



**PODHALAŃSKI  
OBSZAR  
FUNKCJONALNY**

# **PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA PODHALAŃSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO 2034+**

obejmującego Miasto Nowy Targ, Miasto Zakopane,  
Gminę Biały Dunajec, Gminę Bukowina Tatrzańska,  
Miasto i Gminę Czarny Dunajec, Gminę Kościelisko, Gminę Łapsze Niżne,  
Gminę Nowy Targ, Gminę Poronin, Miasto i Gminę Rabka-Zdrój,  
Gminę Szaflary, Powiat Nowotarski, Powiat Tatrzański

Kraków, czerwiec 2025



## INSTRUMENT WSPARCIA TECHNICZNEGO (IWT)

Wsparcie dla polskich miast/obszarów  
miejskich/obszarów metropolitalnych  
w przygotowaniu planów zrównoważonej  
mobilności miejskiej  
REFORM/SC2022/102



Niniejszy raport został opracowany przy wsparciu finansowym Unii Europejskiej. Za jego treść odpowiadają wyłącznie autorzy. Poglądy wyrażone w niniejszym dokumencie w żaden sposób nie mogą być traktowane jako odzwierciedlenie oficjalnej opinii Unii Europejskiej.



Wsparcie miejskich obszarów  
funkcjonalnych w przygotowaniu  
Planów Zrównoważonej  
Mobilności Miejskiej



Ministerstwo  
Infrastruktury



### **Beneficjent:**

#### **Podhalański Obszar Funkcjonalny:**

- Gmina Miasto Nowy Targ,
- Miasto Zakopane,
- Gmina Biały Dunajec,
- Gmina Bukowina Tatrzańska,
- Miasto i Gmina Czarny Dunajec,
- Gmina Kościelisko,
- Gmina Łapsze Niżne,
- Gmina Nowy Targ,
- Gmina Poronin,
- Miasto i Gmina Rabka-Zdrój,
- Gmina Szaflary,
- Powiat Nowotarski,
- Powiat Tatrzański.

### **Wykonawca:**

EY Economic and Policy Advisory Services SRL  
Brussels, Belgium

### **Zespół autorski:**

#### **Konsultanci projektu Instrumentu Wsparcia Technicznego (IWT)**

dr Robert Guzik  
dr Łukasz Fiedień  
dr Arkadiusz Kołoś  
dr Agnieszka Świgost-Kapocsi

Niniejszy dokument jest finansowany przez Unię Europejską za pośrednictwem Instrumentu Wsparcia Technicznego: *Wsparcie dla polskich miast / obszarów miejskich / obszarów metropolitalnych w przygotowaniu planów zrównoważonej mobilności miejskiej* (REFORM/SC2022/102) zarządzanego przez Dyрекję Generalną ds. Wsparcia Reform Strukturalnych Komisji Europejskiej

## SPIS TREŚCI

|                                                                                                                                                                                        |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 1. WPROWADZENIE.....                                                                                                                                                                   | 6   |
| 2. PROCES OPRACOWYWANIA DOKUMENTU .....                                                                                                                                                | 10  |
| 2.1. Partycypacja społeczna.....                                                                                                                                                       | 10  |
| 2.2. Konsultacje społeczne .....                                                                                                                                                       | 14  |
| 2.3. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko .....                                                                                                                              | 15  |
| 3. ANALIZA STANU MOBILNOŚCI.....                                                                                                                                                       | 16  |
| 3.1. Liczba ludności – prognozowane zmiany .....                                                                                                                                       | 16  |
| 3.2. Planowanie przestrzenne w kontekście mobilności.....                                                                                                                              | 18  |
| 3.3. Ruch pieszy i osoby o szczególnych potrzebach.....                                                                                                                                | 23  |
| 3.4. Transport rowerowy.....                                                                                                                                                           | 25  |
| 3.5. Publiczny Transport Zbiorowy .....                                                                                                                                                | 28  |
| 3.5.1. Kolej jako „kręgosłup” systemu transportu zbiorowego .....                                                                                                                      | 28  |
| 3.5.2. Komunikacja gminna, powiatowa i ponad powiatowa .....                                                                                                                           | 32  |
| 3.5.3. Węzły przesiadkowe, przystanki autobusowe .....                                                                                                                                 | 41  |
| 3.6. Transport indywidualny – samochodowy .....                                                                                                                                        | 44  |
| 3.7. Transport towarowy .....                                                                                                                                                          | 55  |
| 3.8. Bezpieczeństwo w ruchu drogowym.....                                                                                                                                              | 56  |
| 3.9. Uwarunkowania organizacyjne .....                                                                                                                                                 | 58  |
| 3.9.1. Polityka transportowa.....                                                                                                                                                      | 58  |
| 3.9.2. Analiza możliwości prawnych, finansowych i politycznych zacieśniania współpracy w ramach obszaru funkcjonalnego w tym tworzenia systemu zarządzania obszarem funkcjonalnym..... | 59  |
| 3.9.3. integracja systemu transportowego .....                                                                                                                                         | 65  |
| 3.10. Stan mobilności – podsumowanie .....                                                                                                                                             | 69  |
| 4. ANALIZA SWOT .....                                                                                                                                                                  | 72  |
| 5. SCENARIUSZE ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO .....                                                                                                                                    | 74  |
| 5.1. Scenariusz bazowy (business as usual – BAU).....                                                                                                                                  | 75  |
| 5.2. Scenariusz realistyczny (minimalny).....                                                                                                                                          | 77  |
| 5.3. Scenariusz proaktywny (maksymalny) .....                                                                                                                                          | 79  |
| 5.4. Analiza wielokryterialna wyboru scenariusza .....                                                                                                                                 | 81  |
| 6. WIZJA ROZWOJU MOBILNOŚCI .....                                                                                                                                                      | 83  |
| 7. CELE ROZWOJU .....                                                                                                                                                                  | 85  |
| 8. ZASADY WDRAŻANIA PLANU .....                                                                                                                                                        | 87  |
| 8.1. Sposób realizacji działań.....                                                                                                                                                    | 95  |
| 8.2. Jednostki organizacyjne odpowiedzialne za realizację planu.....                                                                                                                   | 96  |
| 8.3. Źródła finansowania .....                                                                                                                                                         | 98  |
| 8.4. Podmioty odpowiedzialne za realizację działań .....                                                                                                                               | 99  |
| 8.4.1. Podhalański Związek Powiatowo-Gminny jako jednostka wiodąca.....                                                                                                                | 100 |
| 8.5. Monitorowanie i ewaluacja planu .....                                                                                                                                             | 102 |
| 8.5.1. Harmonogram, zakres i procedura monitorowania realizacji SUMP POF .....                                                                                                         | 102 |
| 8.5.2. Wskaźniki SUMI.....                                                                                                                                                             | 103 |

|                                                                      |     |
|----------------------------------------------------------------------|-----|
| 8.6. Analiza ryzyk wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności POF..... | 107 |
| 8.6.1. Interpretacja ryzyk i priorytety działań .....                | 109 |

# 1. WPROWADZENIE

---

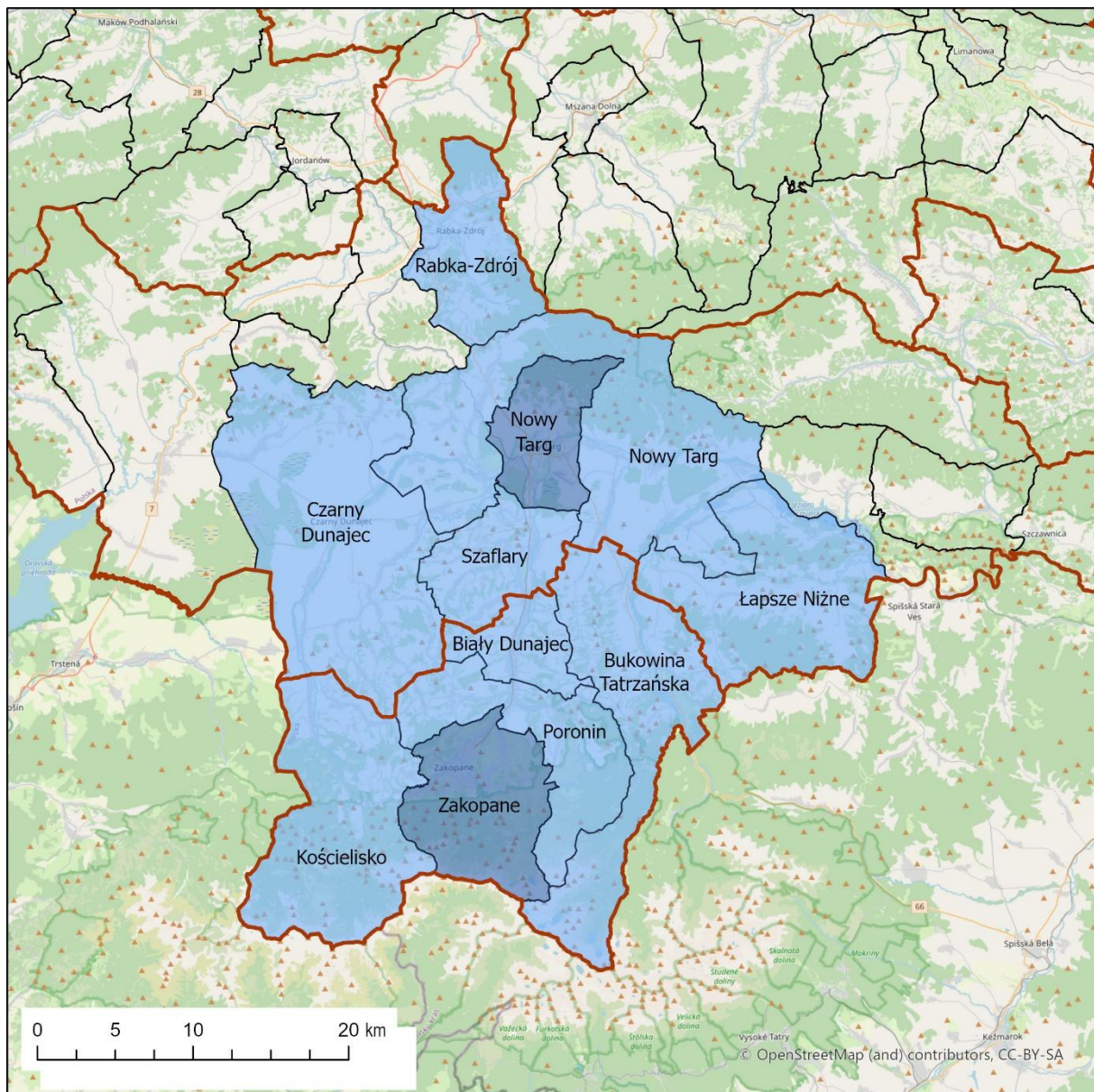
Kluczowe instytucje Unii Europejskiej, w tym Komisja Europejska, podkreślają znaczenie posiadania strategicznego dokumentu wyznaczającego główne kierunki rozwoju mobilności w funkcjonalnych obszarach obejmujących sąsiadujące jednostki samorządu terytorialnego. Dokument taki to Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (ang. Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP), którego głównym celem jest zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców oraz lokalnej gospodarki w miastach i ich otoczeniu, z myślą o poprawie jakości życia. Plan ten bazuje na istniejących praktykach planistycznych, uwzględnia zasady integracji, partycypacji społecznej i oceny, a jego przyjęcie na szczeblu politycznym ma zapewnić spójność działań oraz inwestycji w zakresie zrównoważonej mobilności. Kluczowe jest przy tym dążenie do stworzenia zrównoważonego, przyjaznego użytkownikom systemu transportowego, który równomiernie rozwija wszystkie formy mobilności dostępne na danym obszarze.

Z uwagi na istotne znaczenie zintegrowanego planowania mobilności dla rozwoju regionalnego oraz w świetle planowanego przez Komisję Europejską uzależnienia możliwości ubiegania się o środki unijne w perspektywie 2021–2027 od posiadania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM), Ministerstwo Infrastruktury opracowało projekt pod nazwą „Wsparcie dla polskich miast/obszarów miejskich/obszarów metropolitalnych w przygotowaniu planów zrównoważonej mobilności miejskiej” (dalej: IWT SUMP). Po zatwierdzeniu projektu przez Komisję Europejską, Ministerstwo Infrastruktury zostało głównym beneficjentem wsparcia technicznego w ramach Instrumentu Wsparcia Technicznego (IWT), który stanowi kontynuację Programu Wspierania Reform Strukturalnych (PWRS) w ramach Wieloletnich Ram Finansowych UE na lata 2021–2027.

Projekt IWT SUMP jest finansowany ze środków UE i zarządzany centralnie przez Komisję Europejską (DG Reform – Dyrekcję Generalną ds. Wspierania Reform Strukturalnych). W Polsce rolę krajowego koordynatora programu pełni Ministerstwo Rozwoju i Technologii.

Jednym z bezpośrednich beneficjentów projektu, którzy otrzymali wsparcie w procesie przygotowania SUMP świadczone przez Wykonawcę jest Podhalański Obszar Funkcjonalny (POF), obejmujący: Miasto Nowy Targ, Miasto Zakopane, Gminę Biały Dunajec, Gminę Bukowina Tatrzańska, Miasto i Gminę Czarny Dunajec, Gminę Kościelisko, Gminę Łapsze Niżne, Gminę Nowy Targ, Gminę Poronin, Miasto i Gminę Rabka-Zdrój, Gminę Szaflary oraz Powiat Nowotarski i Powiat Tatrzański (mapa 1).

Zgodnie z metodyką planowania, która wskazuje na konieczność uwzględniania funkcjonalnego obszaru miasta rdzeniowego, a także w duchu przyjętej polityki rozwoju opartej na zintegrowanym i zrównoważonym podejściu do planowania mobilności – mającej na celu poprawę jakości życia mieszkańców oraz ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko – Miasto Nowy Targ objęło rolę koordynatora prowadzonych prac.



Mapa 1. Zasięg Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych: OpenStreetMap, Geoportal krajowy.*

Celem podjętych działań jest uporządkowanie kwestii związanych ze zrównoważoną mobilnością na obszarze Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego poprzez opracowanie dokumentu odpowiadającego wymogom procesu Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Dokument ten ma nie tylko spełniać wymagania Komisji Europejskiej na obecną i przyszłe perspektywy finansowe, ale także wyznaczać cele, priorytety oraz kierunki działań – zarówno inwestycyjnych, jak i nieinwestycyjnych – w zakresie zrównoważonego transportu, które będą realizowane przez poszczególne gminy.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego został opracowany z perspektywą do roku 2034. To dokument strategiczny o charakterze

wdrożeniowym, którego nadrzędnym celem jest zapewnienie mieszkańcom Nowego Targu, Zakopanego oraz sąsiednich gmin jak najlepszego dostępu do miejsc codziennych podróży – z uwzględnieniem jakości, dostępności i efektywności systemu transportowego.

Zgodnie z Wytycznymi Komisji Europejskiej dotyczącymi opracowywania i wdrażania SUMP, dokument ten powinien charakteryzować się następującymi cechami:

- długoterminową wizją oraz jasno określonym planem wdrażania,
- podejściem partycypacyjnym,
- zrównoważonym i zintegrowanym rozwojem wszystkich form transportu,
- oceną skuteczności proponowanych działań – zarówno obecnie, jak i w przyszłości,
- systematycznym monitoringiem, przeglądami i raportowaniem,
- uwzględnieniem kosztów zewnętrznych dla wszystkich środków transportu.

Pierwszym etapem prac nad dokumentem było przygotowanie Raportu Diagnostyczno-Strategicznego w zakresie mobilności. Na tym etapie przeprowadzono analizę danych, badania ankietowe, wywiady oraz spotkania z interesariuszami, w tym mieszkańcami, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi, operatorami transportu i przewoźnikami. W części diagnostycznej SUMP zawarto kluczowe wnioski i obserwacje wynikające z przeprowadzonej analizy.

Na poniższej grafice zaprezentowano dokumenty, których zapisy zostały uwzględnione w opracowanym Planie.



#### Dokumenty europejskie

- Nowe Unijne Ramy Mobilności Miejskiej,
- Strategia Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności,
- Europejski Zielony Ład,
- Pakiet Fit-for-55,
- Plan działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń,
- Europejski plan walki z rakiem.

#### Dokumenty krajowe

- Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.),
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030,
- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030,
- Krajowa Polityka Miejska 2030,
- Krajowy Plan na Rzecz Energii i Klimatu na lata 2021-2030,
- Polityka energetyczna Polski do roku 2040,
- Polska Strategia Wodorowa do roku 2030 z perspektywą do roku 2040,
- Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030.

#### Dokumenty regionalne i lokalne

- Regionalny plan transportowy Województwa Małopolskiego na lata 2021–2027 z perspektywą do 2030 roku
- Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatów,
- Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych,
- Gminne Programy Rewitalizacji,
- Strategie Rozwoju Gmin,
- Plany Gospodarki Niskoemisyjnej,
- Programy Ochrony Środowiska.

**Za realizację i koordynację prac związanych z opracowaniem PZMM odpowiedzialne jest miasto Nowy Targ, które jest liderem Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego. Za realizację i koordynację poszczególnych zadań PZMM będą odpowiedzialne jednostki wchodzące w skład POF.**

## 2. PROCES OPRACOWYWANIA DOKUMENTU

---

### 2.1. PARTYCYPACJA SPOŁECZNA

Zgodnie z dobrymi praktykami oraz zaleceniami dotyczącymi opracowywania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP), zaangażowanie społeczeństwa stanowiło kluczowy element procesu planistycznego. Oprócz przeprowadzonych w ramach diagnozy stanu obecnego analiz statystycznych, przestrzennych, wizji lokalnych oraz badań, szczególne znaczenie miało rozpoznanie problemów zgłaszanych przez mieszkańców obszaru funkcjonalnego oraz podjęcie dyskusji na temat możliwych kierunków działań i rozwiązań.

Osoby uczestniczące w spotkaniach konsultacyjnych, warsztatach oraz badaniach prowadzonych w ramach procesu opracowywania Planu z dużym zaangażowaniem dzieliły się swoimi spostrzeżeniami i doświadczeniami. Chętnie wskazywały na konkretne problemy, z jakimi mierzą się na co dzień, funkcjonując w przestrzeni Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego (POF), zarówno w kontekście mobilności, jak i jakości życia.

#### BADANIE ANKIETOWE

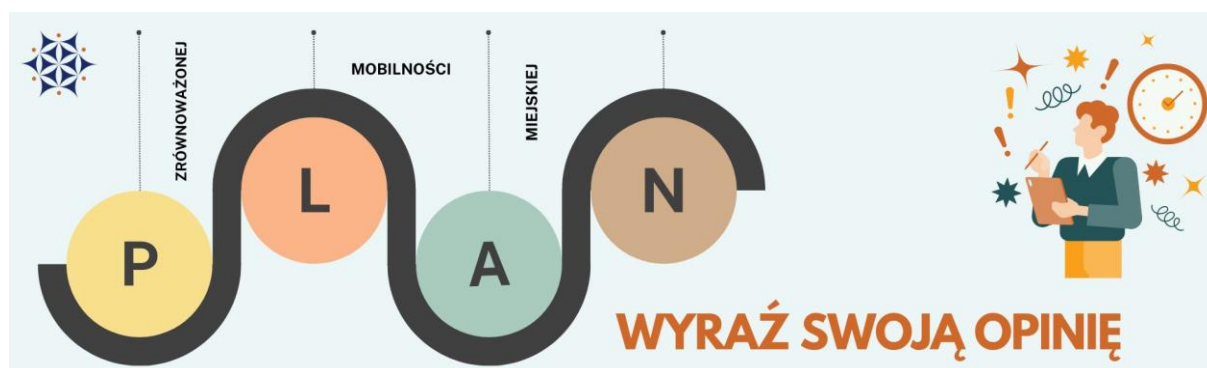
W początkowej fazie prac nad dokumentem przeprowadzono badanie ankietowe. Zostało ono podzielone na dwie części. Pierwsza z nich skierowana była do mieszkańców obszaru POF oraz osób na co dzień związanych z POF. Drugą zaś prowadzono wśród turystów, odwiedzających obszar POF. Mieszkańców oraz gości zapytano o ich sposoby przemieszczania się i motywacje wyboru środków transportu. Poproszono także o ocenę różnych elementów systemu transportowego POF, a także o wyrażenie opinii o głównych wyzwaniach dotyczących mobilności w POF.

Badanie wśród turystów prowadzono w formie ankiety internetowej od 5 czerwca do 31 lipca 2024 r. Zebrano 328 formularzy. Badanie w grupie mieszkańców POF prowadzono w dwóch formach – internetowej (analogicznie jak wśród turystów) oraz analogowej. W pierwszej z nich wpłynęło 353 formularze, a w drugiej (po odrzuceniu niekompletnych) – 1806 kwestionariuszy. Formularze analogowe zostały rozprowadzone w szkołach podstawowych i średnich oraz budynkach urzędów gmin i powiatów.

Dzięki rozprowadzeniu formularzy analogowych w szkołach, formularze trafiły do każdej miejscowości na terenie POF.

Przez cały okres zbierania danych prowadzono promocję badania przez informacje umieszczane m.in. na stronach internetowych i social mediach członków POF, lokalnych

mediów i innych instytucji<sup>1</sup>, a także w formie analogowej, poprzez plakaty umieszczone w urzędach gmin i powiatów.



Ryc. 2.1. Baner promujący badanie ankietowe w POF, umieszczany na stronach internetowych

Źródło: opracowanie własne.

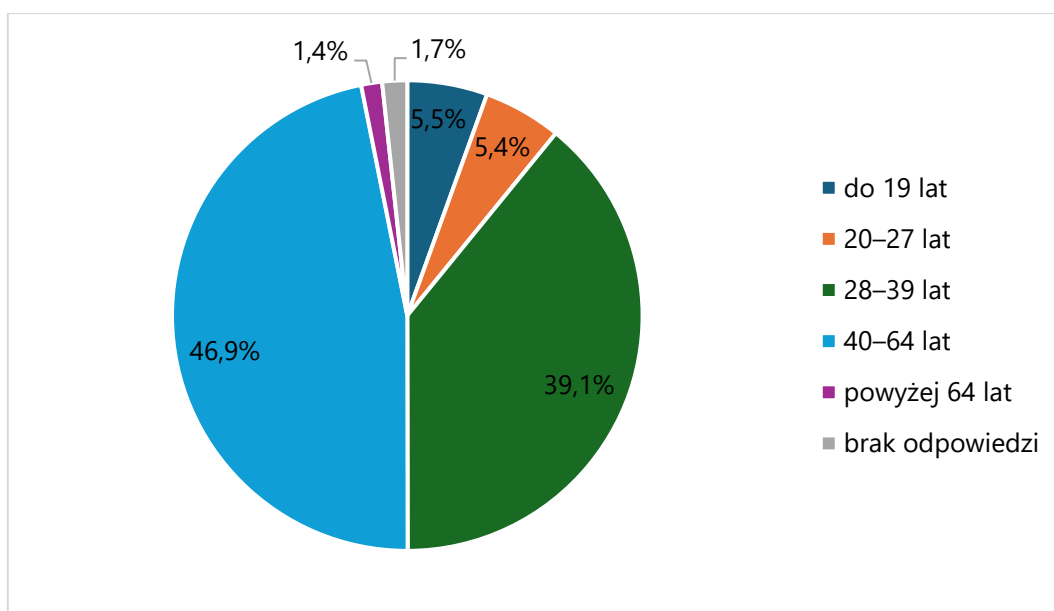
Zdecydowana większość respondentów biorących udział w badaniu była w wieku od 28 do 64 lat, dzięki czemu możliwe będzie podanie charakterystyk dla osób, które są najbardziej mobilne. Grupa osób młodszych (20–27 lat) stanowiła prawie 5,5% ogółu badanych. Dość duży udział w badaniu stanowiły osoby w wieku 18–19 (5,5%) – biorąc pod uwagę, że ta grupa obejmuje tylko dwa roczniki. Nieco ponad 1% osób w badaniu stanowili seniorzy.

<sup>1</sup> Przykładowe informacje na stronach internetowych:

- POF: <https://www.ofpodhale.pl/artykul/wyraz-opinie-na-temat-rowoju-tranportu-w-regionie>,
- Miasta Nowy Targ: <https://www.nowytarg.pl/miasto-nowy-targ/aktualnosci/wsparcie-dla-polskich-miastobszarow-miejskichobszarow-metropolitarnych-w-przygotowaniu-planow-zrownowazonej-mobilnosci-m.451>,
- Miasta Zakopane: <https://www.zakopane.pl/inne/strefa-miejska/aktualnosci/aktualnosci-biezace/czerwiec-2024/mobilnosc-w-podhalanskim-obszarze-funkcjonalnym>,
- Gminy Biały Dunajec: <http://bialydunajec.com.pl/2024/06/28/ankiety-dotyczace-mobilnosci-w-podhalanskim-obszarze-funkcjonalnym/>,
- Gminy Szaflary: <https://szaflary.pl/zapraszamy-do-wziecia-udzialu-w-badaniu-dotyczacym-mobilnosci-w-podhalanskim-obszarze-funkcjonalnym/>,
- Miejskiego Zakładu Komunikacji w Nowym Targu: <https://mzk.nowytarg.pl/komunikaty/385.html>,
- Szkoły Podstawowej nr 11 w Nowym Targu: <https://sp11.nowytarg.pl/index.php/689-plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej>,
- Tatrzańskiego Parku Narodowego: <https://tpn.gov.pl/aktualnosci/wypelnij-ankiete-nt-mobilnosci-w-podhalanskim-obszarze-metropolitalnym>,
- Gorczańskiego Parku Narodowego: <https://gpn.gov.pl/aktualnosci/plan-mobilnosci-dla-podhala>,
- Koła Przewodników Tatrzańskich im. M. Sieczki w Krakowie: <https://www.facebook.com/KPTsieczki/posts/pfbid033oc9YCdiLe1Ux832jT2zQr7TuuA61g3bE7Hh6kQT4t5you8e4c6wr1BwE2vpM Mbul>.

Przykładowe informacje na stronach internetowych lokalnych mediów:

- NowyTarg24: <https://nowytarg24.tv/plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-dla-podhalanskiego-obszaru-funkcjonalnego-2034/>,
- Podhale24: [https://podhale24.pl/aktualnosci/artykul/99637/Trwa\\_badanie\\_dotyczace\\_mobilnosci\\_w\\_Podhalanskim\\_Obszarze\\_Funkcjonalnym.html](https://podhale24.pl/aktualnosci/artykul/99637/Trwa_badanie_dotyczace_mobilnosci_w_Podhalanskim_Obszarze_Funkcjonalnym.html).



Ryc. 2.2. Udział respondentów (mieszkańców) w podziale na grupy wieku (n = 2159)

Źródło: opracowanie własne.

## WIZJE LOKALNE

W czasie prac nad SUMP przeprowadzono ponad 50 wizji lokalnych, podczas których zidentyfikowano problemy w zakresie ruchu pieszych, ruchu rowerowego, infrastruktury drogowej, zagospodarowania przestrzennego i funkcjonowania transportu publicznego. Wizje lokalne były przeprowadzane w okresie marzec 2023 roku – czerwiec 2025 r.



Ryc. 2.3. Wizja lokalna na pętli autobusowej Kuźnice w Zakopanem (wrzesień 2024)

Źródło: fot. własna.

## KONSULTACJE Z INTERESARIUSZAMI

W okresie od czerwca 2024 do maja 2025 r. prowadzono konsultacje z interesariuszami – przedstawicielami mieszkańców, lokalnych władz, przedsiębiorców, stowarzyszeń i lokalnych organizacji. W trakcie spotkań podejmowano tematykę problemów z przemieszczaniem się na obszarze POF, oczekiwanych zmian i pomysłów na nie. Uzyskane odpowiedzi umożliwiły pogłębienie diagnozy oraz lepsze zrozumienie lokalnych uwarunkowań, co w dalszej kolejności pozwoliło na zaproponowanie kierunków działań i rozwiązań odpowiadających realnym potrzebom oraz oczekiwaniom społeczności zamieszkującej Podhale.

## WARSZTATY DIAGNOSTYCZNE

W ramach prac nad SUMP odbyło się siedem warsztatów, spotkań diagnostycznych w następujących terminach:

- 10.03.2023 r. – warsztaty z przedstawicielami władz POF i zespołem roboczym.
- 05.06.2024 r. – warsztaty z przedstawicielami władz POF i zespołem roboczym.
- 14.03.2025 r. – warsztaty z przedstawicielami władz POF i zespołem roboczym.
- 12.05.2025 r. – warsztaty z interesariuszami/mieszkańcami (Rabka-Zdrój).
- 14.05.2025 r. – warsztaty z interesariuszami/mieszkańcami (Czarny Dunajec).
- 20.05.2025 r. – warsztaty z interesariuszami/mieszkańcami (Nowy Targ).
- 22.05.2025 r. – warsztaty z interesariuszami/mieszkańcami (Zakopane).

Uczestnicy spotkań brali udział w pracach warsztatowych, w ramach których dzielili się uwagami oraz spostrzeżeniami odnoszącymi się do różnych aspektów funkcjonowania społeczności lokalnej. Dyskusje obejmowały zarówno identyfikację problemów, szans i zagrożeń, jak również formułowanie możliwych do wdrożenia kierunków działań i rozwiązań.

Miejsca, w których odbywały się warsztaty, były przystosowane pod kątem dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej zdolności ruchowej.

## ZASADY WSPÓŁPRACY PODMIOTÓW UCZESTNICZĄCYCH W OPRACOWANIU DOKUMENTU

Projekt dokumentu podlega konsultacjom z interesariuszami, w tym z właściwymi wydziałami oraz jednostkami samorządów terytorialnych, których przedstawiciele uczestniczyli w spotkaniach odbywanych w ramach opracowania dokumentu i konsultacji społecznych.

W poniższej tabeli zestawiono potencjalnych interesariuszy procesu planistycznego w Podhalańskim Obszarze Funkcjonalnym

Tab. 2.1. *Interesariusze procesu planistycznego SUMP dla Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego*

| Osoba/instytucja                                                                       | Typ                                                                            | Rola w procesie przygotowania SUMP dla POF                                                         |
|----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Przedstawiciel Miast i Gmin MOF</b>                                                 | Przedstawiciele samorządów                                                     | Reprezentacja interesu gminy                                                                       |
| <b>Przedstawiciel Starostwa Powiatowego w Nowym Targu i Zakopanem</b>                  | Przedstawiciele samorządów                                                     | Reprezentacja interesu powiatu                                                                     |
| <b>Specjaliści ds. urbanistyki</b>                                                     | Przedstawiciele Urzędów Miast Nowy Targ, Zakopane, Rabka-Zdrój, Czarny Dunajec | Rozpoznanie wyzwań                                                                                 |
| <b>Specjaliści ds. środowiska</b>                                                      | Przedstawiciele Urzędów Gmin – członków POF                                    | Rozpoznanie wyzwań                                                                                 |
| <b>Specjaliści ds. konsultacji społecznych i rewitalizacji</b>                         | Przedstawiciele Urzędów Gmin – członków POF                                    | Zapewnienie społecznego charakteru procesu i zapewnienie spójności z działaniami rewitalizacyjnymi |
| <b>Przedstawiciel PKP PLK</b>                                                          | Zarządcy infrastruktury                                                        | Rozpoznanie wyzwań i planów                                                                        |
| <b>Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie</b>                                             | Zarządcy infrastruktury                                                        | Rozpoznanie wyzwań i planów                                                                        |
| <b>Przedstawiciel Powiatowych Zarządów Dróg</b>                                        | Zarządcy infrastruktury                                                        | Rozpoznanie wyzwań i planów                                                                        |
| <b>Przedsiębiorstwa branży produkcyjnej i usługowej</b>                                | Przedstawiciele                                                                | Rozpoznanie potrzeb przedsiębiorców                                                                |
| <b>Rady Miast i Gmin POF</b>                                                           | Politycy i samorządowcy                                                        | Rozpoznanie wyzwań, koncepcji i oczekiwań mieszkańców                                              |
| <b>Mieszkańcy miast i gmin POF</b>                                                     | Mieszkańcy                                                                     | Rozpoznanie wyzwań, koncepcji i oczekiwań mieszkańców                                              |
| <b>Przedstawiciele przedsiębiorstw komunikacji miejskiej w Nowym Targu i Zakopanem</b> | Podmiot z branży transportowej                                                 | Rozpoznanie wyzwań, potrzeb i bieżących problemów                                                  |
| <b>Lokalni przewoźnicy autobusowi</b>                                                  | Podmioty z branży transportowej                                                | Rozpoznanie wyzwań, potrzeb i bieżących problemów                                                  |

Źródło: opracowanie własne.

## 2.2. KONSULTACJE SPOŁECZNE

W dniach od X września 2025 r. do dnia X września 2025 r. przeprowadzono konsultacje społeczne opracowanego projektu dokumentu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego 2034+.

Informacja o konsultacjach społecznych została opublikowana na stronach internetowych samorządów wchodzących w skład obszaru (strony internetowe gmin), stronie internetowej POF oraz w mediach społecznościowych.

Spotkanie z mieszkańcami oraz innymi zainteresowanymi odbyło się w dniu X września 2025 r. oraz w ramach dyżurów konsultantów, gdzie możliwe było uzyskanie wyjaśnień na temat zapisów zawartych w dokumencie.

Uwagi oraz wnioski można było zgłaszać między innymi poprzez wypełnienie formularza konsultacyjnego, udostępnionego w formie elektronicznej na stronach internetowych oraz w formie papierowej w siedzibach gmin.

Wypełnione formularze należało przesłać na podany adres mail lub listownie na adres urzędu gminy lub dostarczyć osobiście do siedziby dowolnej jednostki wchodzącej w skład obszaru lub pozostawić wypełniony na spotkaniu konsultacyjnym. W ramach konsultacji wpłynęło X formularzy, które zostały szczegółowo przeanalizowane i na ich podstawie zostały wprowadzone zmiany do dokumentu. Z konsultacji społecznych został opracowany raport z odpowiedziami na zgłoszone uwagi.

## **2.3. STRATEGICZNA OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO**

Rozdział zostanie uzupełniony po przeprowadzeniu oceny

### 3. ANALIZA STANU MOBILNOŚCI

#### 3.1. LICZBA LUDNOŚCI – PROGNOZOWANE ZMIANY

Cały Podhalański Obszar Funkcjonalny według danych Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) na koniec 2024 roku był zamieszkiwany przez 182,5 tys. osób (tab. 3.1). Największą jednostką obszaru jest miasto Nowy Targ, gdzie mieszka 33 tys. osób (18,1% ludności POF). Drugim pod względem wielkości ośrodkiem jest Zakopane liczące 25,1 tys. mieszkańców (13,7% ludności POF). Gminami z liczbą ludności przekraczającą 20 tys. są w POF także Nowy Targ (gmina wiejska) i Czarny Dunajec.

W ostatnich 10 latach liczba ludności w POF zmniejszyła się o nieco ponad 2,1 tys., czyli o 1,2%. Największy spadek dotyczył Zakopanego (-9,1%), a największy wzrost – gminy Kościelisko (5,6%). Mała zmiana liczby ludności charakteryzuje gminy Czarny Dunajec i Łapsze Niżne. Można zauważyć, że spadek liczby ludności obserwowany głównie w miastach (Zakopane, Rabka-Zdrój, Nowy Targ) jest rekompensowany przez jej wzrost w sąsiadujących gminach wiejskich (Kościelisko, Szaflary, Poronin, Bukowina Tatrzańska, Nowy Targ).

Tab. 3.1. Zmiany liczby ludności Podhalańskiego Obszaru funkcjonalnego w latach 2014–2024

| Jednostka           | Liczba ludności |                | Zmiana liczby<br>ludności (2014–2024) |
|---------------------|-----------------|----------------|---------------------------------------|
|                     | 2014 r.         | 2024 r.        |                                       |
| Biały Dunajec       | 7 096           | 6 807          | -289                                  |
| Bukowina Tatrzańska | 13 138          | 13 545         | 407                                   |
| Czarny Dunajec      | 22 163          | 22 119         | -44                                   |
| Kościelisko         | 8 639           | 9 122          | 483                                   |
| Łapsze Niżne        | 9 205           | 9 265          | 60                                    |
| Nowy Targ (m)       | 33 598          | 33 040         | -558                                  |
| Nowy Targ (w)       | 23 606          | 24 054         | 448                                   |
| Poronin             | 11 422          | 11 813         | 391                                   |
| Rabka-Zdrój         | 17 416          | 16 452         | -964                                  |
| Szaflary            | 10 874          | 11 310         | 436                                   |
| Zakopane            | 27 556          | 25 059         | -2 497                                |
| <b>SUMA w POF</b>   | <b>184 713</b>  | <b>182 586</b> | <b>-2 127</b>                         |

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Analiza prognoz demograficznych stanowi istotny element przy podejmowaniu działań związanych z rozwojem transportu oraz planowaniem przestrzennym. Poniżej przedstawiono zmiany liczby ludności prognozowane przez GUS dla gmin Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego do roku 2060 (tab. 3.2, ryc. 3.1).

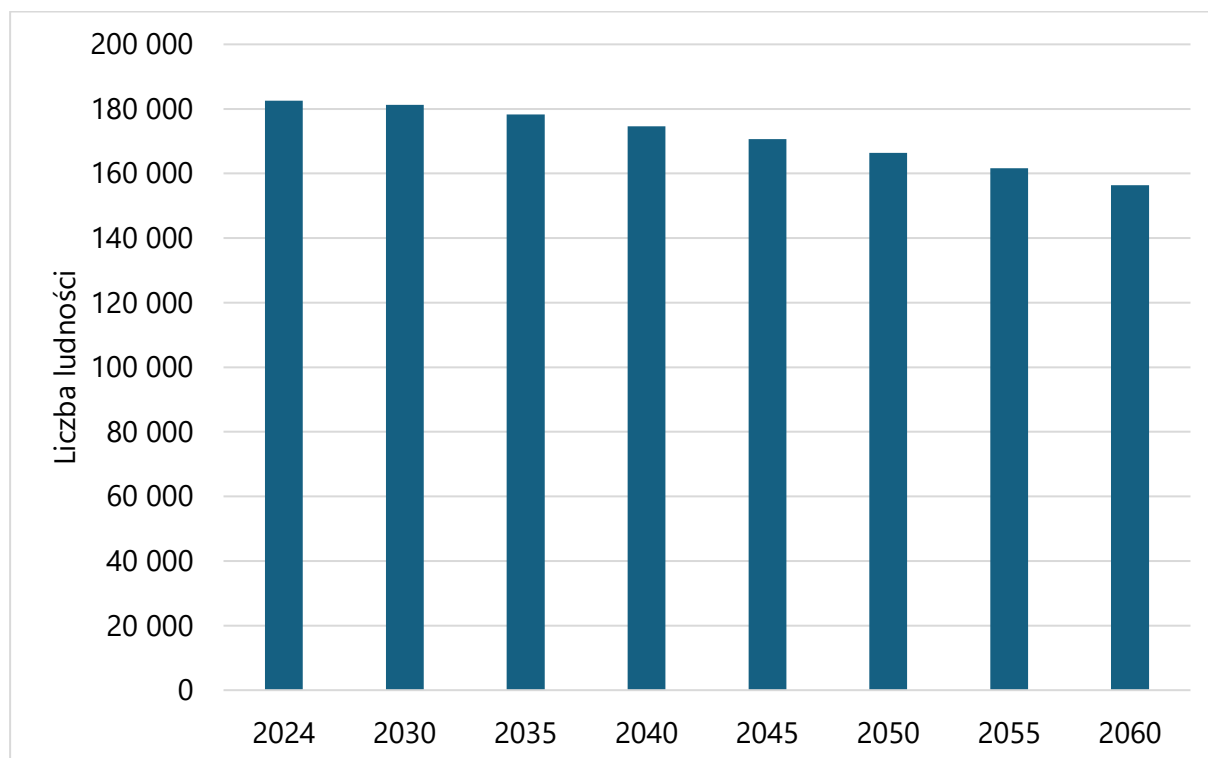
Według prognoz liczba ludności w Podhalańskim Obszarze Funkcjonalnym do roku 2060 będzie spadać, a średnia wieku będzie coraz wyższa (zwiększa się liczba osób w wieku poprodukcyjnym). Taka sytuacja będzie miała w przyszłości wpływ na zachowania

transportowe i mobilność w całym obszarze funkcjonalnym. W perspektywie roku 2040 zmiana liczby ludności będzie jednak stosunkowo niewielka (4,4%).

Tab. 3.2. Prognozowane zmiany liczby ludności Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego w latach 2014–2060

| Jednostka                      | Liczba ludności (2024) | Prognozowana liczba ludności w roku |             |             |             |             |             |             |
|--------------------------------|------------------------|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                                |                        | 2030                                | 2035        | 2040        | 2045        | 2050        | 2055        | 2060        |
| <b>Biały Dunajec</b>           | 6 807                  | 6 557                               | 6 331       | 6 072       | 5 806       | 5 511       | 5 186       | 4 840       |
| <b>Bukowina Tatrzańska</b>     | 13 545                 | 13 289                              | 13 033      | 12 807      | 12 528      | 12 203      | 11 858      | 11 473      |
| <b>Czarny Dunajec</b>          | 22 119                 | 22 020                              | 21 734      | 21 429      | 21 073      | 20 688      | 20 238      | 19 712      |
| <b>Kościelisko</b>             | 9 122                  | 9 342                               | 9 427       | 9 422       | 9 380       | 9 288       | 9 170       | 9 046       |
| <b>Łapsze Niżne</b>            | 9 265                  | 9 030                               | 8 763       | 8 479       | 8 164       | 7 807       | 7 383       | 6 959       |
| <b>Nowy Targ (m)</b>           | 33 040                 | 32 757                              | 32 230      | 31 555      | 30 866      | 30 175      | 29 373      | 28 433      |
| <b>Nowy Targ (w)</b>           | 24 054                 | 24 078                              | 23 915      | 23 605      | 23 235      | 22 824      | 22 386      | 21 833      |
| <b>Poronin</b>                 | 11 813                 | 12 034                              | 12 026      | 11 901      | 11 727      | 11 512      | 11 224      | 10 875      |
| <b>Rabka-Zdrój</b>             | 16 452                 | 16 132                              | 15 718      | 15 232      | 14 727      | 14 226      | 13 711      | 13 178      |
| <b>Szaflary</b>                | 11 310                 | 11 446                              | 11 512      | 11 479      | 11 360      | 11 215      | 11 027      | 10 819      |
| <b>Zakopane</b>                | 25 059                 | 24 551                              | 23 608      | 22 659      | 21 807      | 20 939      | 20 078      | 19 168      |
| <b>SUMA w POF</b>              | 182 586                | 181 236                             | 178 297     | 174 640     | 170 673     | 166 388     | 161 634     | 156 336     |
| <b>ZMIANA w POF (2024=100)</b> | <b>100</b>             | <b>99,3</b>                         | <b>97,7</b> | <b>95,6</b> | <b>93,5</b> | <b>91,1</b> | <b>88,5</b> | <b>85,6</b> |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Ryc. 3.1. Prognozowane zmiany liczby ludności Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego w latach 2014–2060

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Według prognoz liczba ludności w Podhalańskim Obszarze Funkcjonalnym będzie spadać, a średnia wieku będzie coraz wyższa (zwiększa się liczba osób w wieku poprodukcyjnym). Taka sytuacja będzie miała w przyszłości wpływ na zachowania transportowe i mobilność w całym obszarze funkcjonalnym.

