



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA GORLICKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO Z PERSPEKTYWĄ 2030

Spis treści

Spis treści.....	2
1. Wprowadzenie.....	4
2. Proces uspołecznienia.....	12
3. Diagnoza mobilności miejskiej GOF.....	13
3.1. Zachowania transportowe.....	13
3.2. Układ drogowy i natężenie ruchu drogowego	22
3.3. Dostępność kolejowa GOF	29
3.4. Publiczny transport zbiorowy	34
3.5. Gminne przewozy pasażerskie – komunikacja miejska.....	39
3.6. Powiatowe przewozy pasażerskie – linie komercyjne.....	41
3.7. Powiatowe przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej	43
3.8. Wojewódzkie przewozy pasażerskie – linie komercyjne	43
3.9. Wojewódzkie przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej.....	45
4. Analiza dostępności publicznego transportu zbiorowego w GOF.....	47
5. Mobilność aktywna – ruch pieszzy i rowerowy	53
6. Mobilność sektora edukacji	64
7. Bezpieczeństwo ruchu drogowego	73
8. Analiza SWOT planowania zrównoważonej mobilności miejskiej – podsumowanie części diagnostycznej	82
9. Scenariusze rozwoju zrównoważonej mobilności w GOF.....	84
9.1. Scenariusz 1.....	85
9.2. Scenariusz 2.....	86
10. Wizja zrównoważonej mobilności miejskiej w GOF	88
11. Logika interwencji, cele, wiązki projektów i projekty.....	91
12. Cel operacyjny nr 1.1. Mobilność aktywna jako codzienny element zintegrowanego systemu transportowego GOF	96
12.1.1. Wiązka projektów nr 1.1.1. Rozwój infrastruktury transportu zeroemisyjnego	96
13. Cel operacyjny nr 1.2. Bezpieczna i atrakcyjna przestrzeń w GOF	107
14. Cel operacyjny nr 1.3. Poprawa dostępności publicznego transportu zbiorowego w GOF	115
15. Cel operacyjny nr 1.4. Poprawa dostępności zewnętrznej GOF	117
16. Monitoring i ewaluacja.....	118

Spis tabel	122
Spis rysunków.....	125

1. Wprowadzenie

Miasto Gorlice wraz z gminą wiejską Gorlice i gminą Sękowa tworzą Gorlicki Obszar Funkcjonalny (GOF). Stowarzyszenie Gorlicki Obszar Funkcjonalny powstało w październiku 2021 r. z inicjatywy samorządów gminnych. Impulsem do jego powstania było wyznaczenie na poziomie Strategii Rozwoju Województwa „Małopolska 2030” Miejskich Obszarów Funkcjonalnych (tzw. MOF) dla miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze.

Kryteriami, które przyjęto dla delimitacji granic MOF były tzw. wskaźniki funkcjonalne:

- liczba wyjeżdżających do pracy najmniej do rdzenia MOF na 1 tys. mieszkańców;
- liczba zameldowań z miast na 1 tys. mieszkańców;
- liczba uczniów dojeżdżających do szkół ponadpodstawowych (ponadgimnazjalnych) w roku szkolnym 2017/18 w odniesieniu do liczby mieszkańców w wieku 16-19 lat;
- wskaźniki społeczno-gospodarcze: dochody własne gmin per capita, liczba podmiotów gospodarczych na 1 tys. mieszkańców oraz udział podmiotów gospodarczych sklasyfikowanych w usługach wyższego rzędu (sekcje J–R) w stosunku do wszystkich podmiotów;
- wskaźniki morfologiczne (gęstość zaludnienia oraz liczba mieszkań oddanych do użytku na 1 tys. mieszkańców)¹.

Sugerowany w Strategii optymalny zakres przestrzenny MOF Gorlice obejmował właśnie trzy omawiane gminy, tj. miasto Gorlice, gminę wiejską Gorlice i gminę Sękowa. Liczba ludności Gorlickiego Obszaru Funkcjonalnego według stanu na dzień 31 grudnia 2023 r. wynosiła 47 407 mieszkańców², a łączna powierzchnia trzech gmin – 322 km², co przekładało się na gęstość zaludnienia na poziomie 147 mieszkańców na 1 km².

Gorlice są ważnym ponadlokalnym ośrodkiem gospodarczym o rozwiniętych funkcjach usługowych w skali powiatowej. W 2023 r. liczba ludności Gorlic stanowiła 54% ogółu mieszkańców GOF. Najbliższym ośrodkiem miejskim o znaczeniu ponadlokalnym na terenie Małopolski jest Nowy Sącz³. O skali oddziaływania Gorlic i silnych powiązaniach międzygminnych świadczy fakt, że Gorlice są jednym z niewielu miast powiatowych województwa małopolskiego przekraczających próg 3 tys. osób dojeżdżających codziennie do tego miasta⁴.

¹ Strategia Rozwoju Województwa „Małopolska 2030”. Część 2: Strategia. Załącznik do Uchwały Nr XXXI/422/20 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 17 grudnia 2020 r. Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, Kraków 2020, s. 72-73.

² Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2024.

³ Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego, Tom. II, Kraków 2018.

⁴ Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem. Raport syntetyczny. Red. P. Śleszyński, s. 108. Link: <https://obserwatorium.malopolska.pl/publikacje/analiza-relacji-funkcjonalno-przestrzennych-miedzy-osrodkami-miejskimi-i-ich-otoczeniem-raport-syntetyczny>.

Jednym z kilku rejonów rozwoju przedsiębiorczości w województwie małopolskim jest pas: Gorlice – Nowy Sącz – Limanowa – Mszana Dolna⁵. Gorlice są jednym z ośrodków miejskich o dużej i konsekwentnie rozwijanej Strefie Aktywności Gospodarczej (SAG).

Gorlice zostały zaklasyfikowane jako ośrodek miejski o przeciętnym potencjale wzrostu w województwie małopolskim⁶. Podobnie jak inne miasta Małopolski, Gorlice borykają się z takimi wyzwaniami jak spadek liczby mieszkańców oraz szybsze tempo starzenia się lokalnej społeczności⁷. Liczba ludności Gorlic zmniejszyła się w ostatnich dwudziestu latach o ponad 3 tys. osób (11%), co jednak częściowo zostało zrekompensowane niewielkim wzrostem liczby ludności pozostałych dwóch gmin tworzących Gorlicki Obszar Funkcjonalny. W rezultacie spadek liczby ludności całego GOF w latach 2004-2023 wyniósł tylko 4%⁸. Spadkowi liczby ludności towarzyszy również trend starzenia się społeczeństwa. O ile w 2004 r. mieszkańcy powyżej 70. roku życia stanowili 9% ludności GOF, o tyle już w 2023 r. ich liczba wzrosła o 2,5 tys., a udział – do 14%.

Odpowiedzią na wyżej wspomniane problemy powinno być wdrażanie odpowiednich koncepcji i polityk rozwoju miast i obszarów funkcjonalnych, dostosowanych do ich specyfiki⁹. Takim działaniem jest planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej. Stanowi ono jedno z głównych narzędzi umożliwiających właściwe zarządzanie złożonymi procesami rozwoju, w szczególności na obszarach zróżnicowanych pod względem społeczno-gospodarczym i przestrzenno-funkcjonalnym.

Pomimo że oficjalnie ok. 60% ludności Polski stanowią mieszkańcy miast¹⁰, to tempo i skala suburbanizacji pozwalają sądzić, że odsetek osób charakteryzujących się miejskim stylem życia jest znacznie wyższy i dotyczy rosnącej liczby mieszkańców terenów oficjalnie klasyfikowanych jako wiejskie. Pandemia COVID-19 spowodowała kolejne zmiany w zakresie aktywności zawodowej i edukacyjnej mieszkańców, m.in. przyspieszając upowszechnienie się nauki i pracy w formie hybrydowej. Wraz ze zmianą zachowań transportowych, zmianami przestrzennymi (procesy suburbanizacyjne) i stopniowym wzrostem zamożności społeczeń-

⁵ Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego, Tom. II, Kraków 2018, s. 49.

⁶ Miasta województwa małopolskiego – zmiany, wyzwania i perspektywy rozwoju, Małopolskie Obserwatorium Rozwoju Regionalnego, Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, Kraków 2018.

⁷ Raport o stanie powiatu gorlickiego za 2023 rok, Starostwo Powiatowe w Gorlicach, Gorlice 2024, s. 33.

⁸ Obliczenia na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2024.

⁹ Strategia Rozwoju Województwa „Małopolska 2030”. Część 1: Diagnoza i prognozy rozwojowe. Załącznik do Uchwały Nr XXXI/422/20 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 17 grudnia 2020 r. Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, Kraków 2020.

¹⁰ M. Ambroch, J. Gustyn, E. Lisiak, E. Morytz-Balska, U. Wilczyńska, Polska w liczbach 2020, Główny Urząd Statystyczny, Departament Opracowań Statystycznych, Warszawa 2020.

stwa, rośnie natężenie ruchu, czego skutkiem jest kongestia, wzrost liczby wypadków, emisji spalin i hałasu, a w konsekwencji – zagrożenie dla wzrostu poziomu jakości życia.

W związku z powyższym zrównoważone podejście do zagadnień mobilności i planowania transportu w miastach i miejskich obszarach funkcjonalnych staje się coraz bardziej popularne w krajach UE i zyskuje wsparcie Komisji Europejskiej¹¹. Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej jest narzędziem integrującym różne polityki publiczne, w szczególności nakierowane na transport, planowanie przestrzenne i wzrost jakości życia.

Z opisanych wyżej powodów punktem wyjścia do opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej powinno być założenie, że transport i mobilność nie są celami samymi w sobie, lecz powinny przyczyniać się do osiągania wyższych celów, takich jak jakość życia czy też dobrobyt mieszkańców miast i obszarów funkcjonalnych.

Proces budowy oraz wdrażania rozwiązań w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej jest długotrwały i wymaga zaangażowania wielu interesariuszy. Zaproponowane rozwiązania powinny stanowić kompromis między dużymi ambicjami władz lokalnych, a możliwościami ich wprowadzenia w zaplanowanym czasie. Planowanie mobilności miejskiej to proces, którego nie da się zamknąć w granicach jednej gminy lub miasta. Skala codziennych dojazdów, specyfika i zróżnicowanie wewnętrzne poszczególnych gmin, instytucjonalne ramy współpracy samorządów czy też ogólne otoczenie prawne sprawiają, że tylko w wymiarze międzygminnym można szukać optymalnych rozwiązań najbardziej palących wyzwań.

Plany zrównoważonej mobilności miejskiej są rekomendowane przez Komisję Europejską jako efektywne narzędzie planowania i realizacji polityki transportowej w miastach¹².

Główną ideą planowania zrównoważonej mobilności miejskiej jest dążenie do stworzenia zrównoważonego systemu transportu w mieście – poprzez realizację takich celów, jak m.in. zwiększenie bezpieczeństwa transportu, redukcja negatywnego wpływu na środowisko, poprawa skuteczności i efektywności transportu osób i towarów, poprawa atrakcyjności i jakości obszaru miejskiego, czy też zwiększanie dostępności usług transportowych dla mieszkańców. Planowanie mobilności swoim zasięgiem obejmuje wszystkie rodzaje i formy transportu w mieście – zarówno transport publiczny, jak i prywatny, pasażerski i towarowy oraz zmotoryzowany i niezmotoryzowany.

¹¹ M. Wołek, M. Gromadzki, A. Jagiełło: Dzielnicowe, miejskie i metropolitalne plany zrównoważonej mobilności – różnice i podobieństwa. [W:] Przemiany na rynku pasażerskich usług transportowych: monografia dedykowana profesorowi Olgierdowi Wyszomirskiemu. Red. K. Hebel, D. Tłoczyński. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk-Sopot 2021.

¹² R. Okraszewska, A. Romanowska, M. Wołek, J. Oskarbski, K. Birr, K. Jamroz: Integration of a Multi-level Transport System Model into Sustainable Urban Mobility Planning. „Sustainability” 2018 nr 10.

W październiku 2019 r. znowelizowane zostały „Wytyczne dla tworzenia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”.

Po zmianie, przedmiotowe wytyczne oparte zostały na ośmiu podstawowych zasadach, którymi są¹³:

- planowanie dla zrównoważonej mobilności w całym obszarze funkcjonalnym;
- współpraca ponad barierami instytucjonalnymi;
- zaangażowanie mieszkańców oraz interesariuszy;
- ocena bieżącej i przyszłej efektywności;
- określenie długoterminowej wizji oraz czytelny plan wdrożenia;
- rozwój wszystkich środków transportu w sposób zintegrowany;
- stworzenie systemu monitoringu i ewaluacji;
- zapewnienie odpowiedniej jakości dla planowanych i wdrażanych działań.

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej (Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP) jest więc narzędziem ułatwiającym planowanie i uwzględnia szerszy kontekst funkcjonowania miasta. Plan stanowi strategiczny zbiór powiązanych ze sobą działań, których wdrożenie ma spełnić potrzeby mobilności mieszkańców oraz innych interesariuszy („użytkowników miasta”) obecnie i w przyszłości¹⁴. W kontraście do tradycyjnego podejścia do planowania, plan kładzie szczególny nacisk na angażowanie obywateli i różnych interesariuszy, koordynowanie polityk między sobą (transport, planowanie przestrzenne, środowisko, rozwój gospodarczy, polityka socjalna, zdrowie, bezpieczeństwo itd.), pomiędzy różnymi poziomami władz i zarządów oraz pomiędzy sąsiadującymi gminami¹⁵. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest zatem strategicznym dokumentem obejmującym całość zagadnień transportowych w ujęciu interdyscyplinarnym wraz z procesami podejmowania decyzji¹⁶. Można też go określić mianem długoterminowej strategii skoncentrowanej na zapewnieniu dobrego dostępu do miejsc docelowych i usług, obejmującej plan wdrożenia¹⁷.

Niniejszy dokument wyznacza kierunki zmian w obszarze szeroko rozumianej zrównoważonej mobilności miejskiej GOF. Jej koncepcja polega na postawieniu w centrum rozważań

¹³ Guidelines For Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. 2nd Edition, październik 2019 r.

¹⁴ Przewodnik do opracowywania planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Red. M. Wołek. Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2016, s. 6.

¹⁵ M. Michnej, T. Zwoliński: Objectives and strategies of Sustainable Urban Mobility Planning in the City of Krakow. [W:] Transport Development Challenges in the Twenty-First Century. Red. M. Bąk. Springer Proceedings in Business and Economics 2016. DOI. 10.1007/978-3-319-26848-4_8.

¹⁶ G. Pozoukidou, N. Gavanis, E. Verani, Land Use Models and Sustainable Urban Mobility Plans: An Integrative Approach for Strategic Planning, „International Journal of Sustainable Development and Planning” 2017 Vol. 12, No. 5.

¹⁷ Wsparcie miejskich obszarów funkcjonalnych w przygotowaniu Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Witryna <https://sumps.pl/pl-sumps/>, dostęp: 31.10.2024 r.

mieszkańca Gorlickiego Obszaru Funkcjonalnego wraz z jego potrzebami. Dlatego też zaplanowane działania nie skupiają się jedynie na budowie lub modernizacji infrastruktury transportowej, która ma być środkiem służącym zapoczątkowaniu i/lub utrwaleniu zmian zmierzających do wyboru bardziej racjonalnych – z przestrzennego, środowiskowego i społecznego punktu widzenia – wyborów transportowych mieszkańców Gorlickiego Obszaru Funkcjonalnego i przyjezdnych.

W tabeli 1 przedstawiono podstawowe różnice pomiędzy „podejściem tradycyjnym” planowania transportu, a podejściem opartym na planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej.

Tab. 1. Różnice pomiędzy planowaniem mobilności a planowaniem transportu

Tradycyjne podejście do planowania transportu	SUMP
Skoncentrowane na ruchu	Skoncentrowane na ludziach
Cel: płynność i prędkość ruchu	Cel: dostępność i jakość życia
Skoncentrowanie na środkach transportu	Zintegrowane z planowaniem przestrzennym, rozwojem gospodarczym, potrzebami społecznymi, jakością, środowiskiem i zdrowiem
Cele krótko i średnioterminowe	Długoterminowa wizja
Granice administracyjne miasta	Granice funkcjonalne, uwzględniające obszary dojazdów do pracy
Mandat polityczny i planowanie przez ekspertów	Ważni interesariusze i społeczeństwo aktywnie zaangażowane
Domena inżynierów ruchu	Planowanie interdyscyplinarne
Skoncentrowane na infrastrukturze	Kombinacja rozwiązań infrastrukturalnych, rynkowych, usługowych, informacyjnych i promocyjnych
Ograniczona ocena wpływu	Intensywna ocena i kształtowanie procesów nauki i poprawy

Źródło: CIVITAS PROSPERITY – PORADNIK – opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). http://sumpnetwork.eu/fileadmin/user_upload/downloads/SMG_Ekspert_Civitas_Prosperty_Poradnik_2019_03_18_podgl%C4%85d_v1.pdf.

Niniejszy dokument został opracowany zgodnie z wytycznymi oraz wymogami Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego i koncentruje się na kluczowych z punktu widzenia GOF zagadnieniach obejmujących rozwój zrównoważonej mobilności na terenach miejskich oraz podmiejskich.

Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej w małych i średnich miastach i obszarach funkcjonalnych ma swoją specyfikę, co znalazło odzwierciedlenie w publikacji pt. „Susta-

inable Urban Mobility Planning In Smaller Cities And Towns”¹⁸. W przywołanym źródle sformułowano osiem podstawowych zasad opracowywania planów zrównoważonej mobilności miejskiej dla małych i średnich miast, które są de facto tożsame z wymogami przytoczonymi powyżej. W tabeli 2 przedstawiono zakres ich stosowania w niniejszym dokumencie.

Tab. 2. Osiem zasad planowania zrównoważonej mobilności miejskiej dla małych i średnich miast oraz ich odniesienie do planowania zrównoważonej mobilności miejskiej w GOF

Zasada	Treść	Odniesienie do dokumentu
Planowanie mobilności dla obszaru funkcjonalnego	Planowanie dla zintegrowanego obszaru codziennych przepływów ludzi i towarów, zamiast dla miejskiego obszaru administracyjnego	Obszar objęty planem obejmuje miasto Gorlice oraz gminy wiejskie Gorlice i Sękowa Dodatkowo, część analiz obejmuje cały powiat gorlicki
Współpraca między instytucjami	Zrównoważone planowanie mobilności miejskiej charakteryzuje się wysokim poziomem współpracy	W proces planowania zostali zaangażowani różni interesariusze, reprezentujący szczebel gminny oraz powiatowy administracji samorządowej Dane pozyskiwano również od instytucji szczebla regionalnego i krajowego
Zaangażowanie interesariuszy i mieszkańców	Mieszkańcy oraz różne grupy przedstawicieli społeczeństwa i interesariuszy sektora transportu są aktywnie zaangażowani w cały proces planowania	W proces planowania zostali zaangażowani różni interesariusze, reprezentujący szczebel gminny oraz powiatowy administracji samorządowej (w szczególności przedstawiciele sektora edukacji) oraz mieszkańcy (m.in. poprzez badania marketingowe)
Ocena bieżącej i przyszłej sytuacji / wyników	Punktem wyjścia jest dokładna ocena bieżącej i przyszłej sytuacji systemu transportowego, która obejmuje główne wyzwania i możliwości dla zrównoważonej mobilności, uwzględniając przyszłe trendy oraz ustanawia punkt odniesienia i alternatywne scenariusze, względem których można mierzyć postępy	Pogłębiona diagnoza wraz ze scenariuszami oraz kompleksowy system monitorowania

¹⁸ Sustainable Urban Mobility Planning In Smaller Cities And Towns. Rupprecht Consult 2021, link: https://civitas.eu/sites/default/files/sump_topic_guide_smaller_cities_and_towns_final.pdf.

Zasada	Treść	Odniesienie do dokumentu
Określenie wizji oraz czytelnego planu wdrożenia	Planowanie oparte na długoterminowej wizji, która uszczegółowiona jest poprzez cele strategiczne Równie ważne jest planowanie krótkoterminowej realizacji tej wizji i celów poprzez konkretne działania	Wizja opracowana w wymiarze strategicznym, cele nawiązują do wizji, stanowiąc jej uszczegółowienie Plan działań ma charakter średnioterminowy
Uwzględnienie wszystkich środków transportu w ujęciu zintegrowanym	Wykorzystanie zintegrowanych zestawów działań regulacyjnych, promocyjnych, finansowych, technicznych i infrastrukturalnych do realizacji swojej wizji i celów Działania te obejmują zazwyczaj mobilność zbiorową (tradycyjny transport publiczny oraz nowe usługi współdzielone), mobilność aktywną (chodzenie pieszo i jazdę na rowerze), multimodalność, ruch drogowy i parkowanie, a także logistykę miejską, koncentrując się na poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, równego dostępu, jakości przestrzeni publicznych oraz redukcji zanieczyszczeń powietrza i hałasu we wszystkich obszarach	Pogłębiona diagnoza obejmująca wszystkie istotne dla planowania zrównoważonej mobilności sfery Plan działań odnosi się do najważniejszych kwestii, oceniając je z perspektywy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, dostępności, jakości przestrzeni publicznych oraz redukcji zanieczyszczenia
Opracowanie schematu monitoringu i ewaluacji	Monitoring i ocena postępu jest elementem planowania zrównoważonej mobilności Ogólny postęp w osiąganiu strategicznych celów i założeń jest regularnie oceniany na podstawie jasnych wskaźników Systematyczne monitorowanie poszczególnych działań pozwala dostosować się do zmieniających się warunków i optymalizować przyszłe działania	Zestaw wskaźników monitorujących uwzględniający najważniejsze zagadnienia i projekty
Zapewnienie jakości	Ocena jakości planu oraz zarządzanie ryzykiem podczas jego wdrażania	Czytelna struktura dokumentu. Opracowanie czytelnych celów oraz planu działań dopełnionego systemem monitoringu i ewaluacji Przypisanie odpowiedzialności konkretnym podmiotom za realizację poszczególnych działań

Źródło: opracowanie własne na podstawie Sustainable Urban Mobility Planning In Smaller Cities And Towns. Rupprecht Consult 2021, link: https://civitas.eu/sites/default/files/sump_topic_guide_smaller_cities_and_towns_final.pdf

Istotne dla planowania zrównoważonej mobilności GOF jest także skuteczne wdrażanie przyjętych pakietów działań, co wymaga określenia właściwego horyzontu czasowego.

Z powyższych powodów ramy wdrażania planu obejmują:

- część operacyjną do 2030 r. – wskazującą cele i działania możliwe do realizacji w okresie do 2030 r. oraz określającą w jaki sposób i kiedy będą one osiągnięte;
- część strategiczną – obejmującą działania długoterminowe wymagające wieloetapowych uzgodnień i ustaleń oraz wskazującą wizję i długoterminowe cele przewidziane do osiągnięcia w przyszłości; cele te wybiegają poza 2030 r., a więc typową perspektywę większości dokumentów strategicznych dla województwa małopolskiego.

2. Proces uspołecznienia

W procesie planowania zrównoważonej mobilności istotny jest aspekt uspołecznienia tego procesu. Oznacza on identyfikację interesariuszy i dialog z nimi już na etapie tworzenia dokumentów. Niniejszy rozdział powstał jako efekt ścisłej współpracy pomiędzy kluczowymi interesariuszami mającymi wpływ na funkcjonowanie różnych podsystemów transportu na terenie GOF.

Proces konsultacji obejmował m.in. przeprowadzony w dniu 6 września 2024 r. cykl trzech warsztatów z przedstawicielami odpowiednio:

- jednostek samorządów terytorialnych tworzących GOF;
- sektora transportowego oraz Policji;
- sektora edukacji reprezentującymi szczebel gminny i powiatowy.

Rezultatem warsztatów było pogłębienie dialogu z przedstawicielami sektora edukacji, ze względu na fakt, że szkoły stanowią jeden z najważniejszych generatorów ruchu w GOF, z drugiej zaś, że uczęszczają do nich najmniej chronieni uczestnicy ruchu (szczególnie w szkołach podstawowych). Kontynuację dialogu z sektorem edukacji realizowano poprzez przygotowane w tym celu ankiety, wypełniane przez dyrektorów szkół i poświęcone takim zagadnieniom jak mobilność pracowników i uczniów, skala codziennych dojazdów do szkół, wzorce mobilności oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego i wsparcie mobilności aktywnej.

Dodatkowo wykorzystano wyniki najnowszych badań marketingowych zachowań komunikacyjnych mieszkańców powiatu przeprowadzonych w 2023 r. przez Starostwo Powiatowe w Gorlicach, które zostały skonfrontowane z wynikami analogicznych badań z 2020 r. Pozwoliło to na określenie istotnych parametrów i zmian we wzorcach zachowań w zakresie mobilności w okresie postpandemicznym.

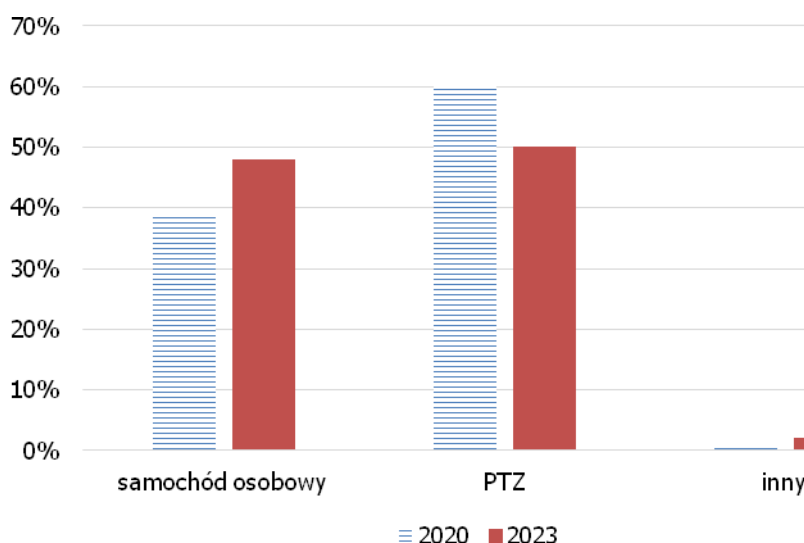
We wrześniu 2024 r. przeprowadzono również badania marketingowe ściśle pod kątem planowania zrównoważonej mobilności w GOF. Badania te objęły swym zakresem mieszkańców miasta Gorlice, gminy Gorlice oraz gminy Sękowa. W omawianych badaniach wzięło udział 642 respondentów, a formę kontaktu z respondentem stanowiły wywiady telefoniczne, wywiady bezpośrednie oraz ankieta internetowa (formularz zamieszczono na witrynach internetowych jednostek samorządu terytorialnego). W dniu 29 października 2024 r. przeprowadzono również warsztaty dotyczące wizji zrównoważonej mobilności w GOF oraz warsztaty on-line, dotyczące planu działań oraz systemu monitoringu.

Roboczą wersję niniejszego dokumentu wraz z planem działań zamieszczono w listopadzie 2024 r. w witrynach internetowych jednostek samorządu terytorialnego – celem uzyskania opinii mieszkańców.

3. Diagnoza mobilności miejskiej GOF

3.1. Zachowania transportowe

Badania mobilności oraz zachowań transportowych i preferencji mieszkańców całego powiatu gorlickiego prowadzono w 2020 r. i w 2023 r. Ich wyniki wskazują na zmiany w sposobie realizacji podróży mieszkańców powiatu gorlickiego, w tym przede wszystkim – na wzrost udziału samochodu osobowego kosztem publicznego transportu zbiorowego. Dane te zilustrowano na rysunku 1.



Rys. 1. Podział podróży na terenie powiatu gorlickiego w 2020 r. i w 2023 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań zrealizowanych przez Starostwo Powiatowe w Gorlicach, Gorlice 2020, 2023. Link: <https://komunikacja.powiatgorlicki.pl/p,81,transport>.

W badaniu zrealizowanym stricte w Gorlickim Obszarze Funkcjonalnym we wrześniu i październiku 2024 r., dotyczącym zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców, wzięło udział 642 respondentów. Z danych przedstawionych w tabeli 3 wynika, że największą reprezentację w próbie badawczej stanowili mieszkańcy gminy miejskiej Gorlice (57,2%). Mieszkańcy gminy wiejskiej Gorlice oraz gminy Sękowa mieli zbliżony udział w próbie, wynoszący po około 21%.

Istotnym z perspektywy celów badania było, że większość respondentów stanowili mieszkańcy, którzy zamieszkują analizowane gminy od ponad 10 lat lub przez całe życie. Wskazuje to na fakt, że respondenci, dzięki długiemu okresowi zamieszkania, byli dobrze

zaznajomieni z sytuacją społeczno-gospodarczą oraz stanem systemu transportowego – zarówno w swoich gminach, jak i w gminach sąsiednich.

Tab. 3. Miejsce i okres zamieszkania respondentów na obszarze poszczególnych gmin

Wskaźnik			Gmina zamieszkania			Ogółem
			miejska Gorlice	wiejska Gorlice	Sękowa	
Czas zamieszkania na terenie wskazanej gminy	Mniej niż rok	liczba	1	1	0	2
		%	0,3	0,7	0,0	0,3
	1-5 lat	liczba	10	1	3	14
		%	2,7	0,7	2,2	2,2
	6-10 lat	liczba	30	9	8	47
		%	8,2	6,6	5,8	7,3
	Ponad 10 lat	liczba	64	35	28	127
		%	17,4	25,7	20,1	19,8
	całe życie	liczba	262	90	100	452
		%	71,4	66,2	71,9	70,4
Ogółem		liczba	367	136	139	642
		%	57,2	21,2	21,7	100

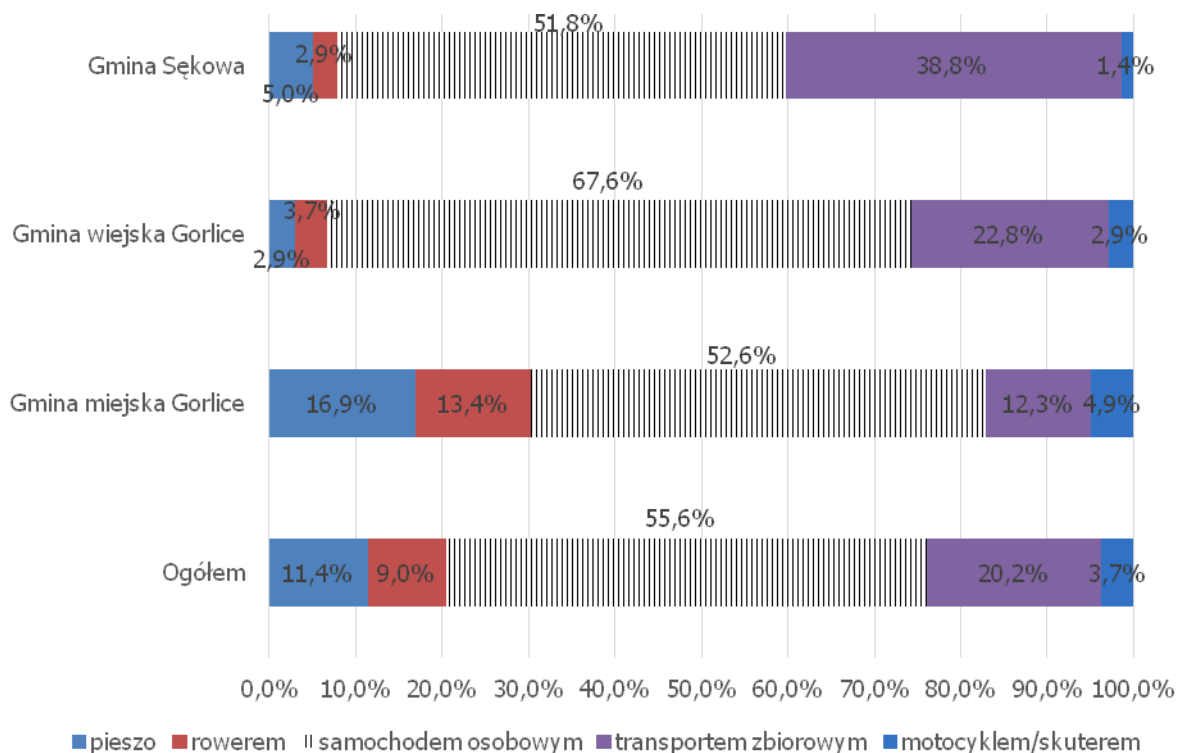
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania pierwotnego.

Silny związek z miejscem zamieszkania potwierdzają również wyniki badań marketingowych przeprowadzonych wśród mieszkańców powiatu gorlickiego w 2021 r. Wskazywały one, że ponad 71% ankietowanych planowało w ciągu najbliższych pięciu lat nadal pozostać w swoim miejscu zamieszkania¹⁹.

Na rysunku 2 przedstawiono modalny podział podróży wewnątrzgminnych w poszczególnych gminach tworzących GOF. Z analizy danych wynika, że na badanym obszarze dominującym środkiem transportu w podróżach wewnątrzgminnych były samochody osobowe, którymi zrealizowano 56% wszystkich przemieszczeń. Szczególnie wysoki udział podróży realizowanych samochodami osobowymi odnotowano w gminie wiejskiej Gorlice – 68%. Największy udział przemieszczeń aktywnych (pieszych i rowerowych) zarejestrowano w gminie miejskiej Gorlice, w której stanowiły one niemal 1/3 ogółu podróży. W gminach Sękowa oraz wiejskiej Gorlice przemieszczenia aktywne miały z kolei marginalny udział, wynoszący odpowiednio 8 i 7%, co wynika ze struktury funkcjonalno-przestrzennej obu jednostek samorządu

¹⁹ Program Rozwoju Powiatu Gorlickiego na lata 2021-2027. Gorlice 2021, s. 74.

terytorialnego. W gminach tych wyższy niż w gminie miejskiej Gorlice był natomiast udział transportu zbiorowego.

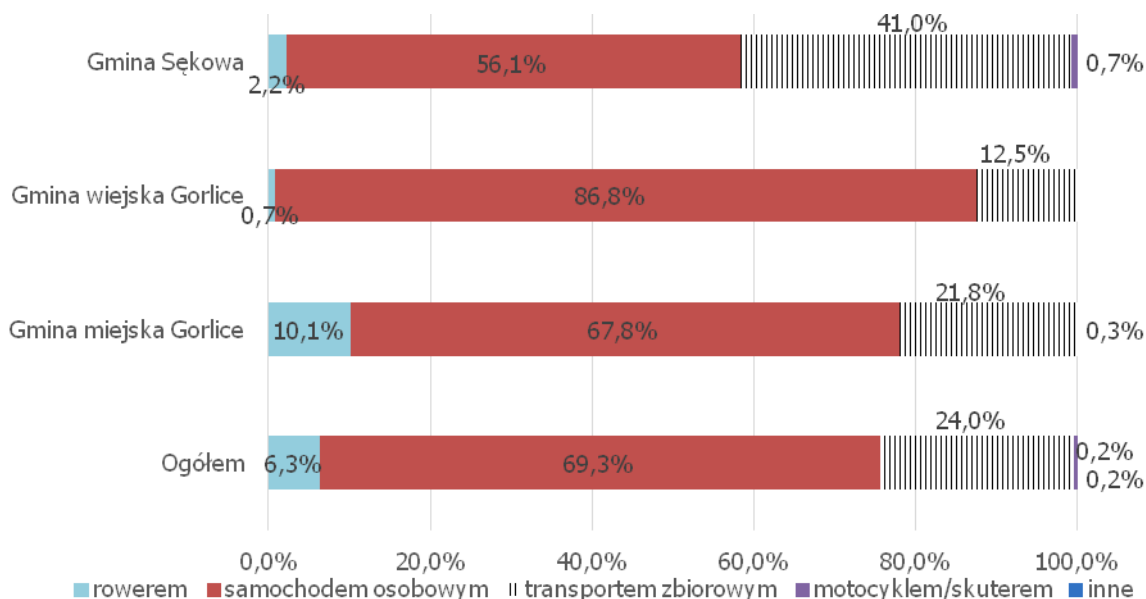


**Rys. 2. Podział modalny podróży wewnątrzgminnych
w poszczególnych gminach GOF w 2024 r.**

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania pierwotnego.

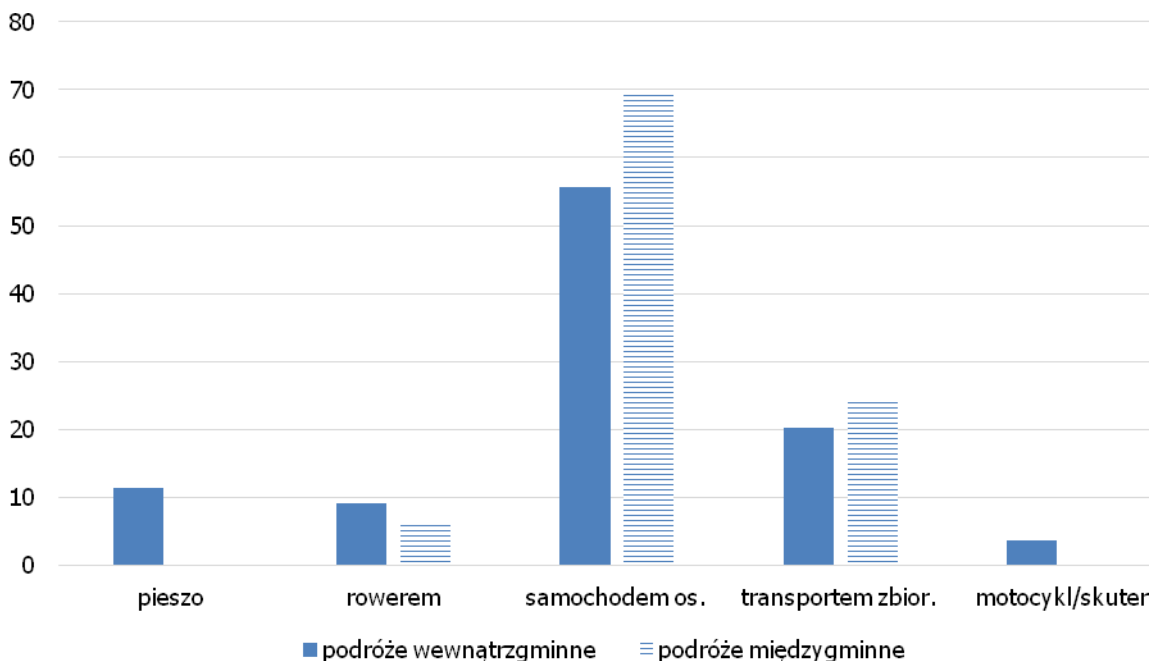
Na rysunku 3 przedstawiono modalny podział podróży w poszczególnych gminach tworzących GOF. W przypadku podróży międzygminnych szczególnie widoczna była dominująca rola samochodu osobowego, jeszcze bardziej wyraźna niż w przypadku podróży wewnątrzgminnych, co przedstawiono na rysunku 4.

