w przekrojowych okresach, tj. w miesiącach: marzec – kwiecień lub październik – listopad.
11. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów w zależności od ich pojemności pasażerskiej, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych. Ewentualna

przebudowa układu tras linii, prowadząca do zwiększenia liczby podróży z przesiadkami, podporządkowana zostanie zasadzie nie pogarszania oceny jakości świadczonych usług.

12. Realizowane inwestycje taborowe i infrastrukturalne będą uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych oraz będą zmniejszać negatywne oddziaływanie transportu publicznego na środowisko z preferowaniem zakupów taboru spełniającego najwyższe normy czystości spalin.

Planowanie oferty przewozowej w zakresie rozkładów jazdy zostanie podporządkowane zasadzie kategoryzacji poszczególnych linii względem częstotliwości modułowej, obowiązującej w określonych porach doby (i rodzajach dni tygodnia). Utrzymane zostaną dotychczasowe zasady kategoryzacji linii, wyznaczające cztery ich grupy:

- linie podstawowe (I kategorii) – funkcjonujące z częstotliwością równą częstotliwości modułowej – tj. aktualnie co 15 min w szczytowym okresie podaży dnia powszedniego;
- linie podstawowe (II kategorii) – funkcjonujące z częstotliwością równą podwójnej częstotliwości modułowej, wyznaczonej na 30 minut;
- linie indywidualne (III kategorii) – funkcjonujące w pewnym sensie autonomicznie, ze zindywidualizowanymi częstotliwościami, w zależności od specyfiki popytu na ich usługi.

Przedstawione wartości częstotliwości modułowych wynikają z analiz wyników badań wielkości popytu, przeprowadzonych w gorzowskiej komunikacji miejskiej w latach ubiegłych.

Równocześnie z przygotowywaniem i realizacją modernizacji komunikacji tramwajowej, opracowany zostanie nowy układ tras linii komunikacji miejskiej i ewentualnie ustalone będą zostaną nowe wartości częstotliwości modułowej, obowiązujące w poszczególnych porach doby w określonych rodzajach dni tygodnia, uwzględniające wyniki przeprowadzonych badań popytu oraz zakres modernizacji trakcji tramwajowej.

Trasy linii I i II kategorii wyznaczą ciągi, które powinny uzyskać status korytarzy wysokiej jakości obsługi komunikacji miejskiej. Trasy tych korytarzy powinny być w pełni zgodne z największymi potokami pasażerskimi, które uwidoczną przeprowadzone kompleksowe badania wielkości popytu.

Na podstawie wyników badań wielkości popytu oraz prognozowanych zmian w popycie po uruchomieniu komunikacji tramwajowej, wszystkie projektowane nowe linie (autobusowe i tramwajowe) zostaną przyporządkowane do określonej kategorii.

12. Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej w Gorzowie Wlkp. i gminach ościennych

Kierunki rozwoju transportu publicznego w Gorzowie Wlkp. i gminach, w których Miasto Gorzów Wlkp. realizować będzie funkcję organizatora wskazują, że po modernizacji trakcji elektrycznej, sieć tego transportu musi ulec radykalnej modyfikacji. Postulowana reorganizacja tras komunikacji autobusowej wynikać będzie zarówno z samego faktu zmian w relacjach w komunikacji tramwajowej, jak i z konieczności zapewnienia komunikacją autobusową sprawnego dowozu pasażerów tramwajów do przystanków węzłowych. Dla zapewnienia odpowiedniego komfortu dla pasażerów, należy podczas tworzenia nowych rozkładów jazdy tak opracowywać liczbę kursów w poszczególnych relacjach, aby w żadnym wypadku rzeczywiste zapewnienia pojazdów nie przekraczały 75% ich pojemności nominalnej.

Po uruchomieniu nowego układu komunikacyjnego niezbędne jest przeprowadzenie kompleksowych badań wielkości popytu – wraz z określeniem więzby podróży i przeprowadzenie analizy ich wyników, pozwalającej na określenie najbardziej aktualnej siatki tras poszczególnych linii i proponowanych częstotliwości ich obsługi.

