

**Sfera społeczno – kulturowa:**

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> <li>- dostępna dla wszystkich mieszkańców dobrze rozwinięta i zoptymalizowana baza wychowawczo – oświatowa i sportowa,</li> <li>- silne szkolnictwo do poziomu średniego włącznie,</li> <li>- wysoka jakość kapitału ludzkiego,</li> <li>- wysoki i stale rosnący poziom aktywności mieszkańców przejawiający się m.in. w intensywnym rozwoju III sektora,</li> <li>- różnorodny, bogaty krajobraz kulturowy oraz aktywne środowisko kulturalne zarówno w rdzeniu, jak i gminach zewnętrznych MOF GW,</li> <li>- wysoki poziom rozwoju infrastruktury kulturowej oraz organizacja licznych przedsięwzięć kulturalnych integrujących społeczność lokalną,</li> <li>- współpraca w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- brak silnego ośrodka akademickiego,</li> <li>- nierówny dostęp do wysokiej jakości edukacji,</li> <li>- niewystarczające dostosowanie kształcenia do potrzeb gospodarki opartej na wiedzy na terenie MOF GW,</li> <li>- niepełne dostosowanie kształcenia zawodowego do potrzeb lokalnego rynku pracy,</li> <li>- wysokie bezrobocie wśród młodych,</li> <li>- dekapitalizacja wyposażenia w jednostkach oświatowo – wychowawczych,</li> <li>- brak oferty spędzania wolnego czasu w części gmin ościennych (brak zaplecza kulturowego, brak terenów rekreacji i wypoczynku),</li> <li>- nierównomierny rozkład w gminach MOF GW przedsięwzięć aktywizujących osoby starsze,</li> <li>- degradacja substancji zabytkowej,</li> <li>- niezadawalająca jakość przestrzeni publicznych.</li> </ul>

**Sfera przestrzenno - infrastrukturalno – gospodarcza:**

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> <li>- wysoki poziom rozwoju infrastruktury technicznej w części jednostek tworzących MOF GW,</li> <li>- położenie na skrzyżowaniu ważnych europejskich korytarzy transportowych,</li> <li>- korzystne położenie względem aglomeracji berlińskiej, poznańskiej i szczecińskiej,</li> <li>- poszerzenie KSSSE,</li> <li>- duży potencjał przemysłowy,</li> <li>- dostępność potencjalnych terenów pod inwestycje przemysłowe,</li> <li>- wzrost poziomu skomunikowania wewnętrznego oraz poprawiający się poziom skomunikowania zewnętrznego,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zły stan techniczny infrastruktury komunikacyjnej i drogowej integrującej MOF,</li> <li>- brak w pełni zintegrowanego transportu publicznego,</li> <li>- niedostateczny rozwój ścieżek rowerowych integrujących MOF GW,</li> <li>- niewykorzystany potencjał transportu kolejowego i rzecznoego,</li> <li>- zdegradowane centrum miasta,</li> <li>- wyczerpujące się zasoby uzbrojonych terenów inwestycyjnych,</li> <li>- słabe uzbrojenie terenów pod działalność przemysłową i usługową,</li> <li>- odpływ młodych, wykształconych</li> </ul>



<ul style="list-style-type: none"> <li>- rozwój projektów z zakresu Internetu szerokopasmowego,</li> <li>- duży potencjał rozwojowy dla innowacyjnych branż,</li> <li>- wysoka jakość kapitał ludzkiego,</li> <li>- dogodne warunki rozwoju gospodarczego (KSSSE oraz inicjatywy klastrowe),</li> <li>- współpraca w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych,</li> <li>- efektywna współpraca z gminami ościennymi oraz rozwój współpracy transgranicznej,</li> <li>- duży potencjał związany z turystycznym wykorzystaniem Warty i Noteci.</li> </ul>	<p>mieszkańców z uwagi na brak rozwoju zawodowego,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- słaba promocja gospodarcza,</li> <li>- niedostateczne wykorzystanie lotniska w Lipkach Wielkich.</li> </ul>
--	---

### Sfera administracyjno – instytucjonalna:

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> <li>- aktywna współpraca samorządów w ramach licznych inicjatyw,</li> <li>- intensywna współpraca transgraniczna oraz partnerstwo z gminami przygranicza,</li> <li>- coraz lepsza rozpoznawalność jednostek w regionie i w kraju,</li> <li>- opracowane branżowe strategie rozwoju,</li> <li>- stabilność władzy samorządowej i wysoki potencjał administracji,</li> <li>- duże doświadczenie i skuteczność pozyskiwania środków zewnętrznych,</li> <li>- duże poparcie społeczne dla realizacji projektów inicjujących współpracę nauki z biznesem.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- słaba integracja województwa,</li> <li>- brak funduszy publicznych na realizację niezbędnych inwestycji,</li> <li>- konkurencja w pozyskiwaniu środków zewnętrznych,</li> <li>- niestabilność przepisów prawnych.</li> </ul>

Mieszkańcy gmin i liderzy lokalni biorący udział w warsztatach wskazali także na najważniejsze potencjalne szanse i zagrożenia stojące przed wyzwaniami rozwojowymi Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wlkp.

**Szanse i zagrożenia** – zjawiska o charakterze zewnętrznym, występujące w bliskim i dalszym otoczeniu, na które nie mamy lub mamy bardzo ograniczone możliwości oddziaływania.

SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> <li>- wzrost liczby mieszkańców gmin MOF,</li> <li>- poszerzenie KSSSE,</li> <li>- powstanie Akademii Gorzowskiej,</li> <li>- zmiana Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego,</li> <li>- położenie na skrzyżowaniu ważnych europejskich korytarzy transportowych,</li> <li>- korzystne położenie względem aglomeracji berlińskiej, poznańskiej i szczecińskiej,</li> <li>- efektywna współpraca z gminami ościennymi oraz rozwój współpracy transgranicznej,</li> <li>- współpraca w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych,</li> <li>- zmiany ustawowe w zakresie inwestycji, celu publicznego i prawa lokalnego i zamówień publicznych.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- niekorzystne trendy demograficzne,</li> <li>- brak zintegrowanego transportu,</li> <li>- ubożenie społeczeństwa,</li> <li>- zagrożenie powodziowe,</li> <li>- odpływ wykwalifikowanej kadry do większych ośrodków,</li> <li>- spadek tempa rozwoju gospodarczego,</li> <li>- nakładanie na samorządy zadań dodatkowych bez zapewnienia środków finansowych,</li> <li>- konkurencja w pozyskiwaniu środków zewnętrznych,</li> <li>- niestabilność przepisów prawnych,</li> <li>- emigracja zarobkowa.</li> </ul>

#### 4.7. Główny problem Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wlkp. wynikające z diagnozy.

- **Zły stan techniczny infrastruktury komunikacyjnej i drogowej integrującej MOF GW.** Obciążenia komunikacyjne istniejących szlaków transportowych MOF GW są coraz większe, co jest efektem dynamicznego rozwoju powiązań funkcjonalnych między rdzeniem a jednostkami zewnętrznymi. Intensywny rozwój strefy suburbannej w gminach podmiejskich, koncentracja w mieście usług wyższego rzędu (np. edukacja ponadgimnazjalna, szkolnictwo wyższe, usługi kulturowe) oraz zmiana siły i charakteru wzajemnego oddziaływania przyczyniają się do wzrostu mobilności mieszkańców, a co za tym idzie, wzmożenia ruchu samochodowego. Dynamika przekształceń prowadzi do utrudnień komunikacyjnych dla wszystkich mieszkańców MOF GW<sup>92</sup>.
- **Brak w pełni zintegrowanego transportu publicznego.** Prognozowany wzrost liczby zarejestrowanych samochodów oraz brak konkurencyjnej oferty ze strony komunikacji publicznej stwarza wyraźne zagrożenie dla zachowania spójności obszaru, spadku jego atrakcyjności zarówno mieszkaniowej, jak i inwestycyjnej a także pogorszenia jakości

<sup>92</sup> Strategia Rozwoju MOF GW, przyjęta uchwałą nr 1/2014 z dnia 20.10.2014 r. przez Komitet Sterujący ZIT, s. 60-61.

