

Zgodnie z nimi najważniejsze wyzwania, z którymi Polska powinna się zmierzyć dotyczą infrastruktury, otoczenia biznesu sprzyjającego innowacji, rynku pracy oraz efektywnego gospodarowania zasobami. W programowaniu perspektywy 2014-2020 zostały one ujęte w konkretnych ramach priorytetów, które tworzą układ wyznaczający kierunki interwencji funduszy UE. Zostało to bardziej szczegółowo przedstawione w części dotyczącej relacji Strategii ZIT z innymi dokumentami strategicznymi i programowymi.

Cele Strategii ZIT :

Celem głównym Strategii ZIT jest:

Osiągnięcie wyższej jakości życia mieszkańców na obszarze funkcjonalnym Zielonej Góry poprzez poprawę spójności społeczno-gospodarczej tego obszaru.

Realizacja celu głównego następuje poprzez system celów priorytetowych, określających konkretne kierunki interwencji. Zostały one zaprogramowane następująco:

- 1. Wysoki poziom wewnętrznej integracji MOF i wsparcie powiązań interregionalnych.**
- 2. Zrównoważony rozwój i ochrona zasobów przyrodniczych i kulturowych**
- 3. Poprawa społecznej spójności MOF ZG.**
- 4. Rozwój sektora MŚP i innowacyjności motorami wzrostu gospodarczego obszaru funkcjonalnego.**

Cele strategii ZIT	Działanie	Priorytet inwestycyjny RPO/POIiŚ	Poddziałanie SZOOP RPO-Lubuskie 2020
Cel 1 Wysoki poziom wewnętrznej integracji MOF i wsparcie powiązań interregionalnych.	Działanie 1. Rozwijanie komunikacji przyjaznej środowisku.	Priorytet inwestycyjny 4e RPO-L2020, 4.v POIiŚ 2020: Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu.	Poddziałanie 3.3.3.Ograniczenie niskiej emisji w miastach ZIT Zielona Góra.
	Działanie 2. Poprawa powiązań MOF z siecią dróg krajowych i likwidacja wąskich gardeł w sieci komunikacyjnej.	Priorytet inwestycyjny 7b RPO-L2020, POIiŚ 2020: Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.	Poddziałanie 5.1.3. Transport drogowy – ZIT Zielona Góra.
	Działanie 3. Rozwój usług elektronicznych w obszarze funkcjonalnym. Działanie realizowane poza alokacją ZIT.	Priorytet inwestycyjny 2c RPO-L2020: Wzmocnienie zastosowań TIK dla e-administracji, e-uczenia się, e-włączenia społecznego, e-kultury i e-zdrowia.	2.1 Rozwój społeczeństwa informacyjnego.
Cel 2 Zrównoważony rozwój i ochrona zasobów przyrodniczych i kulturowych.	Działanie 1. Poprawa jakości i dostępności usług w dziedzinie kultury.	Priorytet inwestycyjny 6c RPO-L2020: Zachowanie, ochrona, promowanie i rozwój dziedzictwa naturalnego i kulturowego.	Poddziałanie 4.4.3.zasoby kultury i dziedzictwa kulturowego – ZIT Zielona Góra.
	Działanie 2. Ochrona i wykorzystanie zasobów przyrodniczych obszaru funkcjonalnego. Działanie realizowane poza alokacją ZIT w części planowanej do PI 6 iv /POIiŚ/.	Priorytet inwestycyjny 6.IV. POIiŚ 2020: Podejmowanie przedsięwzięć mających na celu poprawę stanu jakości środowiska miejskiego, rewitalizację miast, rekultywację i dekontaminację terenów poprzemysłowych (w tym terenów powojaskowych), zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu.	
		Priorytet inwestycyjny 6d RPO-L2020: Ochrona i przywrócenie różnorodności biologicznej, ochrona i rekultywacja gleby oraz wspieranie usług ekosystemowych, także poprzez program „Natura 2000” i zieloną infrastrukturę.	Poddziałanie 4.5.2. Kapitał przyrodniczy regionu – ZIT Zielona Góra.
	Działanie 3. Zagospodarowanie wód opadowych na terenie rdzenia MOF ZG. Działanie realizowane poza alokacją ZIT.	Priorytet inwestycyjny 5.ii. POIiŚ 2020: Wspieranie inwestycji ukierunkowanych na konkretne rodzaje zagrożeń, przy jednoczesnym zwiększeniu odporności na klęski i katastrofy i rozwijaniu systemów zarządzania klęskami i katastrofami.	
	Działanie 4. Zapewnienie zgodności gospodarki odpadowej i wodnościekowej z prawodawstwem UE. Działanie realizowane poza alokacją ZIT.	Priorytet inwestycyjny 6.ii. POIiŚ 2020, 6b RPO-L2020: Inwestowanie w sektor gospodarki wodnej celem wypełnienia zobowiązań określonych w dorobku prawnym unii w zakresie środowiska oraz zaspokojenia wykraczających poza te zobowiązania potrzeb inwestycyjnych, określonych przez państwa członkowskie.	

		Priorytet inwestycyjny 6.i. POIiŚ 2020: Inwestowanie w sektor gospodarki odpadami celem wypełnienia zobowiązań określonych w dorobku prawnym unii w zakresie środowiska oraz zaspokojenia wykraczających poza te zobowiązania potrzeb inwestycyjnych, określonych przez państwa członkowskie.	
	Działanie 5. Rozwijanie proekologicznych systemów grzewczych w oparciu o produkcję ciepła wytwarzanego w kogeneracji.	Priorytet inwestycyjny 4.v. POIiŚ 2020: Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu. Priorytet inwestycyjny 4.vi. POIiŚ 2020: Promowanie wykorzystywania wysokosprawnej kogeneracji ciepła i energii elektrycznej w oparciu o zapotrzebowanie na ciepło użytkowe.	
	Działanie 6. Podniesienie efektywności energetycznej obiektów i instalacji w gminach MOF ZG.	Priorytet inwestycyjny 4c RPO-L2020, 4.iii POIiŚ 2020: Wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych, i w sektorze mieszkaniowym.	Poddziałanie 3.2.3. Efektywność energetyczna ZIT Zielona Góra.
Cel 3 Poprawa społecznej spójności MOF ZG.	Działanie 1. Dostosowanie infrastruktury do zmieniających się warunków demograficznych.	Priorytet inwestycyjny 9a RPO-L2020: Inwestycje w infrastrukturę zdrowotną i społeczną, które przyczyniają się do rozwoju krajowego, regionalnego i lokalnego, zmniejszania nierówności w zakresie stanu zdrowia, promowanie włączenia społecznego poprzez lepszy dostęp do usług społecznych, kulturalnych i rekreacyjnych, oraz przejścia z usług instytucjonalnych na usługi na poziomie społeczności lokalnych	Poddziałanie 9.1.2. Infrastruktura zdrowotna i usług społecznych – ZIT Zielona Góra.
	Działanie 2. Wsparcie rozwoju obszarów zdegradowanych.	Priorytet inwestycyjny 9b RPO-L2020: Wspieranie rewitalizacji fizycznej, gospodarczej i społecznej ubogich społeczności na obszarach miejskich i wiejskich. (RPO Lubuskie 2020, Działanie 9.2. Rozwój obszarów zmarginalizowanych, poddziałanie 9.2.3)	Poddziałanie 9.2.3. Rozwój obszarów zmarginalizowanych – ZIT Zielona Góra.
	Działanie 3. Infrastruktura edukacyjna dostosowana do potrzeb rynku pracy. Działanie realizowane poza alokacją ZIT.	Priorytet Inwestycyjny 10a RPO-L2020: Inwestowanie w kształcenie, szkolenie oraz szkolenie zawodowe na rzecz zdobywania umiejętności i uczenia się przez całe życie poprzez rozwój infrastruktury edukacyjnej i szkoleniowej.	Poddziałanie 9.3.1 „Rozwój infrastruktury edukacyjnej – projekty realizowane poza formułą ZIT

