

**Uchwała Nr XL/422/2004**  
**Rady Miasta Gorzowa Wlkp.**  
**z dnia 24 listopada 2004r.**

w sprawie uchwalenia Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego  
w Gorzowie Wlkp.

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt. 6 ustawy z dnia 8 marca 1990r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz.U. z 2001 Nr 142, poz. 1591 ze zmianami) uchwała się, co następuje:

§ 1. Uchwała się Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Gorzowie Wielkopolskim na lata 2004 – 2013 stanowiący załącznik nr 1 do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Gorzowa Wlkp.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady Miasta  
(-)  
Mieczysław Kędzierski

Załącznik Nr 1  
do Uchwały Nr XL/422/2004  
Rady Miasta Gorzowa Wlkp.  
z dnia 24 listopada 2004r.

**PREZYDENT MIASTA GORZOWA WLKP.**



**GORZÓW WIELKOPOLSKI**

**ZINTEGROWANY PLAN ROZWOJU  
TRANSPORTU PUBLICZNEGO  
W GORZOWIE WLKP. NA LATA 2004-2013**

**Gorzów Wielkopolski listopad 2004**

# I. Charakterystyka obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej.

## 1. Sytuacja społeczno - gospodarcza Gorzowa Wlkp. w roku 2003.

### 1.1 Zagospodarowanie przestrzenne miasta.

Gorzów Wlkp. jest miastem o powierzchni 86 km<sup>2</sup> położonym w północno – zachodniej części Polski. Pełni rolę ważnego ośrodka administracyjnego, społeczno – gospodarczego i kulturalnego regionu.

Prawa miejskie uzyskał w 1257r. i pierwotnie nazywał się Landisberch Nova. W latach 1975-1999 był stolicą województwa gorzowskiego a obecnie jest stolicą administracyjną województwa lubuskiego i siedzibą Wojewody Lubuskiego.

Położenie miasta blisko zachodniej granicy w odległości 120 km od stolicy Niemiec – Berlina nadaje mu rolę ważnego węzła komunikacyjnego oraz miasta tranzytowego. W Gorzowie krzyżują się bowiem drogi łączące państwa Europy Zachodniej i Wschodniej oraz państwa Europy Południowej ze Skandynawią. Drogi wodne umożliwiają połączenie: przez Wartę z Poznaniem, przez Noteć i Kanał Bydgoski z portami rzeczynymi nad Wisłą, a poprzez Wartę i Odrę ze Szczecinem na północy i Górnośląskim Okręgiem Przemysłowym na południu.

Gorzów Wlkp. jest największym ośrodkiem Euroregionu Pro Europa Viadrina oraz aktywnie współpracuje na wielu płaszczyznach z krajami Europy. Dowodem uznania dla współpracy zagranicznej Gorzowa Wlkp. jest uhonorowanie miasta w 1999 r. Dyplomem Rady Europy, zaś w 2002 r. Flagą Rady Europy, którą Gorzów Wlkp. otrzymał dzięki dobrym opiniom partnerów zagranicznych oraz za sposób wykorzystania środków unijnych.

Miasto intensywnie inwestuje w swój rozwój, poprawę infrastruktury technicznej, komunalnej i komunikacyjnej, ochronę środowiska, szkolnictwo, sport oraz miejsca wypoczynku i rekreacji dążąc w ten sposób do realizacji, zawartej w „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Miasta Gorzowa Wlkp.”, misji miasta, którą jest: ***Umacnianie roli Gorzowa Wlkp. jako silnego ośrodka o charakterze regionalnym – największego miasta środkowego pogranicza polsko-niemieckiego oraz Euroregionu Pro Europa Viadrina.***

## Komunikacja

Obecnie układ komunikacji kołowej miasta składa się z ok. 247 km dróg, w tym ok. 180 km dróg publicznych (krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych). Głównymi jego elementami są dwie przecinające się drogi krajowe nr 3 i nr 22. Od paru lat podejmowane są działania zmierzające do wyprowadzenia ruchu tranzytowego z centrum miasta oraz do usprawnienia wewnętrznego układu komunikacyjnego poprzez budowę nowych dróg i modernizację istniejących już układów. Do najważniejszych inwestycji drogowych ostatnich lat należą:

- Trasa Nadwarciańska z mostami nad Wartą, Kanałem Ulgi i rondem Santockim;
- Ul. Kasprzaka z rondem;
- Druga jezdnia ul. Górczyńskiej i Piłsudskiego z rondami: Górczyńskim, Niepodległości i Gdańskim;
- Trasa Średnicowa z rondami Kard. Stefana Wyszyńskiego i Myśliborskim;
- Połączenie ul. Walczaka (przyszły odcinek drogi krajowej nr 22) z ul. Podmiejską (droga wojewódzka 158) wraz z rondem Sybiraków;
- I Etap Zachodniej Obwodnicy Gorzowa Wlkp. wraz z odcinkiem ul. Sulęcińskiej do ul. Poznańskiej wraz z rondem oraz połączenie z ul. Kasprzaka;
- Ulice Maczka i Bogusławskiego na osiedlu Górczyn;
- Ulice Szczanieckiej i Dowbór – Muśnickiego na osiedlu Piaski.

W najbliższych latach kontynuowane będą działania związane ze zmianą układu komunikacyjnego miasta. Wykonana została kompleksowa analiza układów drogowych miasta wraz z prognozami jego rozwoju do 2020 r., która pozwala na podjęcie prac planistycznych dotyczących stworzenia harmonogramu inwestycyjnych zadań drogowych.

Układ komunikacyjny miasta, ze względu na jego położenie po obu stronach rzeki Warty, powiązany jest dwoma przeprawami mostowymi przez rzekę Wartę oraz dwoma przez kanał Ulgi. Z posiadanych ekspertyz stanu technicznego dróg i obiektów mostowych wynika, że ul. Grobla – Most Staromiejski – ul. Przemysłowa i ul. Mazowiecka, leżące w ciągu drogi krajowej nr 3, wymagają niezwłocznego remontu. Przeprowadzenie powyższego remontu poprzedzone musi być jednak przebudową ul. Pomorskiej i przedłużeniem jej przez Park Kopernika do ul. Piłsudskiego, aby po zamknięciu remontowanego odcinka ruch z drogi nr 3 mógł odbywać się tą trasą.

Znaczącym elementem komunikacji miejskiej są tramwaje. Długość linii tramwajowych wynosi 25,0 km, z czego większość (ok. 95%) to trasy dwutorowe.

Ze względu na bardzo zróżnicowane ukształtowanie terenu miasta znaczącym uzupełnieniem komunikacji tramwajowej są autobusy. Obecnie komunikacja autobusowa przejęła ok. 72% wszystkich przewozów komunikacji zbiorowej, głównie ze względu na szybki rozwój osiedli mieszkaniowych na obrzeżach miasta.

Największym przewoźnikiem komunikacji autobusowej pozamiejskiej, od kilkudziesięciu lat mającym w zasadzie monopol na zbiorowy przewóz osób, jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. PKS w Gorzowie Wlkp. ma bezpośrednie połączenie m. in. z miastami: Legnicą, Poznaniem, Szczecinem, Wrocławiem, Zieloną Górą, Żarami, Głogowem i Kudową Zdrojem przez Wrocław.

Podstawową oś komunikacji kolejowej w Gorzowie Wlkp. stanowi linia Krzyż-Kostrzyn. Istnieje również linia Gorzów – Zbąszynek oraz linia znaczenia lokalnego do Myśliborza - obecnie zawieszona.

Przez teren miasta ogółem przebiegają linie kolejowe o długości 33 kilometrów. Są to linie normalnotorowe, niezelektryfikowane i w 11 kilometrach dwutorowe. Przez miasto nie przebiegają linie magistralne, jedynie pierwszorzędne (17 kilometrów linii) i drugorzędne.

W Gorzowie Wlkp. znajduje się 6 stacji i przystanków kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich i towarowo - przeładunkowych. Aktualnie Gorzów Wlkp. posiada bezpośrednie połączenia kolejowe:

-w ruchu pasażerskim na trasie:

- Gorzów Wlkp. – Poznań Główny,
- Gorzów Wlkp. – Zbąszynek (autobus szynowy),
- Gorzów Wlkp. – Piła,
- Gorzów Wlkp. – Bydgoszcz,
- Gorzów Wlkp. – Kostrzyn,
- Gorzów Wlkp. – Toruń,
- Gorzów Wlkp. – Kutno,
- Gorzów Wlkp. – Warszawa,
- Gorzów Wlkp. – Lublin,
- Gorzów Wlkp. – Zamość.