W planowaniu przestrzennym, planowaniu infrastruktury i transportu należy uwzględnić proces starzenia się społeczeństwa.

### 3.2. PLANOWANIE PRZESTRZENNE W KONTEKŚCIE MOBILNOŚCI

Wdrażanie zasad zrównoważonej mobilności zaczyna się już od Studiów Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego (SUiKZP), a w najbliższej przyszłości od Planów Ogólnych. Szczegółowe rozwiązania planistyczne zapisywane są w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego (MPZP). Problemami POF związanymi z planowaniem przestrzennym są postępujące procesy suburbanizacji i niekontrolowanego rozpraszania zabudowy, włącznie z zabudową stoków na coraz większej wysokości.



Ryc. 3.2. Schemat współzależności planowania przestrzennego i transportu

Źródło: opracowanie własne.

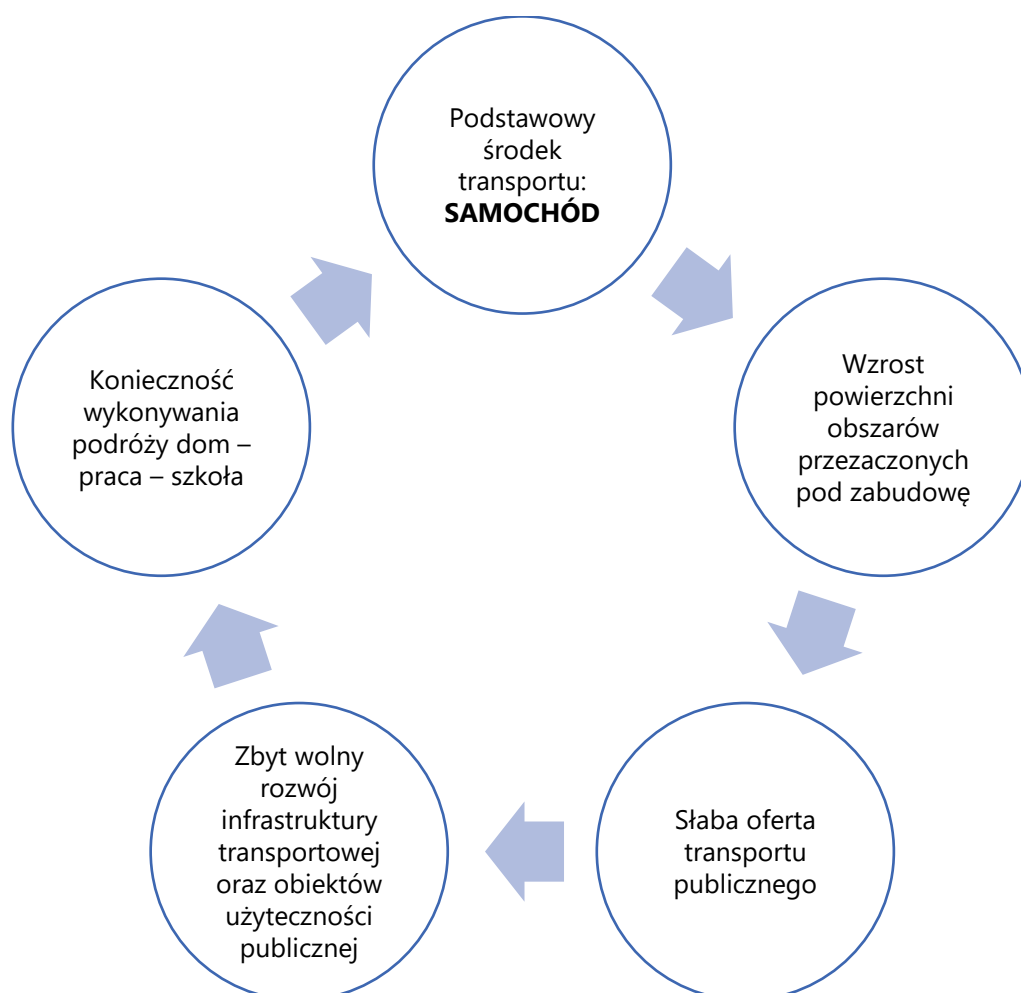
Wszystkie gminy objęte założeniami przygotowywanego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego 2034+ posiadają uchwalone SUiKZP oraz sukcesywnie uchwalają Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego. Gminy Czarny Dunajec i Łapsze Niżne uchwałyły MPZP dla obszaru całej gminy. W skali całego POF, większość jego obszaru pokryta jest MPZP.

Poszczególne gminy POF przystępują również do sporządzania Planów Ogólnych rozpoczynając proces od podjęcia uchwały:

- Uchwała Nr LX/668/2023 Rady **Miasta Nowy Targ** z dnia 22 grudnia 2023 r. w sprawie: przystąpienia do sporządzenia planu ogólnego miasta Nowy Targ,
- Uchwała Nr LVII/455/2024 Rady Gminy **Szaflary** z dnia 28 lutego 2024 r. w sprawie przystąpienia do sporządzania planu ogólnego Gminy Szaflary,

- Uchwała Nr LIX-543/24. Rady Gminy **Łąpsze Niżne** z dnia 29 lutego 2024 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia planu ogólnego gminy Łąpsze Niżne,
- Uchwała Nr LIV/614/2024 Rady **Gminy Nowy Targ** z dnia 27 marca 2024 r. w sprawie przystąpienia do sporządzania planu ogólnego,
- Uchwała Nr IV/28/2024 Rady Miasta **Zakopane** z dnia 27 czerwca 2024 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia planu ogólnego miasta Zakopane,
- Uchwała nr X/59/24 Rady Miejskiej w **Rabce-Zdroju** z dnia 20 grudnia 2024 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia planu ogólnego Gminy Rabka-Zdrój.

Na podstawie analizy dokumentów planistycznych można stwierdzić, że rozwój większości obszaru przebiega w sposób kontrolowany. Wymagany jest jednak większy nacisk na rozwój infrastruktury przeznaczonej dla transportu zbiorowego oraz rowerowego, a także poprawy ich dostępności. Obecnie podstawowym środkiem transportu na całym obszarze POF pozostaje samochód osobowy, czemu sprzyja m.in. niewłaściwe podejście do planowania przestrzennego.



Ryc. 3.3. Schemat współzależności między planowaniem przestrzennym a mobilnością

Źródło: opracowanie własne.

Wyznaczanie nowych stref pod budownictwo mieszkaniowe i przemysłowe jest w pełni uzasadnione z perspektywy rozwoju gmin oraz zaspokajania potrzeb mieszkańców. Należy jednak unikać rozpraszania zabudowy, zwłaszcza w rejonach o walorach turystycznych. Planowanie takich obszarów powinno opierać się na zasadach rozwoju zorientowanego na transport (TOD – *Transport Oriented Development*), co oznacza, że proces ten powinien rozpoczynać się od analizy możliwości rozwoju transportu zbiorowego, zaprojektowania odpowiedniej infrastruktury (przystanki, węzły przesiadkowe), a także zaplanowania niezbędnych obiektów użyteczności publicznej (żłobki, przedszkola, szkoły, lokale usługowe itp.). Dzięki temu mieszkańcy nowych stref będą mogli ograniczyć liczbę codziennych, obowiązkowych podróży. Tak zaprojektowane tereny umożliwią stworzenie funkcjonalnych i przyjaznych do życia przestrzeni, a jednocześnie pozwolą na ograniczenie kosztów związanych z infrastrukturą, uzbrojeniem i późniejszym funkcjonowaniem tych obszarów.

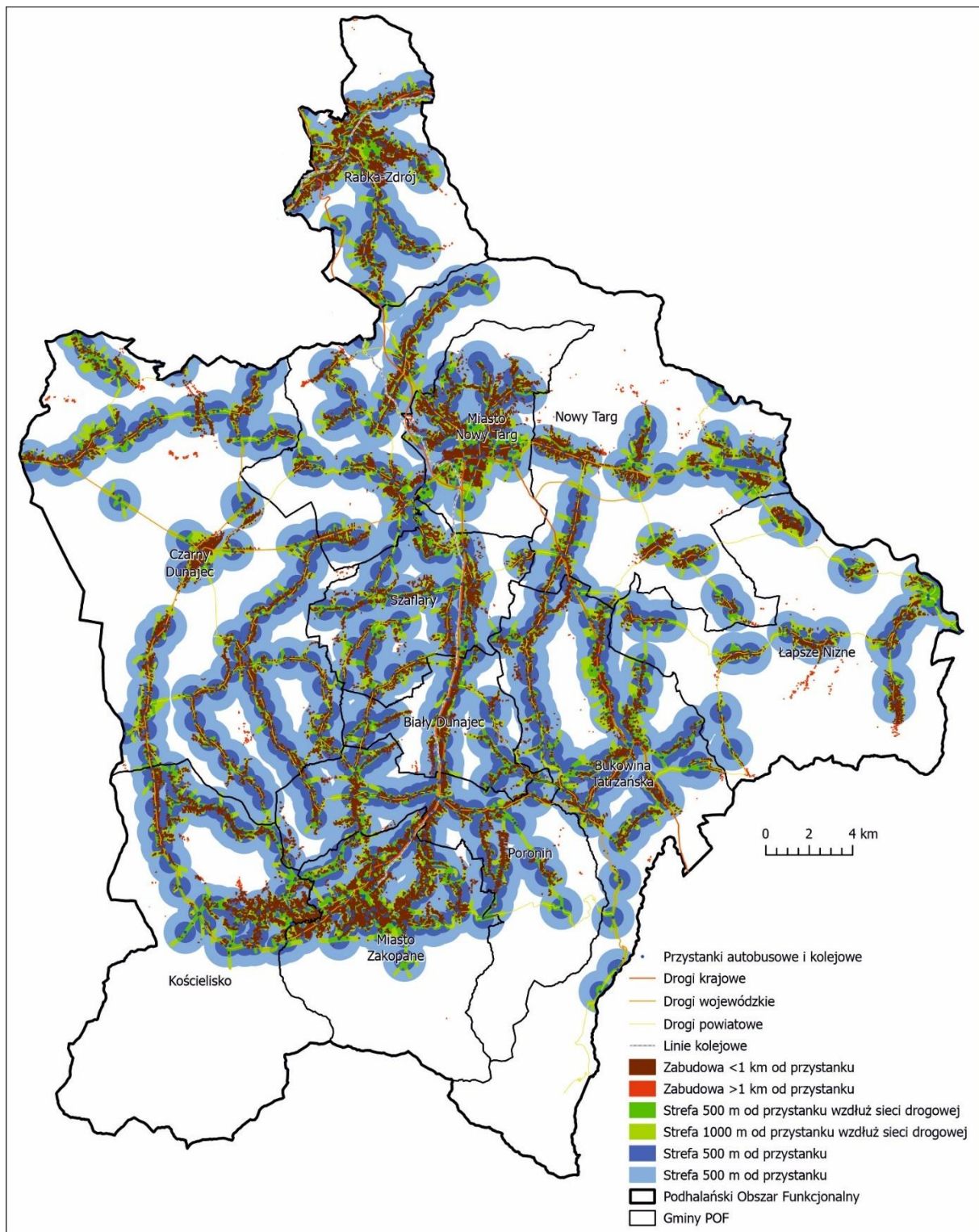
Kluczowym elementem na styku planowania przestrzennego i transportu jest dostępność do przystanków transportu publicznego. Jej ocena może być oparta o wyznaczenie następujących stref:

- **dobrej dostępności**, którą wyznacza odległość dojazdu do przystanku poniżej 500 m. W literaturze uważa się odległość pomiędzy 300 a 750 m (mniej więcej 5 – 10 minut dojazdu pieszego) za granicę dobrej dostępności;
- **przeciętnej dostępności** (500 – 1000 m);
- **słabej dostępności** (1000 – 2000 m);
- **bardzo słabej dostępności** (praktycznie jej braku, powyżej 2 km).

Obecnie w skali całego POF około  $\frac{3}{4}$  zabudowy znajdowało się w obszarze dobrej dostępności (ryc. 3.4). W rzeczywistości wynik ten jest nieco gorszy, jeżeli uwzględnimy dojeżdżanie wzdłuż dróg. Najlepszą dostępnością (>82%) do przystanków charakteryzują się Nowy Targ i Zakopane. 80% przekroczyły ponadto gminy Biały Dunajec i Bukowina Tatrzańska. Najgorsza dostępność przystanków cechuje miasto Rabkę-Zdrój i gminę Kościelisko. Nie jest dobrym wskaźnikiem w miejscowościach turystycznych (uzdrowiskowych). Korzystnym jest niewielki udział zabudowy o słabej i braku dostępności (zaledwie 3,8% w skali POF). Najgorszy wskaźnik (>5%) odnotowano w gminach Biały Dunajec, Czarny Dunajec, Poronin i Szaflary.

Zabudowa o słabym dostępie do przystanków PTZ występuje głównie w terenach peryferyjnych, często są to odizolowane przysiółki o trudnym położeniu naturalnym.

W Podhalańskim Obszarze Funkcjonalnym w obszarze braku dostępności (>2 000 m) położone są prawie wyłącznie bardzo niewielkie miejscowości (wsie, przysiółki, części wsi), najczęściej położone na stokach gór. Co najmniej w części przypadków brak transportu publicznego wynika jednak z braku odpowiednich dróg, co uzasadnia się zbyt małą liczbą ludności, ale często również trudną sytuacją prawną i trudnością w pozyskaniu terenów pod drogi.



Ryc. 3.4. Dostępność przystanków transportu publicznego w Podhalańskim Obszarze Funkcjonalnym

Źródło: opracowanie własne na podst. danych pozyskanych od samorządów POF.



Ryc. 3.5. Dostępność jest problemem w wysoko położonych odizolowanych częściach wsi. Harkłowa, Koszary Harkłowskie w Gorcach (zdjęcie zrobione przed remontem drogi)

Źródło: fot. własna.



Ryc. 3.6. Słaba dostępność jest skutkiem chaotycznej i bezładnej gospodarki przestrzennej. Fragment wsi Nowa Biała

Źródło: Google Map, <https://www.google.com/maps>.

**Zasady planowania zgodne ze zrównoważoną mobilnością:**

- w przypadku planowania nowych obszarów należy wyznaczać je na obszarach o najlepszych warunkach do zabudowy mieszkaniowej, zwłaszcza o najlepszych warunkach dostępności do transportu publicznego,
- w dokumentach strategicznych i planistycznych należy wziąć pod uwagę faktyczne zapotrzebowanie na zabudowę, a w miarę możliwości uwzględnić strefy dostępności do transportu publicznego,
- nową zabudowę mieszkaniową planować w formie kompleksowych osiedli z drogami rowerowymi, chodnikami, usługami, przestrzeniami publicznymi i terenami zielonymi na podstawie planów miejscowych (lub ich odpowiedników w przypadku zmian ustawowych), uwzględniając realne potrzeby wynikające z długo okresowych trendów demograficznych.
- na obszarach zwartej zabudowy mieszkaniowej odległość od przedszkola, szkoły, sklepów powinna umożliwiać dostępność pieszą,
- na obszarach intensywnie zagospodarowanych należy wymagać dobrej dostępności do przystanku transportu publicznego, na obszarach rozproszonej zabudowy – przeciętnej dostępności, a w uzasadnionych przypadkach – słabej dostępności. Droga dojścia powinna być prowadzona chodnikami i oświetlona,
- zabudowa przemysłowa (pod kątem obsługi logistycznej) powinna być lokalizowana z dostępem do sieci drogowej wyższych kategorii/klasy oraz linii kolejowych oraz wyposażona w infrastrukturę pieszą, rowerową oraz przystanki dla komunikacji zbiorowej.

W przyszłości należy rozważyć powołanie wspólnego organu konsultującego, opiniującego MPZP i monitorującego rozwój przestrzenny całego obszaru POF.

### 3.3. RUCH PIESZY I OSOBY O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH

Zgodnie z Przewodnikiem <sup>2</sup> dotyczącym wdrażania (SUMP), wpływ ruchu pieszego (i rowerowego) na redukcję kongestii komunikacyjnej jest często niedoceniany. Uczestnicy ruchu poruszający się pieszo byli tradycyjnie postrzegani jako mniej istotni, w dużej mierze z powodu przekonania, że tego rodzaju mobilność jest przestarzała lub właściwa jedynie osobom pozbawionym dostępu do samochodu. Rozwój motoryzacji przyczynił się do dalszej marginalizacji pieszych i rowerzystów w miejskim systemie transportowym.

Tymczasem ruch pieszcy pozostaje istotną formą przemieszczania się na obszarze objętym planowaniem transportowym. Co więcej, pełni on funkcję komplementarną wobec transportu samochodowego (np. dojście do parkingu) oraz zbiorowego (np. dojście do przystanku autobusowego lub stacji kolejowej). Chodzenie jest integralną częścią niemal każdej podróży –

<sup>2</sup> Rupprecht Consult (redakcja), 2019, *Wskazówki dotyczące opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej*, wydanie drugie.

niezależnie od jej głównego środka transportu. Pasażerowie transportu zbiorowego muszą dotrzeć pieszo do przystanku, kierowcy – do pojazdu, a mieszkańcy miast często pokonują pieszo krótkie dystanse w codziennych sprawach.

W ostatnich latach obserwuje się rosnące uznanie dla roli pieszych i rowerzystów jako pełnoprawnych uczestników systemu transportowego. Należy podkreślić, że ruch pieszcy cechuje się najniższym zużyciem energii, zajmuje najmniej przestrzeni, nie ingeruje istotnie w krajobraz oraz nie generuje emisji zanieczyszczeń, w tym gazów cieplarnianych.

Zapewnienie odpowiednich warunków dla ruchu pieszego powinno być jednym z priorytetów działań na rzecz zrównoważonej mobilności. Oznacza to zarówno obecność infrastruktury, jak i jej odpowiednią jakość. Na terenie POF w ostatnich latach podejmowane są działania inwestycyjne związane z budową, przebudową i modernizacją chodników, w tym także ciągów pieszo-rowerowych. Wciąż jednak występują duże braki infrastrukturalne – w tym brak ciągłości tras pieszych – szczególnie na obszarach wiejskich oraz wzdłuż dróg powiatowych i gminnych. Drogi te, przejmując funkcje przeciążonych szlaków krajowych i wojewódzkich, odnotowują znaczny wzrost natężenia ruchu samochodowego, co dodatkowo pogarsza warunki poruszania się pieszych.

Rekomenduje się sporządzenie szczegółowej inwentaryzacji infrastruktury pieszej na obszarze POF, z uwzględnieniem identyfikacji braków oraz hierarchizacji potrzeb inwestycyjnych. Kluczowe byłoby wskazanie tzw. krytycznych nieciągłości – miejsc, w których nominalna obecność chodników nie przekłada się na realną możliwość korzystania z nich. Szczególną uwagę należy zwrócić na dojścia do przystanków transportu zbiorowego. W praktyce zaleca się wdrożenie trzystopniowego standardu wykonania infrastruktury pieszej, dostosowanego do lokalnych warunków natężenia ruchu:

Standard I – dla obszarów o dużym natężeniu ruchu pieszego i samochodowego: chodniki o minimalnej szerokości 2 m (zalecane 2,5 m), po obu stronach jezdni, wyraźnie odseparowane od pozostałego ruchu;

Standard II – dla obszarów o średnim natężeniu ruchu: chodnik przynajmniej po jednej stronie jezdni, o szerokości co najmniej 2,5 m, odseparowany od jezdni;

Standard III – dla obszarów o niskim natężeniu ruchu: dopuszczalny jeden pas pieszo-rowerowy o szerokości co najmniej 4 m, zapewniający bezpieczne mijanie się użytkowników (tab. 3.3).

Tab. 3.3. Standard infrastruktury pieszej w zależności od natężenia ruchu

| Ruch rowerowy<br>i samochodowy | Ruch pieszcy    |      |         |      |
|--------------------------------|-----------------|------|---------|------|
|                                | Natężenie ruchu | Małe | Średnie | Duże |
|                                | Małe            | III  | III     | II   |
|                                | Średnie         | III  | II      | I    |
|                                | Duże            | II   | I       | I    |

Źródło: opracowanie własne.

Poza wymogami dotyczącymi obecności infrastruktury, niezbędna jest dbałość o jej jakość funkcjonalną i techniczną. Obejmuje to m.in. odpowiednią nawierzchnię (antypoślizgowość, równość), niskie krawężniki, minimalne przeszkody architektoniczne, a także dostosowanie do potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz opiekunów z wózkami dziecięcymi. Przejścia dla pieszych powinny być wyposażone w obniżone krawężniki, a tam, gdzie to możliwe – wyniesione do poziomu chodnika, poprawiają bezpieczeństwo i płynność ruchu pieszego.

Zaleca się stosowanie zasad projektowych zgodnych z koncepcją „8–80”, tj. tworzenia przestrzeni przyjaznej zarówno dla dzieci, jak i seniorów. W tym kontekście istotne jest także usuwanie barier punktowych, takich jak źle umiejscowione znaki drogowe, słupy czy urządzenia techniczne. Konieczne jest również ograniczanie parkowania pojazdów na chodnikach – zarówno poprzez odpowiednie oznakowanie, jak i skuteczne egzekwowanie przepisów.

Na koniec należy podkreślić znaczenie odpowiedniego doświetlenia przejść dla pieszych, szczególnie na terenach niezabudowanych i przy drogach o dużym natężeniu ruchu, co ma bezpośredni wpływ na poziom bezpieczeństwa pieszych.

**Zrównoważona mobilność wymaga przede wszystkim zapewnienia ciągłości i dostępności infrastruktury pieszej. Warunkiem koniecznym jest zatem nie tylko odpowiednia jakość istniejącej infrastruktury, ale przede wszystkim jej obecność w miejscach o istotnym natężeniu ruchu pieszego i drogowego.**

**Nowo powstająca i modernizowana infrastruktura pieszka powinna być projektowana zgodnie z koncepcją „8–80”, a więc tak, aby umożliwiała komfortowe i bezpieczne poruszanie się zarówno dzieciom, jak i osobom starszym.**

**Bezpieczeństwo pieszych należy systematycznie podnosić poprzez działania infrastrukturalne – takie jak doświetlanie przejść, budowa tzw. aktywnych przejść dla pieszych, stosowanie wyniesionych przejść lub zwężeń jezdni w strefach konfliktowych.**

**Należy dążyć do eliminacji parkowania pojazdów na chodnikach, a tam, gdzie pozostawienie miejsc postojowych jest konieczne, powinno się każdorazowo analizować ich wpływ na możliwość bezpiecznego i wygodnego przemieszczania się pieszych – w szczególności osób z niepełnosprawnościami.**

**Projektowanie infrastruktury pieszej powinno w sposób szczególny uwzględniać ciągi dojść do przystanków i stacji transportu zbiorowego, jako kluczowe ogniwo integrujące system mobilności na poziomie lokalnym i regionalnym.**

### 3.4. TRANSPORT ROWEROWY

Na terenie Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego istnieje sieć dróg dla rowerów, jednak jej stan należy ocenić jako niesatysfakcjonujący – zarówno pod względem spójności, jak i funkcjonalności (tab. 3.4). Choć infrastruktura rowerowa występuje w większości miejscowości,

nie tworzy ona zintegrowanego systemu, który umożliwiałby bezpieczne i wygodne przemieszczanie się rowerem w skali całego obszaru.

Tab. 3.4. Długość dróg dla rowerów w POF

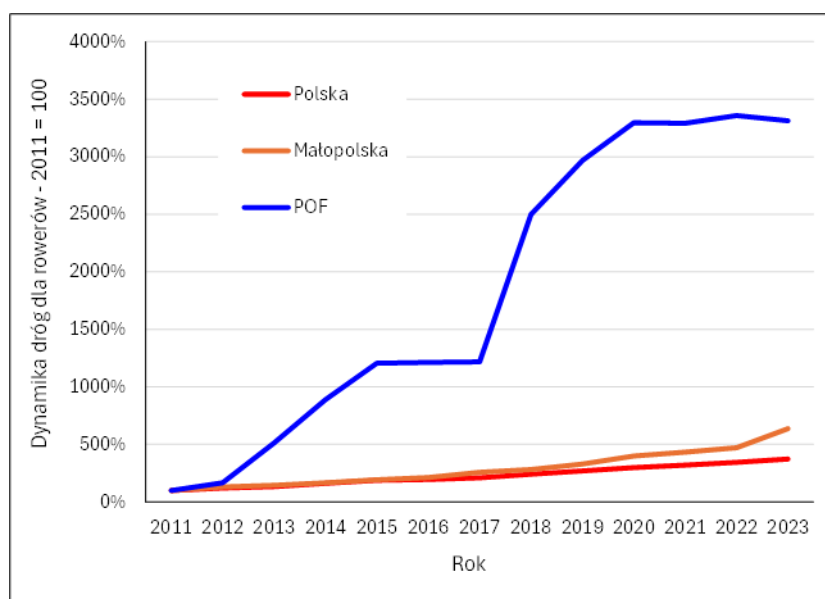
| Gmina               | Długość dróg dla rowerów |                        |                     |
|---------------------|--------------------------|------------------------|---------------------|
|                     | w km                     | na 100 km <sup>2</sup> | na 10 tys. ludności |
| Biały Dunajec       | –                        | –                      | –                   |
| Bukowina Tatrzańska | –                        | –                      | –                   |
| Czarny Dunajec      | 15,4                     | 7,1                    | 6,9                 |
| Kościelisko         | 0,2                      | 0,2                    | 0,2                 |
| Łąpsze Niżne        | 12,9                     | 10,3                   | 13,9                |
| Miasto Nowy Targ    | 24,4                     | 47,8                   | 7,4                 |
| Miasto Zakopane     | 7,0                      | 8,3                    | 2,8                 |
| Nowy Targ           | 10,4                     | 5,0                    | 4,3                 |
| Poronin             | 1,0                      | 1,2                    | 0,9                 |
| Rabka-Zdrój         | 1,1                      | 1,6                    | 0,7                 |
| Szaflary            | 7,1                      | 13,1                   | 6,3                 |
| Razem dla POF       | 79,5                     | 6,6                    | 4,3                 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Rozwój codziennego i turystycznego ruchu rowerowego na Podhalu napotykał na szereg ograniczeń. Kluczowym czynnikiem była specyfika ukształtowania terenu – szczególnie w południowej i północnej części POF – co w połączeniu z rozproszoną zabudową i znaczną różnicą wysokości utrudniało budowę efektywnych tras rowerowych. Dodatkowym problemem jest brak dokumentów planistycznych o charakterze strategicznym – w tym planu sieci tras rowerowych dla całego obszaru, który wskazywałby koncepcję docelową oraz standardy techniczne, jakie powinny spełniać wszystkie nowo budowane odcinki.

Pozytywnym zjawiskiem jest natomiast stosunkowo wysoka dynamika rozwoju infrastruktury rowerowej na Podhalu – wyraźnie większa niż średnio w województwie małopolskim i w skali kraju (ryc. 3.7). Niestety, rozwój ten w wielu przypadkach ma charakter fragmentaryczny. Brakuje koordynacji pomiędzy poszczególnymi gminami, co prowadzi do nieciągłości tras rowerowych na granicach administracyjnych. Problemy te potęgują również bariery instytucjonalne i formalne (brak porozumień, ograniczone zasoby kadrowe), a także kwestie ekonomiczne oraz własnościowe – wiele tras przebiega przez tereny o nieuregulowanym stanie prawnym, co znacząco wydłuża proces przygotowania inwestycji.

Z perspektywy zrównoważonej mobilności rozwój systemu transportu rowerowego należy uznać za priorytetowy. Powinien on obejmować zarówno dalszą rozbudowę infrastruktury, jak i działania miękkie – w szczególności promocję ruchu rowerowego wśród mieszkańców oraz turystów.



Ryc. 3.7. Dynamika rozwoju dróg dla rowerów w POF na tle Polski i województwa małopolskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Podobnie jak w przypadku infrastruktury pieszej, rekomenduje się przeprowadzenie szczegółowej inwentaryzacji istniejącej infrastruktury rowerowej w skali całego POF, wraz z identyfikacją braków i hierarchizacją potrzeb inwestycyjnych. Szczególną uwagę należy zwrócić na tzw. krytyczne nieciągłości – czyli miejsca, gdzie pozorna obecność drogi dla rowerów nie przekłada się na jej realne użytkowanie. Elementem kluczowym powinno być również planowanie i rozwój punktów integrujących różne formy mobilności – przede wszystkim transportu rowerowego i publicznego, w duchu koncepcji „ostatniej mili”.

Skuteczne wspieranie rozwoju ruchu rowerowego wymaga również wzmocnienia współpracy między jednostkami samorządu terytorialnego – zarówno na etapie planowania sieci, jak i w procesie realizacji inwestycji.

Warto także szerzej wdrażać rozwiązania z zakresu zarządzania ruchem rowerowym w przestrzeniach zurbanizowanych – takie jak kontrapasy rowerowe, śluzy rowerowe, wydzielone pasy ruchu czy strefy tempo 30. Należy również pamiętać o drobnych, lecz istotnych udogodnieniach, takich jak odpowiednio rozmieszczone stojaki rowerowe czy oparcia przy sygnalizacjach świetlnych, umożliwiające wygodne zatrzymanie się rowerzystów.

Szczególną szansę dla rozwoju transportu rowerowego stanowi turystyczny charakter regionu. Rekomenduje się zatem wykorzystanie walorów krajobrazowych i kulturowych Podhala poprzez rozwijanie systemów wypożyczalni rowerów, tworzenie spójnych tras w strefach recepcji turystycznej oraz dostosowywanie infrastruktury do potrzeb ruchu rekreacyjnego.

**Zrównoważona mobilność wymaga przede wszystkim zapewnienia dostępności, ciągłości i spójności infrastruktury rowerowej. Konieczne jest opracowanie i wdrożenie programu budowy jednolitego systemu tras rowerowych dla całego obszaru POF, uwzględniającego potrzeby mieszkańców oraz potencjał ruchu turystycznego.**

**Nowo projektowana i modernizowana infrastruktura rowerowa powinna spełniać wysokie standardy techniczne i funkcjonalne, umożliwiając bezpieczne, komfortowe i atrakcyjne użytkowanie – również przez dzieci, osoby starsze oraz użytkowników o ograniczonej sprawności.**

**Transport rowerowy powinien być aktywnie rozwijany jako integralny element oferty turystycznej regionu. Rekomenduje się budowę infrastruktury rowerowej w obszarach atrakcyjnych turystycznie.**

**Planowanie sieci rowerowej powinno w sposób konsekwentny uwzględniać powiązania z transportem publicznym – w tym szczególnie funkcję dowozową roweru jako środka mobilności ostatniej mili. Należy dążyć do tworzenia punktów integracji (np. parkingi rowerowe przy przystankach, możliwość przewozu rowerów w komunikacji zbiorowej).**

**Rozwój infrastruktury rowerowej powinien być uzupełniony o działania w zakresie zarządzania ruchem, takie jak tworzenie kontrapasów, śluz rowerowych, wydzielonych pasów ruchu oraz poprawa dostępności infrastruktury towarzyszącej (stojaki rowerowe, oparcia, punkty serwisowe), szczególnie w przestrzeniach zurbanizowanych.**

### 3.5. PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY

Publiczny transport zbiorowy na terenie Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego obejmuje funkcjonowanie transportu kolejowego oraz drogowego, w tym systemów komunikacji miejskiej w Nowym Targu i Zakopanem, linii komunikacyjnych organizowanych przez samorządy powiatowe oraz część gminnych a także szeregu przewoźników prowadzących działalność komercyjną

#### 3.5.1. KOLEJ JAKO „KRĘGOSŁUP” SYSTEMU TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Transport kolejowy stanowi najbardziej zrównoważoną formę transportu zbiorowego, zarówno pod względem zużycia energii, jak i emisji zanieczyszczeń. Na obszarze Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego, gdzie presja turystyczna oraz kongestia drogowa osiągają bardzo wysokie poziomy, rozwój kolei jest jednym z kluczowych narzędzi ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko przyrodnicze i jakość życia mieszkańców.

Główna trasa kolejowa, oparta na liniach nr 94, 97, 98 i 99, łączy Kraków z Zakopanem przez Skawinę, Suchą Beskidzką, Chabówkę i Nowy Targ. Ma ona istotne znaczenie zarówno dla codziennej mobilności mieszkańców, jak i dla obsługi intensywnego ruchu turystycznego.

Znacząca poprawa funkcjonalności tej trasy nastąpiła po modernizacjach przeprowadzonych w latach 2018–2024, w tym budowie łącznic kolejowych w Krakowie (lk nr 624), Suchej Beskidzkiej (lk nr 625) i Chabówce (lk nr 633), które umożliwiły przejazd całej trasy bez zmiany czoła pociągu. Czas przejazdu z Krakowa do Zakopanego skrócił się do około dwóch godzin. Kolejna poprawa nastąpi po zakończeniu modernizacji linii przez Podłęże i Mszanę Dolną (lk nr 104, 622, 623), co ma pozwolić na osiągnięcie czasu przejazdu na poziomie około 90 minut. W związku z tym odcinek Chabówka–Rabka-Zdrój został w latach 2024–2025 wyłączony z eksploatacji.

Na terenie POF system kolejowy obejmuje ok. 40 km linii jednotorowych (linie nr 98, 99, 104 i 633), w większości zelektryfikowanych (ryc. 3.8), oraz 14 punktów handlowych – w tym 6 przystanków osobowych i 8 stacji.

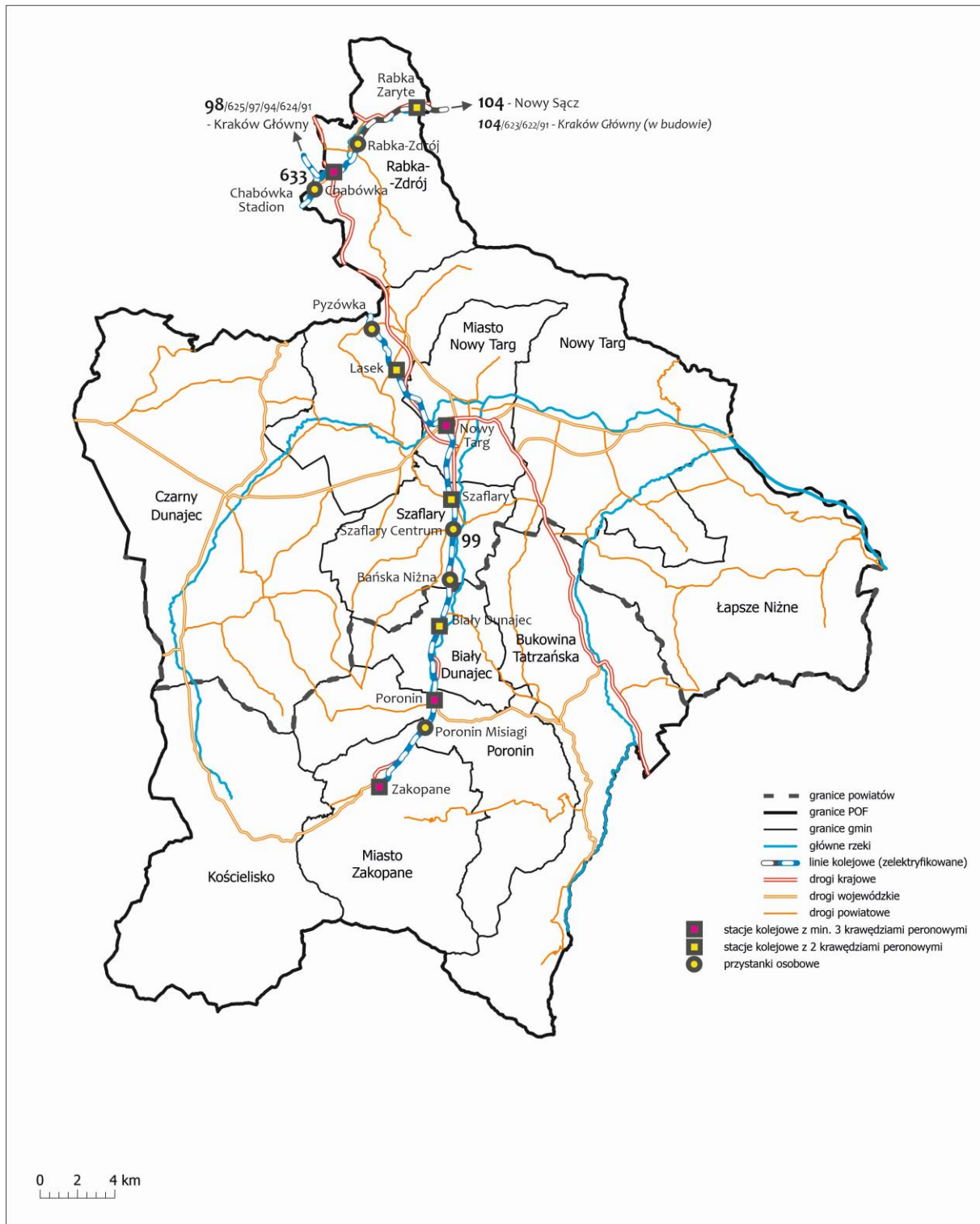
Obsługę pasażerską zapewniało czterech przewoźników: PKP Intercity S.A., Polregio S.A., Koleje Małopolskie sp. z o.o. oraz Koleje Śląskie sp. z o.o., w ramach połączeń organizowanych przez Ministerstwo Infrastruktury oraz samorządy województw małopolskiego i śląskiego. W lutym 2024 roku w dni powszednie funkcjonowało średnio 23,5 pary kursów dziennie, w tym 16,5 pary pociągów osobowych i 7 par pociągów dalekobieżnych (tab. 3.5). W weekendy liczba kursów wzrastała – co świadczy o wyraźnym sezonowym nasileniu popytu, zwłaszcza w okresach ferii zimowych i wakacji.

Tab. 3.5. Połączenia kolejowe na terenie POF

| Organizator                 | Przewoźnik    | Relacja                                             | Liczba kursów   |        |           |
|-----------------------------|---------------|-----------------------------------------------------|-----------------|--------|-----------|
|                             |               |                                                     | Dzień powszedni | Soboty | Niedziele |
| Samorząd wojewódzki         | Polregio, KMŁ | Zakopane – Nowy Targ / Chabówka / Sucha B. / Kraków | 16,5            | 16,5   | 16,5      |
| Samorząd wojewódzki         | KŚ            | Zakopane – Katowice                                 | 0               | 1      | 1         |
| Ministerstwo Infrastruktury | PKP-IC        | Zakopane – Warszawa / Gdynia / Bydgoszcz / Szczecin | 7               | 7      | 7         |

Źródło: opracowanie własne na podst. SRJP 2023/2024, aktualizacja 1.02.2024; PKP-PLK.

Pociągi osobowe, obsługiwane głównie przez Polregio, kursowały w relacjach Zakopane – Kraków Główny przez Rabkę-Zdrój oraz, w ramach tzw. Podhalańskiej Kolei Regionalnej, na trasach Zakopane – Nowy Targ i Zakopane – Rabka-Zdrój. Połączenia te mają rosnące znaczenie w codziennej mobilności mieszkańców – zwłaszcza dla dojazdów do szkół, miejsc pracy i usług publicznych – i mogą stanowić załączek regularnego systemu kolei aglomeracyjnej w najbardziej zurbanizowanej części POF.



Ryc. 3.8. Infrastruktura kolejowa na obszarze POF

Źródło: opracowanie własne na podstawie <https://www.atlaskolejowy.net/>.

Pociągi dalekobieżne PKP Intercity kursowały do Warszawy (2 pary), Gdyni (3 pary) oraz Bydgoszczy i Szczecina przez Katowice i Poznań (po 1 parze). Zatrzymywały się m.in. w Nowym Targu i Poroninie, omijały natomiast Rabkę-Zdrój, a po uruchomieniu łącznicy nr 633 również stację Chabówka – zastąpioną przystankiem Chabówka Stadion.

W 2023 roku szacunkowa liczba pasażerów obsługiwanych przez stacje i przystanki w granicach POF wyniosła około 1,25 mln osób. Największym węzłem była stacja Zakopane, obsługująca około 800 tys. podróżnych rocznie (ponad 60% ruchu). Stacja wyposażona jest w pełne zaplecze obsługi pasażerskiej oraz stację techniczno-postojową na Spyrkówce. Mniejsze znaczenie miały stacje: Nowy Targ (17% wymiany pasażerskiej), Poronin (5%), Chabówka, Biały Dunajec i Szaflary oraz przystanek Szaflary-Centrum (po 2–3%).

Warto podkreślić, że większość pociągów obsługiwana jest nowoczesnym taborem elektrycznym, częściowo przystosowanym do potrzeb osób z niepełnosprawnością oraz do przewozu sprzętu turystycznego (np. rowerów, nart). Poprawa dostępności i komfortu podróży sprzyja konkurencyjności kolei względem transportu indywidualnego.

