

Tabela 1.

Obszary Strategiczne, Rozważane Działania, Głównie Produkty i Produkty Analityczne wymagane w ramach procesu przygotowania PZM MOFGW

Obszar Strategiczny	Rozważane Działania	Główne Produkty	Produkty Analityczne
Transport publiczny zorientowany na planowanie przestrzenne oraz redukcja popytu na transport indywidualny	<p>Transport publiczny w pełni dostępny na terenach z istniejącą zabudową i planowaną w dokumentach planistycznych.</p> <p><i>(W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla miasta Gorzowa Wlkp. pozostawiono obszary niezabudowane z uwagi na wyniki bilansu terenów pod zabudowę oraz utrzymanie/wzmocnienie klinowego Systemu zieleni, więc w pierwszej kolejności należy przewidzieć skomunikowanie/ usprawnienie skomunikowania/ dostosowanie do różnych form komunikacji (pieszej, rowerowej, publicznej, kołowej) terenów już zabudowanych lub niezabudowanych, ale przewidzianych do zabudowy w Studium/ planach miejscowych)</i></p>	<p>Propozycja organizacji oraz kierunków rozwoju połączeń autobusowych i tramwajowych, wynikających z obecnego zagospodarowania oraz planowanego w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.</p>	<p>Analiza obecnej dostępności do transportu publicznego (analiza czasu dojścia pieszego do przystanków autobusowych, tramwajowych i kolejowych).</p> <p>Identyfikacja miejsc z deficytem dostępności do transportu publicznego.</p> <p>Analiza terenów lub generatorów potoków pasażerskich w granicach MOFGW niekorzystnie skomunikowanych pod względem czasu przejazdu lub jego całkowitego braku (np. brak bezpośredniego połączenia autobusowego Osiedla Górczyn z Osiedlem Europejskim z pominięciem centrum miasta)</p> <p>Analiza możliwości wytrasowania nowych połączeń autobusowych lub budowy nowych odcinków linii tramwajowej w celu poprawy dostępności do komunikacji publicznej na terenach już zainwestowanych.</p>

<p>Obszary samowystarczalne, budowa centrów lokalnych</p>	<p>Lepsze bilansowanie miejsc pracy, usług i miejsc zamieszkania w skali lokalnej</p> <p>Tworzenie centrów lokalnych i rozpraszanie funkcji</p> <p>Rozszerzanie gamy usług dostępnych na węzłach przesiadkowych</p>	<p>Wskazanie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych założeń urbanistycznych ukierunkowanych na zrównoważoną mobilność lub wskazanie kierunków przebudowy obecnie istniejących obszarów</p> <p>Wskazanie lokalizacji centrów lokalnych, koniecznych zmian funkcji wybranych ulic na deptaki lub ulice z ograniczonym ruchem oraz uzupełnienia gamy usług dostępnych lokalnie</p> <p><i>(wykształcenie czytelnych lokalnych centrów osiedlowych, na których zostaną zabezpieczone miejsca usług oraz rekreacji odpowiednie dla aktywności codziennej mieszkańców – dla nowych założeń urbanistycznych ale przede wszystkim dla obszarów istniejących osiedli - wraz z budowaniem świadomości tożsamości osiedlowej i korzyści wynikających z kreowania takich lokalnych centrów)</i></p> <p>Wskazanie sposobu budowy funkcji centrów lokalnych w obrębie istniejących/planowanych centrów przesiadkowych (np. handel, edukacja, sport, biura, usługi użyteczności publicznej)</p> <p>Ciągłe i czytelne trasy rowerowe i piesze dla poszczególnych centrów lokalnych :</p> <ul style="list-style-type: none"> - wewnętrzne, tj. do miejsc aktywności codziennych, - zewnętrzne, tj. do centrum miasta oraz pomiędzy poszczególnymi centrami lokalnymi, 	<p>Analiza lokalizacji miejsc zamieszkania oraz podstawowych miejsc zatrudnienia, szkół, osiedli, przedsiębiorstw, stref aktywności gospodarczej, sklepów wielkopowierzchniowych i kompleksów handlowych, targowisk, wraz z planowanymi w dokumentach strategicznych lokalizacjami perspektywicznymi, w tym analiza zapotrzebowania na transport</p> <p>Analiza przesłanek rozwoju przestrzennego oraz decyzji podejmowanych przez inwestorów mieszkaniowych, usługowych i produkcyjnych</p>
--	---	--	--

