



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO

Kraków, dnia 29 grudnia 2023 r.

Poz. 9357

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"

Na podstawie art.4 ust.1 pkt 6, art.12 pkt 11 i art. 40 ust.1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tj. Dz. U. z 2022 r. poz.1526 ze zm.) w związku z art. 9 ust.1 pkt 3, ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (tj. Dz. U. z 2022 r. poz.1343 ze zm.), **Rada Powiatu Gorlickiego uchwala, co następuje:**

§ 1. Przyjmuje się „PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU GORLICKIEGO NA LATA 2023 – 2030”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Gorlickiego.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Małopolskiego.

Przewodniczący Rady Powiatu Gorlickiego

Witold Kochan

Załącznik do uchwały Nr LV/305/2023
Rady Powiatu Gorlickiego
z dnia 28 grudnia 2023 r.



PLAN
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO
DLA POWIATU GORLICKIEGO
NA LATA 2023-2030

Gdynia – Gorlice, październik – grudzień 2023 r.

Spis treści

Spis treści	2
1. Cele planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	4
1.1. Metodologia tworzenia planu transportowego.....	5
1.2. Definicje i określenia	6
2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego	11
2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce.....	11
2.2. Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie małopolskim i powiecie gorlickim	26
2.3. Zagospodarowanie przestrzenne	28
2.4. Czynniki demograficzne i motoryzacja	35
2.5. Sieć komunikacyjna na obszarze planu	39
2.6. Czynniki gospodarcze.....	42
2.7. Ochrona środowiska naturalnego	44
2.8. Źródła ruchu	48
2.9. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla.....	55
3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	58
3.1. Wielkość popytu w roku bazowym.....	58
3.2. Prognoza popytu	60
4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	65
4.1. Charakterystyka istniejącej sieci	65
4.2. Charakterystyka planowanej sieci.....	70
4.3. Zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe	73
5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych.....	75
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	82
7. Organizacja rynku przewozów	86
7.1. Podmioty rynku publicznego transportu zbiorowego i zasady jego organizacji	86
7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego.....	89
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	91
9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów	94
10. Kierunki rozwoju publicznego transportu i zasady jego planowania.....	96
11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu	100

12. Konsultacje społeczne	103
Załącznik nr 1 Rysunek sieci komunikacyjnej powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej w powiecie gorlickim	104
Spis tabel	105
Spis rysunków	107

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego), jest zaplanowanie usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze powiatu gorlickiego. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego został przygotowany zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju transportu, której fundamentem jest uznanie istotnego znaczenia mobilności dla rozwoju społeczno-gospodarczego i dążenie do ograniczenia negatywnych następstw rozwoju motoryzacji indywidualnej.

W ramach przyjętej w niniejszym planie strategii zrównoważonego rozwoju, podstawowe znaczenie ma dążenie do zapewnienia racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze powiatu gorlickiego. Racjonalność tę determinuje:

- dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym w zakresie dostępności dla osób z niepełnosprawnościami;
- zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym;
- koordynacja planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju oraz z miejscowymi planami rozwoju przestrzennego;
- redukcja negatywnego oddziaływania transportu na środowisko;
- efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

Przyjęta w niniejszym planie strategia zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego jest zgodna z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski, województwa małopolskiego i powiatu gorlickiego. Cele szczegółowe planu – zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – obejmują:

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

1.1. Metodologia tworzenia planu transportowego

Przyjęta struktura planu transportowego jest zgodna z art. 12. ust. 1. ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1343 ze zm.) oraz z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. nr 117 poz. 684).

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje m.in. powiat liczący co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich¹.

Zakres planu obejmuje terytorialnie obszar powiatu gorlickiego, natomiast przedmiotowo:

- metodologię tworzenia planu publicznego transportu zbiorowego;
- uwarunkowania rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego;
- obszar, na którym jest planowane wykonywanie przewozów w transporcie publicznym;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych – z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom z niepełnosprawnościami oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądaną standard usług przewozowych, uwzględniającą poziom jakościowy i wymagania ochrony środowiska naturalnego oraz dostępność podróży do infrastruktury przystankowej;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- organizację systemu informacji dla pasażera;
- źródła i formy finansowania usług przewozowych;
- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego oraz zasady planowania oferty przewozowej, w tym planowaną ofertę przewozową publicznego transportu zbiorowego – wraz z uzasadnieniem proponowanych rozwiązań.

Przy opracowywaniu planu transportowego wykorzystano dane i materiały udostępnione przez powiat gorlicki, Główny Urząd Statystyczny oraz gminy powiatu gorlickiego. W planie przytoczono także informacje pochodzące z publikacji branżowych, serwisów internetowych oraz ogólnodostępnych wydawnictw o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, art. 9.

1.2. Definicje i określenia

Używane w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym (oraz uzupełnione w oparciu o inne akty prawne) i oznaczają:

- **autobus zeroemisyjny** – autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 Prawa o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniach paliwowych lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji oraz trolejbus w rozumieniu art. 2 pkt 83 ustawy Prawo o ruchu drogowym;
- **B&R (Bike&Ride)** – system parkingów dla rowerów zlokalizowanych przy głównych węzłach i przystankach publicznego transportu zbiorowego, umożliwiający bezpieczne pozostawienie roweru dla kontynuowania podróży transportem zbiorowym;
- **CNG** (od ang. compressed natural gas) – sprężony gaz ziemny w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw;
- **infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego** – punkty ładowania baterii lub tankowania wodoru wraz z niezbędną dla ich funkcjonowania infrastrukturą towarzyszącą, przeznaczone do ładowania lub tankowania, w szczególności autobusów zeroemisyjnych, wykorzystywanych w transporcie publicznym;
- **jst** – jednostka samorządu terytorialnego;
- **komunikacja miejska** – sieć wszystkich linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez miasto na obszarze jego właściwości – miasta i gmin, które z miastem zawarły porozumienia międzygminne;
- **komunikacja regionalna** – przewozy pasażerskie w publicznym transporcie zbiorowym wykonywane na regularnych liniach zwykłych o zasięgu do 100 km, niebędące komunikacją miejską; komunikacja regionalna może być gminnymi, powiatowymi, powiatowo-gminnymi, wojewódzkimi lub międzywojewódzkimi przewozami pasażerskimi;
- **K&R (Kiss&Ride)** – parkingi dla samochodów osobowych zlokalizowane przy głównych węzłach publicznego transportu zbiorowego (stacjach i przystankach kolejowych oraz metra, dworcach autobusowych, przystankach węzłowych komunikacji miejskiej i regionalnej, portach lotniczych), pozwalające na pozostawienie pasażera pojazdu indywidualnego w celu kontynuowania przez niego podróży transportem zbiorowym;
- **linia komunikacyjna** – połączenie komunikacyjne na sieci dróg publicznych, albo liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo akwenach morskich lub

wodach śródlądowych – wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;

- **ładowanie** – pobór energii przez pojazd: elektryczny, hybrydowy, zeroemisyjny albo niebędący pojazdem elektrycznym pojazd silnikowy, motorower, rower lub wózek rowerowy, w rozumieniu ustawy Prawo o ruchu drogowym – na potrzeby własne tego pojazdu;
- **organizator** – organizator publicznego transportu zbiorowego, właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze;
- **operator** – operator publicznego transportu zbiorowego, samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej określonej w umowie;
- **paliwa alternatywne** – paliwa lub energia wykorzystywane do napędu silników pojazdów samochodowych lub jednostek pływających stanowiące substytut dla paliw pochodzących z ropy naftowej lub otrzymywanych w procesach jej przetwórstwa, w szczególności energia elektryczna, wodór, biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe, sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu lub gaz płynny (LPG);
- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu też „planem” lub „planem transportowym” – dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9-14) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz w rozporządzeniu ministra infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego;
- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, powołana do świadczenia zadań własnych jednostki samorządu lokalnego, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami;
- **pojazd elektryczny** – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 Prawa o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania, w opracowaniu nazywany także autobusem elektrycznym;
- **pojazd hybrydowy** – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 Prawa o ruchu drogowym, o napędzie spalinowo-elektrycznym;

- **pojazd napędzany wodorem** – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 Prawa o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniach paliwowych, w opracowaniu w odniesieniu do autobusu nazywany także autobusem elektrycznym z wodorowymi ogniwami paliwowymi lub autobusem elektrycznym zasilanym z ogniw paliwowych;
- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym lub potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym);
- **przewóz o charakterze użyteczności publicznej** – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze;
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- **punkt ładowania** – urządzenie umożliwiające ładowanie pojedynczego pojazdu elektrycznego, pojazdu hybrydowego i autobusu zeroemisyjnego oraz miejsce, w którym wymienia się lub ładuje akumulator służący do napędu tego pojazdu; punkt ładowania może być małej mocy (do 22 kW, z wyłączeniem urządzeń do mocy 3,7 kW zainstalowanych np. w budynkach mieszkalnych) lub dużej mocy (większej niż 22 kW);
- **punkt tankowania CNG** – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, w celu napędu silników tych pojazdów;
- **punkt tankowania LNG** – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, w celu napędu silników tych pojazdów;
- **punkt tankowania wodoru** – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w wodór;
- **P&R (Park&Ride)** – system parkingów przeznaczonych dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego, pozwalający na pozostawienie samochodu osobowego (lub innego pojazdu indywidualnego) i kontynuowanie podróży transportem zbiorowym; parkingi takie zlokalizowane są przy stacjach i przystankach kolejowych oraz metra, pętach

komunikacji miejskiej, przystankach węzłowych obsługiwanych komunikacją zbiorową; korzystający po zrealizowaniu celu podróży powraca komunikacją zbiorową na taki parking, kontynuując powrót pojazdem indywidualnym;

- **sieć komunikacyjna** – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;
- **TEN-T (Trans-European Transport Network)** – transeuropejska sieć transportowa obejmująca najważniejsze korytarze łączące wszystkie państwa Unii Europejskiej, obejmujące sieć drogową, kolejową, wodną i lotniczą, objęta programem pomocowym wspomagającym zrównoważony rozwój sieci przy zachowaniu wymogów ochrony środowiska, jej interoperacyjność oraz spójność różnych systemów transportu;
- **umowa wykonawcza** – umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej;
- **ustawa o elektromobilności** – ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 875 ze zm.);
- **ustawa o FRPA** – ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2464 ze zm.);
- **ustawa o ptz** – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1343 ze zm.);
- **UTO** – urządzenie transportu osobistego – jest to urządzenie konstrukcyjnie przeznaczone do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym urządzeniu, o szerokości nieprzekraczającej w ruchu 0,9 m, długości nieprzekraczającej 1,25 m, masie własnej nieprzekraczającej 20 kg;
- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na funkcjonowaniu wspólnej taryfy i biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;
- **zintegrowany węzeł przesiadkowy** – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;

- **zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego** – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu.

W dokumencie przyjęto pisownię nazw jednostek samorządu terytorialnego, typu: „gmina Biecz”, „miasto Gorlice” czy „powiat gorlicki”, zgodnie z ogólnymi zasadami gramatyki, czyli z małej litery, używając wielkiej litery tylko w sytuacji, gdy nazwy te użyto w znaczeniu nazw własnych, np. stron umowy.

2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego

2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce

Mobilność uznaje się za ważny czynnik sprzyjający wzrostowi gospodarczemu i spadkowi bezrobocia, mający ogromny wpływ na zrównoważony rozwój Unii Europejskiej. Wzrost mobilności, będący efektem upowszechnienia motoryzacji indywidualnej, skutkuje szeregiem negatywnych zjawisk, w tym przede wszystkim zanieczyszczeniem środowiska i wyczerpywaniem przepustowości dróg, co prowadzi w efekcie do częstego występowania kongestii. W związku z tym, podejmuje się działania mające na celu uatrakcyjnienie alternatywnych w stosunku do samochodu osobowego sposobów przemieszczania się, w tym przede wszystkim korzystania z transportu zbiorowego.

Rozwój zrównoważonej mobilności ma przyczyniać się do zwiększenia dostępności obszarów miejskich, zapewnienia warunków jej rozwoju poprzez wzrost bezpieczeństwa, zwiększenie efektywności transportu oraz zmniejszenie szkodliwego wpływu na środowisko.

Publiczny transport zbiorowy powinien być łatwo dostępny dla wszystkich, bez względu na ich sprawność fizyczną, wiek, sprawowaną opiekę (dzieci, osoby w podeszłym wieku), czy też inne cechy.

Transport jest jednym z trudniejszych sektorów, jeśli chodzi o kontrolę emisji CO₂. Pomimo postępu technicznego, wzrost natężenia ruchu i sposób jazdy w obszarach zurbanizowanych (ciągłe ruszanie i zatrzymywanie się), stanowią coraz większe źródło emisji CO₂ i tlenków azotu. Unia Europejska stale wspiera wszelkie formy rozwoju elektromobilności (zwłaszcza w zakresie transportu szynowego) w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń na obszarach miejskich.

Opracowana przez Komisję Europejską w 2020 r. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”² uznaje mobilność i transport jako istotne dla wszystkich, dla której najpoważniejszym wyzwaniem jest znaczące ograniczenie emisji i zapewnienie jej bardziej zrównoważonego charakteru. W dokumencie stwierdzono, że powodzenie Europejskiego Zielonego Ładu³ zależy od zdolności społeczeństwa do nadania zrównoważonego charakteru całemu systemowi transportu. W Strategii przyjęto

² Komunikat Komisji z dnia 9 grudnia 2020 r. do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”, COM (2020) 789 final.

³ Komunikat Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejski Zielony Ład”, COM(2019) 640 final.

mechanizm gruntownej transformacji, w celu ograniczenia emisji z sektora transportu o 90% do 2050 r. Przejście na mobilność bezemisyjną uznano za proces nieodwracalny. W tym celu wszystkie rodzaje transportu mają być bardziej zrównoważone, a rozwiązania alternatywne szeroko dostępne, przy odpowiednich zachętach wspierających transformację.

Strategia określa cele pośrednie dla wyznaczenia drogi transformacji, w szczególności:

- w zakresie ograniczenia uzależnienia od paliw kopalnych:
 - do 2030 r. użytkowanych będzie co najmniej 30 mln bezemisyjnych samochodów osobowych i 80 tys. ciężarowych;
 - do 2050 r. niemal wszystkie samochody osobowe, dostawcze, autobusy i nowe pojazdy ciężkie będą bezemisyjne;
- w zakresie wykorzystania bardziej zrównoważonych rodzajów transportu:
 - do 2030 r. regularny transport zbiorowy w Unii Europejskiej na dystansie do 500 km będzie neutralny pod względem emisji CO₂;
 - do 2030 r. będzie co najmniej 100 miast neutralnych dla klimatu;
- w zakresie inteligentnej mobilności:
 - do 2030 r. wprowadzenie zintegrowanej sprzedaży biletów elektronicznych;
 - wdrożenie zautomatyzowanej mobilności na szeroką skalę.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r., ustanawiające wspólne przepisy dla funduszy europejskich na okres perspektywy finansowej 2021-2027, określa dla funduszy EFRR, EFS+, Funduszu Spójności oraz EFMRA następujące cele polityki:

- 1 – bardziej konkurencyjna i inteligentna Europa dzięki wspieraniu innowacyjnej i inteligentnej transformacji gospodarczej oraz regionalnej łączności cyfrowej;
- 2 – bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna i przechodząca w kierunku gospodarki zeroemisyjnej oraz odporna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetycznej, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, łagodzenia zmian klimatu i przystosowania się do nich, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem oraz zrównoważonej mobilności miejskiej;
- 3 – lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności;
- 4 – Europa o silniejszym wymiarze społecznym, bardziej sprzyjająca włączeniu społecznemu i wdrażająca europejski filar praw socjalnych;
- 5 – Europa bliższa obywatelom dzięki wspieraniu zrównoważonego i zintegrowanego rozwoju wszystkich rodzajów terytoriów i inicjatyw lokalnych.

W ramach celu polityki nr 2 rozporządzenie wymienia w zakresach interwencji m.in. odnoszące się do transportu zbiorowego:

- 077 – Działania mające na celu poprawę jakości powietrza i ograniczenie hałasu;
- 081 – Infrastruktura czystego transportu miejskiego – umożliwiająca eksploatację taboru bezemisyjnego;
- 082 – Tabor czystego transportu miejskiego – bezemisyjny;
- 083 – Infrastruktura rowerowa;
- 084 – Cyfryzacja transportu miejskiego;
- 085 – Cyfryzacja transportu, gdy ma częściowo na celu redukcję gazów cieplarnianych: transport miejski;
- 086 – Infrastruktura paliw alternatywnych.

Fundusze będą prowadzić do wzmocnienia spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej Unii Europejskiej. Zasadami horyzontalnymi są: poszanowanie praw podstawowych, przestrzeganie Karty praw podstawowych UE, wdrażanie i stosowanie Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych, zapewnienie równości mężczyzn i kobiet, zapobieganie dyskryminacji ze względu na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną podczas przygotowywania, wdrażania, monitorowania, sprawozdawczości i ewaluacji programów.

Przydzielanie pomocy ze środków europejskich przekazywane będzie w ramach zawartej umowy partnerstwa.

Wspieranie rozwoju terytorialnego odbywać się będzie w podobny sposób, jak w okresie finansowania 2014-2020, tj. poprzez zintegrowane inwestycje terytorialne, rozwój lokalny kierowany przez społeczność oraz inne narzędzia wspierające opracowane przez państwo członkowskie, na podstawie przyjętych strategii terytorialnych i rozwoju lokalnego.

Z kolei Fundusz Sprawiedliwej Transformacji będzie wspierał realizację celu szczegółowego, jakim jest umożliwienie regionom i ludności łagodzenia skutków transformacji – wpływających na społeczeństwo, zatrudnienie, gospodarkę i środowisko – w kierunku osiągnięcia celów Unii na 2030 r. w dziedzinie energii i klimatu oraz w kierunku neutralnej dla klimatu gospodarki Unii do 2050 r. w oparciu o porozumienie paryskie.

Strategię wykorzystania funduszy europejskich w Polsce w ramach polityki spójności określa Umowa Partnerstwa.

„Umowa Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce”⁴, obejmuje działania realizowane w ramach wszystkich pięciu celów polityki spójności Unii Europejskiej

⁴ https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/media/109763/Umowa_Partnersstwa_na_lata_2021_2027.pdf, dostęp: 31.10.2023 r.

oraz cel dodatkowy – w postaci łagodzenia wpływu na społeczeństwo, zatrudnienie, gospodarkę i środowisko skutków transformacji dla osiągnięcia wyznaczonych celów na 2030 r. w dziedzinie energii i klimatu oraz neutralnej dla klimatu gospodarki w 2050 r.

W ramach celu CP2 – „Bardziej przyjazna dla środowiska Europa” celem strategicznym jest budowa niskoemisyjnej gospodarki o obiegu zamkniętym, w ramach którego wymieniono osiem obszarów. Obszar transport niskoemisyjny i mobilność miejska obejmować ma działania realizowane w ramach miast i ich obszarów funkcjonalnych.

Zakresem wsparcia w ramach tego celu i obszaru objęte mają być m.in.:

- systemy nisko- i zeroemisyjnego transportu kołowego (ekologicznie czyste pojazdy);
- cyfryzacja transportu miejskiego oraz działania towarzyszące poprawiające m.in. przepływ i bezpieczeństwo pasażerów (np. miejskie i podmiejskie węzły przesiadkowe, systemy ITS dla transportu publicznego);
- rozwój infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego (w tym strefy wolne od ruchu, drogi i pasy rowerowe, sieci tras rowerowych, infrastruktura rowerowa, możliwie bezkolizyjne trasy piesze);
- integracja transportu zbiorowego i nowe sposoby przemieszczania się (integracja taryfowa, systemy biletowe, systemy współdzielenia, rozwój innowacyjnych środków transportu);
- rozbudowa infrastruktury do ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych komunikacji publicznej;
- przygotowywanie planów zrównoważonej mobilności miejskiej.

Działania realizowane będą przez miasta oraz w ramach ich obszarów funkcjonalnych, z preferencją posiadających plany zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP). Oczekiwanymi rezultatami celu CP2 będą: zwiększenie udziału publicznego transportu zbiorowego w podróżach, poprawa dostępności transportowej realizowana komunikacją zbiorową, wzrost liczby taboru nisko- i zeroemisyjnego w strukturze floty operatorów i wzrost gęstości tras rowerowych w miastach.

W ramach celu CP3 – „Lepiej połączona Europa”, wymieniono natomiast obszar – poprawa dostępności transportowej regionów i subregionów.

Wsparcie w ramach tego obszaru obejmie m.in. działania w zakresach:

- infrastruktury do obsługi pasażerów przewozów wewnątrzwojewódzkich, wewnątrzpowiatowych i wewnątrzgminnych;
- rozbudowa infrastruktury ładowania/tankowania paliw alternatywnych;
- rozwój pasażerskiego transportu zbiorowego, w tym pozamiejskiego publicznego transportu autobusowego, unowocześnienie taboru i infrastruktury, dostosowanie obiektów

i pojazdów do obsługi osób o ograniczonej mobilności, w celu powiązania obszarów peryferyjnych z lokalnymi lub regionalnymi centrami wzrostu;

- integrację i promocję różnych form transportu, w tym rozwój węzłów przesiadkowych, w szczególności integrujących z transportem szynowym, rozwój parkingów P&R;
- rozwój infrastruktury dla niezmotoryzowanych i ich ochrona poprzez: tworzenie ciągów pieszo-rowerowych, uzupełnianie braków w infrastrukturze wzdłuż dróg oraz w śladzie zlikwidowanych linii kolejowych oraz służących skomunikowaniu z węzłami komunikacyjnymi i innymi środkami transportu;
- wsparcie rozwoju nowych rodzajów zrównoważonego transportu zbiorowego (transport na żądanie oraz promocja nisko i zeroemisyjnego transportu zbiorowego i indywidualnego).

Oczekiwany rezultatami realizacji celu CP3 będą m.in.: zmniejszenie dysproporcji w dostępności transportowej, poprawa bezpieczeństwa, w tym poprzez przeniesienie części potoków pasażerskich na publiczny transport zbiorowy i inne środki zrównoważonego transportu, rozwój skomunikowania pieszo-rowerowego, zwiększenie bezpieczeństwa niezmotoryzowanych uczestników ruchu, wzrost udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich, zwiększenie dostępności publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich, w tym jego przywracanie.

Instrumentami realizacji Umowy Partnerstwa będą krajowe i regionalne programy, które wraz z Umową stworzą spójny system dokumentów programowych polityki spójności w perspektywie 2021-2027 w Polsce. W województwie małopolskim jest to „Program Fundusze Europejskie dla Małopolski 2021-2027”⁵. Program ten będzie funkcjonował w ramach jedenastu priorytetów, w tym w ramach priorytetów: „3. Fundusze Europejskie dla transportu miejskiego” oraz „4. Fundusze Europejskie dla transportu regionalnego”.

W ramach priorytetu 3. wspierane będą m.in. przedsięwzięcia:

- nabycie nowego zeroemisyjnego taboru autobusowego dla połączeń miejskich i podmiejskich wraz z niezbędną infrastrukturą;
- budowa i przebudowa infrastruktury do obsługi podróżnych korzystających z publicznego transportu miejskiego i podmiejskiego lub aglomeracyjnego kolejowego;
- budowa, przebudowa i wyposażenie zaplecza technicznego do obsługi miejskiego transportu publicznego;
- inwestycje mające na celu ograniczanie indywidualnego ruchu zmotoryzowanego w centrach miast, np. drogi rowerowe, ciągi pieszo-rowerowe, system roweru miejskiego i infrastrukturę, wspólny bilet, przejścia i i azyle dla pieszych;

⁵ www.fundusze.malopolska.pl/program, dostęp: 31.10.2023 r.

- rozwiązania dotyczące organizacji ruchu ułatwiających sprawne i bezpieczne poruszanie się pojazdów komunikacji publicznej i/lub zbiorowej;
- inwestycje i rozwiązania umożliwiające wdrożenie strefy ograniczonej emisji komunikacyjnej;
- tworzenie lub rozbudowa systemów zarządzania ruchem (ITS) przyczyniających się do dekarbonizacji transportu i promujących zrównoważoną mobilność.

W ramach pierwszego z działań przewiduje się zakup „ekologicznie czystych pojazdów” w rozumieniu dyrektywy 2009/33/WE. W zakresie infrastruktury wymieniono stacje ładowania autobusów elektrycznych i stacje tankowania paliw alternatywnych, ale bez inwestycji związanych z infrastrukturą dystrybucji paliw kopalnych.

Drugie działanie obejmować będzie m.in. centra i węzły przesiadkowe oraz obiekty „parkuj i jedź” z zapewnieniem dobrej obsługi transportem publicznym.

Wsparciem objęta będzie również realizacja działań związanych z przygotowaniem i aktualizacją Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

W ramach priorytetu 4. wspierane będą m.in. przedsięwzięcia:

- w zakresie transportu drogowego (m.in. obwodnice, połączenia do sieci TEN-T itp., w ciągu dróg wojewódzkich i powiatowych, z infrastrukturą, w tym rowerową, z preferencjami dla dróg wykorzystywanych w transporcie zbiorowym i zarządzanie ruchem);
- w zakresie regionalnego transportu kolejowego i publicznego pozamiejskiego kolejowego, w tym:
 - nabywanie lub modernizacja pasażerskiego taboru kolejowego;
 - nabywanie przyjaznego środowiska nisko- lub zeroemisyjnego taboru autobusowego, spełniającego wymogi „ekologicznie czystych pojazdów” wraz z niezbędną infrastrukturą;
 - budowa, przebudowa i wyposażenie zaplecza technicznego służącego do obsługi taboru kolejowego lub autobusowego na potrzeby publicznego transportu pozamiejskiego oraz transportu dowozowego wraz z wyposażeniem;
 - budowa, rozbudowa, przebudowa infrastruktury do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego, publicznego transportu pozamiejskiego lub transportu dowozowego oraz infrastruktury ruchu niezmotoryzowanego, w tym dróg rowerowych zapewniających dostęp do transportu publicznego lub usług publicznych.

„Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności”⁶ wyznacza dziewięć celów strategicznych, których osiągnięcie pozwoli zrealizować sformułowaną w dokumencie wizję rozwoju kraju, ukierunkowaną na stworzenie konkurencyjnej i innowacyjnej gospodarki do 2030 r.

W obszarze równoważenia potencjału rozwojowego regionów określono jako cel nr 9 – „Zwiększenie dostępności terytorialnej poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego”.

W ramach tego celu kierunki interwencji dotyczą modernizacji, rozbudowy i budowy zintegrowanego systemu transportowego, zmian organizacji i zarządzania, poprawy bezpieczeństwa, udrożnienia obszarów miejskich.

„Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”⁷ jest aktualizacją Strategii Rozwoju Kraju do 2020 r. i jest narzędziem do zarządzania głównymi procesami rozwojowymi w Polsce, łącząc wymiar strategiczny i operacyjny. Określa niezbędne działania i instrumenty wdrażania. Celem głównym Strategii jest tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym. Celem szczegółowym III jest „Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”. W ramach tego celu wymieniono trzy cele polityki regionalnej, a wśród nich „Zrównoważony rozwój kraju wykorzystujący indywidualne potencjały poszczególnych terytoriów”, którego realizacja powinna spowodować zwiększenie dostępności transportowej i poprawę mobilności mieszkańców.

W ramach kierunków interwencji wymieniono „Aktywne gospodarczo i przyjazne mieszkańcom miasta”; kierunek ten odwołuje się do dokumentu „Krajowa Polityka Miejska 2023”. Wśród działań zmierzających do poprawy warunków rozwojowych miast wskazano:

- realizację niskoemisyjnych strategii miejskich i związanych z poprawą jakości powietrza;
- realizację strategii zrównoważonej mobilności miejskiej, w powiązaniu z działaniami dotyczącymi kompleksowych programów rozbudowy infrastruktury systemów transportu publicznego.

W ramach obszaru transportu jako kierunek interwencji dokument wymienia „Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności”. Wśród działań wymieniono natomiast:

⁶ *Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności* przyjęte przez Radę Ministrów w dniu 5 lutego 2013 r., M.P. z 2013 r., poz. 121.

⁷ *Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 24.02.2017 r., M. P. z 2017 r., poz. 260.

- włączenie publicznego transportu zbiorowego w aglomeracjach w projekt „Wspólny Bilet”, integrację biletową pasażerskiego transportu kolejowego z innymi środkami publicznego transportu zbiorowego;
- przygotowanie mechanizmów koordynacji zasad świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego na poziomie województwo – powiat – gmina;
- rozbudowę łańcuchów ekomobilności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych oraz budowę systemów ładowania pojazdów niskoemisyjnych;
- działania na rzecz zmniejszenia udziału przejazdów indywidualnym transportem zmotoryzowanym i zachęcenia do korzystania z transportu publicznego; promocję ruchu rowerowego i pieszego;
- wsparcie dla systemów współdzielenia pojazdów, zwłaszcza na obszarach wiejskich;
- stopniową wymianę taboru wykorzystywanego do świadczenia usług publicznego transportu na ekologiczny, niskoemisyjny, przystosowany do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych.

„Krajowa Polityka Miejska 2030”⁸ jest celowym dokumentem ukierunkowanym na rozwój miast i ich obszarów funkcjonalnych. Istotą prowadzenia krajowej polityki miejskiej jest stawianie czoła wyzwaniom rozwojowym oraz budowanie warunków do wzmacniania zdolności miast i miejskich obszarów funkcjonalnych do zrównoważonego rozwoju i polepszania jakości życia mieszkańców.

