

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego

Raport nr 3 – podsumowanie II Etapu konsultacji społecznych



Dokument pt.

Raport nr 3 – podsumowanie II Etapu konsultacji społecznych

został przygotowany na zlecenie Urzędu Miasta Zielonej Góry przez firmę:



Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

ul. Sielecka 35
00-738 Warszawa
www.zdgtor.pl

na podstawie umowy nr FE-II.042.9.2022 z dnia 2 listopada 2022 r.

Skład autorski opracowania:

- Kierownik projektu – Maciej Mysona

- Koordynator – Michał Grobelny

Jakub Balik

Michał Jabłonowski

Bartłomiej Kasiuk

Dawid Pesta

Jakub Piecuch

Justyna Wierzbowska

Robert Wojciechowski

i inni

SPIS TREŚCI

1.	WSTĘP.....	3
2.	SPOTKANIE Z MIESZKAŃCAMI ZIELONEJ GÓRY I INNYMI INTERESARIUSZAMI	5
3.	SPOTKANIE Z UCZNIAMI SZKOŁY ŚREDNIEJ W NOWEJ SOLI	14
4.	SPOTKANIE Z MIESZKAŃCAMI GMINY MIASTO NOWA SÓL ORAZ GMINY OTYŃ I INNYMI INTERESARIUSZAMI Z TEGO OBSZARU	23
5.	SPOTKANIE ZE SŁUCHACZAMI SULECHOWSKIEGO UNIWERSYTETU TRZECIEGO WIEKU	32
6.	SPOTKANIE Z MIESZKAŃCAMI GMINY ZABÓR ORAZ INNYMI INTERESARIUSZAMI Z TEGO OBSZARU	40
7.	SPOTKANIE Z MIESZKAŃCAMI GMINY CZERWIEŃSK ORAZ INNYMI INTERESARIUSZAMI Z TEGO OBSZARU	47

1. WSTĘP

Partycypacyjne podejście do opracowania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest podstawą do wypracowania propozycji rozwiązań i planowanych działań najbardziej efektywnych, wykonalnych i pożądaných przez mieszkańców określonego miasta, obszaru, czy aglomeracji. Zgodnie z wymogami Zamawiającego (zawartymi w Opisie Przedmiotu Zamówienia, będącego częścią dokumentacji przetargowej), Wykonawca był zobowiązany do zrealizowania całego szeregu spotkań w ramach Etapu II konsultacji społecznych będącego częścią prac nad przygotowaniem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego (PZMM dla ZNOF).

Ich daty, lokalizacje oraz miejsce zostały ustalone wspólnie przez Zamawiającego i Wykonawcę, na bazie wymogów wspomnianego OPZ oraz przygotowanego wcześniej i zatwierdzonego Planu konsultacji społecznych.

W ramach Etapu II konsultacji społecznych odbyły się następujące spotkania:

- 1) **25 kwietnia 2023 r.** – spotkanie z mieszkańcami Zielonej Góry i innymi interesariuszami powstania Planu z tego miasta;
- 2) **26 kwietnia 2023 r.** – spotkanie z uczniami szkoły średniej w Nowej Soli;
- 3) **26 kwietnia 2023 r.** – spotkanie z mieszkańcami gmin Miasto Nowa Sól i Otyń oraz innymi interesariuszami powstania Planu z tych obszarów;
- 4) **10 maja 2023 r.** – spotkanie ze słuchaczami Sulechowskiego Uniwersytetu Trzeciego Wieku;
- 5) **10 maja 2023 r.** – spotkanie z mieszkańcami gminy Zabór oraz innymi interesariuszami powstania Planu z tego obszaru;
- 6) **11 maja 2023 r.** – spotkanie z mieszkańcami gminy Czerwieńsk oraz innymi interesariuszami powstania Planu z tego obszaru.

Łącznie we wszystkich spotkaniach udział wzięły **94 osoby** (dane na podstawie list obecności podpisywanych przez uczestników).

W przeciwieństwie do spotkań informacyjno-konsultacyjnych przeprowadzonych w ramach Etapu I konsultacji społecznych, podczas wyżej wymienionych spotkań dyskutowano na temat propozycji działań dla samorządów ZNOF proponowanych przez Wykonawcę do umieszczenia w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego. Zostały one podzielone na stoliki tematyczne, w ramach których dedykowani moderatorzy rozmawiali z uczestnikami spotkań na temat priorytetu zaproponowanych działań oraz ich wykonalności. Zakres merytoryczny poszczególnych stolików obejmował:



Tematyka poruszana podczas rozmów przy poszczególnych stolikach nawiązywała bezpośrednio do 7 obszarów tematycznych zakresu SUMP dla ZNOF, zaproponowanych w OPZ przez Zamawiającego.

Moderatorzy prowadzili dyskusję z uczestnikami, opisując i wyjaśniając każde z działań. Następnie dyskutanci byli proszeni o przyporządkowanie poszczególnych działań do odpowiedniej komórki macierzy wydrukowanej na płachcie papieru położonej na blacie stolika.

	WYSOKI PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
WYSOKA WYKONALNOŚĆ			
ŚREDNIA WYKONALNOŚĆ			
NISKA WYKONALNOŚĆ			

Uczestnicy mogli zgłaszać także własne pomysły na działania, które nie zostały zaproponowane przez Wykonawcę. Możliwe było także złożenie wniosku o całkowite odrzucenie któregoś z przedstawionych działań.

Uzyskane w opisany powyżej sposób dane i wypracowane wnioski zostały użyte w dalszym procesie przygotowania SUMP dla ZNOF – w ramach prowadzonej analizy wielokryterialnej proponowanych działań w perspektywie do 2030 i 2040 r.

2. SPOTKANIE Z MIESZKAŃCAMI ZIELONEJ GÓRY I INNYMI INTERESARIUSZAMI

Organizacja/badany: mieszkańcy Miasta Zielona Góra oraz inni interesariusze powstania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla ZNOF (samorządowcy, przedstawiciele organizacji społecznych).

Kanały informacji/rekrutacji uczestników: plakaty informujące o spotkaniu (rozwieszane na słupach ogłoszeniowych, w Centrum Przesiadkowym MZK Zielona Góra, na przystankach MZK na najpopularniejszych trasach na terenie Zielonej Góry); zaproszenia na stronach internetowych Urzędu oraz jego oficjalnym koncie na Facebooku; kampania informacyjna kierowana do mieszkańców Zielonej Góry wykupiona przez Wykonawcę na Facebooku, zaproszenia wysłane drogą mailową przez Biuro Rady Miasta do wszystkich radnych Zielonej Góry.

Data: 25.04.2023 r., godz. ok. 17:00-20:00

Miejsce: Centrum Nauki Keplera – Centrum Przyrodnicze, ul. Gen. J. Dąbrowskiego 14, Zielona Góra

Liczba uczestników: 27



Fot. Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Przebieg spotkania: Spotkanie rozpoczęło się od krótkiego wprowadzenia wygłoszonego przez wiceprezydenta Zielonej Góry, Dariusza Lesickiego. Następnie przedstawiciele Wykonawcy SUMP przedstawili prezentację multimedialną krótko opisującą bieżący etap prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności dla ZNOF, wniosków płynących z wykonanej Diagnozy sytuacji mobilnościowej w Obszarze Funkcjonalnym oraz wyników badań ilościowych. Następnie mieszkańcy zostali podzieleni na 5 grup przypisanych do stolików tematycznych. Z pogrupowanymi w ten sposób uczestnikami przeprowadzono dyskusję na temat działań proponowanych do umieszczenia w SUMP dla ZNOF. Uczestnicy spotkania mieli do swojej dyspozycji duże mapy Zielonej Góry i całego ZNOF prezentujące proponowane rozwiązania mobilnościowe, a także długopisy, flamastry, czyste płachty papieru oraz tablicę tzw. flipchart. Przy użyciu tych przedmiotów mogli oni lepiej wyrażać swoje uwagi i pomysły dotyczące planowanych działań.

Poniższa tabela przedstawia podsumowanie pozyskanych informacji.

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
<p style="text-align: center;">Stolik 1</p> <p style="text-align: center;">Planowanie przestrzenne dla całego Obszaru</p>	<p>Matryca działań (priorytet/wykonalność):</p> <p>W związku z całkowitym odrzuceniem idei związanych ze zrównoważoną mobilnością oraz działań zaproponowanych w dokumencie SUMP ZNOF przez osoby zasiadające przy stoliku, nie przystąpiono do przyporządkowania działań na matrycy priorytetów i wykonalności.</p> <p>Inne wnioski/postulaty z rozmowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Potrzeba niezależności transportowej oraz wolności wyboru sposobu przemieszczania się. • Potrzeba rozbudowy systemu transportu publicznego (dotyczy nowych linii i zwiększenia częstotliwości kursowania pojazdów transportu zbiorowego). • Pogłębienie świadomości transportowej w każdym „nurcie”. • Potrzeba pogłębionych, częstszych i bardziej dostępnych konsultacji społecznych (nie tylko w temacie SUMP). • Postulat „niezamykania miasta dla indywidualnego transportu samochodowego”. • Działanie 2.3. „Koordynacja i integracja planowania przestrzennego” jako jedyne zostało ocenione pozytywnie. Pozostałe działania, jak i cała idea SUMP oraz zrównoważonego transportu zostały zanegowane i odrzucone.
<p style="text-align: center;">Stolik 2</p> <p style="text-align: center;">Kolej kręgosłupem systemu transportu publicznego w ZNOF</p>	<p>Matryca działań (priorytet/wykonalność):</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Działanie 3.1. Współpraca na rzecz lepszej kolei w ZNOF</p> <p>Działanie 3.2. Przygotowanie koncepcji funkcjonalnej SKALT</p> <p>Działanie 3.4. SKALT – nowe przystanki kolejowe i inne inwestycje punktowe</p> <p>Działanie 3.5. Budowa centrów przesiadkowych autobus-kolej i samochód-kolej</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Działanie 3.3. SKALT – współpraca na rzecz inwestycji liniowych</p>

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, niska wykonalność:</u> Działanie 3.6. Współpraca na rzecz budowy i rewitalizacji linii kolejowych kluczowych dla ZNOF • <u>Średni priorytet, wysoka wykonalność:</u> Brak • <u>Średni priorytet, średnia wykonalność:</u> Brak • <u>Średni priorytet, niska wykonalność:</u> Brak • <u>Niski priorytet, wysoka wykonalność:</u> Brak • <u>Niski priorytet, średnia wykonalność:</u> Brak • <u>Niski priorytet, niska wykonalność:</u> Brak <p>Inne wnioski/postulaty:</p> <p>W trakcie dyskusji uczestnicy zgłosili cały szereg propozycji dotyczących pożądaných ich zdaniem inwestycji kolejowych, które w przyszłości mogłyby poprawić dostępność i wykorzystanie transportu kolejowego w ZNOF:</p> <ul style="list-style-type: none"> • przebudowa całości linii kolejowej nr 358 na dwa tory (zarówno odcinek od Zbąszynka do Czerwieńska oraz od Czerwieńska do granicy polsko-niemieckiej); • budowa łącznika na linii nr 358 na północ od Czerwieńska; • budowa łącznika pomiędzy linią nr 273 a nr 370 (pomiędzy planowanymi przystankami osobowymi Zielona Góra Leśny Dwór i Zielona Góra Osiedle Zacisze); • budowa nowej linii kolejowej łączącej linię nr 273 z Kargową, Wolsztynem i Poznaniem (wraz z budową nowego mostu kolejowego) w celu wyprowadzenia ruchu z zielonogórskiej „średnicy” na wschód; • budowa obwodnicy towarowej Zielonej Góry (np. wychodzącej w okolicach Nowego/Starego Kisielina i biegnącej w kierunku Czerwieńska) – co zlikwidowałoby kolejowe transporty materiałów niebezpiecznych realizowane tranzytem przez centrum Zielonej Góry; • odbudowa linii nr 357 na odcinku Sulechów – Powodowo; • przedłużenie linii 379 na południe od Cigacic przez Zawadę do Zielonej Góry (wpięcie w linię nr 273). <p>Realizacja powyższych inwestycji miałaby, zdaniem uczestników dyskusji, pozytywny wpływ na zwiększenie przepustowości sieci kolejowej w ZNOF. Inną zaletą proponowanych przedsięwzięć byłaby poprawa bezpieczeństwa państwa, poprzez stworzenie alternatywnych ciągów towarowych względem np. linii Warszawa – Berlin.</p>

