

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Funkcjonalnego Myślenic do roku 2032+

DOBCZYCE
LUBIEŃ
MYŚLENICE
PCIM
RACIECHOWICE
SIEPRAW
SUŁKOWICE
TOKARNIA
WIŚNIOWA



Opracowanie pt.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Funkcjonalnego Myślenic do roku 2032+

przez firmę:

TOR

ZESPÓŁ DORADCÓW
GOSPODARCZYCH

Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

ul. Sielecka 35, 00-738 Warszawa

www.zdgtor.pl

na zlecenie:



Gmina Myślenice

ul. Rynek 8/9, 32-400 Myślenice

www.myslenice.pl

na podstawie umowy z dnia 21 kwietnia 2022 r.

Dane zawarte w opracowaniu są najbardziej aktualnymi na dzień 08.02.2023 r.

Skład autorski opracowania:

Maciej Mysona – Kierownik Projektu

Michał Męczyński

Bartosz Jarecki – Koordynator Projektu

Jakub Piecuch

Jakub Balik

dr Maria Zych-Lewandowska

Michał Grobelny

Robert Wojciechowski

Bartłomiej Kasiuk

i inni

Dawid Kulawczuk

Skład autorski opracowania:

Natalia Jamróż

Spis treści

1.	SYNTEZA PLANU	7
2.	WPROWADZENIE.....	10
2.1.	ABC EUROPEJSKIEGO ZIELONEGO ŁADU W TRANSPORCIE	10
2.2.	CZYM JEST PZMM?	10
2.3.	PROCES WSPÓŁTWORZENIA PLANU.....	14
3.	PODSUMOWANIE DIAGNOZY STANU OBECNEGO.....	14
4.	SCENARIUSZE, WIZJA I CELE	23
4.1.	SCENARIUSZE ROZWOJU	23
4.2.	WIZJA ROZWOJU I GŁÓWNE CELE W PERSPEKTYWIE 2032+	26
5.	OBSZARY DZIAŁAŃ.....	28
5.1.	ROZWÓJ SPÓJNEGO I ZINTEGROWANEGO SYSTEMU TRANSPORTU PUBLICZNEGO.....	28
5.2.	ROZWÓJ PRZYJAZNEJ INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ I PIESZEJ – INTEGRACJA, BEZPIECZEŃSTWO RUCHU, TURYSTYKA	36
5.3.	PARTNERSTWO W ORGANIZOWANIU I ZARZĄDZANIU PUBLICZNYM TRANSPORTEM ZBIOROWYM W MOF WRAZ Z BUDOWĄ RELACJI Z MIESZKAŃCAMI.....	44
5.4.	PLANOWANIE PRZESTRZENNE UWZGLĘDNIAJĄCE ZMNIJSZENIE ZAPOTRZEBOWANIA NA TRANSPORT.....	49
6.	PAKIETY DZIAŁAŃ.....	55
7.	WSKAŹNIKI REALIZACJI PLANU	59
8.	MONITOROWANIE POSTĘPÓW	61
9.	SPIS TABEL, RYSUNKÓW I ZDJĘĆ.....	64

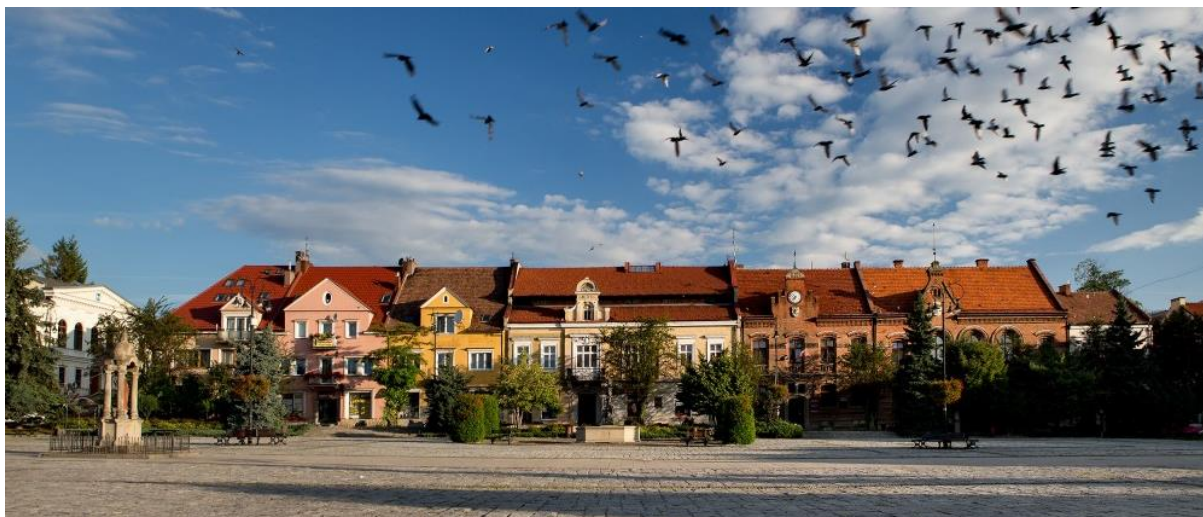
Drodzy Mieszkańcy,

przedstawiamy Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Funkcjonalnego Myślenic do roku 2032+. Wszyscy mamy wpływ na przestrzeń, w której żyjemy, jesteśmy więc odpowiedzialni za kształtowanie rozwoju naszego obszaru. Chcemy rozwijać nasze miejscowości w sposób długoterminowy – właśnie dlatego już dziś rozmawiamy otwarcie i z Waszym udziałem o naszej przyszłości do roku 2032 i dłuższej. W niniejszym Planie założyliśmy działania, które będą wyrazem szacunku do naszego krajobrazu i przestrzeni oraz do tradycji zakorzenionych w regionie.

Zmiany w naszych sposobach przemieszczania się są nieuchronne - cały cywilizowany świat dąży do ograniczenia emisji dwutlenku węgla i zanieczyszczenia środowiska. Sektor transportu jest drugim największym obok energetyki emitentem CO₂, 40% z tych emisji jest zaś związana z samochodami osobowymi. Za zrównoważonymi formami mobilności coraz częściej przemawia także argument ekonomiczny – rosnące ceny samochodów, paliw i części zamiennych. Nie można zatrzymać tych zmian, można jednak mądrze nimi zarządzać.

Przede wszystkim chcemy, aby najbliższe lata były dla nas czasem **odbudowy zaufania do transportu publicznego** - autobusów i kolei. Działania zapisane w Planie przyczynią się do widocznej poprawy jakości usług. Plan zakłada także szeroko zakrojony program **poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego** wraz z budową nowych chodników, przejść dla pieszych, ścieżek rowerowych czy parkingów przesiadkowych. Ponadto, przewidywane są **zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym** naszych gmin nakierowane na tworzenie tzw. centrów lokalnych, które pozwolą załatwić wiele spraw w obrębie kilkuminutowego spaceru.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest biletem do realizacji przemyślanych inwestycji transportowych dofinansowanych ze środków unijnych i krajowych w kolejnych latach. Jest to także warunek wypłaty środków europejskich dla samorządów Obszaru Funkcjonalnego na projekty w obszarze transportu i mobilności, stanowiący jeden z głównych priorytetów polityki krajowej i unijnej.



Słownik zwrotów i pojęć

CAWI – Computer-Assisted Web Interview – wywiad wspomagany komputerowo przy pomocy strony WWW.

CPK – Centralny Port Komunikacyjny.

E77 – trasa europejska, w której ciągu przebiegają drogi krajowe nr 7 i S7.

FGI – zogniskowany wywiad grupowy.

Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (FRPA) – fundusz ustanowiony ustawą z dnia 16 marca 2019 r. w celu dofinansowania przywracanych połączeń autobusowych.

GUS – Główny Urząd Statystyczny.

IDI – Individual In-depth Interview – metoda badawcza w formie bezpośredniej rozmowy (wywiadu) badacza z pojedynczym respondentem. Ma na celu pogłębienie wiedzy o badanym zjawisku oraz lepszą obserwację respondenta.

JST – jednostka samorządu terytorialnego.

Kongestia (transportowa) – chroniczne zjawisko większego natężenia ruchu środków transportu od przepustowości wykorzystywanej przez nie infrastruktury. Występuje na niektórych odcinkach sieci i węzłach transportowych, szczególnie na obszarach wysoko zurbanizowanych lub na trasach łączących ze sobą ośrodki o dużej sile wzajemnego ciężenia. Objawia się dużym zmniejszeniem średniej prędkości ruchu, długotrwałymi zatorami, rozlewaniem się na sieci dojazdowe. Jest trudna do przewyciężenia ze względu na ograniczenia przestrzenne rozbudowy przeciążonej infrastruktury i lawinowe narastanie ruchu po modernizacji odcinków dotkniętych kongestią.

Koszty zewnętrzne transportu (też: negatywne efekty zewnętrzne) – to wszelkie negatywne oddziaływania transportu na ludność i otoczenie. Do głównych kosztów zewnętrznych transportu zalicza się: zanieczyszczenie powietrza, zmiany klimatu, hałas, wypadki, występowanie kongestii. Ponadto są to zanieczyszczenia gleby i wód, degradacja infrastruktury, zabudowy i siedlisk zwierząt i wiele innych.

MOR – Miejsce Obsługi Rowerzystów.

MPZP – Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego.

OF Myślenic – Obszar Funkcjonalny Myślenic (także: Obszar).

PAPI – ang. Pen-and-Paper Personal Interview. Metoda badawcza polegająca na przeprowadzaniu bezpośredniego indywidualnego wywiadu kwestionariuszowego. Badanie jest przeprowadzane osobiście, a ankieter sam zadaje pytania i odnotowuje odpowiedzi.

P&R, B&R – parkingi typu Park&Ride czyli Parkuj i Jedź. To parkingi, które mają na celu umożliwienie użytkownikom pozostawienie pojazdu (samochodu, roweru – Bike&Ride – motocykla etc.) poza obszarem gęstej zabudowy miejskiej i pokonania pozostałego odcinka podróży transportem publicznym.

PZMM/SUMP – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, ang. Sustainable Urban Mobility Plan (także: Plan mobilności oraz Plan).

SDRR – średnioroczny ruch dobowy zarejestrowany na danym odcinku drogi.

SPP – Strefy Płatnego Parkowania. Obszary lub odcinki dróg, na których obowiązuje opłata za postój pojazdu.

