

**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	28
3.4. Publiczny transport zbiorowy	33
3.5. Gminne przewozy pasażerskie – komunikacja miejska.....	38
3.6. Powiatowe przewozy pasażerskie	40
3.7. Powiatowe przewozy pasażerskie – użyteczności publicznej.....	42
3.8. Wojewódzkie przewozy pasażerskie.....	42
3.9. Wojewódzkie przewozy pasażerskie – użyteczności publicznej	45
4. Analiza dostępności PTZ w GOF.....	46
5. Mobilność aktywna (ruch pieszy i rowerowy)	51
6. Mobilność sektora edukacji	61
7. Bezpieczeństwo ruchu drogowego	70
8. Analiza SWOT odnosząca się do planowania zrównoważonej mobilności miejskiej – podsumowanie części diagnostycznej.....	79
9. Scenariusze rozwoju zrównoważonej mobilności w GOF.....	81
9.1. Scenariusz 1.....	82
9.2. Scenariusz 2.....	83
10. Wizja zrównoważonej mobilności miejskiej w GOF	85
11. Logika interwencji, cele, wiązki projektów i projekty.....	88
12. Cel operacyjny 1.1. Mobilność aktywna jako codzienny element zintegrowanego systemu transportowego GOF	93
12.1. Wiązka projektów 1.1.1. Rozwój infrastruktury transportu zeroemisyjnego	93
13. Cel operacyjny 1.2. Bezpieczna i atrakcyjna przestrzeń w GOF	106
14. Cel operacyjny 1.3. Poprawa dostępności publicznego transportu zbiorowego w GOF	122
15. Cel operacyjny 1.4. Poprawa dostępności zewnętrznej GOF	124
16. Monitoring i ewaluacja.....	125
Spis tabel	128

Spis rysunków..... 131

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 roku. 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 społeczeństwa,

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.

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: Dzielnice, 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 czytelnego planu 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.

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 Michnej M., Zwoliński T.: 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. Gavanas, 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: 7.09.2024.

Niniejszy dokument wyznacza kierunki zmian w obszarze szeroko rozumianej zrównoważonej mobilności miejskiej GOF. Jej koncepcja polega na postawieniu w centrum rozważań 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. „Sustainable 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 roku 2030 – wskazującą cele i działania możliwe do realizacji w okresie do roku 2030 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. Wybiegają one poza rok 2030, 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.

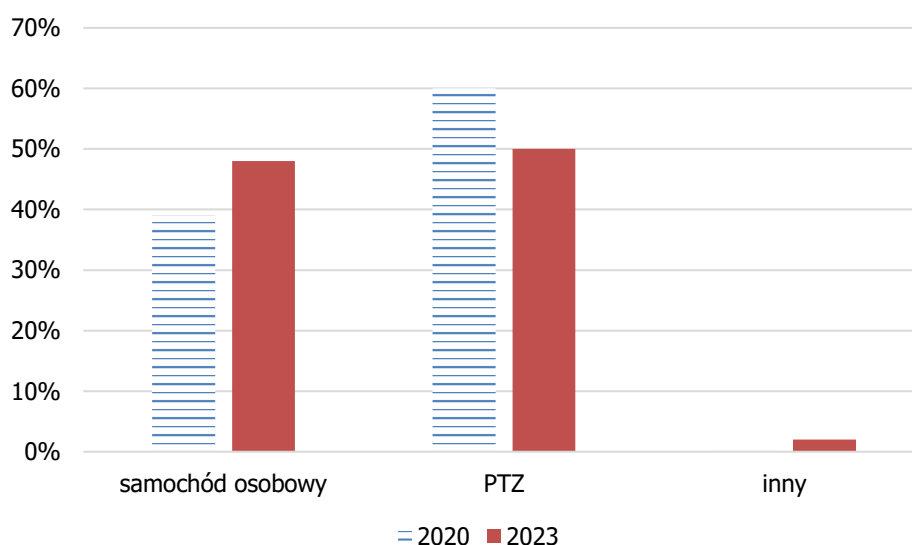
We wrześniu 2024 r. przeprowadzono również badania marketingowe ściśle pod kątem planowania zrównoważonej mobilności w GOF. Badania te objęły swym zakresem mieszkańców miasta Gorlice, gminy Gorlice oraz gminy Sękowa. W omawianych badaniach wzięło udział 642 respondentów, a formę kontaktu z respondentem 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
			miasto 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

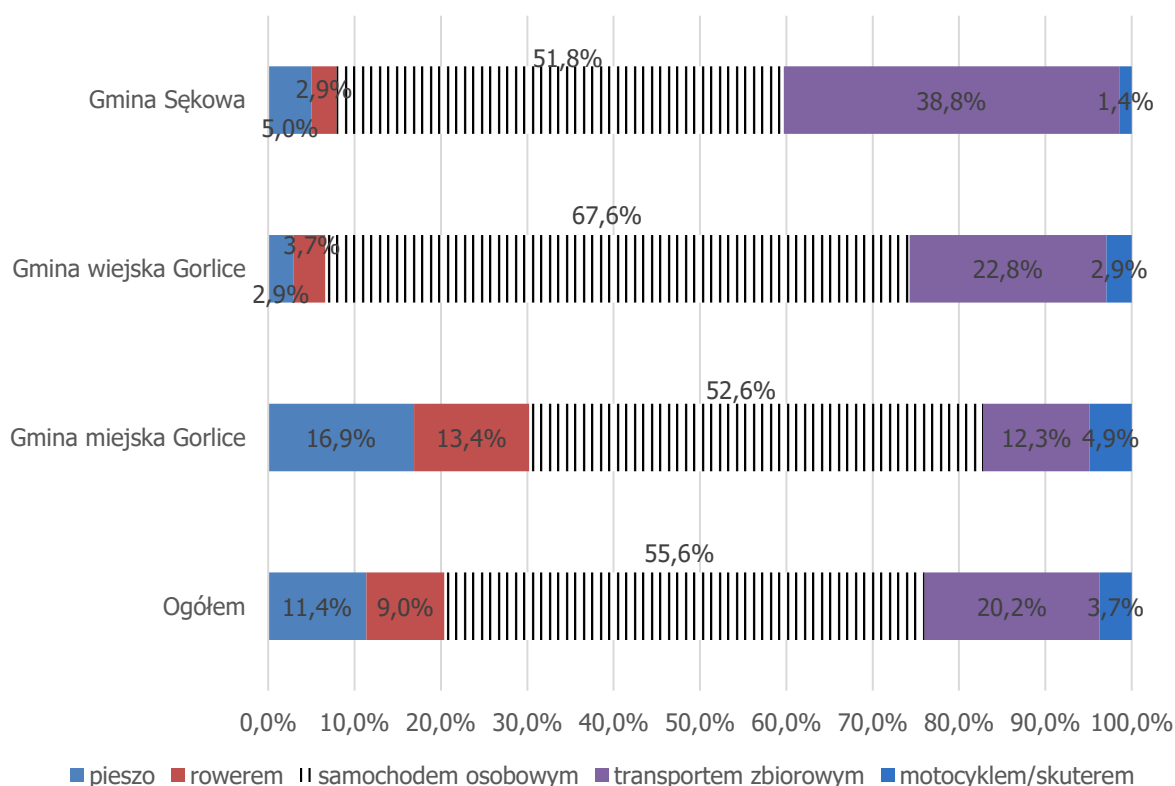
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania pierwotnego.

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 terytorialnego.

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

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

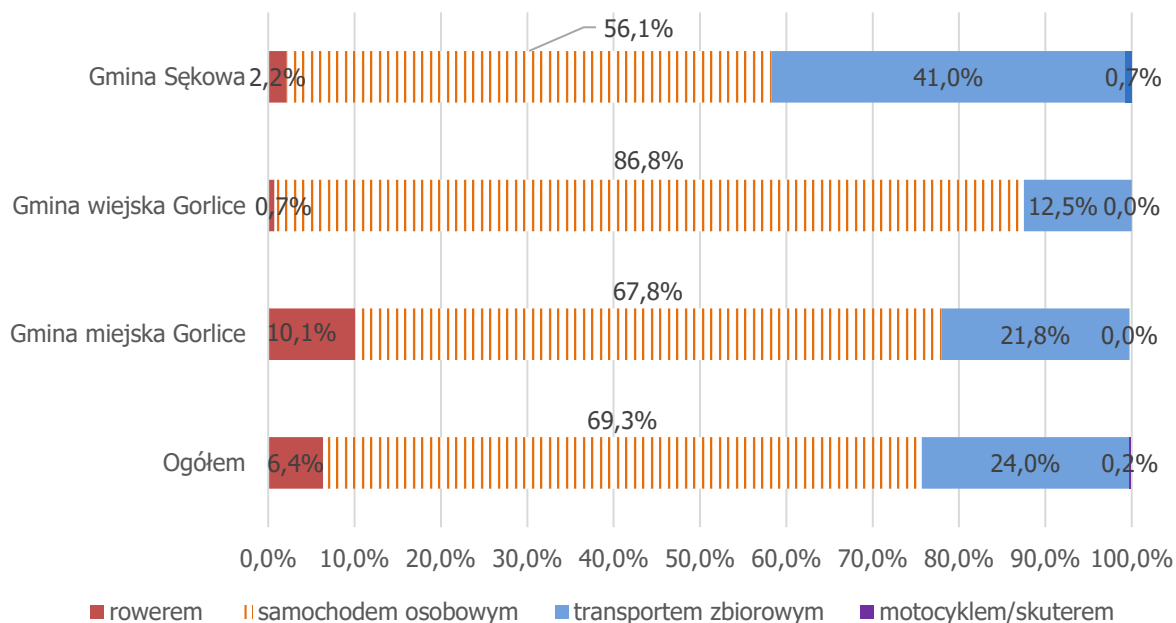


Rys. 2. Podział modalny podróży wewnątrzgminnych w poszczególnych gminach GOF w 2024 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania pierwotnego.

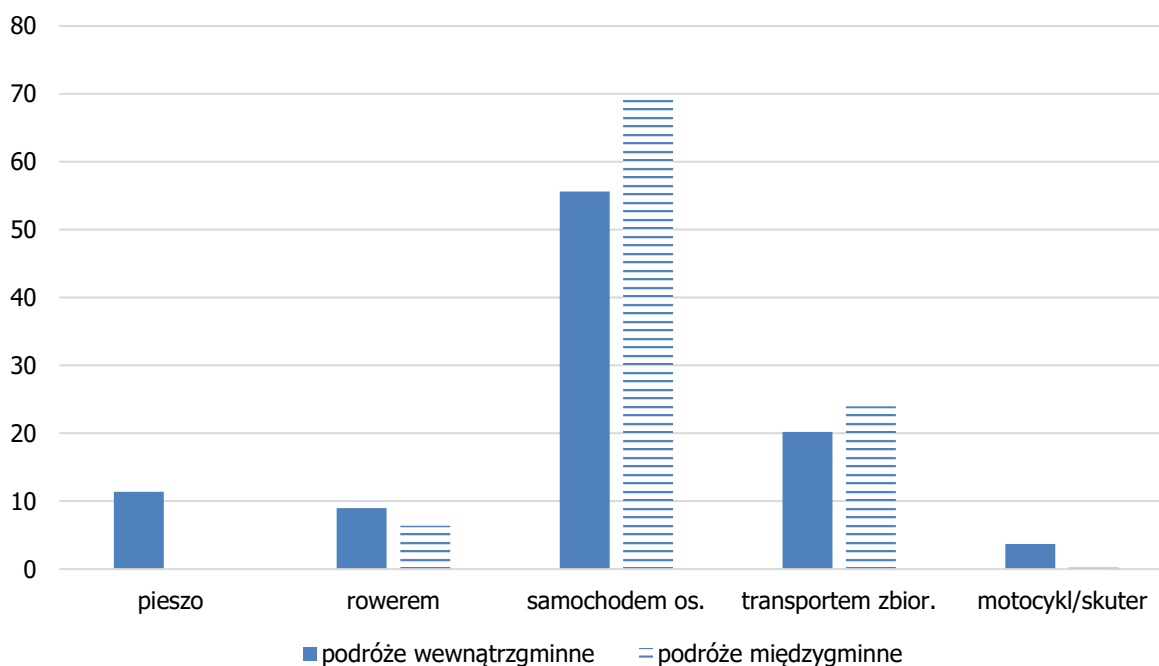
Na rysunku 3 przedstawiono modalny podział podróży w poszczególnych gminach tworzących GOF. W przypadku podróży międzygminnych szczególnie widoczna jest dominująca rola samochodu osobowego, jeszcze bardziej wyraźna niż w przypadku podróży wewnątrzgminnych (rysunek 4).

Najwyższy udział podróży samochodem osobowym odnotowano wśród mieszkańców gminy wiejskiej Gorlice, w której wyniósł on 87%. Warto podkreślić, że respondenci z gminy wiejskiej Gorlice jako jedyni wskazali, że korzystają 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 w 2024 roku

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. Wynika z niej, że mobilność wewnątrzgminna mieszkańców poszczególnych gmin jest bardzo zbliżona. 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. Skala mobilności wewnątrzgminnej mieszkańców poszczególnych gmin

Liczba przemieszczeń wewnątrzgminnych w dniu powszednim	Gmina miejska Gorlice	Gmina wiejska Gorlice	Gmina Sękowa	Ogółem
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 dotyczące skali mobilności międzygminnej mieszkańców poszczególnych gmin. Z danych wynika, że większość mieszkańców badanych gmin charakteryzuje 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, 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, gdzie 63% respondentów zrealizowało co najmniej jedno przemieszczenie, co stanowi najwyższy odsetek w porównaniu do innych gmin. Bardziej intensywna mobilność, definiowana jako realizacja trzech lub więcej przemieszczeń międzygminnych, jest szczególnie widoczna w gminie wiejskiej Gorlice, gdzie 21% respondentów zadeklarowało wykonanie co najmniej trzech przemieszczeń. Dane te 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. Świadczyć to może również

o kierunkach przemieszczeń na analizowanym obszarze. W większym stopniu występują prawdopodobnie 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 miejska Gorlice	Gmina wiejska Gorlice	Gmina Sękowa	Ogółem
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 okresu przed pandemicznego (2020 r.). Respondenci zostali zatem poproszeni o ocenę w jakim stopniu oraz w jakim kierunku zmieniło się w ich przypadku korzystanie z poszczególnych form przemieszczeń. Tabela 6 zawiera zestawienie danych dla podróży pieszych, wynika z niej, że większość respondentów zadeklarowało, że obecnie podróżują pieszo w takim samym stopniu jak cztery lata temu. Niemal 1/4 respondentów zadeklarowała, że obecnie podróżuje częściej lub zdecydowanie częściej. Z drugiej strony 16% respondentów wskazało na niższy poziom aktywności pieszej niż w okresie sprzed pandemii.

Tab. 6. Skala i kierunek zmian częstotliwości podróży pieszych w poszczególnych gminach GOF

Podróże piesze	Gmina miejska Gorlice	Gmina wiejska Gorlice	Gmina Sękowa	Ogółem
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)	6,8%	7,4%	12,2%	8,1%

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania pierwotnego.

Z danych przedstawionych w tabeli 7 wynika, że około połowa respondentów korzysta obecnie z samochodów osobowych do realizacji swoich potrzeb transportowych w takim samym stopniu jak cztery lata temu. Zaniepokojenie budzi fakt, że odsetek osób deklarujących wzrost wykorzystania samochodów osobowych (26%) jest wyższy niż odsetek osób, które zadeklarowały jego ograniczenie (17%). Najbardziej niekorzystne zmiany z perspektywy zrównoważonego rozwoju transportu miały miejsce wśród mieszkańców gminy wiejskiej Gorlice, podczas gdy najbardziej pozytywne zmiany odnotowano w gminie Sękowa. Niemniej jednak, warto zaznaczyć, że nawet w gminie Sękowa odsetek osób, które zadeklarowały zwiększenie wykorzystania samochodów osobowych (23%), przewyższa odsetek osób, które wskazały na jego zmniejszenie (22%). Istotny jest również fakt, 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 latach 2020 i 2023 (Rys. 1). Niewielki wzrost liczby osób, które wcale nie korzystają z samochodu osobowego można tłumaczyć rosnącą liczbą osób w podeszłym wieku.

Tab. 7. Skala i kierunek zmian częstotliwości korzystania z samochodu osobowego w poszczególnych gminach GOF

Samochód osobowy	Gmina miejska Gorlice	Gmina wiejska Gorlice	Gmina Sękowa	Ogółem
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)	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 korzysta z usług transportu zbiorowego. Dane pokazują również, że 24% badanych zadeklarowało wzrost korzystania z transportu zbiorowego, podczas gdy 16% respondentów 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. Skala i kierunek zmian w częstotliwości korzystania z transportu zbiorowego w poszczególnych gminach GOF

Transport zbiorowy	Gmina miejska Gorlice	Gmina wiejska Gorlice	Gmina Sękowa	Ogółem
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. Wynika z niej, 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 jest w stanie skłonić go do częstszego korzystania z tej formy przemieszczania się. W związku z tym, można ocenić, że 20% badanych wykazuje stałe przywiązanie do samochodów osobowych jako preferowanego środka transportu i w żadnym wypadku nie będzie rozważać alternatywnych sposobów przemieszczeń. 14% respondentów uznało, że obecna oferta transportu publicznego jest optymalna pod względem jakości, a tym samym nie zgłaszają żadnych oczekiwań wobec ewentualnych zmian w tym zakresie.

Tab. 9. Ocena istotności poszczególnych zmian w transporcie publicznym w Gorlicach

Jakie zmiany w transporcie publicznym w Gorlicach byłyby dla Pana/Pani najważniejsze	Gmina miejska Gorlice	Gmina wiejska Gorlice	Gmina Sękowa	Przeciętnie
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%

Jakie zmiany w transporcie publicznym w Gorlicach byłyby dla Pana/Pani najważniejsze	Gmina miejska Gorlice	Gmina wiejska Gorlice	Gmina Sękowa	Przeciętnie
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.

Podsumowanie:

- w okresie 2020-2024 w GOF wzrósł udział samochodu osobowego kosztem publicznego transportu zbiorowego;
- dominującym środkiem transportu w podróżach wewnątrzgminnych GOF są samochody osobowe;
- w przypadku podróży międzygminnych w GOF jeszcze bardziej wyraźnie niż w przypadku podróży wewnątrzgminnych widoczna jest dominująca rola samochodu osobowego;
- większość mieszkańców GOF charakteryzuje się niską mobilnością międzygminną;
- większość respondentów GOF zadeklarowało, że obecnie podróżują pieszo w takim samym stopniu jak cztery lata temu;
- co czwarty respondent zarówno cztery lata temu, jak i obecnie, w ogóle nie korzysta 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.

