

P L A N
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO DLA
ZAKOPANEGO

na lata 2017 - 2025
z kierunkiem do 2030 r.

RAPORT Z KONSULTACJI
SPOŁECZNYCH

Zakopane, 2017

Projekt „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Zakopanego na lata 2017 – 2025 z kierunkiem do 2030 r.”, został opracowany na zlecenie Urzędu Miasta Zakopane przez firmę International Management Services Sp. z o.o. w Krakowie w okresie wrzesień 2016 – marzec 2017. Projekt został poddany konsultacjom społecznym i opiniom zgodnie z przepisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 nr poz. 1235).

Niniejszy raport stanowi sprawozdanie i podsumowanie tych konsultacji i składa się z części szczegółowych, zawierających zapis przebiegu spotkań konsultacyjnych wraz z streszczeniem opinii i wniosków, jakie napłynęły podczas konsultacji z komentarzami ze strony autorów i Urzędu Miasta Zakopane, prowadzącego postępowanie.

Konsultacje przeprowadzono zostały według następujących zasad:

- 1) Udostępnienie projektu Planu na stronie Miasta Zakopane www.zakopane.eu/plantransportowy oraz w pokoju 221 Wydziału Drogownictwa i Transportu Urzędu Miasta Zakopane.
- 2) Początek konsultacji 8 marca 2017, wywieszenie na stronie Urzędu Miasta, można było także nadsyłać pytania i uwagi drogą elektroniczną (rolos@zakopane.eu), pocztą na adres Urzędu Miasta Zakopane, ul. Kościuszki 13 34-500 Zakopane, skr. poczt. nr 111, Wydział Drogownictwa i Transportu lub osobiście w Wydziale (pokój 221)
- 3) Odbyły się bezpośrednie konsultacje w formie spotkań i dyskusji:
 - a. 13 marca z radnymi miejskimi oraz przedstawicielem Starostwa Powiatu Tatrzańskiego,
 - b. 14 marca z przedstawicielami komercyjnych firm przewozowych, z udziałem radnych miejskich
 - c. 21 marca dwa spotkania: z radnymi miejskimi oraz drugie z organizacjami pozarządowymi, instytucjami i przedsiębiorcami
 - d. Dyżur autorów i pracowników Urzędu Miasta dla zainteresowanych osób i instytucji (21 marca),
- 4) Zakończenie wyłożenia projektu Planu i zbierania pytań i opinii nastąpiło w dniu 3 kwietnia 2017 r.

SPIS TREŚCI

1. PODSUMOWANIE KONSULTACJI	5
1.1. Kluczowe wątki podniesione w trakcie konsultacji.....	5
1.2. Statystyka sposobu wykorzystania uwag	7
1.3. Statystyka znaczenia uwag i wniosków	9
2. SPRAWOZDANIE Z KONSULTACJI	11
2.1. Spotkanie z radnymi 13 marca 2017	11
2.2. Spotkanie 2: 14 marca – drugie spotkanie radnych miejskich.....	20
2.3. Spotkanie 3: 21 marca: z przedsiębiorcami firm przewozowych.....	24
2.4. Spotkanie 4: 21 marca: z organizacjami pozarządowymi, instytucjami i przedsiębiorcami , 21 marca 2017	32
3. Część II: Wystąpienia pisemne	43
3.1. Organizacje pozarządowe i przedsiębiorcy	43
3.2. Osoby prywatne	50
3.3. Instytucje	57
4. Część III. PODSUMOWANIE POSZCZEGÓLNYCH ETAPÓW KONSULTACJI.....	58

1. PODSUMOWANIE KONSULTACJI

1.1. KLUCZOWE WĄTKI PODNIESIONE W TRAKCIE KONSULTACJI.

(kursywą podano informacje, w jakim kierunku poszły rekomendacje do ostatecznej wersji projektu Planu)

1. Potrzeba uchwalenia Planu transportowego generalnie została potwierdzona jako krok w kierunku uporządkowania funkcjonowania miasta, szczególnie pod kątem potrzeb mieszkańców.
2. Wiele zastrzeżeń i niespełnionych oczekiwań wynika ze specyfiki Planu jako dokumentu prawa miejscowego, ściśle powiązanego z wieloletnim planowaniem finansowym, obowiązującym w Polsce i Unii Europejskiej. *Ściśle zapisane w prawie wymogi dotyczące formy i zawartości dokumentu powodują, że nie jest możliwe dowolne kształtowanie zapisów i rozwiązań – muszą one spełniać zarówno wymogi związane z merytoryczną treścią Planu, jak i uprawnieniami (lub ich brakiem) miasta do podejmowania przesądzeń i konieczności porozumiewania się (w sensie prawnym) z partnerami zewnętrznymi – samorządami czy przedsiębiorstwami.*
3. Najtrudniejszą częścią Planu jest kształtowanie układu linii autobusowych – ponieważ nie jest to wynik jakiegoś rachunku optymalizacyjnego, lecz opiera się na doświadczeniach i analizie wariantów z różnych punktów widzenia. Często w trakcie konsultacji zgłaszane propozycje były wzajemnie sprzeczne lub wykraczały daleko poza możliwości budżetowe. *Sporządzenie dla potrzeb Planu studia i analizy pokazały zbilansowany pakiet uwarunkowań i granic decyzji jakie mogą być podjęte, zarówno w sensie gospodarczym, prawnym jak i finansowym.*
4. Ważną okolicznością Planu jest fakt, że jest to pierwszy tego typu dokument planistyczny dotyczący transportu zbiorowego, organizowanego przez miasto, w ślad za powołaniem od kwietnia 2016 nowej usługi publicznego transportu zbiorowego w mieście. Dodać należy, że Zakopane jest ośrodkiem znaczenia ponadlokalnego, w niektórych aspektach znaczenia krajowego i międzynarodowego, stąd konieczność powiązania planowania transportu w skali lokalnej z regionalną i krajową jest naturalna. *Utrudnieniem jest fakt niewielkich kompetencji gminy w oddziaływaniu na sąsiednie społeczności i brak doświadczeń i dorobku szerszej współpracy w tym zakresie. Niemniej z konsultacji wynika silne oczekiwanie podjęcia takiej współpracy, także w układzie transgranicznymi, doprowadzenia do poszerzenia zintegrowanego systemu transportowego co najmniej w skali powiatu.*
5. Uczestnicy konsultacji nie negowali głównego założenia Planu, które zmierza do zmiany dotychczasowej polityki transportowej miasta: uznanie konieczności zmniejszenia obciążenia miasta ruchem samochodowym przez zwiększenie wykorzystania transportu zbiorowego, także pieszego i rowerowego, przy równoczesnym stopniowym uspokajaniu ruchu w centrum dla ograniczenia popytu

na dojazdy tam samochodem. *Trzeba mieć świadomość, że nie każdy zdaje sobie sprawę, że niektóre z rozwiązań objętych Planem mogą spowodować konieczność zmiany zachowań czy przyzwyczajzeń mieszkańców, także uczestników konsultacji. Wymaga to od miasta prowadzenia permanentnej akcji informacyjnej i popularyzacyjnej nowej polityki, tak, aby każdy mógł utożsamiać się z takimi działaniami.*

* * *

Poniższe tabele przedstawiają strukturę zgłoszonych uwag i wniosków oraz ich interpretację. Analizę przeprowadzono pod kątem dwóch aspektów: (1) treści merytorycznej uwag i wniosków oraz (2) dziedzin zarządzania.

1.2. STATYSTYKA SPOSOBU WYKORZYSTANIA UWAG

Zestawienie uwag co do treści

Grupa konsultacji \ Grupa uwag	liczba uczestników	liczba uwag	% uwag	wnioski/ uwagi przyjęte	wyjaśnienia - wpisane /bez wpisu		wnioski odrzucone	uwagi odrzucone	brak odniesień do PT	przekazane do jednostek miasta
					wyjaśnienia wpisane	wyjaśnienia bez wpisu				
					1	2				
spotkanie z radnymi 1	25	21	22,3%	3	1	6	9	0	2	0
spotkanie z radnymi 2	20	7	7,4%	0	1	5	0	0	1	0
spotkanie z przewoźnikami	35	11	11,7%	1	1	11	0	0	0	0
Spotkanie z NGO i instytucjami	24	24	25,5%	3	1	9	1	5	4	2
Uwagi pisemnie NGO	16	16	17,0%	6	2	2	0	3	0	0
Uwagi pisemnie osoby pryw.	2	13	13,8%	1	2	0	2	5	2	1
Uwagi pisemnie instytucje i firmy	2	2	2,1%	2	0	0	0	0	0	0
suma	124	94	100,0%	16	8	33	12	13	9	3
udziały		100,0%		17,0%	8,5%	35,1%	12,8%	13,8%	9,6%	3,2%

Struktura uwag co do treści**Podsumowania grupami**

Grupa konsultacji \ Grupa uwag	razem	przyjęte		odrzucone		wyjaśnienia i brak odniesienia do PT, przekazane	
		liczba	%	liczba	%	liczba	%
spotkanie z radnymi 1	21	3	14,3%	9	42,9%	9	42,9%
spotkanie z radnymi 2	7	0	0,0%	0	0,0%	7	100,0%
spotkanie z przewoźnikami	11	1	9,1%	0	0,0%	10	90,9%
Spotkanie z NGO i instytucjami	24	3	12,5%	6	25,0%	15	62,5%
Uwagi pisemnie NGO	16	6	37,5%	3	18,8%	7	43,8%
Uwagi pisemnie osoby pryw.	13	1	7,7%	7	53,8%	5	38,5%
Uwagi pisemnie instytucje i firmy	2	2	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
suma	94	16	17,0%	25	26,6%	53	56,4%

Komentarze:

- Wniosków przyjętych jest stosunkowo mało (15%), dominują uwagi co do których wyjaśnienia nie powodowały konieczności wprowadzania zmian do projektu dokumentu. Oznacza to, że uczestnicy konsultacji mogli mieć inne oczekiwania wobec dokumentu lub nie spotkali się dotąd z taką formą prowadzenia debaty.
- Stosunkowo niewiele było jednak uwag czy wniosków, które nie miały odniesienia do Planu, w tym takich, które odnosiły się do kwestii bieżących, które można załatwić w ramach bieżącej działalności Urzędu Miasta.