SUiKZP – Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego – dokument określający politykę przestrzenną gminy oraz lokalne zasady zagospodarowania przestrzennego. W nowelizacji ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym dokument ma zostać zastąpiony przez plan ogólny, który będzie określał strefy planistyczne, gminne standardy urbanistyczne, a także opcjonalnie obszary uzupełnienia zabudowy i zabudowy śródmiejskiej.

Ustawa o PTZ – Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

UTO – urządzenia transportu osobistego, np. hulajnogi, longboardy, monobike'i.

Wykluczenie transportowe – brak możliwości skorzystania z alternatywnych środków transportu wobec samochodu, wynikające z braku połączeń środkami transportu publicznego, braku infrastruktury przystankowej, pieszej lub rowerowej oraz ograniczonego dostępu do informacji o połączeniach i możliwości zakupu biletów.

Zrównoważona mobilność – idea wpisująca się w koncepcję zrównoważonego rozwoju, która ma na celu ograniczenie kosztów zewnętrznych generowanych przez system transportowy, w szczególności pod względem środowiskowym.

1. Synteza Planu

Celem polityki zrównoważonej mobilności jest ograniczenie negatywnego wpływu działalności transportu na środowisko, poprawa bezpieczeństwa mieszkańców oraz ułatwienie komunikacji w Obszarze, co przełoży się na poprawę jakości życia jego mieszkańców. **Podejmowane kroki ukierunkowane są na poprawę stanu obecnego z nadrzędnym celem w postaci realizacji idei zrównoważonej mobilności.** Celem polityki zrównoważonej mobilności jest ograniczenie negatywnego wpływu działalności transportu na środowisko, poprawa bezpieczeństwa mieszkańców oraz ułatwienie komunikacji w Obszarze. Realizacja idei zrównoważonej mobilności opiera się na tworzeniu rozwiązań pozwalających na rozwój efektywnych i przyjaznych dla środowiska sposobów przemieszczania się. Idea ta jest ściśle powiązana z zasadą zrównoważonego rozwoju, która mówi o zaspokajaniu bieżących potrzeb wszystkich grup społecznych nie umniejszając szans przyszłych pokoleń i ich potrzeb¹.

Tworzenie planu poprzedzone zostało **dokładną diagnozą**, która zidentyfikowała obszary problemowe każdej z gmin OF, ale także wskazała zachowania i tendencje mieszkańców oraz potencjały w zakresie komunikacji. Ponadto, diagnoza uzupełniona została o część badawczą (ankiety i warsztaty), która uzupełniła wiedzę teoretyczną pochodzącą z dokumentów i wizji lokalnej o perspektywę mieszkańców i samorządów. **To społeczność lokalna wie najlepiej jak funkcjonuje transport oraz jakie potrzeby powinien zaspokajać.** Wnioski płynące ze wszystkich działań diagnostycznych, zestawione z doświadczeniem zespołu roboczego tworzą bazę do wypracowania spersonalizowanego Planu dla obszaru.

Istotnym aspektem w tworzenia planu jest **szeroła perspektywa** podejmowanych działań, która nie ogranicza się tylko do Obszaru Funkcjonalnego. Plan identyfikuje transport wewnątrz obszaru, a także relacje pomiędzy obszarem i sąsiednimi rejonami, aby jak najdokładniej zdiagnozować stan aktualny, w celu jego poprawy zgodnie z ideą zrównoważonej mobilności.

Dokument Planu opiera się na diagnostyce i tworzeniu rozwiązań w **czterech obszarach strategicznych**, które stanowią podstawę do wprowadzania działań logicznie z nimi powiązanych. Podejmowane działania sformułowane zostały w jasny sposób, aby osiągnięcie zamierzonych celów dla przypisanego obszaru było możliwe do realizacji.

Tabela 1. Obszary strategiczne PZMM OF Myślenic

Rozwój spójnego i zintegrowanego systemu transportu publicznego	Rozwój przyjaznej infrastruktury rowerowej i pieszej – integracja, bezpieczeństwo ruchu, turystyka
Partnerstwo w organizowaniu i zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym w MOF wraz z budową relacji z mieszkańcami	Planowanie przestrzenne uwzględniające zmniejszenie zapotrzebowania na transport

Każdy z wymienionych w Tabeli 1. obszarów jest równie ważny dla prawidłowego funkcjonowania transportu w Obszarze Funkcjonalnym Myślenic. Nie bez powodu dotyczą zarówno organizacji i realizacji sieci komunikacji, działań infrastrukturalnych, jak również

¹ <https://www.gov.pl/web/rozwoj-technologie/zrownowazony-rozwoj> - dostęp 23.01.2023

planowania przestrzennego zabudowy, gdyż każdy z tych obszarów ma realny wpływ na zmiany zachodzące w mobilności OF. Zmiany, które zajdą w ramach podejmowanych działań przełożą się na ułatwienie funkcjonowania w Obszarze.

Istotne jest **kierunkowanie działań w długiej perspektywie**, aby ich realizacja nie tylko zaspokajała bieżące potrzeby komunikacyjne społeczeństwa, ale także umożliwiała przyszły rozwój wszystkich środków transportu z naciskiem na najbardziej przyjazne dla środowiska jego formy. W Planie mobilności zapisano główne cele, które zostały wypracowane w perspektywie do 2032 roku. Przyjęte cele odwołują się m. in. do: tworzenia lepszej siatki połączeń, usprawnienia przesiadek pomiędzy różnymi środkami transportu, dzięki węzłom integracyjnym, a także tworzenia przestrzeni miast bezpiecznych dla pieszych i rowerzystów. Co ważne, wypracowane cele wpisują się w panujące trendy oraz cele polityki transportowej szczebla krajowego i unijnego.

Tabela 2. Cele PZMM OF Myślenic w perspektywie 2032+

Cel 1.	Rozwój i uzupełnienie sieci połączeń transportu zbiorowego w oparciu o porozumienie wewnętrzne oraz współpracę z interesariuszami zewnętrznymi
Cel 2.	Lepsza integracja transportu zbiorowego z transportem samochodowym, rowerowym i pieszym
Cel 3.	Rozwój bezpiecznej i komfortowej infrastruktury pieszej i rowerowej dla mieszkańców i turystów
Cel 4.	Budowa platformy partnerstwa w zarządzaniu mobilnością z uwzględnieniem działań partycypacyjnych i promocyjnych
Cel 5.	Wprowadzenie zmian w kształtowaniu stref nowej zabudowy uwzględniających kwestię zrównoważonej mobilności

Realizacja zamierzonych celów, które przedstawia Tabela 2. przyczyni się do faktycznej poprawy możliwości przemieszczania się wewnątrz obszaru i ułatwi podróże pomiędzy OF a sąsiednimi samorządami oraz zmniejszy zapotrzebowanie na wykorzystanie samochodu w codziennych podróżach. Będzie to możliwe poprzez stopniowe wykonywanie przedstawionych w dokumencie Planu działań.

Tworzenie dalekosiężnych działań musi mieć na uwadze potencjalne, trudne do przewidzenia problemy wynikające ze zmian i sytuacji mogących wystąpić wewnątrz obszaru, w kraju, czy też w szerszej skali. W takim przypadku **przygotowano 3 scenariusze działań**, które pokazują możliwe do obrania ścieżki różniące się między sobą efektem finalnym. Sformułowane scenariusze przedstawiają przyszły stan w zależności od stopnia podejmowanych działań - od minimalnej realizacji, aż do całkowitego wypełnienia zamierzonych zadań.

Tabela 3. Scenariusze rozwoju PZMM OF Myślenic

SCENARIUSZ	KRÓTKI OPIS
Referencyjny	Brak realnych zmian w kierunku poprawy mobilności w OF Myślenic. Pogłębienie negatywnych zjawisk i problemów komunikacyjnych.
Minimalny	Podejmowanie bieżących działań poprawiających stan obecny. Wypełnianie działań uatrakcyjnających transport zbiorowy w Obszarze Funkcjonalnym.
Pośredni	Stworzenie realnej alternatywy dla samochodów za sprawą organizacji dogodnej siatki połączeń komunikacji zbiorowej.
Maksymalny	Realizacja działań we wszystkich obszarach strategicznych. Dzięki szeroko zakrojonej skali działań uwidoczni się wyraźna zmiana zachowań komunikacyjnych mieszkańców, gminy OF będą zaś gotowe na dalszy rozwój zabudowy.

Samo opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej nie jest kluczem do zmian w Obszarze Funkcjonalnym Myślenic. Przyjęcie przez gminy dokumentu to początek prac nad zmianą zmierzającą do poprawy mobilności Obszaru. Aby proces wdrażania Planu przebiegał w prawidłowy sposób **opracowano system monitoringu wraz ze wskaźnikami** wdrażania. Pakiety każdego działania opisanego w ramach projektu zostały uzupełnione o specyficzne dane jak horyzont czasowy, czy wskaźniki realizacji. W trakcie cyklicznych ewaluacji Planu, które planowane są co 3 lata, konieczne jest sprawdzanie stopnia realizacji działania właśnie poprzez przypisane wskaźniki. W wyniku prowadzonych w przyszłości ewaluacji nie jest wykluczone dostosowywanie działań do zmian, które mogą pojawić się w czasie.

2. Wprowadzenie

2.1. ABC Europejskiego Zielonego Ładu w transporcie

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest wynikiem realizacji Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności i pozostaje zgodny z założeniami Europejskiego Zielonego Ładu.

W nowej perspektywie unijnej „kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie” stanowi warunek wypłaty funduszy europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027. Odpowiednim poziomem planowania mobilności dla gmin, których dotyczy opracowanie, jest obszar funkcjonalny. Zgodnie z ustawową definicją, obszar funkcjonalny należy rozumieć jako obszar szczególnego zjawiska z zakresu gospodarki przestrzennej lub występowania konfliktów przestrzennych, stanowiący zwarty układ przestrzenny składający się z funkcjonalnie powiązanych terenów, charakteryzujących się wspólnymi uwarunkowaniami i przewidywanymi jednolitymi celami rozwoju.

Tabela 4 Zrównoważony i dostępny cenowo transport dla wszystkich

Wydajny, bezpieczny i przyjazny dla środowiska transport w UE		
55% mniej emisji z samochodów do 2030	50% mniej emisji z pojazdów dostawczych do 2030 r.	0 emisji z nowych samochodów po 2035 r.
Zasada: zanieczyszczający płaci w transporcie od 2026 r.	Wsparcie elektromobilności, odbudowy transportu publicznego i wysokiej jakości urbanistyki	Zakaz sprzedaży nowych samochodów spalinowych w Polsce od 2035 r.