Najwyższy udział podróży samochodem osobowym odnotowano wśród mieszkańców gminy wiejskiej Gorlice (87%). Warto podkreślić, że respondenci z gminy wiejskiej Gorlice jako jedyni wskazali, że korzystali z transportu zbiorowego w większym stopniu podczas podróży wewnątrzgminnych niż międzygminnych. Świadczyć to może o ograniczonej dostępności oraz niskiej atrakcyjności transportu zbiorowego w podróżach międzygminnych, co skłania mieszkańców do częstszego korzystania z samochodów osobowych w tego typu podróżach.



Rys. 3. Podział modalny podróży międzygminnych w poszczególnych gminach GOF – wrzesień 2024 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania pierwotnego.



Rys. 4. Różnice w podziale modalnym podróży wewnątrz- i międzygminnych w GOF – wrzesień 2024 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania pierwotnego.

W tabeli 4 przedstawiono statystyki dotyczące skali mobilności wewnątrzgminnej mieszkańców poszczególnych gmin. Z tabeli tej wynika, że mobilność wewnątrzgminna mieszkańców poszczególnych gmin była bardzo podobna. Ogółem 23,1% mieszkańców nie zrealizowało żadnych przemieszczeń wewnątrzgminnych w dniu poprzedzającym badanie. Najintensywniejszą mobilność wewnątrzgminną, definiowaną jako realizacja trzech lub więcej przemieszczeń, odnotowano w gminie miejskiej Gorlice (26%), a najniższą – w gminie Sękowa (15%).

Tab. 4. Mobilność wewnątrzgminna mieszkańców poszczególnych gmin GOF [%]

Liczba przemieszczeń wewnątrzgminnych w dniu powszednim	Gmina			Ogółem
	miejska Gorlice	wiejska Gorlice	Sękowa	
0	25,6	20,6	18,7	23,1
1	17,2	36,8	28,1	23,7
2	31,3	22,1	37,4	30,7
3	8,4	2,2	8,6	7,2
4	8,2	11,0	5,0	8,1
5 i więcej	9,3	7,4	2,2	7,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania pierwotnego.

W tabeli 5 przedstawiono statystyki w zakresie skali mobilności międzygminnej mieszkańców poszczególnych gmin. Z danych tych wynika, że większość mieszkańców badanych gmin charakteryzowała się niską mobilnością międzygminną. Największy odsetek osób, które nie zrealizowały żadnego przemieszczenia międzygminnego w dniu poprzedzającym badanie, odnotowano w gminie miejskiej Gorlice (64,0%), a najmniejszy – w gminie Sękowa (37%). Ogółem aż 56% respondentów nie wykonało żadnych przemieszczeń międzygminnych w badanym dniu, co wskazuje na znaczną część populacji GOF o niskiej mobilności międzygminnej.

Najbardziej mobilni okazali się mieszkańcy gminy Sękowa, w której 63% respondentów zrealizowało co najmniej jedno przemieszczenie – co stanowiło najwyższy odsetek w porównaniu do innych gmin. Bardziej intensywna mobilność, definiowana jako realizacja trzech lub więcej przemieszczeń międzygminnych, była szczególnie widoczna w gminie wiejskiej Gorlice, w której 21% respondentów zadeklarowało wykonanie co najmniej trzech przemieszczeń. Przywołane dane wskazują na istotne zróżnicowanie w poziomie mobilności międzygminnej w zależności od miejsca zamieszkania, z wyraźnym podziałem na bardziej mobilnych mieszkańców gminy Sękowa i mniej mobilnych międzygminnie mieszkańców gminy miejskiej Gorli-

ce. Uzyskane wyniki zostały zdeterminowane przez kierunki przemieszczeń na analizowanym obszarze: w większym stopniu występują międzygminne przemieszczenia z gmin ościennych w kierunku gminy miejskiej Gorlice niż w relacji odwrotnej.

Tab. 5. Skala mobilności międzygminnej mieszkańców poszczególnych gmin [%]

Liczba przemieszczeń międzygminnych w dniu powszednim	Gmina			Ogółem
	miejska Gorlice	wiejska Gorlice	Sękowa	
0	64,0	53,7	36,7	55,9
1	18,5	12,5	23,0	18,2
2	13,9	13,2	29,5	17,1
3	2,2	9,6	6,5	4,7
4	0,8	7,4	3,6	2,8
5 i więcej	0,5	3,7	0,7	1,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania pierwotnego.

W czasie badania ocenie poddano zmiany zachowań transportowych mieszkańców analizowanego obszaru względem 2020 r. Respondentów poproszono o ocenę, w jakim stopniu oraz w jakim kierunku zmieniło się w ich przypadku korzystanie z poszczególnych form przemieszczeń. W tabeli 6 zawarto zestawienie danych dla podróży pieszych, z którego wynika, że większość respondentów zadeklarowała, że obecnie podróżuje pieszo w takim samym stopniu, jak w 2020 r. Niemal 1/4 respondentów zadeklarowała jednak, że obecnie podróżuje częściej lub zdecydowanie częściej. Z drugiej strony 16% respondentów wskazało na niższy poziom aktywności pieszej niż w 2020 r.

Tab. 6. Zmiana częstotliwości podróży pieszych w poszczególnych gminach GOF w 2024 r. względem 2020 r. [%]

Podróże piesze w 2024 r. względem 2020 r.	Gmina			Ogółem
	miejska Gorlice	wiejska Gorlice	Sękowa	
Zdecydowanie rzadziej	6,8	2,9	2,9	5,1
Raczej rzadziej	3,0	3,7	0,0	2,5
W takim samym stopniu	58,3	62,5	66,9	61,1
Raczej częściej	11,4	12,5	6,5	10,6
Zdecydowanie częściej	13,6	11,0	11,5	12,6
Wcale (obecnie i w 2020 r.)	6,8	7,4	12,2	8,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania pierwotnego.

W tabeli 7 zaprezentowano skalę i kierunek zmian częstotliwości korzystania z samochodu osobowego w poszczególnych gminach GOF. Z danych przedstawionych w tej tabeli wynika, że około połowa respondentów korzysta obecnie z samochodów osobowych do realizacji swoich potrzeb transportowych w takim samym stopniu, jak cztery lata wcześniej. Zaniepokojenie budzi jednak fakt, że odsetek osób deklarujących wzrost wykorzystania samochodów osobowych (26%), jest wyższy od odsetka osób, które zadeklarowały jego ograniczenie (17%). Najbardziej niekorzystne zmiany z perspektywy zrównoważonego rozwoju transportu miały miejsce wśród mieszkańców gminy wiejskiej Gorlice, a najbardziej pozytywne – w gminie Sękowa. Niemniej jednak nawet w gminie Sękowa odsetek osób, które zadeklarowały zwiększenie wykorzystania samochodów osobowych (23%), przewyższył odsetek osób, które wskazały na jego zmniejszenie (22%). Istotne jest również, że zaledwie 9% respondentów zadeklarowało, iż nie korzysta wcale z samochodów osobowych do realizacji swoich potrzeb transportowych.

Dane zawarte w tabeli 7 potwierdzają w sposób bardziej szczegółowy wyniki badań realizowanych przez Starostwo Powiatowe w Gorlicach w 2020 r. i 2023 r., zaprezentowane na rysunku 1 we wcześniejszej części planu. Niewielki wzrost liczby osób, które wcale nie korzystają z samochodu osobowego, można tłumaczyć rosnącą liczbą osób w podeszłym wieku.

Tab. 7. Zmiana częstotliwości korzystania z samochodu osobowego w poszczególnych gminach GOF w 2024 r. względem 2020 r. [%]

Korzystanie z samochodu osobowego w 2024 r. względem 2020 r.	Gmina			Ogółem
	miejska Gorlice	wiejska Gorlice	Sękowa	
Zdecydowanie rzadziej	3,5	2,2	2,9	3,1
Raczej rzadziej	13,9	9,6	19,4	14,2
W takim samym stopniu	48,5	50,0	42,4	47,5
Raczej częściej	10,1	9,6	5,8	9,0
Zdecydowanie częściej	16,6	19,1	17,3	17,3
Wcale (obecnie i w 2020 r.)	7,4	9,6	12,2	8,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania pierwotnego.

W tabeli 8 przedstawiono dane dotyczące skali i kierunku zmian w częstotliwości korzystania z transportu zbiorowego w poszczególnych gminach. Analiza wyników wskazuje, że co czwarty respondent zarówno cztery lata temu, jak i obecnie, w ogóle nie korzystał z usług transportu zbiorowego. Dane te pokazują również, że 24% osób badanych zadeklarowało

wzrost skali korzystania z transportu zbiorowego, podczas gdy jednocześnie 16% wskazało na spadek jego wykorzystania w ciągu ostatnich czterech lat. Najbardziej korzystne zmiany, z perspektywy polityki zrównoważonego rozwoju transportu, odnotowano wśród mieszkańców gminy Sękowa.

Tab. 8. Zmiana częstotliwości korzystania z transportu zbiorowego w poszczególnych gminach GOF w 2024 r. względem 2020 r. [%]

Korzystanie z transportu zbiorowego w 2024 r. względem 2020 r.	Gmina			Ogółem
	miejska Gorlice	wiejska Gorlice	Sękowa	
Zdecydowanie rzadziej	5,4	7,4	4,3	5,6
Raczej rzadziej	11,2	10,3	6,5	10,0
W takim samym stopniu	34,1	36,8	39,6	35,8
Raczej częściej	8,4	8,8	9,4	8,7
Zdecydowanie częściej	13,9	15,4	18,0	15,1
Wcale (obecnie i w 2020)	27,0	21,3	22,3	24,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania pierwotnego.

W tabeli 9 przedstawiono oceny istotności poszczególnych zmian w transporcie publicznym w GOF.

Tab. 9. Ocena istotności poszczególnych zmian w transporcie publicznym w poszczególnych gminach GOF [%]

Jakie zmiany w transporcie publicznym w GOF byłyby dla Pana/Pani najważniejsze	Gmina			Cały obszar GOF
	miejska Gorlice	wiejska Gorlice	Sękowa	
Zwiększenie częstotliwości	55,9	64,7	51,1	57,2
Obniżenie cen biletów	19,3	35,3	45,3	33,3
Lepsza integracja połączeń	38,7	36,0	15,1	29,9
Poprawa bezpośredniości połączeń	33,8	27,2	28,1	29,7
Poprawa komfortu podróży (nowsze pojazdy)	11,7	30,9	25,2	22,6
Żadne, nic mnie nie skłoni do podróżowania transportem publicznym	19,1	16,2	25,2	20,1
Poprawa punktualności	18,0	9,6	18,7	15,4
Żadne, obecna oferta transportu publicznego jest dla mnie odpowiednia	18,5	11,8	12,2	14,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania pierwotnego.

Z danych zawartych w tabeli 9 wynika, że najważniejszymi postulatami formułowanymi pod adresem transportu publicznego, są:

- zwiększenie częstotliwości;
- obniżenie cen biletów;
- lepsza integracja połączeń, a więc lepsza synchronizacja rozkładów jazdy transportu publicznego organizowanego przez różnych organizatorów.

Na podstawie uzyskanych wyników można stwierdzić, że co piąty mieszkaniec regionu zadeklarował, iż żadna modyfikacja w ofercie transportu publicznego nie będzie w stanie skłonić go do częstszego korzystania z tej formy przemieszczania się. W związku z tym można ocenić, że około 20% mieszkańców wykazuje stałe przywiązanie do samochodów osobowych jako preferowanego środka transportu i w żadnym wypadku nie będzie rozważać alternatywnych sposobów przemieszczeń. Z kolei 14% respondentów uznało, że obecna oferta transportu publicznego jest optymalna pod względem jakości i w związku z tym osoby te nie zgłosiły żadnych oczekiwań ewentualnych zmian w tym zakresie.

Podsumowanie:

- w latach 2020-2024 w GOF wzrósł udział samochodu osobowego kosztem publicznego transportu zbiorowego;
- dominującym środkiem transportu w podróżach wewnątrzgminnych GOF były samochody osobowe;
- dominująca rola samochodu osobowego bardziej wyraźnie widoczna była w przypadku podróży międzygminnych w GOF niż w przypadku podróży wewnątrzgminnych;
- większość mieszkańców GOF charakteryzowała się niską mobilnością międzygminną;
- większość respondentów GOF zadeklarowała, że obecnie podróżuje pieszo w takim samym stopniu jak cztery lata wcześniej;
- co czwarty respondent zarówno cztery lata wcześniej, jak i obecnie, w ogóle nie korzystał z usług transportu zbiorowego na terenie GOF;
- co piąty mieszkaniec GOF zadeklarował, iż żadna modyfikacja w ofercie transportu publicznego nie jest w stanie skłonić go do częstszego korzystania z tej formy przemieszczania się.

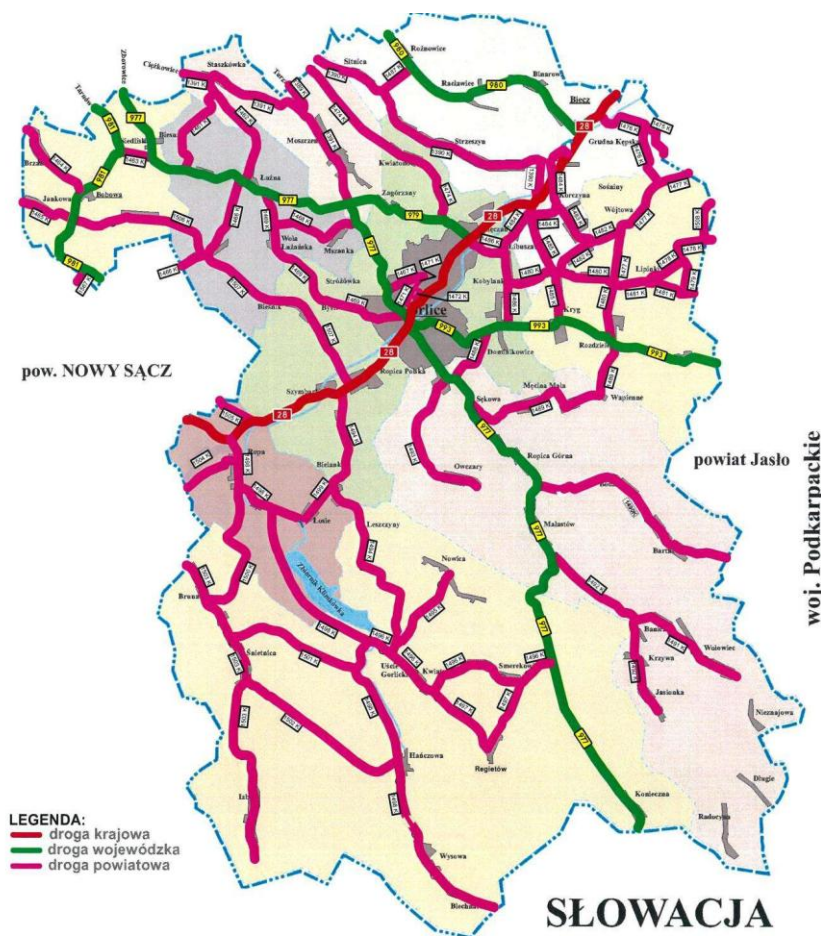
Rekomendacje:

- silne uzależnienie od samochodu osobowego wymaga planowania i realizacji przedsięwzięć w zakresie równoważenia mobilności w długim horyzoncie czasowym;
- należy wzmacniać publiczny transport zbiorowy, który na terenie GOF ma wciąż duże znaczenie;

- w przemieszczeniach wewnątrzgminnych należy tworzyć szeroką alternatywę dla samochodu osobowego, szczególnie w postaci komunikacji rowerowej oraz komunikacji miejskiej;
- niski poziom mobilności mieszkańców GOF (zarówno wewnątrzgminnej jak i międzygminnej) może stanowić przesłankę do rozwijania szerokiego spektrum usług publicznych w formie cyfrowej/on-line.

3.2. Układ drogowy i natężenie ruchu drogowego

Sieć drogowa w powiecie gorlickim jest dobrze rozwinięta²⁰, co zaprezentowano na rysunku 5.



Rys. 5. Układ sieci drogowej powiatu gorlickiego

Źródło: Raport o stanie powiatu gorlickiego za 2023 rok. Starostwo Powiatowe w Gorlicach, Gorlice 2024, s. 80.

²⁰ Program Rozwoju Powiatu Gorlickiego na lata 2021-2027. Gorlice 2021, s. 33.

GOF także posiada rozwiniętą infrastrukturę drogową, choć wykazuje ona znaczne zróżnicowanie pod względem gęstości oraz struktury hierarchicznej (krajowe, wojewódzkie, powiatowe).

Różnice w kategoriach dróg odzwierciedlają ich funkcje w systemie transportowym: drogi krajowe i wojewódzkie stanowią główne arterie komunikacyjne, natomiast drogi powiatowe i gminne które służą przede wszystkim realizacji przemieszczeń lokalnych.

W 2021 r. natężenie ruchu na drodze krajowej nr 28 na odcinku: Obwodnica (DW977, DW993) – ul. Skrzyńskich (DW979) w Gorlicach, wynosiło niemal 16 tys. pojazdów na dobę. Był to odcinek o największym natężeniu ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich w GOF, co przedstawiono na rysunku 6. W strukturze ruchu na opisywanym odcinku DK 28 dominowały samochody osobowe (86%). Samochody ciężarowe (z przyczepą i bez) stanowiły natomiast ok. 4% pojazdów, co przekładało się na 587 pojazdów tego typu w dobie.

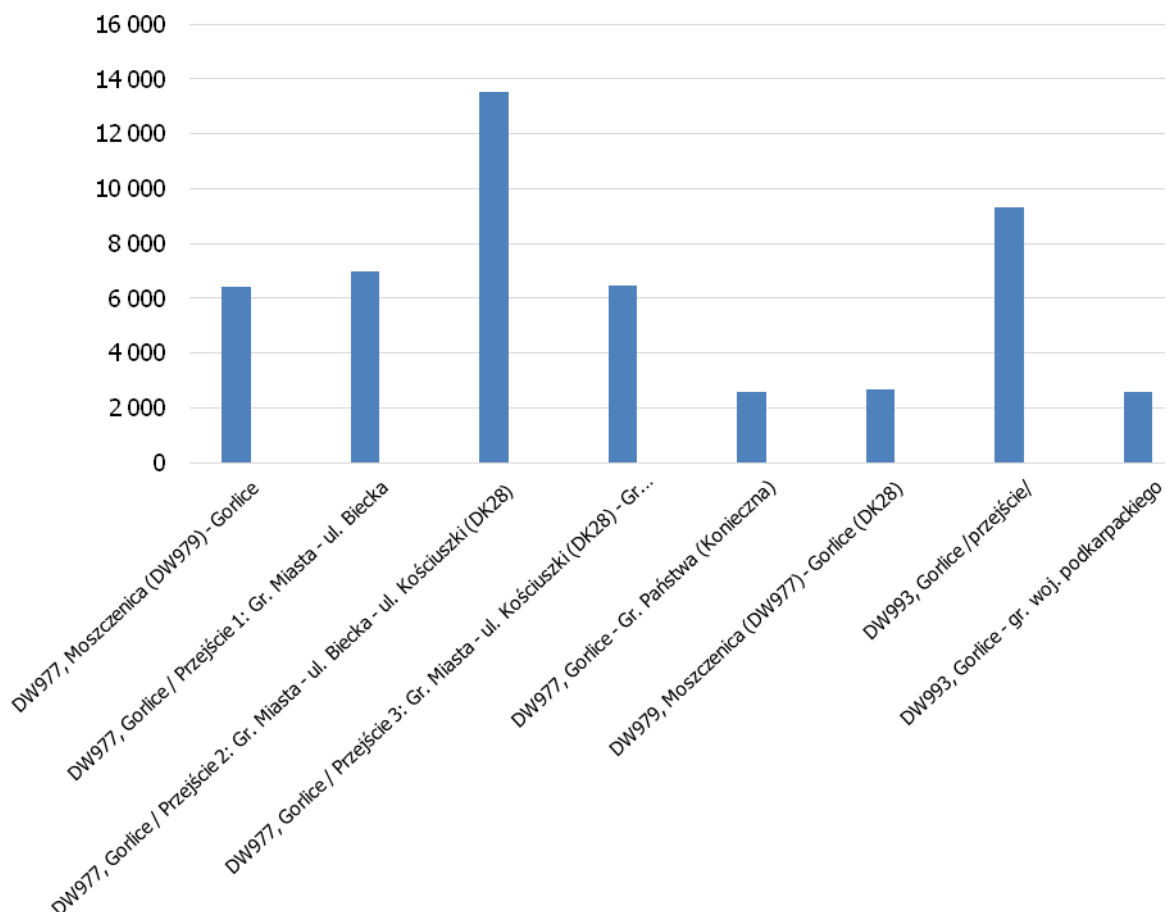


Rys. 6. Natężenie ruchu na drodze krajowej i drogach wojewódzkich GOF (2020/2021)

Źródło: Generalny Pomiar Ruchu Drogowego, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Warszawa 2022.

Średniodobowy ruch pojazdów na najbardziej obciążonym ruchem odcinku DK 28 w Gorlicach w dniu roboczym był jeszcze wyższy i w 2021 r. wynosił 17 372 pojazdy na dobę²¹, co oznacza dodatkowe 1,4 tys. pojazdów na dobę w porównaniu do wartości przeciętnych.

Natężenie ruchu na poszczególnych drogach wojewódzkich jest silnie zróżnicowane i wahało się w przedziale od 2,5 do 13,5 tysiąca pojazdów na dobę, co przedstawiono na rysunku 7.



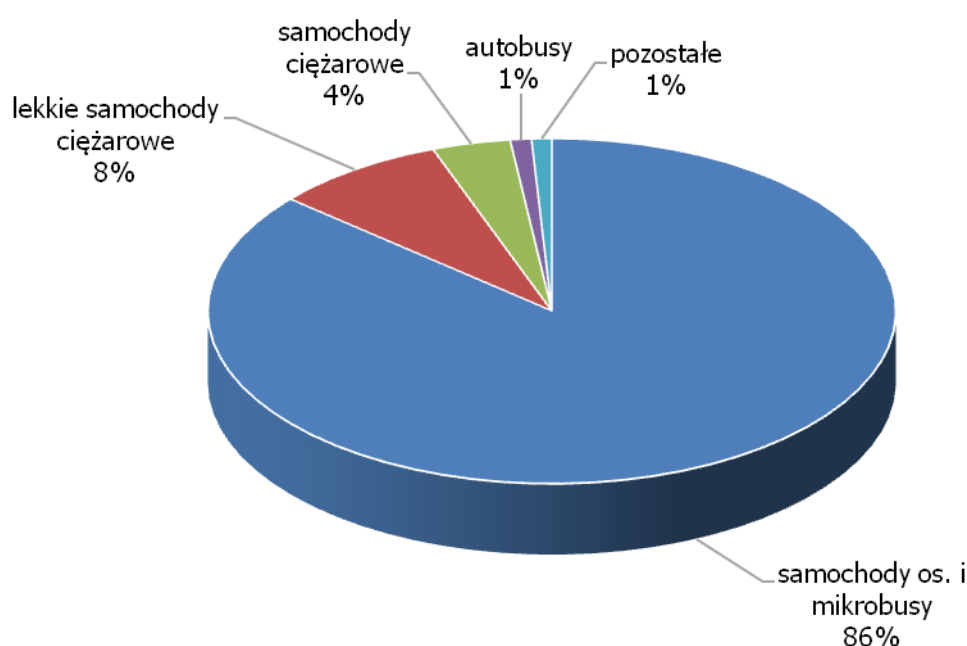
Rys. 7. Natężenie ruchu na odcinkach dróg wojewódzkich biegnących w GOF (2020/2021)

Źródło: opracowanie własne na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu Drogowego, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Warszawa 2022.

²¹ Generalny Pomiar Ruchu Drogowego, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Warszawa 2022.

Opisane zróżnicowanie natężenia ruchu wskazuje na odmienne funkcje pełnione przez te drogi oraz na inne lokalne potrzeby przemieszczeń pomiędzy poszczególnymi obszarami. Najwyższe natężenie odnotowano na Drodze Wojewódzkiej nr 977 w Gorlicach na odcinku: granica miasta – ul. Biecka – ul. Kościuszki (DK28).

W strukturze ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich zaznacza się ruch towarowy. Przykładowo na jednym z odcinków DK 28 przebiegających przez centrum Gorlic w 2021 r. odpowiadał on za 12% pojazdów, przy uwzględnieniu również lekkich pojazdów ciężarowych. Dane te przedstawiono na rysunku 8.



Rys. 8. Struktura ruchu na DK 28 w Gorlicach (2020/2021)

Źródło: opracowanie własne na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu Drogowego, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Warszawa 2022.

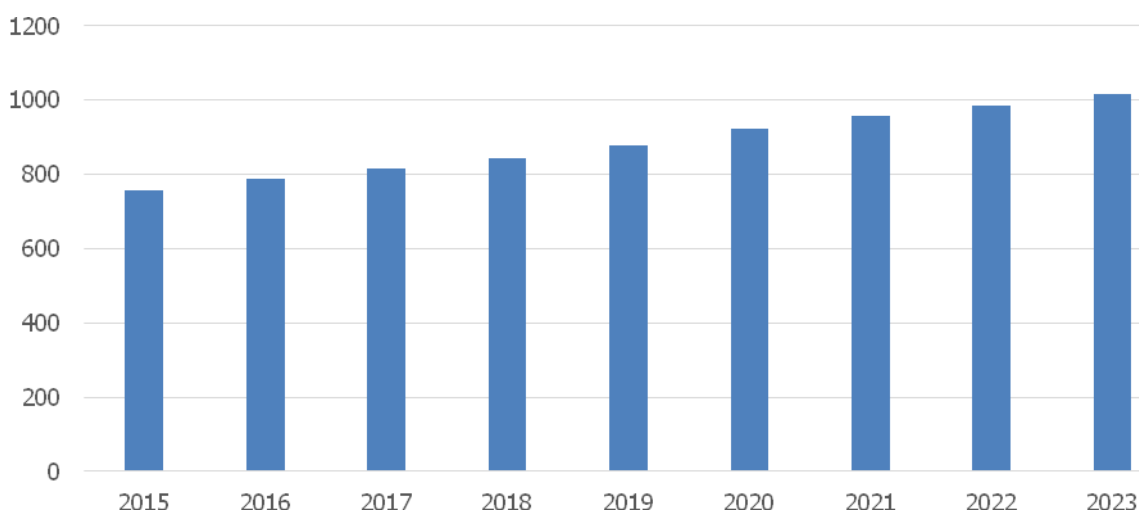
Dodatkowo należy wspomnieć, że szlaki przewozów materiałów niebezpiecznych w Małopolsce, dotyczą również kierunku Grybów – Gorlice²².

Koszty remontów i inwestycji w sieć dróg powiatowych powiatu gorlickiego są znaczne i w 2023 r. wyniosły 33 mln zł. Ponadto ponad 3,2 mln zł przeznaczono na zimowe utrzymanie tej kategorii dróg, a także 1,2 mln zł na bieżące utrzymanie dróg²³.

²² Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego, Tom. II, Kraków 2018, s. 87.

²³ Raport o stanie powiatu gorlickiego za 2023 rok. Starostwo Powiatowe w Gorlicach 2024, s. 80 i nast.

Wzrost liczby posiadanych samochodów osobowych jest charakterystyczną cechą polskiego społeczeństwa. Również w powiecie gorlickim po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej zanotowano dynamiczny wzrost liczby samochodów osobowych. W powiecie gorlickim ok. 70% mieszkańców posiada prawo jazdy, co wraz z rozproszeniem zabudowy i warunkami naturalnymi, skutkuje bardzo wysokim wskaźnikiem motoryzacji indywidualnej. W 2023 r. wskaźnik ten wyniósł 1 018 samochodów na 1 000 mieszkańców i w stosunku do 2015 r. wzrósł aż o 1/3. Dane te zaprezentowano na rysunku 9.



Rys. 9. Wskaźnik motoryzacji indywidualnej w powiecie gorlickim w latach 2015-2023

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS oraz danych Starostwa Powiatowego w Gorlicach.

Jeśli nawet część pojazdów nie jest użytkowana codziennie, to nadal ich liczba pozostaje bardzo wysoka, co stanowi istotne wyzwanie dla zmiany sposobów realizacji podróży przez mieszkańców na terenie powiatu i GOF. Szczególnie znaczące w tym zakresie jest, że liczba samochodów osobowych wzrastała każdego roku w okresie 2015-2023, bez nawet jednorazowego spadku. Taka sytuacja nie tylko zwiększa presję na infrastrukturę drogową i parkingową (szczególnie widoczną podczas porannego szczytu w najbliższym sąsiedztwie szkół i wynikającą z dowożenia dzieci i młodzieży do placówek oświatowych²⁴), ale także utrudnia popularyzację bardziej zrównoważonych form mobilności, takich jak transport publiczny, ruch piesz czy rowerowy.

²⁴ Warsztaty z przedstawicielami sektora edukacji poświęcone zrównoważonej mobilności, Gorlice, 6.09.2024 r.

W Gorlicach funkcjonuje strefa płatnego parkowania, w ramach której można wyodrębnić dwie podstrefy (A i B). Strefy obowiązują w dni robocze od poniedziałku do piątku w godzinach od 7:00 do 17:00 z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy. Opłaty za parkowanie można uiścić również za pomocą aplikacji mobilnych (np. Skycash). Z opłat za parkowanie zwolnione są m.in. pojazdy osób niepełnosprawnych legitymujących się kartą parkingową²⁵.

Obecnie na terenie GOF brakuje parkingów, którego głównym celem byłaby integracja podróży samochodowych z transportem publicznym²⁶. Aby parkingi typu Park & Ride mogły w pełni realizować swoje funkcje i skutecznie zachęcać do ograniczenia korzystania z samochodów osobowych na rzecz transportu publicznego, powinny charakteryzować się następującymi cechami:

- dogodną lokalizacją, a więc usytuowaniem przy głównych trasach wjazdowych do miasta oraz w pobliżu węzłów komunikacyjnych (przystanków autobusowych lub stacji kolejowej), a także w sąsiedztwie innych, istotnych generatorów ruchu (obiekty handlowo-usługowe, miejsca o wysokiej koncentracji miejsc pracy, szkoły, itp.);
- liczbą miejsc parkingowych dostosowaną do przewidywanej liczby użytkowników, zwłaszcza w godzinach szczytów przewozowych;
- czytelnym oznakowaniem, zapewniającym łatwą orientację użytkowników;
- atrakcyjną polityką cenową (niskimi kosztami parkowania).

Dodatkowo zaleca się umieszczenie na terenie węzłów typu Park & Ride stacji ładowania dla samochodów elektrycznych, co mogłoby zachęcić ich właścicieli do korzystania z tej infrastruktury. Zaleca się również instalację infrastruktury rowerowej, takiej jak stojaki na rowery – w celu ułatwienia decyzji o rezygnacji z podróży samochodowych na rzecz podróży intermodalnych, łączących transport rowerowy z publicznym.

Ze względu na fakt, że jednym z kluczowych postulatów w kontekście poprawy warunków mobilności na badanym obszarze jest integracja systemu transportowego, w trakcie badań marketingowych przeanalizowano możliwe lokalizacje węzłów typu Park & Ride. Wyniki tych badań zaprezentowano w tabeli 10.

²⁵ Uchwała nr 846/LXV/2023 Rady Miasta Gorlice z dnia 23 listopada 2023 r. w sprawie ustalenia stref płatnego parkowania, wysokości stawek opłat za parkowanie pojazdów samochodowych w strefach oraz wysokości opłaty dodatkowej i określenia sposobu pobierania tych opłat.

²⁶ <https://analizy.monitorrozwoju.pl/> dane dla całego Gorlickiego Obszaru Funkcjonalnego.

Tab. 10. Preferowane przez respondentów lokalizacje węzłów Park & Ride w GOF [%]

Lokalizacja węzła Park & Ride (dla samochodów i rowerów)	Gmina			Ogółem
	miejska Gorlice	wiejska Gorlice	Sękowa	
Plac u zbiegu ulic Mickiewicza i Parkowej – potocznie „parking nad rzeką Ropą”	35,7	18,4	33,8	31,6
W sąsiedztwie pływalni w Gorlicach	13,4	16,2	36,0	18,8
W sąsiedztwie stacji kolejowej Gorlice Zagórzany	18,0	16,2	16,5	17,3
W sąsiedztwie stacji kolejowej Gorlice (nieдалеко dawnego dworca PKS)	33,0	49,3	13,7	32,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania pierwotnego, Gorlice wrzesień 2024.

Z danych przedstawionych w tabeli 10 wynika, że preferencje dotyczące lokalizacji węzłów są silnie zróżnicowane w zależności od miejsca zamieszkania respondentów. Mieszkańcy gminy miejskiej Gorlice jako najbardziej pożądaną lokalizację najczęściej wskazywali plac u zbiegu ulic Mickiewicza i Parkowej, potocznie określany jako „parking nad rzeką Ropą”. Z kolei mieszkańcy gminy wiejskiej Gorlice preferowali plac w sąsiedztwie stacji kolejowej Gorlice, w pobliżu dawnego dworca PKS, a mieszkańcy gminy Sękowa – plac w sąsiedztwie pływalni w Gorlicach. Najmniej pożądaną lokalizacją okazał się obszar w sąsiedztwie stacji kolejowej Gorlice Zagórzany, jednak warto zaznaczyć, że tę lokalizację poparło 17% respondentów.

W Gorlicach systematycznie rozwijana jest Strefa Aktywności Gospodarczej, której obsługa wymaga wydajnego systemu transportu drogowego. Samorząd lokalny we współpracy ze Starostwem Powiatowym oraz z Wojewodą Małopolskim podjął starania o rozszerzenie Strefy Aktywności Gospodarczej przy ul. Bieckiej o obszar kolejnych 6 hektarów. Z jednej strony wzmocni to potencjał gospodarczy Gorlic, GOF-u i całego powiatu gorlickiego, z drugiej zaś spowoduje jednak wzrost natężenia ruchu drogowego, w tym ciężkiego ruchu towarowego. W tym kontekście znaczenia nabiera konieczność wyprowadzenia ruchu towarowego poza obręb ścisłej zabudowy miasta.

Podsumowanie:

- sieć GOF jest dość dobrze rozwinięta, choć wykazuje znaczne zróżnicowanie wewnętrzne;
- największe obciążenie ruchem odnotowuje się na DK28, szczególnie na odcinku biegnącym przez Gorlice;

- w strukturze ruchu na drodze krajowej dominują samochody osobowe, choć udział pojazdów ciężarowych w latach 2020/2021 wyniósł 12%;
- inwestycje, remonty i utrzymanie sieci dróg na analizowanym obszarze, wiążą się z wysokimi kosztami;
- poszczególne odcinki sieci drogowej cechują się zróżnicowanym natężeniem ruchu drogowego;
- stale rosnąca liczba samochodów osobowych powoduje wzrost presji na obecną infrastrukturę drogową oraz potencjalnie obniżyć będzie efektywność podejmowanych działań na rzecz wzrostu popularności zrównoważonych form przemieszczeń;
- w Gorlicach funkcjonuje strefa płatnego parkowania;
- obecnie na terenie GOF nie funkcjonują węzły integrujące poszczególne metody przemieszczeń, w tym węzły typu Park & Ride;
- preferencje dotyczące lokalizacji węzłów integracyjnych i infrastruktury parkingowej w GOF są silnie zróżnicowane w zależności od miejsca zamieszkania respondentów;
- rozwój Strefy Aktywności Gospodarczej skutkować będzie wzrostem natężenia ruchu drogowego, którego część powinna zostać wyprowadzona poza centrum Gorlic;
- rosnąca wartość wskaźnika motoryzacji indywidualnej jest konsekwencją wielu czynników, w tym przede wszystkim o charakterze zewnętrznym dla GOF, co stwarza duże wyzwanie dla kształtowania zrównoważonego wzorca mobilności miejskiej w GOF.