-w ruchu towarowym – ze stacjami: Strzelce Krajeńskie Wschód, Strzelce Krajeńskie Miasto, Gorzów – Zieleniec, Kostrzyn przez Witnicę.

-  
Rzeka Warta przepływając przez Gorzów Wlkp. stanowi drogę wodną łączącą Odrę z Wisłą poprzez Noteć i Kanał Bydgoski, co umożliwia komunikację wodną Poznania i Konina z zespołem portowym Szczecin – Świnoujście. Istniejące warunki wodne i nabrzeża umożliwiają rozwój transportu wodnego.

## **1.2 System transportu publicznego.**

W systemie transportu zbiorowego w mieście Gorzowie Wielkopolskim występują dwie trakcje:

- trakcja tramwajowa,
- trakcja autobusowa.

Zarówno w trakcji autobusowej jak i tramwajowej przewozy wykonuje jeden przewoźnik - Miejski Zakład Komunikacji – zakład budżetowy gminy Gorzów Wielkopolski.

Miejski Zakład Komunikacji jest równocześnie organizatorem transportu zbiorowego jak i przewoźnikiem świadczącym usługi przewozu osób na liniach komunikacyjnych na terenie miasta. Funkcje organizatorskie transportu zbiorowego Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim sprawuje pod nadzorem Prezydenta Miasta i Wydziału Dróg i Transportu Publicznego Urzędu Miasta.

### **Zakres działania Miejskiego Zakładu Komunikacji w Gorzowie Wlkp.**

W 1992 roku sąsiadujące z Gorzowem Wielkopolskim gminy Bogdaniec, Deszczno, Kłodawa, Lubiszyn i Santok zawarły z miastem Gorzów Wielkopolski Porozumienie Komunalne, w którym powierzono miastu Gorzów Wlkp. prowadzenie zadania publicznego transportu zbiorowego na terenie tych gmin.

Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie Wlkp. organizuje i wykonuje usługi przewozowe na terenie:

- miasta Gorzów Wielkopolski,
- gminy Bogdaniec,
- gminy Deszczno,

- gminy Kłodawa,
- gminy Lubiszyn,
- gminy Santok.

## **Tabor**

Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim do obsługi sieci komunikacji zbiorowej posiada, według stanu na 31 grudnia 2003 roku, 112 pojazdów, w tym:

- 72 autobusy, w tym:
  - 24 niskopodłogowe,
  - 1 minibus,
- 42 wagony tramwajowe, w tym
  - 18 przegubowych.

Średni wiek taboru tramwajowego wynosi 28 lat, a taboru autobusowego 10 lat.

## **Układ sieci transportu zbiorowego**

Łączna długość tras komunikacji zbiorowej w Gorzowie i okolicy wynosi na dzień 31 grudnia 2003r. 205,7 km, w tym:

- 12,2 km tras tramwajowych,
- 193,5 km tras autobusowych, w tym:
  - 83,5 km w Gorzowie Wlkp.

Długość linii komunikacji zbiorowej obsługiwanych przez Miejski Zakład Komunikacji wynosi 537,3 km, w tym:

- 25 km linii tramwajowych,
- 512,3 km linii autobusowych, w tym:
  - 375,2 km w Gorzowie Wlkp.

Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim według stanu na dzień 31 grudnia 2003 r. świadczy usługi przewozowe na 53 liniach, w tym:

- 3 tramwajowych,
- 50 autobusowych, w tym:
  - 20 miejskich,
  - 20 podmiejskich,
  - 3 nocnych,

- 4 bezpłatnych,
- 3 sezonowych.

Linie tramwajowe kursują z podstawą częstotliwością co 10 minut w godzinach szczytów przewozowych i co 20 minut poza godzinami szczytów.

Podstawowe linie autobusowe miejskie funkcjonują w godzinach szczytów przewozowych co 15 minut, poza szczytami co 20 minut, wieczorem co 30 minut.

Podstawowe znaczenie w obsłudze komunikacyjnej mają linie tramwajowe oraz linie autobusowe, których trasy przebiegają przez centrum Gorzowa Wlkp.

## **Przewozy**

W 2003 roku autobusy i tramwaje wykonały na całym obszarze funkcjonowania gorzowskiego transportu publicznego 6 449 700 wozokilometrów (wkm), w tym:

- 1 630 900 wkm w komunikacji tramwajowej, tj. 25,29%
- 4 818 800 wkm w komunikacji autobusowej, tj. 74,71%, w tym:
  - 4 407 113 wkm na terenie Gorzowa Wlkp. tj. 91,46%.

Pojazdy transportu zbiorowego przewiozły na terenie miasta i ościennych gmin 32,6 mln pasażerów, w tym na terenie Gorzowa 31,1 mln osób, tj. 95,19%.

64,4% pasażerów wykorzystuje przy przejazdach komunikacją zbiorową bilety okresowe.

## **Jakość usług świadczonych przez MZK w Gorzowie**

Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie wdrożył w 2002 roku System Zarządzania Jakością wg normy PN-EN ISO 9001:2001 w zakresie usług przewozowych transportu zbiorowego. Pracownicy kontroli ruchu MZK Gorzów Wlkp. oraz pracownicy Wydziału Dróg i Transportu Publicznego Urzędu Miasta codziennie monitorują jakość świadczonych usług przewozowych. W 2003 roku stwierdzono, że z zaplanowanych kursów nie wykonano:

- w trakcji tramwajowej – 0,49%,
- w trakcji autobusowej – 0,05%.

Jednocześnie zaobserwowano w obu trakcjach 2,20% kursów niepunktualnych.



## Sytuacja ekonomiczno-finansowa transportu zbiorowego w Gorzowie Wlkp.

Głównym źródłem przychodów MZK jest sprzedaż usług przewozowych mieszkańcom miasta i okolicznych gmin oraz dotacja przedmiotowa z budżetu miasta Gorzowa Wlkp.

Struktura przychodów Miejskiego Zakładu Komunikacji w Gorzowie Wlkp. w 2003 roku:

- 20 870,6 tys. zł - przychody ze sprzedaży biletów,
- 2 386,6 tys. zł - pozostałe przychody,
- 6 430,0 tys. zł - dotacja przedmiotowa.

Udział dotacji przedmiotowej w pokryciu kosztów wyniósł w 2003 roku 21,7%.

## 1.3. Gospodarka.

Na koniec 2002 r. pracujących w Gorzowie Wlkp. było 34.473 osoby. Z czego najwięcej osób pracowało w przetwórstwie przemysłowym – 27,51%, następnie w handlu i naprawach – 12,42% oraz ochronie zdrowia i opiece społecznej – 11,27%.

Od paru lat obserwuje się w Gorzowie Wlkp. znaczny spadek liczby pracujących. W końcu 2002 r. liczba pracujących była niższa, w porównaniu do danych z końca 2001 r., o 2.332 osoby. Spadek liczby pracujących nastąpił prawie we wszystkich działach gospodarki. Największy spadek zanotowano w budownictwie (o 959 osób) oraz przetwórstwie przemysłowym (o 622 osoby).

## Podmioty gospodarcze

Gorzów Wlkp. jest miastem przemysłu (chemicznego, włókienniczego, farmaceutycznego, elektrotechnicznego, drzewnego) oraz budownictwa i handlu. Na terenie miasta prowadzi działalność ponad 16 tys. podmiotów gospodarczych, w tym ok. 340 z udziałem kapitału zagranicznego. Do największych firm z udziałem kapitału zagranicznego należą:

VOLKSWAGEN ELEKTRO-SYSTEMY Sp. z o.o.

(produkcja wiązek elektrycznych do samochodów),

Zakłady Włókien Chemicznych STILON S.A.

(produkcja: włókien dla przemysłu tekstylnego w ramach programu produkcyjno – handlowego Nylstar, włókien do celów technicznych w ramach programu produkcyjno

– handlowego Rhodia Industrial Yarns, granulatów konstrukcyjnych w ramach programu produkcyjno – handlowego Rhodia Engineering Plastics),

BAMA POLSKA Sp. z o.o.