Krajowa Polityka Miejska przyjęła sześć celów, wpisujących się w wizję długofalowego rozwoju miast:

- miasto kompaktowe – rozwijające się w sposób zrównoważony z racjonalnym wykorzystaniem przestrzeni i zasobów;
- miasto zielone – przeciwdziałające skutkom kryzysu klimatycznego, z odbudowanymi ekosystemami i zwiększeniem terenów zielonych;
- miasto produktywne – o zdywersyfikowanej gospodarce;
- miasto cyfrowe – wykorzystujące proces transformacji cyfrowej dla wzmacniania relacji z mieszkańcami i przedsiębiorcami;
- miasto dostępne – z równymi szansami i dla wszystkich mieszkańców;
- miasto sprawne – skutecznie zarządzane i współpracujące z uczestnikami procesów rozwoju.

Dokument określa jedenaście wyzwań dla miast, w tym w szczególności wyzwania:

⁸Krajowa Polityka Miejska 2030 przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 14.06.2022 r., M. P. z 2022 r. poz. 746.

- V – poprawa jakości środowiska przyrodniczego w miastach;
- VI – zapewnienie zrównoważonego i zintegrowanego systemu mobilności miejskiej w miejskich obszarach funkcjonalnych;
- VII – poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W ramach wyzwania V jednym z proponowanych rozwiązań jest „Niwelowanie głównych źródeł niskiej emisji w transporcie (ograniczenie ruchu samochodowego)”. Wśród działań w projekcie dokumentu wymienia się, poza stworzeniem z transportu publicznego atrakcyjnej alternatywy wobec indywidualnej motoryzacji oraz poprawą warunków ruchu pieszego i rowerowego, ograniczanie ruchu samochodowego w kluczowych obszarach miast. Rozwiązanie to wprowadzane będzie poprzez tworzenie stref ruchu uspokojonego, ograniczenie możliwości rejestracji pojazdów bez wyznaczonych miejsc parkingowych, wzrost udziału pojazdów elektrycznych w ruchu miejskim i ustanawianie stref czystego transportu.

W ramach wyzwania VI zaproponowano kierunki działań:

- A – w zakresie zniesienia istniejących barier prawnych utrudniających integrację systemu transportu publicznego;
- B – wynikające z rozwoju technologicznego i organizacyjnego transportu publicznego;
- C – w zakresie informacyjnym i związane z digitalizacją usług mobilnościowych;
- D – organizacyjne na rzecz wspierania najlepszej praktyki;
- E – na rzecz promowania wzrostu ruchu pieszego i rowerowego;
- F – na rzecz wsparcia dla aktywnych form mikromobilności;
- G – na rzecz ograniczania uciążliwości środowiskowej (emisja zanieczyszczeń powietrza, hałasu, gazów cieplarnianych);
- H – na rzecz ograniczania ruchu samochodowego w miastach.

W ramach pierwszego z działań dokument proponuje m.in. rozszerzenie możliwości tworzenia związków jednostek samorządu terytorialnego o województwa, rozszerzenie współpracy miast z jednostkami obszaru funkcjonalnego, w tym budowę parkingów P&R.

W ramach drugiego z działań proponuje się m.in. planowanie z uwzględnieniem planów zrównoważonej mobilności (SUMP), integrację SUMP z planami transportowymi i zwiększenie liczby węzłów przesiadkowych.

Do działań informacyjnych i digitalizacji zaliczono instrumenty zarządzania transportem i informacji dla pasażerów, standaryzację wymiany danych pomiędzy systemami, wdrażanie urządzeń zliczających pasażerów, rozszerzenie statystyki GUS o mobilność oraz cyfryzację transportu.

Z kolei działania wspierania najlepszych praktyk to m.in. promowanie SUMP oraz stworzenie katalogu wzorcowych rozwiązań mikromobilności w przestrzeni miejskiej.

Działania na rzecz wzrostu ruchu pieszego i rowerowego obejmują zmiany w prawodawstwie, upowszechnienie kontraruchu, wsparcie samorządów w realizacji inwestycji dla ruchu pieszego i rowerowego oraz edukację w szkołach.

W zakresie ograniczania uciążliwości środowiskowej transportu samochodowego dokument proponuje m.in. kontynuowanie wymiany floty transportu publicznego na nisko- i zeroemisyjny oraz ustanawianie stref czystego transportu.

W ramach ostatniego z kierunków działań proponowane jest uelastycznienie funkcjonowania stref parkowania, tworzenie stref uspokojonego ruchu w gminach, wyprowadzanie ruchu tranzytowego z miast, umożliwienie finansowania przez inwestorów – zamiast miejsc parkingowych – transportu publicznego, i umożliwienie realizacji inwestycji transportowych przez miasta poza ich granicami, np. w postaci budowy parkingów P&R.

„Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030. Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”⁹ wymienia siedem wyzwań rozwojowych kraju, w tym adaptację do zmian klimatu, rozwój infrastruktury podnoszącej konkurencyjność, atrakcyjność inwestycyjną i warunki życia w regionach. Jako problemy wymieniono m.in. spadek liczby pasażerów komunikacji miejskiej i brak zintegrowanej przestrzennie i funkcjonalnie oferty transportu zbiorowego.

Strategia określa cel główny i cele szczegółowe polityki regionalnej. Dokument określa podstawowe zasady polityki regionalnej jako: subsydiarności, zintegrowanego podejścia terytorialnego, partnerstwa i współpracy, koncentracji terytorialnej i tematycznej, podejmowania decyzji w oparciu o dowody, warunkowości zrównoważonego inwestowania.

Strategia definiuje trzy cele szczegółowe, a w ramach nich kierunki działań. Cel szczegółowy nr 1 – „Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym” nakierowany jest na takie obszary strategicznej interwencji jak: obszary zagrożone trwałą marginalizacją, miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze, Śląsk oraz wschodnią Polskę.

W ramach tego celu określono kierunek działań nr 1.5 – „Rozwój infrastruktury wspierającej dostarczanie usług publicznych i podnoszącej atrakcyjność inwestycyjną obszarów”, dotyczący także infrastruktury transportowej. Jako działania w ramach tego celu wymieniono m.in.:

⁹ „Krajowa Strategia Rozwoju regionalnego 2030. Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”, przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 7.01.2021 r., www.gov.pl/web/fundusze-regiony/krajowa-strategia-rozwoju-regionalnego.

- realizację niskoemisyjnych strategii miejskich związanych z poprawą jakości powietrza oraz adaptacją do zmian klimatu obszarów miejskich, w powiązaniu z działaniami dotyczącymi wykorzystania OZE i ochroną środowiska naturalnego;
- stopniową wymianę taboru wykorzystywanego do świadczenia usług transportu zbiorowego na ekologiczny, niskoemisyjny i przystosowany dla osób starszych i osób z niepełnościami;
- opracowywanie i wdrażanie przez miasta planów zrównoważonej mobilności miejskiej, w szczególności promowanie ruchu pieszego i rowerowego;
- rozwijanie i integrowanie systemów transportu zbiorowego usprawniającego jakość połączeń w miastach, między nimi a ich wiejskim otoczeniem i ważnymi sąsiadującymi ośrodkami.

Cel szczegółowy nr 3 – „Podniesienie jakości zarządzania i wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie” ukierunkowany jest na współpracę samorządów wojewódzkich z samorządami dużych miast i wykorzystanie ich doświadczenia do współpracy i powiązań z innymi jednostkami samorządu terytorialnego. Jako pożądaný obszar takiego współdziałania dokument wymienia m.in. kompleksowe projekty w zakresie niskoemisyjnego transportu publicznego (multimodalnego). Jednym z kierunków interwencji jest „Wzmacnianie współpracy i zintegrowanego podejścia do rozwoju na poziomie lokalnym, regionalnym i ponadregionalnym”, w ramach którego wiodącą rolę przyznaje się samorządowi województwa, a jako narzędzia polityki proponuje się porozumienia terytorialne i strategie rozwoju ponadlokalnego.

„Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030”¹⁰ określa działania równoważenia mobilności miejskiej realizowane poprzez przedsięwzięcia z zakresu polityki przestrzennej. Koncepcja definiuje trzy cele odnoszące się do działalności transportowej:

- 1. Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności;
- 2. Poprawę spójności wewnętrznej kraju i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów;
- 3. Poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych – poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.

¹⁰ *Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030 r.* przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 13 grudnia 2011 r. (M.P. z 2012 r., poz. 252).

Jako kierunek działań w ramach ostatniego z celów, w Koncepcji wymienia się „zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu”, a w ramach tego kierunku – następujące działania:

- zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu, w tym środowiskowych;
- poprawę dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego, w tym rozwój transportu szynowego i szybkiego autobusu;
- utworzenie zintegrowanego multimodalnego systemu transportowego, w tym na obszarach aglomeracyjnych dla pasażerskiego transportu publicznego.

W Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku¹¹ określa się jako misję nakreślenie kierunków rozwoju transportu – aby etapowo do 2030 r. możliwe było zwiększenie dostępności transportowej, zapewnienie zrównoważonego rozwoju poszczególnych gałęzi transportu oraz poprawę warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów.

Celem głównym Strategii jest „Zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, przez tworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym”.

Dokument wymienia następujące kierunki interwencji:

- 1. Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
- 2. Poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
- 3. Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności;
- 4. Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;
- 5. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko;
- 6. Poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

Jako priorytet usprawnienia zarządzania transportem miejskim określono redukcję kongestii w miastach i ich obszarach funkcjonalnych, m.in. poprzez zwiększenie udziału transportu publicznego w przewozach pasażerskich oraz promowanie łańcuchów ekomobilności – ruchu rowerowego i pieszego, a także promowanie wykorzystania transportu szynowego.

W kwestii rozwoju transportu miejskiego dokument przewiduje:

- integrację systemów transportu miejskiego poszczególnych gałęzi w aspekcie przestrzennym, sieciowym, taryfowym i informacyjnym;

¹¹ *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku* przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 24 września 2019 r. (M.P. z 2019 r. poz. 1054).

- promowanie tworzenia stref uspokojonego ruchu w centrach miast oraz rozwiązań dla logistyki transportu towarów;
- zwiększenie dostępności do transportu publicznego, w tym dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej mobilności;
- zwiększenie roli transportu szynowego w obrębie obszarów miejskich i aglomeracyjnych;
- stopniową wymianę taboru na ekologiczny, niskoemisyjny, przystosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej mobilności;
- wdrożenie wspólnego systemu informatycznego i telekomunikacyjnego dla wszystkich rodzajów transportu;
- upowszechnienie nowych form mobilności, w szczególności poprzez: wydzielanie obszarów zamieszkania i stref centralnych z ograniczonym dostępem dla samochodów, promocję wspólnego podróżowania, promowanie nowoczesnej i proekologicznej polityki parkingowej oraz ruchu rowerowego i pieszego;
- promowanie rozwiązań zmniejszających popyt na transport.

W ramach kierunku nr 2 w obszarze pasażerskiego transportu kolejowego przewiduje się realizację projektu „Wspólny Bilet”, którego celem będzie umożliwienie pasażerom zakupu biletu na cały przejazd niezależnie od przewoźnika, docelowo zintegrowanego także z podsystemami regionalnymi i lokalnymi. Przewiduje się także włączenie publicznego transportu zbiorowego w aglomeracjach w projekt „Wspólny bilet”.

Strategia przewiduje wdrażanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych w transporcie, takich jak np. rozwój elektronicznego systemu poboru opłat, mobility as a service, czy też pojazdy autonomiczne.

W ramach kierunku nr 3 Strategia przewiduje:

- stworzenie warunków do rozwoju transportu publicznego na terenie całego kraju, w tym poprzez system jego finansowania;
- koordynację zasad świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego na poziomie: województwo – powiat – gmina;
- działania na rzecz zmniejszenia udziału przejazdów zmotoryzowanym transportem indywidualnym;
- rozwijanie koncepcji „Wspólny Bilet”;
- rozbudowę łańcuchów ekomobilności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych;
- promocję i rozwój ruchu rowerowego i pieszego.

W dokumencie wskazano, że wsparcie udzielane będzie m.in. dla:

- rozwiązań w zakresie promocji użytkowania niskoemisyjnych środków transportu, w tym elektromobilności;

- wdrażania innowacyjnych systemów zarządzania ruchem;
- modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej, transportu zbiorowego;
- systemów współdzielenia pojazdów;

przy jednoczesnym ograniczaniu używania indywidualnych pojazdów z napędem spalinowym.

W dokumencie przewiduje się szereg działań promocyjnych dotyczących w szczególności:

- elektryfikacji transportu drogowego;
- niskoemisyjnych i efektywnych energetycznie środków transportu, zasilanych alternatywnymi źródłami energii;
- wykorzystania samochodów elektrycznych oraz przygotowanie do sukcesywnego wdrażania pojazdów autonomicznych;
- tworzenia stref ograniczonej emisji transportu.

Działaniem wymienionym w ramach tego kierunku jest także zmniejszenie kongestii transportu, które ma być realizowane poprzez zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób, wydzielanie korytarzy transportowych zarezerwowanych dla transportu zbiorowego, budowę systemów parkowania P&R i B&R, zintegrowanie transportu publicznego w miastach oraz przewozów aglomeracyjnych i regionalnych, promocję ruchu pieszego i rowerowego oraz rozbudowę łańcuchów ekomobilności.

„Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce. Energia dla przyszłości”¹² jako cele wskazuje:

- stworzenie warunków dla rozwoju elektromobilności Polaków;
- rozwój przemysłu elektromobilności;
- stabilizację sieci elektroenergetycznej.

Realizacja planu przebiegać ma w trzech etapach, z których obecnie realizowany jest ostatni – stopniowego wycofywania instrumentów wsparcia.

Projekt „Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności”¹³ jest wstępną wersją dokumentu programowego stanowiącego podstawę do ubiegania się o wsparcie z europejskiego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności (Recovery and Resilience Facility). Horyzont realizacji przywołanego dokumentu to sierpień 2026 r. Opisany projekt oparty jest na Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. – ustanawiającym Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (Dz.U. UE L 57 z 18.02.2021 r.).

¹² Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce. Energia dla przyszłości przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 16 marca 2017 r., www.gov.pl/web/klimat/elektromobilnosc, dostęp: 31.10.2023 r.

¹³ www.gov.pl/web/planodbudowy/czym-jest-kpo2, dostęp: 31.10.2023 r.

Środki pozyskane w ramach Planu przeznaczone będą na przedsięwzięcia związane z transformacją klimatyczną i cyfryzacją, w szczególności na inwestycje w:

- transport szynowy w miastach;
- regionalny pasażerski tabor kolejowy.

Proponowane działania wymienione w tym dokumencie są zgodne z zapisami „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”.

Samorządy otrzymają wsparcie m.in. w zakresie inwestycji w rozbudowę infrastruktury i w środki transportu zapewniające czyste środowisko, w szczególności w nisko- i zeroemisyjny tabor autobusowy, pasażerski tabor kolejowy.

Jednym z celów szczegółowych planu jest zielona transformacja gospodarki oraz rozwój zielonej, inteligentnej mobilności. Oczekiwany rezultatami są m.in.:

- zmniejszenie narażenia na zanieczyszczenie powietrza przez cząstki stałe (PM_{2,5} i PM₁₀);
- wzmocnienie udziału zbiorowego publicznego transportu zbiorowego w transporcie pasażerskim ogółem.

Realizacja planu skoncentrowana będzie wokół sześciu komponentów:

- A. Odporność i konkurencyjność gospodarki;
- B. Zielona energia i zmniejszenie energochłonności;
- C. Transformacja cyfrowa;
- D. Efektywność, dostępność i jakość systemu ochrony zdrowia;
- E. Zielona, inteligentna mobilność;
- F. Poprawa jakości instytucji i warunków realizacji Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności.

W ramach każdego z komponentów określono cel, cele szczegółowe reformy i inwestycje.

Cel komponentu E to „Rozwój zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu transportowego zapewniającego odpowiednią obsługę potrzeb gospodarki i społeczeństwa”.

W ramach tego celu określono cele szczegółowe:

- E1 – „Zwiększenie udziału zero i niskoemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko”, a w nim reformę „E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska”;
- E2 – „Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań”, a w nim reformy: „E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego” oraz „E2.2. Zwiększenie bezpieczeństwa transportu”.

W ramach reformy E1.1 określono m.in. inwestycje „E1.1.2. Zero i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy)”, którego celem jest zwiększenie liczby i udziału taboru autobusowego zasilanego paliwami alternatywnymi oraz rozwój infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych.

Dokument zakładał w ramach reformy już wdrożoną nowelizację ustawy o elektromobilności, jednocześnie przewiduje się wprowadzenie ustawowego obowiązku wymiany autobusów na elektryczne i wodorowe w miastach pow. 100 tys. mieszkańców (od 2025 r. każdy przetarg w takich miastach powinien dotyczyć autobusów elektrycznych lub wodorowych). Przewiduje się też dwukrotne zwiększenie pojazdów o zerowej emisji do 2026 r., a także wsparcie zakupu 1738 autobusów zero- i niskoemisyjnych (do 21% całej liczby) dla obszarów miejskich i pozamiejskich.

Dokument przewiduje również utrzymanie wsparcia z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Zakłada się także wprowadzenie opłaty rejestracyjnej i podatku od posiadania pojazdu – uzależnionych od ich emisyjności.

Plan przewiduje, że wsparcie będzie udzielane także dla opracowywania planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP).

2.2. Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie małopolskim i powiecie gorlickim

Problematyka publicznego transportu zbiorowego zawarta została w różnych dokumentach strategicznych województwa małopolskiego i powiatu gorlickiego.

„Strategia Rozwoju Województwa „Małopolska 2030”¹⁴ określa wizję, cel główny, obszary tematyczne, cele szczegółowe, główne kierunki polityki rozwoju, kierunki działań i działania.

W obszarze „Gospodarka” jako przedsięwzięcia strategiczne wskazano m.in. budowę zintegrowanej sieci tras rowerowych oraz budowę spójnej sieci połączeń kolejowych – aglomeracyjnych i regionalnych (SKA, MKR). Transport wskazano jako jeden z kierunków polityki rozwoju, a ramach niego jednym z wymienionych głównych kierunków działań są „4.1. Działania na rzecz rozwoju transportu zbiorowego”.

Działania te dotyczą w znacznej części rozwoju pasażerskiego transportu kolejowego, ale także obejmują:

- przywracanie i reorganizację regionalnych oraz lokalnych połączeń autobusowych;
- wymianę taboru do przewozów autobusowych;

¹⁴ Strategia przyjęta uchwałą nr XXXI/422/20 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 17 grudnia 2020 r.

- rozwój węzłów przesiadkowych (zintegrowanie przewozów autobusowych z przewozami kolejowymi);
- budowa parkingów P&R i innej infrastruktury;
- rozwój transportu niskoemisyjnego, w tym elektromobilności w regionie;
- budowę dróg rowerowych i parkingów P&R;
- promowanie transportu współdzielonego.

W obszarze „Klimat i środowisko” cel strategiczny zdefiniowano jako „ Wysoka jakość środowiska. Dążenie do neutralności klimatycznej”. Natomiast jako jeden z czterech kierunków polityki rozwoju wskazano „Ograniczenie zmian klimatycznych”. W ramach tego kierunku wymieniono jako jeden z trzech głównych kierunków działań „1.3. Rozwój niskoemisyjnego i zeroemisyjnego transportu publicznego”, a w nim działania:

- rozwój taboru autobusowego i tramwajowego oraz infrastruktury związanej z pojazdami elektrycznymi i hybrydowymi (stacje ładowania pojazdów itp.);
- rozwój infrastruktury obsługi podróżnych korzystających z transportu publicznego w miastach i ich obszarach funkcjonalnych;
- wsparcie budowy i modernizacji linii tramwajowych, kolejowych oraz organizacji ruchu, ułatwiające sprawne funkcjonowanie transportu publicznego;
- działania promujące korzystanie z transportu publicznego;
- promocję ruchu rowerowego, urządzeń transportu osobistego oraz kształtowanie systemu ścieżek rowerowych;
- promocję ruchu pieszego i rozwój systemu atrakcyjnych przestrzeni publicznych – ulic, placów, zachęających do przemieszczania się pieszo.

Przewiduje się także budowę dróg obwodowych, jako formę ograniczania zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu poprzez wyprowadzenie ruchu z centrum miejscowości. Innym z działań w ramach tego kierunku rozwoju jest kształtowanie terenów atrakcyjnej zieleni wzdłuż ciągów komunikacyjnych.

Z kolei w ramach kierunku polityki rozwoju „Edukacja ekologiczna” wymieniono w ramach kierunku działań „4.3. Kampanie promujące” niskoemisyjne formy transportu.

W obszarze „Rozwój zrównoważony terytorialnie” głównymi obszarami strategicznej interwencji są m.in. Miejskie Obszary Funkcjonalne (w tym Gorlic), miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze (do których należą Gorlice) oraz obszary zagrożone trwałą marginalizacją.

Jednymi z kierunków polityki rozwoju są „Rozwój obszarów wiejskich” oraz „Spójność wewnątrzregionalna i dostępność”. W ostatnim z wymienionych kierunków polityki rozwoju jako działanie wskazano m.in. „4.4 Stałą poprawę dostępności komunikacyjnej Małopolski”, w

tym jako działania: „spójny i zrównoważony system transportowy” oraz „dążenie do eliminacji tzw. wąskich gardeł i białych plam transportowych”.

„Program Rozwoju Powiatu Gorlickiego na lata 2021-2027”¹⁵ określa misję i wizję oraz trzy cele strategiczne, a dla każdego z nich cele operacyjne i kierunki działań.

W ramach celu strategicznego „2. Wzrost aktywności gospodarczej z zachowaniem zasad ochrony środowiska” w obszarze polityk „Inwestycje”, określono cel operacyjny „2.7. Dostosowania infrastruktury społecznej oraz przestrzeni publicznych do potrzeb różnych grup społecznych”, a w nim m.in. kierunki działań:

- 2.7.2. Współpraca z samorządami gminnymi i innymi zarządcami dróg w zakresie poprawy standardów ciągów drogowych, pieszych i rowerowych;
- 2.7.3. Rozwój sieci i infrastruktury przystankowej;

W ramach celu strategicznego „3. Rozwój turystyki i rekreacji” w obszarze polityk „Sport i rekreacja” określono cel operacyjny „3.3. Zagospodarowanie przestrzeni publicznej na cele rekreacyjne i turystyczne”, a w nim m.in. kierunek działań „3.3.1. Budowa i rozbudowa małej infrastruktury turystycznorekreacyjnej (ścieżki pieszorowerowe, wiaty przystankowe, siłownie zewn., place zabaw)”.

Natomiast w obszarze polityk „Transport” określono cel operacyjny „3.4. Rozwój w obszarze usług komunikacyjnych i transportu oraz rozwój elektromobilności i wykorzystanie technologii paliw alternatywnych”. Kierunkami rozwoju w ramach tego celu operacyjnego to:

- 3.4.1. Rozwój ścieżek, dróg i ciągów komunikacyjnych dla rowerów wraz z parkingami rowerowymi;
- 3.4.2. Przebudowa mostów drewnianych;
- 3.4.3. Efektywne zarządzanie infrastrukturą powiatu i jej rozwój ukierunkowany na wykorzystanie rozwiązań niskoemisyjnych.

Oczekiwany rezultatami są: wzrost liczby osób korzystających z transportu rowerowego, poprawa infrastruktury drogowej, rozwój elektromobilności oraz ograniczenie transportu samochodowego na rzecz transportu publicznego oraz rowerowego.

2.3. Zagospodarowanie przestrzenne

Czynnikami mającym decydujący wpływ na występowanie potrzeb przewozowych osób i towarów na danym obszarze, jest jego zagospodarowanie przestrzenne, występowanie źródeł i celów podróży, gęstość i struktura przestrzenna zaludnienia oraz powiązania z siecią transportową. Najczęściej obszary najsilniej zurbanizowane wykazują największe potrzeby przewo-

¹⁵ Program przyjęty uchwałą nr XXXOIO/185/2021 Rady Powiatu Gorlickiego z dnia 30 grudnia 2021 r.

zowe również w zakresie transportu zbiorowego. Jest to jednak tylko ogólne założenie, ponieważ na potencjał przewozowy wpływa w praktyce dużo więcej czynników. Inną istotną determinantą występowania potrzeb przewozowych jest odległość między źródłem a celem podróży oraz obecność alternatywnych rozwiązań transportowych, pozwalających na przemieszczenie. Przykładowo, jeśli ktoś pracuje w odległości 600 metrów od swojego miejsca zamieszkania, można przyjąć, iż nawet w przypadku obszaru zurbanizowanego, potrzeba korzystania ze środka transportu nie wystąpi lub będzie to rower, a większość osób w podobnej sytuacji zdecyduje się na pokonanie tej odległości pieszo, gdyż zajmie ona około 10 minut, co należy uznać za akceptowalne.

Niezależnie od specyfiki różnego poziomu zurbanizowania obszarów, istnieje kilka prawidłowości we wzajemnym oddziaływaniu zagospodarowania przestrzennego i rozwoju transportu miejskiego:

- długość podróży można określić jako skorelowaną z wielkością obszaru o podobnej strukturze urbanistycznej, przy czym istotnym jest, czy trasa przejazdu prowadzi przez obszary szczególnie narażone na kongestie ruchu;
- sposób zagospodarowania obszarów lokalnych i rozmieszczenie funkcji mają wpływ na wielkość udziału podróży pieszych i rowerowych;
- wysoka gęstość zaludnienia wpływa nieznacznie na zmniejszenie średniej długości podróży, jeśli nie wiąże się ze wzrostem kosztów podróży, podczas gdy wysoka gęstość miejsc zatrudnienia jest dodatnio skorelowana ze średnią długością podróży;
- udział transportu zbiorowego w realizacji podróży miejskich zależy od gęstości zaludnienia, zatrudnienia i wielkości obszaru zurbanizowanego;
- obecność atrakcyjnych miejsc (zatrudnienia, nauki, wypoczynku i usług socjalnych) w lokalnym otoczeniu wpływają na ograniczenia podróży jego mieszkańców;
- polityka zagospodarowania terenu w niewielkim stopniu wpływa na częstość podróży;
- nawet na obszarach gęsto zaludnionych, istnieje naturalne odejście od podróży środkami transportu, jeżeli trasa jest łatwa, bezpieczna i względnie niedługa dla pokonania pieszo lub rowerem (można przyjąć, że przejście piesze jest zazwyczaj akceptowane na długości do 1,5 km w miastach, a pokonanie trasy rowerem – do około 10 km), przy czym występuje zauważalna sezonowość wahań popytu na przejazdy rowerowe.

Informacje ogólne o powiecie i jego położeniu

Powiat gorlicki znajduje się w południowo-wschodniej części województwa małopolskiego i liczy 105,8 tys. mieszkańców¹⁶. W skład powiatu wchodzi 10 gmin, w tym: jedna gmina

¹⁶ Dane GUS, stan na 31 grudnia 2022 r.

miejska (Gorlice), dwie gminy miejsko-wiejskie (Biecz i Bobowa) oraz siedem gmin wiejskich (Gorlice, Lipinki, Łużna, Moszczenica, Ropa, Sękowa i Uście Gorlickie). Powiat gorlicki zajmuje obszar 966 km², zatem średnia gęstość zaludnienia wynosi ok. 109,5 osób/km², czyli blisko 90,5% średniej wartości dla Polski. Charakterystyczną cechą powiatu jest występowanie znacznych różnic pomiędzy północną i południową częścią powiatu. Gęstość zaludnienia dla większości gmin wynosi powyżej 100 osób/km² (w mieście Gorlice nawet 1 075,8 osób/km²) – są to gminy centralne i północne. Jednocześnie dla dwóch największych gmin położonych w południowej części powiatu (gmina Sękowa i Uście Gorlickie – stanowią niemal 50% powierzchni powiatu) gęstość zaludnienia waha się w przedziale zaledwie 23-25 osób/km².

Powiat gorlicki znajduje się w paśmie Beskidu Niskiego i graniczy od zachodu z powiatem nowosądeckim, od północy z powiatem tarnowskim, od wschodu z powiatem jasielskim, od południa ze Słowacją. Siedzibą powiatu jest miasto Gorlice.

Północna część powiatu położona jest w mezoregionach Pogórze Ciężkowickie i Obniżenie Gorlickie, a południowa leży w obrębie mezoregionu Beskid Niski. W skład Obniżenia Gorlickiego wchodzi Kotlina Łużnej oraz Kotlina Libuszy. Pogórze Ciężkowickie zbudowane jest z trzech płaszczowin nasuniętych na siebie od południa: skolskiej, podśląskiej i śląskiej.

W części południowej powiatu rozciągają się łagodne góry Beskidu Niskiego z wzniesieniami osiagającymi blisko 1000 m n.p.m.

Klimat kształtują przede wszystkim masy powietrza polarno-morskiego i polarno-kontynentalnego. Teren powiatu gorlickiego zaliczany jest do umiarkowanie ciepłego regionu. Dominującymi wiatrami są tu wiatry z kierunku zachodniego oraz południowo-zachodniego i wschodniego.

Gmina miejsko-wiejska Biecz

Gmina miejsko-wiejska Biecz położona jest w północno-wschodniej części powiatu gorlickiego, przy linii kolejowej Stróże – Jasło oraz przy drodze krajowej nr 28 Jasło – Gorlice. Gmina zajmuje obszar 98 km², co przy liczbie mieszkańców, wg stanu na dzień 31 grudnia 2022 r. wynoszącej 16 198, oznacza średnią gęstość zaludnienia 165,3 osób/km².

Gmina od zachodu graniczy z gminą Moszczenica, od północy z gminami Rzepiennik Strzyżewski i Szerzyny, od południa z gminami Lipinki oraz Gorlice natomiast od wschodu gmina Biecz graniczy z gminą wiejską Skołyszyn położoną w województwie podkarpackim.

W skład Gminy wchodzi 11 miejscowości: miasto Biecz i sołectwa: Binarowa, Bugaj, Głęboka, Grudna Kępska, Korczyna, Libusza, Raclawice, Rożnowice, Sitnica, Strzeszyn. Siedzibą gminy jest miasto Biecz nad rzeką Ropą. Miasto Biecz podzielone jest na trzy jednostki pomocnicze: Osiedle nr 1, Osiedle nr 2, Osiedle nr 3.