Zapisy Planu są wynikiem wytycznych Komisji Europejskiej dla tworzenia PZMM oraz są one zgodne z zapisami Krajowej Polityki Miejskiej 2030.

2.2. Czym jest PZMM?

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Funkcjonalnego Myślenic do roku 2032+ to dokument inny, niż poprzednio opracowywane plany czy strategie. Cechuje się on złożonością procesu powstawania i jest dopiero początkiem całego szeregu zmian, które wdrażać będą poszczególne samorządy. Jest dokumentem zawierającym zagadnienia związane z mobilnością, logistyką, urbanistyką i środowiskiem. Zaznaczyć należy, że analizy, które zostały wykonane na potrzeby dokumentu nie są wyznaczane przez granice administracyjne, uprawnienia ustawowe, obszary działań spółek. Proces planowania zrównoważonej mobilności skupia się na wyzwaniach w ujęciu funkcjonalnym, podejmując próbę zrozumienia problemów wykraczających poza granice administracyjne i wąsko rozumiane obowiązki ustawowe. To właśnie dlatego na plan składa się kilka tomów opracowania: diagnoza mobilności w postaci raportu diagnostyczno-strategicznego, szeroko przeprowadzone badania opisane w Raporcie z badań, dokument główny Planu, który właśnie Państwo czytają oraz Plan wdrażania, będący szczegółowym opisem realizacji wizji i celów, będący niejako „instrukcją obsługi” dla realizacji założonych działań.

Plan przygotowano dla całego Obszaru Funkcjonalnego Myślenic, a nie jednego miasta gminy. Obejmuje on zakres wyzwań transportowych charakterystycznych dla transportu miejskiego, gminnego, powiatowego i częściowo regionalnego.

Pomimo przeprowadzenia w ostatnich latach ogromnych inwestycji w sektorze transportu **przemieszczanie osób i towarów w Polsce staje się coraz bardziej uciążliwe dla mieszkańców oraz mniej przyjazne dla środowiska**. W znacznej części OF Myślenic za normę uznaje się transport oparty niemal w całości o spalinowe samochody osobowe. Przewozy autobusowe nie stanowią konkurencyjnej (szybszej, tańszej, wygodniejszej) opcji podróży, a infrastruktura rowerowa nie ma charakteru spójnej sieci. Choć w Obszarze rozwijają się strefy przemysłowe i nowe osiedla domów jednorodzinnych, niemal całkowite uzależnienie od transportu drogowego sprawia, że **Obszar Funkcjonalny Myślenic oddala się, a nie zbliża do celów środowiskowych i społecznych, wyznaczanych przez europejskie i krajowe strategie**.

W latach 2005-2017 emisje z sektora transportowego w Polsce wzrosły o 76% – w całej Unii w tym czasie spadły o 3%. Dzieje się tak pomimo najwyższych w skali Unii Europejskiej dofinansowań na inwestycje transportowe – kolej, niskoemisyjne autobusy, węzły przesiadkowe.

Za wzrost emisji w znacznej mierze odpowiada także chaos przestrzenny: źle zlokalizowana zabudowa wymusza dłuższe dojazdy mieszkańców i łańcuchy dostaw towarów. Skala niekontrolowanej urbanizacji i chaosu przestrzennego staje się kosztownym obciążeniem dla wielu samorządów w Polsce – **koszty chaosu przestrzennego w kraju wynoszą aż 84,3 mld zł – 2 200 zł na każdego mieszkańca Polski**. Aż 31,5 mld zł spośród tej kwoty to koszty nadmiernych dojazdów do pracy, wartość utraconego czasu związanego z kongestią i koszty zewnętrzne związane z transportem². Wyludnianie się miast przy jednoczesnym rozlewaniu się przedmieść sprawiają, że na utrzymanie każdego odcinka infrastruktury drogowej, energetycznej czy wodociągowej „składa się” coraz mniej osób.

Polska jako członek Unii Europejskiej oraz ONZ jest zobowiązana do realizacji celów klimatycznych. **Osiągnięcie długoterminowych celów klimatycznych poprzez odpowiednio szybką, dobrowolną wymianę samochodów osobowych na elektryczne nie będzie wystarczające**. Rozwój technologiczny nie rozwiąże problemów związanych z emisją dostatecznie szybko dlatego adekwatne działania musimy podjąć już teraz.

Samorzady ponoszą znaczną część odpowiedzialności za działanie w obszarze zrównoważonej mobilności – to one dysponują narzędziami, które kształtują politykę przestrzenną i charakter większości codziennych podróży. To na poziomie lokalnym, poprzez kształtowanie ulic zapewniające atrakcyjność ciągów pieszy i rowerowych, inwestycje w transport zbiorowy, polityki parkingowe, tworzy się polityka mobilności.

Wyniki badań prowadzonych z mieszkańcami OF Myślenic potwierdzają, że istnieje zapotrzebowanie na zróżnicowany system mobilności, który oferuje szereg alternatyw wobec samochodów.

² Społeczno-gospodarcze skutki chaosu przestrzennego, Polski Instytut Ekonomiczny 2021

Kwestia dostępności transportu publicznego czy innych alternatyw dla samochodu nie jest tylko częścią polityki transportowej, ale fundamentalnego prawa obywatela do dostępu do usług publicznych. **Ponad 50% osób w wieku 18-24 lata oraz powyżej 60 lat korzysta regularnie z transportu publicznego w OF Myślenic.**

PZMM OF Myślenic to narzędzie, które ma doprowadzić do realizacji celów środowiskowych, klimatycznych i społecznych w sposób najbardziej efektywny pod względem ekonomicznym – tak by transformacja w sektorze transportu nie uderzyła w najbardziej potrzebujących mieszkańców Obszaru.

Idea zrównoważonej mobilności nie oznacza całkowitego wyeliminowania samochodu z systemu transportowego – chodzi jednak o budowę systemu, w którym możliwe jest dokonanie wyboru pomiędzy różnymi środkami transportu i premiowanie tych najbardziej przyjaznych dla przestrzeni i środowiska.

Należy pamiętać, że planowanie zrównoważonej mobilności ma charakter wieloletniego procesu, a nie jednorazowej czynności. Okres wdrażania i realizacji niniejszego dokumentu przypada na lata 2023-2032 jednak zaznacza on także działania możliwe do podjęcia w dalszym horyzoncie czasowym, na przykład zmianę charakteru istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 7 po wybudowaniu S7, przedłużenie linii kolejowej z Myślenic w kierunku południowym, dalszą integrację OF Myślenic z Metropolią Krakowską czy wykorzystanie nowych technologii w mobilności.

Rysunek 1. Osiem zasad planowania zrównoważonej mobilności



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o. na podstawie *Wytucznych dotyczących opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (edycja 2)*, Rupprecht Consult 2019

2.3. Proces współtworzenia planu

W badaniach i spotkaniach związanych z przygotowaniem Planu wzięło udział ponad 1 300 mieszkańców OF Myślenic i innych interesariuszy, przy czym część z nich uczestniczyła w spotkaniach grupowych, część w indywidualnych, wielu z nich wyraziło zaś swoje opinie w formie elektronicznej. W badaniach brały udział osoby dorosłe, począwszy od licealistów, na najstarszych mieszkańcach OF kończąc. Dobór respondentów był ściśle określony w oparciu o zasady wykonywania reprezentatywnych badań statystycznych. W ramach przygotowania planu:

1. Przeprowadzono internetowe oraz klasyczne **badanie ankietowe** (CAWI) wśród zainteresowanych mieszkańców OF Myślenic, w których uczestniczyło łącznie 1 155 respondentów.
2. Przeprowadzono **wywiady indywidualne** (IDI: on-line, telefoniczne i osobiste), w których uczestniczyło 27 osób – mieszkańców, przedstawicieli władz samorządowych, przedsiębiorców i organizacji pozarządowych. Wywiady umożliwiły poznanie szczegółowej opinii interesariuszy na temat problemów komunikacyjnych oraz możliwych sposobów ich rozwiązania.
3. Zorganizowano **wywiady grupowe** (FGI) w czterech ośrodkach OF Myślenic: Dobzycach, Pcimiu, Sułkowicach, Sieprawiu.
4. W ramach szeroko zakrojonych działań, mających na celu zaangażowanie mieszkańców i interesariuszy w tworzenie dokumentu, przeprowadzono diagnostyczne **spotkanie warsztatowe** w Myślenicach, w którym wzięło udział około 50 osób – mieszkańców i innych interesariuszy. Uczestnicy pracowali w czterech podgrupach, w ramach których diagnozowali problemy mobilności Obszaru.
5. Na etapie konsultowania projektu Planu przeprowadzono drugie spotkanie warsztatowe mające na celu wypracowanie konkretnych rozwiązań transportowych dla Obszaru.

Załącznik nr 1 do niniejszego Planu (*Raport z badań*) stanowi podsumowanie wyżej wymienionych działań konsultacyjnych.

