

# PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

## dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego

Raport nr 4 – podsumowanie III Etapu konsultacji społecznych



Fundusze Europejskie  
Infrastruktura i Środowisko



Rzeczpospolita  
Polska

Unia Europejska  
Europejskie Fundusze  
Strukturalne i Inwestycyjne



Dokument pt.

***Raport nr 4 – podsumowanie III Etapu konsultacji społecznych***

został przygotowany na zlecenie Urzędu Miasta Zielona Góra przez firmę:



Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

ul. Sielecka 35  
00-738 Warszawa  
[www.zdgtor.pl](http://www.zdgtor.pl)

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

Skład autorski opracowania:

- Kierownik projektu – Maciej Mysona

- Koordynator – Michał Grobelny

Jakub Balik

Bartłomiej Kasiuk

Dawid Pesta

Jakub Piecuch

Justyna Wierzbowska

Robert Wojciechowski

i inni

## SPIS TREŚCI

1.	WSTĘP.....	3
2.	SPOTKANIE Z MIESZKAŃCAMI ZIELONEJ GÓRY I INNYMI INTERESARIUSZAMI .....	5
3.	SPOTKANIE Z PREZYDENTAMI, BURMISTRZAMI I WÓJTAMI JST ZNOF .....	13
4.	SPOTKANIE Z URZĘDNIKAMI JST ZNOF .....	16
5.	SPOTKANIE Z MIESZKAŃCAMI NOWOGRODU BOBRZAŃSKIEGO I INNYMI INTERESARIUSZAMI.....	19
6.	SPOTKANIE Z MIESZKAŃCAMI NOWEJ SOLI I INNYMI INTERESARIUSZAMI .....	22
7.	SPOTKANIE Z MIESZKAŃCAMI GMINY OTYŃ ORAZ INNYMI INTERESARIUSZAMI Z TEGO OBSZARU .....	26
8.	UWAGI ZEBRANE DROGĄ ELEKTRONICZNĄ.....	28

## 1. WSTĘP

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

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

W ramach Etapu III konsultacji społecznych odbyły się następujące spotkania:

- 1) **5 lipca 2023 r.** – spotkanie z mieszkańcami Zielonej Góry i innymi interesariuszami powstania Planu z tego miasta;
- 2) **6 lipca 2023 r.** – spotkanie z władzami miast;
- 3) **11 lipca 2023 r.** – spotkanie z urzędnikami JST ZNOF zaangażowanymi w powstanie SUMP;
- 4) **11 lipca 2023 r.** – spotkanie z mieszkańcami gminy Nowogród Bobrzański oraz innymi interesariuszami powstania Planu z tego obszaru;
- 5) **12 lipca 2023 r.** – spotkanie z grupą osób z niepełnosprawnościami w Nowej Soli i innymi interesariuszami powstania Planu z tego miasta;
- 6) **12 lipca 2023 r.** – spotkanie z mieszkańcami gminy Otyń.

Łącznie we wszystkich spotkaniach udział wzięło **49 osób** (dane na podstawie list obecności podpisywanych przez uczestników).

W ramach III Etapu konsultacji społecznych projektu SUMP dla ZNOF od 16 czerwca do 30 lipca 2023 r. zbierano także uwagi do dokumentu drogą elektroniczną, poprzez udostępniony w Internecie formularz. Przy użyciu tego kanału komunikacji swoje zastrzeżenia i pytania zgłosili przedstawiciele m.in. zarządców infrastruktury transportowej czy reprezentanci organizacji społecznych działających w ZNOF. Szczegółowy wykaz uwag i zmian wprowadzonych w dokumencie na ich podstawie, znajduje się w dalszej części Raportu.

W ramach Etapu III konsultacji społecznych, podczas wyżej wymienionych spotkań dyskutowano na temat działań dla samorządów ZNOF zawartych w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego. Zostały one podzielone na pakiety, nad którymi prowadzona była dyskusja plenarna z uczestnikami spotkań. Rozmawiano na temat następujących pakietów działań:



Uzyskane w opisany powyżej sposób dane i wypracowane wnioski zostały użyte w dalszym procesie przygotowania SUMP dla ZNOF.

## 2. SPOTKANIE Z MIESZKAŃCAMI ZIELONEJ GÓRY I INNYMI INTERESARIUSZAMI

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

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

**Data:** 05.07.2023 r., godz. ok. 16:00-19:00.

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

**Liczba uczestników:** 6 osób.



Fot. UM Zielona Góra / Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

### Przebieg spotkania:

Podczas spotkania przedstawiciele Wykonawcy SUMP przedstawili prezentację multimedialną opisującą bieżący etap prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności dla ZNOF, a także zawierającą informacje na temat projektu dokumentu. Następnie omawiano każdy z zaproponowanych w Planie pakietów działań. W trakcie dyskusji mieszkańcy mogli zadawać pytania, wyrażać swoje uwagi i wątpliwości dotyczące wskazywanych działań. Na koniec spotkania omówiono także metodologię wyboru oraz obecne i prognozowane wartości wskaźników wykonania SUMP dla ZNOF.

### Wnioski ze spotkania:

Podczas spotkania podjęto wiele kwestii dotyczących zasadności przygotowania dokumentu, idei zrównoważonej mobilności i jej zastosowania na terenie Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego, polityki transportowej w ZNOF itd. Najważniejsze kwestie przedstawiono w tabeli poniżej.

Obszar tematyczny	Główne uwagi, opinie, postulaty	Odpowiedź Wykonawcy
<p>Polityka zrównoważonej mobilności w ZNOF, SUMP jako całość dokumentu</p>	<p><b>Uwaga:</b> przygotowanie SUMP dla ZNOF nie jest zasadne, ponieważ odpowiedni pracownicy Urzędu Miasta Zielona Góra powinni dokładnie znać problemy transportowe miasta i całego Obszaru.</p>	<p>Zadaniem Wykonawcy nie jest dokonywanie oceny poziomu wiedzy urzędników, czy zasadności opracowania SUMP. Dokument jest elementem działań Komisji Europejskiej zmierzających do ograniczenia emisji zanieczyszczeń z transportu i osiągnięcia neutralności klimatycznej. We wszystkich miastach wojewódzkich oraz miastach leżących w obrębie ich obszarów funkcjonalnych, dofinansowanie projektów mobilnościowych ze środków UE będzie uzależnione od przyjęcia planów mobilności.</p>
	<p><b>Uwaga:</b> idea zrównoważonej mobilności nie ma zastosowania na terenie ZNOF, ponieważ większość jego mieszkańców dysponuje własnymi samochodami i we własnym zakresie zapewniła sobie możliwość przemieszczania się. Również rozwój kolei aglomeracyjnej nie ma sensu, ponieważ budowa takiego systemu jest bardzo drogie, a w ZNOF nie ma wystarczającej liczby przystanków i potoków pasażerów.</p>	<p>Jest dokładnie odwrotnie – idea zrównoważonej mobilności powinna mieć zastosowanie właśnie dlatego, że liczba samochodów jest duża i stale się zwiększa. Powoduje to wzrost emisji i spadek bezpieczeństwa ruchu drogowego. Rozwój zrównoważonych sposobów przemieszczania się ma zahamować i odwrócić te negatywne trendy. Jednym z takich sposobów będzie kolej aglomeracyjna – stworzenie takiego systemu, zarówno jeżeli chodzi o infrastrukturę, jak i odpowiednią ofertę przewozową, ma doprowadzić do zwiększenia liczby przystanków oraz wytworzenia odpowiednich potoków pasażerskich.</p>

Obszar tematyczny	Główne uwagi, opinie, postulaty	Odpowiedź Wykonawcy
	<p><b>Pytanie:</b> Czy w trakcie przygotowania Planu uwzględniano tzw. <i>Land Value Capture</i>, czyli zwiększanie wartości gruntów w zależności od dostępności do transportu publicznego?</p>	<p>Takie analizy nie były przeprowadzane – zamawiający nie uwzględnił ich w OPZ SUMP dla ZNOF.</p>
<p><b>Pakiet I – Ulepszenie zarządzania mobilnością i przestrzenią</b></p>	<p><b>Pytanie dot. Działania 2.1.:</b> W jaki sposób wspólna komisja architektoniczno-urbanistyczna miałaby oceniać, który samorząd ma zrezygnować np. z zabudowy mieszkaniowej na swoim terenie?</p>	<p>Komisje urbanistyczno-architektoniczne oraz proponowana wspólna komisja urbanistyczno-architektoniczna są organami opiniującymi, które nie posiadają władztwa planistycznego. Jako grono eksperckie, ich głównym zadaniem jest przedstawianie opinii i rekomendacji. Decyzje dotyczące, na przykład, rezygnacji z obszarów zabudowy mieszkaniowej w danej gminie, są podejmowane przez wójtów, burmistrzów i prezydentów poszczególnych gmin, a stanowią one decyzje głównie polityczne, które niestety nie zawsze muszą być zgodne z wyrażonymi opiniami ekspertów podczas posiedzeń komisji.</p> <p>Ostateczna ocena oraz decyzje wraz z ich konsekwencjami będą wynikiem dyskusji i rozmów między władzami gmin. Choć komisje urbanistyczno-architektoniczne mają kluczową rolę w dostarczaniu wiedzy fachowej i perspektywy eksperckiej, to to właśnie decydenci na szczeblu gminnym są odpowiedzialni za podjęcie ostatecznych decyzji w zakresie planowania przestrzennego.</p>
	<p><b>Uwaga:</b> działania zaproponowane w ramach tego pakietu są dość ogólne.</p>	<p>SUMP jest w samym swoim założeniu dokumentem strategicznym o odległym horyzoncie czasowym (2030 i 2040 r.), który w proponowanych do realizacji działaniach nakreśla jedynie kierunki, w których powinny podążać samorządy ZNOF. Musi więc zawierać zapisy na dość wysokim poziomie ogólności.</p>
<p><b>Pakiet II – Poprawa dostępności transportu publicznego</b></p>	<p><b>Uwaga:</b> przedstawiona w ramach prezentacji mapa „Proponowane obszary rozwoju zabudowy mieszkaniowej i funkcji towarzyszących” jest nieadekwatna do rzeczywistości. W istocie prezentuje jedynie przystanki i stacje kolejowe w ZNOF. Trudno się spodziewać, aby w sąsiedztwie wszystkich przystanków możliwa byłaby lokalizacja nowej</p>	<p>Mapa „Proponowane obszary rozwoju zabudowy mieszkaniowej oraz funkcji towarzyszących” prezentuje w sposób ogólny i symboliczny obszary preferowane do zagospodarowania ze względu na kwestie transportowe, zwłaszcza związane z rozwojem transportu kolejowego i dostępnością przewozów kolejowych. W tych</p>



Obszar tematyczny	Główne uwagi, opinie, postulaty	Odpowiedź Wykonawcy
	<p>oraz intensyfikacja istniejącej zabudowy mieszkaniowej (np. w Będowie).</p>	<p>obszarach wytypowano miejsca potencjalnie możliwe do zagospodarowania funkcjami mieszkaniowymi oraz towarzyszącymi. Jednakże, zastosowane oznaczenia nie precyzują dokładnego miejsca przeznaczonego pod zabudowę, sugerują jedynie obszary cechujące się najlepszym dostępem do transportu zbiorowego, a co za tym idzie - potencjalnie preferowanych do zabudowy. Mapa miała także za zdanie zwrócić uwagi jednostkom planistycznym poszczególnych gmin na dużą wagę wskazanych obszarów.</p> <p>Należy zaznaczyć, że mapa ta nie określa także terenów zieleni cennej środowiskowo jako obszarów proponowanych do rozwoju funkcji mieszkaniowej, co stałoby w sprzeczności z przyjętym paradygmatem zrównoważonego rozwoju, będącym podstawą prac nad SUMP.</p> <p>Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest z założenia dokumentem ogólnym i kierunkowym. Precyzyjne określenie, czy dany obszar (niebędący terenem cennym środowiskowo) będzie mógł być przeznaczony na funkcje mieszkaniowe oraz funkcje towarzyszące, będzie przedmiotem osobnych analiz oraz opracowań planistycznych jednostek odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne w poszczególnych gminach objętych opracowaniem SUMP.</p> <p>Ze względu na fakt, iż mapa odczytywana jest jako prezentująca obszary przeznaczone pod zabudowę, w tym obszary zieleni, została ona usunięta z opracowania.</p>