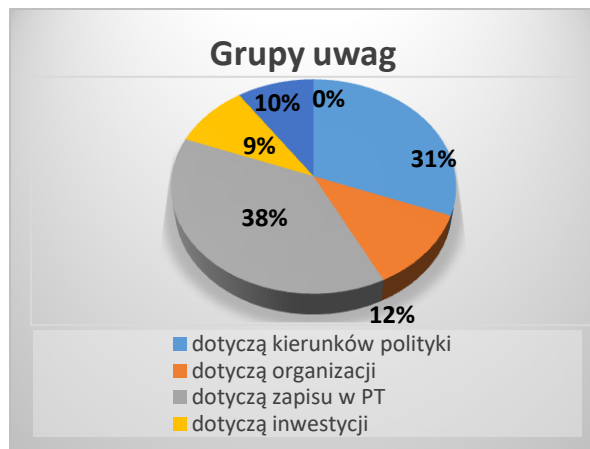
1.3. STATYSTYKA ZNACZENIA UWAG I WNIOSKÓW

Zestawienie uwag co do wydzwiewku

Grupa konsultacji \ Grupa uwag	razem uwag	udział uwag %	dotyczą kierunków polityki	dotyczą organizacji	dotyczą zapisu w PT	dotyczą inwestycji	dotyczą metodyki Planu
	1 - 6	2 - 6	1	2	3	4	5
spotkanie z radnymi 1	21	22,3%	7	4	9	1	0
spotkanie z radnymi 2	7	7,4%	4	2	0	1	0
spotkanie z przewoźnikami	10	10,6%	7	0	2	1	0
Spotkanie z NGO i instytucjami	25	26,6%	6	3	7	5	4
Uwagi pisemnie NGO	16	17,0%	0	0	12	0	4
Uwagi pisemnie osoby pryw.	13	13,8%	5	1	5	1	1
Uwagi pisemnie instytucji firmy	2	2,1%	0	1	1	0	0
suma	94	100,0%	29	11	36	9	9
udziały		100,0%	30,9%	11,7%	38,3%	9,6%	9,6%

Analiza uwag co do dziedzin zarządzania - Podsumowania grupami

Grupa konsultacji \ Grupa uwag	dotyczą kierunków polityki, organizacji, zapisów w PT i metodyki		dotyczą inwestycji	
	liczba	%	liczba	%
spotkanie z radnymi 1	20	23,5%	1	11,1%
spotkanie z radnymi 2	6	7,1%	1	11,1%
spotkanie z przewoźnikami	9	10,6%	1	11,1%
Spotkanie z NGO i instytucjami	20	23,5%	5	55,6%
Uwagi pisemnie NGO	16	18,8%	0	0,0%
Uwagi pisemnie osoby pryw.	12	14,1%	1	11,1%
Uwagi pisemnie instytucje i firmy	2	2,4%	0	0,0%
<u>suma</u>	85	100,0%	9	100,0%
	90,4%		9,6%	



Komentarze:

- W debacie dominują kwestie organizacyjne i metodyczne, co bardzo dobrze świadczy o obywatelskiej lub profesjonalnej trosce o wyniki tej debaty. W doświadczeniu autorów badania takie zjawisko jest dość rzadkie, bo przeważnie dominuje przekonanie, że to inwestycje są kluczem do osiągnięcia celów w poprawie funkcjonowania miasta. A tak nie musi być, lub może nie ma warunków do spełnienia takiego oczekiwania, co zapewne jest przypadkiem Zakopanego.
- Wrażenie to wzmacnia fakt, że połowa uwag miała charakter merytoryczny (kierunki polityki miasta i zapisy Planu).

2. SPRAWOZDANIE Z KONSULTACJI

2.1. SPOTKANIE Z RADNYMI 13 MARCA 2017

Lp. osoby	Lp. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
1		Radny Jacek Kalata		
	1	<i>Wniosek złożony podczas dyżuru przed spotkaniem, w formie zapisu z konsultacji projektu Planu.</i> Wniosek o poprowadzenie linii koncesyjnej w relacji Dworzec - Kościuszki - Aleja 3 Maja - Nowotarska - Szkolna - Tatary - Szpitalna - Furmanowa – Gubałówka maszt, (po zrealizowaniu przebudowy ul. Ciągłówka, jak w WPF na lata 2019 - 2020)	Linia taka jest możliwa i może być uzasadniona jako połączenie mikrobusowe w trybie koncesyjnym. Warunkiem jest realizacja nowej drogi Ciągłówka - Furmanowa, wg zapisu WPF. Wpis może dotyczyć Etapu III, jako że inwestycja nie jest jeszcze realizowana.	do uwzględnienia w ramach Etapu III (od r. 2025); przyspieszenie zależy od realizacji inwestycji polegającej na budowie drogi oraz dostępności środków na rekompensatę w ramach koncesji

Lp. osoby	Lp. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
	2	Część linii powinna wjeżdżać do Kuźnic, żeby poprawić tam dostęp z różnych części miasta. Po co robimy punkt przesiadkowy w Kuźnicach – lepiej przy Rondzie JP II. Należy dążyć do poprawy rentowności, np. przez skierowanie większej liczby kursów do Kuźnic.	Prowadzenie linii przez Kuźnice ma sens przede wszystkim dla linii obsługujących turystów - to jest centrum usług turystycznych. "Wyginanie" innych linii do Kuźnic wydłuża czas jazdy tym, którzy nie zmierzają do tego punktu, więc raczej należy prowadzić linie bez owego odginania, a na Rondzie możliwe są dogodne przesiadki. Kuźnice są węzłem przesiadek między autobusami a kolejką PKL i ruchem pieszym w kierunku Kalatówek i Hali Gąsienicowej, więc sensowne jest prowadzić tam linie dla tych pasażerów (głównie turystów), którzy zmierzają do tych celów. Czyli wpuszczanie tam linii które obsługują relacje typowo miejskie byłoby stratą dla pasażerów niezainteresowanych Kuźnicami. Dlatego obsługa Kuźnic powinna dotyczyć turystów zainteresowanych wycieczkami, zaś nieliczni mieszkańcy i osoby tam pracujące nie stanowią wystarczająco dużego potencjału, aby wykonywać takie manewry. Rondo jest punktem przesiadkowym, ale bez specjalnie organizowanego węzła (przystanki są dogodnie zlokalizowane na wylotach).	Wniosek nie jest uzasadniony jako stała reguła, ew. niektóre kursy (zwłaszcza w dojazdach związanych z pracą) mogą być tak zorganizowane. Do ustaleń w fazie operacyjnej przez Burmistrza Miasta Zakopane
2		Radny Stanisław Majerczyk		
	3	Rozważanie jak podnieść rentowność linii - przykład Kuźnic - koncentracja na liniach o najwyższej frekwencji pasażerów	Rentowność jest ważna, lecz nie dominująca, zwłaszcza w początkowej fazie wdrażania komunikacji miejskiej (działa w Zakopanem od kwietnia 2016). Misją miasta jest zaspokojenie użytkowników dostępu do usługi publicznej (niżej wystąpienie Burmistrza).	wniosek nie został przyjęty

Lp. osoby	Lp. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
	4	Kontrole jako źródło podniesienia rentowności	Jest oczywiste, że kontrola jest niezbędna. Ta kwestia jest obecnie wdrażana i będzie stopniowo poprawiana.	wniosek przyjęto, do wdrożenia w fazie operacyjnej przez Burmistrza Miasta Zakopane
3		Burmistrz Leszek Doruła		
	5	Wyjaśnienie kwestii "rentowności": Zgodnie z zasadami użyteczności publicznej zadaniem publicznego (gminnego) lokalnego transportu zbiorowego jest zapewnienie dostępu do usług transportu zbiorowego lokalnej społeczności, czyli wszystkim użytkownikom - mieszkańcom i odwiedzającym. Dlatego najważniejsze jest objęcie możliwie całego obszaru miasta liniami komunikacyjnymi oraz udostępnienie usług za racjonalne opłaty. Ponadto wartościowa jest współpraca z prywatnymi komercyjnymi przewoźnikami, którzy mogą wziąć na siebie większość przewozów, zwłaszcza w okresach szczytowego sezonu. Natomiast transport publiczny musi zapewnić obsługę w okresach roku i porach dnia, gdy popyt ruchu związanego z turystyką znacząco spada.		
4		Radny Łukasz Filipowicz		
	6	Radny postuluje poszczenie linii TESKO (11 i 14) przez Kuźnice poza sezonami jako linii użyteczności publicznej. Trzeba stopniowo poszerzać pole działania usług publicznych	Nie ma takiej potrzeby, bo proponowana linia miejska (N1) taką właśnie funkcję może spełniać. Linie 11 i 14 obsługują ważne relacje dla mieszkańców, które zwłaszcza poza sezonem nie mają potrzeby połączenia z Kuźnicami	wniosek nie nadaje się do wdrożenia
5		Radny Bartłomiej Bryjak		

Lp. osoby	Lp. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
	7	Czy nie należy wpuścić TESKO jako podstawowego przewoźnika do Kuźnic, czyli najbardziej rentowne przewozy w sezonie? W ten sposób można uzyskać środki na pokrywanie linii nierentownych.	Ta kwestia wyjaśniona jest wcześniej - transport publiczny nie może uzyskać dochodów porównywalnych z przewoźnikami komercyjnymi, ponieważ inna jest jego misja oraz inne są obowiązki w stosowaniu ulg przewozowych (prywatni przewoźnicy muszą respektować tylko ulgi państwowe, zaś TESKO stosuje także ulgi gminne. Po drugie miasto nie dysponuje wystarczającą liczbą autobusów (zakupy trzeba pokryć z budżetu).	wniosek nie może być zrealizowany
1		Radny Wojciech Tatar		
	8	Optuje za propozycją linii miejskiej do Kuźnic z oczekiwaniem rentowności.	wyjaśnienie jak wyżej	wniosek nie może być zrealizowany
7		Burmistrz Leszek Doruła		
	9	Wyjaśnienie polityki miasta: Plan zakłada politykę wykorzystania potencjału przewoźników komercyjnych, ale z dążeniem do poprawy jakości i standardów usług. Miasto między innymi po to wprowadziło usługi użyteczności publicznej, aby stopniowo do tego doprowadzić - TESKO wyposażono w wysokiej jakości pojazdy, z oprzyrządowaniem do sprawnego realizacji usług i stopniowo takie podejście miasto chce osiągnąć na całej sieci. Prawnie nie można tego narzucić przewoźnikom komercyjnym, ale działania takie mogą się opłacić głównie dzięki zwiększeniu frekwencji pasażerów.		
8		Radny Stanisław Majerczyk		
	10	Proponuje uruchomienie wahadłowej linii szczytowej Rondo - Kuźnice jako linia miejska (TESKO)	Taka opcja jest analizowana, ale wymaga to wypracowania kompromisu między możliwościami TESKO a potrzebami turystów w sezonie. Obecnie ten odcinek obsługują linie komercyjne i nie ma problemów z zaspokojeniem potrzeb.	Wniosek do rozważenia.

Lp. osoby	Lp. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
9		Radny Wojciech Tatar		
	11	Kierunek do Kuźnic nie dotyczy w zasadzie mieszkańców, wymagane jest specjalne połączenie z Rondem. Ponadto należy zważyć, że chodzi o teren TPN, więc koniecznie należy doprowadzić do zmniejszenia uciążliwości dla środowiska - pojazdy o wysokim parametrze (co najmniej EURO 4 i elektryczne).	Uwaga jest zasadna w części dotyczącej jakości pojazdów, podniesienia jakości silników i pojazdy elektryczne wymagają znacznych nakładów i mogą być rozważane w dłuższej perspektywie i może to wymagać zaangażowania budżetu miasta, co w obecnej perspektywie finansowej nie jest możliwe.	wniosek nie może być przyjęty w obecnej sytuacji, pozostaje do rozważenia w przyszłości
10		Radny Jan Topór Jasica		
	12	Popiera ideę ograniczania wykorzystania samochodów w ruchu wewnętrznym, zwłaszcza przez turystów. Stąd konieczne jest rozwinięcie transportu zbiorowego, wzorem kurortów zachodnich.	Ta opinia jest zgodna z podejściem proponowanego Planu.	opinia jak obok
11		Radna Bożena Solańska		-

Lp. osoby	Lp. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
	13	Proponuje wprowadzenie taryfy odległościowej lub czasowej.	Taka taryfa jest możliwa, wymaga specjalnego wyposażenia w systemie biletowym. Jednak należy zastrzec, że chodzi o bilet czasowy w rozumieniu możliwości wykonywania przesiadek, ale bez szczególnej progresji ceny przy dłuższych podróżach. Miasto nie jest bardzo rozległe, dominują przejazdy w granicach 15 minut, więc nie ma potrzeby komplikowania systemu przez bilety strefowe.	wniosek jest częściowo przyjęty, ma sens dla wprowadzenia możliwości wykonywania przesiadek
9.		Radny Andrzej Jasiński		
	14	Popiera nową linię N1 z parkingiem na Spyrkówce. Kształt linii poprowadzonej przez tereny hotelowe i pensjonatowe jest korzystane. Linia ta też uwzględnia potrzeby mieszkańców oraz nową siatkę szkół publicznych	Uwagi wspierają proponowane rozwiązania	opinia jak obok
10.		Radny Bartłomiej Bryjak		