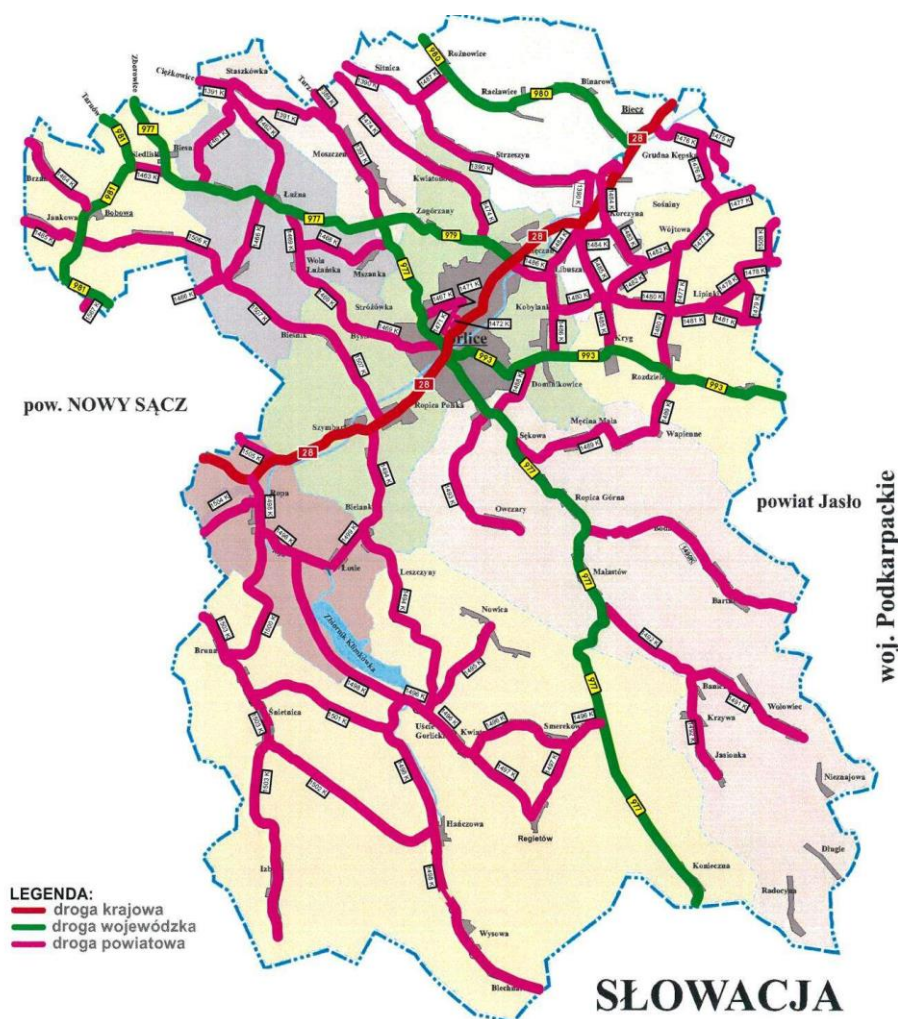
Rekomendacje:

- 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 przemieszczaniach 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. Również GOF posiada rozwiniętą infrastrukturę drogową, choć wykazuje ona znaczne zróżnicowanie pod względem gęstości oraz struktury hierarchicznej (krajowe, wojewódzkie, powiatowe – Rys. 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.

Różnice w kategoriach dróg odzwierciedlają ich funkcje w systemie transportowym, począwszy od dróg krajowych i wojewódzkich, stanowiących główne arterie komunikacyjne, po drogi powiatowe i gminne, które służą przede wszystkim realizacji przemieszczeń lokalnych.

Natężenie ruchu na drodze krajowej nr 28 w 2021 roku 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 (Rys. 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.



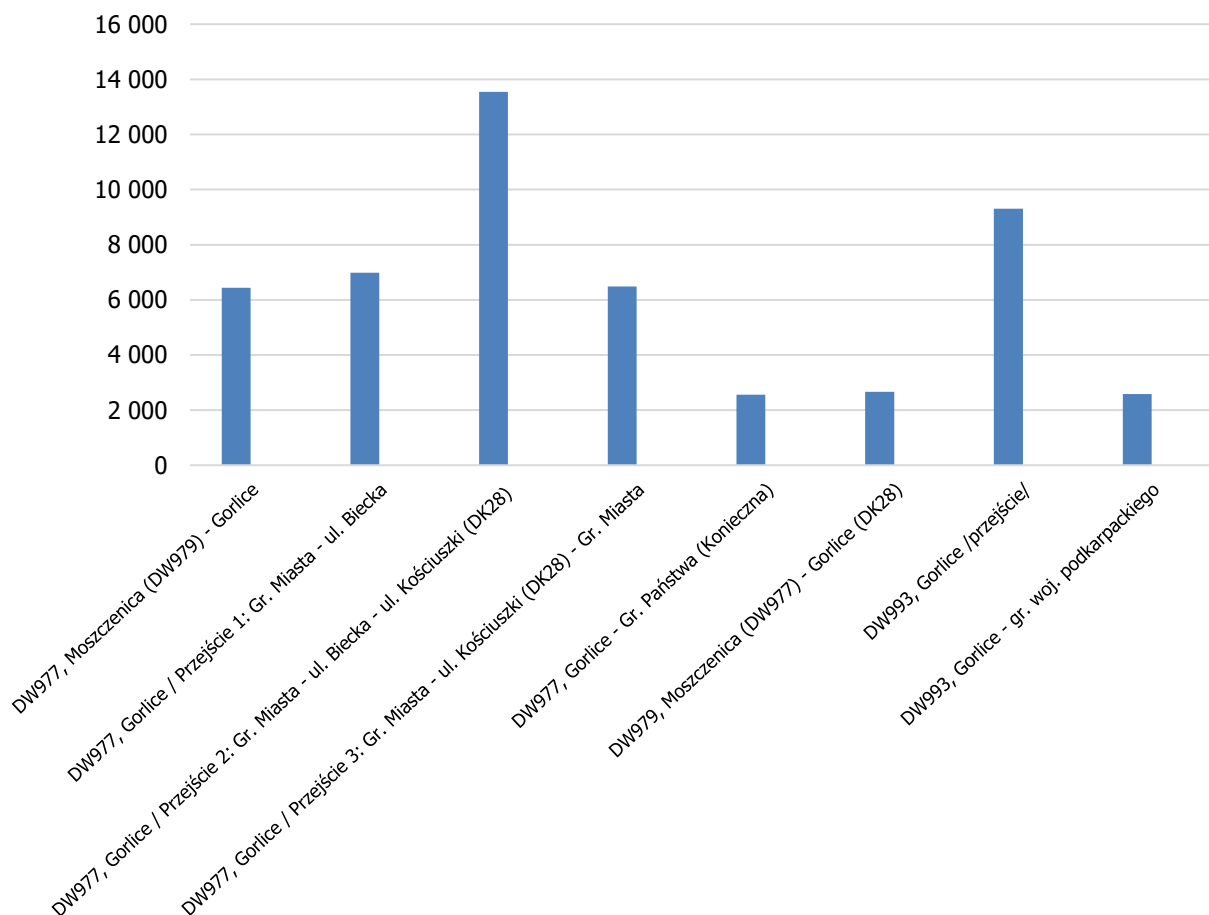
Rys. 6. Natężenie ruchu na drodze krajowej i drogach wojewódzkich GOF (2020/2021)

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

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

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

Natężenie ruchu na poszczególnych drogach wojewódzkich jest silnie zróżnicowane i ważyło się w przedziale od 2,5 do 13,5 tysiąca pojazdów na dobę (Rys. 7). Takie zróżnicowanie natężenia ruchu wskazuje na odmienne funkcje pełnione przez te drogi oraz na zróżnicowane lokalne potrzeby komunikacyjne pomiędzy poszczególnymi obszarami. Najwyższe natężenie odnotowano na Drodze Wojewódzkiej nr 977 w Gorlicach na odcinku granica miasta – ul. Biecka – ul. Kościuszki (DK28).

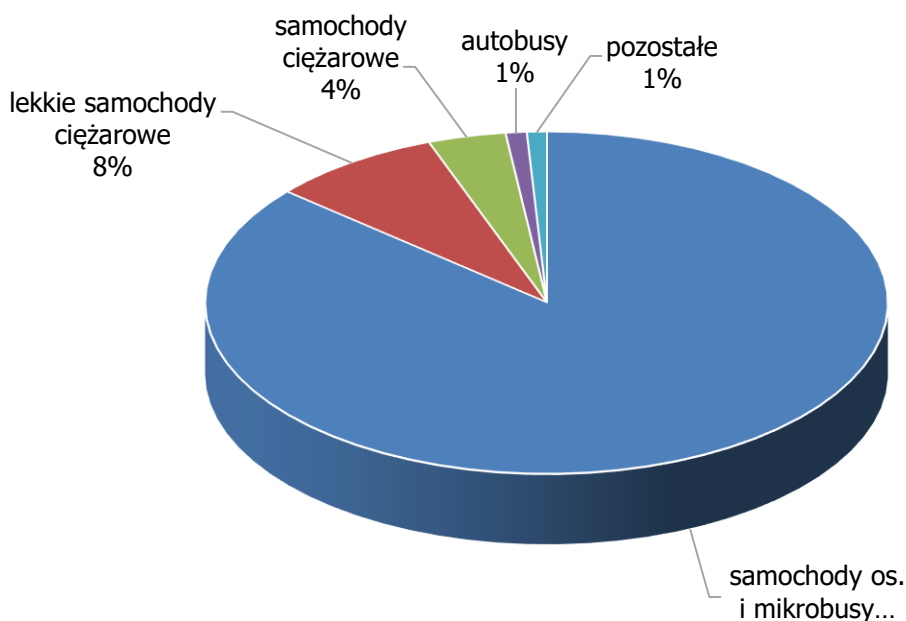


Rys. 7. Natężenie ruchu na odcinkach dróg wojewódzkich biegnących w GOF (2020/2021)

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

W strukturze ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich zaznacza się ruch towarowy. Przykładowo na jednym z odcinków DK 28 przebiegających przez centrum Gorlic odpowiadał on w 2021 roku za 12% pojazdów, uwzględniając również lekkie pojazdy ciężarowe (Rys. 8).

Dodatkowo szlaki przewozów materiałów niebezpiecznych w Małopolsce dotyczą również kierunku Grybów – Gorlice²².



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.

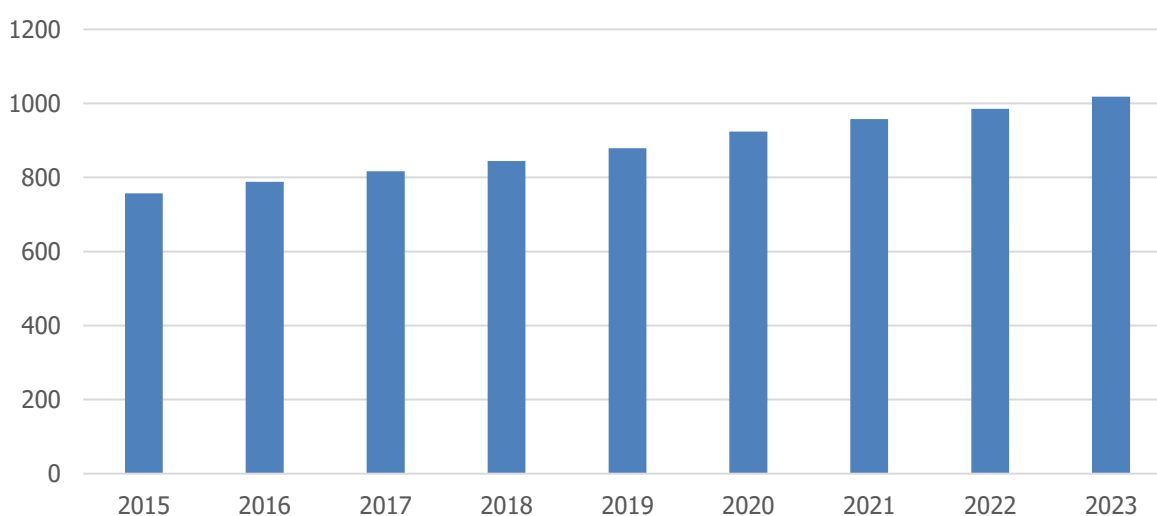
Koszty remontów i inwestycji w sieć dróg powiatowych powiatu gorlickiego są znaczne i w 2023 roku wyniosły 33 mln PLN, do tego ponad 3,2 mln PLN przeznaczono na zimowe utrzymanie tej kategorii dróg, a także 1,2 mln PLN na bieżące utrzymanie dróg²³.

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 roku wyniósł on 1018 samochodów na 1000 mieszkańców i w stosunku do 2015 roku wzrósł o 1/3 (Rys. 9). Nawet jeśli część pojazdów nie jest użytkowana codziennie, ich liczba pozostaje bardzo wysoka, co stanowi istotne wyzwanie dla zmiany sposobów realizacji podróży przez miesz-

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.

kańców na terenie powiatu i GOF. Szczególnie znaczące w tym zakresie jest to, 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 pieszy czy rowerowy.



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.

W Gorlicach funkcjonuje strefa płatnego parkowania, w ramach której można wyodrębnić dwie podstrefy (A i B). Obowiązują one 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.

Ze względu na fakt, że jednym z kluczowych postulatów w kontekście poprawy warunków mobilności na badanym obszarze jest integracja systemu transportowego, w trakcie badań

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

²⁵ Uchwała nr 846/LXV/2023 Rady Miasta Gorlice z dnia 23 listopada 2023 roku 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.

marketingowych przeanalizowano możliwe lokalizacje węzłów typu Park & Ride. Z danych przedstawionych w Tab. 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 opowiadali się za placem w sąsiedztwie pływalni w Gorlicach. Najmniej pożądaną lokalizacją okazał się obszar w sąsiedztwie stacji kolejowej Gorlice Zagórzany, jednak warto zaznaczyć, że również tę lokalizację poparło 17% respondentów.

Tab. 10. Preferowane przez respondentów lokalizacje węzłów Park & Ride

Lokalizacja węzła Park & Ride (dla samochodów i rowerów)	Gmina miejska Gorlice	Gmina wiejska Gorlice	Gmina Sękowa	Ogółem
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 (nie-daleko dawnego dworca PKS)	33,0%	49,3%	13,7%	32,2%

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

W Gorlicach systematycznie rozwijana jest Strefa Aktywności Gospodarczej, której obsługa wymaga wydajnego systemu transportu drogowego. Samorząd lokalny we współpracy ze Starostwem Powiatowym oraz Wojewodą Małopolskim podjął starania o rozszerzenie Strefy Aktywności Gospodarczej przy ul. Bieckiej o obszar 6 hektarów. Z jednej strony wzmocni to potencjał gospodarczy Gorlic, GOF-u i całego powiatu gorlickiego, z drugiej zaś spowoduje 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 wiąże 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;
- 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, przede wszystkim o charakterze zewnętrznym dla GOF. Stwarza to duże wyzwanie dla kształtowania zrównoważonego wzorca mobilności miejskiej w GOF.

Rekomendacje:

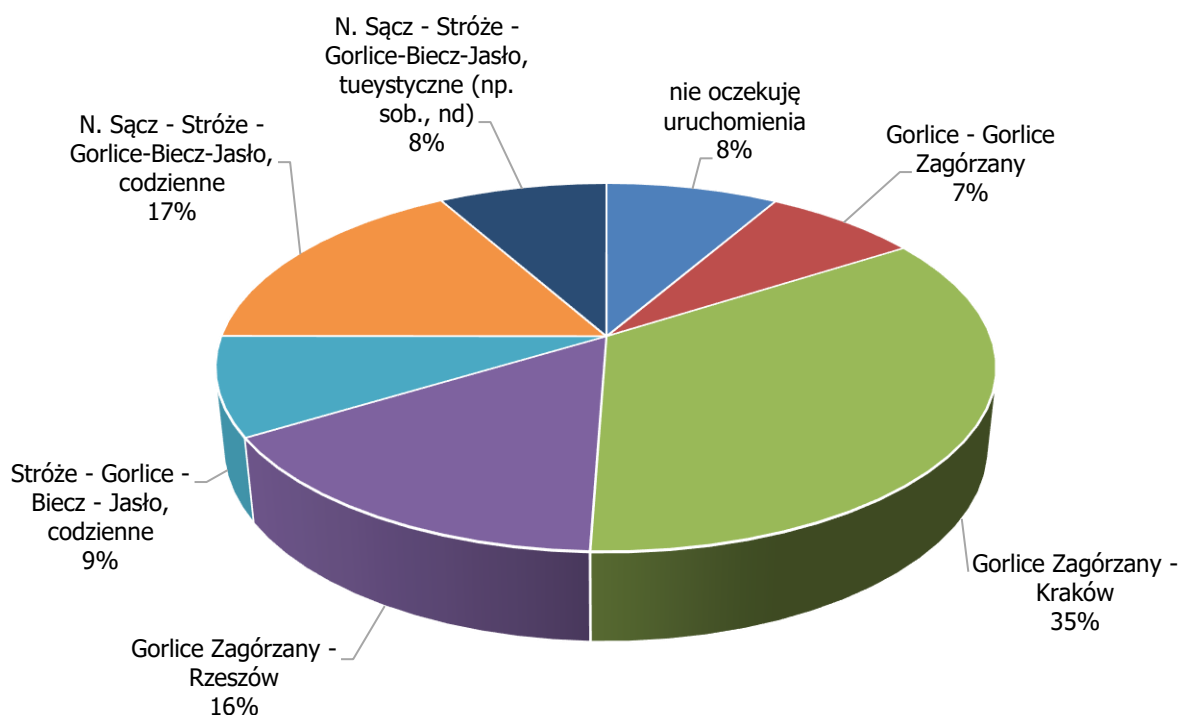
- natężenie ruchu na drodze krajowej oraz rozwój Strefy Aktywności Gospodarczej wymaga podjęcia działań zmierzających do wyprowadzenia części ruchu tranzytowego poza obręb miasta Gorlice;
- wysoki wskaźnik motoryzacji indywidualnej i duży udział posiadaczy prawa jazdy powoduje konieczność planowania 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 do najważniejszego ośrodka metropolitalnego Małopolski – Krakowa, a także Tarnowa i Rzeszowa.

W badaniu przeprowadzonym przez Starostwo Powiatowe w Gorlicach w 2023 roku, zaledwie 8% respondentów stwierdziło, że nie oczekuje rozwoju oferty kolejowej obsługującej powiat gorlicki. Natomiast aż 1/3 wszystkich wskazań przypadła na uruchomienie regularnego

połączenia Gorlice Zagórzany – Kraków (Rys. 10). Również istotnym kierunkiem rozwoju oferty kolejowej jest połączenie Gorlice Zagórzany – Rzeszów, który ze względu na położenie powiatu także stanowi ważny cel podróży związanych z edukacją, zakupami czy opieką zdrowotną.



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 roku) miała głównie cel militarny – wybudowanie linii alternatywnej wobec głównej Kraków – Lwów kolei galicyjskiej im. Karola Ludwika na wypadek wojny z Rosją. Miała również przyczynić się do zaktywizowania słabo rozwiniętych obszarów górskich na północnych zboczach Karpat²⁶. Na polskim odcinku linia ta przebiega m.in. przez Żywiec, Suchą Beskidzką, Rabkę, Nowy Sącz, Grybów, Gorlice, Jasło, Krosno, Sanok, Ustrzyki Dolne. W okolicy Gorlic linia przecina boczne grzbiety Pasma Grybowskiego, co wobec położenia Gorlic w Dolinie Ropy wymusiło budowę

²⁶ Gacek D., *Beskid Wyspowy. Przewodnik*, Wyd. Rewasz, 2012, dostęp: 13.10.2024.

stacji w dzielnicy Gorlic – Zagórzanach. Aby obsłużyć centrum Gorlic, Fabrykę Maszyn Górniczych Glinik i Hydronaft wybudowano odnogę (linię kolejową nr 110). Szczegóły znajdują się na rysunku 11.



Rys. 11. Sieć kolejowa w otoczeniu Gorlic

Źródło: autorzy Openstreetmap.

Ze względu na górski teren omawiane linie kolejowe charakteryzują się trudnym, niekorzystnym profilem. Na linii kolejowej nr 108 prędkość maksymalna wynosi od 50 do 100 km/h. Na linii kolejowej nr 110 prędkość maksymalna to 30-50 km/h. Pozostałe parametry tych linii zestawiono w tabeli 11.

Tab. 11. Obecne 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 ²⁷	100 km/h	60 km/h
Prędkość maksymalna	50-100 km/h	30-50 km/h
Naciski osiowe (lokomotywy)	221 kN/oś	221 kN/oś

²⁷ 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: 13.10.2024 r.

Parametr	Linia kolejowa nr 108 Stróże – Krościenko	Linia kolejowa nr 110 Gorlice Zagórzany – Gorlice
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: 13.10.2024 r.

Obecna kolejowa oferta przewozowa jest bardzo uboga. W rocznym rozkładzie jazdy 2023/2024 do stacji Gorlice dojeżdżają dwie pary pociągów kursujących w piątki i niedziele, 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 kursują 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 realizowana przez zastępczą komunikację autobusową).