Obszar tematyczny	Główne uwagi, opinie, postulaty	Odpowiedź Wykonawcy
<p><b>Pakiet III – Silne centra lokalne i wzrost multimodalności podróży</b></p>	<p><b>Pytanie:</b> Czy w trakcie przygotowania Planu została wykonana analiza możliwości przeniesienia siedzib różnych instytucji państwowych i samorządowych pod kątem ich dostępności transportowej? Teraz np. w Zielonej Górze Lubuski Urząd Celno-Skarbowy jest oddalony od centrum miasta, a siedziba Nadodrzańskiego Oddziału Straży Granicznej jest w śródmieściu.</p>	<p>Wykonanie takiej analizy wykracza poza zakres zamówienia – nie została ona uwzględniona w wymogach dotyczących przygotowania opracowania SUMP dla ZNOF.</p>
<p><b>Pakiet IV – Wzrost dostępności transportu szynowego</b></p>	<p><b>Pytanie:</b> Po co inwestować w kolej, skoro obecnie ze stacji Zielona Góra Główna korzysta jedynie 4 tys. osób na dobę?</p>	<p>Wg danych UTK za 2022 r., w ciągu roku ze stacji Zielona Góra Główna skorzystało 2,17 mln osób. Daje to średnio niemal 6 tys. osób dziennie. Stacja zanotowała największy, aż 171-proc., wzrost wymiany pasażerskiej pośród wszystkich miast wojewódzkich w Polsce. Niezależnie od tego, projekt SKALT zakłada wytworzenie popytu (poprzez poprawę dostępności transportu szynowego i poprawę oferty kolei dla mieszkańców) poprzez „przejęcie” przez kolej części osób wykorzystujących samochody do codziennych dojazdów.</p>
	<p><b>Opinia:</b> Przepustowość linii nr 370 jest za mała, aby uruchomić na niej przewozy kolei aglomeracyjnej – obecnie możliwa jest jej obsługa maksymalnie jednym pociągiem na godzinę.</p>	<p>Przepustowość linii kolejowej nr 370 jest rzeczywiście ograniczona (linia jest jednotorowa i niezelektryfikowana), dlatego w działaniach zawartych w SUMP uwzględniono działania na rzecz jej modernizacji.</p>
<p><b>Pakiet V – Rozwój i uprzywilejowanie mobilności aktywnej</b></p>	<p><b>Pytanie:</b> Czy przebieg transy rowerowej przedstawiony na zaprezentowanej mapie, zakładający wykorzystanie mostu kolejowego w Nietkowicach został ustalony z PKP PLK?</p>	<p>Nie został, mapa przedstawia jedynie orientacyjny przebieg planowanych i proponowanych tras rowerowych.</p>
	<p><b>Pytanie:</b> Czy trasy zaprezentowane na mapie szlaków rowerowych w ZNOF mają znaczenie przede wszystkim turystyczne? Bo mało kto jeździ rowerem np. z Otynia do Zielonej Góry.</p>	<p>Na mapie nie przedstawiano szlaków rowerowych (turystycznych) tylko istniejące, planowane i proponowane trasy rowerowe różnego rodzaju, czyli fizyczną liniową infrastrukturę rowerową. Fakt, że aktualnie mało osób realizuje przejazdy taką trasą nie oznacza, że nie należy tego rowerzystom umożliwić. Rozbudowa infrastruktury rowerowej nie służy jedynie zaspokojeniu istniejących potrzeb, ale również, a czasem głównie, wzbudzeniu ruchu rowerowego. Efektem tego będzie zmiana zachowań transportowych i zmiana modal split.</p>

Obszar tematyczny	Główne uwagi, opinie, postulaty	Odpowiedź Wykonawcy
		<p>Ponadto, nawet jeżeli nawet mały procent użytkowników będzie korzystał z całości tej trasy, to wielu użytkowników korzystać będzie z jej fragmentów.</p>
	<p><b>Pytanie:</b> Czy na mapie zaznaczono trasę wzdłuż Odry (Odra Velo)? Na mapie nie widać rzeki, trudno więc to określić.</p>	<p>Nie zaznaczano szlaku turystycznego jako takiego, a jedynie wspomniano o nim w tekście Raportu diagnostyczno-strategicznego. Trasy turystyczne nie są kluczowe dla realizacji założeń PZMM a stanowią jedynie jego uzupełnienie. Na mapie uwzględniono ewentualnie te odcinki wzmiankowanego szlaku, które są wyposażone w rzeczywistą liniową infrastrukturę rowerową lub planuje się/proponuje się, aby taką infrastrukturę posiadały.</p>
	<p><b>Opinia:</b> Na mapie zaznaczono fragment trasy rowerowej wzdłuż Obwodnicy Południowej Zielonej Góry. Niepotrzebnie, ponieważ tam już jest dobra „szutrówka”, należąca do gm. Świdnica i gm. Zielona Góra.</p>	<p>W PZMM dąży się do proponowania realizacji tras jak najwyższej jakości, umożliwiających swobodne przemieszczanie się wszelkiego typu rowerami, UTO itp. W ujęciu transportowym, a nie jedynie rekreacyjnym. Trasa szutrowa nie daje takich możliwości, dlatego uwzględniono te odcinki na mapie koncepcji.</p>
	<p><b>Opinia:</b> Mapa nie wskazuje etapowania budowy poszczególnych tras rowerowych, jak również ich priorytetyzacji.</p>	<p>Na mapach zawartych w poszczególnych dokumentach PZMM uwzględniono jedynie odcinki istniejące i planowane/proponowane, jako zamysł koncepcji. Etapowanie i priorytetyzacja są zaś działaniami, które dopiero będzie należało podjąć w ramach realizacji PZMM i Planu działań, m.in. w oparciu o audyty i konsultacje społeczne, zatem niewskazane jest ich uwzględnienie na załączanych mapach.</p>
	<p><b>Pytanie:</b> Czy zaproponowane trasy rowerowe planowane są do poprowadzenia wzdłuż dróg, w bezpośrednim ich sąsiedztwie?</p>	<p>Dokument nie wskazuje dokładnego przebiegu planowanych i proponowanych tras rowerowych – takowe powinny znaleźć się w odpowiedniej dokumentacji projektowej.</p>
	<p><b>Pytanie:</b> W jaki sposób ma być poprowadzona trasa dla rowerów od ul. Szwajcarskiej w Zielonej Górze do Trasy Północnej?</p>	<p>PZMM jest jedynie ogólną propozycją koncepcji. Szczegółowy przebieg proponowanych tras powinien zostać uzgodniony na etapie ich projektowania.</p>

Obszar tematyczny	Główne uwagi, opinie, postulaty	Odpowiedź Wykonawcy
	<p><b>Uwaga:</b> Przedstawiona mapa planowanych tras rowerowych to „lista życzeń” samorządów. Tymczasem w miastach ZNOF są drogi, które są w strasznym stanie, kierowcy jeżdżąc po nich niszczą podwozia swoich aut. Tymczasem samorzady wydają miliony na asfaltowanie ścieżek rowerowych.</p> <p><b>Uwaga:</b> Inwestowanie w ścieżki rowerowe oznacza pompowanie publicznych pieniędzy w coś, co jest niewykorzystywane przez większość roku. Tymczasem priorytet powinna mieć infrastruktura, z której korzysta się codziennie. Trzeba też pamiętać, że korzystanie z rowerów w Zielonej Górze ogranicza zarówno ukształtowanie terenu, jak i klimat.</p>	<p>Uwaga ma charakter opinii. W rozdziale dotyczącym mobilności aktywnej w PZMM proponuje się „ścieżkę rozwoju” sieci rowerowej. Natomiast kwestie związane z transportem samochodowym poruszono w rozdziale drogowym.</p> <p>Uwaga ma charakter opinii. Rozbudowa systemu rowerowego wzbudza ruch rowerowy. Jednak dopiero na odpowiednim poziomie jakości i spójności sieci zacznie to być istotnie widoczne. Rower może służyć codziennym podróżom i takie też założenie wpisuje się w koncepcję zrównoważonego rozwoju. Codzienne podróże odbywają się również pieszo, dlatego też w ten rodzaj infrastruktury proponuje się inwestować w ramach PZMM. Ukształtowanie terenu i klimat nie są przeszkodą do realizowania codziennych podróży rowerem, UTO itp. czego przykładem może być np. skala ruchu rowerowego w krajach skandynawskich, w których zarówno teren jak i warunki atmosferyczne są jeszcze trudniejsze dla jazdy rowerem niż w Zielonej Górze, np. w Turku, Vasteras, Nyköping, Kristiansand czy w Trondheim.</p>
<p><b>Pakiet VI – Realokacja przestrzeni drogowej</b></p>	<p><b>Pytanie:</b> Czy w działaniach dotyczących logistyki miejskiej znalazła się propozycja budowy punktu przeładunkowego dla samochodów ciężarowych, zlokalizowanego poza Zieloną Górą, dzięki któremu możliwy byłby dowóz towarów do punktów w mieście mniejszymi pojazdami?</p>	<p>Pierwotnie propozycja stworzenia takiego punktu znalazła się w działaniu pn. „Wsparcie dla rozwoju rowerów cargo w zakresie infrastruktury oraz organizacji ruchu”. W trakcie II Etapu konsultacji społecznych oraz na bazie wyników analizy wielokryterialnej zostało ono odrzucone i nie znalazło się w projekcie SUMP dla ZNOF.</p>
<p><b>Pakiet VII – Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego</b></p>	<p><b>Uwaga:</b> W Planie brakuje kompleksowej idei budowy ciągów pieszych dla odbywania podróży pieszych na trasach przekraczających dystans ponad 1 km.</p>	<p>Takie inwestycje możliwe są w ramach zawartego w SUMP Działania 5.1., zakładającego budowę i modernizację liniowej infrastruktury pieszej, w celu utworzenia spójnych, bezpiecznych i przyjaznych ciągów transportowych i rekreacyjnych.</p>

Obszar tematyczny	Główne uwagi, opinie, postulaty	Odpowiedź Wykonawcy
	<p><b>Uwaga:</b> Na zaprezentowanej mapie inwestycji drogowych w ZNOF brakuje „wpięcia” planowanej trasy na północ od Sulechowa do S3.</p>	<p>Zmiana została uwzględniona i naniesiona na odpowiedniej mapie.</p>
	<p><b>Pytanie:</b> Czy w działaniach zawartych w Pakiecie VII (jak również w innych miejscach Planu) uwzględniono kwestie dotyczące transportu autonomicznego (drogowego, kolejowego)?</p>	<p>Kwestie takie nie zostały uwzględnione we wspomnianych działaniach – w ocenie Wykonawcy wdrożenie takich technologii możliwe będzie poza horyzontem czasowym SUMP dla ZNOF (2030 r.).</p>

**Informacje zapowiadające spotkanie w mediach:**

[http://www.zielonagora.pl/PL/1776/8649/Wez udział w konsultacjach Planu Zrownowazonej Mobilnosci \\_zaproszenie na spotkanie 5 lipca/](http://www.zielonagora.pl/PL/1776/8649/Wez_udzial_w_konsultacjach_Planu_Zrownowazonej_Mobilnosci_zaproszenie_na_spotkanie_5_lipca/)

<https://zielonagora.wyborcza.pl/zielonagora/7,35182,29929358,kubicki-chce-kasy-na-kolej-aglomeracyjna-pokaze-mieszkancom.html>

### 3. SPOTKANIE Z PREZYDENTAMI, BURMISTRZAMI I WÓJTAMI JST ZNOF

**Uczestnicy:** prezydenci, burmistrzowie i wójtowie miast i gmin Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego.

**Kanały informacji/rekrutacji uczestników:** zaproszenia indywidualne wysłane drogą mailową.

**Data:** 06.07.2023 r., godz. ok. 10:00-12:00.

**Miejsce:** siedziba Stowarzyszenia Lubuskie Trójmiasto, al. Niepodległości 10, Zielona Góra.

**Liczba uczestników:** 18 osób.



Fot. Stowarzyszenie Lubuskie Trójmiasto

#### Przebieg spotkania:

Spotkanie rozpoczęło się od przedstawienia przez pracowników Urzędu Miasta Zielona Góra informacji na temat Szlaku Rowerowego Lubuskiego Trójmiasto. Podczas spotkania przedstawiciele Wykonawcy SUMP omówili prezentację multimedialną opisującą bieżący etap prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności dla ZNOF, a także zawierającą informacje na temat projektu dokumentu. Następnie przedyskutowano każdy z zaproponowanych w projekcie Planu pakietów działań. W trakcie dyskusji samorządowcy mogli zadawać pytania,

wyrażać swoje uwagi i wątpliwości dotyczące wskazywanych działań. Na koniec spotkania omówiono także metodologię wyboru oraz obecne i prognozowane wartości wskaźników wykonania SUMP dla ZNOF.