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
	<p>Uczestnicy poruszyli także temat postulowanej budowy podsystemu tramwajowego w Zielonej Górze. Zaproponowali, aby do działań wpisać przeprowadzenie badania wykonalności oraz zasadności technicznej i ekonomicznej takiej inwestycji.</p>
<p>Stolik 3 Transport publiczny w ZNOF – zintegrowany, ekologiczny i efektywny</p>	<p>Matryca działań (priorytet/wykonalność):</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Działanie 1.1. Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP</p> <p>Działanie 1.2. Przeprowadzenie analiz finansowych i możliwości dotyczących integracji taryfowo-biletowej</p> <p>Działanie 1.3. Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego</p> <p>Działanie 1.4. Stworzenie możliwości zakupu biletu w jednej aplikacji mobilnej</p> <p>Działanie 1.5. Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów</p> <p>Działanie 1.6. Wdrożenie otwartego standardu danych dla danych rozkładowych</p> <p>Działanie 1.9. Koordynacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego</p> <p>Działanie 1.10. Prowadzenie badań w zakresie zrównoważonej mobilności</p> <p>Działanie 4.1. Współpraca organizatorów transportu zbiorowego w celu utworzenia siatki priorytetowych linii komunikacyjnych łączących miasta ZNOF oraz inne większe miejscowości przez 7 dni w tygodniu, z odpowiednią częstotliwością kursowania</p> <p>Działanie 4.2. Utworzenie linii komunikacyjnych na terenach, które obecnie dotknięte są wykluczeniem komunikacyjnym, z opcją zastosowania transportu na żądanie</p> <p>Działanie 4.3. Utworzenie linii dowozowych do głównych ciągów komunikacyjnych, z opcją zastosowania transportu na żądanie</p> <p>Działanie 4.4. Utworzenie standardów przystankowych ZNOF</p> <p>Działanie 4.5. Audyt lokalizacji i wyposażenia przystanków autobusowych na terenie ZNOF</p> <p>Działanie 4.6. Utworzenie jednolitego systemu informacji pasażerskiej dla ZNOF, w tym systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, na podstawie istniejących systemów w Zielonej Górze i Nowej Soli</p> <p>Działanie 4.7. Poprawa jakości transportu zbiorowego w ZNOF poprzez utrzymanie wysokiego standardu taboru linii miejskich oraz wymianę taboru linii podmiejskich i międzygminnych</p> <p>Działanie 4.8. Lepsze wzajemne powiązanie dworców kolejowych i autobusowych</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Działanie 4.9. Budowa nowej oraz dostosowywanie istniejącej infrastruktury do obsługi pojazdów nisko- i zeroemisyjnych</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Brak</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, wysoka wykonalność:</u>

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
	<p>Działanie 1.7. Stworzenie systemu otwartych danych dla ZNOF i udostępnianie danych</p> <p>Działanie 1.8. Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS realtime</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Brak</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Brak</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Brak</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Brak</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Brak</p> <hr/> <p>Inne wnioski/postulaty z rozmowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uczestnicy spotkania wskazali potrzebę lepszego skomunikowania miasta z obszarami poza Nową Solą. • Podkreślono potrzebę umożliwienia pasażerom kupowania biletów na komunikację miejską przy użyciu gotówki. • Wskazano, iż autobusy wodorowe są przyszłością i, zdaniem mieszkańców, należy je kupować.
<p style="text-align: center;">Stolik 4</p> <p>Ruch pieszy i rowerowy oraz promocja dla mobilności aktywnej</p>	<p>Matryca działań (priorytet/wykonalność):</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Działanie 5.1. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury pieszej w celu utworzenia spójnych, bezpiecznych i przyjaznych ciągów transportowych i rekreacyjnych</p> <p>Działanie 5.2. Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury pieszej, w tym przejść dla pieszych</p> <p>Działanie 5.3. Zapewnienie dostępności sieci pieszej i transportowej oraz przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.</p> <p>Działanie 5.4. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury rowerowej w celu utworzenia spójnej, bezpiecznej i przyjaznej transportowej sieci rowerowej</p> <p>Działanie 5.11. Zapewnienie całorocznej dostępności sieci pieszej i rowerowej dzięki wysokiemu poziomowi utrzymania</p> <p>Działanie 5.12. Rozbudowa i modernizacja turystycznej sieci pieszej i rowerowej oraz łączenie ich z pieszą i rowerową infrastrukturą transportową</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Brak</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, niska wykonalność:</u>

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
	<p>Brak</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Działanie 5.13. Podejmowanie i lobbowanie współpracy międzygminnej i ponadlokalnej oraz wspólne harmonogramowanie działań z zakresu rozbudowy i modernizacji sieci pieszej i rowerowej</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Działanie 1.13. Rozwój partycypacji społecznej w odniesieniu do kwestii mobilnościowych</p> <p>Działanie 1.14. Wprowadzanie bezpłatnych lub zniżkowych przejazdów transportem publicznym oraz prowadzenie zrównoważonej polityki taryfowej</p> <p>Działanie 5.6. Integracja sieci rowerowej z komunikacją publiczną, przestrzenią pieszą i transportem drogowym</p> <p>Działanie 5.10. Stosowanie wytycznych i standardów planowania i projektowania sieci pieszych (WR-D-41 – w trakcie tworzenia) i rowerowych (WR-D-42) oraz dobrych praktyk z tej dziedziny</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Działanie 5.8. Uruchomienie aplikacji do obsługi systemu rowerowego oraz sieci pieszej i turystycznej</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Brak</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Brak</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Działanie 1.11. Promocja mobilności aktywnej i zrównoważonej oraz edukacja na temat szkodliwego wpływu transportu na otoczenie</p> <p>Działanie 1.12. Organizacja wydarzeń i akcji promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych</p> <p>Działanie 5.5. Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury rowerowej</p> <p>Działanie 5.7. Rozbudowa systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych</p> <p>Działanie 5.9. Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej, w tym odpowiednie utrzymanie zieleni, jej zachowywanie, tworzenie klinów zieleni i stosowanie infrastruktury „błękitno-zielonej”</p> <p>Inne wnioski/postulaty z rozmowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Podkreślono potrzebę szerszego informowania społeczeństwa o planowanych i podejmowanych działaniach dotyczących mobilności. Postulowano prowadzenie szeroko pojętych konsultacji społecznych w ramach prac dotyczących nie tylko PZMM. • Zauważono potrzebę rozszerzenia planowanych działań o aspekt informacyjny, np. poprzez aplikację mobilną oraz uzupełnianie danych na stronach urzędów.

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
<p style="text-align: center;">Stolik 5</p> <p style="text-align: center;">Ruch drogowy – zarządzanie, bezpieczeństwo, uspokajanie i wyłączenie ruchu z centrów miast</p>	<p>Matryca działań (priorytet/wykonalność):</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Działanie 7.5. Wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) w celu uprzywilejowania transportu publicznego, ruchu pieszego, rowerowego i optymalizacji ruchu drogowego</p> <p>Działanie 7.6. „Zielona fala” dla pieszych, rowerzystów i transportu zbiorowego</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Działanie 6.3. Reorganizacja „dzikich” miejsc postojowych</p> <p>Działanie 6.7. Wyprowadzenie ruchu samochodów ciężarowych z obszarów zabudowanych</p> <p>Działanie 7.4. Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Działanie 7.1. Podjęcie starań na rzecz budowy obwodnic miejscowości lub kwartałów zabudowy</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Działanie 6.1. Prowadzenie polityki parkingowej w oparciu o badania napełnienia oraz konsultacje społeczne</p> <p>Działanie 6.8. Stosowanie rozwiązań porządkujących dostawy towarów na obszarach miejskich (np. „koperty 15 minut”)</p> <p>Działanie 7.3. Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Działanie 6.4. Uporządkowanie parkowania na chodnikach</p> <p>Działanie 6.5. Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego lub ograniczonego ruchu pojazdów</p> <p>Działanie 6.6. Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego</p> <p>Działanie 7.7. Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu oraz konsultacji społecznych w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu</p> <p>Działanie 7.8. Wsparcie dla rozwoju systemu ładowania samochodów elektrycznych</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Działanie 6.10. Rozbudowa układu komunikacyjnego w otoczeniu portów żeglugi śródlądowej</p> <p>Działanie 7.2. Hierarchizacja sieci drogowej i strefowanie ruchu</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Brak</p>

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, średnia wykonalność:</u> Działanie 6.9. Ograniczenia czasowe dla ruchu samochodów dostawczych i ciężarowych • <u>Niski priorytet, niska wykonalność:</u> Działanie 6.2. Rozszerzanie stref płatnego parkowania Działanie 6.12. Zapewnienie dostępności ogólnodostępnego punktu ładowania dla elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych • <u>Nie zostało przypisane do żadnego pola na matrycy:</u> Działanie 6.13. Wsparcie dla rozwoju rowerów cargo w zakresie infrastruktury oraz organizacji ruchu <p>Inne wnioski/postulaty z rozmowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zwrócono uwagę na trudności w interpretacji wyników badań emisji transportu w celu utworzenia Stref Czystego Powietrza. • Zdaniem mieszkańców, należy prowadzić kampanie informacyjne dotyczące ruchu drogowego, w szczególności w zakresie jego bezpieczeństwa. • Należy umożliwić mieszkańcom zgłaszanie niebezpiecznych przejść dla pieszych w celu poprawy poziomu bezpieczeństwa tej infrastruktury.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Informacje zapowiadające spotkanie w mediach:

<https://www.wzielonej.pl/informacje/zielona-gora/we-wtorek-konsultacje-w-sprawie-planu-zrownowazonej-mobilnosci/>

<https://www.facebook.com/MiastoZG/posts/pfbid02Xqtn4dWHST7ew8i9HbgGzk59Cs2BSCep3yfBZgyDRvj2DfNpWLkUfUJEzZ3kCuvhl>

<http://www.zielona-gora.pl/PL/971/8613/Wez-udzial-w-pracach-nad-Planem-Zrownowazonej-Mobilnosci/>

<http://www.zielona-gora.pl/PL/971/8613/Wez-udzial-w-pracach-nad-Planem-Zrownowazonej-Mobilnosci/>

<https://gazetalubuska.pl/pomoz-w-stworzeniu-planu-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-dla-zielonej-gory-nowej-soli-i-sasiednich-gmin/ar/c15-17475557>

Artykuł „Weź udział w dyskusji”, opublikowany w informatorze samorządowym „Łącznik Zielonogórski”, nr 15 (500) z 21 kwietnia 2023 r., s. 6

Informacje podsumowujące spotkanie w mediach:

<https://rzg.pl/268998/konsultacje-spoleczne-ws-planu-zrownowazonej-mobilnosci/>

<https://wiadomoscizg.pl/informacje/warsztaty-transportowe-%E2%80%93-jak-poprawic-mobilnosc-zdjecia>

<https://www.facebook.com/MiastoZG/posts/pfbid02QAkcKKZoZnLogpYxskBMmMNomX5pnYJhb46U3E7xwMUK9MmkTuyG33BNUibiTs3Ml>

https://www.linkedin.com/posts/urz%C4%85d-miasta-zielona-g%C3%B3ra_miastozg-sump-mobilnosc-activity-7056957564499972096-rv8G/

<https://www.lzg24.pl/artukul/aktualnosci/konsultacje-jak-sprawnie-dotrzec-do-pracy>

3. SPOTKANIE Z UCZNIAMI SZKOŁY ŚREDNIEJ W NOWEJ SOLI

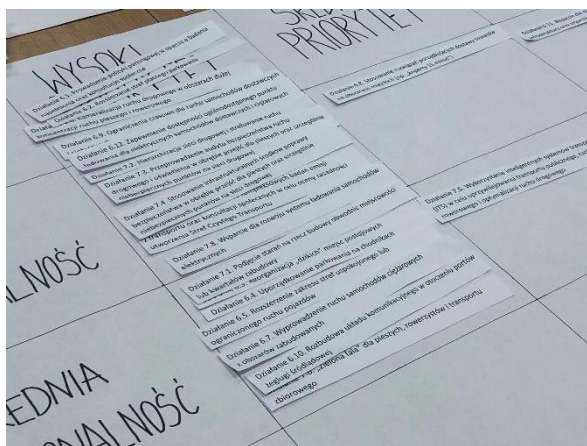
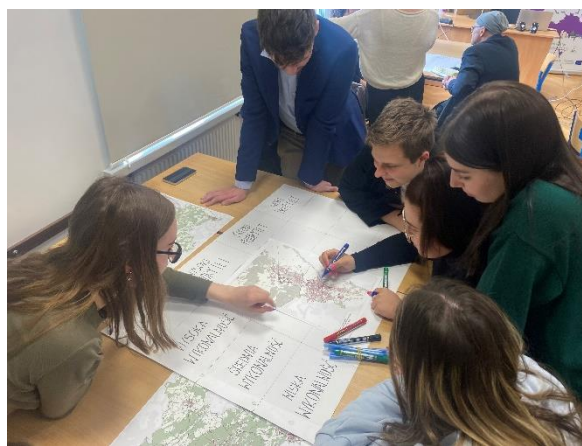
Organizacja/badany: uczniowie dwóch klas III z Liceum Ogólnokształcącego im. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego w Nowej Soli.