(produkcja akcesoriów obuwniczych),

Zakłady Farmaceutyczne VETOQUINOL BIEWET Sp. z o.o.

(produkcja leków weterynaryjnych),

ENKA Sp. z o.o.

(przetwarzanie przędzy wiskozowej),

FAURECIA GORZÓW Sp. z o.o.

(produkcja elementów z tworzyw sztucznych dla przemysłu samochodowego)

sieci handlowe: CASTORAMA, TESCO.

Do grupy największych przedsiębiorstw w mieście, oprócz wyżej wymienionych, należą m.in.:

Zakłady Przemysłu Jedwabniczego SILWANA S. A.

(produkcja tkanin i dzianin),

Fabryka Maszyn do Drewna GOMAD

(produkcja maszyn do obróbki drewna),

HOLDING - ZREMB Gorzów S.A.

(produkcja urządzeń i konstrukcji stalowych),

Przedsiębiorstwo Budowlano – Usługowe INTERBUD – WEST Sp. z o.o.

(budownictwo obiektów użyteczności publicznej oraz obiektów inżynierskich),

Z. MARCINIAK S.A.

(budownictwo przemysłowe ogólne oraz obiektów inżynierskich),

Prywatne Przedsiębiorstwo Handlowo Usługowe MARS

(sprzedaż sprzętu RTV, AGD oraz mebli),

Zakład Mechaniczny MESTIL Sp. z o.o.

(produkcja części do maszyn i urządzeń, elementów z tworzyw sztucznych),

Spółdzielnia Pracy Przemysłu Skórzanego ŚWIT

(produkcja akcesoriów filcowych i skórzanych),

MAGNUM Spółka Jawna

(Dom Wydawniczy Prawo i Finanse, usługi poligraficzne i introligatorskie, produkcja chemii gospodarczej).

## 1.4 Sfera społeczna

### Demografia

Według stanu z końca 2003 r. miasto Gorzów Wlkp. liczyło 125.780 mieszkańców, w tym: 65.773 kobiet (52,29%) i 60.007 mężczyzn (47,71%). Średnio na 1 km<sup>2</sup> powierzchni miasta mieszkały 1.463 osoby. Ludności w wieku przedprodukcyjnym było 24.711 ( 19,65%), w tym kobiet 12.009 (9,55%), produkcyjnym 84.179 (66,93%) w tym kobiety 42.202 (33,55%), a poprodukcyjnym 16.890 (13,43%) w tym kobiety 11.562 ( 9,19%). Na 100 osób w wieku produkcyjnym przypadało ok. 49,4 osoby w wieku nieprodukcyjnym.

Pozostałe dane opisujące sytuację demograficzną Gorzowa Wlkp. zawiera zamieszczona poniżej tabela.

Wyszczególnienie		Okres I – XII 2003 r .
Urodzenia żywe		1.050
Zgony		978
w tym: niemowląt (dzieci w wieku poniżej 1 roku)		16
Przyrost naturalny		72
Zameldowania na pobyt stały	ogółem	2814
	w ruchu wewnętrznym	2772
	z zagranicy	42
Wymeldowania z pobytu stałego	ogółem	1.782
	w ruchu wewnętrznym	1.735
	za granice	47
Saldo migracji	stałej	+1032
	w tym: zewnętrznej	-5

### Kultura i sztuka

Gorzów Wlkp. funkcjonuje w regionie i kraju jako ośrodek będący miejscem organizacji ogólnopolskich imprez kulturalnych. Jest to miasto o dużym potencjale kulturalnym. Istnieje tu wiele instytucji, stowarzyszeń oraz grup artystycznych i kulturalnych zajmujących się upowszechnianiem i tworzeniem dóbr kultury w mieście.

Najważniejszymi instytucjami kultury w mieście są:

- działający od 1946 r. Teatr im. Juliusza Osterwy, który daje pięć premier rocznie oraz jest organizatorem Gorzowskich Spotkań Teatralnych, będących przeglądem najciekawszych spektakli w kraju;
- Muzeum Lubuskie im. Jana Dekerta, które na terenie Gorzowa Wlkp. mieści się w

dwóch zabytkowych obiektach i rocznie organizuje średnio 11 wystaw oraz 61 imprez oświatowych;

- dwa kina prywatne: "Kopernik" i "Słońce" (w których łącznie jest 1.081 miejsc i wyświetla się w nich rocznie 2 088 seansów) oraz kino „60 krzeseł” przy Miejskim Ośrodku Sztuki (85 projekcji w roku);
- działająca ponad pięćdziesiąt lat Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna dysponująca 16 filiami bibliotecznymi oraz filiami: Książki Mówionej, Zbiorów Specjalnych i Zbiorów Naukowych;
- Biblioteka Pedagogiczna oraz biblioteki przy Instytucie Wychowania Fizycznego i Instytucie Papieskim;
- cztery domy kultury podległe Radzie Miasta, spółdzielczy klub "U Szefa" oraz Klub Nauczyciela i Klub Myśli Twórczej "Lamus";
- Jazz Club "Pod Filarami", który działa od 1980 roku prowadząc popularyzację współczesnej kultury muzycznej na bazie jazzu oraz edukację w tym zakresie (klub ten zyskał opinię jednego z najlepszych klubów jazzowych w kraju);
- Miejski Ośrodek Sztuki – Galeria BWA zajmujący się upowszechnianiem sztuk plastycznych poprzez organizację wielu wystaw indywidualnych wybitnych twórców współczesnych oraz szeregu imprez mających zasięg ogólnopolski m. in. takich jak: Biennale Sztuki Sakralnej, Plener Tkacki "Art Stilon" oraz przy współpracy ZPAP - "Salon Jesienny";
- 11 galerii sztuk plastycznych.

Do ważnych instytucji kultury zaliczyć można również istniejące w Gorzowie Wlkp. 2 szkoły muzyczne dla dzieci i młodzieży (Szkoła Muzyczna I i II stopnia im. Tadeusza Szeligowskiego i Szkoła Muzyczna I stopnia, w których łącznie uczy się 444 uczniów) oraz powstałe w 1994 roku z inicjatywy władz samorządowych Liceum Sztuk Plastycznych, które zaspakaja potrzeby miasta oraz częściowo regionu w zakresie kształcenia młodzieży uzdolnionej plastycznie (kształci się w nim 102 uczniów).

## **Sport**

Aktualnie w Gorzowie Wlkp. funkcjonuje 16 klubów sportowych zrzeszających 1.728 zawodników, którzy w 26 sekcjach uprawiają 22 dyscypliny sportu. Ponadto w mieście działa 15 uczniowskich klubów sportowych skupiających ponad 2.000 młodych adeptów.

W ramach miejskiej oświaty publicznej funkcjonuje w Gorzowie Wlkp.:

- 28 przedszkoli, w tym: 3 integracyjne,
- 20 szkół podstawowych, w tym: 3 specjalne i 5 z oddziałami integracyjnymi,
- 15 gimnazjów, w tym: 3 specjalne, 1 z oddziałami integracyjnymi i 1 dla dorosłych,
- 16 szkół ponadpodstawowych i ponadgimnazjalnych, w tym: 2 licea ogólnokształcące samodzielne, liceum plastyczne i 13 zespołów szkół.

Kształcenie ustawiczne i praktyczne realizowane jest przez Centrum Kształcenia Zawodowego, zaś dokształcanie teoretyczno – zawodowe dla pracowników młodocianych przez Regionalny Ośrodek Dokształcania i Doskonalenia Zawodowego.

Miejską publiczną ofertę oświatową uzupełniają i wzbogacają atrakcyjnymi formami placówki niepubliczne. Placówki te prowadzą edukację w różnych zawodach i specjalnościach. Z uwagi na różne formy kształcenia (dzienne, wieczorowe, zaoczne) są one przeznaczone zarówno dla młodzieży, jak i osób dorosłych. Według stanu na 31 grudnia 2002 r. w Gorzowie Wlkp. zarejestrowanych było 100 szkół i placówek oświatowych niepublicznych, w tym:

- 5 przedszkoli (w 4 placówkach tylko „0”),
- 4 szkoły podstawowe,
- 4 gimnazja,
- 24 szkół ponadpodstawowych o uprawnieniach szkół publicznych,
- 7 szkół ponadpodstawowych,
- 11 szkół języków obcych,
- 22 placówki kształcenia ustawicznego,
- 23 placówki opiekuńczo – wychowawcze i resocjalizacyjne.