	<p>Działanie 4. Wysoka jakość i dostępność edukacji na wszystkich poziomach kształcenia.</p>	<p>Priorytet inwestycyjny 10i RPO-L2020: Ograniczenie i zapobieganie przedwczesnemu kończeniu nauki szkolnej oraz zapewnianie równego dostępu do dobrej jakości wczesnej edukacji elementarnej oraz kształcenia podstawowego, gimnazjalnego i ponadgimnazjalnego, z uwzględnieniem formalnych, nieformalnych i pozaformalnych ścieżek kształcenia umożliwiających ponowne podjęcie kształcenia i szkolenia</p>	<p>Poddziałanie 8.1.3. Wyrównywanie dysproporcji w jakości kształcenia na poziomie elementarnym realizowane przez ZIT Zielona Góra.</p> <p>Poddziałanie 8.2.3. Wyrównywanie dysproporcji w jakości kształcenia na poziomie ogólnym oraz dostosowanie oferty edukacyjnej do potrzeb uczniów o specjalnych potrzebach edukacyjnych i zdrowotnych - ZIT Zielona Góra.</p>
	<p>Działanie 5. Lepszy dostęp do wysokiej jakości kształcenia zawodowego. <i>Działanie realizowane poza alokacją ZIT.</i></p>	<p>Priorytet 10iv EFS, RPO-L2020 Lepsze dostosowanie systemów kształcenia i szkolenia do potrzeb rynku pracy, ułatwianie przechodzenia z etapu kształcenia do etapu zatrudnienia oraz wzmacnianie systemów kształcenia i szkolenia zawodowego i ich jakości, w tym poprzez mechanizmy prognozowania umiejętności, dostosowania programów nauczania oraz tworzenia i rozwoju systemów uczenia się poprzez praktyczną naukę zawodu realizowaną w ścisłej współpracy z pracodawcami.</p>	
	<p>Działanie 6. Zapobieganie wykluczeniu społecznemu na terenie MOF ZG.</p>	<p>Priorytet inwestycyjny 9i RPO-L2020: Aktywne włączenie, w tym z myślą o promowaniu równych szans oraz aktywnego uczestnictwa i zwiększaniu szans na zatrudnienie.</p>	<p>Poddziałanie 7.4.2. Aktywne włączenie w ramach podmiotów integracji społecznej realizowane przez ZIT Zielona Góra.</p>
<p>Cel 4 Rozwój sektora MŚP i innowacyjność motorami wzrostu gospodarczego obszaru funkcjonalnego.</p>	<p>Działanie 1. Wsparcie dla rozwoju przedsiębiorczości. <i>Działanie realizowane poza alokacją ZIT.</i></p>	<p>Priorytet inwestycyjny 3a RPO-L2020: Promowanie przedsiębiorczości, w szczególności poprzez ułatwianie gospodarczego wykorzystywania nowych pomysłów oraz sprzyjanie tworzeniu nowych firm, w tym również poprzez inkubatory przedsiębiorczości.</p>	
	<p>Działanie 2. Rozwój innowacyjności motorem wzrostu MOF ZG. <i>Działanie realizowane poza alokacją ZIT.</i></p>	<p>Priorytet inwestycyjny 1b RPO-L2020: Promowanie inwestycji przedsiębiorstw w badania i innowacje, rozwijanie powiązań i synergii między przedsiębiorstwami, ośrodkami badawczo-rozwojowymi i sektorem szkolnictwa wyższego, (...) oraz wspieranie badań technologicznych i stosowanych, linii pilotażowych, działań w zakresie wczesnej walidacji produktów, zaawansowanych zdolności produkcyjnych i pierwszej produkcji, w szczególności w dziedzinie kluczowych technologii wspomagających, oraz rozpowszechnianie technologii o ogólnym przeznaczeniu.</p>	

Cel 1

Wysoki poziom wewnętrznej integracji MOF i wsparcie powiązań interregionalnych.

Podstawą integracji przestrzennej i funkcjonalnej obszaru funkcjonalnego jest dobra sieć komunikacyjna i sprawny transport publiczny. MOF ZG nie posiada sprawnego i jednolitego systemu komunikacji miejskiej. Obecnie obszar funkcjonalny Zielonej Góry tylko w części jest objęty zorganizowaną komunikacją miejską. Skutkuje to podkreślaną w Diagnozie nadmierną niską emisją pochodzącą ze środków transportu. Poza miastem Zielona Góra, gminami Zielona Góra i Zabór funkcjonują tylko linie komercyjne nie zapewniające spójności systemowej taryfowej. Brakuje rozwiązań typu Park & Ride. Na obszarze objętym wspólną komunikacją funkcjonuje jednolity system taryfowy oparty o kartę elektroniczną oraz system informacji pasażerskiej i zarządzania ruchem pojazdów on-line oparty o lokalizację pojazdów w czasie rzeczywistym. Integracja i rozbudowa dla całego obszaru funkcjonalnego istniejących usług elektronicznych oraz wprowadzanie nowych funkcjonalności w tym zakresie jest również ważnym czynnikiem integrującym MOF i wspomagającym przewyższanie ograniczeń przestrzennych.

Sieć drogowa na tym obszarze również posiada wiele braków. Stan techniczny dróg nie jest zadowalający. W rdzeniu obszaru funkcjonalnego, który jest głównym węzłem komunikacyjnym dla całego obszaru istnieją poważne przeszkody w rozwijaniu sieci komunikacji miejskiej. Są to tzw. wąskie gardła związane z przekraczaniem przepustowości najbardziej obciążonych odcinków sieci drogowej. Istniejąca sieć powiązań MOF ZG z siecią dróg krajowych również nie jest zadowalająca. Istniejąca obwodnica północna Zielonej Góry, będąca jednocześnie głównym połączeniem wewnętrznym obszaru funkcjonalnego przestaje spełniać swoją funkcję ze względu na zbyt duże natężenie ruchu związanego z dojazdami do pracy, centrów handlowych i usług zlokalizowanych na terenie Zielonej Góry oraz zwiększanie się ruchu tranzytowego.

Dla terenu MOF Zielonej Góry w 2015 r. została przygotowana „Całościowa Koncepcja Rozwoju Transportu Publicznego dla miasta Zielonej Góry, miasta i gminy Sulechów, miasta i gminy Czerwieńsk, gminy Świdnica i gminy Zabór na lata 2016- 2020” (dalej jako: Całościowa Koncepcja Rozwoju Transportu Publicznego). Głównym celem ww. koncepcji jest określenie zamierzeń i działań w zakresie transportu publicznego na lata 2016-2020, z perspektywą do 2025 r., dla wszelkich elementów systemu transportu zbiorowego w miejskim obszarze funkcjonalnym Zielonej Góry dla stworzenia jednolitego systemu transportu publicznego, stanowiącego element realizacji polityki zrównoważonego rozwoju. W koncepcji przeanalizowano uwarunkowania strategiczne związane z rozwojem transportu publicznego dotyczące miejskiego obszaru funkcjonalnego Zielonej Góry, zawarte w dokumentach europejskich, krajowych, wojewódzkich i lokalnych, w tym zapisy uchwalonych planów transportowych.