W celu poprawy stopnia spełnienia postulatu dostępności przestrzennej usług transportu miejskiego, w miarę możliwości finansowych budżetu miasta Gorzowa Wlkp. i budżetów okolicznych gmin, przewiduje się także uruchamianie linii midibusowych o lokalnym (lub wewnątrzmiastowym) znaczeniu. Trasy tych linii poprowadzone zostaną znacznie bliżej najważniejszych lokalnych celów i źródeł ruchu niż trasy linii obsługiwanych taborem o przynajmniej standardowej wielkości. Ze względu na preferencje potencjalnych użytkowników lokalnych linii midibusowych, należy założyć ich obsługę taborem niskopodłogowym. W przypadku konieczności objęcia trasami lokalnych linii midibusowych ulic lub rejonów w kilku sąsiadujących ze sobą osiedlach, można wytyczać ich trasy także międzyosiedlowo albo nawet do ścisłego centrum miasta, ale kierować się przy tym należy zasadą maksymalnego wydłużania ich drogi przejazdu, aby linie te nie stanowiły konkurencji dla połączeń o podstawowym znaczeniu w obsłudze miasta, w tym w szczególności dla linii tramwajowych. Analogiczną zasadę kształtowania tras linii należy przyjąć wobec międzyosiedlowych linii średnicowych, pozostawionych po uruchomieniu komunikacji tramwajowej na obszarach objętych jej obsługą.

Planowana taryfa

Obowiązująca taryfa opłat, wprowadzona w maju 2013 r. jest stosunkowo prosta i stanowi wypadkową akceptowalnego przez mieszkańców obsługiwanego poziomu cen i zasad taryfowych oraz możliwości budżetowych miasta i obsługiwanych gmin ościennych.

W okresie planistycznym przewiduje się modyfikację i uelastycznienie taryfy opłat, zgodnie z oczekiwaniami mieszkańców i w celu pozyskania jak największej liczby pasażerów komunikacji miejskiej.

W dłuższym okresie, w celu uniknięcia dalszego spadku liczby pasażerów, podstawowym biletem okresowym powinien być bilet sieciowy miesięczny o atrakcyjnej relacji cenowej w stosunku do ceny biletu jednorazowego. Należy dążyć do zwiększenia udziału biletów okresowych w przychodach ze sprzedaży poprzez wprowadzenie nowych sposobów ich dystrybucji, a do czasu wprowadzenia biletu elektronicznego poprzez rozszerzenie sieci ich dystrybucji.

W zakresie komunikacji podmiejskiej taryfa opłat powinna uwzględniać warunki rynkowe – ceny oferowane przez konkurencję – oraz poziom społecznej akceptacji ceny przejazdu. Należy rozważyć stosować system stref różnicujący koszt dla pasażera głównie od liczby przejechanych kilometrów albo czasu przejazdu i od stopnia dedykowania połączenia (połączenia o bardzo dużym napełnieniu mogą należeć do korzystniejszej dla pasażera strefy), tak aby spełnić postulaty przewozowe, a jednocześnie nie powodować odpływu pasażerów zbyt wysoką ceną lub zbyt niską ceną nadmiernie wysokich dopłat gmin. Komunikacja miejska na terenie gmin powinna wypełniać także funkcje socjalne, w tym zapewniać uczniom dojazdy do szkół.

Wszelkie zmiany w taryfie opłat powinny mieć na celu przede wszystkim pobudzenie dodatkowego popytu – poprzez jego wygenerowanie w segmencie osób korzystających w realizacji potrzeb przewozowych przede wszystkim z samochodów osobowych i rezygnujących z usług transportu publicznego ze względu na nieatrakcyjne ceny, zwłaszcza w podróżach pomiędzy gminami a miastem Gorzów Wlkp. Zmiany taryfy będą poprzedzone analizami ich wpływu na zmiany popytu oraz badaniami marketingowymi.

Ze względu na konieczność zapewnienia określonej przychodowości systemu miejskiego transportu zbiorowego w Gorzowie Wlkp. i okolicznych gminach, należy przyjąć założenie niezwiększania w okresie planowania (lub nawet zmniejszenia) zakresu uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.