Na terenie miasta funkcjonują 3 samodzielne szkoły wyższe: Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa, Wyższa Szkoła Biznesu, Wyższa Informatyczna Szkoła Zawodowa, a ponadto Zamiejscowy Wydział Kultury Fizycznej AWF w Poznaniu, Ośrodek Zamiejscowy Wydziału Teologicznego UAM w Poznaniu oraz 3 punkty konsultacyjne: Uniwersytetu Szczecińskiego, Politechniki Szczecińskiej i Politechniki Zielonogórskiej. Szkoły te mają charakter regionalny i zasięg ich oddziaływania ocenia się na ok. 100 km. Studiuje w nich łącznie ok. 10.000 osób.

## Mieszkalnictwo

Obecnie w Gorzowie Wlkp. jest ponad 42 tys. mieszkań. Najwięcej mieszkań należy do zasobów spółdzielni mieszkaniowych – ok. 53%. Mieszkania komunalne stanowią ok. 17%, zakładowe ok. 2%, należące do GTBS ok. 1%.

Część zasobów mieszkaniowych należąca do Miasta administrowana jest przez Zakład Gospodarki Komunalnej. Miasto jest również udziałowcem w Gorzowskim Towarzystwie Budownictwa Społecznego, które buduje mieszkania o czynszu regulowanym. Na gorzowskim rynku mieszkaniowym obecne są także liczne wspólnoty mieszkaniowe i 7 dużych spółdzielni. Część spółdzielni zajmuje się nie tylko administrowaniem posiadanych zasobów ale także ich rozbudową. Od kilku lat na terenie miasta aktywnie działa również szereg firm deweloperskich budujących mieszkania na wynajem lub sprzedaż. Szybko rozwija się także budownictwo indywidualne.

W najgorszym stanie technicznym są budynki komunalne, które w ok. 80% pochodzą z okresu 1882-1945. Niski lub ograniczony standard technicznego wyposażenia mieszkań w podstawowe urządzenia komunalne jest częstym powodem chęci zamiany mieszkań. Budownictwo spółdzielcze składa się w przeważającej części z budynków budowanych w technologii „wielkiej płyty” w latach 60, 70 i 80-tych. W najbliższej przyszłości należy spodziewać się kumulacji potrzeb mieszkaniowych spowodowanej kresem technicznej wytrzymałości wielu starych budynków.

## Bezrobocie

Według danych Wojewódzkiego i Powiatowego Urzędu Pracy w końcu 2003 r. zarejestrowanych było w mieście 10.573 bezrobotnych, a stopa bezrobocia wynosiła 18,4%. Kobiety stanowiły 47,5% ogółu bezrobotnych, osoby niepełnosprawne 7,9%, absolwenci 4,0%. Najwięcej osób bezrobotnych było:

w wieku 45 – 54 lat (29,25%) oraz 25 – 34 lat (25,85%),

z wykształceniem zasadniczym zawodowym (31,60%) oraz gimnazjalnym i poniżej (31,02%),

z ogólnym stażem pracy 10 –20 lat (22,06%),

pozostających bez pracy powyżej 24 miesięcy (23,10%) oraz od 12 do 24 miesięcy (21,16%).

Spośród wszystkich osób figurujących w rejestrze bezrobotnych tylko 23,8% osób posiadało prawo do zasiłku.

## 1.5 Poziom bezpieczeństwa drogowego.

W 2003 roku na terenie miasta Gorzowa Wielkopolskiego odnotowano 69 wypadków drogowych, w których zginęło 5 osób, a 87 osób zostało rannych. Odnotowano również 1 901 kolizji ( w tym 113 z udziałem pojazdów komunikacji zbiorowej).

Do najbardziej zagrożonymi wypadkami drogowymi należą ciągi ulic:

- Chrobrego – Przemysłowa – Grobla – Koniawska – Poznańska,
- Szczecińska – Myśluborska – Konstytucji 3-go Maja – Sikorskiego,

Najwięcej kolizji drogowych wydarzyło się na ciągach następujących ulic:

- Szczecińska – Myśluborska – Konstytucji 3-go Maja – Sikorskiego,
- Walczaka – Piłsudskiego – Górczyńska – Czereśniowa,
- Warszawska – Podmiejska – Pomorska – Bierzarina,
- Chrobrego – Przemysłowa – Grobla – Koniawska – Poznańska,
- Al. Odrodzenia – Roosevelta – Słowiańska.

Z powyższego wynika , że najbardziej niebezpieczne w Gorzowie Wlkp. są miejskie odcinki dróg krajowych nr 3 (Świnoujście – Jakuszyce) i nr 22 (Braniewo – Kostrzyn).

## 1.6 Środowisko naturalne

### Dwutlenek siarki

Zanieczyszczenie powietrza SO<sub>2</sub> w latach 2002-2003 na terenie Gorzowa Wlkp. pozostawało na niskim poziomie. Największe średniodobowe stężenie odnotowano na stacji przy ul. Mickiewicza: w 2002 r. wyniosło 33 µg/m<sup>3</sup> ( 22% normy ), w 2003 r. 34,9 µg/m<sup>3</sup> ( 23,3% normy ).

### Dwutlenek azotu

Stężenia NO<sub>2</sub> w latach 2002-2003 charakteryzowały się pewnym czasowym zróżnicowaniem. W 2002 r. wystąpiło przekroczenie wartości normy średniorocznej na stacji przy ul. Wodnej( 50,4 µg/m<sup>3</sup> – 126% normy ). W 2003 r. stężenia NO<sub>2</sub> w Gorzowie choć nadal wysokie nie przekroczyły stężeń dopuszczalnych ( ul. Wodna - 30 µg/m<sup>3</sup>- co stanowi 75% normy )

## **Pył zawieszony**

Zanieczyszczenie to jest bardzo mocno związane ze zjawiskiem emisji niskiej ( paleniska domowe), która szczególnie nasila się wraz z rozpoczęciem sezonu grzewczego. Połączenie dużej ilości źródeł emisji ze stosunkowo niewielkim obszarem występowania doprowadziło do występowania dużych stężeń i przekroczenia wartości kryterialnych. W 2002 r. najwyższe stężenie średniodobowe odnotowano na stacji przy ul. Mickiewicza –  $190 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , co stanowi 381% normy . Na podstawie pomiarów Inspekcji Sanitarnej największe stężenie odnotowano na ul. Mickiewicza –  $180,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , co stanowi 360% normy.

## **Tlenek węgla**

Poziom stężeń był znacznie niższy od wartości kryterialnych.

## **Ozon**

Ocenę jakości powietrza pod względem stężenia ozonu dokonuje się na podstawie obliczonej średniej liczby dni w ciągu lat 2001-2003, w których zanotowano przekroczenia stężenia granicznego (  $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ). W badanym okresie liczba dni w których normy zostały przekroczone wyniosła 23, wobec poziomu granicznego 60 dni.

## **Benzen**

W połowie 2003 r. po raz pierwszy przeprowadzono badania benzenu metodą z pasywnym poborem próbek w Gorzowie. Wyniki pomiarów nie przekroczyły stężeń dopuszczalnych.

## **Ołów w pyłe zawieszonym.**

Na terenie miasta nie prowadzono badań zawartości ołowiu w pyłe zawieszonym.



## **2. Uwarunkowania rozwoju transportu publicznego w Gorzowie Wlkp.**

### **2.1 Determinanty rozwoju transportu publicznego w Gorzowie Wlkp. wynikające ze Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego.**

Determinantami rozwoju transportu publicznego w Gorzowie Wlkp., wynikającymi ze Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego<sup>1</sup>, są następujące cele strategiczne:

- Modernizacja drogi nr 3 jako drogi ekspresowej.
- Budowa obwodnic miast w ciągach najważniejszych dróg w oparciu o kryteria natężenia ruchu i wielkości miasta.
- Dostosowanie sieci dróg do autostrad A2i A12, zgodnie z programem rządowym w ustalonych korytarzach międzynarodowych.
- Modernizacja ciągów dróg dojazdowych do przejść granicznych.
- Nadanie priorytetowego charakteru modernizacjom innych dróg wśród przedsięwzięć infrastruktury technicznej i dzięki temu szybkie podniesienie parametrów techniczno-eksploatacyjnych dróg.
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez likwidowanie miejsc niebezpiecznych na drogach.
- Budowa niezbędnych przepraw mostowych w ramach kontraktów rząd-region lub ze środków pomocowych.
- Działania na rzecz szerszego wykorzystania kolei i dróg wodnych w transporcie pasażerskim i towarowym.