Całościowa Koncepcja Rozwoju Transportu Publicznego definiuje wizję rozwoju transportu publicznego w miejskim obszarze funkcjonalnym Zielonej Góry w następujący sposób:

„Miasta i ich obszary funkcjonalne są miejscem koncentracji nauki, usług publicznych, przedsiębiorczości oraz kreowania rozwoju gospodarczego, wpływającego na funkcjonowanie całych

regionów. Efektywny system transportu, szczególnie publicznego, wpływa na dostępność dla mieszkańców funkcji wypełnianych przez miasto i jego obszar zurbanizowany.

Wizją transportu publicznego na obszarze miasta Zielonej Góry i gminy Zabór jest funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym.”⁷¹

Autorzy koncepcji analizują determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego. Szczegółowym analizom poddane zostały:

- Zagospodarowanie przestrzenne,
- Demografia i czynniki społeczno-gospodarcze jako źródła ruchu,
- Sieć drogowa i kolejowa w miejskim obszarze funkcjonalnym Zielonej Góry,
- Sieć tras rowerowych w miejskim obszarze funkcjonalnym Zielonej Góry,
- Infrastruktura przystankowa,
- Ochrona środowiska naturalnego,
- Wyposażenie taborowe.

Następnie przedstawiona jest diagnoza stanu istniejącego w sektorze transportu zbiorowego w miejskim obszarze funkcjonalnym Zielonej Góry obejmująca:

- Pasażerski transport kolejowy,
- Komunikacja miejska,
- Komunikacja regionalna,
- Trasy i infrastruktura rowerowa,
- Transport lotniczy i wodny.

Ustalenia w tym zakresie odpowiadają ustaleniom Diagnozy Strategii ZIT.

Autorzy Całościowej Koncepcji Rozwoju Transportu Publicznego formułują następujące kierunki rozwoju transportu publicznego w miejskim obszarze funkcjonalnym Zielonej Góry:

„Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój miast, a ze względu na jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne, stanowi znaczącą uciążliwość życia dla mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych w mieście wpływa w największym stopniu na ograniczenie zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów. Komunikacja zbiorowa istotnie zmniejsza ruch drogowy do miejsc pracy, czy też do centrum miasta, co wprost przekłada się na obniżenie emisji spalin i jest najbardziej efektywnym działaniem ochrony środowiska w mieście. Planowane wprowadzenie w Zielonej Górze taboru z napędem elektrycznym znacznie pogłębi efekt poprawy stanu środowiska. Warunkiem uzyskania jak największego pakietu korzyści dla mieszkańców jest zachęcenie mieszkańców do rezygnacji z codziennego używania samochodu osobowego – na rzecz autobusu elektrycznego.

Najważniejszym działaniem władz samorządowych w zakresie komunikacji miejskiej, poza realizacją zadań inwestycyjnych, będzie wprowadzanie różnego rodzaju zachęt i priorytetów dla transportu

⁷¹ PTC Marcin Gromadzki, Całościowa Koncepcja Rozwoju Transportu Publicznego dla miasta Zielonej Góry, miasta i gminy Sulechów, miasta i gminy Czerwieńsk, gminy Świdnica i gminy Zabór na lata 2016- 2020, Reda wrzesień–październik 2015r.

publicznego oraz przemysłanych ograniczeń dla transportu indywidualnego, aby jak największa liczba podróżnych decydowała się na korzystanie z komunikacji miejskiej. Zrównoważony rozwój to kształtowanie transportu miejskiego w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko i mieszkańców. Skuteczne wdrażanie zrównoważonego rozwoju polega na wspieraniu działań ograniczających zapotrzebowanie na transport – poprzez odpowiednią politykę przestrzenną, rozwój nowych technologii oraz promowanie publicznego transportu zbiorowego, a szczególnie rozwiązań nieemitujących zanieczyszczeń w miastach.

Najważniejszym działaniem władz samorządowych w obszarze funkcjonalnym w zakresie komunikacji regionalnej, będzie zorganizowanie powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej co najmniej dla powiatu zielonogórskiego i miasta Zielonej Góry - powiatu grodzkiego, z planowanym rozszerzeniem o powiaty krośnieński, nowosolski i świebodziński. Głównymi celami organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej przez samorządy powiatowe będą:

- zapewnienie dojazdów dzieci i młodzieży do szkół;
- zapobieganie rozszerzaniu się strefy wykluczenia komunikacyjnego, a w kolejności – wykluczenia społecznego – poprzez zahamowanie procesu likwidacji połączeń komercyjnych do mniejszych miejscowości położonych poza głównymi szlakami komunikacyjnymi.⁷²

W Całościowej Koncepcji Rozwoju Transportu Publicznego podkreślono, iż kierunki rozwoju transportu publicznego w miejskim obszarze funkcjonalnym Zielonej Góry są podporządkowane strategii zrównoważonego rozwoju, uznanej za zasadę kształtowania polityki komunikacyjnej.

Wśród determinantów określających kierunki rozwoju transportu publicznego wskazano:

- uchwalone plany transportowe wyższego szczebla – w szczególności plan transportowy dla województwa lubuskiego oraz plan transportowy dla miasta Zielonej Góry;
- prognozy popytu transportu zbiorowego, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze, źródła ruchu, ochronę środowiska, dostęp do infrastruktury, itp.;
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne wraz z planami ich zmian w przyszłości oraz przewidywane kierunki zmian i rozwoju tej struktury;
- założenia rozwoju systemu komunikacyjnego, przedstawione w dokumentach strategicznych dla województwa, powiatów i gmin;
- uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego;
- wyniki badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców.

Całościowa Koncepcja Rozwoju Transportu Publicznego formułuje zalecane minimum, wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju: zorganizowanie powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej obejmujących swoim zasięgiem miejski obszar funkcjonalny Zielonej Góry, realizacja zadań przewidzianych w strategii ZIT oraz podjęcie działań promujących rozwój transportu zbiorowego w miastach – poprzez wprowadzenie przywilejów w ruchu dla komunikacji zbiorowej (w tym w miejskiej), a także rozważne ograniczenie ruchu pojazdów indywidualnych, zwłaszcza w ścisłych centrach miast.

⁷² PTC Marcin Gromadzki, Całościowa Koncepcja Rozwoju Transportu Publicznego dla miasta Zielonej Góry, miasta i gminy Sulechów, miasta i gminy Czerwieńsk, gminy Świdnica i gminy Zabór na lata 2016- 2020, Reda wrzesień-październik 2015r.

Autorzy stwierdzają, że realizacja największego projektu, komplementarnego do Strategii ZIT, pn. „Zintegrowany system niskoemisyjnego transportu publicznego w Zielonej Górze”, pozwoli na całkowitą zmianę postrzegania transportu publicznego w Zielonej Górze. Podkreślają, że komunikacja miejska, wykorzystująca na liniach regularnych tabor z napędem elektrycznym, przestanie być emitentem zanieczyszczeń do atmosfery, znacznie zmniejszy się także emisja hałasu. Zauważają, że rozwój komunikacji zbiorowej z napędem elektrycznym wpłynie zdecydowanie na poprawę standardu życia mieszkańców.