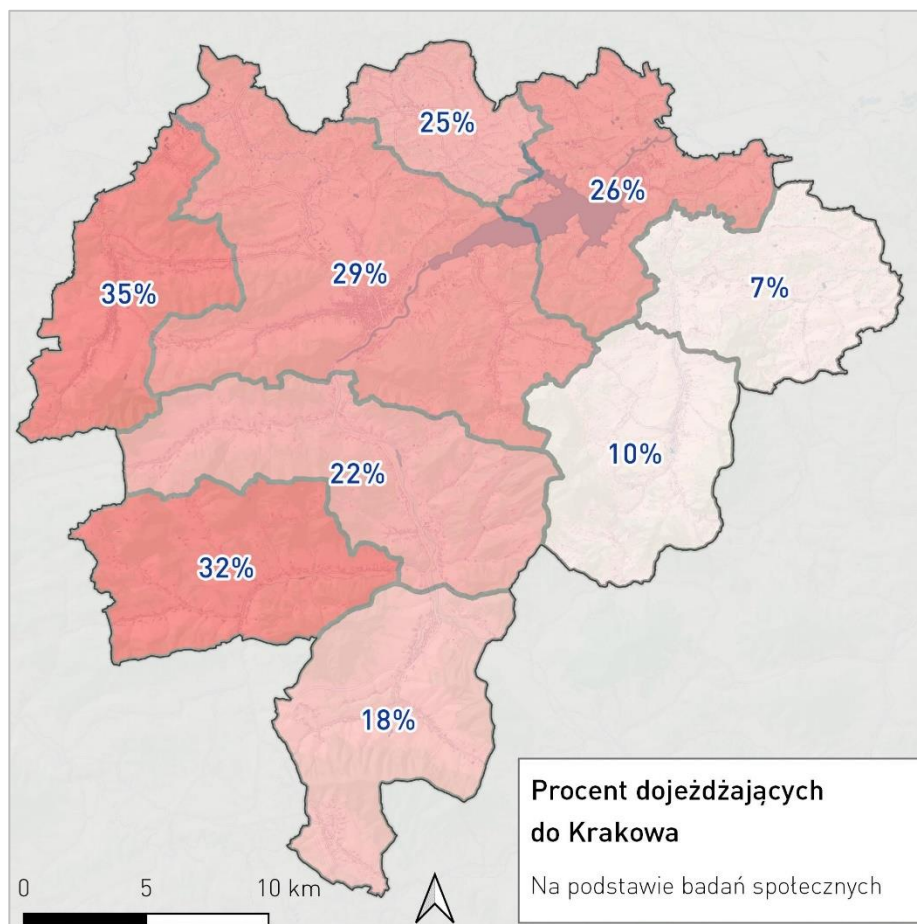
3. Podsumowanie diagnozy stanu obecnego

Najważniejsze wyniki badań ankietowych

Badania ankietowe wskazały na silne powiązanie OF Myślenic z Krakowem. **Dla 26,6% respondentów Kraków był najczęstszym celem podróży.** Spośród tych respondentów 68% używa do tego samochodów osobowych, 32% zaś transportu publicznego. Oznacza to, że **około 10 tysięcy mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego Myślenic dojeżdża samochodem osobowym co najmniej kilka razy w tygodniu do Krakowa.** Poniższa mapa odpowiada na pytanie, dla jakiego procenta dorosłych mieszkańców poszczególnych gmin Kraków jest najczęstszym celem podróży.

Uwaga! Jako słowo *podróż* należy rozumieć tutaj każde przemieszczenie się na odległość powyżej 500 metrów, niezależnie od celu tego przemieszczenia.

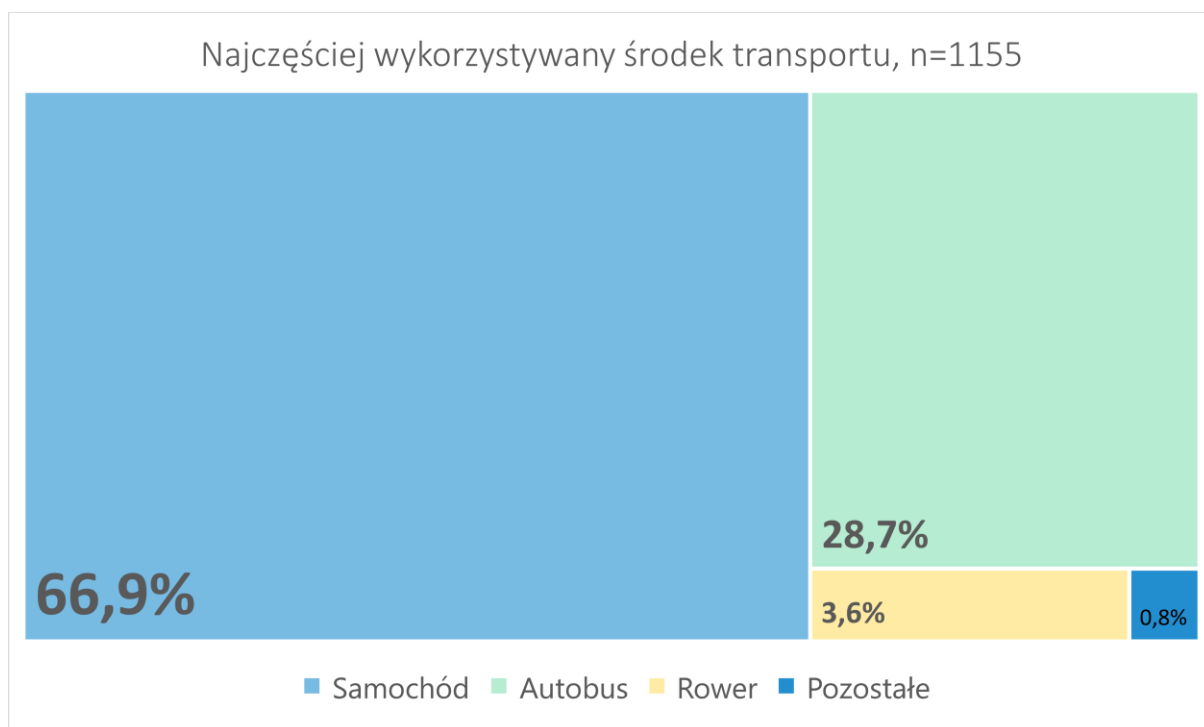
Rysunek 2 Udział respondentów dla których najczęstszym celem podróży był Kraków



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Poniższy wykres przedstawia udział poszczególnych środków transportu w naszych podróżach, czyli tzw. *modal split*. Okazuje się, że dla 2/3 mieszkańców Obszaru własny samochód jest środkiem transportu pierwszego wyboru.

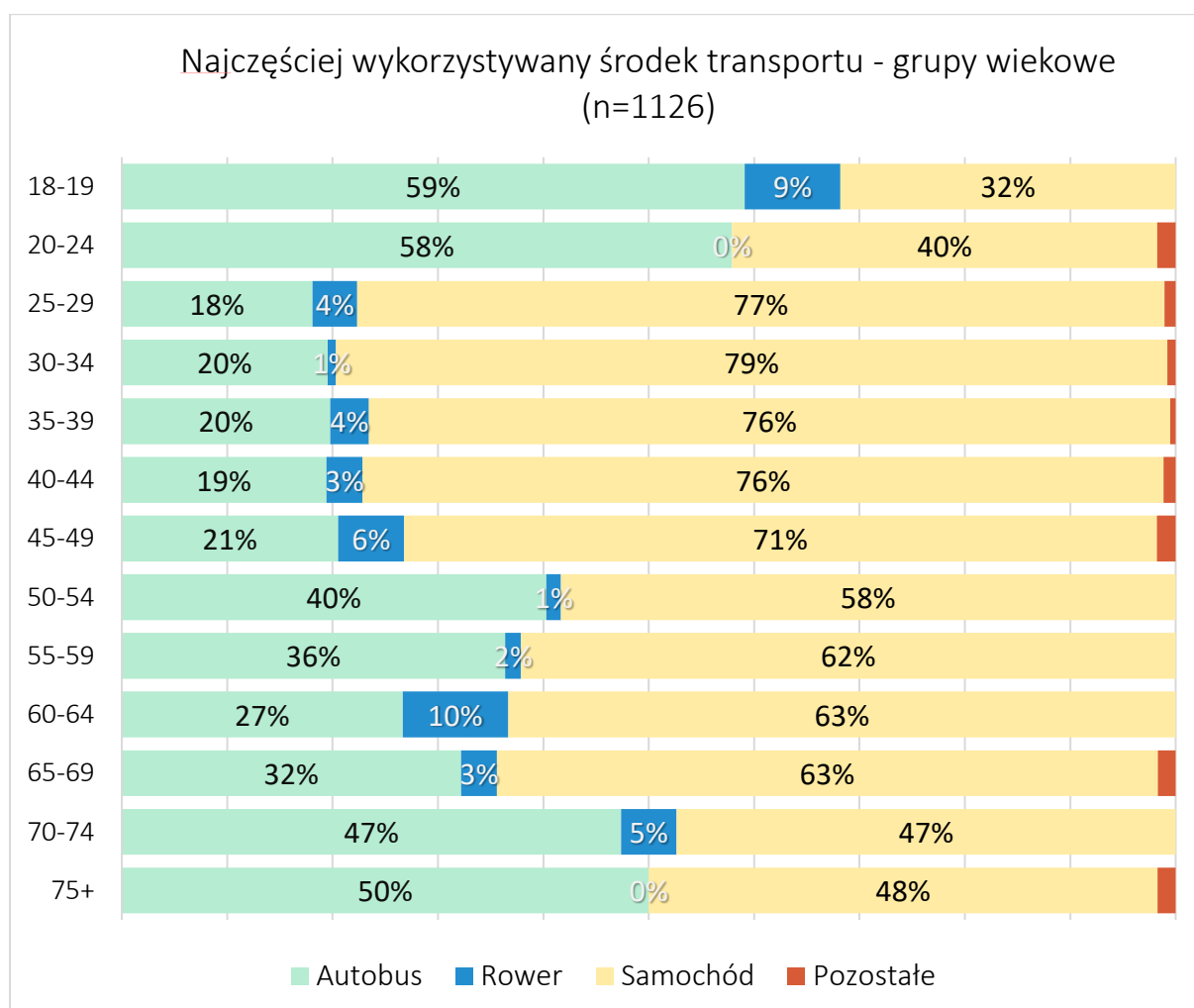
Rysunek 3 Modal split dla Obszaru Funkcjonalnego Myślenic



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Warto przeanalizować wyliczony *modal split* w odniesieniu do grup wiekowych mieszkańców. Okazuje się, że studenci i młodzi dorośli, a także osoby z grupy wiekowej 50+, preferują transport zbiorowy oraz aktywne formy mobilności w znacznie większym stopniu niż dorośli z grupy wiekowej 25-49. Cieszy także zainteresowanie wykorzystaniem roweru, nie tylko wśród młodych ale także wśród seniorów.