Kanały informacji/rekrutacji uczestników: uczestnictwo zapewnione przez Dyрекcję Liceum.

Data: 26.04.2023 r., godz. ok. 10:00-12:00.

Miejsce: Liceum Ogólnokształcące im. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego w Nowej Soli, ul. Gimnazjalna 9, Nowa Sól

Liczba uczestników: 25 osób



Fot. Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Przebieg spotkania: Spotkanie rozpoczęło się od przedstawienia prezentacji multimedialnej krótko opisującej etap prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności dla ZNOF, wniosków płynących z wykonanej Diagnozy sytuacji mobilnościowej w Obszarze Funkcjonalnym oraz wyników badań ilościowych przeprowadzonych przez Wykonawcę. Następnie uczniowie zostali podzieleni na 5 grup przypisanych do stolików tematycznych. Z pogrupowanymi w ten sposób uczestnikami przeprowadzono dyskusję na temat działań proponowanych do umieszczenia w SUMP dla ZNOF. Uczestnicy spotkania mieli do swojej dyspozycji duże mapy Nowej Soli i całego ZNOF prezentujące proponowane rozwiązania mobilnościowe, a także długopisy, flamastry, czyste płachty papieru oraz karteczki samoprzylepne. Przy użyciu tych przedmiotów

mogli oni lepiej wyrażać swoje uwagi i pomysły dotyczące planowanych działań. Pozyskane informacje były szczególnie cenne, ponieważ pochodziły od uczniów – czyli jednej z grup społecznych w dużym stopniu korzystających z transportu publicznego.

Poniższa tabela przedstawia podsumowanie pozyskanych informacji.

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
<p>Stolik 1 Planowanie przestrzenne dla całego Obszaru</p>	<p>Matryca działań (priorytet/wykonalność):</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, wysoka wykonalność:</u> Działanie 2.3. Koordynacja i zintegrowanie planowania przestrzennego Działanie 2.7. Cyfryzacja i integracja danych planistycznych • <u>Wysoki priorytet, średnia wykonalność:</u> Brak • <u>Wysoki priorytet, niska wykonalność:</u> Brak • <u>Średni priorytet, wysoka wykonalność:</u> Działanie 2.5. Planowanie przestrzenne – opracowanie wspólnego bilansu dla ZNOF • <u>Średni priorytet, średnia wykonalność:</u> Działanie 2.1. Racjonalne wskazywanie granic rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych Działanie 2.4. Przygotowanie opracowań studialnych zagospodarowania terenów w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych • <u>Średni priorytet, niska wykonalność:</u> Działanie 2.2. Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego, w tym usługowej • <u>Niski priorytet, wysoka wykonalność:</u> Brak • <u>Niski priorytet, średnia wykonalność:</u> Brak • <u>Niski priorytet, niska wykonalność:</u> Brak <p>Inne wnioski/postulaty z rozmowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wskazano na uciążliwości związane z brakiem wystarczającej liczby połączeń autobusowych w weekendy i popołudnia oraz na brak spójności połączeń autobusowych i kolejowych. • Zdaniem uczniów, brak obszaru gminy wiejskiej Nowa Sól w PZMM przełoży się na wykluczenie transportowe powyższej gminy. • Potrzeba poczucia większego bezpieczeństwa w trakcie korzystania z transportu zbiorowego oraz na parkingach rowerowych. Przytaczano historie o nieprzyjemnych zdarzeniach związanych z podróżowaniem

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
	<p>autobusami z osobami nietrzeźwymi oraz przypadki kradzieży rowerów z parkingów rowerowych.</p> <ul style="list-style-type: none"> • System dróg dla rowerów jest nieciągły, brakuje konsekwencji w jego planowaniu, zwłaszcza na obszarach wiejskich. • Zauważalne są nierówności w kwestii transportu publicznego między obszarami miejskimi i wiejskimi (z korzyścią dla obszarów miejskich). Zdaniem rozmówców przyczynia się to do zwiększenia udziału indywidualnego transportu samochodowego w codziennych przemieszczeniach mieszkańców obszarów wiejskich i podmiejskich. • Zdaniem uczniów „wszędzie powinien być dostęp do kolei i ścieżek rowerowych”.
<p style="text-align: center;">Stolik 2</p> <p style="text-align: center;">Kolej kręgosłupem systemu transportu publicznego w ZNOF</p>	<p>Matryca działań (priorytet/wykonalność):</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, wysoka wykonalność:</u> Działanie 3.1. Współpraca na rzecz lepszej kolei w ZNOF Działanie 3.4. SKALT – nowe przystanki i inne inwestycje punktowe Działanie 3.5. Budowa centrów przesiadkowych autobus-kolej i samochód-kolej • <u>Wysoki priorytet, średnia wykonalność:</u> Działanie 3.2. Przygotowanie koncepcji funkcjonalnej SKALT Działanie 3.3. SKALT – współpraca na rzecz inwestycji liniowych • <u>Wysoki priorytet, niska wykonalność:</u> Działanie 3.6. Współpraca na rzecz budowy i rewitalizacji linii kolejowych dla ZNOF • <u>Średni priorytet, wysoka wykonalność:</u> Brak • <u>Średni priorytet, średnia wykonalność:</u> Brak • <u>Średni priorytet, niska wykonalność:</u> Brak • <u>Niski priorytet, wysoka wykonalność:</u> Brak • <u>Niski priorytet, średnia wykonalność:</u> Brak • <u>Niski priorytet, niska wykonalność:</u> Brak <p>Inne wnioski/postulaty z rozmowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uczniowie wskazali, że właściwie nie korzystają z transportu kolejowego. Tylko jedna osoba na 7 biorących udział w dyskusji przyznała, iż jeździ pociągiem dość często, choć nie codziennie.

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
	<ul style="list-style-type: none"> • Większość z uczniów dyskutujących o kolei dociera do szkoły albo piechotą, albo samochodem (podwożenie przez rodziców). • Zdecydowana większość uczniów biorących udział w dyskusji w ramach tego stolika planuje wyprowadzkę z Nowej Soli po ukończeniu szkoły średniej. Część planuje studiować w Zielonej Górze. Pomimo tego raczej nie mają oni zamiaru korzystać z transportu kolejowego – jedna z uczennic przyznała, że gdy tylko zda na studia, zrobi prawo jazdy i otrzyma od rodziców samochód. • Pomimo tego, uczniowie mają świadomość znaczenia i potencjału transportu kolejowego dla rozwoju ZNOF – wszystkie proponowane działania przyporządkowali oni do kolumny oznaczającej wysoki priorytet.
<p style="text-align: center;">Stolik 3</p> <p style="text-align: center;">Transport publiczny w ZNOF – zintegrowany, ekologiczny i efektywny</p>	<p>Matryca działań (priorytet/wykonalność):</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Działanie 1.4. Stworzenie możliwości zakupu biletu w jednej aplikacji mobilnej</p> <p>Działanie 1.8. Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS realtime</p> <p>Działanie 4.2. Utworzenie linii komunikacyjnych na terenach, które obecnie dotknięte są wykluczeniem komunikacyjnym, z opcją zastosowania transportu na żądanie</p> <p>Działanie 4.6. Utworzenie jednolitego systemu informacji pasażerskiej dla ZNOF, w tym systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, na podstawie istniejących systemów w Zielonej Górze i Nowej Soli</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Działanie 1.9. Koordynacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego</p> <p>Działanie 4.7. Poprawa jakości transportu zbiorowego w ZNOF poprzez utrzymanie wysokiego standardu taboru linii miejskich oraz wymianę taboru linii podmiejskich i międzygminnych</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Działanie 4.8. Lepsze wzajemne powiązanie dworców kolejowych i autobusowych</p> <p>Działanie 4.9. Budowa nowej oraz dostosowywanie istniejącej infrastruktury do obsługi pojazdów nisko- i zeroemisyjnych</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Działanie 4.5. Audyt lokalizacji i wyposażenia przystanków autobusowych na terenie ZNOF</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Działanie 4.3. Utworzenie linii dowozowych do głównych ciągów komunikacyjnych, z opcją zastosowania transportu na żądanie</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Brak</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, wysoka wykonalność:</u>

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
	<p>Działanie 1.5. Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów</p> <p>Działanie 1.6. Wdrożenie otwartego standardu danych dla danych rozkładowych</p> <p>Działanie 1.7. Stworzenie systemu otwartych danych dla ZNOF i udostępnianie danych</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Brak</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Brak</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Inne przyporządkowania:</u> <p>Działania przyporządkowane przez uczestników do wysokiego priorytetu, ale pomiędzy wysoką a średnią wykonalnością na macierzy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Działanie 4.4. Utworzenie standardów przystankowych ZNOF, • Działanie 1.1. Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP, • Działanie 1.10. Prowadzenie badań w zakresie zrównoważonej mobilności <p>Działania przyporządkowane przez uczestników do wysokiego priorytetu, ale pomiędzy średnią a niską wykonalnością na macierzy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Działanie 1.14. Wprowadzenie bezpłatnych lub zniżkowych przejazdów transportem publicznym oraz prowadzenie zrównoważonej polityki taryfowej <p>Działania przyporządkowane przez uczestników na macierzy pomiędzy wysokim a średnim priorytetem oraz pomiędzy wysoką a średnią wykonalnością:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Działanie 1.2. Przeprowadzenie analiz finansowych i możliwości dotyczących integracji taryfowo-biletowej, • Działanie 1.3. Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego <p>Działania przyporządkowane na macierzy przez uczestników do średniego priorytetu oraz pomiędzy średnią a niską wykonalnością:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Działanie 4.1. Współpraca organizatorów transportu zbiorowego w celu utworzenia siatki priorytetowych linii komunikacyjnych łączących miasta ZNOF oraz inne większe miejscowości przez 7 dni w tygodniu, z odpowiednią częstotliwością kursowania <p>Inne wnioski/postulaty z rozmowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • W przypadku części działań, uczniowie wskazali, iż konieczne jest umieszczenie ich pomiędzy poszczególnymi komórkami na macierzy (np. pomiędzy wysoką a średnią wykonalnością) – konkretne działania wskazano powyżej.
Stolik 4	<p>Matryca działań (priorytet/wykonalność):</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, wysoka wykonalność:</u>

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
Ruch pieszy i rowerowy oraz promocja dla mobilności aktywnej	<p>Działanie 5.2. Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury pieszej, w tym przejść dla pieszych</p> <p>Działanie 5.10. Stosowanie wytycznych i standardów planowania i projektowania sieci pieszych (WR-D-41 – w trakcie tworzenia) i rowerowych (WR-D-42) oraz dobrych praktyk z tej dziedziny</p> <p>Działanie 5.13. Podejmowanie i lobbowanie współpracy międzygminnej i ponadlokalnej oraz wspólne harmonogramowanie działań z zakresu rozbudowy i modernizacji sieci pieszej i rowerowej</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Działanie 5.11. Zapewnienie całorocznej dostępności sieci pieszej i rowerowej dzięki wysokiemu poziomowi utrzymania</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Działanie 1.13. Rozwój partycypacji społecznej w odniesieniu do kwestii mobilnościowych</p> <p>Działanie 1.14. Wprowadzanie bezpłatnych lub zniżkowych przejazdów transportem publicznym oraz prowadzenie zrównoważonej polityki taryfowej</p> <p>Działanie 5.3. Zapewnienie dostępności sieci pieszej i transportowej oraz przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.</p> <p>Działanie 5.9. Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej, w tym odpowiednie utrzymanie zieleni, jej zachowywanie, tworzenie klinów zieleni i stosowanie infrastruktury „błękitno-zielonej”</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Działanie 1.11. Promocja mobilności aktywnej i zrównoważonej oraz edukacja na temat szkodliwego wpływu transportu na otoczenie</p> <p>Działanie 5.12. Rozbudowa i modernizacja turystycznej sieci pieszej i rowerowej oraz łączenie ich z pieszą i rowerową infrastrukturą transportową</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Działanie 5.1. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury pieszej w celu utworzenia spójnych, bezpiecznych i przyjaznych ciągów transportowych i rekreacyjnych</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Działanie 5.6. Integracja sieci rowerowej z komunikacją publiczną, przestrzenią pieszą i transportem drogowym</p> <p>Działanie 5.7. Rozbudowa systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Działanie 1.12. Organizacja wydarzeń i akcji promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych</p> <p>Działanie 5.8. Uruchomienie aplikacji do obsługi systemu rowerowego oraz sieci pieszej i turystycznej</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Działanie 5.4. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury rowerowej w celu utworzenia spójnej, bezpiecznej i przyjaznej transportowej sieci rowerowej</p>