środowiska przyrodniczego. Dlatego też brak sprawnego systemu komunikacyjnego integrującego gminy tworzące MOF GW stanowi ważną barierę jego dalszego rozwoju<sup>93</sup>.

- **Niedostateczna infrastruktura dróg rowerowych MOF GW.** Bariera dla rozwoju infrastruktury drogowej i komunikacyjnej jest między innymi brak ścieżek rowerowych łączących gminy MOF GW. Stworzenie, a także rozbudowa dróg rowerowych będą miały przede wszystkim na celu umożliwienie dojazdów rowerem do pracy mieszkańcom MOF GW, a także przyczynią się do zwiększenia atrakcyjności komunikacyjnej i turystycznej na terenie MOF GW oraz do poprawy jakości środowiska.

- **Ryzyko odpływu młodych mieszkańców, z uwagi na brak możliwości kształcenia i rozwoju zawodowego oraz ze względu na brak perspektyw na znalezienie pracy.** Brak alternatywy dla kontynuacji nauki i podjęcia satysfakcjonującej pracy stwarza realne ryzyko odpływu osób młodych i zdolnych do ośrodków posiadających ciekawszą ofertę kształcenia na poziomie wyższym oraz bardziej atrakcyjną ofertę rynku pracy. Już teraz istnieje konieczność zatrzymania młodych, zdolnych i wykształconych absolwentów na terenie MOF GW poprzez stworzenie atrakcyjnej oferty przede wszystkim szkolnictwa wyższego w kontekście wyzwań stojących przed dynamicznie rozwijającą się gospodarką.

Wzmocnienie infrastruktury edukacji, która wpływa na rozwój kapitału ludzkiego zapewni długofalowe pozytywne efekty przyczyniające się do zrównoważonego i dynamicznego rozwoju MOF GW. Dzięki podejmowanym i planowanym działaniom MOF GW ma szansę stać się liderem kreatywności w regionie. Dzięki właściwie prowadzonej polityce w zakresie kształcenia oraz powiązań w sferze naukowo – badawczej wygenerowane zostaną impulsy dla poprawy konkurencyjności inwestycyjnej całego MOF<sup>94</sup>.

- **Nierówny dostęp do wysokiej jakości edukacji oraz niewystarczające dostosowanie kształcenia do potrzeb gospodarki opartej na wiedzy na terenie MOF GW; niepełne dostosowanie kształcenia zawodowego do potrzeb lokalnego rynku pracy.**

Uczelnie odgrywają miastotwórczą rolę w regionie. Brak odpowiedniej infrastruktury powoduje odpływ młodych i zdolnych mieszkańców. Znaczącą barierą w całym regionie jest niski udział nakładów na działalność badawczo-rozwojową. Województwo lubuskie,

<sup>93</sup> Ibidem

<sup>94</sup> Ibidem, s. 59.

w porównaniu z pozostałymi, przeznaczają najmniej środków na B+R (w przeliczeniu na mieszkańca: w 2012 r. było to 68,4 zł przy średniej krajowej 372,5 zł).

- **Zdegradowane centrum miasta.**

Niedostateczny rozwój lokalnych obiektów społeczno-kulturalnych sprawia, że centrum miasta staje się mało atrakcyjnym miejscem dla mieszkańców oraz mało konkurencyjnym do pozostałych części miasta. Należy zatem przeprowadzić udaną rewitalizację miasta, zaktywizować społeczność lokalną. Ważny jest świadomy udział mieszkańców w procesach rewitalizacji. Miasto jest pełne ludzi kreatywnych i z potencjałem. Kompleksowa rewitalizacja zdegradowanych terenów miejskich będzie miała na celu przywrócenie tym obszarom funkcji gospodarczych, edukacyjnych, społecznych, kulturalnych i turystycznych.

Rewitalizacja infrastrukturalna zakładałaby odnowę obszarów zdegradowanych, natomiast rewitalizacja społeczna ukierunkowana byłaby na przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu, walkę z ubóstwem oraz na wykorzystanie potencjału kapitału społecznego. Zrewitalizowane centrum miasta dodatkowo wpłynęłoby na jego atrakcyjność.

- **Brak zaplecza kulturowego.**

Niedostateczny rozwój obiektów kulturowych o zasięgu lokalnym, które przyczyniłyby się do integracji społeczności w mniejszych miejscowościach MOF GW. Istniejąca sieć instytucji kultury o znaczeniu ponadregionalnym przypadająca na tak stosunkowo niewielki obszarowo i ludnościowo MOF miasta wojewódzkiego potwierdza duże zapotrzebowanie na tę formę usług, a także wskazuje na olbrzymi potencjał pozwalający stworzyć atrakcyjne, przyjazne i konkurencyjne miejsce do życia<sup>95</sup>. Dużym problemem jest bardzo zróżnicowany stan infrastrukturalny obiektów kultury. Z jednej strony są obiekty bardzo nowoczesne (np. filharmonia, biblioteka wojewódzka i miejska) z drugiej zdewastowane i niedostosowane do prowadzenia profesjonalnej działalności kulturalnej zgodnej z oczekiwaniami mieszkańców MOF GW.

- **Niska efektywność energetyczna obiektów użyteczności publicznej.**

Wysoka energochłonność transportu, słaba efektywność energetyczna budynków użyteczności publicznej oraz brak ekologicznych systemów ciepłych obniża znacząco jakość środowiska naturalnego na terenie MOF GW oraz wpływa na obniżenie jakości życia jego mieszkańców<sup>96</sup>.

<sup>95</sup> Ibidem, s. 63.

<sup>96</sup> Ibidem, s. 64.

Mimo że gminy tworzące MOF GW, w dużej mierze dzięki dofinansowaniu unijnemu, sukcesywnie realizują projekty związane z podniesieniem efektywności energetycznej budynków użyteczności publicznej, w tym termomodernizacją - nadal występuje potrzeba termomodernizacji.

Aktualnie prowadzona jest inwestycja wymiany infrastruktury ciepłej w centralnych częściach miasta, która stanowi przykład wdrażania rozwiązań gospodarki niskoemisyjnej. Konieczność implementacji Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystsze powietrze dla Europy (CAFE) otworzyła możliwości dla dużego projektu (KAWKA) poprawiającego komfort życia mieszkańców śródmieścia Gorzowa.