---

<sup>1</sup> Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego. Pod redakcją G. Gorzelaka i B. Jałowieckiego. Urząd Marszałkowski w Zielonej Górze. Zielona Góra 2000.

## 2.2 Determinanty rozwoju transportu publicznego w Gorzowie Wlkp. wynikające ze „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Miasta Gorzowa Wielkopolskiego – GORZÓW 2000+”.

Determinanty rozwoju transportu publicznego w Gorzowie Wlkp. , wynikające ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Miasta Gorzowa Wlkp.- GORZÓW 2000+ ( uchwała nr XXIX/303/2000 Rady Miejskiej w Gorzowie Wlkp. z dnia 12.02.2000 r. ), zostały określone w celach operacyjnych i przedsięwzięciach zmierzających do realizacji celów:

Cel operacyjny	Ukształtowanie przestrzeni miasta jako przestrzeni otwartej.
<b>Przedsięwzięcia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analiza potencjałów Gorzowa Wlkp. w sieci miast sąsiednich.</li> <li>• Podjęcie działań zmierzających do rozszerzenia granic administracyjnych miasta.</li> <li>• Poprawa infrastruktury jako podstawy do wzmocnienia ponadmiejskich potencjałów rozwojowych.</li> <li>• Poprawa dostępności przestrzeni wewnątrzmijskich w celu poprawy jakości jej użytkowania i prowadzenia akcji ratowniczych.</li> <li>• Umocnienie transgranicznego potencjału Gorzowa Wlkp.</li> <li>• Ukierunkowanie na rozwój opierający się na innowacji, wiedzy i informacji z jednoczesnym korzystaniem z potencjału wewnętrznego, zewnętrznego i transgranicznego.</li> <li>• Koordynacja działań dotyczących ochrony środowiska jako wkładu do budowy regionalnego i transgranicznego systemu ochrony.</li> <li>• Funkcjonalne i krajobrazowe włączenie doliny Warty w śródmiejską przestrzeń miasta Gorzowa Wlkp.</li> <li>• Analiza potrzeb funkcjonowania komunikacji lotniczej w mikroregionie gorzowskim.</li> </ul>

<b>Cele operacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utworzenie nowej strefy zurbanizowanej na terenach powojaskowych w północno – zachodniej części miasta.</li> <li>• <b>Pozyskanie terenów pod cele komunalne: powiększenie cmentarza miejskiego, powiększenie Parku Słowiańskiego, pozyskanie terenów pod zabudowę mieszkaniową, administracyjną i usługi.</b></li> </ul>
<b>Przedsięwzięcia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opracowanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego .</li> <li>• Budowa układu komunikacyjnego ulic miejskich z komunikacją zbiorową, w tym: <ul style="list-style-type: none"> <li>- tzw. „dużej” trasy obwodnicowej – odcinek od ul. Myśluborskiej do ul. Żwirowej,</li> <li>- tzw. „małej” trasy obwodnicowej – odcinek od ul. Myśluborskiej do ul. Słowiańskiej</li> </ul> </li> <li>• Ustalenie zasad obsługi w zakresie infrastruktury technicznej,</li> <li>• Wyznaczenie obszarów do realizacji celów publicznych,</li> <li>• Powiększenie cmentarza komunalnego przy ul. Żwirowej,</li> <li>• Urządzenie terenów zieleni miejskiej i rekreacji, w tym utworzenie nowego parku komunalnego na przedłużeniu Parku Słowiańskiego,</li> <li>• Wyznaczenie obszarów dla rozwoju usług ogólnomiejskich,</li> <li>• Wyznaczenie obszarów dla rozwoju funkcji mieszkaniowej,</li> <li>• Ustalenie zasad zagospodarowania terenu.</li> </ul>

<b>Cel operacyjny</b>	<p><b>Utworzenie centrum administracyjno – usługowego w południowej części miasta poprzez przekształcenie dzielnicy mieszkaniowej w dzielnicę o charakterze administracyjno – usługowym.</b></p>
-----------------------	--

<b>Przedsięwzięcia</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Opracowanie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Zawarcia jako instrumentu do wprowadzenia planowanych przedsięwzięć,</li> <li>2. Ograniczenie lokalizacji nowej zabudowy mieszkaniowej,</li> <li>3. Stworzenie mechanizmów sprzyjających przekształceniom funkcji mieszkaniowej w funkcje administracyjne i usługowe,</li> <li>4. Optymalizacja układu komunikacji wewnętrznej oraz powiązań międzydzielnicowych,</li> <li>5. Opracowanie planu powiązań sieciowych i przestrzennych z istniejącym centrum oraz terenami przyległymi,</li> <li>6. Stworzenie sprzyjających warunków do lokowania instytucji publicznych.</li> </ol>
------------------------	---

<b>Cel operacyjny</b>	Ograniczenie emisji zanieczyszczeń do powietrza.
<b>Opis celu / Priorytetowe zadania</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kontynuacja działań mających na celu ograniczenie niskiej emisji szczególnie w śródmieściu przez zmianę sposobu ogrzewania (zmiana paliwa stałego na gaz) i podłączanie obiektów do sieci ciepłowniczej.</li> <li>2. Systematyczne dążenie do zmniejszenia zanieczyszczenia atmosfery z głównych źródeł zanieczyszczeń.</li> <li>3. Budowa tras obwodnicowych śródmiejskich.</li> <li>4. Budowa obwodnicy zewnętrznej miasta.</li> <li>5. Poprawa organizacji ruchu.</li> <li>6. Rozbudowa sieci tramwajowej.</li> <li>7. Promowanie mniej uciążliwych środków transportu.</li> <li>8. Prowadzenie działań kontrolno – represyjnych.</li> </ol>
<b>Przedsięwzięcia</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>9. Realizacja master planu ucieplnienia miasta.</li> <li>10. Rozwiązanie problemów komunikacyjnych miasta.</li> <li>11. Prowadzenie działań monitoringowych.</li> </ol>

<b>Cele operacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Poprawa klimatu akustycznego miasta.</b></li> <li>• <b>Zmniejszenie uciążliwości wywoływanych przez wibracje.</b></li> </ul>
<b>Opis celu / Priorytetowe zadania</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa tras obwodnicowych śródmiejskich i obwodnicy zewnętrznej.</li> <li>• Poprawa stanu technicznego jezdni.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernizacja torowisk tramwajowych.</li> <li>• Poprawa organizacji ruchu.</li> <li>• Promowanie mniej uciążliwych środków transportu.</li> <li>• Budowa ekranów akustycznych przy głównych trasach komunikacyjnych.</li> <li>• Wykonywanie wibroizolacji przy trasach komunikacyjnych.</li> <li>• Wykonywanie modernizacji obiektów użyteczności publicznej.</li> <li>• Prowadzenie działań kontrolno – represyjnych.</li> </ul>
<b>Przedsięwzięcia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rozwiązanie problemów komunikacyjnych miasta.</li> <li>• Stosowanie rozwiązań zmniejszających uciążliwości spowodowane hałasem i wibracjami.</li> <li>• Prowadzenie działań monitoringowych.</li> </ul>