Lp. osoby	Lp. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
	15	Czy jest możliwe wahadło Rondo – Kuźnice? Chodzi o wymuszenie regularności kursowania - prywatni przewoźnicy często nie realizują rozkładów jazdy, więc miasto powinno ustabilizować te sytuację własną linią. Można też wprowadzić koncesję, z wymogiem np. silników EURO 5, ew. TESKO może o taką koncesję konkurować.	Taka propozycja była analizowana, prawnie jest częściowo możliwa. Jednak Firma TESKO nie może wystartować w takim przetargu na koncesję ze względu na ograniczenie ustawowe jako podmiot wewnętrzny. Natomiast ew. koncesja zapewne wymagać będzie rekompensaty, zwłaszcza jeśli wymagany będzie droższy sprzęt. Należy jednak zwrócić uwagę, że w takiej sytuacji (czyli usług komercyjnych i koncesyjnej na krótkim wspólnym odcinku) może dochodzić do sporów między przewoźnikami. Pomijając nieunikniony spór z obecnymi przewoźnikami należy zauważyć, że wymagałoby to zwiększenia liczby pojazdów miejskich, no i zmuszałoby to większość pasażerów do przesiadki na Rondzie, więc nie jest to proponowane w planie, ale może zostać rozważone w przyszłości.	Z powodów opisanych obok taka koncepcja nie jest obecnie proponowana, choć może być rozważana w przyszłości.
11.		Radny Łukasz Filipowicz		
	16	Popiera poprzedni wniosek jednak z założeniem, że wymagany byłby w koncesji pojazd elektryczny. Prawdopodobnie nie zgłoszą się oferenci prywatni, więc obsługę powierzy się firmie TESKO.	Obok konsekwencji jak wyżej postawienie wymogu pojazdu elektrycznego jest niezwykle kosztowne - pojazd jest droższy około 2,5 razy, koszty energii są wprawdzie niższe, lecz niezbędne czynności przy bateriach powodują, że koszty eksploatacji byłyby porównywalne, a w każdym razie niepewne (brak doświadczeń).	Z powodów opisanych obok taka koncepcja nie jest obecnie proponowana.

Lp. osoby	Lp. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
12		Radny Jan Topór Jasica		
	17	Radny podnosi kwestie sezonowych zatorów na trasie DK 47 i ich wpływu na czasy przejazdów autobusów TESKO.	Urząd wyjaśnia, że opóźnienia są największe na ul. Nowotarskiej, przygotowuje się rozwiązanie ze zmianą trasy linii 14 w tym rejonie, co wymaga nowych przystanków. Trwają w tej kwestii prace przygotowawcze. Pewne odciążenie tej drogi leży poza możliwościami miasta, nadzieję należy pokładać w aktywizacji linii kolejowej, co ma nastąpić w okresie najbliższych 2 – 3 lat, oraz w stworzeniu wspólnego systemu transportu zbiorowego dla subregionu.	opinia jak obok
13		Radny Jacek Kalata		
	18	Czy analizowane są możliwości realizacji kolejki w relacji północ - południe poza siecią drogową (np. wzdłuż potoku Bystra)?	Plan zajmuje się organizacją systemu transportu zbiorowego w ramach istniejących możliwości, z kilkoma przesądzonymi inwestycjami o charakterze punktowym (dworce, Kuźnice). Inne koncepcje mogą być brane pod uwagę, jeśli zostaną przesądzone do realizacji. Plan transportowy nie jest planem inwestycyjnym.	opinia jak obok
14.		Burmistrz Leszek Dorula		
	19	Zwraca uwagę, że misją gminy nie jest "zarabianie" na pasażerach, lecz usprawnianie im funkcjonowania i ochrona środowiska. Powołanie firmy TESKO ma też na celu wprowadzenie czynnika mobilizującego dla całego rynku przewozów pasażerskich, a także zabezpieczenia w sytuacjach kryzysowych.		
13		Radny Jacek Kalata		

Lp. osoby	Lp. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
	20	Jak się ma Plan do linii, które wjeżdżają i wyjeżdżają do/z Zakopanego? Czy mamy porozumienie z powiatem?	Plan zajmuje się tylko układem wewnętrznym miasta, zgodnie z wymogiem ustawy o samorządzie lokalnym. Natomiast trwają intensywne prace nad aktywizacją kolei (wahadło Zakopane - Nowy Targ) i powiązaniem go z poszczególnymi gminami, co powinno znacznie zmniejszyć nacisk na użytkowanie samochodu. Miasto liczy na to, że poprawa sytuacji w mieście zmobilizuje także inne gminy do aktywności w organizacji transportu lokalnego. Porozumienie z powiatem i gminami sąsiednimi jest w trakcie wypracowywania.	opinia jak obok

Podsumowanie przebiegu i ustaleń:

- Spotkanie należy traktować jako wstępne, wyjaśniające metodykę i kryteria proponowanych rozwiązań, a także uwarunkowania poszczególnych propozycji.
- Radni zwracali uwagę na konieczność objęcia usługami publicznego transportu zbiorowego możliwie całości miasta, rozumiejąc jednak, że wymagałoby to znacznego zwiększenia nakładów na inwestycje i ponoszenie kosztów eksploatacyjnych i kosztów stosowania zniżek.
- W szczególności należy wyjaśnić zasady obsługi Kuźnic, jako silnej koncentracji ruchu w sezonie turystycznym, z uwzględnieniem potrzeb zlokalizowanych tam obiektów publicznych.
- Skomplikowanie projektu powoduje, że konieczne jest kontynuowanie dyskusji w późniejszej fazie konsultacji i w trakcie prac w Radzie Miasta.

2.2. SPOTKANIE 2: 14 MARCA – DRUGIE SPOTKANIE RADNYCH MIEJSKICH

Lp osoby	Lp uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
1.		Radny Stanisław Majerczyk		
	1	Kwestia stopy zwrotu (rentowności) linii transportu zbiorowego - jak podnieść dochodowość linii miejskich, np. przez wydłużanie linii poza teren gminy (Kościelisko dla przykładu)	Jak wyjaśniano wcześniej nie jest celem miasta maksymalizacja dochodów, ponieważ najpierw trzeba pobudzić popyt. Propozycje wydłużania linii poza miasto oznaczają, że trzeba zawrzeć porozumienia z sąsiednimi gminami lub przekazać linie powiatowi - obecnie nie są zawarte porozumienia ani w jednym ani drugim kierunku. Stąd jest to dyskusja o przyszłości, a nie o obecnym Planie.	opinia jak obok
	2	Innym czynnikiem rentowności jest wzmocnienie kontroli biletowej (sprawdzanie biletów i uprawnień do ulg lub zwolnień)	Miasto prowadzi politykę kontroli biletów z zachowaniem pewnej elastyczności w podejściu do egzekucji obowiązków pasażerów w tym zakresie - zbyt agresywna kontrola wywołuje konflikty i podważa zaufanie do usługodawcy. Nie znaczy to, że nie należy zwiększyć jej skuteczności. Dąży się do zwiększenia nieuchronności kontroli (zwiększenie liczby kontrolerów, ale z ich odpowiednim przeszkoleniem).	opinia jak obok, uzupełnienie tekstu o podane aspekty
2		Radny Jan Topór Jasica		

Lp osoby	Lp uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
	3	Podnosi kwestie nadzoru nad wykorzystaniem prawa do jazdy bezpłatnej - jak to nadzorować.	TESKO jest w okresie doskonalenia systemu. Do chwili obecnej nie wprowadzono biletów upoważniających do jazdy bezpłatnej z obowiązkiem ich walidacji (czyli zbliżenia do czytnika). Takie bilety są dość kosztowne i jak dotąd taki bilet nie jest wprowadzany.	opinia jak obok
2		Pani Maria Kuruc (Naczelnik w Starostwie Powiatu Tatrzańskiego)		
	4	Wyjaśnia zasady organizacji przewozów zależnie od zasięgu linii oraz plany organizowania linii publicznych przez starostwo. Próby zachęcenia komercyjnych przewoźników nie spełniły oczekiwań. Planuje się zorganizować system oparty na węzłach przesiadkowych dla skomasowania potoków ruchu na najważniejszych kierunkach.	Działania starostwa	związek z Planem ew. w przyszłości
3		Burmistrz Leszek Doruła		

Lp osoby	Lp uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
	5	Zwrócił uwagę, że działania Zakopanego przy uruchomieniu komunikacji miejskiej pokazały, jak podejść do kwestii sprawnego transportu publicznego i przy opracowaniu Planu pokonuje się pewne bariery metodyczne i świadomości. Są inicjatywy radnych gmin powiatu co do rozszerzania układu zakopiańskiego na inne gminy. Zakopane jest otwarte na dyskusje w tych kwestiach.		opinia jak obok
4		Radny Marek Donatowicz		
	6	Zwraca uwagę, że częste jest wybieranie przez uczniów szkół ponadpodstawowych pod kątem możliwości dojazdów. Jeśli gminy chcą oferować swoje szkoły powinny zadbać o odpowiedni dostęp do tych szkół	Ten element jest uwzględniony w badaniach popytu, ale może się to zmienić w ramach reformy szkolnictwa w trudnym do przewidzenia kierunku.	bez komentarza

5	Prezes TESKO Pani Monika Jaźwiec			
	7	<p>Kwestia autobusów elektrycznych: podstawowym problemem jest kwestia ceny taboru i wyposażenia - jest ponad dwukrotnie wyższa od spalinowego, plus kosztowne systemy ładowania baterii.</p>	<p>Oprócz uwagi Pani Prezes TESKO trzeba zaznaczyć, że jest to technologia obecnie nieopanowana w warunkach ciężkiej eksploatacji miejskiej (Zakopane ze znacznymi różnicami wysokości jest wybitnie ciężkim terenem). Jeśli autobus ma dziennie przejechać około 200 km, musi być naładowany lub wymienione bateria 1 - 2 razy. Jest to kosztowne. Nie są znane koszty utylizacji zużytych baterii (ocenia się, że wymiana kompletów baterii powinna następować corocznie). Ponadto nie są znane plany Rządu RP w ramach programu elektromobilności co do wsparcia samorządów w rozwoju komunikacji autobusami elektrycznymi. Jeśli taki atrakcyjny program powstanie niewątpliwie, może być atrakcyjną ofertą dla Zakopanego.</p>	<p>opinia jak obok</p>

2.3. SPOTKANIE 3: 21 MARCA: Z PRZEDSIĘBIORCAMI FIRM PRZEWOZOWYCH

Lp. osoby	Lp uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
1.		Jakub Karpiński, Zrzeszenie Transportu Prywatnego		
	1	<p>Zgłasza wątpliwości co do możliwości deklarowanego w Planie współdziałania sektora prywatnego i publicznego. Np. jak się ma ustalanie przez Radę Miasta taryfy opłat, w tym np. darmowe przejazdy, do faktu, że taryfy w sektorze prywatnym ustalane są przez przewoźnika, który musi z dochodów sfinansować całość swoich kosztów, podczas gdy gmina dotuje przewozy publiczne.</p>	<p>Zasady ustalania taryf określają przepisy kilku ustaw, w tym o transporcie zbiorowym oraz o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. System oparty jest na zasadzie prawa do ustalania taryf i ulg i finansowania związanych z tym rekompensat za utracone przychody przez organ "władczy" który organizuje i/lub wykonuje przewozy. Wyjątkiem są ulgi przyznane w drodze ustawy, gdzie koszty rekompensat zwraca budżet państwa (za pośrednictwem marszałka województwa), ale nie dotyczy to komunikacji miejskiej. W odniesieniu do komercyjnych przewozów w Zakopanem taryfę ustala przewoźnik, a utracone przychody nie podlegają rekompensacie. To samo dotyczy przewozów miejskich: organizuje i finansuje je miasto, nie otrzymując rekompensaty za ulgi wynikające z ustaw. Co do zasad współdziałania miasta i przewoźników komercyjnych te zasady obowiązują obie strony. Natomiast zapis w Planie o współpracy dotyczy przede wszystkim planowania sieci usług dla maksymalizacji zdolności do przewozu możliwie największej liczby pasażerów dla osiągnięcia celu zmniejszenia ruchu samochodowego. Przewoźnik prywatny kalkuluje swoją działalność na zasadzie dodatniego wyniku finansowego, natomiast miasto realizując misję zaspokojenia potrzeb społeczności organizuje przewozy także tam i w takich porach, kiedy taki bilans nie jest możliwy. Ponadto miasto nie może ustanowić taryf, które byłyby sprzeczne z zasadą uczciwej</p>	opinia jak obok