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
	<p>Działanie 5.5. Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury rowerowej</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Brak</p> <p>Inne wnioski/postulaty z rozmowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uczniowie wskazali potrzebę modernizacji dróg rowerowych i chodników, m.in. przy ul. Wrocławskiej, Południowej, Przemysłowej i Staszica. • Z grupy 6 licealistów zgromadzonych przy stoliku, 2 była mieszkańcami Nowej Soli, natomiast pozostali dojeżdżają do szkoły z okolicznych sołectw, dzięki czemu ich pogląd na podejmowane tematy był zróżnicowany. • Zauważono potrzebę realizacji inwestycji wynikających z przedstawionych działań, które miałyby realny wpływ na zmiany zachowań komunikacyjnych w mieście. • Uczniowie mieszkający w miejscowościach położonych w pobliżu Nowej Soli zaznaczali, że po osiągnięciu pełnoletniości będą poniekąd zmuszeni do dojazdów samochodem, z uwagi na ograniczoną ofertę komunikacji autobusowej i niepewność realizacji kursów. • Na przygotowanych mapach wskazano potencjalne kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej (wraz z punktową infrastrukturą turystyczną) oraz rozszerzenie funkcjonowania zielonogórskiej publicznej wypożyczalni rowerów miejskich. • W trakcie pracy uwzględniono również potrzeby pieszych oraz osób z niepełnosprawnościami – wskazano miejsca wymagające interwencji. • Uczestnicy zauważyli poprawę stanu komunikacji w Nowej Soli w chwili wprowadzenia przejazdów MPK SUBBUS, które uwidoczniło się poprzez zatłoczenie autobusów w godzinach szczytu.
<p style="text-align: center;">Stolik 5</p> <p>Ruch drogowy – zarządzanie, bezpieczeństwo, uspokajanie i wyłączenie ruchu z centrów miast</p>	<p>Matryca działań (priorytet/wykonalność):</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Działanie 6.1. Prowadzenie polityki parkingowej w oparciu o badania napełnienia oraz konsultacje społeczne</p> <p>Działanie 6.2. Rozszerzanie stref płatnego parkowania</p> <p>Działanie 6.6. Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego</p> <p>Działanie 6.9. Ograniczenia czasowe dla ruchu samochodów dostawczych i ciężarowych</p> <p>Działanie 6.12. Zapewnienie dostępności ogólnodostępnego punktu ładowania dla elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych</p> <p>Działanie 7.2. Hierarchizacja sieci drogowej i strefowanie ruchu</p> <p>Działanie 7.3. Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej</p>

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
	<p>Działanie 7.4. Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej</p> <p>Działanie 7.7. Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu oraz konsultacji społecznych w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu</p> <p>Działanie 7.8. Wsparcie dla rozwoju systemu ładowania samochodów elektrycznych</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Działanie 6.3. Reorganizacja „dzikich” miejsc postojowych</p> <p>Działanie 6.4. Uporządkowanie parkowania na chodnikach</p> <p>Działanie 6.5. Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego lub ograniczonego ruchu pojazdów</p> <p>Działanie 6.7. Wyprowadzenie ruchu samochodów ciężarowych z obszarów zabudowanych</p> <p>Działanie 6.10. Rozbudowa układu komunikacyjnego w otoczeniu portów żeglugi śródlądowej</p> <p>Działanie 7.1. Podjęcie starań na rzecz budowy obwodnic miejscowości lub kwartałów zabudowy</p> <p>Działanie 7.6. „Zielona fala”¹ dla pieszych, rowerzystów i transportu zbiorowego</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Brak</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Działanie 6.8. Stosowanie rozwiązań porządkujących dostawy towarów na obszarach miejskich (np. „koperty 15 minut”)</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Działanie 7.5. Wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) w celu uprzywilejowania transportu publicznego, ruchu pieszego, rowerowego i optymalizacji ruchu drogowego</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Brak</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Działanie 6.13. Wsparcie dla rozwoju rowerów cargo w zakresie infrastruktury oraz organizacji ruchu</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Brak</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Brak</p>

¹ System specjalnie zaprogramowanych i zsynchronizowanych sygnalizacji świetlnych, które, świecąc się na zielono, pozwalają pojazdom przejechać dany fragment trasy bez zatrzymywania się.

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
	<p>Inne wnioski/postulaty z rozmowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zwrócono uwagę na istotność działań drogowych, ponieważ wykorzystanie motoryzacji indywidualnej dominuje pośród innych sposobów przemieszczania się w ZNOF.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

4. SPOTKANIE Z MIESZKAŃCAMI GMINY MIASTO NOWA SÓL ORAZ GMINY OTYŃ I INNYMI INTERESARIUSZAMI Z TEGO OBSZARU

Organizacja/badany: mieszkańcy gminy miejskiej Nowa Sól oraz gminy Otyń i inni interesariusze powstania PZMM dla ZNOF z tych obszarów (samorządowcy, przedstawiciele organizacji społecznych i stowarzyszeń, przedstawiciel przewoźnika autobusowego).

Kanały informacji/rekrutacji uczestników: plakaty informujące o spotkaniu (w Nowej Soli oraz Gminie Otyń rozwieszane na szczególnie uczęszczanych przystankach autobusowych MPK SUBBUS oraz m.in. w Centrum Aktywności Społecznej); udostępnienie informacji o wydarzeniu na wyświetlaczach LCD w autobusach MPK SUBBUS; zaproszenia na stronach internetowych Urzędów i ich oficjalnych kontaktach na Facebooku oraz publikacja artykułu prasowego w gazecie „Tygodnik Krąg”.

Data: 26.04.2023 r., godz. ok. 17:00-20:00

Miejsce: Nowosolski Domu Kultury przy ul. Marszałka J. Piłsudskiego 49 w Nowej Soli

Liczba uczestników: 16 osób



Fot. Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Przebieg spotkania: Spotkanie rozpoczęło się od przedstawienia prezentacji multimedialnej krótko opisującej etap prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności dla ZNOF, wniosków płynących z wykonanej Diagnozy sytuacji mobilnościowej w Obszarze Funkcjonalnym oraz wyników badań ilościowych przeprowadzonych przez Wykonawcę. Następnie mieszkańcy zostali podzieleni na 5 grup przypisanych do stolików tematycznych. Z pogrupowanymi w ten sposób uczestnikami przeprowadzono dyskusję na temat działań proponowanych do umieszczenia w SUMP dla ZNOF. Uczestnicy spotkania mieli do swojej dyspozycji duże mapy Nowej Soli i całego ZNOF prezentujące proponowane rozwiązania mobilnościowe, a także długopisy, flamastry, czyste płachty papieru oraz tablicę tzw. flipchart. Przy użyciu tych przedmiotów mogli oni lepiej wyrażać swoje uwagi i pomysły dotyczące planowanych działań.

Poniższa tabela przedstawia podsumowanie pozyskanych informacji.

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
<p style="text-align: center;">Stolik 1</p> <p style="text-align: center;">Planowanie przestrzenne dla całego Obszaru</p>	<p>Matryca działań (priorytet/wykonalność):</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, wysoka wykonalność:</u> Działanie 2.3. Koordynacja i zintegrowanie planowania przestrzennego. Działanie 2.7. Cyfryzacja i integracja danych • <u>Wysoki priorytet, średnia wykonalność:</u> Działanie 2.2. Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego, w tym zabudowy usługowej. • <u>Wysoki priorytet, niska wykonalność:</u> Działanie 2.1. Racjonalne wskazywanie granic rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych. • <u>Średni priorytet, wysoka wykonalność:</u> Działanie 2.5. Planowanie przestrzenne – opracowanie wspólnego bilansu dla ZNOF • <u>Średni priorytet, średnia wykonalność:</u> Działanie 2.4. Przygotowanie opracowań studialnych zagospodarowania terenów w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych. • <u>Średni priorytet, niska wykonalność:</u> Brak • <u>Niski priorytet, wysoka wykonalność:</u> Brak • <u>Niski priorytet, średnia wykonalność:</u> Brak • <u>Niski priorytet, niska wykonalność:</u> Brak <p>Inne wnioski/postulaty z rozmowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zaproponowano wprowadzenie nowego działania związanego z prototypowaniem zmian w przestrzeni miasta i zmian w systemie transportowym.

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
	<ul style="list-style-type: none"> Według uczestników spotkania ważnym zadaniem dla władz gmin i urbanistów będzie wytworzenie centrów lokalnych w każdej miejscowości, skupiających życie lokalnych społeczności.
<p style="text-align: center;">Stolik 2</p> <p style="text-align: center;">Kolej kręgosłupem systemu transportu publicznego w ZNOF</p>	<p>Matryca działań (priorytet/wykonalność):</p> <ul style="list-style-type: none"> <u>Wysoki priorytet, wysoka wykonalność:</u> Działanie 3.1. Współpraca na rzecz lepszej kolei w ZNOF Działanie 3.4. SKALT – nowe przystanki i inne inwestycje punktowe Działanie 3.5. Budowa centrów przesiadkowych autobus-kolej i samochód-kolej <u>Wysoki priorytet, średnia wykonalność:</u> Działanie 3.2. Przygotowanie koncepcji funkcjonalnej SKALT <u>Wysoki priorytet, niska wykonalność:</u> Brak <u>Średni priorytet, wysoka wykonalność:</u> Brak <u>Średni priorytet, średnia wykonalność:</u> Działanie 3.3. SKALT – współpraca na rzecz inwestycji liniowych Działanie 3.6. Współpraca na rzecz budowy i rewitalizacji linii kolejowych dla ZNOF <u>Średni priorytet, niska wykonalność:</u> Brak <u>Niski priorytet, wysoka wykonalność:</u> Brak <u>Niski priorytet, średnia wykonalność:</u> Brak <u>Niski priorytet, niska wykonalność:</u> Brak <p>Inne wnioski/postulaty z rozmowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Dyskutanci wskazali, iż ich zdaniem nie dojdzie do poprawy sytuacji na kolei bez kompleksowej poprawy oferty dla pasażera – chodzi przede wszystkim o zwiększenie punktualności połączeń i ich liczby, ale także np. czytelności rozkładów jazdy. Uczestnicy spotkania podkreślali istotność wspólnych działań samorządów na rzecz poprawy sytuacji na kolei. Z drugiej strony wyrażali obawę o zaangażowanie zbyt dużej liczby podmiotów, co rozmywa odpowiedzialność. Jako grupę, która powinna być szczególnie zainteresowana rozwojem sieci połączeń kolejowych wskazano studentów – osoby mobilne, codziennie dużo przemieszczające się (również autobusami).