Wg Statystyki Obciążenia Linii Kolejowych w 2023 roku po linii kolejowej nr 108 odbywał się niewielki ruch towarowy. W 2023 roku na linii kolejowej nr 110 nie było pociągów towarowych. Może to wynikać z faktu, że statystyka ta obejmuje wyłącznie jazdy pociągowe, a nie manewrowe. Mając jednak na uwadze, że stacja Gorlice Zagórzany obsługuje ruch towarowy, można wnioskować, że część pociągów kursuje do gorlickich zakładów przemysłowych (jazdy bocznicowe). Wg danych zawartych w Tab. 12 średniodobowo 1 pociąg towarowy od strony Stróż kończy bieg w Gorlicach Zagórzanych.

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

Nr linii	Nazwa linii	Nazwa odcinka	Pociągi towarowe						
			TC, TD	TN, TR	TM, TG	TK	towarowe do i z naprawy, próbne	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 roku²⁸ na linii kolejowej nr 108 są planowane inwestycje w ramach środków RPO podzielone na dwa projekty inwestycyjne:

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

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

W horyzontalnym rozkładzie jazdy²⁹ w 2035 roku przez stację Gorlice planowana jest linia 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).

²⁸ Uchwała nr 218/2023 Rady Ministrów z dnia 14 listopada 2023 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/krajowy-program-kolejowy>, dostęp: 13.10.2024 r.

²⁹ <https://hrj.gov.pl/wp-content/uploads/2024/09/HRJ-2035-Material-do-konsultacji-publicznych-09.09.2024.pdf>, dostęp: 13.10.2024 r.

Podsumowując – oferta przewoźników kolejowych jest bardzo ograniczona, a z uwagi na skomplikowane terminy kursowania również mało niezbytelną. 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 z centrum Gorlic jest utrudniona – 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 kilkoma liniami komunikacji miejskiej MZK – w dni powszednie linią 7, 8 i 10, a w dni wolne linią 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 110. Jednak cykl realizacji inwestycji kolejowych wskazuje na możliwości znaczącej poprawy dostępności kolejowej dopiero po roku 2030;
- 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 roku 1/3 wszystkich wskazań respondentów przypadła na uruchomienie regularnego połączenia Gorlice Zagórzany – Kraków.

Rekomendacje:

- prowadzenie (we współpracy z władzami samorządowymi wszystkich szczebli) działań lobbingowych 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 okresie 2020-2023 jego udział w obsłudze mieszkańców powiatu gorlickiego obniżył się jednak o 10 punktów procentowych (Rys. 1). Źródłem tego niekorzystnego zjawiska jest utrwalenie się wzorców zachowań postpandemicznych, polegających m.in. na wzroście wykorzystania samochodu osobowego w realizacji codziennych podróży. Wciąż jednak odpowiadał za połowę podróży realizowanych w powiecie gorlickim.

Dla powiatu gorlickiego dużą rolę odgrywał miejscowy Miejski Zakład Komunikacyjny w Gorlicach³⁰. Miejski Zakład Komunikacyjny Spółka. z o.o. w Gorlicach realizuje transport publiczny na obszarze wszystkich gmin tworzących MOF Gorlice w oparciu o porozumienie międzygminne, natomiast Gmina Sękowa zleca realizację usług transportowych w trybie przetargowym.

W latach 2020-2023 praca eksploatacyjna wykonywana przez MZK Gorlice wzrosła o 15%, osiągając wartość 961,6 tys. wozokilometrów³¹. Liczba przewiezionych pasażerów w omawianym okresie wzrosła o ponad 2/3, co odpowiada ogólnopolskiemu trendowi odbudowy popytu po okresie pandemii. W roku 2023 z usług MZK Gorlice skorzystało 1,86 mln pasażerów. Pokrycie kosztów przychodami ze sprzedaży biletów kształtowało się na poziomie ok. 26%.

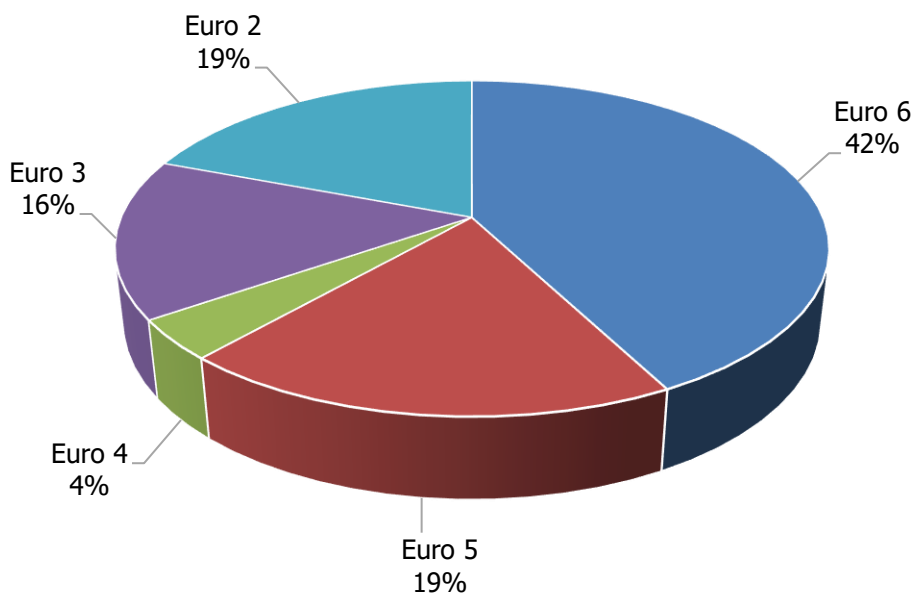
W ostatnich latach MZK pozyskał niskopodłogowy tabor umożliwiający obsługę osób o ograniczonej mobilności. Zakup nowego taboru autobusowego został zrealizowany w ramach programu „Rozbudowa systemu ekologicznego transportu sposobem na mniejsze zanieczyszczenie powietrza i wyższy komfort podróżowania w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

W 2023 roku 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, Pagorzynę oraz w Gminie Sękowa przez Męcinę do Wapiennego, co przełożyło się na zwiększenie liczby pasażerów, wpływów z biletów, oraz poprawą dostępności do publicznego transportu zbiorowego³².

³⁰ 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>.

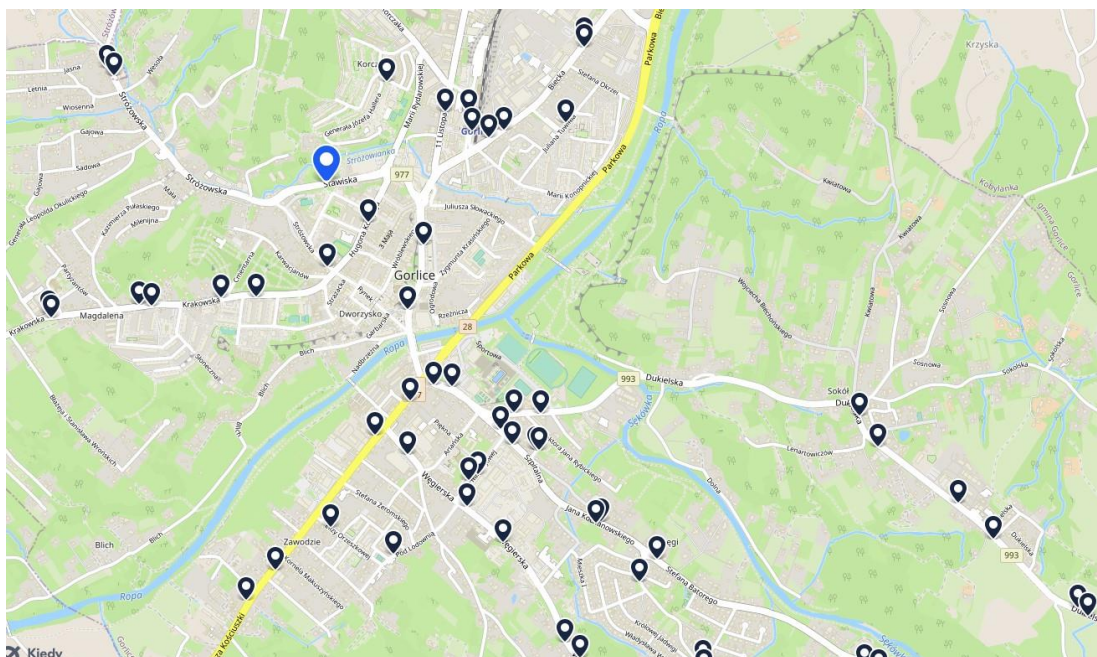
³¹ Dane wewnętrzne MZK Gorlice sp. z o.o., wrzesień-październik 2024.

³² Raport o stanie miasta Gorlice za 2023 rok. Urząd Miasta Gorlice, Gorlice 2024, s. 72.



Rys. 12. Struktura pojazdów MZZ Gorlice wg norm emisyjności (stan na październik 2024 r.)

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

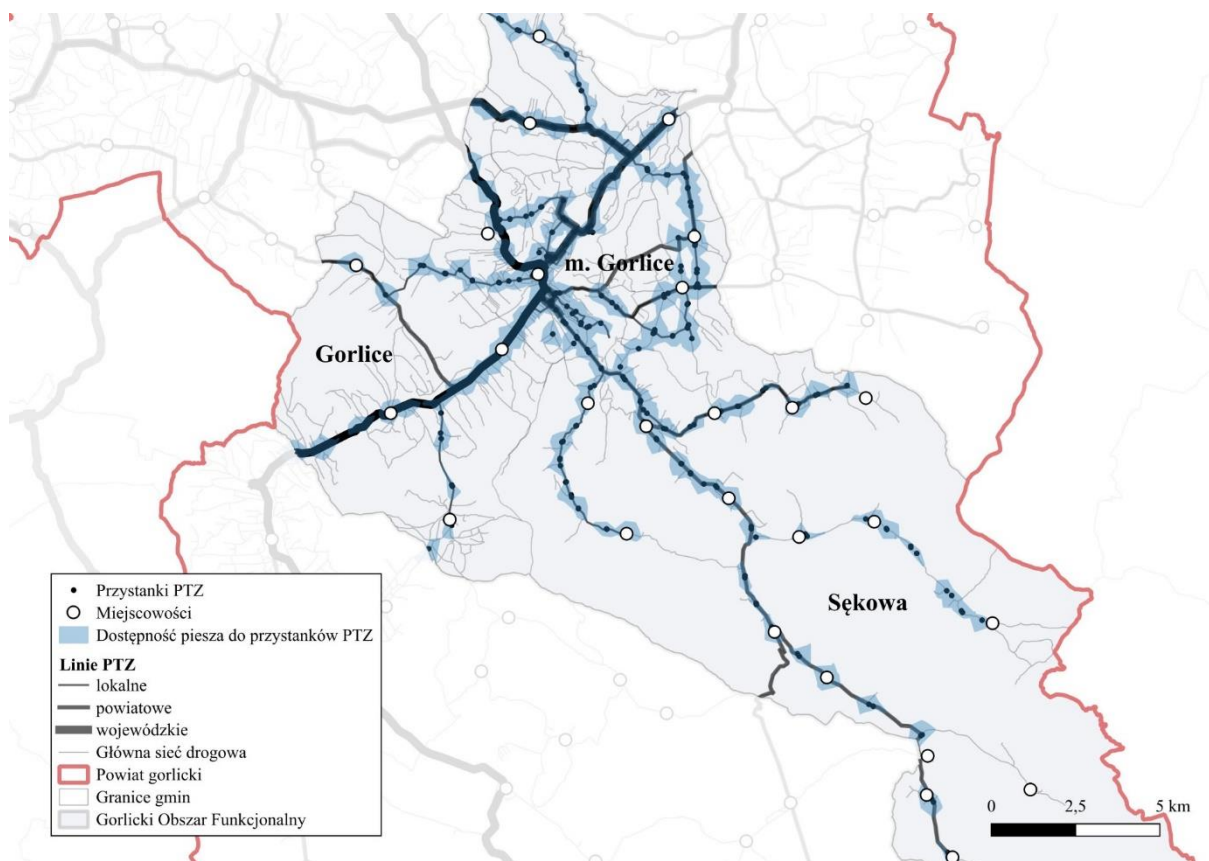


Rys. 13. Lokalizacja części przystanków transportu miejskiego w Gorlicach na stronie gorlice.kiedyprzyjedzie.pl (stan na październik 2024)

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

Obecnie dostępność usług transportu miejskiego na terenie Gorlic oraz sąsiednich gmin wzrosła dzięki ułatwieniu pozwalającemu na sprawdzenie rozkładu jazdy z konkretnego przystanku dzięki stronie gorlice.kiedyprzyjedzie.pl. Serwis ten udostępnia pasażerom informacje o faktycznych, uwzględniających opóźnienia godzinach przyjazdów autobusów na wszystkich przystankach w sieci komunikacyjnej MZK Gorlice. Rysunek 13 wskazuje przykładową ilustrację lokalizacji części przystanków po wejściu na wspomnianą witrynę.

Na terenie MOF Gorlice zlokalizowanych jest 267 przystanków autobusowych. Najwięcej przystanków zlokalizowanych jest w gminie wiejskiej Gorlice (130 przystanków), następnie w gminie miejskiej Gorlice (95), najmniej przystanków komunikacji publicznej zlokalizowanych jest w gminie wiejskiej Sękowa (42). Rysunek 14 prezentuje schematyczną dostępność przystanków publicznego transportu zbiorowego określoną jako 10 minut dojścia pieszego do przystanku.



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

Źródło: opracowanie własne.

Praktycznie wszystkie miejscowości gminy wiejskiej Gorlice obsługiwane są liniami komunikacji miejskiej MZK (część linii kursuje dalej poza gminę). Wyjątkiem są dwa odcinki tras: od Sokoła (części miasta Gorlice) do Kobylanki (trasa z pominięciem Dominikowic) oraz od Szymbarku do Bystrej, gdzie kursują tylko linie powiatowe.

Linie powiatowych przewozów pasażerskich obsługują większość miejscowości. Żadna z tych linii nie kursuje jedynie przez Kwiatonowice, Dominikowice i Bielankę, a także na kilku odcinkach pomiędzy innymi miejscowościami. Tylko jedna z linii powiatowych ma charakter linii użyteczności publicznej (linia Gorlice – Zdynia operatora Libropol), która funkcjonuje na podstawie umowy zawartej z powiatem gorlickim (powiat organizuje tę linię w porozumieniu z gminami Sękowa i Uście Gorlickie).

Linie o charakterze wojewódzkim można podzielić na dwie grupy. Pierwsza grupa to linie obsługujące wszystkie przystanki na trasie i mają charakter bardziej lokalny, choć niektóre z nich mają dość długie trasy. Łączą z Gorlicami miejscowości powiatu gorlickiego oraz miejscowości powiatów sąsiednich zlokalizowane w pobliżu (m.in. w gminach Rzepiennik Strzyżewski, Grybów i Ciężkowice), a także połączenia z Nowym Sączem. Druga grupa obejmuje linie, które pomijają część (a czasem większość) przystanków na trasie mając charakter linii przyspieszonych (pospiesznych). Należą do nich regionalne połączenia międzymiastowe na trasach do Krakowa i Rzeszowa.

Do osobnej kategorii należy zaliczyć linię autobusową oznaczoną jako A23. Jest to linia organizowana przez Województwo Małopolskie (w porozumieniu m.in. z powiatem gorlickim), a na której operatorem jest spółka Koleje Małopolskie. Linia należy do Autobusowych Linii Dowozowych, które w założeniu mają mieć charakter komplementarny do sieci kolejowej 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 skoordynowane są z przyjazdami i odjazdami pociągów regionalnych. Jesienią 2024 oferta na linii A23 obejmowała 4 kursy w dzień powszedni i sobotę oraz trzy w wolne od pracy³³.

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

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

³³ Oficjalna witryna Kolei Małopolskich, rozkład jazdy linii A 23: https://kolejmalopolskie.com.pl/brepo/panel_repo/2024/08/30/soyhre/a23-od-1ix2024.pdf.

Na terenie gminy nie są realizowane żadne kursy w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich. Oznacza to, że miejscowości Bodaki, Bartne, Wołowiec, Nieznajowa, Czarne i Radocyna są pozbawione publicznego transportu zbiorowego.

Poprawa dostępności do publicznego transportu zbiorowego w części gminy Sękowa została uwypuklona w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej powiatu gorlickiego³⁴.

Wykaz linii komunikacyjnych w poszczególnych kategoriach wraz z trasami linii (wg miejscowości) oraz ich oznaczeniem i przewoźnikiem (operatorem), a także łączną liczbą kursów na linii (na całej trasie) stanowią tabele od 13 do 17. Z kolei w Tabeli 18 zamieszczono informację o liczbie kursów odjeżdżających 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 – organizację przewozów zamkniętych (gmina wiejska Gorlice w 2022 roku)³⁵.

3.5. Gminne przewozy pasażerskie – komunikacja miejska

W GOF funkcjonuje 12 linii gminnych przewozów pasażerskich w ramach komunikacji miejskiej. Spośród tych linii wszystkie poza jedną (nr 3) wykraczają poza obszar miasta Gorlice. Tab. 13 prezentuje podstawowe charakterystyki linii obsługiwanych przez MZK Gorlice.

Tab. 13. Charakterystyka linii obsługiwanych przez MZK Gorlice

Przewoźnik /operator	Nr linii	Trasa	Liczba kursów			
			dni powsz. szkolne	soboty	niedziele i święta	
MZK Gorlice	0	Gorlice Pod Lodownią – Szpital – Legionów – Michalusa – Os. Górne – Stróżówka – Krakowska – Zajezdnia	12	30	36	
MZK Gorlice	1	Gorlice Kochanowskiego – Szpital – Legionów – Michalusa – Glinik – Zagórzany Skrzyżowanie – Kłęczany – Libusza – Strzeszyn – (Korczyzna) – Biecz	44	8	6	

³⁴ Plan Rozwoju Powiatu Gorlickiego na lata 2021-2027, Gorlice 2021, s. 115.

³⁵ 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.

Przewoźnik /operator	Nr linii	Trasa	Liczba kursów			
			dni powsz.-szkolne	soboty	niedziele i święta	
MZK Gorlice	2	Gorlice Os. Górne – Michalusa – Stawiska – Krakowska – Zamkowa – Bystra (– Bieśnik)	44	10	0	
MZK Gorlice	3	Gorlice Zajezdnia – Krakowska – Legionów – Szpital – Pod Lodownią [trasa w całości na terenie miasta Gorlice]	9	2	5	
MZK Gorlice	5	Stróżówka – Gorlice Os. Górne – Michalusa – Legionów – Sienkiewicza – Sokół – Dominikowice – Kobylanka	21	0	0	
MZK Gorlice	6	Kobylanka – Zagórzany Skrzyżowanie – Glinik – Os. Górne – Michalusa – Legionów – Zawodzie – Ropica Polska – Symbark	25	0	0	
MZK Gorlice	7	Gorlice Pod Lodownią – Szpital – Legionów – Michalusa – Glinik – Zagórzany Skrzyżowanie – Zagórzany – Kwiatonowice (– Moszczenica)	26	0	0	
MZK Gorlice	8	Bielanka – Symbark – Ropica Polska – Gorlice Zawodzie – Szpital – Legionów – Michalusa – (Os. Górne) – Glinik – Zagórzany Skrzyżowanie – Zagórzany – (Moszczenica)	26	0	0	
MZK Gorlice	9	Gorlice Zajezdnia – Krakowska – (Sienkiewicza) – Legionów – Michalusa – Kogutek – Stróżówka – Mszanka – Moszczenica – Staszkówka	20	0	0	
MZK Gorlice	10	Gorlice Stacja PKP Zagórzany – Zagórzany Skrzyżowanie – Glinik – Michalusa – Legionów – Poczeska – Szpital – Legionów – Krakowska – Zajezdnia	15	0	0	
MZK Gorlice	15	Gorlice Michalusa – (Zajezdnia) – Legionów – Sienkiewicza – Sokół – Dominikowice – Kryg – Libusza Ogniwo (– Wójtowa – Pagorzyna – Lipinki)	28	0	0	

Przewoźnik /operator	Nr linii	Trasa	Liczba kursów		
			dni powsz. szkolne	soboty	niedziele i święta
MZK Gorlice	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>].