Lp. osoby	Lp uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
			konkurencji.	
	2	Skąd się wzięły szacunki dot. podziału rynku między publiczny i komercyjny w proporcji 1: 4? TESKO dysponując nawet 7 pojazdami nie jest w stanie obsłużyć tego rynku.	Szacunki popytu pasażerów na przewozy zostały wykonane metodą modelowania matematycznego, z wykorzystaniem wyników badań zachowań użytkowników systemu, zarówno mieszkańców jak i przybyszów różnego rodzaju. Podział 1: 3 (nie 1:4, patrz tabela 6, kol. „pas.km.”) wynika z tego, że tabor TESKO, mimo że mniej liczny ma większą pojemność od pojazdów firm komercyjnych, ponadto pojazdy te wykonują większą pracę przewozową. Ważne jest to, że przewiduje się potok pasażerów w obu częściach większy niż obecnie dzięki zaplanowaniu odpowiedniego układu linii oraz wprowadzeniu pewnych ograniczeń w ruchu samochodów w mieście, a także spodziewanemu napływowi pasażerów kolei z relacji z Nowego Targu i Krakowa.	opinia jak obok
	3	Jak Plan wpłynie na poprawę powietrza w Zakopanem. Jaki jest udział ruchu samochodowego w zanieczyszczeniu.	Plan nie zajmuje się tego rodzaju analizami, zostały one wykonane w roku 2016 w ramach Planu Gospodarki Niskoemisyjnej). Co do zasady Plan transportowy zapewnić musi spadek udziału przewozów pasażerskich samochodami oraz spadek pracy przewozowej wykonanej samochodami w ruchu indywidualnym, co zapewnia obniżenie emisji CO ₂ . Wyniki podane są w Planie transportowym.	opinia jak obok

Lp. osoby	Lp uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
2		Radny Stanisław Majerczyk		
	4	<p>Podnosi kwestie zapowiadanych koncesji na usługi publicznego transportu zbiorowego - jaka jest reakcja obecnych przewoźników komercyjnych na tę zapowiedź? Kierunkiem miasta może być w przyszłości poszerzenie zakresu koncesjonowania. Czy są propozycje ze strony środowiska przewoźników?</p>	<p>Propozycja Planu dotyczy relatywnie niewielkiego zastosowania koncesjonowania - tam, gdzie komercyjne usługi nie są wystarczające, co w szczególności dotyczy terenów bardziej oddalonych od centrum (w tym przypadku np. ul. Strążyska). Zasady koncesjonowania, czyli założenia do przetargu koncesyjnego zostaną opracowane przed ogłoszeniem projektu, niemniej w Planie można podać najważniejsze kryteria, czyli: rodzaj napędu (w sensie oddziaływania na środowisko), pojemność pojazdów, wyposażenie w systemy informacyjne. Linia koncesyjna ma być włączona w systemy, jakich używa sieć TESKO, w tym pozycjonowanie pojazdu na linii i monitoring realizacji rozkładów jazdy; ponadto oznakowanie pojazdów użyteczności publicznej Zakopanego.</p>	<p>uzupełnienie zapisów Planu o najważniejsze kryteria w procesie koncesjonowania</p>

Lp. osoby	Lp uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
3		Pani Maria Kuruc (Naczelnik w Starostwie Powiatu Tatrzańskiego)		
	5	<p>Wybór operatora linii użyteczności publicznej jest możliwy w trzech wariantach - miasto może wybrać formę w zależności od swojej koncepcji całościowej. Koncepcja miasta zakłada równoległe funkcjonowanie systemu publicznego i komercyjnego. Pojawiają się inicjatywy zmian w ustawie o transporcie publicznym i to o diametralnie różnych kierunkach zmian, co wywołuje obawy o wybór właściwego rozwiązania.</p>	<p>Zakopane założyło w tym "wyborze" model mieszany: publiczno - komercyjny. Chodziło o to, żeby z jednej strony wesprzeć połączenia o mniejszej frekwencji, pozostawiając sektorowi komercyjnemu główne potoki pasażerskie, a z drugiej - zapoczątkować ewolucję jakościową usług po to, aby przyciągnąć więcej pasażerów, czyli zmniejszyć obciążenie ruchem samochodowym. Plan oparto na obecnym stanie prawnym, ponieważ nowe inicjatywy ustawodawcze nie są dopracowane i trudno czekać na wyjaśnienie sytuacji bezczynnie.</p>	opinia jak obok

Lp. osoby	Lp uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
4		Radny Jacek Kalata		
	6	Ponieważ miasto nie jest specjalnie duże, a Plan zajmuje się tylko komunikacją miejską, to jest ciekawe, ile linii wychodzi poza granice miasta w stosunku do tych lokalnych. Jaki będzie wpływ planu na tę sytuację.	Kwestia powiązania sieci miejskiej i pozamiejskiej (powiatowej) jest zadaniem na przyszłość, obecnie nie jest ona przygotowana, więc założono, że najpierw miasto będzie doskonalić system wewnętrzny, we współpracy z sektorem prywatnym. Równolegle trwają przygotowania do organizacji podobnego systemu ponadgminnego, w który wejść mają: powiat tatrzański i zainteresowane gminy, oczywiście wraz z Zakopanem. Kiedy ten system będzie w zaawansowanej fazie tworzenia, miasto rozważy stosowną zmianę swojego planu. Dziś trudno określić sposób tej zmiany, bo zależy od wielu szczegółów takiej współpracy, a tych obecnie nie znamy. Niemniej system obecny może być dość łatwo dostosowany do nowego, ponieważ sieć ulic objęta przewozami nie jest specjalnie duża, a planowane węzły przesiadkowe mogą być dostosowane do usług w skali ponadgminnej (np. Dworce już są wykorzystane dla połączeń ponadlokalnych).	opinia jak obok

5	Pani Maria Kuruc (Naczelnik w Starostwie Powiatu Tatrzańskiego)		
	7	<p>Starosta planuje realizację transportu publicznego, ale tylko we współpracy z gminami. Ważne jest, aby wyklarowała się sytuacja ze spodziewaną zmianą ustawy o transporcie zbiorowym. Obecnie pokazywane projekty są bardzo różne, niekiedy o zasadniczych konsekwencjach dla obecnej sytuacji. Pani Naczelnik przedstawiła założenia dla systemu powiązań międzygminnych, z wykorzystaniem węzłów przesiadkowych, organizowanych przez gminy linii dowozowych do tych węzłów oraz linii zbiorczych łączących gminy, organizowanych przez starostę. Poinformowała o powołaniu wspólnego zespołu roboczego (powiatowo - gminnego), który pracuje nad koncepcją. Ten system miałby wspólny system biletowy. Padła propozycja wspólnego organizowania systemu, np. na bazie związku powiatowo - gminnego. Starostwo nie przygotowuje Planu transportowego (nie ma takiego obowiązku ustawowego), ale pracuje nad organizacją systemu użyteczności publicznej.</p>	<p>Plan transportowy Zakopanego jest przygotowany do adaptacji w ramach opisanego systemu. Wymagałby aktualizacji lub "włączenia" w szerszy plan, sporządzony dla powiatu lub w innej konfiguracji terenowej.</p> <p>opinia jak obok</p>

5		Pan Jakub Karpiński		
	8	<p>Podnosi kwestie niepewności prawnej (zapowiedzi zmian w prawie) - stwarza to zasadnicze zagrożenie dla sektora prywatnego co do angażowania własnych środków w biznes przewozowy, np. inwestycje w tabor. Nie wiemy jakie warunki postawi gmina czy starostwo. Samorząd ma możliwość pozyskiwania środków wsparcia i sektor prywatny ma prawo obawiać się, że zostanie wyparty z usług przewozowych przez podmioty publiczne.</p>	<p>Burmistrz Leszek Dorula wyjaśnił kwestie ustrojowe i odpowiedzialność samorządu za sprawy lokalne. Samorząd nie jest firmą - zapewnia usługi publiczne ze środków jakie pozyskał od mieszkańców i innych podatników. Samorząd ma spełnić swoje obowiązki i sprostać oczekiwaniom mieszkańców, a nie może działać tylko czy nawet przede wszystkim w oparciu o zasadę opłacalności ekonomicznej. Czyli sposób i zakres publicznych usług przewozowych jest odpowiedzią na potrzeby mieszkańców i przybyszów, niezależnie od ich opłacalności. Mechanizm polega na tym, że gdyby oprzeć się na zasadzie opłacalności, to cena biletu byłaby za wysoka, aby usługa była popularna, a o to wszak zabiega gmina, która musi wypełnić zadanie obsługi mieszkańców. Proponowany w Planie model, oparty na obecnych przepisach, jest kompromisem między dążeniem miasta do podniesienia jakości usług a zdolnością sektora prywatnego do uczestniczenia w tym działaniu. Jeśli wprowadzone zostaną inne przepisy, nasze rozwiązanie powinno już działać co może dać lepszy start do ewentualnej zmiany podejścia.</p>	opinia jak obok

6		Burmistrz Leszek Doruła		
	9	W wyniku przebudowy placu dworcowego miasto dysponuje funkcjonalnym miejscem odpraw pasażerów dostosowanym do obecnych potrzeb i jest to punkt wyjścia do dalszych usprawnień funkcjonowania Dworców.		
	10	Zwraca uwagę na znaczenie połączeń komunikacyjnych dla frekwencji w szkołach i jak ważne jest powiązanie tego z dostępnością komunikacji miejskiej		
7		Pani Stanisława Kuśmierska (EUROTRANS) (zgłoszenie w ramach dyżuru podczas wyłożenia projektu Planu)		
	11	Zwraca uwagę na słaby popyt na linii 12 na ul. Strążyskiej, szczególnie poza sezonami turystycznymi. Firma jest gotowa dostosować się do oczekiwań miasta, ale potrzebne jest zbadanie przyczyn niewielkiego zainteresowania mieszkańców usługami przewozowymi	Prawdopodobnie małe zainteresowanie mieszkańców tkwi w trzech przyczynach: (1) nieefektywne zlokalizowanie przystanków (poza zasięgiem racjonalnych dojazdów do przystanków), (2) nieatrakcyjne pory kursowania pojazdów, (3) poprowadzenie linii przez zatłoczone fragmenty sieci ulicznej, co spowalnia przejazd.	linia 12 jest ważna dla miasta, przed ogłoszeniem koncesji zostanie dokładnie przeanalizowana kwestia małego popytu wśród mieszkańców
8		Pan Krzysztof, mieszkaniec osiedla Szymony (zgłoszenie w ramach dyżuru podczas wyłożenia projektu Planu)		
	12	Uważa, że ul. Szymony nie jest przygotowana na przyjęcie regularnego kursowania autobusów nowej linii N1	Ulica Szymony ma parametry ulicy lokalnej, więc całkowicie właściwe dla prowadzenia ruchu autobusów krótkich (8 m). Przeszkodą mogą być parkujące tam samochody, więc przed uruchomieniem linii zostaną zbadane kwestie uporządkowania parkowania dla uniknięcia blokowania autobusów.	wniosek został oddalony, lecz w ramach działań Burmistrza Miasta Zakopane przeprowadzone zostaną przygotowania do uruchomienia linii N1