<p>Sieć dróg odciążająca istniejący układ komunikacyjny</p> <ul style="list-style-type: none"> - uspokajanie ruchu - deptaki - obwodnice 	<p>Wyprowadzanie ruchu z centrów miast wraz z kameralizacją dróg (zweżenie przekrojów jezdni samochodowych celem zagospodarowania przestrzeni dla innych uczestników ruchu oraz stref zieleni), z których ruch został wyprowadzony</p> <p>Strefowanie sieci drogowej, z uwzględnieniem różnych wartości dopuszczalnej prędkości dla dróg rozprowadzających, dojazdowych i w strefie zamieszkania</p>	<p>Wypracowanie szkieletu komunikacyjnego MOF (w tym weryfikacja szkieletu komunikacyjnego miasta Gorzowa Wlkp. z roku 2018 ze Studium Komunikacyjnego)</p> <p>Wskazanie kierunków zmian w sieci drogowej, z uwzględnieniem postulatów zwiększania przestrzeni dostępnej dla pieszych i rowerzystów oraz zwiększania rotacji miejsc parkingowych</p> <p>Wskazanie lokalizacji obwodnic, mających na celu wyprowadzenie ruchu z centrów miast</p> <p>Przebudowa drogi krajowej nr 22 w granicach MOF</p> <p>Budowanie systemu przestrzeni publicznych – wypracowanie spójnego systemu ciągów pieszych/rowerowych w obszarze miasta Gorzowa Wlkp.:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ciągów o charakterze miejskim (w centrum miasta z wykorzystaniem woonerfów, deptaków), 2. ciągów prowadzących do miejsc rekreacji (zielonych, nadwodnych), 3. ciągów pomiędzy centrami osiedlowymi, 	<p>Identyfikacja miejsc wymagających uspokojenia lub wyprowadzenia ruchu, w szczególności centrach miast</p> <p>Analiza lokalizacji miejsc pod kątem możliwości realizacji stref pieszych (deptaki).</p> <p>Analiza możliwości obsługi centrów lokalnych oraz powiązania ich z centrum funkcjonalnym miast i gmin przez ciągi piesze i rowerowe.</p>
<p>Układ komunikacji zbiorowej w MOF, poprawa konkurencyjności oraz integracja transportu publicznego</p>	<p>Rozwój transportu publicznego na obszarze MOF, w tym na obszarach wiejskich</p> <p>Uruchomienie ekspresowych linii autobusowych</p>	<p>Wskazanie koniecznych zmian infrastrukturalnych, w tym z zakresu budowy węzłów przesiadkowych, dodatkowych przystanków kolejowych, sposobów priorytetyzacji ruchu itp. oraz innych działań (w tym inwestycyjnych), koniecznych do zwiększania udziału transportu publicznego</p>	<p>Analiza transportu zbiorowego, ruchu pieszego (w tym perspektywa osób o ograniczonej mobilności) i rowerowego; intermodalności, bezpieczeństwa ruchu drogowego, transportu drogowego w tym usług mobilności współdzielonej,</p>