System kolejowy POF, choć przestrzennie ograniczony, dysponuje znaczącym potencjałem przewozowym. Obsługuje główne miasta regionu i część największych miejscowości turystycznych, a przy tym oferuje alternatywę wobec stale pogłębiającej się kongestii drogowej. W przyszłości mógłby stanowić „kręgosłup” systemu pasażerskiego transportu publicznego – zarówno w relacjach zewnętrznych (POF–Kraków), jak i w relacjach wewnętrznych (Zakopane–Nowy Targ–Rabka-Zdrój).

Realizacji tego potencjału towarzyszą jednak cztery bariery:

- Ograniczona przepustowość linii – wynikająca z jednotorowego układu, nierównomiernego rozmieszczenia stacji i współistnienia pociągów osobowych i pociągów ekspresowych;
- Brak infrastruktury przesiadkowej – terminali autobusowych, parkingów P&R, czy systemów rowerowych w bezpośrednim otoczeniu stacji;
- Brak zintegrowanego systemu transportu autobusowego – co utrudnia dotarcie do kolei z miejscowości położonych poza jej zasięgiem;
- Rozproszona struktura przestrzenna osadnictwa – ograniczająca efektywność i rentowność połączeń kolejowych.

Wskazane bariery, zwłaszcza ostatnia, mają charakter strukturalny i wynikają w dużej mierze z narodowej polityki przestrzennej oraz inwestycyjnej. Samorządy lokalne nie mają bezpośredniego wpływu na przebieg linii kolejowych czy sposób finansowania inwestycji, niemniej mogą postulować zmiany, w tym: opracowanie krajowej polityki przestrzennej wspierającej rozwój transportu publicznego oraz bardziej proaktywną politykę inwestycyjną, wykraczającą poza rutynowe odtwarzanie istniejącej infrastruktury.

Na poziomie regionalnym niezbędne jest rozwijanie zintegrowanego systemu transportu publicznego, w którym kolej pełniłaby funkcję osiową, a transport autobusowy i alternatywne środki mobilności (rower, transport na żądanie) stanowiły jego dopełnienie (por. podrozdz. 3.5.3 i 3.4).

**Kolej powinna stanowić podstawę zintegrowanego systemu transportu publicznego w POF, zarówno w relacjach zewnętrznych (w tym z Krakowem), jak i wewnętrznych (między głównymi miejscowościami). Połączenia w ramach Podhalańskiej Kolei Regionalnej należy rozwijać jako narzędzie codziennej mobilności mieszkańców.**

**W otoczeniu stacji i przystanków kolejowych należy tworzyć infrastrukturę integrującą różne środki transportu, w tym węzły przesiadkowe, terminale autobusowe, parkingi P&R oraz infrastrukturę rowerową.**

**Oferta kolejowa powinna być dostosowywana do sezonowych wahań popytu i potrzeb użytkowników, m.in. przez wzrost liczby połączeń w okresach turystycznych i poprawę komfortu podróży.**

**Samorządy powinny aktywnie postulować zmiany w polityce krajowej, w tym planowaniu przestrzennym i inwestycjach kolejowych, ukierunkowane na rozwój, a nie tylko utrzymanie istniejącej infrastruktury.**

### 3.5.2. KOMUNIKACJA GMINNA, POWIATOWA I PONAD POWIATOWA

Transport autobusowy pozostaje głównym środkiem publicznej mobilności na obszarze Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego, ale jego funkcjonowanie obarczone jest istotnymi ograniczeniami organizacyjnymi i systemowymi, wynikającymi z niespójności otoczenia prawnego i fragmentarycznej struktury instytucjonalnej.

Kluczowy problem stanowi współistnienie dwóch niespójnych reżimów prawnych: starszego, opartego na *Ustawie o transporcie drogowym*<sup>3</sup> (transport komercyjny), oraz nowszego – z *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* z 2010 r.<sup>4</sup>, której pełne wejście w życie wciąż jest odsuwane. W efekcie obok siebie funkcjonują dwa systemy: wolnorynkowy, oparty na działalności prywatnych przewoźników oraz publiczny – finansowany ze środków publicznych i działający według zasad użyteczności publicznej.

W relacjach dalekobieżnych system komercyjny działa względnie sprawnie, natomiast na poziomie lokalnym i w obszarach peryferyjnych ogranicza się zwykle do kilku kursów dziennie w godzinach szczytu – co prowadzi do wykluczenia transportowego, zwłaszcza w weekendy. Dodatkowo, system finansowany jest głównie projektowo (np. przez Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych – FRPA<sup>5</sup>), co utrudnia jego długofalowe planowanie i stabilne funkcjonowanie. FRPA, mimo wzrostu liczby linii, sprzyja także fragmentaryzacji oferty –

<sup>3</sup> Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym; Dz.U. 2001.125.1375

<sup>4</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym; Dz.U. 2011.5.13; obecnie obowiązujący tekst jednolity: Dz.U. 2023.2778

<sup>5</sup> Ustawa z dnia 16 V 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, Dz.U. 2024.402.

połączenia zamykają się w granicach gmin, a przykładem negatywnym może być likwidacja części połączeń podmiejskich w Nowym Targu.

Brakuje koordynacji pomiędzy gminami oraz wspólnego systemu taryfowego i zintegrowanej informacji pasażerskiej. Utrudnia to planowanie podróży i analizę systemu jako całości. Problemem jest też brak spójnych standardów dostępności taboru i przystanków – szczególnie w komunikacji komercyjnej. Pozytywnym wyjątkiem jest Zakopane, gdzie komunikacja miejska dysponuje flotą nowoczesnych, niskopodłogowych i klimatyzowanych autobusów. Niestety, obsługuje ona tylko niewielką część ruchu miejskiego. W całym POF udział pojazdów nisko- i zeroemisyjnych pozostaje marginalny.

Dodatkowym ograniczeniem integracji jest znaczna liczba niezależnych operatorów – głównie prywatnych – działających bez wspólnych rozkładów jazdy, taryf, systemów informacji pasażerskiej czy jednolitych standardów obsługi.

Według inwentaryzacji na terenie POF funkcjonuje ok. 200 linii autobusowych (tab. 3.6, ryc. 3.9), z czego ponad 70% to linie komercyjne. Dominują połączenia ponadlokalne (42%) i regionalne (35%), natomiast linie gminne stanowią 23% – przy czym połowę z nich tworzy komunikacja miejska Nowego Targu i Zakopanego. Wyróżnia się także gmina Bukowina Tatrzańska, organizująca 8 linii.

Tab. 3.6. Liczba linii komunikacyjnych (autobusowych) w transporcie publicznym w POF

|                            | Organizator / wydający zezwolenie | Liczba linii            |                            | Razem      |
|----------------------------|-----------------------------------|-------------------------|----------------------------|------------|
|                            |                                   | użyteczności publicznej | na które wydano zezwolenie |            |
| <b>Samorząd Wojewódzki</b> | Urząd Marszałkowski Dolnośląski   | –                       | 1                          | 1          |
|                            | Urząd Marszałkowski Lubelski      | –                       | 2                          | 2          |
|                            | Urząd Marszałkowski Małopolski    | 2                       | 50                         | 52         |
|                            | Urząd Marszałkowski Mazowiecki    | –                       | 12                         | 12         |
|                            | Urząd Marszałkowski Opolski       | –                       | 1                          | 1          |
|                            | Urząd Marszałkowski Pomorski      | –                       | 2                          | 2          |
|                            | Urząd Marszałkowski Śląski        | –                       | 1                          | 1          |
|                            | Urząd Marszałkowski Wielkopolski  | –                       | 1                          | 1          |
| <b>Samorząd powiatowy</b>  | Starostwo Powiatowe Nowy Targ     | 12                      | 38                         | 50         |
|                            | Starostwo Powiatowe Zakopane      | 9                       | 27                         | 36         |
| <b>Samorząd gminny</b>     | Gmina Białe Dunajce               | 1                       | –                          | 1          |
|                            | Gmina Bukowina Tatrzańska         | 8                       | –                          | 8          |
|                            | Gmina Łapsze Niżne                | 2                       | –                          | 2          |
|                            | Gmina Rabka-Zdrój                 | –                       | 2                          | 2          |
|                            | Miasto Nowy Targ                  | 21                      | –                          | 21         |
|                            | Miasto Zakopane                   | 5                       | 8                          | 13         |
| <b>Suma końcowa</b>        |                                   | <b>60</b>               | <b>145</b>                 | <b>205</b> |

Źródło: opracowanie własne na podst. danych pozyskanych od organizatorów PTZ.

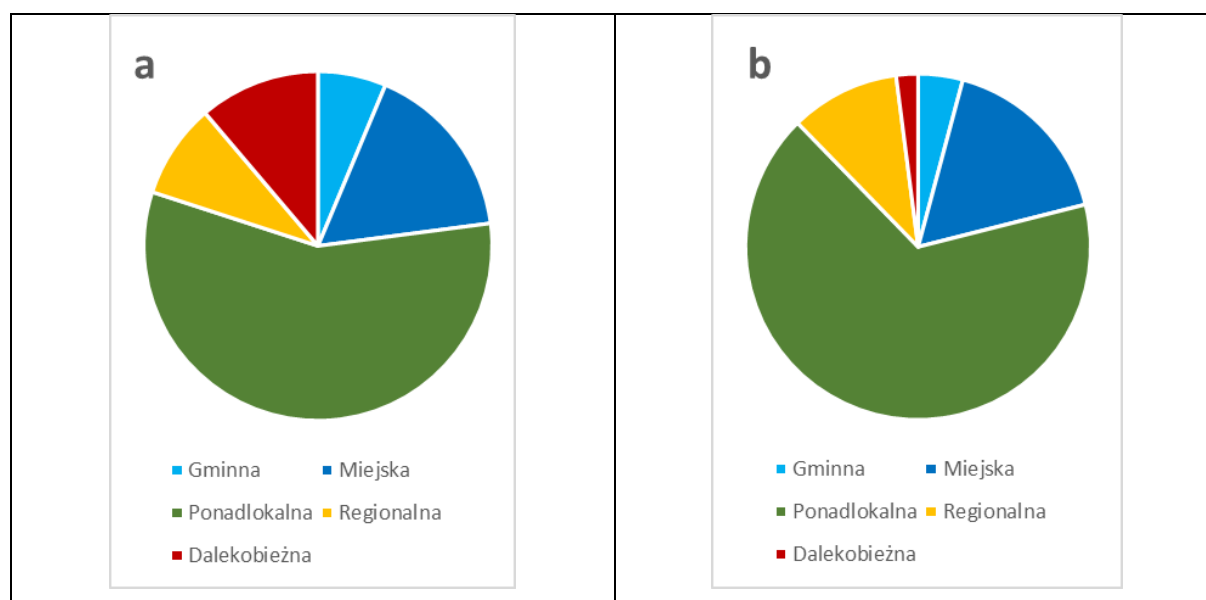
W dni powszednie w POF realizowanych jest łącznie ok. 1 614 kursów (tab. 3.7, ryc. 3.9). Ponad 67% przypada na linie ponadlokalne, 17% na miejskie, 10% na regionalne, a tylko 4% na gminne. Linie użyteczności publicznej stanowią ok. 31% wszystkich, ale realizują zaledwie 20% kursów. W wyższych kategoriach (regionalnej, dalekobieżnej) dominuje transport komercyjny.

Tab. 3.7. Liczba linii i kursów w autobusowym transporcie publicznym w POF

| Charakter linii     | Liczba linii | Liczba kursów |       |     | Średnia liczba kursów na linię |     |     | Udział kursów użyteczności publicznej | Wskaźnik liczba kursów w niedzielę / liczba kursów w dzień powszedni |
|---------------------|--------------|---------------|-------|-----|--------------------------------|-----|-----|---------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
|                     |              | DzP           | So    | Nd  | DzP                            | So  | Nd  |                                       |                                                                      |
| <b>Gminna</b>       | 13           | 67,5          | 20,5  | 16  | 5,2                            | 1,6 | 1,2 | 70,4%                                 | 24%                                                                  |
| <b>Miejska</b>      | 34           | 272,5         | 151   | 122 | 8,0                            | 4,4 | 3,6 | 68,4%                                 | 45%                                                                  |
| <b>Ponadlokalna</b> | 117          | 1075,5        | 566,5 | 445 | 9,2                            | 4,8 | 3,8 | 7,7%                                  | 41%                                                                  |
| <b>Regionalna</b>   | 18           | 165,5         | 148   | 145 | 9,2                            | 8,2 | 8,1 | 6,0%                                  | 88%                                                                  |
| <b>Dalekobieżna</b> | 23           | 33            | 33    | 33  | 1,4                            | 1,4 | 1,4 | 0,0%                                  | 100%                                                                 |
| <b>Razem</b>        | 205          | 1614          | 919   | 761 | 7,9                            | 4,5 | 3,7 | 20,2%                                 | 47%                                                                  |

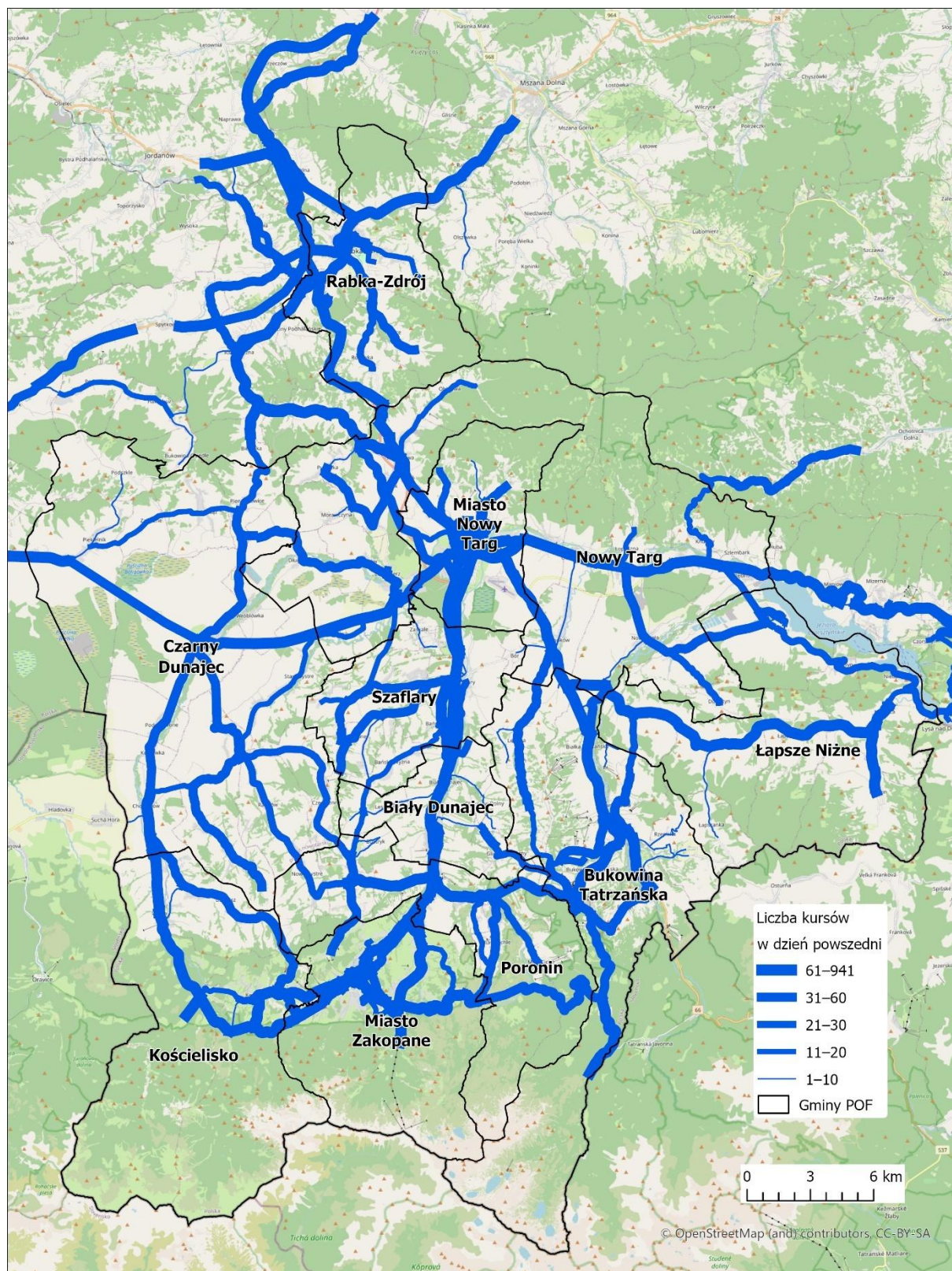
Źródło: opracowanie własne na podst. danych pozyskanych od organizatorów PTZ.

Uwaga: kategoria linie „gminne” i „miejskie” składają się na linie, które są organizowane lub uzyskują zezwolenia na poziomie gminy, w skład kategorii „ponadlokalnej” wchodzi linie powiatowe (86) oraz linie które kursują po terenie POF lub z POF do sąsiednich gmin, lecz przekraczają granice powiatu (są wtedy formalnie z zezwoleniem Marszałka, takich linii stwierdzono 31). Linie „regionalne” to linie nieprzekraczające granic województwa, a dalekobieżne – kursujące poza województwo małopolskie). DzP – dzień powszedni, So – sobota, Nd – niedziela.



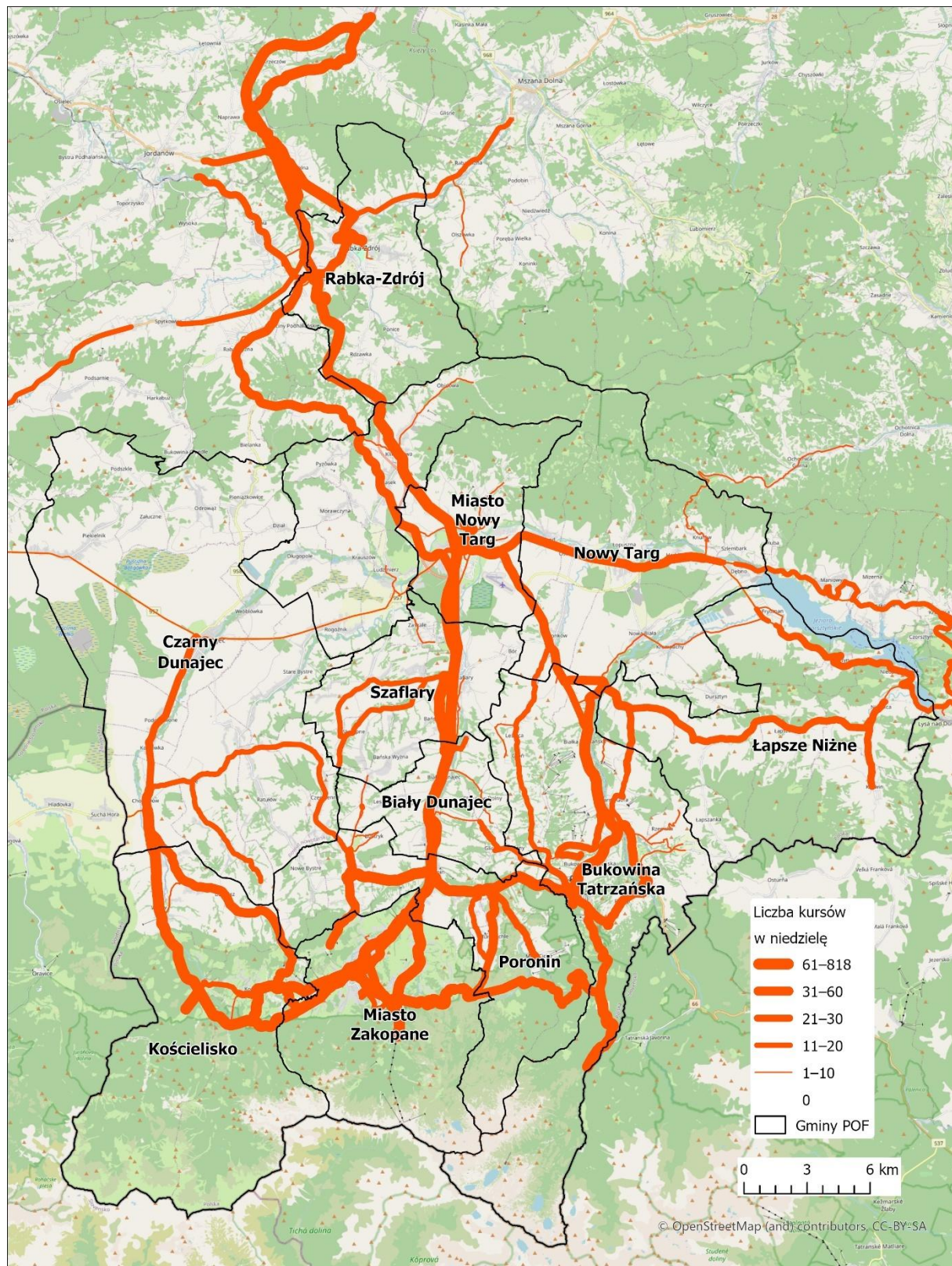
Ryc. 3.9. Porównanie liczby linii komunikacyjnych (a) i liczby wykonywanych kursów (w dni powszednie) (b) w poszczególnych kategoriach linii

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych pozyskanych od organizatorów PTZ.



Ryc. 3.10. Natężenie ruchu pojazdów transportu publicznego [poj./dobe] w POF – dzień powszedni (od poniedziałku do piątku)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych pozyskanych od organizatorów PTZ/samorządów.



Ryc. 3.11. Natężenie ruchu pojazdów transportu publicznego [poj/dobę] w POF w niedzielę

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych pozyskanych od organizatorów PTZ/samorządów.

Pod względem przestrzennym POF charakteryzuje się stosunkowo gęstą siecią połączeń, z wyłączeniem obszarów peryferyjnych (Tatry, Żamagurze, Pieniny Spiskie, część Górców). Główną osią komunikacyjną pozostaje relacja południkowa: Zakopane – Nowy Targ – Rabka-Zdrój – Kraków, z bardzo dużym natężeniem ruchu również w weekendy. Inne istotne kierunki to połączenia z Czarnym Dunajcem, Łąpszami Niżnymi, Szczawnicą, Bukowiną Tatrzańską i Kościeliskiem. W niedziele wyraźnie rośnie znaczenie relacji turystycznych, natomiast oferta lokalna dla ruchu turystycznego pozostaje słabo rozwinięta – nie prowadzi się zintegrowanej polityki ograniczania roli samochodu w takich obszarach (ryc. 3.10, 3.11).

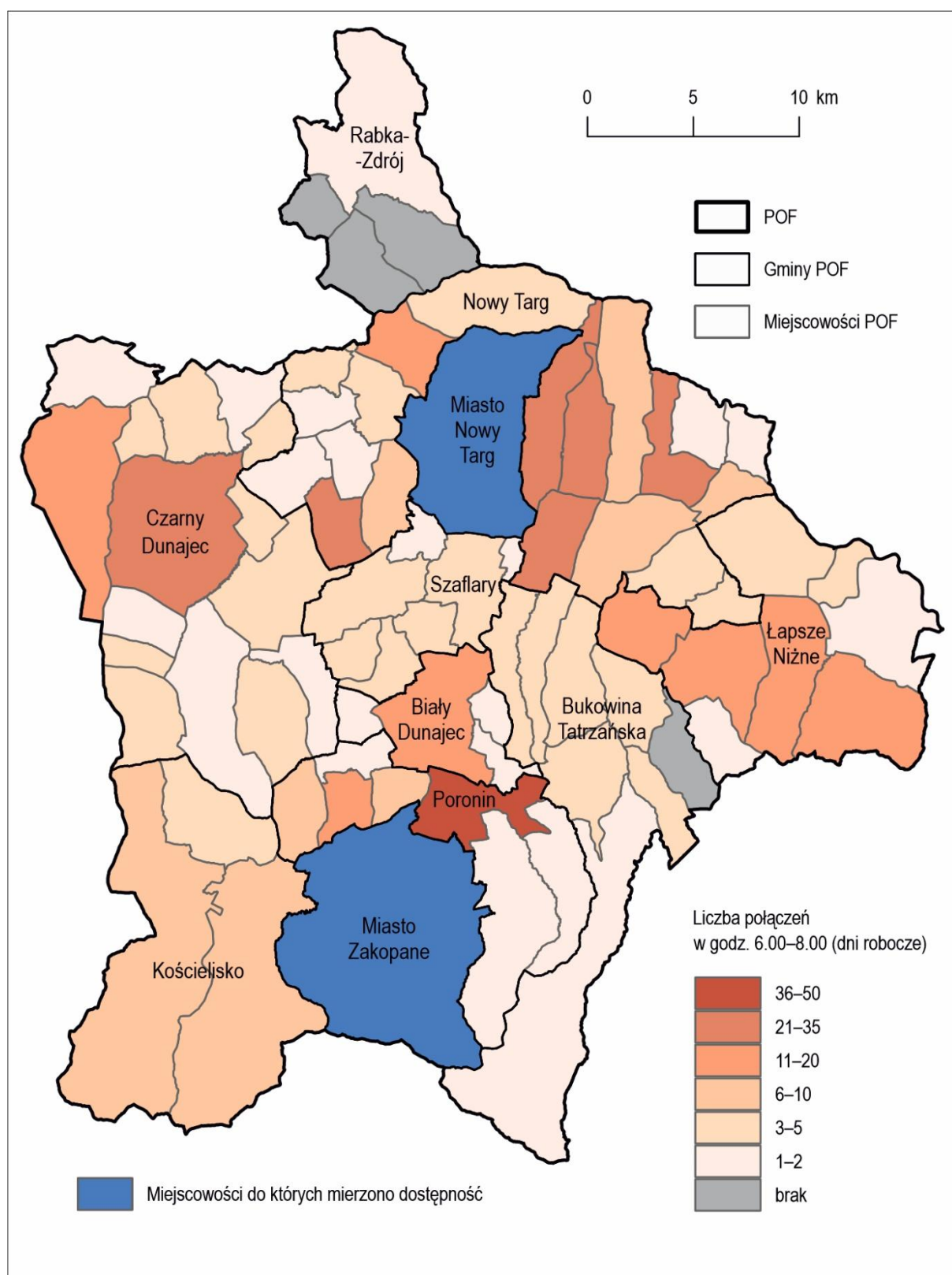
Komunikacja miejska pozostaje niedorozwinięta – w Zakopanem dopiero się rozwija, w Nowym Targu ma charakter głównie socjalny i została ograniczona przez konkurencję z liniami dofinansowanymi z FRPA.

Analiza dostępności transportem publicznym do miast powiatowych w POF wskazuje na wyraźne zróżnicowanie przestrzenne, wynikające z położenia miejscowości względem głównych korytarzy drogowych oraz z odmiennej orientacji funkcjonalnej poszczególnych części regionu.

W godzinach 6:00–8:00 dostępność do miast powiatowych jest ogólnie dobra, lecz silnie powiązana z głównymi trasami dojazdowymi (ryc. 3.12). Najwyższe wartości wskaźników odnotowano w gminach Nowy Targ i Poronin (średnio ok. 10 kursów na miejscowość). Najlepiej obsługiwane są miejscowości położone przy drogach wlotowych do Nowego Targu i Zakopanego (gminy: Szaflary, Biały Dunajec, Poronin, Nowy Targ). Najniższą poranną dostępność mają gminy Rabka-Zdrój i Bukowina Tatrzańska. Układ ten potwierdza potrzebę zintegrowanego systemu transportowego dla całego obszaru POF.

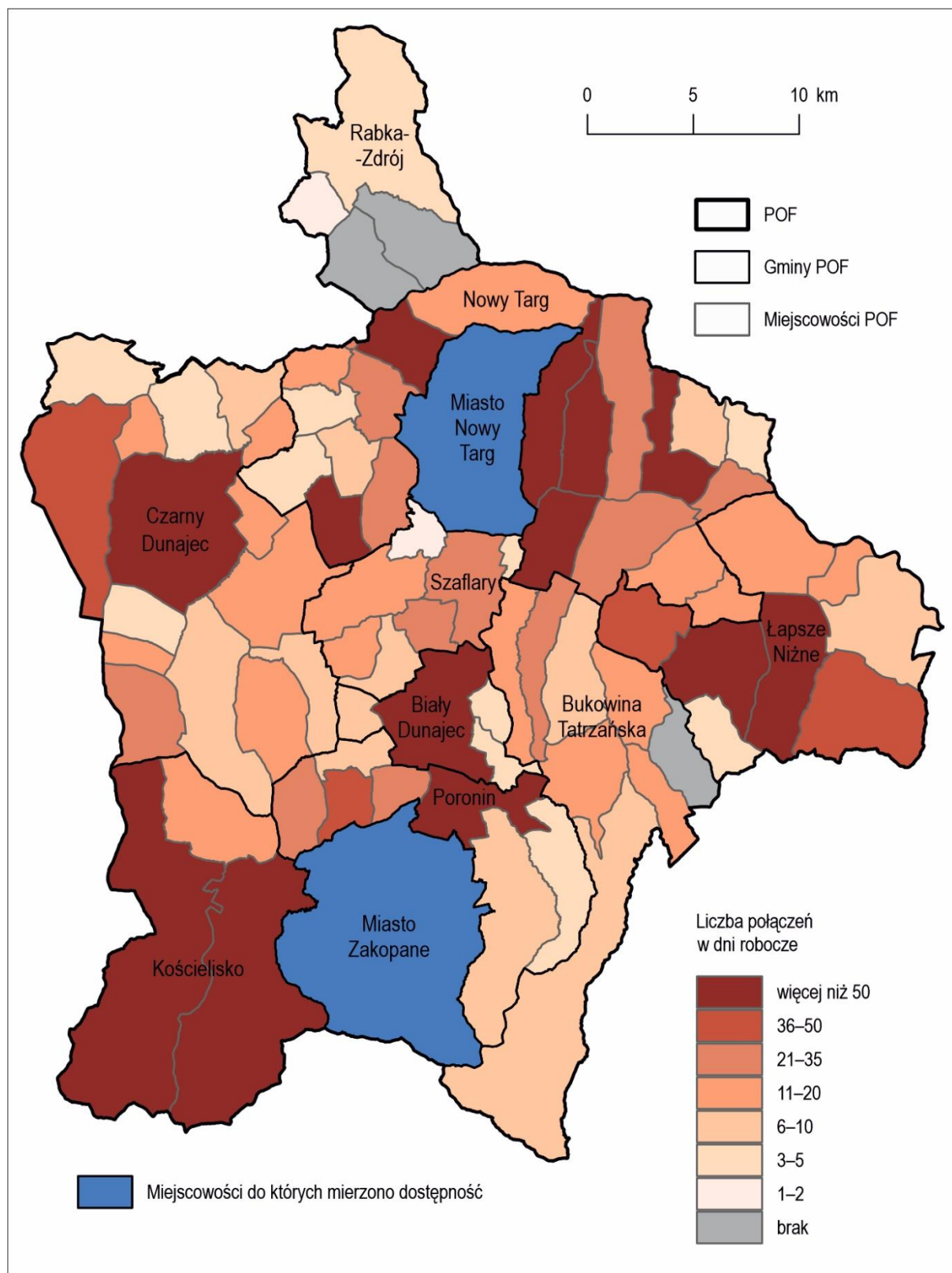
Analiza dobowej liczby kursów uwidacznia jeszcze silniejsze zróżnicowanie (ryc. 3.13). Najlepsze powiązania z miastami powiatowymi mają miejscowości w gminach Nowy Targ i Bukowina Tatrzańska. Najniższą dobową dostępność charakteryzują: Rabka-Zdrój, a także części gmin Czarny Dunajec i Kościelisko. W 12 miejscowościach liczba kursów nie przekracza 5, a w 3 nie ma ich w ogóle. Wyraźnie większa liczba połączeń z Nowym Targiem niż z Zakopanem sugeruje przesunięcie funkcjonalnych powiązań regionu w kierunku północnym.

Największe deficyty pojawiają się w dni wolne. Liczba kursów spada ponad trzykrotnie, a w 32 miejscowościach brak jest jakichkolwiek połączeń (ryc. 3.14). Najlepiej obsługiwane pozostają miejscowości leżące wzdłuż osi Nowy Targ – Zakopane oraz wybrane ośrodki turystyczne (gminy: Kościelisko, części Poronina i Bukowiny Tatrzańskiej). Słaba lub zerowa dostępność dotyczy głównie peryferyjnych obszarów gmin Czarny Dunajec, Nowy Targ i Bukowina Tatrzańska.



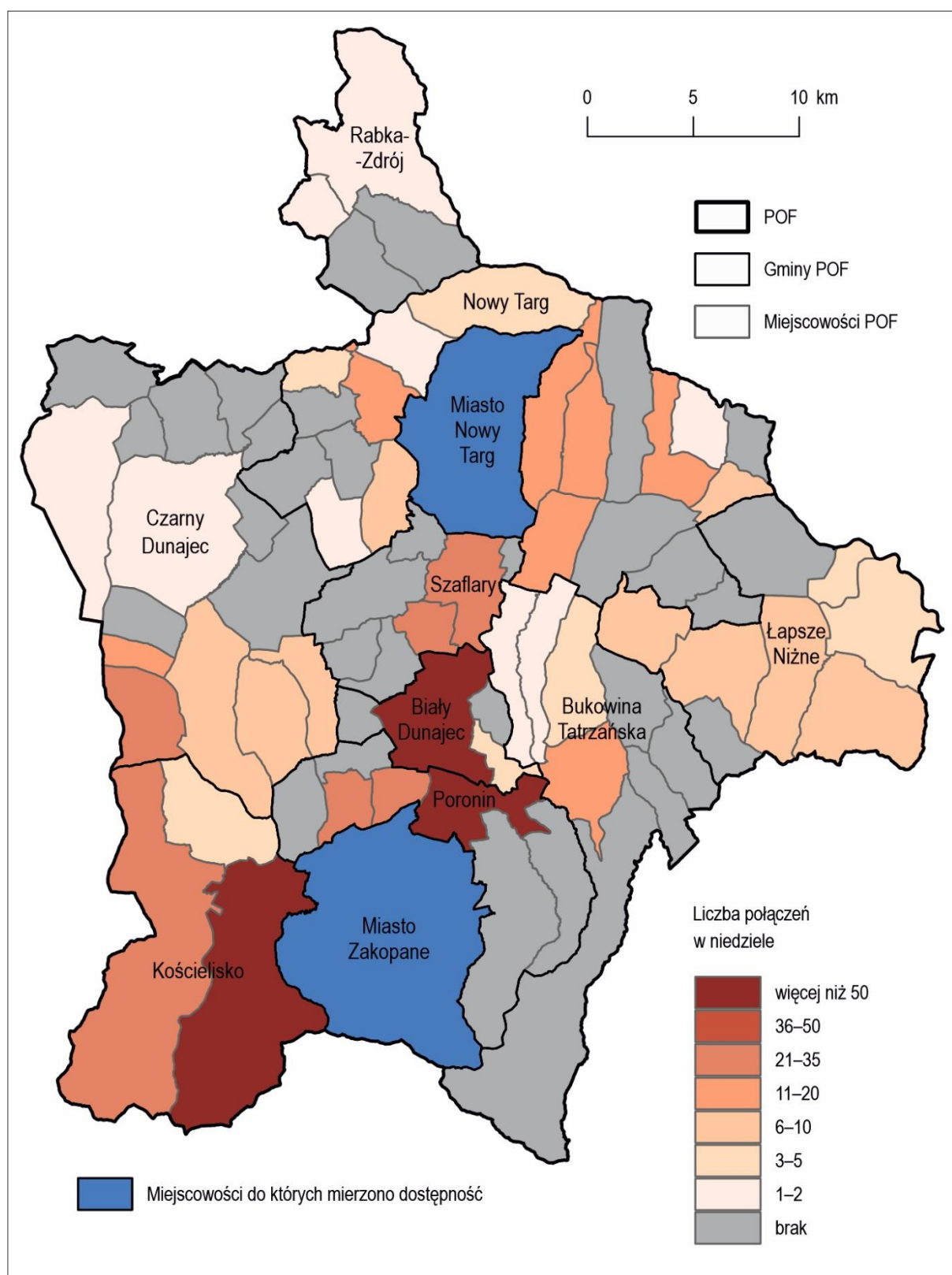
Ryc. 3.12. Dostępność miast powiatowych – liczba połączeń bezpośrednich między 6:00 a 8:00 w dni robocze (stan na 10.2024)

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 3.13. Dostępność miast powiatowych – liczba połączeń bezpośrednich w dni robocze (stan na 10.2024)

Źródło: opracowanie własne



Ryc. 3.14. Dostępność miast powiatowych – liczba połączeń bezpośrednich w niedzielę (stan na 10.2024)

Źródło: opracowanie własne

Podsumowując, system transportu autobusowego w POF cechuje się wysoką gęstością i względną efektywnością, wynikającą z zagęszczenia osadnictwa i intensywnego ruchu turystycznego. Równocześnie wykazuje cechy chaosu organizacyjnego, braku koordynacji, niskiej jakości oferty w relacjach lokalnych oraz niedopasowania do współczesnych standardów dostępności i zrównoważonej mobilności.

Rekomendacje dotyczące zrównoważonego rozwoju transportu autobusowego w POF muszą uwzględniać uwarunkowania mające charakter strukturalny i wynikające w dużej mierze z istniejącego prawa, krajowej polityki przestrzennej oraz inwestycyjnej (por. podr. 3.9.1). W perspektywie regionalnej rekomenduje się budowę zintegrowanego (organizacyjnie, taryfowo, przestrzennie i informacyjnie) systemu publicznego transportu zbiorowego (por. podr. 3.9.3). Należy również rozważyć elastyczne formy mobilności (np. transport na żądanie), a także opracowanie polityki ograniczającej udział samochodu w obsłudze ruchu turystycznego – szczególnie w obszarach intensywnej recepcji.

**Należy dążyć do budowy zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego, spójnego organizacyjnie, taryfowo, przestrzennie i informacyjnie – obejmującego zarówno komunikację lokalną, regionalną, jak i dalekobieżną.**

**Samorządy powinny współpracować przy organizacji i finansowaniu transportu publicznego, tworząc trwałe mechanizmy ponadgminnej koordynacji i wychodząc poza model działań jednorazowych lub projektowych.**

**Ograniczanie wykluczenia transportowego – zwłaszcza w dni wolne od pracy i zajęć szkolnych – powinno być jednym z priorytetów, m.in. poprzez rozwój elastycznych form transportu i zapewnienie podstawowej oferty połączeń w godzinach poza szczytem.**

**Potrzebna jest konsekwentna polityka ograniczania roli samochodu w ruchu turystycznym, poprzez rozwój oferty transportu publicznego w miejscowościach recepcyjnych oraz poprawę jakości komunikacji miejskiej.**

### 3.5.3. WĘZŁY PRZESIADKOWE, PRZYSTANKI AUTOBUSOWE

Efektywny i zrównoważony system transportowy wymaga istnienia miejsc umożliwiających sprawną i bezpieczną zmianę środka transportu – tzw. zintegrowanych węzłów przesiadkowych (ZWP). Ich podstawową rolą jest zwiększenie elastyczności podróży oraz stworzenie alternatywy dla ruchu samochodowego, zwłaszcza w obszarach o dużym natężeniu ruchu turystycznego i codziennego.

W granicach POF działa zaledwie kilka węzłów o charakterze zintegrowanym. Najlepszym przykładem (choć z pewnymi ograniczeniami) jest Centrum Komunikacyjne w Zakopanem,

łącznie różne formy transportu: kolej, autobusy miejskie i dalekobieżne, busy, taksówki, rowery (także elektryczne) oraz trzypoziomowy parking P&R.

Drugi węzeł funkcjonuje w Kuźnicach, choć jego integracja dotyczy jedynie ruchu autobusowo-taksówkowego z koleją linową. W Nowym Targu węzeł autobusowy nie jest zintegrowany z koleją – oddalone położenie dworca kolejowego znacząco utrudnia przesiadki. Przesiadki lokalne odbywają się także przy niektórych stacjach kolejowych, ale mają one charakter przypadkowy, bez pełnego wyposażenia w funkcje ZWP.

ZWP są niezbędne dla funkcjonowania elastycznego i dostępnego systemu mobilności. Ich podstawowe funkcje obejmują:

- przesiadki między różnymi środkami transportu publicznego (PTZ ↔ PTZ),
- obsługę „ostatniej mili” w podróżach regionalnych i dalekobieżnych (PTZ ↔ pieszo/rower/auto),
- ograniczenie presji ruchu samochodowego w miastach i miejscowościach turystycznych (P&R ↔ PTZ),
- wzrost atrakcyjności transportu zbiorowego oraz dostępność usług mobilności.

Dobrze zaprojektowany ZWP powinien być nie tylko punktem przesiadkowym, ale również elementem uporządkowanej siatki połączeń oraz miejscem oferującym dodatkowe funkcje (handlowe, usługowe, informacyjne, rowerowe).

Przy projektowaniu powinny być spełnione odpowiednie standardy projektowania. Węzły powinny spełniać następujące kryteria:

- możliwość dogodnej przesiadki w ramach krótkiego dystansu (najlepiej na jednym poziomie),
- integracja taryfowa i informacyjna z systemem PTZ,
- pełne wyposażenie w infrastrukturę pasażerską: przystanki, system informacji, punkty sprzedaży biletów, miejsca oczekiwania,
- klarowna informacja wizualna i cyfrowa, minimalizacja barier przestrzennych (różnic wysokości),
- dostępność piesza i rowerowa (promień oddziaływania do 1 km), parkingi rowerowe i P&R,
- możliwość integracji z usługami uzupełniającymi (gastronomia, kioski, logistyka),
- zapewnienie trwałego modelu zarządzania i utrzymania (w tym odpowiedzialności za czystość, bezpieczeństwo, dostępność).

Na obszarze POF rekomendujemy trzy strategiczne lokalizacje priorytetowe ZWP: Centra Komunikacyjne (CK);

- Zakopane (CK) – istniejące centrum funkcjonuje, ale wymaga korekty organizacyjnej w zakresie układu linii autobusowych oraz sposobu zarządzania ruchem. Konieczne jest lepsze powiązanie linii miejskich z centrum oraz uspołnienie rozkładów i informacji pasażerskiej.