3.6. Powiatowe przewozy pasażerskie

W ramach powiatowych przewozów pasażerskich na które zezwolenia wydał Starosta Gorlicki Funkcjonuje 15 linii komunikacyjnych. Są to linie, których trasa przekracza obszar gminy, ale nie przekracza granic powiatu. Spośród tych linii tylko jedna (linia 14.13 przewoźnika Libropol) kursuje w całości poza miastem Gorlice.

Tab. 14. Charakterystyka linii w ramach powiatowych przewozów pasażerskich

Przewoźnik /operator	Nr linii	Trasa	Liczba kursów		
			dni powsz. szkolne	soboty	niedziele i święta
Coliber	01.02	Gorlice – Ropica Polska – Szymbark – Ropa – Jaśkowa – Brunary – Stawisza – Śnietnica – Bannica	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
Libropol	14.05	Gorlice – Stróżówka – Mszanka – Moszczenica – Łużna – Biesna – Siedliska – Bobowa – Brzana	14	4	0

Przewoźnik /operator	Nr linii	Trasa	Liczba kursów		
			dni powsz. szkolne	soboty	niedziele i święta
Libropol	14.10	Gorlice – Siary – Sękowa – Męcianki – Męcina Mała – Męcina Wielka – Wapienne – Sękowa – Ropica Górna – Małastów – Pętna – 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 – Korczyzna – 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 – Raclawice – Rożnowice – Sitnica	19	2	0
łącznie:			259	32	12

Źródło: Starostwo Powiatowe w Gorlicach.

3.7. Powiatowe przewozy pasażerskie – użyteczności publicznej

Na analizowanym obszarze funkcjonuje tylko jedna linia powiatowych przewozów pasażerskich stanowiąca linię użyteczności publicznej. Linia kursuje na zlecenie Powiatu Gorlickiego, który organizuje ją we współpracy (na podstawie porozumień) z gminami Sękowa i Uście Gorlickie (Tab. 15).

Tab. 15. Charakterystyka linii powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej

Przewoźnik / operator	Nr linii	Trasa	Liczba kursów		
			dni powsz. szkolne	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

Przez obszar powiatu gorlickiego przebiega 19 linii wojewódzkich przewozów pasażerskich na które zezwolenia wydał Marszałek Województwa Małopolskiego. Spośród nich 5 linii ma charakter przyspieszony i poza miastem Gorlice nie obsługuje więcej przystanków na obszarze MOF Gorlice, z kolei 4 linie przebiegają przez powiat gorlicki, ale poza obszarem MOF Gorlice (w tym poza miastem Gorlice) – Tab. 16.

Tab. 16. Charakterystyka linii wojewódzkich przewozów pasażerskich

Przewoźnik / operator	Nr linii	Trasa (kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem gorlickim)	Liczba kursów		
			dni powsz. szkolne	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

Przewoźnik / operator	Nr linii	Trasa (kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem gorlickim)	Liczba kursów		
			dni powsz. szkolne	soboty	niedziele i święta
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 Sławiecińskie – Przysieki – Trzcina – Jasło – Wąrzycze – Lubla – Twierdza – Fryszak – Pułanki – Cieszyna – Wiśniowa – Kalembina – 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 powsz. szkolne	soboty	niedziele i święta
Olkama	2797	Wysowa-Zdrój – Hańczowa – Stawisza – Brunary – <i>Wawrzka – Florynka – Kądowna – Grybów</i>	6	0	0
Olkama	2808	Wysowa-Zdrój – Hańczowa – Uście Gorlickie – Czarna – Uście Gorlickie – Klimkówka – Ropa – <i>Gródek – Grybów – Biała Niżna – Grybów – Siołkowa – Stara Wieś k/Grybowa – Ptaszkowa – Cieniawa – Mszalnica – Paszyn – Piątkowa – Nowy Sącz – Wielogłowy – Dąbrowa – Tęgorze – Łososina Dolna – Witowice Górne – Witowice Dolne – Wytryszczka – Czchów – Jurków – Tworkowa – Tymowa – Gosprzydowa – Gnojnik – Kraków</i>	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 – <i>Gródek – Grybów – Biała Niżna – Grybów – Siołkowa – Stara Wieś k/Grybowa – Ptaszkowa – Cieniawa – Mszalnica – Paszyn – Piątkowa – Nowy Sącz</i>	16	1	0
Voyager	2648	Gorlice – Ropica Polska – Szymbark – Ropa – <i>Gródek – Grybów – Biała Niżna – Grybów – Siołkowa – Stara Wieś k/Grybowa – Ptaszkowa – Cieniawa – Mszalnica – Paszyn – Piątkowa – Nowy Sącz</i>	49	16	4
Voyager	2692	Gorlice – Ropica Polska – Szymbark – Ropa – <i>Gródek – Grybów – Biała Niżna – Grybów – Siołkowa – Stara Wieś k/Grybowa – Ptaszkowa – Cieniawa – Mszalnica – Paszyn – Piątkowa – Nowy Sącz</i>	50	14	0
Voyager	2654	Stawisza – Śnietnica – Brunary – <i>Wawrzka – Florynka – Kądowna – Grybów</i>	4	0	0
Łącznie			301	92	40

Źródło: Małopolski Urząd Marszałkowski w Krakowie.

3.9. Wojewódzkie przewozy pasażerskie – użyteczności publicznej

Na analizowanym obszarze funkcjonuje jedna linia wojewódzkich przewozów pasażerskich stanowiąca linię użyteczności publicznej. Organizuje ją Województwo Małopolskie we współpracy m.in. z powiatem gorlickim (Tab. 17).

Tab. 17. Charakterystyka linii wojewódzkich przewozów pasażerskich użyteczności publicznej

Przewoźnik / operator	Nr linii	Trasa <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatem gorlickim)</i>	Liczba kursów		
			dni powsz. szkolne	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 PTZ w GOF

W GOF istnieją również miejscowości w gminie Sękowa pozbawione obsługi transportem publicznym. Są nimi Bodaki (184 mieszkańców), Bartne (163 mieszkańców), Wołowiec (30 mieszkańców), Nieznajowa (0 mieszkańców), Czarne (2 mieszkańców) i Radocyna (3 mieszkańców) – łącznie zamieszkuje w nich (wg oficjalnych statystyk) 382 mieszkańców.

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

Kierunek	Miejscowość	Gmina	Liczba mieszkańców ^	Linie	Dzienna liczba par kursów do i z danej miejscowości		
					w dni powszednie	w soboty	w niedziele
-	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		
	Kwiatonowice		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	Gorlice	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
	Dominikowice		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

Kierunek	Miejscowość	Gmina	Liczba mieszkańców ^	Linie	Dzienna liczba par kursów do i z danej miejscowości		
					w dni powszednie	w soboty	w niedziele
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
				LIB 2388	6/6	4/4	0/0
				KMŁ A23	4/4	4/4	3/3
południowo-zachodni	Bielanka	Gorlice	172	MZK 8	15/15	14/14	14/14
	Bystra		1 513	MZK 2	12/12	5/5	0/0
	Ropica Polska			2 087	LIB 14.03	10/10	0/0
			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				
południowy	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

Kierunek	Miejscowość	Gmina	Liczba mieszkańców ^	Linie	Dzienna liczba par kursów do i z danej miejscowości		
					w dni powszednie	w soboty	w niedziele
	Męcina Mała		216	MZK 17	1/1	0/0	0/0
				LIB 14.10	6/11	0/0	0/0
	Męcina Wielka		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
	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	-	649/661	114/115	52/52

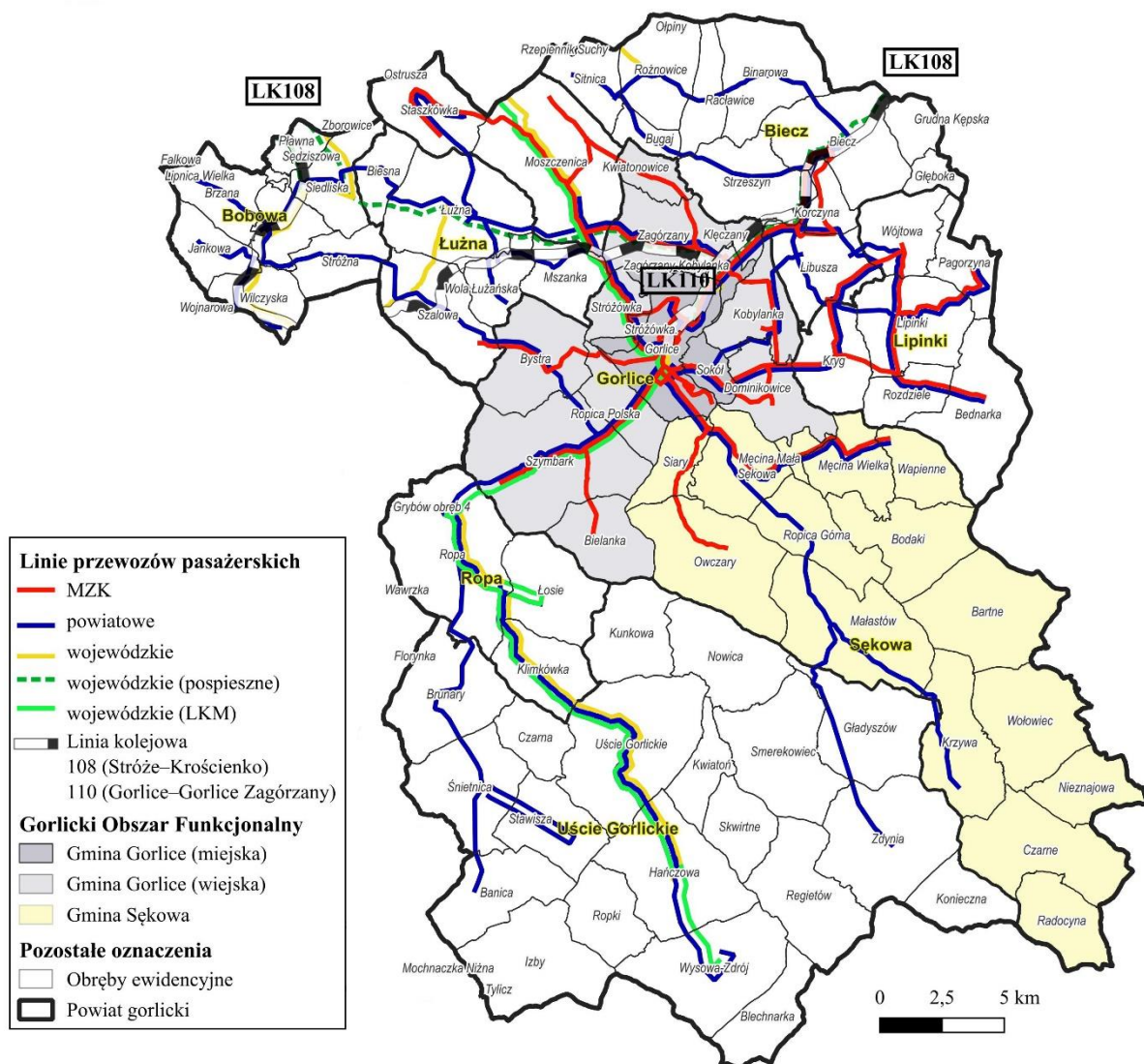
Uwagi: * – za wyjątkiem linii LIB 14.13, LIB 2383, OLK 2797, OLK 2808 i VOY 2654, ^ – liczba mieszkańców wg danych GUS z roku 2021 (podział wg miejscowości statystycznych). Objaśnienie: Linia LIB 14.13 kursuje na terenie GOF, ale poza miastem Gorlice. Linie LIB 2383, OLK 2797, OLK 2808 i VOY 2654 kursują na terenie powiatu gorlickiego, ale poza GOF i miastem Gorlice. Linie DAR 0092, EUR 1957, EUR 2813, TRA 2025 i TRA 2814 kursują na terenie powiatu gorlickiego, ale z obszary GOF tylko w mieście Gorlice. Linia MZK 3 kursuje tylko na terenie miasta Gorlice.

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

Przewozy pasażerskie organizowane przez powiat 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.³⁶.

Rys. 15 w sposób syntetyczny przedstawia układ tras linii publicznego transportu zbiorowego w GOF.

³⁶ 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. Zapewnia ona dość duży poziom dostępności do usług, które jednak nie są w pełni zintegrowane;
- na poziomie gminnym widoczny jest rozwój oferty MZK Gorlice sp. z o.o., zarówno w wymiarze ilościowym (wzrost liczby wzkm w latach 2020-2023) 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 gorlickiego³⁷.

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 Gorlice.

³⁷ Plan Rozwoju Powiatu Gorlickiego na lata 2021-2027, Gorlice 2021, s. 125

5. Mobilność aktywna (ruch pieszy 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 – Tab. 19). Pomimo że nominalnie długość dróg rowerowych wzrosła w analizowanym okresie o 95%, to w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców wzrost wyniósł 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 dróg dla rowerów oraz ich gęstość 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

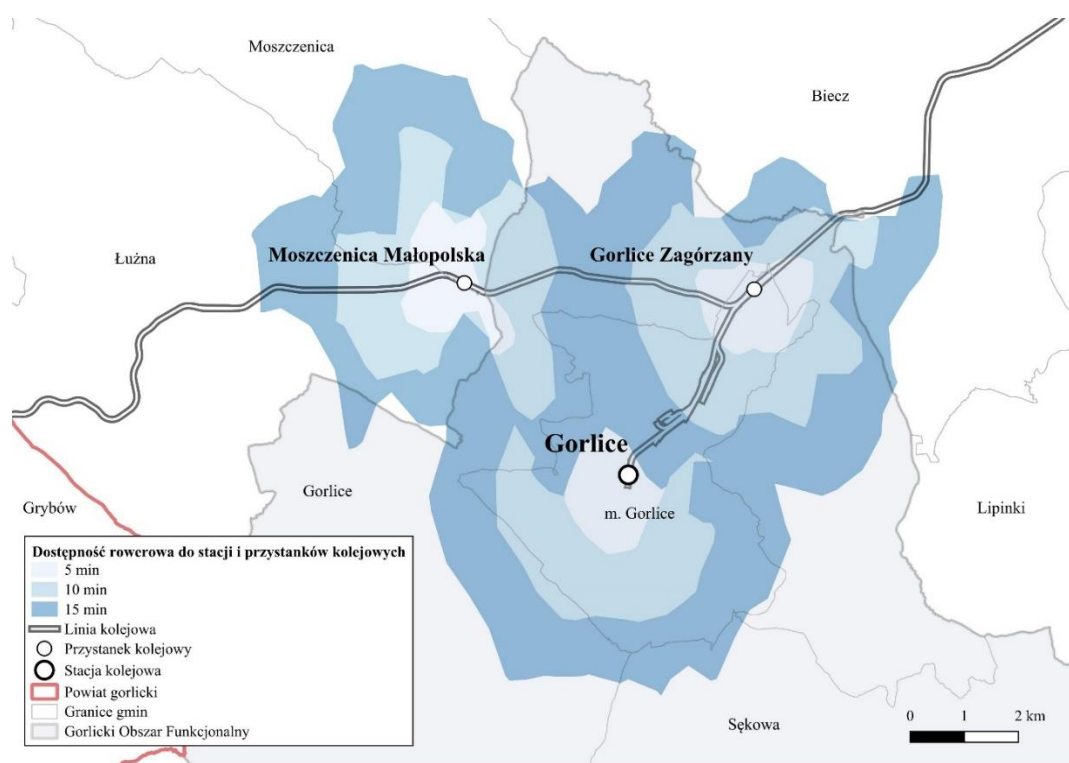
Źródło: Bank danych Lokalnych GUS.



Rys. 16. Planowane inwestycje w infrastrukturę rowerową w GOF (stan na październik 2024)

Źródło: materiały wewnętrzne GOF.

Obecnie w GOF ciągłość sieci dróg dla rowerów składającej się z poszczególnych odcinków dróg rowerowych nadal nie jest zapewniona w zadawalającym stopniu (Rys. 16). Istniejące luki w infrastrukturze powodują, że rowerzyści muszą korzystać z odcinków nieprzystosowanych do ruchu rowerowego lub poruszać się drogami ogólnodostępnymi. Obniża to komfort i bezpieczeństwo przemieszczeń rowerowych. Brak spójnej sieci dróg dla rowerów sprawia również, że dostępność rowerowa niektórych lokalizacji jest ograniczona, co może 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 znaczenie przystanków kolejowych w GOF jest niewielkie. Na Rys. 17 ukazany został potencjalny 5, 10 i 15 minutowy zasięg przemieszczeń rowerowych w obsłudze istniejących przystanków kolejowych w GOF (oraz Moszczenicy ze względu na jej lokalizację). Wysoka dostępność transportem rowerowym względem przystanków kolejowych dotyczy gminy miejskiej Gorlice oraz wiejskiej Gorlice, w minimalnym stopniu zaś – 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. Mieszkańcy zgłosili zastrzeżenie zarówno do stanu rowerowej infrastruktury liniowej (sieci dróg rowerowych), jak i infrastruktury punktowej (liczby stojaków rowerowych). Co więcej, niemal 3/4 respondentów nie czuje się bezpiecznie w czasie odbywania podróży rowerowych. 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 miejska Gorlice	Gmina wiejska Gorlice	Gmina Sękowa	Ogółem	
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.

Tabela 21 obrazuje skalę i kierunki zmian w korzystaniu z roweru lub hulajnogi 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 użytkowania rowerów zadeklarowało 12% mieszkańców. W całym analizowanym obszarze proporcja korzystnych zmian do niekorzystnych wynosi 22% do 15%. Warto również podkreślić, że niemal co trzeci mieszkaniec badanego obszaru zadeklarował, iż zarówno cztery lata temu jak i obecnie w ogóle nie korzysta z roweru do realizacji swoich potrzeb transportowych.

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

Rowerem /hulajnogą	Gmina miejska Gorlice	Gmina wiejska Gorlice	Gmina Sękowa	Ogółem
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, oświetlenia istniejących dróg rowerowych oraz wdrażania rozwiązań w zakresie uspokojenia ruchu w sąsiedztwie dróg rowerowych i ich skrzyżowań z pozostałą infrastrukturą wskazują również wyniki badania przeprowadzonego wśród dyrektorów szkół podstawowych funkcjonujących w GOF³⁸. Spośród 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 jest silnie zróżnicowana, a co za tym idzie – silnie zróżnicowane są 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 cechą tę oceniono na poziomie niedostatecznym (SP Zagórzany, SP Stróżówka, ZSP Kłęczany), a w przypadku sześciu – na poziomie miernym (SP Sękowa, MZS 6, MZS 1, MZS 5

³⁸ Badanie dyrektorów szkół GOF, wrzesień 2024

Gorlice, SP w Ropicy Polskiej oraz ZSP Kwiatonowice). Niższe oceny jakości infrastruktury w większości przypadków skutkowały niższymi ocenami bezpieczeństwa rowerzystów w najbliższym otoczeniu szkół (Tab. 22). Średnia ocena bezpieczeństwa rowerzystów w najbliższym otoczeniu szkoły wyniosła 3,40, choć jest zależna od szkoły i oceny są bardzo zróżnicowane. Najniżej poziom bezpieczeństwa przemieszczeń rowerowych oceniono w odniesieniu do szkół podstawowych w Zagórzanach, następnie Stróżówce, Klęczanach, Sękowej, MZS 6 i MZS 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 względem dwóch pozostałych (bezpieczeństwa i jakości infrastruktury liniowej).