2.4. SPOTKANIE 4: 21 MARCA: Z ORGANIZACJAMI POZARZĄDOWYMI, INSTYTUCJAMI I PRZEDSIĘBIORCAMI , 21 MARCA 2017

Lp. osoby	I. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
1		Pan Andrzej Laszczyk (Tatrzańska Izba Gospodarcza)		
	1	Kwestia dojazdów z zewnątrz miasta do pracy i turystów - jak to jest zorganizowane?	Plan dotyczy w swych postanowieniach linii transportu publicznego w granicach miasta (takie są uprawnienia gminy samorządowej). Natomiast Plan zakłada, że połączenia zewnętrzne (w tym dojazdy do pracy i turystów) będą funkcjonowały w zasadzie jak obecnie. Technicznie dane o tych podróżach uzyskane z badań ruchu zostały wprowadzone jako potoki ruchu na wlotach (samochody) oraz na przystankach i dworcach (pasażerowie autobusów). Czyli osoby zmierzające do innych rejonów niż centrum są uwzględnione w ruchu po mieście. To samo dotyczy uruchomienia wahała kolejowego - potok ruchu przejęty przez kolej jest "podczepiony " pod dworce i stamtąd ew. obciąża linie wewnętrzne. Czyli dojazdy zewnętrzne są uwzględnione w analizach w ruchu wewnętrznym, a ew. zmiany układu w wyniku tworzenia ponadlokalnych nowych połączeń będzie wymagała aktualizacji Planu.	wyjaśnienie jak obok

Lp. osoby	I. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
	2	Jak jest uwzględniona sezonowość ruchu turystów w stosunku do obsługi mieszkańców	Różnica popytu między sezonem a okresem pozasezonowym jest jak około 100:60. Założono, że TESKO ma układ dostosowany głównie do codziennych potrzeb mieszkańców, natomiast przewozy komercyjne obsługują przede wszystkim potoki ruchu, jakie są wywoływane sezonami turystycznymi.	wyjaśnienia jak obok
	3	Usługi TESKO obejmują jedną linię - jak zostanie to zgrane z usługami komercyjnymi, jaka będzie współpraca? Izbie zależy na tym, żeby było lepiej, a nie tak jak jest.	Nieporozumienie: Plan obejmuje dwie obecne linie TESKO (11 i 14) oraz jedną nową linię N1, plus jedną linię koncesyjną (obecnie 12), obsługiwaną na zasadach jak linie TESKO. Współpraca sektora publicznego i komercyjnego będzie polegała na podziale zadań o których mowa wyżej; linie koncesyjne jak szacujemy obsługują około 3/4 przewozów, linie TESKO 1/4. Jest to mieszany model publiczno - komercyjny. Współdziałanie tych sektorów będzie wspierane przez powołanie wspólnego zespołu koordynacyjnego (dobrowolnie) złożonego z pracowników Urzędu Miasta, TESKO i chętnych przedstawicieli przewoźników. Zespół ten będzie miejscem dyskusji, omawiania planów i prób uzgadniania (koordynacji) świadczenia usług. Jeśli to podejście się sprawdzi miasto będzie sugerowało podobny model dla planowanej	wyjaśnienia jak obok

Lp. osoby	I. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
			organizacji przewozów ponadlokalnych (powiatowych).	
2		Pan Jerzy Gruszczyński		
	4	Uzupełnienie układu drogowego - jak rozwiążemy zwężenia u zbiegu ul. Nowotarskiej i Powstańców Śląskich?	Plan opiera się na istniejącej sieci ulic i planowanej w planach miejscowych lub wg postępowań ZRID, ale takiej, której powstanie jest zapewnione. Do roku 2025 nie przewidujemy powstania nowych dróg w układzie podstawowym, ważnych dla linii transportu zbiorowego. Natomiast dla okresu bezpośrednio po Planie, do roku około 2030 takie dwie drogi mają szanse realizacji i to może spowodować, że w tym czasie wskaźniki rezultatów planu wyraźnie się poprawią. Dotyczy to też wskazanego miejsca w sieci - tzw. obwodnica (zapisana w planach zagospodarowania przestrzennego) spowoduje odciążenie ruchu w centrum, co poprawi warunki ruchu transportu zbiorowego.	wyjaśnienia jak obok

Lp. osoby	l. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
	5	Jakie były wytyczne zamawiającego Plan i co jest w Planie nietypowe?	<p>Założenia Zamawiającego obejmowały realistyczne planowanie (patrz wyżej) plus rozwój sieci transportu zbiorowego i układu parkowania w kierunku zrównoważonego systemu. Stąd planowane są węzły przesiadkowe i parkingi (zaporowy lub Park&Ride) oraz aktywizacja ruchu rowerowego i pieszego. Przewidziano także szerokie zastosowanie Inteligentnych Systemów Transportowych w sterowaniu ruchem (ITS) dla lepszego wykorzystania przestrzeni komunikacyjnej z priorytetem dla transportu zbiorowego.</p> <p>Nietypowym rozwiązaniem jest zorganizowanie współpracy sektora publicznego i komercyjnego przy planowaniu sieci i koordynacji rozkładów jazdy, dla uzyskania synergii w obsłudze podróżnych. Jest to możliwe tylko na zasadach dobrowolności, bo prawo nie daje miastu żadnych upoważnień do takiego działania w sensie administracyjnym. Plan podaje także wymagane standardy usług jakie powinny być respektowane z punktu widzenia obsługi pasażerów i bezpieczeństwa czy komfortu.</p>	wyjaśnienia jak obok
	6	Kwestia informacji - jak ta sprawa jest rozwiązana w Planie?	Plan przewiduje system informacji pasażerskiej - opis znajduje się w Planie. Jest to system nastawiony na łatwy dostęp do informacji o usługach przewozowych, ale także on-line o funkcjonowaniu przewozów. System ma współpracować z ogólnym systemem informacji miejskiej, w organizacji.	wyjaśnienia jak obok

Lp. osoby	I. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
2		Pani Julia Kryszewska (Podhalański Alarm Smogowy)		
	7	Autobusy często nie są zsynchronizowane z rozkładem lekcji w szkołach - czy jest stosowny system do korekt rozkładów jazdy?	Prosimy o zgłaszanie takich przypadków bezpośrednio do Wydziału Drogownictwa i Transportu Urzędu Miasta - uwaga jest skierowana do WDiT i przeanalizowany zostanie sposób konsultowania rozkładów jazdy z uwzględnieniem ustawowego obowiązku Burmistrza Miasta Zakopane polegającego na zapewnieniu dowozu uczniów do szkół podstawowych i gimnazjów.	informacja jak obok
	8	Sieć ścieżek rowerowych - czy jest to brane pod uwagę i czy są przewidywane wypożyczalnie rowerów? Ponadto czy miasto planuje założenie stacji ładowania aut elektrycznych?	Te kwestie nie są częścią Planu transportowego, ale wymienione kwestie są planowane. W ramach przedsięwzięcia integracji transportu w relacji Dworce - Rondo - Kuźnice z węzłami przesiadkowymi planuje się drogę rowerową dla tej relacji. Dla pozostałych tematów trudno podać konkretne daty realizacji. Niemniej w programie węzła integracyjnego w rejonie dworców przewiduje się stacją ładowania samochodów elektrycznych.	informacja jak obok
	9	Jakie planuje się zmiany organizacji ruchu w centrum? Np. ograniczanie wjazdu samochodami, inne zabiegi.	Planuje się obszar centrum objąć ograniczeniami w dostępie samochodem osobowym. Celem jest zmniejszenie popytu na parkowanie oraz umożliwienie nadania priorytetu pojazdom transportu zbiorowego. Taka strefa "uspokojenia ruchu" pokazana jest na planszach w Planie. Jest to jeden z najważniejszych instrumentów osiągnięcia celów Planu. Szczegóły zostaną rozpracowane w ramach działań wdrożeniowych w porozumieniu ze Starostą Powiatu Tatrzańskiego jako organem zarządzającym ruchem na drogach.	informacja jak obok

Lp. osoby	I. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
4		Pan Bartłomiej Zubek (Tatrzański Park Narodowy)		
	10	W kwestiach rowerowych ważne jest, aby powstawała spójna sieć dróg rowerowych, TPN bierze w tym udział.	Tak, kolejne ścieżki są przygotowywane, także przez TPN, plan sieci stopniowo powstaje i współpraca jest nieodzowna.	nie dotyczy Planu
	11	Postulat wprowadzania większych pojazdów na dojazd do Kuźnic, dla zmniejszenia zatłoczenia. Także jakość pojazdów ma duże znaczenie.	Urząd może narzucić typ pojazdu tylko dla linii TESKO i ew. linii koncesyjnych. W innych przypadkach obowiązują przepisy ogólne, czyli mówimy o autobusach, przez które rozumie się pojazdy powyżej 9 osób. Kwestia ta łączy się z taktyką dopuszczania pojazdów na ten odcinek - będę w tej sprawie szczegółowe konsultacje w ramach projektu przebudowy Kuźnic, więc ten postulat będzie analizowany.	do wdrożenia w ramach projektu przebudowy Kuźnic
	12	Ważne jest pilnowanie jakości pojazdów pod kątem eliminacji pojazdów niespełniających norm.	Zadanie Policji i Starostwa Powiatu (nadzór nad stacjami diagnostycznymi), choć jest to problem ogólnokrajowy	nie dotyczy Planu
6		Asp. Marian Łojek (Policja)		
	13	Jak Policja jest w stanie podjąć zadanie egzekwowania przepisów o badaniach technicznych pojazdów.	Policja ma ograniczone możliwości zarówno kadrowe jak i wyposażenia (brak dymomierzy). Były akcje pomiarów z udziałem specjalistycznych firm, angażowanych przez Urząd Miasta. Niemniej kwestia rzetelnej kontroli umieszczona jest w stacjach diagnostycznych, w Zakopanem chodzi o pojazdy z całej Polski, stąd jest to kwestia ponadlokalna.	nie dotyczy Planu

Lp. osoby	I. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
7		Pan Jakub Karpiński (Zrzeszenie Transportu Prywatnego)		
	14	Kwestionuje potrzebę prowadzenia linii TESKO do Kuźnic, które są typowo komercyjnym kierunkiem, a rolą TESKO jest obsługa nieopłacalnych kierunków	Linia N1 (nowa) przewidziana jest do obsługi relacji, której przewoźnicy komercyjni nie obsługują. Ponadto będzie to linia całoroczna, a linie komercyjne jeżdżą do Kuźnic w zasadzie tylko w sezonie. Więc nie ma sprzeczności w roli dwóch sektorów usług.	wyjaśnienie jak obok
	15	Jaka jest liczba turystów w Zakopanem, użyta do obliczeń. Dane w Planie nie odpowiadają rzeczywistości.	Dane o ruchu turystycznym nie są kompletne. Dlatego w ramach badań i pomiarów ruchu dla potrzeb Planu sporządzono dokładną inwentaryzację kwater z założeniem pewnej części niezgłoszonych. Co do turystów jednodniowych, przyjeżdżających na dzień do Zakopanego z okolicy to uzyskano dane z pomiarów ruchu na trzech wlotach do miasta. Wynik jest taki, że w przeciętnym dniu sezonu liczba turystów nocujących wynosi około 30 000 osób i liczba osób dojeżdżających na dzień to również ten rząd wielkości i na te dane zbilansowano popyt na transport (z podziałem na samochód i transport zbiorowy). Jeśli Zrzeszenie posiada inne rzetelne dane, byłoby wskazane ich udostępnienie.	wyjaśnienia jak obok