Całościowa Koncepcja Rozwoju Transportu Publicznego odwołuje się do planów popularyzacji na terenie miejskiego obszaru funkcjonalnego Zielonej Góry komunikacji regionalnej, miejskiej i rowerowej – jako alternatywy dla samochodowej komunikacji indywidualnej. Podkreślono, że komunikacja piesza i rowerowa to najmniej uciążliwe dla środowiska formy przemieszczania się, stanowiące uzupełnienie komunikacji miejskiej. Zwrócono uwagę, że rozwój sieci dróg i ścieżek rowerowych powinien być skoordynowany z usprawnieniem poruszania się pieszych po mieście. Autorzy sformułowali katalog zalecanych działań w zakresie promocji ruchu pieszego:

- likwidacja barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych;
- tworzenie dogodnych, najkrótszych dróg dla pieszych – oddzielonych od uciążliwości ruchu miejskiego – wraz z atrakcyjnym otoczeniem wzdłuż ciągów pieszych;
- tworzenie wspólnych ciągów pieszo-rowerowych w ramach koordynacji ruchu pieszego i rowerowego;
- lokalizacja dogodnych, powiązanych z ciągami pieszymi, przystanków komunikacji miejskiej i regionalnej;
- tworzenie ciągów pieszo-jezdnych, bez wydzielonych jezdni dla aut, na których piesi mają pierwszeństwo w ruchu.

Całościowa Koncepcja Rozwoju Transportu Publicznego zawiera wskazanie na istotność integracji w ramach całego systemu transportu publicznego różnych jego form, obejmujących również przewozy kolejowe w ramach całego miejskiego obszaru funkcjonalnego Zielonej Góry. Szansę na rozwój dla wszystkich tych podsystemów transportu publicznego autorzy upatrują w utworzeniu zintegrowanych węzłów i przystanków przesiadkowych pomiędzy regionalnym transportem kolejowym i autobusowym, lokalnym i regionalnym transportem autobusowym oraz komunikacją miejską, w powiązaniu z trasami rowerowymi i ciągami pieszymi. Podkreślono, że zintegrowany węzeł przesiadkowy powinien zapewnić jak najkrótsze i bezpośrednie przejście pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu (oczywiście najlepiej w systemie door-to-door) oraz nie posiadać barier utrudniających przemieszczanie się dla osób niepełnosprawnych.

Autorzy Całościowej Koncepcji Rozwoju Transportu Publicznego potwierdzają, że w ich ocenie kierunki rozwoju transportu publicznego w obszarze funkcjonalnym będą zgodne z uregulowaniami zawartymi w dokumentach strategicznych krajowych i wojewódzkich oraz z uchwalonymi planami transportowymi. W szczególności, podejmowane powinny być stałe działania zmierzające do zmniejszenia niedogodności transportu publicznego, takich jak: zbyt niska dostępność komunikacyjna, uciążliwość przesiadek i słabe skoordynowanie różnych środków transportu zbiorowego.

Realizacja wymienionych zamierzeń ma służyć integracji transportu zbiorowego. Zamierzenia te są zgodne ze strategicznymi wytycznymi Unii Europejskiej, tj. politykami:

- zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego;
- promowania rozwiązań proekologicznych;
- integracji środków transportu;
- podnoszenia standardów obsługi pasażerskiej.

Działanie 1. Rozwijanie komunikacji przyjaznej środowisku.

Priorytet inwestycyjny 4e RPO-L2020, 4.v. POIiŚ 2020: Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu.

Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych RPO-Lubuskie 2020:

Poddziałanie 3.3.3.Ograniczenie niskiej emisji w miastach - ZIT Zielona Góra.

Interwencja w ramach priorytetu wspiera aglomeracyjny charakter działań, kierując je w stronę rozwiązań kompleksowych, obejmujących cały obszar funkcjonalny. Jest powiązana z projektami komplementarnymi przewidzianymi do realizacji z POIiŚ (PI 4.iii; 4.v; 4.vi.) oraz z działaniami podejmowanymi w ramach RPO (PI 4.c).

Projekt komplementarny podstawowy: "Zintegrowany system niskoemisyjnego transportu publicznego w Zielonej Górze".

Koncepcja rozwoju systemu transportu publicznego obejmuje trzy podstawowe zakresy działań:

- 1.1. Stworzenie niskoemisyjnego systemu komunikacji publicznej na obszarze funkcjonalnym Zielonej Góry w oparciu o pojazdy elektryczne.

Projekt przewidywany do sfinansowania z POIiŚ 2020 jako komplementarny, zatytułowany: "Zintegrowany system niskoemisyjnego transportu publicznego w Zielonej Górze" obejmuje wprowadzenie niskoemisyjnego transportu miejskiego na obszarze objętym porozumieniem komunikacyjnym. Porozumienie miasta Zielona Góra (połączonego z gminą Zielona Góra) i gminy Zabór wskazuje miasto jako organizatora transportu na tym obszarze. Przewiduje się kupno nowoczesnego taboru z napędem elektrycznym oraz ekologicznymi silnikami diesla (Euro 6), co pozwoli na bardzo znaczące zmniejszenie niskiej emisji oraz poprawę jakości i konkurencyjności transportu miejskiego na obszarze funkcjonalnym.

W ramach projektu przewiduje się następujące zadania:

- zakup 40 autobusów elektrycznych oraz 40 autobusów z silnikami diesla spełniającymi normę Euro 6 (w tym 40 elektrycznych i 20 konwencjonalnych autobusów o długości 12m oraz 20

konwencjonalnych autobusów 18 metrowych) oraz trzech pojazdów serwisowych o ładowności do 3,5t.

- budowa stacji doładowania pojazdów wraz z systemem telemetrycznym: Przewiduje się budowę 30 stacji zlokalizowanych na 12 pętlach autobusowych.
- budowa hali obsługi autobusów na terenie istniejącej zajezdni autobusowej w celu przystosowania do obsługi pojazdów i wiaty dla wszystkich pojazdów z systemem nocnego ładowania autobusów.
- rozbudowa systemu informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym i systemu zarządzania flotą pojazdów MZK. System informacji pasażerskiej nie jest dostosowany do zwiększenia zakresu funkcjonowania komunikacji miejskiej. Należy poszerzyć zakres dostępności informacji pasażerskiej on line udostępniając odpowiednie tablice informacyjne na przystankach, rozszerzyć funkcjonalności systemu dostępne pasażerom oraz związane z zarządzaniem flotą pojazdów elektrycznych.
- szkolenia pracowników: Szkolenia będą dotyczyć obsługi (kierowanie pojazdem elektrycznym, efektywne kierowanie pojazdem pozwalające na minimalizowanie zużycia energii) i serwisowania pojazdów elektrycznych i systemów ich ładowania.

Drugi kompleks zadań obejmuje:

- budowa centrum przesiadkowego oraz parkingu rowerowego w rejonie dworca PKP wraz z przebudową układu drogowego w celu skomunikowania centrum przesiadkowego z drogami publicznymi. W rejonie dworca PKP znajdują się przystanki największej liczby linii autobusowych. Pojazdy komunikacji miejskiej zatrzymują się tam ok. 1500 razy w ciągu dnia powszedniego. Budowa centrum przesiadkowego jest konieczna dla ustanowienia właściwego standardu obsługi tak dużych potoków pasażerskich i powiązania strefy obsługi komunikacji miejskiej z dworcem PKP. W tym rejonie zostaną również zlokalizowane ładowarki do autobusów elektrycznych, niezbędne do doładowania baterii pojazdów w trakcie postoju na przystanku końcowym. W ramach zadania powstanie: 6 stanowisk przystankowych, 5 miejsc postojowych dla autobusów, w tym cztery z infrastrukturą doładowania akumulatorów, obiekt kubaturowy obsługi pasażerów, zadaszenie placu przesiadkowego, zadaszony parking dla rowerów oraz połączenie komunikacyjne z ciągiem pieszym na przylegającym wiadukcie ul. Sulechowskiej. Połączenie z siecią dróg publicznych planuje się w formie dwóch rond.