Działania związane z głęboką modernizacją energetyczną w obszarze MOF GW powinny kompleksowo obejmować zarówno budynki użyteczności publicznej, jak i budynki mieszkalne. Dlatego równolegle do przedsięwzięć związanych z głęboką modernizacją energetyczną budynków użyteczności publicznej na terenie MOF GW powinny być prowadzone działania związane z termomodernizacją budynków mieszkalnych, którymi administrują spółdzielnie i wspólnoty mieszkaniowe. Wsparcie na ten cel ww. podmioty mogą uzyskać z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

- **Wyczerpujące się zasoby uzbrojonych terenów inwestycyjnych.**

Zważywszy na bogate tradycje przemysłowe miasta i regionu oraz na wysoki potencjał rozwoju przedsiębiorczości, dostrzega się liczne bariery infrastrukturalne, jedną z nich jest niedostateczne uzbrojenie nowych terenów inwestycyjnych. Jednocześnie coraz większe zainteresowanie gorzowską podstrefą KSSSE sprawia, że zasoby terenowe strefy są niewystarczające w stosunku do popytu.

- **Niewystarczająca promocja gospodarcza.**

MOF GW posiada znaczący potencjał gospodarczy, jednak jego liczne bariery powodują, że ta część województwa traci na atrakcyjności. Ze względu na brak dostępnych terenów inwestycyjnych pod produkcję obserwuje się ostatnio mniejsze zainteresowanie inwestorów Gorzowem. Istnieje potrzeba wytyczenia polityki gospodarczej miasta w zakresie pozyskiwania i uzbrajania kolejnych terenów, co należy rozumieć jako koło zamachowe jego dalszego rozwoju. Wymaga to skoncentrowanych, nastawionych na szybkie decyzje działań, w przeciwnym razie Gorzów pozostanie w tyle za innymi prężnie rozwijającymi się ośrodkami w regionie i straci swoją konkurencyjność.

Odpowiednia promocja regionu ma znaczący wpływ na wzrost zainteresowania inwestorów, a także przekłada się na zmniejszenie bezrobocia, dlatego miasto Gorzów chce wesprzeć proces tworzenia nowych firm i stworzyć warunki dla ich powstawania. Działania

wspierające będą dotyczyć także podmiotów już funkcjonujących, tak aby podnieść ich konkurencyjność na rynku krajowym i międzynarodowym. Istnieje pilna potrzeba rozpoznania potrzeb lokalnego sektora MŚP w celu wytyczenia kierunków polityki gospodarczej władz miasta, a także stworzenia przyjaznego środowiska, wykształcenia narzędzi wsparcia dla tego sektora. Jednym z ważnych elementów tej polityki jest przygotowanie terenów inwestycyjnych.

Szczegółowa analiza problemów istniejących w obszarze MOF GW pozwoliła określić dokładne, konkretne cele do osiągnięcia. Podejmowane działania będą zintegrowane i będą służyły rozwiązywaniu problemów gospodarczych, środowiskowych, klimatycznych, demograficznych i społecznych.

#### **4.8. Diagnoza transportu publicznego w MOF GW z koncepcją rozwoju do 2020r.**

Wizja transportu publicznego w obszarze MOF GW, zakłada funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym.

Zasadnicze założenia w zakresie transportu zbiorowego zostały sformułowane w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Związku Celowego Gmin MG-6 na lata 2014-2025 (Gorzów Wlkp., 2013) (tzw. plan transportowy), w strategiach rozwoju społeczno-gospodarczego gmin członkowskich ZIT, będą również częścią powstających Planów Gospodarki Niskoemisyjnej dla każdego z samorządów członkowskich.

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

Zasada zrównoważonego rozwoju stanowi jeden z fundamentów strategii rozwoju Gorzowa Wielkopolskiego. Wizja rozwoju miasta Gorzowa Wielkopolskiego zakłada

„umacnianie roli Gorzowa Wielkopolskiego jako silnego ośrodka o charakterze regionalnym – największego miasta środkowego pogranicza polsko niemieckiego oraz euroregionu Pro Europa Viadrina”<sup>97</sup>. Podstawowym celem działania samorządu Gorzowa Wielkopolskiego jest „osiągnięcie zrównoważonego rozwoju regionu, który prowadzi do poprawy jakości życia lokalnej społeczności”<sup>98</sup>.

W ramach przyjętej w niniejszym planie zasady zrównoważonego rozwoju, podstawowe znaczenie ma dążenie do racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze Gorzowa Wielkopolskiego i gmin ościennych. Racjonalność tę determinuje<sup>99</sup>:

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

Cele szczegółowe niniejszego planu transportowego obejmują<sup>100</sup>:

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

Idealnym rozwiązaniem jest **integracja transportu miejskiego i regionalnego**, która wymaga podjęcia niezbędnych działań infrastrukturalnych oraz uzupełniających.

Aktualnie na obszarze Związku Celowego Gmin MG-6 (MG-6)<sup>101</sup> funkcjonują dwa systemy autobusowe: linie miejskie (w obrębie Gorzowa Wlkp.) oraz linie podmiejskie

<sup>97</sup> Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta Gorzowa Wlkp. na lata 2010-2020, Gorzów Wielkopolski, 3.02.2010r.

<sup>98</sup> Ibidem

<sup>99</sup> „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego...”

<sup>100</sup> Ibidem.

<sup>101</sup> Związek Celowy Gmin MG-6 stanowią gminy wchodzące w skład MOF GW oraz gmina Lubiszyn.



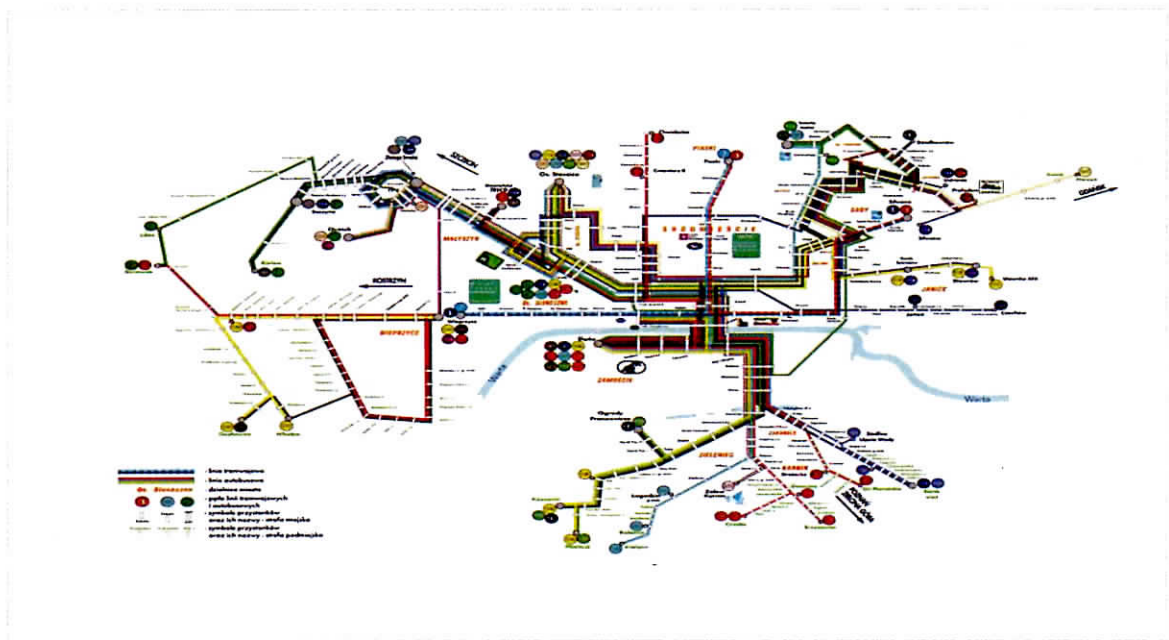
(kierowane do gmin wiejskich MG-6). Ponadto funkcjonuje system tramwajowy. Długość tras tramwajowych wynosi 12,5 km.