	<p>Digitalizacja transportu publicznego – bilet aglomeracyjny zintegrowana informacja</p> <p>Koordinacja zarządzania równymi elementami systemu mobilności w ujęciu funkcjonalnym i przestrzennym</p> <p>Dostosowanie sieci linii i taryfy do potrzeb mieszkańców</p> <p>Integracja różnych rodzajów transportu (w tym szkolnego i kolejowego) w jednolity system transportowy</p> <p>Informatyzacja i ułatwianie korzystania z transportu</p>	<p>w ogóle przewozów (np. zwiększenie potencjału taborowego)</p> <p>Optimalizacja modelu funkcjonowania transportu aglomeracyjnego z uwzględnieniem możliwości integracji przewozów szkolnych z ogólnodostępnymi.</p> <p>Usprawnienia w ruchu dla pojazdów komunikacji publicznej (wydzielone torowiska i pasy ruchu, modernizacja sygnalizacji świetlnej z priorytetem dla np. tramwajów)</p> <p>Obsługa transportem zbiorowym miast i gmin wg. jednolitych zasad i wymagań stawianych operatorom</p> <p>Identyfikacja kluczowych zmian w cechach usług, obejmujących w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) inteligentne systemy transportowe, w tym sposób informowania (z uwzględnieniem aplikacji i Open Data) 2) system taryfowo-biletowy 3) system zarządzania ruchem 4) bezpieczeństwo <p>integrację różnych usług w model Mobility as a Service.</p>	<p>polityki parkingowej oraz logistyki miejskiej</p> <p>Analiza skuteczności dotychczasowych inwestycji</p> <p>Analiza elastyczności cenowej popytu na bilety transportu publicznego i wnioskowanie na podstawie tej analizy</p> <p>Analiza prawno-ekonomiczna możliwości integracji taryfowej i biletowej w obszarze MOF</p> <p>Analiza systemu finansowania publicznego transportu zbiorowego oraz przewozów szkolnych ze źródeł samorządowych i rządowych</p> <p>Analiza przesłanek i barier wyboru poszczególnych środków transportu publicznego (w tym <i>car sharing</i>, <i>UTO sharing</i>) z uwzględnieniem zróżnicowania grup docelowych</p> <p>Analiza możliwości skorelowania połączeń autobusowych, tramwajowych i kolejowych w ramach MOF.</p> <p>Analiza lokalizacji przystanków przesiadkowych "drzwi w drzwi" w ramach MOF.</p> <p>Analiza obszaru koordynacji przewozów (przebieg linii wraz z rozkładami) w zakresie sprawnego i niezawodnego skomunikowania obszarów MOF z Gorzowem Wielkopolskim</p>
--	--	---	---

			Analiza funkcjonalności możliwych do realizacji przez ITS
Zintegrowane węzły przesiadkowe	<p>Budowa węzłów przesiadkowych i rozszerzanie gamy usług na nich dostępnych</p> <p>Zapewnienie sieci parkingów buforowych lub park&ride dostosowanych do istniejącej i planowanej struktury zagospodarowania i użytkowania przestrzennego obszaru</p>	<p>Wskazanie koniecznych zmian infrastrukturalnych, w tym z zakresu budowy węzłów przesiadkowych, dodatkowych przystanków kolejowych, sposobów ich powiązania z istniejącą siecią transportu zbiorowego</p> <p>Wskazanie sposobu budowy funkcji centrów lokalnych w obrębie istniejących/planowanych centrów przesiadkowych (np. handel, edukacja, sport, biura, usługi użyteczności publicznej)</p> <p>Wskazanie lokalizacji i pożądanej pojemności parkingów</p> <p>Wskazanie pożądanej strategii cenowej dla miejsc parkingowych</p>	<p>Analiza lokalizacji miejsc zamieszkania oraz podstawowych miejsc zatrudnienia, szkół, osiedli, przedsiębiorstw, stref aktywności gospodarczej, sklepów wielkopowierzchniowych i kompleksów handlowych, targowisk, wraz z planowanymi w dokumentach strategicznych lokalizacjami perspektywicznymi, w tym analiza zapotrzebowania na transport</p> <p>Analiza konkurencyjności korzystania z parkingów park&ride względem pełnych podróży samochodem</p> <p>Analiza przesłanek rozwoju przestrzennego oraz decyzji podejmowanych przez inwestorów mieszkaniowych, usługowych i produkcyjnych</p>
Polityka parkingowa	<p>Wyeliminowanie nielegalnego parkowania / Uporządkowanie parkowania</p> <p>Zwiększenie rotacji miejsc parkingowych</p> <p>Wprowadzenie systemów „smart parking”</p> <p>Wdrażanie systemu parkingów kiss&ride</p> <p>Zapewnienie sieci parkingów buforowych lub park&ride i bike&ride dostosowanych do istniejącej i planowanej struktury</p>	<p>Wskazanie lokalizacji i pożądanej pojemności miejsc parkingowych</p> <p>Miejsca parkingowe dla centrum miasta Gorzowa Wlkp.:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. parkingi buforowe dla centrum, 2. miejsca parkingowe rozproszone – w centrum miasta – ich identyfikacja <p>Połączenie funkcjonalne parkingów buforowych (dla centrum i przy terenach rekreacyjnych) z siecią publicznych ciągów pieszych (rowerowych);</p>	<p>Analiza skuteczności prowadzonej polityki parkingowej pod względem zapewnienia odpowiedniej rotacji miejsc</p> <p>Analiza możliwości realizacji parkingów P&R w gminach MOF w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków kolejowych lub autobusowych.</p> <p>Analiza konkurencyjności korzystania z parkingów park&ride i bike&ride względem pełnych podróży samochodem</p>