- Zadaszenie peronów dworca kolejowego PKP oraz wyjścia z tunelu pod dworcem. (Komponent Centrum Przesiadkowego realizowany przez PLK SA)
- Przebudowa wiaduktu pod torami PKP przy ul. Batorego w Zielonej Górze. Przejazd pod wiaduktem kolejowym na ulicy Batorego jest bardzo charakterystycznym wąskim gardłem. Zbyt wąska jezdnia połączona z chodnikiem powoduje konieczność ruchu naprzemiennego autobusów oraz koliduje z ruchem pieszym. (komponent realizowany przez PLK SA).
- budowa i przebudowa pętli oraz peronów przystankowych z infrastrukturą. Komunikacja miejska zwiększa swój zasięg i dociera do nowych miejscowości. Brak pętli uniemożliwia bezpieczne manewrowanie pojazdami o dużych gabarytach (szczególnie 18 metrowych). Lokalizacja stacji doładowania pojazdów na pętlach powoduje również potrzebę przebudowania pętli istniejących i przystosowanie ich do wymagań technicznych procesu doładowania baterii. Na nowych liniach brakuje infrastruktury przystankowej.

Projekt będzie realizowany w latach 2016-2018. Szacunkowy koszt całkowity 272,859 mln PLN. Szacunkowy koszt kwalifikowany 222,944 mln PLN. Szacunkowy kwota dofinansowania 167,207 mln PLN.

1.2. Budowa systemu inteligentnego zarządzania transportem na terenie rdzenia MOF .

Projekt komplementarny rezerwowi przeznaczony do sfinansowania w ramach programu POIiŚ 2014-2020, obejmuje utworzenie systemu automatycznego sterowania ruchem pojazdów na obszarze rdzenia MOF i stworzenie preferencji dla ruchu pojazdów komunikacji miejskiej. Polega na wyposażeniu skrzyżowań w odpowiednie urządzenia sygnalizujące, system sterowania ruchem powiązany z systemem lokalizacji pojazdów komunikacji miejskiej i uprzywilejowanych oraz niezbędne modyfikacje skrzyżowań , projekt obejmie również kontynuację przebudowy przystanków i pętli autobusowych.

Przewidywany termin realizacji – lata 2018-2020. Szacunkowy koszt 33,44 mln PLN.

1.3. Rozwijanie transportu rowerowego, w tym rozbudowa sieci ścieżek rowerowych na obszarze funkcjonalnym. Budowa ścieżek rowerowych przy drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich (zadanie przewidywane do sfinansowania w ramach alokacji ZIT).

Projekt przewidywany do sfinansowania w ramach alokacji RPO-Lubuskie 2020 dla ZIT ZG obejmuje budowę sieci dróg rowerowych na całym terenie MOF. Do stworzenia sieci zostaną wykorzystane już istniejące odcinki dróg rowerowych. Zostaną one powiązane w spójną sieć na całym obszarze funkcjonalnym. Przewiduje się budowę ok. 63 km nowych dróg rowerowych w powiązaniu z istniejącą siecią dróg wojewódzkich i powiatowych. Przygotowana została spójna koncepcja dróg rowerowych na terenie MOF ZG obejmująca zadania przewidywane do wykonania w ramach interwencji ZIT oraz program ich kontynuacji w latach następnych.

Realizacja tego działania wpłynie na zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego, poprawę płynności ruchu i ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne. Przewiduje się wdrażanie projektów, które będą zawierać elementy redukujące/minimalizujące oddziaływania hałasu/drgań/zanieczyszczeń powietrza oraz elementy promujące zrównoważony rozwój układu urbanistycznego i zwiększenie przestrzeni zielonych miasta.

Projekty będą realizowane według najlepszej środowiskowo spośród badanych racjonalnych opcji, ze szczególnym uwzględnieniem rozwiązania danego problemu komunikacyjnego, przy jak najmniejszym wpływie na klimat akustyczny i jakość powietrza (w szczególności minimalizacji emisji zanieczyszczeń powietrza) oraz redukcji gazów cieplarnianych zgodnie z aktualnym planem gospodarki niskoemisyjnej oraz odpowiednim regionalnym planem transportowym. Odniesienia do powyższych projektów w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej znajdują się w rozdziale poświęconym mobilności miejskiej tego planu. Przyjęte ostatecznie zapisy PGN mogą doprowadzić w przyszłości do konieczności aktualizacji strategii w tym zakresie.

Źródła finansowania	Środki EFRR przekazane do ZIT z Regionalnego Programu Operacyjnego - Lubuskie 2020. (alokacja 12 130 250 Euro) Środki Funduszu Spójności z POIiŚ 2014-2020 na realizację projektów komplementarnych. (alokacja 39.506.576 Euro)
Priorytet inwestycyjny	4e: Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu.
Rodzaje projektów	W ramach alokacji ZIT: - Budowa ścieżek rowerowych przy drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich.
Projekt komplementarny POIiŚ:	Zintegrowany system niskoemisyjnego transportu publicznego w Zielonej Górze
Wskaźniki RPO	Wskaźnik produktu: - Długość dróg dla rowerów [km]; Wskaźnik rezultatu: - Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych (CI 34) [tony równoważnika CO ₂ /rok];
Wskaźniki POIiŚ	Wskaźnik produktu: - Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej [szt.]; Wskaźnik rezultatu: - Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych (CI 34) [tony równoważnika CO ₂ /rok];
Beneficjenci	- Jednostki samorządu terytorialnego (JST) ich związki, stowarzyszenia i porozumienia,

	<ul style="list-style-type: none"> - Spółki prawa handlowego będące własnością JST, - Dostawy usług energetycznych w rozumieniu dyrektywy 2012/27/UE, realizujący inwestycje w oparciu o art. 2 pkt.27 przedmiotowej dyrektywy w formie umów o poprawę efektywności energetycznej (EPC Energy Performance Contracting), o ile zakres projektu jest zgodny na rzecz podmiotów publicznych na terenie objętym RPO-L2020, - Uczestnicy Partnerstw Publiczno-Prywatnych realizujący w ramach projektów hybrydowych usługi energetyczne (w rozumieniu dyrektywy 2012/27/UE) na rzecz podmiotów publicznych na terenie objętym RPO-L2020.
Poziom dofinansowania (max)	85%
Termin realizacji	2014- 2022
Pomoc publiczna	Zgodnie z zasadami przyjętymi dla RPO-Lubuskie 2020.
Tryb naboru	Procedura konkursowa.

Działanie 2. Poprawa powiązań MOF z siecią dróg krajowych i likwidacja wąskich gardeł w sieci komunikacyjnej.

Priorytet inwestycyjny 7b RPO-L2020: Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.