Planowane inwestycje infrastrukturalne i taborowe

Zakres planowanych inwestycji zależy od sytuacji finansowej Gorzowa Wlkp. i okolicznych gmin. Dodatkowym źródłem sfinansowania inwestycji mogą być także kredyty i pożyczki, zwłaszcza preferencyjne oraz wszelkie środki pomocowe. Inwestycje w komunikację miejską i w rozwój dróg, należą do najbardziej kapitałochłonnych we wszystkich gminach miejskich w Polsce. Obecna sytuacja – rozpoczęcie aplikacji o pomocowe środki finansowe z Unii Europejskiej po zakończeniu większości prac koncepcyjnych – determinuje działania inwestycyjne

w publicznym transporcie zbiorowym na okres do 2022 r. Głównym przedsięwzięciem inwestycyjnym miasta Gorzowa Wlkp. z zakresu transportu zbiorowego będzie realizacja projektu pn. „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp.”, który opisano szczegółowo w punkcie 5.1. W ramach tego i innych projektów zrealizowane będą istotne inwestycje infrastrukturalne związane z transportem publicznym:

- modernizacja wszystkich najbardziej wyeksploatowanych odcinków tras tramwajowych (5,74 km), doprowadzające do uzyskania stanu co najmniej dobrego dla całej sieci;
- budowa 3,32 km nowej trasy przebiegającej przez największe osiedla mieszkaniowe w północno-zachodniej części miasta;
- zakup 14 nowoczesnych niskopodłogowych wagonów tramwajowych;
- zakup i wdrożenie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej;
- modernizacja obiektów zajezdni z dostosowaniem ich do obsługi nowego taboru;
- budowa punktu przesiadkowego i nowych przystanków tramwajowo-autobusowych;
- przebudowa ulicy Kostrzyńskiej z budową ścieżki rowerowej, prowadzona równocześnie z modernizacją odcinka trasy tramwajowej;
- przebudowa przystanków tramwajowych dla potrzeb obsługi taboru niskopodłogowego;
- budowa i modernizacja elementów infrastruktury przystankowej w mieście oraz elementów uspokojenia ruchu;
- kompleksowa budowa wiat przystankowych na terenie gmin obsługiwanych komunikacją miejską;
- budowa systemu ścieżek rowerowych na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wlkp., w tym trasy rowerowej „EuroVelo”;
- uruchomienie systemu wypożyczalni rowerowych;
- infrastruktura zarządzania ruchem drogowym dla zwiększenia bezpieczeństwa pieszych

Miasto Gorzów Wlkp. prowadzi także prace przygotowawcze do przedsięwzięcia inwestycyjnego polegającego na budowie Systemu Zarządzania Ruchem Drogowym w Gorzowie Wlkp., w tym przebudowa systemu sygnalizacji świetlnej uwzględniająca priorytety dla komunikacji miejskiej.

Powyższe zadania inwestycyjne są bardzo istotne dla gorzowskiej komunikacji miejskiej. Budowa nowych systemów zarządzania ruchem oraz zarządzania komunikacją miejską i informacji pasażerskiej przyniesie wiele korzyści mieszkańcom oraz wpłynie na zdecydowanie wygodniejsze warunki zamieszkiwania i spędzania czasu w mieście. We wdrażaniu tych systemów miasto Gorzów Wlkp. powinno skorzystać z doświadczeń innych organizatorów i zarządców dróg, stosując w doborze funkcjonalności systemu metodę benchmarkingu.

MZK w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o. we własnym zakresie realizować będzie inwestycje odtworzeniowe w tabor autobusowy. Przewiduje się nabywanie pojazdów nowych dla utrzymania średniego wieku pojazdów około 10 lat. O ile to będzie możliwe, Spółka zamierza pozyskać wsparcie finansowe tych zakupów ze środków Unii Europejskiej. W miarę możliwości finansowych miasta Gorzowa Wlkp., nie wyklucza się także inwestycji w nowy tabor autobusowy, realizowanych ze środków budżetowych miasta. Nie wyklucza się również odpowiedniej partycypacji gmin w takich zakupach (finansowej i rzeczowej).