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
<p style="text-align: center;">Stolik 3</p> <p style="text-align: center;">Transport publiczny w ZNOF – zintegrowany, ekologiczny i efektywny</p>	<p>Matryca działań (priorytet/wykonalność):</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Działanie 1.1. Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP</p> <p>Działanie 1.10. Prowadzenie badań w zakresie zrównoważonej mobilności</p> <p>Działanie 4.3. Utworzenie linii dowozowych do głównych ciągów komunikacyjnych, z opcją zastosowania transportu na żądanie</p> <p>Działanie 4.7. Poprawa jakości transportu zbiorowego w ZNOF poprzez utrzymanie wysokiego standardu taboru linii miejskich oraz wymianę taboru linii podmiejskich i międzygminnych</p> <p>Działanie 4.8. Lepsze wzajemne powiązanie dworców kolejowych i autobusowych</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Działanie 1.3. Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Działanie 1.2. Przeprowadzenie analiz finansowych i możliwości dotyczących integracji taryfowo-biletowej</p> <p>Działanie 1.9. Koordynacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Działanie 1.4. Stworzenie możliwości zakupu biletu w jednej aplikacji mobilnej</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Działanie 1.5. Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów</p> <p>Działanie 1.8. Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS realtime</p> <p>Działanie 4.1. Współpraca organizatorów transportu zbiorowego w celu utworzenia siatki priorytetowych linii komunikacyjnych łączących miasta ZNOF oraz inne większe miejscowości przez 7 dni w tygodniu, z odpowiednią częstotliwością kursowania</p> <p>Działanie 4.9. Budowa nowej oraz dostosowywanie istniejącej infrastruktury do obsługi pojazdów nisko- i zeroemisyjnych</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Działanie 1.6. Wdrożenie otwartego standardu danych dla danych rozkładowych</p> <p>Działanie 4.2. Utworzenie linii komunikacyjnych na terenach, które obecnie dotknięte są wykluczeniem komunikacyjnym, z opcją zastosowania transportu na żądanie</p> <p>Działanie 4.6. Utworzenie jednolitego systemu informacji pasażerskiej dla ZNOF, w tym systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, na podstawie istniejących systemów w Zielonej Górze i Nowej Soli</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Brak</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, średnia wykonalność:</u>

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
	<p>Działanie 4.4. Utworzenie standardów przystankowych ZNOF</p> <p>Działanie 4.5. Audyt lokalizacji i wyposażenia przystanków autobusowych na terenie ZNOF</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Działanie 1.7. Stworzenie systemu otwartych danych dla ZNOF i udostępnianie danych</p> <p>Inne wnioski/postulaty z rozmowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zdaniem uczestników, przepływ informacji pomiędzy operatorami komunikacji miejskiej a zarządcami dróg nt. zmian w organizacji ruchu jest słaby, co wpływa negatywnie na organizację przewozów i postrzeganie zmian oferty komunikacyjnej przez pasażera. • Jak wskazano podczas spotkania, szkoły na podstawie listy uczniów i ich adresów powinny przygotowywać zapotrzebowanie na usługi publicznego transportu zbiorowego i przekazywać je organizatorom publicznego transportu zbiorowego, w celu dostosowania rozkładów jazdy do faktycznego zapotrzebowania.
<p>Stolik 4</p> <p>Ruch pieszy i rowerowy oraz promocja dla mobilności aktywnej</p>	<p>Matryca działań (priorytet/wykonalność):</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Działanie 1.11. Promocja mobilności aktywnej i zrównoważonej oraz edukacja na temat szkodliwego wpływu transportu na otoczenie</p> <p>Działanie 1.12. Organizacja wydarzeń i akcji promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych</p> <p>Działanie 1.13. Rozwój partycypacji społecznej w odniesieniu do kwestii mobilnościowych</p> <p>Działanie 5.2. Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury pieszej, w tym przejść dla pieszych</p> <p>Działanie 5.3. Zapewnienie dostępności sieci pieszej i transportowej oraz przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.</p> <p>Działanie 5.4. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury rowerowej w celu utworzenia spójnej, bezpiecznej i przyjaznej transportowej sieci rowerowej</p> <p>Działanie 5.5. Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury rowerowej</p> <p>Działanie 5.6. Integracja sieci rowerowej z komunikacją publiczną, przestrzenią pieszą i transportem drogowym</p> <p>Działanie 5.10. Stosowanie wytycznych i standardów planowania i projektowania sieci pieszych (WR-D-41 – w trakcie tworzenia) i rowerowych (WR-D-42) oraz dobrych praktyk z tej dziedziny</p> <p>Działanie 5.11. Zapewnienie całorocznej dostępności sieci pieszej i rowerowej dzięki wysokiemu poziomowi utrzymania</p> <p>Działanie 5.13. Podejmowanie i lobbowanie współpracy międzygminnej i ponadlokalnej oraz wspólne harmonogramowanie działań z zakresu rozbudowy i modernizacji sieci pieszej i rowerowej</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, średnia wykonalność:</u>

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
	<p>Działanie 5.8. Uruchomienie aplikacji do obsługi systemu rowerowego oraz sieci pieszej i turystycznej</p> <p>Działanie 5.9. Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej, w tym odpowiednie utrzymanie zieleni, jej zachowywanie, tworzenie klinów zieleni i stosowanie infrastruktury „błękitno-zielonej</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Brak</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Brak</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Działanie 1.14. Wprowadzanie bezpłatnych lub zniżkowych przejazdów transportem publicznym oraz prowadzenie zrównoważonej polityki taryfowej</p> <p>Działanie 5.1. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury pieszej w celu utworzenia spójnych, bezpiecznych i przyjaznych ciągów transportowych i rekreacyjnych</p> <p>Działanie 5.7. Rozbudowa systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych</p> <p>Działanie 5.12. Rozbudowa i modernizacja turystycznej sieci pieszej i rowerowej oraz łączenie ich z pieszą i rowerową infrastrukturą transportową</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Brak</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Brak</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Brak</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Brak</p>
	<p>Inne wnioski/postulaty z rozmowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Osobami zgromadzonymi przy stoliku byli członkowie Klubu Turystyki Kolarskiej TURKOT Nowa Sól. • Grupa zaaprobowwała wszystkie zaprezentowane działania dotyczące ruchu pieszego i rowerowego oraz promocji zrównoważonej mobilności. • Wskazano potrzebę dalszych konsultacji poszczególnych inwestycji z mieszkańcami (szczególnie zwrócono uwagę na te dotyczące infrastruktury). • Należy szukać tzw. „dobrych praktyk” z Polski i Europy dotyczących transportu rowerowego, aby jak najlepiej i efektywniej przeprowadzać inwestycje i nie powielać błędów innych samorządów. • Uczestnicy wyrazili chęć dalszej współpracy przy realizowanych projektach oraz zaznaczyli zgodność opiniowania planowanych działań z oczekiwaniami społecznymi.

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
	<ul style="list-style-type: none"> • Wskazano na potrzebę realizacji działań z zakresu promocji pośród wszystkich grup wiekowych, z dostosowaniem formy przekazu do grupy docelowej. Wymieniono np. warsztaty i lekcje tematyczne w szkołach z udziałem Straży Miejskiej, organizację wydarzeń na wzór Rowerowej Masy Krytycznej promujących transport rowerowy oraz zdrowy tryb życia (poprzez współpracę np. z placówkami ochrony zdrowia). • Zauważono problem z infrastrukturą punktową dla rowerzystów, która nie odpowiada na potrzeby użytkowników. • Wskazano także na braki w infrastrukturze dla pieszych, m.in. niewystarczającą liczbę ławek, czy zbyt wysokie krawężniki.
<p style="text-align: center;">Stolik 5</p> <p style="text-align: center;">Ruch drogowy – zarządzanie, bezpieczeństwo, uspokojenie i wyłączenie ruchu z centrów miast</p>	<p>Matryca działań (priorytet/wykonalność):</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Działanie 6.1. Prowadzenie polityki parkingowej w oparciu o badania napełnienia oraz konsultacje społeczne</p> <p>Działanie 6.8. Stosowanie rozwiązań porządkujących dostawy towarów na obszarach miejskich (np. „koperty 15 minut”)</p> <p>Działanie 6.9. Ograniczenia czasowe dla ruchu samochodów dostawczych i ciężarowych</p> <p>Działanie 7.3. Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej</p> <p>Działanie 7.4. Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej</p> <p>Działanie 7.7. Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu oraz konsultacji społecznych w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Działanie 6.7. Wyprowadzenie ruchu samochodów ciężarowych z obszarów zabudowanych</p> <p>Działanie 7.8. Wsparcie dla rozwoju systemu ładowania samochodów elektrycznych</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Brak</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Działanie 6.4. Uporządkowanie parkowania na chodnikach</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Działanie 6.5. Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego lub ograniczonego ruchu pojazdów</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Brak</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, wysoka wykonalność:</u>

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
	<p>Działanie 6.2. Rozszerzanie stref płatnego parkowania</p> <p>Działanie 7.2. Hierarchizacja sieci drogowej i strefowanie ruchu</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Brak</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Działanie 6.3. Reorganizacja „dzikich” miejsc postojowych</p> <p>Działanie 6.10. Rozbudowa układu komunikacyjnego w otoczeniu portów żeglugi śródlądowej</p> <p>Działanie 6.12. Zapewnienie dostępności ogólnodostępnego punktu ładowania dla elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Nie zostały przypisane do żadnego pola na matrycy:</u> <p>Działanie 6.6. Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego</p> <p>Działanie 6.13. Wsparcie dla rozwoju rowerów cargo w zakresie infrastruktury oraz organizacji ruchu</p> <p>Działanie 7.1. Podjęcie starań na rzecz budowy obwodnic miejscowości lub kwartałów zabudowy</p> <p>Działanie 7.5. Wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) w celu uprzywilejowania transportu publicznego, ruchu pieszego, rowerowego i optymalizacji ruchu drogowego</p> <p>Działanie 7.6. „Zielona fala” dla pieszych, rowerzystów i transportu zbiorowego</p>
	<p>Inne wnioski/postulaty z rozmowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wskazano na potrzebę rozszerzenia sposobu uiszczania opłat w parkometrach o płatności bezgotówkowe. • Zauważono potrzebę likwidacji barier przestrzennych w połączeniu dwóch części Nowej Soli oddzielonych od siebie linią kolejową. • Zdaniem mieszkańców, należy rozszerzyć strefy uspokojonego ruchu na nowosolskich osiedlach. • Dyskutanci wskazali konieczność zmiany oznakowania ścieżek pieszo-rowerowych z poziomego (znak C-16/13) na pionowy (znak C-13/16), dzięki czemu piesi i rowerzyści będą mieli wyznaczone części ciągów, po których mogą się poruszać. • Do rozważenia zaproponowano podjęcie działań z zakresu prototypowania zmian w organizacji ruchu, w szczególności w miejscach atrakcyjnych dla rozwoju usług, jak np. place.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Informacje zapowiadające spotkanie w mediach:

<http://nowasol.pl/aktualnosci/informacje/pomoz-stworzyc-plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej/18-04-2023>

http://www.otyn.pl/PL/drukuj/1000/883/Pomoz_nam_stworzyc_Plan_Zrownowazonej_Mobilnosci_-_zaproszenie_na_spotkanie_konsultacyjne_26_kwietnia/wersja/

<https://tygodnikkrak.pl/wyrozniome/2023/04/pomoz-urzednikom-stworzyc-plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-czyli-spotkanie-w-ndk/>

<https://nowapraca.info/korzystasz-z-komunikacji-jutro-wazne-spotkanie/>

<https://www.facebook.com/nowasolpl/posts/pfbid0CMneqQmWGDdPo2VKw2JRAQd5rqxo5KwehmFShsxxvGvF7z3PQ4ybGdgVyKVvuUepel>

<https://www.facebook.com/urządgminyotyn/posts/pfbid0zQrCuViSAiE2MV1s4HTXFELJzTBfHU9WiaY9zuwREHJssCPsL1SnaYjUDLGfbBBsl>

Informacje podsumowujące spotkanie w mediach:

<https://tygodnikkrak.pl/wyrozniome/2023/05/miasto-15-minutowe-znamy-wyniki-ankiety-o-mobilnosci-w-regionie/>

5. SPOTKANIE ZE SŁUCHACZAMI SULECHOWSKIEGO UNIWERSYTETU TRZECIEGO WIEKU

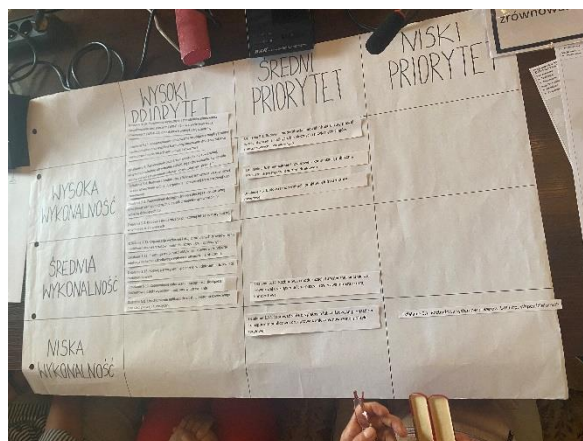
Organizacja/badany: słuchacze Sulechowskiego Uniwersytetu Trzeciego Wieku.