### Wnioski ze spotkania:

Poniższa tabela zawiera informacje na temat opinii, wniosków i postulatów, które padły podczas spotkania, dotyczących zapisów, które znalazły się w projekcie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Obszar tematyczny	Główne uwagi, opinie, postulaty	Odpowiedź Wykonawcy
Pakiet IV – Wzrost dostępności transportu szynowego	<p><b>Uwaga:</b> Z opracowania należy usunąć działanie 4.10 zakładające przygotowanie analizy zasadności budowy podsystemu tramwajowego w Zielonej Górze – temat jest zamknięty, opracowanie takie powstało w 2006 r.</p>	<p>Na wniosek Zamawiającego, działania zostało usunięte z finalnej wersji dokumentu, jako dublujące analizy wcześniej zrealizowane.</p>
	<p><b>Uwaga:</b> Zapisy i mapy dotyczące projektu SKALT zawarte w Planie wymagają aktualizacji – np. na zaprezentowanej mapie należy usunąć przystanki Sulechów Wschód oraz Czerwieńsk Południe, a dodać Sulechów Strefa Krężyły.</p>	<p>Mapa i odpowiednie opisy działań dotyczących SKALT zostały zaktualizowane.</p>
Pakiet V – Rozwój i uprzywilejowanie mobilności aktywnej	<p><b>Uwaga:</b> W działaniu 5.2. „Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury pieszej, w tym przejść dla pieszych” należy podkreślić, iż dotyczy to przede wszystkim terenów pozamiejskich.</p>	<p>Opis działania wskazuje na to, że poza jedną lokalizacją w gminie Czerwieńsk, odnosi się ono do terenów pozamiejskich.</p>
	<p><b>Uwaga:</b> Przy planowaniu przejść dla pieszych powinny być uwzględniane przepisy dot. bezpieczeństwa ruchu drogowego. Obecnie często pojawiają się postulaty mieszkańców dotyczące umieszczenia w określonej lokalizacji przejścia dla pieszych, ale zdarza się, iż jest to miejsce niebezpieczne, w którym ruch pieszych powodowałby dodatkowe zagrożenie dla BRD.</p>	<p>Opis Działania 5.2. „Budowa i modernizacja punktowej infrastruktury pieszej, w tym przejść dla pieszych” określa, iż w trakcie jego realizacji należy uwzględniać standardy WRD-41. Dokument ten zawiera m.in. wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych w odniesieniu do różnych kryteriów (dokument WR-D-41-1), w tym przede wszystkim BRD.</p> <p>SUMP zawiera także osobne działanie dotyczące przestrzegania wspomnianych standardów – Działanie 5.10. „Stosowanie wytycznych i standardów planowania i projektowania sieci pieszych (WR-D-41 – w trakcie tworzenia) i rowerowych (WR-D-42) oraz dobrych praktyk z tej dziedziny”.</p>

Obszar tematyczny	Główne uwagi, opinie, postulaty	Odpowiedź Wykonawcy
	<p><b>Uwaga:</b> Na mapie istniejącej i planowanej sieci rowerowej w ZNOF powinna zostać wyszczególniona trasa Szlaku Rowerowego Lubuskiego Trójmiasta.</p>	<p>Uwaga uwzględniona, na mapie zaznaczono trasę Szlaku Rowerowego Lubuskiego Trójmiasta.</p>
<p>Pakiet VII – Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego</p>	<p><b>Uwaga:</b> W ramach opisu Działania 7.3. „Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej” lub w innym miejscu Planu powinien znaleźć się zapis dot. możliwości wymagania od inwestorów budujących nieruchomości dokonywania analizy włączania tych nowych generatorów ruchu do bezpiecznych skrzyżowań.</p>	<p>Opis Działania 7.3. został zmodyfikowany zgodnie z sugestią zawartą w uwadze.</p>
	<p><b>Uwaga:</b> Na zaprezentowanej mapie inwestycji drogowych w ZNOF brakuje „wpięcia” planowanej trasy na północ od Sulechowa do S3.</p>	<p>Zmiana została uwzględniona na poprawionej wersji mapy.</p>
	<p><b>Uwaga:</b> Należy usunąć znajdujący się na mapie fragment planowanej trasy mającej połączyć os. Czarkowo z Zawadą.</p>	<p>Zmiana została uwzględniona na poprawionej wersji mapy.</p>
<p>Pakiet VIII - Promowanie nisko- i zeroemisyjnych pojazdów, ekologicznej logistyki miejskiej i transportu intermodalnego</p>	<p><b>Uwaga:</b> W opisie działania dotyczącego budowy SKALT należy uwzględnić budowę instalacji ładowania pojazdów elektrycznych w pobliżu planowanych przystanków kolejowych.</p>	<p>Opis Działania 3.5. „Budowa centrów przesiadkowych autobus-kolej i samochód-kolej” został poszerzony o kwestie dotyczące infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych (samochodów, UTO oraz wózków inwalidzkich z napędem elektrycznym).</p>

**Informacje podsumowujące spotkanie w mediach:**

<https://www.lubuskie-trojmiasto.pl/aktualnosci/lubuskie-trojmiasto-pracuje-nad-sump-em-zdjecia>

<https://www.facebook.com/stowarzyszenielubuskietrojmiasto/posts/322068510147809>



## 4. SPOTKANIE Z URZĘDNIKAMI JST ZNOF

**Uczestnicy:** urzędnicy zatrudnieni w urzędach miast i gmin samorządów Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego zaangażowani w powstanie SUMP dla ZNOF.

**Kanały informacji/rekrutacji uczestników:** zaproszenia indywidualne wysłane drogą mailową.

**Data:** 12.07.2023 r., godz. ok. 10:00-12:30.

**Miejsce:** Sala Sesyjna w Ratuszu - Urzędzie Miasta Zielona Góra, Stary Rynek 1, Zielona Góra.

**Liczba uczestników:** 10 osób.



Fot. UM Zielona Góra / Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

### Przebieg spotkania:

W trakcie spotkania przedstawiciele Wykonawcy SUMP przedstawili prezentację multimedialną opisującą bieżący etap prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności dla ZNOF, a także zawierającą informacje na temat projektu dokumentu. Następnie omawiano każdy z zaproponowanych w projekcie Planu pakietów działań. W trakcie dyskusji urzędnicy samorządowi ze ZNOF zaangażowani w prace nad dokumentem, mogli zadawać pytania, wyrażać swoje uwagi i wątpliwości dotyczące wskazywanych działań. Na koniec spotkania

omówiono także metodologię wyboru oraz obecne i prognozowane wartości wskaźników wykonania SUMP dla ZNOF.

### Wnioski ze spotkania:

Poniższa tabela zawiera informacje na temat opinii, wniosków i postulatów, które padły podczas spotkania, dotyczących zapisów, które znalazły się w projekcie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Obszar tematyczny	Główne uwagi, opinie, postulaty	Odpowiedź Wykonawcy
<p><b>Pakiet II – Poprawa dostępności transportu publicznego</b></p>	<p><b>Pytanie:</b> W jaki sposób powinien zostać zorganizowany ewentualny transport na żądanie na terenie ZNOF w odniesieniu do potrzeb osób z niepełnosprawnościami? W dużych miastach takie rozwiązanie może mieć rację bytu, ale jak można by było to zorganizować np. w gminie Nowogród Bobrzański.</p>	<p>W trakcie spotkania opisano modele funkcjonowania takich rozwiązań, uwarunkowania prawne są opisane również w Raporcie Diagnostyczno-Strategicznym.</p> <p>W odniesieniu do potrzeb OzN, w SUMP w odpowiednim działaniu zostanie uzupełniony opis o konieczności większego przystosowania pojazdów transportu na życzenie niż tylko niskie wejście i rampa (np. działanie 4.2. – poszerzenie działania o przewożenie pasażerów taborem przystosowanym do transportu osób wózków z napędem).</p>
<p><b>Pakiet III – Silne centra lokalne i wzrost multimodalności podróży</b></p>	<p><b>Uwaga:</b> Wspólna aplikacja mobilna dotycząca transportu publicznego / planer podróży powinny być przystosowana do potrzeb osób z wadami wzroku (również jeżeli chodzi o kolorystykę, kontrast itd.). Na przystankach powinny znaleźć się także np. płytki z informacjami zapisanymi w alfabecie Braille’a. Jest to istotne również z punktu widzenia pozyskiwania środków finansowych z PFRON.</p>	<p>Opis Działania 1.4. „Stworzenie możliwości zakupu biletu w jednej aplikacji mobilnej” zawiera wymóg, iż rozwiązanie to „powinno uwzględniać założenia projektowania uniwersalnego i być dostępne dla osób z niepełnosprawnościami”. Również w treści samego SUMP znajduje się zapis, iż wszystkie działania powinny uwzględniać wymogi projektowania uniwersalnego.</p> <p>Kwestie dotyczące umieszczania tabliczek w alfabecie Braille’a (i innych udogodnień dla OzN) zawarto natomiast w opisie Działania 4.4. „Utworzenie standardów przystankowych ZNOF”.</p>
<p><b>Pakiet IV – Wzrost dostępności transportu szynowego</b></p>	<p><b>Pytanie:</b> Odnośnie postulatu wprowadzenia „kopert 15-minutowych”. Czy istnieje możliwość wprowadzenia ograniczeń czasowych dla OzN odnośnie korzystania przez nich z dedykowanych dla nich miejsc postojowych? Obecnie często mamy do czynienia z nadużywaniem tego prawa.</p>	<p>W obecnym systemie prawnym nie ma przepisów prawnych umożliwiających wprowadzenie takiego uregulowania.</p>

Obszar tematyczny	Główne uwagi, opinie, postulaty	Odpowiedź Wykonawcy
<p><b>Pakiet VII – Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego</b></p>	<p><b>Uwaga:</b> Przedstawiono cały szereg uwag do zaprezentowanej mapy inwestycji drogowych. Szczegółowy wykaz uwag został wysłany do Wykonawcy.</p>	<p>Uwagi od Zamawiającego zostały uwzględnione i naniesione na mapę.</p>
<p><b>Pakiet VIII - Promowanie nisko- i zeroemisyjnych pojazdów, ekologicznej logistyki miejskiej i transportu intermodalnego</b></p>	<p><b>Uwaga:</b> W którymś z działań (np. 4.7.) powinien pojawić się zapis dotyczący wymiany baterii w autobusowym taborze elektrycznym. W najstarszych pojazdach tego typu eksploatowanych przez MZK Zielona Góra powinna ona nastąpić w latach 2027-2028.</p>	<p>Fragment dotyczący wymiany oraz odpowiedniej utylizacji lub recykling i ponowne wykorzystanie zużytych baterii trakcyjnych z autobusów elektrycznych został dodany do opisu Działania 4.7. „Poprawa jakości transportu zbiorowego w ZNOF poprzez utrzymanie wysokiego standardu taboru linii miejskich oraz wymianę taboru linii podmiejskich i międzygminnych”.</p>
<p><b>Wskaźniki</b></p>	<p><b>Uwaga:</b> Zaproponowane przez wykonawcę wskaźniki dotyczące zagospodarowania przestrzennego wymagają modyfikacji. Według niektórych uczestników spotkania, nie są one odpowiednie dla aktualnej sytuacji w ZNOF np. z powodu pełnego pokrycia obszaru planami miejscowymi Nowej Soli oraz ograniczonych możliwości gmin w kontrolowaniu lokalizacji nowo wydawanych pozwoleń na budowę.</p>	<p>Wskaźnik dotyczący udziału powierzchni MPZP w odległości 1 km od węzłów przesiadkowych, przystanków i stacji kolejowych na terenie ZNOF w ogóle powierzchni ww. terenów w ZNOF jest obliczany dla całego ZNOF. W związku z tym Nowa Sól jako miasto w 100% pokryte planami wypełniło ten cel wcześniej, a kwestia wypełnienia wskaźnika pozostaje w gestii pozostałych członków ZNOF.</p>

## 5. SPOTKANIE Z MIESZKAŃCAMI NOWOGRODU BOBRZAŃSKIEGO I INNYMI INTERESARIUSZAMI

**Uczestnicy:** mieszkańcy gminy Nowogród Bobrzański oraz lokalni samorządowcy.

**Kanały informacji/rekrutacji uczestników:** plakaty informujące o spotkaniu (rozwieszane na tablicach informacyjnych na terenie miasta i sołectw; w Nowogrodzie Bobrzańskim rozwieszane w Miejsko-Gminnym Ośrodku Kultury, Sportu i Rekreacji, w Miejsko-Gminnym Ośrodku Pomocy Społecznej, w Urzędzie Miejskim oraz w Szkole Podstawowej nr 1, Szkole Podstawowej nr 2 oraz w Szkole Podstawowej w Niwiskach); zaproszenie zamieszczone na stronie internetowej Urzędu i oficjalnym koncie Facebook.

**Data:** 11.07.2023 r., godz. ok. 17:00-19:00.

**Miejsce:** Miejsko-Gminny Ośrodek Kultury Sportu i Rekreacji w Nowogrodzie Bobrzańskim, ul. Poczтова 7, Nowogród Bobrzański.

**Liczba uczestników:** 4 osoby.



Fot. UM Zielona Góra / Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

### Przebieg spotkania:

W trakcie spotkania przedstawiciele Wykonawcy SUMP przedstawili prezentację multimedialną opisującą bieżący etap prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności dla ZNOF, a także zawierającą informacje na temat projektu dokumentu. Następnie omawiano każdy z zaproponowanych w Planie pakietów działań. Podczas dyskusji mieszkańcy mogli zadawać pytania, wyrażać swoje uwagi i wątpliwości dotyczące wskazywanych działań. Na koniec spotkania omówiono także metodologię wyboru oraz obecne i prognozowane wartości wskaźników wykonania SUMP dla ZNOF.