<b>Cel operacyjny</b>	<b>Usprawnienie wewnętrznego układu komunikacyjnego miasta Gorzowa Wlkp.</b>
<b>Opis celu / Priorytetowe zadania</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stworzenie w Gorzowie Wlkp. układu komunikacyjnego optymalizującego ruch międzydzielnicowy oraz wewnątrzdzielnicowy oraz porządkującego problem parkowania w mieście</li> <li>• Zadaniem priorytetowym są: Trasa Alternatywna, Trasa Średnicowa, połączenie ulicy Pomorskiej z Aleją Odrodzenia.</li> </ul>
<b>Przedsięwzięcia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa Trasy Alternatywnej,</li> <li>• Budowa Trasy Średnicowej (Aleja Odrodzenia i ul. Słowiańska do ul. Myśluborskiej),</li> <li>• Budowa drugiej jezdni ulicy Piłsudskiego, Górczyńskiej, Walczaka, Grobla,</li> <li>• Modernizacja ciągu ulic: Wybickiego, Łokietka, Estkowskiego,</li> <li>• Kompleksowa przebudowa ulicy Kard. S. Wyszyńskiego</li> <li>• Budowa połączenia ulicy Pomorskiej z Aleją Odrodzenia,</li> <li>• Modernizacja istniejących ulic pod kątem podniesienia poziomu ich przepustowości</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa dzielnicowych, osiedlowych parkingów jedno lub wielopoziomowych</li> </ul>
<b>Cel główny 5</b>	<b>Rozwinięta infrastruktura techniczna, komunalna i komunikacyjna</b>
<b>Cel operacyjny</b>	<b>Zmniejszenie natężenia ruchu kołowego indywidualnego na terenie miasta</b>
<b>Opis celu / Priorytetowe zadania</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stworzenie w Gorzowie Wlkp. komunikacji zbiorowej zapewniającej optymalny ruch pasażerski międz dzielnicowy oraz wewnątrz dzielnicowy.</li> </ul>
<b>Przedsięwzięcia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa toru tramwajowego w dzielnicy „Górczyn”,</li> <li>• Modernizacja istniejącej sieci tramwajowej,</li> <li>• Modernizacja układu komunikacji pod kątem zapewnienia priorytetu komunikacji zbiorowej autobusowej</li> <li>- Budowa systemu ścieżek rowerowych</li> </ul>
<b>Efekty</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Optymalizacja ruchu wewnątrz obszaru urbanistycznego miasta</li> <li>- zmniejszenie dolegliwości wywołanych przez kołowy ruch drogowy</li> </ul>
<b>Podmioty uczestniczące</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Urząd Miejski, MZK,</li> </ul>
<b>Źródła finansowania</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budżet miasta, fundusze pomocowe</li> </ul>
<b>Powiązania z innymi celami</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• I.2.5., II.2.1., II.2.3., II.3.2., II.3.4., II.4.3.</li> </ul>

### **2.3 Determinanty rozwoju transportu publicznego w Gorzowie Wlkp. wynikające ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gorzowa Wlkp.**

Determinantami rozwoju transportu publicznego w Gorzowie Wlkp., wynikającym ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gorzowa Wlkp.<sup>2</sup> są:

- Polityka zrównoważonego rozwoju Gorzowa Wlkp.
- Cele strategiczne rozwoju:

Cel 1 - Systematyczne podnoszenie poziomu zaspokajania zbiorowych

<sup>2</sup> Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gorzowa Wlkp. Biuro Planowania Przestrzennego w Gorzowie Wlkp. Gorzów Wlkp. 2003.

potrzeb w zakresie oświaty i szkolnictwa wyższego,

Cel 2 - Skuteczną politykę prospołeczną,

Cel 3 - Kształtowanie ładu przestrzennego,

Cel 4 - Poprawę stanu środowiska przyrodniczego,

Cel 5 - Rozwój infrastruktury technicznej, komunalnej i komunikacyjnej.

2) W obrębie celu dotyczącego kształtowania ładu przestrzennego wyróżnia się następujące główne jego elementy (cele cząstkowe):

- a) utworzenie nowej strefy zurbanizowanej miasta w obrębie terenów powojkowych położonych w północno-zachodniej jego części,
- b) wykształcenie w środkowej części Zawarcia centrum targowo – usługowego,
- c) rewitalizacja historycznej zabudowy miasta oraz ochrona zabytkowych jego struktur.

3) W obrębie celu dotyczącego poprawy stanu środowiska przyrodniczego wyróżnia się następujące jego główne cele cząstkowe:

- a) poprawa stanu sanitarnego środowiska przyrodniczego miasta i warunków środowiskowych życia mieszkańców głównie poprzez:
  - poprawę klimatu akustycznego miasta,
  - racjonalne gospodarowanie odpadami,
  - ograniczenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery,
  - poprawę jakości wód podziemnych,
- b) zapewnienie funkcjonalno-przestrzennej spójności środowiska przyrodniczego miasta,
- c) stworzenie odpowiednich warunków środowiskowych dla realizacji funkcji rekreacyjnych dla mieszkańców miasta oraz funkcji sportowych w skali ponadlokalnej,
- d) efektywne wykorzystanie walorów i zasobów środowiska przyrodniczego w gospodarczym rozwoju miasta.

4) W obrębie celu dotyczącego infrastruktury technicznej, komunalnej i komunikacyjnej wyróżnia się następujące jego główne cele cząstkowe:

- a) rozbudowę i modernizację systemów zaopatrzenia miasta w wodę,
- b) budowę systemów kanalizacji sanitarnej w obszarach dotychczas nie skanalizowanych, oraz włączenie do tego systemu ścieków sanitarnych z terenu gmin ościennych (Deszczno, Bogdaniec i Santok),
- c) rozbudowę i modernizację systemu odprowadzania wód deszczowych,

- d) powszechne zastosowanie nowoczesnych technologii w energetyce ciepłej,
- e) powszechny dostęp do systemu gazyfikacji, oraz dalszą rozbudowę tego systemu,
- f) zapewnienie nowoczesnego systemu telekomunikacyjnego,
- g) stworzenie w Gorzowie Wlkp. pełnego i sprawnego układu komunikacyjnego zapewniającego dogodne połączenia z innymi rejonami,
- h) usprawnienie wewnętrznego układu komunikacyjnego miasta oraz wyprowadzenie ruchu tranzytowego głównie ciężarowego z centralnej i śródmiejskiej części miasta,
- i) zwiększenie bezpieczeństwa ruchu ulicznego,
- j) rozwój alternatywnych środków komunikacji i transportu w stosunku do dominującej roli samochodów.

## **2.4 Determinanty rozwoju transportu publicznego w Gorzowie Wlkp. wynikające z badań zachowań komunikacyjnych mieszkańców Gorzowa Wlkp. oraz badań zadowolenia pasażerów Miejskiego Zakładu Komunikacji w Gorzowie Wlkp.**

Determinantami rozwoju transportu publicznego w Gorzowie Wlkp. , wynikającymi z badań zachowań komunikacyjnych mieszkańców Gorzowa Wlkp. oraz badań zadowolenia klienta Miejskiego Zakładu Komunikacji w Gorzowie Wlkp. są:

Podział zadań przewozowych w transporcie osób na obszarze miasta, obliczony na podstawie liczby podróży:

- podróże piesze: 38,5%
- transport publiczny: 32,6%
- transport indywidualny: 25,9%
- podróże rowerowe: 3,0%

podział zadań przewozowych w transporcie zbiorowym na obszarze miasta, obliczony na podstawie liczby przejazdów:

- komunikacja autobusowa: 64,7%;
- komunikacja tramwajowa: 35,3%;



Postulaty przewozowe zgłaszane przez mieszkańców zostały przez nich uszeregowane w następującej kolejności:

- bezpieczeństwo podróży;
- punktualność kursowania;
- dostępność do sieci komunikacyjnej;
- komfort jazdy;
- dostępność do zakupu biletów;
- dostępność do bieżącej informacji,
- wysoka jakość usługi przewozowej;
- możliwość wypowiedzania się o komunikacji miejskiej;
- oczekiwanie mieszkańców na uruchomienie , z reguły bezpośrednich połączeń swojego miejsca zamieszkania z celem podróży,
- Oczekiwanie mieszkańców Osiedla Górczyn na budowę trakcji tramwajowej na osiedlu.

## **II. Wyznaczenie granic realizacji planu.**

Wyznaczenie granic obszaru realizacji planu rozwoju transportu w Gorzowie Wielkopolskim opiera się na następujących założeniach:

- miasto Gorzów Wlkp. jako samodzielna jednostka samorządu terytorialnego (miasto na prawach powiatu) ma bezpośredni wpływ na kształt transportu publicznego, wyłącznie w swoich granicach administracyjnych;
- obszar działania lokalnego transportu zbiorowego w Gorzowie Wlkp. obejmuje także funkcjonalnie powiązane z nim obszary, znajdujące się w granicach administracyjnych gmin ościennych (Kłodawa, Lubiszyn, Santok, Bogdaniec, Deszczno)

### III. Plan na lata 2004-2006 i 2007-2013.

#### 1. Cele rozwoju transportu publicznego.

W celu realizacji strategii zrównoważonego rozwoju w zakresie transportu publicznego zakłada się tworzenie warunków dla sprawnego i bezpiecznego przemieszczania się osób i towarów, przy zapewnieniu priorytetu dla transportu zbiorowego i ograniczaniu uciążliwości transportu dla środowiska.