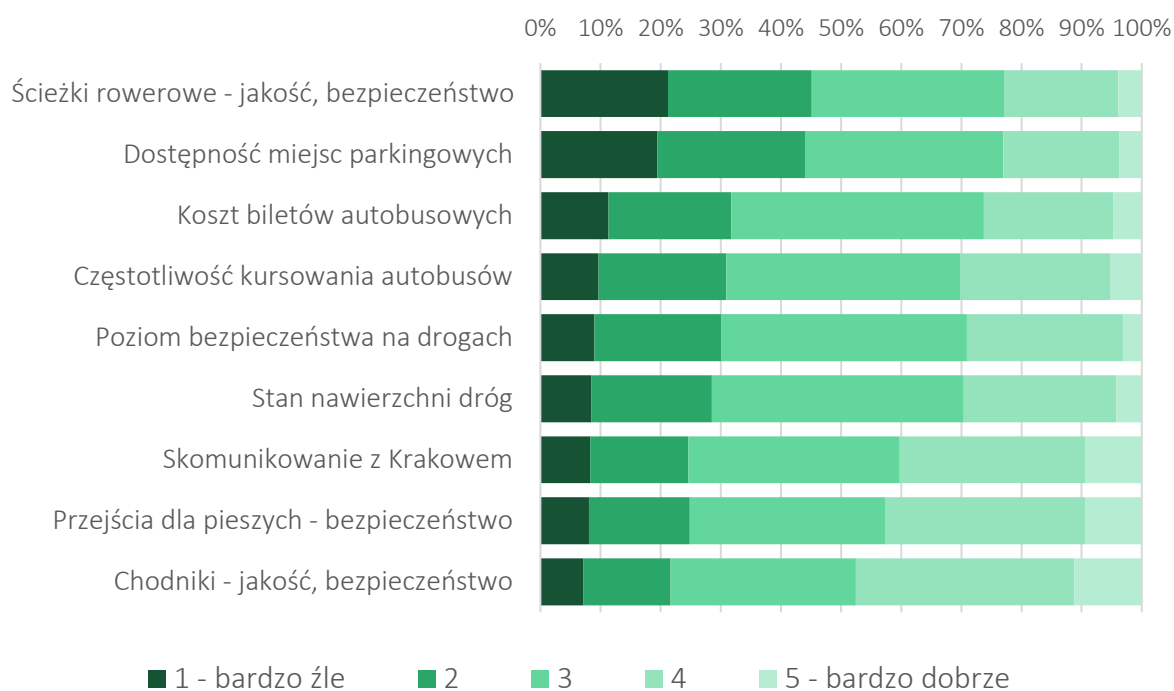
Rysunek 4 Modal split dla poszczególnych grup wiekowych



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Respondenci zostali poproszeni o ocenę elementów systemu transportowego w skali od 1 do 5. Najczęściej zgłaszanymi obszarami problemowymi były: jakość i bezpieczeństwo ścieżek rowerowych, dostępność miejsc parkingowych oraz ceny biletów autobusowych (w szczególności ich radykalny wzrost w latach 2021-22 związany z rosnącymi cenami paliw). Nieco bardziej pozytywnie oceniono jakość chodników i przejść dla pieszych.

Rysunek 5 Ocena elementów systemu transportowego (n=1155)



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

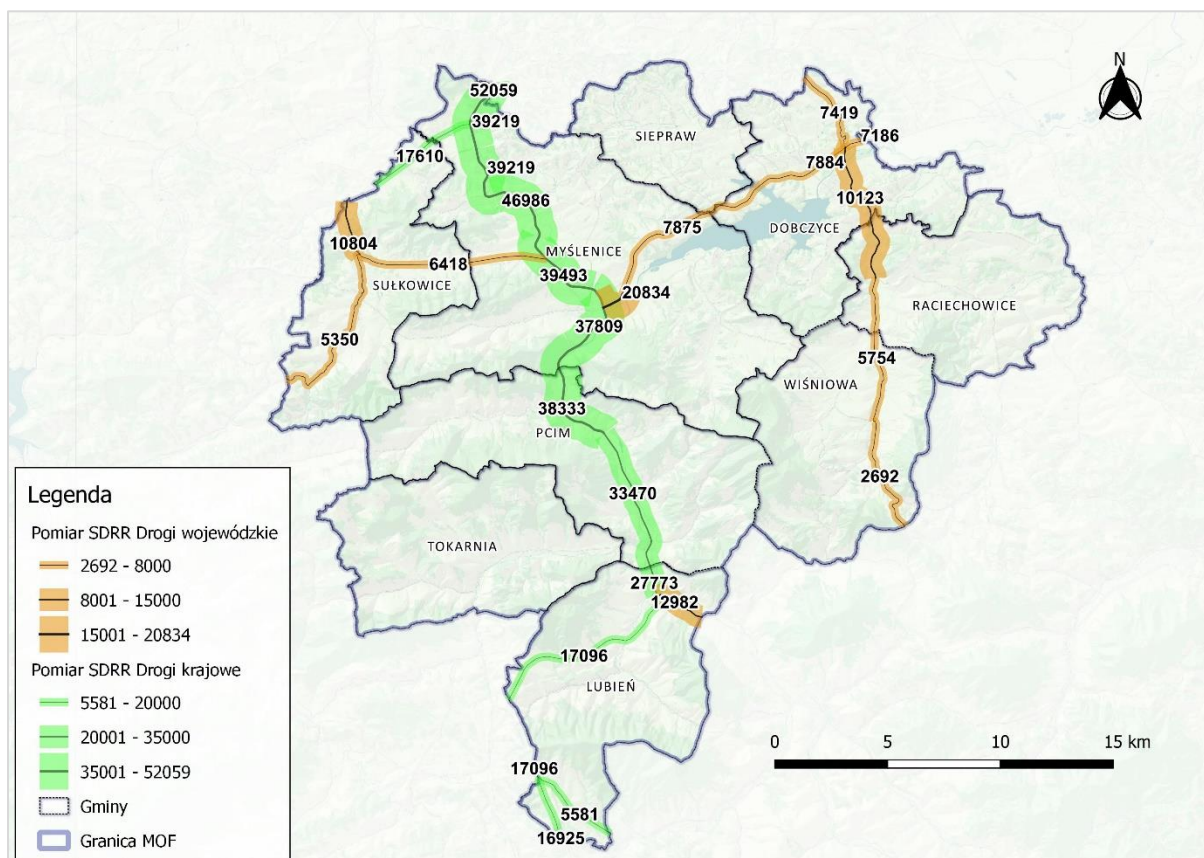
Należy pamiętać, że badania ankietowe, jakkolwiek liczne, są narzędziem badawczym obciążonym pewnymi ograniczeniami wynikającymi z ich metodologii. W celu precyzyjnego wskazania inwestycji transportowych oraz oszacowania ich wpływu na zachowania komunikacyjne mieszkańców optymalną metodą badania jest wnioskowanie na podstawie makrosymulacyjnego modelu ruchu³.

Główne wnioski z diagnozy

Rozłożenie zabudowy i ośrodków generujących wzmożony ruch to naturalna cecha obszarów o dużej powierzchni. Dodatkowo, **cechą charakterystyczną OF jest ukształtowanie terenu**, które ma niepodważalny wpływ na lokalizację poszczególnych inwestycji w zakresie planowania zabudowy mieszkaniowej, usługowej i przemysłowej. Rzeźba terenu warunkuje także ciągi komunikacyjne, którymi poruszają się mieszkańcy i ruch tranzytowy. Sieć drogowa jest podstawą w mobilności OF Myślenice. Ruch samochodów w obrębie obszaru odbywa się w głównej mierze w relacji północ – południe poprzez drogę S7 przebiegającą przez centrum Myślenic.

³ Opracowanie makrosymulacyjnego modelu ruchu nie jest przewidziane w niniejszym opracowaniu, w ramach szczegółowego programowania inwestycji warto poprzeć się modelami przygotowanymi na poziomie wojewódzkim.

Rysunek 6. Średniodobowe natężenie ruchu (SDRR) na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu 2020/21



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu 2020/2021, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Istotnym elementem w strukturze transportu jest udział komunikacji zbiorowej. Północna część OF Myślenic ze względu na gęstą zabudowę cechuje się lepszą dostępnością do transportu publicznego niż pozostałe części obszaru. Nie jest to jednak tożsame z atrakcyjnością i jakością oferty przewozowej. Wiele kursów autobusów przebiegających przez OF pomija zidentyfikowane punkty węzłowe na rzecz przystanków „przy trasie” (np. Myślenice Estakada, Pcim Węzeł), w celu optymalizacji czasu przejazdu. Fakt ten powoduje **ograniczenie warunków do odbywania podróży multimodalnych** z wykorzystaniem różnych środków transportu.

Na terenie całego OF zauważalny jest wzrost liczby nowych mieszkańców przesiedlających się z terenów dużych miast. Przede wszystkim są to rodziny budujące domy z dala od głównych ciągów komunikacyjnych, przez co ich jedynym sposobem sprawnego transportu jest wykorzystanie samochodu. Dostęp do takich gospodarstw odbywa się często po nieutwardzonych drogach, bez dedykowanej części ulicy dla pozostałych uczestników ruchu. Tereny takiej nowej zabudowy stają się obszarami wykluczenia komunikacyjnego, które w sąsiedztwie kompleksów leśnych są bardzo trudne do obsłużenia transportem zbiorowym.

Około 2/3 podróży mieszkańców OF Myślenic odbywa się z użyciem samochodu, jednak komunikacja piesza stanowi część składową każdej podróży. Ważne jest **zwrócenie uwagi na pieszych podczas realizacji inwestycji** infrastrukturalnych już w czasie ich projektowania. Na sieci drogowej OF Myślenic widoczne są ograniczenia w infrastrukturze dedykowanej pieszym

tj. brak chodników, ławek i koszy, przejść dla pieszych i środków uspokajania ruchu w ich obrębie. Infrastruktura dostosowana jest w głównej mierze do zapewnienia przepustowości dróg dla samochodów osobowych, a także dla ruchu tranzytowego pojazdów ciężarowych. W połączeniu z niedostateczną infrastrukturą dla pieszych (brak przejść, chodniki w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni lub ich całkowity brak) stwarza to **realne zagrożenie dla pieszych i rowerzystów**. W części obszaru znajdują się odcinki ciągów pieszo-rowerowych, które są potencjalnym czynnikiem generującym konflikty pomiędzy uczestnikami ruchu. Ponadto wiele szlaków (zarówno pieszych, jak i rowerowych) nie jest połączonych w spójną sieć.

Komunikacja rowerowa dla zdecydowanej większości mieszkańców nie jest pełnoprawnym środkiem transportu, a jedynie formą rekreacji. Jednym z powodów tego zjawiska jest niedostateczna infrastruktura umożliwiająca bezpieczną jazdę na rowerze. **Sieć dróg rowerowych OF Myślenic w obecnym kształcie to niepowiązane i niespójne pod względem standardu odcinki**, które nie stanowią zachęty dla społeczeństwa do korzystania z roweru. Cieszy popularyzacja rowerów elektrycznych pozwalających na niemal bezwysiłkowe pokonywanie wzniesień. Atrakcyjny przyrodniczo teren to realny argument za rozwojem infrastruktury rowerowej, która mogłaby być użytkowana zarówno w ruchu turystycznym jak i w codziennych podróżach.