- Nowy Targ (CK) – preferowana lokalizacja to rejon obecnego dworca kolejowego. Oznaczałoby to konieczność powiązania lokalnej komunikacji miejskiej z nowym CK, m.in. poprzez wydłużenie tras lub przeorganizowanie sieci tak, aby część linii zachodnich nadal dojeżdżała do rynku, ale przebiegała przez CK. Efektem byłoby utworzenie jednego zintegrowanego węzła, obsługującego komunikację miejską, regionalną i dalekobieżną. Szacunkowo pozwoliłoby to uzyskać bardzo częstą obsługę relacji centrum – CK (10–20 pojazdów na godzinę), przy jednoczesnym zwiększeniu integracji między środkami transportu.
- Rabka-Zdrój / Chabówka (CK) – ze względu na ograniczenia przestrzenne i trudności lokalizacyjne w Rabce, lepszym rozwiązaniem wydaje się lokalizacja CK w Chabówce. Obszar ten dysponuje większą przestrzenią operacyjną, pozwala na łatwiejsze przyciągnięcie autobusów dalekobieżnych (bliskość DK7/S7) oraz może – przy reorganizacji sieci PTZ – pełnić funkcję regionalnego węzła przesiadkowego. Dalszy rozwój powinien uwzględniać integrację z transportem kolejowym, miejskim i podmiejskim.

Na poziomie lokalnym rekomenduje się rozwój mniejszych ZWP:

- w pobliżu przystanków kolejowych – w miarę możliwości należy tam zapewnić także dojazd transportem autobusowym (PTZ), umożliwiając pełną integrację form mobilności.
- w siedzibach gmin i skrzyżowaniach głównych linii PTZ,
- w miejscach dużego natężenia ruchu turystycznego,
- przy liniach autobusowych o częstotliwości  $\geq 4$  kursy na godzinę,

Węzły te powinny być wyposażone w podstawowe elementy infrastruktury: wiaty, stojaki rowerowe, oświetlenie, punkty informacji pasażerskiej, a także bezpieczne dojścia piesze i możliwość parkowania rowerów. W wybranych lokalizacjach można rozważyć budowę niewielkich parkingów P&R.

Na obszarze POF szczególnie istotny jest rozwój parkingów typu P&R, zwłaszcza w sąsiedztwie przystanków kolejowych i autobusowych. Inwestycje te umożliwiają kierowcom rezygnację z dalszej podróży własnym samochodem na rzecz transportu zbiorowego, co bezpośrednio przekłada się na redukcję kongestii i emisji w centrach miast. Funkcjonowanie P&R w strukturze ZWP znacząco zwiększa ich atrakcyjność i operacyjną skuteczność.

**Węzły przesiadkowe powinny stanowić kluczowy element systemu zrównoważonej mobilności na Podhalu, umożliwiając elastyczne łączenie różnych środków transportu i ograniczając zależność od samochodu osobowego.**

**Priorytetem powinno być utworzenie trzech głównych Centrów Komunikacyjnych (CK) – w Zakopanem (modernizacja funkcjonalna), Nowym Targu (integracja dworca kolejowego i autobusowego) oraz Chabówce (regionalny węzeł zbiorczy z potencjałem obsługi ruchu dalekobieżnego).**

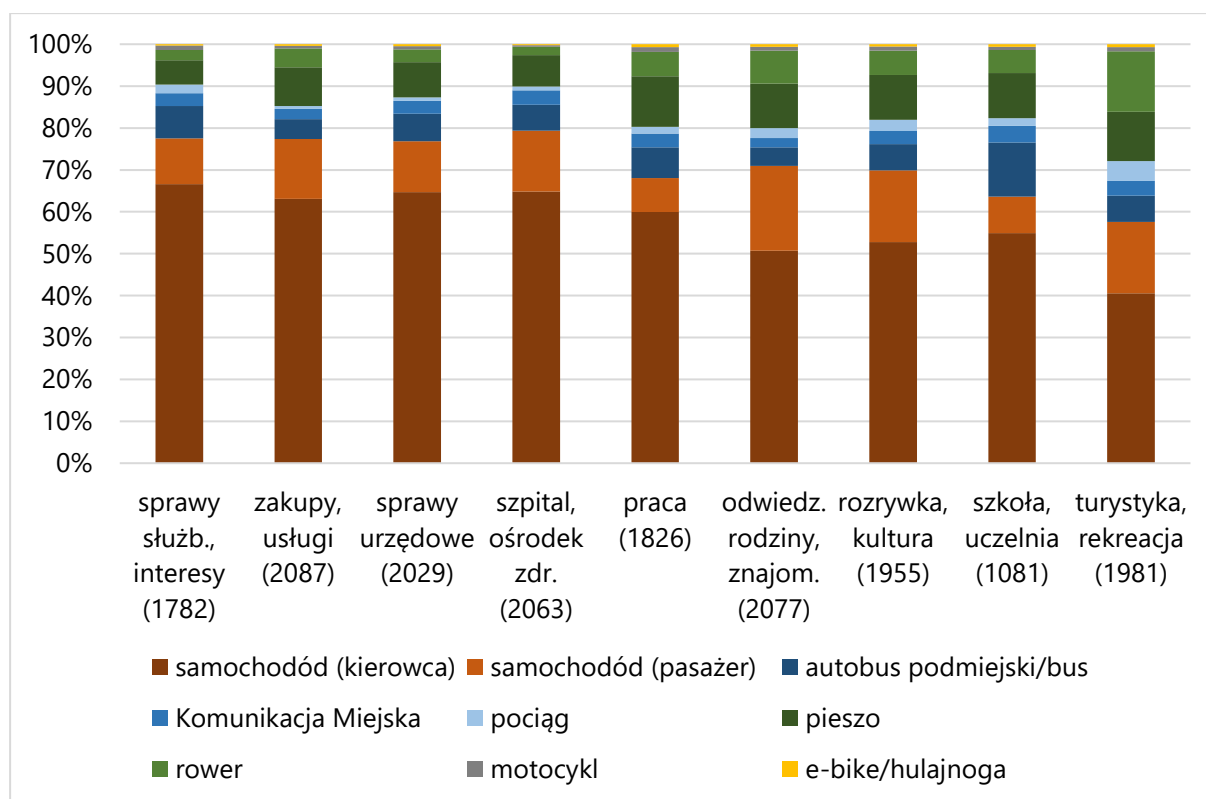
**Na poziomie lokalnym należy rozwijać mniejsze ZWP przy stacjach kolejowych, przystankach PTZ i w siedzibach gmin, zapewniając ich integrację z komunikacją autobusową, dostęp pieszo-rowerowy oraz – w miarę potrzeb – niewielkie parkingi P&R.**

**Na całym obszarze POF ważne znaczenie ma rozwój infrastruktury typu P&R, zwłaszcza w sąsiedztwie przystanków kolejowych i autobusowych – jako narzędzia ograniczania presji ruchu samochodowego w miastach i miejscowościach turystycznych.**

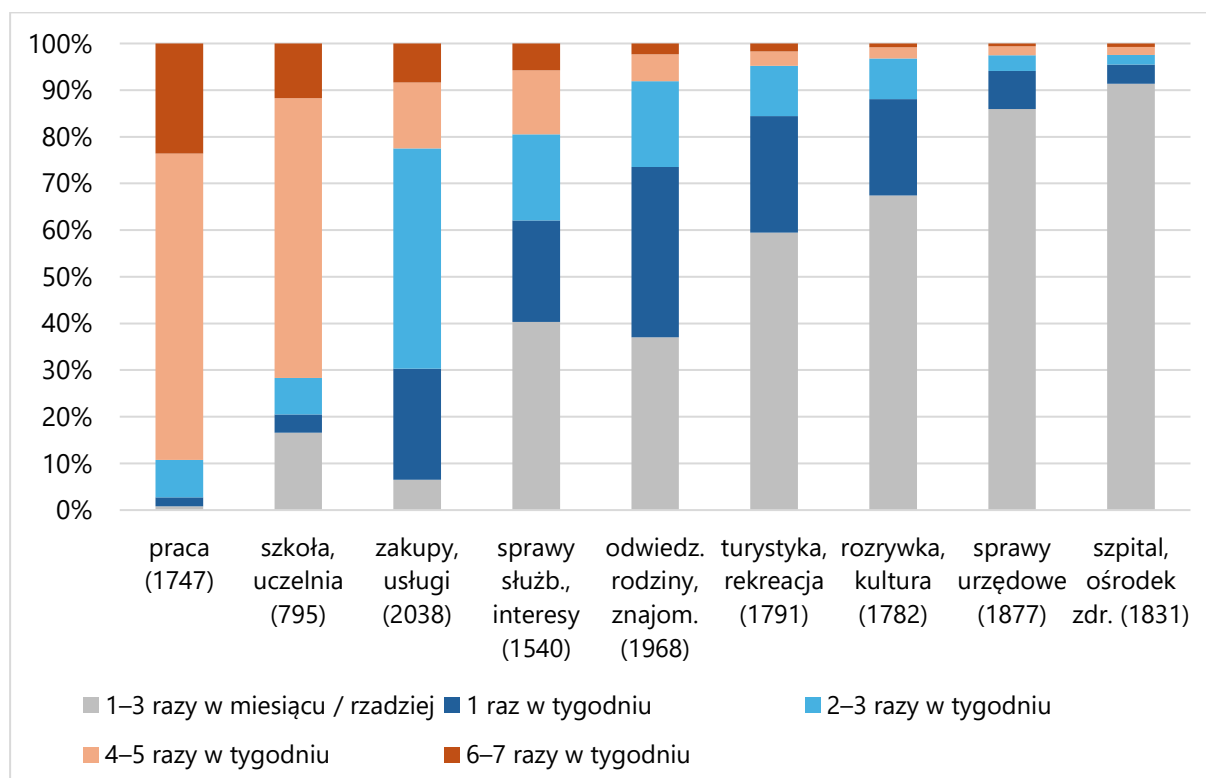
### 3.6. TRANSPORT INDYWIDUALNY – SAMOCHODOWY

Zróznicowany charakter zabudowy obszaru POF, codzienne wzorce podróży mieszkańców (ryc. 3.15, 3.16), a także ich przyzwyczajenia związane z korzystaniem z samochodów osobowych, w połączeniu z ogólnokrajową tendencją wzrostu ich użytkowania w ostatnich latach, sprawiają, że transport indywidualny jest obecnie najbardziej popularną formą przemieszczania się. Zjawisko to szczególnie wyraźnie widoczne jest na obszarach funkcjonalnych, gdzie oferta transportu zbiorowego jest słabiej rozwinięta – poza główną osią transportową. Potencjalna konkurencyjność transportu zbiorowego względem indywidualnego może być jednak rozważana w odniesieniu do całego obszaru POF, ze względu na istniejące powiązania przestrzenne oraz turystyczny charakter tego regionu.

Wzrost wykorzystywania indywidualnego transportu samochodowego niesie za sobą szereg negatywnych konsekwencji, takich jak zanieczyszczenie środowiska naturalnego, wzrost emisji gazów cieplarnianych, zatłoczenie dróg oraz pogorszenie jakości życia w obszarach miejskich. Dodatkowo sprzyja nasilaniu się procesów suburbanizacji i rozpraszania zabudowy, co prowadzi do nieefektywnego wykorzystania przestrzeni, wzrostu kosztów infrastrukturalnych oraz ograniczenia dostępności transportu publicznego.



Ryc. 3.15. Sposoby docierania do wybranych miejsc wśród mieszkańców POF (n = 2158)



Ryc. 3.16. Częstotliwość docierania do wybranych miejsc wśród mieszkańców POF (n = 2158)

Uwaga: w nawiasie wskazano liczbę respondentów, których dotyczy dany typ przemieszczania się.

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

## SIEĆ DROGOWA

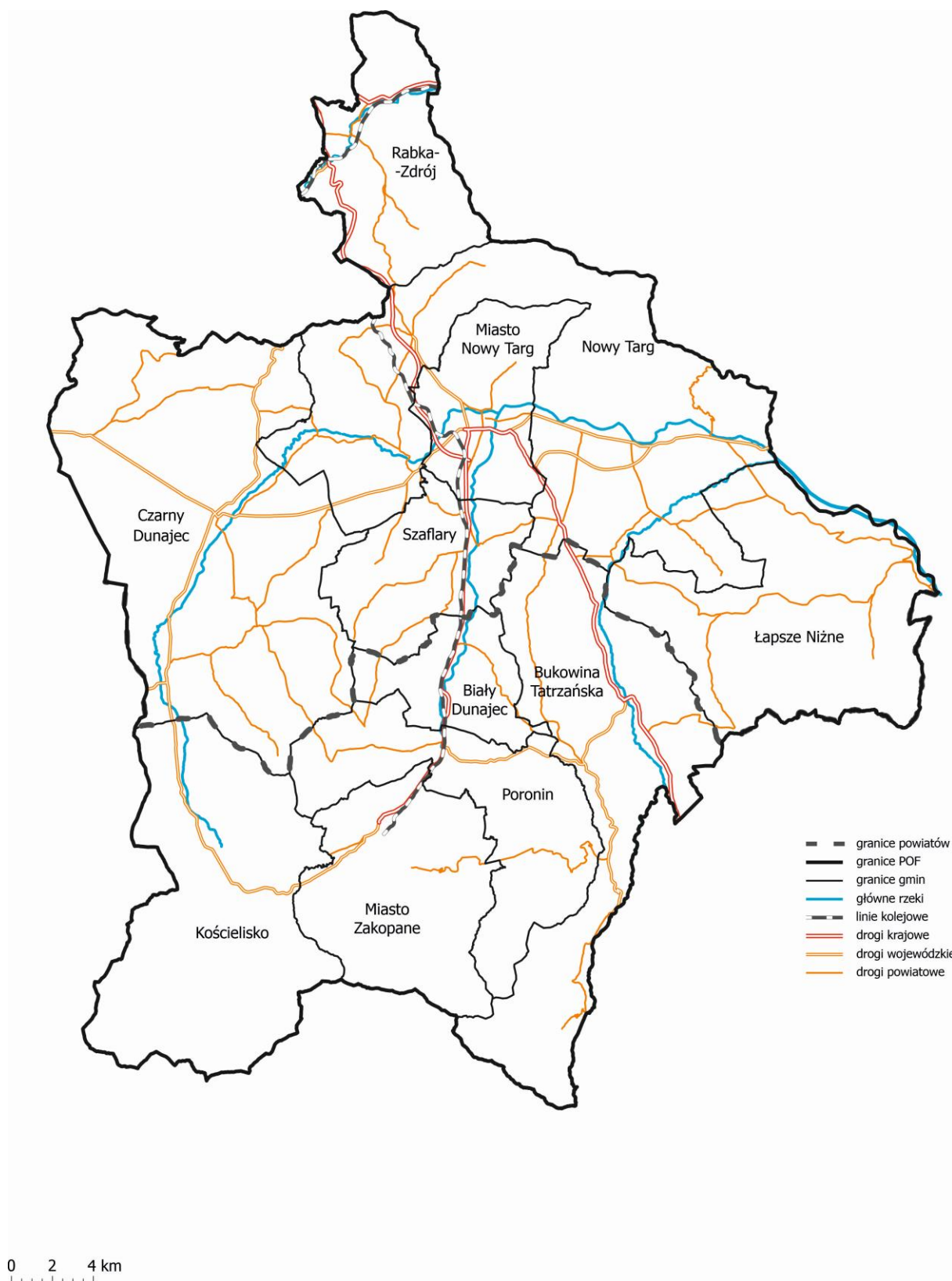
Sieć drogowa POF składa się z nieco ponad 1300 km dróg publicznych (ryc. 3.17, tab. 3.8). Gęstość dróg w POF waha się od 0,44 [km/km<sup>2</sup>] do 2,86, przy czym wartość średnia (1,12) jest wyższa niż w Polsce (0,86), ale niższa niż w województwie małopolskim (1,48). Niskie średnie, zwłaszcza w gminach powiatu tatrzańskiego wynikają jednak częściowo z warunków orograficznych (Tatry). Pod względem długości dominują drogi gminne (64%) i powiatowe (22%), jednak kluczowe znaczenie mają drogi krajowe i wojewódzkie. Drogi krajowe przebiegają przez obszar POF południkowo łącząc go z Krakowem i stanowiąc jednocześnie – poprzez drogę ekspresową S7 – główny korytarz tranzytowy o charakterze krajowymi i międzynarodowym. Pewnym mankamentem sieci dróg krajowych na Podhalu są ich niskie klasy (GP lub nawet G).

Z kolei drogi wojewódzkie mają najczęściej charakter równoleżnikowy łącząc Podhale z Sądecczyną, Spiszem, Orawą i Żywiecczyną. Warto zwrócić uwagę na ich rolę substytucyjną wobec dróg krajowych, zwłaszcza w okresie nasilenia kongestii związanej z ruchem turystycznym. W kierunku południowym, poprzez przejścia graniczne w Jurgowie, Łysej Polanie, Chochołowie oraz (poza POF) w Chyżnym, sieć drogowa łączy Podhale z krajem Żylińskim i Preszowskim, a szerzej Polskę ze Słowacją.

Tab. 3.8. Długość i kategorie dróg publicznych na terenie POF w 2024 r.

| Gmina               | Krajowe      | Wojewódzkie   | Powiatowe     | Gminne        | Razem          | Gęstość dróg [km/km <sup>2</sup> ] |
|---------------------|--------------|---------------|---------------|---------------|----------------|------------------------------------|
| Biały Dunajec       | 5,77         | 0,00          | 9,74          | 32,38         | 47,89          | 1,37                               |
| Bukowina Tatrzańska | 15,70        | 15,25         | 28,10         | 35,90         | 94,95          | 0,72                               |
| Czarny Dunajec      | 0,00         | 37,38         | 62,04         | 155,40        | 254,82         | 1,17                               |
| Kościelisko         | 0,00         | 12,67         | 0,02          | 48,11         | 60,79          | 0,44                               |
| Łapsze Niżne        | 0,00         | 0,00          | 46,03         | 70,28         | 116,31         | 0,92                               |
| Nowy Targ (w)       | 11,32        | 26,89         | 67,72         | 153,72        | 259,65         | 1,25                               |
| Nowy Targ (m)       | 15,86        | 7,97          | 10,24         | 112,04        | 146,11         | 2,86                               |
| Poronin             | 3,44         | 6,21          | 20,78         | 43,91         | 74,34          | 0,89                               |
| Rabka-Zdrój         | 16,25        | 2,22          | 17,67         | 37,32         | 73,47          | 1,06                               |
| Szaflary            | 5,78         | 0,00          | 26,30         | 74,06         | 106,14         | 1,97                               |
| Zakopane            | 3,70         | 5,22          | 8,70          | 94,98         | 112,61         | 1,34                               |
| <b>Razem</b>        | <b>77,81</b> | <b>113,81</b> | <b>297,34</b> | <b>858,12</b> | <b>1347,08</b> | <b>1,12</b>                        |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych własnych i GUS.



Ryc. 3.17. Infrastruktura drogowa na obszarze POF

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUGiK..

## RUCH DROGOWY

Wartości średniego dobowego ruchu pojazdów (SDRR) na terenie POF nie odbiegają zasadniczo od średnich dla województwa lub całej Polski (tab. 3.9). Warto zwrócić jednak uwagę na nieco mniejsze różnice pomiędzy SDRR dla dróg krajowych i wojewódzkich na Podhalu. Szczegółowe dane o SDRR na poszczególnych odcinkach pomiarowych prezentuje rycina 3.18. Najbardziej obciążonymi (>20 tys. SDRR) były odcinki dróg krajowych, zwłaszcza DK nr 47, przede wszystkim na odcinkach przechodzących przez miasta Nowy Targ i Zakopane oraz pomiędzy nimi. Najmniej obciążone (<4 tys. SDRR) były odcinki dróg wojewódzkich 959 i 960 prowadzące do przejść granicznych w Chochołowie i Łysej Polanie. Ten fakt mógł być skutkiem ograniczeń postpandemicznych. Charakter ruchu na Podhalu, wg GDDKiA, ma charakter gospodarczy (nie turystyczno-rekreacyjny), co częściowo może wynikać z charakteru ruchu turystycznego (długi sezon oraz relatywnie mniej przyjazdów weekendowych z powodu kongestii). Niemniej, zjawisko kongestii nasila się – przede wszystkim na drodze 47 – w okresach od piątku do niedzieli i stanowi jedno z najważniejszych wyzwań dla konstrukcji Planu Zrównoważonej Mobilności. Z kolei bardzo wyraźny jest także ruch wynikający z dużych i coraz silniejszych relacji (wzrosty SDRR >40%) pomiędzy Nowym Targiem i Zakopanem, skutkujący kongestią w godzinach szczytów w dojazdach szkolnych i do pracy.

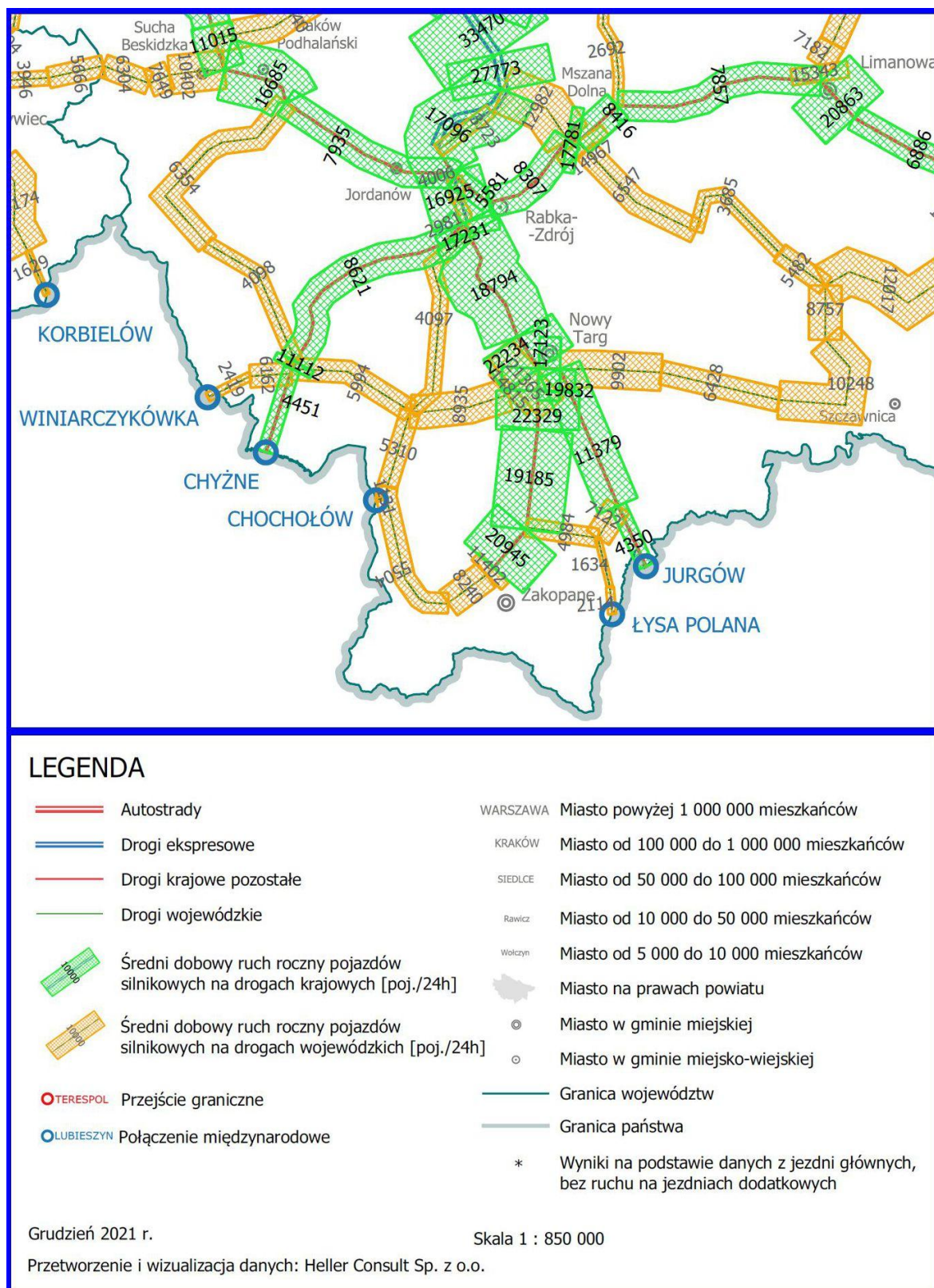
Tab. 3.9. Średni dobowy ruch pojazdów na terenie POF, na tle Polski i województwa małopolskiego

| Obszar                  | Kategoria dróg | SDRR 2020/2021 | SDRR 2015 | Zmiana 2021–2015 |
|-------------------------|----------------|----------------|-----------|------------------|
| POF                     | Krajowe        | 14 913         | 12 410    | 120%             |
|                         | Wojewódzkie    | 6 822          | 5 738     | 119%             |
| Polska                  | Krajowe        | 13 574         | 11 178    | 121%             |
|                         | Wojewódzkie    | 3 520          | 4 231     | 120%             |
| Województwo małopolskie | Krajowe        | 18 918         | 14 552    | 130%             |
|                         | Wojewódzkie    | 6 714          | 5 549     | 121%             |

Źródło: opracowanie własne na podst. danych z GPR 2020/21; GDDKiA; <https://www.gov.pl/web/gddkia/generalny-pomiar-ruchu-20202021>, dostęp 21.09.2024.

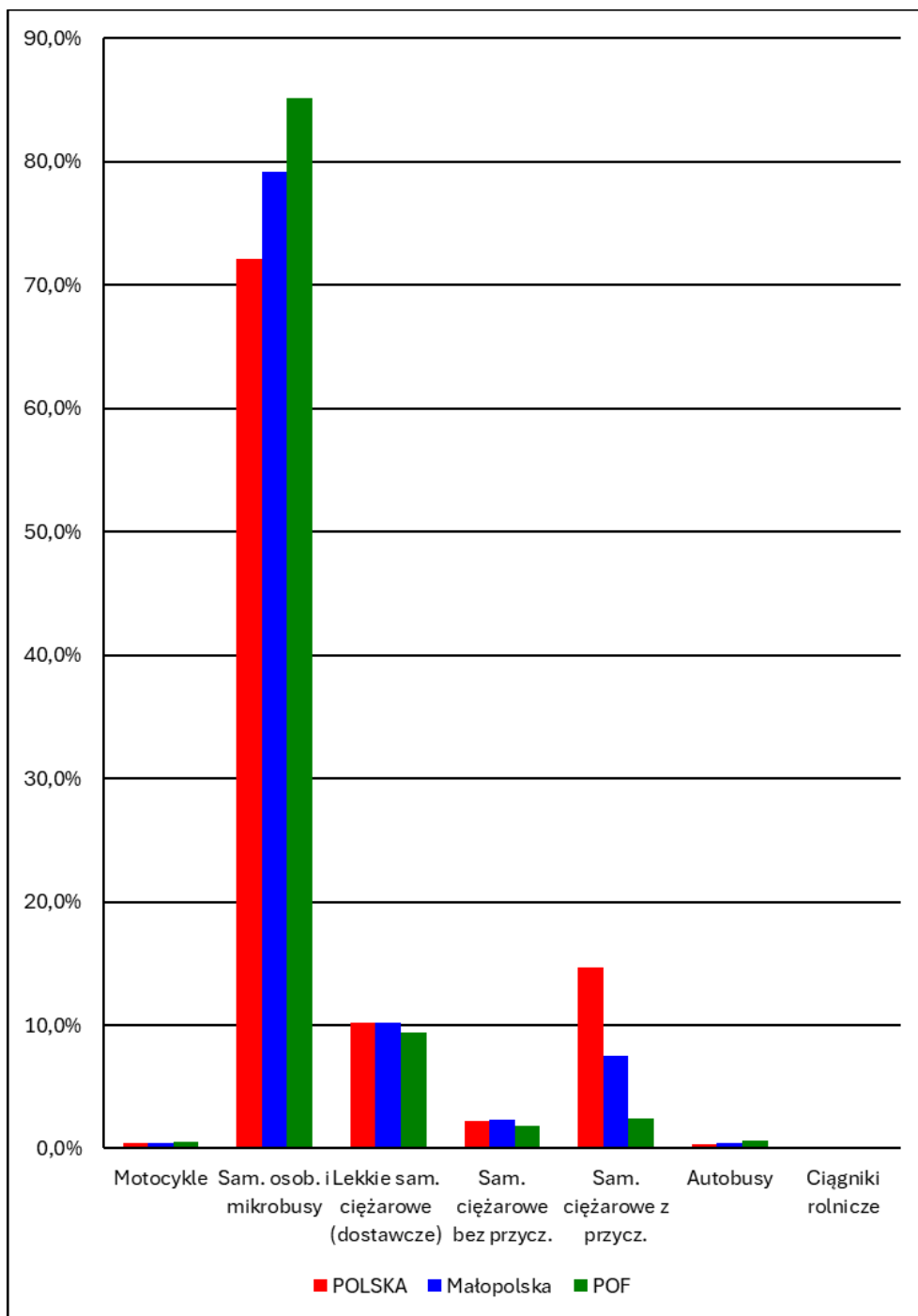
Wskaźniki SDRR w ostatnich latach ciągle rosną – w latach 2021–2015 o mniej więcej 20%, czyli o wartość średnią dla Polski. Ponieważ przepustowość na drodze nr 47 w godzinach szczytu dojazdów (zarówno ruchu do pracy i nauki jak i turystycznego) była w zasadzie wyczerpana, stąd wzrost ruchu nie generował już kongestii, lecz wpływał na wydłużenie czasu jej trwania.

Tezie o znaczącej roli turystycznej sieci drogowej na Podhalu sprzyja także analiza struktury rodzajowej ruchu (ryc. 3.19 i 3.20). Zarówno na drogach krajowych i wojewódzkich POF charakteryzuje się ona wyższymi udziałami w ruchu samochodów osobowych oraz autobusów a jednocześnie niższymi samochodów ciężarowych i dostawczych, a zwłaszcza symptomatyczny jest, blisko 6-krotnie niższy wskaźnik niż w całej Polsce, ruchu ciężkich samochodów ciężarowych na drogach krajowych.



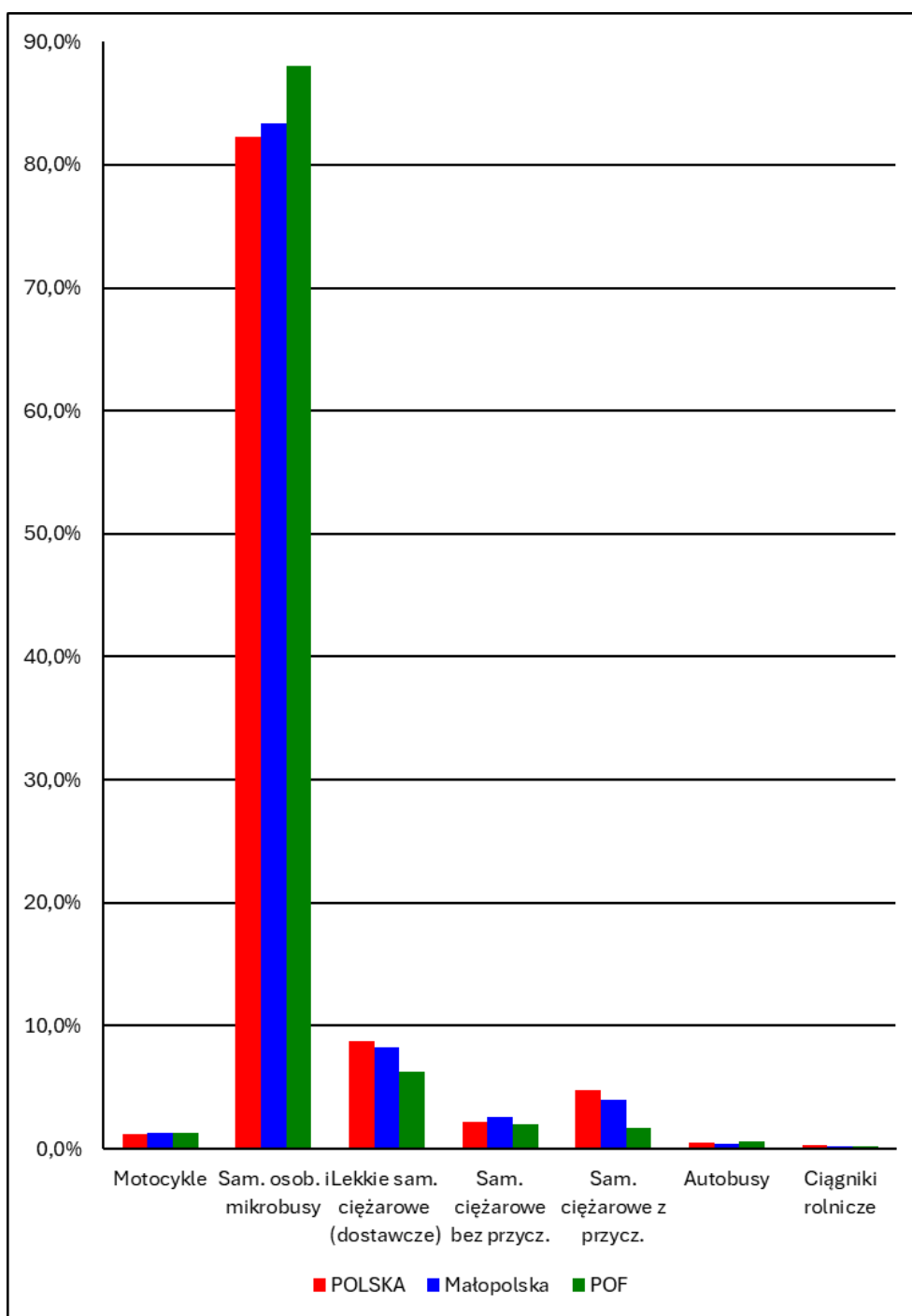
Ryc. 3.18. Średni dobowy ruch pojazdów w POF na drogach krajowych i wojewódzkich

Źródło: Mapa „Generalny pomiar ruchu 2020/2021. SDRR pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich.”; GDDKiA; <https://www.gov.pl/web/gddkia/generalny-pomiar-ruchu-20202021>, dostęp 21.09.2024.



Ryc. 3.19. Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych na drogach krajowych [poj./dobę] w POF na tle Polski i województwa małopolskiego

Źródło: opracowanie własne na podst. danych z GPR 2020/21; GDDKiA; <https://www.gov.pl/web/gddkia/generalny-pomiar-ruchu-20202021>, dostęp 21.09.2024.



Ryc. 3.20. Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych na drogach wojewódzkich [poj./dobę] w POF na tle Polski i województwa małopolskiego;

Źródło: opracowanie własne na podst. danych z GPR 2020/21; GDDKiA; <https://www.gov.pl/web/gddkia/generalny-pomiar-ruchu-20202021>, dostęp 21.09.2024.

## POLITYKA PARKINGOWA

Efektywnie zaplanowany rozwój przestrzenny uwzględnia zintegrowany system transportowy, którego istotnym elementem jest spójna i konsekwentnie realizowana polityka parkingowa – zwłaszcza w obszarach miejskich. Odpowiednio zarządzana polityka parkingowa umożliwia

sprawne i wygodne pozostawienie pojazdu w różnych częściach miasta. Dostępność miejsc parkingowych jest istotna nie tylko w pobliżu głównych generatorów ruchu, takich jak centra handlowe, biurowce czy instytucje publiczne, ale również w obrębie węzłów i centrów przesiadkowych, gdzie następuje zmiana środka transportu. Należy jednak pamiętać, że duża liczba parkingów może wpływać na decyzje mieszkańców o wyborze samochodu jako głównego środka transportu, co nie jest zjawiskiem pożądanym. To stwierdzenie ma swoje potwierdzenie w wynikach badania ankietowego na temat mobilności mieszkańców POF..

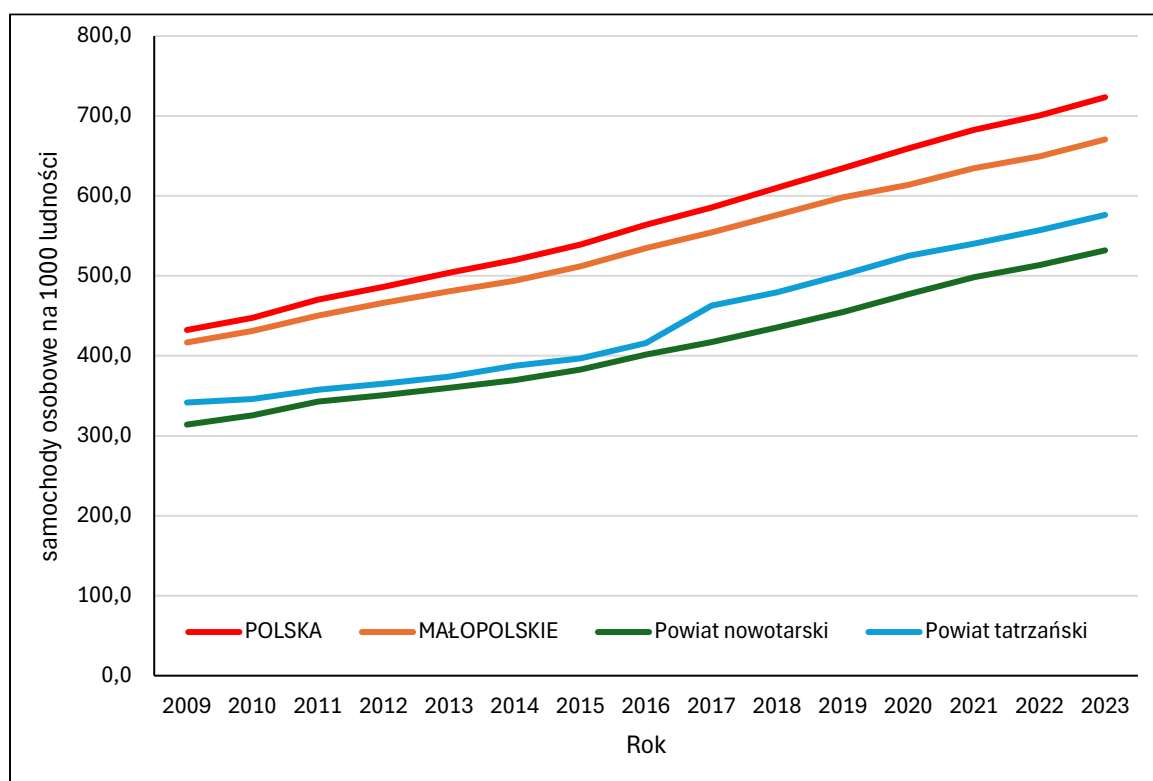
Błędne koło nieprawidłowo prowadzonej polityki parkingowej zaczyna się od problemu niedoboru miejsc postojowych, co skłania decydentów do budowy nowych parkingów jako pozornego rozwiązania. Początkowo zwiększa to dostępność miejsc, co zachęca więcej osób do korzystania z samochodów, ponieważ parkowanie staje się łatwiejsze i wygodniejsze.

W efekcie rośnie natężenie ruchu, ponownie pojawia się problem z brakiem miejsc parkingowych, a cały cykl się powtarza. Tego typu mechanizm pokazuje, że ciągła rozbudowa infrastruktury parkingowej nie rozwiązuje problemu, lecz często go pogłębia, prowadząc do większego zatłoczenia miast. Zamiast tego skuteczniejsze mogą być alternatywne strategie, takie jak ograniczanie ruchu samochodowego, rozwój transportu publicznego, wprowadzenie stref płatnego parkowania czy promowanie aktywnych form mobilności – jazdy na rowerze i poruszania się pieszo.

Przestrzeń publiczna, szczególnie w miastach, ma wysoką wartość i powinna być odpowiednio zarządzana, zwłaszcza gdy jest wykorzystywana do parkowania – w wielu przypadkach uzasadnione jest wprowadzenie opłat za jej zajmowanie. Skuteczne zarządzanie systemem parkingowym sprzyja bardziej zrównoważonym wyborom transportowym, co przekłada się na poprawę jakości życia mieszkańców oraz redukcję negatywnych skutków nadmiernego ruchu samochodowego. Dobrze prowadzona polityka parkingowa może również wspierać lokalną gospodarkę, regulując rotację pojazdów w przestrzeni handlowej i usługowej. Istotnym czynnikiem wpływającym na decyzje transportowe są także gwarantowane miejsca parkingowe w miejscu pracy, które często zniechęcają do korzystania z alternatywnych środków transportu. Ponadto odpowiednie zarządzanie parkowaniem przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa na drogach, ograniczając chaos i nielegalne parkowanie.

## **DOSTĘPNOŚĆ POJAZDÓW**

Istotnym czynnikiem wpływającym na motoryzację indywidualną jest permanentny wzrost liczby posiadanych samochodów w POF. Wskaźnik liczby samochodów na 1000 mieszkańców (ryc. 3.21) w powiatach nowotarskim i zakopiańskim był niższy (o około 20%) niż przeciętnie w województwie małopolskim lub całym kraju – ale podobnie jak tam rósł w tempie około 4–5% rocznie. Sama liczba używanych samochodów nie jest łatwa do określenia z powodów błędów w bazie CEPIK.