Zasadniczym mankamentem połączenia tych systemów jest brak lub złe funkcjonowanie węzłów przesiadkowych. Gminy wiejskie należące do MG-6, czyli Deszczno, Lubiszyn, Kłodawa, Santok i Bogdaniec nie posiadają wewnętrznego transportu publicznego. Nie funkcjonuje rozwiązanie *park&drive*, polegające na możliwości pozostawienia samochodu na przedmieściach Gorzowa Wlkp. i późniejszego poruszania się komunikacją publiczną. Szacuje się, że od 85-90% mieszkańców posiada bezpośredni dostęp do komunikacji publicznej (zakładając że odległość do przystanku wynosi w przypadku stref miejskich: 300 – 500 m, a pozamiejskich 1000 – 1600 m).

W wywiadzie pogłębionym przeprowadzonym z przedstawicielami Urzędu Miasta Gorzowa Wlkp. wskazano, że najgorzej ocenianym elementem charakteryzującym komunikację publiczną w mieście jest lokalizacja i organizacja węzłów przesiadkowych różnych form transportu. Aktualnie jedynie jeden autobus w ciągu doby zatrzymuje się przy dworcu kolejowym w Gorzowie Wlkp. Zawieszono również linię tramwajową do dworca kolejowego. Słabą stroną gorzowskiego systemu komunikacji publicznej jest zdecydowanie za mała możliwość przesiadania się „drzwi w drzwi”, niedostateczna sieć miejsc przesiadkowych oraz brak możliwości rozwoju systemu *park&drive* oraz *bike&drive*. Komunikacja publiczna na terenie MOF GW realizowana jest przez Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o.<sup>102</sup> (MZK). Aktualnie MZK zatrudnia 363 pracowników, w tym 155 kierowców autobusów i 46 motorniczych. Dużym mankamentem MZK jest zły stan taboru, zwłaszcza tramwajowego (tabor posiada więcej niż 30 lat). Tramwaje są w bardzo złym stanie technicznym. Z kolei autobusy są w lepszym stanie technicznym, posiadają monitoring (co znacznie podwyższa bezpieczeństwo podróżowania) oraz automaty biletowe. Do dyspozycji pasażerów jest zintegrowany rozkład jazdy komunikacją publiczną oraz rozkład jazdy on-line<sup>103</sup>.

<sup>102</sup> MZK Gorzów Wielkopolski Sp. z o.o. w gminie Kłodawa obsługuje wyłącznie sołectwo Chwałęcice oraz dojazd nad Jezioro Nierzym w dni słoneczne w okresie wakacyjnym (przystanki w Gminie Kłodawa: Szklarnia, Różanki, Nierzym). Pozostała część Gminy obsługiwana jest przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gorzowie Wlkp. Sp. z o.o.

<sup>103</sup> Inwentaryzacja i analiza dostępnych i wykorzystywanych zasobów oraz usług publicznych świadczonych przez Związek Celowy Gmin MG-6. Raport cząstkowy z badań – transport publiczny, Gorzów Wielkopolski – Cieszyn, kwiecień 2013 r.



Ryc. 24. Schemat linii tramwajowych i autobusowych MZK Gorzów Wlkp.  
Źródło: [www.mzk-gorzow.com.pl](http://www.mzk-gorzow.com.pl)

Odpowiadając na powyższe potrzeby, Miasto Gorzów Wlkp. będzie ubiegać się o dofinansowanie z POiŚ 2014-2020 na budowę i modernizację tras tramwajowych oraz budowę punktu przesiadkowego, który będzie pełnił funkcję miejsca dogodnych przesiadek dla pasażerów do i z komunikacji miejskiej. Lokalizacja dworca autobusowego i jego skomunikowanie z komunikacją miejską będzie zapewniać przesiadkę w możliwie najkrótszym czasie oraz szybkie i bezkolizyjne przemieszczanie się pasażerów do i z dworca kolejowego.

W ramach dofinansowania unijnego planuje się także zakup nowych wagonów tramwajowych oraz zakup i wdrożenie systemu informacji pasażerskiej, w tym dynamicznej informacji na przystankach i w pojazdach, w Internecie i urządzeniach mobilnych.

Opisywany projekt jest głównym komponentem interwencji związanej z transportem niskoemisyjnym na terenie MOF GW. Wspomagany przez działania w zakresie rozwoju infrastruktury komunikacji publicznej na terenie gmin MOF GW, przyczyni się do powstania efektywnego, zintegrowanego systemu komunikacji publicznej, z korzyścią dla mieszkańców miasta, jak i gmin zewnętrznych tworzących MOF GW.

Powyższe plany oparte są na założeniu organizowania komunikacji publicznej z wykorzystaniem transportu szynowego (tramwajowego) w mieście, natomiast na terenach o niższej gęstości zaludnienia – w oparciu o tabor autobusowy. Rozwiązanie takie łączy wydajność oraz efektywność ekonomiczną systemu transportowego MOF GW.

Kolejnym dostawcą usług w zakresie przewozów pasażerskich jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gorzowie Wlkp. Sp. z o.o. (PKS).

Drogowy transport publiczny w Gorzowie Wlkp. jest oparty na sieci ulicznej miasta i dróg podmiejskich z wydzielonymi zatokami przystankowymi na trasach o największych potokach pasażerskich. Większość przystanków w mieście jest wyposażona w wiaty. Autobusy i tramwaje gorzowskiej komunikacji miejskiej nie są uprzywilejowane w ruchu drogowym.

Gorzów Wlkp. należy do miast, w których komunikacja publiczna jest bardzo popularnym środkiem przemieszczania się. Szacuje się, że około 50% mieszkańców korzysta z transportu zbiorowego. Mimo tego miasto Gorzów Wlkp. jako jedno z niewielu miast w Polsce nie otrzymało dotacji z Unii Europejskiej na rozwój sieci torowisk.

W programowaniu unijnym na lata 2007-2013 trzy miasta wojewódzkie (w tym Gorzów Wlkp.) znalazły się w niekorzystnym położeniu w zakresie możliwości pozyskania wsparcia na inwestycje dotyczące komunikacji publicznej, gdyż nie mogły korzystać ani z POiŚ 2007-2013 (gdzie wskazanych zostało 9 aglomeracji), ani ze środków PO Polska Wschodnia (z racji położenia poza obszarem wsparcia). Natomiast w Lubuskim Regionalnym Programie Operacyjnym dla projektów z zakresu komunikacji publicznej alokacja wynosiła 12 mln PLN i została ona rozdysponowana pomiędzy 2 miasta wojewódzkie. Tym samym miasto Gorzów Wlkp. rozwiązało swoje problemy i rozwinęło podsystem autobusowy, ale nie miało takiej możliwości dla znacznie bardziej kosztownego systemu tramwajowego i w kolejny okres programowania miasto wchodzi ze zdekaptalizowaną siecią i taborom tramwajowym.

Prywatny transport na obszarze MG-6 ma mniejsze znaczenie<sup>104</sup>.

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2012r., komunikacja miejska w Gorzowie Wielkopolskim obsługiwała obszar zamieszkały przez około 141 tys. osób, w tym 124,6 tys. (76,3%) – zamieszkałych w granicach miasta Gorzowa Wlkp.

Liczbę mieszkańców w pozostałych miejscowościach, które obsługuje gorzowska komunikacja miejska, przedstawiono w tabeli 33.