Gminę charakteryzuje malownicze położenie, łagodny klimat, rzeka Ropa z plażami, liczne zabytki, źródła wód mineralnych, dogodne warunki komunikacyjne oraz sąsiedztwo Magurskiego Parku Narodowego, Uzdrowiska Wysowa i zalewu w Klimkówce.

Gmina miejsko-wiejska Bobowa

Gmina miejsko-wiejska Bobowa położona jest w północno-zachodniej części powiatu gorlickiego, nad rzeką Białą Tarnowską, na trasie Tarnów – Nowy Sącz, przy linii kolejowej Tarnów – Stróż. Zajmuje obszar 50 km², co przy liczbie mieszkańców, wg stanu na dzień 31 grudnia 2022 r. wynoszącej 9 574, oznacza średnią gęstość zaludnienia 191,5 osób/km². Gmina Bobowa graniczy z pięcioma gminami: Łużna, Moszczenica, Ciężkowice, Korzenna oraz Grybów. Największą miejscowością jest Bobowa, będąca siedzibą Gminy. Do większych wsi należą również Siedliska, Wilczyńska i Stróżna.

Gmina ma charakter zdecydowanie rolniczy, ponieważ w strukturze zagospodarowania dominują łąki oraz pola uprawne.

Charakterystyczną cechą gminy jest ukształtowanie terenu. Gminę otaczają duże kompleksy leśne, z bogatą szatą roślinną.

Gmina wiejska Gorlice

Gmina wiejska Gorlice zajmuje obszar 103 km² w centralnej części powiatu gorlickiego. Liczba mieszkańców, wg stanu na dzień 31 grudnia 2022 r. wynosiła 16 985, dając średnią gęstość zaludnienia 164,9 osób/km². Gminę tworzy dziesięć sołectw: Bielanka, Bystra, Dominikowice, Kłęczany, Kobylanka, Kwiatonowice, Ropica Polska, Stróżówka, Szymbark i Zagórzany. Siedziba Gminy znajduje się w mieście Gorlice, które jest odrębną jednostką samorządu terytorialnego.

Gmina posiada dogodne połączenie komunikacyjne. Przez jej teren przebiegają drogi: Przemyśl – Wadowice, Gorlice – Dukla oraz Tarnów – Gorlice – Konieczna.

Przez gminę Gorlice przebiega linia kolejowa nr 110 relacji Gorlice Zagórzany – Gorlice należąca do linii o państwowym znaczeniu.

Geograficznie gmina leży na pograniczu Pogórza Karpackiego i Beskidu Niskiego, co decyduje o jej różnorodności i wyjątkowo atrakcyjnym charakterze. Jej południowo-zachodnie rejony (Bielanka, Szymbark) pokrywają duże powierzchnie leśne, zaś górski teren, wspaniałe widoki na Beskid Niski oraz znakowane szlaki turystyczne zachęcają do pieszych wędrówek.

Miasto Gorlice

Miasto Gorlice znajduje się w centralnej części powiatu gorlickiego. Zajmuje powierzchnię 24 km² przy zaludnieniu, wg stanu na dzień 31 grudnia 2022 r. – 25 818 osób. Średnia gęstość zaludnienia wynosi 1 075,8 osób/km².

Miasto od północy, wschodu i zachodu sąsiaduje z gminą wiejską Gorlice, a od południa z gminą Sękowa. Gorlice znajduje się w odległości około 38 km od Nowego Sącza oraz w odległości 52 km od Tarnowa.

Mimo, iż Gorlice to miasto, obszary zabudowane i zurbanizowane zajmują tylko 10,5 km². Pozostałe grunty zajęte są przez użytki rolne oraz lasy.

Gorlice są największym miastem w regionie poza obszarem bezpośredniego oddziaływania metropolii krakowskiej. Gorlice są głównym ośrodkiem miejskim na południe od Tarnowa i wschód od Nowego Sącza skupiającym najważniejsze urzędy i instytucje o zasięgu lokalnym oraz subregionalnym zarówno w zakresie ochrony zdrowia, oświaty, kultury, jak i administracji, handlu, bankowości, ubezpieczeń, sądownictwa itd. Gorlice to wielofunkcyjny ośrodek miejski i ważny węzeł komunikacji drogowej stanowiący siedzibę władz Miasta, powiatu gorlickiego oraz gminy wiejskiej Gorlice.

Przez Gorlice przebiega droga krajowa nr 28 Wadowice – Nowy Sącz – Gorlice – Jasło – Krosno – Medyka oraz 3 drogi wojewódzkie: nr 977 Tarnów – Konieczna, nr 993 Gorlice – Dukla oraz nr 979 Gorlice – Moszczenica. Na obszarze miasta znajduje się także linia kolejowa nr 108 o znaczeniu regionalnym.

Gmina wiejska Lipinki

Gmina wiejska Lipinki zajmuje obszar 66 km² we wschodniej części powiatu gorlickiego. Liczba mieszkańców, wg stanu na dzień 31 grudnia 2022 r. wynosiła 6 714, dając średnią gęstość zaludnienia 101,7 osób/km². Sieć osadniczą gminy tworzy 7 sołectw: Bednarka, Bednarskie, Kryg, Lipinki, Pagorzyna, Rozdziele i Wójtowa. Siedzibą władz gminy są Lipinki.

Gmina Lipinki od południa graniczy z gminą Sękowa, od zachodu z gminą Gorlice, od północnego zachodu i północy z gminą Biecz, od wschodu z należącymi do powiatu jasielskiego w województwie podkarpackim: gminą Dębowiec i gminą Skołyszyn.

Na terenie gminy przeważa zabudowa jednorodzinna i siedliskowa, zlokalizowana głównie wzdłuż istniejących dróg, w tym drogi wojewódzkiej i dróg powiatowych. Wieś Lipinki stanowi ośrodek administracyjny i usługowy. W miejscowościach Lipinki, Wójtowa i Kryg znajdują się tereny o największej powierzchni do zainwestowania.

Na terenie gminy Lipinki nie występują drogi krajowe. Główną sieć powiązań komunikacyjnych gminy stanowi droga wojewódzka nr 993 relacji Dukla – Gorlice, przebiegająca przez jej południową część w układzie wschód – zachód, a także drogi powiatowe uzupełnione drogami gminnymi.

Gmina wiejska Łużna

Gmina wiejska Łużna zlokalizowana jest w północno-zachodniej części powiatu gorlickiego. Zajmuje obszar 56 km², a liczba mieszkańców, wg stanu na 31 grudnia 2022 r. wynosiła 8 362, co oznacza średnią gęstość zaludnienia na poziomie 149,3 osób/km². Zdecydowaną część terenów zajmują użytki rolne, stanowiąc ok. 71% obszaru gminy. Natomiast 21% powierzchni gminy przypada na lasy.

Łącznie w gminie wyodrębnionych jest 6 sołectw: Biesna, Bieśnik, Łużna, Mszana, Szalowa i Wola Łużańska. Siedzibą gminy jest miejscowość Łużna.

Przez gminę przebiega droga wojewódzka nr 977 Tarnów – Konieczna. Na terenie gminy, przy linii kolejowej nr 108, zlokalizowane są stacja kolejowa w Woli Łużańskiej i przystanek osobowy w Szalowej.

Gmina wiejska Moszczenica

Gmina wiejska Moszczenica znajduje się w północnej części powiatu gorlickiego. Zajmuje obszar 38 km², a zaludnienie wg stanu na dzień 31 grudnia 2022 r. wynosiło 4 897 mieszkańców, dając średnią gęstość 128,9 osób/km².

Gmina sąsiaduje:

- od wschodu z gminą Biecz;
- od południowego wschodu z gminą Gorlice;
- od południowego zachodu z gminą Łużna;
- od zachodu z gminą Bobowa;
- od północy z gminami: Ciężkowice i Rzepiennik Strzyżewski w powiecie tarnowskim.

Gminę tworzą dwa sołectwa: Moszczenica i Staszówka. Gmina ma charakter typowo rolniczy. Użytki rolne zajmują 81% powierzchni, a leśne 14%.

Gmina jest dobrze skomunikowana miastem powiatowym – Gorlicami oraz dalej położonymi ośrodkami miejskimi. Gmina posiada sieć dróg o znaczeniu ponadlokalnym i lokalnym. Przez gminę przebiegają dwie drogi wojewódzkie: nr 977 (Tarnów – Tuchów – Gromnik – Zborowice – Moszczenica – Gorlice – Konieczna/granica państwa) oraz nr 979 (Moszczenica – Zagórzany). Przez gminę, przebiega także linia kolejowa nr 108 ze stacją w Moszczenicy.

Gmina wiejska Ropa

Gmina wiejska Ropa znajduje się w zachodniej części powiatu gorlickiego. Zajmuje obszar 49 km², a zaludnienie wg stanu na dzień 31 grudnia 2022 r. wynosiło 5 513 mieszkańców, dając średnią gęstość 112,5 osób/km². Gmina graniczy od zachodu z gminą Grybów (powiat nowosądecki), od wschodu z gminą Gorlice, a od południa z gminą Uście Gorlickie.

W skład gminy wchodzi trzy sołectwa: Klimkówka, Łosie i Ropa.

Gmina posiada charakter rolniczy o umiarkowanych możliwościach jego rozwoju.

Gmina wiejska Sękowa

Gmina wiejska Sękowa znajduje się w południowo-wschodniej części powiatu gorlickiego. Zajmuje obszar 195 km², a zaludnienie wg stanu na dzień 31 grudnia 2022 r. wynosiło 4 910 mieszkańców, dając średnią gęstość zaledwie 25,2 osób/km². Gmina Sękowa należy do najslabiej zaludnionych obszarów Małopolski.

Gmina na południu graniczy ze Słowacją, na wschodzie z województwem podkarpackim, natomiast pozostałe granice tworzy miasto Gorlice oraz gmina Lipinki, gmina Uście Gorlickie i gmina Gorlice.

Na obszarze gminy łącznie wyszczególnionych jest 11 sołectw: Bartne, Bodaki, Krzywa, Małastów, Męcina Mała, Męcina Wielka, Owczary, Ropica Górna, Sękowa, Siary i Wapienne.

Gmina Sękowa jest gminą rolniczo-turystyczną. Turystyczny charakter gminy wynika z posiadanych urokliwych krajobrazów, czystości powietrza, rzek i strumyków bogactwa fauny i flory, możliwość uprawiania sportów zimowych. Południowo-wschodnią część obszaru gminy stanowi Magurski Park Narodowy.

Na infrastrukturę drogową w gminie składa się m.in.: droga krajowa nr 28 nazywana „trasą karpacką”, która biegnie prawie równolegle do drogi nr 4 wzdłuż podnóża Karpat oraz droga wojewódzka nr 977 łącząca Tarnów z Gorlicami i Słowacją.

Gmina wiejska Uście Gorlickie

Gmina wiejska Uście Gorlickie zlokalizowana jest w południowo-zachodniej części powiatu gorlickiego. Zajmuje obszar 287 km², a liczba mieszkańców wg stanu na dzień 31 grudnia 2022 r. wynosiła 6 811, co oznacza średnią gęstość zaludnienia na poziomie zaledwie 23,7 osób/km². Gmina Uście Gorlickie jest największą gminą powiatu gorlickiego pod względem powierzchni, a zarazem gminą o najniższym wskaźniku zaludnienia.

Gmina Uście Gorlickie od południa graniczy bezpośrednio ze Słowacją, od północy z gminą Ropa i Gorlice, od zachodu z gminą Grybów i Krynica.

Obszar gminy charakteryzuje się górzystym ukształtowaniem terenu, należącym do gór średnich o rusztowym układzie głównych grzbietów i dolin. W krajobrazie dominują długie, zalesione pasma górskie lub pojedyncze góry poprzedzielane malowniczymi przełomami rzek i potoków oraz rozległe obszary łąk, pastwisk i pól uprawnych.

Gminę tworzy 20 wsi, w tym 19 sołectw: Banica, Brunary, Czarna, Gładyszów, Hańczowa, Izby, Konieczna, Kunkowa, Kwiatów, Nowica, Regietów, Ropki, Skwirtne, Smerekowiec, Stawisza, Śnietnica, Uście Gorlickie, Wysowa-Zdrój, Zdynia.

Największą terytorialnie miejscowością gminy jest Uście Gorlickie, będące jednocześnie jej siedzibą.

2.4. Czynniki demograficzne i motoryzacja

Sytuacja demograficzna obszaru objętego planem transportowym oraz prognozowane zmiany w strukturze demograficznej są czynnikami wpływającymi na popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego, kształtowanie sieci komunikacyjnej oraz jej organizację. Dodatkowym czynnikiem, który w bardzo istotny sposób determinuje popyt na te usługi jest liczba samochodów osobowych.

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2022 r. (dane GUS), powiat gorlicki zamieszkiwało 105,8 tys. osób. Pod koniec 2015 r. liczba ludności powiatu gorlickiego wynosiła 109,1 tys. osób, a zatem w ciągu 7 lat nastąpił jej spadek o 3,1%. Czynnikami, które wpłynęły na spadek liczby mieszkańców powiatu są: ujemne saldo migracji oraz w ostatnich latach ujemny wskaźnik przyrostu naturalnego. Liczbę ludności, powierzchnię oraz gęstość zaludnienia powiatu gorlickiego w latach 2015-2022 przedstawiono w tabeli 1.

Tab. 1. Liczba ludności, powierzchnia i gęstość zaludnienia powiatu gorlickiego w latach 2015-2022 – dane GUS

Wyszczególnienie	Jedn.	Rok							
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Liczba mieszkańców	[osób]	109 140	109 049	109 076	109 104	108 886	106 921	106 278	105 782
Powierzchnia	[km ²]	96,64	96,64	96,64	96,64	96,64	96,64	96,64	96,63
Gęstość zaludnienia	[osób/km ²]	112,93	112,83	112,86	112,89	112,66	110,63	109,97	109,47

Źródło: dane GUS, dostęp: 31.10.2023 r.

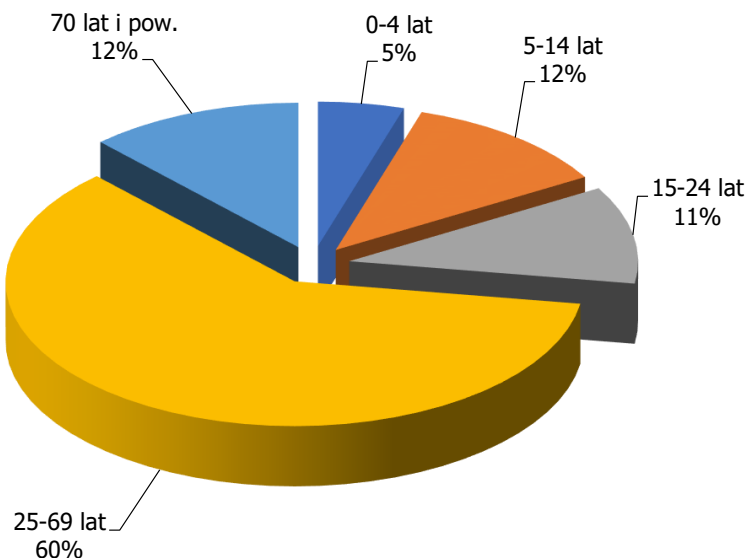
W tabeli 2 przedstawiono dane dotyczące przyrostu naturalnego oraz salda migracji powiatu gorlickiego w latach 2015-2022.

Tab. 2. Współczynniki demograficzne powiatu gorlickiego w latach 2015-2022

Współczynnik demograficzny	Rok						
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	0,61	1,51	1,16	0,72	-1,87	-4,31	-2,98
Saldo migracji wewnętrznych i zewnętrznych na pobyt stały na 1 000 mieszkańców	-1,72	-1,91	-2,46	-2,65	-2,53	-1,68	-2,20

Źródło: dane GUS, dostęp: 31.10.2023 r.

Analiza struktury wiekowej mieszkańców powiatu gorlickiego wskazuje, że na dzień 31 grudnia 2022 r. dominowały osoby w wieku 25-69 lat (60%). Pozostałe segmenty, wyodrębnione na podstawie kryterium wieku, tworzyły w większości osoby w wieku 70 lat i powyżej – 12%, 5-14 lat – 12% oraz 15-24 lata – 11%. Strukturę wiekową mieszkańców powiatu gorlickiego przedstawiono na rysunku 1.



Rys. 1. Struktura wiekowa mieszkańców powiatu gorlickiego – stan na 31 grudnia 2022 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Strukturę ludności powiatu gorlickiego wg kryterium aktywności zawodowej w roku 2015, 2018 i 2022 przedstawiono w tabeli 3.

Tab. 3. Struktura ludności powiatu gorlickiego w roku 2015, 2018 i 2022

Liczba i struktura mieszkańców	2015	2018	2022	Dynamika 2022/2015 [%]
Liczba mieszkańców	109 140	109 104	105 782	96,9
w tym:				
– w wieku przedprodukcyjnym	21 617	21 178	21 019	97,2
– w wieku produkcyjnym	68 057	66 899	61 981	91,1
– w wieku poprodukcyjnym	19 466	21 027	22 782	117,0

Źródło: dane GUS, dostęp: 31.10.2023 r.

Dane zawarte w tabeli 3 ilustrują niekorzystną strukturę aktywności zawodowej mieszkańców powiatu gorlickiego. W latach 2015-2022 zmniejszyła się liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym (odpowiednio o 2,8 i 8,9%), wzrosła natomiast liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym (o 17,0%).

W dłuższej perspektywie można spodziewać się zmniejszenia liczby podróży obligatoryjnych (do szkół, a za kilka lub kilkanaście lat także do pracy), a zwiększenia liczby podróży incydentalnych (w przypadku osób starszych – do placówek służby zdrowia czy na zakupy).

Prognozy demograficzne opracowane przez GUS przewidują, że do końca 2025 r. liczba mieszkańców powiatu zmaleje o 1,0%, czyli wyniesie 105,9 tys. osób, a do końca 2030 r. zmaleje o 2,4%, czyli wyniesie 102,4 tys. osób. Prognozowane zmiany w liczbie i strukturze ludności będą powodować konieczność zmian w ofercie przewozowej transportu zbiorowego.

W kontekście opracowywania planu transportowego, czynniki demograficzne należy rozpatrywać łącznie z kwestią stopnia zmotoryzowania społeczeństwa. Dane wskazują na wzrost liczby pojazdów, w szczególności przeznaczonych do transportu indywidualnego (tab. 4).

Tab. 4. Pojazdy samochodowe i ciągniki w powiecie gorlickim
– porównanie 2015 i 2022 r.

Pojazdy samochodowe i ciągniki	2015	2022	Dynamika (2022/2015) [%]
Pojazdy samochodowe i ciągniki	69 486	87 181	125,5
– w tym: samochody osobowe	49 844	62 498	125,4
Pojazdy samochodowe i ciągniki / 1 000 mieszkańców	636,7	824,2	129,4
– w tym: samochody osobowe/1 000 mieszkańców	456,7	590,8	129,4

Źródło: dane GUS, dostęp: 31.10.2023 r.

Obszar powiatu gorlickiego charakteryzuje się dużą liczbą zarejestrowanych pojazdów samochodowych w przeliczeniu na 1 000 mieszkańców – 590,8 sztuk – wg danych na 31 grudnia 2022 r. Znacznie wyższe są średnie wartości dla całego województwa małopolskiego i w przypadku samochodów osobowych, które na koniec 2022 r. osiągnęły 649,5 sztuk na tysiąc mieszkańców.

W okresie ostatnich 7 lat zanotowano w powiecie przeciętny wzrost wskaźnika liczby zarejestrowanych pojazdów samochodowych i ciągników – o 2,5% oraz samochodów osobowych – o 25,4% w stosunku do stanu z 2015 r. Obszar powiatu charakteryzuje się porówny-

walnym wzrostem liczby pojazdów samochodowych oraz samochodów osobowych w analogicznym okresie czasu w porównaniu do obszaru kraju i województwa małopolskiego, które wynoszą:

- wzrost o 27,2% wskaźnika liczby zarejestrowanych pojazdów samochodowych i ciągników na obszarze kraju;
- wzrost o 27,7% wskaźnika liczby zarejestrowanych samochodów osobowych na obszarze kraju;
- wzrost o 29,3% wskaźnika liczby zarejestrowanych pojazdów samochodowych i ciągników na obszarze województwa małopolskiego;
- wzrost o 29,1% wskaźnika liczby zarejestrowanych samochodów osobowych na obszarze województwa małopolskiego.

Według stanu na koniec 2022 r., w powiecie gorlickim dominującym rodzajem paliwa stosowanego w samochodach osobowych była benzyna – 28 672 pojazdów (45,9% ogółu samochodów osobowych), olej napędowy wykorzystywało 26 077 samochodów (41,7%), gaz LPG – 6 808 (10,9%), a inne rodzaje paliwa – 941 (1,5%)¹⁷.

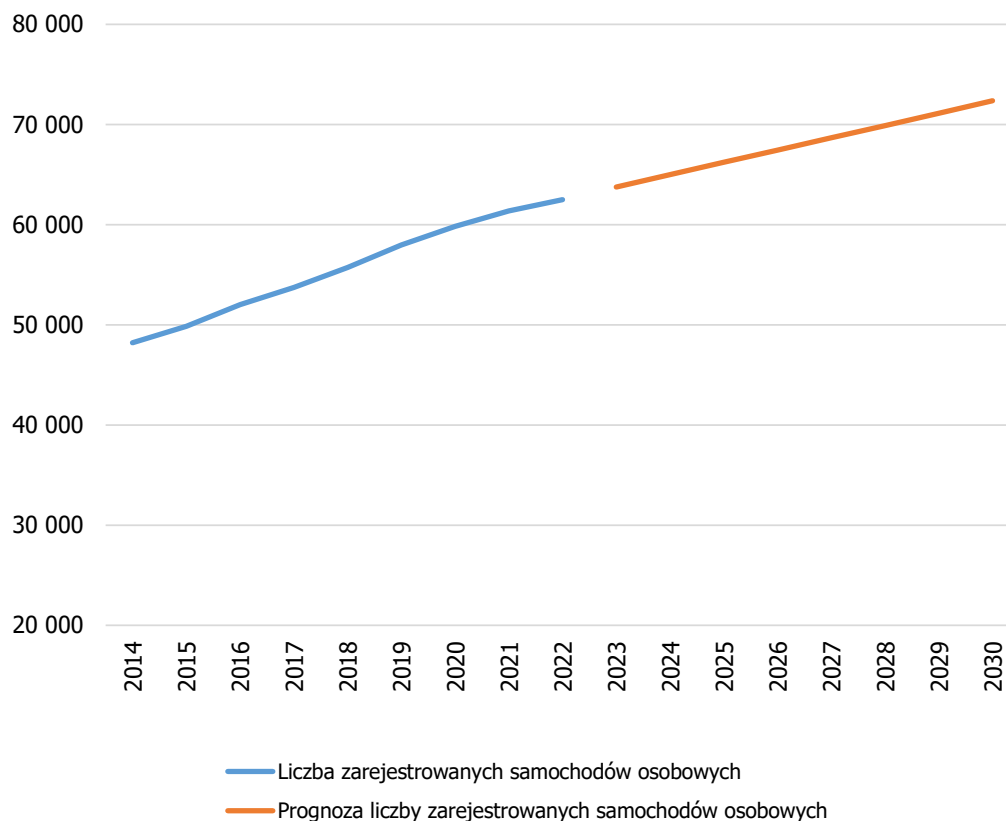
Wysoki wskaźnik motoryzacji indywidualnej stanowi istotny problem dla właściwego funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, który nie spełnia kluczowej roli w przewozach pasażerskich. Wśród przyczyn takiej sytuacji należy wskazać dochody mieszkańców pozwalające nabyć i utrzymać własny samochód osobowy oraz większy komfort codziennego życia i niezależność w przemieszczaniu się między źródłem a celem podróży. Istotnym czynnikiem jest również pandemia COVID-19, która zniechęciła do korzystania z transportu zbiorowego i w wielu przypadkach jest postrzegana jako potencjalne źródło zakażeń, choć badania naukowe tego nie potwierdzają.

Liczbę samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie gorlickim w latach 2014-2022 oraz jej prognozę na okres do 2030, przedstawiono na rysunku 2.

Przygotowana dla powiatu gorlickiego prognoza wskaźnika motoryzacji zakłada prawdopodobny wzrost liczby samochodów osobowych do 66,2 tys. w 2025 r. i do 72,4 tys. w 2030 r. Oznacza to przyrost liczby samochodów osobowych w kolejnych badanych latach do 2030 r. odpowiednio o 7,9 i 17,9%¹⁸ w stosunku do 2022 r., czyli osiągnięcie w 2030 r. wskaźnika motoryzacji na poziomie 694 samochody osobowe na 1 000 mieszkańców.

¹⁷ dane GUS, dostęp: 31.10.2023 r.

¹⁸ Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.



Rys. 2. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie gorlickim i jej prognoza do 2030 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

Zasadnicza zmiana prognozowana jest w kwestii stosowanych paliw. Z uwagi na dynamicznie rozwijający się segment pojazdów z napędem hybrydowym i elektrycznym, będą one sukcesywnie zastępować samochody z napędem konwencjonalnym, choć różne generacje samochodów zasilanych benzyną i olejem napędowym z pewnością również będą obecne na drogach powiatu. Zauważalne jest natomiast odchodzenie od silników wysokoprężnych w nowych samochodach, przede wszystkim osobowych. Jednocześnie stanowią one dominujący rodzaj napędów w autobusach i pojazdach ciężarowych.

2.5. Sieć komunikacyjna na obszarze planu

Na terenie powiatu gorlickiego istnieje dobrze rozbudowana sieć dróg. Główną osią komunikacyjną dla transportu drogowego w powiecie jest droga krajowa nr 28 (Zator – Medyka),

łączyć ze sobą ważniejsze miasta powiatowe z obszaru województwa małopolskiego i podkarpackiego, takie jak Wadowice, Sucha Beskidzka, Rabka-Zdrój, Nowy Sącz, Grybów, Jasło, Krosno, Sanok oraz Przemyśl. Poza drogą krajową nr 28 najważniejszymi szlakami, tworzącymi kręgosłup drogowy powiatu są drogi wojewódzkie nr:

- 977 – Tarnów – Gorlice – Konieczna;
- 979 – Moszczenica – Zagórzany;
- 980 – Jurków – Binarowa – Biecz;
- 981 – Zborowice – Grybów;
- 933 – Gorlice – Dukla.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, na koniec 2022 r., na obszarze powiatu znajdowało się:

- 136,9 km dróg gminnych o nawierzchni gruntowej;
- 870,6 km dróg gminnych o nawierzchni twardej (w tym 766,4 km o nawierzchni twardej ulepszonej);
- 0,7 km dróg powiatowych o nawierzchni gruntowej;
- 317 km dróg powiatowych o nawierzchni twardej (w tym 316,5 km o nawierzchni twardej ulepszonej).

Przez teren powiatu przebiegały następujące linie kolejowe:

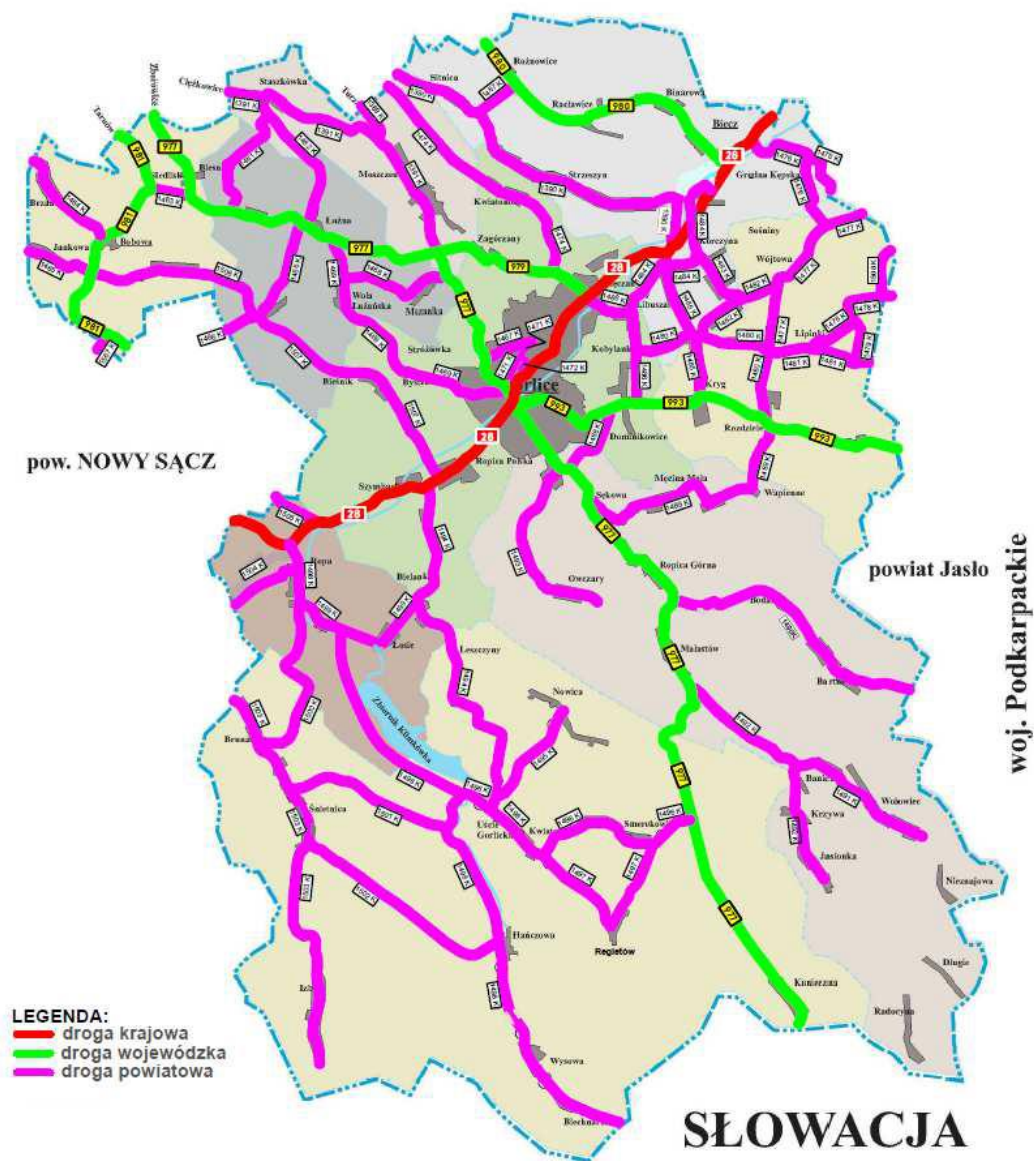
- nr 96 – Tarnów – Leluchów, jednotorowa, zelektryfikowana;
- nr 108 – Stróże – Krościenko, jednotorowa, zelektryfikowana;
- nr 110 – Gorlice – Gorlice Zagórzany.