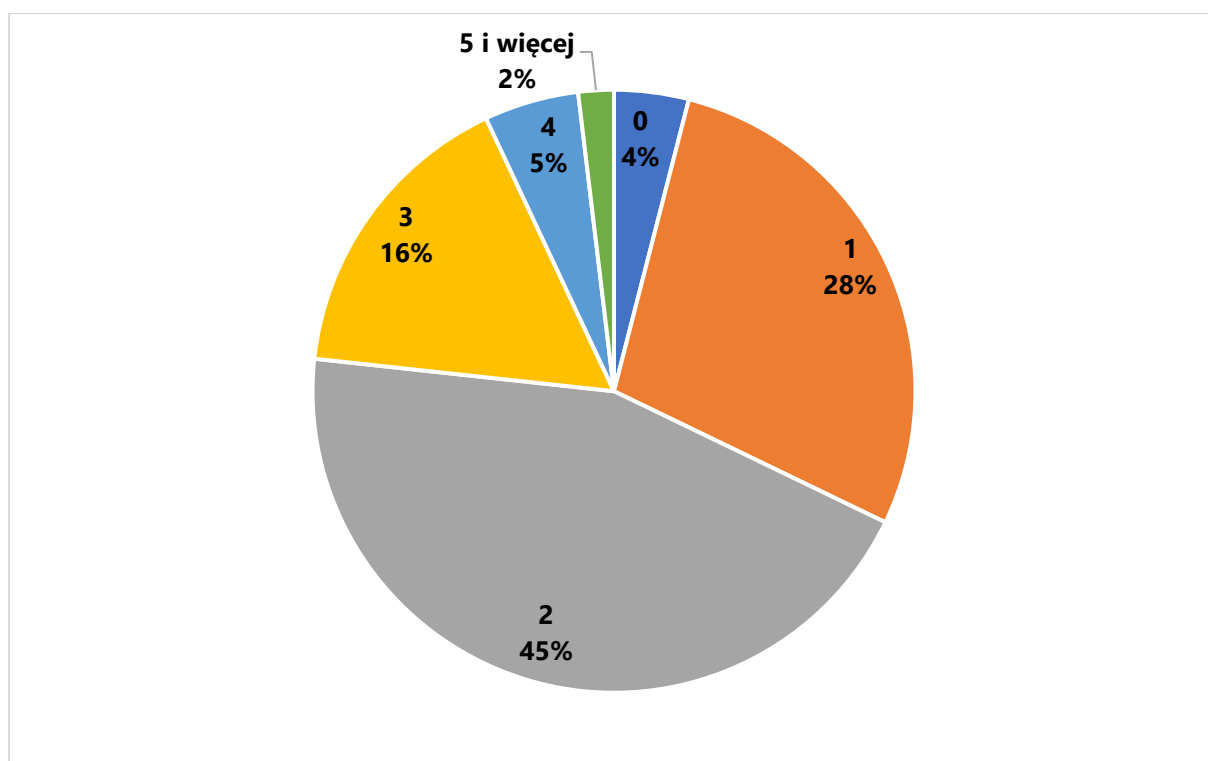


Ryc. 3.21. Liczba samochodów na 1000 mieszkańców w powiatach nowotarskim i tatrzańskim na tle Polski i województwa małopolskiego;

Źródło: opracowanie własne na podst. danych BDL GUS.

Wśród mieszkańców można zaobserwować niekorzystne zjawisko polegające na postrzeganiu samochodu osobowego jako jedynego środka transportu. Potwierdzają to wyniki badania ankietowego dotyczące liczby dostępnych w gospodarstwie domowym samochodów osobowych (ryc. 3.22) W zaledwie 4% gospodarstw wskazano na brak dostępu do samochodu. W ponad ¼ gospodarstw znajduje się jeden samochód, a w prawie połowie – dwa samochody. Prawie ¼ gospodarstw domowych w POF ma dostęp do trzech lub więcej samochodów.

Sytuacja ta jest pogłębianą przez ograniczoną dostępność oraz stosunkowo niską jakość transportu publicznego, a także przez niedobór odpowiedniej infrastruktury wspierającej aktywne formy mobilności, zwłaszcza w lokalnych centrach. Dodatkowo, brak wystarczającej świadomości mieszkańców na temat alternatywnych sposobów przemieszczania się przyczynia się do dominacji samochodów w codziennym życiu. Uzależnienie od transportu samochodowego generuje trudności w wielu aspektach funkcjonowania społeczeństwa oraz samorządów. Najpoważniejszym z nich była kongestia – występująca zwłaszcza w ciągu drogi nr 47 Nowy Targ – Zakopane, zarówno w dni wolne (generowana przez ruch turystyczny) ale również w godzinach szczytu w dni powszednie (czynnikami były dojazdy do pracy, szkoły).



Ryc. 3.22. Struktura gospodarstw domowych POF pod względem dostępnych w gospodarstwie samochodów osobowych (n = 2049)

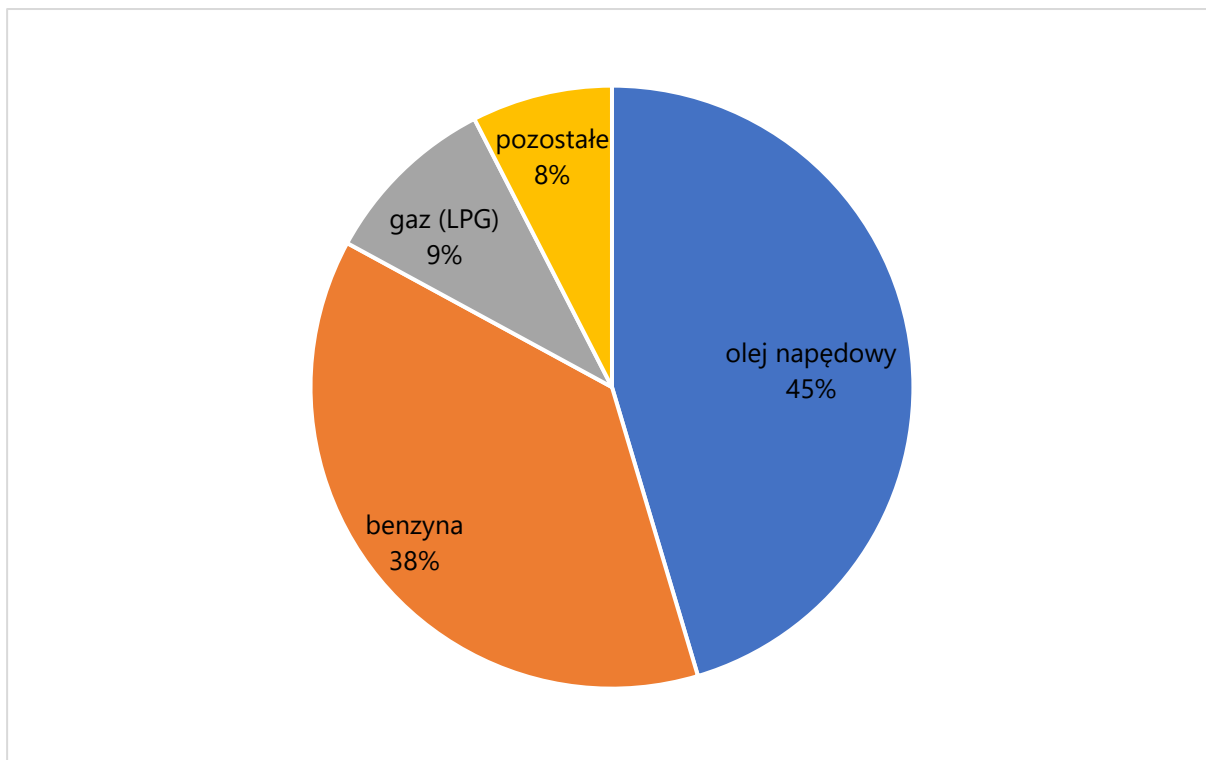
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

### SAMOCCHODY ELEKTRYCZNE

W ostatnich latach coraz intensywniej promowane są pojazdy napędzane silnikami elektrycznymi, które podczas jazdy nie emitują spalin, co czyni je bezemisyjnymi w miejscu użytkowania. Choć samochody elektryczne przyczyniają się do ograniczenia lokalnej emisji szkodliwych substancji do środowiska, nie rozwiązują problemu kongestii drogowej – podobnie jak pojazdy z napędem konwencjonalnym zajmują przestrzeń drogową i parkingową. Na koniec 2024 roku w Polsce zarejestrowanych było łącznie 141 455 osobowych samochodów elektrycznych, co oznacza wzrost o 44% w porównaniu z końcem 2023 roku. Wzrost ten potwierdza dynamiczny rozwój elektromobilności w kraju, jednak nadal dużym wyzwaniem pozostaje zbyt słabo rozwinięta infrastruktura do ładowania tych pojazdów.

Pomimo rosnącej liczby punktów ładowania, ich dostępność wciąż nie odpowiada zapotrzebowaniu i znacząco odbiega od pierwotnych założeń rządu – zakładających, że do 2025 roku po polskich drogach poruszać się będzie milion samochodów elektrycznych. Tymczasem na koniec maja 2025 r. liczba ta wynosiła niespełna 171 tys. Odsetek samochodów elektrycznych w Polsce należy do najniższych w Unii Europejskiej. Infrastruktura ładowania koncentruje się głównie w największych miastach, szczególnie tych, których liczba mieszkańców przekracza 100 tysięcy. Według danych BDL GUS, na koniec 2023 r. w powiatach nowotarskim i tatrzańskim zarejestrowano 11,7 tys. samochodów osobowych przypisanych do

kategorii paliwa „inne”, co stanowiło 8% całkowitej liczby pojazdów (ryc. 3.23). Stosunkowo niewielka liczba samochodów elektrycznych w powiatach POF może być skutkiem ograniczonej infrastruktury do ich ładowania oraz nadal wysokich kosztów zakupu tych pojazdów, co znacząco hamuje rozwój elektromobilności w transporcie indywidualnym.



Ryc. 3.23. Struktura samochodów osobowych w powiatach nowotarskim i nowosądeckim według rodzajów stosowanego paliwa

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS..

### 3.7. TRANSPORT TOWAROWY

Główną rolę w transporcie ładunków na obszarze POF pełni komunikacja drogowa, wykorzystująca pojazdy ciężarowe oraz dostawcze (do 3,5 tony). Niestety, w ostatnich latach nie przeprowadzono kompleksowych pomiarów dotyczących ruchu pojazdów ciężarowych i dostawczych w POF okolicy. Dostępne dane opierają się jedynie na Generalnym Pomiarze Ruchu (GPR). Problemy związane z logistyką miejską rozwiązywane są doraźnie, bez całościowego planowania.

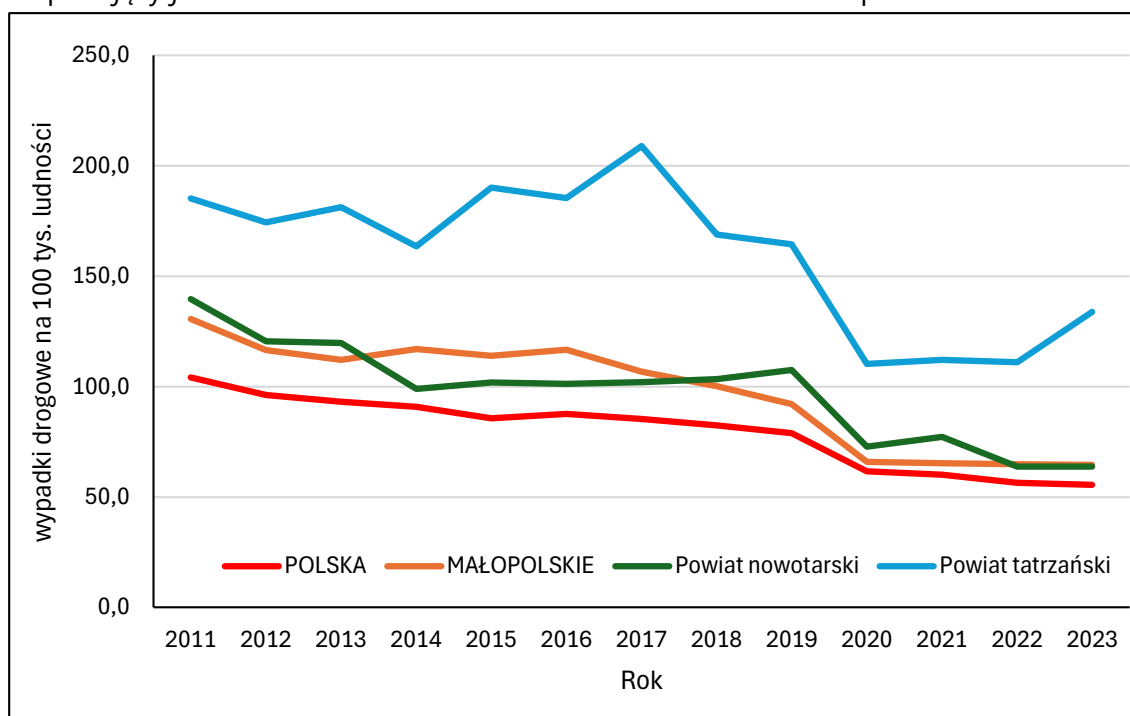
Analiza danych o ruchu ciężarowym na drogach w regionie Nowego Targu i Zakopanego wskazuje na istotne wyzwania związane z miejską logistyką i transportem ładunków. Szczególne znaczenie odgrywają tu drogi krajowe, takie jak DK47, znana jako „Zakopianka”, które są kluczowymi szlakami transportowymi dla przemieszczania towarów w regionie. Ze względu na rosnącą aktywność gospodarczą, w tym znaczenie przemysłu i turystyki, logistyka miejska powinna stanowić integralny element lokalnej polityki transportowej. Niestety, brak

szczegółowych strategii, takich jak Zrównoważony Plan Logistyki Miejskiej (SULP – Sustainable Urban Logistics Plan), ogranicza możliwość skutecznego rozwiązywania problemów transportowych badanym obszarze.

### 3.8. BEZPIECZEŃSTWO W RUCHU DROGOWYM

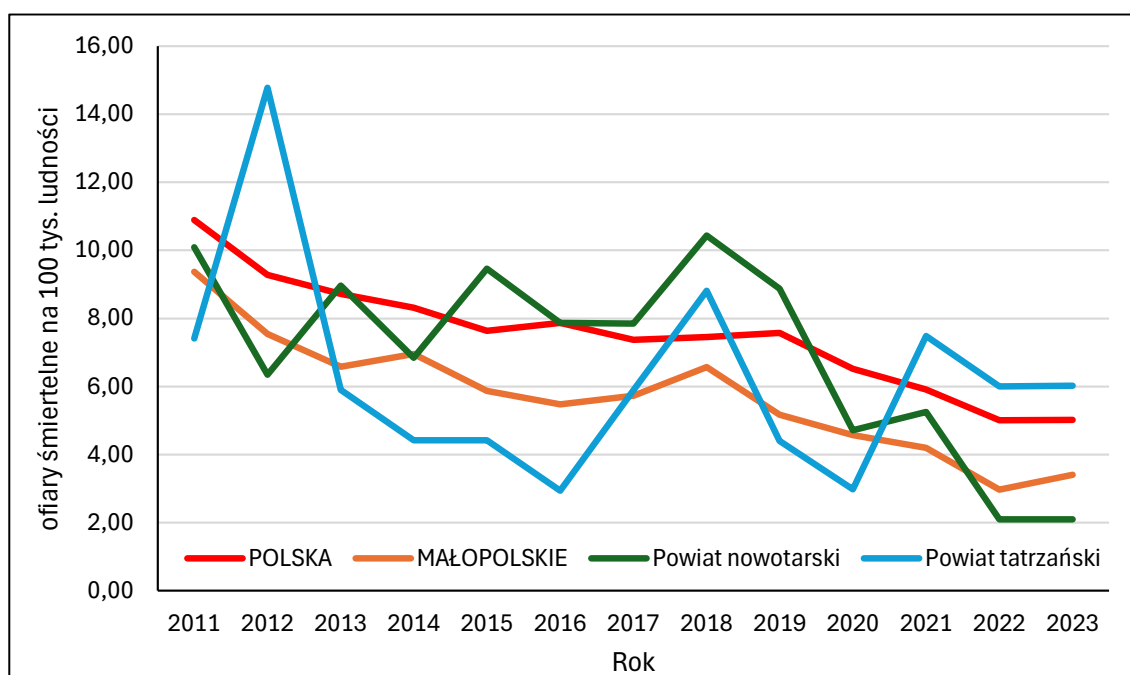
Ważnym czynnikiem mobilności jest bezpieczeństwo ruchu drogowego. Kluczowym wskaźnikiem służącym jego ocenie jest liczba wypadków i ofiar śmiertelnych ich skutki (ryc. 3.24, 3.25). Na podstawie danych można wyciągnąć następujące wnioski:

- najbardziej pozytywny jest ciągły spadek wartości wskaźników, a więc wzrost bezpieczeństwa ruchu na obszarze POF. Poprawa bezpieczeństwa w obszarze funkcjonalnym była porównywalna do Polski i województwa małopolskiego. Może to dowodzić skuteczności działań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- pomimo poprawy, wskaźniki wypadków i rannych dla POF – a zwłaszcza powiatu tatrzańskiego – są wyższe niż dla całego kraju lub województwa, z drugiej strony należy pamiętać o ich prawdopodobnym przeszacowaniu, ze względu na realnie większą liczbę mieszkańców (turyści);
- niepokojący jest natomiast wzrost wskaźników w ostatnim roku w powiecie tatrzańskim.



Ryc. 3.24. Wskaźnik wypadków drogowych na 100 tys. ludności w powiatach nowotarskim i tatrzańskim na tle Polski i województwa małopolskiego;

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS..



Ryc. 3.25. Liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. ludności w powiatach nowotarskim i tatrzańskim na tle Polski i województwa małopolskiego;

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS..

Na obszarze POF zdarzały się zapewne kolizje drogowe, w których nie było osób rannych a wyrządzone zostały jedynie szkody materialne. Nie jest możliwe wskazanie rzeczywistej ich liczby, gdyż nie muszą one być zgłaszane i odnotowywane w statystykach policyjnych. Jako miejsca szczególnie niebezpieczne i podatne na występowanie tego typu zdarzeń można wskazać odcinki dróg krajowych i wojewódzkich oraz innych dróg o dużym natężeniu ruchu, znajdujące się na terenach intensywnie zurbanizowanych i gęsto zaludnionych (przede wszystkim w miastach). Podatności na zagrożenia drogowe mogą również sprzyjać brak lub niska jakość infrastruktury pieszej i rowerowej (chodników, ciągów pieszo-rowerowych, ścieżek rowerowych) a także oświetlenia i wyposażenia w podstawowe elementy i urządzenia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (BRD).

Obszar POF może być podatny na większe ryzyko wypadków ze względu na ukształtowanie terenu oraz klimat. Potwierdzają to także „Mapy ryzyka zagrożeń wypadkami drogowymi na obszarach powiatów”<sup>6</sup>. Powiaty tatrzański i nowotarski należą do obarczonych największym społecznym ryzykiem wypadków. Wśród 39 kategorii ryzyk aż w 26 należą do grupy „bardzo dużego ryzyka”.

Analiza Krajowej Mapy Zagrożeń Bezpieczeństwa<sup>7</sup> ujawnia dwa najpowszechniejsze zagrożenia związane z bezpieczeństwem drogowym czyli niewłaściwe parkowanie, które występuje przede

<sup>6</sup> <https://www.krbrd.gov.pl/baza-wiedzy/badania-i-analazy-krajowe/>

<sup>7</sup> <https://mapy.geoportal.gov.pl/iMapLite/KMZBPublic.html>, dostęp 24 XI 2024

wszystkim w miastach (Nowym Targu i Zakopanym) oraz przekraczanie dozwolonej prędkości. Co ciekawe nadmierna prędkość nie jest problemem na głównych drogach (być może z powodu kongestii) lecz przede wszystkim na lokalnych drogach (powiatowych, gminnych i tzw. wewnętrznych, gdzie odnotowano najwięcej zagrożeń tego typu. Oba zagrożenia przede wszystkim obniżają bezpieczeństwo ruchu pieszych i rowerzystów, a pośrednio pasażerów transportu publicznego.

### 3.9. UWARUNKOWANIA ORGANIZACYJNE

#### 3.9.1. POLITYKA TRANSPORTOWA

Jednym z kluczowych czynników warunkujących rozwój zrównoważonego transportu jest jakość prowadzonej polityki transportowej. W granicach Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego (POF) jedynym miastem, które wdrożyło stosunkowo spójną strategię w tym zakresie, jest Zakopane.

Lokalna polityka transportowa została opracowana w latach 2015–2017<sup>8</sup>. Jej głównym celem było zwiększenie dostępności komunikacyjnej – zarówno zewnętrznej, jak i wewnętrznej – poprzez rozbudowę układu drogowego, rozwój transportu zbiorowego, infrastruktury pieszej i rowerowej oraz ograniczenie uciążliwości wynikających z ruchu samochodowego. Wśród kluczowych działań znalazły się: wprowadzenie płatnego parkowania w strefie śródmiejskiej, dostosowanie polityki parkingowej do zasad zrównoważonej mobilności, budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego (dworce kolejowy i autobusowy, parking typu P&R) oraz uruchomienie komunikacji miejskiej.

Mimo wdrożenia szeregu działań nie udało się w pełni rozwiązać problemu przeciążenia ruchem turystycznym – szczególnie w szczytowych okresach sezonowych. Nadal głównym problemem pozostaje kongestia, a polityka transportowa nie objęła dotąd wszystkich kluczowych aspektów zarządzania mobilnością.

W Nowym Targu działania są mniej zaawansowane i w dużej mierze rozproszone. System płatnego parkowania funkcjonuje na ograniczonym obszarze i przy niższych stawkach niż w Zakopanem. Polityka transportowa realizowana jest fragmentarycznie, przez różne podmioty, bez wyraźnej koordynacji. Przykładowo komunikacją miejską zarządza samodzielnie MZK Nowy Targ, co utrudnia integrację działań z innymi elementami systemu mobilności. W efekcie polityka transportowa ma charakter doraźny, a nie systemowy.

Na poziomie całego POF brak jest jednolitej, spójnej strategii transportowej. Działania są prowadzone punktowo i w oderwaniu od wspólnej wizji. Tymczasem wiele wyzwań – jak

---

<sup>8</sup> Główne elementy zawarte są w: *Studium transportowym dla Zakopanego na lata 2017 – 2030*, IMS, Jan Friedberg, Zakopane – Kraków – Wieliczka, 2017 oraz *Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Zakopanego na lata 2017 – 2025 z kierunkiem do 2030 r.*, Załącznik do Uchwały Nr XXXIV/524/2017 Rady Miasta Zakopane z dnia 18 maja 2017 r..

przeciążenie sieci drogowej, presja turystyczna czy rosnące emisje – ma charakter ponadlokalny i wymaga skoordynowanych działań w skali obszaru funkcjonalnego.

Rekomenduje się, aby powiaty i gminy POF wspólnie opracowały i wdrożyły zintegrowaną politykę transportową. Kluczową rolę powinny w tym procesie odegrać Zakopane i Nowy Targ – jako główne ośrodki generujące ruch oraz obciążone negatywnymi skutkami kongestii i zanieczyszczeń.

W centrum tej polityki powinno znaleźć się ograniczenie nadmiernego ruchu samochodowego – szczególnie w centrach miast oraz strefach recepcji turystycznej. Towarzyszyć temu musi konsekwentna polityka parkingowa, ograniczająca długoterminowe i turystyczne parkowanie, zwłaszcza w przestrzeniach publicznych.

Nieodzownym elementem jest rozwój konkurencyjnych alternatyw dla transportu indywidualnego: wydajnego transportu zbiorowego (por. podr. 3.6.3), rozbudowanej infrastruktury pieszej i rowerowej oraz integracji różnych środków transportu. Tylko stworzenie systemu, który będzie realnie wygodniejszy i efektywniejszy niż samochód, pozwoli ograniczyć jego dominację – bez konieczności nadmiernych administracyjnych zakazów.

### **3.9.2. ANALIZA MOŻLIWOŚCI PRAWNYCH, FINANSOWYCH I POLITYCZNYCH ZACIEŚNIANIA WSPÓŁPRACY W RAMACH OBSZARU FUNKCJONALNEGO W TYM TWORZENIA SYSTEMU ZARZĄDZANIA OBSZAREM FUNKCJONALNYM<sup>9</sup>**

Obserwowane w Polsce od ponad dwudziestu lat procesy suburbanizacji, w tym procesy demograficzne, społeczne i gospodarcze, które wykraczają poza granice administracyjne jednostek samorządu terytorialnego, wymuszają wprowadzanie nowych systemów zarządzania terytorialnego oraz planowania strategicznego i przestrzennego. Wypracowanie sprawnego systemu zarządzania obszarem, który z założenia obejmuje miasto centralne oraz sąsiadujące jednostki terytorialne, stanowi jeden z najtrudniejszych problemów współczesnej administracji publicznej w Polsce. Pierwszym z nich jest delimitacja obszarów funkcjonalnych, czyli określenie ich granic.

Obszar funkcjonalny jest to obszar obejmujący jednostki samorządowe powiązane ze sobą funkcjonalnie i zainteresowane współpracą na rzecz rozwoju wspólnego obszaru. Założenia obszaru funkcjonalnego współgrają z istotą coraz bardziej popularizowanych działań mających na celu zacieśnianie relacji pomiędzy miastami, a ich obszarami funkcjonalnymi, rozumianymi jako obszar, na którym występuje względnie wyodrębniający się, intensywny i otwarty system powiązań społecznych, gospodarczych lub przyrodniczych, uwarunkowanych cechami środowiska geograficznego (przyrodniczego i antropogenicznego), którego szczególnym

---

<sup>9</sup> Opracowanie M.Michnej i in.

typem jest miejski obszar funkcjonalny<sup>10</sup>. Obszar funkcjonalny jest powierzchnią, która na wielu płaszczyznach wymaga wspólnych rozwiązań służących zharmonizowanemu rozwojowi przestrzennemu i skutecznej polityce społeczno-gospodarczej. Zgodnie z polskimi dokumentami strategicznymi i planistycznymi, tj.: Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 2010–2020 oraz Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, w obszarach funkcjonalnych, ze względu na stopień złożoności zagadnień społeczno-gospodarczych i przestrzennych oraz na konieczność zwiększenia koordynacji i efektywności działań publicznych, powinny być stosowane specjalne rozwiązania w sferze zarządzania i planowania, w tym strategię rozwoju oraz plany zagospodarowania przestrzennego. Współpracę jednostek administracyjnych uważa się za niezbędny element ich sprawnego funkcjonowania, zarówno pod względem organizacyjnym, jak i pod względem gospodarczym i społecznym. Wielkość obszaru funkcjonalnego i wielość skupionych w nim jednostek samorządowych przekładają się natomiast w sposób wprost proporcjonalny na potrzebę maksymalnej centralizacji działań w celu realizacji wspólnych dla obszaru funkcjonalnego założeń.

Obszar funkcjonalny, skupiając jednostki zainteresowane współpracą i realizowaniem wspólnych celów, nie posiada mechanizmów prawnych, które umożliwiłyby mu podejmowanie działań. Samo utworzenie obszaru funkcjonalnego nie przekłada się na powstanie organizmu prawnego, który w sposób podmiotowy mógłby realizować wspólne współtworzącym go jednostkom cele. Nie jest też możliwym prowadzenie efektywnych działań przy rozproszeniu obowiązków i odpowiedzialności na obszarze kompetencyjnym znaczącej liczby jednostek samorządu.

Wobec braku mechanizmów prawnych, które w sposób wyczerpujący i kompleksowy regulowałyby tworzenie i funkcjonowanie obszarów funkcjonalnych, konieczne jest posłużenie się instrumentami prawnymi, jakie przewidują przepisy ustaw samorządowych<sup>11</sup>, w celu scedowania określonych kompetencji na podmioty dające najlepszą rękojmię kompetentnego i kompleksowego wdrożenia działań w celu realizacji wspólnych celów. W przypadku zakresu działania, jakim jest zarządzanie elementami zrównoważonej mobilności, istotne jest, aby kompetencje zostały powierzone jednostce lub jednostkom, które mają największe doświadczenie w organizowaniu transportu publicznego, a tym samym dają najlepsze gwarancje podjęcia efektywnych i kompleksowych działań.

Realizacja wspólnych celów jednostek samorządu zrzeszonych w obszarze funkcjonalnym wymaga podjęcia przez nie ścisłej współpracy w ramach form dopuszczalnych przez przepisy ustaw samorządowych. W przypadku partycypacji w obszarze funkcjonalnym zarówno gmin,

---

<sup>10</sup> Art. 5 pkt 6a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (tj. Dz. U. z 2024 r. poz. 324 ze zm.).

<sup>11</sup> Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tj. Dz. U. z 2024 r. poz. 609 ze zm.), ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tj. Dz. U. z 2024 r. poz. 107 ze zm.).

jak i powiatów, rozważane mogą być wyłącznie struktury współpracy, które uwzględniają udział w nich powiatów.

Ustawa o samorządzie gminnym w art. 10 ust. 1 przewiduje, że wykonywanie zadań publicznych może być realizowane w drodze współdziałania między jednostkami samorządu terytorialnego, a zatem między jednostkami wszystkich szczebli (gminami, powiatami, województwami). Zawarte w tej ustawie regulacje form współpracy gmin z innymi jednostkami samorządu terytorialnego obejmują:

- 1) publicznoprawne formy współdziałania: związki i porozumienia międzygminne,
- 2) prywatnoprawne formy współdziałania: stowarzyszenia gmin.

W zakresie form współpracy gmin z jednostkami samorządowymi innego szczebla przepisy ustawy o samorządzie gminnym dopuszczają współpracę z powiatami w formie:

- 1) związku powiatowo-gminnego;
- 2) porozumienia gminnego z udziałem powiatu, ale wyłącznie, jeśli zostało zawarte w celu przygotowania i realizacji strategii rozwoju ponadlokalnego (art. 10g ust. 4 ustawy o samorządzie gminnym);
- 3) stowarzyszenia.

Jeśli współpraca ma zostać nawiązana pomiędzy gminą a powiatem w formie związku powiatowo-gminnego, konieczne jest stosowanie odpowiednich regulacji zawartych w ustawie o samorządzie powiatowym. Odesłanie do przepisów ustawy o samorządzie powiatowym w tym zakresie zawiera art. 73b ustawy o samorządzie gminnym, który stanowi, że jeśli do związku międzygminnego przystąpi powiat, to w takim przypadku następuje przekształcenie związku międzygminnego w związek powiatowo-gminny, o którym mowa w art. 72a ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym.

Zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy o samorządzie gminnym stroną porozumienia międzygminnego, o którym mowa w art. 10g ust. 4 tej ustawy, może być również powiat. Oznacza to, że ustawa o samorządzie gminnym dopuszcza udział powiatu w porozumieniu międzygminnym tylko, jeśli jego przedmiotem jest przygotowanie i realizacja strategii rozwoju ponadlokalnego. Wyłączenie to dotyczy powiatu, na którego terytorium znajduje się co najmniej jedna gmina, która uczestniczy w opracowaniu strategii rozwoju ponadlokalnego.

Ustawa o samorządzie gminnym reguluje też kwestię współdziałania gmin z powiatami w formie stowarzyszeń, stanowiąc, że mogą być zawiązywane w celu wspierania idei samorządu terytorialnego oraz obrony wspólnych interesów.

Powyższe regulacje ustawy o samorządzie gminnym należy zestawiać z odpowiednimi przepisami ustawy o samorządzie powiatowym, które regulują formy współdziałania powiatu z gminą. Zasady przekazywania przez powiat zadań własnych w ramach publicznoprawnych form współpracy określają przede wszystkim art. 65 i nast. ustawy o samorządzie powiatowym

regulujące instytucję związku powiatów i związku powiatowo-gminnego oraz art. 73 ustawy o samorządzie powiatowym regulujący instytucję porozumienia powiatów i art. 75 ustawy o samorządzie powiatowym regulujący instytucję stowarzyszenia tworzonego przez powiaty, w tym również z gminami i województwami. W wypadku wykorzystania tych form współpracy następuje przeniesienie, odpowiednio na związek powiatów, związek powiatowo-gminny albo powiat wskazany w porozumieniu powiatów albo na stowarzyszenie, kompetencji publicznoprawnych przysługujących powiatowi i odpowiedzialności publicznoprawnej za realizację zadania własnego.

Zakładając pełne zaangażowanie w realizację wspólnych zadań zarówno przez powiaty przynależne do obszaru funkcjonalnego, jak i przez gminy z tego obszaru, należy wskazać, że dopuszczalną formą współpracy wszystkich jednostek może być związek powiatowo-gminny. Zgodnie z art. 72a ustawy o samorządzie powiatowym w celu wspólnego wykonywania zadań publicznych, w tym wydawania decyzji w indywidualnych sprawach z zakresu administracji publicznej, powiaty mogą tworzyć związki z gminami, tworząc związek powiatowo-gminny, czyli odrębny od powiatów i gmin podmiot, posiadający osobowość prawną (art. 66 ust. 2 ustawy o samorządzie powiatowym). Związek powiatowo-gminny z jednej strony nabywa prawa i obowiązki współtworzących go jednostek samorządu terytorialnego, z drugiej strony współtworzące go jednostki tracą prawa i kompetencje do wykonywania zadań, które zostały przejęte przez związek. Przejście praw i obowiązków oznacza, że zadania te stają się zadaniami własnymi związku powiatowo-gminnego.

Powiaty mogą też zawierać porozumienia w sprawie powierzenia jednemu z nich prowadzenia zadań publicznych. Zgodnie z art. 5 ust. 2 ustawy o samorządzie powiatowym, powiat może zawrzeć porozumienie z gminą lub z innym powiatem, przekazując im swoje zadania do realizacji. Porozumienie to dwustronna lub wielostronna czynność dokonana przez powiaty (i gminy), a dochodząca do skutku na podstawie zgodnych oświadczeń woli tych podmiotów.<sup>12</sup> Porozumienia powiatów mają jednak charakter publicznoprawny, a nie umowy cywilnoprawnej.

W orzecnictwie podkreśla się, iż w ramach współdziałania przez utworzenie związku albo zawarcie porozumienia następuje zawsze przekazanie zadań publicznoprawnych<sup>13</sup>. Kontrowersyjnym zagadnieniem, które nabiera praktycznego znaczenia zwłaszcza w zakresie wspólnej realizacji zadania własnego, jest możliwość częściowego przekazania zadań publicznych na rzecz powiatu wskazanego w porozumieniu albo na rzecz związku powiatów lub powiatowo-gminnego. Ta fragmentaryczność przekazania może mieć różny wymiar, może dotyczyć przekazania jednego z kilku łączących się ze sobą funkcjonalnie i formalnie zadań, powierzenia tylko wybranych kompetencji z zachowaniem przez powiat powierzający innych wynikających z przepisów, a służących realizacji zadania, uprawnień czy wreszcie powierzenia

<sup>12</sup> Ustawa o samorządzie powiatowym. Komentarz; red. dr Paweł Drembkowski, Warszawa 2019.

<sup>13</sup> Zob. wyr. NSA w Łodzi z dnia 27.09.1994 r., SA/Łd 1906/94, niepubl.

realizacji zadania innemu powiatowi albo związkowi jedynie na ograniczonym obszarze. Uzasadnioną wątpliwość budzi poprawność dokonywania tego typu fragmentarycznego przekazania zadania własnego. Wydaje się jednak, że w wielu przypadkach podział taki, na warunkach określonych w przepisach prawa, powinien być dopuszczalny, bowiem wymaga tego skomplikowana praktyka realizacji zadań własnych gminy i powiatów z wielu obszarów.<sup>14</sup>

Rekomendowanym sposobem współpracy na potrzeby realizacji zadań w zakresie zarządzania elementami zrównoważonej mobilności nie może być zawiązanie stowarzyszenia z udziałem powiatów i gmin (art. 75 ust. 1 ustawy o samorządzie powiatowym). W piśmiennictwie słusznie wskazuje się, że pomimo braku wyrażnie zdefiniowanego w ustawie o samorządzie powiatowym celu, dla którego miałyby być tworzone stowarzyszenia, należy odwoływać się w tym kontekście do tej samej przesłanki co przy tworzeniu stowarzyszeń gminnych. Celem tym będzie zatem wspieranie idei samorządowej oraz obrona wspólnych interesów<sup>15</sup>. Kierując się zasadami wykładni, należy przyjąć, że stowarzyszenie nie może zostać utworzone w celu wspólnej realizacji zadań mieszczących się w katalogu zadań własnych powiatu. Po pierwsze, ustawodawca przewidział dla realizacji tego typu celów odrębne formy organizacyjno-prawne, takie jak związek powiatów oraz porozumienie powiatów, po drugie zaś, wykonywanie tych zadań nie będzie związane z realizacją jednego z dwóch ww. celów, tj. wspierania idei samorządu lub obrony interesów stowarzyszonych jednostek. W konsekwencji powiaty i gminy zrzeszone w ramach obszaru funkcjonalnego nie powinny podejmować współpracy w ramach stowarzyszenia w celu zarządzania elementami zrównoważonej mobilności jako działania przynależnego do zadań własnych jednostek samorządu.

Poza wymienionymi wyżej formami współpracy jednostek samorządu, możliwymi do wdrożenia w ramach obszaru funkcjonalnego, zacieśnienie współpracy może nastąpić poprzez scedowanie działań w zakresie zarządzania zrównoważoną mobilnością na podmiot wyspecjalizowany, odrębny od jednostek samorządu współtworzących obszar funkcjonalny. Proponowanym rozwiązaniem jest utworzenie spółki prawa handlowego, której zadaniem byłoby kompleksowe wdrożenie założeń w zakresie zrównoważonej mobilności na obszarze wszystkich jednostek samorządu przynależących do obszaru funkcjonalnego. Spółka prawa handlowego mogłaby zostać utworzona przy współdziałaniu wyłącznie jednostek samorządu przynależnych do obszaru funkcjonalnego. Utworzonej spółce prawa handlowego mogłoby zostać zlecone wykonywanie zadań z zakresu zarządzania zrównoważoną mobilnością. Wyjaśnienia wymaga, że kapitałowa spółka prawa handlowego, czyli spółka akcyjna lub spółka z o.o., inaczej niż jednostki sektora finansów publicznych, posiada osobowość prawną. Jest podmiotem odrębnym od jej wspólnika (lub wspólników, tu: jednostek samorządu terytorialnego), posiada własny majątek wniesiony do niej przez wspólnika lub nabyty albo wytworzony w toku bieżącej działalności, może nabywać prawa, zaciągać zobowiązania,

<sup>14</sup> Zob. Vademecum wójta, burmistrza, prezydenta; red. Zygmunt Jerzmanowski; Warszawa 2018, wyd. 1

<sup>15</sup> Zob. Moll, w: B. Dolnicki (red.), Ustawa o samorządzie powiatowym, 2007, s. 513

pozywać i być pozywana. Prowadzi własną, odrębną od powiatu czy gminy gospodarkę finansową, nie jest ani zobowiązana odprowadzać do budżetu powiatu czy gminy wypracowanych przez siebie przychodów, ani nie może pokrywać swoich wydatków z budżetu powiatu lub gminy. Przesunięcia majątkowe pomiędzy spółką a jej wspólnikiem mogą się odbywać tylko na zasadach wynikających z prawa handlowego<sup>16</sup> lub innych powszechnie obowiązujących przepisów prawa (zwłaszcza cywilnego). Spółka działa we własnym imieniu i na własne ryzyko. Jednostki samorządu nie ponoszą odpowiedzialności za zobowiązania spółek przez nie współtworzonych, a te nie ponoszą odpowiedzialności za zobowiązania swoich wspólników.

Alternatywą dla utworzenia spółki prawa handlowego przez jednostki samorządu terytorialnego może być utworzenie takiej spółki z wykorzystaniem procedury partnerstwa publiczno-prywatnego. Umowa o partnerstwie publiczno-prywatnym może przewidywać, że w celu jej wykonania podmiot publiczny i partner prywatny zawiążą spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością albo spółkę akcyjną. Alternatywnie, umowa o partnerstwie publiczno-prywatnym może przewidywać, że w celu jej wykonania partner prywatny nabędzie udziały albo akcje spółki z udziałem podmiotu publicznego. Nabycie może nastąpić w drodze objęcia udziałów w podwyższonym kapitale zakładowym albo akcji. Cel i przedmiot działalności takiej spółki nie może wykraczać poza zakres określony umową o partnerstwie publiczno-prywatnym, natomiast samą spółkę zawiązuje się na czas oznaczony, niezbędny do wykonania umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym oraz zakończenia jej spraw. Najpóźniej w terminie roku od dnia zakończenia czasu trwania umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym, partner prywatny zbywa udziały w tej spółce albo akcje tej spółki na rzecz podmiotu publicznego albo podlegają one umorzeniu. Zbycie albo umorzenie udziałów albo akcji może być nieodpłatne, jeżeli statut albo umowa spółki tak stanowią.

W zależności od wybranej formy współpracy przez jednostki zaangażowane w obszar funkcjonalny, wspólne działania mogą być finansowane ze środków własnych jednostek współtworzących obszar funkcjonalny, jak też mogą być pozyskiwane w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego, a zatem przy zaangażowaniu finansowym podmiotu zewnętrznego.

W zakresie związanym ze współpracą finansową w ramach obszaru funkcjonalnego należy zaznaczyć, że popularyzowanie idei tworzenia obszarów funkcjonalnych związane jest z zainteresowaniem Unii Europejskiej tzw. polityką miejską, która zakłada wzmocnienie współpracy między miastem i jego otoczeniem poprzez wprowadzenie nowych instrumentów finansowania inwestycji ze środków unijnych, czyli Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT). W ramach tego programu obszary funkcjonalne stały się pełnoprawnym podmiotem polityki i beneficjentem środków UE. Wdrożenie instrumentu ZIT do prawa polskiego nastąpiło w przepisach ustawy o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności

---

<sup>16</sup> Ustawa z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych (tj. Dz. U. z 2024 r. poz. 18 ze zm.).

finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020<sup>17</sup>, a następnie w przepisach ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027<sup>18</sup>. W perspektywie na lata 2021 – 2027 nastąpiło rozszerzenie zasięgu realizacji ZIT-ów, poprzez położenie większego nacisku na współpracę miast średnich. W Polsce ZIT angażuje środki z dwóch funduszy – Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) oraz Europejskiego Funduszu Społecznego (EFS)<sup>19</sup>.

Jednostki zrzeszone w obszarze funkcjonalnym, poza środkami finansowymi pozyskiwanymi ze źródeł zewnętrznych, mogą korzystać także z zewnętrznego wsparcia eksperckiego przy koordynowaniu wspólnych działań i wypracowywaniu wspólnych stanowisk. Wsparcie facylitacyjne jest szczególnie istotne przy współpracy jednostek współtworzących duży (obszarowo i liczebnie) obszar funkcjonalny. Podstawowym założeniem facylitacji jest wsparcie grupy tworzącej obszar funkcjonalny w taki sposób, aby proces pracy grupy był maksymalnie efektywny i zakończony osiągnięciem założonych celów. Facylitacja ma na celu wypracowanie wspólnego stanowiska przy pełnym zaangażowaniu podmiotów zainteresowanych tak, aby podejmowane decyzje były wspólne, a nie narzucone w sposób autorytarny przez podmiot dominujący. Prowadzenie wspólnej polityki w ramach obszaru funkcjonalnego bez wsparcia facylitacyjnego czy innej formy wsparcia eksperckiego jest trudne, jeśli nie niemożliwe. Należy zważyć, że obszar funkcjonalny współtworzą zróżnicowane jednostki o różnych, niekiedy rozbieżnych, interesach. Istotne jest, aby członkowie obszaru funkcjonalnego mieli pełną świadomość problemów i braków występujących na całym obszarze funkcjonalnym tak, aby wdrażane rozwiązania faktycznie przyczyniały się do rozwoju całego obszaru. Rekomenduje się tym samym, aby w ramach obszaru funkcjonalnego została nawiązana współpraca z podmiotami eksperckimi, a zarazem niezależnymi i niezaangażowanymi osobiście w projekt działalności obszaru funkcjonalnego, które będą wspierać koncyliacyjne podejmowanie decyzji w ramach obszaru funkcjonalnego (do rozważenia jest np. współpraca z uczelniami wyższymi w roli wsparcia facylitacyjnego).