**Tab. 33.** Liczba mieszkańców w miejscowościach obsługiwanych gorzowską komunikacją miejską w 2013 r.

Miejscowość	Liczba mieszkańców
Baczyna	1 200
Bogdaniec	1 100
Bolemin	467
Borek	321
Brzozowiec	687
Chwałęcice	500
Chwałowice	291

<sup>104</sup> Inwentaryzacja i analiza dostępnych i wykorzystywanych zasobów oraz usług publicznych świadczonych przez Związek Celowy Gmin MG-6. Raport cząstkowy z badań – transport publiczny, Gorzów Wielkopolski – Cieszyn, kwiecień 2013 r.



Ciecierzycy	526
Czechów	370
Deszczno	1 155
Dzierżawice	102
Dzierżów	427
Glinik	560
Gostkowice	114
Jasiniec	90
Jenin	1 100
Jeniniec	310
Jeżyki	180
Karnin	443
Kielpin	145
Koszęcin	58
Krasowice	232
Krzyszczyna	70
Kwiatkowice	200
Lubczyno	340
Lubno	771
Łagodzin	382
Łupowo	840
Marwice	600
Maszewo	279
Orzelec	95
Osiedle Poznańskie	1 121
Płonica	230
Prądocin	201
Raław	310
Stanowice	328
Ulim	530
Wawrów	1 430
Wieprzycy	190
Włostów	100
<b>RAZEM</b>	<b>18 395</b>

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla związku celowego gmin MG-6 na lata 2014-2025, październik 2013, PTC Public Transport Consulting. Marcin Gromadzki

W „Ekspertyzie dotyczącej delimitacji miejskiego obszaru funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego” zbadano dostępność komunikacyjną Gorzowa Wlkp. za pomocą wskaźnika dostępności komunikacyjnej na terenie aglomeracji gorzowskiej (w tym w strefie zewnętrznej MOF GW), stanowiącego iloraz liczby połączeń komunikacyjnych do czasu przejazdu. W dokumencie wzięto pod uwagę rdzeń MOF GW pełniący główną rolę w rozwoju obszaru, nie tylko w aspekcie gospodarczym, ale również w społeczno-kulturowym. W badaniu uwzględniono dane od wszystkich podmiotów realizujących zarówno połączenia drogowe jak i kolejowe na terenie wyżej zdefiniowanego obszaru.

Wyniki badań dla MOF GW zostały przedstawione w tabeli 34. Wyniki wskazują na wysoki stopień skomunikowania poszczególnych gmin z rdzeniem MOF GW i ukazują istniejącą sieć zależności oraz wzajemnej współpracy.

**Tab. 34.** Dostępność komunikacyjna Gorzowa Wlkp.

Gmina	Liczba połączeń bezpośrednich	Średni czas połączenia	Wskaźnik dostępności
Santok	148	0:18	8,22
Deszczno	146	0:18	8,11
Bogdaniec	119	0:15	7,93
Kłodawa	62	0:21	2,95

*Źródło: Ekspertyza dotycząca delimitacji miejskiego obszaru funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego, wrzesień 2013r., str. 31.*

W gminie Santok komunikacja publiczna odbywa się po głównej trasie Gorzów Wlkp. – Drezdenko. Komunikację zapewnia MZK i PKS oraz 2 prywatnych przewoźników. Atutem gminy jest możliwość dojazdu do Gorzowa Wlkp. koleją. Gmina jest usytuowana na trasie Kostrzyn nad Odrą - Gorzów Wlkp. - Krzyż. Mieszkańcy najczęściej korzystają z dojazdu do i z Gorzowa Wlkp. Dojeżdżają głównie uczniowie i osoby zatrudnione w Gorzowie Wlkp. Mieszkańcy często wnioskuje do Urzędu Gminy w Santoku o dodatkowe kursy. Gmina stara się, by rozwiązania przyjęte w komunikacji były dostosowane do oczekiwań mieszkańców. Za najistotniejszy czynnik usprawniający system komunikacji publicznej w gminie Santok uznano poprawę komunikacji pomiędzy gminami wiejskimi MG-6 (aktualnie wszelkie połączenia kierowane są przez Gorzów Wlkp.). Santok nie ma połączenia komunikacją publiczną np. z sąsiednim Deszcznem. System zostałby z pewnością usprawniony poprzez skierowanie większych środków finansowych na ten cel lub np. poprzez budowę sieci tras rowerowych w obrębie MG-6<sup>105</sup>.

Gmina Deszczno za najpoważniejszy mankament uznała brak integracji systemu komunikacji autobusowej z tramwajową. Liczba połączeń z Gorzowem Wlkp. jest satysfakcjonująca.

W gminie Kłodawa z usług komunikacji publicznej korzysta 15% mieszkańców. Opinia mieszkańców o komunikacji publicznej jest zła. Gmina zdecydowała, że przyjmie na siebie obowiązki operatora linii komunikacyjnych. W związku z powyższym od 1 maja 2013r. gmina Kłodawa jest operatorem transportu publicznego na swoim obszarze. W przetargu gmina wybrała do obsługi komunikacji publicznej PKS Gorzów Wielkopolski Sp. z o.o. W gminie jest dobry dostęp do transportu prywatnego. Przez gminę Kłodawa przebiega bowiem zarówno droga wojewódzka (Gorzów Wlkp.) oraz ekspresowa nr 3 (Szczecin – Gorzów Wlkp.). Utrudniony dostęp do komunikacji ma jedynie północna część gminy.

<sup>105</sup> Ibidem

W Bogdańcu przewozami komunikacją publiczną zajmuje się MZK. Usługi świadczone są również przez PKS oraz PKP. Z transportu publicznego korzysta około 50% mieszkańców. Mieszkańcy podróżują głównie na linii do i z Gorzowa Wlkp. Największe natężenie ruchu jest w godzinach porannych, w okolicach południa oraz popołudniem. W gminie tej za niewątpliwą zaletę uznano punktualność komunikacji publicznej. Bardzo dobrze funkcjonuje komunikacja podmiejska, a współpraca z MZK układa się bardzo dobrze<sup>106</sup>.

Jak wskazują wyniki badań przeprowadzonych na potrzeby rozwoju transportu w obszarze MG-6 (w skład którego wchodzi: miasto Gorzów Wlkp. oraz gminy: Bogdaniec, Deszczno, Kłodawa, Lubiszyn i Santok)<sup>107</sup>, popyt na usługi komunikacji publicznej (głównie autobusowej) spada. Spowodowane jest to **rosnącą liczbą samochodów osobowych oraz niewłaściwym rozwojem infrastruktury towarzyszącej takiej jak miejsca przystankowe, brak zajezdni na terenach gmin ościennych czy niewystarczająca ilość ścieżek rowerowych MOF GW.**

Dla wielu ludzi rower staje się codziennym środkiem transportu, a nie tylko rekreacji. Mimo jednak rosnącego zainteresowania mieszkańców MOF GW przemieszczaniem się rowerem, ilość i stan ścieżek rowerowych na obszarze funkcjonalnym pozostawia wiele do życzenia. Według danych GUS za 2011r. i 2013 r. spośród gmin wchodzących w skład MOF GW, jedynie gmina Kłodawa odnotowała zwiększenie długości tych dróg z 1,4 km do 24,6 km. Nieznaczne zwiększenie długości dróg odnotowało miasto Gorzów Wlkp. z 18,8 km do 19,5 km. Sytuację najlepiej obrazuje tabela 35.

Tab. 35. Ścieżki rowerowe w latach 2011-2013.