	<p>zagospodarowania i użytkowania przestrzennego obszaru</p> <p>Parkingi ogólnodostępne dla samochodów ciężarowych oraz miejsc do ważenia pojazdów</p>	<p>Miejsca parkingowe dla samochodów ciężarowych (lokalizacja przy węzłach komunikacyjnych) – połączenie z układem obwodnicowym;</p> <p>Wskazanie pożądanej strategii cenowej dla miejsc parkingowych</p> <p>Wskazanie obszaru na którym powinna funkcjonować SPP.</p> <p>Wskazanie lokalizacji dla parkingów typu kiss&ride wraz z zasadami ich funkcjonowania</p> <p>Wskazanie lokalizacji dla parkingów typu park&ride</p> <p>Uporządkowanie parkowania pojazdów ciężarowych</p>	<p>Analiza wpływów do SPP z biletów</p>
Aglomeracyjna sieć dróg rowerowych	<p>Budowa dróg rowerowych lub dróg gminnych z przeznaczeniem dla rowerzystów</p> <p>Budowa punktowej infrastruktury rowerowej (np. wiaty, miejsc odpoczynku, punkty gastronomiczne, agroturystyka))</p> <p>Dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób z niepełnosprawnościami</p> <p>Stworzenie systemu identyfikacji wizualnej sieci dróg rowerowych w aglomeracji</p> <p>Działania promocyjne w zakresie istniejącej i planowanie sieci dróg rowerowych w aglomeracji.</p> <p>Koordinacja i stymulowanie rozwoju „niewidzialnej” i „widzialnej” infrastruktury</p>	<p>Wypracowanie kierunków zmian dla ciągów rowerowych, „niewidzialnej” i punktowej infrastruktury rowerowej.</p> <p>Wskazanie lokalizacji głównych ciągów rowerowych – ciągłych i spójnych wizualnie w obszarze MOF (i dalej) - szczególnie na trasach aktywności codziennej i trasach rekreacji weekendowej</p> <p>Stworzenie standardów infrastruktury rowerowej wraz z księgą identyfikacji wizualnej</p> <p>Nakierowanie na lokalizację ciągów rowerowych w zieleni (również tych aktywności codziennej)</p> <p>Kampania informacyjna</p>	<p>Analiza ruchu rowerowego: intermodalności, bezpieczeństwa ruchu wraz ze wskazaniem punktów problemowych</p> <p>Analiza sieci dróg rowerowych i innej infrastruktury rowerowej na terenie objętym planem wraz z planowanymi w dokumentach strategicznych lokalizacjami perspektywicznymi</p> <p>Identyfikacja kluczowych miejsc nieprzyjaznych rowerzystom</p> <p>Analiza stosowanych standardów infrastruktury rowerowej w Polsce i Europie.</p> <p>Analiza przesłanek i barier wyboru poszczególnych środków transportu</p>