Kanały informacji/rekrutacji uczestników: uczestnictwo zapewnione przez organizatorów zajęć Uniwersytetu.

Data: 10.05.2023 r., godz. ok. 12:00-14:30

Miejsce: sala nr 104, Ratusz Miejski, pl. Ratuszowy 6, Sulechów

Liczba uczestników: 18



Fot. Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Przebieg spotkania: Spotkanie rozpoczęło się od przedstawienia prezentacji multimedialnej krótko opisującej etap prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności dla ZNOF, wniosków płynących z wykonanej Diagnozy sytuacji mobilnościowej w Obszarze Funkcjonalnym oraz wyników badań ilościowych przeprowadzonych przez Wykonawcę. Następnie uczestnicy zostali podzieleni na 4 grupy przypisane do stolików tematycznych (w przypadku jednej z grup, połączono stoliki dotyczące planowania przestrzennego i transportu kolejowego). Z pogrupowanymi w ten sposób słuchaczami Sulechowskiego Uniwersytetu Trzeciego Wieku przeprowadzono dyskusję na temat działań proponowanych do umieszczenia w SUMP dla ZNOF. Uczestnicy spotkania mieli do swojej dyspozycji duże mapy gminy Sulechów i całego

Obszaru Funkcjonalnego, prezentujące proponowane rozwiązania mobilnościowe, a także długopisy, flamastry, czyste płachty papieru oraz karteczki samoprzylepne. Przy użyciu tych przedmiotów mogli oni lepiej wyrażać swoje uwagi i pomysły dotyczące planowanych działań. Pozyskane informacje były szczególnie cenne, ponieważ pochodziły od seniorów – czyli jednej z grup społecznych o szczególnych potrzebach, w dużym stopniu korzystających z transportu publicznego.

Poniższa tabela przedstawia podsumowanie pozyskanych informacji.

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
<p>Stolik 1 Planowanie przestrzenne dla całego Obszaru</p>	<p>Matryca działań (priorytet/wykonalność):</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, wysoka wykonalność:</u> Działanie 2.1. Racjonalne wskazywanie granic rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych Działanie 2.2. Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego, w tym usługowej Działanie 2.3. Koordynacja i zintegrowanie planowania przestrzennego Działanie 2.4. Przygotowanie opracowań studialnych zagospodarowania terenów w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych Działanie 2.5. Planowanie przestrzenne – opracowanie wspólnego bilansu dla ZNOF Działanie 2.7. Cyfryzacja i integracja danych • <u>Wysoki priorytet, średnia wykonalność:</u> Brak • <u>Wysoki priorytet, niska wykonalność:</u> Brak • <u>Średni priorytet, wysoka wykonalność:</u> Brak • <u>Średni priorytet, średnia wykonalność:</u> Brak • <u>Średni priorytet, niska wykonalność:</u> Brak • <u>Niski priorytet, wysoka wykonalność:</u> Brak • <u>Niski priorytet, średnia wykonalność:</u> Brak • <u>Niski priorytet, niska wykonalność:</u> Brak
	<p>Inne wnioski/postulaty z rozmowy:</p>

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
	<ul style="list-style-type: none"> Ograniczenie terenów pod zabudowę w przypadku nadpodaży terenów inwestycyjnych jest działaniem kluczowym, niezbędnym do realizacji, nawet pomimo ewentualnych trudności związanych z realizacją tego działania.
<p style="text-align: center;">Stolik 2</p> <p style="text-align: center;">Kolej kręgosłupem systemu transportu publicznego w ZNOF</p>	<p>Matryca działań (priorytet/wykonalność):</p> <ul style="list-style-type: none"> <u>Wysoki priorytet, wysoka wykonalność:</u> Działanie 3.1. Współpraca na rzecz lepszej kolei w ZNOF Działanie 3.2. Przygotowanie koncepcji funkcjonalnej SKALT Działanie 3.3. SKALT – współpraca na rzecz inwestycji liniowych Działanie 3.4. SKALT – nowe przystanki i inne inwestycje punktowe Działanie 3.5. Budowa centrów przesiadkowych autobus-kolej i samochód-kolej Działanie 3.6. Współpraca na rzecz budowy i rewitalizacji linii kolejowych dla ZNOF <u>Wysoki priorytet, średnia wykonalność:</u> Brak <u>Wysoki priorytet, niska wykonalność:</u> Brak <u>Średni priorytet, wysoka wykonalność:</u> Brak <u>Średni priorytet, średnia wykonalność:</u> Brak <u>Średni priorytet, niska wykonalność:</u> Brak <u>Niski priorytet, wysoka wykonalność:</u> Brak <u>Niski priorytet, średnia wykonalność:</u> Brak <u>Niski priorytet, niska wykonalność:</u> Brak <p>Inne wnioski/postulaty z rozmowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Uczestnicy dyskusji mają świadomość konieczności realizacji działań związanych z rozwojem kolei, jak również wszystkich problemów z tym związanych. Postrzegają oni transport kolejowy jako niezbędny dla rozbudowy całości systemu transportu zbiorowego w Obszarze. Przedstawione działania oceniono jako dobrze dobrane i wykonalne.
<p style="text-align: center;">Stolik 3</p> <p style="text-align: center;">Transport publiczny w ZNOF –</p>	<p>Matryca działań (priorytet/wykonalność):</p> <ul style="list-style-type: none"> <u>Wysoki priorytet, wysoka wykonalność:</u> Działanie 1.1. Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
<p>zintegrowany, ekologiczny i efektywny</p>	<p>Działanie 1.2. Przeprowadzenie analiz finansowych i możliwości dotyczących integracji taryfowo-biletowej</p> <p>Działanie 1.9. Koordynacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego</p> <p>Działanie 4.1. Współpraca organizatorów transportu zbiorowego w celu utworzenia siatki priorytetowych linii komunikacyjnych łączących miasta ZNOF oraz inne większe miejscowości przez 7 dni w tygodniu, z odpowiednią częstotliwością kursowania</p> <p>Działanie 4.2. Utworzenie linii komunikacyjnych na terenach, które obecnie dotknięte są wykluczeniem komunikacyjnym, z opcją zastosowania transportu na żądanie</p> <p>Działanie 4.3. Utworzenie linii dowozowych do głównych ciągów komunikacyjnych, z opcją zastosowania transportu na żądanie</p> <p>Działanie 4.8. Lepsze wzajemne powiązanie dworców kolejowych i autobusowych</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Działanie 1.3. Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Działanie 1.4. Stworzenie możliwości zakupu biletu w jednej aplikacji mobilnej</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Działanie 1.6. Wdrożenie otwartego standardu danych dla danych rozkładowych</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Działanie 1.5. Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów</p> <p>Działanie 1.7. Stworzenie systemu otwartych danych dla ZNOF i udostępnianie danych</p> <p>Działanie 4.4. Utworzenie standardów przystankowych ZNOF</p> <p>Działanie 4.5. Audyt lokalizacji i wyposażenia przystanków autobusowych na terenie ZNOF</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Działanie 1.8. Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS realtime</p> <p>Działanie 1.10. Prowadzenie badań w zakresie zrównoważonej mobilności</p> <p>Działanie 4.9. Budowa nowej oraz dostosowywanie istniejącej infrastruktury do obsługi pojazdów nisko- i zeroemisyjnych</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Działanie 4.6. Utworzenie jednolitego systemu informacji pasażerskiej dla ZNOF, w tym systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, na podstawie istniejących systemów w Zielonej Górze i Nowej Soli</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Brak</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, niska wykonalność:</u>

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
	<p>Działanie 4.7. Poprawa jakości transportu zbiorowego w ZNOF poprzez utrzymanie wysokiego standardu taboru linii miejskich oraz wymianę taboru linii podmiejskich i międzygminnych</p> <p>Inne wnioski/postulaty z rozmowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ważnym aspektem o wysokim priorytecie i wysokiej wykonalności są szkolenia dla seniorów dotyczących poruszania się po systemie publicznego transportu zbiorowego w zakresie m.in. zakupu biletów w cyfrowych systemach płatności, wyszukiwania połączeń. • Zdaniem seniorów, zapewnienie częstych połączeń publicznego transportu zbiorowego jest ważniejsze niż zakup nowych autobusów, czy zapewnienie wysokiego ich standardu. • Uczestnicy dyskusji zgłosili konieczność uproszczenia rozkładów jazdy ze względu na dużą liczbę oznakowań. • W opinii seniorów, przydałaby się komunikacja miejska w Sulechowie. • Połączenie autobusowe Zielona Góra – Sulechów charakteryzuje się słabą częstotliwością kursów. • Istniejące połączenia nie zapewniają dojazdu do kluczowych generatorów przez większość doby, np. ostatnie połączenie przy szpitalu w Sulechowie funkcjonuje do godziny 15. • Rozwiązanie w formie telebusu (tzw. transport na życzenie) może być dobrym rozwiązaniem dla dojazdów do lekarza czy apteki.
<p style="text-align: center;">Stolik 4</p> <p>Ruch piesz i rowerowy oraz promocja dla mobilności aktywnej</p>	<p>Matryca działań (priorytet/wykonalność):</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Działanie 5.2. Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury pieszej, w tym przejść dla pieszych</p> <p>Działanie 5.3. Zapewnienie dostępności sieci pieszej i transportowej oraz przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.</p> <p>Działanie 5.4. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury rowerowej w celu utworzenia spójnej, bezpiecznej i przyjaznej transportowej sieci rowerowej</p> <p>Działanie 5.9. Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej, w tym odpowiednie utrzymanie zieleni, jej zachowywanie, tworzenie klinów zieleni i stosowanie infrastruktury „błękitno-zielonej”</p> <p>Działanie 5.10. Stosowanie wytycznych i standardów planowania i projektowania sieci pieszych (WR-D-41 – w trakcie tworzenia) i rowerowych (WR-D-42) oraz dobrych praktyk z tej dziedziny</p> <p>Działanie 5.13. Podejmowanie i lobbowanie współpracy międzygminnej i ponadlokalnej oraz wspólne harmonogramowanie działań z zakresu rozbudowy i modernizacji sieci pieszej i rowerowej</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Działanie 1.11. Promocja mobilności aktywnej i zrównoważonej oraz edukacja na temat szkodliwego wpływu transportu na otoczenie</p>

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
	<p>Działanie 1.12. Organizacja wydarzeń i akcji promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych</p> <p>Działanie 1.13. Rozwój partycypacji społecznej w odniesieniu do kwestii mobilnościowych</p> <p>Działanie 5.8. Uruchomienie aplikacji do obsługi systemu rowerowego oraz sieci pieszej i turystycznej</p> <p>Działanie 5.11. Zapewnienie całorocznej dostępności sieci pieszej i rowerowej dzięki wysokiemu poziomowi utrzymania</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Brak</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Działanie 5.1. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury pieszej w celu utworzenia spójnych, bezpiecznych i przyjaznych ciągów transportowych i rekreacyjnych</p> <p>Działanie 5.5. Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury rowerowej</p> <p>Działanie 5.6. Integracja sieci rowerowej z komunikacją publiczną, przestrzenią pieszą i transportem drogowym</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Działanie 5.12. Rozbudowa i modernizacja turystycznej sieci pieszej i rowerowej oraz łączenie ich z pieszą i rowerową infrastrukturą transportową</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Działanie 1.14. Wprowadzanie bezpłatnych lub zniżkowych przejazdów transportem publicznym oraz prowadzenie zrównoważonej polityki taryfowej</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Brak</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Brak</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Działanie 5.7. Rozbudowa systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych</p> <p>Inne wnioski/postulaty z rozmowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wskazano problem złego planowania i realizacji inwestycji polegających na budowie chodników. • Zdaniem dyskutantów, niezbędne jest branie pod uwagę konieczności zapewnienia dostępności infrastruktury pieszej dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, tzn. likwidacja wysokich krawężników czy też stromych podjazdów. • Zgłoszono potrzebę odseparowywania ruchu pieszego od rowerowego. • Wskazano na wprowadzanie okresowego zamykania ulic w pobliżu szkół („szkolne ulice”) jako dobrego rozwiązania i nauki dobrych nawyków.