Sieć drogową na obszarze powiatu gorlickiego zaprezentowano na rysunku 3.

W kolejowym ruchu pasażerskim na obszarze obsługiwanym liniami publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez powiat funkcjonowały:

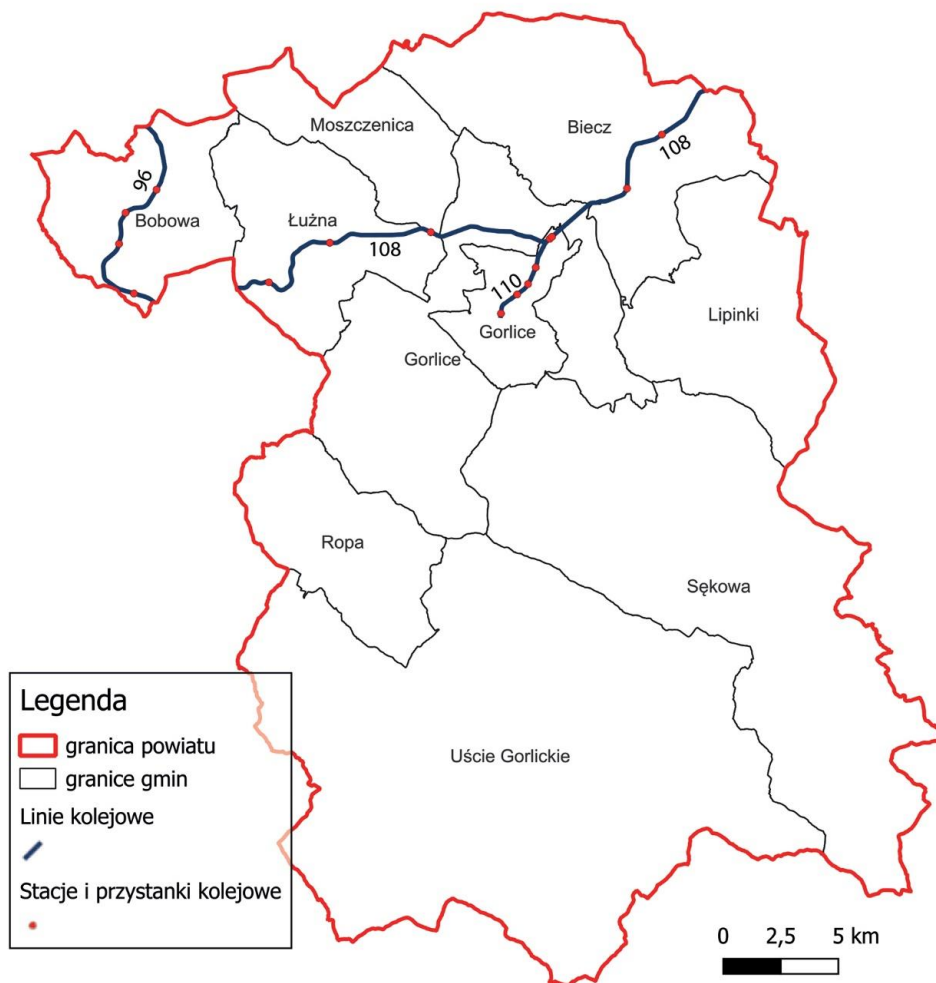
- stacja: Bobowa oraz przystanki osobowe: Bobowa – Miasto, Jankowa i Wilczyńska na linii nr 96;
- stacje: Biecz, Gorlice Zagórzany i Wola Łużańska oraz przystanki: Libusza, Moszczenica Małopolska i Szalowa na linii nr 108;
- stacja: Gorlice oraz przystanek: Gorlice Glinik na linii nr 110.

Na rysunku 4 zaprezentowano sieć linii kolejowych na obszarze powiatu gorlickiego.



Rys. 3. Sieć drogowa na obszarze powiatu gorlickiego

Źródło: „Program Rozwoju Powiatu Gorlickiego na lata 2021-2027”, Gorlice 2021, s. 34.



Rys. 4. Sieć linii kolejowych na obszarze powiatu gorlickiego

Źródło: opracowanie własne.

2.6. Czynniki gospodarcze

Według stanu na koniec 2022 r., na terenie powiatu gorlickiego zaewidencjonowanych było w sumie 9 136 podmiotów gospodarczych. Najwięcej z nich kwalifikowało się do szeroko pojętego sektora usług (5 363, tj. ok. 59% wszystkich podmiotów). W sektorze przemysłu i budownictwa działalność prowadziło 3 516 podmiotów (ok. 38%). W zakresie rolnictwa, leśnictwa, łowiectwa i rybactwa funkcjonowało 257 podmiotów (ok. 3% ogółu).

W 2022 roku stopa bezrobocia rejestrowanego w powiecie gorlickim wyniosła 6,4% i była wyższa od stopy bezrobocia dla województwa małopolskiego (4,5%) i Polski (5,2%).

Strukturę podmiotów gospodarczych w powiecie, w podziale na sektory ekonomiczne, przedstawia tabela 5. Procentowy rozkład sektorów prezentuje się podobnie w gminach wiejskich i miejsko-wiejskich. Wyraźnie wyróżnia się miasto Gorlice, gdzie udział sektora usług był największy (75%) w powiecie, co jest prawidłowością typową dla obszarów miejskich. Jednocześnie, w Gorlicach najniższe są wskaźniki dla pozostałych dwóch sektorów. Pod względem podmiotów kwalifikowanych do sektora rolnictwa, leśnictwa, łowiectwa i rybactwa pierwsze miejsce zajmują gminy: Sękowa i Uście Gorlickie (po 10%), natomiast w przypadku sektora przemysłowo-budowniczego – gmina Ropa (59%).

Tab. 5. Struktura podmiotów gospodarczych w gminach powiatu gorlickiego, w podziale na sektory ekonomiczne – stan na 31 grudnia 2022 r.

Gmina	Udział w strukturze [%]		
	przemysł i budownictwo	rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	pozostałe
m. Gorlice	25	1	75
Biecz	40	2	58
Bobowa	56	2	43
Gorlice	38	2	60
Lipinki	43	3	54
Łużna	45	2	53
Moszczenica	53	3	44
Ropa	59	3	38
Sękowa	38	10	51
Uście Gorlickie	44	10	46
powiat gorlicki	38	59	3

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, dostęp: 31.10.2023 r.

Pod względem wielkości podmiotów (mierzonej liczbą zatrudnionych pracowników) dominowały mikroprzedsiębiorstwa (tab. 6). Struktura w całym powiecie prezentowała się następująco:

- do 9 zatrudnionych – 8 797 podmiotów (ok. 96,3%);
- 10-49 zatrudnionych – 277 podmiotów (ok. 3,0%);
- 50-249 zatrudnionych – 57 podmiotów (ok. 0,6%);
- 250-999 zatrudnionych – 4 podmioty (ok. 0,1%);
- 1000 i więcej zatrudnionych – 1 podmiot.

Tab. 6. Liczba podmiotów gospodarczych w gminach powiatu gorlickiego pod względem wielkości – stan na 31 grudnia 2022 r.

Gmina	Liczba podmiotów	Udział w strukturze [%]				
		0-9	10-49	50-249	250-999	1000 i więcej
m. Gorlice	2 746	94,4	4,2	1,2	0,1	0,0
Biecz	1 150	95,7	3,7	0,7	0,0	0,0
Bobowa	660	96,1	3,6	0,2	0,0	0,2
Gorlice	1 568	97,9	1,7	0,4	0,0	0,0
Lipinki	431	97,7	2,3	0,0	0,0	0,0
Łużna	540	95,9	3,9	0,2	0,0	0,0
Moszczenica	286	98,3	1,4	0,3	0,0	0,0
Ropa	587	98,0	1,7	0,3	0,0	0,0
Sękowa	446	98,7	1,1	0,2	0,0	0,0
Uście Gorlickie	722	97,0	2,8	0,3	0,0	0,0
powiat gorlicki	9 136	96,3	3,0	0,6	0,1	0,0

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, dostęp: 31.10.2023 r.

Zaprezentowany w tabeli rozkład procentowy prezentuje się bardzo podobnie w każdej z gmin, niezależnie od typu i wielkości.

Powiat gorlicki w 2023 r. w kontekście gospodarczym, podobnie jak reszta kraju, odczuwa negatywne skutki wysokiej inflacji, spadku realnej siły nabywczej mieszkańców, a także wysokich cen, w tym również nośników energii. Niekorzystna sytuacja gospodarcza jest następstwem przede wszystkim ogólnoswiatowych następstw wychodzenia z kryzysu wywołanego przez pandemię Covid-19, jak i nieco mniej globalnych – w postaci wojny pomiędzy Rosją a Ukrainą. Należy przyjąć, iż przyszłe zmiany w tym zakresie na terenie powiatu i tworzących go gmin będą uwarunkowane od zmian tak globalnych, jak i na poziomie krajowym.

2.7. Ochrona środowiska naturalnego

Oceny poziomów substancji w powietrzu w danej strefie za rok poprzedni, klasyfikacji stref, dla każdej substancji odrębnie, według określonych kryteriów dokonuje Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Krakowie zgodnie z art. 89 tekstu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2556 ze zm.).

Roczna ocena jakości powietrza dokonywana jest w stosunku do wszystkich substancji, dla których obowiązek taki wynika z rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia

11 grudnia 2020 r. w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu (Dz. U. z 2020 r. poz. 2279). Na liście ocenianych substancji w celu ochrony zdrowia ludzi znajdują się: tlenek węgla CO, dwutlenek azotu NO₂, ozon O₃, pył PM₁₀, pył PM_{2,5}, dwutlenek siarki SO₂, benzo(a)piren w pyłe PM₁₀, benzen C₆H₆, a także poziom metali ciężkich w pyłe PM₁₀: ołowiu Pb, arsenu As, kadmu Cd i niklu Ni. Na liście ocenianych substancji w celu ochrony roślin uwzględnia się: ozon O₃, tlenki azotu NO_x oraz dwutlenek siarki SO₂.

W województwie małopolskim oceny jakości powietrza dokonuje się dla trzech stref: aglomeracji krakowskiej, miasta Tarnów oraz pozostałej części województwa – strefy małopolskiej, do której należy obszar powiatu gorlickiego.

Główny i Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska dokonuje klasyfikacji stref dla każdego zanieczyszczenia oddzielnie na podstawie jego stężeń w rejonach, gdzie są one najwyższe. Strefa może być zaliczona do klasy A, w której poziom stężeń zanieczyszczenia nie przekracza poziomu dopuszczalnego, lub do klasy C, w której przekroczony jest poziom dopuszczalny stężeń zanieczyszczenia. Zaliczenie danego obszaru do klasy C nie oznacza konieczności podjęcia działań dla całego obszaru, lecz jedynie dla rejonów, gdzie wystąpiły przekroczenia i dla tych zanieczyszczeń, dla których odnotowano przekroczenia.

W tabeli 7 zamieszczono informacje o klasyfikacji zanieczyszczeń powietrza strefy PL1203 – obejmującej swoim zasięgiem obszar całego województwa małopolskiego, z wyłączeniem obszaru aglomeracji krakowskiej oraz Tarnowa.

Jak wynika z danych w tabeli 7, w strefie PL1203 poziom docelowy przekroczyło stężenie pyłu zawieszonego PM₁₀, pyłu zawieszonego PM_{2,5} oraz benzopirenu w pyłe PM₁₀, podczas gdy stężenie innych szkodliwych substancji mieściło się w dopuszczalnych przedziałach.

Głównymi czynnikami wpływającymi na emisję zanieczyszczeń powietrza w województwie małopolskim oraz na obszarze powiatu gorlickiego są zdarzenia spowodowane działalnością człowieka.

Emisję zanieczyszczeń do powietrza można podzielić na:

- punktową – z zakładów przemysłowych, energetycznych i komunalnych, w których emisja występuje miejscowo głównie z procesów spalania oraz technologicznych;
- powierzchniową – komunalno-bytową – z obszarów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z rozproszonymi indywidualnymi źródłami ciepła;
- liniową – z transportu drogowego i kolejowego;
- ze źródeł rolniczych – z upraw polowych i hodowli zwierząt;
- niezorganizowaną – wynikającą z prac budowlano-remontowych, wysypisk itp.

Tab. 7. Klasyfikacja strefy PL1203 (województwo małopolskie oprócz największych miast) ze względu na poziom zanieczyszczenia powietrza

Substancja	Klasa	Poziom stężenie zanieczyszczeń
Dwutlenek siarki	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Dwutlenek azotu	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Pył zawieszony PM10	C	przekraczający poziom docelowy
Pył zawieszony PM2,5	C	przekraczający poziom docelowy
Ołów w pyłe PM10	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Benzen	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Tlenek węgla	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Arsen w pyłe PM10	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Benzo(a)piren w pyłe PM10	C	przekraczający poziom docelowy
Kadm w pyłe PM10	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Nikiel w pyłe PM10	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Ozon	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego

Źródło: „Roczna Ocena Jakości Powietrza w Województwie Małopolskim – raport wojewódzki za rok 2022”.

W ramach planowania przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, współczesne wymagania nakładają obowiązek analizowania działalności przewozowej w ruchu pasażerskim również pod kątem jej uciążliwości dla środowiska naturalnego. Od ponad 30 lat funkcjonują europejskie normy w zakresie dopuszczalnych emisji zanieczyszczeń przez kolejne generacje pojazdów, są one coraz bardziej restrykcyjne i nie ulega wątpliwości, iż w ujęciu ekologicznym spełniają swoją rolę. Oprócz zanieczyszczeń różnymi substancjami, pojazdy drogowe emitują również niekorzystny hałas i drgania. Szczególnie ten pierwszy ma duże znaczenie w przestrzeniach miejskich, gdzie akustyka wąskich ulic z wysoką zabudową stwarza odpowiednie warunki akustyczne dla wzmacniania fal dźwiękowych, nasilając uciążliwość hałasu. O ile co do zasady, autobusy są głośniejsze od samochodów osobowych i jednostkowo emitują więcej zanieczyszczeń, to ze względu na swoją zdolność przewozową, w przeliczeniu na jednego pasażera są zdecydowanie lepszym rozwiązaniem w kontekście ekologii w niektórych sytuacjach, np. w godzinach szczytu przewozowego, ograniczając emisję zanieczyszczeń nawet o rząd wielkości względem transportu indywidualnego. Pokazuje to, iż dobrze zaplanowana oferta przewozowa nie tylko może sprostać coraz wyższym wymaganiom pasażerów, ale także będzie ekonomiczna i stosunkowo dobra pod względem ekologicznym.

Osobnym problemem polskiego sektora energetycznego jest pozyskiwanie zdecydowanej większości energii elektrycznej ze źródeł kopalnych, zwłaszcza z węgla kamiennego. Plany rządowe zakładają sukcesywne odchodzenie od tego rozwiązania na rzecz energii odnawialnej i jądrowej. Nowoczesne reaktory jądrowe są konstrukcjami o wielu poziomach zabezpieczeń i mającymi mniejszy wpływ na środowisko naturalne od bloków energetycznych elektrowni konwencjonalnych. Przede wszystkim jednak wydajność paliwa zawierającego wzbogacony uran jest o kilka rzędów wielkości wyższa, niż powszechnie stosowanego w Polsce węgla kamiennego. Stąd wniosek, że w przyszłości pojazdy o napędzie zeroemisyjnym, w tym również autobusy wykorzystywane w publicznym transporcie zbiorowym na drogach gorlickiego, będą mniej uciążliwe dla środowiska naturalnego, nie tylko w miejscu ich kursowania, ale także tam, gdzie produkowana będzie energia niezbędna do ich zasilania.

Na obszarze objętym planem transportowym, znaczne obszary porośnięte są dużymi obszarami lasami, charakteryzującymi się bogactwem flory i fauny. Część obszarów podlega ochronie prawnej, za sprawą utworzonych rezerwatów przyrody. Ochronie przyrody w tej części kraju sprzyja stosunkowo niska gęstość zaludnienia i jego rozproszenie, a także brak dużych zakładów przemysłowych.

W ramach działalności na rzecz poprawy stanu środowiska naturalnego, również w autobusach wykorzystywanych w przewozach pasażerskich na obszarze objętym planem transportowym, stopniowo wprowadzane są do eksploatacji coraz nowocześniejsze pojazdy, spełniające bardziej restrykcyjne normy emisji zanieczyszczeń. Wg danych na dzień 31 października 2023 r., taboru eksploatowanego w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanej przez powiat stanowiły jednostki spełniające normę co najmniej Euro V. Przewiduje się w najbliższej przyszłości dalszy rozwój jakościowy parku taborowego, poprzez wprowadzanie do eksploatacji autobusów zeroemisyjnych lub spełniających normę Euro-6/EEV.

Niniejszy plan nie ingeruje w obszary szczególnie chronione, a określone w nim działania dążą do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu publicznego na środowisko. Plan nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Gorlickiego na lata 2023-2030, nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko oraz na obszary Natura 2000 (art. 46 ust. 2 i 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 ze zm.)).

2.8. Źródła ruchu

Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego jest ściśle powiązany z obszarami, na których przebywają większe skupiska osób, wymagające transferu w inne miejsca. Zatem im więcej osób zamieszkuje dany obszar, tym bardziej będą potrzebować zorganizowanych form transportu. Głównymi źródłami i celami ruchu są: osiedla mieszkaniowe (w szczególności w zabudowie wielorodzinnej), szkoły i uczelnie wyższe, zakłady pracy (im większy zakład, tym potencjalnie będzie generował większe zapotrzebowanie na przewozy), najważniejsze punkty handlowo-usługowe (np. galerie i centra handlowe), obiekty związane z ochroną zdrowia oraz urzędy i instytucje. Do znaczących generatorów ruchu zaliczane są także obiekty dworcowe – autobusowe i kolejowe, pomimo ich węzłowego charakteru podczas podróży, natomiast same tylko w minimalnym stopniu stanowią źródło lub cel podróży. Ich rola zależy od stopnia skomunikowania miasta z siecią połączeń regionalnych i dalekobieżnych.

Obszar objęty planem transportowym charakteryzuje się – poza nielicznymi wyjątkami, jak np. miasto Gorlice – stosunkowo niską gęstością zaludnienia, a miejscowości są rozproszone, w wielu przypadkach odległości pomiędzy nimi sięgają kilku kilometrów, a same liczą maksymalnie kilkuset mieszkańców, zaś w części przypadków – tylko kilkudziesięciu. Taka sytuacja sprawia, że zbudowanie efektywnej pod względem logistycznym i ekonomicznym sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej jest trudne, a jednocześnie wynika z potrzeb społecznych.

W tabeli 8 wymieniono lokalizację placówek oświatowych na obszarze powiatu, funkcjonujące w roku szkolnym 2022/2023.

Tab. 8. Lokalizacja placówek oświatowych na obszarze powiatu gorlickiego funkcjonujących w roku szkolnym 2022/2023

Placówka oświatowa	Adres placówki
Miasto Gorlice	
Branżowa Szkoła I Stopnia Cechu Rzemiosł I Przedsiębiorczości im. Jana Kilińskiego w Gorlicach	Gorlice, ul. Michalusa 6
Branżowa Szkoła I Stopnia Nr 1 w Gorlicach	Gorlice, ul. Niepodległości 5
Branżowa Szkoła I Stopnia Nr 2 w Gorlicach	Gorlice, ul. Michalusa 6
I Liceum Ogólnokształcące im. Marcina Kromera w Gorlicach	Gorlice, ul. Kromera 1
II Liceum Ogólnokształcące w Gorlicach	Gorlice, ul. kard. Wyszyńskiego 18
III Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych w Gorlicach	Gorlice, ul. Michalusa 6
Medyczna Szkoła Policealna w Gorlicach	Gorlice, ul. 3 Maja 9
Miejskie Przedszkole Nr 1	Gorlice, ul. Jagiełły 9

Placówka oświatowa	Adres placówki
Miejskie Przedszkole Nr 2 w Gorlicach	Gorlice, ul. kard. Wyszyńskiego 16
Miejskie Przedszkole Nr 3	Gorlice, ul. Potockiego 7
Miejskie Przedszkole Nr 4 im. Ignacego Łukasiewicza	Gorlice, ul. Broniewskiego 11
Miejskie Przedszkole Nr 5	Gorlice, ul. Krakowska 11
Miejskie Przedszkole Nr 8 w Gorlicach	Gorlice, ul. gen. Hallera 17
Niepubliczne Przedszkole „Akademia Małego Mistrza” w Gorlicach	Gorlice, ul. gen. Hallera 81
Niepubliczne Przedszkole „Elfik” w Gorlicach	Gorlice, ul. Sienkiewicza 7
Niepubliczne Przedszkole Z Oddziałami Integracyjnymi „Kubusiowy Ogród”	Gorlice, ul. Słoneczna 2
Państwowa Szkoła Muzyczna I st. im. Ignacego Jana Paderewskiego w Gorlicach	Gorlice, ul. Wróblewskiego 12
Państwowa Szkoła Muzyczna II st. w Gorlicach	Gorlice, ul. Wróblewskiego 12
Przedszkole Niepubliczne „Dom Bajki”	Gorlice, ul. Stróżowska 64
Przedszkole Niepubliczne Ochronka Sióstr Służebniczek	Gorlice, ul. dr. Jezierskiego 3
Przedszkole Niepubliczne Sióstr Felicjanek	Gorlice, ul. Krasińskiego 21
Szkoła Podstawowa Nr 1 im. ks. Stanisława Konarskiego w Gorlicach	Gorlice, ul. Piękna 9
Szkoła Podstawowa Nr 3 w Gorlicach	Gorlice, ul. kard. Wyszyńskiego 16
Szkoła Podstawowa Nr 4 im. Bohaterów Westerplatte w Gorlicach	Gorlice, ul. Krasińskiego 9
Szkoła Podstawowa Nr 5 w Gorlicach	Gorlice, ul. Krakowska 5
Szkoła Podstawowa Nr 6 w Gorlicach	Gorlice, ul. gen. Hallera 79
Szkoła Policealna Pracowników Służb Medycznych i Społecznych w Gorlicach	Gorlice, ul. Jagiełły 2
Technikum Nr 1 w Gorlicach	Gorlice, ul. kard. Wyszyńskiego 18
Technikum Nr 2 w Gorlicach	Gorlice, ul. Niepodległości 5
Technikum Nr 3 w Gorlicach	Gorlice, ul. Ariańska 3
Technikum Nr 4 w Gorlicach	Gorlice, ul. Michalusa 6
Gmina Biecz	
Branżowa Szkoła I Stopnia w Bieczu	Biecz, ul. Kazimierza Wielkiego 11
Gminne Przedszkole im. Króla Kazimierza Wielkiego w Binarowej	Binarowa 458
Gminne Przedszkole im. prof. Aleksandra Kosiby w Libuszy	Libusza 679
Gminne Przedszkole w Bieczu	Biecz, ul. Tysiąclecia 29
Gminne Przedszkole w Rożnowicach	Rożnowice 325

Placówka oświatowa	Adres placówki
Gminne Przedszkole w Strzeszynie	Strzeszyn 448
Liceum Ogólnokształcące im. Stanisława Wyspiańskiego w Bieczu	Biecz, ul. Tysiąclecia 2
Szkoła Podstawowa im. Marii Konopnickiej w Grudnej Kępskiej	Grudna Kępska 91
Szkoła Podstawowa im. Mikołaja Kopernika w Strzeszynie	Strzeszyn 391
Szkoła Podstawowa im. prof. Aleksandra Kosiby w Libuszy	Libusza 679
Szkoła Podstawowa im. Tadeusza Kościuszki w Rożnowicach	Rożnowice 325
Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Sitnicy	Sitnica 103a
Szkoła Podstawowa im. Króla Kazimierza Wielkiego w Binarowej	Binarowa 458
Szkoła Podstawowa im. Stefana Czarnieckiego w Raclawicach	Raclawice 190
Szkoła Podstawowa im. Świętej Kingi w Korczynie	Korczyna 213
Szkoła Podstawowa Nr 1 im. bpa Marcina Kromera w Bieczu	Biecz, ul. Grodzka 22
Szkoła Podstawowa Nr 2 im. Wacława Potockiego w Bieczu	Biecz, ul. Bochniewicza 2
Technikum w Bieczu	Biecz, ul. Kazimierza Wielkiego 11
Gmina Bobowa	
Branżowa Szkoła I st. w Bobowej	Bobowa, ul. Grunwaldzka 10
Liceum Ogólnokształcące im. Henryka Sienkiewicza w Bobowej	Bobowa, ul. Długoszowskich 1
Przedszkole Samorządowe w Bobowej	Bobowa, ul. Poczтова 4
Szkoła Muzyczna I Stopnia w Bobowej	Bobowa, ul. Długoszowskich 3
Szkoła Podstawowa im. Batalionów Chłopskich	Wilczyńska 29
Szkoła Podstawowa im. Ks. Jana Reza w Siedliskach	Siedliska 259
Szkoła Podstawowa im. Mikołaja Kopernika w Brzanie	Brzana 10
Szkoła Podstawowa im. Mjr. H. Dobrzańskiego „Hubala” w Jankowej	Jankowa 37
Szkoła Podstawowa im. Stanisława Staszica w Bobowej	Bobowa, ul. Boh. Bobowej 6
Szkoła Podstawowa w Stróżnej	Stróżna 188
Technikum Nr 2 w Bobowej	Bobowa, ul. Grunwaldzka 10
Technikum w Bobowej	Bobowa, ul. Długoszowskich 1
Gmina Gorlice	
Samorządowe Przedszkole w Bystrej	Bystra 154
Samorządowe Przedszkole w Dominikowicach	Dominikowice 402
Samorządowe Przedszkole w Kłęczanach	Kłęczany 2
Samorządowe Przedszkole w Kobylance	Kobylanka 413
Samorządowe Przedszkole w Kwiatonowicach	Kwiatonowice 21
Samorządowe Przedszkole w Ropicy Polskiej	Ropica Polska 70
Samorządowe Przedszkole w Stróżówce	Stróżówka 159

Placówka oświatowa	Adres placówki
Samorządowe Przedszkole w Szymbarku	Szymbark 464
Samorządowe Przedszkole w Zagórzanach	Zagórzany 235
Szkoła Podstawowa im. Adama Mickiewicza w Dominikowicach	Dominikowice 50
Szkoła Podstawowa im. gen. Władysława Sikorskiego w Ropicy Polskiej	Ropica Polska 70
Szkoła Podstawowa im. Ignacego Łukasiewicza w Kobylance	Kobylanka 413
Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Stróżówce	Stróżówka 159
Szkoła Podstawowa im. Juliusza Słowackiego w Bystrej	Bystra 154
Szkoła Podstawowa im. Komisji Edukacji Narodowej w Zagórzanach	Zagórzany 230
Szkoła Podstawowa im. Marii Konopnickiej w Kwiatonowicach	Kwiatonowice 21
Szkoła Podstawowa im. Świętej Jadwigi Królowej w Kłęczanach	Kłęczany 2
Szkoła Podstawowa im. św. Jana Pawła II w Szymbarku	Szymbark 464
Szkoła Podstawowa Specjalna w Szymbarku	Szymbark 250
Technikum w Bystrej	Bystra 156
Gmina Lipinki	
Gminne Przedszkole w Krygu	Kryg 454
Gminne Przedszkole w Lipinkach	Lipinki 54
Szkoła Podstawowa im. Ignacego Łukasiewicza w Krygu	Kryg 397
Szkoła Podstawowa im. Księdza Kanonika Walentego Kotarby w Wójtowej	Wójtowa 52
Szkoła Podstawowa im. św. Jadwigi Królowej w Pagorzynie	Pagorzyna 46
Szkoła Podstawowa w Lipinkach	Lipinki 48
Gmina Łużna	
Niepubliczne Przedszkole „Tuptuś”	Łużna 3
Państwowa Szkoła Muzyczna I st. w Nowym Sączu Filia w Szalowej	Szalowa 12
Samorządowe Przedszkole w Łużnej	Łużna 723
Samorządowe Przedszkole w Szalowej	Szalowa 16
Szkoła Podstawowa im. ks. Stanisława Pękali w Szalowej	Szalowa 16
Szkoła Podstawowa im. Kazimierza Wielkiego w Mszance	Mszanka 31
Szkoła Podstawowa im. Wacława Potockiego w Woli Łużańskiej	Wola Łużańska 52
Szkoła Podstawowa Nr 1 im. Anny Leśkiewicz w Łużnej	Łużna 723
Szkoła Podstawowa Nr 2 w Łużnej	Łużna 90
Szkoła Podstawowa w Biesnej	Biesna 70
Szkoła Podstawowa w Bieśniku	Bieśnik 102
Gmina Moszczenica	
Niepubliczne Przedszkole „Happy Kids”	Moszczenica, ul. Gorlicka 129

Placówka oświatowa	Adres placówki
Przedszkole Samorządowe „Wesołe Krasnale” w Moszczenicy	Moszczenica, ul. Samorządowa 4
Przedszkole Samorządowe im. Jana Pawła II w Staszówce	Staszówka, ul. św. Jana Pawła II 3
Szkoła Podstawowa im. Bronisława Wanata w Moszczenicy	Moszczenica, ul. Leśna 5
Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Staszówce	Staszówka, ul. św. Jana Pawła II 3
Gmina Ropa	
Gminne Przedszkole w Łosiu	Łosie 120
Gminne Przedszkole w Ropie	Ropa 780
Niepubliczne Przedszkole „Zaczarowany Las”	Ropa 819
Szkoła Podstawowa Nr 1 im. Karpackiego Oddziału Straży Granicznej	Ropa 780
Szkoła Podstawowa Nr 2 im. Marii Konopnickiej w Ropie	Ropa 91
Szkoła Podstawowa w Łosiu	Łosie 120
Gmina Sękowa	
Samorządowe Przedszkole w Zespole Szkolno-Przedszkolnym w Sękowej	Sękowa 169
Szkoła Podstawowa im. Władysława Długosza w Siarach	Siary 29
Szkoła Podstawowa w Zespole Szkolno-Przedszkolnym w Sękowej	Sękowa 157
Gmina Uście Gorlickie	
Branżowa Szkoła I Stopnia im. Jana Pawła II w Hańczowej	Hańczowa 80
Publiczne Przedszkole w Brunarach	Brunary 50
Publiczne Przedszkole w Smerekowcu	Smerekowiec 41
Publiczne Przedszkole w Uściu Gorlickim	Uście Gorlickie 186
Szkoła Podstawowa im. Aleksandry Wisłockiej w Gładyszowie	Gładyszów 106
Szkoła Podstawowa im. Króla Kazimierza Wielkiego w Brunarach	Brunary 50
Szkoła Podstawowa w Banicy	Banica 24
Szkoła Podstawowa w Hańczowej	Hańczowa 96
Szkoła Podstawowa w Śnietnicy	Śnietnica 28
Szkoła Podstawowa w Uściu Gorlickim	Uście Gorlickie 186
Szkoła Podstawowa w Wysowej-Zdroju	Wysowa-Zdrój 97
Technikum im. Jana Pawła II w Hańczowej	Hańczowa 80

Źródło: dane Rejestr Szkół i Placówek Oświatowych rspo.men.gov.pl, dostęp: 31.10.2023 r.