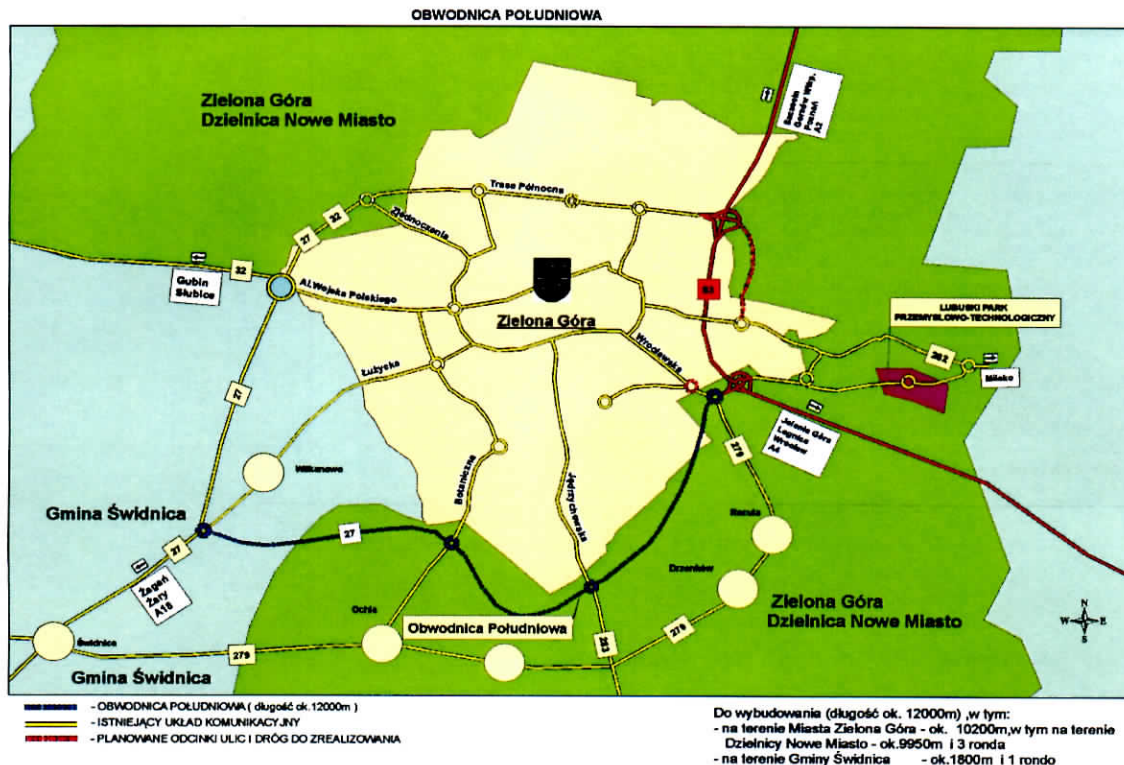
Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych RPO Lubuskie 2020:

Poddziałanie 5.1.3. Transport drogowy – ZIT Zielona Góra.

W ramach działania, jako projekt uzupełniający, przeznaczony do sfinansowania w ramach procedur konkursowych POIiŚ przewiduje się budowę obwodnicy południowej Zielonej Góry oraz usunięcie wąskich gardeł w sieci komunikacyjnej miasta. Obwodnica południowa o długości ok. 12.000m pobiegnie od węzła drogowego trasy S3 (kierunek Nowa Sól, Legnica, Wrocław, Jelenia Góra) do istniejącej obwodnicy w ciągu drogi krajowej nr 27 i pozwoli na zmniejszenia obciążenia ruchem istniejącej obwodnicy północnej oraz znacząco zmniejszy obciążenie samochodowym ruchem tranzytowym drogi prowadzącej przez duże miejscowości obszaru funkcjonalnego – Świdnicę, Ochłę, Drzonków i Raculę, która obecnie jest użytkowana jako południowy objazd miasta. Miasto Zielona Góra zawarło w roku 2015 porozumienie z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie przeprowadzenia niezbędnych prac studialnych i przedprojektowych dotyczących budowy obwodnicy. Obwodnica południowa, zgodnie z ustaleniami z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju znajdzie się w ciągu drogi krajowej nr 27. Zgodnie z obecnymi granicami administracyjnymi Zielonej Góry, 85% długości drogi przebiega przez teren miasta. W ramach porozumienia GDDKiA wykonano w 2015r. studium korytarzowe i Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe.



Mapa 11. Obwodnica południowa Zielonej Góry



Źródło: Urząd Miasta Zielona Góra.

Likwidacja wąskich gardel i udrożnienie ruchu w centrum Zielonej Góry, która jest głównym węzłem komunikacyjnym zbierającym ruch z całego obszaru funkcjonalnego jest ważnym zadaniem ze względu na wzrastające zatłoczenie wynikające z wyczerpania przepustowości tzw. obwodnicy śródmiejskiej (ul. Długa, ul. Konstytucji 3 Maja). Ważnym zadaniem w tym zakresie jest projekt budowy ulicy Aglomeracyjnej (kategoria - droga powiatowa). Potrzeba budowy tego ciągu komunikacyjnego została zidentyfikowana podczas prac nad „Studium transportowym dla miasta Zielona Góra”(2006r.). Kolejne analizy prowadzone w ramach „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Zielona Góra” w 2008r. i „Strategii rozwoju Zielonej Góry na lata 2012-2022” potwierdziły potrzebę tego połączenia. Została ona określona jako konieczność utworzenia równoległego ciągu komunikacyjnego w stosunku do najbardziej obciążonych ruchem ulic śródmieścia Zielonej Góry (ul. Bohaterów Westerplatte, ul. Wojska Polskiego). Realizacja działania znacząco poprawi wewnętrzną spójność obszaru funkcjonalnego, przepustowość głównego węzła komunikacyjnego oraz jakość powiązań obszaru funkcjonalnego z siecią dróg krajowych i TEN-T. Ulica Aglomeracyjna bezpośrednio połączy centrum logistyczne (PKP Cargo SA) w rejonie dworca kolejowego PKP z siecią dróg krajowych i TEN-T. Docelowo ul Aglomeracyjna ma połączyć się z Trasą Północną (DK32), która łączy się z węzłem północnym drogi S3. Znacznie poprawi to warunki transportu pomiędzy centrum logistycznym położonym w centrum miasta i drogami S3, DK 32 i 27. Ulica Aglomeracyjna będzie mieć duże znaczenie dla rozwoju komunikacji miejskiej. Projektowane w rejonie dworca PKP Centrum Przesiadkowe zostanie połączone dodatkowym i znacznie mniej obciążonym od śródmiejskiego, ciągiem komunikacyjnym z dzielnicą przemysłowo-usługową w

105

zachodniej i północnej części miasta, dużymi osiedlami mieszkaniowymi oraz miastem i gminą Czerwieńsk. Dzięki temu będą mogły być uruchomione nowe trasy autobusów komunikacji miejskiej. Czas przejazdu nową trasą będzie krótszy niż alternatywną trasą śródmiejską. Obydwa przedstawiane projekty zostały przyjęte do Planu Transportowego dla Województwa Lubuskiego.