Jednostka terytorialna	ścieżki rowerowe w km	
	2011	2013
POLSKA	5782,8	7 726
LUBUSKIE	260,9	406,6
Bogdaniec	9,4	9,4
Deszczno	0,0	2,0
Kłodawa	1,4	24,6
Santok	3,2	3,2
Gorzów Wlkp.	18,8	19,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl)

Istniejące ścieżki rowerowe na terenie MOF GW nie spełniają oczekiwań ich użytkowników głównie ze względu na ich długość i brak ciągłości, nie tylko między poszczególnymi gminami MOF GW, ale także w obrębie danej gminy (danej trasy). Nastawiając się na transport niskoemisyjny, ścieżki rowerowe powinny przede wszystkim

<sup>106</sup> Ibidem

<sup>107</sup> „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego...”

stanowić alternatywną sieć dojazdu do głównych ośrodków pracy MOF GW – m.in. KSSSE. Na terenie gmin strefy zewnętrznej ścieżki wytyczone zostały dotychczas m.in. wzdłuż głównych dróg (m.in. Bogdaniec – fragmenty wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 132; Kłodawa – droga wojewódzka nr 151).

Spośród wszystkich gmin MOF GW gmina Santok oraz gmina Deszczno posiadają najmniej ścieżek rowerowych. Na terenie gminy Santok powstały m.in. odcinki ścieżki rowerowej łączącej miejscowość Czechów i dalej Santok z Gorzowem Wlkp. wzdłuż drogi powiatowej nr 1365F i linii kolejowej 203. W gminach strefy zewnętrznej MOF GW większość ścieżek rowerowych została wytyczona jako ciąg rowerowo-pieszcy. Dodatkowo mieszkańcy gminy Deszczno korzystają z drogi technicznej pozostałej po budowie odcinka drogi ekspresowej S3.

Brak spójności w istniejącej sieci dróg rowerowych oraz ich niewielka łączna długość powoduje, iż użytkownicy jednośladów muszą zdecydować się na mniej bezpieczne przemieszczanie poboczem lub w przypadku jego braku - jezdnią.

Planowane połączenie istniejących ścieżek rowerowych wraz z ich modernizacją oraz budowa nowych dróg dla rowerów wraz z nową infrastrukturą towarzyszącą tym ścieżkom, jak m.in. obiekty bike&ride, stojaki dla rowerów, wiaty dla rowerów wraz ze stojakami, przyczyni się do zaistnienia zrównoważonego systemu komunikacji pomiędzy gminami funkcjonującymi wokół Gorzowa Wlkp.

MOF GW, jak każdy większy organizm miejski wraz ze strefą podmiejską odnotowuje duże uciążliwości związane z transportem samochodowym. Niedostateczna ilość ścieżek rowerowych przyczynia się do tego problemu.

Relatywna atrakcyjność transportu publicznego w miastach jest kształtowana poprzez wzrost atrakcyjności oferty tego transportu oraz tworzenie barier dla nieograniczonego rozwoju motoryzacji indywidualnej – poprzez obniżanie swobody użytkowania samochodów osobowych i dostępu przez użytkowników samochodów do infrastruktury transportowej, w tym przede wszystkim do miejsc parkingowych<sup>108</sup>.

Planowana interwencja ZIT w zakresie rozwoju warunków do zrównoważonego transportu: rowerowego i pieszego podejmowana będzie w oparciu o posiadane i planowane dokumenty strategiczne o charakterze szczegółowym np.:

- program funkcjonalno-użytkowy Trasy Rowerowej Warta-Noteć (2014) na odcinkach obszaru MOF GW,
- koncepcja dróg rowerowych w ramach MOF GW,
- koncepcja trasy EuroVelo m.in. w obszarze MOF GW.

<sup>108</sup> „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego...”

Infrastruktura pieszo-rowerowa będzie zintegrowana z układem sieci transportu publicznego oraz z parkingami park&ride.

Według przytaczanego planu integracja wewnętrzna miejskiego transportu publicznego będzie dotyczyć m.in.: integracji informacji o funkcjonowaniu obydwu rodzajów trakcji (elektrycznej i spalinowej), zwłaszcza w postaci dynamicznej informacji o odjazdach pojazdów z przystanków węzłowych, z uwzględnieniem także informacji o odjazdach autobusów i pociągów regionalnych na przystankach przesiadkowych (zlokalizowanych przy dworcach PKP i PKS) oraz internetowej wyszukiwarki połączeń, obejmującej usługi transportu miejskiego i regionalnego. Uzupełnieniem działań inwestycyjnych, prowadzących do integracji podsystemów transportowych, powinna być budowa parkingów w systemie Park&Ride, Bike&Ride oraz Kiss&Ride, przyległych do przystanków końcowych linii autobusowych I kategorii, przystanków przesiadkowych oraz do wybranych przystanków tramwajowych. Zasadne jest lokalizowanie takich parkingów w strefie podmiejskiej miasta, przy drogach wlotowych o dużym ruchu wjeżdżających do miasta samochodów osobowych.

Analiza danych pozwoliła stwierdzić, że istnieje realna konieczność interwencji w zakresie poprawy stanu technicznego i wzmocnienia infrastruktury komunikacyjnej i drogowej w obszarze MOF GW. Stworzenie zintegrowanego systemu komunikacji publicznej łączącego podsystemy tramwajowy i autobusowy przyczynią się do zwiększenia spójności terytorialnej obszaru oraz do jego zrównoważonego rozwoju. Da też szansę na powstrzymanie trendu spadkowego liczby użytkowników komunikacji publicznej oraz poprzez zmniejszenie liczby aut przyczyni się do poprawy jakości środowiska (redukcja emisji spalin).

Natomiast postawienie na niskoemisyjny środek transportu - rower, obok dobrze funkcjonującego transportu zbiorowego, który pełnić będzie jednocześnie funkcje dojazdu do pracy oraz formę spędzania wolnego czasu przez mieszkańców MOF GW, może być alternatywą dla mieszkańców korzystających z transportu samochodowego.

**Jak już wspomniano, Miasto Gorzów Wlkp. będzie ubiegać się o dofinansowanie z POIS 2014-2020 na budowę i modernizację tras tramwajowych. Realizacja tego projektu będzie głównym komponentem interwencji związanej z gospodarką niskoemisyjną na terenie MOF GW. Wspomagany przez działania w zakresie rozwoju infrastruktury komunikacji publicznej na terenie gmin MOF GW – min. budowa ścieżek rowerowych, działania związane z rozwojem infrastruktury komunikacji publicznej na terenie gmin zewnętrznych MOF GW (współfinansowane z ZIT), oraz poprzez planowany zakup taboru autobusowego w ramach dofinansowania z RPO Lubuskie**



2020, przyczyni się do powstania efektywnego, zintegrowanego systemu komunikacji publicznej.<sup>109</sup>

## 5. Wymiar terytorialny wsparcia.

Terytorialny wymiar polityki rozwoju wynika z roli, jaką przypisujemy dynamicznym relacjom funkcjonalno – przestrzennym. Jest on związany z tzw. terytorializacją gospodarki, terytorializacją przedsiębiorstw oraz koniecznością zmiany sposobu współdziałania władz samorządowych na rzecz rozwoju przekraczającego tradycyjne granice formalnych podziałów administracyjnych.