Lp. osoby	l. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
	16	Brak zgodności planu z ustawą o samorządzie gminnym, wraz z zapewnieniem środków budżetu na realizację zadań.	Uwaga niezasadna - zgodność z ustawą o samorządzie gminnym jest pełna, ponieważ uwzględniono wszelkie aspekty zaspokajania zbiorowych potrzeb lokalnej społeczności, także turystów. Kwestia środków finansowych na realizację Planu jest podana w rozdziale 6. W przypadku przyjęcia projektu zostanie stosownie skorygowana w WPF. W odniesieniu do planowanych inwestycji nie podawano ich kosztów, ponieważ Plan transportowy nie obejmuje kwestii planowania inwestycji - jest to także objęte WPF a przywołane w Planie inwestycje są umieszczone w tym dokumencie.	Uwaga niezasadna, oczekiwane aspekty są uwzględnione w Planie
	17	Brak powiązania Planu z planami zagospodarowania przestrzennego.	Uwaga częściowo zasadna, choć trudna do uwzględnienia z powodów niezależnych od autorów. Plan nie zawiera ustaleń, które byłyby niezgodne z przywołanymi dokumentami planistycznymi. Z drugiej strony Studium zagospodarowania przestrzennego w części programowej jest nieaktualne (pochodzi z 1999 roku), stąd nie może być wykorzystane w Planie, więc zapisano w nim zasady jakie powinny być uwzględnione w aktualizacji Studium. Plan nie rozstrzyga jednak kwestii zagospodarowania przestrzennego w sensie gospodarki nieruchomościami, więc realny wpływ Studium na Plan jest niewielki. Natomiast co do planów miejscowych zagospodarowania przestrzennego w Planie uwzględniono zapisy związane z potencjalną nową inwestycją drogową tzw. obwodnicy wzdłuż potoku Cicha Woda. To wyjaśnienie jest umieszczone w dokumencie (rozd. 6.4.).	uwaga niezasadna, odwołania do planów zagospodarowania przestrzennego znajdują się w Planie

Lp. osoby	I. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
	18	Brak przełożenie celów na konkretne zadania.	Uwaga nie jest uzasadniona – precyzyjny zapis przełożenia celów na zadania i środki ich realizacji podano w tabeli 2 w rozdziale 3.4. Ponadto przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nie wymagają podania wielkości środków w Planie, ponieważ jest to zadanie innego dokumentu planistycznego miasta - Wieloletniej Prognozy Finansowej (WPF). W Planie (rozd. 7) podano szacunek wielkości środków na rekompensaty w przewozach użyteczności publicznej dla etapów realizacji Planu.	uwaga nie jest zasadna
	19	Brak planu realizacji Planu, brak wykazania poprawy wydajności w transporcie	Plan realizacji Planu znajduje się w rozdziałach 4.3 i 6.4., zaś kwestie wydajności są zobrazowane konkretnymi wskaźnikami rezultatów Planu (rozdział 5.5. i 6.4.).	uwagi niezasadne
	20	Brak uwzględnienia hierarchizacji planów od krajowego, przez wojewódzki i powiatowy. Nie można ogłosić planu miasta bez planu powiatu. Brak uzgodnień z gminami sąsiednimi.	Uwaga niezasadna - powiązanie do planu krajowego i wojewódzkiego znajduje się w kilku miejscach planu - rozdz. 3.3. (omówienie postanowień planu) oraz 4.3., 7. Powiązania te dotyczą wykorzystania kolei organizowanej przez ministra ds. transportu oraz samorząd województwa dla celów ruchu mieszkańców z rejonów dworców. Ponadto plan ustanawia węzeł integracyjny / przesiadkowy zgodnie z planem krajowym i województwa. Tylko tych kwestii dotyczą zapisy planu krajowego i wojewódzkiego w odniesieniu do Zakopanego. Powiat tatrzański nie opracował dotychczas planu transportowego stąd nie ma możliwości odwołania się do niego. Plan dla Zakopanego nie przewiduje ruchu przewozów poza gminę, więc nie ma potrzeby uzgadniania tego planu z sąsiednimi gminami (postanowienie ustawy).	uwagi niezasadne

Lp. osoby	I. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
8		Przedstawicielka Podhalańskiego Uniwersytetu Trzeciego Wieku		
	21	Środowisko ludzi starszych z radością przyjęło utworzenie komunikacji miejskiej. Zgłasza postulat poszerzenia tej sieci, np. przez ulicę Orkana.	Jest to w planie, niemniej ograniczone środki nie pozwalają na szybkie działania. Planuje się jedną nową linię TESKO (N1) i jedną linię koncesyjną, biegnącą ulicą Orkana.	uwaga uwzględniona, skorygowano przebieg linii koncesyjnej do Doliny Strążyskiej przez ul. Orkana
9		Pani Monika Strojny, Polski Związek Alpinizmu		
	22	Popiera poszerzenie zasięgu linii TESKO. Pytanie o parkingi Park&Ride na wlotach do miasta.	Ilość i lokalizacja P&R jest uzasadnione, jeśli jest korzyść z oszczędzenia czasu na jeździe samochodem po przesiadce na autobus. To oznacza, że odległość od potencjalnych celów podróży od P&R nie może być zbyt mała. Wytypowano jedną lokalizację P&R w rejonie Dworców, dla wyjazdów z Zakopanego koleją i autobusami oraz postulowany jest P&R w rejonie Sanktuarium na Krzeptówkach. Wstępnie zlokalizowano też parking o charakterze zaporowym w rejonie Spyrkówki.	ta kwestia jest uwzględniona w Planie
10		Pan Bartłomiej Zubek (Tatrzański Park Narodowy)		
	23	Linie TESKO są wyposażone w pojazdy przyjazne dla osób niepełnosprawnych czy starszych. Takie pojazdy byłyby też właściwe dla dostępu do TPN.	Postulat ważny i uzasadniony. Stopniowo będzie wdrażany, w miarę rozwoju floty TESKO i linii koncesyjnych.	opinia jak obok

Lp. osoby	I. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
11		Pan Jerzy Gruszczyński		
	23	Uważa, że plan jest krótkoterminowy (na 2 lata).	Teza dyskusyjna, trudna do polemiki. Wyraźnie zapisano, że Plan obejmuje okres 2017 - 2025 z kierunkiem do roku 2030, a więc średnioterminowo. Jeśli chodzi o niepewność prawa, jakie opisuje tę dziedzinę, to w przypadku istotnych zmian prawa będzie istniała konieczność zmian Planu, lecz w ramach przyjętych kierunków. Zmiany prawa, które by oznaczały porzucenie kierunków zrównoważonego rozwoju nie są możliwe z powodu zarówno zapisów Konstytucji jak i członkostwa w Unii Europejskiej.	opinia jak obok
12		Policja, asp. Daniel Łojas (zgłoszenie po zakończeniu spotkania)		
	24	Proponuje przedłużenie nowej linii Spyrkówka - Kuźnice do Ustupu lub do granicy z gminą Poronin	Takie rozwiązanie jest możliwe, choć decyzja zależy od dostępności taboru oraz warunków związanych z natężeniem ruchu na drogach.	do uwzględnienia, pod warunkiem posiadania wystarczającej liczby taboru

3. CZĘŚĆ II: WYSTĄPIENIA PISEMNE

3.1. ORGANIZACJE POZARZĄDOWE I PRZEDSIĘBIORCY

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
1		Tatrzańska Izba Gospodarcza		
	1	Doceniając fakt podjęcia opracowania planu (mimo, że przepisy do tego nie obligują) TIG uważa, że Plan nie jest zadowalający i nie spełnia wielu oczekiwań społecznych.	Uwaga ogólna, z dość radykalną oceną podsumowującą. Jak wynika z poniższych kwestii ocena ta wynika głównie z nieznajomości prawnej roli Planu, a ponadto w wielu aspektach stawiane zarzuty nie są uzasadnione. Jednak należy założyć, że przyjęty w dokumencie kierunek na rozwój transportu zbiorowego jest przez Izbę popierany.	opinia jak obok
	2	Uwzględniono tylko potrzeby przewozowe mieszkańców i turystów nocujących w mieście miasta, zaś nie uwzględniono turystów nocujących poza Zakopanem a korzystających z oferty miasta. W naszej ocenie ta grupa ma olbrzymi udział w komunikacji do i z Zakopanego.	Teza nie jest uzasadniona: potrzeby turystów nie nocujących w Zakopanem są uwzględnione w ten sposób, że na podstawie wyników badań ruchu na wlotach do miasta oszacowano wielkość potoku ruchu, a następnie został on dodany do ruchu wewnątrz miasta. Plan transportu zbiorowego musi uwzględniać całość ruchu, niezależnie od kategorii użytkowników. Uwaga nie jest zasadna.	opinia jak obok

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
	3	Krytyczna ocena nieznacznego, zdaniem Izby, udziału komunikacji miejskiej organizowanej przez miasto w relacji do usług komercyjnych ("rozczarowująco niski poziom komunikacji organizowanej przez miasto"). Zdaniem Izby takie podejście nie rozwiąże problemów transportowych w mieście.	<p>Nie jest prawdziwa teza o oparciu komunikacji na usługach komercyjnych z nieznacznym udziałem linii miejskich. Komunikacja organizowana przez miasto, zgodnie z prawem krajowym i europejskim, nie ma stanowić konkurencji dla usług komercyjnych, ale je uzupełniać w sytuacjach, kiedy usługi komercyjne są nieopłacalne (np. na peryferiach, w obszarach o słabym zaludnieniu lub w okresach poza sezonem czy w porach dnia o mniejszej frekwencji). Ponadto należy zaznaczyć, że standard usług miejskich postawiono na dość wysokim poziomie, aby stopniowo "podciągać" usługi w całym systemie w tym kierunku. Ponadto znaczne poszerzenie usług miejskich wymagałoby dopłat, na które Rada Miasta nie znajduje uzasadnia w budżecie (także na tle innych potrzeb). Należy też zaznaczyć, że usługi miejskie są świadczone dopiero od roku i z czasem będzie można je doskonalić w zależności od zebranych doświadczeń. Ponadto trzeba zauważyć, że sama ilość usług miejskich nie stanowi o powodzeniu w rozumieniu Planu i osiągnięciu zakładanych wskaźników rezultatu - ważne są działania w sferze organizacji ruchu drogowego i parkowania, a także z czasem w miarę możliwości - uzupełnienie układu drogowego o już przesądzone, planowane niekiedy od dawna odcinki dróg. Wypieranie sektora prywatnego z rynku nie jest w żadnej mierze celem miasta.</p>	opinia jak obok

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
	4	Zbyt ogólne potraktowanie współpracy w koordynacji usług miejskich z usługami komercyjnymi (prywatnych przewoźników). Oczekiwane jest prowadzenie wiodącej, koordynującej roli miasta w całym systemie transportu w mieście.	Uwaga sensowna, lecz niemożliwa do zrealizowania w polskich warunkach prawnych. Miasto nie ma żadnych uprawnień formalnych do narzucania standardów technicznych pojazdów, tras linii czy rozkładów jazdy, także koordynacji działania linii komercyjnych i miejskich (tzw. użyteczności publicznej). Jedynie co można proponować, to dobrowolne porozumienie się w pracach nad planowaniem układów linii czy zasad rozkładów jazdy. I taka propozycja jest umieszczona w Planie, choć trudno z góry przewidzieć jej skuteczność. Z uwagi o koncesjach wynika, że Izba nie zaznajomiła się z istotą koncesji. Koncesja polega na wyłonieniu operatora zgodnie z Ustawą o publicznym transportem zbiorowym i na warunkach ustalonych przez Organizatora.	
	5	(uwaga bez numeru w oryginale) W dokumencie brakuje zapisów dotyczących usług transportu zbiorowego poza terenem miasta.	Zgodnie z art. 7 ust. 1, poz. 1) gmina jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego tylko na swoim obszarze. Wszelkie linie wychodzące poza ten teren mogą być organizowane tylko po zawarciu stosownych porozumień lub utworzeniu wspólnych organizacji z innymi organami samorządu lub przez powiat. Taka sytuacja nie ma obecnie miejsca, choć trwają działania w tym kierunku. Należy też stwierdzić, że oczekiwana "poprawa dochodowości usług" jest raczej niemożliwa: ustawy i przepisy unijne zabraniają gminie wchodzenia w konkurencję cenową z przewoźnikami komercyjnymi, nie wspominając, czy taka konkurencja byłaby	

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
			skuteczna, a obniżanie opłat przez zwiększone dotowanie przewozów byłoby uznane za niedopuszczalną pomoc publiczną.	
	6	(oryg. 5) Brak wspomnienia o zasadach współpracy z gminami sąsiednimi i powiatem. Gmina Zakopane jako największa w regionie powinna objąć rolę lidera.	Uwaga kierunkowo jest słuszna, Zakopane mogłoby pełnić rolę lidera i takie kroki są czynione. Taka zasada jest nawet zapisana w prawie, ale tylko dla dużych miast („prezydenckich”). Niemniej podstawą tworzenia międzygminnych i powiatowych powiązań są wspólne działania wszystkich podmiotów, a takie do tej pory nie są ustalone, choć kontakty i pewne wstępne deklaracje padają. Niemniej w Planie jako akcie prawa miejscowego, nie mogą być zapisane działania wspólne bez formalnych uzgodnień partnerów. Kwestia ta może więc zostać uwzględniona w rozdziale 10 jako kierunki działań.	Do uwzględnienia w formie kierunków działań
2		Stowarzyszenie Apostolstwa Katolickiego – Księża Pallotyni Dom Zakonny		
	7	W rozdz. 3.4. wnosimy o uzupełnienie w zakresie celów i zadań rozwoju transportu zbiorowego w Zakopanem o zapis wskazujący na jeden z celów jako budowa parkingu buforowego w systemie Park&Ride uwzględniającego budowę wielopoziomowego parkingu dla samochodów osobowych oraz	Zastrzegając, że budowa parkingu nie może być celem planu, a jedynie instrumentem osiągnięcia celów planu (tak, jak to zapisano w rozdz. 3.4.), to propozycja zlokalizowania dodatkowego obiektu P&R w rejonie Sanktuarium na Krzeptówkach mieści się w założonych kierunkach działania w ramach Planu. Propozycja może być więc uwzględniona z zastrzeżeniem, iż miasto obecnie nie przewiduje środków na realizację parkingu w tym rejonie, niemniej obiekt może być włączony do systemu transportu zbiorowego miasta.	Do uwzględnienia w ramach Etapu II (do roku 2025).

