



**PREZYDENT MIASTA  
GORZÓWA WIELKOPOLSKIEGO**

Urząd Miasta  
ul. Sikorskiego 3-4  
66-400 Gorzów Wlkp.

T: +48 95 735 55 00  
F: +48 95 735 56 70  
E: kancelaria@um.gorzow.pl  
I: www.gorzow.pl

Gorzów Wielkopolski 30.08.2021 r.

WGT-VI.0003.47.2021.MW

WGT-VI.0003.48.2021.MW

ALF, KOL-18  
30 08. 2021

**Pan  
Robert Surowiec  
Radny Rady Miasta  
Gorzowa Wielkopolskiego**

Odpowiadając na Pana interpelacje związane ze zmianą polityki parkingowej dotyczące uruchomienia linii o charakterze przyspieszonym oraz zmiany siatki połączeń zbiorowej komunikacji nocnej informuję, co następuje.

W zakresie merytorycznym interpelacji nr 119 zaproponował Pan powołując się na funkcjonowanie linii przyspieszonych w innych miastach o wielkości zbliżonej do Gorzowa uruchomienie 3 linii przyspieszonych, które zapewniłyby w założeniu zdecydowanie szybszy dojazd do K-SSSE, zakładów pracy zlokalizowanych w ciągu ulicy Kasprzaka oraz CEZiB. Linie te zgodnie z propozycją miałyby mieć trasy zbliżone do funkcjonujących linii natomiast nie zatrzymywałyby się na wszystkich przystankach na trasie. Zapewnienie szybszego dojazdu do wspomnianych wyżej miejsc wymagałoby w sposób znaczący podniesienie prędkości komunikacyjnej tych linii.

Zaznaczam, że zatrzymanie i wymiana pasażerów na przystanku zajmuje około 15- 20 sekund.

Proponowana linia B mająca być alternatywą dla linii 123, która miałaby mieć trasę dłuższą o 2,2 km (czas przejazdu 5') i miałaby pominąć 8 przystanków na trasie (zysk na czasie około 2-3 minut) miałaby prędkość komunikacyjną 28,23 km/h.

Obecna linia 123 ma prędkość komunikacyjną 26,56 km/h, czyli około 1,7 km/h mniejszą, tj. pracownicy Faurecii czy TPV otrzymaliby możliwość przejazdu krótszego o 2-3 minuty w stosunku do stanu obecnego. Podobnie jest z proponowaną linią C (mającą być alternatywą dla linii nr 107). Należy wziąć pod uwagę także występującą w godzinach dojazdu do pracy i powrotu z pracy kongestię w ruchu drogowym, która w sposób znaczący zmniejsza prędkość,

w tym również autobusów. Na proponowanych liniach B i C takimi miejscami jest ciąg następujących dróg: Al. Ks. Andrzejewskiego – Roosevelta oraz ulice Złotego Smoka, Mosiężna oraz ulica Podmiejska (od wyjazdu z terenu firmy SEBN powyżej ronda Solidarności do ronda Santockiego) i Trasa Nadwarciańska. Ponadto należy przypomnieć, że pętla *Ustronie* jest pętlą, gdzie autobusy zawracają na skrzyżowaniu ulic Generała T. Bora-Komorowskiego i Generała Fieldorfa „Nila” i brak jest miejsca na postoje autobusów. Skierowanie na tę pętlę kolejnych autobusów może doprowadzić do całkowitego zablokowania wspomnianego skrzyżowania przez oczekujące na odjazd autobusy i w rezultacie zatamować ruch pojazdów od strony Drogi Krajowej nr 22 w kierunku Ustronia.

Proponowana linia A, której zadaniem byłby między innymi dowóz młodzieży do CEZiB na odcinku pomiędzy przystankami Zakład Energetyczny – Rondo Santockie ma trasę zbieżną z linią tramwajową nr 1 (i planowaną linią nr 4) oraz linią nr 3 z os. Piaski na odcinku pomiędzy przystankami Katedra – Rondo Santockie. Linie te posiadają bardzo duże zdolności przewozowe. W dalszym jej przebiegu na długim odcinku linia A według zaprezentowanej koncepcji przebiegałaby trasą spójną z obecną linią 102 (odcinek pomiędzy przystankami Czartoryskiego i Kombatantów) z tym, że omija osiedle Sady zlokalizowane w rejonie Piłsudskiego.

Na chwilę obecną pełne rozpoczęcie nauki dydaktycznej w obiektach CEZiB zaplanowane jest na 1 września 2022. Szacuje się, iż po uruchomieniu zajęć w pełnym zakresie, ilość uczniów wyniesie ok. 1 tysiąca.

W związku z powyższym uważam, że aktualnie funkcjonujące linie w rejonie CEZiB ze swoją zdolnością przewozową (z możliwością jej zwiększenia) są w stanie zapewnić obsługę Centrum. Ponadto przystanki *Orląt Lwowskich* i *Zakład Energetyczny* aktualnie są przystankami przelotowymi dla obsługi linii jeżdżących objazdem spowodowanym remontem ulicy Chrobrego i po jego zakończeniu zostaną zawieszane dla linii autobusowych (brak miejsca na postoje wyrównawcze dla autobusów).

Jak wynika z treści interpelacji, proponowane linie miałyby być alternatywą dla funkcjonujących linii. Uruchomienie tych linii wiąże się dodatkowymi kosztami i powinno być poprzedzone analizą zasadności ich uruchomienia w oparciu o ocenę popytu na tych trasach. W mojej ocenie zdolności przewozowe obecnie funkcjonujących linii nie są w pełni wykorzystane przez pasażerów.