Terytorialny aspekt polityki jest realizowany m.in. przez określenie (wyznaczenie) obszarów funkcjonalno – przestrzennych, związanych z procesami gospodarczymi, społecznymi i przyrodniczymi, celem lepszego wykorzystania endogenicznych czynników rozwoju, których wykorzystanie blokuje tradycyjny (zgodny z podziałami terytorialnymi) sposób planowania lokalnego rozwoju. Z tej delimitacji (potwierdzonej decyzjami politycznymi) wynikać powinny nowe formy instytucjonalnego (organizacyjnego) współzarządzania. Zawiązane porozumienie dotyczące realizacji wspólnej Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego ma właśnie realizować tak pojętą politykę rozwoju<sup>110</sup>

Pewne wskazania do wymiaru terytorialnego Strategii ZIT MOF wynikają z polityki przestrzennej państwa, przede wszystkim **Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030)**, która cel strategiczny polityki przestrzennego zagospodarowania kraju określa jako: „Efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągania ogólnych celów rozwojowych – konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w długim okresie”.

Wśród celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju **KPZK 2030** wymienia:

- Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności.
- Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.
- Kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski.

<sup>109</sup> O ile demarkacja wewnątrz Programu umożliwi zakup taboru autobusowego ze środków dedykowanych inwestycjom realizowanym poza formułą ZIT.

<sup>110</sup> Wymiar terytorialny w dokumentach strategicznych; Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 6 września 2010 r.

- Zwiększenie odporności struktury przestrzennej na zagrożenia naturalne i utratę bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa.
- Przywrócenie i utwalenie ładu przestrzennego.

**Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego (zmiana)<sup>111</sup>** wskazuje Priorytety polityki przestrzennej województwa lubuskiego, gdzie do głównych celów strategicznych zalicza się zabezpieczenie przestrzennych możliwości realizacji założeń:

- rozbudowy i modernizacji systemów transportowych w regionie i ich powiązań zewnętrznych,
- zasady zrównoważonego rozwoju poprzez ochronę i wykorzystanie walorów środowiska przyrodniczego i kulturowego oraz tradycji historycznej regionu,
- rozwoju aktywności gospodarczej,
- rozbudowy infrastruktury technicznej,
- rozszerzenia bazy szkolnictwa wyższego;
- rozwój i równomierne rozmieszczenie sieci infrastruktury społecznej.

Dokument uwypukla również wartości kulturowe województwa, wynikające z dużej ilości zabytkowych układów urbanistycznych, obiektów, w tym o szczególnej atrakcyjności turystycznej, jak założenia obronne, obiekty stanowiące relikty różnych stylów architektonicznych, założenia będące spuścizną historyczną, a także funkcjonowania instytucji kultury.

Konkretne wskazania co do kierunków działań w wymiarze przestrzennym wynikają z istniejącego i przewidywanego sposobu zagospodarowania stykających się z miastem terenów poszczególnych gmin zawartego w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gorzowa Wlkp., gmin Bogdaniec, Kłodawa i Deszczno czy gminy Santok.

Zgodnie ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gorzowa Wlkp., do głównych uwarunkowań zewnętrznych systemu osadniczego zagospodarowania przestrzennego regionu zalicza się:

- 1) kontekst krajowy i globalny - Polska tworzy zwornik transportowy w nowej przestrzeni europejskiej po rozszerzeniu UE, co generować będzie nowe szanse rozwoju:
  - a) przepływ innowacji, dóbr i ludzi;
  - b) lokalizacji przedsiębiorczości;
  - c) kontakt z europejską przestrzenią konkurencyjną;

<sup>111</sup> Zmiana Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego, Załącznik nr 1 do Uchwały XXII/191/12, Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 21 marca 2012 r.

d) zintegrowanie polskiej przestrzeni przyrodniczej z systemem ekologicznych wartości europejskich i otwarcie jej na rosnący popyt Europy Zachodniej na usługi rekreacyjne;

e) wzrost mobilności polskiego społeczeństwa i kontaktów z cywilizacją postindustrialną i informacyjną XXI wieku;

f) transfer ekonomiczny i kulturowy na Wschód i oddziaływanie na treść i kierunek tej ekspansji z Europy Zachodniej.

Kwestie zrównoważonego rozwoju podkreślane są w dokumentach o charakterze strategiczno-planistycznym na szczeblu unijnym. Wyznaczają nowe wartości, długofalowe cele strategiczne i nową **metodologię** rozwoju regionalnego. Założeniem jest, że w wieloletnim procesie przekształceń nastąpi rozwój trwały, stabilny i zrównoważony, który zaspokoi potrzeby obecnej i przyszłej generacji. Reguły zrównoważenia zawierają holistyczne i systemowe ujmowanie zjawisk przyrodniczych, społecznych, gospodarczych i przestrzennych.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gorzowa Wlkp. jest zgodne z ww. paradygmatem unijnym.

Polityka przestrzenna regionu lubuskiego, w tym również miasta i aglomeracji Gorzowa Wlkp., powinna umożliwić :

- kompleksową waloryzację środowiska przyrodniczego i identyfikację sytuacji konfliktogennych;
- określenie uwarunkowań i ograniczeń progowych w środowisku;
- wyznaczenie systemów kryteriów ekologicznych jako podstawy tworzenia struktur przestrzennych.

Zrównoważenie jest koncepcją zgodną z wymiarami: środowiskowymi, ekonomicznymi, społecznymi i kulturowymi oraz przestrzennymi:

- a) **środowiskowe** zrównoważenie należy rozumieć jako zrównoważenie ochronne lub zmniejszające szkodliwe procesy dla środowiska i ludzkiego zdrowia, zachęcające do oszczędności energii i recyklicacji zasobów, efektywnego użycia terenów i innych zasobów oraz do osiągnięcia właściwej równowagi między zbudowanym i przyrodniczym środowiskiem;
- b) **ekonomiczne** zrównoważenie – obejmuje efektywne użycie ekonomicznych zasobów uniknięcia bezrobocia, tworząc zachęty do lokalnej kontroli ekonomicznych zasobów, zapewniając zróżnicowaną bazę ekonomiczną, elastyczność i zdolność miast do odpowiedzi ekonomicznej;
- c) **społeczne** zrównoważenie – dotyczy podstawowych warunków życia i równych szans z możliwością kontroli własnego losu, dając ludzkiej jednostce poczucie sensu i władztwa nad inicjatywami;



- d) **kulturowe** zrównoważenie – uznaje wartości i normy poszczególnych grup społecznych i kulturowych, wspiera kulturalną różnorodność i możliwości wyboru, wolność ekspresji i zewnętrzne otwarcie. W konsekwencji, formułuje potencjał pozwalający na osobisty rozwój, respektowanie tożsamości, wyróżnianie specyficzności poszczególnych miejsc, ze zrozumieniem ich kulturowych zasobów, wyrażanych przez dziedzictwo i tradycje oraz współczesne inkarnacje;
- e) **przestrzenne** zrównoważenie – dotyczy spójności jakościowych wymiarów otwartej przestrzeni osadniczej oraz równowagi funkcjonalnej, programowej i przestrzennej współzależnych obszarów osadniczych<sup>112</sup>.

Strategia ZIT MOF GW uwzględnia wszystkie wymienione wymiary.

Podstawowe cele ZIT koncentrują się na współpracy i integracji w obszarze funkcjonalnym miasta, na realizacji zintegrowanych projektów odpowiadających w sposób kompleksowy na potrzeby i problemy gmin tworzących MOF GW oraz na zwiększeniu roli MOF GW w zarządzaniu programami operacyjnymi.