Tab. 22. Ocena poszczególnych cech jakościowych transportu rowerowego w relacji do i ze szkół podstawowych (w skali 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 Zagórzany	6	1	1
ZSP Stróżówka	3	2	1
ZSP Klęczany	6	2	1
SP Sękowa	3	2	2
MZS 6 Gorlice	4	2	2
MZS 1 Gorlice	4	2	2
MZS 5 Gorlice	2	4	2
SP w Ropicy Polskiej	5	4	2
ZSP Kwiatonowice	4	5	2
SP Dominikowice	5	3	3
Miejski Zespół Szkół nr 4 w Gorlicach	3	5	3
ZSP Szymbark	3	4	4
SP Siary	5	5	4
Miejskie Przedszkole nr 1 Gorlice	nd	5	4

Placówka	Odpowiednia liczba miejsc parkingowych dla rowerów i hulajnóg	Bezpieczeństwo rowerzystów w najbliższym sąsiedztwie szkoły	Jakość infrastruktury rowerowej umożliwiającej dojazd do szkoły
MZS 3 Gorlice	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.

Również w przypadku szkół ponadpodstawowych 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 1 im. Łukasiewicza (Tab. 23). Bezpieczeństwo rowerzystów w najbliższym sąsiedztwie szkół ponadpodstawowych oceniono średnio na 3,5, przy czym najniższą ocenę uzyskał ZS 1 im. Łukasiewicza. Podczas warsztatów i dalszych badań wskazano również na problem niedoboru miejsc parkingowych dla jednoślądów przy ZSZ w Gorlicach.

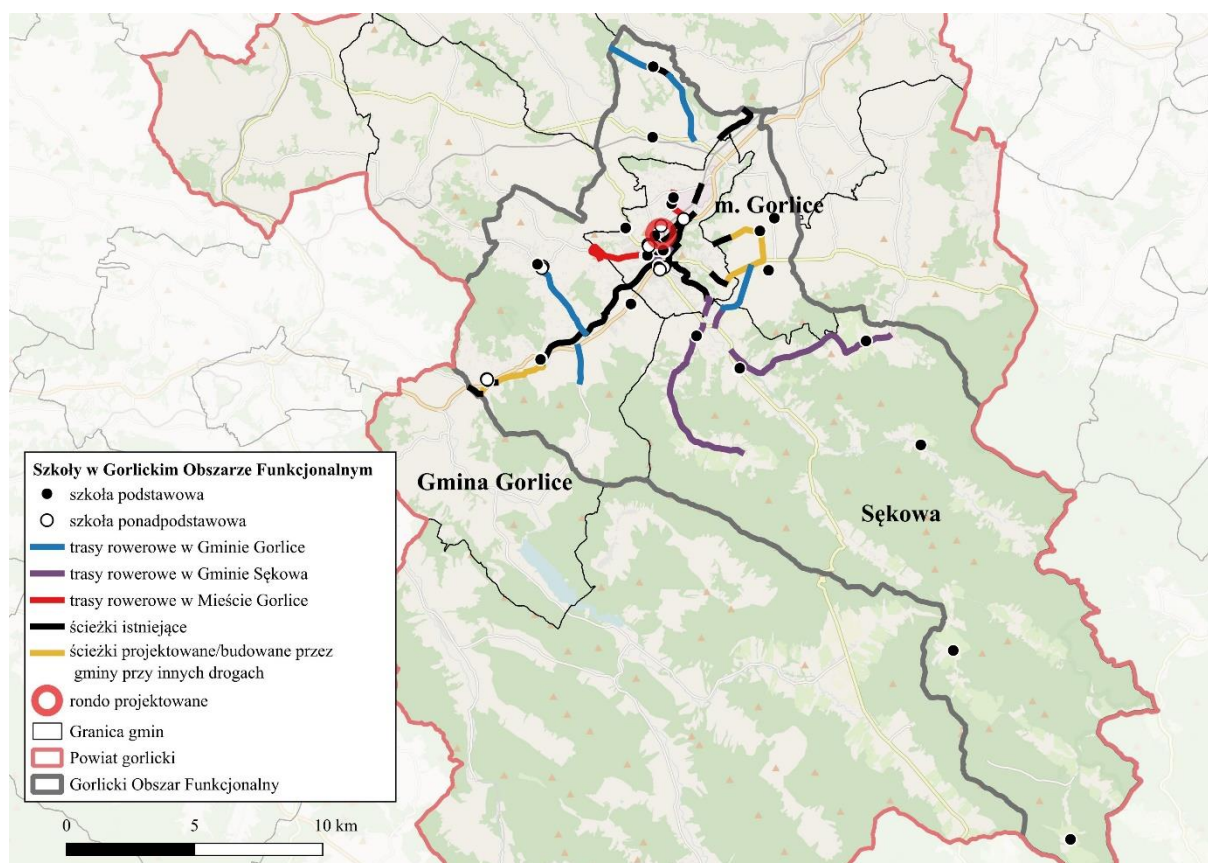
Tab. 23. Ocena poszczególnych cech jakościowych transportu rowerowego w relacji do i ze szkół ponadpodstawowych (w skali 1-6)

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

Rysunek 18 ukazuje 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 za-

łożonego 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.



Rys. 18. Lokalizacja placówek szkolnych w GOF względem istniejącej oraz planowanej infrastruktury rowerowej – kolor czarny – infrastruktura istniejąca, kolory niebieski, fioletowy oraz czerwony – trasy planowane (stan na październik 2024)

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów wewnętrznych GOF.

Przemieszczenia piesze w skali całego GOF mają mniejsze znaczenie, niż na terenie poszczególnych gmin oraz miejscowości. W skali lokalnej przemieszczenia piesze stanowią znaczną część wszystkich podróży, choć są niedoszacowane, a sami mieszkańcy podczas badań nie zdają 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 uwzględnianie wszystkich środków trans-

portu ze szczególnym uwzględnieniem transportu niezmotoryzowanego³⁹. Stanowią one 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. Wynika z nich, że mieszkańcy w największym stopniu zgadzają się ze stwierdzeniami, iż poruszanie się pieszo jest przyjemne oraz bezpieczne. Należy jednak zaznaczyć, że pomimo, iż czynniki te zostały ocenione najlepiej, to wciąż odpowiednio 34% i 41% respondentów wyraziło przeciwną opinię. 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 to naturalna cecha 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

Ocena	Gmina miejska Gorlice	Gmina wiejska Gorlice	Gmina Sękowa	Ogółem	
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%

³⁹ 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.

Ocena	Gmina miejska Gorlice	Gmina wiejska Gorlice	Gmina Sękowa	Ogółem	
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%	
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 placówek oświatowych;
- mieszkańcy GOF nisko oceniają obecny stan systemu dróg rowerowych, jak i dostępność stojaków rowerowych;
- 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 podróże piesze jako bezpieczne.

Rekomendacje:

- należy rozwijać infrastrukturę dróg rowerowych w celu stworzenia spójnej sieci łączącej najważniejsze źródła i cele podróży w GOF;
- 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 bowiem 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 niebędącymi uczniami szkół. Z punktu widzenia mobilności miejskiej, placówki oświatowe są jednymi z najważniejszych celów codziennych, regularnych podróży, wykonywanych o ustalonych porach dnia⁴⁰.

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 szkoły⁴¹. 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 została przedstawiona na rysunku 19.

Stanowi on 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).

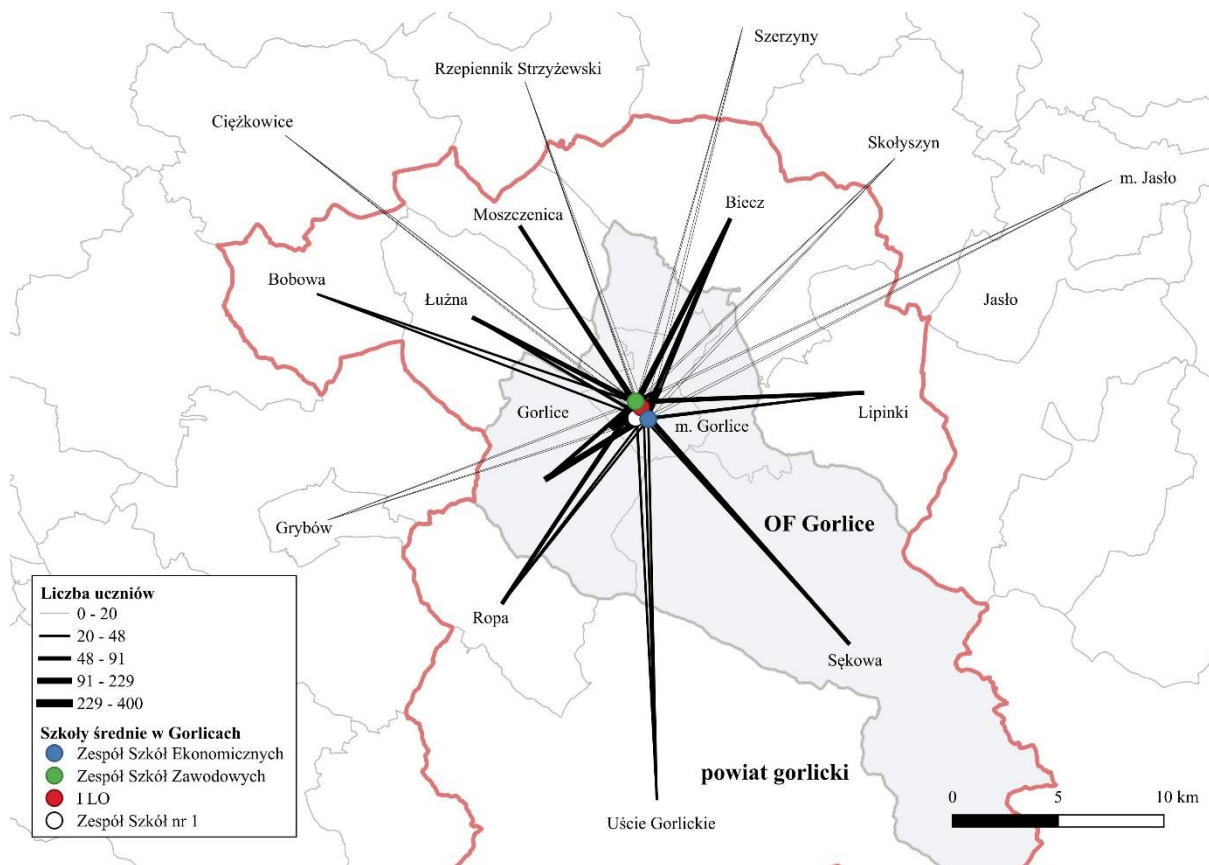
O skali codziennych przemieszczeń świadczy liczba uczniów szkół ponadpodstawowych GOF objętych badaniem, która w roku szkolnym 2024/2025 wyniosła ok. 2,7 tysiąca. Spośród nich ponad 2/3 mieszka na terenie innej gminy, co determinuje skalę codziennych dojazdów do szkoły.

Elementem w procesie dialogu dla planowania mobilności miejskiej w Gorlickim Obszarze Funkcjonalnym były warsztaty dla różnych interesariuszy reprezentujących istotne obszary funkcjonowania Obszaru. Dlatego też, oprócz analizy przemieszczania się uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych i warsztatów dla przedstawicieli sektora edukacji przeprowadzono badanie wśród dyrektorów szkół funkcjonujących w GOF. Ankiety wypełniło 15 przed-

⁴⁰ K. Nosal: Zasady tworzenia planów mobilności dla obiektów i obszarów generujących duże potoki ruchu, „Transport Miejski i Regionalny” 2016 nr 2, s. 3-11.

⁴¹ M. Wołek: Mobilność sektora oświaty w samorządzie lokalnym w Polsce. „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego. Ekonomia Transportu i Logistyka” 2017, nr 75.

stawiciele szkół podstawowych (w tym jedno przedszkole) oraz czterech szkół ponadpodstawowych, w których łącznie uczy się ok. 6,5 tysięcy uczniów (Rys. 20) oraz zatrudnionych jest niemal 1 tys. pracowników (nauczyciele i pracownicy administracji szkolnej).

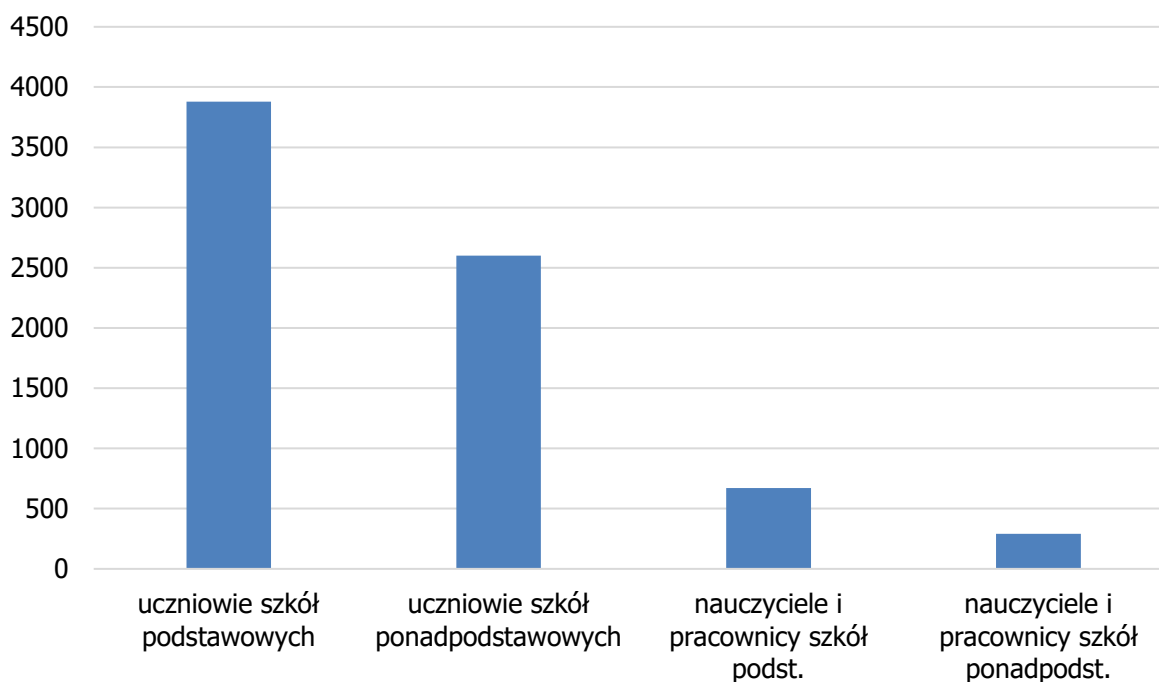


Rys. 19. Więźba ruchu uczniów szkół ponadpodstawowych w Gorlickim Obszarze Funkcyjnym w roku szkolnym 2024/2025

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

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

uczniów⁴². 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 wypełnianej przez dyrektorów szkół w GOF w roku szkolnym 2024/2025

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

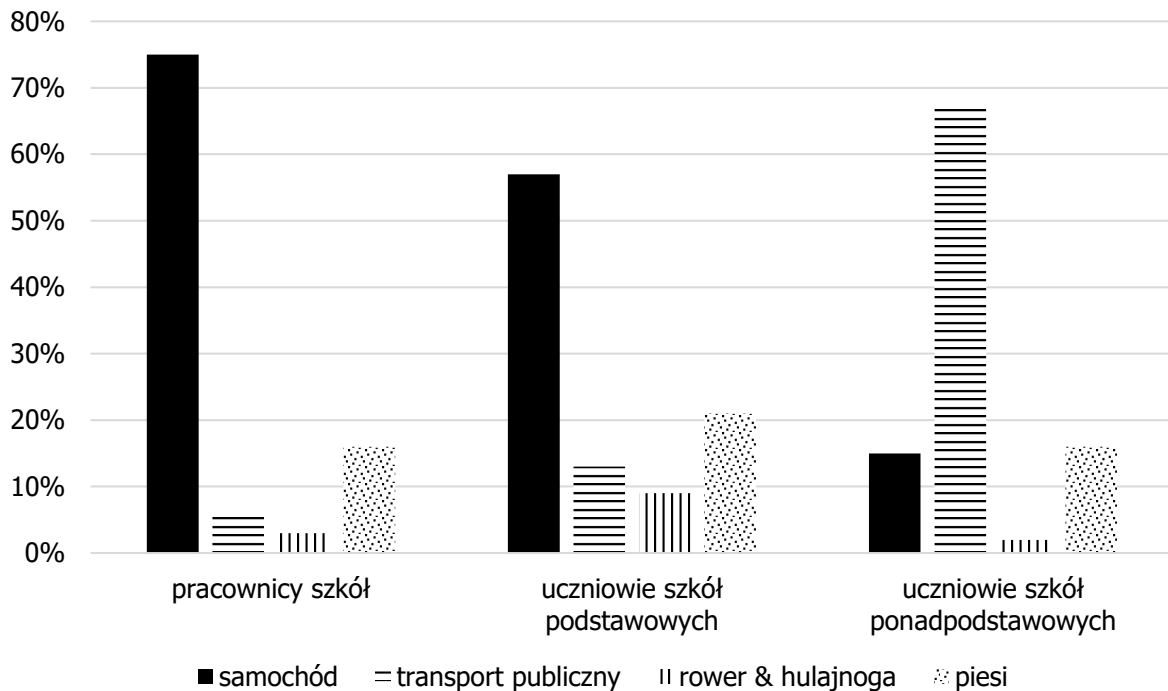
W przypadku dojazdów do szkół podstawowych w dojazdach dominuje samochód osobowy (57% udziału w podróżach uczniów do szkół podstawowych), natomiast w przypadku uczniów szkół ponadpodstawowych – transport publiczny (67% udziału w dojazdach do szkół ponadpodstawowych).

Wysoki udział samochodu osobowego w dojazdach do szkół podstawowych może wynikać z dużego rozproszenia zabudowy na znacznej części GOF. Podczas warsztatów, część dyrektorów szkół sugerowała również, że istotną przyczyną może być niska ocena poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym w najbliższym otoczeniu szkoły przez rodziców i opiekunów dzieci⁴³. Natomiast mobilność aktywna, obejmująca przemieszczenia piesze oraz realizowane rowerem i hulajnogą odpowiada za ok. 1/3 ogółu podróży uczniów do szkół podstawowych.

⁴² Obserwacja przeprowadzona przez przedstawicieli szkół w ciągu dwóch dni powszednich we wrześniu 2024. Dane zostały zawarte w ankiecie.

⁴³ Warsztaty dla sektora edukacji, Gorlice 6.09.2024 r.

Obecnie, dość znaczny udział podróży do szkół realizowanych jednośladami (9%) wskazuje na duży potencjał w zakresie rozwijania mobilności rowerowej w GOF i stanowi silną przesłankę dla rozwijania spójnej sieci dróg rowerowych umożliwiających bezpieczny dojazd i powrót ze szkoły. Szkołami podstawowymi o zaobserwowanej w dwóch dniach września 2024 roku największej liczbie zaparkowanych rowerów i hulajnóg były ZSP Klęczany, SP w Ropicy Polskiej oraz MZS 1 Gorlice.



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.

Odmiennie przedstawia się wzorec podziału podróży uczniów szkół ponadpodstawowych. Wynika to z faktu, że ok. $\frac{2}{3}$ z nich mieszka poza gminą, w której zlokalizowana jest szkoła średnia oraz że większość z nich odbywa podróże 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) odpowiadają za mniej niż co piątą podróż, choć jest to udział wyższy niż samochodu osobowego (Rysunek 21).

W przypadku pracowników sektora edukacji dominującym środkiem dojazdu do pracy jest samochód osobowy, który odpowiada za $\frac{3}{4}$ ogółu podróży tej grupy zawodowej. Przyczynami są rozproszona zabudowa, ale też fakt, że część nauczycieli pracuje więcej niż w jednej placówce.