Nowo nabywany tabor powinien spełniać co najmniej następujące wymagania:

- jednolite barwy miejskie – wg opracowanego systemu kolorystyki pojazdów, uwzględniającego miejski system wizualizacji;
- niska podłoga przynajmniej w części pojazdu, bez progów poprzecznych wewnątrz (nie dotyczy to tramwajów nabywanych dla uzupełnienia stanu taboru);
- platforma ułatwiająca wjazd osobom niepełnosprawnym na wózkach inwalidzkich (dotyczy autobusów);
- system przykłąku prawej strony pojazdu podczas otwarcia drzwi na przystanku (dotyczy autobusów);
- automaty biletowe;
- tablice elektroniczne pokazujące kierunek i trasę jazdy – wewnętrzne i zewnętrzne;
- głosowe zapowiedzi przystanków;
- monitoring wewnętrzny z rejestracją obrazu i dźwięku;
- klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej – obligatoryjnie dla pojazdów fabrycznie nowych, a jako zalecenie – dla pojazdów używanych;
- po zaimplementowaniu biletu elektronicznego – kasowniki wielofunkcyjne;
- elementy systemu elektronicznej informacji pasażerskiej, pozwalające na lokalizację pojazdu.

Realizacja wymienionych zamierzeń ma służyć integracji transportu zbiorowego oraz poprawie jakości i funkcjonalności układu tras linii autobusowych i tramwajowych. Zamierzenia te są zgodne ze strategicznymi wytycznymi Unii Europejskiej, tj. politykami:

- zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego;
- promowania rozwiązań proekologicznych;
- integracji środków transportu;
- podnoszenia standardów obsługi pasażerskiej.

Planowana efektywność ekonomiczno-finansowa

Planowane zmiany dotyczące kształtu sieci komunikacyjnej oraz jej parametrów, wynikających z rozkładów jazdy oraz taryfy i inwestycji, a także założone zmiany w popycie, wpłyną na wskaźnik odpłatności gorzowskiej komunikacji miejskiej. Za optymalne należy uznać utrzymanie do 2025 r. wskaźnika odpłatności na poziomie nie niższym niż 35%. Osiągnięciu tego efektu służyć powinny z jednej strony narzędzia związane z taryfą i z efektywnym kształtowaniem oferty przewozowej (trasy linii, rozkłady jazdy, kategoryzacja linii, częstotliwości modułowe) i z drugiej strony – z intensywną kontrolą świadczenia usług przewozowych na określonym poziomie jakościowym, przy racjonalnym poziomie kosztów, także na bieżąco kontrolowanym przez organizatora. Wszelkie zmiany taryfowe powinny być poprzedzane analizami ekonomiczno-finansowymi skutków ich wprowadzenia.

Przy założonym poziomie wskaźnika odpłatności, w 2025 r., w wysokości: 35,3% – w wariancie minimalnym oraz w wysokości 36,1% – w wariancie optymistycznym, roczną wysokość dopłat budżetowych do gorzowskiej komunikacji miejskiej przedstawiono w tabelach 45 i 46. Przyjęto, że zwiększenie rytmiczności kursowania pojazdów, uzyskane przez pełną koordynację rozkładów jazdy, wsparte inwestycjami taborowymi oraz infrastrukturalnymi, pozwoli utrzymać wyniki ekonomiczne publicznego transportu zbiorowego na założonym poziomie.

Planowane wydatki inwestycyjne, związane z realizacją projektów opisanych powyżej, nie zostały jeszcze w pełni dokładnie oszacowane. Przewiduje się, że ich koszt dla miasta Gorzowa Wlkp. wyniesie ok. 200-250 mln zł w okresie do 10 lat. Koszt inwestycji realizowanych przez MZK w Gorzowie Wlkp. Sp. z o.o. w okresie planistycznym wyniesie ok. 140 mln zł netto, w tym poziom wsparcia ze środków pomocowych – nie mniej niż ok. 75 mln zł.