W celu osiągnięcia zrównoważonego rozwoju transportu, w odniesieniu do transportu publicznego zakłada się:

- obejmowanie obsługą pojazdami niskopodłogowymi obszarów miasta oraz gmin ościennych dotąd nieobsługiwanych;
- obejmowanie obsługą obszarów rozwojowych miasta oraz intensyfikacja obsługi obszarów zagospodarowanych częściowo (Specjalna Strefa Ekonomiczna – Fabryka „Faurecia”, tereny popoligonowe przy ul. Myśluborskiej – Hipermarket „TESCO”, tereny dawnych koszar wojskowych przy ul. Myśluborskiej – siedziby wyższych uczelni);
- rozwój komunikacji tramwajowej, jako przyjaznej środowisku oraz współtworzącej unikatowy wizerunek miasta, poprzez przedłużenie sieci tramwajowej na Górczynie (kierunek Fabryka Domów ul. Walczaka);
- modernizację istniejącej sieci tramwajowej, przebudowa torowiska i pętli na ul. Kostrzyńskiej;
- dalszą wymianę taboru autobusowego na autobusy odpowiadające standardom europejskim (niska lub częściowo niska podłoga);
- zwiększenie dostępności do transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych poprzez (poza wymianą taboru) likwidację barier architektonicznych, głównie na przystankach;
- dalszą modernizację zatok przystankowych oraz infrastruktury przystankowej (wyposażanie przystanków we wiaty i ławki),
- podniesienie bezpieczeństwa podróżowania środkami transportu publicznego poprzez sukcesywne wprowadzanie monitoringu wewnątrz pojazdów komunikacji miejskiej

## **2. Rozwój poszczególnych podsystemów transportu publicznego.**

### **2.1. Podsystem tramwajowy.**

Rozpatrując obecną i potencjalną rolę tramwaju, planuje się przedłużenie linii tramwajowej z istniejącej pętli tramwajowej przy ul. Walczaka – Silwana w kierunku osiedla Ustronie na Górczynie, modernizację torowiska w ul. Kostrzyńskiej i przebudowę pętli tramwajowej na Wieprzycach, oraz budowę linii tramwajowej na Osiedlach: Sady i Parkowe.

### **2.2 Podsystem autobusowy**

Rozwój połączeń autobusowych planowany jest w szczególności na obszarach po poligonowych w rejonie ul. Myśluborskiej oraz w rejonie Specjalnej Strefy Ekonomicznej przy ul. Szczecińskiej, jest on jednakże uwarunkowany rozwojem budownictwa wielorodzinnego, jak też budową kolejnych zakładów pracy na terenie strefy. Stosunkowo duża elastyczność w planowaniu tras autobusowych, pozwoli na ewoluowanie układu linii autobusowych bezpośrednio za rozwojem sieci ulicznej. Dla prawidłowego funkcjonowania podsystemu autobusowego zakłada się:

- budowę dworca autobusowo – tramwajowego przy ul. Kostrzyńskiej, przeznaczonego do obsługi podróżnych z i w kierunku gmin Bogdaniec i Lubiszyn oraz innych dzielnic Gorzowa Wlkp.;
- budowę dworca autobusowego na terenie dawnej jednostki wojskowej przy ul. Myśluborskiej przeznaczonego do obsługi studentów zlokalizowanych tam wyższych uczelni, obsługi interesantów Starostwa Powiatowego, Lecznicy Zwierząt oraz zlokalizowanych w tym rejonie firm usługowych;
- przeniesienie, niektórych linii autobusowych obsługujących teren gminy Deszczno, do centrum miasta,
- modernizację układu komunikacyjnego pod kątem zapewnienia priorytetu komunikacji zbiorowej autobusowej;
- dalszą stopniową wymianę taboru autobusowego, przy założeniu, iż nowo wprowadzane autobusy będą posiadały całkowicie lub w części niską podłogę,

- budowę pętli autobusowej na Osiedlu Myśluborskim, budowę pętli autobusowej na terenie K-SSSE.

### **3. Integracja transportu publicznego i indywidualnego.**

Realizując zasadę zrównoważonego rozwoju należy dążyć do ukształtowania zadań przewozowych w proporcji:

- 75% transport publiczny,
- 25% transport indywidualny.

Obecne proporcje wskazują na ukształtowanie tychże zadań na poziomie :

- 35,0 % - transport publiczny,
- 65,0 % - transport indywidualny.

Integracja transportu publicznego i indywidualnego następować będzie w wyniku realizacji następujących przedsięwzięć:

- synchronizacja sygnalizacji świetlnej wraz z priorytetem dla komunikacji zbiorowej,
- budowę lub wydzielenie pasów ruchu dla autobusów na ulicach o dużym natężeniu ruchu,
- wprowadzenie ułatwień w korzystaniu z komunikacji publicznej dla osób niepełnosprawnych poprzez rozwiązania w zakresie infrastruktury przystankowej,
- zrealizowanie podsystemu ścieżek rowerowych powiązanego z systemem komunikacji zbiorowej,
- uruchomienie głównych węzłów integracyjnych skupiających podsystemy komunikacji tramwajowej, autobusowej oraz indywidualnej.

### **4. Promowanie komunikacji miejskiej.**

Promowanie transportu publicznego jako alternatywy szkodliwego dla miasta rozwoju motoryzacji indywidualnej będzie polegać na:

- wdrażaniu programów z zakresu wychowania komunikacyjnego oraz bezpieczeństwa podróżowania tj. Program edukacyjny „Bezpieczna droga do szkoły”, Program „Bezpieczne przewozy w komunikacji miejskiej”;
- organizowanie, wspólnie z organizacjami ekologicznymi, akcji edukacyjnych dla mieszkańców w zakresie zagrożeń wynikających z niekontrolowanego wzrostu użytkowania samochodów w mieście;

- organizowanie „Dni bez samochodu” w ramach Europejskiego Dnia Bez Samochodu;
- prowadzenie polityki taryfowej zachęcającej do korzystania z komunikacji miejskiej;
- podniesienie jakości usług komunikacji miejskiej;
- współpraca ze szkołami poprzez Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP w celu wzrostu świadomości w zakresie korzyści wynikających z rozwoju transportu publicznego w Gorzowie Wlkp.

#### **IV. Powiązania projektów z celami dokumentów strategicznych dotyczących rozwoju przestrzenno-gospodarczego miasta i innych dokumentów wyznaczających rozwój transportu publicznego.**

##### **1. Tramwaj**

<b>Okres Planowania</b>	<b>Nazwa Zadania</b>	<b>Integrowane podsystemy</b>	<b>Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych</b>
2004-2006	<b>Węzeł Wieprzyce</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kolej</li> <li>- Autobusowy miejski</li> <li>- Autobusowy podmiejski</li> <li>- Tramwaj</li> <li>- Samochód osobowy</li> <li>- Rower</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego</li> <li>- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gorzowa Wlkp.</li> </ul>
2007-2013	<b>Węzeł Ustronie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- autobusowy podmiejski</li> <li>- autobusowy podmiejski</li> <li>- tramwaj</li> <li>- samochód osobowy</li> <li>- rower</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gorzowa Wlkp.</li> <li>- Strategia Zrównoważonego Rozwoju miasta Gorzowa Wlkp.- GORZÓW 2000+</li> </ul>
2007-2013	<b>Węzeł Parkowe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- autobusowy miejski</li> <li>- tramwaj</li> <li>- samochód osobowy</li> <li>- rower</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gorzowa Wlkp.</li> <li>- Strategia Zrównoważon. Rozwoju miasta Gorzowa Wlkp.- GORZÓW 2000+</li> </ul>