### 3.9.3. INTEGRACJA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

Skuteczne wdrażanie polityki zrównoważonej mobilności na terenie Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego (POF) wymaga spójnego i skoordynowanego systemu transportu publicznego. Obecnie struktury zarządzania i modele finansowania transportu zbiorowego w regionie są rozproszone i niejednolite, co utrudnia stworzenie oferty przyjaznej pasażerom i realnie konkurencyjnej wobec transportu indywidualnego.

<sup>17</sup> Ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (tj. Dz. U. z 2020 r. poz. 818 ze zm.).

<sup>18</sup> Ustawa z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027 (Dz. U. z 2022 r. poz. 1079 ze zm.).

<sup>19</sup> Zob. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności (Dz.Urz. UE L 231 z 30.06.2021, str. 60, z późn. zm.).

Wysokiej jakości system transportu publicznego powinien opierać się na zintegrowanych rozwiązaniach organizacyjnych, funkcjonalnych i technologicznych, takich jak:

- wspólny system taryfowy oraz uniwersalna forma płatności (karta, aplikacja mobilna),
- koordynacja rozkładów jazdy różnych środków transportu (kolej, autobusy),
- jednolite regulaminy korzystania z usług,
- spójna i dynamiczna informacja pasażerska (zarówno stacjonarna, jak i cyfrowa),
- uprzywilejowanie transportu zbiorowego (buspasy, priorytety na sygnalizacji),
- integracja z infrastrukturą przesiadkową (węzły, P&R, rowerownie),
- pełna dostępność dla osób o ograniczonej mobilności (niskopodłogowy tabor, podjazdy, windy),
- inwestycje w nisko- i zeroemisyjne środki transportu,
- współpraca z systemami mikromobilności (rowery, hulajnogi, car-sharing),
- zapewnienie bezpieczeństwa podróży (monitoring, powiadamianie służb),
- regularna analiza potrzeb i opinii użytkowników.

W Europie standardem jest powierzenie całościowej organizacji transportu jednemu wyspecjalizowanemu podmiotowi – tzw. organizatorowi transportu. Taki model pozwala efektywnie zarządzać ofertą wielu operatorów, zapewniając spójne standardy usług oraz integrację taryfową, przestrzenną i informacyjną. Z punktu widzenia pasażera kluczowe jest uzyskanie całościowej informacji o trasie, przesiadkach i płatnościach w jednym systemie – np. aplikacji mobilnej.

W Polsce realizacja tego modelu jest utrudniona przez ustawowy podział kompetencji pomiędzy gminy, powiaty i województwa. Możliwość tworzenia związków międzygminnych lub powiatowo-gminnych istnieje, jednak brak jednoznacznych wytycznych sprawia, że ostateczny model zarządzania zależy od lokalnych decyzji politycznych i poziomu współpracy.

W związku z tym w ramach SUMP proponuje się powołanie jednego Organizatora Publicznego Transportu Zbiorowego dla całego obszaru POF. Najbardziej adekwatną formą wydaje się **Podhalański Związek Powiatowo-Gminny** (PZPG), obejmujący oba powiaty oraz gminy członkowskie POF. Taki związek mógłby współpracować z już istniejącymi operatorami (np. MZK, TESKO), a także koordynować działania przewoźników prywatnych.

W tabeli 3.10 przedstawiono porównanie dwóch działających związków tego typu – Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego oraz Związku Komunikacyjnego w powiecie jasielskim – potwierdzające wykonalność i efektywność tego modelu. Organizacja transportu może obejmować cały powiat lub jego część oraz uwzględniać porozumienia z gminami spoza POF, w tym z sąsiednich województw. Proponowany PZPG byłby porównywalny wielkością i zakresem do już działających jednostek.

W tabeli 3.11 przedstawiono zakres zadań organizatora i operatora transportu publicznego. Planowany system powinien początkowo objąć oba powiaty i wszystkie gminy należące do

POF. W dalszej perspektywie, poprzez porozumienia, mogłyby zostać włączone pozostałe gminy obu powiatów, a docelowo także jednostki spoza regionu zainteresowane przystąpieniem.

Tab. 3.10. Charakterystyka komunikacyjnych związków powiatowo-gminnych

| Cecha                                                               | Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny                                                                                      | Powiatowo-Gminny Związek Komunikacyjny w powiecie jasielskim                                                                                            | Propozycja dla Podhalańskiego Związku Powiatowo-Gminnego                                                                                                              |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Liczba uczestników związku</b>                                   | 1 powiat (bielski), woj. śląskie<br>9 gmin z powiatu bielskiego<br>1 gmina z powiatu oświęcimskiego, woj. małopolskiego | 1 powiat (jasielski), woj. podkarpackie<br>10 gmin z powiatu jasielskiego                                                                               | 2 powiaty (nowotarski i tatrzański)<br>11 gmin POF (z potencjałem rozszerzenia na pozostałe gminy z powiatów)                                                         |
| <b>Liczba gmin z zawartymi porozumieniami</b>                       | 2 gminy z powiatu żywieckiego<br>po 1 gminie z powiatów cieszyńskiego, oświęcimskiego i wadowickiego                    | 2 powiaty (dębicki i gorlicki)<br>po 2 gminy z powiatów gorlickiego, dębickiego i krośnieńskiego<br>po 1 gminie z powiatu tarnowskiego i strzyżowskiego | w pierwszym etapie pozostałe gminy powiatów nowotarskiego potencjalnie: gminy z powiatów suskiego, myślenickiego i limanowskiego oraz przygraniczne gminy ze Słowacji |
| <b>Liczba miast obsługiwanych</b>                                   | 3 członków związku oraz 1 mające porozumienie                                                                           | 2 członków związku oraz 6 mające porozumienie                                                                                                           | 4 członków związku oraz 1 potencjalnie                                                                                                                                |
| <b>Status siedziby powiatu</b>                                      | Bielsko-Biała nie należy do związku                                                                                     | Jasło należy do Związku                                                                                                                                 | Nowy Targ i Zakopane należą do związku                                                                                                                                |
| <b>Operatorzy</b>                                                   | Komunikacja Beskidzka S.A. (właściciel: BZPG)                                                                           | MKS w Jaśle sp. z o.o. (właściciel: Miasto Jasło)<br>PGZK „Jasiel” sp. z o.o. (właściciel: P-GZK)<br>przewoźnicy prywatni                               | MZK Nowy Targ<br>Tesko Zakopane sp. z o.o.<br>przewoźnicy prywatni                                                                                                    |
| <b>Rozpoczęcie obsługi komunikacyjnej</b>                           | 2017                                                                                                                    | 2019                                                                                                                                                    | b.d.                                                                                                                                                                  |
| <b>Liczba linii komunikacyjnych</b>                                 | 48                                                                                                                      | Ok. 95                                                                                                                                                  | Okolo 60+ w pierwszym etapie                                                                                                                                          |
| <b>Liczba autobusów (w tym zakupionych po uruchomieniu związku)</b> | 114 (42)                                                                                                                | 109 (67)                                                                                                                                                | Okolo 50+ w pierwszym etapie                                                                                                                                          |

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji pozyskanych ze stron internetowych .

W pierwszym etapie system komunikacyjny PZPG powinien objąć istniejące linie miejskie (Nowy Targ, Zakopane) – z niezbędnymi korektami (np. uwzględnienie gminy Kościelisko) – oraz relacje obecnie pozbawione transportu publicznego. Wskazane byłoby włączenie do współpracy co najmniej kilku przewoźników komercyjnych, co mogłoby z czasem doprowadzić do stopniowej integracji większej części sektora prywatnego.

Tab. 3.11. Zadania organizatora i operatora związku komunikacyjnego

| Zadania organizatora                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Zadania operatora                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Podejmowanie decyzji i działań w zakresie:</b><br/>(we współpracy z lokalnymi jednostkami samorządu terytorialnego)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– konsultowania planowanych linii komunikacyjnych</li> <li>– przebiegu tras wszystkich linii działających w ramach sieci</li> <li>– tras objazdowych w przypadku zaplanowanych remontów</li> <li>– częstotliwości kursowania pojazdów</li> <li>– taryf i cenników biletów</li> <li>– tworzenia i aktualizacji dokumentów w zakresie transportu publicznego</li> <li>– opracowywania sprawozdań oraz innych dokumentów wymaganych przepisami prawa</li> <li>– zamieszczania rozkładów jazdy na przystankach</li> <li>– ustalania lokalizacji nowych przystanków</li> </ul> | <p><b>Podejmowanie decyzji i działań w zakresie:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– zarządzania taborem</li> <li>– sprzedaży biletów poprzez kierowców oraz w punktach sprzedaży</li> <li>– czuwania nad płynnością komunikacji publicznej</li> <li>– likwidowania skutków zdarzeń komunikacyjnych</li> <li>– decydowania w zakresie doboru taboru na poszczególne linie (np. czy na danej linii jeżdżą autobusy midi, maxi czy mega)</li> <li>– innych działań poprawiające efektywność finansową (np.: wynajem autobusów, prowadzenie Stacji Kontroli Pojazdów)</li> </ul> |

Źródło: <https://www.bzpg.pl/>; (zmienione).

**Powiaty i gminy POF powinny opracować i wdrożyć wspólną politykę transportową, której podstawą będzie ograniczanie ruchu samochodowego oraz rozwój konkurencyjnych alternatyw: transportu publicznego, ruchu pieszego i rowerowego.**

**Należy powołać jednego Organizatora Publicznego Transportu Zbiorowego dla POF, który będzie odpowiadał za integrację taryfową, przestrzenną, rozkładową i informacyjną oraz za koordynację działań operatorów publicznych i prywatnych.**

**Rekomendowaną formą instytucjonalną jest Podhalański Związek Powiatowo-Gminny (PZPG) – jako struktura zdolna do przejęcia kompetencji organizatorskich od jednostek samorządu i zapewnienia stabilnego zarządzania systemem mobilności.**

**Współpraca samorządów powinna opierać się na formach publicznoprawnych przewidzianych w ustawach samorządowych, w szczególności na związkach powiatowo-gminnych oraz porozumieniach między jednostkami różnych szczebli.**

**Dla powodzenia procesu integracji konieczne jest wykorzystanie wsparcia eksperckiego i facylitacyjnego, np. we współpracy z uczelniami wyższymi, które pomogą w wypracowywaniu wspólnych decyzji i ograniczaniu konfliktów interesów.**

**Realizacja zadań w ramach obszaru funkcjonalnego powinna być skorelowana z możliwością pozyskiwania środków zewnętrznych, zwłaszcza w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) oraz projektów partnerstwa publiczno-prywatnego.**

### 3.10. STAN MOBILNOŚCI – PODSUMOWANIE

**Sytuacja demograficzna w Podhalańskim Obszarze Funkcjonalnym ulega stopniowemu pogorszeniu.** Choć całkowity spadek liczby mieszkańców w latach 2014–2024 wyniósł jedynie 1,2%, tendencje te będą się nasilać w kolejnych dekadach. Prognozy GUS wskazują, że do 2060 roku liczba ludności w POF może zmniejszyć się o blisko 15%, przy jednoczesnym znacznym wzroście udziału osób w wieku poprodukcyjnym. Największe spadki ludności przewiduje się w miastach (np. Zakopane, Rabka-Zdrój, Nowy Targ), natomiast gminy wiejskie wciąż notują niewielki przyrost. Starzenie się społeczeństwa będzie miało bezpośredni wpływ na przyszłe potrzeby w zakresie mobilności, zwiększając zapotrzebowanie na transport publiczny i infrastrukturę przyjazną seniorom oraz osobom o ograniczonej sprawności.

**Planowanie przestrzenne na terenie POF powinno być ściśle powiązane z zasadami zrównoważonej mobilności.** Choć większość gmin posiada obowiązujące dokumenty planistyczne (SUiKZP, MPZP), obserwuje się niepokojące zjawiska rozpraszania zabudowy oraz suburbanizacji, także na terenach trudnodostępnych i górskich. Rozwój przestrzenny powinien opierać się na koncepcji TOD (Transport Oriented Development), zakładającej planowanie nowych inwestycji mieszkaniowych i usługowych wokół infrastruktury transportu publicznego. Wymaga to także integrowania inwestycji z przestrzeniami publicznymi i usługami codziennego użytku (szkoły, sklepy, przedszkola), co pozwoli na ograniczenie liczby podróży samochodem osobowym.

**Dostępność do przystanków transportu publicznego w POF jest zróżnicowana.** Około 75% zabudowy znajduje się w strefie dobrej dostępności (do 500 m), jednak analiza uwzględniająca rzeczywiste dojścia wskazuje na istotne niedobory, zwłaszcza w miejscowościach górskich oraz na obszarach peryferyjnych. Najlepszymi wskaźnikami dostępności charakteryzują się Nowy Targ, Zakopane oraz gminy Biały Dunajec i Bukowina Tatrzańska. Największe problemy występują w gminach Kościelisko i Rabka-Zdrój. W wielu miejscach barierą jest brak infrastruktury drogowej, trudne warunki terenowe oraz rozproszone osadnictwo.

**Ruch pieszny powinien być priorytetem w polityce mobilności POF.** Chodzenie pieszo stanowi nieodzowny element każdego łańcucha podróży, a jego rola w systemie transportowym była przez lata niedoceniana. Obecna infrastruktura pieszna jest

niewystarczająca, zwłaszcza poza centrami miast – brakuje chodników, ciągłości tras i odpowiedniego doświetlenia. Zaleca się wdrożenie standardów jakościowych dla chodników w zależności od intensywności ruchu, uwzględnienie potrzeb osób starszych i z niepełnosprawnościami oraz eliminację barier architektonicznych. Szczególny nacisk należy położyć na bezpieczne dojścia do przystanków transportu publicznego.

**Transport rowerowy w POF znajduje się w fazie rozwoju, jednak jego potencjał nie jest w pełni wykorzystywany.** Łączna długość dróg dla rowerów w regionie wynosi 79,5 km, ale sieć ta jest niespójna, niefunkcjonalna i często przerywana na granicach gmin. Brakuje jednolitych standardów technicznych oraz regionalnego planu sieci tras rowerowych. Ograniczeniem są także uwarunkowania terenowe, problemy własnościowe gruntów oraz bariery instytucjonalne. Z drugiej strony, POF wykazuje wyraźny potencjał do rozwoju ruchu rowerowego, zarówno codziennego, jak i turystycznego. Rekomenduje się rozwój tras rowerowych wzdłuż głównych szlaków, lepszą integrację z transportem publicznym (rola roweru jako środka ostatniej mili), budowę infrastruktury towarzyszącej (stojaki, oświetlenie, oznakowanie) oraz promocję transportu rowerowego wśród mieszkańców i turystów.

**Transport kolejowy odgrywa strategiczną rolę w mobilności zbiorowej POF.** Dzięki modernizacjom linii Kraków–Zakopane oraz budowie łącznic w latach 2018–2024, czas przejazdu znacząco się skrócił. W przyszłości, po zakończeniu modernizacji linii Podłęże–Nowy Targ, czas podróży do Krakowa może wynieść zaledwie 90 minut. Pomimo ograniczonej długości sieci (ok. 40 km), kolej obsługuje główne ośrodki POF i posiada duży potencjał przewozowy, zwłaszcza w ruchu turystycznym. Bariery w rozwoju to m.in. brak infrastruktury przesiadkowej, mała przepustowość jednotorowych linii, brak integracji z transportem autobusowym oraz rozproszona struktura osadnictwa.

**Transport autobusowy, mimo szerokiego zasięgu, funkcjonuje w sposób nieskoordynowany i niespójny.** Na terenie POF działa ponad 200 linii autobusowych, z czego ponad 70% to linie komercyjne. Oferta przewozowa jest rozdrobniona, brakuje wspólnego systemu taryfowego i informacji pasażerskiej, a dostępność połączeń w weekendy jest bardzo ograniczona. Rekomenduje się budowę zintegrowanego systemu transportu publicznego, opartego na współpracy samorządów wszystkich szczebli, z uwzględnieniem elastycznych form mobilności (transport na żądanie) i rozwoju oferty w miejscowościach turystycznych.

**Zintegrowane węzły przesiadkowe są kluczowe dla poprawy dostępności i atrakcyjności transportu publicznego.** W POF istnieje niewiele takich obiektów – wyróżnia się Centrum Komunikacyjne w Zakopanem, choć wymaga dalszej rozbudowy i uspołnienia obsługi. Rekomenduje się utworzenie Centrów Komunikacyjnych m. in. w: Nowym Targu (integracja dworca kolejowego i autobusowego), Zakopanem (modernizacja funkcjonalna) i Chabówce (regionalny węzeł przesiadkowy). Dodatkowo należy rozwijać mniejsze węzły lokalne w pobliżu przystanków kolejowych, przy siedzibach gmin oraz w miejscach o dużym natężeniu ruchu

turystycznego. Inwestycje powinny obejmować także rozbudowę systemów P&R, które zmniejszają presję samochodową na centra miast.

## 4. ANALIZA SWOT

---

Analiza SWOT jest jedną z podstawowych metod badania potencjału i ograniczeń rozwojowych danego obszaru. Nazwa tej metody pochodzi od angielskich słów: **Strengths (mocne strony)**, **Weaknesses (słabe strony)**, **Opportunities (szanse)** i **Threats (zagrożenia)**. W kontekście planowania mobilności analiza ta pozwala w syntetyczny sposób uporządkować wiedzę o obecnym stanie systemu transportowego, rozpoznać kluczowe atuty i ograniczenia oraz wskazać kierunki dalszych działań strategicznych i operacyjnych.

Analizę SWOT dla Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego (POF) opracowano w ramach **warsztatów diagnostyczno-strategicznych** z udziałem przedstawicieli wszystkich gmin i powiatów tworzących POF. Jej podstawą były dane z badań preferencji i zachowań transportowych mieszkańców, dokumenty planistyczne oraz diagnoza stanu infrastruktury i organizacji transportu w regionie.

POF charakteryzuje się **wysoką atrakcyjnością turystyczną** i dużą liczbą mieszkańców w gminach rdzeniowych, co stanowi silny potencjał popytowy dla systemu transportu zbiorowego. Do mocnych stron zaliczono także funkcjonowanie Podhalańskiej Kolei Regionalnej, obecność systemów komunikacji miejskiej, wysoką jakość części infrastruktury drogowej, liczne inicjatywy samorządowe oraz rosnącą świadomość społeczną w zakresie problemów komunikacyjnych.

Jednocześnie zidentyfikowano **poważne słabości**: brak zintegrowanego systemu transportu publicznego (zarówno taryfowego, jak i organizacyjnego), niską jakość taboru i węzłów przesiadkowych, niedostateczne informacje pasażerskie oraz brak systematycznego monitoringu mobilności. Problematyczna jest także rozproszona zabudowa i znaczne odległości między miejscowościami, co zwiększa zależność od samochodu osobowego.

Wśród **szans** podkreślono m.in. dostęp do funduszy europejskich i krajowych (FEnIKS, KPO, Interreg), możliwość integracji z wojewódzkimi rozwiązaniami taryfowymi (np. Małopolska Karta Aglomeracyjna), rozwój technologii cyfrowych oraz dalszą rozbudowę infrastruktury rowerowej i centrów przesiadkowych.

Do **najważniejszych zagrożeń** zaliczono brak systemowego wsparcia finansowego dla transportu regionalnego, opór części przewoźników prywatnych wobec integracji, niestabilność przepisów oraz procesy suburbanizacji zwiększające uzależnienie mieszkańców od samochodu.

W odpowiedzi na zdiagnozowane problemy oraz identyfikację szans, samorządy POF planują **zawiązanie związku komunikacyjnego**, który umożliwi wspólną organizację i finansowanie transportu publicznego, integrację taryfową oraz stworzenie przejrzystego i przyjaznego dla użytkowników systemu transportowego. Wśród priorytetowych działań wymienia się również

budowę i modernizację **centrów przesiadkowych**, dalszą **rozbudowę sieci tras rowerowych**, poprawę **czytelności oferty przewozowej**, a także **cyfryzację usług mobilności**.

Tab. 4.1. Analiza SWOT dla POF

| MOCNE STRONY (S)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | SŁABE STRONY (W)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>S1.</b> Wysoka atrakcyjność turystyczna, generująca wysoki potencjał popytu na usługi transportowe</p> <p><b>S2.</b> Duża liczba mieszkańców w gminach rdzeniowych POF (Nowy Targ, Zakopane) stanowi potencjał popytu na transport zbiorowy</p> <p><b>S3.</b> Wysoka jakość dróg wojewódzkich i krajowych na terenie POF</p> <p><b>S4.</b> Duża liczba przewoźników prywatnych działających w systemie minibusów</p> <p><b>S5.</b> Funkcjonowanie Podhalańskiej Kolei Regionalnej z potencjałem integracyjnym</p> <p><b>S6.</b> Istniejące systemy komunikacji miejskiej w Nowym Targu i Zakopanem</p> <p><b>S7.</b> Zaangażowanie władz samorządowych w tematykę mobilności</p> <p><b>S8.</b> Wysoka świadomość społeczna w zakresie problemów komunikacyjnych</p> | <p><b>W1.</b> Brak zintegrowanego systemu transportu publicznego (organizacyjnie i taryfowo)</p> <p><b>W2.</b> Brak wspólnej informacji pasażerskiej i synchronizacji rozkładów jazdy</p> <p><b>W4.</b> Niska jakość taboru przewoźników prywatnych</p> <p><b>W5.</b> Niska jakość i lokalizacja węzłów przesiadkowych i dworców</p> <p><b>W6.</b> Problemy z jakością danych i monitorowaniem mobilności (brak systematycznych badań)</p> <p><b>W7.</b> Brak kadr i instytucjonalnego zaplecza do zarządzania systemem transportowym</p> <p><b>W8.</b> Rozproszone osadnictwo i duże odległości pomiędzy miejscowościami</p> |
| SZANSE (O)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | ZAGROŻENIA (T)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <p><b>O1.</b> Duże możliwości pozyskiwania funduszy zewnętrznych (np. KPO, FEnIKS, Interreg)</p> <p><b>O2.</b> Integracja taryfowa i organizacyjna z województwem i Małopolską Kartą Aglomeracyjną</p> <p><b>O3.</b> Rozwój technologii cyfrowych (aplikacje mobilne, e-bilet, zarządzanie ruchem)</p> <p><b>O4.</b> Rozwój infrastruktury rowerowej w ramach projektów krajowych i transgranicznych</p> <p><b>O5.</b> Zwiększanie świadomości ekologicznej wśród mieszkańców</p> <p><b>O6.</b> Tworzenie zintegrowanych centrów przesiadkowych w miastach i gminach POF</p>                                                                                                                                                                                              | <p><b>T1.</b> Brak systemowego wsparcia finansowego dla transportu regionalnego</p> <p><b>T2.</b> Kadencyjność władz samorządowych utrudniająca realizację długofalowych projektów</p> <p><b>T3.</b> Opór przewoźników prywatnych wobec integracji i kontroli</p> <p><b>T4.</b> Niestabilność prawa i zmiany przepisów (UoPTZ, UoFRPA, prawo budowlane)</p> <p><b>T5.</b> Rosnąca suburbanizacja i zabudowa rozproszona zwiększająca zależność od samochodu</p>                                                                                                                                                               |

Źródło: opracowanie własne.

## 5. SCENARIUSZE ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

Zgodnie z zaleceniami Komisji Europejskiej dotyczącymi opracowywania i wdrażania planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP 2.0), kluczowym elementem etapu tworzenia strategii jest opracowanie scenariuszy przyszłego rozwoju systemu transportowego. Scenariusze te umożliwiają lepsze zrozumienie potencjalnych, skumulowanych skutków działań technicznych planowanych w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Poprzez przedstawienie alternatywnych wizji przyszłości, scenariusze pozwalają niezależnie ocenić konsekwencje utrzymywania obecnych trendów, realizacji już zaprogramowanych działań oraz wdrażania nowych rozwiązań. Ich analiza stanowi podstawę do formułowania realistycznych celów odnoszących się do kluczowych wskaźników rezultatów. Opracowane scenariusze umożliwiają jednostkom samorządu terytorialnego identyfikację skutków planowanych interwencji technicznych oraz ich wpływu na funkcjonowanie całego systemu mobilności.

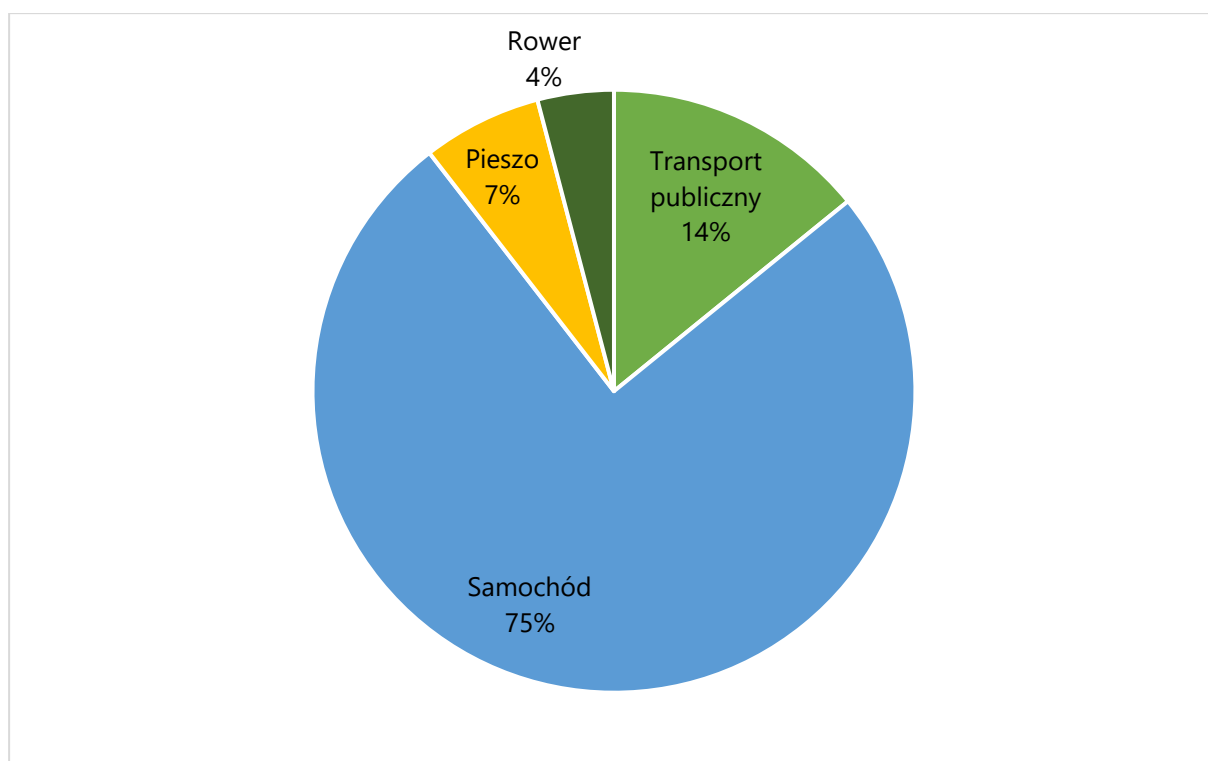
Jednym z podstawowych elementów oceny stanu systemu transportowego Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego (POF) są zachowania komunikacyjne mieszkańców i odwiedzających go turystów, wyrażane m.in. przez podział zadań przewozowych – w tym udział podróży odbywanych samochodem osobowym wewnątrz obszaru funkcjonalnego. Kształt tego podziału uwarunkowany jest wieloma czynnikami, w tym:

- **uwarunkowaniami przestrzennymi**, np. górzystym ukształtowaniem terenu, które ogranicza możliwość codziennego korzystania z roweru;
- **czynnikami ekonomicznymi**, takimi jak krajowa polityka fiskalna wobec właścicieli samochodów, ceny paliw czy lokalna polityka parkingowa;
- **uwarunkowaniami kulturowymi, socjologicznymi i psychologicznymi**, które wpływają na indywidualne wybory transportowe mieszkańców.

Na zachowania mobilne wpływają również czynniki systemowe i zewnętrzne, związane z polityką transportową miast i gmin wchodzących w skład POF. Należą do nich m.in.:

- stopień integracji planowania przestrzennego i transportowego,
- jakość i dostępność transportu zbiorowego,
- infrastruktura rowerowa i piesza,
- działania edukacyjne, promocyjne i informacyjne,
- dostępność miejsc parkingowych.

Punktem wyjścia dla dalszych analiz były wyniki badań preferencji i zachowań transportowych mieszkańców Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego, przeprowadzonych w 2024 roku. Uzyskany na ich podstawie ogólny podział zadań przewozowych przedstawia poniższy wykres:



Ryc. 5.1. Podział zadań przewozowych w POF Podhala

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Opracowane scenariusze rozwoju mobilności w POF uwzględniają kluczowe kryteria: wiarygodność, spójność, mierzalność oraz przydatność dla procesów decyzyjnych. Scenariusze te obejmują horyzont czasowy do roku 2045 i zakładają trzy możliwe ścieżki rozwoju:

- **Scenariusz bazowy (business as usual)** – kontynuacja dotychczasowych trendów bez istotnych interwencji,
- **Scenariusz realistyczny (minimalny)** – ukierunkowany na ograniczanie dominacji transportu samochodowego i promowanie alternatywnych, zrównoważonych form mobilności.
- **Scenariusz proaktywny (maksymalny)** – skoncentrowany na rozwoju ruchu rowerowego i pieszego, zmniejszenia podróży zmotoryzowanych,

## 5.1. SCENARIUSZ BAZOWY (BUSINESS AS USUAL – BAU)

Scenariusz bazowy odzwierciedla kontynuację dotychczasowych trendów rozwojowych bez wdrażania istotnych zmian w polityce mobilności oraz bez głębszej integracji działań gmin w ramach Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego. Oznacza to utrzymanie dominującej roli samochodu osobowego, dalszy wzrost wskaźnika motoryzacji oraz stopniowe osłabianie pozycji transportu publicznego i form mobilności aktywnej. Już dziś samochód postrzegany

jest przez mieszkańców jako podstawowy środek transportu – zaledwie ok. 4% gospodarstw domowych na terenie POF nie posiada samochodu, a w niemal połowie z nich dostępne są dwa pojazdy, przy jednoczesnym istotnym udziale gospodarstw z trzema i więcej samochodami.

W tym scenariuszu zakłada się przede wszystkim utrzymanie obecnego modelu rozproszonego zagospodarowania przestrzennego, ze słabym powiązaniem lokalizacji nowej zabudowy z dostępnością do transportu publicznego. Oznacza to dalszy rozwój zabudowy w terenach peryferyjnych i górskich, często o ograniczonej dostępności drogowej i trudnych warunkach terenowych, co prowadzi do wysokich kosztów obsługi transportem zbiorowym i praktycznej „skazania” mieszkańców na samochód.

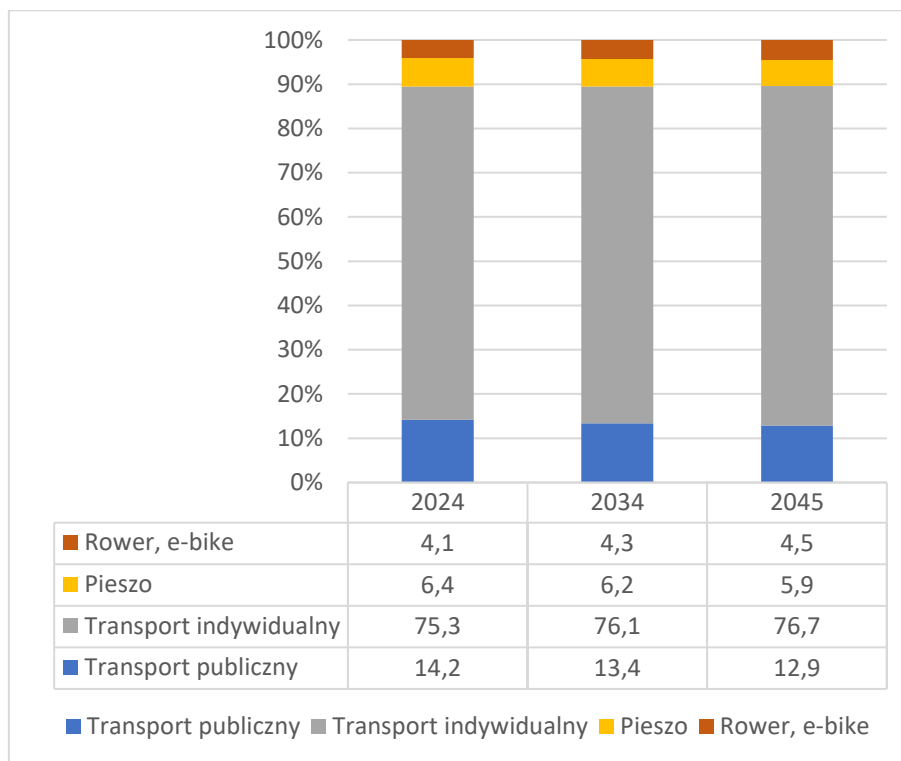
Równolegle utrzymują się bariery w rozwoju mobilności aktywnej i transportu publicznego: brak spójnej międzygminnej sieci chodników i tras rowerowych, fragmentaryczny charakter istniejącej infrastruktury rowerowej (79,5 km dróg dla rowerów, ale o niskiej spójności układu), ograniczona koordynacja inwestycji między gminami oraz niedostateczna integracja przystanków, węzłów przesiadkowych i oferty przewozowej.

W scenariuszu bazowym przyjmuje się, że nie następuje jakościowa poprawa oferty transportu publicznego – liczba kursów i częstotliwość pozostają na zbliżonym poziomie, a w przypadku niektórych połączeń mogą one ulegać redukcji. Jednocześnie ruch samochodowy w korytarzach głównych (szczególnie DK 47 i wybrane drogi wojewódzkie) rośnie w tempie zbliżonym do obserwowanego w latach 2015–2021, co oznacza dalsze zwiększanie średniego dobowego ruchu pojazdów oraz narastanie zjawiska kongestii zarówno w sezonie turystycznym, jak i w godzinach szczytu w dni robocze.

#### **Realizacja scenariusza bazowego prowadzi m.in. do:**

- dalszego wzrostu natężenia ruchu na głównych korytarzach drogowych (w szczególności DK 47 Nowy Targ – Zakopane oraz wybrane odcinki dróg wojewódzkich),
- wydłużania czasu podróży mieszkańców oraz turystów, a w konsekwencji do wyczerpywania przepustowości układu drogowego,
- ograniczania oferty i dostępności transportu publicznego w wyniku rosnących kosztów funkcjonowania oraz trudności w utrzymaniu linii o niskich przewozach,
- wzrostu presji na rozpraszanie zabudowy oraz dalszą suburbanizację, generującą dodatkowe podróże samochodowe,
- utrzymywania się barier w rozwoju ruchu pieszego i rowerowego (brak ciągłości chodników, brak spójnego systemu tras rowerowych, słabe warunki bezpieczeństwa dla niechronionych uczestników ruchu),

- dalszego wzrostu emisji zanieczyszczeń powietrza (NO<sub>x</sub>, PM, CO, HC) oraz natężenia hałasu wzdłuż głównych korytarzy drogowych (szacunek orientacyjny, oparty na kontynuacji dotychczasowego trendu wzrostu ruchu).



Ryc. 5.2. Podział zadań przewozowych w POF Podhala – scenariusz bazowy

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego i symulacji rozwoju.

## 5.2. SCENARIUSZ REALISTYCZNY (MINIMALNY)

Scenariusz realistyczny zakłada stopniowe wprowadzanie działań ograniczających dominację transportu samochodowego oraz systematyczne wzmacnianie roli alternatywnych, zrównoważonych form mobilności – przede wszystkim transportu publicznego oraz ruchu pieszego i rowerowego. Jest to scenariusz oparty na umiarkowanych, ale konsekwentnych zmianach, które mogą zostać zrealizowane w oparciu o istniejące kompetencje jednostek samorządu terytorialnego i dostępne instrumenty finansowe (w tym KPO, FENIKS, Interreg).

W scenariuszu tym kluczowe jest wykorzystanie obecnych potencjałów: stosunkowo dobrej dostępności przystanków transportu publicznego, istniejącej – choć niespójnej – sieci dróg rowerowych, a także rosnącej świadomości ekologicznej mieszkańców i turystów.

Realistyczny scenariusz przewiduje wdrażanie pakietu działań o charakterze „minimum zrównoważonego”, obejmującego m.in.:

- poprawę oferty transportu publicznego na kluczowych relacjach,

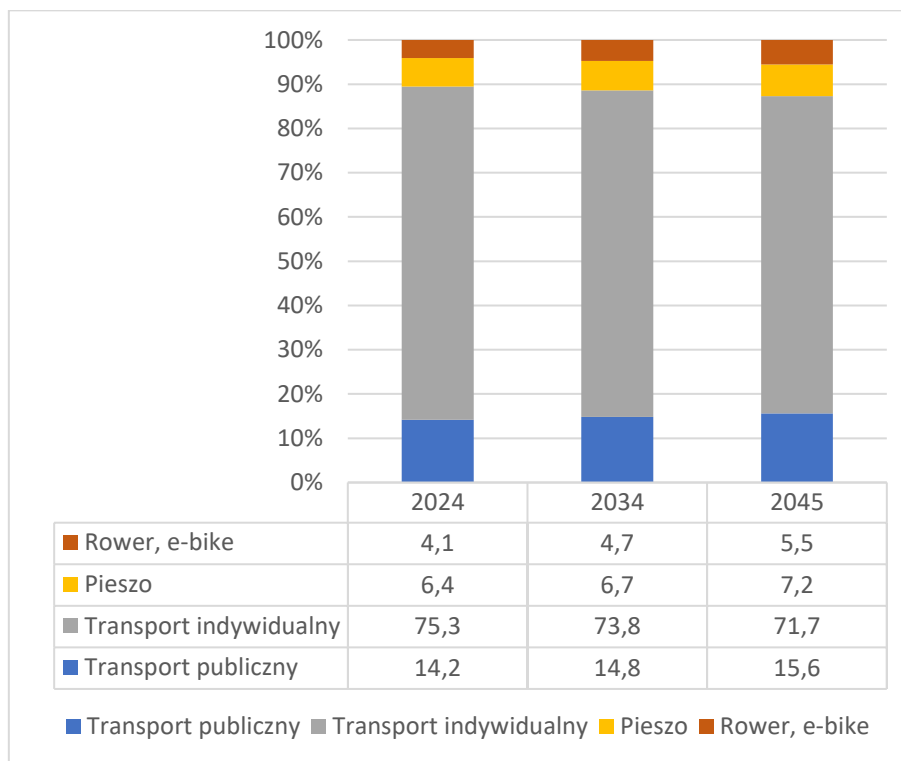
- stopniową integrację taryfową i organizacyjną połączeń autobusowych z koleją, w tym lepsze skomunikowanie kursów z odjazdami pociągów i między różnymi przewoźnikami,
- uporządkowanie i dopełnianie sieci przystanków oraz poprawę standardu dojść pieszych,
- realizację wybranych odcinków tras rowerowych o największym potencjale przewozowym (zarówno codziennym, jak i turystycznym), w szczególności tych, które domykają istniejące luki i poprawiają dostęp do centrów miejscowości, atrakcji turystycznych i stacji kolejowych,
- stopniowe wprowadzanie elementów polityki parkingowej w centrach miast (Nowy Targ, Zakopane, Rabka-Zdrój) oraz rozwój funkcji parkingów P&R przy węzłach przesiadkowych.

W odróżnieniu od scenariusza bazowego, w scenariuszu realistycznym zakłada się świadome wykorzystywanie narzędzi planowania przestrzennego do ograniczania dalszego rozpraszania zabudowy, w tym rozwój zgodny z koncepcją TOD w najważniejszych węzłach transportu zbiorowego. Oznacza to m.in. wskazywanie w dokumentach planistycznych obszarów intensyfikacji zabudowy w sąsiedztwie stacji kolejowych i głównych węzłów przesiadkowych oraz lepsze powiązanie nowej zabudowy z infrastrukturą pieszą i rowerową.

#### **Realizacja scenariusza realistycznego prowadzi m.in. do:**

- zahamowania wzrostu ruchu samochodowego w głównych korytarzach drogowych oraz częściowego skrócenia czasów przejazdu w godzinach szczytu względem scenariusza bazowego,
- zrealizowane zostaną nowe inwestycje w transport publiczny. Jednak nie doprowadzą one do utworzenia spójnego systemu,
- poprawy dostępności transportu publicznego – szczególnie w gminach o dziś dobrej lokalizacji przystanków, lecz niewystarczającej ofercie (częstsze kursy, lepsza synchronizacja, poprawa standardu przystanków),
- wyraźnej poprawy warunków ruchu pieszego i rowerowego w miastach i głównych miejscowościach turystycznych, poprzez uzupełnianie brakujących chodników, wdrażanie stref uspokojonego ruchu (tempo 30) oraz lokalne inwestycje w infrastrukturę rowerową,
- stopniowej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwłaszcza niechronionych uczestników ruchu,
- Jakość polityki przestrzennej nie ulegnie istotnej poprawie,

- kilku- do kilkunastoprocentowego zmniejszenia emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu w porównaniu ze scenariuszem bazowym, w szczególności w korytarzu DK 47 oraz w centrach miast



Ryc. 5.3. Podział zadań przewozowych w POF Podhala – scenariusz realistyczny

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego i symulacji rozwoju.