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
	<ul style="list-style-type: none"> • Uczestnicy dyskusji podkreślali, iż należy czerpać dobre praktyki z innych miast w Polsce i Europie. • Zdaniem seniorów, niepomijalną kwestią wraz z wprowadzaniem kolejnych rozwiązań poprawiających sytuację mobilności w Obszarze powinna być ciągła edukacja i promocja zrównoważonego transportu. • Wraz z realizacją zadań wprowadzających w przestrzeń miejscowości małej architektury (np. koszy na śmieci) konieczne jest późniejsze ich bieżące utrzymanie, np. naprawy, opróżnianie, czy wymiana zużytych elementów. • Ważne jest lokowanie stojaków rowerowych przy generatorach ruchu, takich jak sklepy, apteki, urzędy, placówki zdrowia, szkoły itd.
<p style="text-align: center;">Stolik 5</p> <p style="text-align: center;">Ruch drogowy – zarządzanie, bezpieczeństwo, uspokajanie i wyłączenie ruchu z centrów miast</p>	<p>Matryca działań (priorytet/wykonalność):</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Działanie 6.1. Prowadzenie polityki parkingowej w oparciu o badania napętnienia oraz konsultacje społeczne</p> <p>Działanie 6.7. Wyprowadzenie ruchu samochodów ciężarowych z obszarów zabudowanych</p> <p>Działanie 6.8. Stosowanie rozwiązań porządkujących dostawy towarów na obszarach miejskich (np. „koperty 15 minut”)</p> <p>Działanie 7.2. Hierarchizacja sieci drogowej i strefowanie ruchu</p> <p>Działanie 7.3. Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej</p> <p>Działanie 7.4. Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Działanie 6.4. Uporządkowanie parkowania na chodnikach</p> <p>Działanie 6.9. Ograniczenia czasowe dla ruchu samochodów dostawczych i ciężarowych</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, niska wykonalność:</u> • <u>Średni priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Działanie 6.5. Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego lub ograniczonego ruchu pojazdów</p> <p>Działanie 6.6. Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Działanie 6.3. Reorganizacja „dzikich” miejsc postojowych</p> <p>Działanie 6.12. Zapewnienie dostępności ogólnodostępnego punktu ładowania dla elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych</p> <p>Działanie 7.8. Wsparcie dla rozwoju systemów ładowania samochodów elektrycznych</p>

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Działanie 6.10. Rozbudowa układu komunikacyjnego w otoczeniu portów żeglugi śródlądowej</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, wysoka wykonalność:</u> • <u>Niski priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Działanie 6.2. Rozszerzanie stref płatnego parkowania</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Działanie 6.13. Wsparcie dla rozwoju rowerów cargo w zakresie infrastruktury oraz organizacji ruchu</p> <p>Działanie 7.1. Podjęcie starań na rzecz budowy obwodnic miejscowości lub kwartałów zabudowy</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Nie zostały przypisane do żadnego pola na matrycy:</u> <p>Działanie 7.5. Wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) w celu uprzywilejowania transportu publicznego, ruchu pieszego, rowerowego i optymalizacja ruchu drogowego</p> <p>Działanie 7.6. „Zielona fala” dla pieszych, rowerzystów i transportu zbiorowego</p> <p>Działanie 7.7. Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu oraz konsultacji społecznych w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu</p> <p>Inne wnioski/postulaty z rozmowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uczestnicy spotkania opowiedzieli się za wprowadzeniem transportu autobusowego „na życzenie”. • Uczestnicy zaproponowali wyłączenie z ruchu okolic ratusza w Sulechowie (wprowadzenie strefy tylko dla pieszych). • Zgłoszono postulat przebudowy skrzyżowania ulic Władysława Łokietka, Krańcowej i Południowej w Sulechowie na rondo.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

6. SPOTKANIE Z MIESZKAŃCAMI GMINY ZABÓR ORAZ INNYMI INTERESARIUSZAMI Z TEGO OBSZARU

Organizacja/badany: mieszkańcy gminy Zabór oraz inni interesariusze powstania Planu z tego obszaru.

Kanały informacji/rekrutacji uczestników: plakaty informujące o spotkaniu; zaproszenia na stronach internetowych Urzędu oraz jego oficjalnym koncie na Facebooku.

Data: 10.05.2023 r., godz. ok. 17:00-20:00

Miejsce: sala konferencyjna Urzędu Gminy Zabór, ul. Lipowa 15

Liczba uczestników: 6



Fot. Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Przebieg spotkania: Spotkanie rozpoczęło się od przedstawienia prezentacji multimedialnej krótko opisującej etap prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności dla ZNOF, wniosków płynących z wykonanej Diagnozy sytuacji mobilnościowej w Obszarze Funkcjonalnym oraz wyników badań ilościowych przeprowadzonych przez Wykonawcę. Kolejny punkt spotkania, czyli prace warsztatowe, został poprzedzony krótkim wystąpieniem wójta gminy Zabór Roberta Sidoruka, który poinformował zebranych na temat planowanych i realizowanych inwestycji związanych z mobilnością (m.in. planach budowy obwodnicy Droszkowa, trasy rowerowej z Nowego Kisielina do Droszkowa i dalej do Łazu oraz planowanym zakupie przez Zielonogórką

Komunikację Powiatową autobusów niskoemisyjnych ze środków KPO). Następnie przybyli na spotkanie mieszkańcy gminy Zabór przystąpili do oceny proponowanych do umieszczenia w Planie działań. Ze względu na skromną liczbę uczestników konsultacji, niemożliwe okazało się podzielenie ich na 5 grup przypisanych do stolików tematycznych. Ocena poszczególnych działań była więc prowadzona przez wszystkie osoby biorące udział w spotkaniu. Ich przypisanie do macierzy priorytetu i wykonalności zostało wykonane w odniesieniu do wszystkich obszarów, za wyjątkiem stolika „kolejowego” (gmina Zabór jako jedyna w ZNOF nie posiada dostępu do infrastruktury kolejowej) oraz „drogowego” (ze względu na ograniczenia czasowe oraz przyporządkowanie większości proponowanych działań z tego zakresu do większych ośrodków miejskich). Uczestnicy spotkania mieli do swojej dyspozycji duże mapy gminy Zabór i całego ZNOF, prezentujące proponowane rozwiązania mobilnościowe, a także długopisy, flamastry, czyste płachty papieru oraz karteczki samoprzylepne. Przy użyciu tych przedmiotów mogli oni lepiej wyrażać swoje uwagi i pomysły dotyczące planowanych działań.

Poniższa tabela przedstawia podsumowanie pozyskanych informacji.

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
<p style="text-align: center;">Stolik 1 Planowanie przestrzenne dla całego Obszaru</p>	<p>Matryca działań (priorytet/wykonalność):</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, wysoka wykonalność:</u> Działanie 2.1. Racjonalne wskazywanie granic rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych Działanie 2.2. Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego, w tym usługowej Działanie 2.3. Koordynacja i zintegrowanie planowania przestrzennego Działanie 2.5. Planowanie przestrzenne – opracowanie wspólnego bilansu dla ZNOF Działanie 2.7. Cyfryzacja i integracja danych • <u>Wysoki priorytet, średnia wykonalność:</u> Brak • <u>Wysoki priorytet, niska wykonalność:</u> Brak • <u>Średni priorytet, wysoka wykonalność:</u> Brak • <u>Średni priorytet, średnia wykonalność:</u> Brak • <u>Średni priorytet, niska wykonalność:</u> Brak • <u>Niski priorytet, wysoka wykonalność:</u> Brak • <u>Niski priorytet, średnia wykonalność:</u> Brak

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
	<ul style="list-style-type: none"> <u>Niski priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Działanie 2.4. Przygotowanie opracowań studialnych zagospodarowania terenów w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych</p> <p>Inne wnioski/postulaty z rozmowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Cyfryzacja i integracja danych powinna wiązać się zapewnieniem ogólnego dostępu do danych.
<p>Stolik 2</p> <p>Kolej kręgosłupem systemu transportu publicznego w ZNOF</p>	<p>Matryca działań (priorytet/wykonalność):</p> <p>Ze względu na fakt, iż gmina Zabór jako jedyna na terenie ZNOF nie posiada dostępu do infrastruktury kolejowej, nie przystąpiono do przyporządkowania poszczególnych działań z tego obszaru na matrycy priorytetu/wykonalności. Uczestnikom spotkania przedstawiono jedynie poszczególne planowane działania, wraz z wyjaśnieniem ich zakresu.</p> <p>Inne wnioski/postulaty z rozmowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> Uczestnicy wyrazili zdanie, iż pomimo braku bezpośredniego dostępu gminy do infrastruktury kolejowej, dla jego mieszkańców istotne jest jednak to, iż integracja różnych środków transportu obejmowała także kolej. Przywołano m.in. przykład dojazdu rowerem z Droszkowa do stacji kolejowej w Nowym Kisielinie, czy dojazd autobusem MKZ Zielona Góra z Droszkowa do Centrum Przesiadkowego w Zielonej Górze w celu zmiany środka transportu na kolej.
<p>Stolik 3</p> <p>Transport publiczny w ZNOF – zintegrowany, ekologiczny i efektywny</p>	<p>Matryca działań (priorytet/wykonalność):</p> <ul style="list-style-type: none"> <u>Wysoki priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Działanie 1.1. Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP</p> <p>Działanie 1.2. Przeprowadzenie analiz finansowych i możliwości dotyczących integracji taryfowo-biletowej</p> <p>Działanie 1.3. Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego</p> <p>Działanie 1.4. Stworzenie możliwości zakupu biletu w jednej aplikacji mobilnej</p> <p>Działanie 4.1. Współpraca organizatorów transportu zbiorowego w celu utworzenia siatki priorytetowych linii komunikacyjnych łączących miasta ZNOF oraz inne większe miejscowości przez 7 dni w tygodniu, z odpowiednią częstotliwością kursowania</p> <p>Działanie 4.7. Poprawa jakości transportu zbiorowego w ZNOF poprzez utrzymanie wysokiego standardu taboru linii miejskich oraz wymianę taboru linii podmiejskich i międzygminnych</p> <p>Działanie 4.9. Budowa nowej oraz dostosowywanie istniejącej infrastruktury do obsługi pojazdów nisko- i zeroemisyjnych</p> <ul style="list-style-type: none"> <u>Wysoki priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Działanie 1.9. Koordynacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego</p> <ul style="list-style-type: none"> <u>Wysoki priorytet, niska wykonalność:</u> <u>Średni priorytet, wysoka wykonalność:</u>

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
	<p>Działanie 1.5. Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów</p> <p>Działanie 1.6. Wdrożenie otwartego standardu danych dla danych rozkładowych</p> <p>Działanie 1.7. Stworzenie systemu otwartych danych dla ZNOF i udostępnianie danych</p> <p>Działanie 1.8. Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS realtime</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Działanie 1.10. Prowadzenie badań w zakresie zrównoważonej mobilności</p> <p>Działanie 4.3. Utworzenie linii dowozowych do głównych ciągów komunikacyjnych, z opcją zastosowania transportu na żądanie</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Działanie 4.8. Lepsze wzajemne powiązanie dworców kolejowych i autobusowych</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Działanie 4.6. Utworzenie jednolitego systemu informacji pasażerskiej dla ZNOF, w tym systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, na podstawie istniejących systemów w Zielonej Górze i Nowej Soli</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Działanie 4.4. Utworzenie standardów przystankowych ZNOF</p> <p>Działanie 4.5. Audyt lokalizacji i wyposażenia przystanków autobusowych na terenie ZNOF</p> <p><u>Niski priorytet, niska wykonalność:</u></p> <p>Działanie 4.2. Utworzenie linii komunikacyjnych na terenach, które obecnie dotknięte są wykluczeniem komunikacyjnym, z opcją zastosowania transportu na żądanie</p> <p>Inne wnioski/postulaty z rozmowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jako działanie o wysokim priorytecie i wysokiej wykonalności uznano możliwość wnoszenia opłat za parkowanie w strefie parkowania w tej samej aplikacji, co zakup biletów na publiczny transport zbiorowy. Ważnym aspektem jest też umożliwienie płatności kartą w parkomacie. • Jako działanie o wysokim priorytecie i średniej wykonalności uznano konieczność zwiększenia możliwości korzystania z przystanków w Zielonej Górze przez innych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.
<p style="text-align: center;">Stolik 4</p> <p>Ruch pieszy i rowerowy oraz promocja dla mobilności aktywnej</p>	<p>Matryca działań (priorytet/wykonalność):</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Działanie 1.14. Wprowadzanie bezpłatnych lub niżkowych przejazdów transportem publicznym oraz prowadzenie zrównoważonej polityki taryfowej</p> <p>Działanie 5.10. Stosowanie wytycznych i standardów planowania i projektowania sieci pieszych (WR-D-41 – w trakcie tworzenia) i rowerowych (WR-D-42) oraz dobrych praktyk z tej dziedziny</p>