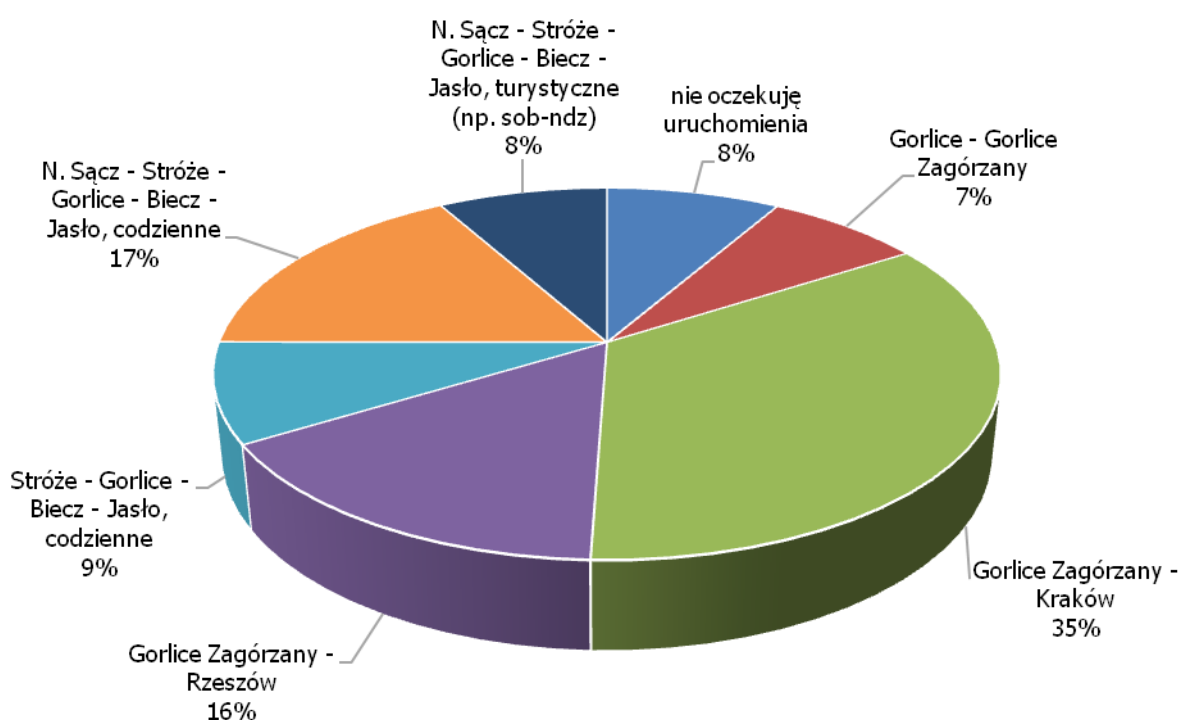
Rekomendacje:

- natężenie ruchu na drodze krajowej oraz rozwój Strefy Aktywności Gospodarczej wymaga podjęcia działań zmierzających do wyprowadzenia części ruchu tranzytowego poza obręb miasta Gorlice;
- wysoki wskaźnik motoryzacji indywidualnej i duży udział posiadaczy prawa jazdy powoduje konieczność planowania działań długoterminowych, obejmujących zarówno budowę i modernizację infrastruktury pieszej, rowerowej oraz rozwój oferty publicznego transportu zbiorowego jak i działań edukacyjnych, nakierowanych na zmianę postaw i zachowań;
- jednym z działań przyczyniających się do bardziej racjonalnego wykorzystania samochodu osobowego w podróżach w GOF powinna być budowa parkingu.

3.3. Dostępność kolejowa GOF

Brak atrakcyjnej oferty transportu kolejowego jest dla GOF istotnym czynnikiem ograniczającym rozwój i pogłębiającym zależność jego mieszkańców od samochodu osobowego w relacjach międzygminnych, a w szczególności w dojazdach nie tylko do najważniejszego ośrodka metropolitalnego Małopolski – Krakowa, ale i także do Tarnowa i Rzeszowa.

W badaniu przeprowadzonym przez Starostwo Powiatowe w Gorlicach w 2023 r. zaledwie 8% respondentów stwierdziło, że nie oczekuje rozwoju oferty kolejowej obsługującej powiat gorlicki. Aż 1/3 wszystkich wskazań przypadła natomiast na uruchomienie regularnego połączenia w relacji: Gorlice Zagórzany – Kraków. Za istotny kierunek rozwoju oferty kolejowej uznano relację: Gorlice Zagórzany – Rzeszów, gdyż stolica Podkarpacia, ze względu na położenie powiatu, także stanowi ważny cel podróży związanych z edukacją, zakupami czy opieką zdrowotną. Wyniki badania zaprezentowano na rysunku 10.



Rys. 10. Preferencje mieszkańców powiatu gorlickiego odnośnie uruchomienia połączeń kolejowych obsługujących powiat gorlicki w 2023 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych zleconych przez Starostwo Powiatowe w Gorlicach, Gorlice 2023.

Linia kolejowa nr 108 stanowi część historycznej galicyjskiej kolei transwersalnej prowadzącej z Czadcy (Słowacja) do Chyrowa (Ukraina). Jej budowa, zakończona w 1884 r., miała głównie cel militarny: utworzenie linii alternatywnej wobec głównej Kraków – Lwów kolei galicyjskiej im. Karola Ludwika, na wypadek wojny z Rosją. Linia nr 108 miała również przyczynić się do zaktywizowania słabo rozwiniętych obszarów górskich na północnych zboczach Karpat²⁷. Na polskim odcinku linia ta przebiega m.in. przez: Żywiec, Suchą Beskidzką,

²⁷ D. Gacek, *Beskid Wyspowy. Przewodnik*, Wyd. Rewasz, 2012, dostęp: 31.10.2024 r.

Rabkę, Nowy Sącz, Grybów, Gorlice, Jasło, Krosno, Sanok i Ustrzyki Dolne. W okolicy Gorlic linia przecina boczne grzbiety Pasma Grybowskiego, co wobec położenia Gorlic w Dolinie Ropy, wymusiło budowę stacji w dzielnicy Gorlic – Zagórzanach. Aby obsłużyć centrum Gorlic, Fabrykę Maszyn Górniczych Glinik i Hydronaft, już w 1885 r., wybudowano odnogę od linii nr 108 (linię kolejową nr 110 z Gorlic Zagórzan do Gorlic) o długości 4,2 km. Linie kolejowe w otoczeniu Gorlic przedstawiono na rysunku 11.



Rys. 11. Sieć kolejowa w otoczeniu Gorlic

Źródło: autorzy Openstreetmap.

Ze względu na górski teren, obie omawiane linie kolejowe charakteryzują się trudnym, niekorzystnym profilem. Na linii kolejowej nr 108 w październiku 2024 r. w sąsiedztwie Gorlic prędkość maksymalna wynosiła 50 km/h na odcinku z Gorlic Zagórzan do Siepietnicy (dalej do Skołyszyna – 60 km/h, a do Przysiek – 70 km/h) i 100 km/h na odcinku do Woli Łużańskiej (dalej do Stróży – 60 km/h). Na linii kolejowej nr 110 prędkość maksymalna to 50 km/h. Parametry obu linii kolejowych zestawiono w tabeli 11.

Tab. 11. Parametry techniczne linii kolejowych w powiecie gorlickim (RJ 2024/2025)

Parametr	Linia kolejowa nr 108 Stróże – Krościenko	Linia kolejowa nr 110 Gorlice Zagórzany – Gorlice
Prędkość konstrukcyjna ²⁸	100 km/h	60 km/h
Prędkość maksymalna	50-100 km/h	50 km/h
Naciski osiowe (lokomotywy)	221 kN/oś	221 kN/oś
Naciski osiowe (wagony)	196 kN/oś	196 kN/oś
Naciski liniowe	71 kN/mb	71 kN/mb
Elektryfikacja	Tak (typ: C120-2C)	Tak (typ: C120-2C)

Źródło: opracowanie własne na podstawie Regulaminu sieci 2024/2025 przyjętego uchwałą Nr 863/2023 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 17 października 2023 r. (<https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/regulamin-sieci-2024/2025>, dostęp: 31.10.2024 r.

Obecna kolejowa oferta przewozowa w powiecie gorlickim jest bardzo uboga. W rocznym rozkładzie jazdy 2023/2024 do stacji Gorlice dojeżdżały tylko dwie pary pociągów, kursujących wyłącznie w piątki i niedziele, a mianowicie:

- 1) jedna para pociągów realizowana przez Koleje Małopolskie w relacji Nowy Sącz – Jasło – Nowy Sącz (w terminie 29 IX-3 XI na odcinku Biecz – Jasło – Biecz realizowana przez zastępczą komunikację autobusową);
- 2) jedna para pociągów realizowana przez Polregio w relacji Rzeszów Główny – Gorlice – Rzeszów Główny (na odcinku Jasło – Gorlice – Jasło realizowana przez zastępczą komunikację autobusową).

Przez stację Gorlice Zagórzany oprócz ww. pociągów regionalnych kursowały następujące pociągi:

- 1) jedna para pociągów realizowana przez Koleje Małopolskie w relacji Kraków Główny – Jasło – Kraków Główny (w terminie 29 IX-3 XI na odcinku Biecz – Jasło – Biecz realizowana przez zastępczą komunikację autobusową);
- 2) dwie pary pociągów TLK realizowanych przez PKP Intercity w relacji Kraków Główny – Zagórz – Kraków Główny (w terminie 29 IX-3 XI na odcinku Biecz – Jasło – Biecz realizowana przez zastępczą komunikację autobusową).

Według Statystyki Obciążenia Linii Kolejowych w 2023 r. po linii kolejowej nr 108 odbywał się niewielki ruch towarowy, natomiast na linii nr 110 nie było żadnych pociągów to-

²⁸ Na podstawie Wykaz linii Id-12 (https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Akty_prawne_i_przepisy/Instrukcje/Wydruk/Id/Id-12__D29__Wykaz_linii_09.2024.pdf, dostęp: 31.10.2024 r.

warowych. Może to jednak wynikać z faktu, że prowadzona statystyka ta obejmuje wyłącznie jazdy pociągowe, a nie manewrowe. Mając na uwadze, że stacja Gorlice Zagórzany obsługuje ruch towarowy, można bowiem wnioskować, że część pociągów kursuje do gorlickich zakładów przemysłowych w ramachjazd bocznicowych. Z danych w tabeli 12, z liczbą pociągów towarowych na stacjach Gorlice Zagórzany i Gorlice wynika, że średniodobowo 1 pociąg towarowy od strony Stróż kończy swój bieg w Gorlicach Zagórzanach.

Tab. 12. Średniodobowa liczba pociągów towarowych na stacjach Gorlice Zagórzany i Gorlice

Nr linii	Nazwa linii	Odcinek	Pociągi towarowe						
			TC, TD	TN, TR	TM, TG	TK	towarowe do i z naprawy, próbnego	pojazdy kolejowe luzem	razem
			intermodalne	inne niemassowe	massowe	do obsługi stacji i bocznic			
108	Stróże – Krościenko	Stróże – Gorlice Zagórzany	0,000	0,289	2,069	0,008	0,013	1,767	4,146
108	Stróże – Krościenko	Gorlice Zagórzany – Jasło	0,000	0,249	1,671	0,000	0,017	1,020	2,957
110	Gorlice Zagórzany – Gorlice	Gorlice Zagórzany – Gorlice	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Źródło: opracowanie własne na podstawie Statystyka Obciążenia Linii Kolejowych 2023 (SOLK).

Według Krajowego Programu Kolejowego do 2030 r.²⁹ na linii kolejowej nr 108 są planowane inwestycje w ramach środków RPO, podzielone na dwa projekty inwestycyjne:

- KPK nr 3.048 Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 odc. Stróże – granica województwa o wartości 92 mln zł (lista rezerwowa);
- KPK nr 3.062 Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasło – granica województwa o wartości 61,1 mln zł (lista rezerwowa).

Dotychczas przeprowadzano i obecnie przeprowadza się na tych liniach proces naprawczo-utrzymawczy, pozwalający na podniesienie prędkości.

²⁹ Uchwała nr 218/2023 Rady Ministrów z dnia 14 listopada 2023 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2030 r. (z perspektywą do 2032 r.), <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/krajowy-program-kolejowy>, dostęp: 31.10.2024 r.

W horyzontalnym rozkładzie jazdy³⁰ w 2035 r. przez stację Gorlice planowana jest linia przewozów pasażerskich nr P22 Zagórz – Sanok – Krosno – Jasło – Grybów – Nowy Sącz – Limanowa – Kraków, z wjazdem kieszeniowym do Gorlic. Linię tę będą obsługiwać 4 pary pociągów (co 2 godziny).

Podsumowując należy stwierdzić, że oferta przewoźników kolejowych jest bardzo ograniczona, a z uwagi na skomplikowane terminy kursowania – również mało nieczytelna. Dodatkowym utrudnieniem dla pasażerów jest zróżnicowanie godzin odjazdów w różnych dniach w ciągu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy, a także częste zastępowanie pociągów autobusową komunikacją zastępczą. Możliwość podróży koleją z centrum Gorlic jest utrudniona, gdyż rozkład jazdy nie zapewnia nawet minimalnej liczby odjazdów w obu kierunkach.

Do stacji Gorlice Zagórzany, zlokalizowanej w północnej części miasta Gorlice, dojazd transportem publicznym jest możliwy tylko komunikacją miejską: w dni powszednie autobusami linii: 7, 8 i 10, a w dni wolne – linii 0.

Podsumowanie:

- brak zadowalającej oferty kolejowej jest ważnym czynnikiem hamującym rozwój GOF;
- w zakresie rozwoju GOF planowane są inwestycje mające na celu podniesienie parametrów technicznych linii kolejowych nr 108 i nr 110, jednak cykl realizacji inwestycji kolejowych wskazuje na możliwości znaczącej poprawy dostępności kolejowej dopiero po 2030 r.;
- kolejowy ruch towarowy jest na sieci kolejowej GOF stosunkowo niewielki, a pociągi towarowe kończą swój bieg na stacji Gorlice Zagórzany;
- w badaniu przeprowadzonym przez Starostwo Powiatowe w Gorlicach w 2023 r. odnośnie uruchomienia nowych połączeń kolejowych, aż 1/3 wszystkich wskazań respondentów przypadła na regularne połączenie Gorlice Zagórzany – Kraków.

Rekomendacje:

- prowadzenie (we współpracy z władzami samorządowymi wszystkich szczebli) działań lobbujących w zakresie modernizacji linii kolejowych umożliwiających stworzenie atrakcyjnej oferty przewozowej transportu kolejowego dla mieszkańców GOF.

3.4. Publiczny transport zbiorowy

Publiczny transport zbiorowy jest istotnym elementem mobilności w powiecie gorlickim oraz w GOF. W latach 2020-2023 jego udział w obsłudze mieszkańców powiatu gorlickiego

³⁰ <https://hrj.gov.pl/wp-content/uploads/2024/09/HRJ-2035-Material-do-konsultacji-publicznych-09.09.2024.pdf>, dostęp: 31.10.2024 r.

obniżył się jednak o 10 punktów procentowych, co zaprezentowano na rysunku 1. Źródłem tego niekorzystnego zjawiska jest utrwalenie się wzorców zachowań postpandemicznych, polegających m.in. na wzroście wykorzystania samochodu osobowego w realizacji codziennych podróży. Należy jednak podkreślić, że publiczny transport zbiorowy wciąż odpowiadał za połowę podróży realizowanych w powiecie gorlickim.

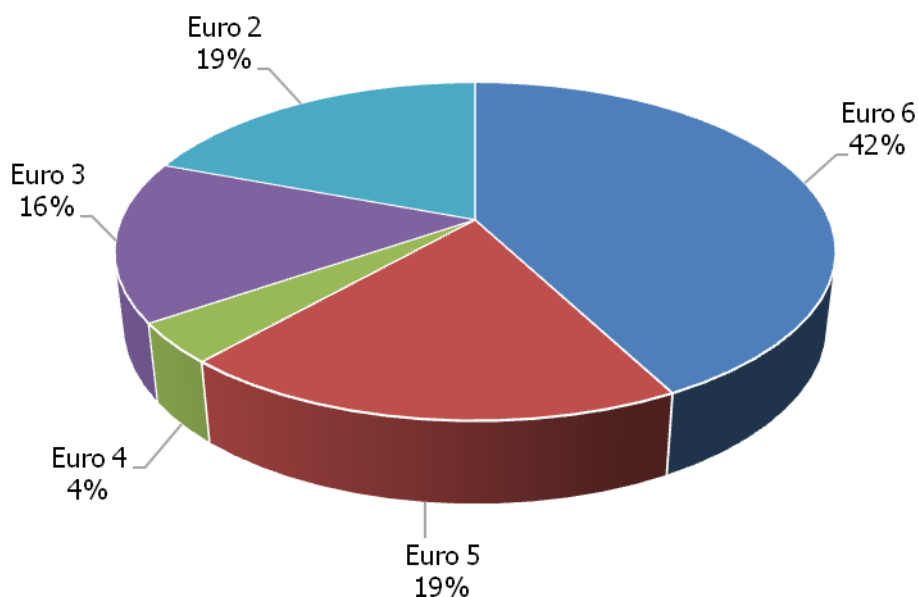
Dla powiatu gorlickiego dużą rolę odgrywały przewozy realizowane w ramach komunikacji miejskiej i wykonywane przez Miejski Zakład Komunikacyjny w sp. z o.o. w Gorlicach (MZK)³¹. Operator ten realizował transport publiczny na obszarze wszystkich gmin tworzących MOF Gorlice w oparciu o porozumienie międzygminne, przy czym Gmina Sękowa zleca realizację usług transportowych w trybie przetargowym.

W latach 2020-2023 praca eksploatacyjna wykonywana przez MZK wzrosła o 15%, osiągając wartość 961,6 tys. wozokilometrów³². Liczba przewiezionych pasażerów w omawianym okresie wzrosła o ponad 2/3, co odpowiada ogólnopolskiemu trendowi odbudowy popytu po okresie pandemii. W 2023 r. z usług MZK skorzystało 1,86 mln pasażerów. Pokrycie kosztów przychodami ze sprzedaży biletów kształtowało się na poziomie ok. 26%.

W ostatnich latach MZK pozyskał niskopodłogowy tabor umożliwiający obsługę osób o ograniczonej mobilności. Zakup nowych pojazdów został zrealizowany w ramach programu „Rozbudowa systemu ekologicznego transportu sposobem na mniejsze zanieczyszczenie powietrza i wyższy komfort podróżowania w obszarze funkcjonalnym miasta Gorlice”. Zakupiony tabor przeznaczony został do obsługi tras na obszarze miasta Gorlice oraz gmin sąsiednich. Omawiana inwestycja przyczyniła się również do obniżenia emisyjności taboru, którego struktura ze względu na normy emisji została przedstawiona na rysunku 12. Obecnie już ponad 60% pojazdów MZK spełnia normy emisji EURO 5 lub EURO 6.

³¹ A. Ciechański: Regres sieci transportu publicznego w powiatach Beskidu Niskiego i Bieszczad a wykluczenie transportowe młodzieży uczącej się. Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania, Polska Akademia Nauk, Warszawa 2023, s. 64, <https://doi.org/10.7163/9788361590750>.

³² Dane wewnętrzne MZK Gorlice sp. z o.o., wrzesień-październik 2024.



Rys. 12. Struktura pojazdów MZK sp. z o.o. w Gorlicach wg norm emisyjności – październik 2024 r.

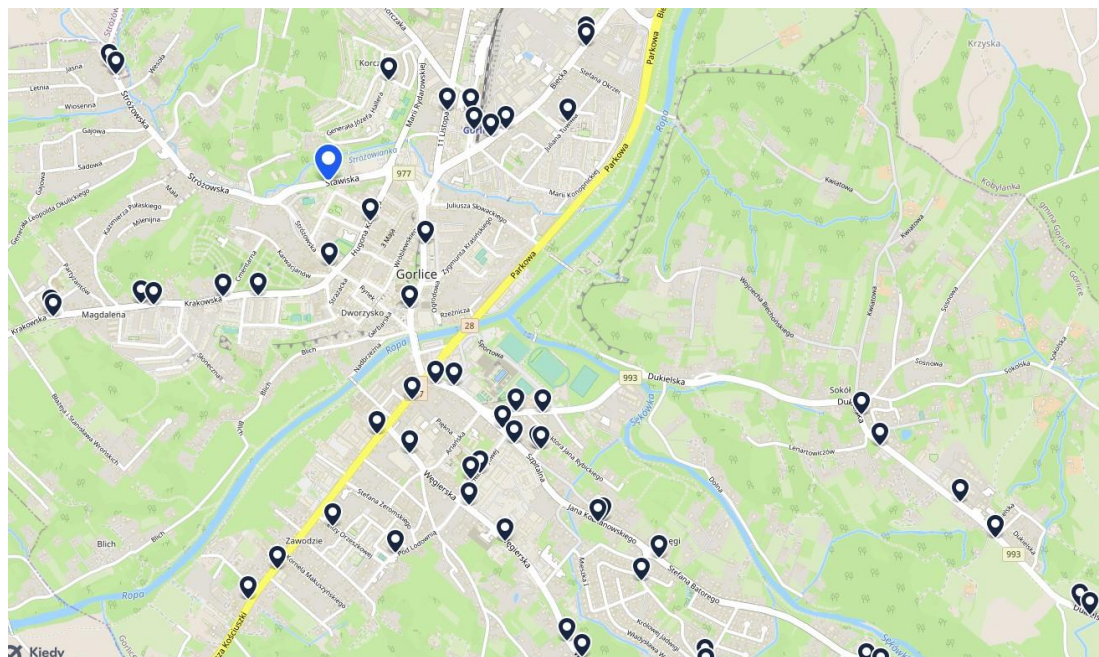
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Gorlice sp. z o.o., październik 2024 r.

W 2023 r. zostały uruchomione kursy do ścieżek rowerowych w ramach programu „Rozbudowa systemu ekologicznego transportu sposobem na mniejsze zanieczyszczenie powietrza i wyższy komfort podróżowania w obszarze funkcjonalnym miasta Gorlice”: w Gminie Lipinki do miejscowości Bednarka przez Rozdzielę, Lipinki, Wójtową i Pagorzynę oraz w Gminie Sękowa – przez Męcinę do Wapiennego, co przełożyło się na zwiększenie liczby pasażerów, wpływów z biletów oraz poprawę dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego³³.

Dostępność usług transportu miejskiego na terenie Gorlic oraz sąsiednich gmin wzrosła dzięki ułatwieniu pozwalającemu na sprawdzenie rozkładu jazdy z konkretnego przystanku w serwisie internetowym: gorlice.kiedyprzyjedzie.pl. Serwis ten udostępnia pasażerom informacje o faktycznych, uwzględniających ewentualne opóźnienia, godzinach przyjazdów autobusów na wszystkie przystanki w sieci komunikacyjnej. Na rysunku 13 przedstawiono przykładową ilustrację lokalizacji części przystanków, dostępną po wejściu na wspomnianą witrynę.

Na terenie MOF Gorlice zlokalizowano 267 przystanków autobusowych: najwięcej w gminie wiejskiej Gorlice (130), następnie w gminie miejskiej Gorlice (95), natomiast najmniej w gminie wiejskiej Sękowa (42).

³³ Raport o stanie miasta Gorlice za 2023 rok. Urząd Miasta Gorlice, Gorlice 2024, s. 72.



Rys. 13. Lokalizacja części przystanków transportu miejskiego w Gorlicach w serwisie gorlice.kiedyprzyjedzie.pl – październik 2024 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie gorlice.kiedyprzyjedzie.pl.

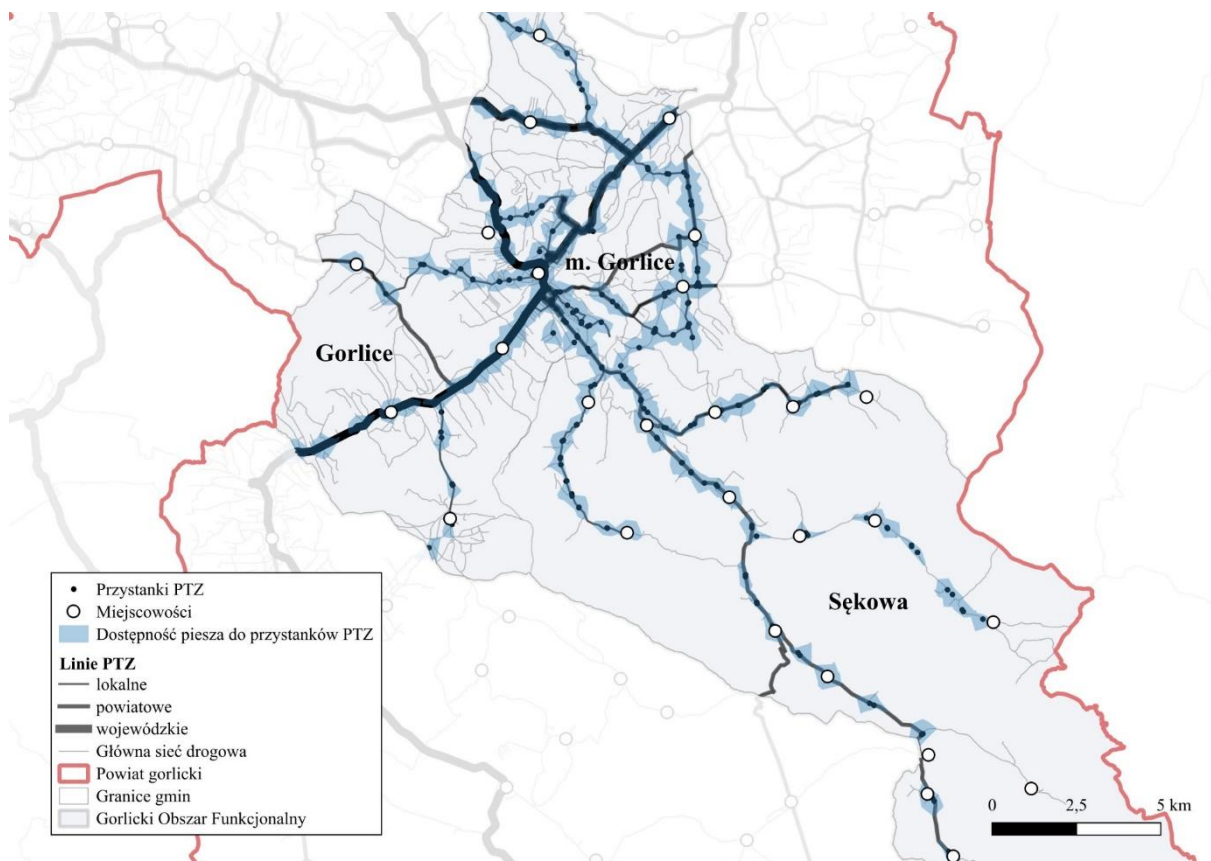
Na rysunku 14 zaprezentowano schematyczną dostępność przystanków publicznego transportu zbiorowego – określoną jako 10 minut dojścia pieszego do przystanku.

Praktycznie wszystkie miejscowości gminy wiejskiej Gorlice obsługiwane są liniami komunikacji miejskiej MZK (część linii wykracza trasami poza tę gminę). Wyjątkiem są dwa odcinki: od Sokoła (części miasta Gorlice) do Kobylanki (trasa z pominięciem Dominikowic) oraz od Szymbarku do Bystrej, obsługiwane tylko liniami powiatowymi.

Linie powiatowych przewozów pasażerskich obsługiwały większość miejscowości. Żadna z tych linii nie obejmowała jedynie trasy przez Kwiatonowice, Dominikowice i Bielanę, a także kilku odcinków pomiędzy innymi miejscowościami. Tylko jedna z linii powiatowych miała charakter linii użyteczności publicznej (linia Gorlice – Zdynia, obsługiwana przez operatora Libropol), funkcjonującej na podstawie umowy zawartej przez operatora z powiatem gorlickim (powiat organizował tę linię ze wsparciem finansowym gmin Sękowa i Uście Gorlickie).

Linie o charakterze wojewódzkim można podzielić na dwie grupy. Pierwsza grupa to linie obsługujące wszystkie przystanki na trasie i mające charakter bardziej lokalny, choć niektóre z nich charakteryzowały dość długie trasy. Linie te łączą z Gorlicami miejscowości powiatu gorlickiego oraz miejscowości powiatów sąsiednich zlokalizowane w pobliżu (m.in. w gminach Rzepiennik Strzyżewski, Grybów i Ciężkowice), a także zapewniają połączenia z No-

wym Sączem. Druga grupa obejmuje linie, które pomijają część (a czasem większość) przystanków pośrednich na trasie, mając charakter linii przyspieszonych lub pospiesznych. Do tej grupy linii należą regionalne połączenia międzymiastowe wykonywane na trasach do i z Krakowa oraz Rzeszowa.



Rys. 14. Dostępność piesza przystanków publicznego transportu zbiorowego w GOF w 2024 r.

Źródło: opracowanie własne.

Do osobnej kategorii należy zaliczyć linię autobusową oznaczoną jako A23. Jest to linia organizowana przez Województwo Małopolskie (w porozumieniu m.in. z powiatem gorlickim), której operatorem są Koleje Małopolskie sp. z o.o. Linia ta należy do sieci Autobusowych Linii Dowozowych, które w założeniu mają mieć charakter komplementarny wobec połączeń kolejowych w województwie. Linia A23 łączy Tarnów przez Tuchów i Gromnik z Gorlicami i dalej przez Ropę z miejscowością Wysowa-Zdrój w gminie Uście Gorlickie. W Tarnowie odjazdy i przyjazdy autobusów tej linii są koordynowane z przyjazdami i odjazdami pociągów regionalnych.

W październiku 2024 r. oferta przewozowa na linii A23 obejmowała 4 pary kursów w dniu powszednim i w sobotę oraz 3 pary w niedzielę³⁴.

Z kolei w gminie Sękowa linie gorlickiej komunikacji miejskiej obsługiwały tylko niektóre miejscowości w północnej części gminy: Sękowa, Męcina Mała, Męcina Wielka i Wapienne oraz Siary i Owczary.

Linie powiatowych przewozów pasażerskich docierały do większości ww. miejscowości (oprócz Owczarów) i ponadto także do Ropicy Górnej, Małastowa i Krzywej.

Na terenie gminy Sękowa nie były realizowane żadne kursy wojewódzkich przewozów pasażerskich.

Miejscowości: Bodaki, Bartne, Wołowiec, Nieznajowa, Czarne i Radocyna, pozbawione były publicznego transportu zbiorowego.

Poprawa dostępności do publicznego transportu zbiorowego w części gminy Sękowa została uwypuklona w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej powiatu gorlickiego³⁵.

Wykaz linii komunikacyjnych w poszczególnych kategoriach wraz z trasami linii (wg miejscowości) oraz ich oznaczeniem i przewoźnikiem (operatorem), a także łączną liczbą kursów na danej linii (na całej trasie) zawarto w tabelach od 13 do 17 w następnym podrozdziale. Z kolei w tabeli 18 zamieszczono informację o liczbie kursów z poszczególnych miejscowości na obszarze MOF Gorlice.

Gminy powiatu gorlickiego (w tym gminy tworzące GOF) realizują zadania własne związane z dowozem dzieci i młodzieży do szkół przede wszystkim poprzez wykup biletów (gmina Sękowa) oraz w mniejszym zakresie – poprzez organizację przewozów zamkniętych (gmina wiejska Gorlice w 2022 r.)³⁶.

3.5. Gminne przewozy pasażerskie – komunikacja miejska

W październiku 2024 r. w GOF funkcjonowało 12 linii gminnych przewozów pasażerskich realizowanych w formule komunikacji miejskiej. Spośród tych linii wszystkie poza jedną (nr 3) wykraczały swoimi trasami poza obszar miasta Gorlice. W tabeli 13 zaprezentowano podstawowe charakterystyki linii gorlickiej komunikacji miejskiej.

Tab. 13. Charakterystyka linii gorlickiej komunikacji miejskiej

Operator	Nr	Trasa	Liczba kursów
----------	----	-------	---------------

³⁴ Oficjalna witryna Kolei Małopolskich, rozkład jazdy linii A 23: https://kolejmalopolskie.com.pl/brepo/panel_repo/2024/08/30/soyhre/a23-od-1ix2024.pdf.

³⁵ Plan Rozwoju Powiatu Gorlickiego na lata 2021-2027, Gorlice 2021, s. 115.

³⁶ Uchwała nr LV/305/2023 Rady Powiatu Gorlickiego z dnia 28 grudnia 2023 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu gorlickiego na lata 2023-2030”, Starostwo Powiatowe w Gorlicach, Gorlice 2023.

	linii		dni powsze- dnie (szk.)	soboty	niedziele i święta
MZK	0	Gorlice Pod Lodownią – Szpital – Legionów – Michalusa – Os. Górne – Stróżówka – Krakowska – Zajezdnia	12	30	36
MZK	1	Gorlice Kochanowskiego – Szpital – Legionów – Michalusa – Glinik – Zagórzany Skrzyżowanie – Klęczany – Libusza – Strzeszyn (– Korczyna) – Biecz	44	8	6
MZK	2	Gorlice Os. Górne – Michalusa – Stawiska – Krakowska – Zamkowa – Bystra (– Bieśnik)	44	10	0
MZK	3	Gorlice Zajezdnia – Krakowska – Legionów – Szpital – Pod Lodownią [trasa w całości na terenie miasta Gorlice]	9	2	5
MZK	5	Stróżówka – Gorlice Os. Górne – Michalusa – Legionów – Sienkiewicza – Sokół – Dominikowice – Kobylanka	21	0	0
MZK	6	Kobylanka – Zagórzany Skrzyżowanie – Glinik – Os. Górne – Michalusa – Legionów – Zawodzie – Ropica Polska – Szymbark	25	0	0
MZK	7	Gorlice Pod Lodownią – Szpital – Legionów – Michalusa – Glinik – Zagórzany Skrzyżowanie – Zagórzany – Kwiatonowice (– Moszczenica)	26	0	0
MZK	8	Bielanka – Szymbark – Ropica Polska – Gorlice Zawodzie – Szpital – Legionów – Michalusa (– Os. Górne) – Glinik – Zagórzany Skrzyżowanie – Zagórzany (– Moszczenica)	26	0	0
MZK	9	Gorlice Zajezdnia – Krakowska (Sienkiewicza) – Legionów – Michalusa – Kogutek – Stróżówka – Mszanka – Moszczenica – Staszkówka	20	0	0
MZK	10	Gorlice Stacja PKP Zagórzany – Zagórzany Skrzyżowanie – Glinik – Michalusa – Legionów – Pocieszka – Szpital – Legionów – Krakowska – Zajezdnia	15	0	0
MZK	15	Gorlice Michalusa – (Zajezdnia) – Legionów – Sienkiewicza – Sokół – Dominikowice – Kryg – Libusza Ogniwo (– Wójtowa – Pagorzyna – Lipinki)	28	0	0

Operator	Nr linii	Trasa	Liczba kursów		
			dni powszednie (szk.)	soboty	niedziele i święta
MZK	17	Gorlice Os. Górne – Michalusa – (Krakowska) – Legionów – Szpital – Pociuszka – Siary – Owczary (– Sękowa – Męcina Mała – Męcina Wielka – Wapienne)	24	0	0
Łącznie			294	50	47

Źródło: rozkłady jazdy MZK Gorlice [<https://www.mzkgorlice.pl/polaczenia-i-strefy-przystankowe>].
dostęp: 31.10.2024 r.

3.6. Powiatowe przewozy pasażerskie – linie komercyjne

W ramach powiatowych przewozów pasażerskich, na które zezwolenia wydał Starosta Gorlicki, w październiku 2024 r. funkcjonowało 15 linii komunikacyjnych. Były to linie formalnie komercyjne, których trasy przekraczały obszar gminy, ale jednocześnie nie wykraczały poza granice powiatu. Spośród tych linii tylko jedna (nr 14.13 przewoźnika Libropol) miała swoją trasę w całości poza miastem Gorlice.

Tab. 14. Charakterystyka linii powiatowych przewozów pasażerskich w GOF

Przewoźnik /operator	Nr linii	Trasa	Liczba kursów		
			dni powszednie (szk.)	soboty	niedziele i święta
Coliber	01.02	Gorlice – Ropica Polska – Szymbark – Ropa – Jaškowa – Brunary – Stawisza – Śnietnica – Banica	8	0	0
Coliber	01.03	Gorlice – Kobylanka – Libusza	22	0	0
Jasiel	16.01	Gorlice – Zagórzany – Klęczany – Libusza (– Strzeszyn – Biecz – Strzeszyn – Bugaj – Sitnica)	22	0	0
Libropol	14.03	Gorlice – Ropica Polska – Szymbark – Bystra – Bieśnik – Szalowa – Stróżna – Wilczyńska – Jankowa – Bobowa	29	0	0

Przewoźnik /operator	Nr linii	Trasa	Liczba kursów		
			dni powszednie (szk.)	soboty	niedziele i święta
Libropol	14.05	Gorlice – Stróżówka – Mszanka – Moszczenica – Łużna – Biesna – Siedliska – Bobowa – Brzana	14	4	0
Libropol	14.10	Gorlice – Siary – Sękowa – Męcianki – Męcina Mała – Męcina Wielka – Wapienne – Sękowa – Ropica Górna – Małastów – Pętla – Banica – Krzywa – Jasionka	34	0	0
Libropol	14.06	Gorlice – Stróżówka – Mszanka – Moszczenica – Łużna – Biesna – Siedliska – Bobowa – Jankowa – Lipniczka	15	3	0
Libropol	14.04	Gorlice – Stróżówka – Mszanka – Wola Łużańska – Łużna – Staszkówka	20	0	0
Libropol	14.07	Gorlice – Zagórzany – Moszczenica – Łużna – Biesna – Siedliska – Bobowa – Jankowa – Wilczyńska	6	5	4
Libropol	14.13	Kobylanka – Libusza – Korczyna – Podlesie – Libusza	4	0	0
Nowex	07.06	Gorlice – Dominikowice – Kryg – Lipinki – Rozdziele – Bednarka	12	0	0
Nowex	07.07	Gorlice – Zagórzany – Kłęczany – Libusza – Wójtowa – Lipinki – Pagorzyna	24	8	0
Olkama	17.01	Gorlice – Ropica Polska – Szymbark – Ropa – Łosie – Ropa – Klimkówka – Uście Gorlickie – Czarna – Uście Gorlickie – Hańczowa – Wysowa-Zdrój	28	8	8
Solarz	08.02	Gorlice – Zagórzany – Kłęczany – Libusza – Strzeszyn – Biecz	2	2	0
Solarz	08.01	Gorlice – Zagórzany – Kłęczany – Libusza – Strzeszyn – Biecz – Binarowa – Racławice – Rożnowice – Sitnica	19	2	0
Łącznie			259	32	12

Źródło: Starostwo Powiatowe w Gorlicach.