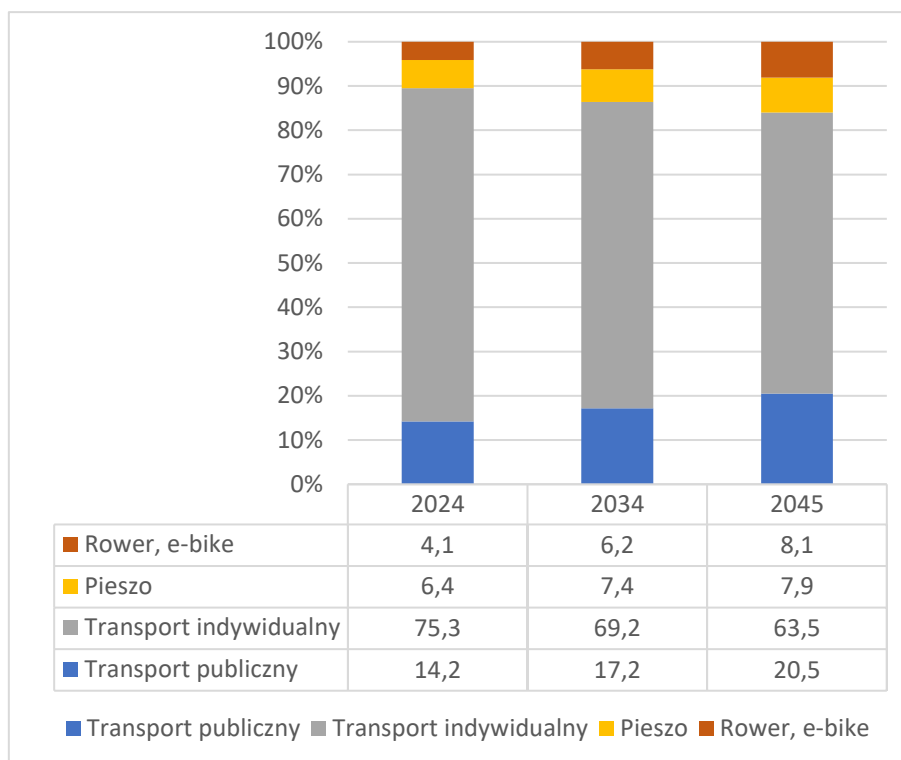
### 5.3. SCENARIUSZ PROAKTYWNY (MAKSYMALNY)

Scenariusz proaktywny stanowi najbardziej ambitną ścieżkę rozwoju systemu mobilności w POF, ukierunkowaną na zdecydowane wzmocnienie mobilności aktywnej, transportu publicznego oraz zintegrowane zarządzanie systemem transportowym w skali całego obszaru funkcjonalnego. W tym wariantie zakłada się nie tylko wdrożenie większości działań przewidzianych w scenariuszu realistycznym, ale także wprowadzenie rozwiązań o charakterze strukturalnym i instytucjonalnym, takich jak powołanie międzygminnej jednostki koordynującej politykę mobilności czy zawarcie trwałych porozumień dotyczących wspólnego organizowania transportu publicznego.

Scenariusz proaktywny wykorzystuje w pełni potencjał kolei jako „kręgosłupa” systemu transportu zbiorowego w POF. Oznacza to zwiększenie częstotliwości kursów na liniach kolejowych, poprawę infrastruktury stacyjnej, budowę nowoczesnych węzłów przesiadkowych i systematyczne dostosowywanie rozkładów jazdy autobusów do rozkładu pociągów.

Szczególne znaczenie przypisuje się tu planowanym modernizacjom linii kolejowych, które skrócą czas dojazdu do Krakowa (np. relacja Podłęże – Nowy Targ), a tym samym zwiększą konkurencyjność transportu zbiorowego wobec samochodu.

Dla wdrożenia wariantu proaktywnego kluczowe będzie dokonanie przez PKP-PLK S.A. poprawy przepustowości linii kolejowej nr 99 (Chabówka – Zakopane), w taki sposób, aby umożliwić częsty i taktowy rozkład jazdy pociągów Podhalańskiej Kolei Regionalnej.



Ryc. 5.4. Podział zadań przewozowych w POF Podhala – scenariusz proaktywny

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego i symulacji rozwoju.

#### Realizacja scenariusza proaktywnego prowadzi m.in. do:

- transport publiczny stanie się realną alternatywą, wybieraną zarówno przez mieszkańców jak i turystów, na skutek znaczącej poprawy oferty i jakości transportu publicznego, w tym szczególnie kolei jako podstawy układu przewozowego, wprowadzona zostanie bazowa częstotliwość połączeń (minimum co 60 minut),
- gminy będą prowadzić aktywną współpracę, a proces zarządzania transportem zostanie skonsolidowany, a system transportu zintegrowany, m.in. poprzez powołanie związku komunikacyjnego,
- wyraźnego ograniczenia ruchu samochodowego na kluczowych ciągach drogowych, co przekłada się na skrócenie czasów przejazdu oraz poprawę niezawodności podróży,

- zwiększenia udziału mobilności aktywnej w codziennych podróżach, dzięki pełniejszej sieci tras pieszych i rowerowych oraz lepszej jakości przestrzeni publicznych,
- istotnej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (zwłaszcza pieszych i rowerzystów) dzięki rozbudowie infrastruktury, wprowadzaniu stref tempo 30 i modernizacji przejść dla pieszych,
- kilkunastoprocentowego (lub większego) zmniejszenia emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu w stosunku do scenariusza bazowego, w szczególności w dolinach komunikacyjnych i centrach miejscowości,
- wzmocnienia odporności systemu mobilności na wahania cen paliw, zmiany przepisów oraz presję turystyczną, dzięki większej dywersyfikacji środków transportu i lepszej koordynacji zarządzania ruchem.

## 5.4. ANALIZA WIELOKRYTERIALNA WYBORU SCENARIUSZA

W celu wyboru scenariusza rozwoju mobilności dla Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego przeprowadzono analizę wielokryterialną. Ocenie poddano trzy warianty:

- **Scenariusz bazowy (BAU)**
- **Scenariusz realistyczny (minimalny)**
- **Scenariusz proaktywny (maksymalny)**

Ocenę wykonano w odniesieniu do sześciu kryteriów, o różnych wagach, zgodnych z metodą SUMP 2.0. Każde kryterium oceniano w skali 0–5 pkt.

Tab. 5.1. Kryteria oceny scenariuszy rozwoju systemu transportowego Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego

| Nr | Kryterium                                             | Opis                                                                                                                 | Waga |
|----|-------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 1  | <b>Transport i mobilność</b>                          | Wpływ na podział zadań przewozowych, jakość transportu publicznego, mobilność aktywną i redukcję ruchu samochodowego | 2    |
| 2  | <b>Bezpieczeństwo ruchu drogowego</b>                 | Poprawa BRD oraz ochrona niechronionych uczestników ruchu                                                            | 1    |
| 3  | <b>Środowisko i klimat</b>                            | Wpływ na emisję, hałas, presję transportową                                                                          | 1,5  |
| 4  | <b>Jakość życia i przestrzeń publiczna</b>            | Poprawa warunków w centrach, strefach ruchu uspokojonego, dostępności pieszej                                        | 2    |
| 5  | <b>Wykonalność i instytucjonalna realność</b>         | Realne możliwości wdrożenia w ramach obecnych kompetencji i finansów                                                 | 1    |
| 6  | <b>Współpraca międzygminna i integracja systemowa</b> | Zdolność scenariusza do tworzenia zintegrowanego systemu mobilności POF                                              | 1    |

Źródło: opracowanie własne na podstawie warsztatów strategicznych.

Tab. 5.2. Wyniki oceny wielokryterialnej scenariuszy

| Nr | Kryterium                                             | Scenariusz bazowy | Scenariusz realistyczny | Scenariusz proaktywny |
|----|-------------------------------------------------------|-------------------|-------------------------|-----------------------|
| 1  | <b>Transport i mobilność</b>                          | 1                 | 2                       | 5                     |
| 2  | <b>Bezpieczeństwo ruchu drogowego</b>                 | 1                 | 3                       | 4                     |
| 3  | <b>Środowisko i klimat</b>                            | 1                 | 2                       | 4                     |
| 4  | <b>Jakość życia i przestrzeń publiczna</b>            | 1                 | 3                       | 4                     |
| 5  | <b>Wykonalność i instytucjonalna realność</b>         | 5                 | 4                       | 2                     |
| 6  | <b>Współpraca międzygminna i integracja systemowa</b> | 1                 | 2                       | 5                     |
|    | <b>SUMA PUNKTÓW:</b>                                  | <b>12,5</b>       | <b>22</b>               | <b>35</b>             |

Źródło: opracowanie własne na podstawie warsztatów strategicznych.

**Na podstawie przeprowadzonej oceny rekomenduje się przyjęcie scenariusza proaktywnego.** Scenariusz realistyczny zapewnia dobrą równowagę między skutecznością a wykonalnością, ale to scenariusz proaktywny lepiej odpowiada wyrażonym przez mieszkańców i władarzy gmin Podhala aspiracjom. Jest on możliwy do realizacji przy wzmocnionej współpracy międzygminnej i rozwoju instytucjonalnym POF. Przyjęcie tego scenariusza znajduje odzwierciedlenie w przedstawionej w kolejnym rozdziale wizji rozwoju mobilności.

## 6. WIZJA ROZWOJU MOBILNOŚCI

Wizja rozwoju stanowi jeden z kluczowych elementów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Jest ona odpowiedzią na fundamentalne pytania o to, jaką przyszłość regionu chcą współtworzyć jego mieszkańcy oraz jak powinien wyglądać system transportowy, który będzie wspierać jakość życia, spójność społeczną i ochronę środowiska. Jako fundament planowania strategicznego, wizja wyznacza kierunek działań i stanowi punkt wyjścia do definiowania celów oraz konkretnych działań wdrożeniowych.

Wizja powinna w sposób syntetyczny opisywać pożądaną obraz przyszłości miejskiego obszaru funkcjonalnego, ujmując mobilność w szerokim kontekście rozwoju społecznego, przestrzennego, gospodarczego i środowiskowego. Powinna także pozostawać w zgodzie z nadrzędnymi ramami politycznymi oraz uwzględniać kwestie zdrowia, bezpieczeństwa, integracji społecznej i przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.

Uwzględniając specyfikę regionu, wnioski z diagnozy, wybrany scenariusz rozwoju oraz wyniki konsultacji, przyjęto następującą wizję:

### WIZJA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI PODHAŁA 2034+

**Podhale – region czystej mobilności i zintegrowanego transportu, gdzie podróżowanie jest przyjemnością.** W 2034 roku Podhale jest regionem wzorcowym dla zrównoważonego transportu i mobilności, gdzie mieszkańcy oraz turyści poruszają się szybko, komfortowo i ekologicznie. System transportowy jest zintegrowany i efektywny, oparty na nowoczesnym transporcie publicznym, wysokiej jakości sieci rowerowej i pieszej oraz innowacyjnych technologiach cyfrowych. Przestrzeń publiczna regionu jest wolna od nadmiernego ruchu samochodowego, bezpieczna i atrakcyjna, co sprzyja zarówno jakości życia lokalnej społeczności, jak i rozwojowi turystyki opartej na szacunku dla środowiska naturalnego i unikalnego krajobrazu Podhala.

Dzięki inteligentnemu planowaniu przestrzennemu, harmonijnej integracji transportu z infrastrukturą kolejową oraz skutecznej współpracy transgranicznej, Podhale stało się symbolem nowoczesnego regionu, gdzie mobilność jest nie tylko efektywna i dostępna dla każdego, bezpieczna i włączająca, ale także odpowiedzialna i przyjazna dla środowiska.

**Podhale 2034+ to miejsce, gdzie podróżowanie jest wygodne, bezpieczne i świadome ekologicznie, a transport publiczny jest jego dumą.**

Proces formułowania wizji oparto na diagnozie stanu obecnego, identyfikacji kluczowych problemów systemu mobilności oraz analizie możliwych scenariuszy jego rozwoju. Efektem

prac, prowadzonych z udziałem ekspertów oraz interesariuszy lokalnych, jest wspólna wizja, która umożliwia nadanie priorytetów oraz ukierunkowanie działań przewidzianych w Planie SUMP.

## 7. CELE ROZWOJU

Cele Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej określają pożądane kierunki zmian w systemie transportowym w dwóch horyzontach czasowych: długoterminowym (10 lat – cele strategiczne) oraz średnioterminowym (3 lata – cele operacyjne). Obie kategorie celów powinny pozostawać zgodne z aktualnymi europejskimi ramami polityki mobilności, które promują „wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”.

Zgodnie z tymi wytycznymi, konieczne jest wskazanie działań służących tworzeniu systemu transportowego, który „... jest dostępny dla wszystkich użytkowników i zaspokaja ich potrzebę mobilności, wyznacza kierunki wyważonego rozwoju i lepszej integracji różnych rodzajów transportu, pozwala na lepsze wykorzystanie przestrzeni miejskiej i istniejącej infrastruktury transportowej, wpływa na zwiększenie atrakcyjności środowiska miejskiego, przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, prowadzi do ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko, poprawia funkcjonowanie europejskiego systemu transportowego...”.

Tab. 7.1. Cele strategiczne i operacyjne w PZMM dla POF

| CELE STRATEGICZNE                                                            | CELE OPERACYJNE                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>1. Rozwój zintegrowanego i efektywnego systemu transportu publicznego</b> | <b>1.1</b> Integracja różnych środków transportu (autobusy, kolej, transport rowerowy) poprzez powołanie wspólnego organizatora ( <b>związek komunikacyjny</b> powiatowo-gminny), stworzenie wspólnego systemu biletowego i skoordynowanych rozkładów jazdy. |
|                                                                              | <b>1.2</b> Modernizacja i dalsza rozbudowa infrastruktury kolejowej, w tym poprawa dostępności stacji kolejowych oraz ich integracja z innymi środkami transportu.                                                                                           |
|                                                                              | <b>1.3</b> Poprawa dostępności przestrzennej transportu publicznego poprzez rozwój infrastruktury przystankowej i węzłów przesiadkowych, dostosowanych do specyfiki ruchu turystycznego, szkolnego i pracowniczego.                                          |
|                                                                              | <b>1.4</b> Rozwój transgranicznych połączeń komunikacyjnych ze Słowacją.                                                                                                                                                                                     |
|                                                                              | <b>1.5</b> Rozwój i wykorzystanie inteligentnych systemów zarządzania transportem i informacją pasażerską.                                                                                                                                                   |
| <b>2. Promowanie aktywnej i niskoemisyjnej mobilności</b>                    | <b>2.1</b> Stworzenie spójnej międzygminnej sieci <b>ścieżek rowerowych</b> i ciągów pieszych, integrującej atrakcje turystyczne, centra miejscowości – stacje kolejowe.                                                                                     |
|                                                                              | <b>2.2</b> Promocja aktywnej mobilności oraz transportu publicznego wśród mieszkańców i gości odwiedzających Podhale.                                                                                                                                        |
|                                                                              | <b>2.3</b> Wprowadzenie polityki parkingowej ograniczającej ruch samochodowy w centrach miast poprzez rozwój parkingów typu P&R na                                                                                                                           |

|  |                                                                                         |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------|
|  | obrzeżach oraz w pobliżu stacji i przystanków kolejowych oraz węzłów przesiadkowych.    |
|  | <b>2.4</b> Rozwój infrastruktury i promocja elektromobilności.                          |
|  | <b>2.5</b> Zintegrowanie planowania przestrzennego z zasadami zrównoważonej mobilności. |

*Źródło: opracowanie własne.*

Na podstawie przyjętej wizji rozwoju oraz analizowanych scenariuszy mobilności sformułowano cele strategiczne i operacyjne Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Podhala. Cele te odpowiadają zidentyfikowanym wyzwaniom oraz niedoborom w sferze mobilności na obszarze Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego, a zarazem pozostają zgodne z głównymi dokumentami planistycznymi przyjętymi w miastach i gminach regionu.

W toku konsultacji społecznych i warsztatów z interesariuszami wypracowano dwa cele strategiczne, które odzwierciedlają aspiracje i kierunki rozwoju zdefiniowane w wizji mobilności dla Podhala. Dla zapewnienia maksymalnej przejrzystości i czytelności dokumentu zdecydowano, że każdy z tych dwóch celów strategicznych zostanie rozwinięty w zestaw pięciu celów operacyjnych, umożliwiających ich stopniową i mierzalną realizację.

W realizacji celów szczególny nacisk położono na aktywne włączanie społeczności lokalnych i szerokiego grona interesariuszy oraz na konieczność zintegrowanego podejścia do polityk sektorowych — w tym transportu, planowania przestrzennego, ochrony środowiska, rozwoju gospodarczego, polityki społecznej, zdrowia i bezpieczeństwa. Kluczowe znaczenie przypisano również współpracy między różnymi poziomami administracji publicznej oraz sąsiadującymi jednostkami samorządu terytorialnego.

## 8. ZASADY WDRAŻANIA PLANU

---

W ramach konsultacji społecznych mieszkańcy Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego oraz inni zainteresowani – w tym przedstawiciele gmin: Miasto Nowy Targ, Miasto Zakopane, Gmina Biały Dunajec, Bukowina Tatrzańska, Czarny Dunajec, Kościelisko, Łapsze Niżne, Nowy Targ, Poronin, Rabka-Zdrój i Szaflary – wspólnie wybrali pakiety działań kluczowych i operacyjnych, które będą realizowane do 2034 roku.

Pakiety te łączą różne, wzajemnie się uzupełniające inicjatywy, często z odmiennych obszarów tematycznych. Dzięki ich dobrej koordynacji możliwe jest skuteczniejsze rozwiązywanie lokalnych problemów, niż w przypadku wdrażania pojedynczych działań.

Dobrym przykładem takiego podejścia jest zestawienie ograniczeń w ruchu samochodowym, jak np. wprowadzenie opłat parkingowych, z równoległym rozwojem alternatywnych środków transportu – m.in. stworzeniem systemu Komunikacji Podhalańskiej i rozbudową spójnej sieci ścieżek rowerowych.

Uzgodnione pakiety działań wdrożeniowych stanowią katalog kierunków rozwoju systemu transportowego, służących realizacji założeń Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego. Zasięg wdrożenia pakietów działań obejmuje:

- Miasta: Nowy Targ, Zakopane, Rabka-Zdrój, Czarny Dunajec
- Gminy wiejskie: Biały Dunajec, Bukowina Tatrzańska, Kościelisko, Łapsze Niżne, Nowy Targ, Poronin, Szaflary
- Jednostki ponadlokalne – powiaty: nowotarski, tatrzański
- Ośrodki lokalne – sołectwa (jednostki pomocnicze gminy)

Wdrażanie działań zostało przepisane jednostkom pod kątem posiadających kompetencji oraz możliwości organizacyjnych. Działania wdrażane przez ośrodki ponadlokalne w większości obejmują także ośrodki lokalne.

Tab. 8.1. Pakiety działań wdrożeniowych dla PZMM dla POF

|                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                           |                 |                                                                                                                                                                                        | Zasięg wdrożenia działań<br>w PZMM dla POF |                |                         |                 |
|---------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|----------------|-------------------------|-----------------|
| Numer pakietu                                                             | Pakiet działań<br>kluczowych                                                                                                                                                                                                              | Numer działania | Działania kierunkowe                                                                                                                                                                   | Miasta                                     | Gminy wiejskie | Ośrodki<br>ponadlokalne | Ośrodki lokalne |
| Cel 1. Rozwój zintegrowanego i efektywnego systemu transportu publicznego |                                                                                                                                                                                                                                           |                 |                                                                                                                                                                                        |                                            |                |                         |                 |
| 1.1                                                                       | Integracja różnych środków transportu (autobusy, kolej, transport rowerowy) poprzez powołanie wspólnego organizatora (związek komunikacyjny powiatowo-gminny), stworzenie wspólnego systemu biletowego i skoordynowa-nych rozkładów jazdy | 1.1.1           | Powołanie Podhalańskiego Związku Powiatowo-Gminnego jako organizatora transportu publicznego.                                                                                          | X                                          | X              | X                       | X               |
|                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                           | 1.1.2           | Wprowadzenie wspólnych standardów oznakowania pojazdów, numeracji linii, informacji pasażerskiej w ramach Komunikacji Podhalańskiej. Koordynacja rozkładów jazdy autobusów i pociągów. | X                                          | X              | X                       | X               |
|                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                           | 1.1.3           | Opracowanie i wdrożenie wspólnego systemu biletowego (np. Karta Podhalańska).                                                                                                          | X                                          | X              | X                       | X               |
|                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                           | 1.1.4           | Stworzenie wspólnej aplikacji mobilnej dla całego POF obsługującej Komunikację Podhalańską.                                                                                            | X                                          | X              | X                       | X               |
|                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                           | 1.1.5           | Instalacja biletomatów i tablic dynamicznej informacji pasażerskiej zasilanych panelami solarnymi we wszystkich gminach.                                                               | X                                          | X              | X                       |                 |
| 1.2                                                                       | Modernizacja i dalsza rozbudowa infrastruktury kolejowej, w tym poprawa dostępności stacji kolejowych oraz ich integracja z innymi środkami transportu                                                                                    | 1.2.1           | Modernizacja istniejących przystanków i dworców i ich dostosowanie do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Instalacja wind i pochylni na stacjach.                                    | X                                          | X              | X                       |                 |
|                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                           | 1.2.2           | Budowa parkingów rowerowych i P&R przy stacjach.                                                                                                                                       | X                                          | X              | X                       |                 |
|                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                           | 1.2.3           | Budowa dróg dojścia pieszych do stacji/przystanków z miejscowości.                                                                                                                     | X                                          | X              | X                       | X               |
|                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                           | 1.2.4           | Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych (np. Zakopane, Nowy Targ, Rabka-Zdrój).                                                                                                    | X                                          |                | X                       |                 |
|                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                           | 1.2.5           | Koordynacja połączeń autobusowych z kolejowymi                                                                                                                                         |                                            |                | X                       |                 |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                         |       |                                                                                      |   |   |   |   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|--------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|
| 1.3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Poprawa dostępności przestrzennej transportu publicznego poprzez rozwój infrastruktury przystankowej i węzłów przesiadkowych, dostosowanych do specyfiki ruchu turystycznego, szkolnego i pracowniczego | 1.3.1 | Budowa nowych przystanków i zatok autobusowych.                                      |   |   |   | X |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                         | 1.3.2 | Stworzenie sieci przystanków sezonowych obsługujących atrakcje turystyczne.          |   |   | X |   |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                         | 1.3.3 | Montaż zunifikowanych wiat przystankowych i ławek oraz oświetlenia solarne.          | X | X | X | X |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                         | 1.3.4 | Wdrożenie usługi "transport na telefon" dla obszarów peryferyjnych.                  |   |   | X |   |
| 1.4                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Rozwój transgranicznych połączeń komunikacyjnych ze Słowacją                                                                                                                                            | 1.4.1 | Stworzenie regularnych połączeń autobusowych do wybranych ośrodków słowackich.       |   |   | X |   |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                         | 1.4.2 | Uspójnienie taryfy przewozowej z przewoźnikami słowackimi.                           |   |   | X |   |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                         | 1.4.3 | Stworzenie wspólnej aplikacji mobilnej dla POF i słowackiego transportu publicznego. |   |   | X |   |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                         | 1.4.4 | Stworzenie systemu rowerów transgranicznych                                          |   |   | X |   |
| 1.5                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Rozwój i wykorzystanie inteligentnych systemów zarządzania transportem i informacją pasażerską                                                                                                          | 1.5.1 | Powołanie regionalnego centrum zarządzania mobilnością w Nowym Targu.                |   |   | X |   |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                         | 1.5.2 | Uruchomienie systemu zbierającego dane z czujników GPS autobusów.                    |   |   | X |   |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                         | 1.5.3 | Stworzenie systemu predykcji opóźnień i informacji o czasie przejazdu.               |   |   | X |   |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                         | 1.5.4 | Stworzenie elektronicznego systemu monitorowania obłożenia pojazdów.                 |   |   | X |   |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                         | 1.5.5 | Uruchomienie zintegrowanej aplikacji rezerwacji podróży (kolej, bus, rower, taxi).   |   |   | X |   |
| Przykładowe działania wdrożeniowe                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                         |       |                                                                                      |   |   |   |   |
| 1. Budowa nowych przystanków autobusowych (wraz z zatokami) w Nowym Targu<br>2. Budowa nowego przystanku kolejowego w Nowym Targu (tzw. centralna ciepłownia)<br>3. Budowa parkingów P&R w Chabówce przy stacji kolejowej "Stadion" oraz przy drodze krajowej nr 47 (Rabka-Zdrój)<br>4. Budowa parkingu P&R pod estakadą przy ul. Ludźmierskiej (Nowy Targ)<br>5. Budowa parkingów rowerowych i P&R przy stacji kolejowej w Białym Dunajcu<br>6. Budowa/rozbudowa/modernizacja ścieżek rowerowych na terenie Nowego Targu |                                                                                                                                                                                                         |       |                                                                                      |   |   |   |   |

7. Budowa zachodniej obwodnicy Miasta Nowy Targ, łączącej DW 957 z DK 47 wraz z mostem na Czarnym Dunajcu
8. Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych na terenie Gmin Szaflary
9. Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych na terenie Gminy Biały Dunajec
10. Budowa/przebudowa przystanków i zatok autobusowych w 8 sołectwach Gminy Poronin
11. Budowa dróg dojścia pieszych/chodników do przystanków i stacji kolejowych w gminach Poronin i Biały Dunajec
12. Dostosowanie zaplecza technicznego do obsługi taboru autobusowego (Nowy Targ)
13. Koordynacja połączeń kolejowych z autobusami dowozowymi na terenie Gminy Poronin
14. Modernizacja bocznic kolejowych oraz budowa kładki dla pieszych nad peronami (Nowy Targ)
15. Modernizacja istniejących przystanków autobusowych (Nowy Targ)
16. Montaż wiat i ławek oraz oświetlenia w 8 sołectwach Gminy Poronin
17. Przebudowa skrzyżowania linii kolejowej 99 z DW 957 ul. Ludźmierska (Nowy Targ)
18. System dynamicznej informacji pasażerskiej (Nowy Targ)
19. Uruchamianie autobusowych linii dowozowych zintegrowanych z koleją (Nowy Targ)
20. Rozwój połączeń dowozowych do punktów obsługi transportu kolejowego (Biały Dunajec)
21. Uruchomienie 2 linii użyteczności publicznej w Zakopanem
22. Wymiana lub budowa 12 wiat przystankowych w Gminie Kościelisko
23. Budowa wiat przystankowych wraz z infrastrukturą oraz uzupełnienie wyposażenia istniejących przystanków autobusowych w gminie Biały Dunajec.
24. Zakup 4 autobusów zeroemisyjnych zasilanych energią elektryczną i wdrożenie systemu komunikacji miejskiej (Rabka-Zdrój)
25. Zakup autobusów, rowerów elektrycznych do obsługi grup szkolnych i sportowych (Czarny Dunajec)
26. Zakup nisko oraz zeroemisyjnych autobusów (Nowy Targ)
27. Zakup nowego taboru spełniającego normy EURO VI oraz elektrycznego (Zakopane)

## Cel 2. Promowanie aktywnej i niskoemisyjnej mobilności

|     |                                                                                                                                                     |        |                                                                                                                                                  |   |   |   |   |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|
| 2.1 | Stworzenie spójnej międzygminnej sieci ścieżek rowerowych i ciągów pieszych, integrującej atrakcje turystyczne, centra miejscowości stacje kolejowe | 2.1.1. | Rozbudowa ciągów pieszych w obszarach zabudowanych, w szczególności w pobliżu stacji i przystanków transportu publicznego.                       | X | X | X | X |
|     |                                                                                                                                                     | 2.1.2  | Zaplanowanie i budowa spójnej sieci ścieżek rowerowych, w tym VeloPodhale wokół Tatr z odnogami do stacji kolejowych i rowerostrady międzygminne |   |   | X |   |
|     |                                                                                                                                                     | 2.1.3  | Budowa sieci zadaszonych parkingów rowerowych.                                                                                                   | X | X | X |   |
|     |                                                                                                                                                     | 2.1.4  | Stworzenie sieci rowerowych węzłów z wypożyczalnią.                                                                                              |   |   | X |   |
| 2.2 | Promocja aktywnej mobilności oraz transportu publicznego wśród mieszkańców i gości                                                                  | 2.2.1  | Wprowadzenie dni bez samochodu w miastach.                                                                                                       | X |   |   |   |
|     |                                                                                                                                                     | 2.2.2  | Regularne prowadzenie kampanii typu: „Rowerem do pracy / szkoły”, „Tydzień mobilności w szkole”.                                                 | X | X | X |   |
|     |                                                                                                                                                     | 2.2.3  | Wprowadzenie zniżek na transport publiczny dla osób dojeżdżających rowerem.                                                                      | X | X | X |   |

|                                                                         |                                                                                                                                                                                                             |       |                                                                                               |   |   |   |   |
|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|
|                                                                         | odwiedzających Podhale                                                                                                                                                                                      | 2.2.4 | Organizacja szkolnych konkursów na ekologiczny dojazd.                                        | X | X | X | X |
| 2.3                                                                     | Wprowadzenie polityki parkingowej ograniczającej ruch samochodowy w centrach miast poprzez rozwój parkingów typu P&R na obrzeżach oraz w pobliżu stacji i przystanków kolejowych oraz węzłów przesiadkowych | 2.3.1 | Opracowanie i przyjęcie wspólnej taryfy parkingowej w POF.                                    |   |   | X |   |
|                                                                         |                                                                                                                                                                                                             | 2.3.2 | Wprowadzenie opłat za wjazd do centrów miast i wybranych wsi.                                 | X | X |   |   |
|                                                                         |                                                                                                                                                                                                             | 2.3.3 | Stworzenie sieci parkingów buforowych.                                                        |   |   | X |   |
|                                                                         |                                                                                                                                                                                                             | 2.3.4 | Budowa sieci parkingów P&R.                                                                   |   |   | X |   |
|                                                                         |                                                                                                                                                                                                             | 2.3.5 | Budowa sieci dynamicznych tablic informujących o zajętości parkingów.                         |   |   | X |   |
|                                                                         |                                                                                                                                                                                                             | 2.3.6 | Stworzenie systemu rezerwacji miejsc parkingowych online.                                     |   |   | X |   |
| 2.4                                                                     | Rozwój infrastruktury i promocja elektromobilności                                                                                                                                                          | 2.4.1 | Zakup autobusów elektrycznych do komunikacji międzygminnej                                    |   |   | X |   |
|                                                                         |                                                                                                                                                                                                             | 2.4.2 | Montaż stacji ładowania samochodów elektrycznych.                                             | X | X |   |   |
|                                                                         |                                                                                                                                                                                                             | 2.4.3 | Wprowadzenie dopłat do zakupu rowerów elektrycznych dla mieszkańców.                          | X | X |   |   |
|                                                                         |                                                                                                                                                                                                             | 2.4.4 | Wprowadzenie zachęt dla firm oferujących ładowarki dla klientów oraz do elektryfikacji floty. | X | X |   |   |
|                                                                         |                                                                                                                                                                                                             | 2.4.5 | Prowadzenie konkursów promujących e-mobilność.                                                | X | X | X | X |
| 2.5                                                                     | Zintegrowanie planowania przestrzennego z zasadami zrównoważonej mobilności                                                                                                                                 | 2.5.1 | Sukcesywne opracowywanie wspólnych planów mobilności międzygminnej.                           | X | X | X |   |
|                                                                         |                                                                                                                                                                                                             | 2.5.2 | Wprowadzenie wymogu lokowania nowych inwestycji w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych.          | X | X |   |   |
|                                                                         |                                                                                                                                                                                                             | 2.5.3 | Rewitalizacja centrów miast i wsi jako przyjaznych pieszym.                                   | X | X |   |   |
|                                                                         |                                                                                                                                                                                                             | 2.5.4 | Wprowadzenie standardu planowania "ulica dla wszystkich".                                     | X | X | X |   |
|                                                                         |                                                                                                                                                                                                             | 2.5.5 | Stosowanie planowania przestrzennego zgodnego z koncepcją TOD.                                | X | X |   |   |
| Przykładowe działania wdrożeniowe                                       |                                                                                                                                                                                                             |       |                                                                                               |   |   |   |   |
| 1. Budowa chodnika Jana Pawła II 15 (Nowy Targ)                         |                                                                                                                                                                                                             |       |                                                                                               |   |   |   |   |
| 2. Budowa chodnika na os. Nowe (Nowy Targ)                              |                                                                                                                                                                                                             |       |                                                                                               |   |   |   |   |
| 3. Budowa chodnika wzdłuż placu zabaw przy ul. Lubertowicza (Nowy Targ) |                                                                                                                                                                                                             |       |                                                                                               |   |   |   |   |

4. Budowa kładki pieszo-rowerowej – łącznik ul. Grel, ul. Partyzantów i ul. Bohaterów Tobruku (Nowy Targ)
5. Budowa parkingów rowerowych i P&R oraz węzłów przesiadkowych przy stacjach PKP w Poroninie
6. Budowa północnej obwodnicy miasta Nowy Targ
7. Budowa strategicznych parkingów buforowych w Nowym Targu
8. Chodnik w miejscowości Łapsze Wyżne wzdłuż drogi powiatowej (w kierunku Trybsza)
9. Kładka pieszo-rowerowa na rzece Białce pomiędzy Frydmanem a Dębem Podhalańskim
10. Oświetlenie drogi na os. Niwa od stacji paliw PKN Orlen – etap II (Nowy Targ)
11. Oświetlenie ul. Halikowskiego (Nowy Targ)
12. Oświetlenie ul. Szufłów od nr 16 do końca drogi asfaltowej (Nowy Targ)
13. Oświetlenie ul. Słonecznej (Nowy Targ)
14. Oświetlenie ul. Wojska Polskiego 16-24 – zachodnia część budynków (Nowy Targ)
15. Parking na os. Bereki (Nowy Targ)
16. Parking przy cmentarzu (Nowy Targ)
17. Połączenie tras rowerowych Czarny Dunajec – gminy sąsiednie, rozszerzenie Szlaku wokół Tatr
18. Przebudowa ciągów komunikacyjnych jezdnych i pieszych na os. Topolowe (Nowy Targ)
19. Przebudowa drogi gminnej ul. Sybiraków z chodnikiem (Nowy Targ)
20. Rewitalizacja deptaka – ul. Krzywa (Nowy Targ)
21. Rozwój sieci chodników wzdłuż dróg powiatu nowotarskiego przy przystankach komunikacji zbiorowej.
22. Bezpieczne Drogi – System Inteligentnego Monitoringu Pogodowego
23. Rozbudowa drogi powiatowej 1639K w Falsztynie – budowa chodnika
24. Rozbudowa drogi powiatowej 1641K w Łapszance – ul. Długa – chodnik
25. Rozbudowa drogi powiatowej 1641K w Łapszach Wyżnych – ul. Widokowa – chodnik
26. Rozbudowa drogi powiatowej 1642J w Trybszu – budowa chodnika
27. Rozbudowa drogi powiatowej 1642K w Niedzicy – budowa chodnika, przejść
28. Rozbudowa drogi Frydman–Krempachy – ścieżka rowerowa
29. Rozbudowa oświetlenia ul. Nadmłynówka (Nowy Targ)
30. Rozbudowa trasy rowerowej VeloRaba (Rabka-Zdrój)
31. Stworzenie połączenia Velo Dunajec ze Ścieżką Wokół Tatr (Kościelisko)
32. Uzupełnienie Sieci Ścieżek Rowerowych: Velo Czorsztyń, Velo Dunajec
33. Stworzenie sieci turystycznych ciągów pieszo-rowerowych w gminie Biały Dunajec.
34. Połączenie istniejących tras rowerowych w gminach z nowoprojektowanymi
35. Ścieżka pieszo-rowerowa Kacwin – Niedzica
36. Ścieżka pieszo-rowerowa Trybsz – Krempachy
37. Ścieżka pieszo-rowerowa wzdłuż drogi Łapsze Niżne – Łapsze Wyżne
38. Ścieżka pieszo-rowerowa z Łapszy Niżnych do Niedzicy
39. Utworzenie wypożyczalni rowerowych (Nowy Targ, Biały Dunajec)
40. Wykonanie chodnika na ul. Kokoszków Boczna (Nowy Targ)
41. Wykonanie ciągu pieszego do budynku przy ul. Szaflarskiej 142 (Nowy Targ)
42. Wykonanie oświetlenia drogowego na ul. Kokoszków Boczna (Nowy Targ)
43. Wykonanie oświetlenia ul. Grel Boczna (Nowy Targ)
44. Budowa stacja ładowania samochodów elektrycznych przy stacji PKP w Białym Dunajcu

Źródło: opracowanie własne.

W poniższej tabeli przedstawiono ocenę działań kierunkowych z uwzględnieniem ich prawdopodobnego wpływu na wydajność systemu transportowego, realizację celów klimatycznych i środowiskowych, efektywność, akceptowalność społeczną, relację jakości do kosztów oraz możliwość ich realistycznego i terminowego wdrożenia przy dostępnych zasobach.

Tab. 8.2. Macierz oceny działań kierunkowych.

| Działania kierunkowe                                                                                                                                                                   | Wpływ na wydajność systemu transportowego | Wpływ na klimat i środowisko | Efektywność | Akceptowalność | Szanse wdrożenia w horyzoncie 3 lat |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|------------------------------|-------------|----------------|-------------------------------------|
| <b>Cel 1. Rozwój zintegrowanego i efektywnego systemu transportu publicznego</b>                                                                                                       |                                           |                              |             |                |                                     |
| Powołanie Podhalańskiego Związku Powiatowo-Gminnego jako organizatora transportu publicznego.                                                                                          | ↑                                         | ↑                            | ↑           | →              | →                                   |
| Wprowadzenie wspólnych standardów oznakowania pojazdów, numeracji linii, informacji pasażerskiej w ramach Komunikacji Podhalańskiej. Koordynacja rozkładów jazdy autobusów i pociągów. | ↑                                         | ↑                            | ↑           | ↑              | →                                   |
| Opracowanie i wdrożenie wspólnego systemu biletowego (np. Karta Podhalańska).                                                                                                          | ↑                                         | ↑                            | ↑           | ↑              | →                                   |
| Stworzenie wspólnej aplikacji mobilnej dla całego POF obsługującej Komunikację Podhalańską.                                                                                            | ↑                                         | ↑                            | ↑           | ↑              | →                                   |
| Instalacja biletomatów i tablic dynamicznej informacji pasażerskiej zasilanych panelami solarnymi we wszystkich gminach.                                                               | ↑                                         | ↑                            | ↑           | ↑              | →                                   |
| Modernizacja istniejących przystanków i dworców i ich dostosowanie do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Instalacja wind i pochylni na stacjach.                                    | ↑                                         | ↑                            | ↑           | ↑              | →                                   |
| Budowa parkingów rowerowych i P&R przy stacjach.                                                                                                                                       | ↑                                         | ↑                            | ↑           | ↑              | →                                   |
| Budowa dróg dojścia pieszych do stacji/przystanków z miejscowości.                                                                                                                     | ↑                                         | ↑                            | ↑           | ↑              | →                                   |
| Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych (np. Zakopane, Nowy Targ, Rabka-Zdrój).                                                                                                    | ↑                                         | ↑                            | ↑           | ↑              | →                                   |
| Koordynacja połączeń autobusowych z kolejowymi                                                                                                                                         | ↑                                         | ↑                            | ↑           | ↑              | →                                   |
| Budowa nowych przystanków i zatok autobusowych.                                                                                                                                        | ↑                                         | ↑                            | ↑           | ↑              | ↑                                   |
| Stworzenie sieci przystanków sezonowych obsługujących atrakcje turystyczne.                                                                                                            | ↑                                         | ↑                            | ↑           | ↑              | ↑                                   |
| Montaż zunifikowanych wiat przystankowych i ławek oraz oświetlenia solarnego.                                                                                                          | ↑                                         | ↑                            | ↑           | ↑              | →                                   |
| Wdrożenie usługi "transport na telefon" dla obszarów peryferyjnych.                                                                                                                    | ↑                                         | ↑                            | ↑           | →              | →                                   |

|                                                                                                                                                  |   |   |   |   |   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|---|
| Stworzenie regularnych połączeń autobusowych do wybranych ośrodków słowackich.                                                                   | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| Uspójnienie taryfy przewozowej z przewoźnikami słowackimi.                                                                                       | ↑ | ↑ | ↑ | → | → |
| Stworzenie wspólnej aplikacji mobilnej dla POF i słowackiego transportu publicznego.                                                             | ↑ | ↑ | ↑ | → | → |
| Stworzenie systemu rowerów transgranicznych                                                                                                      | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | → |
| Powołanie regionalnego centrum zarządzania mobilnością w Nowym Targu.                                                                            | ↑ | ↑ | ↑ | → | ↑ |
| Uruchomienie systemu zbierającego dane z czujników GPS autobusów.                                                                                | ↑ | ↑ | ↑ | → | ↑ |
| Stworzenie systemu predykcji opóźnień i informacji o czasie przejazdu.                                                                           | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | → |
| Stworzenie elektronicznego systemu monitorowania obłożenia pojazdów.                                                                             | ↑ | ↑ | ↑ | → | → |
| Uruchomienie zintegrowanej aplikacji rezerwacji podróży (kolej, bus, rower, taxi).                                                               | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | → |
| <b>Cel 2. Promowanie aktywnej i niskoemisyjnej mobilności</b>                                                                                    |   |   |   |   |   |
| Rozbudowa ciągów pieszych w obszarach zabudowanych, w szczególności w pobliżu stacji i przystanków transportu publicznego.                       | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | → |
| Zaplanowanie i budowa spójnej sieci ścieżek rowerowych, w tym VeloPodhale wokół Tatr z odnogami do stacji kolejowych i rowerostrady międzygminne | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | → |
| Budowa sieci zadaszonych parkingów rowerowych.                                                                                                   | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | → |
| Stworzenie sieci rowerowych węzłów z wypożyczalnią.                                                                                              | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | → |
| Wprowadzenie dni bez samochodu w miastach.                                                                                                       | ↑ | ↑ | ↑ | → | ↑ |
| Regularne prowadzenie kampanii typu: „Rowerem do pracy / szkoły”, „Tydzień mobilności w szkole”.                                                 | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| Wprowadzenie zniżek na transport publiczny dla osób dojeżdżających rowerem.                                                                      | ↑ | ↑ | ↑ | → | → |
| Organizacja szkolnych konkursów na ekologiczny dojazd.                                                                                           | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| Opracowanie i przyjęcie wspólnej taryfy parkingowej w POF.                                                                                       | ↑ | ↑ | ↑ | → | → |
| Wprowadzenie opłat za wjazd do centrów miast i wybranych wsi.                                                                                    | ↑ | ↑ | ↑ | → | → |
| Stworzenie sieci parkingów buforowych.                                                                                                           | ↑ | ↑ | ↑ | → | → |
| Budowa sieci parkingów P&R.                                                                                                                      | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | → |
| Budowa sieci dynamicznych tablic informujących o zajętości parkingów.                                                                            | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | → |

|                                                                                               |   |   |   |   |   |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|---|
| Stworzenie systemu rezerwacji miejsc parkingowych online.                                     | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| Zakup autobusów elektrycznych do komunikacji międzygminnej                                    | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| Montaż stacji ładowania samochodów elektrycznych.                                             | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| Wprowadzenie dopłat do zakupu rowerów elektrycznych dla mieszkańców.                          | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| Wprowadzenie zachęt dla firm oferujących ładowarki dla klientów oraz do elektryfikacji floty. | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | → |
| Prowadzenie konkursów promujących e-mobilność.                                                | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| Sukcesywne opracowywanie wspólnych planów mobilności międzygminnej.                           | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| Wprowadzenie wymogu lokowania nowych inwestycji w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych.          | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | → |
| Rewitalizacja centrów miast i wsi jako przyjaznych pieszym.                                   | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | → |
| Wprowadzenie standardu planowania "ulica dla wszystkich".                                     | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | → |
| Stosowanie planowania przestrzennego zgodnego z koncepcją TOD.                                | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |

Źródło: opracowanie własne.