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 Dominikowice), podobnie jak lokalizacja przystanków publicznego transportu zbiorowego względem szkoły (poza SP Sękowa). Jednak aż trzy szkoły podstawowe nisko oceniły dopasowanie rozkładu jazdy do godzin kończenia lekcji, a były to SP Dominikowice, SP Zagórzany oraz ZSP Szymbark.

Niemal równie wysoko oceniono odpowiednią liczbę miejsc parkingowych dla rowerów i hulajnóg (za wyjątkiem MZS 5 Gorlice). Elementem, który negatywnie został oceniony przez ponad $\frac{1}{3}$ przedstawicieli szkół podstawowych była „odpowiednia liczba miejsc parkingowych dla samochodów”.

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

Bardzo nisko oceniono bezpieczeństwo rowerzystów w najbliższym sąsiedztwie szkół podstawowych. Negatywną ocenę zyskały SP Sękowa, ZSP Klęczany, ZSP Stróżówka, MZS 1 Gorlice, MZS 6 Gorlice, i SP Zagórzany, co stanowi ok. 40% wszystkich szkół podstawowych w GOF objętych badaniem. Jeszcze gorzej została oceniona jakość infrastruktury rowerowej w sąsiedztwie szkoły podstawowej (Rys. 22), co wskazuje na pilność działań w zakresie rozwoju spójnej i bezpiecznej sieci dróg rowerowych.

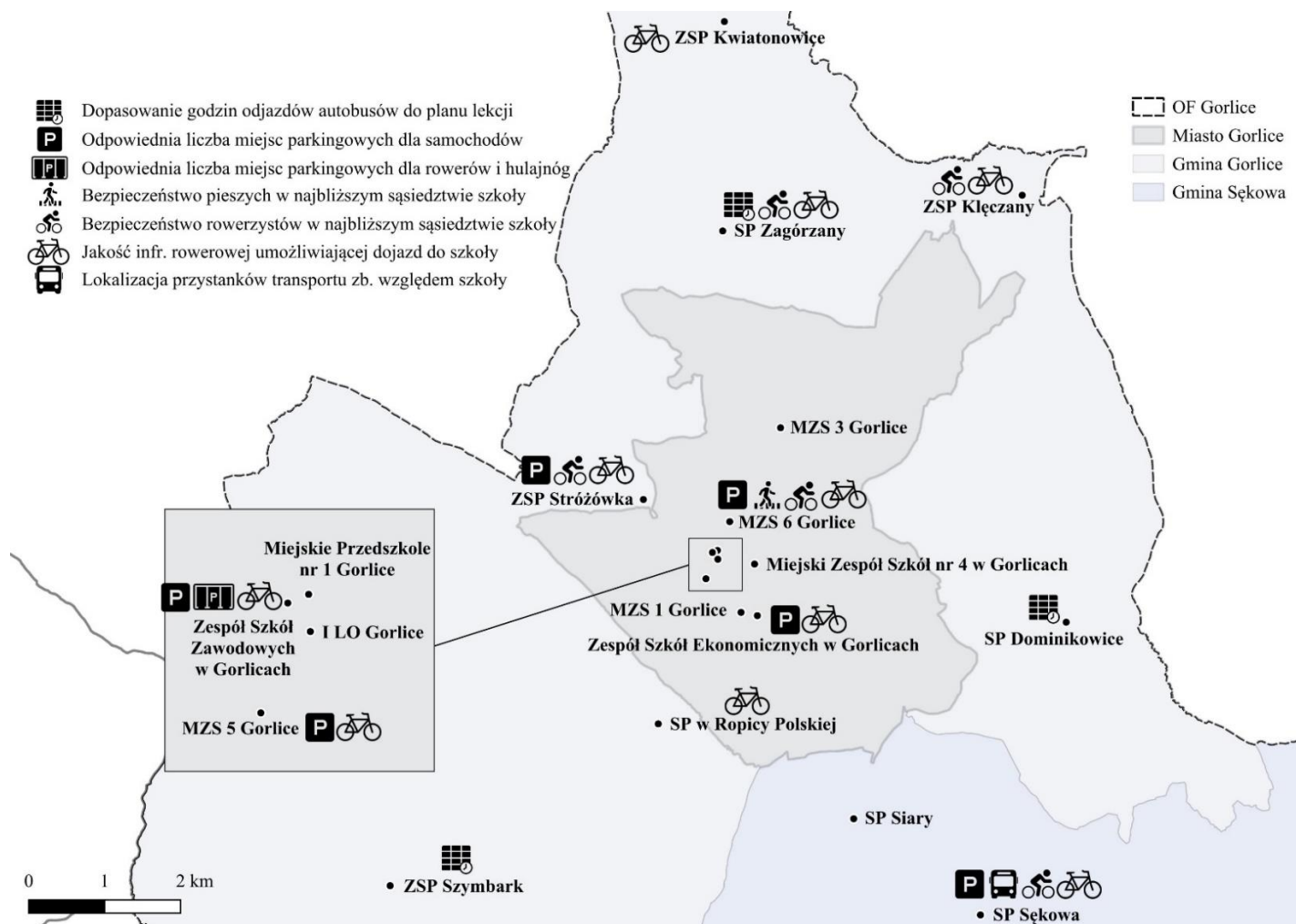
Dopasowanie godzin przyjazdów autobusów do planu lekcji ocenione zostało dobrze, żadna ze szkół średnich nie oceniła źle spełnienia tego postulatu. W przypadku oceny dopasowania godzin odjazdów autobusów do planu lekcji również nie odnotowano większych różnic.

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, podczas gdy część przestrzeni wokół szkoły mogłaby być 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 1 im. Łukasiewicza.

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

Pełny przegląd postulatów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego w sąsiedztwie szkół podstawowych i ponadpodstawowych znajduje się w części „Bezpieczeństwo ruchu drogowego”.



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.

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, a także pomoc w przygotowaniu uczniów do egzaminu na kartę rowerową i motorowerową.

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 $\frac{1}{3}$ ogółu podróży uczniów do szkół podstawowych;
- niemal co dziesiąta podróż realizowana do szkoły podstawowej w GOF odbywa się z wykorzystaniem roweru lub hulajnogii;
- w przypadku pracowników sektora edukacji dominującym środkiem dojazdu do pracy jest samochód osobowy, który odpowiada za $\frac{3}{4}$ ogółu podróży tej grupy zawodowej;
- dopasowanie rozkładu do godzin rozpoczęcia 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”. 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 10-ta 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 przedstawia tabela 25. W latach 2022-2023 wypadki drogowe na terenie GOF stanowiły 47% wszystkich wypadków na terenie powiatu gorlickiego, podczas gdy w 2023 roku – 39%.

Tab. 25. Wypadki i kolizje w zależności od miejscowości 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, a śmierć poniosło 13 osób. Ze względu na zróżnicowane źródła danych, występują drobne rozbieżności w informacjach przedstawionych w tabelach 23 i 24 za 2023 r., nie wpływają one jednak na ogólny obraz bezpieczeństwa drogowego w GOF.

Główne przyczyny zdarzeń drogowych w 2023 roku to nadmierna prędkość, niewłaściwe manewry, nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu oraz błędy pieszych. W 2023 roku Policja ujawniła ogółem 63 przekroczenia prędkości w terenie zabudowanym powyżej 50 km/h, co

skutkowało zatrzymaniem 52 praw jazdy. Natomiast w 2022 roku ujawniono ogółem 42 przekroczenia prędkości w terenie zabudowanym powyżej 50 km/h, w efekcie czego zatrzymano 39 praw jazdy⁴⁴.

W badanym okresie zauważalny jest ogólny trend poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego we wszystkich trzech gminach, objawiający się spadkiem liczby wypadków z 27 w 2019 roku do 11 w 2021 roku. Jednak rok 2023 stanowi odstępstwo od tego trendu, gdyż odnotowano w nim wzrost liczby wypadków (15), szczególnie w gminie miejskiej Gorlice oraz gminie wiejskiej Gorlice.

W okresie 2020 – czerwiec 2024 na terenie GOF wydarzyło się 6 wypadków z udziałem rowerzystów (po 2 w każdej z gmin tworzących GOF) oraz 15 wypadków z udziałem pieszych⁴⁵.

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.

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

	2019	2020	2021	2022	2023	Ogółem
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

⁴⁴ Raport o stanie powiatu gorlickiego za 2023 rok, Starostwo Powiatowe w Gorlicach, Gorlice 2024, s. 113.

⁴⁵ Dane Komendy Miejskiej Policji w Gorlicach, pismo HAR-0151.251.24 z dn. 12.09.2024

	2019	2020	2021	2022	2023	Ogółem
SĘKOWA GMINA WIEJSKA						
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.

Na podstawie szczegółowej analizy lokalizacji wypadków w 3 gminach sformułowano wnioski, iż szczególnie problematycznym punktem na mapie układu drogowego pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego jest skrzyżowanie ul. 11 Listopada (droga powiatowa) z drogami gminnymi Korczaka oraz Bardziowską. Jak wynika z danych, w latach 2017 – I poł. 2023 r. na skrzyżowaniu tym Komenda Powiatowa Policji w Gorlicach odnotowała 14 kolizji drogowych oraz 1 wypadek drogowy. Przyczyną powyższych zdarzeń było nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu⁴⁶. Duża liczba korzystających ze skrzyżowania wynika z lokalizacji skrzyżowania 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 w ciągu drogi prowadzącej do dwóch, położonych w niedalekiej odległości szkół średnich. Powoduje to, iż uczniowie szkół wysiadający na dworcu autobusowym, przechodzący 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 dla niezmotoryzowanych, jak i zmotoryzowanych użytkowników drogi⁴⁷.

⁴⁶ Informacja Komendy Miejskiej Policji w Gorlicach dla Stowarzyszenia Gorlicki Obszar Funkcjonalny, pismo nr HAR-0151.380.23 z dn. 16.11.2023 r.

⁴⁷ 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 kolejowej 108 i 110, w wyniku której na stację kolejową zlokalizowaną w sąsiedztwie 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 skrzyżowań, które wymagają podjęcia działań służących poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Szczególnej uwagi pod kątem poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wymaga także skrzyżowanie ul. Mickiewicza, Kościuszki i Sienkiewicza.

W toku prac nad niniejszym dokumentem, przeprowadzono konsultacje z sektorem edukacji, z których część poświęcono tematyce bezpieczeństwa podróży z i do szkół, zarówno pracowników, 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 25⁴⁸. Z informacji zawartych w 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.

Problemy te nie tylko utrudniają codzienne funkcjonowanie szkół, ale przede wszystkim stwarzają realne zagrożenie dla bezpieczeństwa uczniów, rodziców i pracowników placówek. Brak odpowiedniej infrastruktury ogranicza również możliwość aktywnego podróżowania do szkoły, na przykład 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, w czasie dojścia, dojazdu lub dowożenia dzieci i młodzieży do szkół.

Podsumowując, 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, a także instalację barierek

⁴⁸ Warsztaty w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej z sektorem edukacji GOF, Gorlice, 6.09.2024 r.

ochronnych i usprawnienie organizacji ruchu (Tab. 27). 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 Gorlickim Obszarze Funkcjonalnym

Placówka	Istota problemu
SP Sękowa	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 też obniżenie krawężników, wówczas rodzice mogliby przystanąć na chodniku
ZSP Kłęczany	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 oraz procent uczniów przyjeżdżających na rowerach czy hulajnogach byłby większy
ZSP Kwiatonowice	Dokończenie budowy chodnika w całej wsi, wydzielenie pasa dla rowerów (budowa ścieżki rowerowej), utworzenie miejsc parkingowych dla osób z niepełnościami 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 Stróżówka	Zmiana infrastruktury pieszej, by umożliwić dzieciom bezpieczne dojście do szkoły od strony miejscowości Bystra – budowa chodnika oraz poszerzenie obecnej drogi prowadzącej do szkoły
SP Dominikowice	Rodzice zatrzymują się na drodze zbyt blisko przejścia dla pieszych lub za nim, ograniczając pozostałym kierującym widoczność przejścia
MZS 1 Gorlice	Dobre zsynchronizowanie świateł dla pieszych na przejściu na początku ulicy Węgierskiej Zamontowanie barierki 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
MZS 3 Gorlice	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych, monitorowanie przez odpowiednie służby ruchu drogowego w pobliżu szkoły
MZS 5 Gorlice	Duży ruch samochodowy na parkingu szkolnym pomimo dostępności dwóch zatoczek (postój 15 min) przy ul. Krakowskiej. Wąski wyjazd przez bramę oraz

Placówka	Istota problemu
	<p>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 problemu w postaci pozostawianych samochodów przez osoby postronne niebędące pracownikami szkoły, ani 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)</p> <p>Wzdłuż ul. Krakowskiej nie ma barier energochłonnych, które w kontekście niedawnego wypadku (samochód wypadł z jezdni na łuku i wjechał na chodnik) byłyby zasadne. Zwołana komisja orzekła, że nie ma możliwości technicznych, aby taka bariera powstała ze względu na wjazdy na posesje</p>
MZS 6 Gorlice	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 Zagórzany	Brak ścieżki rowerowej. Chodnik jest na długości całej miejscowości, natomiast nie ma ścieżki rowerowej, ani miejsca wyznaczonego dla rowerzystów
ZSP Szymbark	<p>Pewnym zagrożeniem dla bezpieczeństwa pieszych, szczególnie dzieci oraz pojazdów jest zjazd z drogi krajowej nr 28 w bezpośrednim sąsiedztwie wejścia do budynku szkolnego. Widoczne jest szczególnie ok. godz. 8:00 w okresie dowozu/dojścia dzieci do szkoły i przedszkola</p> <p>Innym utrudnieniem i zagrożeniem jest brak chodnika do centrum wsi Szymbark wzdłuż ruchliwej i niebezpiecznej DK 28 od strony przysiółków Górki i Łęgi</p>

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 wynika z faktu, że uczniowie szkół ponadpodstawowych charakteryzują się odmiennymi wzorcami podróży względem uczniów szkół podstawowych. Wynika to z wieku uczniów, ich wyższej mobilności oraz samodzielności, jak również z większej odległości pomiędzy miejscem zamieszkania ucznia a jego szkołą. Stąd też odmiennie prezentują się wyniki oceny poszczególnych elementów istotnych dla mobilności uczniów oraz pracowników badanych szkół ponadpodstawowych (Tabela 28). Główne problemy z bezpieczeństwem ruchu drogowego w sąsiedztwie szkół ponadpodstawowych w Gorlickim Obszarze Funkcjonalnym obejmują niewystarczającą infrastrukturę drogową, nadmierną prędkość pojazdów w pobliżu szkół,

niedopasowanie oferty transportu publicznego do potrzeb uczniów oraz brak 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 oraz reorganizacja infrastruktury wokół szkół.

Tab. 28. Postulaty poprawy bezpieczeństwa ruchu w sąsiedztwie szkół ponadpodstawowych w Gorlickim Obszarze Funkcjonalnym

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 do godzin zakończenia lekcji. Około 20 uczniów zwalnia się wcześniej by zdążyć na autobus powrotny do domu
I LO Gorlice	Przy szkole znajduje się przejście dla pieszych przez ulicę Kołłątaja. Poza godzinami szczytu zdarzają się pojazdy przekraczające dopuszczalną prędkość
ZS 1 im. Łukasiewicza	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.

Również 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. Z danych wynika, że 59 % respondentów zgadza się ze stwierdzeniem, iż czują się bezpiecznie w czasie przemieszczeń pieszych. W przypadku podróży rowerowych, niemal 3/4 respondentów nie zgodziło się ze stwierdzeniem, że w czasie podróży rowerowych 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.

Tab. 29. Ocena bezpieczeństwa podróży pieszych i rowerowych w poszczególnych gminach

Ocena	Gmina miejska Gorlice	Gmina wiejska Gorlice	Gmina Sękowa	Ogółem	
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.

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 ul. 11 Listopada (droga powiatowa) z drogami gminnymi Korczaka oraz Bardiowską;
- 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 odnosząca się do planowania zrównoważonej mobilności miejskiej – podsumowanie części diagnostycznej

Analiza SWOT stanowi syntetyczne podsumowanie części diagnostycznej. Wyraża ona kompromis pomiędzy specyfiką wielu, charakterystycznych dla GOF i 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, analizy danych wtórnych, analizy danych zebranych podczas badań marketingowych przeprowadzonych na potrzeby niniejszego dokumentu, wywiadów indywidualnych z wybranymi interesariuszami oraz warsztatów poświęconych zrównoważonej mobilności miejskiej w GOF.

Tab. 30. Analiza SWOT dla zrównoważonej mobilności GOF

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 umożliwiającej integrację różnych środków transportu ▪ brak dogodnej lokalizacji dla węzła integracyjnego znaczenia ponadlokalnego
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> ▪ wzrost znaczenia publicznego transportu zbiorowego w GOF ▪ realizacja przedsięwzięć poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ utrzymanie się niekorzystnych procesów demograficznych (starzenie się społeczeństwa i depopulacja) ▪ dalszy wzrost natężenia ruchu drogowego

<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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
---	--

9. Scenariusze rozwoju zrównoważonej mobilności w GOF

Planowanie strategiczne napotyka w obecnej sytuacji na wiele wyzwań. Kilka zdarzeń w ostatnich latach 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 na sieci, które w dużym stopniu polegają na dochodach z opłat za przejazdy⁴⁹) czy 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 zawodzą w sytuacjach określanych mianem „czarnego łabędzia”⁵⁰.

Metody scenariuszowe wykorzystywane są coraz częściej ze względu na trudność w prognozowaniu w wymiarze długookresowym. Od lat 80. ub. wieku scenariusze znajdują zastosowanie w kształtowaniu polityki transportowej krajów wysoko rozwiniętych⁵¹.

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, szczególnie w sytuacji porównywania ze scenariuszem wyjściowym (bazowym – „business as usual”). Stąd też duże znaczenie ma opracowanie scenariusza bazowego⁵², 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.

⁴⁹ Better Urban Mobility Playbook. Red. A. Mordret. UITP – International Association of Public Transport, Bruksela 2021, s. 9 i nast.

⁵⁰ T. M. Nicholas: Czarny łabędź. Jak nieprzewidywalne zdarzenia rządzą naszym życiem. Wydawnictwo Zysk i S-ka, Warszawa 2020.

⁵¹ 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.

⁵² J. A. Annema, M. de Jong, op. cit., s. 353.

Do zbudowania scenariuszy dla mobilności podstawowe znaczenie ma dostępność i wiarygodność danych.

Ponieważ skali przyszłych zmian nie da się przewidzieć z całą pewnością, 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 wielkość 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 latach 2020 oraz 2023.

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

9.1. Scenariusz 1

Jest to scenariusz „Business as Usual”. Zakłada on 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 podsystemów 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, 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, 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 dla wszystkich mieszkańców, wzrostem emisji i hałasu oraz pogorszeniem jakości przestrzeni publicznych. W efekcie 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 wzmocnienie publicznego transportu zbiorowego, 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 Gorlice).

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, 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) oraz 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 Miejskiej⁵³. 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 europejskiej⁵⁴”. 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 mobilności⁵⁵”.

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 kulturowego⁵⁶”. Położono w niej silny nacisk na dążenie do zapewnienia dostępu do najważniejszych funkcji związanych z rozwojem społeczno-gospodarczym lokalnej społeczności.

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 odpoczynku⁵⁷.

⁵³ 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.

⁵⁴ Strategia Rozwoju Województwa Małopolska 2030 – Tom 2, Publikacja elektroniczna on-line. Wydanie 1, Kraków 2021.

⁵⁵ 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 roku.

⁵⁶ Program Rozwoju Powiatu Gorlickiego na lata 2021-2027. Gorlice 2021.

⁵⁷ Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (Plan Działania ZIT) na lata 2021-2027 na terenie Gorlickiego Obszaru Funkcjonalnego. Gorlice, listopad 2023, s. 21.

Wizje zawarte w dokumentach strategicznych gmin tworzących GOF zostały przedstawione w tabeli 31.