Zdjęcie 1. Myślenice – niedokończony ciąg pieszo-rowerowy



Fot. Bartosz Jarecki

Przeprowadzona diagnoza transportu publicznego w OF Myślenice ukazała **mnożność organizatorów i operatorów połączeń komunikacji miejskiej**. Fakt istnienia wielu podmiotów na rynku przewozów, niezrzeszonych w ramach jednej sieci, stwarza wiele problemów, które tworzą barierę w promocji zrównoważonej mobilności w regionie. Brak ujednoczonej taryfy biletowej, czy jasnej siatki połączeń to tylko kilka mankamentów zniechęcających mieszkańców do przesiadki z samochodów osobowych. Ponadto organizatorzy transportu pochodzą

z różnych szczebli jednostek samorządu terytorialnego – stwarza to problem w ingerencji w kształt i działalność połączeń dla gmin, przez które owe połączenia są realizowane.

Obecnie **funkcjonujące połączenia autobusowe nie są realizowane w atrakcyjnej formie**, m. in. widoczne są **braki w informacji przystankowej** (nie wspominając o braku ujednoczonej formy prezentacji informacji jeśli takowa istnieje) i informacji w formie cyfrowej, a także aktualizacji danych. Dodatkowo prywatne przedsiębiorstwa świadczące usługi przewozowe często odznaczają się **niskim standardem jakości przewozów i taboru**. Odgórne ustalenie standardu przewozów lub dokładniejsze wyznaczenie jakości świadczonych usług jest jednak niemożliwe przez formułę realizacji transportu „na zezwolenie”.

Zdjęcie 2. „Bus” przerobiony z samochodu ciężarowego na pojazd do przewozu osób



Fot. Bartosz Jarecki

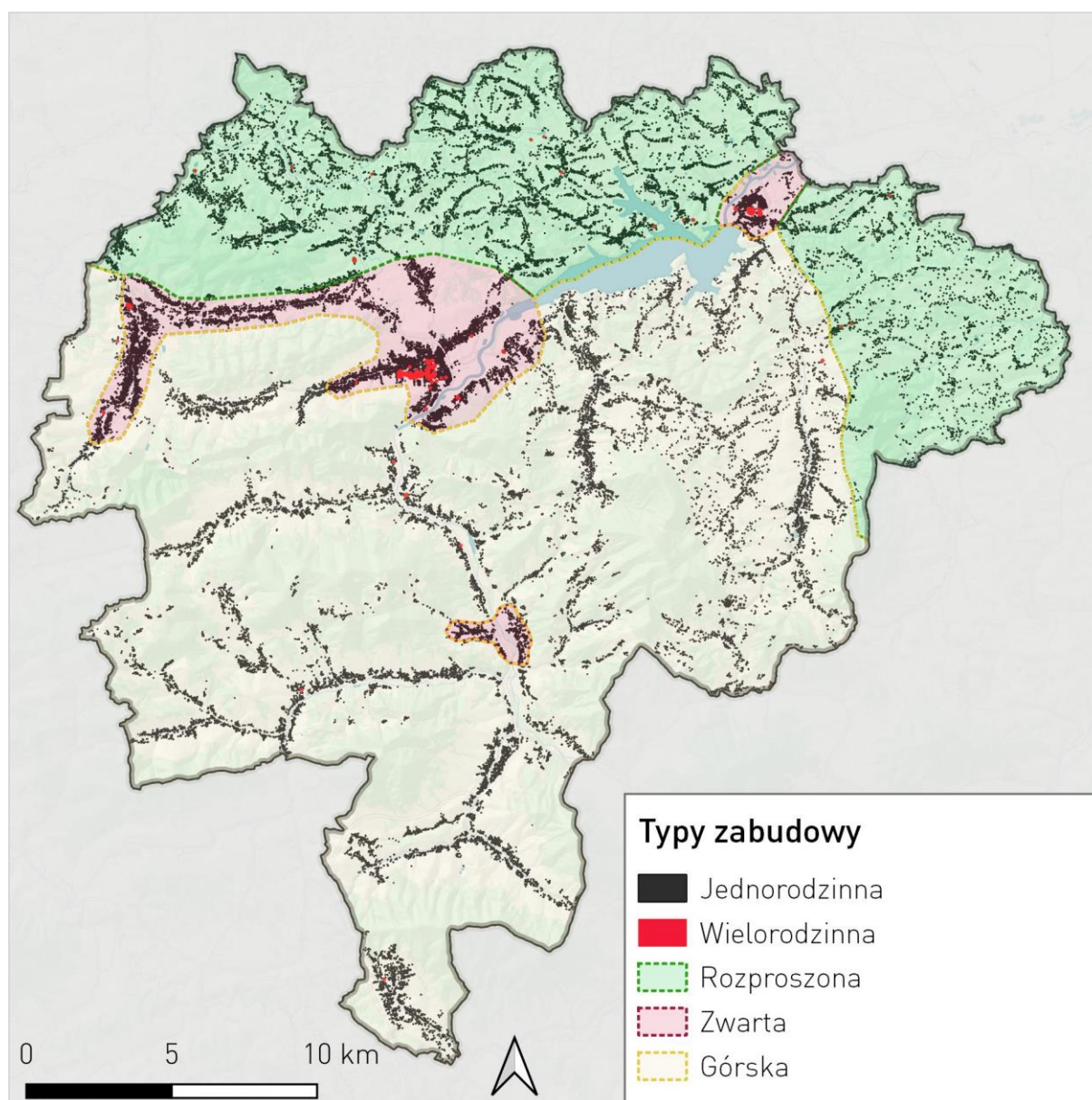
Przedstawione w diagnozie **przykłady rozwiązań** w zakresie organizacji i działalności transportu zbiorowego w Niemczech, Czechach, czy Słowacji pokazują, że istnieją różne sposoby podejścia do tematu mobilności obszaru. Wnioski z analizy przytoczonych przykładów powinny zostać w przemyślny sposób zaadaptowane na teren OF, aby działania odzwierciedlały realne potrzeby transportowe społeczeństwa. Konieczne jest także współdziałanie samorządów różnych szczebli, aby podejmowane działania wzajemnie się nie powielają.

Obszar Funkcjonalny Myślenic charakteryzuje się zróżnicowaną zabudową ze względu na topografię terenu. Rozproszona lokalizacja zabudowy mieszkaniowej powoduje problemy w tworzeniu dogodnej siatki komunikacyjnej w myśl zrównoważonej mobilności. Obszar gmin OF Myślenice podlega stałej rozbudowie ze względu na widoczny proces eksurbanizacji Krakowa. Proces ten powoduje problemy, wynikające z **trudności stworzenia infrastruktury transportu odpowiadającej na zapotrzebowanie nowych mieszkańców**. Prowadzi to do ponoszenia przez samorządy dodatkowych kosztów na realizację zadań infrastrukturalnych

(doprowadzenie dróg i mediów), które jednak nie rozwiązują powstałych problemów długofalowo.

Charakterystyka zabudowy i jej typ różni się w poszczególnych częściach OF. Północna - cechuje się gęstym typem zabudowy, natomiast południowa - zabudową w typie górskim. Biorąc pod uwagę **znaczne różnice w charakterystyce zagospodarowania przestrzeni OF** konieczne jest zdywersyfikowane podejście do planowanych zadań i w podziale na obszary zwartej i luźnej zabudowy, które w tym przypadku mają inne zapotrzebowanie na rozwiązania w zakresie planowania i mobilności.

Rysunek 7. Typy zabudowy w obszarze OF Myślenice



Źródło: Opracowanie własne Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Istotnym aspektem charakteryzującym OF Myślenice jest **wysoki stopień pokrycia terenu miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego**. Jednocześnie zawarte są w nich postulaty, które w odwróceniu do zasady zrównoważonej mobilności proponują rozwiązania

przywilejujące komunikację samochodową w strukturze środków transportu w obszarze. Komunikacja piesza czy rowerowa w opisanych rozwiązaniach planów miejscowych musi ustąpić miejsca na rzecz interesu kierowców samochodów. Opracowywane dokumenty planistyczne powinny proponować rozwiązania, które biorą pod uwagę interes każdej grupy uczestników ruchu.

Zachodzące w OF zmiany w procesie rozwoju obszaru stanowią szansę w zmianie podejścia do zagospodarowania przestrzeni. Planowana budowa linii kolejowej jest dobrym punktem wyjścia jako **baza do zmian w podejściu do planowania przestrzeni z uwzględnieniem zmniejszenia zapotrzebowania na transport indywidualny**. Proponowane działania mają za zadanie przybliżenie sposobów rozwiązujących istniejące, zidentyfikowane problemy i stworzenie dokumentów planistycznych odpowiadających potrzebom komunikacyjnym w myśl zasady zrównoważonej mobilności i zrównoważonego rozwoju.

Podsumowanie

1. Transport zbiorowy zapewnia stosunkowo dogodne (częste) połączenia w północnej części Obszaru Funkcjonalnego oraz w osi drogi S-7. W rejonach podgórskich zlokalizowano kilka obszarów wykluczenia komunikacyjnego. Duży problem dla mieszkańców stanowi stosunkowo niski standard taboru oraz dostępność i aktualność informacji pasażerskiej.
2. Na Obszarze Funkcjonalnym Myślenic zlokalizowano kilka popularnych punktów, w których mieszkańcy zostawiają samochody w celu przesiadki na autobus. Zgłaszano potrzebę wybudowania parkingów P&R w tych lokalizacjach.
3. Piesi i rowerzyści w OF Myślenic nie czują się bezpiecznie, diagnoza uwidoczniała niedobory w zakresie infrastruktury – chodników, przejść dla pieszych i ścieżek rowerowych. Także organizacja ruchu na drogach faworyzuje ruch samochodowy.
4. Na terenie OF zlokalizowano 3 organizatorów i 37 operatorów transportu zbiorowego, co powoduje problemy z integracją rozkładową i taryfową oraz informacją pasażerską.
5. Rozwój nowej zabudowy ma chaotyczny charakter i nie jest powiązany z infrastrukturą dla transportu zbiorowego. Chaos przestrzenny generuje duże koszty związane z przyłączeniem infrastruktury do nowych przysiółków oraz późniejszym jej utrzymaniem.