3.7. Powiatowe przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej

Na analizowanym obszarze w październiku 2024 r. funkcjonowała tylko jedna linia powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej. Przewozy realizowano na zlecenie Powiatu Gorlickiego, który otrzymywał na ten cel pomoc finansową z gmin Sękowa i Uście Gorlickie. Linię nr U 05.01 powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej opisano w tabeli 15.

Tab. 15. Charakterystyka linii powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiecie gorlickim

Przewoźnik / operator	Nr linii	Trasa	Liczba kursów		
			dni powszednie (szk.)	soboty	niedziele i święta
Libropol	U 05.01	Gorlice – Siary – Sękowa – Ropica Górna – Małastów – Gładyszów – Smerekowiec – Zdynia	4	0	0
Łącznie			10	4	4

Źródło: Starostwo Powiatowe w Gorlicach.

3.8. Wojewódzkie przewozy pasażerskie – linie komercyjne

W październiku 2024 r. przez obszar powiatu gorlickiego przebiegały trasy 19 linii wojewódzkich przewozów pasażerskich, na które zezwolenia wydał Marszałek Województwa Małopolskiego. Spośród nich 5 miało charakter linii przyspieszonych poza miastem Gorlice nie obsługiwało przystanków na obszarze MOF Gorlice, z kolei 4 linie przebiegały przez powiat gorlicki, ale poza obszarem MOF Gorlice (w tym poza miastem Gorlice). Charakterystykę linii wojewódzkich przewozów pasażerskich obejmujących swoimi trasami powiat gorlicki, zaprezentowano w tabeli 16.

Tab. 16. Charakterystyka linii wojewódzkich przewozów pasażerskich w powiecie gorlickim

Przewoźnik / operator	Nr linii	Trasa (kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem gorlickim)	Liczba kursów		
			dni powszednie (szk.)	soboty	niedziele i święta

Przewoźnik / operator	Nr linii	Trasa (kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem gorlickim)	Liczba kursów		
			dni powszednie (szk.)	soboty	niedziele i święta
Dartur	0092	Gorlice – Moszczenica – Łużna – Siedliska – Sędziszowa – Ciężkowice – Zakliczyn – Kraków	2	2	0
Europol	1957	Gorlice – Moszczenica – Łużna – Siedliska – Ciężkowice – Gromnik – Zakliczyn – Jurków – Kraków	6	6	6
Europol	2813	Gorlice – Moszczenica – Łużna – Siedliska – Ciężkowice – Gromnik – Siemiechów – Zakliczyn – Jurków – Brzesko – Kraków	6	6	6
Trans-Usługi Połec	2025	Gorlice – Moszczenica – Łużna – Siedliska – Ciężkowice – Gromnik – Zakliczyn – Jurków – Kraków	4	4	4
Trans-Usługi Połec	2814	Gorlice – Moszczenica – Łużna – Siedliska – Ciężkowice – Gromnik – Siemiechów – Zakliczyn – Jurków – Brzesko – Kraków	4	4	4
Libront	2359	Gorlice – Stróżówka – Mszanka – Moszczenica – Turza	22	4	0
Libropol	2384	Gorlice – Zagórzany – Moszczenica – Turza	17	0	0
Libropol	2386	Gorlice – Stróżówka – Mszanka – Moszczenica – Łużna – Szalowa – Polna – Wyskitna – Stróże – Biała Niżna – Grybów	19	3	0
Libropol	2388	Gorlice – Stróżówka – Mszanka – Wola Łużańska – Łużna – Szalowa – Polna – Wyskitna – Stróże – Biała Niżna – Grybów	12	8	0
Libropol	2383	Grybów – Biała Niżna – Stróże – Wilczyńska – Wojnarowa – Wilczyńska – Jankowa – Bobowa – Siedliska – Sędziszowa – Zborowice – Ciężkowice – Bogoniowice – Gromnik	26	0	0
Nowex	0529	Gorlice – Zagórzany – Kłęczany – Libusza – Biecz – Siepietnica – Skołyszyn – Siedliska Sławęcińskie – Przysieki – Trzcina – Jasło – Warzyce – Lubla – Twierdza – Fryszak – Pułanki – Cieszyna – Wiśniowa – Kalemby – Kożuchów – Tułkowice – Dobrzechów – Strzyżów – Żarnowa – Glinik Charzewski – Zaborów – Czudec – Babica – Boguchwała – Rzeszów	10	8	4
Olkama	2800	Gorlice – Ropica Polska – Szymbark – Ropa – Gródek – Grybów – Biała Niżna – Grybów – Siołkowa – Stara Wieś k/Grybowa – Ptaszkowa – Cieniawa – Mszalica – Paszyn – Piątkowa – Nowy Sącz	22	8	8

Przewoźnik / operator	Nr linii	Trasa (kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem gorlickim)	Liczba kursów		
			dni powszednie (szk.)	soboty	niedziele i święta
Olkama	2797	Wysowa-Zdrój – Hańczowa – Stawisza – Brunary – Wawrzka – Florynka – Kąciowa – Grybów	6	0	0
Olkama	2808	Wysowa-Zdrój – Hańczowa – Uście Gorlickie – Czarna – Uście Gorlickie – Klimkówka – Ropa – Gródek – Grybów – Biała Niżna – Grybów – Siołkowa – Stara Wieś k/Grybowa – Ptaszkowa – Cieniawa – Mszalnica – Paszyn – Piątkowa – Nowy Sącz – Wielogłowy – Dąbrowa – Tęgoborze – Łososina Dolna – Witowice Górne – Witowice Dolne – Wytrzyszczka – Czchów – Jurków – Tworkowa – Tymowa – Gosprzydowa – Gnojnik – Kraków	0	2	4
Solarz	1512	Gorlice – Zagórzany – Kłęczany – Libusza – Strzeszyn – Biecz – Binarowa – Raclawice – Rożnowice – Rzepiennik Suchy – Rzepiennik Biskupi – Rzepiennik Strzyżewski	26	6	0
Wojtarowicz	2054	Biecz – Libusza – Kłęczany – Gorlice – Ropica Polska – Szymbark – Ropa – Gródek – Grybów – Biała Niżna – Grybów – Siołkowa – Stara Wieś k/Grybowa – Ptaszkowa – Cieniawa – Mszalnica – Paszyn – Piątkowa – Nowy Sącz	16	1	0
Voyager	2648	Gorlice – Ropica Polska – Szymbark – Ropa – Gródek – Grybów – Biała Niżna – Grybów – Siołkowa – Stara Wieś k/Grybowa – Ptaszkowa – Cieniawa – Mszalnica – Paszyn – Piątkowa – Nowy Sącz	49	16	4
Voyager	2692	Gorlice – Ropica Polska – Szymbark – Ropa – Gródek – Grybów – Biała Niżna – Grybów – Siołkowa – Stara Wieś k/Grybowa – Ptaszkowa – Cieniawa – Mszalnica – Paszyn – Piątkowa – Nowy Sącz	50	14	0
Voyager	2654	Stawisza – Śnietnica – Brunary – Wawrzka – Florynka – Kąclowa – Grybów	4	0	0
Łącznie			301	92	40

Źródło: Małopolski Urząd Marszałkowski w Krakowie.

3.9. Wojewódzkie przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej

W październiku 2024 r. na analizowanym obszarze funkcjonowała tylko jedna linia wojewódzkich przewozów pasażerskich stanowiąca linię o charakterze użyteczności publicznej.

Linie tę organizowało Województwo Małopolskie., a jej charakterystykę przedstawiono w tabeli 17.

Tab. 17. Charakterystyka linii wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiecie gorlickim

Przewoźnik / operator	Nr linii	Trasa (kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem gorlickim)	Liczba kursów		
			dni powszednie (szk.)	soboty	niedziele i święta
Koleje Małopolskie	A23	Wysowa-Zdrój – Hańczowa – Uście Gorlickie – Czarna – Uście Gorlickie – Klimkówka – Ropa – Szymbark – Ropica Polska – Gorlice – Stróżówka – Mszanka – Moszczenica – <i>Turza – Rzepiennik Biskupi – Rzepiennik Strzyżewski – Rzepiennik Marciszewski – Golanka – Gromnik – Chojnik – Siedliska – Dąbrówka Tuchowska – Tuchów – Zabłędza – Łękawka – Poręba Radlna – Nowodworze – Tarnowiec – Tarnów</i>	8	8	6
Łącznie			8	16	22

Źródło: Małopolski Urząd Marszałkowski w Krakowie.

4. Analiza dostępności publicznego transportu zbiorowego w GOF

W październiku 2024 r. na obszarze GOF występowały miejscowości w gminie Sękowa pozbawione obsługi transportem publicznym – były to: Bodaki (184 mieszkańców), Bartne (163 mieszkańców), Wołowiec (30 mieszkańców), Nieznajowa (0 mieszkańców), Czarne (2 mieszkańców) i Radocyna (3 mieszkańców). Według oficjalnych statystyk, łącznie zamieszkiwały w tych miejscowościach 382 osoby.

Miejscowości na obszarze GOF obsługiwane liniami transportu publicznego wyszczególniono w tabeli 18.

Dla poszczególnych przewoźników i operatorów wymienionych w tabelach 13-17, a obsługujących GOF, w tabeli 18 zastosowano skróty nazw – odpowiednio:

- COL – dla firmy Coliber;
- JAS – dla firmy Jasiel;
- KMŁ – dla Kolei Małopolskich;
- LIB – dla firmy Libropol;
- MZK – dla MZK sp. z o.o. w Gorlicach;
- NOW – dla firmy Nowex;
- OLK – dla firmy Olkama;
- SOL – dla firmy Solarz;
- VOY – dla firmy Voyager;
- WOJ – dla firmy Wojtarowicz.

W tabeli 18 podano liczbę mieszkańców wg danych GUS na dzień 31 grudnia 2021 r. (podział wg miejscowości statystycznych).

Linia: LIB 14.13 obejmowała trasę teren GOF, ale poza miastem Gorlice. Linie: LIB 2383, OLK 2797, OLK 2808 i VOY 2654 obejmowały teren powiatu gorlickiego, ale poza GOF.

Linie: DAR 0092, EUR 1957, EUR 2813, TRA 2025 i TRA 2814 obejmowały teren powiatu gorlickiego, ale w GOF tylko miasto Gorlice (brak przystanków w innych gminach). Linia MZK 3 obejmowała trasę tylko teren miasta Gorlice.

Tab. 18. Miejscowości obsługiwane liniami transportu publicznego na obszarze GOF – stan na 30 września 2024 r.

Kierunek wyloto-	Miejscowość	Gmina	Liczba mieszkań-	Linie	Dzienna liczba par kursów do i z danej miejscowości
------------------	-------------	-------	------------------	-------	---

wy z Gorlic			ców na koniec 2021 r.		dni powsze- dnie	soboty	niedzie- le
-	miasto Gorlice	miasto Gorlice	26 405	-	nie dot.	nie dot.	nie dot.
północny	Klęczany	Gorlice	880	MZK 1	17/17	0/0	0/0
				JAS 16.01	11/11	0/0	0/0
				NOW 07.07	12/12	4/4	0/0
				SOL 08.02	1/1	1/1	0/0
				SOL 08.01	10/9	1/1	0/0
				NOW 0529	5/5	4/4	2/2
				SOL 1512	13/13	3/3	0/0
				WOJ 2054	6/5	0/1	0/0
	Kwiatonowi- ce		599	MZK 7	13/12	0/0	0/0
	Zagórzany		2 347	MZK 7	13/12	0/0	0/0
				MZK 8	5/6	0/0	0/0
				LIB 14.07	2/4	3/3	2/2
				NOW 07.07	12/12	4/4	0/0
				SOL 08.02	1/1	1/1	0/0
				SOL 08.01	10/9	1/1	0/0
				LIB 2384	8/9	0/0	0/0
				NOW 0529	5/5	4/4	2/2
	SOL 1512		13/13	3/3	0/0		
wschodni	Kobylanka	2 490	MZK 6	8/10	0/0	0/0	
			COL 01.03	11/11	0/0	0/0	
			LIB 14.13	1/1	0/0	0/0	
	Dominikowi- ce	2 151	MZK 5	11/9	0/0	0/0	
			MZK 6	0/1	0/0	0/0	
			MZK 15	13/13	0/0	0/0	
NOW 07.06	6/6	0/0	0/0				
północno- zachodni	Stróżówka	Gorlice	1 737	MZK 0	5/2	2/2	3/3
				MZK 5	5/5	0/0	0/0
				MZK 9	10/10	0/0	0/0
				LIB 14.05	7/7	2/2	0/0
				LIB 14.06	7/8	2/1	0/0
				LIB 14.04	10/10	0/0	0/0
				LBR 2359	9/10	2/2	0/0
				LIB 2386	10/8	1/2	0/0

Kierunek wyloto- wy z Gorlic	Miejscowość	Gmina	Liczba mieszkań- ców na koniec 2021 r.	Linie	Dzienna liczba par kursów do i z danej miejscowości		
					dni powsze- dnie	soboty	niedzie- le
				LIB 2388	6/6	4/4	0/0
				KMŁ A23	4/4	4/4	3/3
południo- wo- zachodni	Bielanka	Gorlice	172	MZK 8	15/15	14/14	14/14
	Bystra		1 513	MZK 2	12/12	5/5	0/0
				LIB 14.03	10/10	0/0	0/0
	Ropica Polska		2 087	MZK 2	12/12	5/5	0/0
				MZK 6	8/8	0/0	0/0
				MZK 8	5/5	0/0	0/0
				COL 01.02	4/4	0/0	0/0
				LIB 14.03	10/10	0/0	0/0
				OLK 17.01	14/14	4/4	4/4
				OLK 2800	11/11	4/4	4/4
				WOJ 2054	8/8	1/0	0/0
				VOY 2648	25/25	7/8	2/2
				VOY 2692	25/25	7/7	0/0
				KMŁ A23	4/4	4/4	3/3
	Szymbark		3 066	MZK 6	8/8	0/0	0/0
				MZK 8	5/5	0/0	0/0
				COL 01.02	4/4	0/0	0/0
				LIB 14.03	10/10	0/0	0/0
				OLK 17.01	14/14	4/4	4/4
				OLK 2800	11/11	4/4	4/4
				WOJ 2054	8/8	1/0	0/0
				VOY 2648	25/25	7/8	2/2
				VOY 2692	25/25	7/7	0/0
				KMŁ A23	4/4	4/4	3/3
południo- wy	Krzywa	Sękowa	166	LIB 14.10	2/2	0/0	0/0
	Małastów		403	LIB 14.10	11/11	0/0	0/0
				LIB U 05.01	2/2	0/0	0/0
	Męcina Mała		216	MZK 17	1/1	0/0	0/0
				LIB 14.10	6/11	0/0	0/0
	Męcina Wiel- ka		420	MZK 17	1/1	0/0	0/0
				LIB 14.10	6/11	0/0	0/0
	Owczary		242	MZK 17	5/5	0/0	0/0

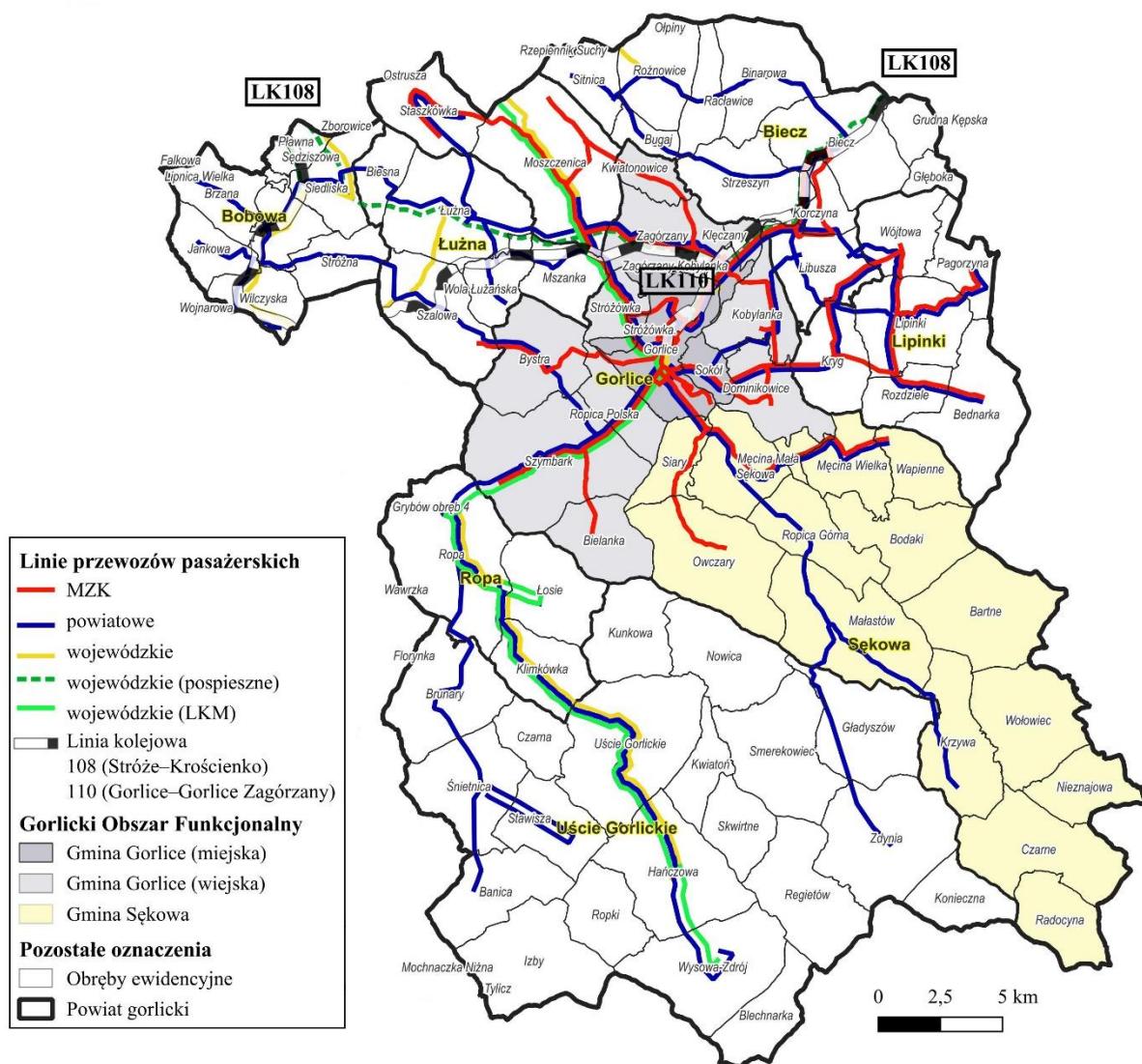
Kierunek wylotowy z Gorlic	Miejscowość	Gmina	Liczba mieszkańców na koniec 2021 r.	Linie	Dzienna liczba par kursów do i z danej miejscowości		
					dni powszednie	soboty	niedziele
	Ropica Górna		543	LIB 14.10	11/11	0/0	0/0
				LIB U 05.01	2/2	0/0	0/0
	Sękowa		1 578	MZK 17	1/1	0/0	0/0
				LIB 14.10	17/17	0/0	0/0
				LIB U 05.01	2/2	0/0	0/0
	Siary		783	MZK 17	11/11	0/0	0/0
				LIB 14.10	17/17	0/0	0/0
				LIB U 05.01	2/2	0/0	0/0
	Wapienne		148	MZK 17	1/1	0/0	0/0
				LIB 14.10	6/11	0/0	0/0
Razem			49 976	-	-	-	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy stanowiących załączniki do zezwoleń lub zaświadczeń.

Przewozy pasażerskie organizowane przez powiat gorlicki powinny obejmować taki zakres, aby zapewnić pożądaną dostępność transportową mieszkańcom powiatu do centrów usług gminnych i ponadgminnych, w tym zabezpieczyć dowóz do węzłów komunikacyjnych i umożliwić dojazd do miejsc pracy, do szkół, wyższych uczelni, przychodni, szpitali i urzędów itp.³⁷.

Na rysunku 15 w sposób syntetyczny przedstawiono układ tras linii publicznego transportu zbiorowego w GOF.

³⁷ Uchwała nr LV/305/2023 Rady Powiatu Gorlickiego z dnia 28 grudnia 2023 roku w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu gorlickiego na lata 2023-2030”, Starostwo Powiatowe w Gorlicach, Gorlice 2023, s. 72.



Rys. 15. Układ tras linii publicznego transportu zbiorowego w GOF i jego otoczeniu w 2024 r.

Źródło: opracowanie własne.

Podsumowanie:

- w GOF dostępna jest zróżnicowana oferta różnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego, która zapewnia dość duży poziom dostępności usług, niebędących jednak w pełni zintegrowanymi;
- na poziomie gminnym widoczny jest rozwój oferty MZK Gorlice sp. z o.o., zarówno w wymiarze ilościowym (wzrost liczby wzkm w latach 2020-2023), jak i jakościowym (zakup nowoczesnych, niskopodłogowych autobusów);
- zapewnienie dobrej dostępności komunikacji publicznej na obszarze całego powiatu, pozwalającej na dojazd do głównego ośrodka miejskiego oraz do innych miejscowości, a

także dążenie do wyrównywania szans życiowych mieszkańców poprzez usuwanie barier architektonicznych i komunikacyjnych, to jedne z kluczowych rekomendacji w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej na terenie powiatu gorlickiego³⁸.

Rekomendacje:

- należy kontynuować proces rozwoju oferty publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu gorlickiego i GOF;
- należy kontynuować działania zmierzające do dalszego wzrostu udziału pojazdów zeroemisyjnych i niskoemisyjnych w taborze MZK sp. z o.o. w Gorlicach.

³⁸ Plan Rozwoju Powiatu Gorlickiego na lata 2021-2027, Gorlice 2021, s. 125.

5. Mobilność aktywna – ruch pieszzy i rowerowy

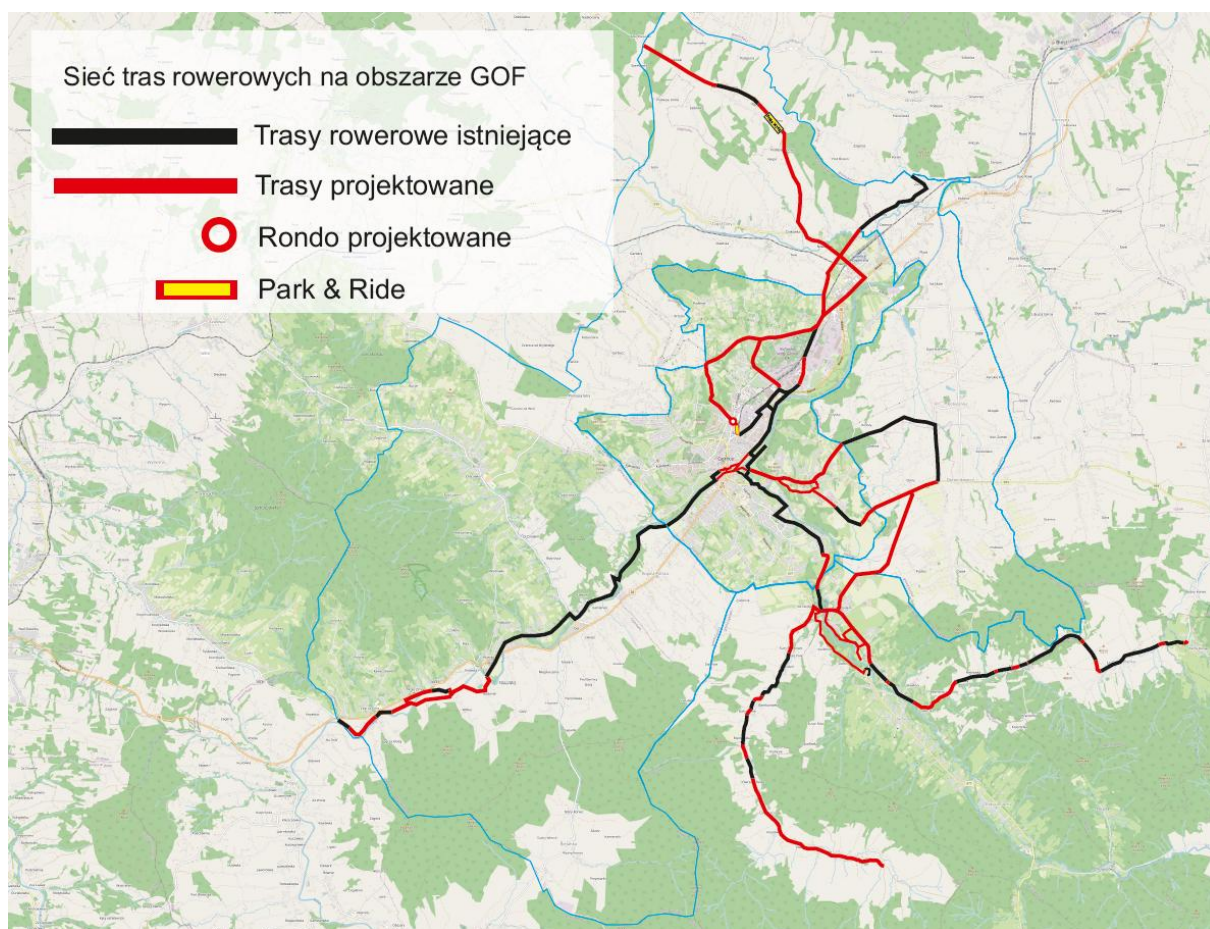
Na obszarze GOF funkcjonuje sieć dróg rowerowych, która jest stopniowo rozwijana. Jak pokazują dane, w latach 2015-2023 całkowita długość dróg rowerowych w GOF uległa niemal podwojeniu: z 7,3 km 14,2 km, co zaprezentowano w tabeli 19. Pomimo że nominalnie długość dróg rowerowych wzrosła w analizowanym okresie o 95%, to w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców, wzrost wyniósł aż 105% względem roku bazowego. Wyższa dynamika rozwoju infrastruktury rowerowej w przeliczeniu na mieszkańca wynika ze spadku liczby mieszkańców GOF w latach 2015-2023.

Tab. 19. Długość i gęstość dróg dla rowerów w GOF

Parametr	Miara	2015	2023
Długość dróg rowerowych	km	7,3	14,2
Gęstość dróg rowerowych	km/100km ²	2,27	4,41
Gęstość dróg rowerowych	km/10 tys. mieszk.	1,45	3,00

Źródło: Bank danych Lokalnych GUS.

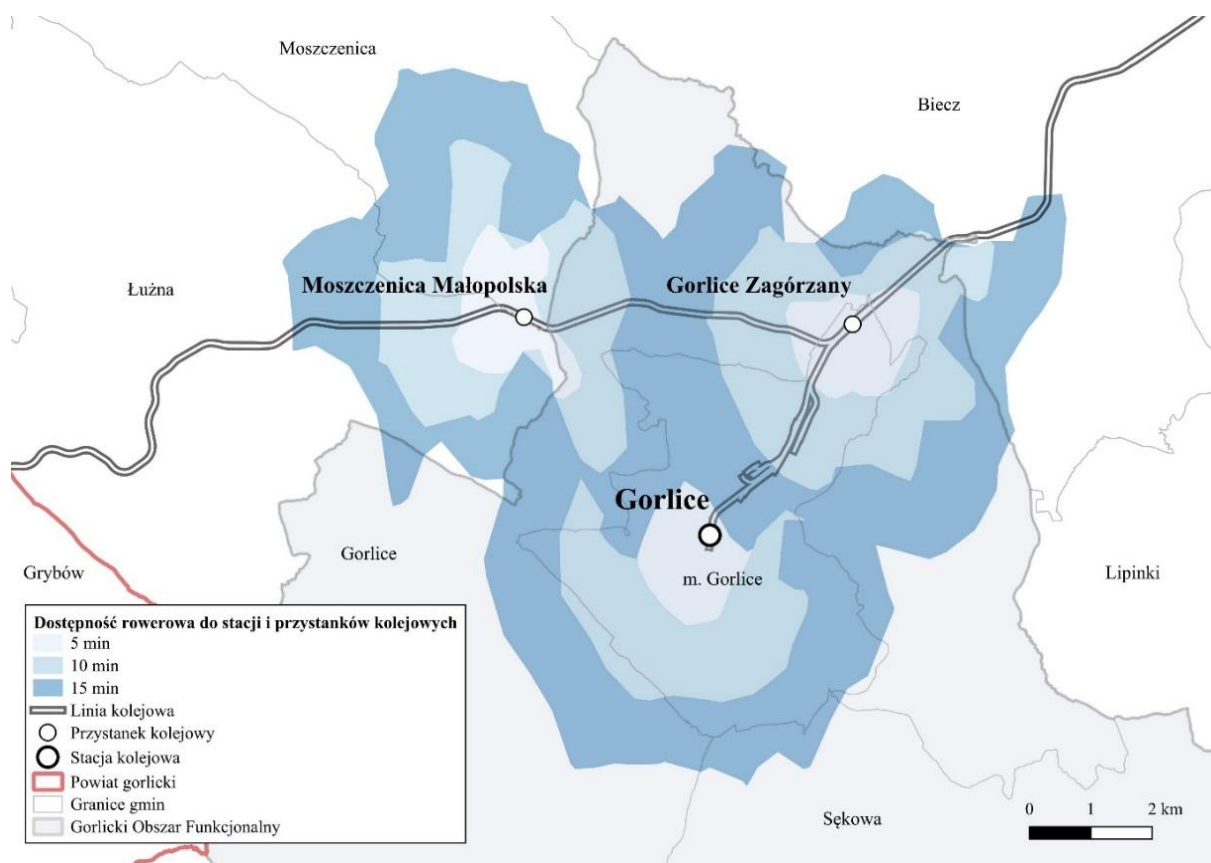
Obecnie w GOF ciągłość sieci dróg dla rowerów – składającej się z poszczególnych odcinków dróg rowerowych – nadal nie jest zapewniona w zadowalającym stopniu, co zilustrowano na rysunku 16. Występujące luki w infrastrukturze powodują, że rowerzyści muszą korzystać z odcinków nieprzystosowanych do ruchu rowerowego lub poruszać się drogami ogólnodostępnymi, co obniża to komfort i bezpieczeństwo przemieszczeń rowerowych. Brak spójnej sieci dróg dla rowerów sprawia również, że dostępność rowerowa niektórych lokalizacji jest ograniczona, mogąc zniechęcać do wyboru roweru jako środka transportu w codziennych podróżach w GOF. Jedną z kategorii kluczowych punktów, do których dostępność transportem rowerowym powinna być bardzo wysoka, są przystanki kolejowe. Wynika to z faktu, że w innych obszarach funkcjonalnych przystanki kolejowe o dobrej ofercie przewozowej stanowią dodatkowe, znaczące generatory ruchu rowerowego. Obecnie jednak znaczenie przystanków kolejowych w GOF jest niewielkie.



**Rys. 16. Planowane inwestycje w infrastrukturę rowerową
w GOF – listopad 2024 r.**

Źródło: materiały wewnętrzne GOF.

Na rysunku 17 przedstawiony został potencjalny odpowiednio: 5-, 10- i 15-minutowy zasięg przemieszczeń rowerowych w obsłudze istniejących przystanków kolejowych w GOF (oraz w Moszczenicy – ze względu na jej lokalizację). Wysoka dostępność transportem rowerowym przystanków kolejowych dotyczy miasta Gorlice oraz gminy wiejskiej Gorlice, natomiast w minimalnym stopniu – gminy Sękowa. Powyższe jest następstwem lokalizacji stacji kolejowej Gorlice.



Rys. 17. Potencjalna dostępność przystanków kolejowych w GOF transportem rowerowym

Źródło: opracowanie własne.

W tabeli 20 przedstawiono zestawienia ocen warunków podróży rowerowych w poszczególnych gminach, uzyskane podczas prowadzonych badań marketingowych. Mieszkańcy zgłosili zastrzeżenia zarówno do stanu rowerowej infrastruktury liniowej (sieci dróg rowerowych), jak i wobec infrastruktury punktowej (liczby stojaków rowerowych). Co więcej, niemal 3/4 respondentów nie czuło się bezpiecznie w czasie odbywania podróży rowerowych. W procesie konsultacji niniejszego dokumentu wskazano na potrzebę budowy ścieżek rowerowych dwukierunkowych oraz konieczność modernizacji części istniejącej infrastruktury rowerowej, polegającej m.in. na przebudowie istniejących jednokierunkowych odcinków dróg dla rowerów na dwukierunkowe – przynajmniej w obrębie miasta Gorlice (ciąg ulic Batorego-Kochanowskiego i Chopina)³⁹.

³⁹ Uwaga zgłoszona przez Stowarzyszenie GorliceBike. Uwagi do projektu Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (Plan Działań ZIT) na lata 2021-2027 na terenie Gorlickiego Obszaru Funkcjonalnego. Gorlice 14.11.2024 r.

Wyniki te wskazują na konieczność i pilność wdrożenia rozwiązań infrastrukturalnych oraz w zakresie organizacji ruchu. Działania te powinny wpłynąć na poprawę postrzegania transportu rowerowego jako atrakcyjnej i bezpiecznej alternatywy względem pozostałych sposobów przemieszczeń, a tym samym prowadzić powinny do wzrostu udziału ruchu rowerowego w podziale podróży na terenie GOF.

Tab. 20. Ocena warunków podróży rowerowych w poszczególnych gminach GOF [%]

Ocena	Gmina			Ogółem	
	miejska Gorlice	wiejska Gorlice	Sękowa		
Drogi rowerowe pozwalają dojechać do moich najważniejszych celów podróży					
Zdecydowanie się nie zgadzam	46,3	39,0	32,4	41,7	73,2
Raczej się nie zgadzam	29,7	32,4	35,3	31,5	
Raczej się zgadzam	21,8	23,5	30,9	24,1	26,8
Zdecydowanie się zgadzam	2,2	5,1	1,4	2,6	
Liczba stojaków rowerowych jest wystarczająca					
Zdecydowanie się nie zgadzam	41,4	45,6	36,7	41,3	73,7
Raczej się nie zgadzam	34,9	27,9	30,2	32,4	
Raczej się zgadzam	20,2	22,8	28,1	22,4	26,3
Zdecydowanie się zgadzam	3,5	3,7	5,0	3,9	
W czasie podróży rowerowych czuję się bezpiecznie					
Zdecydowanie się nie zgadzam	41,4	39,7	43,2	41,4	73,8
Raczej się nie zgadzam	29,2	36,8	36,7	32,4	
Raczej się zgadzam	25,6	17,6	17,3	22,1	26,2
Zdecydowanie się zgadzam	3,8	5,9	2,9	4,0	

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania pierwotnego, wrzesień-październik 2024 r.

W tabeli 21 zobrazowano skalę i kierunki zmian w korzystaniu z roweru lub hulajnogii w poszczególnych gminach GOF. W odniesieniu do podróży rowerowych najbardziej pozytywne zmiany w zachowaniach transportowych zadeklarowali mieszkańcy gminy Sękowa: aż 29% respondentów z tej gminy wskazało na zwiększenie częstotliwości korzystania z rowerów, podczas gdy ograniczenie ich użytkowania zadeklarowało tylko 12% mieszkańców. W całym analizowanym obszarze proporcja zmian korzystnych do niekorzystnych, wyniosła 22 do 15%. Warto również podkreślić, że niemal co trzeci mieszkaniec badanego obszaru zadeklarował niekorzystanie w ogóle z roweru do realizacji swoich potrzeb transportowych zarówno cztery lata wcześniej, jak i obecnie.

Tab. 21. Skala i kierunek zmian w korzystaniu z roweru lub hulajnogi w poszczególnych gminach GOF [%]

Korzystanie z roweru/hulajnogi w 2024 r. względem 2020 r.	Gmina			Ogółem
	miejska Gorlice	wiejska Gorlice	Sękowa	
Zdecydowanie rzadziej	3,8	2,2	5,8	3,9
Raczej rzadziej	13,1	10,3	6,5	11,1
W takim samym stopniu	28,3	46,3	32,4	33,0
Raczej częściej	4,1	1,5	10,8	5,0
Zdecydowanie częściej	16,6	16,2	18,0	16,8
Wcale (obecnie i w 2020)	34,1	23,5	26,6	30,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania pierwotnego, wrzesień-październik 2024 r.

Na niezadowalający stan rozwoju infrastruktury rowerowej, a co za tym idzie konieczność budowy nowych dróg rowerowych i oświetlenia istniejących dróg rowerowych oraz wdrażania rozwiązań w zakresie uspokojenia ruchu w sąsiedztwie tych dróg i ich skrzyżowań z pozostałą infrastrukturą, wskazały również wyniki badania przeprowadzonego wśród dyrektorów szkół podstawowych funkcjonujących w GOF⁴⁰.

Śród trzech cech jakościowych określających podróże rowerowe uczniów, najgorzej oceniono jakość infrastruktury rowerowej umożliwiającej dojazd do szkoły (średnia 2,53 w skali 1-6), przy czym jakość infrastruktury rowerowej była silnie zróżnicowana, a co za tym idzie – silnie zróżnicowane były także jej oceny.

Na 15 szkół podstawowych poddanych analizie, w żadnym przypadku nie przyznano maksymalnej punktacji w zakresie jakości infrastruktury rowerowej, jednocześnie w przypadku trzech szkół cechę tę oceniono na poziomie niedostatecznym (SP w Zagórzach, SP w Stróżówce i ZSP w Klęczanach), a w przypadku sześciu – na poziomie miernym (SP w Sękowej, MZS nr 6 w Gorlicach, MZS nr 1 w Gorlicach, MZS nr 5 w Gorlicach, SP w Ropicy Polskiej oraz ZSP w Kwiatonowicach). Niższe oceny jakości infrastruktury w większości przypadków skutkowały niższymi ocenami bezpieczeństwa rowerzystów w najbliższym otoczeniu szkół, co zaprezentowano w tabeli 22.

Średnia ocena bezpieczeństwa rowerzystów w najbliższym otoczeniu szkoły wyniosła 3,40 i była zależna od szkoły, a przyznane oceny charakteryzowało duże zróżnicowanie. Najniższy poziom bezpieczeństwa przemieszczeń rowerowych oceniono w odniesieniu do szkół

⁴⁰ Badanie dyrektorów szkół GOF, wrzesień 2024 r.

podstawowych w Zagórzanach, a następnie w: Stróżówce, Klęczanach, Sękowej, MZS nr 6 w Gorlicach i MZS nr 1 w Gorlicach.