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
	<p>Działanie 5.12. Rozbudowa i modernizacja turystycznej sieci pieszej i rowerowej oraz łączenie ich z pieszą i rowerową infrastrukturą transportową</p> <p>Działanie 5.13. Podejmowanie i lobbowanie współpracy międzygminnej i ponadlokalnej oraz wspólne harmonogramowanie działań z zakresu rozbudowy i modernizacji sieci pieszej i rowerowej</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Działanie 1.13. Rozwój partycypacji społecznej w odniesieniu do kwestii mobilnościowych</p> <p>Działanie 5.1. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury pieszej w celu utworzenia spójnych, bezpiecznych i przyjaznych ciągów transportowych i rekreacyjnych (tylko w przypadku inwestycji między miejscowościami)</p> <p>Działanie 5.3. Zapewnienie dostępności sieci pieszej i transportowej oraz przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.</p> <p>Działanie 5.4. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury rowerowej w celu utworzenia spójnej, bezpiecznej i przyjaznej transportowej sieci rowerowej</p> <p>Działanie 5.5. Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury rowerowej</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Wysoki priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Brak</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Działanie 1.12. Organizacja wydarzeń i akcji promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych</p> <p>Działanie 5.1. Budowa i modernizacja liniowej infrastruktury pieszej w celu utworzenia spójnych, bezpiecznych i przyjaznych ciągów transportowych i rekreacyjnych (tylko w przypadku inwestycji w miejscowościach)</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Działanie 5.11. Zapewnienie całorocznej dostępności sieci pieszej i rowerowej dzięki wysokiemu poziomowi utrzymania</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Średni priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Brak</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, wysoka wykonalność:</u> <p>Działanie 5.2. Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury pieszej, w tym przejść dla pieszych</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, średnia wykonalność:</u> <p>Działanie 1.11. Promocja mobilności aktywnej i zrównoważonej oraz edukacja na temat szkodliwego wpływu transportu na otoczenie</p> <p>Działanie 5.6. Integracja sieci rowerowej z komunikacją publiczną, przestrzenią pieszą i transportem drogowym</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Niski priorytet, niska wykonalność:</u> <p>Działanie 5.7. Rozbudowa systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych</p> <p>Działanie 5.8. Uruchomienie aplikacji do obsługi systemu rowerowego oraz sieci pieszej i turystycznej</p>

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
	<p>Działanie 5.9. Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej, w tym odpowiednie utrzymanie zieleni, jej zachowywanie, tworzenie klinów zieleni i stosowanie infrastruktury „błękitno-zielonej”</p> <p>Inne wnioski/postulaty z rozmowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Konieczne są działania zmierzające do realizacji wysokiej jakości infrastruktury liniowej dla rowerzystów i pieszych. • Przed przystąpieniem do działań infrastrukturalnych niezbędne jest poprzedzenie ich audytem i inwentaryzacją wskazującą miejsca wymagające interwencji, np. w celu realizacji ciągu pieszego/rowerowego, pielęgnacji zieleni, niwelowania barier architektonicznych. • Należy rozróżnić zadania z zakresu ciągów pieszych w miejscowościach oraz pomiędzy nimi, gdyż w większości przypadków infrastruktura liniowa dla pieszych w miastach istnieje, lecz problem znajduje się w braku tego typu inwestycji pomiędzy miejscowościami czy gminami. • W pierwszej kolejności powinny powstawać nowe ciągi piesze oraz rowerowe, a w kolejnej postępować powinna modernizacja istniejących tras, które wymagają takich działań. • Niska potrzeba realizacji publicznego roweru miejskiego – większość mieszkańców posiada swoje prywatne rowery różnych typów. • Za dobry przykład współpracy międzygminnej, ponad podziałami i granicami wskazano realizację inwestycji gminy Zabór wspólnie z miastem Zielona Góra. • Konieczne jest dalsze propagowanie idei partycypacji społecznej i większej aktywizacji społeczności lokalnej. Zgłoszono postulat ciągłej promocji wydarzeń, spotkań i konsultacji wśród mieszkańców i decydentów. • Na przygotowywanej mapie istniejącej i planowanej infrastruktury rowerowej zaznaczono proponowany przebieg trasy rowerowej przy moście nad Odrą w ciągu DW 282 jako alternatywny i bardziej logiczny ciąg rowerowy w przeciwieństwie do trasy przez Miłsko.
<p>Stolik 5</p> <p>Ruch drogowy – zarządzanie, bezpieczeństwo, uspokojenie i wyłączenie ruchu z centrów miast</p>	<p>Matryca działań (priorytet/wykonalność):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ze względu na relatywnie niewielką liczbę uczestników spotkania, rezygnację z ich podziału na stoliki tematyczne oraz ograniczenia czasowe, nie przystąpiono do przyporządkowania poszczególnych działań z tego obszaru na matrycy priorytetu/wykonalności. Uczestnikom spotkania przedstawiono poszczególne planowane działania, wraz z wyjaśnieniem ich zakresu. <p>Inne wnioski/postulaty z rozmowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uczestnicy spotkania wyrazili zdanie, iż zdecydowana większość zaproponowanych działań z zakresu ruchu drogowego dotyczy raczej największych ośrodków miejskich w Zielonogórsko-Nowosolskim Obszarze Funkcjonalnym (Zielona Góra, Nowa Sól).

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Informacje zapowiadające spotkanie w mediach:

https://www.gminazabor.pl/PL/1000/2458/Zaproszenie_na_spotkanie_konsultacyjne/k/

<https://www.facebook.com/UrządGminyZabor/posts/pfbid0cfNCB8FRSo19DCKVzfr1hwYVwFsKBcydHSDUwCjEtth1vEpstSz5eVQVH6fVY7mbI>

https://www.gminazabor.pl/PL/drukuj/1000/2463/Zaproszenie_na_spotkanie_konsultacyjne/wersja/

7. SPOTKANIE Z MIESZKAŃCAMI GMINY CZERWIEŃSK ORAZ INNYMI INTERESARIUSZAMI Z TEGO OBSZARU

Organizacja/badany: mieszkańcy gminy Czerwieńsk oraz inni interesariusze powstania Planu z tego obszaru.

Kanały informacji/rekrutacji uczestników: plakaty informujące o spotkaniu; zaproszenia na stronach internetowych Urzędu oraz jego oficjalnym koncie na Facebooku; informacja na koncie na Facebooku Miejsko-Gminnego Ośrodka Kultury w Czerwieńsku; informacja przesłana do radnych gminy Czerwieńsk.

Data: 11.05.2023 r., godz. ok. 17:00-19:00

Miejsce: sala widowiskowa Miejsko-Gminnego Ośrodka Kultury w Czerwieńsku, ul. Bolesława Chrobrego 5

Liczba uczestników: 2



Fot. Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Przebieg spotkania: Spotkanie rozpoczęło się od przedstawienia prezentacji multimedialnej krótko opisującej etap prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności dla ZNOF, wniosków płynących z wykonanej Diagnozy sytuacji mobilnościowej w Obszarze Funkcjonalnym oraz wyników badań ilościowych przeprowadzonych przez Wykonawcę. Ze względu na bardzo niską frekwencję, zrezygnowano z podziału uczestników na grupy przypisane do stolików tematycznych. Zamiast tego prowadzący spotkanie z ramienia Wykonawcy opisali poszczególne

działania z obszarów wybranych przez uczestników – transportu publicznego w ZNOF, a także ruchu pieszego i rowerowego oraz promocji dla mobilności aktywnej. W trakcie dyskusji, uczestnicy spotkania mogli wyrazić swoje uwagi i pomysły dotyczące zaprezentowanych rozwiązań.

Poniższa tabela przedstawia podsumowanie pozyskanych informacji.

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
<p>Zakres tematyczny: Transport publiczny w ZNOF – zintegrowany, ekologiczny i efektywny</p>	<p>Wnioski/postulaty z rozmowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Podkreślono, iż działania zawarte w Planie powinny się realizować razem, tymczasem samorządy mają pokusę wybierania tylko niektórych. • Zaznaczono istotność walki z wykluczeniem transportowym i „białymi plamami” komunikacyjnymi na terenie gminy Czerwieńsk. • Podjęto dyskusję na temat wskaźników realizacji poszczególnych pakietów działań. • Podkreślono istotność zapewnienia komunikacji autobusowej pomiędzy ośrodkami wewnątrz gminy Czerwieńsk. Dotyczy to zwłaszcza czterech wsi położonych na północ od Odry. Są one skomunikowane przede wszystkim z Krosnem Odrzańskim i Sulechowem, problemem pozostają połączenia z Czerwieńskiem, zwłaszcza gdy występują jakieś problemy z przeprawami promowymi. • Wskazano, iż transport autobusowy w nadchodzących latach będzie dużym problemem, ponieważ wymaga on funduszy, których w kasie gminnej brakuje. W przypadku planów ZKP sam zakup autobusów nie wystarczy, potrzebna jest także baza taborowa. • Zwrócono uwagę na wysokie ceny biletów autobusowych – np. przejazd z Czerwieńska do Zielonej Góry linią PKS Zielona Góra to koszt rzędu 14 zł. • Przedstawiciel rady gminy obecny na spotkaniu zauważył, iż w ramach ZNOF widoczna jest duża dysproporcja pomiędzy największymi ośrodkami miejskimi Obszaru a mniejszymi gminami. Budżet Zielonej Góry jest miliardowy, a np. gminy Czerwieńsk wynosi ok. 55 mln zł. Często więc ciężko jest uznać, iż w obliczu wyzwań i celów (obligatoryjnych, wynikających z obowiązującego prawa), przed którym stoi dana jst, transport publiczny jest priorytetem.
<p>Zakres tematyczny: Ruch piesz i rowerowy oraz promocja dla mobilności aktywnej</p>	<p>Wnioski/postulaty z rozmowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wskazano na problemy ze skoordynowaniem budowy ścieżek i tras rowerowych pomiędzy różnymi gminami Obszaru – przykład ścieżki do Nietkowa, bez kontynuacji po stronie gminy Zielona Góra. • Uczestnicy spotkania podkreślili, iż ich zdaniem działania zostały dobrze dobrane, natomiast z pewnością problemem mogą być źródła ich finansowania oraz zapewnienie współpracy pomiędzy różnymi jst Obszaru. • Zauważono konieczność powiązania inwestycji z zakresu budowy infrastruktury pieszej i rowerowej (zarówno punktowej, jak i liniowej) wraz z jej późniejszym, bieżącym utrzymaniem. • Za priorytet wskazano budowę tras pieszych i rowerowych jako podstawę tworzenia alternatywnej dla samochodu komunikacji dla mieszkańców wykluczonych transportowo, a w dalszej perspektywie elementy

Obszar tematyczny	Główne ustalenia
	<p>uatrakcyjniające transport rowerowy (np. wdrożenie dedykowanej aplikacji na urządzenia mobilne).</p> <ul style="list-style-type: none"> Zaznaczono konieczność propagowania partycypacji społecznej i promocji współpracy w kolejnych etapach prac nad PZMM dla ZNOF oraz przyszłych projektach, gdyż dotychczasowe inicjatywy mieszkańców, które nie spotykały się z aprobatą władz, wpłynęły negatywnie na chęć mieszkańców do wspólnego realizowania programów, planów i innych działań mogących być współtworzonych ze społecznością lokalną.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Informacje zapowiadające spotkanie w mediach:

http://www.czerwiensk.pl/asp/pl_start.asp?typ=13&sub=1&menu=2&dzialy=2&artykul=1971&akcja=artykul

https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=pfbid0Xe76HFrCN3gbonUtvcsSWK7p1jpBodnFWDbBLasG5ircDyVFfn8VZTASfwC6VzMGcl&id=345359675617493

<https://www.facebook.com/mgokCzerwiensk/posts/pfbid0meKCgneDfuwHs4sXXBviMvDTYVraV1ihbncWQ5RzVCEzWuvB3nZ2DnjAbi2mxZN6l>

Informacje podsumowujące spotkanie w mediach:

<https://www.nietkow.pl/bie%C5%BC%C4%85ce.html>