4. Scenariusze, wizja i cele

4.1. Scenariusze rozwoju

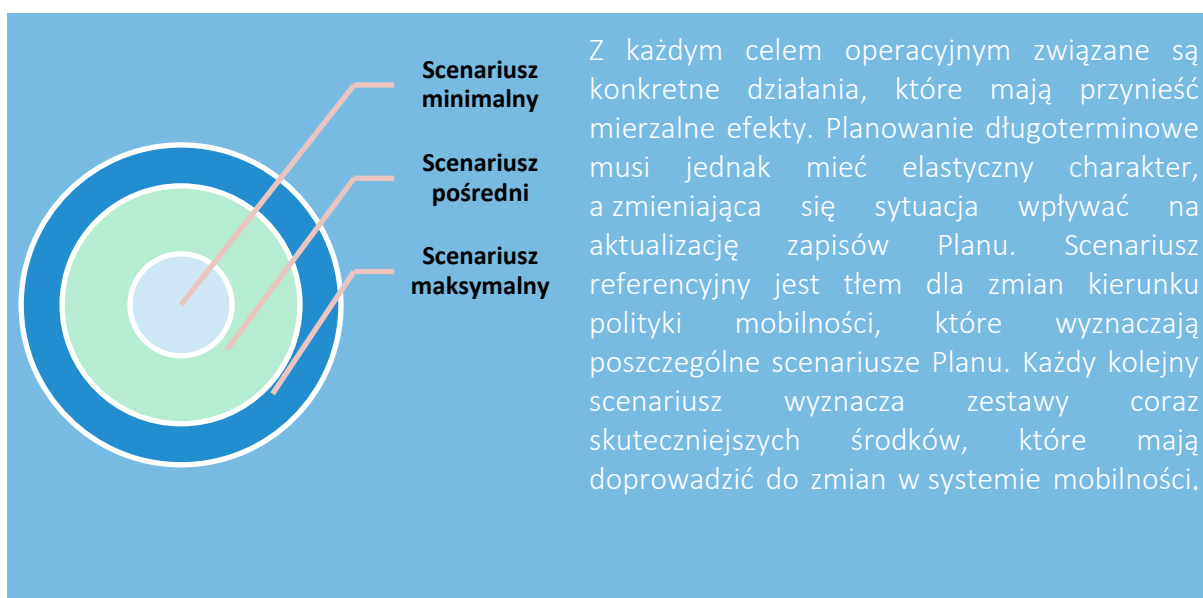
Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla OF Myślenic przewiduje trzy scenariusze rozwojowe w perspektywie do 2032 roku. Różnią się one zarówno pod względem uwarunkowań zewnętrznych (np. budowa nowych linii kolejowych) jak i pod kątem zakresu działań realizowanych przez władze samorządowe.

Scenariusze i zawarte w nich działania są wynikiem obecnych głosów i sygnalizowanych oczekiwań interesariuszy i mieszkańców, ale także próbą odpowiedzi na regulacje i trendy, które za kilka lat będą warunkować systemy mobilności w Polsce. Nie jesteśmy jednak dziś w stanie przewidzieć wszystkiego, co będzie wpływało na system mobilności w 2032 roku i później. Wiemy jednak, że w 2035 roku **na terenie Unii Europejskiej ma obowiązywać zakaz sprzedaży nowych samochodów spalinowych**, znamy główne kierunki polityki europejskiej – do 2050 r. **emisje z transportu w Unii Europejskiej mają spaść o 90%**. W perspektywie realizacji Planu należy oczekiwać wzrostu liczby mieszkańców w Obszarze Funkcjonalnym Myślenic. Możemy także spodziewać się, że zwiększać się będzie znaczenie paliw alternatywnych i odnawialnych źródeł energii, a **ceny paliw będą nadal rosły** – zarówno za sprawą czynników rynkowych jak i polityki klimatycznej. Osiągnięcie zakładanych celów Planu wymaga myślenia długoterminowego i przewidywania wyzwań, które w przyszłości zrodzą obecne tendencje. Na wszystkie wyzwania Obszaru nie da się odpowiedzieć w kilka lat, ponadto musimy przewidzieć w Planie odpowiedzi na kwestie, które dziś nie są jeszcze naglące. Z tego względu wypracowaliśmy trzy scenariusze rozwoju systemu mobilności Obszaru Funkcjonalnego Myślenic na lata 2023-2032 oraz punkt odniesienia – scenariusz referencyjny.

Tabela 5 Scenariusze w planie mobilności

<p>SCENARIUSZ REFERENCYJNY (BAU, <i>business as usual</i>)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Autobusy nie będą realną alternatywą dla samochodów ze względu na wysokie ceny biletów oraz spadającą liczbę kursów. - Do 2032 roku nie powstaną nowe linie kolejowe przebiegające przez OF Myślenic. - Zwiększy się ruch samochodów na drogach. Ulice będą stopniowo coraz bezpieczniejsze jednak ze względu na ich zatłoczenie nie będzie można uznać ich za przyjazne dla pieszych i rowerzystów. - Nie będzie wspólnego zarządzania ofertą mobilności i daleko idącej współpracy samorządów. Wydane zostaną duże środki (przede wszystkim na drogi), jednak nie przyniesie to wymiernych efektów w postaci zmiany przyzwyczajeń mieszkańców. - Chaos przestrzenny będzie się pogłębiał, co przełoży się na duży wzrost kosztów finansowych, społecznych i środowiskowych związanych z dłuższymi dojazdami.
---	--

SCENARIUSZ MINIMALNY	<ul style="list-style-type: none"> - Będziemy odpowiadać na skutki procesów przestrzennych i transportowych z pewną skutecznością. Osiągnięty zostanie najważniejszy cel planu: transport publiczny na terenie OF Myślenic będzie bardziej atrakcyjny, jednak pozostanie na niskim poziomie integracji, przez co efekty działań zostaną ograniczone. - Do 2032 roku nie powstaną nowe linie kolejowe przebiegające przez OF Myślenic. - Istotnie poprawi się bezpieczeństwo w ruchu drogowym, w tym dostępność infrastruktury dla pieszych i rowerzystów. W miastach pojawią się strefy ruchu uspokojonego. - Powstanie nowa platforma współpracy gmin OF Myślenic w obszarze mobilności. Działania poszczególnych gmin nie będą jednak w pełni skoordynowane. - Po realizacji kluczowych inwestycji w perspektywie 2030+ znaczenie ruchu rowerowego, pieszego i transportu publicznego nieznacznie wzrośnie.
SCENARIUSZ POŚREDNI	<ul style="list-style-type: none"> - Transport publiczny będzie najbardziej atrakcyjnym wyborem w kluczowych relacjach ze względu na jego uprzywilejowanie i dobrą integrację, - Powstaną nowe linie kolejowe łączące OF Myślenic z Krakowem, - Istotnie poprawi się bezpieczeństwo w ruchu drogowym, a co za tym idzie, wzrośnie atrakcyjność poruszania się rowerem i ruchu pieszego, - Działania gmin OF na rzecz uruchomienia nowych linii i poprawy oferty przewozowej będą miały charakter zintegrowany, w efekcie pojawi się więcej połączeń międzygminnych oraz Autobusowych Linii Dowozowych, - Większość budynków będzie powstawało w miejscach, gdzie istnieją perspektywy przyjaznej dla środowiska obsługi komunikacyjnej.
SCENARIUSZ MAKSYMALNY	<ul style="list-style-type: none"> - Zrealizowane zostaną duże inwestycje, których wyraźnym priorytetem będzie zmiana zachowań komunikacyjnych mieszkańców, - Powstaną nowe linie kolejowe łączące OF Myślenic z Krakowem, transport autobusowy będzie umożliwiał dogodne przesiadki poprzez pełną integrację z kolejami, - Sieć piesza i rowerowa będzie rozwijana w znacznym stopniu, zachęcając mieszkańców i turystów do aktywnej mobilności; ruch pieszy i rowerowy będzie bezwzględnie uprzywilejowany w miastach OF Myślenic, - Powołanie związku międzygminnego oraz zakup nowych, niskoemisyjnych autobusów pozwoli na zbudowanie atrakcyjnej oferty przewozowej obejmującej wszystkie miejscowości w OF Myślenic, - Zagospodarowanie przestrzenne będzie w pełni ukierunkowane na sprawną obsługę transportową.



SCENARIUSZ REFERENCYJNY	SCENARIUSZ MINIMALNY	SCENARIUSZ POŚREDNI	SCENARIUSZ MAKSYMALNY
Obecnie trwające procesy i działania, które są zaplanowane lub realizowane niezależnie od Planu Zrównoważonej Mobilności. Stanowi punkt odniesienia.	Minimalny zestaw działań, które powinny zostać zrealizowane w odpowiedzi na trwające procesy i realizowane inwestycje.	Zestaw działań, które wymagają przekonania do ich realizacji pewnych interesariuszy czy sprzyjających uwarunkowań zewnętrznych.	Działania możliwe do zrealizowania przy pełnym zaangażowaniu samorządów OF i sprzyjających okolicznościach, trudne do wykonania w perspektywie operacyjnej Planu.

Scenariusze zostały poddane analizie wielokryterialnej, uwzględniającej aspekt kosztu inwestycji, efektywności na realizację polityki zrównoważonej mobilności i wpływu na środowisko opisaną w Załączniku nr 2 – Wybór scenariusza do realizacji. Na podstawie analizy wybrano scenariusz działań oraz grupę zadań, które powinny zostać zrealizowane w pierwszej kolejności.

Na podstawie analizy wielokryterialnej wybrano wariant POŚREDNI jako optymalny z perspektywy skuteczności w realizacji celów PZMM, wpływu na środowisko i klimat oraz kosztu jego wdrożenia.

4.2. Wizja rozwoju i główne cele w perspektywie 2032+

Szczegółowa diagnoza problemów transportowych występujących w Obszarze Funkcjonalnym Myślenic pozwoliła na wypracowanie długoterminowej wizji mobilności. Wizję tą można streścić następująco:

Chcemy, aby mieszkańcy wszystkich miejscowości OF Myślenic mieli szeroką możliwość wyboru środków transportu oraz czuli się bezpiecznie i komfortowo korzystając z każdego z nich. W szczególności, publiczny transport autobusowy (a w przyszłości także kolejowy) powinien tworzyć spójny system zapewniający mieszkańcom i przyjezdnym możliwość dotarcia do wszystkich celów podróży.

Na podstawie przedstawionej wizji sformułowano pięć **celów strategicznych PZMM OF Myślenic**, które przedstawiono poniżej.