Koncentrują się one 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, wizja zrównoważonej mobilności miejskiej dla GOF jest następująca:

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.

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:

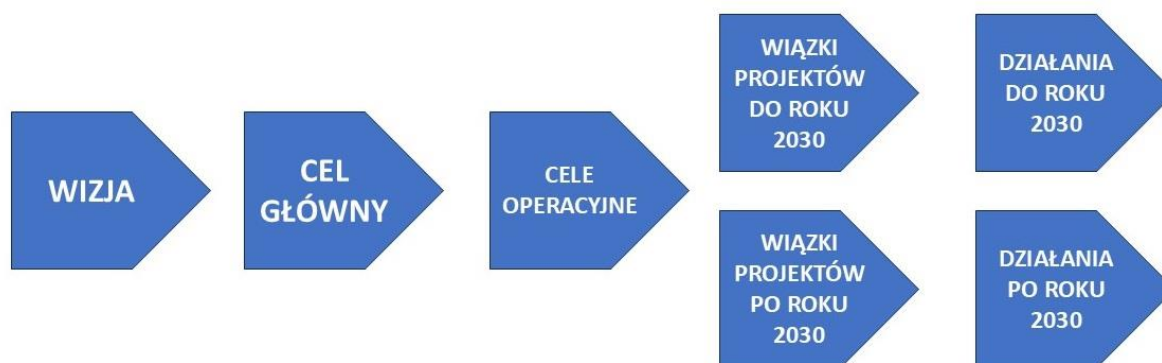
- trendy demograficzne związane z postępującymi procesami starzenia się społeczeństwa w GOF;

- 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.

Jest ona 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. Rysunek 23 przedstawia schemat realizacji wizji z uwzględnieniem dwóch perspektyw czasowych, do roku 2030 i po roku 2030. Perspektywa do roku 2030 pozwala na precyzyjne zaplanowanie działań, przypisanie im podmiotów odpowiedzialnych za realizację oraz oszacowanie budżetu niezbędnego na ich wdrożenie. Nie wszystkie działania będą jednak mogły zostać zrealizowane do tego czasu. Perspektywa po roku 2030 obejmuje nowy okres programowania, którego szczegóły obecnie nie są znane. Nie umniejsza to jednak znaczenia i ważności działań zaplanowanych po roku 2030 – część z nich wynika z długoterminowej perspektywy ich realizacji przez podmioty zewnętrzne, np. PKP PLK S.A. 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 okolicznościom⁵⁸”.



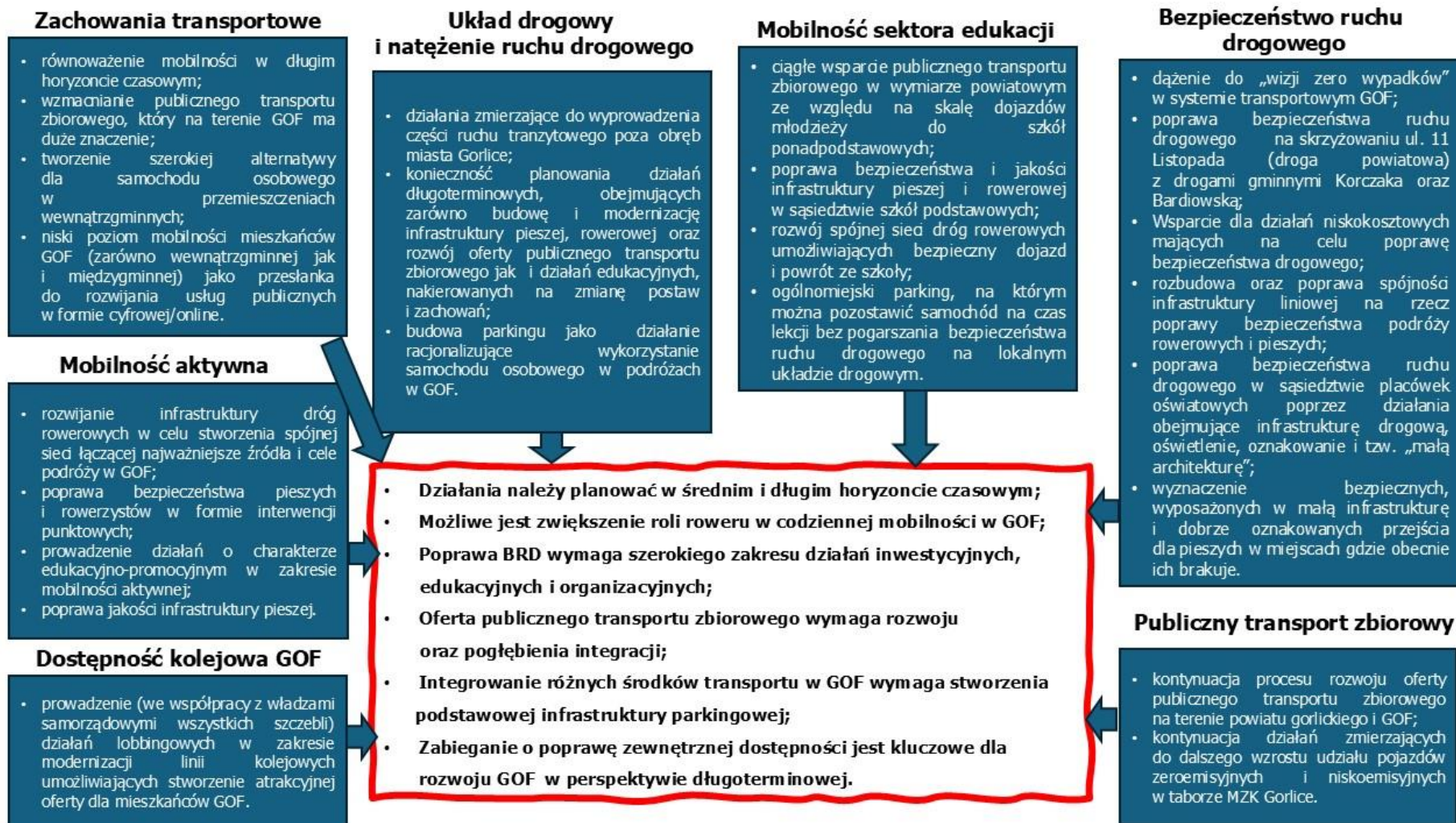
Rys. 23. Logika działań przyjęta dla planowania zrównoważonej mobilności w GOF

Źródło: opracowanie własne.

⁵⁸ 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?file-name=summary_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 (Rysunek 24 oraz Rysunek 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.

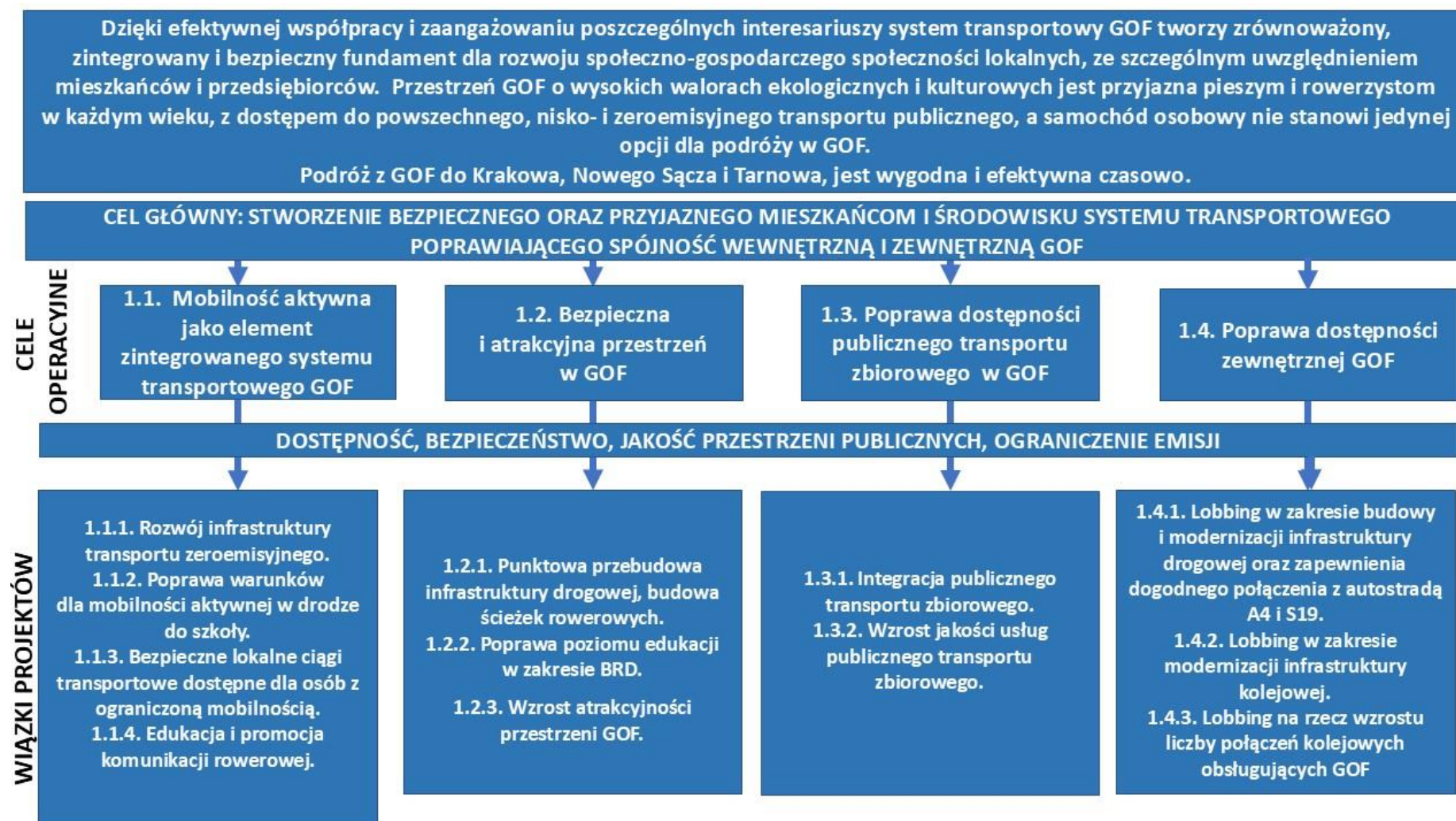
Cel główny oraz cele szczegółowe w zakresie planowania zrównoważonej mobilności miejskiej w GOF nawiązują również do treści celów sformułowanych w Regionalnym Planie Transportowym Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027⁵⁹, którymi są:

- 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, 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 nie posiadające 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 kadry⁶⁰”.

⁵⁹ 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.

⁶⁰ 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 1.1. Mobilność aktywna jako codzienny element zintegrowanego systemu transportowego GOF

12.1. Wiązka projektów 1.1.1. Rozwój infrastruktury transportu zeroemisyjnego

Tab. 32. Szczegółowa charakterystyka wiązki projektów 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 partnerstwo: Miasto Gorlice, Gmina Gorlice, Gmina Sękowa
Wskazanie i uzasadnienie realizacji celu Strategii ZIT, przez przedsięwzięcie (wiązkę projektów) ze wskazaniem podejścia zintegrowanego (ZIT)	<p>Cel 1. Rozwój infrastruktury transportowej sprzyjającej spójności przestrzennej obszaru przyczyniającej się do ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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, stwarzając także realną szansę na ograniczenie ruchu zmotoryzowanego w centrum miasta Gorlice.</p> <p>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 jakość powietrza.</p>

	<p>W wyniku realizacji wiązki projektów nastąpi zmiana w długości ciągów pieszo-rowerowych oraz liczby parkingów P&R:</p> <p>Stan obecny:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ długość ciągów pieszo – rowerowych w zarządzie Partnerów MOF: 12,7 km; ▪ liczba parkingów P&R: 0 szt. <p>Stan po zrealizowaniu wiązki projektów:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ długość ciągów pieszo – rowerowych: 19,3 km; ▪ liczba parkingów P&R: 1 szt. <p>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.</p>
Adresaci projektów	Adresaci przedsięwzięcia: mieszkańcy obszaru Partnerstwa
Koncepcja	<p>W ramach wiązki zaplanowano 4 projekty polegające na:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>Projekty dotyczą sfery: środowiskowej, przestrzennej.</p> <p>Szacowany koszt realizacji przedsięwzięcia to 7,43 mln euro.</p>
Terytorialny zasięg	<p>Przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie następujących podmiotów tworzących partnerstwo tj. Miasto Gorlice, Gmina Gorlice, Gmina Sękowa.</p> <p>Rezultaty projektu będą odczuwalne na obszarze całego Partnerstwa.</p>
Komplementarność z innymi projektami	<p>Przedsięwzięcie jest komplementarne z przedsięwzięciem strategicznym pn. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze MOF Gorlice, ścieżki rowerowe</p> <p>Przedsięwzięcie jest komplementarne m.in. z projektami:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Punktowa przebudowa infrastruktury drogowej. 2. Budowa ścieżek rowerowych przy drogach powiatowych.
Produkty i ich wskaźniki	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wspierana infrastruktura rowerowa – 6,6 km. 2. Liczba wspartych zintegrowanych węzłów przesiadkowych – 1 szt.

	3. Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego – 22 000 os.							
Rezultaty bezpośrednie i ich wskaźniki	1. Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej – 18 000 użytkowników/rok.							
Tytuł projektu w ramach przedsięwzięcia strategicznego	Planowany zakres projektu – najważniejsze elementy projektu	Wskaźnik zgodności projektu z programem	Wnioskodawca	Planowane źródło finansowania, FEM 21-27 wskazanie konkretnego CS	Szacunkowa 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 tj., stojaki na rowery, energooszczędne oświetlenie uliczne	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 stano-	Miasto Gorlice	CP 2, 2(viii)	1 487 500,00	2025-2027	III kwartał 2025	Projekt powiązany z projektem „Budowa ciągów pieszo-rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą” realizowanym przez Gminę Gorlice oraz Gminę Sękowa oraz projektem „Budowa parkingu typu Park&Ride” 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.

		<p>wiącego załącznik do niniejszej strategii.</p> <p>Projekt spełnia wszystkie wymagania wskazane w programie, UP i linii demarkacyjnej.</p>						<p>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 łączyc 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</p>
--	--	--	--	--	--	--	--	--

								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 tj., stojaki na rowery, energooszczędne oświetlenie uliczne	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. Projekt spełnia wszystkie wymagania wskazane w programie, UP i linii demarkacyjnej.	Gmina Gorlice	CP 2, 2(viii)	2 821 868,00	2025-2027	III kwartał 2025	Projekt powiązany z projektem „Budowa ciągów pieszo-rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą” realizowanym przez Miasto Gorlice oraz Gminę Sękowa oraz projektem „Budowa parkingu typu Park&Ride” 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 budowy ciągów pieszo-rowerowych na obszarze każdej z gmin tworzących Partnerstwo, a z efektów inwestycji wykonanej w mieście Gorlice- parkingu Park&Ride ko-

								<p>rzystać 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.</p>
<p>Budowa ciągów pieszo-rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na obszarze Gminy Sękowa</p>	<p>Budowa ciągów pieszo-rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą tj., stojaki</p>	<p>Zgodność z priorytetem 3, CP 2, cel szczegółowy 2(viii)</p>	<p>Gmina Sękowa</p>	<p>CP 2, 2(viii)</p>	<p>1 119 489,00</p>	<p>2025-2027</p>	<p>Projekt powiązany z projektem „Budowa ciągów pieszo-rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą” realizowanym przez Miasto Gorlice oraz Gminę Gorlice oraz</p>	

	na rowery, energooszczędne oświetlenie uliczne	<p>Działanie 3.1 Transport miejski- ZIT</p> <p>Typ projektu A.</p> <p>Projekt wynika z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru MOF Gorlice stanowiącego załącznik do niniejszej strategii.</p> <p>Projekt spełnia wszystkie wymagania wskazane w programie, UP i linii demarkacyjnej.</p>					<p>III kwartał 2025</p> <p>projektem „Budowa parkingu typu Park&Ride”</p> <p>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.</p> <p>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</p>
--	--	--	--	--	--	--	--

								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 stano-	Miasto Gorlice	CP 2, 2(viii)	1 932 737,00	2025-2027	I kwartał 2026	Projekt powiązany z projektem „Budowa ciągów pieszo-rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą” realizowanym przez Miasto Gorlice, Gminę Gorlice oraz Gminą 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.

		<p>wiącego załącznik do niniejszej strategii.</p> <p>Projekt spełnia wszystkie wymagania wskazane w programie, UP i linii demarkacyjnej</p>						<p>Zintegrowany charakter projektu wynika z realizacji tożsamy 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</p>
--	--	---	--	--	--	--	--	--

									codziennych podróży do miasta Gorlice oraz podróży mieszkańców miasta Gorlice na obszar gmin Partnerskich.
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Przedsięwzięcia scharakteryzowane w Tabeli 32 zostaną uzupełnione innymi działaniami w ramach wiązki projektów 1.1.1. Zostały one przedstawione w Tabeli 33.

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

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

Kolor zielony: wysoki wpływ, kolor żółty – wpływ umiarkowany

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

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

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

Kolor zielony: wysoki wpływ, kolor żółty – wpływ umiarkowany

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

Nazwa działania	Horyzont czasowy	Realizacja	Wpływ na BRD	Wpływ na dostępność	Wpływ na emisje
Budowa i remonty chodników	do roku 2030	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 roku 2030	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				

Kolor zielony: wysoki wpływ, kolor żółty – wpływ umiarkowany

Tab. 36. Działania w ramach wiązki projektów 1.1.3. Edukacja i promocja komunikacji rowerowej

Nazwa działania	Horyzont czasowy	Realizacja	Wpływ na BRD	Wpływ na dostępność	Wpływ na emisje
Opracowanie oraz upowszechnienie mapy rowerowej GOF i powiatu gorlickiego	Do roku 2030	Stowarzyszenie GOF, Starostwo Powiatowe			
Prowadzenie regularnej kampanii promującej ko-	Działanie ciągłe	Gminy GOF, Starostwo Powiatowe			

Nazwa działania	Horyzont czasowy	Realizacja	Wpływ na BRD	Wpływ na dostępność	Wpływ na emisje
rzystanie z rowerów i hulajnog w szkołach na terenie GOF					

Kolor zielony: wysoki wpływ, kolor żółty – wpływ umiarkowany

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

Tab. 37. Szczegółowa charakterystyka wiązki projektów 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 partnerstwo: Miasto Gorlice, Gmina Gorlice, Gmina Sękowa
Wskazanie i uzasadnienie realizacji celu Strategii ZIT, przez przedsięwzięcie (wiązkę projektów) ze wskazaniem podejścia zintegrowanego (ZIT)	<p>Cel 1. Rozwój infrastruktury transportowej sprzyjającej spójności przestrzennej obszaru przyczyniającej się do ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>W wyniku realizacji wiązki projektów nastąpi zmiana w długości ciągów pieszo-rowerowych oraz ilości bezkolizyjnych skrzyżowań przy drodze powiatowej na terenie miasta Gorlice:</p>

	<p>Stan obecny:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ długość ciągów pieszo – rowerowych przy drogach powiatowych: 0,6 km; ▪ liczby bezkolizyjnych skrzyżowań przy drodze powiatowej na terenie miasta Gorlice: 0 szt. <p>Stan po zrealizowaniu wiązki projektów:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ długość ciągów pieszo – rowerowych przy drogach powiatowych: 6,2 km; ▪ liczby bezkolizyjnych skrzyżowań przy drodze powiatowej na terenie miasta Gorlice: 1 szt. <p>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 tworzyły 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 ograniczenie liczby wypadków i kolizji samochodowych z udziałem pieszych i rowerzystów, ochrony powietrza oraz ograniczania zjawiska kongestii w mieście stanowiącym rdzeń MOF Gorlice.</p>
<p>Adresaci projektów</p>	<p>Adresaci przedsięwzięcia: mieszkańcy obszaru Partnerstwa, osoby odwiedzające obszar</p>
<p>Koncepcja</p>	<p>W ramach wiązki zaplanowano 4 projekty polegające na:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Punktowa przebudowa infrastruktury drogowej. 2. Budowa ścieżek rowerowych przy drogach powiatowych na obszarze Miasta Gorlice. 3. Budowa ścieżek rowerowych przy drogach powiatowych na obszarze Gminy Gorlice. 4. Budowa ścieżek rowerowych przy drogach powiatowych na obszarze Gmina Sękowa. <p>Projekty dotyczą sfery: środowiskowej, przestrzennej, społecznej.</p> <p>Szacowany koszt realizacji przedsięwzięcia to 6,24 mln euro.</p>
<p>Terytorialny zasięg</p>	<p>Przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie następujących podmiotów tworzących partnerstwo tj. Miasto Gorlice, Gmina Gorlice, Gmina Sękowa. Rezultaty projektu będą odczuwalne na obszarze całego Partnerstwa.</p>
<p>Komplementarność z innymi projektami</p>	<p>Przedsięwzięcie jest komplementarne z przedsięwzięciem strategicznym pn. Rozwój infrastruktury transportu zeroemisyjnego</p> <p>Przedsięwzięcie jest komplementarne m.in. z projektami:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Budowa ciągów pieszo-rowerowych na obszarze Miasta Gorlice, Gminy Gorlice, Gminy Sękowa. 2. Budowa parkingu typu „Park&Ride”.