Zestawiając prognozowane koszty i przychody ze sprzedaży biletów (w cenach z 2015 r.), w tabeli 52 określono prognozowaną dla 2020 r. i dla 2025 r. efektywność ekonomiczno-finansową funkcjonowania gorzowskiej komunikacji miejskiej.

Tab. 52. Prognozowana efektywność ekonomiczno-finansowa gorzowskiej komunikacji miejskiej w 2020 r. i w 2025 r. (w cenach z 2015 r.)

Parametr	Jednostka	Wariant minimalny		Wariant optymistyczny	
		2020	2025	2020	2025
Praca eksploatacyjna	[tys. wozom]	4 978	4 628	4 824	4 697
Liczba pasażerów	[tys. pasażerów]	20 233	19 500	21 099	21 431
Koszty świadczenia usług	[tys. zł]	38 327	37 769	44 069	41 575
Przychody z biletów	[tys. zł]	14 481	13 340	15 309	15 003
Wskaźnik odpłatności	[%]	37,7	35,1	37,5	35,6

Źródło: opracowanie własne.

Monitorowanie realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego

Transport publiczny narażony jest na wiele zagrożeń. Należy je przewidywać, aby móc jak najskuteczniej je powstrzymać, a także – przeciwdziałać ich skutkom.

Do najważniejszych ryzyk, związanych z realizacją usług przewozowych w transporcie publicznym, można zaliczyć ryzyka:

- niedostatecznego poziomu finansów publicznych przeznaczanych na komunikację miejską;
- nadmiernego wzrostu cen paliw i energii;
- wystąpienia katastrof, w tym drogowych;
- polityczne (brak odwagi politycznej w podejmowaniu koniecznych i mniej popularnych decyzji);
- legislacyjne (zamówień publicznych, zasad finansowania, podatkowe, itp.);
- awarii systemów przesyłu danych;
- zmian w dostępności do środków pomocowych;
- wzrostu wymogów z tytułu ochrony środowiska.

Aby przeciwdziałać występującym różnym rodzajom ryzyka, należy wdrożyć w życie sprawny system monitorowania zmian – wówczas z odpowiednim wyprzedzeniem można wprowadzić działania korygujące i zapobiegawcze. System monitorowania powinien objąć też aspekty funkcjonowania komunikacji miejskiej, aby skutecznie wprowadzić zmiany przewidziane niniejszym planem.

W tabeli 53 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej w Gorzowie Wlkp., umożliwiających bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego.

Tab. 53. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gorzowa Wlkp. i gmin ościennych

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym	▪ udział pojazdów niskopodłogowych w inwentarzu operatora (operatorów) ▪ udział pojazdów wyposażonych w zapowiedzi głosowe przystanków ▪ udział przystanków pozbawionych barier architektonicznych ▪ stosunek cen biletów do przeciętnego wynagrodzenia ▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego ▪ liczba przystanków na 1 km²
Redukcja negatywnego wpływu transportu na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców	▪ struktura pojazdów w inwentarzu w przekroju norm czystości spalin ▪ udział tramwajów i innych pojazdów elektrycznych w ogólnej liczbie pojazdów w ruchu ▪ udział tramwajów w całości wykonywanych wozokilometrów
Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz efektu cieplarnianego i zużycia energii	▪ struktura pojazdów w inwentarzu w przekroju norm czystości spalin ▪ udział tramwajów w ogólnej liczbie pojazdów w ruchu ▪ długość wyremontowanych odcinków torowisk
Efektywność ekonomiczna transportu osób	▪ wskaźnik odpłatności usług [%] ▪ amortyzacja taboru/koszty ogółem [%]
Integracja transportu	▪ liczba przystanków węzłowych integrujących transport miejski oraz transport regionalny ▪ udział kursów komunikacji miejskiej do gmin ościennych w ogólnej liczbie kursów komunikacji autobusowej do i z tych gmin ▪ liczba przystanków przesiadkowych wyposażonych w dynamiczną informację pasażerską, plany i schematy wszystkich sieci, rozkłady jazdy wszystkich przewoźników

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej	▪ wielkość popytu ▪ struktura popytu ▪ wskaźniki odpłatności usług – w przekroju linii i obszarów
Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych	▪ cyklicznie realizowane badania popytu, potrzeb, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców

Spis tabel

Tab. 1. Projekty przewidziane do realizacji w ramach Zintegrowanego Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Gorzowie Wielkopolskim na lata 2004-2013 – stan realizacji na dzień 31 sierpnia 2013 r.....	29
Tab. 2. Wykonanie oczekiwanych wskaźników osiągnięcia planu wg Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego w Gorzowie Wielkopolskim na lata 2004-2013 – stan realizacji na dzień 31 grudnia 2014 r.....	31
Tab. 3. Wpływ zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe mieszkańców ustalony na podstawie badań (projekt Transland)	33
Tab. 4. Liczba ludności i gęstość zaludnienia w Gorzowie Wlkp. i okolicznych gminach – stan na 31 grudnia 2014 r.	46
Tab. 5. Miejscowości docelowe kursów PKS Gorzów Wlkp. Sp. z o.o. realizowanych z Gorzowa Wlkp. do gmin ościennych.....	49
Tab. 6. Liczba mieszkańców w poszczególnych okręgach wyborczych Gorzowa Wlkp. – stan na dzień 31 marca 2016 r.	52
Tab. 7. Liczba mieszkańców w miejscowościach obsługiwanych gorzowską komunikacją miejską – stan na dzień 31 grudnia 2013 r	52
Tab. 8. Zmiana liczby mieszkańców Gorzowa Wlkp. oraz gmin obsługiwanych gorzowską komunikacją miejską w latach 2008-2014 – dane GUS	54
Tab. 9. Struktura ludności Gorzowa Wlkp. i okolicznych gmin w latach 2008-2014.....	55
Tab. 10. Prognozowana liczba ludności Gorzowa Wlkp. i gmin objętych planem w latach 2020-2030	58
Tab. 11. Liczba przedszkoli i szkół w Gorzowie Wlkp. i okolicznych gminach wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – stan na 31 grudnia 2014 r.....	61
Tab. 12. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej gorzowskiej komunikacji miejskiej – stan na 31 grudnia 2015 r.....	63
Tab. 13. Liczba gospodarstw domowych i osób, które korzystają z pomocy społecznej w poszczególnych gminach – stan na 31 grudnia 2014 r.	64
Tab. 14. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w Gorzowie Wlkp. i w gminach ościennych w systemie REGON – stan na 31 grudnia 2014 r.....	67
Tab. 15. Struktura podmiotów gospodarczych w Gorzowie Wlkp. i okolicznych gminach wg sekcji działalności – stan na 31 grudnia 2014 r.	68
Tab. 16. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w Gorzowie Wlkp. i okolicznych gminach – stan na 31 grudnia 2014 r.....	69