### Wnioski ze spotkania:

Poniższa tabela zawiera informacje na temat opinii, wniosków i postulatów, które padły podczas spotkania, dotyczących zapisów, które znalazły się w projekcie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Obszar tematyczny	Główne uwagi, opinie, postulaty	Odpowiedź Wykonawcy
Pakiet VII – Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	<p><b>Uwaga:</b> Na terenie miasta poprawia się sytuacja, jeśli chodzi o stan dróg. Jednak to nie zlikwiduje problemów mobilnościowych w gminie w dalszej perspektywie czasowej. Autor uwagi, który jest mieszkańcem Nowogrodu Bobrzańskiego mieszka przy ul. Pocztowej, czyli tuż obok DK 27, często liczy przejeżdżające tą trasą samochody – czasem wychodzi 100 pojazdów na 10 minut. Poza dużym natężeniem ruchu, występuje także problem z przekraczaniem prędkości przez kierowców. W związku z tym uczestnik postuluje, aby na terenie gminy zwiększyć obecność policji i Straży Miejskiej.</p>	<p>Kwestie dotyczące bieżącej pracy policji, czy Straży Miejskiej pozostają poza tematyką SUMP dla ZNOF.</p> <p>Niemniej jednak, kwestie dotyczące konieczności przeniesienia ruchu z DK 27 na obwodnicę Nowogrodu Bobrzańskiego zawarto w Działaniu 7.1. „Podjęcie starań na rzecz budowy obwodnic miejscowości lub kwartałów zabudowy”.</p>
	<p><b>Uwaga:</b> Konieczna jest budowa obwodnicy Nowogrodu Bobrzańskiego – nieważne, w jakiej lokalizacji, byleby była.</p>	<p>Kwestia uwzględniona w SUMP dla ZNOF – zapis o konieczności budowy obwodnicy Nowogrodu Bobrzańskiego zawarto w opisie Działania 7.1. „Podjęcie starań na rzecz budowy obwodnic miejscowości lub kwartałów zabudowy”.</p>
	<p><b>Uwaga:</b> Niezadowolający stan ciągów pieszych łączących wschodnią i zachodnią część Nowogrodu Bobrzańskiego. Pierwszy z nich przecina się z drogami kołowymi o szybkim ruchu, drugi wyposażony jest w drewniane schody, które wymagają renowacji. Czy poprawę ich stanu można wpisać do któregoś z działań?</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Dodano wzmiankowane propozycje w opisach działań z zakresu liniowej i punktowej infrastruktury pieszej w Planie działania.</p>

Obszar tematyczny	Główne uwagi, opinie, postulaty	Odpowiedź Wykonawcy
	<p><b>Uwaga:</b> W dokumencie powinien znaleźć się postulat budowy kładki dla pieszych i rowerzystów na rzece Bóbr, w miejscu, w którym dziś znajduje się na wpół zawalona przeprawa pomiędzy miejscowościami Cieszów i Turów.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Dodano tę trasę na mapie koncepcji w PZMM oraz opisano ją w działaniach rowerowych i pieszych w Planie działań.</p>

**Informacje zapowiadające spotkanie w mediach:**

<https://nowogrodborz.pl/spotkanie-z-wykonawca-planu-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-dla-znof-11-07-2023r/>

<https://www.facebook.com/urząd.nb/posts/638369641647263>

## 6. SPOTKANIE Z MIESZKAŃCAMI NOWEJ SÓLI I INNYMI INTERESARIUSZAMI

**Spotkanie:** mieszkańcy miasta Nowa Sól, samorządowcy, przedstawiciele organizacji i instytucji społecznych działających w sferze pomocy osobom z niepełnosprawnościami.

**Kanały informacji/rekrutacji uczestników:** plakaty informujące o spotkaniu (rozwieszone na szczególnie uczęszczanych przystankach autobusowych MPK SUBBUS, w Centrum Aktywności Społecznej oraz Urzędzie Miejskim); mailing do organizacji pozarządowych działających na terenie miasta z uwzględnieniem organizacji opiekujących się osobami niepełnosprawnymi; zaproszenie na stronie internetowej MPK SUBBUS; zaproszenie na stronie internetowej Urzędu i oficjalnym koncie na Facebooku.

**Data:** 12.07.2023 r., godz. ok. 10:00-12:30.

**Miejsce:** sala konferencyjna, Centrum Aktywności Społecznej, ul. Kasprowicza 12, Nowa Sól.

**Liczba uczestników:** 8 osób.



Fot. UM Zielona Góra / Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

### Przebieg spotkania:

W trakcie spotkania przedstawiciele Wykonawcy SUMP przedstawili prezentację multimedialną opisującą bieżący etap prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności dla ZNOF, a także zawierającą informacje na temat projektu dokumentu. Layout prezentacji został przystosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnością zmysłu wzroku. Następnie omawiano każdy z zaproponowanych w Planie pakietów działań. Szczególną uwagę poświęcono tym działaniom, w których kwestie projektowania uniwersalnego i uwzględnienia potrzeb osób z niepełnosprawnościami są szczególnie istotne. Podczas dyskusji mieszkańcy mogli zadawać pytania, wyrażać swoje uwagi i wątpliwości dotyczące wskazywanych działań. Na koniec spotkania omówiono także metodologię wyboru oraz obecne i prognozowane wartości wskaźników wykonania SUMP dla ZNOF.

### Wnioski ze spotkania:

Poniższa tabela zawiera informacje na temat opinii, wniosków i postulatów, które padły podczas spotkania, dotyczących zapisów, które znalazły się w projekcie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Obszar tematyczny	Główne uwagi, opinie, postulaty	Odpowiedź Wykonawcy
<p>Polityka zrównoważonej mobilności w ZNOF, SUMP jako całość dokumentu</p>	<p><b>Pytanie:</b> Podczas spotkania jeden z uczestników poruszył kwestię likwidacji części dowozów autobusowych dla OzN wykonywanych na terenie Nowej Soli. Zadał on pytanie, czy nie dałoby się zorganizować jeszcze jednego pojazdu?</p>	<p>Uwaga jest zbyt szczegółowa jak na postanowienia SUMP, który jest dokumentem strategicznym, wytyczającym działania w perspektywie 2030 i 2040 r. Niemniej jednak, kwestie związane z wymianą i odpowiednim standardem taboru eksploatowanego w ZNOF zostały uwzględnione w działaniach przewidywanych przez dokument.</p>
	<p><b>Uwaga:</b> Duża część chodników znajdujących się na terenie Nowej Soli nie są dostosowane do potrzeb użytkowników tej infrastruktury – np. występuje dużo wysokich krawężników. Brakuje również ławek, na których mogliby odpoczywać piesi korzystający z chodników.</p>	<p>Projekt SUMP adresuje ten problem – przewidziano do realizacji Działanie 5.3. „Zapewnienie dostępności sieci pieszej i transportowej oraz przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.”</p>
<p>Pakiet IV – Wzrost dostępności transportu szynowego</p>	<p><b>Pytanie:</b> W jaki sposób działać ma transport na życzenie, również jeżeli chodzi o przewóz osób z niepełnosprawnościami.</p>	<p>W trakcie spotkania przekazano informacje na temat tego, w jaki sposób zorganizowane są przewozy transportu „na życzenie” w innych miastach w Polsce. Podkreślono także, iż zaproponowane w SUMP wykorzystanie takiego rodzaju transportu jest opcjonalne, poprzedzone analizą i pilotażem.</p>



Obszar tematyczny	Główne uwagi, opinie, postulaty	Odpowiedź Wykonawcy
	<p><b>Pytanie:</b> Czy nowo pozyskiwany przez kolej tabor będzie przystosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami?</p>	<p>W trakcie spotkania udzielono informacji m.in. o konieczności spełniania przez nowo pozyskiwany tabor wymogów unijnych technicznych specyfikacji interoperacyjności – TSI PRM. Wspomniano także o konieczności przystosowania infrastruktury przystankowej do potrzeb osób o ograniczonej mobilności (w tym OzN) – co zakładają działania zaproponowane w SUMP, związane z realizacją projektu SKALT.</p>
	<p><b>Uwaga:</b> SUMP powinien zakładać działanie przewidujące budowę dużego parkingu przy dworcu kolejowym w Nowej Soli, tak aby można tam było zostawić samochód i przesiąść się do pociągu.</p>	<p>Budowa dużych parkingów (np. kubaturowych) w centrach miast jest sprzeczna z ideą zrównoważonej mobilności jako rozwiązanie zwiększające ruch samochodowy. Zamiast tego powinna być postulowana budowa parkingów buforowych na obrzeżach miast i przy stacjach kolejowych zlokalizowanych poza obszarami śródmiejskimi. Zostało to zaproponowane w działaniach nr 6.11., 3.4. oraz 3.5.</p>
<p><b>Pakiet VIII – Promowanie nisko- i zeroemisyjnych pojazdów, ekologicznej logistyki miejskiej i transportu intermodalnego</b></p>	<p><b>Uwaga:</b> Standard obsługi osób z niepełnosprawnościami w pojazdach transportu publicznego powinien zostać dopisany do któregoś z zadań.</p>	<p>W Działaniu 1.12. „Organizacja wydarzeń i akcji promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych” dopisano prowadzenie szkoleń dla kierowców komunikacji miejskiej z zakresu obsługi osób o ograniczonej mobilności (osób z niepełnosprawnościami, seniorów, pasażerów z wózkami dziecięcymi).</p>
	<p><b>Uwaga:</b> Jeżeli jest taka możliwość, w zadaniu 4.7. (Poprawa jakości transportu zbiorowego w ZNOF poprzez utrzymanie wysokiego standardu taboru linii miejskich oraz wymianę taboru linii podmiejskich i międzygminnych) należy zapisać, iż pozyskiwane pojazdy powinny mieć większą liczbę miejsc przewidzianych dla osób z niepełnosprawnościami (pasażerów poruszających się na wózkach).</p>	<p>Liczba miejsc w pojazdach dla OzN poruszających się na wózkach uzależnione jest od homologacji pojazdu oraz spełnienia odpowiednich przepisów unijnych. Niemniej jednak zakładamy, że wraz ze zmieniającą się strukturą społeczną, producenci taboru będą coraz większą uwagę poświęcać potrzebom pasażerom o ograniczonej mobilności.</p>

**Informacje zapowiadające spotkanie w mediach:**

<https://nowasol.pl/aktualnosci/informacje/wez-udzial-w-konsultacjach-planu-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej/29-06-2023>

## 7. SPOTKANIE Z MIESZKAŃCAMI GMINY OTYŃ ORAZ INNYMI INTERESARIUSZAMI Z TEGO OBSZARU

**Uczestnicy:** mieszkańcy gminy Otyń

**Kanały informacji/rekrutacji uczestników:** plakaty informujące o spotkaniu (rozwieszane na szczególnie uczęszczanych przystankach autobusowych MPK SUBBUS); zaproszenie na stronie internetowej Urzędu i oficjalnym koncie na Facebooku.

**Data:** 12.07.2023 r., godz. ok. 17:00-19:00.

**Miejsce:** Gminne Centrum Kultury – Stacja „Kultura”, Dworcowa 1, Otyń.

**Liczba uczestników:** 3 osoby.



Fot. UM Zielona Góra / Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

### Przebieg spotkania:

W trakcie spotkania przedstawiciele Wykonawcy SUMP przedstawili prezentację multimedialną opisującą bieżący etap prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności dla ZNOF, a także zawierającą informacje na temat projektu dokumentu. Następnie omawiano każdy z zaproponowanych w Planie pakietów działań. Podczas dyskusji mieszkańcy mogli zadawać

pytania, wyrażać swoje uwagi i wątpliwości dotyczące wskazywanych działań. Na koniec spotkania omówiono także metodologię wyboru oraz obecne i prognozowane wartości wskaźników wykonania SUMP dla ZNOF.

### Wnioski ze spotkania:

Ze względu na bardzo niską frekwencję, podczas spotkania padły tylko ogólne uwagi dotyczące funkcjonowania przewozów MPK SUBBUS (problemy z Kartą Nowosolskiego subObszaru Funkcjonalnego) oraz transportu kolejowego na terenie Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego. Nie zgłoszono uwag lub postulatów do projektu SUMP dla ZNOF.

### Informacje zapowiadające spotkanie w mediach:

<https://www.facebook.com/urządgminyotyń/posts/580697830903689>

[http://www.otyn.pl/PL/1000/901/Wez udział w konsultacjach Planu Zrownowazonej Mobilności - zaproszenie na spotkanie 12 lipca/k/](http://www.otyn.pl/PL/1000/901/Wez_udzial_w_konsultacjach_Planu_Zrownowazonej_Mobilnosci_-_zaproszenie_na_spotkanie_12_lipca/k/)

## 8. UWAGI ZEBRANE DROGĄ ELEKTRONICZNĄ

Od 16 czerwca do 30 lipca 2023 r. Wykonawca SUMP dla ZNOF zbierał uwagi do projektu dokumentu drogą elektroniczną, poprzez formularz internetowy, utworzony przy użyciu aplikacji Microsoft Forms. Informacje na temat rozpoczęcia zbierania uwag zostały umieszczone na oficjalnych stronach internetowych gmin ZNOF oraz na ich profilach w mediach społecznościowych. Wykonawca SUMP wykupił również artykuł sponsorowany na ten temat w papierowym wydaniu „Gazety Lubuskiej”.