Źródła finansowania	Środki EFRR przekazane do ZIT z Regionalnego Programu Operacyjnego - Lubuskie 2020 (alokacja 6 500 000 Euro). Środki z funduszu POIiŚ 2014-2020 w ramach procedury konkursowej.
Priorytet inwestycyjny	7b: Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.
Rodzaje projektów	W ramach alokacji ZIT: - Usuwanie wąskich gardeł i uzupełnianie brakujących połączeń w komunikacji na terenie rdzenia obszaru funkcjonalnego. Zidentyfikowany projekt przewidziany do realizacji w procedurze pozakonkursowej - Budowa ulicy Aglomeracyjnej.
Projekt uzupełniający POIiŚ 2014-2020	Budowa obwodnicy południowej miasta Zielona Góra.
Wskaźniki RPO	Wskaźniki produktu: - Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg (CI 14) [km]; - Całkowita długość nowych dróg (CI 13) [km];
Wskaźniki POIiŚ	Wskaźnik produktu: - Całkowita długość nowych dróg (CI 13) [km];
Beneficjenci	Jednostki samorządu terytorialnego (JST) ich związki, stowarzyszenia i porozumienia.
Poziom dofinansowania (max)	85%
Termin realizacji	2014- 2022
Pomoc publiczna	Zgodnie z zasadami przyjętymi dla RPO-Lubuskie 2020.
Tryb naboru	Procedura pozakonkursowa (RPO-Lubuskie 2020), procedura konkursowa POIiŚ 2014-2020.

Działanie 3. Rozwój usług elektronicznych w obszarze funkcjonalnym.

Priorytet inwestycyjny 2c RPO-L2020: Wzmocnienie zastosowań TIK dla e-administracji, e-uczenia się, e-włączenia społecznego, e-kultury i e-zdrowia.

Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych RPO Lubuskie 2020:

Działanie 2.1. Rozwój społeczeństwa informacyjnego.

Skuteczność działania w ramach priorytetu inwestycyjnego 2c jest ściśle związana z jego terytorializacją. Efektywność stosowania rozwiązań z zakresu e-administracji czy innych usług związanych z rozwijaniem społeczeństwa informacyjnego jest ściśle związana ze stosowaniem jednolitych standardów i funkcjonalności na całym obszarze MOF ZG.

Rozwijanie usług elektronicznych w samorządach jest jednym z bardzo ważnych elementów budowy społeczeństwa informacyjnego. Pozwalają one na ułatwienie i przyspieszenie korzystania z usług publicznych, załatwiania spraw urzędowych. Mieszkańcy obszaru funkcjonalnego po zakończeniu trwających działań związanych z rozbudową sieci światłowodowych pozwalających na dostęp do szerokopasmowego Internetu oraz dzięki szybkiemu rozwojowi dostępu do Internetu w sieciach telefonii komórkowej będą mogli korzystać z wszelkich usług dostępnych tą drogą. Diagnoza pokazała, że obecnie największy zakres usług oferuje miasto Zielona Góra, ale nie jest to zakres zadowalający. Pozostałe gminy znacznie odbiegają pod tym względem od rdzenia obszaru. Działania podejmowane przez gminy będą służyć rozbudowie i integrowaniu ze sobą systemów usług, podnoszeniu poziomu bezpieczeństwa. Do ważnych zadań należy rozbudowa systemów informatycznych w zakresie serwisów geoinformacyjnych oraz szeroko rozumianej informacji o usługach świadczonych przez samorządy na rzecz mieszkańców i poprawa ich dostępności w formie e-usług. Rozbudowa tych systemów będzie również ważnym czynnikiem integrującym obszar funkcjonalny.

Źródła finansowania	Środki EFRR w ramach alokacji podstawowej Regionalnego Programu Operacyjnego- Lubuskie 2020
Priorytet inwestycyjny	Priorytet inwestycyjny 2.c Wzmocnienie zastosowań TIK dla e-administracji, e-uczenia się, e-włączenia społecznego, e-kultury i e-zdrowia.
Rodzaje projektów	Udostępnienie informacji znajdujących się w zasobach publicznych oraz tworzenie i rozbudowa systemów teleinformatycznych służących upowszechnianiu dostępu do zasobów administracji publicznej
Wskaźniki RPO	Wskaźnik produktu: - Liczba uruchomionych systemów teleinformatycznych w podmiotach wykonujących zadania publiczne [szt.];
Beneficjenci	Jednostki samorządu terytorialnego (JST) ich związki, stowarzyszenia i porozumienia.
Poziom dofinansowania (max)	85%
Termin realizacji	2014- 2022
Pomoc publiczna	Zgodnie z zasadami przyjętymi dla RPO-Lubuskie 2020.
Tryb naboru	Procedura konkursowa (RPO-Lubuskie 2020)

107



Cel 2

Zrównoważony rozwój i ochrona zasobów przyrodniczych i kulturowych.

Jednym z ważnych elementów polityki zrównoważonego rozwoju jest właściwe wykorzystywanie zasobów oraz działanie na rzecz ich odbudowy i ochrony. W ramach tego celu znalazły się działania dotyczące ochrony środowiska, efektywności energetycznej, ochrony zasobów przyrodniczych i kulturowych. Jakość życia mieszkańców i konkurencyjność obszaru funkcjonalnego związana jest zarówno z tworzeniem warunków do inwestowania i prowadzenia działalności gospodarczej, jak i ze sferą ochrony środowiska, kultury, wypoczynku i rekreacji. Obszar funkcjonalny pod względem zasobów przyrodniczych i kulturowych posiada duży potencjał, który może być wykorzystany dla zintegrowania MOF ZG, pozwala na zwiększenie jego atrakcyjności i konkurencyjności, tworzenie przestrzeni publicznych charakteryzujących się nowoczesnością, przyjaznych dla mieszkańców.

Ważną szansą rozwojową jest wykorzystanie potencjału zawartego w sferze kultury zinstytucjonalizowanej oraz mniej formalnie działających organizacjach sektora pozarządowego dla wsparcia rozwoju kreatywności, dążenia do samodzielnego i twórczego myślenia w poszukiwaniu nowych, oryginalnych rozwiązań. Dążąc w tym kierunku, w pierwszej kolejności potrzebne jest wsparcie zwiększania dostępności wysokiej jakości oferty kulturalnej na całym obszarze funkcjonalnym oraz rozwijanie działań wspierających aktywny udział mieszkańców, w tym również poprzez odpowiednio skierowane formy edukacji artystycznej prowadzone dla różnych grup społecznych i wiekowych oraz wsparcie współdziałania instytucji kultury oraz organizacji pozarządowych w tworzeniu programów zintegrowanych.

Ważnym aspektem, nieodłącznym od sfery kultury jest kreatywność. We współczesnej gospodarce element kreatywności jest tym, co może zdecydować o sukcesie gospodarczym. Jest to również czynnik wspierający innowacyjność. Wykorzystanie istniejącego potencjału i wsparcie jego rozwoju powinno mocno uwzględnić ten aspekt. Działanie nakierowane na rozbudzenie kreatywności powinno brać pod uwagę szerokie spektrum oddziaływania, ponieważ potrzeba kreatywności nie dotyczy wyłącznie sektorów powszechnie uznawanych za „kreatywne” takich jak media, reklama, przemysł rozrywkowy. Kreatywna gospodarka to dużo więcej niż tylko sektory kreatywne. W sektorach innych niż twórcze, również znajduje się wiele miejsca dla pracy o jednoznacznie kreatywnym charakterze i ten zakres kreatywności zwiększa się. Pobudzanie kreatywności jest również drogą budowy w społeczeństwie postaw innowacyjnych. Gospodarka MOF ZG pod względem innowacyjności nie odbiega od bardzo niskich wskaźników gospodarki regionu lubuskiego i wszelkie działania poprawiające ten stan są bardzo oczekiwane.