## 8.1. SPOSÓB REALIZACJI DZIAŁAŃ

Wszystkie działania wskazane w Planie odpowiadają na kluczowe potrzeby mieszkańców Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego w zakresie zrównoważonej mobilności. Ich realizacja ma na celu harmonijny rozwój systemu transportowego, poprawę warunków podróżowania transportem publicznym i aktywnym oraz wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego na całym obszarze funkcjonalnym.

Realizacja działań będzie prowadzona w układzie pakietów wdrożeniowych, łączących przedsięwzięcia infrastrukturalne z rozwiązaniami organizacyjnymi, informacyjnymi, promocyjnymi oraz – w razie potrzeby – regulacyjnymi i finansowymi. Podejście pakietowe pozwala uzyskać efekt skali i synergii, ograniczając ryzyko wdrażania działań „punktowych”, które nie przynoszą trwałej zmiany zachowań transportowych. W szczególności, działania ograniczające presję ruchu samochodowego (np. polityka parkingowa) będą wdrażane równolegle z rozwojem atrakcyjnych alternatyw (transport publiczny, integracja taryfowa i rozkładowa, infrastruktura piesza i rowerowa).

Skuteczne wdrażanie Planu wymaga uwzględniania oczekiwań i potrzeb społecznych. W związku z tym przewiduje się prowadzenie cyklicznych badań opinii i zachowań komunikacyjnych mieszkańców i użytkowników obszaru (w tym odwiedzających), stanowiących

podstawę projektowania działań informacyjnych i edukacyjnych. Kampanie informacyjne i promocyjne będą towarzyszyć wdrażanym rozwiązaniom, wspierając akceptację społeczną oraz utrwalanie proekologicznych i odpowiedzialnych postaw transportowych.

Zgodnie z logiką cyklu SUMP, planowanie zrównoważonej mobilności jest procesem ciągłym, obejmującym wdrażanie, monitoring, ocenę oraz wprowadzanie korekt. Oznacza to, że działania mogą być doprecyzowywane i porządkowane priorytetowo w oparciu o wyniki monitoringu, zmieniające się uwarunkowania (np. nowe inwestycje, zmiany prawne, wahania popytu sezonowego) oraz wyniki konsultacji społecznych. Kluczowe jest również efektywne wykorzystanie zasobów ludzkich, finansowych i infrastrukturalnych poprzez właściwe sekwencjonowanie działań, w tym powiązanie ich z cyklem budżetowym i planami inwestycyjnymi jednostek samorządu terytorialnego.

Wdrażanie działań będzie prowadzone z uwzględnieniem specyfiki Podhala, w szczególności sezonowości ruchu turystycznego oraz zróżnicowanej struktury osadniczej. Dotyczy to zarówno planowania oferty przewozowej i rozwiązań parkingowych, jak i doboru terminów pomiarów oraz oceny efektów (z uwzględnieniem okresów poza szczytem sezonu turystycznego, dla zapewnienia porównywalności wyników).

Nadrzędną zasadą realizacji działań jest poprawa jakości życia mieszkańców oraz stanu środowiska naturalnego. Dlatego planowanie inwestycji – również związanych z infrastrukturą transportową – powinno na wczesnym etapie uwzględniać wymagania środowiskowe, efekty w zakresie emisji i hałasu oraz możliwości rozwoju zieleni i poprawy jakości przestrzeni publicznych. Równocześnie działania będą projektowane w sposób sprzyjający bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz dostępności dla wszystkich użytkowników, w tym osób o ograniczonej mobilności.

## **8.2. JEDNOSTKI ORGANIZACYJNE ODPOWIEDZIALNE ZA REALIZACJĘ PLANU**

W strukturach jednostek samorządu terytorialnego – gmin i powiatów wchodzących w skład Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego – funkcjonują wydziały, stanowiska merytoryczne oraz jednostki organizacyjne odpowiedzialne m.in. za przygotowanie, nadzór i realizację działań związanych ze zrównoważoną mobilnością. W zakresie ich zadań mieści się również współpraca z innymi podmiotami – zarówno na etapie planowania i uzgodnień, jak i przygotowania oraz realizacji konkretnych przedsięwzięć.

Dla zapewnienia spójności wdrażania Planu na obszarze wielogminnym przyjmuje się model koordynacji dwustopniowej (docelowy oraz przejściowy):

- Koordynacja przejściowa – do czasu powołania związku powiatowo-gminnego: Głównym koordynatorem wdrażania PZMM dla POF jest Miasto Nowy Targ, odpowiedzialne w szczególności za organizację procesu monitoringu, gromadzenie

danych od gmin i powiatów, przygotowanie okresowych raportów oraz inicjowanie uzgodnień między jednostkami.

- Koordynacja docelowa – po powołaniu związku powiatowo-gminnego: Funkcję koordynatora wdrażania Planu oraz integratora działań w obszarze transportu publicznego i usług mobilności będzie pełnił Podhalański Związek Powiatowo-Gminny „Komunikacja Podhalańska” (PZPG) – w zakresie wynikającym z przekazanych kompetencji i zawartych porozumień między JST.

Odpowiedzialność za realizację poszczególnych działań i projektów na terenie gmin i powiatów spoczywa na właściwych jednostkach samorządowych zgodnie z ich aktualną strukturą organizacyjną (wydziały, stanowiska, jednostki organizacyjne). Działania o charakterze ponadlokalnym będą wymagały koordynacji między gminami i powiatami, w tym uzgodnienia harmonogramów, standardów technicznych oraz sposobu finansowania.

W celu zapewnienia skutecznej koordynacji oraz zgodnie z zaleceniami metodyki SUMP, rekomenduje się funkcjonowanie Zespołu Sterującego wdrażaniem PZMM, tworzonego przez przedstawicieli gmin i powiatów POF (np. wójtowie/burmistrzowie/starostowie lub osoby przez nich wskazane) oraz – w razie potrzeby – kluczowych partnerów instytucjonalnych. Zadaniem Zespołu będzie okresowy przegląd postępów, uzgadnianie priorytetów, rozwiązywanie kwestii międzysektorowych oraz rekomendowanie działań korygujących.

Każda gmina wchodząca w skład POF zobowiązana jest do przekazywania koordynatorowi (w okresie przejściowym – Miastu Nowy Targ, a docelowo – PZPG) informacji i danych dotyczących realizacji Planu. Dane te będą prezentowane w formie cyklicznego monitoringu postępów wdrażania PZMM oraz stanowić będą podstawę do oceny realizacji celów i wskaźników.

W zakresie zadań dotyczących infrastruktury drogowej konieczna będzie ścisła współpraca z właściwymi zarządcami dróg: Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, zarządem dróg wojewódzkich oraz powiatowymi zarządami dróg. Partnerami we wdrażaniu działań są również starostwa powiatowe – nowotarskie i tatrzańskie. W przypadku projektów dotyczących transportu kolejowego kluczową rolę pełni PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako zarządca infrastruktury kolejowej.

Podstawowym założeniem Planu jest łączenie działań infrastrukturalnych z rozwiązaniami organizacyjnymi, zarządczymi, informacyjnymi, promocyjnymi oraz finansowymi. W toku wdrażania – w zależności od potrzeb – mogą zostać wprowadzone usprawnienia w strukturach decyzyjnych i zarządczych na poziomie całego POF, w szczególności poprzez:

- wprowadzenie nowych rozwiązań organizacyjnych w zarządzaniu mobilnością,
- ustanowienie wyspecjalizowanych funkcji (np. pełnomocnik/koordynator ds. mobilności),
- doprecyzowanie lub zmianę zakresów kompetencji istniejących jednostek,

- tworzenie struktur poziomych (grupy robocze, zespoły zadaniowe) dla działań wymagających współpracy między gminami i sektorami.

### 8.3. ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

Realizacja działań przewidzianych w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego wymaga zabezpieczenia odpowiednich środków finansowych, pochodzących zarówno z budżetów własnych jednostek samorządu terytorialnego, jak i ze źródeł zewnętrznych. Plan nie stanowi dokumentu finansowego, lecz ramę strategiczną umożliwiającą koordynację i racjonalne wykorzystanie dostępnych instrumentów finansowania.

Podstawowym źródłem finansowania są środki własne gmin i powiatów, określane corocznie w uchwałach budżetowych. Obejmują one dochody bieżące (np. podatki lokalne) oraz dochody majątkowe (np. sprzedaż mienia komunalnego). Należy przy tym podkreślić, że wydatki bieżące, w tym w szczególności finansowanie organizacji publicznego transportu zbiorowego, nie mogą być pokrywane ze środków pochodzących ze sprzedaży majątku i wymagają stabilnych źródeł dochodów bieżących.

Ze względu na ograniczone możliwości finansowania inwestycji wyłącznie ze środków własnych, kluczowe znaczenie dla realizacji Planu ma **pozyskiwanie środków zewnętrznych**, w szczególności funduszy Unii Europejskiej. W perspektywie finansowej 2021–2027 działania z zakresu zrównoważonej mobilności mogą być współfinansowane m.in. w ramach:

- Funduszy Europejskich na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko (FENIKS) – jako głównego programu krajowego wspierającego transport niskoemisyjny, kolejowy i publiczny,
- Funduszy Europejskich dla Małopolski 2021–2027, w tym środków dedykowanych obszarom funkcjonalnym w ramach mechanizmu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT),
- Programów Europejskiej Współpracy Terytorialnej (Interreg) – w szczególności w zakresie projektów transgranicznych, turystycznych i integrujących systemy transportowe,
- innych krajowych i regionalnych programów wsparcia, zgodnych z celami polityki spójności Unii Europejskiej.

Uzupełniającym źródłem finansowania są środki uruchomione w ramach Krajowego Planu Odbudowy (KPO), finansowanego z Unijnego Funduszu Odbudowy, które mogą wspierać m.in. inwestycje w niskoemisyjny transport publiczny, elektromobilność oraz cyfryzację usług mobilności.

Istotnym elementem systemu finansowania są również środki krajowe z budżetu państwa, dostępne w ramach programów i funduszy celowych, w szczególności:

- Narodowego i Wojewódzkich Funduszy Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej,
- Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg,
- Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych,
- programów resortowych realizowanych przez właściwe ministerstwa i urzędy wojewódzkie.

Coraz większe znaczenie w realizacji działań związanych z mobilnością mogą mieć także środki sektora prywatnego, pozyskiwane m.in. w ramach projektów realizowanych w formule partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP) lub poprzez działalność operatorów prywatnych (np. systemy mikromobilności współdzielonej).

Zróżnicowanie źródeł finansowania oraz ich odpowiednie dopasowanie do charakteru poszczególnych działań (inwestycyjnych, organizacyjnych i promocyjnych) zwiększa szanse na skuteczną, terminową i kompleksową realizację Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej na obszarze Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego.

#### 8.4. PODMIOTY ODPOWIEDZIALNE ZA REALIZACJĘ DZIAŁAŃ

Realizacja Planu Zrównoważonej Mobilności Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP POF) wymaga współpracy wielu instytucji funkcjonujących na różnych poziomach samorządu oraz w sektorze publicznym i prywatnym. Za realizację Planu odpowiedzialne są bezpośrednio poszczególne gminy i powiaty Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego. Kluczowym elementem wdrażania jest **sprawnie działająca struktura koordynacyjna**, umożliwiająca prowadzenie jednolitej polityki mobilności na terenie POF, synchronizowanie działań inwestycyjnych oraz integrację transportu publicznego. Podmiotem tym powinien być powołany związek powiatowo-gminny jako organizator transportu publicznego na obszarze POF – **Podhalański Związek Powiatowo-Gminny „Komunikacja Podhalańska”**. Związek ten powinien przejąć od gmin i powiatów kompetencje w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, integracji taryfowej, rozkładowej i informacyjnej, a także koordynacji działań związanych z mobilnością aktywną, planowaniem przestrzennym oraz logistyką miejską. Powinien on również odpowiadać za koordynację wdrażania i monitoring niniejszego planu SUMP.

Tab. 8.3. Podział odpowiedzialności za pakiety działań SUMP POF

| Pakiet działań                                          | Podstawowy odpowiedzialny       | Współpracujący                        | Zakres odpowiedzialności                                                  |
|---------------------------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| <b>Integracja transportu publicznego</b>                | PZPG<br>Komunikacja Podhalańska | Gminy, powiaty, operatorzy, UMWM      | integracja taryf, wspólne rozkłady, standaryzacja przystanków, GTFS, MaaS |
| <b>Rozwój oferty PTZ (częstotliwość, sieć połączeń)</b> | PZPG<br>Komunikacja Podhalańska | Gminy, Koleje Małopolskie, operatorzy | ustalanie oferty, koordynacja finansowania, synchronizacja autobus-kolej  |

| Pakiet działań                                   | Podstawowy odpowiedzialny    | Współpracujący                        | Zakres odpowiedzialności                                    |
|--------------------------------------------------|------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| <b>Infrastruktura rowerowa i pieszka</b>         | Gminy i powiaty              | PZPG Komunikacja Podhalańska          | projektowanie i budowa, integracja z węzłami przesiadkowymi |
| <b>Węzły przesiadkowe i parkingi P+R/B+R/K+R</b> | PZPG Komunikacja Podhalańska | Gminy, PKP PLK                        | lokalizacje, projekty, zarządzanie                          |
| <b>Polityka parkingowa</b>                       | Gminy                        | PZPG Komunikacja Podhalańska          | strefy płatnego parkowania zarządzanie danymi parkingowymi  |
| <b>Planowanie przestrzenne</b>                   | Gminy, powiaty               | PZPG Komunikacja Podhalańska          | wytyczne planistyczne monitoring MPZP                       |
| <b>Bezpieczeństwo ruchu drogowego</b>            | Gminy, powiaty               | Policja, PZPG Komunikacja Podhalańska | • przebudowy skrzyżowań • strefy TEMPO 30                   |
| <b>Logistyka miejska i dostawy</b>               | Gminy                        | PZPG Komunikacja Podhalańska          | strefowanie dostaw, wyznaczanie punktów przeładunkowych     |
| <b>Promocja i edukacja mobilności</b>            | PZPG Komunikacja Podhalańska | Szkoły, NGO, gminy                    | kampanie edukacyjne, promocja PTZ i mobilności aktywnej     |
| <b>Monitoring i dane</b>                         | PZPG Komunikacja Podhalańska | Operatorzy, gminy, uczelnie           | badania ruchu, analizy napętnieni, ankiety podróżnych       |

Źródło: opracowanie własne.

#### 8.4.1. PODHALAŃSKI ZWIĄZEK POWIATOWO-GMINNY JAKO JEDNOSTKA WIODĄCA

Podhalański Związek Powiatowo-Gminny (PZPG) „**Komunikacja Podhalańska**” pełni funkcję **centralnego organizatora mobilności POF**. Zgodnie z zapisami projektu SUMP POF, Związek ten jest rekomendowaną formą instytucjonalną dla przejęcia kompetencji organizatorskich od gmin i powiatów, integracji taryfowej, przestrzennej, rozkładowej i informacyjnej oraz zarządzania systemem transportowym w sposób jednolity dla całego obszaru.

#### Zakres odpowiedzialności PZPG obejmuje:

##### 1. Organizację publicznego transportu zbiorowego

- Integracja taryfowa i wprowadzenie jednolitego biletu.
- Projektowanie, optymalizacja i synchronizacja rozkładów jazdy.
- Koordynacja linii autobusowych i kolejowych.
- Zlecanie przewozów operatorom oraz kontrola jakości.

## **2. Zarządzanie infrastrukturą i inwestycjami**

- Koordynacja inwestycji gmin i powiatów w zakresie transportu publicznego, rowerowego oraz pieszego.
- Rozwój węzłów przesiadkowych i systemów P+R, B+R, K+R.
- Współpraca z PKP PLK, GDDKiA, UMWM w zakresie inwestycji infrastrukturalnych.

## **3. Zarządzanie danymi i digitalizacja**

- Jednolita platforma informacji pasażerskiej (GTFS, rozkłady, dynamiczna informacja).
- Rozwój usług typu MaaS (Mobility as a Service).
- Prowadzenie monitoringu napełnień, badań ruchu oraz badań preferencji i zachowań komunikacyjnych.

## **4. Współpraca strategiczna**

- Współpraca z uczelniami i ekspertami,
- Prowadzenie procesów konsultacyjnych i dialogu społecznego.

## **5. Pozyskiwanie i dystrybucja finansowania**

- FRPA, RFRD, FENIKS, środki UMWM, ZIT Podhalański.
- Współpraca z partnerami prywatnymi (PPP), operatorami i sektorem usług mobilności.

Realizacja SUMP wymaga współpracy z szerokim gronem interesariuszy. Do najważniejszych należą:

- UMWM / Koleje Małopolskie / Przewozy Regionalne – Integracja kolej–autobus, takty, węzły przesiadkowe,
- PKP PLK – Modernizacja infrastruktury kolejowej, węzły i P+R,
- GDDKiA / ZDW – Drogi krajowe i wojewódzkie – koordynacja inwestycji,
- UMWM / Koleje Małopolskie / Przewozy Regionalne – Integracja kolej–autobus, takty, węzły przesiadkowe,
- PKP PLK – Modernizacja infrastruktury kolejowej, węzły i P+R,
- GDDKiA / ZDW – Drogi krajowe i wojewódzkie – koordynacja inwestycji,
- Policja, Straże gminne/powiatowe – Bezpieczeństwo ruchu drogowego, Kontrola prędkości, wsparcie stref 30
- Uczelnie, eksperci, NGO – Badania, edukacja, konsultacje społeczne,
- Przewoźnicy prywatni – Rozwój usług współdzielonych, inwestycje, rozkłady jazdy,
- TPN, PPN, Nadleśnictwa – Trasy piesze/rowerowe, ograniczenia ruchu,
- NGO / organizacje rowerowe i turystyczne – Kampanie, konsultacje projektów.

## 8.5. MONITOROWANIE I EWALUACJA PLANU

### 8.5.1. HARMONOGRAM, ZAKRES I PROCEDURA MONITOROWANIA REALIZACJI SUMP POF

Proces monitorowania i oceny realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP POF) stanowi kluczowy element zarządzania wdrażaniem dokumentu i służy zapewnieniu, że cele strategiczne oraz kierunki interwencji są osiąganym w sposób systematyczny i mierzalny. Monitoring pozwala również na wczesną identyfikację ryzyk i odchyleń od założeń oraz umożliwia podjęcie działań korygujących.

#### Horyzont obowiązywania SUMP POF

- **Horyzont realizacji: 2034 r.**
- **Ewaluacja śródkresowa: 2029 r.**
- **Zakończenie okresu obowiązywania: 2034 r.**, wraz z przygotowaniem kolejnej edycji SUMP.

#### Cykle monitoringu

Monitoring realizacji SUMP POF prowadzony będzie w cyklach dwuletnich:

- **2027** – pierwszy raport monitorujący (po dwóch latach od wejścia w życie planu),
- **2029** – raport śródkresowy wraz z **ewaluacją** oraz oceną potrzeby aktualizacji,
- **2031** – trzeci raport monitorujący,
- **2033** – czwarty, końcowy raport monitorujący, stanowiący podstawę do opracowania nowej edycji SUMP.

Cykliczność ta zapewnia możliwość bieżącego śledzenia postępów oraz odpowiednio wczesnego przygotowania aktualizacji dokumentu.

#### Aktualizacja dokumentu

W roku **2029**, w ramach ewaluacji śródkresowej, przeprowadzona zostanie szczegółowa analiza realizacji wskaźników SUMI.

Jeżeli na tym etapie:

- kluczowe wskaźniki nie będą osiągały wymaganej dynamiki,
- pojawiają się nowe wyzwania lub zmiany regulacyjne,
- zaistnieją istotne zmiany infrastrukturalne, społeczne lub transportowe,

— **zalecana jest aktualizacja SUMP POF**. Aktualizacja może zostać przeprowadzona również wcześniej, jeżeli zmiany uwarunkowań lokalnych lub przepisów krajowych tego wymagają.

## Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie

Wiodącym podmiotem odpowiedzialnym za monitoring jest:

**Podhalański Związek Powiatowo-Gminny (PZPG) – Komunikacja Podhalańska**  
(do czasu powołania Związku koordynator SUMP - Stowarzyszenie Podhalański Obszar Funkcjonalny)

Rolą Związku będzie/koordynatora SUMP:

- gromadzenie danych od jednostek samorządu terytorialnego oraz operatorów,
- analiza wskaźników SUMI i wskaźników rezultatu,
- opracowanie raportów monitorujących,
- przedstawianie wyników Radzie PZPG, gminom i powiatom POF oraz mieszkańcom.

## Procedura zbierania danych

1. **Gminy, powiaty i operatorzy przekazują dane do PZPG do 31 marca** w latach raportowych.
2. **PZPG dokonuje weryfikacji, ujednolicenia i agregacji danych.**
3. **Wyliczane są wszystkie wskaźniki SUMI** na podstawie:
  - Policja – bezpieczeństwo,
  - BDL – demografia i środowisko, bezpieczeństwo, dostępność,
  - dane operatorów – podział modalny podróży, dostępność,
  - dane GIS – dostępność przestrzenna,
  - modele ruchu – emisje i czas podróży,
4. Raport z monitoringu oddawany jest do zatwierdzenia przez Radę PZPG.
5. Raport zostaje opublikowany w BIP oraz na stronie Komunikacji Podhalańskiej.

---

### 8.5.2. WSKAŹNIKI SUMI

Skuteczna realizacja Planu Zrównoważonej Mobilności Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego wymaga nie tylko wdrażania działań, lecz także ich systematycznego monitorowania, oceny oraz dostosowywania do zmieniających się warunków społeczno-gospodarczych i transportowych. Monitoring i ewaluacja SUMP mają na celu zapewnienie przejrzystości procesu wdrażania, umożliwienie oceny postępów, identyfikację ryzyka braku realizacji celów oraz podejmowanie decyzji korygujących na podstawie wiarygodnych danych.

Kluczową rolę w procesie monitoringu odgrywają **mieralne wskaźniki**, pozwalające na regularne śledzenie zmian w systemie mobilności, ocenę oddziaływania działań wdrożeniowych i weryfikację postępów w osiąganiu celów strategicznych SUMP. Zgodnie z podejściem rekomendowanym przez Komisję Europejską i wytycznymi Ministerstwa Infrastruktury, wskaźniki te powinny obejmować m.in. emisję gazów cieplarnianych, poziom zatorów komunikacyjnych, bezpieczeństwo ruchu drogowego, udział poszczególnych środków transportu, dostęp do usług mobilności oraz wskaźniki dotyczące jakości środowiska (powietrze, hałas).

W procesie monitorowania wykorzystywane będą **wskaźniki SUMI (Sustainable Urban Mobility Indicators)** – narzędzie opracowane na poziomie unijnym, służące do obiektywnej oceny efektów polityk mobilnościowych, obecnie implementowane w nowo opracowywanych planach SUMP w Polsce. Wskaźniki SUMI umożliwiają identyfikację mocnych i słabych stron systemu, porównania międzyregionalne oraz ocenę wpływu SUMP na zachowania transportowe, bezpieczeństwo ruchu drogowego i redukcję emisji. Zgodnie z zasadą SMART, wskaźniki te będą formułowane w sposób: skonkretyzowany, mierzalny, osiągalny, istotny oraz określony w czasie. Wskaźniki SUMI odpowiadają wskaźnikom rezultatu stosowanym przy monitoringu wdrażania strategii rozwojowych.

Każdy podmiot zaangażowany w realizację SUMP będzie zobowiązany do przekazywania danych niezbędnych do wyliczania wskaźników. Dane te trafią do **koordynatora ds. mobilności SUMP** (może nim być planowana do powołania Komunikacja Podhalańska), który odpowiada za ich gromadzenie, analizę oraz cykliczne raportowanie postępów. W sytuacji ograniczeń lub przerw w przepływie danych, jednostki realizujące działania zachowują obowiązek ich samodzielnego gromadzenia w ramach swoich kompetencji, tak aby zapewnić ciągłość monitoringu i rzetelność wyników.

Każde działanie realizowane w ramach Planu powinno odnosić się do właściwych wskaźników monitorowania – zarówno tych bazowych, jak i weryfikowanych w trakcie wdrażania – aby jednoznacznie określić wpływ działania na system mobilności oraz na realizację celów SUMP. Zapewnia to spójność całego procesu wdrażania oraz umożliwia ocenę efektywności poszczególnych projektów.

System monitorowania SUMP POF opiera się na różnorodnych źródłach danych, w tym: publicznych bazach statystycznych (GUS, SEWiK), badaniach ankietowych ruchu, analizach GIS, danych operatorów transportu oraz modelach makrosymulacyjnych. Podejście to pozwala na rzetelne śledzenie trendów mobilnościowych, wyciąganie wniosków oraz podejmowanie działań korygujących – zarówno w horyzoncie krótko-, jak i długookresowym.

Tab. 8.4. Wskaźniki monitorowania SUMP POF

| Wskaźniki SUMI                                                 | Sposób obliczenia                                                                                         | Jednostka                                       | Wartość bazowa (2024) | Wartość docelowa (2034) | Wartość BAU (2034) | Wartość pośrednia (2029) |
|----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------|--------------------|--------------------------|
| <b>Udział zrównoważonych sposobów przemieszczania się</b>      | Procentowy udział podróży realizowanych pieszo, rowerem i transportem publicznym przez mieszkańców POF    | %                                               | 24,7                  | 30,8                    | 25,1               | 26,7                     |
| <b>Ofiary śmiertelne wypadków komunikacyjnych</b>              | Roczna liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców.                                                 | zgony / 100 tys. mieszkańców                    | 87,6                  | 61,30                   | 80,0               | 77,5                     |
| <b>Emisje gazów cieplarnianych CO<sub>2</sub> z transportu</b> | Całkowita roczna emisja CO <sub>2</sub> z transportu na obszarze PO na 100 tys. mieszkańców               | t CO <sub>2</sub> (ekw.) / 100 tys. mieszkańców | 164 000               | 140 000                 | 150 000            | 150 000                  |
| <b>Emisje PM<sub>2.5</sub> z transportu</b>                    | Roczna emisja pyłów PM <sub>2.5</sub> generowanych przez transport na 100 tys. mieszkańców.               | PM <sub>2.5</sub> (ekw.) / 100 tys. mieszkańców | 30,32                 | 28,5                    | 29,8               | 29,5                     |
| <b>Dostęp do publicznego transportu zbiorowego</b>             | Mieszkańcy z bardzo dobrym <sup>20</sup> lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego.        | %                                               | 51                    | 75                      | 55                 | 60                       |
| <b>Wskaźnik zatorów drogowych</b>                              | Średni wskaźnik wydłużenia czasu przejazdu samochodem z Nowego Targu (Urząd Miasta) do urzędów gmin POF). | Stosunek liczbowy                               | 1,197                 | 1,10                    | 1,23               | 1,15                     |

Źródło: opracowanie własne.

W tabeli 8.5 przedstawiono metodologię pomiaru wskaźników rezultatu i wskaźników produktu.

20

Odsetek mieszkańców z bardzo dobrym dostępem do transportu zbiorowego został obliczony na podstawie odległości 500 m od przystanków autobusowych oraz 800 m od przystanków kolejowych, z których było co najmniej 10 kursów w dni robocze (dobra dostępność) lub 40 kursów (bardzo dobra dostępność).

Tab. 8.5. Definicje i sposób pomiaru wskaźników SUMI

| <b>Wskaźniki SUMI</b>                                          | <b>Metoda pomiaru</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | <b>Źródła danych</b>                                                                                                                          |
|----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Udział zrównoważonych sposobów przemieszczania się</b>      | Procentowy udział wszystkich podróży w obrębie POF, mierzonych w osobokilometrach, w dniu roboczym, poza wysokim sezonem turystycznym (np. październik lub kwiecień) za pomocą transportu publicznego lub aktywnych form mobilności (pieszo, rower, hulajnoga).                                                                                                                                                                             | Badanie ankietowe na reprezentatywnej próbie mieszkańców i osób czasowo przebywających na obszarze POF. Pomiary własne lub badanie zlecone.   |
| <b>Ofiary śmiertelne wypadków komunikacyjnych</b>              | Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w skali roku przeliczona na 100 tys. mieszkańców. Uwzględnia się w niej zgodnie z metodyką również osoby ranne, które zmarły na skutek wypadku w przeciągu 30 dni od jego zajścia. Z uwagi na dostępność danych (dla powiatów) wskaźnik może obejmować obszar POF powiększony o gminy powiatu nowotarskiego będące poza POW.                                                          | BDL GUS, Policja                                                                                                                              |
| <b>Emisje gazów cieplarnianych CO<sub>2</sub> z transportu</b> | Emisje gazów cieplarnianych (CO <sub>2</sub> w tonach ekw.) w skali roku przeliczone na 100 tys. mieszkańców                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Obliczenia własne na podstawie modelu ruchu lub bilanse emisji POF na podstawie danych KOBIZE IOŚ / EDGAR, lub wyniki publikowane przez GIOŚ. |
| <b>Emisje PM<sub>2.5</sub> z transportu</b>                    | Wskaźnik emisji w transporcie (tony PM 2,5 ekw. w skali roku przeliczone na 100 tys. mieszkańców                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Obliczenia własne na podstawie modelu ruchu lub bilanse emisji POF na podstawie danych KOBIZE IOŚ / EDGAR, lub wyniki publikowane przez GIOŚ. |
| <b>Dostęp do publicznego transportu zbiorowego</b>             | Odsetek mieszkańców z bardzo dobrym dostępem do transportu zbiorowego został obliczony jako odsetek mieszkańców zamieszkujących w odległości 500 m od przystanków autobusowych oraz 800 m od przystanków kolejowych, z których było co najmniej 10 kursów bezpośrednich w dni robocze (dobra dostępność) lub 40 kursów bezpośrednich (bardzo dobra dostępność) do Zakopanego lub Nowego Targu. Liczba połączeń „bezpośrednich” obejmuje też | Analiza własna GIS na podstawie danych BDL GUS, bazy obiektów (dane adresowe) oraz danych organizatorów transportu (Komunikacja Podhalańska). |

|                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                            |
|-----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                   | połączenia w ramach skoordynowanych przesiadek (poniżej 10 minut) w połączeniach obejmujących podróże multimodalne (autobus/bus + pociąg). Pomiar przypada na dzień roboczy w miesiącach poza wysokim sezonem turystycznym (np. październik, kwiecień).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                            |
| <b>Wskaźnik zatorów drogowych</b> | Średni wskaźnik wydłużenia czasu przejazdu samochodem z Nowego Targu (Urząd Miasta) do urzędów gmin POF. Wskaźnik jest ważony liczbą mieszkańców gmin i obliczany w porannym szczycie (godz. 8:00) w porównaniu do czasu przejazdu przy ruchu swobodnym (godz. 22:00). Pomiar przypada na dzień roboczy środka tygodnia (np. środa) w miesiącach poza wysokim sezonem turystycznym (np. październik, kwiecień). Wzanie liczbą mieszkańców polega na przemnożeniu wyniku w minutach przez liczbę mieszkańców docelowej gminy, następnie sumę takich iloczynów dzieli się przez sumę liczby mieszkańców gmin do których obliczano czas dojazdu, a uzyskany iloraz jest ważonym czasem dojazdu. Następnie uzyskany wynik dla godziny 8:00 dzieli się przez wynik dla godziny 22:00. Należy wybrać dzień badania bez ekstremalnych zjawisk pogodowych, które zaburzałyby wynik. | Analiza własna. Czasy przejazdu na podstawie systemu nawigacji drogowej (np. Google Maps). |

Źródło: opracowanie własne.

## 8.6. ANALIZA RYZYK Wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego

Skuteczna realizacja Planu Zrównoważonej Mobilności Podhalańskiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP POF) wymaga identyfikacji potencjalnych czynników ryzyka, które mogą wpływać na harmonogram, zakres i efektywność działań. Celem niniejszego rozdziału jest wskazanie zagrożeń, ich możliwych skutków oraz priorytetów zarządczych – tak, aby umożliwić sprawną realizację Planu, ograniczając niepewności i umożliwiając szybkie reagowanie na pojawiające się wyzwania.

Analiza ryzyka została przygotowana zgodnie ze standardami stosowanymi w europejskich SUMP (m.in. metodyka ELTIS, CIVITAS), z wykorzystaniem skali jakościowej opartej na dwóch

wymiarach: **prawdopodobieństwo wystąpienia** oraz **siła oddziaływania** na wdrażanie Planu. Ryzyka oceniono w trzystopniowej skali (niskie–średnie–wysokie), a następnie przedstawiono w formie tabelarycznego wykazu z propozycjami działań ograniczających.

Tab. 8.6. Ryzyka wdrażania SUMP POF

| Kod | Kategoria ryzyka  | Opis ryzyka                                                                                          | P | S | Ocena                  | Potencjalne konsekwencje                                                         | Działania mitygujące                                              |
|-----|-------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| R1  | Instytucjonalne   | Opóźnienie lub brak powołania Podhalańskiego Związku Powiatowo-Gminnego jako organizatora transportu | W | W | <b>Bardzo wysokie</b>  | Brak integracji taryfowej, brak jednolitego systemu TPZ, trudności w monitoringu | Porozumienie międzygminne, wsparcie UMWM, etapowanie kompetencji  |
| R2  | Instytucjonalne   | Niska gotowość gmin do przekazania kompetencji do PZPG                                               | Ś | W | <b>Wysokie</b>         | Fragmentacja działań, brak jednolitej polityki mobilności                        | Konsultacje, prezentacja korzyści, modele pilotażowe              |
| R3  | Polityczne        | Zmiany władz lokalnych i brak kontynuacji polityki mobilności                                        | Ś | W | <b>Wysokie</b>         | Spowolnienie wdrażania, wycofanie działań                                        | Umocowanie SUMP uchwałą, cykliczne raporty, komunikacja publiczna |
| R4  | Społeczne         | Opór społeczny wobec polityki parkingowej i ograniczeń w ruchu samochodowym                          | Ś | Ś | <b>Średnie</b>         | Trudności z wdrożeniem SPP, P&R, reorganizacji ruchu, protesty                   | Kampanie, pilotaże, dialog społeczny, testy czasowe               |
| R5  | Techniczne        | Brak zasobów kadrowych lub kompetencyjnych w gminach                                                 | Ś | W | <b>Wysokie</b>         | Problemy z ITS, MaaS, danymi, monitoringiem                                      | System szkoleń, wsparcie ekspertów, outsourcing                   |
| R6  | Techniczne        | Brak dostępności kierowców i maszynistów                                                             | Ś | Ś | <b>Średnie</b>         | Niższa częstotliwość, brak możliwości rozwoju oferty                             | Programy szkoleniowe, zachęty dla pracowników                     |
| R7  | Techniczne        | Braki mocy przyłączeniowych dla autobusów e-mobility                                                 | Ś | Ś | <b>Średnie</b>         | Opóźnienia lub brak wdrożenia e-busów                                            | Wczesne uzgodnienia z operatorami energii                         |
| R6  | Finansowe         | Wzrost cen taboru, materiałów i usług                                                                | W | W | <b>Bardzo wysokie</b>  | Redukcja zakresu projektów, opóźnienia                                           | Rezerwy, etapowanie, alternatywne technologie                     |
| R7  | Finansowe         | Brak środków zewnętrznych lub niska skuteczność aplikowania (UE, FRPA, KPO)                          | W | Ś | <b>Wysokie</b>         | Ograniczona realizacja inwestycji                                                | Przygotowanie projektów „półkowych”, współpraca z UMWM            |
| R8  | Finansowe         | Zbyt niskie finansowanie bieżące transportu publicznego                                              | Ś | W | <b>Wysokie</b>         | Spadek częstotliwości, jakość usług, brak integracji                             | Wspólny fundusz mobilności, modele współfinansowania              |
| R9  | Operacyjne        | Problemy z koordynacją autobus–kolej                                                                 | Ś | Ś | <b>Średnio-wysokie</b> | Brak integracji, słaba atrakcyjność TPZ                                          | Stale zespoły koordynacyjne, analiza węzłów                       |
| R10 | Dane i monitoring | Brak danych SUMI lub brak spójnych danych z gmin                                                     | Ś | Ś | <b>Średnie</b>         | Brak możliwości raportowania, słaba ewaluacja                                    | Centrum danych PZPG, obowiązek                                    |

| Kod | Kategoria ryzyka  | Opis ryzyka                                                                                | P | S | Ocena          | Potencjalne konsekwencje             | Działania mitygujące                                |
|-----|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|----------------|--------------------------------------|-----------------------------------------------------|
|     |                   |                                                                                            |   |   |                |                                      | raportowania. outsourcing                           |
| R11 | Dane i monitoring | Braki danych o napełnieniach, emisjach, ruchu turystycznym                                 | N | Ś | Niskie-średnie | Ograniczona precyzja wskaźników      | Badania ruchu, współpraca z TPN, GPS operatorów     |
| R12 | IT / cyfryzacja   | Opóźnienia we wdrażaniu ITS, dynamicznej informacji pasażerskiej,                          | Ś | Ś | Średnie        | Niższa jakość systemu mobilności     | Przygotowanie dokumentacji IT, standaryzacja        |
| R13 | IT / cyfryzacja   | Brak integracji danych GTFS i brak aktualności rozkładów                                   | Ś | Ś | Średnie        | Pogorszenie informacji pasażerskiej  | Wspólna platforma PZPG, odpowiedzialność operatorów |
| R14 | Środowiskowe      | Zwiększony ruch turystyczny niwelujący efekty działań TPZ                                  | Ś | Ś | Średnie        | Mniejsza redukcja emisji i kongestii | Polityka TDM, transport sezonowy, integracja z TPN  |
| R15 | Prawne            | Zmiany w przepisach o transporcie zbiorowym, PPP, zamówieniach publicznych                 | N | Ś | Niskie-średnie | Konieczność zmian dokumentacji       | Monitoring legislacji, wsparcie prawne PZPG         |
| R16 | Prawne            | Spory kompetencyjne gmin i powiatu                                                         | N | Ś | Niskie-średnie | Opóźnienia w realizacji inwestycji   | Mediacja, klarowne umowy i uchwały                  |
| R17 | Strategiczne      | Brak aktualizacji SUMP mimo zmian kontekstu (demografia, turystyka, inwestycje zewnętrzne) | Ś | W | Wysokie        | Plan traci aktualność, wypacza cele  | Aktualizacja 2029 i 2033, monitoring 2-letni        |

**Legenda: P – prawdopodobieństwo:** N = niskie, Ś = średnie, W = wysokie

**S – skutek:** N = niski, Ś = średni, W = wysoki

Źródło: opracowanie własne.

### 8.6.1. INTERPRETACJA RYZYK I PRIORYTETY DZIAŁAŃ

Z przeprowadzonej analizy ryzyk wynika, że największe zagrożenia dla realizacji SUMP POF wynikają z:

#### 1. Ryzyka instytucjonalne (R1, R2, R3, R17)

To kluczowy element, ponieważ brak skutecznego organizatora transportu (PZPG) uniemożliwia realizację większości działań związanych z integracją, rozkładami, taryfą, monitoringiem i danymi.

#### 2. Ryzyka finansowe (R6, R7, R8)

Ograniczenia i opóźnienia finansowe mają bezpośredni wpływ na zakres i tempo wdrażania działań, szczególnie inwestycyjnych (węzły, P+R, tabor, ITS).

#### 3. Ryzyka społeczne (R4)

Zmiany wymagające reorganizacji ruchu lub płatności parkingowych mogą budzić sprzeciw. Ich minimalizacja jest możliwa dzięki konsultacjom i testom pilotażowym.

#### **4. Ryzyka informacyjne i monitoringowe (R11, R12)**

Jakość i dostępność danych ma kluczowe znaczenie dla rozliczalności SUMP, przygotowania aktualizacji oraz raportowania wskaźników (w tym SUMI).

Pozostałe ryzyka o charakterze technicznym, operacyjnym czy związane z IT/cyfryzacją mają o wiele mniejsze prawdopodobieństwo wystąpienia, a ich konsekwencje są niższe. Kluczowe jest aktualizowanie listy ryzyk w ramach przeprowadzanego co dwa lata monitoringu planu. Za monitorowanie odpowiada koordynator ds. mobilności w PZPG, który: gromadzi dane z gmin, operatorów i innych instytucji; co dwa lata opracowuje raport monitoringowy; dokonuje oceny dynamiki ryzyka (wzrost/spadek); rekomenduje działania naprawcze i zmiany zakresu Planu.