Spośród trzech obszarów poddanych analizie najlepiej oceniono zapewnienie odpowiedniej liczby miejsc parkingowych dla jednośladów (średnia dla wszystkich szkół podstawowych – 3,93). Należy jednak zauważyć, że choć cecha ta ma pewne znaczenie, to jej wpływ na kształtowanie zachowań transportowych uczniów oraz na opinię rodziców co do celowości podróży rowerowych dzieci do szkoły jest zdecydowanie mniejszy w stosunku dwóch pozostałych badanych cech, tj. bezpieczeństwa i jakości infrastruktury liniowej.

Tab. 22. Ocena poszczególnych cech jakościowych transportu rowerowego w podróży w relacji do i ze szkół podstawowych [skala 1-6]

Placówka	Odpowiednia liczba miejsc parkingowych dla rowerów i hulajnóg	Bezpieczeństwo rowerzystów w najbliższym sąsiedztwie szkoły	Jakość infrastruktury rowerowej umożliwiającej dojazd do szkoły
SP w Zagórzanach	6	1	1
ZSP w Stróżówce	3	2	1
ZSP w Klęczanach	6	2	1
SP w Sękowej	3	2	2
MZS nr 6 w Gorlicach	4	2	2
MZS nr 1 w Gorlicach	4	2	2
MZS nr 5 w Gorlicach	2	4	2
SP w Ropicy Polskiej	5	4	2
ZSP w Kwiatonowicach	4	5	2
SP w Dominikowicach	5	3	3
MZS nr 4 w Gorlicach	3	5	3
ZSP w Szymbarku	3	4	4
SP w Siarach	5	5	4
Miejskie Przedszkole nr 1 w Gorlicach	nd	5	4
MZS nr 3 w Gorlicach	6	5	5
Przeciętnie	4,2	3,4	2,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania ankietowego przeprowadzonego wśród dyrektorów szkół GOF, wrzesień 2024 r.

W przypadku szkół ponadpodstawowych również najgorzej oceniono jakość infrastruktury rowerowej, przy czym dominowały oceny mierne (ZSZ w Gorlicach i ZSE w Gorlicach), a niedostatecznie ten parametr został oceniony w przypadku ZS nr 1 im. Łukasiewicza w Gorlicach. Wyniki odpowiedzi na to pytanie przedstawiono w tabeli 23.

Bezpieczeństwo rowerzystów w najbliższym sąsiedztwie szkół ponadpodstawowych oceniono średnio na 3,5, przy czym najniższą ocenę uzyskał ZS nr 1 im. Łukasiewicza w Gorlicach. Podczas warsztatów i dalszych badań wskazano również na problem niedoboru miejsc parkingowych dla jednośladów przy ZSZ w Gorlicach.

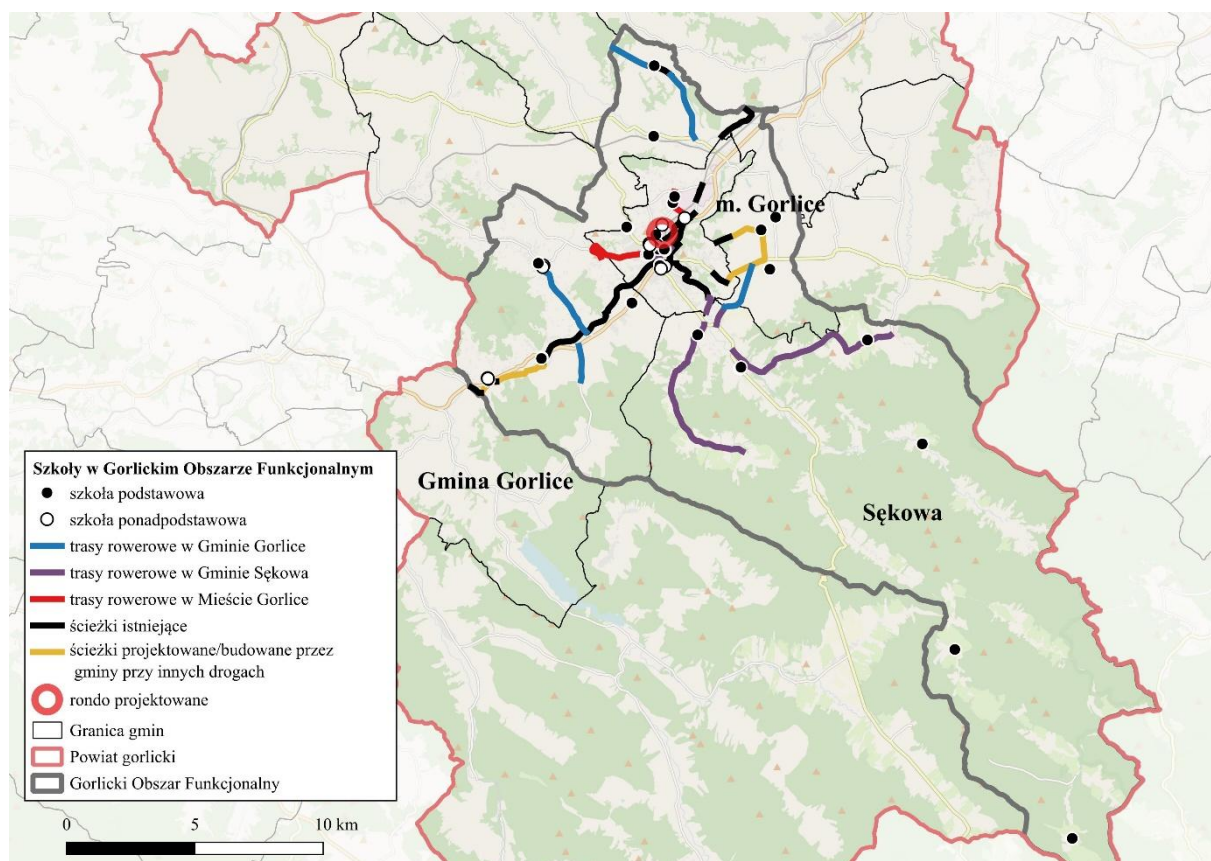
Tab. 23. Ocena poszczególnych cech jakościowych transportu rowerowego w podróży w relacji do i ze szkół ponadpodstawowych [skala 1-6]

Placówka	Odpowiednia liczba miejsc parkingowych dla rowerów i hulajnóg	Bezpieczeństwo rowerzystów w najbliższym sąsiedztwie szkoły	Jakość infrastruktury rowerowej umożliwiającej dojazd do szkoły
ZS nr 1 im. Łukasiewicza w Gorlicach	4	1	1
Zespół Szkół Ekonomicznych w Gorlicach	5	3	2
Zespół Szkół Zawodowych w Gorlicach	1	5	2
I LO w Gorlicach	3	5	3
Przeciętnie	3,3	3,5	2,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania ankietowego przeprowadzonego wśród dyrektorów szkół GOF, wrzesień 2024 r.

Na rysunku 18 przedstawiono schemat aktualnego stanu infrastruktury rowerowej na tle lokalizacji szkół podstawowych i ponadpodstawowych w GOF. Wynika z niego, że wciąż wiele placówek nie posiada dogodnego dostępu do dróg dla rowerów, co szczególnie w przypadku młodych uczniów może skłaniać rodziców i opiekunów do podwożenia ich samochodem. Realizacja założonego programu rozwoju sieci dróg rowerowych przyczyni się do poprawy dostępności rowerowej oraz poprawy bezpieczeństwa rowerzystów w ruchu drogowym, w tym przemieszczeń do i ze szkół.

Na rysunku 18 kolorem czarnym zaprezentowano infrastrukturę istniejącą, natomiast kolorami: niebieskim, fioletowym oraz czerwonym – trasy planowane.



Rys. 18. Lokalizacja placówek szkolnych w GOF względem istniejącej i planowanej infrastruktury rowerowej – październik 2024 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów wewnętrznych GOF.

Przemieszczenia piesze w skali całego GOF mają mniejsze znaczenie niż na terenie poszczególnych gmin oraz w obrębie miejscowości. W skali lokalnej przemieszczenia piesze stanowią znaczną część wszystkich podróży, choć są niedoszacowane, a sami mieszkańcy podczas badań nie zdawali sobie często sprawy, że ten sposób przemieszczania się jest równorzędny względem pozostałych form mobilności. Wynikające z tego niedoszacowanie znaczenia przemieszczeń nie powinno stanowić jednak argumentu za deprecjonowaniem znaczenia mobilności pieszej. Koncepcja zrównoważonej mobilności miejskiej zakłada bowiem uwzględnianie wszystkich środków transportu oraz w szczególności transportu niezmotoryzowanego⁴¹.

⁴¹ M. Wołek, M. Gromadzki, A. Jagiełło: Dzielnicowe, miejskie i metropolitalne plany zrównoważonej mobilności – różnice i podobieństwa. [W:] Przemiany na rynku pasażerskich usług transportowych: monografia dedykowana profesorowi Olgierdowi Wyszomirskiemu. Red. K. Hebel, D. Tłoczyński. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk-Sopot 2021.

Podróże piesze stanowią również istotny składnik podróży realizowanych transportem zbiorowym. Czas potrzebny na dojście do przystanku transportu zbiorowego stanowić może istotną barierę lub zachętę do korzystania z transportu publicznego na terenie GOF.

W tabeli 24 przedstawiono zestawienie ocen warunków podróży pieszych w poszczególnych gminach GOF. Z danych w tej tabeli wynika, że mieszkańcy w największym stopniu zgadzają się ze stwierdzeniami, iż poruszanie się pieszo jest przyjemne oraz bezpieczne. Należy jednak zaznaczyć, że pomimo ocenienia tych czynników najlepiej, wciąż odpowiednio 34 i 41% respondentów wyraziło opinię przeciwną. Mieszkańcy GOF podzielili się w opiniach dotyczących wpływu jakości chodników na uciążliwość pieszych podróży. Największy odsetek respondentów zgłosił zastrzeżenia co do szybkości przemieszczeń pieszych względem pozostałych form przemieszczeń, przy czym niska prędkość jest naturalną cechą przemieszczeń pieszych. Ograniczone są również możliwości wpływania na czas przemieszczeń pieszych względem pozostałych form przemieszczeń w inny sposób niż poprzez optymalizację przebiegu infrastruktury. Zdaniem mieszkańców, poprawy wymaga stan chodników.

Tab. 24. Ocena warunków podróży pieszych w poszczególnych gminach GOF [%]

Ocena	Gmina			Ogółem	
	miejska Gorlice	wiejska Gorlice	Sękowa		
Poruszanie się pieszo jest przyjemne					
Zdecydowanie się nie zgadzam	18,5	14,7	5,8	15,0	34,0
Raczej się nie zgadzam	17,2	25,0	18,0	19,0	
Raczej się zgadzam	41,4	41,2	56,8	44,7	66,0
Zdecydowanie się zgadzam	22,9	19,1	19,4	21,3	
Poruszanie się pieszo jest najszybsze ze wszystkich opcji					
Zdecydowanie się nie zgadzam	23,7	33,8	30,9	27,4	58,1
Raczej się nie zgadzam	30,2	31,6	30,9	30,7	
Raczej się zgadzam	31,6	22,8	23,0	27,9	41,9
Zdecydowanie się zgadzam	14,4	11,8	15,1	14,0	
Poruszanie się pieszo jest bezpieczne					
Zdecydowanie się nie zgadzam	21,5	15,4	15,8	19,0	41,0
Raczej się nie zgadzam	17,7	27,9	27,3	22,0	
Raczej się zgadzam	48,0	39,0	44,6	45,3	59,0
Zdecydowanie się zgadzam	12,8	17,6	12,2	13,7	

Ocena	Gmina			Ogółem	
	miejska Gorlice	wiejska Gorlice	Sękowa		
Poruszanie się pieszo jest uciążliwe ze względu na stan chodników					
Zdecydowanie się nie zgadzam	25,6	19,9	33,8	26,2	50,8
Raczej się nie zgadzam	25,6	19,1	27,3	24,6	
Raczej się zgadzam	31,1	31,6	23,7	29,6	49,2
Zdecydowanie się zgadzam	17,7	29,4	15,1	19,6	
Poruszanie się pieszo jest uciążliwe z powodu braku odpowiednich przejść dla pieszych					
Zdecydowanie się nie zgadzam	29,7	15,4	20,1	24,6	57,9
Raczej się nie zgadzam	30,2	37,5	37,4	33,3	
Raczej się zgadzam	31,9	30,9	28,1	30,8	42,1
Zdecydowanie się zgadzam	8,2	16,2	14,4	11,2	

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania pierwotnego.

Podsumowanie:

- długość sieci dróg rowerowych w GOF stopniowo wzrasta, jednak obecnie nie tworzą one spójnego systemu odpowiadającego potrzebom mieszkańców;
- braki w infrastrukturze rowerowej widoczne są w szczególności w kontekście dojazdów do miejsc pracy;
- mieszkańcy GOF nisko oceniają zarówno obecny stan systemu dróg rowerowych, jak i dostępność stojaków rowerowych, występuje więc konieczność modernizacji części istniejącej infrastruktury rowerowej, polegającej m.in. na przebudowie istniejących jednokierunkowych odcinków dróg dla rowerów na dwukierunkowe;
- niemal 3/4 respondentów nie czuje się bezpiecznie w czasie odbywania podróży rowerowych;
- niska dostępność infrastruktury rowerowej przekłada się również na niską ocenę jakości infrastruktury rowerowej w bezpośrednim sąsiedztwie szkół;
- z niską dostępnością infrastruktury rowerowej wiąże się również niska ocena bezpieczeństwa rowerzystów w ruchu drogowym, co może wpływać na wybór samochodu osobowego w dowożeniu dzieci i młodzieży do szkoły;
- rower jako środek transportu w GOF nie powinien być rozpatrywany osobno, lecz stanowić element zintegrowanego łańcucha ekomobilności (na którego składa się głównie integracja transportu zbiorowego, ruchu rowerowego i pieszego); brak atrakcyjnej oferty

transportu kolejowego dla mieszkańców GOF i przyjezdnych ogranicza możliwość wykorzystania roweru w dojazdach do stacji i przystanków kolejowych;

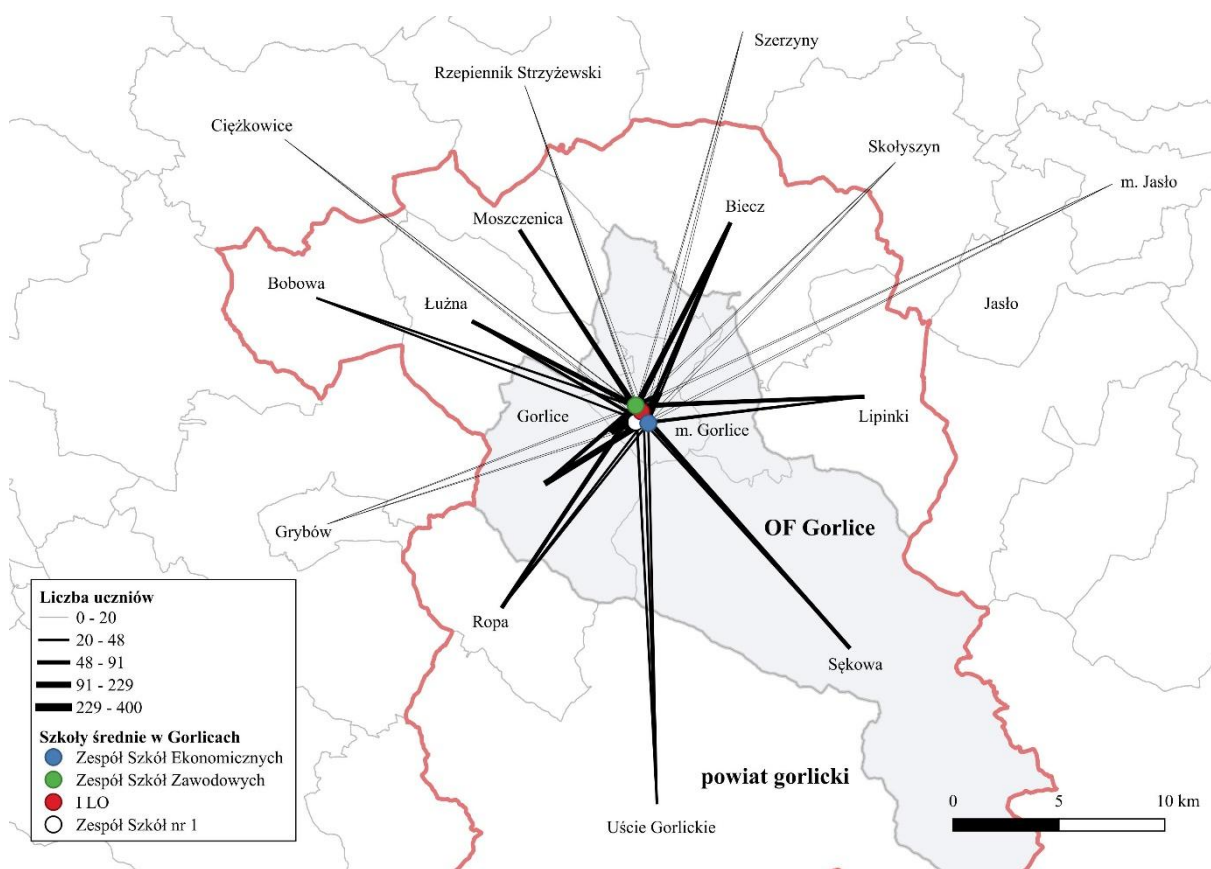
- przemieszczenia piesze w skali całego GOF mają mniejsze znaczenie niż w skali poszczególnych gmin, a nawet miejscowości;
- 2/3 respondentów stwierdziło, że poruszanie się pieszo w GOF jest przyjemne, a nieco mniejszy odsetek mieszkańców ocenił podróżę piesze jako bezpieczne.

Rekomendacje:

- należy rozwijać infrastrukturę dróg rowerowych w celu stworzenia spójnej sieci łączącej najważniejsze źródła i cele podróży w GOF;
- należy budować ścieżki rowerowe dwukierunkowe - ciągi jednokierunkowe należy dopuszczać wyłącznie w miejscach, w których budowę ścieżek dwukierunkowych ograniczają warunki techniczne czy ukształtowanie terenu;
- należy poprawiać bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów w formie interwencji punktowych, np. w najbliższym sąsiedztwie placówek oświatowych;
- należy prowadzić działania o charakterze edukacyjno-promocyjnym w zakresie mobilności aktywnej adresowane do różnych grup mieszkańców GOF;
- należy poprawiać jakość infrastruktury pieszej.

6. Mobilność sektora edukacji

Znaczenie oświaty przejawia się nie tylko w formowaniu trwałych podstaw pod rozwój oparty na innych przewagach niż koszty pracy. Placówki oświatowe stanowią również istotny element lokalnego rynku pracy. Infrastruktura społeczna szkół i przedszkoli służy też mieszkańcom niebędącym uczniami szkół. Z punktu widzenia mobilności miejskiej placówki oświatowe są jednymi z najważniejszych celów codziennych, regularnych podróży, wykonywanych o ustalonych porach dnia⁴². Więzbę podróży uczniów szkół średnich GOF przedstawiono na rysunku 19.



Rys. 19. Więźba ruchu uczniów szkół ponadpodstawowych w GOF w roku szkolnym 2024/2025

Źródło: opracowanie na podstawie danych pozyskanych ze szkół ponadpodstawowych GOF, wrzesień 2024 r.

⁴² K. Nosal: Zasady tworzenia planów mobilności dla obiektów i obszarów generujących duże potoki ruchu, „Transport Miejski i Regionalny” 2016 nr 2, s. 3-11.

Więźba ruchu jednostki samorządu terytorialnego jest silnie zdeterminowana skalą codziennych przemieszczeń uczniów, rodziców, pracowników placówek oświatowych i innych „użytkowników” placówek oświatowych. Zależy ona od liczby i rozmieszczenia przedszkoli oraz szkół, wyznaczonych obwodów szkolnych, liczby i wieku uczniów, rodzaju szkół oraz znaczenia i popularności danej szkoły⁴³. W rezultacie podział podróży, dla których motywację stanowi oświata i wychowanie, kształtuje się odmiennie dla szkół podstawowych i ponadpodstawowych.

Więźba podróży uczniów szkół średnich GOF przedstawiona na rysunku 19, stanowi ilustrację dużego zakresu przestrzennego oddziaływania szkół ponadpodstawowych zlokalizowanych w GOF. Choć największy udział uczniów stanowią osoby zamieszkałe w gminach tworzących GOF, to codzienne dojazdy generują nawet gminy położone poza granicami powiatu gorlickiego (m. in. Ciężkowice, Grybów, Rzepiennik Strzyżewski, Szerzyny, Skołyszyn i Jasło).

O skali codziennych przemieszczeń świadczy liczba uczniów szkół ponadpodstawowych GOF objętych badaniem, która w roku szkolnym 2024/2025 wyniosła ok. 2,7 tysiąca. Spośród nich ponad 2/3 mieszka na terenie innej gminy, co determinuje skalę codziennych dojazdów do szkoły.

Elementem w procesie dialogu dla planowania mobilności miejskiej w GOF były warsztaty dla różnych interesariuszy reprezentujących istotne obszary funkcjonowania Obszaru. Dlatego też, oprócz analizy przemieszczania się uczniów szkół podstawowych oraz ponadpodstawowych i warsztatów dla przedstawicieli sektora edukacji, przeprowadzono także badanie ankietowe wśród dyrektorów szkół funkcjonujących w GOF. Ankietę wypełniło 15 przedstawicieli szkół podstawowych (w tym jednego przedszkola) oraz czterech szkół ponadpodstawowych, w których łącznie uczy się ok. 6,5 tysięcy uczniów oraz zatrudnionych jest niemal 1 tys. pracowników (nauczyciele i pracownicy administracji szkolnej).

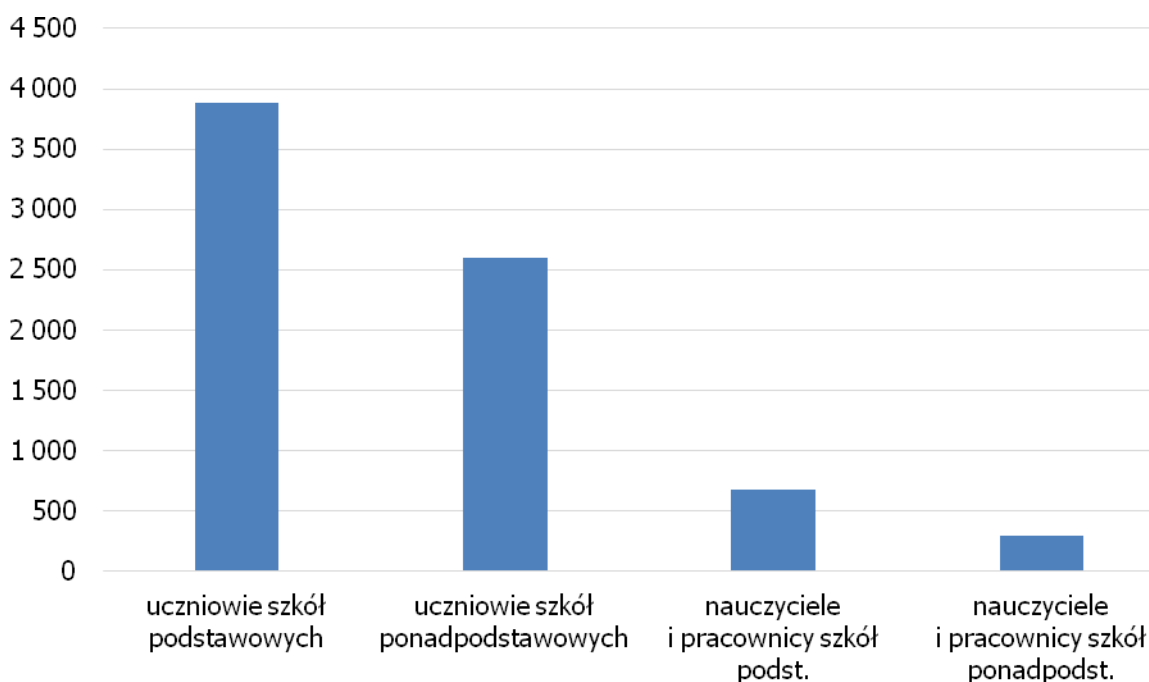
Liczbę uczniów i nauczycieli w szkołach objętych badaniem w formie kwestionariusza ankiety wypełnianej przez dyrektorów szkół w GOF w roku szkolnym 2024/2025 zaprezentowano na rysunku 20.

W odniesieniu do wszystkich grup sektora oświaty (tj. pracowników, uczniów szkół podstawowych oraz ponadpodstawowych) zbadano sposób dojazdu do pracy i miejsc edukacji. Wyniki mają charakter szacunkowy, gdyż opracowano je na podstawie informacji przekazanych od dyrektorów poszczególnych placówek oświatowych. W przypadku komunikacji rowerowej dyrektorzy przekazali wyniki dwukrotnej obserwacji liczby rowerów, hulajnóg, a w

⁴³ M. Wołek: Mobilność sektora oświaty w samorządzie lokalnym w Polsce. „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego. Ekonomika Transportu i Logistyka” 2017, nr 75.

przypadku szkół średnich – również motorowerów zaparkowanych na terenie szkoły w miesiącu wrześniu, co pozwoliło na częściową weryfikację ich ocen dotyczącą całego podziału modalnego podróży uczniów⁴⁴.

Wyniki badania wskazują na wysoki udział samochodu osobowego w dojazdach do placówek oświatowych.



Rys. 20. Liczba uczniów i nauczycieli w szkołach objętych badaniem w formie kwestionariusza ankiety wypełnianego przez dyrektorów szkół w GOF w roku szkolnym 2024/2025

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, wrzesień 2024 r.

W przypadku dojazdów do szkół podstawowych w dojazdach dominował samochód osobowy (57% udziału w podróżach uczniów do szkół podstawowych), natomiast w przypadku uczniów szkół ponadpodstawowych – transport publiczny (67% udziału w dojazdach do szkół ponadpodstawowych).

Wysoki udział samochodu osobowego w dojazdach do szkół podstawowych może wynikać z dużego rozproszenia zabudowy w znacznej części GOF. Podczas warsztatów część dyrektorów szkół sugerowała również, że istotną przyczyną może być niska ocena poziomu

⁴⁴ Obserwacja przeprowadzona przez przedstawicieli szkół w ciągu dwóch dni powszednich we wrześniu 2024. Dane zostały zawarte w ankiecie.

bezpieczeństwa w ruchu drogowym w najbliższym otoczeniu szkoły dokonywana przez rodziców i opiekunów dzieci⁴⁵.

Mobilność aktywna, obejmująca przemieszczenia piesze oraz realizowane rowerem i hulajnogą, odpowiadała natomiast za ok. 1/3 ogółu podróży uczniów do szkół podstawowych. Dość znaczny udział podróży do szkół realizowanych jednośladami (9%) wskazuje na duży potencjał w zakresie rozwijania mobilności rowerowej w GOF i stanowi jednocześnie silną przesłankę dla rozwijania spójnej sieci dróg rowerowych umożliwiających bezpieczny dojazd i powrót ze szkoły. Szkołami podstawowymi o zaobserwowanej w dwóch dniach września 2024 r. największej liczbie zaparkowanych rowerów i hulajnóg były: ZSP w Kłęczanach, SP w Ropicy Polskiej oraz MZS nr 1 w Gorlicach.

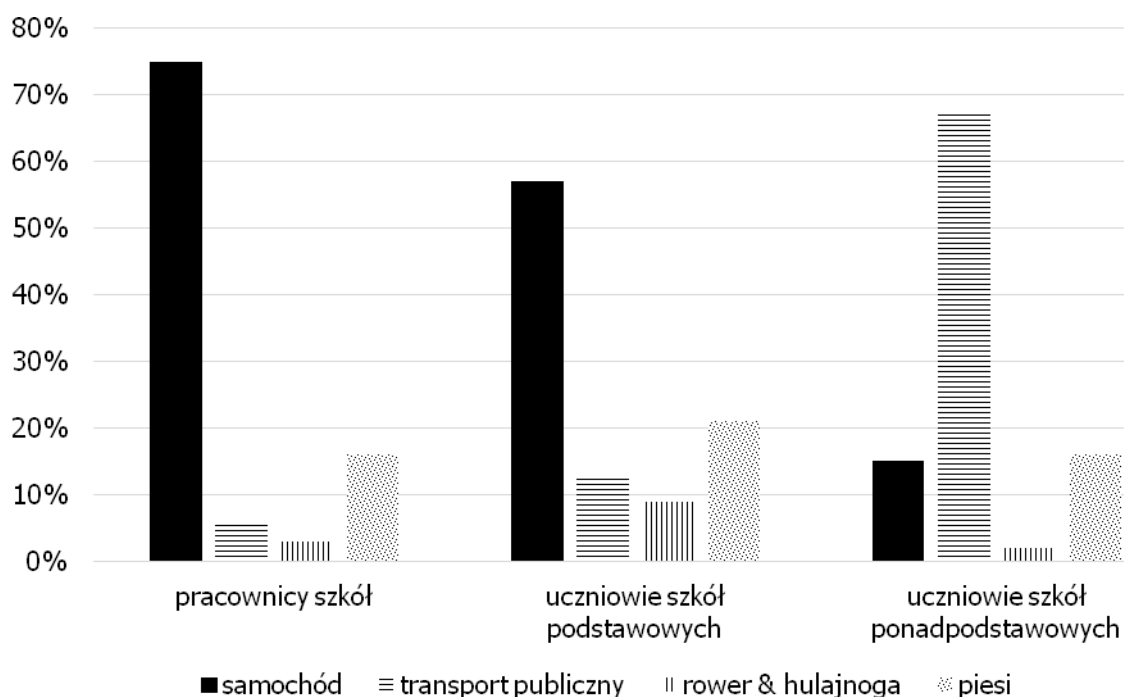
Odmienne przedstawia się wzorzec podziału podróży uczniów szkół ponadpodstawowych. Wynika to z faktu, że ok. 2/3 z nich mieszka poza gminą, w której zlokalizowana jest dana szkoła średnia oraz że większość z nich odbywa podróże już bez opieki rodziców i opiekunów (wyjątek stanowi młodzież podwożona przez nich do szkół). W związku z tym dominującym sposobem dojazdu do szkół jest publiczny transport zbiorowy, natomiast mobilność aktywna (tj. przemieszczenia piesze i rowerowe) odpowiada za mniej niż co piątą podróż, choć jest to i tak udział wyższy niż samochodu osobowego. Dane te przedstawiono na rysunku 21.

W przypadku pracowników sektora edukacji dominującym środkiem dojazdu do pracy jest samochód osobowy, który odpowiada za 3/4 ogółu podróży tej grupy zawodowej. Przyczynę takiego stanu rzeczy stanowi przede wszystkim rozproszona zabudowa, ale ma znaczenie również fakt, że część nauczycieli pracuje więcej niż w jednej placówce oświatowej.

Dyrektorzy szkół podstawowych zostali ponadto poproszeni o ocenę poszczególnych elementów istotnych dla mobilności uczniów oraz pracowników badanych szkół podstawowych. Dopasowanie rozkładu do godzin rozpoczynania lekcji zostało ocenione pozytywnie lub bardzo pozytywnie (za wyjątkiem SP w Dominikowicach), podobnie jak lokalizacja przystanków publicznego transportu zbiorowego względem szkoły (poza SP w Sękowej). Jednak aż trzy szkoły podstawowe nisko oceniły dopasowanie rozkładu jazdy do godzin kończenia lekcji, a były to SP w Dominikowicach, SP w Zagórzanach i ZSP w Szymbarku.

Niemal równie wysoko oceniono odpowiednią liczbę miejsc parkingowych dla rowerów i hulajnóg (za wyjątkiem MZS nr 5 w Gorlicach). Elementem, który negatywnie został oceniony przez ponad 1/3 przedstawicieli szkół podstawowych, była „odpowiednia liczba miejsc parkingowych dla samochodów”.

⁴⁵ Warsztaty dla sektora edukacji, Gorlice 6.09.2024 r.



Rys. 21. Porównanie podziału modalnego podróży dla różnych kategorii interesariuszy sektora edukacji w GOF w roku szkolnym 2024/2025

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, wrzesień 2024 r.

Bezpieczeństwo pieszych, podobnie jak jakość infrastruktury dla pieszych w najbliższym otoczeniu szkoły podstawowej, uzyskało dość dobre oceny, wyjątkiem były jedynie MZS nr 1 w Gorlicach i MZS nr 6 w Gorlicach.

Bardzo nisko oceniono bezpieczeństwo rowerzystów w najbliższym sąsiedztwie szkół podstawowych. Negatywną ocenę zyskały: SP w Sękowej, ZSP w Kłęczanach, ZSP w Stróżówce, MZS nr 1 w Gorlicach, MZS nr 6 w Gorlicach i SP w Zagórzanach, stanowiące łącznie ok. 40% wszystkich szkół podstawowych w GOF objętych badaniem. Jeszcze gorzej została oceniona jakość infrastruktury rowerowej w sąsiedztwie szkoły podstawowej, co wskazuje na pilność działań w zakresie rozwoju spójnej i bezpiecznej sieci dróg rowerowych. Dane te zaprezentowano na rysunku 22.

W przypadku szkół ponadpodstawowych dopasowanie godzin przyjazdów autobusów do planu lekcji ocenione zostało dobrze – żadna ze szkół średnich nie oceniła źle spełnienia tego postulatu. W przypadku oceny dopasowania godzin odjazdów autobusów po zajęciach do planu lekcji również nie odnotowano głosów krytycznych.

Część najstarszych uczniów szkół średnich i znakomita większość nauczycieli posiada prawo jazdy i wykorzystuje samochód osobowy do dojazdów do szkoły. Powstaje więc mocno sygnalizowany w badaniu oraz podczas warsztatów, problem zapewnienia odpowiedniej

liczby miejsc parkingowych dla samochodów. Należy jednak w tym miejscu zwrócić uwagę na konflikt pomiędzy użytkownikiem samochodu, który zostawia go na ok. 8 godzin, a resztą uczniów, gdyż część przestrzeni wokół szkoły mogłaby zostać zagospodarowana w sposób alternatywny. Niską ocenę w zakresie spełnienia postulatu zapewnienia odpowiedniej liczby miejsc parkingowych w sąsiedztwie szkoły wystawiły: ZSZ w Gorlicach, ZSE w Gorlicach oraz ZS nr 1 im. Łukasiewicza w Gorlicach.

Bezpieczeństwo pieszych w najbliższym sąsiedztwie szkoły zostało średnio lub wysoko ocenione przez przedstawicieli szkół średnich. Najniżej (źle) oceniono ten element w odniesieniu do ZS nr 1 im. Łukasiewicza. Podobnie oceniono bezpieczeństwo rowerzystów.

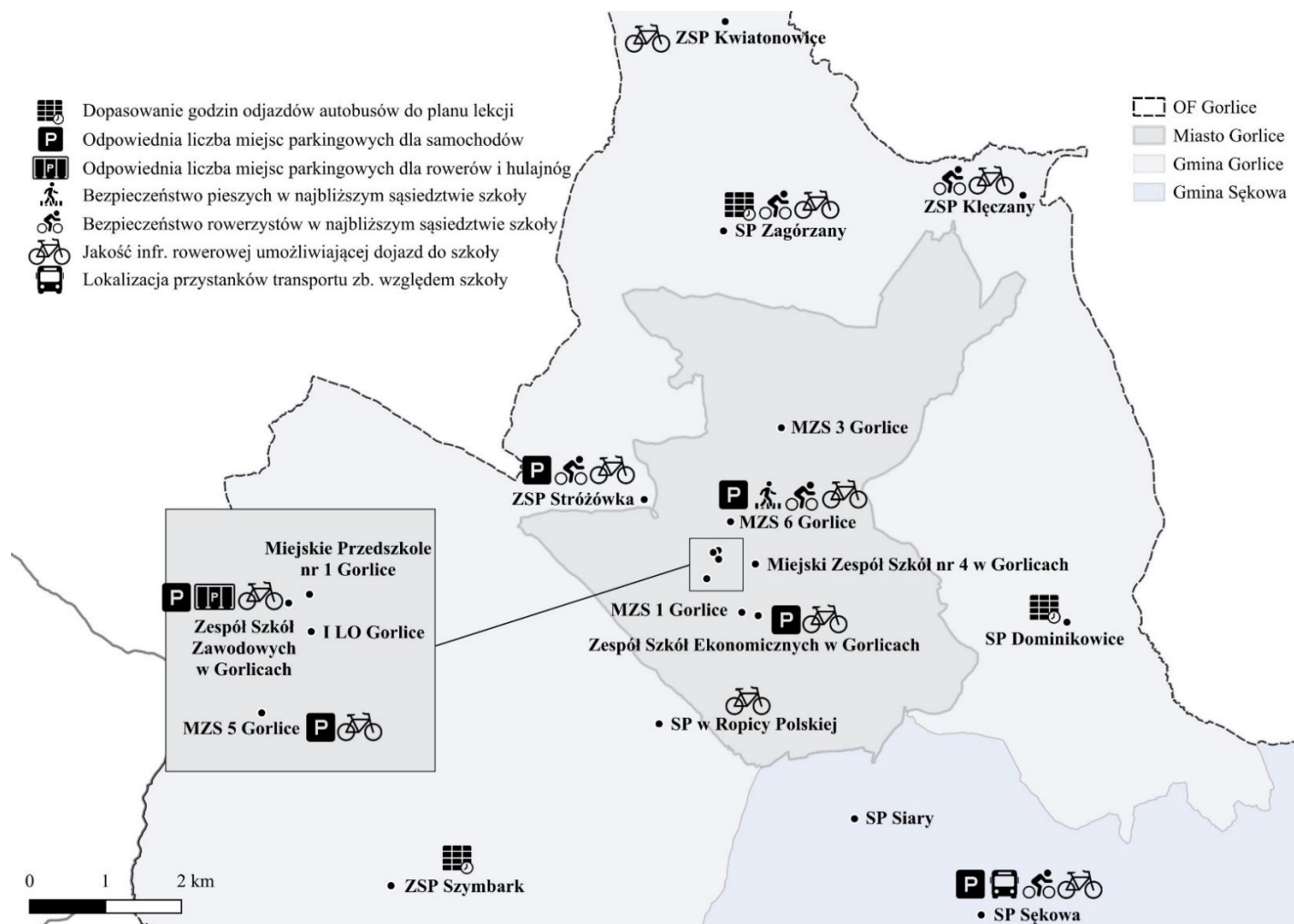
Jakość infrastruktury pieszej umożliwiającej dojście do szkoły ponadpodstawowej oceniona została „dobrze” lub „bardzo dobrze”. Całkiem odmiennie prezentowały się oceny w odniesieniu do jakości infrastruktury rowerowej w otoczeniu szkół ponadpodstawowych (złe oceny ZSE w Gorlicach, ZSZ w Gorlicach oraz ZS nr 1 im. Łukasiewicza).