Produkty i ich wskaźniki	<p>1. Wspierana infrastruktura rowerowa – 5,6 km. 2. Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego – 28 000 os.</p>							
Rezultaty bezpośrednie i ich wskaźniki	<p>1. Roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, przebudowanych, rozbudowanych lub zmodernizowanych dróg – 40 000 pasażerokilometr/rok.</p>							
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	Szacunkowa 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 infrastruktury drogowej – Miasto Gorlice	Przebudowa skrzyżowania w ciągu drogi powiatowej	Zgodność z priorytetem 4, CP 3, cel szczegółowy 3 (ii) Działanie 4.7 Drogi powiatowe – ZIT Typ projektu B. Projekt wynika z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru MOF Gorlice stanowiącego łącznik do niniejszej strategii.	Miasto Gorlice	CP 3, 3(ii)	1 275 000,00	2025-2027	III kwartał 2025	Projekt powiązany z projektem „Budowa ścieżek rowerowych przy drogach powiatowych” realizowanym przez Miasto Gorlice, Gminę Gorlice oraz Gminę Sękowa Realizacja projektu wynika z części diagnostycznej oraz kierunkowej strategii – Celu strategicznego 1. Rozwój infrastruktury transportowej

		<p>Projekt spełnia wszystkie wymagania wskazane w programie, UP i linii demarkacyjnej.</p>					<p>sprzyjającej spójności przestrzennej obszaru przyczyniającej się do ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko.</p> <p>Zintegrowany charakter projektu wynika z realizacji tożsamy 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.</p> <p>Drogi powiatowe przebiegają przez</p>
--	--	--	--	--	--	--	---

								<p>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.</p> <p>Dodatkowo, inwestycje poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego zrealizowane na obszarze wszystkich gmin Partnerskich, tworząc spójną sieć ścieżek przyczynią się do wzrostu zainteresowania mieszkańców ob-</p>
--	--	--	--	--	--	--	--	--

								szaru 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 Miasta 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	Miasto Gorlice	CP 3, 3(ii)	1 125 139,00	2026-2027	I kwartał 2026	Projekt powiązany z projektem „Budowa ścieżek rowerowych przy drogach powiatowych” realizowanym przez Gminę Gorlice i Gminę Sękowa oraz projektem „Przebudowa skrzyżowania w ciągu drogi powiatowej”.

		<p>Gorlice stanowiącego łącznik do niniejszej strategii.</p> <p>Projekt spełnia wszystkie wymagania wskazane w programie, UP i linii demarkacyjnej.</p>						<p>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.</p> <p>Zintegrowany charakter projektu wynika z realizacji tożsamy działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze każdej z gmin tworzących Partnerstwo.</p> <p>Budowa infrastruktury poprawiającej poziom bezpieczeństwa przyczyni się do</p>
--	--	---	--	--	--	--	--	---

								<p>zmniejszenia ilości wypadków samochodowych, w tym z udziałem pieszych i rowerzystów ze wszystkich gminach Partnerskich.</p> <p>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</p>
--	--	--	--	--	--	--	--	--

								<p>samym dostępnością komunikacyjną destynacji codziennych podróży mieszkańców MOF Gorlice.</p>
<p>Budowa ścieżek rowerowych przy drogach powiatowych na obszarze Gminy Gorlice</p>	<p>Budowa ścieżek rowerowych</p>	<p>Zgodność z priorytetem 4, CP 3, cel szczegółowy 3 (ii)</p> <p>Działanie 4.7 Drogi powiatowe – ZIT</p> <p>Typ projektu A.</p> <p>Projekt wynika z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru MOF Gorlice stanowiącego łącznik do niniejszej strategii.</p> <p>Projekt spełnia wszystkie wymagania wskazane w programie, UP i linii demarkacyjnej.</p>	<p>Gmina Gorlice</p>	<p>CP 3, 3(ii)</p>	<p>1 578 000,00</p>	<p>2026-2027</p>	<p>I kwartał 2026</p>	<p>Projekt powiązany z projektem „Budowa ścieżek rowerowych przy drogach powiatowych” realizowanym przez Miasto Gorlice i Gminę Sękowa oraz projektem „Przebudowa skrzyżowania w ciągu drogi powiatowej”</p> <p>Realizacja projektu wynika z części diagnostycznej oraz</p> <p>kierunkowej strategii – Celu strategicznego 1. Rozwój infrastruktury transportowej sprzyjającej spójności przestrzennej obszaru przyczyniającej się do</p>

								<p>ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko.</p> <p>Zintegrowany charakter projektu wynika z realizacji tożsamych działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze każdej z gmin tworzących Partnerstwo.</p> <p>Budowa infrastruktury poprawiającej poziom bezpieczeństwa przyczyni się do zmniejszenia ilości wypadków samochodowych, w tym z udziałem pieszych i rowerzystów ze wszystkich gminach Partnerskich.</p> <p>Dodatkowo, inwestycje poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego zrealizowane na obszarze</p>
--	--	--	--	--	--	--	--	--

								wszystkich gmina 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	Gmina Sękowa	CP 3, 3(ii)	2 265 909,00	2026-2027	I kwartał 2026	Projekt powiązany z projektem „Budowa ścieżek rowerowych przy drogach powiatowych” realizowanym przez Miasto Gorlice i Gminę

		<p>Typ projektu A.</p> <p>Projekt wynika z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru MOF Gorlice stanowiącego załącznik do niniejszej strategii.</p> <p>Projekt spełnia wszystkie wymagania wskazane w programie, UP i linii demarkacyjnej.</p>						<p>Gorlice oraz projektem „Przebudowa skrzyżowania w ciągu drogi powiatowej”</p> <p>Realizacja projektu wynika z części diagnostycznej oraz</p> <p>kierunkowej strategii – Celu strategicznego 1. Rozwój infrastruktury transportowej sprzyjającej spójności przestrzennej obszaru przyczyniającej się do ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko.</p> <p>Zintegrowany charakter projektu wynika z realizacji tożsamyh działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze każdej z gmin tworzących Partnerstwo.</p>
--	--	--	--	--	--	--	--	--

								<p>Budowa infrastruktury poprawiającej poziom bezpieczeństwa przyczyni się do zmniejszenia ilości wypadków samochodowych, w tym z udziałem pieszych i rowerzystów ze wszystkich gminach Partnerskich.</p> <p>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</p>
--	--	--	--	--	--	--	--	--

								ograniczenie problemu kongestii w mieście Gorlice, poprawiając tym samym dostępność komunikacyjną destynacji codziennych podróży mieszkańców MOF Gorlice.
--	--	--	--	--	--	--	--	---

Tabele 38-39 przedstawiają zakres działań wchodzących w skład wiązek projektów 1.2.2. Poprawa poziomu edukacji w zakresie BRD oraz 1.2.3. Wzrost atrakcyjności przestrzeni GOF.

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

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

Kolor zielony: wysoki wpływ, kolor żółty – wpływ umiarkowany

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

Nazwa działania	Horyzont czasowy	Realizacja	Wpływ na BRD	Wpływ na dostępność	Wpływ na emisje
Zapewnienie adekwatności i aktualności dokumentów planistycznych w obszarze zrównoważonej mobilności miejskiej	działanie ciągłe	Stowarzyszenie GOF, gminy GOF			
Planowanie zabudowy sprzyjające 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			
Tworzenie parków kieszonkowych o dobrym dostępie dla pieszych i rowerzystów	do 2030 roku	Gminy GOF			
Kontynuacja rozbudowy kompleksowego systemu monitoringu jakości powietrza w skali GOF	do roku 2030	Gminy GOF, Stowarzyszenie GOF			

Nazwa działania	Horyzont czasowy	Realizacja	Wpływ na BRD	Wpływ na dostępność	Wpływ na emisje
Ocena zasadności wprowadzenia wydzielonych miejsc postojowych dla dostawców i kurierów w GOF	po roku 2030	Stowarzyszenie GOF			
Wprowadzanie nawierzchni częściowo przepuszczalnych w projektowaniu i budowie infrastruktury dla pieszych i rowerzystów	po roku 2030	Gminy GOF			

Kolor zielony: wysoki wpływ, kolor żółty – wpływ umiarkowany

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

Tabele 40-41 przedstawiają zakres działań wchodzących w skład wiązek projektów 1.3.1. Integracja publicznego transportu zbiorowego oraz 1.3.2. Wzrost jakości usług publicznego transportu zbiorowego.

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

Nazwa działania	Horyzont czasowy	Realizacja	Wpływ na BRD	Wpływ na dostępność	Wpływ na emisje
Utworzenie portalu internetowego agregującego informacje na temat transportu publicznego w całym powiecie gorlickim	do roku 2030	Stowarzyszenie GOF, Starostwo Powiatowe, Gminy GOF			
Integracja rozkładów jazdy przewoźników publicznego transportu zbiorowego w GOF / powiecie gorlickim	do roku 2030	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 roku 2030	Stowarzyszenie GOF, Gminy GOF			
Integracja publicznego transportu zbiorowego w powiecie gorlickim	po roku 2030	Stowarzyszenie GOF, Starostwo Powiatowe, Gminy GOF			

Kolor zielony: wysoki wpływ, kolor żółty – wpływ umiarkowany

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

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

Kolor zielony: wysoki wpływ, kolor żółty – wpływ umiarkowany

15. Cel operacyjny 1.4. Poprawa dostępności zewnętrznej GOF

Tabela 42 przedstawia zakres działań wchodzących w skład wiązek projektów 1.4.1. Lobbing w zakresie budowy i modernizacji infrastruktury drogowej oraz zapewnienia dogodnego połączenia z autostradą A4 i S19, 1.4.2. Lobbing w zakresie modernizacji infrastruktury kolejowej oraz 1.4.3. Lobbing na rzecz wzrostu liczby połączeń kolejowych obsługujących GOF.

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

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

Kolor zielony: wysoki wpływ, kolor żółty – wpływ umiarkowany

16. Monitoring i ewaluacja

Dla 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.

Tabela 43 zawiera wskaźniki realizacji działań przyjętych do realizacji, dla których ustalono wartości bazowe na rok 2030. Dla horyzontu czasowego wyznaczonego przez 2035 rok 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 roku 2027, co zapewni możliwość skorygowania działań i osiągnięcia pożądanych wartości w roku 2030. Finalny cykl monitorowania każdego z działań nastąpi w roku 2030 jako podsumowanie całego cyklu realizacji średnioterminowej perspektywy planowania mobilności miejskiej w GOF.

Wskaźniki zostały dobrane w taki sposób, by pozwalały na 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	Wartość w 2035	Sposób pomiaru / źródło danych	Odniesienie do celu szczegółowego / wiązki projektów
Wspierana infrastruktura rowerowa (RCO58)	km	Długość wybudowanych dróg rowerowych	0	12,2	dalszy wzrost	Gminy GOF	1.1.1., 1.1.2.
Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej (RCR64)	osoby	Liczba osób, które zaczęły korzystać z wybudowanej infrastruktury rowerowej	0	18 000	dalszy wzrost	Gminy GOF	1.1.1.
Rozwój sieci rowerowej	km/km ²	Długość dróg rowerowych / (powierzchnia GOF w km ² /100)	4,41	8,2	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	1.1.1., 1.2.1., 1.2.2.
Ludność objęta projektami w ramach Strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (RCO74)	osoby		0	28 000	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., 1.1.3.

Miernik	Jednostka miary	Opis	Wartość wyjściowa (2023)	Wartość w 2030	Wartość w 2035	Sposób pomiaru / źródło danych	Odniesienie do celu szczegółowego / wiązki projektów
Znaczenie mobilności aktywnej w podróżach do szkoły podstawowej	%	Odsetek uczniów podróżujących do szkoły podstawowej rowerem, hulajnogą lub pieszo	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. wozokm	Liczba wozokilometrów wykonywanych przez MZK Gorlice	961,6	wzrost	dalszy wzrost	MZK Gorlice	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. Skala mobilności wewnątrzgminnej mieszkańców poszczególnych gmin.....	17
Tab. 5. Skala mobilności międzygminnej mieszkańców poszczególnych gmin	18
Tab. 6. Skala i kierunek zmian częstotliwości podróży pieszych w poszczególnych gminach GOF	18
Tab. 7. Skala i kierunek zmian częstotliwości korzystania z samochodu osobowego w poszczególnych gminach GOF	19
Tab. 8. Skala i kierunek zmian w częstotliwości korzystania z transportu zbiorowego w poszczególnych gminach GOF	20
Tab. 9. Ocena istotności poszczególnych zmian w transporcie publicznym w Gorlicach.....	20
Tab. 10. Preferowane przez respondentów lokalizacje węzłów Park & Ride.....	27
Tab. 11. Obecne parametry techniczne linii kolejowych w powiecie gorlickim (RJ 2024/2025).....	30
Tab. 12. Średniodobowa liczba pociągów towarowych na stacjach Gorlice Zagórzany i Gorlice.....	32
Tab. 13. Charakterystyka linii obsługiwanych przez MZK Gorlice	38
Tab. 14. Charakterystyka linii w ramach powiatowych przewozów pasażerskich	40
Tab. 15. Charakterystyka linii powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej	42
Tab. 16. Charakterystyka linii wojewódzkich przewozów pasażerskich	42
Tab. 17. Charakterystyka linii wojewódzkich przewozów pasażerskich użyteczności publicznej	45
Tab. 18. Miejscowości obsługiwane liniami transportu publicznego na obszarze MOF Gorlice – stan na 30 września 2024 r.	46
Tab. 19. Długość dróg dla rowerów oraz ich gęstość w GOF.....	51
Tab. 20. Ocena warunków podróży rowerowych w poszczególnych gminach GOF	53
Tab. 21. Skala i kierunek zmian w korzystaniu z roweru lub hulajniogi w poszczególnych gminach GOF	54

Tab. 22. Ocena poszczególnych cech jakościowych transportu rowerowego w relacji do i ze szkół podstawowych (w skali 1-6)	55
Tab. 23. Ocena poszczególnych cech jakościowych transportu rowerowego w relacji do i ze szkół ponadpodstawowych (w skali 1-6)	56
Tab. 24. Ocena warunków podróży pieszych w poszczególnych gminach.....	58
Tab. 25. Wypadki i kolizje w zależności od miejscowości w latach 2022-2023	70
Tab. 26. Liczba wypadków w poszczególnych gminach wraz z ich konsekwencjami w latach 2019-2023.....	71
Tab. 27. Wybrane postulaty poprawy bezpieczeństwa ruchu w sąsiedztwie szkół podstawowych w Gorlickim Obszarze Funkcjonalnym	74
Tab. 28. Postulaty poprawy bezpieczeństwa ruchu w sąsiedztwie szkół ponadpodstawowych w Gorlickim Obszarze Funkcjonalnym.....	76
Tab. 29. Ocena bezpieczeństwa podróży pieszych i rowerowych w poszczególnych gminach	77
Tab. 30. Analiza SWOT dla zrównoważonej mobilności GOF	79
Tab. 31. Wizje gmin tworzących GOF	86
Tab. 32. Szczegółowa charakterystyka wiązki projektów 1.1.1. Rozwój infrastruktury transportu zeroemisyjnego.....	93
Tab. 33. Pozostałe działania w ramach wiązki projektów 1.1.1.	103
Tab. 34. Działania w ramach wiązki projektów 1.1.2. Poprawa warunków dla mobilności aktywnej w drodze do szkoły.....	103
Tab. 35. Działania w ramach wiązki projektów 1.1.3. Bezpieczne lokalne ciągi transportowe dostępne dla osób z ograniczoną mobilnością	104
Tab. 36. Działania w ramach wiązki projektów 1.1.3. Edukacja i promocja komunikacji rowerowej	104
Tab. 37. Szczegółowa charakterystyka wiązki projektów 1.2.1. Punktowa przebudowa infrastruktury drogowej, budowa ścieżek rowerowych	106
Tab. 38. Działania w ramach wiązki projektów 1.2.2. Poprawa poziomu edukacji w zakresie BRD	120
Tab. 39. Działania w ramach wiązki projektów 1.2.3. Wzrost atrakcyjności przestrzeni GOF	120
Tab. 40. Działania w ramach wiązki projektów 1.3.1. Integracja publicznego transportu zbiorowego	122
Tab. 41. Działania w ramach wiązki projektów 1.3.2. Wzrost jakości usług publicznego transportu zbiorowego	123

Tab. 42. Działania w ramach wiązki projektów 1.4.1., 1.4.2 oraz 1.4.3.....	124
Tab. 43. Wskaźniki monitorujące zrównoważoną mobilność miejską w GOF	126

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 roku	15
Rys. 3. Podział modalny podróży międzygminnych w poszczególnych gminach GOF w 2024 roku	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.	29
Rys. 11. Sieć kolejowa w otoczeniu Gorlic.....	30
Rys. 12. Struktura pojazdów MZK Gorlice wg norm emisyjności (stan na październik 2024 r.).....	35
Rys. 13. Lokalizacja części przystanków transportu miejskiego w Gorlicach na stronie gorlice.kiedyprzyjedzie.pl (stan na październik 2024).....	35
Rys. 14. Dostępność piesza przystanków publicznego transportu zbiorowego w GOF w 2024 r.....	36
Rys. 15. Układ tras linii publicznego transportu zbiorowego w GOF i jego otoczeniu w 2024 r.....	49
Rys. 16. Planowane inwestycje w infrastrukturę rowerową w GOF (stan na październik 2024).....	51
Rys. 17. Potencjalna dostępność przystanków kolejowych w GOF transportem rowerowym	52
Rys. 18. Lokalizacja placówek szkolnych w GOF względem istniejącej oraz planowanej infrastruktury rowerowej – kolor czarny – infrastruktura istniejąca, kolory niebieski, fioletowy oraz czerwony – trasy planowane (stan na październik 2024).....	57
Rys. 19. Więźba ruchu uczniów szkół ponadpodstawowych w Gorlickim Obszarze Funkcjonalnym w roku szkolnym 2024/2025	62

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	63
Rys. 21. Porównanie podziału modalnego podróży dla różnych kategorii interesariuszy sektora edukacji w GOF w roku szkolnym 2024/2025	64
Rys. 22. Mapa wyzwań związanych z mobilnością sektora edukacji GOF (stan na październik 2024).....	67
Rys. 23. Logika działań przyjęta dla planowania zrównoważonej mobilności w GOF.....	88
Rys. 24. Podsumowanie rekomendacji z części diagnostycznej	90
Rys. 25. Od wizji do wiązek projektów w planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej w GOF	92