## 2. Autobus

Okres Planowania	Nazwa Zadania	Integrowane podsystemy	Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych
2004-2006	<b>Trasa „Osiedle Myśluborskie-Cmentarz Komunalny”</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- autobusowy miejski</li> <li>- autobusowy podmiejski</li> <li>- tramwaj</li> <li>- samochód osobowy</li> <li>- rower</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gorzowa Wlkp.</li> <li>- Strategia Zrównoważonego Rozwoju miasta Gorzowa Wlkp.- GORZÓW 2000+</li> </ul>
2004-2006	<b>Trasa „Łagodzin – Dworce PKS i PKP”</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- kolej</li> <li>- autobusowy krajowy</li> <li>- autobusowy regionalny</li> <li>- autobusowy miejski</li> <li>- autobusowy podmiejski</li> <li>- tramwaj</li> <li>- samochód osobowy</li> <li>- rower</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gorzowa Wlkp.</li> <li>- Strategia Zrównoważonego Rozwoju miasta Gorzowa Wlkp.- GORZÓW 2000+</li> </ul>
2007-2013	<b>Węzeł komunikacyjny „Myśluborska”</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- autobusowy miejski</li> <li>- autobusowy podmiejski</li> <li>- samochód osobowy</li> <li>- rower</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gorzowa Wlkp.</li> <li>- Strategia Zrównoważonego Rozwoju miasta Gorzowa Wlkp.- GORZÓW 2000+</li> </ul>
2007-2013	<b>Pętla „Osiedle „Myśluborskie”</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- autobusowy miejski</li> <li>- autobusowy podmiejski</li> <li>- samochód osobowy</li> <li>- rower</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gorzowa Wlkp.</li> <li>- Strategia Zrównoważonego Rozwoju miasta Gorzowa Wlkp.- GORZÓW 2000+</li> </ul>
2007-2013	<b>Pętla „K-SSSE”</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- autobusowy miejski</li> <li>- autobusowy podmiejski</li> <li>- samochód osobowy</li> <li>- rower</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta</li> </ul>

			Gorzowa Wlkp. - Strategia Zrównoważonego Rozwoju miasta Gorzowa Wlkp.- GORZÓW 2000+
--	--	--	---

## V. Oczekiwane wskaźniki osiągnięć planu.

Wskaźnik	2003	2006	2013
Liczba wozokilometrów w publicznym transporcie drogowym [w tys.]	<b>6.450</b>	<b>6.500</b>	<b>6.900</b>
Liczba przewiezionych pasażerów w publicznym transporcie drogowym [w tys.]	<b>32.669,57</b>	<b>33.000</b>	<b>35.000</b>
Wskaźniki jakości usług publicznego transportu drogowego			
– kursy niewykonane [%]	<b>A - 0,05</b>	<b>A-0,04</b>	<b>A-0,03</b>
	<b>T – 0,49</b>	<b>T-0,45</b>	<b>T-0,40</b>
– kursy niepunktualne [%]	<b>2,2</b>	<b>2,0</b>	<b>1,8</b>
Udział biletów okresowych w przychodach ze sprzedaży biletów publicznego transportu drogowego [%]	<b>43,84</b>	<b>45,00</b>	<b>55,00</b>
Udział tramwajów w przejazdach publicznego transportu drogowego [%]	<b>35,30</b>	<b>37,00</b>	<b>40,00</b>
Udział transportu publicznego w podróżach [%]	<b>32,6</b>	<b>35,00</b>	<b>50,00</b>
Długość tras autobusowych [km]	<b>193,5</b>	<b>196,0</b>	<b>205,0</b>
Długość tras tramwajowych [km]	<b>12,0</b>	<b>12,0</b>	<b>17,0</b>
Liczba autobusów w ruchu,	<b>58</b>	<b>60</b>	<b>65</b>
w tym niskopodłogowych	<b>24</b>	<b>30</b>	<b>57</b>
Liczba tramwajów w ruchu,	<b>22,7</b>	<b>22,7</b>	<b>30</b>
w tym niskopodłogowych	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>
Przeciętna prędkość eksploatacyjna w publicznym transporcie drogowym [km/h]	<b>A - 15,43</b>	<b>A- 17,00</b>	<b>A- 18,00</b>
	<b>T - 16,89</b>	<b>T- 18,00</b>	<b>T- 21,00</b>
Przeciętny czas podróży do miejsca pracy transportem publicznym [min]	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>10</b>
Przeciętny czas podróży do miejsca nauki transportem publicznym [min]	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>10</b>

## **VI. Finansowanie rozwoju transportu publicznego w Gorzowie Wlkp.**

Realizacja zintegrowanego rozwoju transportu publicznego w Gorzowie Wlkp. będzie finansowana z:

- opłat za usługi przewozowe;
- środków z budżetów gmin w ramach dotacji (refundacji utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg i zwolnień w opłatach);
- środków z budżetów gmin Bogdaniec, Santok, Lubiszyn, Kłodawa, Deszczno na dofinansowanie nierentownych kursów, których realizacja jest uzasadniona względami społecznymi;
- środków przekazywanych przez centra handlowe na utrzymywanie bezpłatnych linii dowozowo- odwozowych (TESCO);
- środków z Unii Europejskiej na realizację projektów rozwoju i promocji transportu publicznego.

Podstawą przychodów będzie atrakcyjna taryfa opłat za usługi przewozowe.

Plan finansowy MZK w Gorzowie Wielkopolskim w latach 2004 – 2006 będzie się przedstawiać następująco [mln zł]:

	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
Przychody MZK w Gorzowie Wlkp. ogółem, z tego:			
▪ przychody własne	23,36	23,56	23,60
▪ dotacja przedmiotowa	6,3	5,8	6,8
Wydatki MZK w Gorzowie Wlkp. ogółem	<b>29,66</b>	<b>29,36</b>	<b>30,40</b>

## **VII. System wdrażania.**

Plan rozwoju transportu publicznego będzie realizowany przy zaangażowaniu w pierwszej kolejności następujących podmiotów:



- Urzędu Miasta w Gorzowie Wielkopolskim,
- Miejskiego Zakładu Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim.

## VIII. Monitorowanie planu

### 1. System monitorowania planu.

Wdrożony zostanie system monitorowania, którego podstawę stanowią będą:

badania preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, w tym:

- potrzeb przewozowych;
- popytu potencjalnego;
- popytu efektywnego;
- podziału zadań przewozowych;
- przeciętnego czasu podróży i postrzegania kongestii;
- przyczyn wyboru określonego sposobu podróży;
- znaczenia postulatów przewozowych;
- oceny jakości komunikacji tramwajowej i autobusowej;
- poziomu bezpieczeństwa osobistego pasażerów;
- oceny szczegółowych rozwiązań oferty przewozowej;

badania jakości usług przewozowych, w tym:

- przeciętnej prędkości technicznej i eksploatacyjnej;
- udziału kursów niezrealizowanych;
- udziału kursów przyspieszonych;
- udziału kursów opóźnionych;

Ponadto prowadzone będą badania:

- stanu środowiska naturalnego, w tym:
  - poziomu hałasu;
  - poziomu toksycznych substancji w atmosferze;
- poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym;
- efektywności ekonomiczno-eksploatacyjnej linii komunikacyjnych i systemów organizacyjnych, w tym:
- wielkości popytu na poszczególnych liniach i jego struktury;

- wskaźników pokrycia kosztów przychodami ze sprzedaży biletów osiągniętych w przekroju poszczególnych linii
- zakresu i poziomu współpracy podmiotów odpowiedzialnych za transport i środowisko;
- zjawiska synergii.

Badania preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców prowadzone będą co roku, a pozostałe – co dwa lata.

## **2. Ocena realizacji planu.**

Ocena realizacji planu będzie polegać na porównaniu zbudowanych na podstawie wyników badań wskaźników świadczących o:

- zgodności z przyjętym harmonogramem zmian stanu wyjściowego inwestycji;
- zmianie podziału zadań przewozowych;
- zmianie oceny jakości usług przewozowych;
- zmianie zachowań komunikacyjnych na obszarach objętych planem;
- zmianie preferencji komunikacyjnych na obszarach objętych planem;
- zmianie wskaźników eksploatacyjno-ekonomicznych podsystemów objętych planem;
- zmianie liczby wypadków i kolizji na skrzyżowaniach objętych sterowaniem ruchu z priorytetem dla transportu zbiorowego.