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
		zewnątrznego parkingu dla autokarów przy Sanktuarium na os. Krzeptówki 14		
	8	W rozdz. 4.1. wnosimy o uzupełnienie modelu usług użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym Zakopanego o zapis wskazujący na lokalizację parkingu Park&Ride przy Sanktuarium na os. Krzeptówki 14.	Wniosek do uwzględnienia na zasadach jak wyżej	jak wyżej
	9	w rozdz. 4.2. i na rysunkach wnosimy o uzupełnienie parkingu Park&Ride przy Sanktuarium na os. Krzeptówki 14.	Wniosek do uwzględnienia na zasadach jak wyżej	jak wyżej
3		Komitet Społeczny "Gubałówka"		
	10	Wniosek o ujęcie w planach transportu zbiorowego na ile to możliwe dla mieszkańców dzielnic / osiedli / ulic: Gubałówka, St. Zubka, Furmanowa, Choćkowskie, Ciągłówka, Centrum, Gładkie, Ubocz i innych. Obecnie występuje duża trudność przemieszczania się na nieruchomości położone na Gubałówce do pracy, szkół, turystyki.	Propozycja połączenia o którym mowa wyżej jest przewidziana w Planie częściowo jako działanie kierunkowe, czyli po roku 2025. Możliwe jest przyspieszenie tych połączeń, ale pod warunkiem wyasygnowania z budżetu dodatkowych środków na ustanowienie linii koncesyjnej, ponieważ są to połączenia nieopłacalne komercyjnie. Ponadto Miasto podejmie ponownie negocjacje z PKL w sprawie włączenia kolei linowo - terenowej do systemu transportu publicznego dla mieszkańców Gubałówki.	opinia jak obok.

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
	11	Wniosek o dokonanie uzgodnień z Gminami: Kościelisko i Poronin linii transportu zbiorowego na terenie tych gmin i Zakopanego	Plan nie obejmuje połączeń zewnętrznych z braku ustaleń z sąsiednimi gminami. Trwają nad tym starania, lecz nie można ich wyników przesądzić, stąd obecnie nie ma możliwości zaprojektowania linii o jakich mowa we wniosku.	jak wyżej
	12	Połączenia o których mowa wyżej powinny prowadzić do Centrum Zakopanego, przez Gładkie, St. Zubka, PKL, Choćkowskie, Furmanową, Ciągłówkę	jak wcześniej (poz. 10), przy czym proponowany przebieg wymagałby zrealizowania nowych dróg (przez Gładkie) lub poprowadzenie linii przez Kościelisko, oraz budowę ulicy przez Ciągłówkę i Furmanową, która jest w planie.	jak wyżej (trasa do ustalenia)
4		Zrzeszenie Transportu Prywatnego w Zakopanem		
	13	W Planie transportowym brak odniesienia do powiązania z planami zagospodarowania przestrzennego miasta oraz studium zagospodarowania przestrzennego.	Uwaga częściowo zasadna, choć trudna do uwzględnienia z powodów niezależnych od autorów. Plan nie zawiera ustaleń, które byłyby niezgodne z przywołanymi dokumentami planistycznymi. Z drugiej strony Studium zagospodarowania przestrzennego w części programowej jest nieaktualne (pochodzi z 1999 roku), stąd nie może być uwzględnione w Planie. Natomiast co do planów miejscowych zagospodarowania w Planie uwzględniono zapis związany z potencjalną nową inwestycją drogową tzw. obwodnicy wzdłuż potoku Cicha Woda. To wyjaśnienie zostanie umieszczone w dokumencie, aby nie było wątpliwości co do spełnienia wymogu ustawy w tym względzie.	wyjaśnienie jak obok

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
	14	W Planie Transportowym brak odniesienia i powiązania do planów transportowych -powiatowych - wojewódzkich	Uwaga niezasadna - powiązanie do planu krajowego i wojewódzkiego znajduje się w kilku miejscach planu - rozdz. 3.3. (omówienie postanowień planu) oraz 4.3., 7. Powiązania te dotyczą wykorzystania kolei organizowanej przez ministra ds. transportu oraz samorząd województwa dla celów ruchu mieszkańców z rejonów dworców. Ponadto plan ustanawia węzeł integracyjny / przesiadkowy zgodnie z planem krajowym i województwa. Tylko tych kwestii dotyczą zapisy planu wojewódzkiego w odniesieniu do Zakopanego. Powiat tatrzański nie opracował dotychczas planu transportowego (nie ma takiego obowiązku) stąd nie ma możliwości odwołania się do niego. Plan dla Zakopanego nie przewiduje ruchu przewozów poza gminę, więc nie ma potrzeby uzgadniania tego planu z sąsiednimi gminami.	Uwaga niezasadna
	15	Brak zagwarantowanych środków na transport zbiorowy do 2025 r.	Uwaga nie jest uzasadniona - przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nie wymagają podania wielkości środków w Planie, ponieważ jest to zadanie innego dokumentu planistycznego miasta - Wieloletniej Prognozy Finansowej (WPF). W Planie (rozdz. 7) podano szacunek wielkości środków na rekompensaty w przewozach użyteczności publicznej dla etapów realizacji Planu. W przypadku przyjęcia projektu zostanie stosownie skorygowana WPF. W odniesieniu do planowanych inwestycji nie podawano ich kosztów, ponieważ Plan transportowy nie obejmuje kwestii planowania inwestycji - jest to także objęte WPF a przywołane w planie inwestycje są umieszczone w tym dokumencie.	Uwaga niezasadna

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
5.		Parafia Rzymsko - Katolicka Najświętszej Rodziny, Krupówki		
	16	Postulat zlokalizowania przystanku w rejonie Cmentarza przy ulicy Nowotarskiej.	Plan nie określa szczegółów sieci, takich jak lokalizacja przystanków. Niemniej uwaga jest do rozważenia w fazie operacyjnej w Wydziale Drogownictwa i Transportu. Plan zostanie poszerzony o przeprowadzenie weryfikacji lokalizacji przystanków w procedurach określonych przepisami prawa.	wyjaśnienie jak obok

3.2. OSOBY PRYWATNE

Lp. osoby	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
1		Jakub "Kuba" Łoginow		

Lp. osoby	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
		<p>Autorzy projektu planu całkowicie pominęli fakt, że Zakopane znajduje się w strefie transgranicznej i że z tego tytułu wynikają konkretne przepisy prawa krajowego, które bezpośrednio wpływają na funkcjonowanie zarówno komunikacji miejskiej na obszarze miasta, jak i ruchu samochodowego.</p> <p>Odniesienia do Słowacji i przygranicznego położenia powinny się znaleźć nie tylko w części opisowej. Przygraniczne położenie Zakopanego ma bowiem bezpośrednio przełożenie na konkretne przepisy prawa krajowego i lokalnego, które bezpośrednio wpływają na kwestię komunikacji publicznej w samym mieście.</p>	<p>Autor zauważa, że w tekście planu brakuje uwzględnienia transgranicznego położenia Zakopanego w rozumieniu ustawy o transporcie zbiorowym. Spostrzeżenie jest słuszne, takiego stwierdzenia nie ma i być może należy to zmienić.</p> <p>Ale na tej podstawie Autor stawia ogólną tezę, że Plan ma wady, a nawet jest sprzeczny z prawem, bo nie proponuje transgranicznej linii autobusowej między sąsiadującymi przez granicę gminami w formie publicznej usługi transportu zbiorowego, o czym mowa m. in. w ustawie o transporcie zbiorowym.</p> <p>Ta teza jest fałszywa z założenia: ustawa nie reguluje obowiązku takich czy innych rozwiązań organizacyjnych czy standardów, nie zawiera przepisów NAKAZUJĄCYCH gminie położonej w obszarze transgranicznym uruchamiania takiej linii. Zawiera natomiast UPRAWNIENIA gminy do stosowania różnych rozwiązań, pozostawiając gminie swobodę w ich doborze w zależności od potrzeb i możliwości. Wynika to także z unijnego Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego.</p> <p>Polityka Zakopanego w tym względzie jest następująca: rok temu uruchomiliśmy pierwsze w historii usługi lokalnego publicznego transportu zbiorowego i koncentrujemy się na tej formie transportu (dotowanej przez gminę) wewnątrz miasta, uwzględniając też silną aktywność sektora prywatnego, obsługującego większość potrzeb pasażerów, ponieważ:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zaczynamy rozwijać tę usługę, nie mamy szerokich doświadczeń, również popyt na tę usługę nie jest szczególnie duży (chcemy go wywołać dla ograniczenia ruchu samochodowego), • Jesteśmy w stanie przeznaczyć na ten cel ograniczone środki budżetu, doświadczeń, również popyt na tę usługę nie jest szczególnie duży (chcemy go wywołać dla ograniczenia ruchu 	

Lp. osoby	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
	2	Fakt przynależności Zakopanego do Europejskiego Ugrupowania Współpracy Terytorialnej Tatry, potocznie – Euroregionu Tatry, z czego wynikają konkretne przepisy prawa odnośnie organizacji transgranicznej komunikacji publicznej (w tym komunikacji miejskiej) we współpracy ze słowackimi partnerami.	Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej Tatry nie zajmuje się zarządzaniem usługami transportu zbiorowego, a jedynie prowadzeniem działań studialnych, planistycznych i promocyjnych na rzecz współpracy transgranicznej.	opinia jak obok
	3	Zapisy miejskich strategii i dokumentów, mówiących o priorytetowym traktowaniu kwestii współpracy z partnerami ze słowackiej części Tatr i dążeniu do integracji całego regionu bez względu na granicę państwową, która w świetle integracji europejskiej nie powinna być żadną przeszkodą.	Strategia rozwoju Zakopanego (ostatnia uchwalona z roku 2004, obowiązywała do r. 2013) zawiera następujące ustalenie w kwestii powiązań ze Słowacją: Cel operacyjny D.1: Poprawa dostępności zewnętrznej miasta, Działanie D.1.4 Poprawa tatrzańskiego systemu komunikacyjnego: w tym organizacja (powiązanie publicznej komunikacji dalekobieżnej, podmiejskiej i wewnętrznej oraz zagospodarowanie placu koło dworca kolejowego), partnerzy: Woj. Małopolskie, powiat tatrzański, zarządcy sieci komunikacyjnych Słowacji, parki narodowe, PKP. Jak widać pominięte są gminy. Intencja zapisu polegała na oczekiwaniu, iż połączenia te zorganizują jednostki ponadlokalne. Brak decyzji wykonawczych z powodów przedstawionych wyżej.	opinia jak obok