Wśród innych ważnych obiektów, które wpływają na mobilność mieszkańców i mają charakter ruchotwórczy, należy wymienić także:

- urzędy:
 - Starostwo Powiatowe w Gorlicach, Gorlice, ul. Biecka 3;
 - Urząd Gminy w Gorlicach, Gorlice, ul. 11 Listopada 2;
 - Urząd Gminy Lipinki, Lipinki 53;
 - Urząd Gminy Łużna, Łużna 634;
 - Urząd Gminy Moszczenica, Moszczenica, ul. Kosowska 1;
 - Urząd Gminy Ropa, Ropa 733;
 - Urząd Gminy Sękowa, Sękowa 252;
 - Urząd Gminy Uście Gorlickie, Uście Gorlickie 80;
 - Urząd Miejski w Bieczu, Biecz, ul. Rynek 1;
 - Urząd Miejski w Bobowej, Bobowa, ul. Rynek 21;
 - Urząd Miejski w Gorlicach, Gorlice, ul. Rynek 2;
 - Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Gorlicach, Gorlice, ul. Michalusa 1;
 - Powiatowy Urząd Pracy, Gorlice, ul. Michalusa 18;
 - Sąd Rejonowy w Gorlicach, Gorlice, ul. Biecka 5;
 - Urząd Skarbowy w Gorlicach, Gorlice, ul. Bardiowska 9;
 - Starostwo Powiatowe w Gorlicach – Wydział Komunikacji i Dróg, Gorlice, ul. Michalusa 18;
 - Powiatowy Zarząd Drogowy w Gorlicach, ul. Michalusa 18;
 - Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego w Gorlicach, ul. Michalusa 18;
 - Zakład Ubezpieczeń Społecznych, Inspektorat w Gorlicach, Gorlice, ul. Jagiełły 14;
- szpitale i przychodnie:
 - Bas-Med Przychodnia, Gładyszów 103;
 - Centrum Medyczne - Podstawowej Opieki Zdrowotnej, Gorlice, ul. Bardiowska 4;
 - Centrum Medyczne – ESKULAP, Libusza 688;
 - Centrum Medyczne - MEDICOR II, Kobylanka 744;
 - Centrum Medyczne. Spółka Partnerska Lekarzy, Gorlice, ul. Słoneczna 2;
 - Danuta Ludwin Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej, Ropa 680;
 - Gabinet Diagnostyczno-Zabiegowy, Gorlice, ul. Słoneczna 11;
 - GLIMED - Centrum medyczne, Gorlice, ul. Chopina 5;
 - Medicor - Centrum Medyczne, Gorlice, ul. Cicha 7;
 - Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej BOMED, Bobowa, ul. św. Zofii 4;
 - Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Medyk sp. z o.o., Wysowa-Zdrój;

- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Lipinkach, Lipinki;
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Ośrodek Zdrowia Szymbark, Szymbark 574;
- Ośrodek Zdrowia w Moszczenicy sp. z o.o., Moszczenica, ul. Samorządowa 5;
- Przychodnie ESKULAP Moździerz lekarze spółka partnerska, Biecz, ul. Tysiąclecia 3;
- Szpital Specjalistyczny im. Henryka Klimontowicza, Gorlice, ul. Węgierska 21;
- obiekty kulturalne:
 - Amfiteatr za murami, Biecz, ul. Węgierska;
 - Centrum Kultury im. B. I. Antonycza, Gorlice, pl. Dworzysko 5;
 - Dom Kultury w Wilczyskach, Wilczyska 29;
 - Gminny Dom Kultury w Sękowej, Sękowa;
 - Gminny Ośrodek Kultury, Łużna 597;
 - Gminny Ośrodek Kultury, Ropa 780;
 - kino Farys, Biecz, ul. Kazimierza Wielkiego 13;
 - kino Kolory, Gorlice, ul. Kołłątaja 16;
 - Ośrodek Kultury Gminy Gorlice, Ropica Polska 338;
 - Ośrodek Kultury i Biblioteki w Moszczenicy, Moszczenica, ul. Samorządowa 1;
- obiekty sportowe i rekreacyjne:
 - Hala Sportowa, Biecz, ul. Parkowa 1;
 - Hala Sportowa, Bobowa, ul. boh. Bobowej 6;
 - Hala Sportowa przy ZSP w Libuszy, Libusza;
 - Hala Sportowa Uście Gorlickie, Uście Gorlickie 267;
 - mini ZOO Zdynia ILIOS, Zdynia;
 - Pływalnia „OSiR”, Gorlice, ul. Sportowa 2;
 - Stadion Miejski OSiR Gorlice im. Maksymiliana Kumorkiewicza, Gorlice, ul. Sienkiewicza;
 - Stadion Piłkarski L.K.S Kobyłanka, Kobyłanka;
 - Szalowa Sport Arena sp. z o.o., Szalowa 292.

Ze względu na fakt silnego rozproszenia generatorów ruchu, takich jak zakłady pracy oraz placówki handlowe na obszarze objętym planem transportowym, w ramach niniejszego dokumentu odstąpiono od sporządzania ich wykazu, z uwagi na lokalny charakter takich obiektów. Zdecydowana większość ich pracowników lub klientów ma możliwość dotarcia do celu pieszo lub rowerem, natomiast rozproszenie źródeł i celów podróży do pracy – w większości przypadków – prowadzi do korzystania z transportu indywidualnego, co sprawdza się z uwagi na zdecydowaną przewagę występowania mikroprzedsiębiorstw przy jednoczesnym znikomym udziale w strukturze przedsiębiorstw średnich i dużych.

2.9. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

Ogłoszonym planem zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla jest „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”¹⁹, składający się z części tekstowej oraz części graficznej, określany dalej planem ministra ds. transportu.

Ogłoszonym, obowiązującym planem zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla jest także „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim”²⁰, zwany dalej planem wojewódzkim.

Docelową sieć komunikacyjną w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, stanowiącą załącznik nr 3 do planu ministra ds. transportu, przedstawiono na rysunku 5.

Przedstawiona w planie ministra ds. transportu wykonywana roczna praca eksploatacyjna w przewozach kolejowych międzywojewódzkich i międzynarodowych (z dofinansowaniem ministra ds. transportu) w 2020 r. została określona na 47,1 mln pociągokilometrów, przy przewozie 25,2 mln pasażerów. Niska liczba pasażerów w 2020 r. jest jednym ze skutków pandemii COVID-19. Plan ministra ds. transportu zakłada znaczący wzrost pracy eksploatacyjnej objętej dofinansowaniem – do poziomu 60,8 mln pociągokilometrów w 2025 r. i 93,7 mln pociągokilometrów w 2030 r. (wzrosty odpowiednio o 29 i 99%). Szacowana liczba przewożonych pasażerów ma w 2025 r. osiągnąć 40,7 mln, a w 2030 r. – 74,3 mln (wzrosty odpowiednio o 62 i 195%).

Przewidywany wysoki wzrost liczby pasażerów w porównaniu do 2020 r. wynika z założeń stopniowej eliminacji w latach 2021-2022 negatywnych skutków pandemii oraz z pozytywnych efektów realizowanych inwestycji modernizacyjnych, ponownego uruchomienia połączeń na głównych modernizowanych trasach oraz modernizacji Warszawskiego Węzła Komunikacyjnego, zaplanowanej na lata 2021-2027.

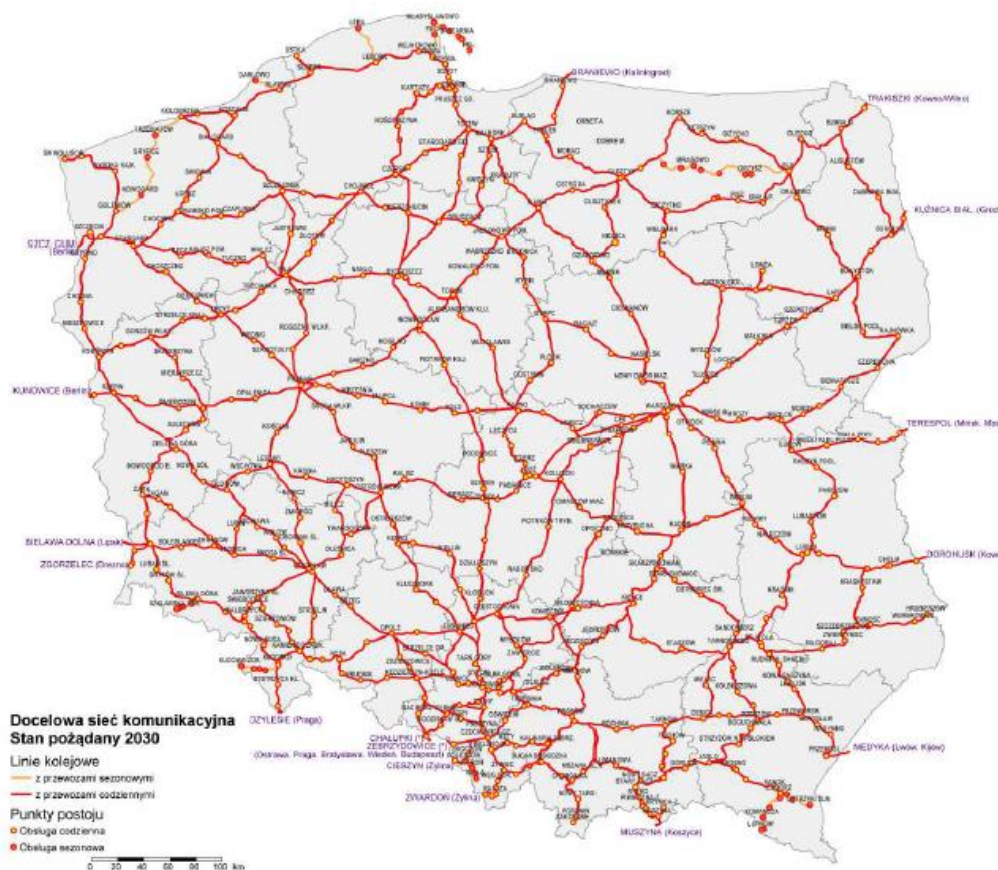
Plan zakłada, że ponad połowę połączeń komunikacyjnych na liniach kolejowych mają stanowić pociągi uruchamiane codziennie.

Dworce kolejowe Biecz i Gorlice Zagórzany uznano w planie ministra ds. transportu jako kolejowe punkty postojowe do obsługi codziennych połączeń międzywojewódzkich.

¹⁹ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, Dz. U. z 2020 r. poz. 2328.

²⁰ Plan przyjęty uchwałą nr LVI/908/14 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27 października 2014 r.

Plan ministra ds. transportu przewiduje na linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasło – Gorlice – Stróże uruchamianie jedynie od 2 do 3 par pociągów codziennych w okresie modernizacji Warszawskiego Węzła Kolejowego, w latach 2026-2027 oraz w latach 2028-2029. Jako stan pożądaný w 2030 r. przewiduje się natomiast od 4 do 5 par pociągów codziennych.



Skala 1: 4 500 000

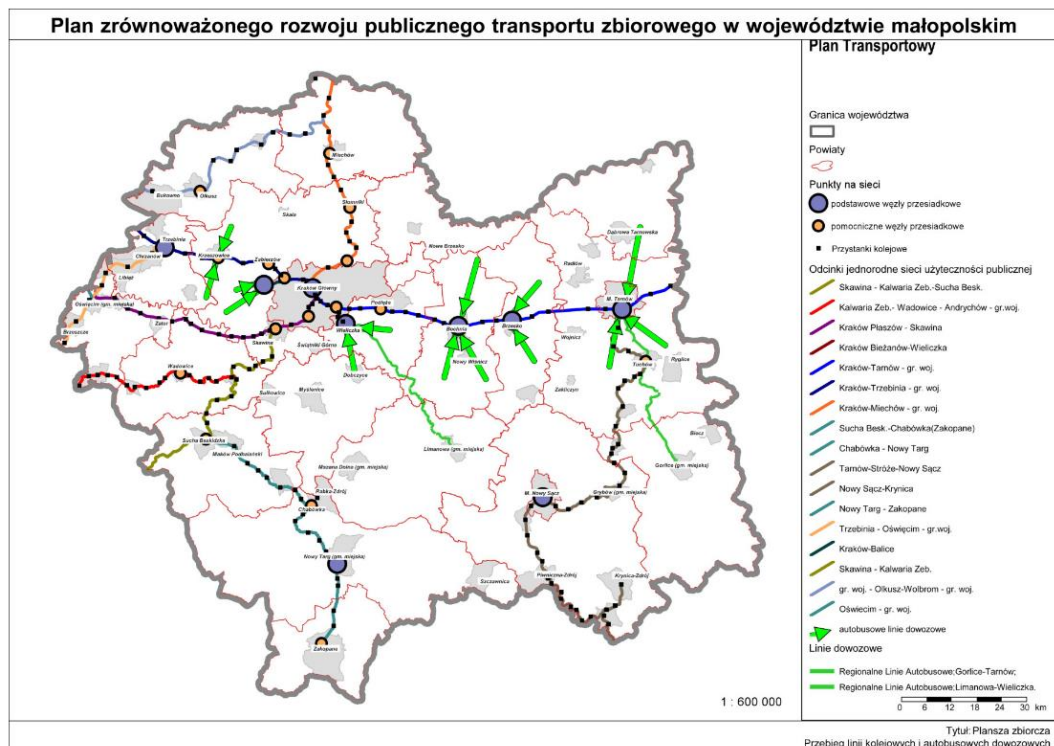
Rys. 5. Docelowa sieć komunikacyjna w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym

Źródło: Załącznik nr 3 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 4 listopada 2020 r.,
Dz. U. z 2020 r. poz. 2328.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim” przewiduje organizację przewozów przez Województwo w zakresie przewozów kolejowych oraz autobusowych linii dowozowych do usług kolejowych.

Plan skoncentrowany jest na transporcie kolejowym, w szczególności przedsięwzięciu flagowym – Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej wokół Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego (główny odcinek Trzebinia – Kraków – Tarnów).

Plan przewiduje zorganizowanie autobusowych linii dowozowych do głównych węzłów integracyjnych. W dokumencie wymienia się m.in. dowozową linię autobusową łączącą Gorlice z Tarnowem (rys. 6).



**Rys. 6. Sieć komunikacyjna w wojewódzkich
przewozach pasażerskich w województwie małopolskim**

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim”, Dz. Urz. Województwa Małopolskiego z 12 listopada 2014 r., poz. 6255.

Na chwilę obecną linia kolejowa nr 108 przebiegająca od Stróż do Jasła nie jest przewidywana do obsługi w ramach przewozów kolejowych organizowanych przez województwo, nie jest więc przewidywana do obsługi także linia 110 do stacji Gorlice.

3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

3.1. Wielkość popytu w roku bazowym

Określając potrzeby przewozowe na usługi komunikacji publicznej, wyróżnia się popyt:

- efektywny – łatwy do zbadania i oceny, ten rodzaj popytu określa ilość przejazdów środkami komunikacji miejskiej w warunkach podaży oferowanej przez organizatora;
- potencjalny – znacznie trudniejszy do oszacowania, na ten rodzaj popytu składa się część przejazdów transportem indywidualnym, która może zostać zrealizowana transportem publicznym oraz potrzeb przewozowych, które są oczekiwane i mogłyby zachęcić do wyboru transportu publicznego, a nie są z pewnych przyczyn realizowane.

Badanie i analizowanie popytu potencjalnego jest trudne i obarczone ryzykiem dużego błędu, gdyż bez względu na zastosowaną metodę, deklaracje respondentów dotyczące ich ewentualnych zachowań, mogą znacząco różnić się od zachowań rzeczywistych – w zależności od warunków zmieniających się po stronie podaży.

Analiza popytu efektywnego służy przede wszystkim do określenia liczby pasażerów, która staje się podstawą do późniejszego kształtowania wielkości podaży usług, przy założeniu określonych parametrów jakościowych, związanych z realizacją usług przewozowych. Wielkość popytu efektywnego, ze względu na jego specyfikę w poszczególnych okresach tygodnia, należy analizować w dniu powszednim (w okresie roku szkolnego), w sobotę i w niedzielę.

W całej Polsce podział zadań przewozowych w transporcie pozamiejskim wskazuje na dominację podróży wykonywanych samochodami osobowymi. W ciągu ostatnich 20 lat przewóz pasażerów transportem publicznym na liniach pozamiejskich zmalał niemal czterokrotnie. W ciągu ostatnich dziesięciu lat liczba zarejestrowanych samochodów osobowych – zarówno w Polsce, w województwie małopolskim jak i powiecie gorlickim – wzrosła o ponad 100%. Samochody osobowe są nie tylko uciążliwe z powodu większego zanieczyszczenia środowiska produktami spalania paliw, czy hałasem, ale zajmują także około dziesięć razy więcej miejsca na drodze niż transport publiczny i wymagają jeszcze większej powierzchni parkingowej.

Zmniejszanie udziału transportu publicznego w przewozach pasażerskich jest, niestety, powodem stałego pogarszania się mobilności osób o ograniczonej sprawności ruchowej, osób młodych niemogących jeszcze posiadać prawa jazdy oraz osób ubogich, nieposiadających samochodu osobowego. Ciągłe ograniczanie oferty komercyjnych przewozów pasażerskich w transporcie publicznym, przy braku takich przewozów samorządowych, powoduje zwiększanie zakresu wykluczenia społecznego, z którym to zjawiskiem wszystkie samorządy powinny walczyć.

Zwiększająca się rola socjalna transportu publicznego wymaga innego spojrzenia na stosowany tabor, ułatwienia dla pasażerów czy dostępność informacji o transporcie publicznym. Podniesienie standardu obsługi, poprawa punktualności i dostosowanie godzin kursowania do potrzeb pasażerów, zachęcą przynajmniej część dotychczasowych użytkowników samochodów osobowych do skorzystania z oferty transportu publicznego i zmniejszenia poziomu kongestii na drogach.

Prawidłowe organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym wymaga systematycznego prowadzenia badań marketingowych preferencji i zachowań transportowych mieszkańców oraz badań popytu.

Badania popytu efektywnego służą przede wszystkim do określenia liczby pasażerów lub – w przypadku rejestracji przychodów – także do ustalenia struktury pasażerów, co umożliwia analizę rentowności poszczególnych kursów i linii komunikacyjnych.

W celu poznania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu gorlickiego w 2020 r. i w 2023 r. na portalu internetowym Wydziału Komunikacji i Dróg Starostwa Powiatowego w Gorlicach przeprowadzono ankiety internetowe. W 2020 r. w badaniach udział wzięło 987 osób, natomiast w 2023 r. – 529 osób. Otrzymane dane pozwoliły na analizę i opisanie wybranych zagadnień dotyczących preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców powiatu. Należy jednak pamiętać, że tego typu badania, ze względu na metodologię, mogą być obarczone pewnym błędem. W związku z powyższym ich wyniki należałoby co kilka lat weryfikować, przeprowadzając badania preferencji i zachowań komunikacyjnych na reprezentatywnej próbie mieszkańców powiatu gorlickiego. Zaleca się przeprowadzenie pierwszych takich badań oraz badań popytu do końca 2024 r.

Wielkość popytu oraz pracy eksploatacyjnej realizowanej na autobusowych liniach użyteczności publicznej organizowanych przez powiat gorlicki w 2022 r., plan na 2023 r. i 2024 r. oraz skalę ich zmian, przedstawiono w tabelach 9 i 10.

Tab. 9. Wielkość popytu i pracy eksploatacyjnej na liniach powiatowych połączeń autobusowych w 2022 r. oraz plan na 2023 r. i 2024 r.

Rok	Wielkość popytu [tys.]	Praca eksploatacyjna [tys. wzkm]	Wskaźnik [pasażerowie/wzkm]
2022	14,8	32,5	0,5
2023 – plan	18,1	32,8	0,6
2024 – plan	b.d.	51,9	b.d.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Gorlicach.

Tab. 10. Zmiana wielkości popytu i pracy eksploatacyjnej na liniach powiatowych połączeń autobusowych w 2022 r. oraz plan na 2023 r. i 2024 r.

Rok	Zmiana w stosunku rok do roku			
	wielkości popytu		wielkości pracy eksploatacyjnej	
	[tys. pasażerów]	[%]	[tys. wzkm]	[%]
2022	-	-	-	-
2023 – plan	3,3	22,3	0,3	0,9
2024 – plan	b.d.	b.d.	19,1	58,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Gorlicach.

W 2022 r. z usług powiatowych połączeń użyteczności publicznej skorzystało 14,8 tys. pasażerów. Plan na 2023 r. zakłada liczbę pasażerów na poziomie 18,1 tys. osób (wzrost o 22,3% w stosunku do 2022 r.). W tym samym czasie ofertę przewozową, mierzoną wielkością pracy eksploatacyjnej, zaplanowano zwiększyć o 0,9%. Plan na 2024 r. zakłada wzrost wielkości pracy eksploatacyjnej o 19,1 tys. wozokilometrów (o 58,2%) w stosunku do 2023 r. Wzrost ten jest spowodowany większą liczbą kursów planowaną do realizacji w 2024 r.

3.2. Prognoza popytu

Popyt na liniach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez powiat gorlicki będzie się kształtował pod wpływem następujących czynników:

- liczby i struktury wiekowej mieszkańców powiatu, objętych obsługą komunikacyjną;
- liczby samochodów osobowych na tym obszarze;
- dostępności transportu publicznego mierzonej liczbą realizowanych wozokilometrów, w tym autobusowego organizowanego przez Powiat, ich częstotliwości kursowania;
- mobilności komunikacyjnej mieszkańców;
- poziomu przeciętnego wynagrodzenia, struktury wynagrodzeń i cen biletów;
- jakości oferowanych usług transportu zbiorowego – przede wszystkim w zakresie realizacji podstawowych postulatów przewozowych;
- integracji przewozów organizowanych przez Powiat z przewozami autobusowymi i kolejowymi innych organizatorów oraz z przewozami kolejowymi ponadlokalnymi i dalekobieżnymi;
- dostępności parkingów P&R, B&R oraz K&R.

Prognozowanie liczby pasażerów w przewozach pasażerskich organizowanych przez powiat gorlicki dla kolejnych lat jest dość trudne, z uwagi na kumulację dwóch zdarzeń bardzo istotnie wpływających na liczbę pasażerów przewożonych w autobusach transportu publicznego:

- wprowadzenie od 24 marca 2020 r. w związku z pandemią COVID-19 drastycznych ograniczeń w poruszaniu się mieszkańców (zakaz wychodzenia z domu obowiązujący do 16 kwietnia 2020 r.) oraz wprowadzenie w dniu 24 marca 2020 r. ograniczeń liczby miejsc w pojazdach transportu publicznego, potem systematycznie zmniejszanych, aż do rezygnacji z większości obostrzeń, uchylenia stanu epidemii w maju 2022 r., ale stanu zagrożenia dopiero z końcem czerwca 2023 r.;
- pogorszenia sytuacji finansowej budżetów jednostek samorządu terytorialnego w Polsce, spowodowane znaczącym wzrostem inflacji, jako efektu prowadzonych działań wojennych Federacji Rosyjskiej w Ukrainie, a także wprowadzenia w 2022 r. zmian podatkowych.

Dodatkowo po 2020 r. pojawił się efekt wprowadzenia ograniczeń w przemieszczaniu się, z wyraźnym preferowaniem pracy zdalnej, a także zamknięcia większości punktów handlowych i usługowych, wprowadzony w związku z zaistniałą pandemią COVID-19.

W okresie nakazu pozostania w domu liczba pasażerów transportu zbiorowego gwałtownie spadła, autobusy przewoziły często jedynie po kilka osób, a niekiedy nawet jeździły puste. Przewoźnicy i organizatorzy wprowadzili więc, dla zmniejszenia poziomu ponoszonych kosztów, ograniczenie zakresu wykonywanej pracy eksploatacyjnej.

Wprowadzone ograniczenia liczby pasażerów autobusów spowodowały dość masowe rezygnacje z korzystania z tego środka transportu na rzecz samochodów osobowych. Zmianie uległa więc jednocześnie struktura podróży na korzyść przejazdów indywidualnymi samochodami osobowymi. Ponadto pandemia COVID-19 wpłynęła na zmiany zachowań mieszkańców, korzystających w jej okresie w znacznie mniejszym zakresie z oferty usługowej i rekreacyjno-rozrywkowej, zmniejszając średnią liczbę realizowanych podróży.

Od II kwartału 2021 r. ograniczenia wprowadzone w okresie pandemii stopniowo były zmniejszane, aż do rezygnacji z większości obostrzeń, do uchylenia stanu epidemii w maju 2022 r., z pozostawieniem stanu zagrożenia. Jednak spowodowana pandemią zmiana zachowań komunikacyjnych dla części mieszkańców miała charakter długotrwały. Stan zagrożenia epidemiologicznego zniesiony został dopiero z końcem I półrocza 2023 r.

W całym okresie pandemii, nawet po częściowym zniesieniu ograniczeń, istotnie zmniejszyła się mobilność mieszkańców, głównie poprzez wprowadzane ograniczenia w poruszaniu się, ale i dość powszechne upowszechnienie się pracy zdalnej w przedsiębiorstwach i urzędach oraz wprowadzenie nauki zdalnej lub hybrydowej w szkołach.

Nie bez znaczenia jest także fakt pogorszenia sytuacji finansowej jednostek samorządu terytorialnego, w tym powiatów, wynikający z wprowadzonych zmian podatkowych, wysokiej inflacji oraz pośrednich skutków działań wojennych Federacji Rosyjskiej prowadzonych w Ukrainie.

Powiatowe przewozy pasażerskie organizowane przez powiat gorlicki uruchomiono dopiero od stycznia 2022 r., czyli w okresie stanu epidemii i zagrożenia epidemiologicznego. Ponadto przewozy uruchomiono tylko na jednej linii komunikacyjnej.

Trudne do przewidzenia są także zmiany poziomu inflacji, zawarte w dokumentach rządowych założenia szybkiego jej spadku wydają się być zbyt optymistyczne, co potwierdza poziom inflacji 16,1-18,4% osiągnięty w I kwartale 2023 r., 14,7-11,5% w II kwartale ponad 10% w lipcu i sierpniu 2023 r. Dopiero we wrześniu 2023 r. inflacja spadła do poziomu 8,2%, jednak istotnym wpływ na jej wysokość miało stosowanie przez Grupę ORLEN bardzo niskich cen paliw. Podjęte przez rząd okresowe zmniejszenia obciążeń mają skutek krótkotrwały, a choć sytuacja na rynkach międzynarodowych uległa poprawie to jest nadal dość niestabilna. Nie do przewidzenia jest także rozwój sytuacji w Ukrainie i w Izraelu oraz i skutki tych działań dla gospodarki światowej. Trudne do określenia są także długofalowe skutki dla budżetów jednostek samorządu terytorialnego wprowadzonych zmian podatkowych.