REKLAMA
0020849303

### Zgłoś uwagi do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego

**Projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego (ZNOF) jest już gotowy. Samorządowcy i twórcy dokumentu zapraszają do zgłaszania uwag do dokumentu.**

Prace nad Planem są już na półmetku. Na podstawie danych przekazanych przez samorządy, badań oraz spotkań konsultacyjnych w różnych miejscowościach Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego, powstał projekt dokumentu strategicznego, którego zadaniem jest wytyczenie kierunków rozwoju zrównoważonej mobilności w ZNOF w perspektywie 2030 i 2040 roku.



Każdy Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM) powinien powstawać z jak największym uczestnictwem mieszkańców, przedstawicieli organizacji społecznych, biznesu i innych grup interesariuszy opracowania. Takie partycypacyjne podejście do tworzenia Planu jest niezwykle istotne. Aby bowiem zmieniać np. transport publiczny, trzeba znać opinie osób z niego korzystających.

**O PROJEKCIE:**

Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP), czyli Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM) ma na celu rozwiązanie problemów transportowych na danym obszarze poprzez wspólne wypracowanie długoterminowej strategii (do 2030 i 2040 r.) przez przedstawicieli samorządów i mieszkańców. Realizacja działań zapisanych w Planie ma zapewnić mieszkańcom wygodny dostęp do celów podróży i usług, poprawić bezpieczeństwo, zredukować zanieczyszczenie powietrza i hałas oraz emisję gazów cieplarnianych i zużycie energii, a także zwiększyć wydajność i efektywność kosztową transportu osób i towarów.

Efektom wprowadzenia rozwiązań Planu będzie bezpieczniejsze i łatwiejsze poruszanie się w Zielonogórsko-Nowosolskim Obszarze Funkcjonalnym, co przełoży się na krótszy czas podróży, poziom komfortu oraz podniesienie atrakcyjności i jakości miejsc zamieszkania na terenie ZNOF, z korzyścią dla mieszkańców oraz gospodarki.

**DLACZEGO TO WAŻNE?**

Zielona Góra, Nowa Sól czy Sulechów to miejsca pracy wielu mieszkańców regionu, którzy jednocześnie zamieszkują gminy ościenne. Każdego dnia setki osób przemierzają się, by dotrzeć do pracy, szkoły, urzędów, sklepów czy miejsc rekreacji i kultury. Dlatego planowanie mobilności, zgodnie z nowym podejściem, odbywa się w ramach większych obszarów, składających się z co najmniej kilku gmin tworzących tzw. obszary aglomeracyjne, czyli tereny, które są ze sobą ściśle powiązane funkcjonalnie. W planowaniu mobilności bierze się również pod uwagę kwestie przestrzenne i środowiskowe, np. wskazuje się, gdzie powinna powstawać nowa zabudowa, tak żeby nie pogarszała stanu środowiska naturalnego, a jednocześnie zapewniała nowym mieszkańcom dobre warunki w codziennych podróżach do pracy, szkoły i usług. Odróżnia to PZMM od typowych opracowań transportowych, które skupiają się jedynie za zagadnieniami komunikacyjnych i są ograniczone do obszaru danego miasta lub gminy.

PZMM dotyczy więc mieszkańców wszystkich gmin ZNOF – np. w zakresie częstotliwości kursowania autobusów regionalnych, lokalnych oraz miejskich i możliwych sposobów poprawiania ich dostępności, wytycznych w zakresie budowy chodników i dróg dla rowerów, czy bezpiecznych przejść dla pieszych na obszarach wiejskich, niezabudowanych terenach, które pozwolą zmniejszyć negatywny wpływ ruchu samochodów ciężarowych na miejscowości czy integracji różnych środków transportu, w tym publicznych i prywatnych w całym obszarze. Plany zrównoważonej mobilności miejskiej są wspierane przez Komisję Europejską, a ich opracowanie i wdrażanie będzie jednym z warunków otrzymania dofinansowania z UE na inwestycje związane z szeroko pojmowaną mobilnością.

Dokument jest dostępny pod linkiem: [www.zielona-gora.pl/PL/1776/Plan\\_Zrównoważonej\\_Mobilności\\_Miejskiej\\_PZMM/](http://www.zielona-gora.pl/PL/1776/Plan_Zrównoważonej_Mobilności_Miejskiej_PZMM/) Formularz uwag i wniosków znajduje się natomiast tutaj: <https://forms.office.com/e/Le4VLI0mbN>

Projekt dofinansowany jest z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Działanie 6.1 „Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach”, Oś priorytetowa VI „Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach”.





Odnośniki do publikacji internetowych:

- <https://www.lubuskie-trojmiasto.pl/aktualnosci/wez-udzial-w-konsultacjach>
- <http://www.zielona-gora.pl/PL/1776/8644/Zglos-uwagi-do-Planu-Zrownowazonej-Mobilnosci-dla-Zielonogorsko-Nowosolskiego-Obszaru-Funkcjonalnego/>
- <https://www.facebook.com/nawasolpl/posts/760097956117098>
- <https://nawasol.pl/aktualnosci/informacje/zglos-uwagi-do-planu-zrownowazonej-mobilnosci-dla-zielonogorsko-nowosolskiego-obszaru-funkcjonalnego/21-06-2023>
- <http://www.otyn.pl/PL/1000/897/Zglos-uwagi-do-Planu-Zrownowazonej-Mobilnosci-dla-ZNOF/k/>
- <https://www.facebook.com/urządgminyotyn/posts/576597644647041>
- <https://swidnica.zgora.pl/PL/drukuj/1000/3614/Zglos-uwagi-wersja/>
- <https://www.facebook.com/gmina.swidnica/posts/637302738442802>

- <https://nowogrodbobrz.pl/zglos-uwagi-do-planu-zrownowazonej-mobilnosci-dla-zielonogorsko-nowosolskiego-obszaru-funkcjonalnego/>
- [https://www.gminazabor.pl/PL/drukuj/1000/2512/Zglos\\_uwagi\\_do\\_Planu\\_Zrownowa\\_zonej\\_Mobilnosci\\_dla\\_Zielonogorsko-Nowosolskiego\\_Obszaru\\_Funkcjonalnego/wersja/](https://www.gminazabor.pl/PL/drukuj/1000/2512/Zglos_uwagi_do_Planu_Zrownowa_zonej_Mobilnosci_dla_Zielonogorsko-Nowosolskiego_Obszaru_Funkcjonalnego/wersja/)
- <https://www.facebook.com/UrządGminyZabor/posts/574290988183506>
- [https://www.facebook.com/permalink.php?story\\_fbid=253974404044103&id=100082946366646&\\_tn\\_=-R](https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=253974404044103&id=100082946366646&_tn_=-R)

W ramach angażowania w powstanie SUMP dla ZNOF instytucji samorządowych szczebla regionalnego, zarządców infrastruktury, przewoźników, czy organów administracji rządowej, informację o zbieraniu uwag do dokumentu wraz z prośbą o odniesienie się do jego założeń, Wykonawca przesłał pocztą elektroniczną (wraz z listem polecającym podpisanym przez Prezydenta Zielonej Góry) do następujących osób i podmiotów:

- Starosty Zielonogórskiego;
- Starosty Nowosolskiego;
- Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego;
- Doradcy Wojewody Lubuskiego ds. Infrastruktury Drogowo-Kolejowej;
- Prezes Zielonogórskiego Związku Powiatowo-Gminnego i Zielonogórskiej Komunikacji Powiatowej;
- Dyrektora Oddziału GDDKiA w Zielonej Górze;
- Dyrektora PKP PLK Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze;
- Dyrektora Zarządu Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze;
- p.o. Dyrektora Lubuskiego Zakładu Polregio S.A. w Zielonej Górze;
- Prezesa Zarządu PKS Zielona Góra;
- Prezesa Zarządu PKS w Gorzowie Wlkp.;
- Prezesa Zarządu MPK SUBBUS;
- Prezesa Zarządu Przedsiębiorstwa Wielobranżowego Da-Mi;
- Prezesa Zarządu Feniks V sp. z o.o.;
- Naczelnika PKP Intercity Zakład Zachodni w Poznaniu.

W poniższej tabeli przedstawiono uwagi, które w odpowiedzi zostały złożone we wspomnianym okresie, za pośrednictwem formularza internetowego i drogą mailową, wraz z odpowiedziami Wykonawcy.

Lp.	Zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr rozdziału, nr strony i fragment tekstu)	Treść uwagi / propozycji	Uzasadnienie uwagi / propozycji	Odpowiedź ZDG TOR
1.	Sebastian Cyuła / Stowarzyszenie Pomocy Osobom Autystycznym Dalej Razem <a href="mailto:sebastian@dalejrazem.pl">sebastian@dalejrazem.pl</a>	<i>Nie potrafię wskazać.</i>	<i>Budowa przystanku kolejowego Sulechów Wschód i wdrożenie komunikacji zintegrowanej z Nową Solą i Zieloną Górą w ramach trójmiasta, ale także z Gubinem, Głogowem, Żarami.</i>	<i>W Sulechowie przy ulicy Czereśniowej powstaje infrastruktura pod przyszły Zakład Aktywności Zawodowej, gdzie zatrudnienie znajdzie docelowo 60 osób z niepełnosprawnościami w tym z autyzmem. Zgodnie z szacunkami Porozumienia Autyzm-Polska, w naszym kraju zatrudnionych jest ok 2% osób z autyzmem. Pora to zmienić. Codzienny dostęp jest kluczowy.</i>	Projekt SKALT nie przewiduje obecnie budowy przystanku Sulechów Wschód. Zamiast niego ma powstać przystanek Sulechów Strefa Kręzoły. Zgłaszającemu najprawdopodobniej chodzi o przystanek Sulechów Zachód, który zostanie zlokalizowany w pobliżu wspomnianego Zakładu Aktywności Zawodowej przy ul. Czereśniowej.
2.	Sebastian Cyuła / Stowarzyszenie Pomocy Osobom Autystycznym Dalej Razem <a href="mailto:sebastian@dalejrazem.pl">sebastian@dalejrazem.pl</a>	<i>Nie potrafię wskazać.</i>	<i>Zgodnie z p. 7.</i>	<i>Przeciwdziałanie wykluczeniu zawodowego osób z niepełnosprawnościami.</i>	Jw.
3.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze <a href="mailto:zdw@zdw.zgora.pl">zdw@zdw.zgora.pl</a>	Diagnoza stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej  7. TRANSPORT DROGOWY  7.2.2. ZNACZĄCE	str. 298  jest:  <i>most w Milsku – inwestycja częściowo zakończona, most w Milsku zastąpi przeprawę promową w kierunku miejscowości Bojadła, do zrealizowania</i>	- wskazano właściwą nazwę inwestycji oraz stan realizacji (dot. mostu),  - drugi etap obw. Nowej Soli jest zrealizowany, obejmował łącznik etapu I obwodnicy z węzłem na S-3	Uwaga uwzględniona, tekst został poprawiony.