Strategia ZIT MOF GW jest pewnego rodzaju dokumentem wykonawczym dla Strategii Rozwoju MOF GW. Działania zapisane w pierwszym z wymienionych dokumentów, wynikają z drugiego, tą korelację przedstawia tabela 36.

Tab. 36. Spójność celów Strategii Rozwoju MOF GW z celami rozwojowymi, priorytetami i działaniami Strategii ZIT MOF GW.

Cele strategiczne i operacyjne Strategii Rozwoju MOF GW	Cele rozwojowe, priorytety i działania Strategii ZIT MOF GW										
	Cel rozwojowy 1: Podniesienie konkurencyjności przedsiębiorstw, jakości edukacji i zewnętrznej dostępności MOF GW					Cel rozwojowy 2: Gospodarka niskoemisyjna i funkcjonalna przestrzeń MOF GW.					
	Priorytet 1.1. Wysoki potencjał i konkurencyjność przedsiębiorstw w MOF GW.		Priorytet 1.2. Wysoka jakość edukacji.			Priorytet 1.3. Poprawa zewnętrznej dostępności komunikacyjnej MOF GW.	Priorytet 2.1. Przechodzenie na gospodarkę niskoemisyjną.		Priorytet 2.2. Rozwój dziedzictwa kulturowego.	Priorytet 2.3. Rozwój obszarów zmarginalizowanych.	
	Dz. 1.1.1.	Dz. 1.1.2.	Dz. 1.2.1.	Dz. 1.2.2.	Dz. 1.2.3.	Dz. 1.2.4.	Dz. 1.3.1.	Dz. 2.1.1.	Dz. 2.1.2.	Dz. 2.2.1.	Dz. 2.3.1.
Cel strategiczny 1: Budowanie trwałej przewagi konkurencyjnej MOF GW											
1.1 Wzmocnienie potencjału innowacyjnego sektora	X	X									

<sup>112</sup> Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Gorzowa Wlkp. .



twórczego, który w naturalny sposób sprzyja zachowaniom twórczym oraz innowacyjności. Aby właściwie zabezpieczyć mieszkańców MOF-u w kontekście ich mobilności zawodowej, jak i przyciągnąć kadry obecnie funkcjonujące poza regionem, niezbędne jest stworzenie funkcjonalnej sieci instytucji wzmacniających potencjał ludzki we wskazanym zakresie. Potrzebna jest więc zmiana podejścia do kształcenia, które powinno być tak sprofilowane by odpowiadać na potrzeby lokalnego i regionalnego rynku pracy. Skuteczna edukacja zawodowa wymaga poprawienia bazy dydaktycznej, jakości nauczania oraz nawiązania szerszej współpracy z pracodawcami.

Dostępność komunikacyjna MOF GW charakteryzuje się dość dużą specyfiką, na którą wpływa wiele czynników: 1) bliskość granicy niemieckiej; 2) położenie w „trójkącie” Berlin – Szczecin – Poznań; 3) położenie pomiędzy regionami – Wielkopolską i Zachodniopomorskim – regiony te cechują się bardzo dobrze rozwiniętą infrastrukturą gospodarczą oraz ponadprzeciętną dostępnością transportową. Z takiego położenia powinien korzystać również MOF GW. Podejmowanie przedsięwzięć ukierunkowanych na poprawę dostępności komunikacyjnej i zwiększenie mobilności mieszkańców wpłynie pozytywnie nie tylko na rozwój regionu ale i na wzrost bezpieczeństwa użytkowników dróg. Nadto, MOF GW, jak każdy większy organizm miejski wraz ze strefą podmiejską, odnotowuje duże uciążliwości związane z transportem samochodowym, a co za tym idzie przekroczenie emisji substancji szkodliwych do powietrza. Konieczne jest więc wykorzystanie potencjału oszczędności energii i zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza, jaki posiada sektor transportu.

Priorytetowym zadaniem są również przedsięwzięcia rewitalizacyjne. Podejmowane w przyszłości na terenie obejmującym MOF GW powinny obejmować zarówno komunalną własność (mieszkaniową i użytkową) jak i zasoby mieszkaniowe znajdujące się w posiadaniu prywatnych właścicieli – w tym zakresie należy podjąć działania wspierające, które doprowadzą do równomiernej poprawy stanu budynków, z działaniami tymi spójna będzie także modernizacja energetyczna wraz z wymianą wyposażenia tych obiektów na energooszczędne. Wpłynie to również na efektywne wykorzystanie energii.

Kooperacja jaka ma miejsce pomiędzy gminami wchodzącymi w skład MOF GW wymaga właściwej organizacji i realizacji założeń dotyczących ładu funkcjonalnego, który wiąże się z zapewnieniem właściwego nasycenia infrastrukturą społeczną. Funkcja ta nie zostanie właściwie zrealizowana bez zintegrowania polityk przestrzennych prowadzonych przez poszczególne gminy wchodzące w skład MOF GW.

## 6. Cele rozwojowe do realizacji w ramach ZIT .

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne przydzielone dla MOF GW są instrumentem przyczyniającym się do realizacji „Strategii Zintegrowanych Inwestycji Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego”. ZIT służą przede wszystkim zwiększeniu zaangażowania miast i ich obszarów funkcjonalnych w zarządzanie środkami strukturalnymi Unii Europejskiej.

W województwie lubuskim ZIT realizowane będą w dwóch miastach wojewódzkich - Gorzowie Wielkopolskim oraz Zielonej Górze i na ich obszarach funkcjonalnych, stanowiących jeden z kluczowych obszarów strategicznej interwencji państwa.

MOF Gorzowa Wlkp., obok MOF Zielonej Góry, stanowi centrum rozwoju gospodarczego regionu, pełni także ważne funkcje metropolitalne: administracyjne, społeczne, naukowe, czy też kulturalne. Jednocześnie Gorzów Wlkp. wykazuje dużo deficytów i barier rozwojowych uniemożliwiających pełne wykorzystanie jego potencjałów w rozwoju społeczno-gospodarczym województwa.

MOF GW jest typowym przykładem układu osadniczego, gdzie można wyodrębnić Gorzów Wlkp. jako miasto centralne oraz powiązane z nim funkcjonalnie gminy ościenne. W ramach obszaru tworzą się rozmaite powiązania, przenikają się różnego rodzaju układy przestrzenne, społeczne, gospodarcze. Są to zjawiska obiektywne i niezależne związane z typowym rozwojem aglomeracji. Występuje na przykład zjawisko tzw. „wylewanie się miasta”, jednocześnie rdzeń obszaru funkcjonalnego pełni dominującą względem reszty obszaru funkcję. Pełni ją w zakresie różnego rodzaju usług, miejsc pracy itp. W układzie tego typu kumuluje się szereg problemów. Wymienić wśród nich można:

- problemy komunikacyjne wewnątrz obszaru,
- pogorszenie się warunków środowiska,
- problemy systemu oświaty z dostosowaniem do zmieniających się potrzeb,
- dekapitalizacja obiektów publicznych itp.

W tej sytuacji należałoby podejmować skuteczne działania przeciwdziałające tym problemom. Jednak w rzeczywistości napotyka to na istotne bariery utrudniające zarządzanie aglomeracją. Przede wszystkim:

- brak jest regulacji prawnych określających status prawny MOF,
- następuje spontaniczny i niekontrolowany rozwój przestrzenny, niosący ze sobą powstanie wielu niekorzystnych sytuacji,
- często występuje niekorzystna z ogólnospołecznego punktu widzenia międzygminna konkurencja,
- brak jest planów rozwoju i zagospodarowania MOF GW.