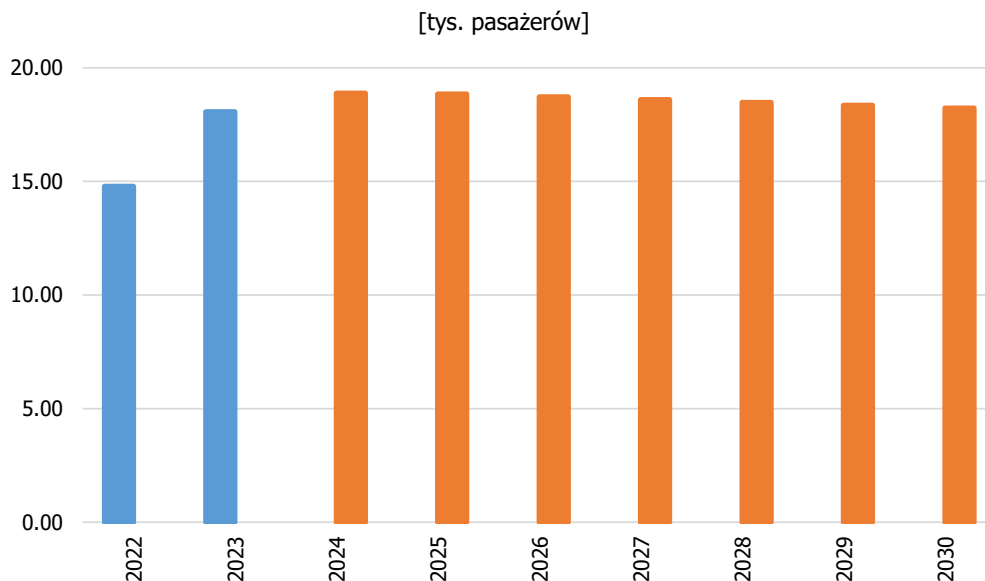
Z uwagi na negatywne skutki finansowe dla budżetu powiatu długiego okresu stanu epidemii i zagrożenia epidemiologicznego oraz nadal wysokiej inflacji, można przyjąć, że w kolejnych latach zakres pracy eksploatacyjnej pozostanie na poziomie 1,5-1,6 mln wozokilometrów, przynajmniej do czasu zrównoważenia stanu finansów powiatu i gmin, co może potrwać kilka lat.

Prognozę liczby pasażerów do 2030 r. przedstawiono na rysunku 7. Dla 2022 r. przedstawiono oszacowane wykonanie, dla 2023 r. przewidywane wykonanie, a dla lat 2024-2030 prognozę. Wykonanie oraz przewidywane wykonanie określono na podstawie liczby sprzedanych biletów w 2022 r. oraz w okresie pierwszych trzech kwartałów 2023 r.

Prognozę przedstawiono uwzględniając wykonaną i planowaną do wykonania liczbę wozokilometrów w 2022 r. oraz w 2023 r. Dla 2024 r. przyjęto planowaną do wykonania liczbę wozokilometrów, uwzględniając współczynnik korelacji w wysokości 0,7. Dla kolejnych przyjęto stabilizację liczby wozokilometrów oraz zmianę liczby pasażerów wynikającą ze zmian demograficznych prognozowanych przez GUS.

Oddziaływanie na popyt wymaga podjęcia kompleksowych działań, zarówno w ujęciu funkcjonalnym, jak i marketingowym.

W ujęciu funkcjonalnym, podejmowane działania w zakresie kształtowania oferty przewozowej powinny obejmować dostosowanie do potrzeb mieszkańców jej poszczególnych elementów, identyfikowanych jako postulaty przewozowe.

**Rys. 7. Prognoza popytu do 2030 r.**

Źródło: opracowanie własne.

Jak wynika z przeprowadzonych w wielu miastach badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, do głównych postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem komunikacji publicznej zalicza się:

- bezpośredniość;
- punktualność;
- częstotliwość.

W ujęciu marketingowym, oferta przewozowa publicznej komunikacji zbiorowej powinna stanowić mix pięciu elementów: usługi przewozowej, ceny, dystrybucji, promocji i personelu obsługi pasażera, gwarantujących jej wysoką jakość.

Promotoryzacyjna polityka komunikacyjna, zwłaszcza stwarzająca coraz lepsze warunki podróżowania samochodem osobowym, zawsze powoduje zmniejszenie popytu w pasażerskim transporcie zbiorowym. W interesie organizatora tego transportu jest więc zmiana tej polityki, w celu osiągnięcia równowagi pomiędzy przejazdami pojazdami indywidualnymi a komunikacją zbiorową. Celem wdrożenia zrównoważonego transportu jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych pomiędzy transport publiczny a indywidualny. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego obowiązującymi w Unii Europejskiej, podział zadań przewozowych w transporcie na terenach wiejskich powinien kształtować się

docelowo w proporcji 25% transport publiczny – 75% transport indywidualny, a na terenach miast i aglomeracji w proporcji po 50%. Biorąc pod uwagę pogorszenie sytuacji budżetów jednostek samorządu terytorialnego w Polsce oraz zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców, spowodowanych niekorzystnym odbiorem transportu publicznego w okresie pandemii, poziom ten będzie w najbliższych latach wyzwaniem do osiągnięcia.

Dążenie do zrównoważonego rozwoju transportu oznacza konieczność podjęcia działań zmierzających nie tylko do utrzymania obecnego, udziału transportu zbiorowego w przewozach, ale zaistnienia tendencji przenoszenia się pasażerów z transportu indywidualnego do zbiorowego. W obecnej sytuacji znaczących ograniczeń finansowych dla funkcjonowania transportu zbiorowego oraz społecznego odbioru wysokiego ryzyka korzystania z tych środków transportu, niezwykle ważne jest by przede wszystkim utrzymać poziom korzystania przez pasażerów ze środków transportu zbiorowego. Działania te będą wymagały co najmniej utrzymania obecnych parametrów globalnej oferty przewozowej – zarówno w zakresie ilościowym (liczba kursów i wozokilometrów), jak i jakościowym (dogodne godziny połączeń, jakość obsługi), bez względu na liczbę korzystających pasażerów. Najlepszym rozwiązaniem byłoby jednak dalsze rozszerzanie oferty publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu, czyli dążenie do zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców na korzystanie w coraz szerszym zakresie z transportu zbiorowego w realizacji podróży.

Ważnym elementem jest stwarzanie zdecydowanych preferencji w ruchu dla transportu zbiorowego. Przy modernizacjach dróg, przez które przebiegają trasy linii komunikacyjnych, należy projektować odcinki z uprzywilejowaniem dla transportu publicznego – np. służy ułatwiające wyjazd z przystanku, krótkie odcinki buspasów w dojeździe do wybranych skrzyżowań, w szczególności z sygnalizacją świetlną itp. Istotnym działaniem jest dostosowywanie wielkości taboru autobusowego do występującego popytu, ze stałą poprawą jakości przewozów poprzez korzystanie z nisko- i zeroemisyjnych, wygodnych autobusów, dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, zapewniających komfort podróży zbliżony do przejazdu samochodem osobowym. Ważne znaczenie ma także systematyczna poprawa standardu wyposażenia przystanków, poprzez: zapewnienie dogodnych warunków oczekiwania na autobus, ułatwienia w zajmowaniu miejsca w pojeździe (odpowiednia wysokość peronu), eliminację barier architektonicznych dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się, kompleksową i aktualną informację pasażerską.

4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

4.1. Charakterystyka istniejącej sieci

Aktualnie, sieć transportu publicznego na obszarze powiatu tworzy:

- sieć linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez powiat gorlicki;
- sieć linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez gminę Biecz;
- sieć linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez gminę Bobowa;
- sieć komunikacji miejskiej w Gorlicach;
- połączenia kolejowe w ramach wojewódzkich i komercyjnych przewozów pasażerskich;
- sieć komunikacji komercyjnej.

Wg stanu na dzień 31 października 2023 r. powiat, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, uruchomił przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej z wykorzystaniem środków z FRPA na 1 linii komunikacyjnej w ramach powiatowych przewozów pasażerskich. Operatorem świadczącym usługi na ww. linii było Przedsiębiorstwo Przewozowo-Handlowe „LIBROPOL” s.j. Rafał Libront, Ryszard Urbanek, Mirosław Libront, Stefan Libront z Siedlisk.

W tabeli 11 przedstawiono dane dot. linii funkcjonującej w ramach powiatowych przewozów pasażerskich z dofinansowaniem z FRPA, organizowanej przez powiat według stanu na 31 października 2023 r.

Tab. 11 Linia komunikacyjna funkcjonująca w ramach powiatowych przewozów pasażerskich organizowanych przez powiat gorlicki – stan na 31 października 2023 r.

Nr linii	Nazwa linii komunikacyjnej	Liczba kursów w dni nauki szkolnej	Planowane km w 2023 r.
U 120501	Gorlice – Zdunya – Smerekowiec – Gorlice	2	32 791,40

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Gorlicach.

Przy planowaniu oferty przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej uruchamianych przez powiat wykorzystano wyniki badań marketingowych zrealizowanych w 2020 r. i 2023 r. Wyniki pozwoliły określić m.in. kierunki podróży mieszkańców oraz godziny

szczytów komunikacyjnych. Większość zdiagnozowanych kierunków podróży była obsługiwana przez przewoźników prywatnych, w sposób zaspokajający potrzeby transportowe. Jedyną białą plamą wykluczoną transportowo na obszarze powiatu okazała się relacja, na której uruchomiono linię powiatową.

Komplementarne w stosunku do powiatowych linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej są komercyjne połączenia autobusowe uruchamiane przez przewoźników prywatnych. Głównymi przewoźnikami, świadczącymi usługi na liniach transportu drogowego na obszarze planu, są:

- „Coliber – Handel i Usługi” Jan Dyki, Bartłomiej Dyki s.c.;
- Firma Przewozowo – Usługowo – Produkcyjna „NOWEX” Nowak Józef;
- PGZK-Jasiel sp. z o.o.;
- Przedsiębiorstwo Przewozowo-Handlowe „LIBROPOL” s.j. Rafał Libront, Ryszard Urbanek, Mirosław Libront, Stefan Libront;
- Tomasz Kawik – FHU OLKAMA;
- Transport Osobowy „TRANZIT” Piotr Solarz;
- Voyager Transport sp. z o.o.

W tabeli 12 przedstawiono wykaz przewozów komercyjnych na terenie powiatu gorlickiego, wg stan na dzień 31 października 2023 r. funkcjonujących na podstawie zezwoleń wydanych przez starostę gorlickiego.

Tab. 12. Przewozy komercyjne na terenie powiatu gorlickiego funkcjonujące na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Gorlickiego – stan na 31 października 2023 r.

Nr zezwolenia	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	sobota	niedziela
3/2017	Gorlice – Libusza Skała	„Coliber – Handel i Usługi” Jan Dyki, Bartłomiej Dyki s.c.	22	-	-
55/2011	Gorlice – Banica		8	-	-
1/2019	Bednarka – Gorlice	Firma Przewozowo – Usługowo – Produkcyjna „NOWEX” Nowak Józef	12	-	-
2/2019	Pagorzyna – Gorlice		24	7	-
6/2019	Lipinki – Biecz		2	-	-

Nr ze- zwolenia	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni po- wsze- dnie nauki szkolnej	sobota	niedziela
4/2023	Sitnica – Gorlice	PGZK-Jasiel sp. z o.o.	22	-	-
6/2016	Bobowa – Szalowa – Bieśnik – Gorlice	Przedsiębiorstwo	29	-	-
7/2016	Staszkówka – Gorlice	Przewozowo- Handlowe „LI- BROPOL” s.j. Ra-	20	-	-
8/2016	Brzana – Gorlice	fał Libront, Ry-	14	5	-
9/2016	Lipniczka – Gorlice	szard Urbanek,	14	3	-
6/2018	Jasionka – Gorlice	Mirosław Libront,	37	-	-
1/2023	Kobylanka – Libusza	Stefan Libront	6	-	-
2/2023	Wilczyska – Gorlice		6	5	3
5/2023	Gorlice – Wysowa-Zdrój	Tomasz Kawik – FHU OLKAMA	28	10	6
3/2008	Biecz – Gorlice	Transport Oso- bowy „TRANZIT”	2	2	-
34/2009	Gorlice – Sitnica p/Rożnowice	Piotr Solarz	18	2	-
6/2023	Gorlice – Wysowa-Zdrój	Voyager	21	6	-
2/2022	Gorlice – Łosie	Transport sp. z o.o.	7	-	-
Razem	-	-	292	40	9

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Gorlicach.

Na liniach komercyjnych uruchamianych przez przewoźników prywatnych wg stanu na dzień 31 października 2023 r. wykonywano 292 kursy w dni powszednie nauki szkolnej, 40 kursów w soboty i 9 kursów w niedziele. Większość linii była bardzo ściśle powiązana ze stolicą powiatu – miastem Gorlice.

Przewozy gminne uruchamiają gminy miejsko-wiejskie: Biecz – cztery linie komunikacji gminnej i Bobowa – dwie linie komunikacji gminnej. Obie gminy do organizacji przewozów wykorzystały środki finansowe pochodzące z FRPA. W tabeli 13 przedstawiono zestawienie połączeń wewnątrzgminnych utworzonych w ramach gminnych przewozów pasażerskich w gminie Biecz i Bobowa.

Tab. 13. Połączenia w ramach gminnych przewozów pasażerskich organizowane przez Burmistrza Gminy Biecz oraz Burmistrza Gminy Bobowa – stan na 31 października 2023 r.

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	sobota	niedziela
Burmistrz Miasta i Gminy Biecz					
134641	Libusza – Biecz	PGZK-Jasiel sp. z o.o.	16	-	-
134642	Sitnica – Biecz		28	-	-
134643	Libusza – Głęboka		20	2	1
134644	Rożnowice – Biecz		6	-	-
Burmistrz Miasta i Gminy Bobowa					
1	Wilczyśka – Sędziszowa	Przedsiębiorstwo Przewozowo-Handlowe „LI-BROPOL” s.j. Rafał Libront, Ryszard Urbanek,	19	13	13
2	Stróżna – Jankowa – Brzana	Mirosław Libront, Stefan Libront	23	10	10

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Gorlicach.

Oprócz linii wymienionych w tabelach 12 i 13, na obszarze powiatu gorlickiego funkcjonują także linie komunikacji miejskiej organizowanej przez Burmistrza Miasta Gorlice. Trasy gorlickiej komunikacji miejskiej obsługiwały, poza miastem Gorlice miejscowości położone w gminach:

- Biecz;
- Gorlice;
- Lipinki;
- Moszczenica;
- Sękowa.

Wykaz miejscowości, obsługiwanych liniami gorlickiej komunikacji miejskiej, wraz z liczbą połączeń w skali doby, wg stanu na dzień 31 października 2023 r., przedstawiono w tabeli 14.

Tab. 14. Miejscowości w gminach Biecz, Gorlice i Sękowa obsługiwane liniami gorlickiej komunikacji miejskiej – stan na 31 października 2023 r.

Miejscowość	Gmina	Linia	Dzienna liczba par kursów do/z danej miejscowości		
			dni powszednie	soboty	niedziele
Biecz	Biecz	1	34	-	-
Kłęczany		1	34	-	-
Strzeszyn		1	34	-	-
Bielanka	Gorlice	8	10	-	-
Dominikowice		5, 15	46	-	-
Kobylanka		5, 6	38	-	-
Kwiatonowice		7	25	-	-
Ropica Polska		6, 8	26	-	-
Szymbark		6	16	-	-
Zagórzany		8	13	-	-
Kryg	Lipinki	15	26	-	-
Lipinki		15	2	-	-
Moszczenica	Moszczenica	7	25	-	-
Owczary	Sękowa	17	10	-	-
Siary		17	22	-	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy MZK sp. z o.o.

Uzupełniające w stosunku do oferty drogowego publicznego transportu zbiorowego są usługi kolei regionalnych oraz system publicznego transportu zbiorowego składający się linii autobusowych tzw. Autobusowe Linie Dostawcze Województwa Małopolskiego, których organizatorem jest Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego. W ramach przewozów wojewódzkich (zarówno w transporcie kolejowym jak i na Autobusowych Liniach Dostawczych) usługi świadczyły Koleje Małopolskie sp. z o.o. Wg stanu na dzień 31 października 2023 r. przez teren powiatu gorlickiego nie przebiegały żadne połączenia kolejowe, których organizatorem był Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego. Natomiast w przypadku Autobusowych Linii Dostawczych przez obszar powiatu przebiegała trasa jednej linii nr A23 na trasie Tarnów – Gorlice – Wysowa-Zdrój. Wg stanu na dzień 31 października 2023 r. na linii tej wykonywano 6 kursów w każdym dniu tygodnia. Linia ta została uruchomiona na wniosek powiatu gorlickiego.

Dla mieszkańców powiatu gorlickiego, największe znaczenie ma linia kolejowa nr 108 na odcinku Gorlice Zagórzany – Jasło – granica województwa. Pociągi tej relacji zaspokajają potrzeby komunikacyjne miejscowości generujących duży ruch turystyczny i cieszą się dużym

obłożeniem. Stanowią istotny element oferty przewozowej w ramach transportu publicznego, zapewniając lokalnej społeczności połączenie z miastem wojewódzkim, wspierając tym samym lokalny rynek pracy.

Pozostałe przewozy kolejowe uczestniczą w ograniczonym stopniu w przemieszczaniach pasażerów na obszarze powiatu gorlickiego.

4.2. Charakterystyka planowanej sieci

Zgodnie z założeniami funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, przyjmuje się, że przewozy o charakterze użyteczności publicznej powinny być organizowane wszędzie tam, gdzie konieczne jest zapewnienie mieszkańcom możliwości przemieszczania się, a gdzie utrudniony jest dostęp przy pomocy innego środka komunikacji. Oferta publicznego transportu zbiorowego powinna zapewniać także możliwość skorzystania z niej w sytuacji rezygnacji z podróży samochodem osobowym oraz w relacjach, w których występują duże potoki podróżnych. Co do zasady połączenia publicznym transportem zbiorowym powinny być tak kształtowane, aby możliwa była ich integracja z innymi środkami transportu, np. w węzłach przesiadkowych, a w przypadku ich braku, trasy linii i rozkłady jazdy powinny umożliwiać bezpośredni dojazd do najważniejszych celów podróży.

Na odcinkach, na których wyznaczone zostały trasy wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, uruchomienie dodatkowej oferty przewozów konieczne będzie wówczas, jeżeli przewozy wojewódzkie nie zapewnią oczekiwanej lokalnie oferty. Przewozy te będą więc komplementarne wobec przewozów wojewódzkich w tych relacjach lub substytucyjne wobec nich, o ile zajdzie potrzeba utrzymywania zintegrowanej taryfowo oferty przewozowej na całym obsługiwanym obszarze.

Potrzeba uruchomienia na obszarze powiatu przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej determinowana jest:

- niewielkim zakresem przewozów kolejowych w stosunku do obszaru powiatu;
- rosnącym ryzykiem likwidacji linii lokalnych o niewielkiej liczbie pasażerów i ujemnej rentowności dla przewoźników;
- ryzykiem całkowitego zaniechania realizacji przewozów na lokalnych liniach po utracie prawa przewoźników do występowania o rekompensatę strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych;
- występującą koncentracją przewozów komercyjnych wyłącznie na trasach o znacznych potokach pasażerskich.

Przy projektowaniu siatki połączeń należy uwzględnić zamiar zorganizowania przez Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego sieci wojewódzkich linii autobusowych.

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.

Ważnym elementem organizacji jest odpowiednie dostosowanie zakresu czasowego przewozów – w sposób umożliwiający codzienne dojazdy do miejsc pracy i nauki oraz w sprawach wymagających kontaktu z urzędami. Niezbędne też jest zapewnienie połączeń z węzłami integracyjnymi zlokalizowanymi na obszarze powiatu w sobotę i w niedzielę. Połączenia te powinny umożliwiać osobom, które nie posiadają lub nie mogą korzystać z samochodu osobowego, dojazd i powrót do tych miejsc w ciągu jednego dnia. Komunikacja organizowana przez powiat w godzinach porannego (od ok. godz. 5:30 do ok. godz. 9) i popołudniowego (od ok. 14 do ok. godz. 17) szczytu komunikacyjnego z uwagi na napętnienia powinna uwzględniać dojazd bezpośredni do lub z centrum miasta, jako głównego punktu podróży, zaś w pozostałych godzinach oraz w weekendy kursy planowane powinny być do centrów przesiadkowych.

W okresie obowiązywania planu przyjmuje się organizowanie przez powiat sieci połączeń autobusowych wskazanych w tabeli 15.

Tab. 15. Sieć połączeń linii w ramach powiatowych przewozów pasażerskich na obszarze powiatu gorlickiego

Nr linii	Nazwa linii komunikacyjnej	Liczba kursów w dni nauki szkolnej
U 120501	Gorlice – Zdunya – Smerekowiec – Gorlice	3

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Gorlicach.

Graficznie sieć proponowanych połączeń powiatowych przedstawiona została na rysunku 8, a także w załączniku nr 1 do planu.

W okresie planowania zakłada się rozwój sieci linii przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez powiat.

Zakłada się, że w ramach linii użyteczności publicznej, będzie także realizowana obsługa miejscowości położonych w niewielkim oddaleniu od wytyczonych tras z dojazdem drogami gminnymi. Przewozy pasażerskie na wyznaczonych liniach powinny być bowiem poprowadzone tak, aby w możliwie wysokim stopniu zaspokoić potrzeby mieszkańców na realizację podróży ponadgminnych, docierając do przystanków najbliższych wobec źródeł ruchu. Dopuszczalne jest więc poprowadzenie tras linii do tych przystanków drogami gminnymi o odpowiedniej nawierzchni. Droga przeznaczona do przejazdu pojazdu powinna być utwardzona o nawierzchni

ulepszonej, pozbawiona elementów utrudniających podróżowanie takich jak: garby poprzeczne, przełomy, znaczne ubytki nawierzchni lub elementy uspokojenia ruchu zmuszające do znacznego ograniczenia prędkości (poniżej 20 km/h). W miejscu zakończenia trasy linii powinna być urządzona pętla, umożliwiającą zawracanie bez manewru cofania, o nawierzchni spełniającej powyższe standardy.



Rys. 8. Trasy linii przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej na obszarze powiatu gorlickiego

Źródło: opracowanie własne.

Władze powiatu będą podejmowały dalsze działania w kierunku współpracy z organizatorami wojewódzkich oraz gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej – w celu jak najlepszego dostosowania zarządzanej przez siebie oferty przewozowej do potrzeb mieszkańców, nie tylko w podróżach międzypowiatowych, ale i w podróżach wewnątrz powiatu.

Komunikacja publiczna organizowana przez powiat będzie wymagać ciągłego dostosowywania oferty do faktycznego popytu. Ewentualne zmiany w przebiegu tras linii są więc możliwe. Zaleca się jednak przeprowadzanie większych zmian nie częściej niż raz w roku ze względu na wymaganą aktualizację „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gorlickiego na lata 2023-2030”.

Organizowana przez powiat linia komunikacyjna przebiega w większości przez obszary o zabudowie wiejskiej oraz podgórskie, zalesione o niezbyt dużej intensywności zabudowy. Długie przebiegi międzyprzystankowe i znaczna deniwelacja trasy, miejscami krętej, nie są odpowiednie do eksploataowania taboru elektrycznego. Nie przewiduje się więc wykorzystania na liniach komunikacyjnych organizowanych przez Powiat autobusów elektrycznych. Wykorzystywanie autobusów zeroemisyjnych będzie być może zasadne po uruchomieniu w przyszłości kolejnych tras obejmujących obszary o intensywnej zabudowie.

W okolicy Gorlic nie ma stacji tankowania gazu ziemnego, wykorzystanie tego rodzaju paliwa nie jest więc obecnie możliwe.

Powiat zamierza wykorzystywać do świadczenia przewozów autobusy klas II i III, nie wystąpi więc zobowiązanie zamawiającego, o którym mowa w § 68a ustawy o elektromobilności.

4.3. Zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe

Ważnym elementem infrastruktury transportowej, niezbędnym dla funkcjonowania komunikacji zbiorowej, zarówno o charakterze użyteczności publicznej, jak i komercyjnej, są węzły i punkty przesiadkowe, integrujące różne środki transportu i różnych przewoźników. Powinny one zapewniać nieuciążliwą i możliwie szybką zmianę środka transportu (z uwzględnieniem roweru) oraz godziwe warunki oczekiwania. Każdy węzeł powinien zapewniać pasażerom pełną informację o usługach – miejscach i godzinach odjazdu środków transportu i warunkach wnoszenia opłaty za przejazd – oraz umożliwiać zaplanowanie podróży. Właściwe urządzenie węzłów i punktów przesiadkowych stanowi istotny element realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu przez wszystkie szczeble administracji samorządowej i jest konieczne dla praktycznego wdrożenia integracji różnych form transportu. Są to miejsca umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym precyzuje, że do tego rodzaju infrastruktury

zalicza się przede wszystkim: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną.

Na obszarze powiatu gorlickiego wg stanu na dzień 31 października 2023 r. nie znajdował się żaden punkt, który pełnił funkcję węzła przesiadkowego. W planie transportowym dla województwa małopolskiego nie wskazano żadnej lokalizacji na obszarze powiatu, w której powinien powstać podstawowy lub pomocniczy węzeł przesiadkowy.

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego, realizowanego w ramach planu transportowego, zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 3 ustawy o ptz. Zasady finansowania regularnego przewozu osób (o charakterze użyteczności publicznej) w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określa rozdział 6 tej ustawy.

Finansowanie publicznego transportu zbiorowego w jednostkach samorządowych realizowane jest z trzech źródeł. Pierwsze z nich stanowią przychody ze sprzedaży biletów, drugie – rekompensata z budżetów jednostek samorządu terytorialnego oraz przekazywana przewoźnikowi ze środków skarbu państwa z tytułu honorowania ulg ustawowych, a trzecim źródłem finansowania są wsparcia ze środków pomocowych krajowych (np. FRPA) oraz Unii Europejskiej. Środki te pokrywają wydatki bieżące na:

- zakup usług przewozowych od operatorów (w tym np. od podmiotu wewnętrznego, o ile występuje);
- utrzymanie infrastruktury, w tym drogowej oraz przystanków;
- wytwarzanie, dystrybucję i kontrolę biletów;
- zamieszczanie informacji pasażerskiej;
- przeprowadzanie badań i analiz;
- funkcjonowanie organizatora przewozów.

Poza wydatkami bieżącymi, realizowane są wydatki inwestycyjne na zakup taboru, zakup wiat przystankowych, wdrożenie systemu informacji pasażerskiej, itd.

Sposobem finansowania publicznej komunikacji zbiorowej może też być udostępnienie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W powiecie gorlickim taka sytuacja nie wystąpiła.

Wg stanu na dzień 31 października 2023 r. powiat, jako jednostka samorządu terytorialnego, finansuje przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego na jednej linii komunikacyjnej przez niego organizowanej, z dofinansowaniem z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (FRPA) oraz z otrzymywaniem dotacji z tytułu honorowania ulg ustawowych.

Finansowanie usług publicznego transportu zbiorowego w powiecie gorlickim w roku 2022 oraz planowane w latach 2023-2024 przedstawiono w tabeli 16.

Finansowanie przewozów użyteczności publicznej z dopłatami z Funduszu wymaga udziału własnego organizatora – jednostki samorządu terytorialnego – w wysokości co najmniej 10% deficytu linii powiększonego o rozsądny zysk operatora.

Tab. 16. Finansowanie usług transportu publicznego w powiecie gorlickim w latach 2022-2024

Rok	Praca eksploatacyjna [tys. wzkm]	Koszty przewozów [tys. zł]	Przychody ze sprzedaży biletów [tys. zł]	Rekompensata [tys. zł]	
				z tytułu ulg ustawowych	ze środków FRPA i Powiatu
2022	32,53	138,77	40,87	25,24	72,66
2023 – plan	32,79	185,93	67,73	27,41	90,79
2024 – plan	51,96	250,00	b.d.	b.d.	b.d.

Źródło: dane Powiatu.

Przewóz osób w powiatowych przewozach pasażerskich realizowany jest także przez przewoźników – na zasadach komercyjnych. Do dnia 31 grudnia 2021 r. przewoźnicy, zgodnie z obowiązującymi przepisami, uzyskują za pośrednictwem Urzędu Marszałkowskiego refundację z budżetu państwa z tytułu udzielanych ulg ustawowych (przepis od kilku lat przedłużany na kolejny rok budżetowy).

Z powodu konkurencji samochodów osobowych (oraz sytuacji epidemiologicznej) przewoźnicy komercyjni ograniczają połączenia komunikacyjne pozostawiając jedynie kursy o większych potokach pasażerskich. Ponadto wzrost dochodów gospodarstw domowych, coraz większa powszechność oraz dostępność samochodów osobowych dodatkowo przyczyniły się do zmniejszania oferty transportu zbiorowego. Mniejsze miejscowości, szczególnie oddalone od ośrodków powiatowych, przestają być w rezultacie obsługiwane komunikacją komercyjną albo są obsługiwane tylko kilkoma kursami w dniu powszednim, w roku szkolnym. Dostępność transportu publicznego dla oddalonych miejscowości stawała się coraz niższa, co w rezultacie powoduje ryzyko wykluczenia społecznego dla grup mieszkańców nieposiadających samochodów osobowych, nieposiadających prawa jazdy, czy o ograniczonej zdolności do poruszania się.

W takich sytuacjach konieczne staje się, dla utrzymania połączeń, organizowanie publicznego transportu zbiorowego przez gminy, powiaty i ich związki z rekompensatą dla operatora wypłacaną z budżetów samorządów lokalnych. Przekazywanie rekompensaty jest obecnie wspomagane dopłatami z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o które samorządy występują.

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego częściowo finansowanego przez samorząd jest elementem ich polityki socjalnej, ekologicznej i transportowej, ukierunkowanej

na zaspokojenie podstawowych potrzeb lokalnej społeczności w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. Realizacja tego celu wymaga, aby:

- utrzymywać połączenia nierentowne – transport publiczny powinien zapewniać możliwość przejazdów także na trasach i w porach doby, które nie zapewniają przewoźnikom efektywności ekonomicznej prowadzonej działalności;
- pokrywać straty przychodów wynikające z wprowadzonych ograniczeń spowodowanych sytuacją epidemiologiczną i innymi zdarzeniami;
- pokrywać utracone przychody operatorów związane z ustanawianym przez samorządy prawem niektórych grup społecznych do przejazdów bezpłatnych i ulgowych;
- zapewnić możliwie wszystkim mieszkańcom dojazd do sieci połączeń kolejowych i autobusowych, dojazd do węzłów przesiadkowych i ośrodków regionalnych.

W modelu zarządzania publicznym transportem zbiorowym obowiązującym w powiecie gorlickim, to operator jest emitentem biletów i otrzymuje od organizatora wyłącznie zapłatę za świadczone usługi, zapewniającą – wraz z wpływami z biletów i dotacją z tytułu honorowania ulg ustawowych – pokrycie kosztów ich realizacji. Powiat, analogicznie jak inne jednostki organizujące publiczny transport zbiorowy, zmuszony jest otrzymywać środki z innych dochodów na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego.