Pełny przegląd postulatów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego w sąsiedztwie szkół podstawowych i ponadpodstawowych zawarto w rozdziale „Bezpieczeństwo ruchu drogowego”.

W większości szkół podstawowych prowadzono również działania edukacyjne na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego uczniów.

Należały do nich m.in.:

- udział szkół w konkursach i akcjach (np. „Odblaskowa Szkoła”, „Akademia Bezpiecznego Puchatka”, „Oświetlony Rowerzysta”, Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym);
- spotkania z przedstawicielami Policji;
- pogadanki na lekcjach wychowawczych;
- pomoc w przygotowaniu uczniów do egzaminu na kartę rowerową i motorowerową.



Rys. 22. Mapa wyzwań związanych z mobilnością sektora edukacji GOF (stan na październik 2024)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie warsztatów (Gorlice 6.09.2024 r.) oraz badań przeprowadzonych wśród dyrektorów szkół GOF, wrzesień 2024 r.

Podsumowanie:

- placówki oświatowe są ważnymi generatorami codziennego, regularnego ruchu w GOF;
- wzorce podróży związanych z edukacją istotnie się różnią w zależności od typu szkoły;
- w przypadku dojazdów do szkół podstawowych w dojazdach dominuje samochód osobowy, natomiast w odniesieniu do uczniów szkół ponadpodstawowych – transport publiczny;
- mobilność aktywna, obejmująca przemieszczenia piesze oraz realizowane rowerem i hulajnogą, odpowiada za ponad 1/3 ogółu podróży uczniów do szkół podstawowych;
- niemal co dziesiąta podróż realizowana do szkoły podstawowej w GOF odbywa się z wykorzystaniem roweru lub hulajnogą;
- w przypadku pracowników sektora edukacji dominującym środkiem dojazdu do pracy jest samochód osobowy, który odpowiada za 3/4 ogółu podróży tej grupy zawodowej;
- dopasowanie rozkładu do godzin rozpoczynania lekcji zostało ocenione pozytywnie lub bardzo pozytywnie, podobnie jak lokalizacja przystanków publicznego transportu zbiorowego względem szkoły;
- bardzo nisko oceniono bezpieczeństwo rowerzystów oraz jakość infrastruktury rowerowej w najbliższym sąsiedztwie szkół podstawowych;
- bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów w najbliższym sąsiedztwie szkoły zostało średnio lub wysoko ocenione przez większość przedstawicieli szkół średnich;
- jakość infrastruktury pieszej umożliwiającej dojście do szkoły ponadpodstawowej oceniona została „dobrze” lub „bardzo dobrze”, przy czym całkiem odmiennie prezentowały się oceny w odniesieniu do jakości infrastruktury rowerowej w otoczeniu szkół ponadpodstawowych.

Rekomendacje:

- publiczny transport zbiorowy w wymiarze powiatowym wymaga ciągłego wsparcia ze względu na skalę i zakres przestrzenny dojazdów młodzieży do szkół ponadpodstawowych;
- w celu zmniejszenia roli samochodu osobowego w dowozie dzieci i młodzieży do szkół podstawowych należy dążyć do poprawy bezpieczeństwa i jakości infrastruktury pieszej i rowerowej w ich sąsiedztwie;
- znaczny udział podróży rowerami hulajnogami (niemal co dziesiąta podróż) do szkół podstawowych stanowi silną przesłankę dla rozwijania spójnej sieci dróg rowerowych umożliwiających bezpieczny dojazd i powrót ze szkoły;
- dla części użytkowników samochodów realizujących podróże w związku z nauką lub pracą w szkole alternatywą mogłby być ogólnomiejski parking, na którym można pozostawić

samochód na czas lekcji, bez pogarszania bezpieczeństwa ruchu drogowego na lokalnym układzie drogowym.

7. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Szczegółowy podział wypadków i kolizji w zależności od miejscowości na terenie powiatu gorlickiego w latach 2022-2023, przedstawiono w tabeli 25. W latach 2022-2023 wypadki drogowe na terenie GOF stanowiły 47% wszystkich wypadków na terenie całego powiatu gorlickiego, podczas gdy w 2023 r. – 39%.

Tab. 25. Wypadki i kolizje w powiecie gorlickim w latach 2022-2023

	Wypadki		Zabici		Ranni		Kolizje	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023
Miasto Gorlice	6	7	0	2	7	7	164	165
Gmina Gorlice	4	5	3	0	2	6	75	87
Ropa	3	3	0	1	3	3	26	25
Uście Gorlickie	4	0	1	0	5	0	26	25
Moszczenica	1	2	0	1	2	4	21	17
Łużna	0	4	0	1	0	3	20	31
Bobowa	2	5	0	0	5	7	29	26
Sękowa	0	0	0	0	0	0	12	17
Biecz	0	3	0	1	0	2	50	63
Lipinki	1	2	0	0	1	2	22	10
Razem KPP	21	31	4	6	25	33	455	466

Źródło: Raport o stanie powiatu gorlickiego za 2023. Starostwo Powiatowe w Gorlicach, Gorlice 2024.

W tabeli 26 przedstawiono dane dotyczące liczby wypadków drogowych w poszczególnych gminach GOF wraz z ich konsekwencjami w dłuższym horyzoncie czasowym (2019-2023). Z analizy tych danych wynika, że w ciągu ostatnich pięciu lat na analizowanym obszarze doszło ogółem do 80 wypadków, w których rannych zostało 78 osób, natomiast śmierć poniosło 13. Ze względu na zróżnicowane źródła danych, występują niewielkie rozbieżności w informacjach przedstawionych w tabelach 25 i 26 dla 2023 r., nie wpływają one jednak na ogólny obraz bezpieczeństwa drogowego w GOF.

Główne przyczyny zdarzeń drogowych w 2023 r. stanowiły: nadmierna prędkość, niewłaściwe manewry, nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu oraz błędy pieszych. Na obszarze powiatu Policja w 2023 r. ujawniła ogółem 63 przekroczenia prędkości powyżej 50 km/h w terenie zabudowanym, co skutkowało zatrzymaniem 52 praw jazdy.

W 2022 r. ujawniono natomiast ogółem 42 przekroczenia prędkości powyżej 50 km/h w terenie zabudowanym, w rezultacie czego zatrzymano 39 praw jazdy⁴⁶.

Tab. 26. Liczba wypadków w poszczególnych gminach wraz z ich konsekwencjami w latach 2019-2023

Wyszczególnienie	Rok					Ogółem
	2019	2020	2021	2022	2023	
GORLICE MIASTO						
Wypadki	13	6	4	6	8	37
Ofiary śmiertelne	2	0	0	0	3	5
Zmarli na miejscu	2	0	0	0	2	4
Zmarli w ciągu 30 dni	0	0	0	0	1	1
Ranni	12	6	5	7	7	37
Ciężko ranni	2	2	2	0	1	7
Lekko ranni	4	4	3	7	6	24
GORLICE GMINA WIEJSKA						
Wypadki	12	7	5	4	7	35
Ofiary śmiertelne	0	1	0	3	3	7
Zmarli na miejscu	0	0	0	3	2	5
Zmarli w ciągu 30 dni	0	1	0	0	1	2
Ranni	12	8	5	2	7	34
Ciężko ranni	1	6	4	0	0	11
Lekko ranni	11	2	1	2	7	23
GMINA SĘKOWA						
Wypadki	2	4	2	0	0	8
Ofiary śmiertelne	0	1	0	0	0	1
Zmarli na miejscu	0	1	0	0	0	1
Zmarli w ciągu 30 dni	0	0	0	0	0	0
Ranni	2	3	2	0	0	7
Ciężko ranni	2	2	0	0	0	4
Lekko ranni	0	1	2	0	0	3

Źródło: Instytut Transportu Samochodowego – Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego www.obserwatoriumbrd.pl, Raport o stanie powiatu gorlickiego 2023, Starostwo Powiatowe w Gorlicach, Gorlice 2024, informacje pozyskane podczas warsztatów, Gorlice 6.09.2024 r.

⁴⁶ Raport o stanie powiatu gorlickiego za 2023 rok, Starostwo Powiatowe w Gorlicach, Gorlice 2024, s. 113.

W badanym okresie można zauważyć ogólny trend poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego we wszystkich gminach – przejawiający się spadkiem liczby wypadków z 27 w 2019 r. do 11 w 2021 r. Odstępstwo od tego trendu stanowi jednak 2023 r., w którym odnotowano wzrost liczby wypadków (do 15), przy czym przyrost ten nastąpił szczególnie w mieście Gorlice oraz w gminie wiejskiej Gorlice.

W okresie od początku 2020 r. do końca czerwca 2024 r. na terenie GOF wydarzyło się 6 wypadków z udziałem rowerzystów (po 2 w każdej z gmin tworzących GOF) oraz 15 wypadków z udziałem pieszych⁴⁷.

Wzrost liczby wypadków oraz ofiar śmiertelnych w 2023 r. w tych obszarach wskazuje na konieczność podjęcia dodatkowych działań mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa na drogach i zapobieganie kolejnym wypadkom.

Na podstawie szczegółowej analizy lokalizacji wypadków w badanych trzech gminach sformułowano wniosek, że szczególnie problematycznym punktem na mapie układu drogowego pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego jest skrzyżowanie ulic: 11 Listopada (droga powiatowa), Korczaka i Bardiowskiej (drogi gminne) w Gorlicach. Jak wynika z danych, w okresie od początku 2017 r. do końca pierwszego półrocza 2023 r. na wskazanym skrzyżowaniu Komenda Powiatowa Policji w Gorlicach odnotowała 14 kolizji i 1 wypadek drogowy. Przyczyną powyższych zdarzeń było nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu⁴⁸.

Duża liczba korzystających z opisywanego skrzyżowania wynika z jego lokalizacji przy Urzędzie Skarbowym obsługującym mieszkańców całego powiatu gorlickiego. Stąd też wysokie natężenie ruchu ulicznego również poza godzinami szczytu – wynikające z całodziennego obsługi interesantów tego urzędu. Skrzyżowanie zlokalizowane jest w ciągu drogi prowadzącej do i z dworca autobusowego oraz stacji kolejowej Gorlice. Z dworca autobusowego korzystają głównie osoby podróżujące do pracy lub szkoły oraz turyści.

Skrzyżowanie znajduje się także w ciągu drogi prowadzącej do dwóch, położonych w niedalekiej odległości szkół średnich. Uczniowie szkół wysiadający na dworcu autobusowym, w drodze do budynków szkolnych poruszają się po wąskich chodnikach, w złym stanie technicznym. Młodzież podróżująca do szkoły rowerami, z uwagi na brak drogi rowerowej, zmuszona jest do korzystania z jezdni, co przy dużym natężeniu ruchu pojazdów zmotoryzowanych występującym w obrębie skrzyżowania, stanowi niebezpieczeństwo zarówno dla niezmotoryzowanych, jak i zmotoryzowanych użytkowników drogi⁴⁹.

⁴⁷ Dane Komendy Miejskiej Policji w Gorlicach, pismo HAR-0151.251.24 z dn. 12.09.2024 r.

⁴⁸ Informacja Komendy Miejskiej Policji w Gorlicach dla Stowarzyszenia Gorlicki Obszar Funkcjonalny, pismo nr HAR-0151.380.23 z dn. 16.11.2023 r.

⁴⁹ Informacja uzyskana podczas warsztatów z sektorem edukacji, Gorlice 6.09.2024 r.

Natężenie ruchu na ww. skrzyżowaniu prawdopodobnie ulegnie dalszemu zwiększeniu w związku z planowaną modernizacją linii kolejowych nr 108 i nr 110, w wyniku której na stację kolejową zlokalizowaną w sąsiedztwie tego skrzyżowania ponownie przyjeżdżać będą pociągi do i z Krakowa oraz Rzeszowa. Co więcej, skrzyżowanie to zostało wskazane w czasie badania przeprowadzonego wśród mieszkańców jako jedno z dwóch, które wymagają podjęcia działań służących poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Szczególnej uwagi pod kątem poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wymaga także skrzyżowanie ulic: Mickiewicza, Kościuszki i Sienkiewicza w Gorlicach.

W toku prac nad niniejszym dokumentem przeprowadzono konsultacje z sektorem edukacji, z których część poświęcono tematyce bezpieczeństwa podróży z i do szkół, dotyczące zarówno pracowników oraz uczniów, jak i osób dowożących uczniów do szkół. Przedstawiciele szkół podstawowych podczas warsztatów zgłosili szereg postulatów związanych z bezpieczeństwem ruchu w najbliższym sąsiedztwie ich placówek, które zostały przedstawione w tabeli 27⁵⁰. Z informacji zawartych w tej tabeli wynika, że w otoczeniu wielu placówek oświatowych na terenie gmin i miasta Gorlice występują istotne problemy związane z infrastrukturą drogową oraz bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Główne kwestie wymagające podjęcia działań to:

- brak dróg rowerowych i chodników;
- zły stan techniczny infrastruktury liniowej;
- niewystarczająca liczba przejść dla pieszych w pobliżu szkół;
- brak małej infrastruktury służącej poprawie bezpieczeństwa, np. barierek;
- brak zatoczek czy miejsc parkingowych dla rodziców przywożących dzieci do placówek edukacyjnych.

Wymienione problemy nie tylko utrudniają codzienne funkcjonowanie szkół, ale przede wszystkim stwarzają realne zagrożenie dla bezpieczeństwa uczniów, rodziców i pracowników placówek oświatowych. Brak odpowiedniej infrastruktury ogranicza również możliwość aktywnego podróżowania do szkoły, w tym np. na rowerze czy hulajnodze, co ma potencjalnie negatywny wpływ na zdrowie i aktywność fizyczną dzieci. Co więcej, większość zjawisk kumuluje się w godzinach porannego szczytu, czyli w czasie dojścia, dojazdu lub dowożenia dzieci i młodzieży do szkół.

Podsumowując należy stwierdzić, że konieczne jest podjęcie działań mających na celu poprawę infrastruktury drogowej w rejonie szkół, obejmujących budowę chodników i ścieżek rowerowych, tworzenie bezpiecznych przejść dla pieszych, zatoczek i miejsc parkingowych,

⁵⁰ Warsztaty w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej z sektorem edukacji GOF, Gorlice 6.09.2024 r.

a także instalację barierek ochronnych i usprawnienie organizacji ruchu. Działania te przyczynią się do zwiększenia bezpieczeństwa oraz komfortu wszystkich użytkowników dróg w otoczeniu placówek edukacyjnych.

Tab. 27. Wybrane postulaty poprawy bezpieczeństwa ruchu w sąsiedztwie szkół podstawowych w GOF

Placówka	Istota problemu
SP w Sękowej	Brak drogi dla rowerów, brak przejścia dla pieszych w okolicy szkoły
Miejski Zespół Szkół nr 4 w Gorlicach	Brak miejsca (zatoczki) dla rodziców przywożących dzieci do szkoły – parkują na ulicy lub na wjeździe do szkoły, blokując możliwość dojazdu dla pracowników szkoły Rozwiązaniem mogłoby być obniżenie krawężników, wówczas rodzice mogliby przystanąć na chodniku
ZSP w Kłęczanach	Szkoła i Przedszkole usytuowane są 200 m od drogi krajowej nr 28 – aby zwiększyć bezpieczeństwo ruchu drogowego do szkoły powinno się wybudować przy drodze krajowej nr 28 chodnik/drogę rowerową wzdłuż drogi na odcinku Kłęczany – Libusza, co w oczywisty sposób zwiększyłoby bezpieczeństwo poruszania się uczniów do szkoły, a procent uczniów przyjeżdżających na rowerach czy hulajnogach byłby większy
ZSP w Kwiatonowicach	Dokończenie budowy chodnika w całej wsi, wydzielenie pasa dla rowerów (budowa ścieżki rowerowej), utworzenie miejsc parkingowych dla osób z niepełnosprawnościami wraz z dojazdem do nich
SP w Ropicy Polskiej	Zbyt mała liczba miejsc parkingowych, brak ścieżki rowerowej, dzięki której dzieci mogłyby bezpiecznie dojechać do szkoły Szkoła usytuowana jest przy drodze krajowej o dużym nasileniu ruchu, co stwarza duże niebezpieczeństwo przy przejściu dzieci przez ulicę na drugą stronę Brak zatoczki, w której rodzic mógłby bezpiecznie wysadzić dziecko, nie wjeżdżając na parking
ZSP w Stróżówce	Zmiana infrastruktury pieszej, aby umożliwić dzieciom bezpieczne dojście do szkoły od strony miejscowości Bystra – budowa chodnika oraz poszerzenie obecnej drogi prowadzącej do szkoły
SP w Dominikowicach	Rodzice zatrzymują się na drodze zbyt blisko przejścia dla pieszych lub za nim, ograniczając pozostałym kierującym widoczność przejścia
MZS nr 1 w Gorlicach	Dobre zsynchronizowanie świateł dla pieszych na przejściu na początku ul. Węgierskiej Zamontowanie barierek na chodniku na skrzyżowaniu ulic Pięknej z Ariańską Poszerzenie wjazdu do szkoły od ul. Pięknej i wydzielenie bezpiecznego pasa dla pieszych Rozwiązanie problemu z przejściem na ul. Węgierskiej koło skrzyżowania z ul. Ariańską

Placówka	Istota problemu
MZS nr 3 w Gorlicach	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych, monitorowanie przez odpowiednie służby ruchu drogowego w pobliżu szkoły
MZS nr 5 w Gorlicach	Duży ruch samochodowy na parkingu szkolnym pomimo dostępności dwóch zatoczek (postój 15 min) przy ul. Krakowskiej Wąski wyjazd przez bramę oraz chęć rodziców wysadzania dzieci przed samymi drzwiami wejściowymi powoduje spiętrzenie ruchu w godzinach 7:40-8:15 oraz 13-14 Zdarzają się stłuczki i tzw. szkody parkingowe wynikłe z nieuwagi oraz niewystarczającej ilości miejsca pomiędzy nieodpowiednio zaparkowanymi samochodami Ogólna dostępność parkingu powoduje również problem w postaci pozostawianych samochodów przez osoby postronne niebędące pracownikami szkoły, ani też rodzicami/opiekunami Ruch samochodowy na parkingu przed szkołą powoduje duże zagrożenie dla bezpieczeństwa uczniów, którzy również korzystają z rowerów i hulajnóg Ponadto wyjazd z parkingu szkolnego przez bramę przebiega przez chodnik o dużym natężeniu ruchu, a prędkość samochodów poruszających się po ul. Krakowskiej jest w większości nadmierna i niedostosowana do ruchu w pobliżu szkoły (o czym informują znaki) Wzdłuż ul. Krakowskiej nie ma barier energochłonnych, które w kontekście niedawnego wypadku (samochód wypadł z jezdni na łuku i wjechał na chodnik) byłyby zasadne, ale zwołana komisja orzekła, że nie ma możliwości technicznych, aby taka bariera powstała – ze względu na wjazdy na posesje
MZS nr 6 w Gorlicach	Wyjście ze szkoły wprost na przejście dla pieszych, brak progów zwalniających, droga prowadząca do szkoły jest jednocześnie jedyną drogą wjazdową na pobliskie osiedle, brak parkingów, brak zatoczki do „wysadzania” dzieci do szkoły
SP w Zagórzanach	Brak ścieżki rowerowej Chodnik jest na długości całej miejscowości, natomiast nie ma ścieżki rowerowej, ani też miejsca wyznaczonego dla rowerzystów
ZSP w Szymbarku	Pewnym zagrożeniem dla bezpieczeństwa pieszych, szczególnie dzieci oraz pojazdów jest zjazd z drogi krajowej nr 28 w bezpośrednim sąsiedztwie wejścia do budynku szkolnego, co widoczne jest szczególnie ok. godz. 8:00 w okresie dowozu/dojścia dzieci do szkoły i przedszkola Innym utrudnieniem i zagrożeniem jest brak chodnika do centrum wsi Szymbark wzdłuż ruchliwej i niebezpiecznej DK 28 od strony przysiółków Górki i Łęgi

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji pozyskanych podczas warsztatów z sektorem edukacji, Gorlice 6.09.2024 r. oraz badań ankietowych wśród dyrektorów szkół podstawowych GOF, wrzesień 2024 r.

Osobną uwagę poświęcono bezpieczeństwu podróży uczniów szkół ponadpodstawowych. Podejście takie determinuje fakt, że uczniowie takich szkół charakteryzują się odmiennymi wzorcami podróży względem uczniów szkół podstawowych. Wynika to zarówno z samego z wieku uczniów i ich wyższej mobilności oraz samodzielności, jak również z większej odległości pomiędzy miejscem zamieszkania ucznia a jego szkołą. Z tego powodu odmiennie od segmentu szkół podstawowych prezentują się wyniki oceny poszczególnych elementów istotnych dla mobilności uczniów oraz pracowników badanych szkół ponadpodstawowych, co przedstawiono w tabeli 28.

Główne problemy związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego w sąsiedztwie szkół ponadpodstawowych w GOF dotyczą:

- niewystarczającej infrastruktury drogowej;
- nadmiernej prędkości pojazdów w pobliżu szkół;
- niedopasowania oferty transportu publicznego do potrzeb uczniów;
- braku odpowiednich miejsc postojowych dla samochodów osobowych.

Aby poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego w tych obszarach konieczne jest wdrożenie działań takich jak:

- modernizacja dróg w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- instalacja urządzeń uspokajających ruch;
- dostosowanie rozkładów jazdy autobusów;
- reorganizacja infrastruktury wokół szkół.

W części poświęconej mobilności sektora edukacji dodatkowo zilustrowano zagadnienia związane z bezpieczeństwem pieszych i rowerzystów w drodze do szkoły. W tabeli 29 przedstawiono oceny bezpieczeństwa podróży pieszych i rowerowych w poszczególnych gminach, wyrażone przez ich mieszkańców.

Tab. 28. Postulaty poprawy bezpieczeństwa ruchu w sąsiedztwie szkół ponadpodstawowych w GOF

Placówka	Istota problemu
Zespół Szkół Ekonomicznych w Gorlicach	Poprawienie jakości nawierzchni oraz zamontowanie progów zwalniających Ograniczenie możliwości poruszania ul. Ariańską samochodów ciężarowych
Zespół Szkół Zawodowych w Gorlicach	Progi zwalniające na ulicy przy szkole (brak) Niedopasowanie rozkładu jazdy do godzin zakończenia lekcji: około 20 uczniów zwalnia się wcześniej, aby zdążyć na autobus powrotny do domu

Placówka	Istota problemu
I LO w Gorlicach	Przy szkole znajduje się przejście dla pieszych przez ul. Kołłątaja Poza godzinami szczytu zdarzają się pojazdy przekraczające dopuszczalną prędkość
ZS nr 1 im. Łukasiewicza w Gorlicach	Brak możliwości bezpiecznego wychodzenia i zabrania uczniów przez rodziców Przystanki autobusowe zlokalizowane przy wjeździe do szkoły uniemożliwiają wjazd i wyjazd, co blokuje ruch

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji pozyskanych podczas warsztatów z sektorem edukacji, Gorlice 6.09.2024 r. oraz badań ankietowych wśród dyrektorów szkół podstawowych GOF, wrzesień 2024 r.

Tab. 29. Ocena bezpieczeństwa podróży pieszych i rowerowych w poszczególnych gminach GOF [%]

Ocena	Gmina			Ogółem	
	miejska Gorlice	wiejska Gorlice	Sękowa		
Poruszanie się pieszo jest bezpieczne					
Zdecydowanie się nie zgadzam	21,5	15,4	15,8	19,0	41,0
Raczej się nie zgadzam	17,7	27,9	27,3	22,0	
Raczej się zgadzam	48,0	39,0	44,6	45,3	59,0
Zdecydowanie się zgadzam	12,8	17,6	12,2	13,7	
W czasie podróży rowerowych czuję się bezpiecznie					
Zdecydowanie się nie zgadzam	41,4	39,7	43,2	41,4	73,8
Raczej się nie zgadzam	29,2	36,8	36,7	32,4	
Raczej się zgadzam	25,6	17,6	17,3	22,1	26,2
Zdecydowanie się zgadzam	3,8	5,9	2,9	4,0	

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania pierwotnego.

Z danych zawartych w tabeli 29 wynika, że 59 % respondentów zgadza się ze stwierdzeniem, że czują się bezpiecznie w czasie przemieszczeń pieszych. W przypadku podróży rowerowych natomiast niemal 3/4 respondentów nie zgodziło się ze stwierdzeniem, że w czasie ich odbywania czują się bezpiecznie. Należy podkreślić, że niemal połowa, bo aż 41 % ogółu respondentów, zdecydowanie nie czuje się bezpiecznie w czasie podróży rowerowych. W dużym stopniu taki stan rzeczy należy przypisać niewystarczająco rozwiniętej sieci dróg dla rowerów we wszystkich gminach poddanych analizie.

Podsumowanie:

- mieszkańcy GOF dość nisko oceniają bezpieczeństwo realizacji podróży rowerowych;
- znacznie wyżej mieszkańcy GOF ocenili bezpieczeństwo podróży pieszych, a oceny były dość zbliżone w przekroju poszczególnych gmin tworzących GOF;
- szczególnej uwagi i podjęcia działań wymaga bezpieczeństwo przemieszczeń aktywnych do i ze szkół;
- brak spójnej i bezpiecznej sieci dróg rowerowych stanowi istotną barierę dla wzrostu roli przemieszczeń rowerowych w drodze do szkół GOF.

Rekomendacje:

- należy dążyć do „wizji zero wypadków” w systemie transportowym GOF;
- należy dążyć do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na skrzyżowaniu ulic: 11 Listopada (droga powiatowa) i Korczaka oraz Bardiowskiej (drogi gminne);
- działania niskokosztowe mające na celu poprawę bezpieczeństwa drogowego, takie jak: progi zwalniające, barierki oraz inne elementy „małej architektury”, wymagają dalszego wsparcia i rozwoju;
- rozbudowa oraz poprawa spójności infrastruktury liniowej powinna stanowić jedno z kluczowych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa podróży rowerowych i pieszych;
- należy podnieść poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w sąsiedztwie placówek oświatowych poprzez działania obejmujące infrastrukturę drogową, oświetlenie, oznakowanie i tzw. „małą architekturę”;
- należy wyznaczyć bezpieczne, wyposażone w małą infrastrukturę i dobrze oznakowane przejścia dla pieszych w miejscach gdzie obecnie ich brakuje (zwłaszcza w pobliżu szkół, które zgłosiły taką konieczność w czasie konsultacji i warsztatów).

8. Analiza SWOT planowania zrównoważonej mobilności miejskiej – podsumowanie części diagnostycznej

Analiza SWOT stanowi syntetyczne podsumowanie części diagnostycznej. Wyraża ona kompromis pomiędzy specyfiką wielu, charakterystycznych dla GOF oraz powiatu gorlickiego wyzwań i zjawisk, a chęcią ich uogólnienia i przedstawienia w sposób zwarty i przejrzysty. Jej fundamentem są elementy diagnozy – opartej z kolei na przeglądzie i analizie dokumentów istniejących – oraz analizy danych wtórnych i danych zebranych podczas badań marketingowych przeprowadzonych na potrzeby niniejszego dokumentu, wywiadów indywidualnych z wybranymi interesariuszami, a także warsztatów poświęconych zrównoważonej mobilności miejskiej w GOF. Analizę SWOT dla zrównoważonej mobilności w GOF zaprezentowano w tabeli 30.

Tab. 30. Analiza SWOT dla zrównoważonej mobilności w GOF

Mocne strony	Słabe strony
▪ ugruntowana sieć współpracy pomiędzy samorządami tworzącymi GOF oraz innymi podmiotami istotnymi dla planowania zrównoważonej mobilności (np. sektor edukacji) ▪ wciąż wysoki udział publicznego transportu zbiorowego w podróżach w powiecie gorlickim ▪ duże zaangażowanie gmin tworzących GOF w kwestie transportu i mobilności ▪ silna pozycja rynkowa miejskiego operatora transportu publicznego ▪ znaczący udział podróży rowerem w strukturze przemieszczeń wewnątrzgminnych oraz międzygminnych GOF ▪ doświadczenie w zakresie tworzenia atrakcyjnych przestrzeni publicznych (vide programy rewitalizacji w gminach GOF) ▪ funkcjonowanie strefy płatnego parkowania w Gorlicach ▪ funkcjonowanie Strefy Aktywności Gospodarczej	▪ wysoki udział samochodu w realizacji codziennych przemieszczeń w GOF ▪ zróżnicowana jakość infrastruktury drogowej negatywnie wpływająca na bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów ▪ brak ciągłości sieci dróg rowerowych w GOF ▪ wysokie natężenie ruchu na drodze krajowej przebiegającej przez GOF i wynikające z tego narażenie mieszkańców na emisję i hałas ▪ zróżnicowany pod względem wieku i emisyjności tabor autobusowy wykorzystywany do realizacji przewozów na terenie GOF ▪ niska dostępność transportu kolejowego GOF ▪ brak w pełni zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego ▪ niski poziom rozwoju infrastruktury parkingowej (w tym węzłów Park & Ride) umożliwiającej integrację różnych środków transportu ▪ brak dogodnej lokalizacji dla węzła integracyjnego znaczenia ponadlokalnego
Szanse	Zagrożenia
▪ wzrost znaczenia publicznego transportu	▪ utrzymanie się niekorzystnych procesów

zbiorowego w GOF ▪ realizacja przedsięwzięć poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego ▪ wzrost znaczenia mobilności aktywnej (pieszej i rowerowej), szczególnie w odniesieniu do podróży związanych z edukacją ▪ bardziej racjonalne wykorzystanie samochodu osobowego ▪ ukierunkowanie funduszy publicznych (regionalnych, krajowych i międzynarodowych) na przedsięwzięcia z zakresu zrównoważonej mobilności	demograficznych (starzenie się społeczeństwa i depopulacja) ▪ dalszy wzrost natężenia ruchu drogowego ▪ utrwalenie się silnej pozycji samochodu w codziennych przejazdach obligatoryjnych ▪ brak realizacji lub spowolnienie przedsięwzięć modernizacyjnych w odniesieniu do infrastruktury kolejowej oraz dróg krajowych i wojewódzkich ▪ brak poprawy oferty w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich ▪ zmniejszenie zakresu współpracy samorządów w GOF i powiecie gorlickim
---	--

Źródło: opracowanie własne.

9. Scenariusze rozwoju zrównoważonej mobilności w GOF

Planowanie strategiczne napotyka w obecnej sytuacji na wiele wyzwań. W ostatnich latach kilka zdarzeń bardzo mocno wpłynęło na prognozy społeczno-ekonomiczne, każąc z dużą ostrożnością podchodzić do wyników klasycznego, długoterminowego prognozowania. Mowa tutaj np. o pandemii COVID-19 (2020) i jej ogromnym wpływie na zachowanie transportowe mieszkańców (w skali globalnej spadek liczby pasażerów o 80% i reperkusje dla sieci, które w dużym stopniu polegają na dochodach z opłat za przejazdy⁵¹), czy też pełnoskalowej wojnie w Ukrainie, skutkującej zmianą strukturalną w zakresie wydatków publicznych w Polsce w najbliższych latach (m.in. wzrost wydatków na obronność, odporność systemów infrastrukturalnych oraz dążenie do uniezależnienia się od importu paliw płynnych i gazu ziemnego z Federacji Rosyjskiej). Dlatego też klasyczne metody prognozowania zawiodą w sytuacjach określanych mianem „czarnego łabędzia”⁵².

Metody scenariuszowe wykorzystywane są coraz częściej ze względu na trudność w prognozowaniu w wymiarze długookresowym. Od lat 80. ubiegłego wieku scenariusze znajdują zastosowanie w kształtowaniu polityki transportowej krajów wysoko rozwiniętych⁵³.

Przy ocenie proponowanych scenariuszy należy wziąć pod uwagę ich wiarygodność, spójność oraz przydatność w procesie podejmowania decyzji. Szczególnie w obecnych czasach istotne jest uwzględnienie ryzyka niepewności, zwłaszcza w sytuacji porównywania ze scenariuszem wyjściowym (bazowym – „business as usual”). Stąd też duże znaczenie ma opracowanie takiego scenariusza bazowego⁵⁴, który stanowić będzie podstawę dla porównywania zmian i punkt wyjścia dla tworzenia przynajmniej części wskaźników monitorujących realizację planu zrównoważonej mobilności.

Scenariusze pomagają zainteresowanym stronom lepiej zrozumieć prawdopodobne połączone efekty, jakie będą miały działania planowane w planie zrównoważonej mobilności miejskiej. Poprzez zobrazowanie różnych sytuacji mogących wystąpić w przyszłości pozwala to im na niezależną ocenę konsekwencji obecnych trendów, działań już zaprogramowanych oraz ewentualnej korekty kierunków działania. Analiza efektów poszczególnych scenariuszy umożliwia określenie realistycznych celów i wskaźników monitorujących.

⁵¹ Better Urban Mobility Playbook. Red. A. Mordret. UITP – International Association of Public Transport, Bruksela 2021, s. 9 i nast.

⁵² T. M. Nicholas: Czarny łabędź. Jak nieprzewidywalne zdarzenia rządzą naszym życiem. Wydawnictwo Zys i S-ka, Warszawa 2020.

⁵³ J. A. Annema, M. de Jong: The History of the Transport Future – Evaluating Dutch Transport Scenarios of the Past. „Transport Reviews” 2011 (Vol. 31), nr. 3, s. 341.

⁵⁴ J. A. Annema, M. de Jong, op. cit., s. 353.

Dla zbudowania scenariuszy dla mobilności podstawowe znaczenie ma dostępność i wiarygodność danych. Skali przyszłych zmian nie da się przewidzieć z całą pewnością, dlatego należy opracować różne scenariusze rozwoju sytuacji obecnej. Biorąc pod uwagę skalę planowanych działań oraz zdiagnozowane obecne uwarunkowania funkcjonowania systemu transportowego w GOF, zbudowano dwa scenariusze, których spełnienie w perspektywie do 2030 r. rodzić będzie określone skutki w zakresie natężenia ruchu, bezpieczeństwa ruchu drogowego, dostępności, wpływu na jakość przestrzeni oraz wielkości emisji z transportu.

W odniesieniu do GOF punktem wyjścia dla zdefiniowania scenariusza bazowego była diagnoza, w której uwzględniono poprzednie opracowania, wyniki warsztatów i spotkań z interesariuszami reprezentującymi różne grupy, analizę dokumentów strategicznych oraz wiedzę ekspercką, a także wyniki badań marketingowych wykonanych na zlecenie Starostwa Powiatowego w Gorlicach w 2020 r. i w 2023 r.

Scenariusze opracowane zostały w oparciu o założenia dotyczące wyboru kierunków strategicznych i możliwości budżetowe dotyczące nie tylko realizacji przedsięwzięć infrastrukturalnych i taborowych, ale również wydatków niezbędnych na utrzymanie poszczególnych podsystemów zrównoważonej mobilności w GOF (np. publicznego transportu zbiorowego).

9.1. Scenariusz 1

Jest to scenariusz „Business as Usual”, zakładający kontynuację istniejących zjawisk opisanych w części diagnostycznej planowania zrównoważonej mobilności GOF, którymi są:

- wysoki poziom uzależnienia od samochodu osobowego i jego dominująca rola w podziale podróży w powiecie gorlickim i GOF;
- wysoki udział samochodu osobowego w podróżach dzieci i młodzieży do szkół podstawowych w GOF („podwożenie dzieci do szkoły”);
- zróżnicowany poziom oferty publicznego transportu zbiorowego w obsłudze poszczególnych gmin i miejscowości powiatu gorlickiego;
- brak infrastruktury integrującej różne podsystemy transportu zbiorowego i indywidualnego;
- brak spójnej infrastruktury rowerowej hamującej potencjał roweru w codziennych podróżach w GOF;
- punktowy, niski poziom BRD w konkretnych lokalizacjach;
- pogłębiający się deficyt infrastruktury parkingowej w Gorlicach, skutkujący chaotycznym parkowaniem i pogorszeniem BRD w sąsiedztwie placówek oświatowych;
- brak akceptacji społeczeństwa dla wprowadzanych ograniczeń dla samochodów, będący po części efektem braku kompleksowych działań edukacyjnych.

Jest to więc scenariusz bazowy oparty o założenie, że negatywne zjawiska (przedłużająca się niepewność i wahania popytu w komunikacji międzypowiatowej, powiatowej i gminnej, dalszy wzrost roli samochodu osobowego w realizacji codziennych przemieszczeń i stosunkowo niski potencjał bazy podatkowej samorządów lokalnych) wzmocnione zmianą zachowań transportowych po pandemii COVID-19, przeważą nad zjawiskami pozytywnymi, które w znacznej części zależą od działań samorządów przy zastrzeżeniu, że będą one miały dostęp do bezzwrotnych funduszy unijnych i krajowych.