Lp.	Zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr rozdziału, nr strony i fragment tekstu)	Treść uwagi / propozycji	Uzasadnienie uwagi / propozycji	Odpowiedź ZDG TOR
		<p>INWESTYCJE DROGOWE W ZNOF</p> <p>str. 298, str. 300</p>	<p><i>pozostał odcinek za łązem w kierunku Zielonej Góry (z objazdem Droszkowa);</i></p> <p>powinno być:</p> <p><i>Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 – Etap II – inwestycja zakończona, zastąpiła przeprawę promową w Milsku, do zrealizowania pozostała budowa obwodnicy Droszkowa;</i></p> <p>str. 300</p> <p>jest:</p> <p><i>II etap obwodnicy Nowej Soli w ciągu DW315;</i></p> <p>powinno być:</p> <p><i>III etap obwodnicy Nowej Soli w ciągu DW315;</i></p>		



Lp.	Zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr rozdziału, nr strony i fragment tekstu)	Treść uwagi / propozycji	Uzasadnienie uwagi / propozycji	Odpowiedź ZDG TOR
4.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze <a href="mailto:zdw@zdw.zgora.pl">zdw@zdw.zgora.pl</a>	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  4. JAKIE MAMY PLANY?  4.1. SCENARIUSZE  str. 40 - 41	<p>jest:</p> <p><i>Rządowy Plan Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. nie przewiduje co prawda żadnych inwestycji w infrastrukturę drogową na terenie ZNOF, ale niedawno oddano do użytku Obwodnicę Południową Zielonej Góry zmieniającą obecny przebieg DK 32, trwa także budowa obwodnicy Nowej Soli. W planach na kolejne lata pozostają także inwestycje dotyczące obejść miejscowości ZNOF (m.in. Obwodnica Zachodnia Zielonej Góry – obejścia dla sołectwa Przylep, Płotów, Czerwieńska, most w Pomorsku, połączenie Pomorsko – Sulechów; północna obwodnica Sulechowa) oraz uzupełniające obecną sieć drogową.</i></p> <p><i>Rozbudowa układu drogowego z pewnością przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej ZNOF, jak i największych miast Obszaru. Pozwoli również na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego na obecnych drogach krajowych, (...)</i></p>	<p><i>ZDW wyjaśnia, że podczas aplikowania o dofinansowanie dla planowanych inwestycji z funduszu europejskich na lata 2021-2027, składane projekty będą oceniane pod kątem spójności z właściwymi Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). W związku z tym, ZDW wnioskuje o ujęcie w Planie Zrównoważonej Mobilności dla Zielonogórsko - Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego zapisów o konieczności realizacji inwestycji na sieci dróg wojewódzkich, niebędących w zarządzie Prezydenta Miasta, obejmujących poprawę stanu technicznego dróg, przepraw mostowych, budowę/przebudowę obwodnic i obejść miejscowości oraz rozbudowę, przebudowę ciągów dróg.</i></p>	<p>Uwaga uwzględniona. Tekst został zmodyfikowany w kierunku zawarcia w nim wspomnianych inwestycji.</p>

Lp.	Zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr rozdziału, nr strony i fragment tekstu)	Treść uwagi / propozycji	Uzasadnienie uwagi / propozycji	Odpowiedź ZDG TOR
			<p>propozycja zmiany:</p> <p><i>Rządowy Plan Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. nie przewiduje co prawda żadnych inwestycji w infrastrukturę drogową na terenie ZNOF, ale niedawno oddano do użytku Obwodnicę Południową Zielonej Góry zmieniającą obecny przebieg DK 32, trwa także budowa III etapu obwodnicy Nowej Soli. W planach na kolejne lata pozostają także inwestycje dotyczące obejść miejscowości ZNOF (m.in. Obwodnica Zachodnia Zielonej Góry – obejścia dla sołectwa Przylep, Płotów, Czerwieńska, most w Pomorsku, połączenie Pomorsko – Sulechów; północna obwodnica Sulechowa) oraz inwestycje uzupełniające obecną sieć drogową (w tym na drogach wojewódzkich).</i></p> <p><i>Poprawa stanu technicznego dróg na sieci dróg wojewódzkich, w tym będących w zarządzie województwa lubskiego, przepraw mostowych, budowa/przebudowa obwodnic i obejść miejscowości oraz rozbudowa ciągów dróg jest niezbędna dla powodzenia rozwoju ZNOF, co wpłynie na wzmocnienie układu powiazań</i></p>		

Lp.	Zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr rozdziału, nr strony i fragment tekstu)	Treść uwagi / propozycji	Uzasadnienie uwagi / propozycji	Odpowiedź ZDG TOR
			<p><i>drogowych w regionie oraz będzie sprzyjało wykonywaniu przewozów publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej.</i></p> <p><i>Rozbudowa układu drogowego z pewnością przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej ZNOF, jak i największych miast Obszaru. Pozwoli również na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego na obecnych drogach krajowych i wojewódzkich, (...)</i></p>		
5.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze <a href="mailto:zdw@zdw.zgora.pl">zdw@zdw.zgora.pl</a>	<p>Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej</p> <p>5. JAKIE DZIAŁANIA ZAPLANOWALIŚMY?</p> <p>5.7. ZARZĄDZANIE I BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO</p> <p>str. 80</p> <p>Mapa 8. Planowane obwodnice i łączniki</p>	<p><i>Obwodnica Bogaczowa (zaznaczona na mapie) jest ujęta na Liście zidentyfikowanych potrzeb, będącej częścią Planu inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w latach 2021-2027 przyjętego uchwałą nr 331/4626/23 Zarządu Województwa Lubuskiego z dnia 4 maja 2023 r. Niemniej jednak zadania ujęte na ww. liście nie posiadają wskazanego źródła finansowania oraz terminu wykonania, dlatego obecnie nie ma możliwości ich realizacji.</i></p>	-	<p>Obecnie nie ma możliwości realizacji tej inwestycji, ale należy pamiętać o tym, że perspektywa czasowa SUMP to 2030 i 2040 r. Być może w ciągu kolejnych 17 lat znajdą się środki na realizację tego przedsięwzięcia.</p>

Lp.	Zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr rozdziału, nr strony i fragment tekstu)	Treść uwagi / propozycji	Uzasadnienie uwagi / propozycji	Odpowiedź ZDG TOR
		drogowe na terenie ZNOF			
6.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze <a href="mailto:zdw@zdw.zgora.pl">zdw@zdw.zgora.pl</a>	Załącznik nr 2 – Plan działania  2. DZIAŁANIA PLANU MOBILNOŚCI I EFEKTY ICH REALIZACJI  2.7. ZARZĄDZANIE I BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO  Działanie 7.1  str. 92-94	str. 92  jest:  <i>most w Miłsku – inwestycja częściowo zakończona, most w Miłsku zastąpi przeprawę promową w kierunku miejscowości Bojadła, do zrealizowania pozostał odcinek za Łazem w kierunku Zielonej Góry (z objazdem Droszkowa);</i>  powinno być:  <i>Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 – Etap II – inwestycja zakończona, zastąpiła przeprawę promową w Miłsku, do zrealizowania pozostała budowa obwodnicy Droszkowa;</i>  str. 93	- wskazano właściwą nazwę inwestycji oraz stan realizacji (dot. mostu),  - drugi etap obw. Nowej Soli jest zrealizowany,  - informacja dot. obwodnicy Bogaczowa	Uwagi uwzględnione.  Odnosnie obwodnicy Bogaczowa – jw.

Lp.	Zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr rozdziału, nr strony i fragment tekstu)	Treść uwagi / propozycji	Uzasadnienie uwagi / propozycji	Odpowiedź ZDG TOR
			<p>jest:</p> <p><i>II etap obwodnicy Nowej Soli w ciągu DW315;</i></p> <p>powinno być:</p> <p><i>III etap obwodnicy Nowej Soli w ciągu DW315;</i></p> <p>str. 94</p> <p><i>Wśród inwestycji, którym zaleca się nadanie szczególnego priorytetu wymieniona jest Obwodnica m. Bogaczów w ciągu DW288.</i></p> <p><i>ZDW określa, że obwodnica Bogaczowa nie jest ujęta w obowiązujących planach inwestycyjnych ZDW. Ujęta na Liście zidentyfikowanych potrzeb, będącej częścią Planu inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w latach 2021-2027 bez</i></p>		

Lp.	Zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr rozdziału, nr strony i fragment tekstu)	Treść uwagi / propozycji	Uzasadnienie uwagi / propozycji	Odpowiedź ZDG TOR
			<i>wskazanego źródła finansowania oraz terminu wykonania.</i>		
7.	Stowarzyszenie RUCH MIEJSKI ZIELONA GÓRA Anna Mazurkiewicz	str. 59 - rys. 7 - obszary strategiczne w planowaniu przestrzennym	<i>Proszę o dokładne nazwanie rejonów zaznaczonych na zielono (np. okolice węzła s3 i Trasy Północnej, teren ZASTALu, osiedle leśny dwór- jak mniemam te rozwiłałam prawidłowo, natomiast do reszty mam wątpliwości).</i>	<i>Czy obszary wytypowane do powstania planów zagospodarowania są Państwa pomysłem, czy pochodzą są z planów magistratu?</i>	Obszary wytypowane do powstawania planów zagospodarowania są wynikiem analiz przeprowadzonych w ramach prac nad dokumentem SUMP. Propozycje zostały przedyskutowane oraz zmodyfikowane we współpracy z Urzędem Miasta Zielona Góra.  Ze względu na czytelność prezentacji, która wynika z formatu dokumentu oraz skali map w nim prezentowanych oraz braku nazw zwyczajowych części obszarów, mapa nie otrzymała oznaczeń w tym zakresie. Zgodnie z charakterystyką całego dokumentu, jest ona mapą poglądową a jej wersja cyfrowa pozwalająca na dokładne odczytanie zasięgów oraz lokalizacji obszarów zostanie przekazana zamawiającemu wraz z kompletnym opracowaniem SUMP.
8.	Stowarzyszenie RUCH MIEJSKI ZIELONA GÓRA Anna Mazurkiewicz	str. 58 - rys. 6 - mapa proponowanych obszarów rozwojowych zabudowy mieszkaniowej i	<i>Tutaj proponowane przez Państwa uwagi tylko w niewielkiej części pokrywają się z mapką 7, gdzie proponujecie Państwo tworzenie planów przestrzennych. Zaś na mapce 6 typujecie obszary pod zabudowę praktycznie wzdłuż całej długości linii. Wiem, że argumentujecie to bliskością przystanków, jednak chodzi mi o</i>	-	Mapa „Obszary strategiczne w planowaniu przestrzennym” prezentuje obszary, które są przeznaczone w studiach kierunków zagospodarowania przestrzennego pod funkcje zabudowy, jednocześnie nie są pokryte miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego oraz są w zasięgu dostępności do przystanków komunikacji publicznej. Mapa ta nie przekłada się wprost na propozycje obszarów

Lp.	Zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr rozdziału, nr strony i fragment tekstu)	Treść uwagi / propozycji	Uzasadnienie uwagi / propozycji	Odpowiedź ZDG TOR
		funkcji towarzyszących	<p><i>miarodajne i realne odniesienie do rzeczywistości, nie tylko używanie w ciemno argumentu bliskości przystanków.</i></p> <p><i>Czy ta mapka została skonfrontowana z rzeczywistością?</i></p> <p><i>Jakie dokładnie (z nazwy) obszary proponujecie tu pod zabudowę?</i></p>		<p>rozwoju zabudowy mieszkaniowej i funkcji towarzyszących.</p> <p>Natomiast mapa „Proponowane obszary rozwoju zabudowy mieszkaniowej oraz funkcji towarzyszących” prezentuje w sposób ogólny i symboliczny obszary preferowane do zagospodarowania ze względu na kwestie transportowe, zwłaszcza związane z rozwojem transportu kolejowego i dostępnością przewozów kolejowych. W tych obszarach wytypowano miejsca potencjalnie możliwe do zagospodarowania funkcjami mieszkaniowymi oraz towarzyszącymi. Jednakże, zastosowane oznaczenia nie precyzują dokładnego miejsca przeznaczonego pod zabudowę, sugerują jedynie obszary cechujące się najlepszym dostępem do transportu zbiorowego, a co za tym idzie - potencjalnie preferowanych do zabudowy. Mapa miała także za zdanie zwrócić uwagę jednostkom planistycznym poszczególnych gmin na dużą wagę wskazanych obszarów.</p> <p>Należy zaznaczyć, że mapa ta nie określa także terenów zieleni cennej środowiskowo jako obszarów proponowanych do rozwoju funkcji mieszkaniowej, co stałoby w sprzeczności z przyjętym paradygmatem zrównoważonego rozwoju, będącym podstawą prac nad SUMP.</p> <p>Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest z założenia dokumentem ogólnym i kierunkowym. Precyzyjne określenie, czy dany obszar (niebędący terenem cennym</p>

Lp.	Zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr rozdziału, nr strony i fragment tekstu)	Treść uwagi / propozycji	Uzasadnienie uwagi / propozycji	Odpowiedź ZDG TOR
					<p>środowiskowo) będzie mógł być przeznaczony na funkcje mieszkaniowe oraz funkcje towarzyszące, będzie przedmiotem osobnych analiz oraz opracowań planistycznych jednostek odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne w poszczególnych gminach objętych opracowaniem SUMP.</p> <p>Ze względu na fakt, iż mapa odczytywana jest jako prezentująca obszary przeznaczone pod zabudowę, w tym obszary zieleni, została ona usunięta z opracowania.</p>
9.	<p>Halina Stefaniak  <a href="mailto:halina387@gmail.com">halina387@gmail.com</a></p>	<p>Rozdział 5.5 Rozwój mobilności pieszej i rowerowej, mapa nr 6</p>	<p><i>Na mapkach nie jest widoczne czy jest zaplanowana ścieżka rowerowa pomiędzy Chynowem, a Krępą. Aktualnie ścieżka biegnie w kierunku Krępy do końca Chynowa ul. Krępowską i kończy się z terenem zabudowanym. Druga odnoga ścieżki do Krępy biegnie z Zawady do Krępy do ul. Szkolnej. Warto byłoby połączyć ścieżkę biegnącą z Zawady do Chynowa przez Krępę.</i></p>	<p><i>Rozdział 5.5 Rozwój mobilności pieszej i rowerowej, mapa nr 6,</i></p> <p><i>Umieścić na mapie nr 6 plan budowy ścieżki rowerowej z Chynowa ul. Krępowską przez sołectwo Krępa w kierunku rzeki Odry.</i></p> <p><i>Do prezydenta Miasta było złożone pismo w sprawie budowy ścieżki rowerowej z Chynowa do Krępy. W piśmie z dnia 11.04.2023 r. Pan Prezydent napisał, iż aktualnie jest brak środków na budowę ścieżki rowerowej, ale zostanie wzięta pod uwagę możliwość budowy ścieżki rowerowej od starej granicy Miasta Zielona Góra przez sołectwo Krępa do rzeki Odry. W związku z powyższym proszę o</i></p>	<p>Wszystkie wzmiankowane trasy były już wcześniej uwzględnione w koncepcji jako planowane.</p>