Wg stanu na dzień 31 października 2023 r. powiat zawarł umowę na realizację usług przewozowych z operatorem – Przedsiębiorstwo Przewozowo-Handlowe „LIBROPOL” s.j. Rafał Libront, Ryszard Urbanek, Mirosław Libront, Stefan Libront z Siedlisk.

Przewóz osób na obszarze powiatu odbywa się również w ramach gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w gminie miejskiej Gorlice oraz gminie miejsko-wiejskiej Biecz, gminie Bobowa.

Miasto Gorlice organizuje komunikację miejską, której sieć obejmuje także teren gmin Biecz, Gorlice, Lipinki, Moszczenica i Sękowa. Planowana do wykonania praca eksploatacyjna w gorlickiej komunikacji miejskiej wynosi 918 tys. wozokilometrów, przy ponoszonych kosztach w wysokości 7,24 mln zł. Planowana dopłata z budżetu miasta i gmin obsługiwanych komunikacją miejską wynosi 2,96 mln zł. Liczba pasażerów do przewiezienia w 2023 r. wynosi ok. 910 tys. osób. Przewozy obsługuje Miejski Zakład Komunikacyjny sp. z o.o. w Gorlicach, z którym Miasto zawarło umowę w trybie z podmiotem wewnętrznym, obowiązującą do dnia 30 września 2029 r.

Miasto i gmina Biecz organizuje gminne przewozy pasażerskie z dofinansowaniem z FRPA, obejmujące dwie linie komunikacyjne obsługujące teren gminy. Planowana wartość kosztów funkcjonowania linii w 2023 r. wyniesie 169,6 tys. zł, zaś wydatek z budżetu gminy

20,1 tys. zł. Przewozy dla tej gminy realizuje PGZK-JASIEL sp. z o.o., obsługujący także Powiatowo-Gminny Związek Powiatu Jasielskiego. Miasto i gmina Biecz zamierza przystąpić do tego związku.

Gmina Bobowa organizuje gminne przewozy pasażerskie z dofinansowaniem z FRPA, obejmujące dwie linie komunikacyjne obsługujące teren gminy. Planowana wartość kosztów ich funkcjonowania w 2023 r. to 338,0 tys. zł, zaś wydatek z budżetu – 98,0 tys. zł. Przewozy dla tej gminy realizuje Przedsiębiorstwo Przewozowo-Handlowe „LIBROPOL” s.j. Rafał Libront, Ryszard Urbanek, Mirosław Libront, Stefan Libront z Siedlisk.

Ponadto gminy powiatu gorlickiego realizują zadania własne związane z dowozem dzieci i młodzieży do szkół. Wydatki gmin związane z realizacją tego celu przedstawiono w tabeli 17.

Tab. 17. Finansowanie zadań związanych z dowozem dzieci i uczniów gminach powiatu gorlickiego w 2022 r. i plan na 2023 r.

Gmina	Wykup biletów		Przewozy zamknięte		Przewozy niepełnosprawnych	
	liczba osób	kwota [tys. zł]	liczba osób	kwota [tys. zł]	liczba osób	kwota [tys. zł]
2022 r.						
Biecz	103	73,42	121	134,95	17	64,45
Gorlice (wiejska)	4	0,18	98	173,58	9	132,54
Gorlice (miasto)	-	-	-	-	37	154,02
Lipinki	66/63	42,12	-	-	15	24,71
Łużna	22	22,09	-	-	6	139,63
Moszczenica	18	11,11	-	-	3	36,62
Ropa	137	112,21	-	-	6	60,84
Sękowa	200/164	119,58	-	-	8	23,11
Uście Gorlickie	142	158,29	117	236,17	13	39,26
Razem	570	465,59	215	409,75	97	610,73
2023 r.						
Biecz	103	83,12	101	146,54	19	94,00
Gorlice (wiejska)	-	-	85	190,04	12	143,19
Gorlice (miasto)	-	-	-	-	46	251,74

Gmina	Wykup biletów		Przewozy zamknięte		Przewozy niepełnosprawnych	
	liczba osób	kwota [tys. zł]	liczba osób	kwota [tys. zł]	liczba osób	kwota [tys. zł]
Lipinki	63/49	29,12	-	-	19	121,21
Łużna	21	23,79	-	-	6	180,87
Moszczenica	16	120,24	-	-	4	80,21
Ropa	121	117,19	-	-	9	93,47
Sękowa	164/167	141,46	-	-	8	57,71
Uście Gorlickie	154	148,84	113	254,79	14	90,15
Razem	533	472,42	198	444,84	118	1 018,54

Źródło: dane gmin.

Zakłada się, że w okresie planowania finansowanie publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez powiat gorlicki będzie polegać na:

- przekazywaniu operatorowi rekompensaty ze środków budżetu państwa z dopłat przekazywanych Powiatowi oraz z tytułu dotacji wynikającej z utraconych przychodów operatora, związanych ze stosowaniem ulg ustawowych;
- przekazywaniu operatorowi rekompensaty ze środków budżetu powiatu – z tytułu wykonywania przewozów generujących dochody, wraz z powyższymi elementami rekompensaty, niższe niż ponoszone koszty, jako element wkładu własnego;
- pobieraniu od pasażerów opłat ze sprzedaży biletów za wykonane przewozy, bezpośrednio lub pośrednio poprzez operatora;
- udostępnianiu operatorowi środków transportu do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej, o ile takie środki zostaną przez organizatora zakupione.

Źródłem finansowania przewozów będą więc wpływy z biletów i ewentualnych opłat dodatkowych, środki budżetowe Powiatu (w tym ewentualne przekazane środki z budżetów gmin objętych połączeniami), dopłaty z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dotacje i środki pomocowe oraz inne dodatkowe wpływy.

Aspekt finansowy powinien być również brany pod uwagę przy konstruowaniu taryfy opłat. System taryfowy jest czynnikiem decydującym o atrakcyjności transportu publicznego, dlatego wynikające z niego rodzaje biletów i ich ceny, powinny być utrzymywane na poziomie niższym, niż zapewniający pokrycie całości kosztów. Ma to na celu umożliwienie realizacji podróży wszystkim, również mniej zamożnym grupom społecznym, które nie wnoszą w ogóle opłaty za przejazd (w komunikacji miejskiej lub gminnej) albo pokrywają koszt przejazdu tylko

w pewnym stopniu. Ceny te powinny być również atrakcyjne w porównaniu z kosztami użytkowania pojazdów indywidualnych. Taka polityka taryfowa oznacza, że ponoszone przez operatorów koszty eksploatacyjne, zwykle przewyższają wysokość wpływów ze sprzedaży biletów. Wysokość opłat na określonych odcinkach tras może być ustalana w specyfikacji warunków zamówienia w postępowaniu wyłaniającym operatora.

Jednym z ważnych aspektów polityki taryfowej jest utrzymywanie odpowiedniej struktury cen biletów jednorazowych i okresowych. Bilet okresowy, jeśli jest łatwo dostępny (dostępność punktów sprzedaży) i o atrakcyjnej cenie, stanowi ważną zachętę do korzystania z usług komunikacji zbiorowej. W przewozach powiatowych cena biletu miesięcznego powinna odpowiadać cenie około 20-25 biletów jednorazowych i nigdy nie przekraczać ceny 30 biletów jednorazowych.

Finansowanie organizowanego przez powiat gorlicki transportu publicznego odbywać się będzie także poprzez realizację przedsięwzięć inwestycyjnych, w tym wkład własny w finansowaniu projektów unijnych.

Powiat rozważy udział w przyszłych naborach konkursowych na dofinansowanie ze środków krajowych i unijnych zakupu autobusów zeroemisyjnych wraz z infrastrukturą zasilającą.

Realizację własnych zakupów jednostek taborowych realizowali będą także wyłonieni w przyszłości operatorzy.

Realizacja taborowych przedsięwzięć inwestycyjnych będzie prowadzona z przestrzeganiem wymogów ustawy o elektromobilności, dotyczących udziału taboru zasilanego paliwami alternatywnymi oraz taboru zeroemisyjnego w całości nabywanej floty oraz użytkowanego w ramach zawieranych umów.

Niezależnie od powyższego Powiat przewiduje w ramach własnego budżetu realizację inwestycji w odnowienie i rozbudowę infrastruktury przystankowej, w tym likwidację barier architektonicznych, budowę, rozbudowę i modernizację dróg i innych tras dla rowerów, dostosowanie dróg i skrzyżowań do potrzeb osób o ograniczonej zdolności do poruszania się, integracją różnych form przemieszczania się po powiecie, w miarę możliwości korzystając ze wsparcia środkami pomocowymi krajowymi i europejskimi.

Ważne dla funkcjonowania komunikacji zbiorowej, zarówno o charakterze użyteczności publicznej, jak i komercyjnej, są węzły i punkty przesiadkowe, integrujące różne środki transportu i różnych przewoźników i operatorów. Zakłada się, że w okresie planowania węzły integracyjne i przystanki przesiadkowe będą modernizowane i wyposażone zgodnie z przyjętymi standardami.

Rozwiązaniem, które będzie rozwijane wraz z innymi operatorami transportu publicznego na obszarze powiatu będzie rozwijanie wspólnej informacji pasażerskiej, np. wspólnej wyszukiwarki połączeń. Bardzo dobrym rozwiązaniem na przyszłość byłoby wprowadzenie dostępu do rozkładów jazdy z zastosowaniem QR na przystankach, a w przyszłości dostępu do aktualnej pozycji autobusu na trasie.

Przystanki autobusowe obsługujące powiatowe przewozy pasażerskie powinny być wyposażone w tablice do zamieszczania rozkładów jazdy wszystkich przewoźników oraz posiadać utwardzony peron o długości równej minimum 8 m, odpowiadającej odległości pomiędzy pierwszymi i drugimi drzwiami standardowej długości autobusu. Każdy przystanek powinien być wyposażony w znak drogowy D-15 z czytelną nazwą przystanku widoczną z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu. W miejscach, w których obsługiwana liczba pasażerów jest znacząca, należy budować zatoki, a przystanki wyposażać w wiaty z miejscami do siedzenia.

W celu zapewnienia pełnej funkcjonalności autobusu (w tym niskopodłogowego), niezbędne jest odpowiednie ukształtowanie przystanków. Aby umożliwić zatrzymywanie się autobusów bezpośrednio przy krawężniku, należy instalować w obrębie przystanków krawężniki prowadzące o zaokrąglonym profilu, kierujące autobusy niskopodłogowe w kontrolowany sposób na krawędź zatrzymania. Krawężniki dokładnie pozycjonujące autobusy zwiększają również ochronę opon i zapobiegają uszkodzeniu karoserii – dopasowana do przekroju opon powierzchnia najazdu tworzy prowadnicę z efektem samosterowania.

W celu zapewnienia bezpiecznego wejścia do pojazdów osób z niepełnosprawnościami – niedowidzących lub niewidomych – przy modernizacji peronów przystankowych i chodników w obrębie przystanków, montowane będą płyty z wypustkami, służącymi za sygnał ostrzegawczy dla osób używających laski.

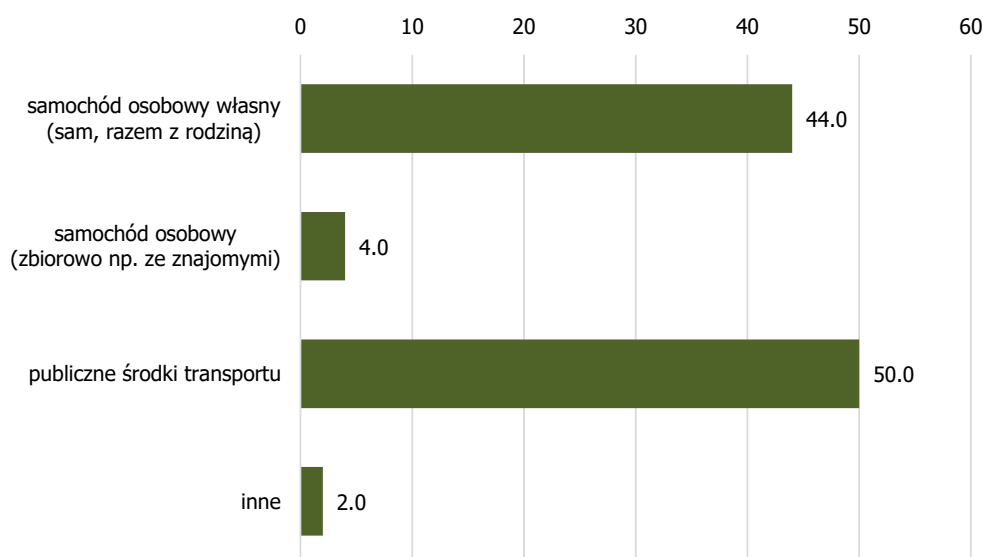
Przewidzianym zadaniem inwestycyjnym, które nie ma jeszcze określonego terminu do realizacji, jest budowa obwodnicy Gorlic, która zmniejszyłaby kongestię w mieście, zwiększając płynność ruchu transportu publicznego oraz pieszego i rowerowego.

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Zasady funkcjonowania oraz rozwoju transportu publicznego na obszarze powiatu gorlickiego wyznacza strategia zrównoważonego rozwoju. Jej realizacja związana jest z przyjęciem zasad oddziaływania na podział zadań przewozowych pomiędzy publiczny transport zbiorowy i transport indywidualny, celem uzyskania pożądanego – odpowiednio wysokiego – udziału publicznego transportu zbiorowego w podróżach miejskich i pozamiejskich.

Podział podróży dla powiatu gorlickiego, tzw. „modal split” – opracowany na podstawie badań potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu gorlickiego w 2023 r. – wykazał, że 48% podróży realizowano samochodami osobowymi, a 50% – transportem publicznym. 2% podróży realizowano innymi środkami transportu.

Podział zadań przewozowych na obszarze powiatu gorlickiego uzyskany w 2023 r. zaprezentowano na rysunku 9.



Rys. 9. Podział zadań przewozowych na obszarze powiatu gorlickiego w 2023 r. [%]

Źródło: raport z badań potrzeb przewozowych mieszkańców na obszarze powiatu gorlickiego w 2023, www.komunikacja.powiatgorlicki.pl, dostęp: 31.10.2023 r.

Uwagę zwraca bardzo wysoki udział publicznego transportu zbiorowego przy realizacji podróży. Jest to wartość niespotykana w podobnych badaniach przeprowadzanych na obszarze

Polski. Przywołane wyniki należałoby zweryfikować przeprowadzając badania preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców powiatu na reprezentatywnej próbie.

Zgodnie z zaleceniami literatury branżowej, dla miast małych i średniej wielkości oraz w gminach wiejskich udział transportu zbiorowego w realizacji potrzeb transportowych nie powinien być mniejszy niż 25%²¹. W rzeczywistości takie wskaźniki są jednak bardzo trudne do osiągnięcia – udział motoryzacji indywidualnej bywa z reguły wyższy.

Podział zadań przewozowych na obszarze powiatu powinien następować na zasadzie maksymalnego spełniania oczekiwań pasażerów, przy możliwie najniższych nakładach finansowych. Komunikacja kolejowa i autobusowa na liniach wojewódzkich, dofinansowywana przez samorząd województwa, powinna spełniać oczekiwania pasażerów w zakresie przebiegu jej tras, a komunikacja miejska finansowana przez miasto – spełniać oczekiwania mieszkańców podróżujących w jego granicach. Rolą autobusowej komunikacji regionalnej, organizowanej przez samorząd terytorialny jest obsługa całego obszaru powiatu z zapewnieniem minimalnej dostępności komunikacyjnej, a szczególnie obszarów, w których pasażer ma problem ze skorzystaniem z komunikacji zbiorowej, ponieważ przewoźnicy komercyjni nie zorganizują przewozów – z powodu zbyt niskiej ich efektywności ekonomicznej.

Oferta przewozowa powinna być kształtowana w taki sposób, aby nie pogarszać stopnia spełniania podstawowych postulatów przewozowych, tj. punktualności, częstotliwości, niskiego kosztu – zarówno w skali sieci komunikacyjnej całego powiatu gorlickiego, jak i w przekroju poszczególnych gmin.

Duże znaczenie w formułowaniu oceny komunikacji zbiorowej przez pasażerów ma skuteczna polityka informacyjna. Często spotykane oszczędności w tym zakresie skutkują szybko pogarszającymi się opiniami nie tylko o transporcie publicznym, czy sposobie zarządzania nim, ale także pogarszają opinie o całym powiecie i poszczególnych gminach. Transport publiczny, w tym szczególnie infrastruktura przystankowa i informacja dla pasażerów, stanowi dobrze widoczną wizytówkę poszczególnych gmin i powiatu dla mieszkańców i osób odwiedzających – powinna być zatem traktowana także jako element marketingu.

Bardzo ważne przy planowaniu oferty przewozowej jest wykorzystywanie wyników badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych, gdyż pozwala na uzyskanie oczekiwanych rezultatów możliwie najniższymi nakładami. Utrzymywanie się wysokiej pozycji w rankingu określonego postulat dowodzi nie tylko dużego znaczenia danej cechy dla pasażerów, ale pośrednio oznacza, że dany postulat nie jest realizowany w oczekiwanym stopniu.

²¹ Por. *Plan zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego. Przewodnik*, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Warszawa 2011, s. 30.

W ostatnich latach w Polsce i w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji. Udział osób starszych w ogóle społeczeństwa, jak przedstawiono w p. 2.4 planu, będzie systematycznie rósł. Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób o ograniczonej sprawności ruchowej i osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz zawodowym, jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego. Można to zrealizować na dwóch płaszczyznach:

- przewozów ogólnodostępnych – obsługiwanych pojazdami niskopodłogowymi lub niskowejsściowymi (autobusy z niską podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz, przynajmniej w części pojazdu wraz z platformą ułatwiającą wprowadzenie wózka i miejscem przeznaczonym dla niego), posiadającymi sprawny system informacji co najmniej wizualnej (ułatwiający podróż osobom niedosłyszącym); im większa liczba autobusów tego typu – tym większa jej dostępność dla osób niepełnosprawnych, docelowo wszystkie pojazdy w powiatowych przewozach pasażerskich powinny być niskowejsściowe i posiadać takie systemy;
- przewozów specjalnych – zorganizowanych i dostępnych tylko dla osób z niepełnosprawnościami, mających na celu zapewnienie im dowozu do miejsc nauki, rehabilitacji, itp.

Uwzględniając potrzeby osób z niepełnosprawnościami w procesie kształtowania standardu wyposażenia pojazdów transportu zbiorowego, wprowadzanych do obsługi gorlickiej komunikacji powiatowej, za docelowe rozwiązanie uznać należy:

- niską podłogę przynajmniej w części pojazdu;
- podświetloną zewnętrzną informację pasażerską – docelowo wraz z zapowiedziami głosowymi o zbliżających się przystankach;
- wyraźne oznakowanie miejsc siedzących przeznaczonych dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej z dostępem z poziomu niskiej podłogi;
- w pojazdach fabrycznie nowych – platformę ułatwiającą wjazd osobom niepełnosprawnym, odchylaną ręcznie lub uruchamianą przez kierowcę;
- odpowiednie miejsce na wózek inwalidzki/wózek dziecięcy z właściwym wyposażeniem wewnątrz pojazdu;
- oświetlenie wnętrza pojazdu, w tym w szczególności wszystkich miejsc, w których znajdują się przeszkody dla pasażerów, umożliwiające odczytanie wszelkich informacji dla pasażerów umieszczonych wewnątrz;
- monitoring przestrzeni pasażerskiej wraz z rejestracją obrazu.

Ważnym elementem jest także dostosowanie przystanków do obsługi pasażerów o ograniczonej zdolności ruchowej, co zostanie zrealizowane poprzez:

- budowanie peronów o wysokości dostosowanej do poziomu podłogi pojazdu;

- likwidację barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży, zwłaszcza dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się (obniżone krawężniki, azyle dla pieszych, dogodne lokalizacje przystanków);
- wyposażanie peronów w siedzące miejsca oczekiwania dla pasażerów – w miarę możliwości zadaszone i osłonięte przed wiatrem – szczególnie tam, gdzie liczba pasażerów jest znacząca oraz w miejscach wzmożonego korzystania z publicznej komunikacji zbiorowej przez osoby o obniżonej sprawności ruchowej;
- umieszczanie na przystanku jego nazwy oraz numeru telefonu do organizatora przewozów kodem Braille’a;
- stosowanie na krawędzi przystanku płyt z wyżłobieniami lub wypustkami ostrzegającymi osoby niewidome i niedowidzące.

W celu zapewnienia możliwości obserwowania przez pasażerów (w tym niedowidzących) otoczenia pojazdów, należy dążyć do ograniczenia możliwości umieszczania reklam na szybach pojazdów, a w szczególności naklejania ich w taki sposób, by całkowicie przysłaniały lub zakrywały widoczność otoczenia dla pasażerów.

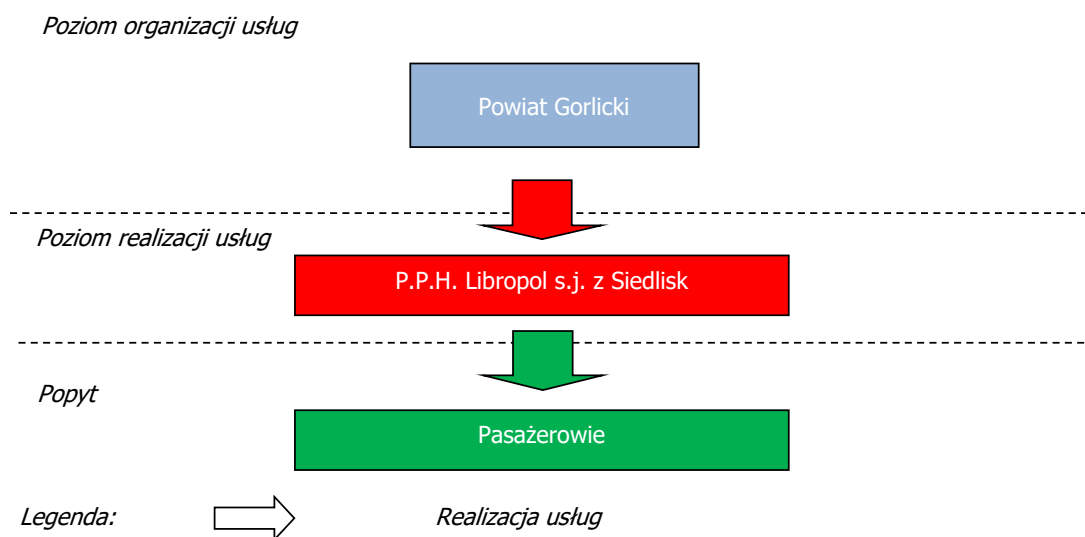
7. Organizacja rynku przewozów

7.1. Podmioty rynku publicznego transportu zbiorowego i zasady jego organizacji

Organizatorem transportu publicznego w odniesieniu do linii komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich jest Starosta Powiatu Gorlickiego. Do zadań organizatora należy między innymi: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym. Nie przewiduje się samodzielnego wykonywania zadania organizatora – ustanowienia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego obowiązującego w granicach powiatu gorlickiego, natomiast nie wyklucza się udziału w takim zintegrowanym systemie taryfowo-biletowym utworzonym przez innego organizatora, np. przewozów wojewódzkich.

Zadania organizatora wypełnia Wydział Komunikacji i Dróg Starostwa Powiatowego w Gorlicach, ul. Biecka 3, 38-300 Gorlice.

Schemat aktualnej organizacji rynku transportu publicznego w powiecie przedstawiono na rysunku 10.



Rys. 10. Schemat organizacji rynku przewozów transportu publicznego w powiecie gorlickim w 2023 r.

Źródło: opracowanie własne.

Wg stanu na dzień 31 października 2023 r. usługi przewozów pasażerów w ramach przewozów pasażerskich organizowanych przez Powiat świadczyło na jednej linii komunikacyjnej

Przedsiębiorstwo Przewozowo-Handlowe „Libropol” s.j. Rafał Libront, Ryszard Urbanek, Mirosław Libront, Stefan Libront, Siedliska. Operator realizuje przewozy na podstawie umowy wykonawczej zawartej w dniu 29 grudnia 2022 r. na okres od dnia 1 stycznia 2023 r. do dnia 31 grudnia 2023 r., na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o ptz oraz art. 5 ust. 5 Rozporządzenia (WE) 1370/2007.

W przywołanych aktach prawnych jako organizatora usług publicznego transportu zbiorowego zdefiniowano właściwą jednostkę samorządu terytorialnego, zapewniającą jego funkcjonowanie na danym obszarze, natomiast jako operatora publicznego transportu zbiorowego – samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorcę uprawnionego do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie. Zgodnie z zapisami ustawy o ptz, organizator powinien być instytucjonalnie oddzielony od operatora, a sposób działania operatora powinna regulować umowa.

Przy zawieraniu obecnie obowiązującej umowy z operatorem przyjęto model „netto” oznaczający, że wpływy z biletów stanowią przychód operatora, który otrzymuje rekompensatę w wysokości kosztów funkcjonowania przewozów, liczonych jako iloczyn wykonanej liczby wozokilometrów oraz określonej w umowie stawki jednostkowej kosztów. Operator zajmuje się, zgodnie z umową, emisją, dystrybucją, sprzedażą i kontrolą biletów oraz windykacją należności za jazdę bez ważnego biletu. Taryfę opłat ustala organizator.

Po upływie okresu obowiązywania obecnej umowy wykonawczej powiat zamierza zawrzeć z operatorem wybranym w trybie przetargowym albo w jednym z trybów określonych art. 22 ust. 1, nową umowę wykonawczą na kolejny wybrany okres.

Przyporządkowanie poszczególnych zadań organizatora do podmiotów je realizujących w odniesieniu do przewozów organizowanych przez Powiat, przedstawiono w tabeli 18.

Skoncentrowanie większości funkcji organizatorskich w Wydziale Komunikacji i Dróg Starostwa Powiatowego, jest rozwiązaniem właściwym, umożliwiającym potencjalnie efektywne kształtowanie oferty przewozowej oraz jej dostosowywanie do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców. W przypadku organizowania większej liczby linii należy jednak rozważyć możliwość powołania jednostki organizacyjnej do realizacji zadań w tym zakresie, najlepiej opartej na związku powiatowo-gminnym, który będzie miał większą możliwość pozyskania środków z funduszu rozwoju przewozów autobusowych.

Tab. 18. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w powiecie gorlickim – 2023 r.

Funkcja organizatorska	Podmiot realizujący funkcję
Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	Wydział Komunikacji i Dróg Starostwa Powiatowego
Podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu	Wydział Komunikacji i Dróg Starostwa Powiatowego
Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: – standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców – korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców – funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych – funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego – systemu informacji dla pasażera	Wydział Komunikacji i Dróg Starostwa Powiatowego
Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	Organizator/Operator
Ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora	Powiat Gorlicki/Powiatowy Zarząd Drogowy Gorlicach
Określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów	Powiat Gorlicki
Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Wydział Komunikacji i Dróg Starostwa Powiatowego
Zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Powiat Gorlicki
Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Rada Powiatu Gorlickiego

Funkcja organizatorska	Podmiot realizujący funkcję
Ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Operator
Wykonywanie zadań, o których mowa w art. 23 ustawy o ptz i art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007	Wydział Komunikacji i Dróg Starostwa Powiatowego

Źródło: opracowanie własne.

Istotnym celem organizatora transportu publicznego powinna być integracja publicznego transportu zbiorowego w zakresie standaryzacji oferty przewozowej oraz integracji rozkładów jazdy.

7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Integracja systemów transportowych obejmuje:

- poziom infrastruktury – poprzez utworzenie funkcjonalnych węzłów oraz przystanków integracyjnych i przesiadkowych pozwalających na szybką i wygodną przesiadkę;
- poziom rozkładów jazdy – poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych oraz poprzez koordynację taryfową.

Utworzenie zintegrowanych węzłów i przystanków przesiadkowych pomiędzy regionalnym transportem kolejowym i autobusowym a lokalnym transportem autobusowym stanowi szansę rozwoju dla wszystkich tych systemów transportu publicznego.

W województwie małopolskim planuje się, że transport publiczny będzie zintegrowany w ramach oferty przewozów użyteczności publicznej. Integracja może dotyczyć w szczególności koordynacji rozkładów jazdy pomiędzy regionalną komunikacją autobusową oraz wojewódzką komunikacją kolejową i autobusową.

Gdy organizator wojewódzkich przewozów pasażerskich użyteczności publicznej, na podstawie porozumień z innymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego wprowadzi do oferty taryfowo-biletowej bilety zintegrowane, zaleca się aby do tej integracji przystąpił także Starosta Powiatu Gorlickiego jako organizator powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej. Ważnym elementem integrującym różne rodzaje przewozów jest koncentrowanie linii komunikacyjnych różnych środków transportu w węzłach i punktach przesiadkowych.

Integracja transportu publicznego w powiatowych przewozach pasażerskich, w tym użyteczności publicznej, może dotyczyć:

- koordynacji rozkładów jazdy w całej sieci komunikacji zbiorowej, także realizowanej przez przewoźników komercyjnych;
- wspólnego zamieszczania informacji o funkcjonowaniu różnych rodzajów transportu publicznego, szczególnie w lokalnym węźle integracyjnym i na przystankach integracyjnych;
- internetowej wyszukiwarki połączeń, obejmującej usługi transportu zbiorowego na obszarze powiatu gorlickiego;
- współdziałania organizatorów transportu publicznego oraz przewoźników w tworzeniu wspólnego systemu taryfowo-biletowego oraz współdziałania w budowie sieci sprzedaży biletów;
- stałego udoskonalania funkcjonowania węzłów i przystanków integrujących transport zbiorowy różnych organizatorów wraz z transportem zbiorowym komercyjnym.