	<p>rowerowej i pieszej, tworzącej kompleksowe i przyjazne ciągi transportowe: system tras łączących Gorzów Wlkp. z MOF.</p> <p>Działania edukacyjno-informacyjne w zakresie istniejącej i planowanej sieci dróg rowerowych w MOF.</p>	<p>Stworzenie bezpiecznych dróg rowerowych pomiędzy miejscowościami, sołectwami oraz gminami z uwzględnieniem priorytetowym wzdłuż dróg wojewódzkich i krajowych</p> <p>Likwidacja białych plam</p>	<p>niezmotoryzowanego z uwzględnieniem zróżnicowania grup docelowych</p> <p>Analiza komplementarności publicznej komunikacji zbiorowej i ruchu rowerowego</p>
Rozwój transportu szynowego (kolej i tramwaje)	<p>Stworzenie kręgosłupa transportu publicznego w skali aglomeracji na bazie linii kolejowych 203, 367 oraz planowanej do odtworzenia 415 zapewniającego krótki czas podróży.</p> <p>Budowa kolei aglomeracyjnej.</p> <p>Rozbudowa sieci tramwajowej.</p>	<p>Propozycja organizacji sieci i kierunków rozwoju transportu szynowego na obszarze MOF GW.</p> <p>Odtworzenie linii kolejowej 426 wraz z infrastrukturą peronową</p>	<p>Analiza uwarunkowań budowy kolei aglomeracyjnej.</p> <p>Analiza możliwości adaptacji bocznicy kolejowych wykorzystywanych w transporcie towarowym do ruchu pasażerskiego (np. bocznica kolejowa byłego Stilonu w Gorzowie Wlkp.).</p> <p>Analiza kierunków rozwoju sieci tramwajowej w Gorzowie Wielkopolskim</p>
Tworzenie struktur zarządzania zrównoważoną mobilnością	<p>Koordinacja zarządzania różnymi elementami systemu mobilności (np. drogami, transportem publicznym, rowerem publicznym) w ujęciu funkcjonalnym i przestrzennym</p>	<p>Wskazanie podmiotów / struktur organizacyjnych odpowiedzialnych za koordynację i zintegrowane zarządzanie zadaniami związanymi ze zrównoważoną mobilnością oraz sposobu organizacji i działalności pozostałych struktur zaangażowanych we wdrażanie zrównoważonej mobilności</p> <p>Wspólne zarządzanie planowaniem przestrzennym w obszarze MOF:</p>	<p>Analiza zarządzania elementami zrównoważonej mobilności w strukturach władz publicznych na terenie obszaru (w tym wyznaczenie sieci metropolitalnej infrastruktury transportowej i sposobu jej zarządzania).</p> <p>Analiza lokalizacji funkcji, obszarów strategicznych dla aglomeracji w planowaniu przestrzennym powiązana z analizą zapotrzebowania na transport.</p>

		<p>koordynacja planowania, wskazywanie spójnych kierunków rozwoju oraz zagospodarowywania terenów (ciągłość szlaków, spójność funkcji);</p> <p>Wskazanie ram integracji wybranych elementów funkcjonalnych zarządzania systemem mobilności (np. wspólne planowanie przestrzenne, zarządzanie przewozami).</p>	<p>Analiza prawna pod kątem tworzenia aglomeracyjnych struktur zarządzania transportem, drogami i planowaniem przestrzennym.</p>
<p>Zwiększenie dostępności do terenów zielonych, nadwodnych przy jednoczesnym zmniejszeniu wpływu transportu na środowisko</p>	<p>Przebudowa dróg (zwężanie, zazielenianie, „ciche nawierzchnie”), ograniczenia w ruchu pojazdów oraz przeniesienie ruchu na inne ciągi w miejscach generujących największy hałas i lokalne emisje zanieczyszczeń</p> <p>Wprowadzanie stref ograniczonej prędkości, stref zamieszkania</p> <p>Wprowadzenie czytelnego podstawowego układu drogowego o zwiększonej przepustowości (drogi krajowe i wojewódzkie)</p> <p>Wprowadzanie napędów alternatywnych w przypadku transportu publicznego i indywidualnego</p> <p>Redukcja ruchu ciężarowego w mieście oraz w MOF.</p>	<p>Ciągłe i czytelne (spójne wizualnie) trasy komunikacji indywidualnej i rowerowej w miejsca rekreacji codziennej oraz weekendowej w obszarze MOF – z zastosowaniem zielonych korytarzy;</p> <p>Połączenie terenów zielonych oraz nadwodnych w mieście systemem powiązań pieszych (rowerowych)</p> <p>Połączenie terenów rekreacji (przestrzeni publicznych w centrum, terenów zielonych, terenów nadwodnych w mieście) – z komunikacją publiczną oraz miejscami parkingowymi</p> <p>Wskazanie konkretnych działań, powodujących obniżenie presji transportu na środowisko (zwłaszcza ograniczenia w ruchu w miejscach degenerowanych i zdegenerowanych i przeniesienia go w inne miejsca)</p> <p>Ograniczenie ruchu w centrach miast</p>	<p>Analiza wpływu transportu na środowisko – wskazanie kluczowych obszarów, w których następuje degradująca środowisko nadmierna emisja zanieczyszczeń, gazów cieplarnianych i hałasu oraz wysp ciepła i obszarów ze szczególnie zdegradowanym albo degradowanym w wyniku funkcjonowania transportu środowiskiem</p> <p>Analiza efektywności i barier elektryfikacji transportu publicznego i indywidualnego</p>