Tab. 17. Wykaz obszarów ochrony Natura 2000 na obszarze miasta Gorzowa Wlkp. i gmin ościennych – stan na 31 sierpnia 2013 r.	70
Tab. 18. Wartości graniczne emisji szkodliwych składników spalin wg europejskich norm dla ciężkich pojazdów użytkowych	77
Tab. 19. Długość ścieżek rowerowych w Gorzowie Wlkp. i okolicznych gminach – stan na 31 grudnia 2014 r.	84
Tab. 20. Główne węzły przystankowe w Gorzowie Wlkp.	86
Tab. 21. Lokalizacja w Gorzowie Wlkp. i w okolicznych gminach placówek oświatowych liczących powyżej 200 uczniów – stan na 30 września 2015 r.	88
Tab. 22. Lokalizacja największych pracodawców w Gorzowie Wlkp. – przedsiębiorstwa produkcyjno-usługowe – stan na 31 marca 2016 r.	90
Tab. 23. Wielkopowierzchniowe obiekty handlowe w Gorzowie Wlkp. – stan na 31 marca 2016 r.	91
Tab. 24. Główne obiekty sportowe o znaczeniu ruchotwórczym w Gorzowie Wlkp. i okolicy – stan na 31 marca 2016 r.	92
Tab. 25. Najczęściej wybierane relacje w kolejowych wojewódzkich przewozach pasażerskich w 2014 r. (obydwa kierunki).....	96
Tab. 26. Wielkość popytu i pracy eksploatacyjnej w gorzowskiej komunikacji miejskiej w latach 2005-2016 – tylko pasażerowie płacący za przejazd.....	103
Tab. 27. Zmiana wielkości popytu (pasażerowie płacący za przejazd) i pracy eksploatacyjnej w gorzowskiej komunikacji miejskiej w latach 2005-2015.....	104
Tab. 28. Wielkość pracy eksploatacyjnej gorzowskiej komunikacji miejskiej na obszarze gmin ościennych w latach 2013-2016	104
Tab. 29. Zmiany wielkości przewozów i pracy eksploatacyjnej w latach 2008-2014 w komunikacji tramwajowej i w całej sieci komunikacyjnej gorzowskiej komunikacji miejskiej	114
Tab. 30. Prognoza liczby mieszkańców w obszarze objętym komunikacją miejską w latach 2020 i 2025.....	120
Tab. 31. Prognoza popytu na obszarze objętym gorzowską komunikacją miejską w 2020 r. i w 2025 r. – w wariantcie minimalnym	121
Tab. 32. Prognoza popytu na obszarze objętym gorzowską komunikacją miejską w 2020 r. i w 2025 r. – w wariantcie optymistycznym	122
Tab. 33. Prognoza wielkości podaży na obszarze objętym gorzowską komunikacją miejską w 2020 r. i w 2025 r. – w wariantcie minimalnym	123

Tab. 34. Praca eksploatacyjna prognozowana dla 2020 r. i 2025 r. po realizacji projektu modernizacji sieci – wg projektu rozwoju podsystemu tramwajowego	125
Tab. 35. Prognoza wielkości podaży na obszarze objętym gorzowską komunikacją miejską w 2020 r. i w 2025 r. – w wariancie optymistycznym	126
Tab. 36. Porównanie parametrów funkcjonowania gorzowskiej komunikacji miejskiej oraz w innych miastach o średniej wielkości w kraju w 2014 r.	129
Tab. 37. Częstotliwość kursowania pojazdów na poszczególnych liniach gorzowskiej komunikacji miejskiej w okresie roku szkolnego – stan na 15 kwietnia 2016 r.	130
Tab. 38. Liczba kursów wykonywanych na poszczególnych liniach gorzowskiej komunikacji miejskiej w różnych rodzajach dni tygodnia – stan na 31 maja 2014 r.	133
Tab. 39. Relacje tras najważniejszych linii i wielkość rocznej pracy eksploatacyjnej zaplanowanej do wykonania na tych liniach w 2016 r.....	135
Tab. 40. Liczba całorocznych kursów gorzowskiej komunikacji miejskiej do gmin ościennych – stan na 15 kwietnia 2016 r. (rozkłady jazdy obowiązujące poza wakacjami).....	138
Tab. 41. Struktura wiekowa taboru MZK w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o. do realizacji przewozów miejskich – stan na 15 kwietnia 2016 r.....	139
Tab. 42. Finansowanie usług publicznego transportu zbiorowego w Gorzowie Wlkp. – wykonanie na 2014 r.	146
Tab. 43. Wysokość dopłat do usług gorzowskiej komunikacji miejskiej z poszczególnych gmin ościennych – wykonanie w 2014 r. i w 2015 r.	147
Tab. 44. Porównanie parametrów finansowych komunikacji miejskiej w Gorzowie Wlkp. oraz w innych miastach o średniej wielkości w kraju w 2014 r.	148
Tab. 45. Finansowanie gorzowskiej komunikacji miejskiej w okresie do 2025 r. w wariancie minimalnym	150
Tab. 46. Finansowanie gorzowskiej komunikacji miejskiej w okresie do 2025 r. w wariancie optymistycznym.....	150
Tab. 47. Inwestycje infrastrukturalne i taborowe zrealizowane w gorzowskiej komunikacji miejskiej w latach 2005-2012.....	151
Tab. 48. Ocena realizacji postulatów przewozowych w transporcie publicznym na obszarze Gorzowa Wlkp. i gmin ościennych – z zaleceniami dotyczącymi jej poprawy	160
Tab. 49. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w Gorzowie Wlkp. – stan na 31 marca 2016 r.....	172