Wieloaspektowe wykorzystanie potencjału zidentyfikowanego w sferze kultury może być ważnym impulsem wspomagającym rozwój i integrację obszaru MOF ZG. Kultura obejmująca tradycje i dziedzictwo historii powinna być ważnym czynnikiem wspomagającym rozwijanie tożsamości lokalnej. Jej podstawą jest przywracanie tradycji winiarstwa zielonogórskiego. Sprzyja temu odtwarzanie uprawy winorośli. W ostatnich latach założono wiele winnic, w tym największą, na ok. 30 ha w gminie Zabór. W Zielonej Górze wizytówką miasta jest Wzgórze Winne, porośnięte krzewami winorośli, na którym zlokalizowany jest historyczny Domek Winiarza i Palmiarnia, jedna z głównych atrakcji turystycznych miasta i symboliczne nawiązanie do wiekowej tradycji.

Obok funkcji integrującej, ożywiana tradycja będzie tworzyć wizerunek MOF ZG i podnosić jego atrakcyjność dla odwiedzających. Z perspektywy atrakcyjności obszaru równie ważne są zasoby przyrodnicze. Pokazane w diagnozie parki, często o charakterze zabytkowym, z ciekawymi okazami przyrody i możliwymi do odtworzenia historycznymi założeniami przestrzennymi są wartościowym urozmaiceniem przestrzeni podlegającej ciągłej urbanizacji. Tereny zielone obszaru funkcjonalnego są wartościowym zasobem, który powinien w znacznie większym stopniu służyć mieszkańcom jako miejsce relaksu i aktywnego odpoczynku, sprzyjającym wartościowym zachowaniom prozdrowotnym. Wartościowe parki zabytkowe mogą stać się również atrakcjami turystycznymi, poszerzającymi ofertę dla przyjeżdżających i podnoszącymi atrakcyjność całego obszaru.

Efektywność energetyczna jest jednym z najważniejszych zadań w polityce państwa. Gospodarka Polski w tym zakresie znacząco odbiega od średniej europejskiej. Działania w tym zakresie zostały zintensyfikowane dzięki wsparciu finansowemu w ramach funduszy UE w perspektywie programowej 2007-2013. Wszystkie gminy z obszaru funkcjonalnego prowadzą działania związane z poprawą efektywności energetycznej obiektów publicznych i mieszkaniowych. Jednak znaczna część budynków użyteczności publicznej to obiekty zbudowane przed wieloma latami, kiedy obowiązywały znacznie mniejsze wymagania dotyczące izolacyjności cieplnej. Dotyczy to również budynków mieszkalnych. Duża część zasobów mieszkaniowych używa indywidualnych systemów ogrzewania. Nadal często są to nieekologiczne kotłownie tradycyjne, które obok niskiej efektywności energetycznej są producentami zanieczyszczeń odpowiadającymi za główną część tzw. niskiej emisji. Ważną barierą rozwojową rdzenia obszaru funkcjonalnego, ograniczającą możliwości inwestowania są braki w infrastrukturze związane z zagospodarowywaniem wód opadowych. Obszar Zielonej Góry ze względu na warunki terenowe (wysoki poziom wód gruntowych w dużej części miasta oraz duże różnice wysokości) narażony jest na silne oddziaływanie wód deszczowych. Ok 60% sieci odprowadzającej deszczówkę to przestarzała kanalizacja ogólnospławna. Nie pozwala to na odebranie wód opadowych w całości i skutkuje podtapianiem domów mieszkalnych. Na innych obszarach, szczególnie dzielnic Jędrzychów i Chynów problemem jest brak zbiorników retencyjnych na istniejącej kanalizacji deszczowej. Skutkuje to przepełnianiem cieków wodnych będących odbiornikami wód opadowych i zalewanie niżej położonych dzielnic. Zidentyfikowane braki w infrastrukturze powodują poważne problemy z lokalizowaniem nowych inwestycji i ograniczają rozwój miasta, utrudniając prawidłowe gospodarowanie przestrzenią miejską, co wpływa na poprawność procesów planowania przestrzennego na całym obszarze funkcjonalnym.

Działanie 1. Poprawa jakości i dostępności usług w dziedzinie kultury.**Priorytet inwestycyjny 6c RPO-L2020: Zachowanie, ochrona, promowanie i rozwój dziedzictwa kulturowego – ZIT Zielona Góra.****Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych RPO Lubuskie 2020:****Poddziałanie 4.4.3. Zasoby kultury i dziedzictwa kulturowego – ZIT Zielona Góra.**

Zintegrowane działanie na rzecz właściwego wykorzystania potencjału zasobów kultury MOF ZG wymaga zastosowania podejścia terytorialnego. Narzędzie ZIT będzie wspomagać kreowanie działań związanych z ochroną i wykorzystaniem zasobów kultury, udostępnianie wysokiej jakości usług, działania związane z rozwijaniem kreatywności w tym, różne formy edukacji artystycznej i tworzenie odpowiednich warunków współpracy instytucji kultury, samorządów oraz organizacji pozarządowych.

Kluczowym aspektem w tym zakresie jest poszerzenie oddziaływania dominujących swym potencjałem zielonogórskich instytucji kultury na cały obszar funkcjonalny. Strategia rozwoju Zielonej Góry zakłada stworzenie w oparciu o miejskie zasoby kultury rzeczywistego centrum kulturalnego, tworzącego podstawową bazę usług w tym zakresie dla mieszkańców MOF i wspierającego działalność mniejszych ośrodków. Wsparcie powinno objąć również tworzenie nowych form uczestnictwa w kulturze związane z nowymi potrzebami wynikającymi z rozwoju technicznego oraz przemian społecznych.

W ramach działania są planowane inwestycje na rzecz ochrony i promocji dziedzictwa kulturowego. Wsparcie powinno obejmować zadania nakierowane na podnoszenie jakości usług w zakresie kultury oraz poprawę ich dostępności przez inwestycje w infrastrukturę instytucji kultury oraz obiektów zabytkowych, wsparcie i rozwój centrów informacji kulturalnej i promocji kultury, wsparcie podmiotów prowadzących działalność w zakresie edukacji artystycznej. Odpowiedniego wsparcia wymaga również rozwijanie tradycji winiarskich tak charakterystycznych dla obszaru funkcjonalnego i inne projekty z zakresu ochrony dziedzictwa kulturowego powiązane również z tworzeniem produktów turystycznych. Zadania w ramach działania obejmą inwestycje w poprawę jakości infrastruktury instytucji świadczących usługi w zakresie kultury oraz rozwijających usługi pozwalające na rozszerzenie ich oferty w celu podniesienia jej atrakcyjności i dostępności, w tym, usług opartych o najnowsze rozwiązania technologiczne. Projekty te będą sprzyjać realizacji działań związanych z propagowaniem tradycji regionalnych, zwiększaniem poziomu spójności społecznej obszaru funkcjonalnego i podnoszeniem atrakcyjności turystycznej MOF.

Źródła finansowania	Środki EFRR przekazane do ZIT z Regionalnego Programu Operacyjnego- Lubuskie 2020. (3 255 000 euro)
Priorytet inwestycyjny	6c: Zachowanie, ochrona, promowanie i rozwój dziedzictwa naturalnego i kulturowego.
Rodzaje projektów	W ramach alokacji ZIT: przebudowa, rozbudowa obiektów instytucji kultury, w tym: - wyposażenie w sprzęt niezbędny do prawidłowej realizacji zadania (np. wystawienniczy, techniczny, multimedialny) - tylko