		<p>Usprawnienie przejazdu na obrzeżach miasta, ruchu międzydzielnicowego czy w obszarze MOF</p> <p>Określenie sposobu efektywnej elektryfikacji transportu, ze szczególnym uwzględnieniem transportu publicznego, taksówek oraz pojazdów władz samorządowych (np. straży miejskiej)</p>	
Stworzenie strefy czystego transportu	Analiza zasadności wprowadzenia strefy czystego transportu w ścisłym centrum miasta i skutków wprowadzenia takiej strefy	Opracowanie potwierdzające lub negujące zasadność wdrożenia strefy czystego transportu w centrum wraz ze wskazaniem obszarów, które miałyby objąć	<p>Przeprowadzenie konsultacji z mieszkańcami i przedsiębiorcami</p> <p>Analiza stref czystego transportu w innych miastach</p>
Rozwiązanie dla kurierów i logistyki cargo	<p>Tworzenie warunków dla legalnego, bezpiecznego i przyjaznego środowisku prowadzenia działalności w zakresie dystrybucji w obszarach o gęstym zaludnieniu</p> <p>Stworzenie systemu dedykowanych miejsc dostaw w centrum Gorzowa Wlkp.</p> <p>Wprowadzenie strefowania ruchu dla pojazdów użytkowych (dostawcze i ciężarowe)</p> <p>Promowanie dostaw (żywność, małe przesyłki) poprzez transport niskoemisyjny (skutery, rowery cargo, itp.)</p>	<p>Wskazanie sposobu zarządzania logistyką miejską, z uwzględnieniem rosnącego rynku handlu internetowego i przesyłek kurierskich</p> <p>Wskazanie koniecznych zmian infrastrukturalnych, wraz z ich lokalizacją, w celu obniżenia wpływu logistyki miejskiej na środowisko oraz poprawy efektywności jej funkcjonowania</p> <p>Wskazanie optymalnego systemu rozwiązania problemu dostaw w centralnej części miasta</p> <p>Zmniejszenie liczby samochodów kurierskich i dostawczych</p>	<p>Wskazanie możliwych działań („dobrych praktyk”) w zakresie logistyki miejskiej</p> <p>Konsultacje z przedsiębiorcami i firmami kurierskimi</p>

Transport indywidualny oparty o samochody elektryczne	<p>Budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych (m.in. samochodów, motocykli, rowerów o napędzie elektrycznym) na obszarze MOF</p> <p>Działania edukacyjno-informacyjne dotyczące elektromobilności</p>	Wskazanie lokalizacji stacji ładowania samochodów elektrycznych	Analiza potrzeb i możliwości rozwoju transportu indywidualnego w oparciu o pojazdy elektryczne
Działania promocyjne	<p>Budowanie nawyków korzystania z przyjaznych środowisku środków transportu przy użyciu nowoczesnych narzędzi marketingowych (np. działania lojalnościowe)</p> <p>Budowa świadomości wpływu różnych środków transportu na środowisko oraz korzyści z inwestycji w transport publiczny</p>	<p>Wskazanie działań marketingowych, z uwzględnieniem promocji oraz gamifikacji (grywalizacji), a także monitoringu ich skuteczności</p> <p>Wskazanie sposobu dalszego zarządzania planem zrównoważonej mobilności, jego przeglądów i monitoringu efektywności</p> <p>Wskazanie sposobu współpracy z podmiotami zewnętrznymi, w celu realizacji SUMP</p>	Wskazanie barier i motywatorów zrównoważonych zachowań transportowych

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Generycznego Opisu Przedmiotu Zamówienie wersja 1.0