Dla tego scenariusza przyjęto założenia, że zdefiniowane w szerszym planie działań przedsięwzięcia realizowane będą w stosunkowo ograniczonym zakresie, na co wpływ będą miały przede wszystkim dwa czynniki, a mianowicie:

- ograniczona dostępność bezzwrotnych funduszy krajowych i europejskich;
- ograniczenia budżetowe samorządów terytorialnych oraz dalsze perturbacje w otoczeniu makroekonomicznym (wzrost płac, wzrost kosztów nośników energii, przekładające się na wzrost kosztów świadczenia usług publicznych na szczeblu gminnym i powiatowym).

Spełnienie tego scenariusza pogłębi problemy związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, dostępnością transportu publicznego dla wszystkich mieszkańców, wzrostem emisji i hałasu oraz pogorszeniem jakości przestrzeni publicznych. W rezultacie nastąpi obniżenie jakości życia mieszkańców GOF.

9.2. Scenariusz 2

Scenariusz rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w GOF zakłada, że podstawowym polem aktywności samorządów go tworzących, będzie rozwój alternatywnych wobec samochodu osobowego form przemieszczania się. Oznacza to ukierunkowanie interwencji publicznej na wzmacnianie publicznego transportu zbiorowego oraz rozwój komunikacji rowerowej, w tym poprawę warunków dla podróżowania rowerem i pieszo do placówek edukacyjnych w GOF, racjonalizację wykorzystania samochodu osobowego w podróżach wewnątrzgminnych i międzygminnych w GOF, a w przypadku przemieszczeń wewnątrzgminnych – również pieszych, m.in. poprzez kształtowanie lokalnej przestrzeni o wysokiej jakości oraz współpracę z różnymi interesariuszami.

Scenariusz ten oparto o następujące elementy diagnozy:

- nadal znaczący udział publicznego transportu zbiorowego w podróżach na terenie powiatu gorlickiego, w tym do szkół ponadpodstawowych zlokalizowanych w Gorlicach;
- istotny udział roweru w przemieszczeniach wewnątrzgminnych oraz międzygminnych w GOF;
- możliwość wzrostu udziału aktywnych form przemieszczania w drodze do szkół podstawowych;

- rozszerzenie działań w zakresie polityki parkingowej o stworzenie infrastruktury porządkującej parkowanie w Gorlicach i zapewniającej integrację dla różnych podsystemów transportu;
- działania nakierowane na budowę spójnej infrastruktury rowerowej w GOF;
- poprawę poziomu BRD w konkretnych lokalizacjach układu drogowego GOF;
- poszerzony zakres współpracy z kluczowymi dla zrównoważonej mobilności interesariuszami (np. sektorem edukacji i MZK sp. z o.o. w Gorlicach).

Rezultatem zaplanowanych działań w GOF będzie wzrost udziału alternatywnych wobec samochodu osobowego sposobów przemieszczeń, co przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprawy dostępności wszystkich mieszkańców i wzrostu jakości przestrzeni publicznej oraz zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Dla spełnienia tego scenariusza istotny jest miks funduszy publicznych stanowiących dochody jednostek samorządu terytorialnego oraz bezzwrotnych funduszy zewnętrznych (krajowych i europejskich), a także konsekwentna polityka i współpraca nakierowana na wdrażanie zaplanowanych wiązek działań.

10. Wizja zrównoważonej mobilności miejskiej w GOF

Opracowanie wizji jest jednym z fundamentów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej⁵⁵. Dokument ten powinien wpisywać się w ramy strategiczne wyznaczone przez inne kluczowe dokumenty przyjęte przez władze jednostek samorządu terytorialnego, w szczególności ich strategię rozwoju. W przypadku obszarów funkcjonalnych powinny być brane pod uwagę również dokumenty szczebla ponadgminnego i regionalnego.

Szeroko pojmowana równość szans jest punktem wyjścia dla wizji województwa małopolskiego w 2030 r., która została zdefiniowana następująco: „Małopolska regionem równych szans i wszechstronnego rozwoju Małopolan, nowoczesnej gospodarki, odpowiedzialnie podchodzącym do zasobów środowiska naturalnego, silnym aktywnością swych mieszkańców, czerpiącym z dziedzictwa przeszłości, zachowującym swoją tożsamość i aktywnie działającym na rzecz integracji europejskiej⁵⁶”. W Regionalnym Planie Transportowym Województwa Małopolskiego wizja systemu transportowego Małopolski została oparta o trzy filary, tj. zrównoważenie, integrację oraz bezpieczeństwo. System transportowy województwa ma stanowić podstawę dla „dalszego rozwoju i poprawy warunków życia mieszkańców oraz ich mobilności⁵⁷”.

Na poziomie powiatowym wizja rozwoju wyprowadzona została z koncepcji zrównoważonego rozwoju i brzmi następująco: „Powiat gorlicki rozwija się zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, zapewniając mieszkańcom dostęp do miejsc pracy w przedsiębiorstwach i gospodarstwach rolnych, edukacji, opieki zdrowotnej, usług społecznych, czystego środowiska oraz dziedzictwa kulturowego⁵⁸”. Położono w niej silny nacisk na dążenie do zapewnienia dostępu do najważniejszych funkcji związanych z rozwojem społeczno-gospodarczym lokalnej społeczności.

⁵⁵ Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. Rupprecht Consult, Kolonia 2019, s. 17 [link:] https://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Publications_and_reports/Guidelines/guidelines_for_developing_and_implementing_a_sump.pdf.

⁵⁶ Strategia Rozwoju Województwa Małopolska 2030 – Tom 2, Publikacja elektroniczna on-line. Wydanie 1, Kraków 2021.

⁵⁷ Regionalny Plan Transportowy Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 z perspektywą do 2030 roku. Załącznik do Uchwały Nr 2110/23 Zarządu Województwa Małopolskiego z dn. 7.11.2023 r.

⁵⁸ Program Rozwoju Powiatu Gorlickiego na lata 2021-2027. Gorlice 2021.

W Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych GOF wizja skupia się na wysokiej jakości infrastrukturze komunikacyjnej i społecznej, walorach ekologicznych oraz kulturowych, które tworzą atrakcyjne miejsce życia, pracy oraz odpoczynku⁵⁹.

Wizje zawarte w dokumentach strategicznych gmin tworzących GOF zostały przedstawione w tabeli 31. Wizje te koncentrują się na lokalnych uwarunkowaniach rozwoju, kładąc nacisk na rozwój infrastruktury technicznej (w tym komunikacyjnej) oraz rozwój przedsiębiorczości i turystyki.

Tab. 31. Wizje gmin tworzących GOF

Gmina	Wizja
Miasto Gorlice	Gorlice – Miasto Światła w 2030 roku jest miejscem, gdzie rozwija się nowoczesny przemysł i przedsiębiorczość, posiadającym dobrze rozwiniętą ofertę turystyczno-rekreacyjną, a także infrastrukturę techniczną, komunikacyjną i społeczną
Gmina Sękowa	Gmina Sękowa w 2030 roku to region z dobrze rozwiniętą ofertą turystyczno-rekreacyjną, a także rozbudowaną infrastrukturą techniczną oraz komunikacyjną
Gmina Gorlice	Gmina Gorlice – atrakcyjne miejsce życia, pracy i odpoczynku Czysty ekologicznie teren, o wysokich parametrach infrastruktury komunalnej, bogaty dziedzictwem kulturowym i dbający o rozwój osobisty mieszkańców poprzez dobrze wyposażoną i zarządzaną infrastrukturę edukacyjną, kulturalną i sportową Miejsce otwarte dla inwestorów i przyjazne dla pracowników Miejsce otwarte dla wszystkich gości: dla tych, którzy chcą być tutaj jeden dzień i dla tych, którzy chcą tutaj spędzić całe swoje życie

Źródło: opracowanie własne na podstawie Strategii Rozwoju miasta Gorlice, gminy Gorlice oraz gminy Sękowa.

Biorąc pod uwagę powyższe, a także uwagi i pomysły zgłaszane podczas spotkań z interesariuszami oraz wyniki badań marketingowych, wizję zrównoważonej mobilności miejskiej dla GOF określono następująco: **„Dzięki efektywnej współpracy i zaangażowaniu poszczególnych interesariuszy system transportowy GOF tworzy zrównoważony, zintegrowany i bezpieczny fundament dla rozwoju społeczno-gospodarczego społeczności lokalnych, ze szczególnym uwzględnieniem mieszkańców i przedsiębiorców.**

⁵⁹ Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (Plan Działania ZIT) na lata 2021-2027 na terenie Gorlickiego Obszaru Funkcjonalnego. Gorlice, listopad 2023, s. 21.

Przestrzeń GOF o wysokich walorach ekologicznych i kulturowych jest przyjazna pieszym i rowerzystom w każdym wieku, z dostępem do powszechnego, nisko- i zeroemisyjnego transportu publicznego, a samochód osobowy nie stanowi jedynej opcji dla podróży w GOF.

Podróż z GOF do Krakowa, Nowego Sącza i Tarnowa, jest wygodna i efektywna czasowo”.

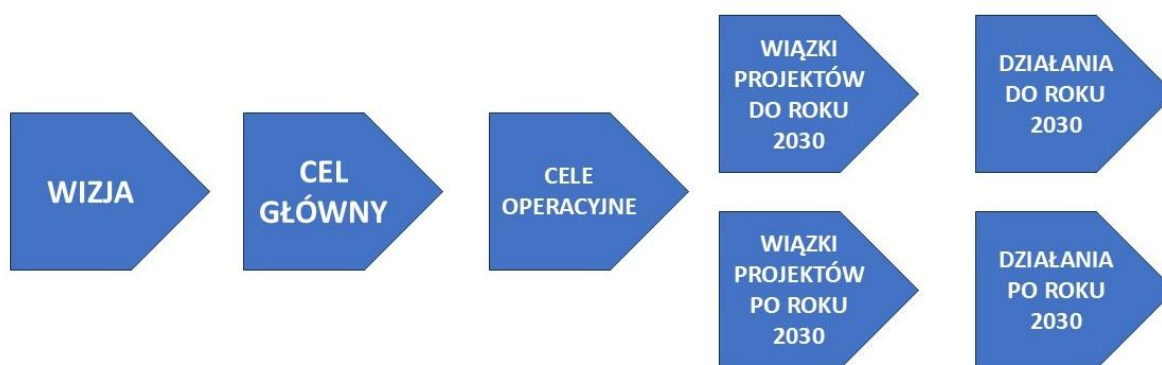
Tak sformułowana wizja uwzględnia:

- trendy demograficzne związane z postępującymi procesami starzenia się społeczeństwa w GOF;
- większy niż dotychczas zakres wykorzystania publicznego transportu zbiorowego;
- wzrost udziału bezemisyjnych sposobów podróży w obsłudze transportowej GOF;
- dążenie do racjonalizacji wykorzystania roli samochodu osobowego;
- potencjał dla rozwoju komunikacji rowerowej;
- obniżenie emisji zanieczyszczeń powietrza, redukcję hałasu i wzrost znaczenia alternatywnych dla samochodu osobowego sposobów realizacji podróży;
- utrzymanie jakości walorów środowiskowych i kulturowych GOF oraz poprawę ich dostępności;
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie wokół obiektów oświatowych oraz na podstawowym układzie drogowym dla niechronionych uczestników ruchu;
- poprawę dostępności GOF w skali województwa małopolskiego.

Wizja ta jest zgodna z przyjętym scenariuszem równoważenia mobilności w GOF.

11. Logika interwencji, cele, wiązki projektów i projekty

Realizacja sformułowanej wizji wymaga postępowania wg określonej logiki działania, zgodnej z wytycznymi i zaleceniami europejskimi, krajowymi oraz regionalnymi. Na rysunku 23 przedstawiono schemat realizacji wizji z uwzględnieniem dwóch perspektyw czasowych – odpowiednio do i po 2030 r.



Rys. 23. Logika działań przyjęta dla planowania zrównoważonej mobilności w GOF

Źródło: opracowanie własne.

Perspektywa do 2030 r. pozwala na precyzyjne zaplanowanie działań, przypisanie im podmiotów odpowiedzialnych za realizację oraz na oszacowanie budżetu niezbędnego na ich wdrożenie. Nie wszystkie działania będą jednak mogły zostać zrealizowane do tego czasu.

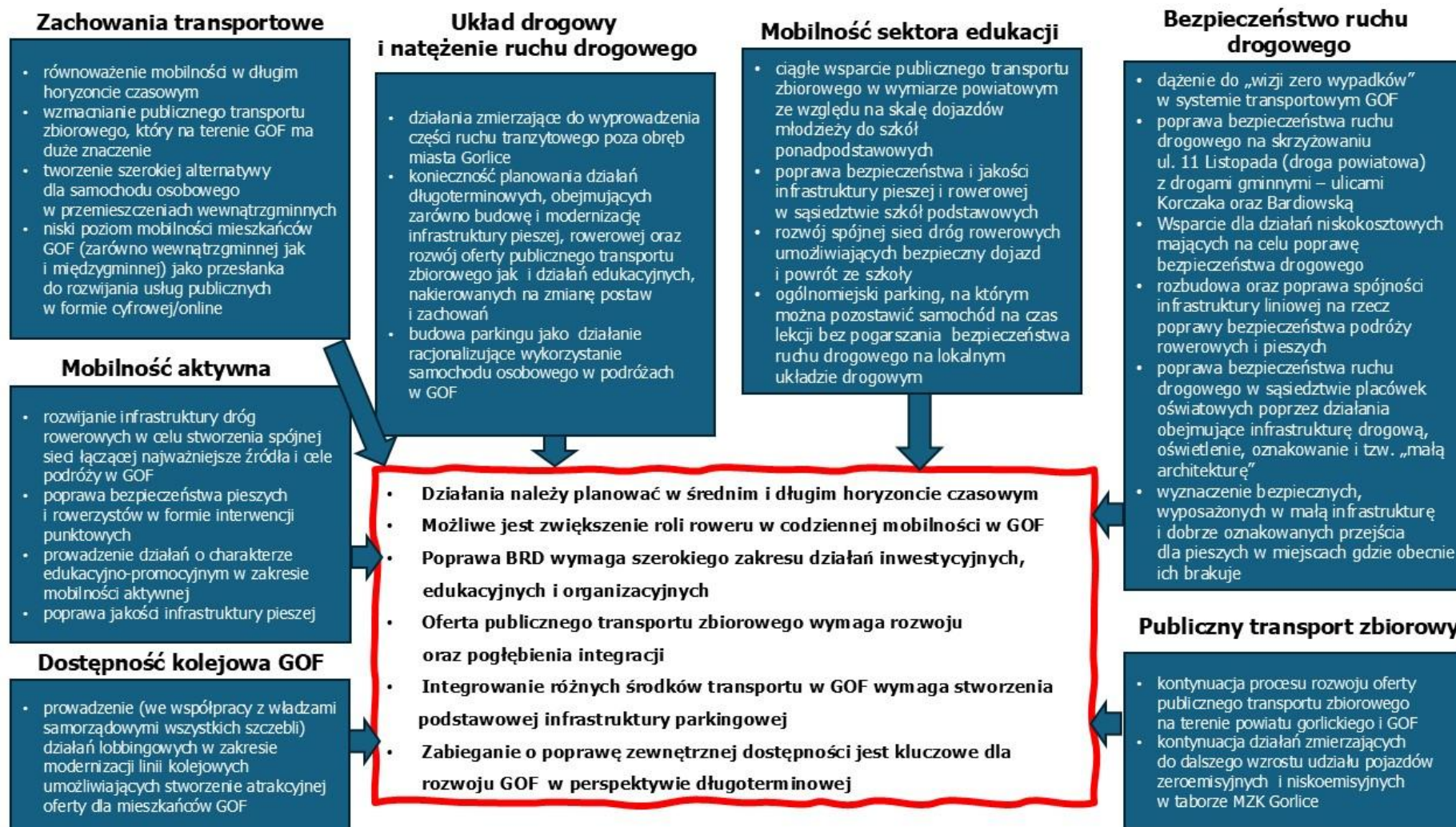
Perspektywa po 2030 r. obejmuje nowy okres programowania, którego szczegóły obecnie nie są znane. Nie umniejsza to jednak znaczenia i ważności działań zaplanowanych po 2030 r., gdyż część z nich wynika z długoterminowej perspektywy ich realizacji przez podmioty zewnętrzne, np. PKP PLK SA – w obszarze modernizacji infrastruktury kolejowej. Ponadto przy zmianie uwarunkowań na bardziej korzystne (np. pojawienie się dodatkowych funduszy) będą mogły zostać zrealizowane wcześniej. Część z poniższych działań ma charakter ciągły, ponadto „długoterminowe cele, które zyskują szerokie poparcie, mogą stanowić wytyczne, w ramach których można systematycznie ustalać priorytety polityki i wybierać środki odpowiadające zmieniającym się okolicznościom⁶⁰”.

⁶⁰ Podsumowanie dla decydentów dotyczące opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności miejskiej. European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans. Link: https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/document/download/8782594b-cf97-4a1b-8a68-9428e044556d_en?filename=sump_decision_makers_summary_polish.pdf&prefLang=hu.

Cel główny („Stworzenie bezpiecznego oraz przyjaznego mieszkańcom i środowisku systemu transportowego poprawiającego spójność wewnętrzną i zewnętrzną GOF”) oraz cele szczegółowe („1.1. Mobilność aktywna jako element zintegrowanego systemu transportowego GOF”, „1.2. Bezpieczna i atrakcyjna przestrzeń w GOF”, „1.3. Poprawa dostępności publicznego transportu zbiorowego w GOF”, „1.4. Poprawa dostępności zewnętrznej GOF”) zostały wyprowadzone z diagnozy i rekomendacji. Cele te przedstawiono odpowiednio na rysunkach 24 i 25.

Syntetyczne ujęcie rekomendacji na podstawie pogłębionej diagnozy zrównoważonej mobilności w GOF obejmuje następujące konkluzje:

- działania należy planować w średnim i długim horyzoncie czasowym;
- możliwe jest zwiększenie roli roweru w codziennej mobilności w GOF;
- poprawa BRD wymaga szerokiego zakresu działań inwestycyjnych, edukacyjnych i organizacyjnych;
- oferta publicznego transportu zbiorowego wymaga rozwoju oraz pogłębienia integracji;
- integrowanie różnych środków transportu w GOF wymaga stworzenia podstawowej infrastruktury parkingowej;
- zabieganie o poprawę zewnętrznej dostępności jest kluczowe dla rozwoju GOF w perspektywie długoterminowej.



Rys. 24. Podsumowanie rekomendacji z części diagnostycznej

Źródło: opracowanie własne.

Cel główny oraz cele szczegółowe w zakresie planowania zrównoważonej mobilności miejskiej w GOF nawiązują również do treści celów sformułowanych w Regionalnym Planie Transportowym Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027⁶¹, którymi są:

- bezpieczny transport (cele szczegółowe: poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i wprowadzanie rozwiązań uspokajających ruch, eliminacja ruchu tranzytowego, działania edukacyjne, działania zabezpieczające osuwiska i urwiska skalne);
- transport przyjazny mieszkańcom i środowisku (poprawa oferty przewozowej kolejowej i autobusowej, minimalizacja wykluczenia transportowego, rozwój infrastruktury rowerowej oraz tras VeloMałopolska, rozwój węzłów przesiadkowych, ograniczenie emisyjności transportu, w tym zakup taboru, rozbudowa infrastruktury paliw alternatywnych, zarządzanie i koordynacja transportu);
- dostępne województwo (poprawa dostępności do sieci TEN-T drogowej i kolejowej, poprawa dostępności głównych ośrodków regionu: Kraków, Tarnów, Nowy Sącz i Nowy Targ, zwiększenie intermodalności i poprawa dostępności do centrów logistycznych, rozwój połączeń transgranicznych);
- cyfryzacja transportu (rozwój systemu Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej, integracja taryfowo-biletowa, spójny system informacji pasażerskiej, cyfrowe rozkłady jazdy – wszyscy przewoźnicy, w szczególności prywatni, platforma agregująca wszystkie informacje transportowe w województwie).

Cel główny dla planowania zrównoważonej mobilności miejskiej w GOF ukierunkowuje cele szczegółowe, wiązki działań oraz konkretne przedsięwzięcia na tworzenie spójnej przestrzeni, w której osoby nieposiadające samochodu osobowego nie będą wykluczone, natomiast mieszkańcy będą dysponować dogodnymi alternatywami dla planowanych podróży. Oznacza to, że redukcja emisji ma charakter horyzontalny i odnosi się do trzech spośród czterech celów operacyjnych. Cel główny odnosi się również do kwestii wykluczenia komunikacyjnego powiatu gorlickiego, „co z jednej strony skutkuje odpływem młodych, zdolnych najbardziej przedsiębiorczych mieszkańców do dużych aglomeracji, a z drugiej strony Szpital w Gorlicach ma olbrzymie i narastające problemy z pozyskaniem nowej kadry, długi i niekomfortowy dojazd do Szpitala z innych ośrodków miejskich coraz bardziej ogranicza możliwości pozyskania nowej kadry⁶²”.

⁶¹ Regionalny Plan Transportowy Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 z perspektywą do 2030 roku. Załącznik do uchwały Nr 2110/23 Zarządu Województwa Małopolskiego z dn. 07.11.2023 r.

⁶² Raport o stanie powiatu gorlickiego za 2023 rok, Starostwo Powiatowe w Gorlicach, Gorlice 2024, s. 33.



Rys. 25. Od wizji do wiązek projektów w planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej w GOF

Źródło: opracowanie własne.

12. Cel operacyjny nr 1.1. Mobilność aktywna jako codzienny element zintegrowanego systemu transportowego GOF

12.1.

Wiązka projektów nr 1.1.1. Rozwój infrastruktury transportu zeroemisyjnego

Tab. 32. Szczegółowa charakterystyka wiązki projektów nr 1.1.1. Rozwój infrastruktury transportu zeroemisyjnego

Przedsięwzięcie/ Wiązka projektów	1.1.1 Rozwój infrastruktury transportu zeroemisyjnego
Koordynator	Stowarzyszenie Gorlicki Obszar Funkcjonalny
Realizatorzy	Jednostki samorządu terytorialnego tworzące miejski obszar funkcjonalny: Miasto Gorlice, Gmina Gorlice, Gmina Sękowa
Wskazanie i uzasadnienie realizacji celu Strategii ZIT, przez przedsięwzięcie (wiązkę projektów) ze wskazaniem podejścia zintegrowanego (ZIT)	Cel 1. Rozwój infrastruktury transportowej sprzyjającej spójności przestrzennej obszaru przyczyniającej się do ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko Nasilające się zjawisko kongestii na obszarze miasta Gorlice, wynikające z przyrostu liczby zarejestrowanych samochodów, braku inwestycji w zakresie rozbudowy siatki dróg publicznych, obwodnic miasta Gorlice a także niedostatecznie rozbudowanej sieci połączeń komunikacją publiczną, powoduje poza pogarszającymi się warunkami oraz wydłużeniem czasu podróżowania na obszarze MOF, narastający problem zanieczyszczenia powietrza oraz hałasu. Miasto Gorlice, jako ośrodek rdzeniowy MOF Gorlice, jest miejscem do którego codziennie podróżuje znaczna część mieszkańców gmin sąsiednich. Podróże te związane są z rynkiem pracy, edukacją, dostępem do usług zdrowotnych, punktów handlowych oraz oferty kulturalnej. Z uwagi na wskazane ograniczenie w zakresie transportu publicznego, jak i sieci dróg czy dostępności parkingów typu Park&Ride, koniecznym staje się podjęcie działań zmierzających do rozwoju indywidualnego transportu niezmotoryzowanego tj. podróży rowerem/ hulajnogą elektryczną. Rozbudowa sieci dróg dla rowerów oraz budowa parkingu Park & Ride poza obszarem zabudowy śródmiejskiej, w integracji z publicznym transportem zbiorowym, jest kluczowa w celu zwiększenia spójności przestrzennej obszaru, ograniczania transportu indywidualnego oraz zwiększania bezpieczeństwa użytkowników dróg publicznych. Drogi rowerowe stanowią alternatywę dla niedostatecznie rozwiniętej sieci połączeń międzygminnych, stwarzają także realną szansę na ograniczenie ruchu zmotoryzowanego w centrum miasta Gorlice. W wyniku realizacji wiązki projektów powstanie sieć ciągów pieszo -rowerowych zapewniających mieszkańcom gmin obszaru MOF możliwość bezpiecznego poruszania się niezmotoryzowanymi środkami transportu indywidualnego z miejsca zamieszkania do miejsca pracy, szkoły, ośrodka zdrowia czy na wydarzenia kulturalno-rozrywkowe. Sieć

	ciągów pieszo-rowerowych zaplanowana została tak, by uzupełnić istniejące już odcinki tworząc bezpieczną alternatywę dla transportu zmotoryzowanego. Parking typu „parkuj i jedź na” w sposób wymierny ograniczy problem zatłoczonych ulic oraz parkingów w centrum miasta, pozytywnie wpływając na jakość powietrza. W wyniku realizacji wiązki projektów nastąpi zmiana w długości ciągów pieszo-rowerowych oraz ilości parkingów P&R: Stan obecny: - długość ciągów pieszo – rowerowych w zarządzie Partnerów MOF: 12,7 km - liczba parkingów P&R: 0 szt. Stan po zrealizowaniu wiązki projektów: - długość ciągów pieszo – rowerowych: 25,94 km - liczba parkingów P&R: 1 szt. Wiązka projektów zaprojektowana została tak, by w pełni odpowiadać na zdiagnozowane na obszarze MOF problemy oraz wyzwania rozwojowe w zakresie ograniczania transportu zmotoryzowanego, poprawy dostępności komunikacyjnej w oparciu o transport nisko i zero emisyjny. Podejście takie pozwoli osiągnąć wspólny efekt w postaci ochrony powietrza ograniczania zjawiska kongestii w mieście stanowiącym rdzeń MOF Gorlice oraz usprawnienia codziennych podróży po obszarze.
Adresaci projektów	Adresaci przedsięwzięcia: mieszkańcy obszaru Partnerstwa
Koncepcja	W ramach wiązki zaplanowano 4 projekty polegające na: 1. Budowa ciągów pieszo-rowerowych na obszarze Miasta Gorlice 2. Budowa parkingu typu „Park & Ride” 3. Budowa ciągów pieszo-rowerowych na obszarze Gminy Gorlice 4. Budowa ciągów pieszo-rowerowych na obszarze Gminy Sękowa 5. Rozwój sieci ścieżek pieszo-rowerowych na terenie Miasta Gorlice Projekty dotyczą sfery: środowiskowej, przestrzennej. Szacowany wkład środków UE: 7,43 mln euro.
Terytorialny zasięg	Przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie następujących podmiotów tworzących miejski obszar funkcjonalny tj. Miasto Gorlice, Gmina Gorlice, Gmina Sękowa. Rezultaty projektu będą odczuwalne na obszarze całego Partnerstwa.
Komplementarność z innymi projektami	Przedsięwzięcie jest komplementarne z przedsięwzięciem strategicznym pn. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze MOF Gorlice, budowa ścieżek rowerowych. Projekty planowane do realizacji w ramach wiązki koncentrują się na ograniczaniu ruchu zmotoryzowanego, rozwoju alternatywnych dla samochodów form transportu a połączone z projektami mającymi na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego przyczynią się do wzmocnienia spójności przestrzennej regionu, rozwoju zrównoważonego

	transportu w podróżach do pracy, placówek opieki zdrowotnej, edukacji i kultury. Przedsięwzięcie jest komplementarne m.in. z projektami: 1. Punktowa przebudowa infrastruktury drogowej 2. Budowa ścieżek rowerowych przy drogach powiatowych							
Produkty i ich wskaźniki	1. Wspierana infrastruktura rowerowa – 13,24 km 2. Liczba wspartych zintegrowanych węzłów przesiadkowych – 1 szt. 3. Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego – 9000 os. 4. Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego – 5 wkładów na rzecz strategii							
Rezultaty bezpośrednie i ich wskaźniki	1. Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej – 20 000 użytkowników/rok							
Tytuł projektu w ramach przedsięwzięcia strategicznego	Planowany zakres projektu – najważniejsze elementy projektu	Wskazanie zgodności projektu z programem	Wnioskodawca	Planowane źródło finansowania, FEM 21-27 wskazanie konkretnego CS	Maksymalna wartość wkładu UE (euro)	Planowany maksymalny okres realizacji (w latach)	Planowany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (WOD) w ujęciu miesięcznym/rok	Powiązanie z innymi projektami/wskazanie konkretnych cech zintegrowania projektu (ZIT).
Budowa ciągów pieszo-rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na obszarze Miasta Gorlice	Budowa ciągów pieszo-rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą	Zgodność z priorytetem 3, CP 2, cel szczegółowy 2(viii) Działanie 3.1 Transport miejski- ZIT Typ projektu A. Projekt wynika z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru MOF Gorlice stanowiącego załącznik do niniejszej strategii.	Miasto Gorlice	CP 2, 2(viii)	776 430,00	2026-2028	IV kwartał 2025	Projekt powiązany z projektami „Budowa ciągów pieszo-rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą” realizowanym przez Gminę Gorlice oraz Gminę Sękowa, projektami „Budowa parkingu typu Park&Ride”, „Rozwój sieci ścieżek pieszo-rowerowych na terenie Miasta Gorlice” realizowanymi przez Miasto Gorlice. Realizacja projektu wynika z części diagnostycznej oraz kierunkowej strategii - Celu strategicznego 1. Rozwój infrastruktury transportowej sprzyjającej spójności przestrzennej obszaru przyczyniającej się do ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko.

		Projekt spełnia wszystkie wymagania wskazane w programie, UP i linii demarkacyjnej.						Zintegrowany charakter projektu wynika z realizacji tożsamyh działań w zakresie budowy ciągów pieszo-rowerowych na obszarze każdej z gmin tworzących Partnerstwo, a z efektów inwestycji wykonanej w mieście Gorlice- parkingu Park&Ride korzystać będą wszyscy mieszkańcy obszaru MOF. Ścieżki łączyć będą się tworząc międzygminne ciągi komunikacyjne alternatywne wobec komunikacji samochodowej. Dzięki pozostawieniu samochodów na parkingu zarówno przyjezdni jak i mieszkańcy miasta unikną uciążliwego „stania w korkach”, czy poszukiwania miejsc na zatłoczonych parkingach w centrum miasta. Ograniczenie ruchu zmotoryzowanego poprzez rozbudowę sieci dróg rowerowych pozytywnie wpłynie na stan powietrza wszystkich gmin obszaru MOF Gorlice. Sieć ciągów pieszo-rowerowych poprawiała będzie dostępność komunikacyjną gmin Partnerskich, poprawiając komfort codziennych podróży do miasta Gorlice oraz podróży mieszkańców miasta Gorlice na obszar gmin Partnerskich .
Budowa ciągów pieszo-rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na obszarze Gminy Gorlice	Budowa ciągów pieszo rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą	Zgodność z priorytetem 3, CP 2, cel szczegółowy 2(viii) Działanie 3.1 Transport miejski- ZIT Typ projektu A. Projekt wynika z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru MOF Gorlice stanowiącego załącznik do niniejszej	Gmina Gorlice	CP 2, 2(viii)	1 358 224,00	2026-2028	IV kwartał 2025	Projekty powiązane z projektem „Budowa ciągów pieszo-rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą” realizowanymi przez Miasto Gorlice i Gminę Sękowa, projektami „Budowa parkingu typu Park&Ride” i „Rozwój sieci ścieżek pieszo-rowerowych na terenie Miasta Gorlice”, realizowanymi przez Miasto Gorlice Realizacja projektu wynika z części diagnostycznej oraz kierunkowej strategii - Celu strategicznego 1. Rozwój infrastruktury transportowej sprzyjającej spójności przestrzennej obszaru przyczyniającej się do ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko.

		strategii. Projekt spełnia wszystkie wymagania wskazane w programie, UP i linii demarkacyjnej.						Zintegrowany charakter projektu wynika z realizacji tożsamyh działań w zakresie budowy ciągów pieszo-rowerowych na obszarze każdej z gmin tworzących Partnerstwo, a z efektów inwestycji wykonanej w mieście Gorlice- parkingu Park&Ride korzystać będą wszyscy mieszkańcy obszaru MOF. Ścieżki łączyć będą się tworząc międzygminne ciągi komunikacyjne alternatywne wobec komunikacji samochodowej. Dzięki pozostawieniu samochodów na parkingu zarówno przyjezdni jak i mieszkańcy miasta unikną uciążliwego „stania w korkach”, czy poszukiwania miejsc na zatłoczonych parkingach w centrum miasta. Ograniczenie ruchu zmotoryzowanego poprzez rozbudowę sieci dróg rowerowych pozytywnie wpłynie na stan powietrza wszystkich gmin obszaru MOF Gorlice. Sieć ciągów pieszo-rowerowych poprawiała będzie dostępność komunikacyjną gmin Partnerskich, poprawiając komfort codziennych podróży do miasta Gorlice oraz podróży mieszkańców miasta Gorlice na obszar gmin Partnerskich .
Budowa ciągów pieszo-rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na obszarze Gminy Sękowa	Budowa ciągów pieszo rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą	Zgodność z priorytetem 3, CP 2, cel szczegółowy 2(viii) Działanie 3.1 Transport miejski- ZIT Typ projektu A. Projekt wynika z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru MOF Gorlice stanowiącego załącznik do niniejszej	Gmina Sękowa	CP 2, 2(viii)	1 494 895,00	2026-2028	IV kwartał 2025	Projekt powiązany z projektem „Budowa ciągów pieszo-rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą” realizowanym przez Miasto Gorlice oraz Gminę Gorlice, projektem „Budowa parkingu typu Park&Ride” oraz projektem „Rozwój sieci ścieżek pieszo-rowerowych na terenie Miasta Gorlice”, realizowanym przez Miasto Gorlice Realizacja projektu wynika z części diagnostycznej oraz kierunkowej strategii - Celu strategicznego 1. Rozwój infrastruktury transportowej sprzyjającej spójności przestrzennej obszaru przyczyniającej się do ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko.

		strategii. Projekt spełnia wszystkie wymagania wskazane w programie, UP i linii demarkacyjnej.						Zintegrowany charakter projektu wynika z realizacji tożsamyh działań w zakresie budowy ciągów pieszo-rowerowych na obszarze każdej z gmin tworzących Partnerstwo, a z efektów inwestycji wykonanej w mieście Gorlice- parkingu Park&Ride korzystać będą wszyscy mieszkańcy obszaru MOF. Ścieżki łączyć będą się tworząc międzygminne ciągi komunikacyjne alternatywne wobec komunikacji samochodowej. Dzięki pozostawieniu samochodów na parkingu zarówno przyjezdni jak i mieszkańcy miasta unikną uciążliwego „stania w korkach”, czy poszukiwania miejsc na zatłoczonych parkingach w centrum miasta. Ograniczenie ruchu zmotoryzowanego poprzez rozbudowę sieci dróg rowerowych pozytywnie wpłynie na stan powietrza wszystkich gmin obszaru MOF Gorlice. Sieć ciągów pieszo-rowerowych poprawiała będzie dostępność komunikacyjną gmin Partnerskich, poprawiając komfort codziennych podróży do miasta Gorlice oraz podróży mieszkańców miasta Gorlice na obszar gmin Partnerskich.
„Budowa parkingu typu Park&Ride”	Budowa parkingu typu Park&Ride	Zgodność z priorytetem 3, CP 2, cel szczegółowy 2(viii) Działanie 3.1 Transport miejski- ZIT Typ projektu A. Projekt wynika z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru MOF Gorlice stanowiącego załącznik do niniejszej strategii.	Miasto Gorlice	CP 2, 2(viii)	415 000,00	2026-2028	IV kwartał 2025	Projekt powiązany z projektami „Budowa ciągów pieszo-rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą” realizowanym przez Miasto Gorlice, Gminę Gorlice i Gminę Sękowa oraz projektem „Rozwój sieci ścieżek pieszo-rowerowych na terenie Miasta Gorlice”, realizowanym przez Miasto Gorlice Realizacja projektu wynika z części diagnostycznej oraz kierunkowej strategii - Celu strategicznego 1. Rozwój infrastruktury transportowej sprzyjającej spójności przestrzennej obszaru przyczyniającej się do ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko. Zintegrowany charakter projektu

		Projekt spełnia wszystkie wymagania wskazane w programie, UP i linii demarkacyjnej.						wynika z realizacji tożsamych działań w zakresie budowy ciągów pieszo-rowerowych na obszarze każdej z gmin tworzących Partnerstwo, a z efektów inwestycji wykonanej w mieście Gorlice- parkingu Park&Ride korzystać będą wszyscy mieszkańcy obszaru MOF. Ścieżki łączące będą się tworząc międzygminne ciągi komunikacyjne alternatywne wobec komunikacji samochodowej. Dzięki pozostawieniu samochodów na parkingu zarówno przyjezdni jak i mieszkańcy miasta unikną uciążliwego „stania w korkach”, czy poszukiwania miejsc na zatłoczonych parkingach w centrum miasta. Ograniczenie ruchu zmotoryzowanego poprzez rozbudowę sieci dróg rowerowych pozytywnie wpłynie na stan powietrza wszystkich gmin obszaru MOF Gorlice. Sieć ciągów pieszo-rowerowych poprawiała będzie dostępność komunikacyjną gmin Partnerskich, poprawiając komfort codziennych podróży do miasta Gorlice oraz podróży mieszkańców miasta Gorlice na obszar gmin Partnerskich .
Rozwój sieci ścieżek pieszo-rowerowych na terenie Miasta Gorlice	Budowa ciągów pieszo rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą	Zgodność z priorytetem 3, CP 2, cel szczegółowy 2(viii) Działanie 3.1 Transport miejski- ZIT Typ projektu A. Projekt wynika z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru MOF Gorlice stanowiącego załącznik do niniejszej strategii.	Miasto Gorlice	CP 2, 2(viii)	3 392 451,00	2026-2028	IV kwartał 2025	Projekt powiązany z projektem „Budowa ciągów pieszo-rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą” realizowanym przez Miasto Gorlice oraz Gminę Gorlice i Sękowa, projektem „Budowa parkingu typu Park&Ride” realizowanym przez Miasto Gorlice. Realizacja projektu wynika z części diagnostycznej oraz kierunkowej strategii - Celu strategicznego 1. Rozwój infrastruktury transportowej sprzyjającej spójności przestrzennej obszaru przyczyniającej się do ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko. Zintegrowany charakter projektu wynika z realizacji tożsamych działań w zakresie budowy ciągów pieszo-

		Projekt spełnia wszystkie wymagania wskazane w programie, UP i linii demarkacyjnej.						rowerowych na obszarze każdej z gmin tworzących Partnerstwo, a z efektów inwestycji wykonanej w mieście Gorlice- parkingu Park&Ride korzystać będą wszyscy mieszkańcy obszaru MOF. Ścieżki łączące będą się tworząc międzygminne ciągi komunikacyjne alternatywne wobec komunikacji samochodowej. Dzięki pozostawieniu samochodów na parkingu zarówno przyjezdni jak i mieszkańcy miasta unikną uciążliwego „stania w korkach”, czy poszukiwania miejsc na zatłoczonych parkingach w centrum miasta. Ograniczenie ruchu zmotoryzowanego poprzez rozbudowę sieci dróg rowerowych pozytywnie wpłynie na stan powietrza wszystkich gmin obszaru MOF Gorlice. Sieć ciągów pieszo-rowerowych poprawiała będzie dostępność komunikacyjną gmin Partnerskich, poprawiając komfort codziennych podróży do miasta Gorlice oraz podróży mieszkańców miasta Gorlice na obszar gmin Partnerskich.
--	--	---	--	--	--	--	--	--

Źródło: opracowanie własne.