Lp.	Zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr rozdziału, nr strony i fragment tekstu)	Treść uwagi / propozycji	Uzasadnienie uwagi / propozycji	Odpowiedź ZDG TOR
				<p>uwzględnienie w planach budowy ścieżki rowerowej z Chynowa w stronę Krępy aż do Odry. Gdyby powstała ścieżka z Chynowa do Krępy powstałaby sieć ścieżki rowerowej pomiędzy miejscowościami Zawada - Krępa- Zielona Góra. Dodatkowo powstaje ścieżka rowerowa w Lesie Nadodrzańskim, do której dojazd najbliższym jest przez Chynów i Krępę. W okresie wiosenno- jesiennym liczna grupa rowerzystów korzysta z drogi publicznej łączącej Chynów z Krępą w celach dojazdu do przystani na Odrze lub Lasu Odrzańskiego lub Zawady. W związku z powyższym konieczne jest zaplanowanie ścieżki pomiędzy Chynowem i Krępą a w dalszej kolejności z Krępy do Lasu Odrzańskiego.</p>	
10.	<p>Halina Stefaniak  <a href="mailto:halina387@gmail.com">halina387@gmail.com</a></p>	<p>Rozdział 5.5 Rozwój mobilności pieszej i rowerowej, mapa nr 7</p>	<p>Na mapce nie jest widoczne czy planują się budowę stacji rowerowej w Krępie. Aktualnie ostatnia stacja rowerowa jest w Chynowie przy przystanku autobusowym oraz w Zawadzie przy szkole.</p>	<p>Rozdział 5.5 Rozwój mobilności pieszej i rowerowej, mapa nr 7,          Umieścić na mapie nr 7 lokalizację stacji roweru publicznego w sołectwie Krępa i sołectwie Zawada przy Zespole Edukacyjnym nr 8.          Aktualnie Zawady do Krępy biegnie ścieżka rowerowa. Przy Zespole Edukacyjnym nr 8 jest wyznaczone miejsce do bieżącej naprawy rowerów</p>	<p>Dodano na mapie koncepcji punkt z propozycją uwzględnienia stacji rowerów współdzielonych w Krępie bez podawania konkretnej lokalizacji. Lokalizacja powinna zostać szczegółowo przeanalizowana (lub lokalizacje, jeżeli podjęta zostanie decyzja o ulokowaniu więcej niż jednej stacji). Ogólnie w PZMM sugeruje się, aby przed tego typu działaniami przeanalizować który system w danym miejscu będzie bardziej korzystny: stacyjny rower publiczny czy</p>

Lp.	Zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr rozdziału, nr strony i fragment tekstu)	Treść uwagi / propozycji	Uzasadnienie uwagi / propozycji	Odpowiedź ZDG TOR
				<p>w razie awarii lub napompowania opon. Budowa stacji rowerów publicznych przy szkole w Zawadzie oraz w Sołectwie Krępa pozwoliłoby dzieciom korzystać na bieżąco z dojazdu do szkoły rowerami publicznymi. Dodatkowo obok szkoły jest przychodnia lekarska, z której korzysta znaczna większość mieszkańców Krępy. Dorośli również skorzystaliby ze stacji rowerowych do dojazdu do sklepów, przychodni, czy też skorzystaliby z rekreacyjnych przejażdżek nad rzekę Odra.</p>	<p>beztacyjny system rowerów/hulajnóg/itp. prywatnych dostawców.</p>
11.	<p>Halina Stefaniak  <a href="mailto:halina387@gmail.com">halina387@gmail.com</a></p>	<p>Załącznik nr 2 Plan działania do ZNOF</p>	<p>Brak planu budowy ścieżki rowerowej od Chynowa do Sołectwa Krępa oraz do rzeki Odry.</p>	<p>Załącznik nr 2 Plan działania                      Umieścić jako kluczowy odcinek sieci rowerowej ścieżkę rowerową z Chynowa do Krępy oraz w dalszym etapie umieścić jako istotną inwestycję budowę ścieżki rowerowej z Krępy do rzeki Odry.                      Ścieżka rowerowa z Chynowa do Krępy w stronę rzeki Odry jest niezbędna. W tej sprawie były pisane pisma do Prezydenta Miasta Zielona Góra. W związku z powyższym proszę o uwzględnienie w planach budowy ścieżki rowerowej z Chynowa do miejscowości Krępa, a następnie do Lasu Odrzańskiego. Gdyby powstała</p>	<p>Taka trasa została już na etapie tworzenia koncepcji uwzględniona na mapie, a także w opisie działania 5.4. otrzymując treść: „Chynów – Krępa – ptn.-zach. obrzeże Zielonogórskiego Lasu Odrzańskiego”. Uwzględnione jest także przedłużenie trasy biegnącej z Zawady przez Krępe do Czerwieńska i dalej.</p>

Lp.	Zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr rozdziału, nr strony i fragment tekstu)	Treść uwagi / propozycji	Uzasadnienie uwagi / propozycji	Odpowiedź ZDG TOR
				<p><i>ścieżka z Chynowa do Krępy powstałaby sieć ścieżki rowerowej pomiędzy miejscowościami Zawada - Krępa- Zielona Góra. Dodatkowo powstaje ścieżka rowerowa w Lesie Nadodrzańskim, do której dojazd najbliżej jest przez Chynów i Krępę. W okresie wiosenno- jesiennym liczna grupa rowerzystów korzysta z drogi publicznej łączącej Chynów z Krępą w celach dojazdu do rzeki Odry lub Lasu Odrzańskiego lub Zawady. W związku z powyższym konieczne jest zaplanowanie ścieżki pomiędzy Chynowem i Krępą a w dalszej kolejności z Krępy do Lasu Odrzańskiego.</i></p>	

Lp.	Zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr rozdziału, nr strony i fragment tekstu)	Treść uwagi / propozycji	Uzasadnienie uwagi / propozycji	Odpowiedź ZDG TOR
12.	Katarzyna Kondracka Z-ca Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami  GDDKiA Oddział w Zielonej Górze	-	<p><i>Odpowiadając na zaproszenie do składania uwag do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP dla ZNOF) podaję planowane inwestycje na sieci dróg krajowych:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>1. „Rozbudowa DK 27 na odc. Nowogród Bobrzański – Świdnica” – realizacja robót budowlanych 2027-2029.</i></li> <li><i>2. „Rozbudowa DK 27 na odc. Świdnica – Wilkanowo” – realizacja robót budowlanych 2026-2028.</i></li> <li><i>3. „Przebudowa drogi krajowej nr 27 na odc. Świdnica – Zielona Góra” – planowana data zakończenia do końca 2023 r.</i></li> <li><i>4. „Przebudowa DK 27 na odc. Wilkanowo - Zielona Góra” – realizacja robót budowlanych 2024-2025.</i></li> <li><i>5. „Poprawa BRD na przejściach dla pieszych na DK 27 w m. Nowogród Bobrzański (zadanie nr 2)” – planowana data zakończenia do końca 2023 r.</i></li> </ol>	-	<p>Wskazane inwestycje mają na celu poprawę poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego na szczególnie niebezpiecznych odcinkach DK27 (poszerzenie pasa drogowego, budowę zatok autobusowych, budowa chodników, azylów, wysp spalniających). Zakres planowanych inwestycji w całości pokrywa się z zakresem Działania 7.3. „Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej”, a wśród jego wykonawców, poza gminami ZNOF, zarządcami dróg powiatowych i ZDW wymieniono GDDKiA.</p>

Lp.	Zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr rozdziału, nr strony i fragment tekstu)	Treść uwagi / propozycji	Uzasadnienie uwagi / propozycji	Odpowiedź ZDG TOR
			<p>6. „Poprawa BRD na przejściach dla pieszych na DK27 w m. Świdnica” – planowana data zakończenia do końca 2023 r.</p> <p>7. „Poprawa BRD na przejściach dla pieszych na DK 32 w m. Leśniów Wielki” – zadanie zakończone.</p> <p>8. „Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie lubuskim na DK 32 w miejscowości Okunin (zadanie 2)” – planowana data zakończenia do końca 2023 r.</p> <p>W załączeniu: szczegółowe tabelaryczne zestawienie inwestycji określonej w pkt 1 i 2.</p>		
13.	Adam Hreszczyk adam.hreszczyk@gmail.com	s. 31 – „Na terenie ZNOF nie jest prowadzona zunifikowana, jednolita polityka parkingowa ... W Zielonej Górze w planach pozostaje budowa parkingów buforowych w sąsiedztwie centrum miasta, jednak realizacja	Niby dlaczego ma być prowadzona zunifikowana polityka parkingowa, skoro miejscowości w ZNOF są mocno zróżnicowane. To niczemu nie służy poza utrudnianiem życia.	Najlepszym wyjściem dla mieszkańców jest rezygnacja z jakichkolwiek stref płatnego parkowania i tworzenie jak największej ilości darmowych parkingów w pobliżu centrum zamiast coraz gęstszej zabudowy.	Uwaga nieuwzględniona, unifikacja powinna polegać np. na możliwości wnoszenia opłat za pomocą tych samych kanałów sprzedaży czy stosowania zróżnicowanych stawek w zależności od odległości od Zielonej Góry w ZNOF czy centrum ośrodka lokalnego. Np. stawki w mniejszym Sulechowie są wyższe niż w większej Nowej Soli. Likwidacja strefy płatnego parkowania spowodowałaby zwiększenie liczby pojazdów w miastach oraz korków. Spowodowałoby to wielogodzinne zajmowanie miejsc postojowych przez część kierowców. Zazwyczaj w takich przypadkach wjeżdżają oni do

Lp.	Zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr rozdziału, nr strony i fragment tekstu)	Treść uwagi / propozycji	Uzasadnienie uwagi / propozycji	Odpowiedź ZDG TOR
		<p><i>takich inwestycji powinna wiązać się z obszarową redukcją liczby istniejących miejsc parkingowych (brak faktycznego zwiększenia liczby miejsc parkingowych dla obszaru oddziaływania parkingu buforowego)."</i></p>			<p>centrum miasta rano, pozostawiają swój samochód na miejscu parkingowym, po czym udają się do pracy. W ten sposób przestrzeń parkingowa jest zajęta przez wiele godzin. W efekcie inni mieszkańcy, którzy mają potrzebę załatwienia spraw w urzędach i chcą przyjechać na godzinę lub dwie, nie mogą znaleźć wolnego miejsca do zaparkowania samochodu. Krążą więc po centrum w poszukiwaniu możliwości pozostawienia pojazdu. Funkcjonowanie SPP pozwala na zwiększenie rotacji zajętości miejsc parkingowych. Dlatego należy dążyć do sytuacji, w której łatwo można zaparkować samochód w centrum o dowolnej porze dnia. Więcej informacji na temat kształtowania polityki parkingowej zawarto w: Shoup D., <i>The High Cost Of Free Parking</i>, American Planning Association, Planners Press, Chicago, 2011.</p>
14.	Adam Hreszczyk adam.hreszczyk@gmail.com	<p><i>69 – „Transport pieszy i rowerowy powinien stanowić podstawę całego systemu mobilności na terenie ZNOF.”</i></p>	<p><i>Z dokumentu wynika, że sieć drogowa jest dobrze rozwinięta, i ponad 80 procent ludzi używa samochód osobowy jako sposób przemieszczania się. To jest najbardziej optymalny środek transportu.</i></p>	<p><i>Ze względu na zmienny klimat i różnice wysokości, rowerami porusza się garstka ludzi i inwestowanie w ścieżki rowerowe tego nie zmieni.</i></p>	<p>Uwaga ma charakter opinii. Transport pieszy, rowerowy itp. jest podstawą zrównoważonego rozwoju i jako taki jest z założenia propagowany w opracowaniach typu SUMP. Stanowi on podstawę piramidy zrównoważonej mobilności. Przemieszczenia niezmotoryzowane powinny stanowić istotny udział podróży, szczególnie na terenach zurbanizowanych, ale nie tylko, zaś rozwój infrastruktury dedykowanej pieszym, rowerzystom itp. jest kluczowy dla zwiększania tego udziału i jest to widoczne w miejscach, w których się w nią inwestuje - rozwój infrastruktury (właściwej jakości) powoduje</p>