Lp. osoby	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
	4	Zapisy Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w odniesieniu do zdefiniowanej w Ustawie „strefy transgranicznej”, do której zalicza się Zakopane wraz z sąsiednimi gminami Kościelisko, Czarny Dunajec, Poronin, Bukowina Tatrzańska, wynikające z tego możliwości i ograniczenia prawne,	Zapisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym jak wspomniano we wstępie nie nakładają obowiązków na samorząd, a jedynie prawo do działania wraz z procedurami podejmowania decyzji, nieco łagodniejszymi niż w typowych sytuacjach współpracy międzynarodowej. Te zapisy Plan respektuje, więcej - jest ich bezpośrednim wdrożeniem.	opinia jak obok
	5	Fakt istnienia lotniska w Popradzie, obsługującego (w niedalekiej przeszłości, a także potencjalnie w najbliższych latach) miasto Zakopane,	Fakt istnienia lotniska w Popradzie: przywołana ustawa nie zawiera żadnych przejawów wskazujących na obowiązek prowadzenia połączeń tylko dlatego, że istnieje lotnisko.	opinia jak obok

Lp. osoby	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
	6	Przepisy związane z możliwością czerpania przez Miasto Zakopane ze środków pomocowych Unii Europejskiej na potrzeby miejskiej komunikacji publicznej pod warunkiem realizacji projektu wspólnie z partnerami z drugiej strony Tatr. Z tych środków można m. in. zbudować lub zmodernizować w mieście Zakopanem przystanki, stworzyć system informacji o rozkładach jazdy, a nawet utworzyć ze środków unijnych pilotażową miejską polsko-słowacką linię autobusową, której zadaniem byłoby promowanie transportu publicznego na Podtatrze.	Przepisy o możliwości czerpania przez Zakopane ze środków pomocowych UE: takie przepisy są możliwością, a nie obowiązkiem. Niejasne przywołanie przepisów, trudno wskazać na konkretne możliwości. Obecnie miasto jest w trakcie ubiegania się o wsparcie z MRPO. Uwaga w zasadzie nie dotyczy Planu, który nie zajmuje się inwestycjami, a środki unijne nie są dostępne na cele operacyjne w transporcie.	opinia jak obok.
	7	Zapisy umów o współpracy między miastem Zakopanem a miastami partnerskimi po drugiej stronie Tatr: miastami Poprad i Wysokie Tatry, a także faktem nieoficjalnej współpracy z Liptowskim Mikulaszem i Twardoszyńcem.	Zapisy o współpracy Zakopanego z miastami Słowacji w ramach porozumień transgranicznych nie odnoszą się do kwestii objętych Planem - dotyczą jedynie koordynacji działań w zakresie ruchu pieszego i rowerowego.	opinia jak obok

Lp. osoby	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
2		Cezary Kamiński		
	8	Przebieg nowej, trzeciej linii użyteczności publicznej, byłby korzystniejszy w wariacie: Spyrkówka – Szymony – Dworce – Aleja 3 Maja – Zamoyskiego – Makuszyńskiego – Piłsudskiego – Br. Czecha – Rondo JP II – Kuźnice	Propozycja korekty linii na odcinku Makuszyńskiego - Rondo należy uznać za nieuzasadnioną, gdyż zmiana trasy z Grunwaldzkiej na Piłsudskiego zbliża linie do głównej osi (Zamoyskiego), gdzie kursuje szereg linii komercyjnych. Zamiarem Planu jest poprowadzenie linii tak, aby obsłużyć tereny, które obecnie nie mają żadnej obsługi, a gdzie skupione są liczne duże obiekty hotelowe i pensjonaty. Dla części północnej linii uwaga pokrywa się z propozycją Planu.	uwaga jest częściowo uwzględniona
	9	Aby linia nr 12 mogła się stać linią użyteczności publicznej z korzystnymi parametrami eksploatacyjnymi, należałoby zmienić jej przebieg na: Kościuszki – Aleja 3 Maja – Tetmajera – Grunwaldzka – Orkana – Kasprusie – Strążyska	Propozycja jest interesująca, choć intencją Planu jest obsłużenie większego obszaru centrum, a nie tylko szybkie "przedostanie się" przez centrum. Niemniej proponowany przebieg ma zalety, pozwala uniknąć wprowadzania linii w ul. Nowotarską ze znacznymi utrudnieniami w ruchu	uwaga przyjęta
	10	Podniesienie częstotliwości powinno dotyczyć wszystkich linii użyteczności publicznej, tak, aby na każdej linii kursowały w trakcie co najmniej dwa autobusy	Uwaga jest uzasadniona merytorycznie, wymaga dodatkowych analiz i nowych decyzji budżetowych, nie odnosi się bezpośrednio do Planu.	przekazana do Burmistrza Miasta Zakopane w ramach działań bieżących
	11	TESKO na rok 2019 powinno być w posiadaniu 7 wozów w celu zwiększeniu częstotliwości linii nr 14 (jak wyżej)	Koncepcja jest nieco inna: podnieść częstotliwość i dodać 1 linię przy 7 wozach i jednej koncesji; dodatkowe wozy (w planie omyłkowo wpisano 6 wozów, ma być 7) skierowane będą zarówno na podniesienie częstotliwości jak i nową linię N1	korekta zapisu w Planie

Lp. osoby	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
	12	Dodatkową zaletą komunikacji miejskiej w obecnym kształcie (2017) byłoby dodanie kursów do Kuźnic jako „zajazdów” od Ronda JP11	Obsługa Kuźnic jest specyficzna (dotyczy w zasadzie tylko turystów), natomiast inne linie obsługują także (a niektóre przede wszystkim) mieszkańców, dla których "zajazd" do Kuźnic jest stratą czasu. Dlatego takie rozwiązanie jako ogólna zasada nie jest w Planie przyjęte, bo mogłoby to przynieść odwrotny efekt od zamierzonego. Ponadto "zajazdy" wywołałyby potrzebę zwiększenia liczby taboru (wydłużenie linii = zwiększenie zapotrzebowania na tabor, a jeśli miałyby to nastąpić bez nowych pojazdów, wówczas odstępy między kursami zwiększyłyby się.	uwaga nie została uwzględniona
2		Pan Paweł Borsucki		
	13	Postuluje zwiększenie zakupów taboru i uruchomienie nowych linii autobusowych: (1) Połączenie Gubałówki przez Al. 3 Maja z Kuźnicami (2) połączenie Dworców z Morskim Okiem. Ponadto postuluje zobowiązanie przewoźników i TAXI do używania pojazdów w standardzie EURO 5.	W obecnej perspektywie finansowej nie ma możliwości znaczącego zwiększenia wydatków na transport publiczny, stąd proponowane linie nie są przewidziane. Ponadto linia do Morskiego Oka nie jest zadaniem gminy, zaś łączenie Gubałówki z Kuźnicami nie wydaje się być potrzebne - trudno sobie wyobrazić potrzebę przemieszczania się jednego dnia pomiędzy tak skrajnie położonymi atrakcjami turystycznymi w Zakopanem. Niemniej planuje się z czasem wprowadzenie linii do obsługi Gubałówki.	uwaga nie została uwzględniona

3.3. INSTYTUCJE

Lp. firmy	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miasta Zakopane
1		Muzeum Karola Szymanowskiego w willi „Atma” w Zakopanem		
	1	<p>Po zapoznaniu się z przestanyymi dokumentami. nie mamy uwag, ale chcemy zwrócić uwagę, jako osoba odpowiedzialna za Muzeum Karola Szymanowskiego w willi "Atma" usytuowanego przy ul. Kasprusie 19 w Zakopanem, że bardzo zależy nam na stałej linii transportu miejskiego, której trasa przebiegałaby przez ulicę Kasprusie.</p> <p>Z wiadomych przyczyn, dostęp linii dla turystów i mieszkańców odwiedzających muzeum, łatwiejsze, pewniejsze i szybsze dotarcie do wyznaczonego punktu z rejonu Dworców. Ważny jest dla nas również przystanek zlokalizowany niedaleko Atmy.</p>	<p>Wniosek jest uzasadniony, po otrzymaniu pozytywnej opinii Policji, zostanie uwzględniony przez koncesjonowanie obecnej linii 12 z dostosowaniem położenia przystanku w rejonie Muzeum (przystanek nie jest wprawdzie pokazywany w Planie, ale jego położenie zostanie dostosowane w ramach działalności Urzędu Miasta).</p>	<p>opinia jak obok, do wdrożenia przez Burmistrza Miasta Zakopane</p>
2		Szpital Powiatowy im. T. Chałubińskiego w Zakopanem		
	2	<p>Wniosek o utworzenie przystanku autobusowego przy obiekcie Szpitala wraz ze zwiększeniem częstotliwości kursowania linii autobusowych (linia 14)</p>	<p>Wniosek jest możliwy do uwzględnienia pod warunkiem uwzględnienia w planie obiegów stosownej liczby autobusów. Może się to wiązać z koniecznością zwiększenia dopłat proporcjonalnie do zwiększonego przebiegu). Wyjaśnienia wymaga status dróg w rejonie szpitala. Przebieg linii pokazany będzie na rysunku 4 planowanego układu linii.</p>	<p>trasa linii 14 możliwa do zmiany po wyjaśnieniu kwestii formalnych, przystanek do realizacji w ramach działań Burmistrza Miasta Zakopane.</p>

4. CZĘŚĆ III. PODSUMOWANIE POSZCZEGÓLNYCH ETAPÓW KONSULTACJI

- Konsultacje bezpośrednie (łącznie 4 spotkania) pozwoliły na przeprowadzenie nieskrępowanej dyskusji w gronie zainteresowanych osób, organizacji i instytucji. Uczestnicy okazywali dużą otwartość na argumenty, a równocześnie mieli jasne poglądy i wizje i je przedstawiali. Ta faza konsultacji pozwoliła na integrację środowiska zainteresowanego transportem w mieście i regionie.
- Wyczuwalny jest niepokój środowiska biznesu przewozowego spowodowany pojawiającymi się nowymi projektami legislacyjnymi, co ważne idącymi niekiedy w zupełnie różne strony – jedne są deregulacyjne, inne wręcz przeciwnie – centralistyczne i monopolizujące. Równocześnie widać brak inicjatywy resortu transportu, który mógłby tę debatę ukierunkowywać, wskazując na priorytety polityki Rządu, które wszak można przenieść na zasady nowej legislacji.
- W trakcie prac nad planem, co było widać w podczas konsultacji, zauważalne jest coraz lepsze zrozumienie mechanizmów zarządzania rozwojem, polegających na pewnych relacjach między działaniami w różnych sferach, ale prowadzących do osiągnięcia zakładanych celów. Plan zakłada dwa rezultaty do osiągnięcia:
 - Zwiększenie udziału przewozów transportem zbiorowym,
 - Zmniejszenie obciążenia sieci ruchem samochodowym, mierzone pracą przewozową na sieci (pojazd- kilometry).
- Te różne aspekty wdrażania, to przede wszystkim organizacja sieci transportowej, dalej organizacja ruchu drogowego i sterowanie nim, zarządzania parkingami oraz inwestycje w infrastrukturę. Jak widać ze statystyk tematów największą uwagę w debacie poświęcono kwestiom organizacyjnym, co należy uznać za kluczowe osiągnięcie przeprowadzonej debaty.
- W kampanii internetowej dominowały konkretne propozycje działań organizacyjnych i inwestycji. Nieliczne były głosy negujące podejście, jakie wszak Plan realizuje na podstawie przepisów krajowych i unijnych. To również rodzi nadzieje na konstruktywne prace nad dalszymi podobnymi zagadnieniami w Zakopanem.