W interpelacji dotyczącej komunikacji nocnej zaproponował Pan wprowadzenie zmian w kursowaniu tego typu linii komunikacyjnych w Gorzowie. Obecnie linie nocne funkcjonują na bazie przewozów pracowniczych MZK (zapewnienia dojazdu kierowcom i motorniczym rozpoczynającym pracę na liniach dziennych lub kończącym pracę w godzinach późnowieczornych). Dodatkowo w noc z piątku na sobotę i z soboty na niedzielę uruchamiane są dodatkowe kursy łączące największe gorzowskie dzielnice i osiedla ze śródmieściem.

W tym czasie dostrzegalny jest zwiększony popyt na usługę, ze względu na spory odsetek osób spędzających czas wolny w godzinach nocnych w lokalach prowadzących działalność gastronomiczną i rozrywkową w śródmieściu.

Dotychczas nie przeprowadzono badań marketingowych mających na celu określenie rzeczywistego popytu na usługę komunikacyjną w nocy. Poprzednie próby uruchamiania linii nocnych ze względu na znikome zainteresowanie prowadziły do ich zawieszenia. Z obserwacji wynika jednak, że większość pasażerów na tych liniach stanowią pracownicy MZK. Czynnikiem generującym ruch w przypadku linii nocnych mogłoby być skomunikowanie jej z komunikacją kolejową i autobusową. Niestety ostatnie pociągi i autobusy przyjeżdżają lub wyjeżdżają z Gorzowa w godzinach funkcjonowania regularnej komunikacji dziennej.

Reasumując uruchomienie komunikacji nocnej należy poprzedzić badaniami marketingowymi, które pozwolą określić potencjalny popyt na usługę komunikacji zbiorowej w godzinach nocnych, tym bardziej, że zgodnie z propozycją może ona wygenerować dodatkowo duże koszty (zgodnie z projektem obsługa powinna odbywać się czterema autobusami).

Ponadto informuję, że w najbliższym czasie planowane jest rozszerzenie funkcjonowania komunikacji nocnej na osiedle Europejskie (poprzez obsługę przystanku *Rondo Szczecińskie*).

Z osobna nadmieniam, że Miasto prowadzi prace związane z opracowaniem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP).

Celem planu jest stworzenie miejskiego systemu transportu zapewniającego mieszkańcom szeroki wybór opcji transportowych, umożliwiających dostęp do kluczowych miejsc podróży i usług. Realizacja planu ma przede wszystkim wpłynąć na poprawę stanu bezpieczeństwa dróg, redukcję zanieczyszczeń powietrza i hałasu, redukcję emisji gazów cieplarnianych oraz konsumpcji energii, poprawę wydajności i efektywności kosztowej transportu osób i towarów. Analizy, które planuje się przeprowadzić w ramach SUMP, uwzględniać mają podejście wielogałęziowe, ukierunkowane na promowanie transportu publicznego, przemieszczania się na rowerach i pieszo oraz integrację różnych środków transportu – uwzględniając dogodne przesiadki np. z roweru na komunikację miejską.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej uwzględniać będzie kwestie transportu, ale również tematykę mobilności, obejmującą również analizę przemieszczania się mieszkańców do określonych celów podróży oraz określenie obszarów niezbędnych w ułatwianiu dostępu do tych celów, zarówno poprzez lepsze ich rozmieszczenie w przestrzeni, jak i odpowiednie funkcjonowanie systemu transportowego, w ramach obszaru powiązanego funkcjonalnie, a nie tylko administracyjnie.

SUMP zakładać będzie zatem kompleksowe podejście do kwestii infrastrukturalnych, organizacyjnych i operacyjnych, w tym związanych z szeroko rozumianą promocją i motywacją do zmiany zachowań transportowych.

Ponadto w ramach projektu „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp.” planowane jest przeprowadzenie analizy obecnego układu sieci komunikacji miejskiej na terenie miasta Gorzowa Wlkp. oraz gmin sąsiadujących, z którymi miasto zawarło porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego. Opracowanie ma wskazać propozycje uruchomienia nowych linii komunikacyjnych lub zmian tras istniejących linii osobno dla linii autobusowych i tramwajowych wraz z ich dokładną analizą uzasadniającą potrzebę realizacji proponowanych zmian.

Analizowane zmiany mają uwzględniać układ sieci komunikacji miejskiej po przesunięciu realizacji budowy nowej linii tramwajowej na przyszłe lata, przebudowę drogi krajowej nr 22, obsługę Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, obsługę Centrum Sportowo-Rehabilitacyjnego „Słowianka”, obsługę Centrum Edukacji Zawodowej i Biznesu. Obejmuje również badania w zakresie funkcjonowania przyszłego węzła przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego, którego zadaniem jest integracja różnych środków transportu (kolej, komunikacja miejska, podmiejska, dalekobieżna), wprowadzenie stref tempo 30, budowę nowych osiedli mieszkaniowych, firm oraz obiektów oświatowych i kulturalnych.

Opracowanie a następnie wdrożenie założeń wymienionych dokumentów pozwoli na znaczne usprawnienie funkcjonowania systemu komunikacji zbiorowej oraz ekologicznego transportu indywidualnego w naszym mieście.

z up. PREZYDENTA MIASTA

*Agnieszka Surmacz*  
Zastępca Prezydenta Miasta

Do wiadomości:

1. Wydział Organizacyjny – w/m
2. Biuro Prezydenta Miasta – w/m
3. a/a.