Tab. 50. Działania mające na celu integrację transportu zbiorowego	176
Tab. 51. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w 2025 r. – w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych.....	178
Tab. 52. Prognozowana efektywność ekonomiczno-finansowa gorzowskiej komunikacji miejskiej w 2020 r. i w 2025 r. (w cenach z 2015 r.).....	196
Tab. 53. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gorzowa Wlkp. i gmin ościennych	197

Spis rysunków

Rys. 1. Podział administracyjny województwa lubuskiego	35
Rys. 2. Podział Gorzowa Wlkp. na poszczególne obszary	38
Rys. 3. Podział Gorzowa Wlkp. na okręgi wyborcze	51
Rys. 4. Struktura wiekowa mieszkańców Gorzowa Wielkopolskiego – stan na 31 grudnia 2014 r.	57
Rys. 5. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w Gorzowie Wlkp. oraz w powiecie gorzowskim wraz z prognozą do 2025 r.	60
Rys. 6. Struktura pasażerów gorzowskiej komunikacji miejskiej w 2015 r.	65
Rys. 7. Mapa obszarów chronionych w rejonie Gorzowa Wlkp.	72
Rys. 8. Mapa wskaźnika M (Ldwn) – hałas drogowy w Gorzowie Wlkp.	75
Rys. 9. Struktura taboru autobusowego MZK w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o. w podziale na normy czystości spalin – stan na 15 kwietnia 2016 r.	78
Rys. 10. Struktura taboru autobusowego MZK w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o. w podziale na normy czystości spalin – stan na 15 kwietnia 2016 r.	79
Rys. 11. Strefa płatnego parkowania w Gorzowie Wlkp.	83
Rys. 12. Programowana sieć tras rowerowych w Gorzowie Wlkp.	85
Rys. 13. Gminy powiatu gorzowskiego, które podpisały Porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego	87
Rys. 14. Planowany układ połączeń w kolejowych przewozach pasażerskich na obszarze województwa lubuskiego	98
Rys. 15. Planowany układ połączeń w autobusowych wojewódzkich przewozach pasażerskich na obszarze województwa lubuskiego	100
Rys. 16. Planowany zmieniony układ połączeń w autobusowych wojewódzkich przewozach pasażerskich na obszarze województwa lubuskiego	101
Rys. 17. Rozkład czasowy popytu na usługi komunikacji miejskiej w Gorzowie Wlkp. w dniu powszednim	106
Rys. 18. Rozkład czasowy popytu na usługi komunikacji miejskiej w Gorzowie Wlkp. w sobotę	107
Rys. 19. Rozkład czasowy popytu na usługi komunikacji miejskiej w Gorzowie Wlkp. w dniu niedzielę	107
Rys. 20. Najważniejsze połączenia gorzowskiej komunikacji miejskiej, w świetle badań marketingowych z wiosny 2014 r.	108
Rys. 21. Wieżba podróży pomiędzy gminami i Gorzowem Wlkp.	112

Rys. 22. Wieżba podróży pomiędzy obszarami Gorzowa Wlkp.....	113
Rys. 23. Rozkład czasowy popytu na usługi gorzowskiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim – porównanie wyników badań z 2008 r. i z 2014 r.....	115
Rys. 24. Prognoza popytu na usługi komunikacji miejskiej do 2025 r. – w segmencie pasażerów wnoszących opłaty	117
Rys. 25. Etapowanie rozbudowy sieci tramwajowej w Gorzowie Wlkp.	124
Rys. 26. Roczna praca eksploatacyjna gorzowskiej komunikacji miejskiej z podziałem na kategorie linii – plan na 2016 r.	135
Rys. 27. Sieć komunikacji miejskiej w Gorzów Wlkp. – stan na 31 marca 2016 r.	137
Rys. 28. Harmonogram realizacji inwestycji w ramach projektu pn. „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp.”	152
Rys. 28. Schemat organizacji rynku przewozów transportu publicznego w Gorzowie Wlkp. w kwietniu 2016 r.	169