Zintegrowany węzeł przesiadkowy powinien zapewnić co najmniej bezpośrednie i możliwie jak najkrótsze przejście pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu oraz nie posiadać barier utrudniających przemieszczanie się dla osób z niepełnosprawnościami.

Transport zbiorowy wojewódzki autobusowy i kolejowy, powiatowy i gminny autobusowy muszą współpracować, gdyż podróże realizowane za pośrednictwem takich połączeń mają charakter komplementarny. Uciążliwość przesiadki z pociągu do autobusu (i odwrotnie), brak dogodnych wzajemnych połączeń, czy brak koordynacji rozkładów jazdy, odbijają się negatywnie na wszystkich rodzajach transportu. Współpraca w tym zakresie spowoduje natomiast korzystne efekty synergiczne.

Zakres integracji transportu publicznego w powiecie gorlickim determinowany będzie dodatkowo zamierzeniami gmin odnośnie zakresu funkcjonowania komunikacji publicznej na ich terenie, w szczególności sposobem finansowania dojazdów dzieci do szkół. Zakłada się, że do działań integrujących transport publiczny przystąpi miasto Gorlice organizator komunikacji miejskiej, gminy Biecz i Bobowa organizatorzy gminnych przewozów użyteczności publicznej oraz – w możliwym zakresie – przewoźnicy komercyjni.

8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Standard oferowanych usług przewozowych oraz jakość realizacji tych usług jest jednym z elementów wpływających na popyt na te usługi. Powiat gorlicki, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył do tego aby standard i jakość tych usług w ocenie mieszkańców powiatu były jak najwyższe, a postulaty przewozowe spełnione w możliwie wysokim stopniu.

Docelowy pożądany poziom usług – w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2030 r. – przedstawiono w tabeli 19.

Tab. 19. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2030 r.

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany poziom realizacji usług
Bezpośredniość	- zapewnienie wszystkich istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji pasażerów - docelowe objęcie komunikacją zbiorową (komercyjną i użyteczności publicznej) wszystkich miejscowości powyżej 200 mieszkańców w powiecie – w uzgodnieniu z poszczególnymi gminami
Częstotliwość	- wprowadzenie koordynacji rozkładów jazdy w sieci komunikacyjnej, w tym z komunikacją kolejową - obsługa komunikacją zbiorową użyteczności publicznej wszystkich miejscowości liczących przynajmniej 200 mieszkańców - praktyka uzgadniania rozkładów jazdy z realnymi potrzebami mieszkańców w porozumieniu z gminami - utworzenie miejsc dogodnych przesiadek w węzłach i na przystankach integracyjnych - dostosowanie godzin odjazdu i przyjazdu środków transportowych do typowych godzin pracy i nauki
Dostępność	- dostosowanie węzłów i przystanków integracyjnych do wymogów określonych w wojewódzkim planie transportowym - utrzymanie obecnego wskaźnika gęstości przystanków na km² - stosowanie taboru co najmniej niskowejściowego w obsłudze połączeń o charakterze użyteczności publicznej - zwiększenie udziału przystanków wyposażonych w wiaty i miejsca siedzące - systematyczna odnowa wiat z zastosowaniem wiat zabudowanych, wprowadzenie nazw na wszystkich przystankach - wyposażenie budowanych i modernizowanych przystanków w krawężniki naprowadzające – ułatwiające zatrzymanie pojazdów bezpośrednio przy krawędzi jezdni

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany poziom realizacji usług
Informacja	- wyposażenie wszystkich pojazdów w elektroniczne tablice kierunkowe z zapowiedziami przystanków - wprowadzenie jednolitego oznakowania przystanków z nazwą widoczną z wnętrza pojazdów - wprowadzenie zintegrowanej informacji o usługach transportu o charakterze przewozów wojewódzkich, powiatowych i gminnych w Internecie - kompletna informacja o przesiadkach uwzględniająca wszystkie środki transportu regionalnego i lokalnego w węzłach zintegrowanych i na przystankach przesiadkowych
Koszt	- zwiększenie atrakcyjności cenowej sieciowych biletów okresowych do jednorazowych, z docelowym mnożnikiem nie wyższym niż 30 w skali jednego miesiąca w przewozach użyteczności publicznej - wdrożenie biletów zintegrowanych co najmniej w zakresie biletów okresowych - uruchomienie automatycznego systemu całodobowej sprzedaży biletów okresowych, w tym przez Internet i z wykorzystaniem aplikacji mobilnych - dostosowanie wielkości pojazdów komunikacji zbiorowej do występującego na linii popytu
Niezawodność	- stała kontrola realizacji kursów przez operatorów i przewoźników komercyjnych - wprowadzenie priorytetów w ruchu drogowym dla pojazdów komunikacji zbiorowej - uzyskanie wskaźnika liczby wykonanych kursów powyżej 99% - sukcesywna odnowa taboru autobusowego - bieżące informowanie potencjalnych pasażerów o zakłóceniach w kursowaniu środków transportu, np. poprzez informacje publikowane w Internecie, poprzez aplikację mobilną, czy też powiadomienia SMS
Prędkość	- utrzymanie co najmniej obecnego średniego poziomu prędkości komunikacyjnej dla sieci autobusowej - koordynacja rozkładów jazdy różnych operatorów, także kolejowych - wprowadzenie priorytetów dla transportu publicznego - zapewnianie adekwatności do rzeczywistości rozkładowych czasów jazdy
Punktualność	- udział odjazdów opóźnionych powyżej 5 min do 10% - udział kursów przyspieszonych powyżej 5 min do 1% - wprowadzenie systemu GPS do kontroli punktualności oraz do dostosowania rozkładowych czasów przejazdu do realiów ruchu drogowego

Postulat przewozowy	Docelowy pożądaný poziom realizacji usług
Rytmiczność	▪ zasada rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędna wytyczna do konstrukcji rozkładów jazdy ▪ osiągnięcie częstotliwości kursowania według zdefiniowanych kryteriów w różnych porach dnia dla większości linii
Wygoda	▪ systematyczna wymiana najstarszego taboru ▪ uzyskanie wskaźnika przeciętnego wieku taboru autobusowego poniżej 10 lat ▪ dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania: klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu ▪ uzyskanie 100% udziału pojazdów co najmniej niskowejściowych ▪ uruchomienie zintegrowanego, intermodalnego węzła przesiadkowego dla komunikacji autobusowej i kolejowej ▪ dostosowanie przystanków do potrzeb pasażerów (perony, wiaty, zaskoki), lokalizacja nowych i zmiany lokalizacji w miarę potrzeb

Źródło: opracowanie własne.

Celem zapewnienia odpowiedniego poziomu jakości świadczonych usług przewozowych, zostaną one poddane cyklicznemu audytowi, realizowanemu przez podmioty niezależne od organizatora i operatorów. Organizator przewozów dokonywać będzie systematycznej kontroli jakości wykonywanych usług i stosowania standardów.

9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym odgrywa bardzo ważną rolę. Powinna być kompleksowa i wielofunkcyjna oraz bazować na najnowszych rozwiązaniach technologicznych, a także marketingowych. Jej zadaniem jest pomoc pasażerom w uzyskiwaniu informacji we wszystkich miejscach (węzły przesiadkowe, dworce, przystanki, pojazdy, mieszkania, miejsca pracy, nauki i odpoczynku), w których mogą tych informacji potrzebować. Tradycyjne sposoby organizowania systemu informacji są zastępowane lub uzupełniane przez rozwiązania wygodniejsze, skuteczniejsze, a przede wszystkim mające większy zasięg oddziaływania – wykorzystujące nowe technologie informatyczne i nośniki elektroniczne, dzięki czemu informacja w postaci obrazu i dźwięku dociera do pasażera w wielu miejscach, również tych oddalonych od sieci komunikacyjnej. Informacja ta powinna być czytelna i łatwa w obsłudze także dla osób mających na co dzień mniejszy kontakt z tą formą komunikacji międzyludzkiej.

Rolą organizatora publicznego transportu zbiorowego jest m.in. podawanie do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera oraz zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na przystanku lub dworcu przez niego zarządzanym.

W związku z powyższym, zaleca się, aby docelowy system informacji dla pasażerów obejmował:

- kompleksową, zintegrowaną informację na przystankach zarządzanych przez powiat:
 - uwzględniającą rozkłady jazdy w formie wydruków;
 - przygotowaną wg jednolitego, czytelnego wzoru graficznego – zarówno dla przewoźników organizowanych przez powiat, jak i we własnym zakresie przez przewoźników;
 - z wyposażeniem każdego przystanku w tablicę z jego nazwą – o wielkości umożliwiającej odczytanie nazwy z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu;
 - z zamieszczeniem na przystanku kontaktu i danych organizatora oraz szybkiego łącza ze stroną internetową (np. QR-kodem);
 - z danymi kontaktowymi do operatorów poszczególnych linii;
 - w węzłach i na przystankach przesiadkowych rozbudowaną o cenniki, wykazy ulg, regulaminy przewozu osób i bagażu, schematy sieci komunikacyjnej organizatorów oraz mapy lub schematy rozmieszczenia przystanków, miejsc oczekiwania i parkingów – umożliwiającą dogodne przesiadanie się;
- informację w pojazdach: nazwę, logo i dane kontaktowe organizatora i operatora danej linii, wyświetlacze zewnętrzne z kierunkiem jazdy, tablice lub wyświetlacze wewnętrzne,

prezentujące całą trasę przejazdu na danej linii (ze wszystkimi przystankami) – wraz z informacją o miejscach dogodnych przesiadek, informację o opłatach i ulgach, regulamin przewozu oraz zapowiedzi głosowe przystanków;

- zintegrowaną informację w Internecie i poprzez strony oraz aplikacje mobilne, uwzględniającą godziny odjazdów i przyjazdów, czasy przejazdu, schematy lub mapy sieci komunikacyjnej, wyprzedzającą informację o planowanych zmianach w ofercie przewozowej oraz prostą w obsłudze wyszukiwarkę rozkładów dla linii i przystanku, z możliwością wydruku rozkładu jazdy i tabliczki przystankowej;
- portal pasażera na stronie internetowej powiatu oraz na stronach internetowych wszystkich gmin – z mapą linii i pełną informacją o połączeniach, punktach przesiadkowych, opłatach, ulgach, regulaminie przewozów i stosowanych procedurach.

Dla uatrakcyjnienia powiatu gorlickiego dla odwiedzających go turystów, podstawowe informacje zamieszczane na stronach internetowych powinny być udostępnione również w językach obcych, a co najmniej w języku angielskim.

W miarę rozwoju systemów informatycznych i wyposażenia pojazdów przewiduje się systematyczne uruchamianie informacji dla pasażerów opartej o nadajniki GPS zamontowane w pojazdach.

W celu zapewnienia zintegrowanej informacji o publicznym transporcie zbiorowym i powiązanim z nim pozostałym pasażerskim transporcie zbiorowym organizatorzy publicznego transportu zbiorowego (gminnego i regionalnego) będą gromadzili wszystkie informacje o ofercie przewozowej w formie baz danych i udostępniali je na stronach internetowych oraz w węzłach i na przystankach przesiadkowych na bezpłatnej licencji.

10. Kierunki rozwoju publicznego transportu i zasady jego planowania

Kierunki rozwoju publicznego transportu w powiecie gorlickim będą podporządkowane strategii zrównoważonego rozwoju jako podstawy kształtowania polityki transportowej. Zrównoważony rozwój jest to kształtowanie transportu pasażerskiego w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko i mieszkańców. Oferta przewozowa powinna jednocześnie uwzględniać potrzeby osób niemających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu, takich jak: młodzież dojeżdżająca do placówek oświatowych, mieszkańcy nieposiadający samochodu, osoby niepełnosprawne i o ograniczonej zdolności ruchowej. Powiat gorlicki, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył, aby oferta transportu zbiorowego odpowiadała realnym potrzebom mieszkańców powiatu ze szczególnym uwzględnieniem zasady wynikającej z art. 24 ustawy o pracownikach samorządowych (t.j. Dz.U. 2022. Poz. 530) – „Do podstawowych obowiązków pracownika samorządowego należy dbałość o wykonywanie zadań publicznych oraz o środki publiczne, z uwzględnieniem interesu publicznego oraz indywidualnych interesów obywateli”.

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój obszarów, a ze względu na jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne, stanowi też znaczącą uciążliwość życia dla mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych wpływa na ograniczenie zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów, co jest szczególnie ważne w obszarach chronionych zasobów przyrody na obszarze powiatu gorlickiego.

Przeciętne napełnienie, wynikające z badań marketingowych prowadzonych w różnych środkach transportu publicznego, w autobusach dla linii międzypowiatowych wynosi około 10 osób, a w pociągu – około 35 osób. Średnie napełnienie samochodu osobowego w podróżach międzypowiatowych wynosi przeciętnie do 1,5 osoby (w tym kierowca), a w dojazdach do pracy – 1,3 osoby. Oznacza to, że na jeden autobus i pociąg w ruchu przypada odpowiednio 7 i 20 samochodów osobowych.

Transport zbiorowy istotnie zmniejsza ruch drogowy do miejsc pracy, szkół, czy też do centrum powiatu, co wprost przekłada się na obniżenie emisji spalin i jest jednym z bardziej efektywnych działań z zakresu ochrony środowiska w powiecie. Zrównoważony rozwój to kształtowanie transportu pasażerskiego w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko i mieszkańców.

Powiat gorlicki, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył aby oferta transportu zbiorowego była jak najszersza, jednocześnie odpowiadając realnym potrzebom mieszkańców powiatu, czego efektem powinny być wzrosty średnich napełnień w pojazdach. Dostępność transportu indywidualnego jest powszechna i uzależniona jedynie od dostępności miejsc parkingowych w pobliżu źródeł i celów podróży.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego są:

- uchwalone plany transportowe wyższego szczebla, w szczególności plan transportowy dla województwa małopolskiego;
- prognozy popytu dla transportu zbiorowego w powiecie gorlickim;
- uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze (p. 2.4. i 2.6. planu transportowego);
- istniejące, powstające i zmieniające się źródła ruchu (p. 2.8. planu transportowego);
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne, w tym zawarte w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (p. 2.3. planu transportowego);
- kierunki rozwoju określone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- wyniki badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- uwarunkowania wynikające z konieczności ochrony środowiska naturalnego (p. 2.7. planu transportowego);
- zamierzenia inwestycyjne w najbliższym horyzoncie finansowania.

Zalecane minimum, wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju, to podjęcie działań zmierzających do zatrzymania obecnego trendu spadku udziału podróży realizowanych transportem zbiorowym, a następnie działań promujących jego rozwój. Istotnym kierunkiem rozwoju transportu zbiorowego w powiecie gorlickim będzie jego integracja w ramach całego systemu transportu publicznego (obejmującego również wojewódzkie przewozy kolejowe i autobusowe, komunikację miejską, przewozy komercyjne i przewozy gminne) – z uwzględnieniem motoryzacji indywidualnej, ruchu rowerowego i pieszego.

Kierunki rozwoju transportu publicznego w powiecie gorlickim będą zgodne z uregulowaniami zawartymi w dokumentach strategicznych krajowych i wojewódzkich. W szczególności podejmować się będzie działania zmierzające do zmniejszenia niedogodności transportu publicznego takich jak zbyt niska dostępność komunikacyjna, niedostosowanie rozkładu jazdy do rzeczywistych potrzeb pasażerów, uciążliwość przesiadek i słabe skoordynowanie różnych środków transportu zbiorowego. Działania te będą realizowane poprzez:

- modernizację węzłów integracyjnych i przystanków przesiadkowych – w celu dostosowania ich do wymogów określonych w planach transportowych;

- jednolite nazewnictwo i oznakowanie wszystkich przystanków – wprowadzenie standardów oznakowania i zamieszczania informacji w pojazdach;
- uruchomienie skoordynowanej informacji pasażerskiej w skali całego powiatu, w tym w Internecie oraz z wykorzystaniem aplikacji mobilnych, obejmującej wszystkich organizatorów i przewoźników, ze szczególnym uwzględnieniem węzłów i przystanków przesiadkowych;
- koordynację rozkładów jazdy różnych organizatorów i przewoźników;
- zapewnienie odpowiedniej liczby połączeń i częstotliwości kursowania dopasowanej do występującego popytu i zgodnie z przyjętymi kryteriami dostępności;
- systematyczne prowadzenie monitoringu komunikacji zbiorowej i okresowe wykonywanie badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- systematyczną poprawę warunków oczekiwania pasażerów na przystankach i sukcesywne podnoszenie standardu ich wyposażenia;
- podjęcie działań zmierzających do wprowadzenia integracji biletowej, co najmniej w zakresie biletów okresowych;
- promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej: likwidacja barier dojścia, budowa systemów parkingowych P&R, B&R i K&R oraz peronów przystankowych przyjaznych dla pasażerów;
- systematyczne zwiększanie udziału taboru dostosowanego do potrzeb osób o ograniczonej zdolności do poruszania się i z niepełnosprawnościami, a także emitującego mniej spalin i hałasu;
- wykorzystywanie nowoczesnych rozwiązań technicznych w budowie i modernizacji dróg, przyjaznych dla pasażerów transportu zbiorowego i zapewniających preferencje w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego.

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu zbiorowego jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Jednak z uwagi na zależności popytu od oferowanej podaży usług, występuje sprzężenie zwrotne tych dwóch czynników. W okresach spadków liczby pasażerów (wakacje, ferie) należy przyjąć pewne minimalne gwarantowane standardy obsługi komunikacyjnej powiatu, aby nie doprowadzić do degradacji systemu transportu zbiorowego w wyniku jego zbyt niskiej atrakcyjności, a przez to – do niekontrolowanego wzrostu udziału w strukturze podróży komunikacji indywidualnej – samochodów osobowych.

W okresie planowania zaleca się następujące rozwiązania w kształtowaniu oferty publicznego transportu zbiorowego:

1. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów w zależności od ich pojemności, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników

badania potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.

2. Trasy linii poprowadzone zostaną jak najbliżej najważniejszych lokalnych celów i źródeł ruchu, obejmując jednocześnie węzły integracyjne i przystanki przesiadkowe i mogą ulegać modyfikacji w zależności od zmieniających się potrzeb pasażerów i zmieniających się celów podróży.
3. Podstawowym zadaniem w zakresie integracji będzie koordynacja rozkładów jazdy różnych rodzajów komunikacji publicznej, a docelowo także przewoźników komercyjnych, świadczących usługi na obszarze objętym planem transportowym – na obecną chwilę przepisy tego nie regulują.
4. Polityka taryfowa będzie uwzględniała warunki rynkowe oraz poziom społecznej akceptacji cen przejazdów. Rozwiązania taryfowe będą różnicowały koszt podróży od pokonywanej odległości, aby taryfa korespondowała z kosztem zrealizowanego przewozu. Powiatowe przewozy pasażerskie będą też spełniały cele socjalne, zapewniając prawo do ustawowych ulg w przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego. Zakłada się, że dodatkową możliwością stosowania ulg socjalnych będą dopłaty gmin do biletów miesięcznych, np. dla uczniów dojeżdżających do szkół.
5. Głównymi zadaniami w zakresie polityki taryfowej będą: integracja biletowa i uzyskanie relatywnie wysokiego odsetka pasażerów podróżujących na podstawie biletów okresowych. Wszelkie nowe rozwiązania taryfowe powinny być poprzedzone analizami ekonomiczno-finansowymi skutków ich wprowadzenia.
6. Realizowane inwestycje infrastrukturalne i ewentualne taborowe będą uwzględniać potrzeby osób z niepełnosprawnościami oraz będą zmniejszać negatywne oddziaływanie transportu publicznego na środowisko.
7. W celu optymalizacji oferty przewozowej i prawidłowego ustalenia tras linii, prowadzone będą kompleksowe badania wielkości popytu dla całej komunikacji zbiorowej na obszarze powiatu – wraz z więźbą podróży. Badania prowadzone będą w przekrojowych okresach roku, tj. w miesiącach: marzec – kwiecień lub październik – listopad.

Powiat będzie podejmować działania z zakresu organizowania publicznego transportu zbiorowego tylko w przypadkach współfinansowania tego zadania przez właściwe samorządy gminne. W przypadku współfinansowania linii przez powiat i zainteresowaną gminę, systematycznie prowadzone będą badania jej rentowności – w celu określenia niezbędnego poziomu partycypacji danej gminy w kosztach i zasadności utrzymania połączenia.

11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu

Transport publiczny narażony jest na wiele zagrożeń. Należy je przewidywać, aby móc jak najskuteczniej je powstrzymać, a także przeciwdziałać ich skutkom.

Do najważniejszych ryzyk związanych z realizacją usług przewozowych w transporcie publicznym można zaliczyć:

- niedostateczny poziom rentowności linii komunikacyjnych spowodowany niewielkim zainteresowaniem ze strony pasażerów;
- niedostateczne zaangażowanie samorządów w utrzymaniu oferty transportu zbiorowego na swoim obszarze;
- systematyczne ograniczanie zasięgu transportu zbiorowego przez przewoźników prywatnych i dalszego spadku jego udziału w przewozach pasażerskich;
- niedostateczny poziom finansów publicznych przeznaczanych na komunikację zbiorową;
- nadmierny wzrost cen paliw i energii;
- występowanie katastrof, w tym drogowych;
- występowanie innych zdarzeń o charakterze siły wyższej, np. epidemii;
- brak odwagi politycznej w podejmowaniu koniecznych i mniej popularnych decyzji dotyczących finansowania i preferencji dla transportu zbiorowego;
- zmiany legislacyjne dotyczące np. zamówień publicznych, zasad finansowania, przepisów podatkowych;
- konkurencję ze strony podróży odbywanych samochodami osobowymi oraz komunikacją komercyjną;
- zmiany w dostępności do środków pomocowych;
- wzrost wymogów z tytułu ochrony środowiska.

Aby przeciwdziałać występującym różnym rodzajom ryzyka, należy wdrożyć w życie sprawny system monitorowania zmian – wówczas z odpowiednim wyprzedzeniem można wprowadzić działania korygujące i zapobiegawcze. System monitorowania powinien objąć takie aspekty funkcjonowania transportu zbiorowego w powiecie, aby skutecznie wprowadzić zmiany przewidziane niniejszym planem.

Zgodnie z postanowieniami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym plan transportowy powinien być poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji.

Aktualizacja planu może być podjęta przez powiat gorlicki w każdym czasie – w zależności od uzasadnionych potrzeb. Uzasadnieniem aktualizacji mogą być w szczególności wnioski i rekomendacje wynikające z okresowych raportów z realizacji niniejszego planu. Przyjmuje

się, że nie rzadziej niż co dwa lata dokonywać się będzie weryfikacja zapisów planu transportowego dla powiatu gorlickiego i na podstawie wyników tej weryfikacji, podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji planu transportowego.

W tabeli 20 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej na obszarze objętym planem, umożliwiających bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego. Podstawą monitorowania i ewaluacji niniejszego planu będą raporty z jego realizacji.

Tab. 20. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego transportu publicznego dla powiatu gorlickiego

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym	▪ stopień spełnienia kryteriów dostępności w poszczególnych gminach ▪ liczba kursów do i z miasta powiatowego w przekroju dni tygodnia do i z ośrodków gminnych ▪ liczba miejscowości objętych siecią komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej w powiecie gorlickim ▪ udział pojazdów niskopodłogowych w liczbie pojazdów w ruchu ▪ liczba przystanków bez barier dla osób niepełnosprawnych i wyposażonych w miejsca siedzące ▪ stosunek cen biletów do przeciętnego wynagrodzenia ▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego ▪ liczba przystanków na 1 km²
Ochrona środowiska	▪ struktura pojazdów realizujących przewozy w przekroju norm czystości spalin ▪ udział autobusów dostosowanych do paliwa ekologicznego oraz z napędem alternatywnym w ogólnej liczbie pojazdów w ruchu
Efektywność ekonomiczna transportu osób	▪ liczba pasażerów transportu publicznego organizowanego przez powiat gorlicki ▪ wskaźnik odpłatności usług organizowanych przez powiat gorlicki: dofinansowanie/koszty ogółem [%] ▪ średnie napełnienie w pojeździe na linii komunikacyjnej ▪ liczba uchybień w realizacji umowy przewozowej z operatorem

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Integracja transportu	▪ liczba węzłów i przystanków integrujących transport regionalny i lokalny, kolejowy i autobusowy ▪ stopień dostosowania węzłów i przystanków integracyjnych do określonych w planach wymogów ▪ liczba przystanków wyposażonych w kompleksową informację pasażerską
System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej	▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego w powiatowych przewozach użyteczności publicznej ▪ liczba zintegrowanych systemów biletowych ▪ dostępność, poprawność i szczegółowość informacji pasażerskiej publikowanej w Internecie oraz za pomocą aplikacji mobilnych
Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych	▪ cyklicznie realizowane badania popytu, potrzeb, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców ▪ liczba zgłaszanych wniosków i postulatów przez podróżnych

Źródło: opracowanie własne.

12. Konsultacje społeczne

Konsultacje społeczne projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gorlickiego na lata 2023-2030” przeprowadzone zostały w okresie od 29 listopada do 20 grudnia 2023 r.

Do udziału w konsultacjach uprawnieni byli wszyscy mieszkańcy Powiatu Gorlickiego, jednostki organizacyjne i inne podmioty.

Informacja o projekcie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gorlickiego na lata 2023-2030” podana została do publicznej wiadomości w Biuletynie Informacji Publicznej powiatu gorlickiego.

Miejszem wyłożenia projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gorlickiego na lata 2023-2030”, było Starostwo Powiatowe w Gorlicach, Wydział Komunikacji i Dróg – pokoje 9 i 10, ul. Michalusa 18, 38-300 Gorlice.

Konsultacje umożliwiły wyrażenie opinii w przedmiocie projektu drogą korespondencyjną – na adres: Starostwo Powiatowe w Gorlicach, ul. Biecka 3, 38-300 Gorlice.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gorlickiego na lata 2023-2030” nie wniesiono żadnych uwag do przedłożonego dokumentu.

Załącznik nr 1
Rysunek sieci komunikacyjnej powiatowych przewozów
o charakterze użyteczności publicznej
w powiecie gorlickim



Spis tabel

Tab. 1. Liczba ludności, powierzchnia i gęstość zaludnienia powiatu gorlickiego w latach 2015-2022 – dane GUS.....	35
Tab. 2. Współczynniki demograficzne powiatu gorlickiego w latach 2015-2022.....	35
Tab. 3. Struktura ludności powiatu gorlickiego w roku 2015, 2018 i 2022	36
Tab. 4. Pojazdy samochodowe i ciągniki w powiecie gorlickim – porównanie 2015 i 2022 r.	37
Tab. 5. Struktura podmiotów gospodarczych w gminach powiatu gorlickiego, w podziale na sektory ekonomiczne – stan na 31 grudnia 2022 r.	43
Tab. 6. Liczba podmiotów gospodarczych w gminach powiatu gorlickiego pod względem wielkości – stan na 31 grudnia 2022 r.	44
Tab. 7. Klasyfikacja strefy PL1203 (województwo małopolskie oprócz największych miast) ze względu na poziom zanieczyszczenia powietrza	46
Tab. 8. Lokalizacja placówek oświatowych na obszarze powiatu gorlickiego funkcjonujących w roku szkolnym 2022/2023	48
Tab. 9. Wielkość popytu i pracy eksploatacyjnej na liniach powiatowych połączeń autobusowych w 2022 r. oraz plan na 2023 r. i 2024 r.	59
Tab. 10. Zmiana wielkości popytu i pracy eksploatacyjnej na liniach powiatowych połączeń autobusowych w 2022 r. oraz plan na 2023 r. i 2024 r.	60
Tab. 11. Linia komunikacyjna funkcjonująca w ramach powiatowych przewozów pasażerskich organizowanych przez powiat gorlicki – stan na 31 października 2023 r.	65
Tab. 12. Przewozy komercyjne na terenie powiatu gorlickiego funkcjonujące na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Gorlickiego – stan na 31 października 2023 r.	66
Tab. 13. Połączenia w ramach gminnych przewozów pasażerskich organizowane przez Burmistrza Gminy Biecz oraz Burmistrza Gminy Bobowa – stan na 31 października 2023 r.	68
Tab. 14. Miejscowości w gminach Biecz, Gorlice i Sękowa obsługiwane liniami gorlickiej komunikacji miejskiej – stan na 31 października 2023 r.	69
Tab. 15. Sieć połączeń linii w ramach powiatowych przewozów pasażerskich na obszarze powiatu gorlickiego	71
Tab. 16. Finansowanie usług transportu publicznego w powiecie gorlickim w latach 2022-2024.....	76

Tab. 17. Finansowanie zadań związanych z dowozem dzieci i uczniów gminach powiatu gorlickiego w 2022 r. i plan na 2023 r.....	78
Tab. 18. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w powiecie gorlickim – 2023 r.	88
Tab. 19. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2030 r.....	91
Tab. 20. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego transportu publicznego dla powiatu gorlickiego	101

Spis rysunków

Rys. 1. Struktura wiekowa mieszkańców powiatu gorlickiego	
– stan na 31 grudnia 2022 r.	36
Rys. 2. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie gorlickim	
i jej prognoza do 2030 r.	39
Rys. 3. Sieć drogowa na obszarze powiatu gorlickiego	41
Rys. 4. Sieć linii kolejowych na obszarze powiatu gorlickiego	42
Rys. 5. Docelowa sieć komunikacyjna w międzywojewódzkich i międzynarodowych	
przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym	56
Rys. 6. Sieć komunikacyjna w wojewódzkich przewozach pasażerskich w województwie	
małopolskim	57
Rys. 7. Prognoza popytu do 2030 r.	63
Rys. 8. Trasy linii przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej	
na obszarze powiatu gorlickiego	72
Rys. 9. Podział zadań przewozowych na obszarze powiatu gorlickiego w 2023 r.	82
Rys. 10. Schemat organizacji rynku przewozów transportu publicznego w powiecie	
gorlickim w 2023 r.	86