Lp.	Zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr rozdziału, nr strony i fragment tekstu)	Treść uwagi / propozycji	Uzasadnienie uwagi / propozycji	Odpowiedź ZDG TOR
					<p>wzbudzenie tego typu ruchu. Transport pieszy, rowerowy itp. jest szczególnie istotny w podróżach na krótkich odcinkach oraz w podróżach łączonych i tym samym wpływa pozytywnie na rozwój transportu publicznego.</p> <p>Wysoki udział transportu samochodowego powoduje wysokie koszty zewnętrzne transportu, w tym szczególnie zanieczyszczenie powietrza, hałas, wypadki, kongestję oraz zmiany klimatu, a ponadto faworyzuje wybraną grupę społeczną (nie każdy jest kierowcą/posiada samochód, ale każdy jest pieszym i/lub rowerzystą). Transport drogowy jest więc najmniej optymalny, wszystkie pozostałe lądowe środki transportu generują niższe lub zerowe koszty zewnętrzne. Transport drogowy zabiera przestrzeń publiczną i ją degradowuje, jednocześnie obniżając jakość życia ludności, otoczenia i środowiska. Analogicznie wysoki udział transportu niezmotoryzowanego sprawia, że przestrzeń publiczna jest przyjazna, zdrowa i bezpieczna, a jakość życia wzrasta.</p> <p>Zmienny klimat (warunki atmosferyczne) oraz różnice wysokości nie stanowią przeszkody dla rozwoju transportu pieszego, rowerowego itp. czego przykładem mogą być np. sieci rowerowe w Holandii (wysoka roczna suma opadów) czy w Skandynawii (niskie temperatury, często występujące zaleganie śniegu, oblodzenia, opady, teren górzysty) oraz efekty działań w różnych miastach w Polsce (np. Warszawa,</p>

Lp.	Zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr rozdziału, nr strony i fragment tekstu)	Treść uwagi / propozycji	Uzasadnienie uwagi / propozycji	Odpowiedź ZDG TOR
					Dąbrowa Górnicza i wiele innych) mające na celu oddanie przestrzeni pieszym, co skutkuje jej ożywieniem, rozwojem małej przedsiębiorczości i podniesieniem jakości życia i otoczenia.
15.	Adam Hreszczyk adam.hreszczyk@gmail.com	80 - planowane obwodnice i łączniki drogowe	<i>Drogi, które zostały oprotestowane przez mieszkańców, oraz wprowadzą ruch samochodowy tam, gdzie obecnie go nie ma: 1.przedłużenie trasy Aglomeracyjnej 2. przedłużenie łącznika Pileckiego, 3. łącznik Łężycy z Krępą 4. Obwodnica Raculki. Dodatkowo Obwodnica Zachodnia.</i>	<i>Te drogi powinny zostać usunięte z planu, ze względu na promowanie nadmiernego ruchu samochodowego, co jest sprzeczne z założeniami dokumentu.</i>	Uwaga ma charakter opinii. Realizacja niemal każdej inwestycji transportowej ma swoich przeciwników. Wspomniane trasy znalazły się w planie, ponieważ są one ujęte w oficjalnych dokumentach wyznaczających kierunki rozwoju sieci transportowej w mieście Zielona Góra. Są to także ciągi komunikacyjne pełniące funkcje obwodnic dla poszczególnych części miasta – sołectw, osiedli i in.
16.	Adam Hreszczyk adam.hreszczyk@gmail.com	60 - "Kolej jest najbardziej efektywnym i ekologicznym środkiem transportu zbiorowego."  60 - "Ich głównym celem będzie stworzenie Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej Lubuskiego Trójmiasta (SKALT) – systemu połączeń kolejowych wewnątrz ZNOF,	<i>Sieć torów jest rzadka i należy pamiętać, że wiele torowisk zamieniono na turystyczne ścieżki rowerowe, co dodatkowo rozrzedziło siatkę dostępnych połączeń i uniemożliwia skuteczną walkę z wykluczeniem transportowym większości mniejszych miejscowości.</i>	<i>SKALT będzie taką samą katastrofą jaką była Lubuska Kolej Regionalna i jaką kolej jest coraz bardziej na co dzień.</i>	Uwaga ma charakter opinii. Za wyjątkiem gminy Zabór, wszystkie gminy wchodzące w skład ZNOF posiadają dostęp do infrastruktury kolejowej. Problemem oczywiście jest stosunkowo nieduża liczba przystanków i stacji kolejowych (wskazywany również przez samych mieszkańców ZNOF podczas konsultacji społecznych). Projekt SKALT zakłada zarówno budowę nowej infrastruktury punktowej, jak i – w dalszym etapie – również poprawę stanu infrastruktury kolejowej w celu zwiększenia jej przepustowości.



Lp.	Zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr rozdziału, nr strony i fragment tekstu)	Treść uwagi / propozycji	Uzasadnienie uwagi / propozycji	Odpowiedź ZDG TOR
		<i>wykorzystujących zagęszczoną sieć przystanków”</i>			
17.	Adam Hreszczyk adam.hreszczyk@gmail.com	<i>58 - Rysunek 6. Mapa proponowanych obszarów rozwoju zabudowy mieszkaniowej i funkcji towarzyszących</i>	<i>Wiele z zaznaczonych obszarów pokrywa obecne parki i tereny zielone, który zabudowywanie jest sprzeczne z ekologicznymi założeniami dokumentu.</i>	<i>Zabudowywanie okolicy torów absolutnie nie bierze pod uwagi zróżnicowania kierunków transportu ludzi w okolicy i jest tak samo niezgodne z rzeczywistością, jak stawianie na kolej jako kręgosłup transportu.</i>	<p>Mapa „Proponowane obszary rozwoju zabudowy mieszkaniowej oraz funkcji towarzyszących” prezentuje w sposób ogólny i symboliczny obszary preferowane do zagospodarowania ze względu na kwestie transportowe, zwłaszcza związane z rozwojem transportu kolejowego i dostępnością przewozów kolejowych. W tych obszarach wytypowano miejsca potencjalnie możliwe do zagospodarowania funkcjami mieszkaniowymi oraz towarzyszącymi. Jednakże, zastosowane oznaczenia nie precyzują dokładnego miejsca przeznaczonego pod zabudowę, sugerują jedynie obszary cechujące się najlepszym dostępem do transportu zbiorowego, a co za tym idzie - potencjalnie preferowanych do zabudowy. Mapa miała także za zdanie zwrócić uwagę jednostkom planistycznym poszczególnych gmin na dużą wagę wskazanych obszarów.</p> <p>Należy zaznaczyć, że mapa ta nie określa także terenów zieleni cennej środowiskowo jako obszarów proponowanych do rozwoju funkcji mieszkaniowej, co stałoby w sprzeczności z przyjętym paradygmatem zrównoważonego rozwoju, będącym podstawą prac nad SUMP.</p> <p>Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest z założenia dokumentem ogólnym</p>

Lp.	Zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr rozdziału, nr strony i fragment tekstu)	Treść uwagi / propozycji	Uzasadnienie uwagi / propozycji	Odpowiedź ZDG TOR
					<p>i kierunkowym. Precyzyjne określenie, czy dany obszar (niebędący terenem cennym środowiskowo) będzie mógł być przeznaczony na funkcje mieszkaniowe oraz funkcje towarzyszące, będzie przedmiotem osobnych analiz oraz opracowań planistycznych jednostek odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne w poszczególnych gminach objętych opracowaniem SUMP.</p> <p>Ze względu na fakt, iż mapa odczytywana jest jako prezentująca obszary przeznaczone pod zabudowę, w tym obszary zieleni, została ona usunięta z opracowania.</p>
18.	Adam Hreszczyk adam.hreszczyk@gmail.com	16 - Rysunek 1. Odwrócona piramida mobilności	<i>Najlepszym środkiem transportu w naszym regionie jest samochód osobowy, dlatego zmuszanie ludzi do przesiadki na rowery i własne nogi, uniemożliwi dotarcie w większość miejsc docelowych.</i>	<i>Transport zbiorowy, zarówno kolejowy, jak i MZK, nie będzie w stanie zastąpić transportu indywidualnego, ze względu na koszty oraz uniwersalność dojazdu samochodami osobowymi. Nie mamy w okolicy jednego wielkiego zakładu pracy, do którego dojeżdża większość ludzi.</i>	Z punktu widzenia zrównoważonej mobilności, samochód nie jest najlepszym środkiem transportu, biorąc pod uwagę jego emisyjność, czy zajmowane miejsce (nieefektywność wykorzystania). Wbrew temu, co twierdzi autor uwagi, celem działań zaplanowanych w SUMP nie jest zastąpienie całości transportu indywidualnego przez transport zbiorowy, tylko zwiększenie wykorzystania zrównoważonych sposobów poruszania się, a zmniejszenie ruchu samochodowego.

Lp.	Zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr rozdziału, nr strony i fragment tekstu)	Treść uwagi / propozycji	Uzasadnienie uwagi / propozycji	Odpowiedź ZDG TOR
19.	Monika Kręcichwost m_krecichwost@wp.pl	Rozdział: Jakie działania zaplanowaliśmy?  5.7. Zarządzanie i bezpieczeństwo ruchu drogowego, nr strony 79-80	<p><i>Jeżeli ma być to droga z prawdziwego zdarzenia, nie szutrówka to wprowadzi niepotrzebne natężenie ruchu w samej Krępce czyli w miejscu w którym obecnie nie ma problemu! To rozwiązanie jest nieprzemyślane i nieuzasadnione.</i></p> <p><i>Poza tym po co więcej CO2 w tym pięknym naturalnym rejonie leśnym w tej okolicy?</i></p> <p><i>Osobiście jeżdżąc z ul. Kętrzyńskiej, Trasą Północną w kierunku Łężycy, wołałabym i tak wybrać Trasę Północną i te kilka minut (8 max. 10 nawet o godzinie 7:30, 16:00, 16:15 czy 16:30) postać w korku na obwodnicy Północnej niż wybrać proponowany łącznik między Krępą, a Łężycą.</i></p> <p><i>Sprawdziłam tę trasę nie raz, nie dwa w obie strony rano do pracy i wracając z pracy (jak obecny łącznik między droga szutrowa pozwalał na przejazd, teraz są spore dziury) i ta trasa w ogóle się nie kalkuluje, po pierwsze podczas roku szkolnego (czyli przez 10 m-cy) przez Chynów (przy szkole) przejechać rano to jest tragedia, rodzice robią postój i „wyrzucają” swoje pociechy wprost na pasy zebra, korek tutaj jest obustronny (tutaj przydałoby się rozwiązanie dla rodziców z parkingiem bo ten przy szkole</i></p>	-	<p>Uwaga ma charakter opinii. Nie jest do końca jasne, do której planowanej inwestycji się ona odnosi. Jeżeli do planowanej łącznika Łężycy z Krępą, to odpowiedź na tę uwagę powinna być dokładnie taka sama jak w przypadku odpowiedzi nr 15. Trasa znalazły się w planie, ponieważ została ona ujęta w oficjalnych dokumentach wyznaczających kierunki rozwoju sieci transportowej w mieście Zielona Góra. Będzie to ciąg komunikacyjny pełniący funkcje obwodnicowe.</p>

Lp.	Zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr rozdziału, nr strony i fragment tekstu)	Treść uwagi / propozycji	Uzasadnienie uwagi / propozycji	Odpowiedź ZDG TOR
			<p>widać, że jest za mały). Następnie od Chynowa zawsze jest spory korek do ronda Rady Europy, także sensowniej jest postać chwilę na Trasie Północnej tam przynajmniej są dwie drogi w jednym kierunku na całej długości, które sprawnie się rozładowują. Sprawdziłam również trasę z Krępy przez Zawadę do ronda Rady Europy, nie jest lepiej, a do tego licząc od Krępy trzeba przejechać 7 albo 8 „chłoptków” + kolejne w Chynowie niedaleko Biedronki. Wspomnę również o światełkach w Zawadzie i tu jest kolejny spowalniacz tejże „alternatywnej trasy” - nowa droga/tącznik powinna być płynna i rozładowywać ruch, a nie wprowadzać dodatkowy ruch między miejscowościami w tym przypadku Chynów/Zawada oraz Krępa. Poza tym gdy dochodzi do wypadku na S3, kierowcy wybierają alternatywę przez Cigacice/Zawadę co jest naturalne i to jest kolejny problem tego tącznika. W drugą stronę jak dochodzi do wypadku na trasie Zawada - Cigacice i kierowcy wybierają Trasę Północną ten korek o wiele sprawniej się rozładowuje niż w przypadku Zawady.</p>		

Lp.	Zgłaszający	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr rozdziału, nr strony i fragment tekstu)	Treść uwagi / propozycji	Uzasadnienie uwagi / propozycji	Odpowiedź ZDG TOR
			<p><i>Plan w/w łącznika wygląda tylko na papierze i nikt go nie przetestował w rzeczywistości w terenie.</i></p>		



PZMM dla ZNOF