Przedsięwzięcia scharakteryzowane w tabeli 32 zostaną uzupełnione innymi działaniami w ramach wiązki projektów nr 1.1.1. Działania te zostały przedstawione w tabeli 33.

Tab. 33. Pozostałe działania w ramach wiązki projektów nr 1.1.1.

Nazwa działania	Horyzont czasowy	Realizacja	Wpływ na		
			BRD	dostępność	emisje
Remonty istniejących dróg rowerowych	do 2030 r.	Gminy GOF Starostwo Powiatowe			
Budowa spójnej sieci dróg dla rowerów łączących obszary zamieszkania z miejscami edukacji, pracy i realizacji potrzeb życiowych	po 2030 r.	Gminy GOF Starostwo Powiatowe			
Budowa kolejnych odcinków dróg rowerowych	po 2030 r.	Gminy GOF Starostwo Powiatowe			

Objaśnienia: kolor zielony: wpływ wysoki, kolor żółty – wpływ umiarkowany

Źródło: opracowanie własne.

W tabelach 34-36 przedstawiono inne działania zawierające się w celu operacyjnym nr 1.1.

Tab. 34. Działania w ramach wiązki projektów nr 1.1.2. Poprawa warunków dla mobilności aktywnej w drodze do szkoły

Nazwa działania	Horyzont czasowy	Realizacja	Wpływ na		
			BRD	dostępność	emisje
Montaż stojaków rowerowych przy placówkach oświatowych w GOF	do 2030 r.	Gminy GOF Starostwo Powiatowe			
Audyt istniejącej infrastruktury rowerowej pod kątem działań remontowych i modernizacyjnych mających na celu podniesienie BRD w GOF	po 2030 r.	Gminy GOF Starostwo Powiatowe			

Objaśnienia: kolor zielony: wpływ wysoki, kolor żółty – wpływ umiarkowany

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 35. Działania w ramach wiązki projektów nr 1.1.3. Bezpieczne lokalne ciągi transportowe dostępne dla osób z ograniczoną mobilnością

Nazwa działania	Horyzont czasowy	Realizacja	Wpływ na		
			BRD	dostępność	emisje
Budowa i remonty chodników	do 2030 r.	Gminy GOF Starostwo Powiatowe			
Budowa oświetlenia	działania ciągłe	Gminy GOF Starostwo Powiatowe			
Opracowanie wspólnych dla GOF standardów infrastruktury pieszej uwzględniającej potrzeby osób z ograniczeniami motorycznymi i sensorycznymi	do 2030 r.	Stowarzyszenie GOF			
Projektowanie, remonty i budowa infrastruktury drogowej dostosowanej dla bezpiecznego ruchu pieszych i rowerzystów, z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczeniami motorycznymi i sensorycznymi	działania ciągłe	Gminy GOF Starostwo Powiatowe			
Poprawa oznakowania i oświetlenia przejść dla pieszych	działania ciągłe	Gminy GOF Starostwo Powiatowe			

Objaśnienia: kolor zielony: wpływ wysoki, kolor żółty – wpływ umiarkowany

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 36. Działania w ramach wiązki projektów nr 1.1.4. Edukacja i promocja komunikacji rowerowej

Nazwa działania	Horyzont czasowy	Realizacja	Wpływ na		
			BRD	dostępność	emisje
Opracowanie oraz upowszechnienie mapy rowerowej GOF i powiatu gorlickiego	do 2030 r.	Stowarzyszenie GOF Starostwo Powiatowe			
Prowadzenie regularnej kampanii promującej korzystanie z rowerów i hulajnóg w szkołach na terenie GOF	działanie ciągłe	Gminy GOF Starostwo Powiatowe			

Objaśnienia: kolor zielony: wpływ wysoki, kolor żółty – wpływ umiarkowany

Źródło: opracowanie własne.

13. Cel operacyjny nr 1.2. Bezpieczna i atrakcyjna przestrzeń w GOF

Tab. 37. Szczegółowa charakterystyka wiązki projektów nr 1.2.1. Punktowa przebudowa infrastruktury drogowej, budowa ścieżek rowerowych

Przedsięwzięcie/ Wiązka projektów	1.2.1 Punktowa przebudowa infrastruktury drogowej, budowa ścieżek rowerowych
Koordynator	Stowarzyszenie Gorlicki Obszar Funkcjonalny
Realizatorzy	Jednostki samorządu terytorialnego tworzące miejski obszar funkcjonalny: Miasto Gorlice, Gmina Gorlice, Gmina Sękowa
Wskazanie i uzasadnienie realizacji celu Strategii ZIT, przez przedsięwzięcie (wiązkę projektów) ze wskazaniem podejścia zintegrowanego (ZIT)	Cel 1. Rozwój infrastruktury transportowej sprzyjającej spójności przestrzennej obszaru przyczyniającej się do ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko Słaba dostępność komunikacyjna obszaru MOF Gorlice, ograniczona sieć dróg publicznych na obszarze Partnerstwa MOF, zły stan techniczny dróg, chodników czy ścieżek rowerowych (bądź ich odcinkowe występowanie) negatywnie wpływa na poziom bezpieczeństwa użytkowników dróg, jakość codziennych dojazdów czy zewnętrzną dostępność komunikacyjną poprzez środki transportu zbiorowego (komunikacja miejska, międzygminna, wojewódzka, krajowa). Miasto Gorlice jako ośrodek rdzeniowy MOF pełni ważną funkcję przesiadkową dla podróżnych zamieszkujących obszar jak i turystów, w związku z czym niezbędnym staje się podejmowanie działań zmierzających do zwiększenia dostępności, poprawy bezpieczeństwa, rozwoju infrastruktury sprzyjającej spójności przestrzennej obszaru MOF jednocześnie przyczyniającej się do ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko. Sukcesywnie wzrastająca liczba samochodów, przy braku odpowiedniej infrastruktury zapewniającej bezpieczeństwo niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego wpływa na zwiększenie ilości wypadków i kolizji, przekładając się na stan zdrowia mieszkańców obszaru MOF. Jak wskazują statystyki, wzrastająca sieć dróg rowerowych w sposób realny przyczynia się do ograniczania wypadków drogowych z udziałem rowerzystów – koniecznym zatem staje się kontynuowanie budowy kolejnych odcinków – w szczególności przy tych drogach, które wykorzystywane są przez mieszkańców obszaru jako codzienne dojazdy do pracy/szkoły/służby zdrowia/w celach handlowych. Skrzyżowanie drogi powiatowej na terenie miasta Gorlice, w obrębie dworca autobusowego i kolejowego, ze względu na strategiczne położenie (w części miasta stanowiącej zarówno węzeł przesiadkowy w komunikacji publicznej, jak i usług publicznych czy licznych placówek handlowych), ze względu na swój kolizyjny charakter stanowi niebezpieczne miejsce na mapie drogowej obszaru MOF - miejsce wielu kolizji i wypadków drogowych. Budowa ronda wraz z infrastrukturą dla ruchu pieszego i rowerowego pozwoli znacząco zwiększyć poziom bezpieczeństwa niechronionych użytkowników drogi. W wyniku realizacji wiązki projektów nastąpi zmiana w długości ciągów pieszo-rowerowych oraz ilości bezkolizyjnych skrzyżowań przy drodze powiatowej na terenie miasta Gorlice: Stan obecny: - długość ciągów rowerowych przy drogach powiatowych: 0,6 km - ilości bezkolizyjnych skrzyżowań przy drodze powiatowej na terenie miasta Gorlice: 0 szt Stan po zrealizowaniu wiązki projektów: - długość ciągów rowerowych przy drogach powiatowych: 9,3 km - ilości bezkolizyjnych skrzyżowań przy drodze powiatowej na terenie miasta Gorlice: 1 szt Wiązka projektów zaprojektowana została tak, by w pełni odpowiadać na zdiagnozowane na obszarze MOF problemy oraz wyzwania rozwojowe w zakresie poprawy bezpieczeństwa użytkowników dróg publicznych, poprawy dostępności komunikacyjnej alternatywnej dla samochodowej. Ścieżki rowerowe przy drogach powiatowych tworzyłyby będą uzupełnienie istniejącej i projektowanej sieci ciągów pieszo-rowerowych przy drogach gminnych tworząc spójną sieć pozwalającą mieszkańcom obszaru MOF na bezpieczne

	korzystanie z niezmotoryzowanych form transportu przy głównych arteriach łączących dzielnice/miejscowości gmin partnerskich. Podejście takie pozwoli osiągnąć wspólny efekt w postaci ograniczenia liczby wypadków i kolizji samochodowych z udziałem pieszych i rowerzystów, ochrony powietrza oraz ograniczania zjawiska kongestii w mieście stanowiącym rdzeń MOF Gorlice.							
Adresaci projektów	Adresaci przedsięwzięcia: mieszkańcy obszaru Partnerstwa, osoby odwiedzające obszar							
Koncepcja	W ramach wiązki zaplanowano 3 projekty polegające na: 1. Punktowa przebudowa infrastruktury drogowej 2. Budowa ścieżek rowerowych przy drogach powiatowych na obszarze Gminy Gorlice 3. Budowa ścieżek rowerowych przy drogach powiatowych na obszarze Gminy Sękowa Projekty dotyczą sfery: środowiskowej, przestrzennej, społecznej. Szacowany wkład środków UE: 6,24 mln euro.							
Terytorialny zasięg	Przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie następujących podmiotów tworzących miejski obszar funkcjonalny: Miasto Gorlice, Gmina Gorlice, Gmina Sękowa. Rezultaty projektu będą odczuwalne na obszarze całego Partnerstwa.							
Komplementarność z innymi projektami	Przedsięwzięcie jest komplementarne z przedsięwzięciem strategicznym pn. Rozwój infrastruktury transportu zeroemisyjnego Projekty planowane do realizacji w ramach wiązki koncentrują się na poprawie bezpieczeństwa użytkowników dróg a tym samym zachęcać będą do skorzystania z alternatywnych dla samochodu form transportu poprzez co stanowią będą uzupełnienie działań podejmowanych w obszarze rozwoju transportu zero emisyjnego. Przedsięwzięcie jest komplementarne m.in. z projektami: 1. Budowa ciągów pieszo-rowerowych na obszarze Miasta Gorlice, Gminy Gorlice, Gminy Sękowa 2. Budowa parkingu typu „Park & Ride” 3. Rozwój sieci ścieżek pieszo-rowerowych na terenie Miasta Gorlice							
Produkty i ich wskaźniki	1. Wspierana infrastruktura rowerowa – 8,7 km 2. Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego –20 000 os. 3. Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego – 3 wkłady na rzecz strategii							
Rezultaty bezpośrednie i ich wskaźniki	1. Roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, przebudowanych, rozbudowanych lub zmodernizowanych dróg – 50 000 pasażerokilometr/rok							
Tytuł projektu w ramach przedsięwzięcia strategicznego	Planowany zakres projektu – najważniejsze elementy projektu	Wskazanie zgodności projektu z programem	Wnioskodawca	Planowane źródło finansowania, FEM 21-27 wskazanie konkretnego CS	Maksymalna wartość wkładu UE (euro)	Planowany maksymalny okres realizacji (w latach)	Planowany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (WOD) w ujęciu miesiąc/rok	Powiązanie z innymi projektami/wskazanie konkretnych cech zintegrowania projektu (ZIT).
Punktowa przebudowa	Przebudowa skrzy-	Zgodność z		CP 3, 3(ii)	1 086 495,00	2025-2027	I kwartał 2025	Projekt powiązany z projektem

infrastruktury drogowej – Miasto Gorlice	żowania w ciągu drogi powiatowej	priorytetem 4, CP 3, cel szczegól- głowy 3 (ii) Działanie 4.7 Drogi powiatowe – ZIT Typ projektu B. Projekt wynika z Planu Zrównowa- żonej Mobil- ności Miejskiej dla obszaru MOF Gorlice stano- wiącego załącz- nik do niniejszej strategii. Projekt spełnia wszystkie wy- magania wska- zane w progra- mie, UP i linii demarkacyjnej.	Miasto Gorlice					„Budowa ścieżek rowerowych przy drogach powiatowych” realizowanym przez Gminę Gorlice oraz Gminę Sękowa Realizacja projektu wynika z części diagnostycznej oraz kierunkowej strategii - Celu strategicznego 1. Rozwój infrastruktury transportowej sprzyjającej spójności przestrzennej obszaru przyczyniającej się do ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko. Zintegrowany charakter projektu wynika z realizacji tożsamyh działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze każdej z gmin tworzących Partnerstwo, a z efektów inwestycji wykonanej w mieście Gorlice - przebudowanego skrzyżowania drogi powiatowej przy dworcu autobusowym oraz PKP korzystać będą wszyscy mieszkańcy obszaru MOF. Drogi powiatowe przebiegają przez centra gmin Partnerskich, stanowiąc ważny odcinek codziennych podróży mieszkańców gmin partnerskich do/z miasta Gorlice. Budowa infrastruktury poprawiającej poziom bezpieczeństwa przyczyni się do zmniejszenia ilości wypadków samochodowych, w tym z udziałem pieszych i rowerzystów ze wszystkich gminach Partnerskich. Dodatkowo, inwestycje poprawiające bezpieczeństwo
---	-------------------------------------	---	----------------	--	--	--	--	--

								ruchu drogowego zrealizowane na obszarze wszystkich gmin Partnerskich, tworząc spójną sieć ścieżek przyczynią się do wzrostu zainteresowania mieszkańców obszaru MOF niezmotywowanymi środkami transportu, realnie przekładając się na poprawę jakości powietrza w każdej z gmin oraz ograniczenie problemu kongestii w mieście Gorlice, poprawiając tym samym dostępność komunikacyjną do destynacji codziennych podróży mieszkańców MOF Gorlice.
Budowa ścieżek rowerowych przy drogach powiatowych na obszarze Gminy Gorlice	Budowa ścieżek rowerowych	Zgodność z priorytetem 4, CP 3, cel szczegółowy 3 (ii) Działanie 4.7 Drogi powiatowe – ZIT Typ projektu A. Projekt wynika z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru MOF Gorlice stanowiącego załącznik do niniejszej strategii. Projekt spełnia wszystkie wymagania wskazane w programie, UP i linii demarkacyjnej.	Gmina Gorlice	CP 3, 3(ii)	2 891 644,00	2026-2028	IV kwartał 2025	Projekt powiązany z projektem „Budowa ścieżek rowerowych przy drogach powiatowych” realizowanym przez Gminę Sękowa oraz projektem „Przebudowa skrzyżowania w ciągu drogi powiatowej” Realizacja projektu wynika z części diagnostycznej oraz kierunkowej strategii - Celu strategicznego 1. Rozwój infrastruktury transportowej sprzyjającej spójności przestrzennej obszaru przyczyniającej się do ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko. Zintegrowany charakter projektu wynika z realizacji tożsamyh działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze każdej z gmin tworzących Partnerstwo. Budowa infrastruktury poprawiającej poziom bezpieczeństwa przyczyni się do zmniejszenia ilości wypadków samochodowych, w tym z udziałem

								pieszych i rowerzystów ze wszystkich gminach Partnerskich. Dodatkowo, inwestycje poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego zrealizowane na obszarze wszystkich gmin Partnerskich, tworząc spójną sieć ścieżek przyczynią się do wzrostu zainteresowania mieszkańców obszaru MOF niezmotoryzowanymi środkami transportu, realnie przekładając się na poprawę jakości powietrza w każdej z gmin oraz ograniczenie problemu kongestii w mieście Gorlice, poprawiając tym samym dostępność komunikacyjną destynacji codziennych podróży mieszkańców MOF Gorlice.
Budowa ścieżek rowerowych przy drogach powiatowych na obszarze Gminy Sękowa	Budowa ścieżek rowerowych	Zgodność z priorytetem 4, CP 3, cel szczegółowy 3 (ii) Działanie 4.7 Drogi powiatowe – ZIT Typ projektu A. Projekt wynika z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru MOF Gorlice stanowiącego załącznik do niniejszej strategii. Projekt spełnia wszystkie wymagania wskazane w progra-	Gmina Sękowa	CP 3, 3(ii)	2 265 909,00	2026-2028	IV kwartał 2025	Projekt powiązany z projektem „Budowa ścieżek rowerowych przy drogach powiatowych” realizowanym przez Gminę Gorlice oraz projektem „Przebudowa skrzyżowania w ciągu drogi powiatowej” Realizacja projektu wynika z części diagnostycznej oraz kierunkowej strategii - Celu strategicznego 1. Rozwój infrastruktury transportowej sprzyjającej spójności przestrzennej obszaru przyczyniającej się do ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko. Zintegrowany charakter projektu wynika z realizacji tożsamyh działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze każdej z gmin tworzących Partnerstwo.

		mie, UP i linii demarkacyjnej.						Budowa infrastruktury poprawiającej poziom bezpieczeństwa przyczyni się do zmniejszenia ilości wypadków samochodowych, w tym z udziałem pieszych i rowerzystów ze wszystkich gminach Partnerskich. Dodatkowo, inwestycje poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego zrealizowane na obszarze wszystkich gmin Partnerskich, tworząc spójną sieć ścieżek przyczynią się do wzrostu zainteresowania mieszkańców obszaru MOF niezmotoryzowanymi środkami transportu, realnie przekładając się na poprawę jakości powietrza w każdej z gmin oraz ograniczenie problemu kongestii w mieście Gorlice, poprawiając tym samym dostępność komunikacyjną destynacji codziennych podróży mieszkańców MOF Gorlice.
--	--	--------------------------------	--	--	--	--	--	--

Źródło:

opracowanie

własne.

W tabelach 38 i 39 przedstawiono zakres działań wchodzących odpowiednio w skład wiązek projektów nr 1.2.2. Poprawa poziomu edukacji w zakresie BRD oraz nr 1.2.3. Wzrost atrakcyjności przestrzeni GOF.

Tab. 38. Działania w ramach wiązki projektów nr 1.2.2. Poprawa poziomu edukacji w zakresie BRD

Nazwa działania	Horyzont czasowy	Realizacja	Wpływ na		
			BRD	dostępność	emisje
Edukacja w zakresie bezpieczeństwa w ruchu pieszym i drogowym	działanie ciągłe	Stowarzyszenie GOF Gminy GOF Starostwo Powiatowe			

Objaśnienia: kolor zielony: wpływ wysoki, kolor żółty – wpływ umiarkowany

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 39. Działania w ramach wiązki projektów nr 1.2.3. Wzrost atrakcyjności przestrzeni GOF

Nazwa działania	Horyzont czasowy	Realizacja	Wpływ na		
			BRD	dostępność	emisje
Zapewnienie adekwatności i aktualności dokumentów planistycznych w obszarze zrównoważonej mobilności miejskiej	działanie ciągłe	Stowarzyszenie GOF Gminy GOF			
Planowanie zabudowy sprzyjającej redukcji popytu i wykorzystaniu potencjału istniejącego systemu transportu publicznego i mobilności aktywnej na obszarze GOF o intensywnej zabudowie	działanie ciągłe	Gminy GOF			
Nasadzenia zieleni izolacyjnej wzdłuż dróg	działanie ciągłe	Gminy GOF Starostwo Powiatowe			

Nazwa działania	Horyzont czasowy	Realizacja	Wpływ na		
			BRD	dostępność	emisje
Tworzenie parków kieszonkowych o dobrym dostępie dla pieszych i rowerzystów	do 2030 r.	Gminy GOF			
Kontynuacja rozbudowy kompleksowego systemu monitoringu jakości powietrza w skali GOF	do 2030 r.	Gminy GOF Stowarzyszenie GOF			
Ocena zasadności wprowadzenia wydzielonych miejsc postojowych dla dostawców i kurierów w GOF	po 2030 r.	Stowarzyszenie GOF			
Wprowadzanie nawierzchni częściowo przepuszczalnych w projektowaniu i budowie infrastruktury dla pieszych i rowerzystów	po 2030 r.	Gminy GOF			

Objaśnienia: kolor zielony: wpływ wysoki, kolor żółty – wpływ umiarkowany

Źródło: opracowanie własne.

14. Cel operacyjny nr 1.3. Poprawa dostępności publicznego transportu zbiorowego w GOF

W tabelach 40 i 41 zaprezentowano zakres działań wchodzących odpowiednio w skład wiązek projektów nr 1.3.1. Integracja publicznego transportu zbiorowego oraz nr 1.3.2. Wzrost jakości usług publicznego transportu zbiorowego.

Tab. 40. Działania w ramach wiązki projektów nr 1.3.1. Integracja publicznego transportu zbiorowego

Nazwa działania	Horyzont czasowy	Realizacja	Wpływ na		
			BRD	dostępność	emisje
Utworzenie portalu internetowego agregującego informacje na temat transportu publicznego w całym powiecie gorlickim	do 2030 r.	Stowarzyszenie GOF Starostwo Powiatowe Gminy GOF			
Integracja rozkładów jazdy przewoźników publicznego transportu zbiorowego w GOF / powiecie gorlickim	do 2030 r.	Stowarzyszenie GOF Starostwo Powiatowe Gminy GOF			
Wyposażenie wybranych przystanków publicznego transportu zbiorowego w stojaki rowerowe	działanie ciągłe	Gminy GOF			
Działania na rzecz integracji wszystkich podsystemów transportu wokół przystanków i stacji kolejowych w GOF	po 2030 r.	Stowarzyszenie GOF Gminy GOF			
Integracja publicznego transportu zbiorowego w powiecie gorlickim	po 2030 r.	Stowarzyszenie GOF Starostwo Powiatowe Gminy GOF			

Objaśnienia: kolor zielony: wpływ wysoki, kolor żółty – wpływ umiarkowany

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 41. Działania w ramach wiązki projektów nr 1.3.2. Wzrost jakości usług publicznego transportu zbiorowego

Nazwa działania	Horyzont czasowy	Realizacja	Wpływ na		
			BRD	dostępność	emisje
Zakup taboru niskoemisyjnego w celu zastąpienia pojazdów o wysokim poziomie emisji zanieczyszczeń	do 2030 r.	MZK Gorlice			
Rozwój oferty przewozowej MZK Gorlice na obszarze powiatu gorlickiego	do 2030 r.	Gminy GOF			
Kontynuacja wymiany taboru na nisko i zeroemisyjny	po 2030 r.	MZK Gorlice			

Objaśnienia: kolor zielony: wpływ wysoki, kolor żółty – wpływ umiarkowany

Źródło: opracowanie własne.

15. Cel operacyjny nr 1.4. Poprawa dostępności zewnętrznej GOF

W tabeli 42 przedstawiono zakres działań wchodzących w skład wiązek projektów:

- nr 1.4.1. Lobbying w zakresie budowy i modernizacji infrastruktury drogowej oraz zapewnienia dogodnego połączenia z autostradą A4 i S19;
- 1.4.2. Lobbying w zakresie modernizacji infrastruktury kolejowej;
- 1.4.3. Lobbying na rzecz wzrostu liczby połączeń kolejowych obsługujących GOF.

Tab. 42. Działania w ramach wiązki projektów nr 1.4.1., nr 1.4.2 i nr 1.4.3.

Nazwa działania	Horyzont czasowy	Realizacja	Wpływ na		
			BRD	dostępność	emisje
Działania lobbyingowe dla budowy i modernizacji infrastruktury drogowej oraz zapewnienia dogodnego połączenia GOF z autostradą A4 i S19	działanie ciągłe	Stowarzyszenie GOF			
Działania lobbyingowe dla modernizacji infrastruktury kolejowej poprawiającej dostępność zewnętrzną GOF	działanie ciągłe	Stowarzyszenie GOF			
Prowadzenie działań lobbyingowych na rzecz wzrostu liczby pasażerskich połączeń kolejowych zapewniających połączenia GOF z Krakowem, Tarnowem i Rzeszowem	działanie ciągłe	Stowarzyszenie GOF			

Objaśnienia: kolor zielony: wpływ wysoki, kolor żółty – wpływ umiarkowany

Źródło: opracowanie własne.

16. Monitoring i ewaluacja

W celu prawidłowego wdrażania zrównoważonej mobilności miejskiej w GOF istotne jest cykliczne monitorowanie postępu realizacji zaplanowanych działań. Jednostką koordynującą wdrażanie działań obejmujących zrównoważoną mobilność miejską w GOF będzie Stowarzyszenie Gorlicki Obszar Funkcjonalny.

Gminy tworzące GOF oraz jednostki z nimi powiązane będą przekazywać do Stowarzyszenia informacje i dane dotyczące realizacji działań wskazanych w planie zrównoważonej mobilności miejskiej.

W tabeli 43 zawarto wskaźniki realizacji działań przyjętych do realizacji, dla których ustalono wartości bazowe na 2030 r. Dla horyzontu czasowego wyznaczonego przez 2035 r. przyjęto ogólną ocenę kierunku kształtowania się danego zjawiska.

Monitoring zaplanowanych do realizacji działań powinien być wykonywany cyklicznie. Zaleca się przeprowadzenie monitoringu realizowanych przedsięwzięć na początku 2027 r., co zapewni możliwość skorygowania działań i osiągnięcia pożądaných wartości w 2030 r. Finalny cykl monitorowania każdego z działań nastąpi w 2030 r. – jako podsumowanie całego cyklu realizacji średnioterminowej perspektywy planowania mobilności miejskiej w GOF.

Wskaźniki zostały dobrane w taki sposób, aby umożliwić ocenę stopnia spełnienia większości wiązek projektów.

Tab. 43. Wskaźniki monitorujące zrównoważoną mobilność miejską w GOF

Miernik	Jednostka miary	Opis	Wartość wyjściowa (2023)	Wartość w 2030 r.	Wartość w 2035 r.	Sposób pomiaru / źródło danych	Odniesienie do celu szczegółowego/ wiązki projektów
Wspierana infrastruktura rowerowa (RCO58)	km	długość wybudowanych dróg rowerowych	0	21,94	dalszy wzrost	Gminy GOF	1.1.1., 1.2.1
Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej (RCR64)	osoby	liczba osób, które zaczęły korzystać z wybudowanej infrastruktury rowerowej	0	20 000	dalszy wzrost	Gminy GOF	1.1.1., 1.2.1
Rozwój sieci rowerowej	km/km ²	długość dróg rowerowych / (powierzchnia GOF w km ² /100)	4,41	11,22	wzrost	Gminy GOF	1.1.1., 1.2.1.
Bezpieczeństwo ruchu drogowego	szt.	wypadki drogowe na 100 tys. ludności	25,3	spadek	spadek	GUS, Policja	1.2.1., 1.2.2.
Ludność objęta projektami w ramach Strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (RCO74)	osoby	-	0	000 (1.2.1.) 12 000 (1.1.1.)	stabilizacja lub wzrost	Gminy GOF	1.1.1., 1.2.1.
Wykorzystanie bezpiecznej infrastruktury drogowej (RCR55)	pasażerokilometr	roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, przebudowanych, rozbudowanych lub zmodernizowanych dróg	0	40 000	dalszy wzrost	Gminy GOF	1.2.1

Miernik	Jednostka miary	Opis	Wartość wyjściowa (2023)	Wartość w 2030 r.	Wartość w 2035 r.	Sposób pomiaru / źródło danych	Odniesienie do celu szczegółowego/ wiązki projektów
Znaczenie mobilności rowerowej w podróżach do szkoły podstawowej	%	odsetek uczniów podróżujących do szkoły podstawowej rowerem lub hulajnogą	9	wzrost	dalszy wzrost	Gminy GOF – na podstawie obserwacji w szkołach podstawowych przeprowadzonej we wrześniu	1.1.2, 1.2.2.
Liczba wspartych zintegrowanych węzłów przesiadkowych (PLR097)	szt.	liczba wybudowanych parkingów „Park & Ride”	0	1	1	Gminy GOF	1.1.1.
Niskoemisyjność publicznego transportu zbiorowego	szt.	liczba pojazdów z silnikiem spełniającym normę EURO 6, hybrydowym lub napędem bezemisyjnym we flocie MZK Gorlice	11	21	wzrost	MZK Gorlice	1.3.2.
Rozwój usług publicznego transportu zbiorowego	tys. wzkm	liczba wozokilometrów wykonywanych przez MZK Gorlice	961,6	wzrost	dalszy wzrost	MZK Gorlice	1.3.1., 1.3.2

Źródło: opracowanie własne na podstawie konsultacji przeprowadzonych z interesariuszami.

Spis tabel

Tab. 1. Różnice pomiędzy planowaniem mobilności a planowaniem transportu.....	8
Tab. 2. Osiem zasad planowania zrównoważonej mobilności miejskiej dla małych i średnich miast oraz ich odniesienie do planowania zrównoważonej mobilności miejskiej w GOF.....	9
Tab. 3. Miejsce i okres zamieszkania respondentów na obszarze poszczególnych gmin	14
Tab. 4. Mobilność wewnątrzgminna mieszkańców poszczególnych gmin GOF	17
Tab. 5. Skala mobilności międzygminnej mieszkańców poszczególnych gmin	18
Tab. 6. Zmiana częstotliwości podróży pieszych w poszczególnych gminach GOF w 2024 r. względem 2020 r.....	18
Tab. 7. Zmiana częstotliwości korzystania z samochodu osobowego w poszczególnych gminach GOF w 2024 r. względem 2020 r.	19
Tab. 8. Zmiana częstotliwości korzystania z transportu zbiorowego w poszczególnych gminach GOF w 2024 r. względem 2020 r.	20
Tab. 9. Ocena istotności poszczególnych zmian w transporcie publicznym w poszczególnych gminach GOF	20
Tab. 10. Preferowane przez respondentów lokalizacje węzłów Park & Ride w GOF	28
Tab. 11. Parametry techniczne linii kolejowych w powiecie gorlickim (RJ 2024/2025)	32
Tab. 12. Średniodobowa liczba pociągów towarowych na stacjach Gorlice Zagórzany i Gorlice.....	33
Tab. 13. Charakterystyka linii gorlickiej komunikacji miejskiej.....	39
Tab. 14. Charakterystyka linii powiatowych przewozów pasażerskich w GOF.....	41
Tab. 15. Charakterystyka linii powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiecie gorlickim	43
Tab. 16. Charakterystyka linii wojewódzkich przewozów pasażerskich w powiecie gorlickim	43
Tab. 17. Charakterystyka linii wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiecie gorlickim	46
Tab. 18. Miejscowości obsługiwane liniami transportu publicznego na obszarze GOF – stan na 30 września 2024 r.	47
Tab. 19. Długość i gęstość dróg dla rowerów w GOF	53
Tab. 20. Ocena warunków podróży rowerowych w poszczególnych gminach GOF	56
Tab. 21. Skala i kierunek zmian w korzystaniu z roweru lub hulajnogi w poszczególnych gminach GOF	57

Tab. 22. Ocena poszczególnych cech jakościowych transportu rowerowego w podróżach w relacji do i ze szkół podstawowych	58
Tab. 23. Ocena poszczególnych cech jakościowych transportu rowerowego w podróżach w relacji do i ze szkół ponadpodstawowych	59
Tab. 24. Ocena warunków podróży pieszych w poszczególnych gminach GOF.....	61
Tab. 25. Wypadki i kolizje w powiecie gorlickim w latach 2022-2023	73
Tab. 26. Liczba wypadków w poszczególnych gminach wraz z ich konsekwencjami w latach 2019-2023	74
Tab. 27. Wybrane postulaty poprawy bezpieczeństwa ruchu w sąsiedztwie szkół podstawowych w GOF	77
Tab. 28. Postulaty poprawy bezpieczeństwa ruchu w sąsiedztwie szkół ponadpodstawowych w GOF	79
Tab. 29. Ocena bezpieczeństwa podróży pieszych i rowerowych w poszczególnych gminach GOF	80
Tab. 30. Analiza SWOT dla zrównoważonej mobilności w GOF.....	82
Tab. 31. Wizje gmin tworzących GOF	89
Tab. 32. Szczegółowa charakterystyka wiązki projektów nr 1.1.1. Rozwój infrastruktury transportu zeroemisyjnego	96
Tab. 33. Pozostałe działania w ramach wiązki projektów nr 1.1.1.	104
Tab. 34. Działania w ramach wiązki projektów nr 1.1.2. Poprawa warunków dla mobilności aktywnej w drodze do szkoły	104
Tab. 35. Działania w ramach wiązki projektów nr 1.1.3. Bezpieczne lokalne ciągi transportowe dostępne dla osób z ograniczoną mobilnością	105
Tab. 36. Działania w ramach wiązki projektów nr 1.1.3. Edukacja i promocja komunikacji rowerowej	106
Tab. 37. Szczegółowa charakterystyka wiązki projektów nr 1.2.1. Punktowa przebudowa infrastruktury drogowej, budowa ścieżek rowerowych	107
Tab. 38. Działania w ramach wiązki projektów nr 1.2.2. Poprawa poziomu edukacji w zakresie BRD	113
Tab. 39. Działania w ramach wiązki projektów nr 1.2.3. Wzrost atrakcyjności przestrzeni GOF	113
Tab. 40. Działania w ramach wiązki projektów nr 1.3.1. Integracja publicznego transportu zbiorowego	115
Tab. 41. Działania w ramach wiązki projektów nr 1.3.2. Wzrost jakości usług publicznego transportu zbiorowego	116

Tab. 42. Działania w ramach wiązki projektów nr 1.4.1., nr 1.4.2 i nr 1.4.3.	117
Tab. 43. Wskaźniki monitorujące zrównoważoną mobilność miejską w GOF	120

Spis rysunków

Rys. 1. Podział podróży na terenie powiatu gorlickiego w 2020 r. i w 2023 r.	13
Rys. 2. Podział modalny podróży wewnątrzgminnych w poszczególnych gminach GOF w 2024 r.	15
Rys. 3. Podział modalny podróży międzygminnych w poszczególnych gminach GOF – wrzesień 2024 r.	16
Rys. 4. Różnice w podziale modalnym podróży wewnątrz- i międzygminnych w GOF – wrzesień 2024 r.	16
Rys. 5. Układ sieci drogowej powiatu gorlickiego	22
Rys. 6. Natężenie ruchu na drodze krajowej i drogach wojewódzkich GOF (2020/2021)	23
Rys. 7. Natężenie ruchu na odcinkach dróg wojewódzkich biegnących w GOF (2020/2021)	24
Rys. 8. Struktura ruchu na DK 28 w Gorlicach (2020/2021)	25
Rys. 9. Wskaźnik motoryzacji indywidualnej w powiecie gorlickim w latach 2015-2023	26
Rys. 10. Preferencje mieszkańców powiatu gorlickiego odnośnie uruchomienia połączeń kolejowych obsługujących powiat gorlicki w 2023 r.	30
Rys. 11. Sieć kolejowa w otoczeniu Gorlic	31
Rys. 12. Struktura pojazdów MZK sp. z o.o. w Gorlicach wg norm emisyjności – październik 2024 r.	36
Rys. 13. Lokalizacja części przystanków transportu miejskiego w Gorlicach w serwisie gorlice.kiedypriyjedzie.pl – październik 2024 r.	37
Rys. 14. Dostępność piesza przystanków publicznego transportu zbiorowego w GOF w 2024 r.	38
Rys. 15. Układ tras linii publicznego transportu zbiorowego w GOF i jego otoczeniu w 2024 r.	51
Rys. 16. Planowane inwestycje w infrastrukturę rowerową w GOF – listopad 2024 r.	54
Rys. 17. Potencjalna dostępność przystanków kolejowych w GOF transportem rowerowym	55
Rys. 18. Lokalizacja placówek szkolnych w GOF względem istniejącej i planowanej infrastruktury rowerowej – październik 2024 r.	60
Rys. 19. Więźba ruchu uczniów szkół ponadpodstawowych w GOF w roku szkolnym 2024/2025	64

Rys. 20. Liczba uczniów i nauczycieli w szkołach objętych badaniem w formie kwestionariusza ankiety wypełnianej przez dyrektorów szkół w GOF w roku szkolnym 2024/2025.....	66
Rys. 21. Porównanie podziału modalnego podróży dla różnych kategorii interesariuszy sektora edukacji w GOF w roku szkolnym 2024/2025	68
Rys. 22. Mapa wyzwań związanych z mobilnością sektora edukacji GOF (stan na październik 2024)	70
Rys. 23. Logika działań przyjęta dla planowania zrównoważonej mobilności w GOF	91
Rys. 24. Podsumowanie rekomendacji z części diagnostycznej	93
Rys. 25. Od wizji do wiązek projektów w planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej w GOF	95