1. Rozwój i uzupełnienie sieci połączeń transportu zbiorowego w oparciu o porozumienie wewnętrzne oraz współpracę z interesariuszami zewnętrznymi

Poruszanie się po OF Myślenic transportem publicznym powinno być intuicyjne i dostępne dla możliwie najszerszej grupy mieszkańców, niezależnie od wieku i stanu zdrowia. Będziemy pracować nad poprawą dostępności transportu autobusowego oraz czytelności informacji pasażerskiej. Równoległe podejmiemy starania na rzecz zlikwidowania zjawiska wykluczenia komunikacyjnego w Obszarze.



2. Lepsza integracja transportu zbiorowego z transportem samochodowym, rowerowym i pieszym

System transportowy powinien zachęcać do podróży multimodalnych, tj. wykorzystujących więcej niż jeden środek transportu. Zapewnimy parkingi B&R i P&R, umożliwiające darmowe pozostawienie samochodu czy roweru w okolicy węzłów przesiadkowych. Będziemy także współpracować z Kolejami Małopolskimi w celu dalszego rozwoju siatki Autobusowych Linii Dowozowych, umożliwiających dogodne przesiadki na pociągi regionalne.



3. Rozwój bezpiecznej i komfortowej infrastruktury pieszej i rowerowej dla mieszkańców i turystów

Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego jest wartością nadrzędną gdyż przyczynia się do ochrony zdrowia i życia. Stwórzmy zatem obszar, w którym na drogach nikt nie ginie, a nasze podróże nie przyczyniają się do pogarszania warunków życia innych i umniejszania szans kolejnych pokoleń na wysoką jakość życia. Zwiększymy bezpieczeństwo przede wszystkim pieszych i rowerzystów poprzez uspokojenie (spowolnienie) ruchu samochodowego. Budowa nowych chodników i ścieżek rowerowych pozwoli zaś na uwolnienie potencjału aktywnych form mobilności.



4. Budowa platformy partnerstwa w zarządzaniu mobilnością z uwzględnieniem działań partycypacyjnych i promocyjnych

Dobrze zarządzany system mobilności opiera się na współpracy wszystkich samorządów Obszaru. Dzięki współpracy gmin OF Myślenic, Powiatu Myślenickiego oraz Województwa Małopolskiego infrastruktura obszaru będzie spójna i oparta o wspólne standardy. Docelowo w codziennym poruszaniu się nie będą odczuwalne granice jednostek samorządu terytorialnego. Ponadto, kluczowe zmiany w systemie transportu OF Myślenic będą konsultowane z mieszkańcami.



5. Wprowadzenie zmian w kształtowaniu stref nowej zabudowy uwzględniających kwestię zrównoważonej mobilności

Zagospodarowanie przestrzeni określa, w jaki sposób się przemieszczamy. To sprawia, że konieczne jest uwzględnienie zrównoważonej mobilności na każdym etapie tworzenia przestrzeni miejskiej i wiejskiej – od planowania strategicznego aż po standardy wykonawcze.

5. Obszary działań

5.1. Rozwój spójnego i zintegrowanego systemu transportu publicznego

Tabela 6 Zestawienie działań w obszarze „Rozwój spójnego i zintegrowanego systemu transportu publicznego”

NUMER	DZIAŁANIE
1.1.	Uruchomienie nowych linii autobusowych obsługujących obszary wykluczenia komunikacyjnego
1.2.	Zakup taboru niskoemisyjnego do obsługi połączeń międzygminnych
1.3.	System transportu zbiorowego oparty na istniejących i nowych połączeniach kolejowych
1.4.	Budowa parkingów P&R i B&R przy węzłach komunikacyjnych
1.5.	Poprawa dostępności punktów przesiadkowych
1.6.	Integracja taryfowa pomiędzy przewoźnikami
1.7.	Ujednolicenie standardu przystanków autobusowych i informacji pasażerskiej
1.8.	Budowa nowych przystanków autobusowych
1.9.	Otwarcie przewozów szkolnych dla pasażerów
1.10.	Powiązanie sieci transportu zbiorowego z obiektami turystycznymi i instytucjami kultury

Źródło: opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Cel główny nr 1: Rozwój i uzupełnienie sieci połączeń transportu zbiorowego w oparciu o porozumienie wewnętrzne oraz współpracę z interesariuszami zewnętrznymi

Cel główny nr 2: Lepsza integracja transportu zbiorowego z transportem samochodowym, rowerowym i pieszym

Dostępny, efektywny i ekologiczny transport publiczny będzie jednym z najważniejszych elementów poprawiających poziom życia mieszkańców OF Myślenic. Wśród głównych celów Planu w tej sferze wymienić należy:

- integrację obecnie istniejącego, rozbudowanego systemu linii autobusowych – zarówno tych obsługiwanych w ramach publicznego transportu zbiorowego (PTZ), jak i komercyjnych,
- ułatwienie podróży multimodalnych (przesiadki z roweru lub samochodu na autobus i odwrotnie),
- znalezienie odpowiedniego miejsca dla transportu kolejowego – zarówno w kontekście istniejących linii (nie przebiegają one bezpośrednio przez OF Myślenic, ale są używane przez mieszkańców obszaru podczas podróży multimodalnych do Krakowa), jak i nowo projektowanych linii ze stolicy Małopolski do Myślenic oraz Podłęże - Piekietko.

Swoim zasięgiem Plan obejmie cały Obszar Funkcjonalny, a także uwzględni istotne połączenia zewnętrzne. Poza rozbudową i uporządkowaniem systemu komunikacji zbiorowej, nie zapomnimy również o integracji środków transportu zbiorowego z transportem indywidualnym (w tym samochodów, rowerów, UTO czy pojazdów współdzielonych). W systemie zrównoważonej mobilności każdy z nich będzie mieć swoje miejsce, w ramach podróży multimodalnych (wykorzystujących różne środki transportu), które są chętnie wykonywane przez mieszkańców OF Myślenic.

Nowe linie autobusowe i tabor

Pomimo rozwiniętego systemu połączeń autobusowych, Raport Diagnostyczny – Strategiczny zidentyfikował kilka „białych plam” na mapie transportu zbiorowego OF Myślenic – obszarów wykluczenia transportowego, gdzie w dni robocze brak jakichkolwiek połączeń ogólnodostępnych. Obszary te są położone w większości poza głównymi ciągami drogowymi, na terenach górskich, oraz charakteryzują się rozproszoną zabudową, która utrudnia efektywną obsługę tych terenów transportem zbiorowym. Powinny jednak zostać nim objęte, aby zredukować wykluczenie transportowe, a osobom posiadającym własny samochód, dać możliwość podróży w sposób bardziej ekologiczny i zrównoważony.

Na terenach objętych wykluczeniem komunikacyjnym zostaną utworzone nowe linie autobusowe, organizowane z wykorzystaniem dofinansowania z rządowego Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA). W zależności od przyjętego wariantu Planu, rolę organizatora będą pełnił:

- Wariant I – poszczególne Gminy OF Myślenic wyłącznie na własnym terenie,
- Wariant II – poszczególne Gminy OF Myślenic na obszarze jednej lub więcej gmin, na mocy zawieranych porozumień międzygminnych,
- Wariant III – związek międzygminny, którego członkami zostaną wszystkie Gminy OF Myślenic.

Linie będą obsługiwane przez autobusy klasy MINI lub MIDI, tak aby zmniejszyć koszt wozokilometra, a zaoszczędzone środki przeznaczyć na zwiększenie liczby kursów. Operator linii będzie wybierany w postępowaniu przetargowym.

Szczególnym obszarem objętym wykluczeniem transportowym są strefy przemysłowe w Dobczycach. Przy organizacji linii autobusowych na tym obszarze, gmina powinna nawiązać współpracę z miejscowymi zakładami przemysłowymi, aby jak najlepiej dostosować rozkład jazdy i pojemność autobusów. Możliwa jest także partycypacja zakładów przemysłowych w kosztach uruchomienia linii, np. poprzez zakup biletów miesięcznych dla pracowników.

Efektom uruchomienia nowych linii będzie likwidacja „białych plam” na transportowej mapie OF Myślenic – tak, aby każdy mieszkaniec obszaru miał możliwość odbycia codziennych podróży transportem zbiorowym.

Komplementarnym działaniem, mającym na celu zwiększenie dostępności do transportu publicznego, będzie **otwarcie linii szkolnych dla wszystkich zainteresowanych pasażerów**.

OBCENA STRUKTURA WYDATKÓW GMIN OF MYŚLENIC NA TRANSPORT AUTOBUSOWY

Lokalny transport zbiorowy	29%
Dowożenie uczniów do szkół	71%

Źródło: Budżety gmin (zsumowane), stan na wrzesień 2022 r.

Obecnie łączne wydatki gmin na dowożenie uczniów do szkół na terenie OF Myślenic stanowią więcej niż dwukrotność wartości środków przeznaczanych na transport zbiorowy. Sposobem na poprawienie dostępności do transportu zbiorowego bez ponoszenia dodatkowych kosztów jest zmiana tej struktury wydatków, poprzez udostępnienie przewozów szkolnych wszystkim chętnym pasażerom (zmiana z linii regularnych specjalnych na linie regularne bądź przewozy o charakterze PTZ). Dodatkową korzyścią będzie redukcja liczby „białych plam” na mapie transportu publicznego – obecnie istnieją miejscowości (np. Tenczyn czy Gruszów), do których nie docierają ogólnodostępne linie autobusowe, lecz funkcjonują tam przewozy szkolne. Udostępnienie przewozów szkolnych odbędzie się w trzech etapach, w zależności od możliwych nakładów na ten cel:

- ETAP I: udostępnienie wszystkim chętnym obecnie funkcjonujących autobusowych przewozów szkolnych zamkniętych (bez zmiany rozkładów jazdy), wszędzie tam, gdzie warunki na to pozwalają, tzn. obecność dodatkowych pasażerów nie wymusi zmiany typu eksploatowanego taboru bądź zatrudnienia dodatkowych opiekunów dla dzieci. To opcja, w której następuje jedynie przekierowanie wydatków bez konieczności ich zwiększania.
- ETAP II: udostępnienie wszystkim chętnym obecnie funkcjonujących przewozów szkolnych zamkniętych (bez zmiany rozkładów jazdy), z wyasygnowaniem dodatkowych środków na kursowanie pojemniejszego taboru oraz zatrudnienie dodatkowych opiekunów dla dzieci szkolnych.
- ETAP III: po udostępnieniu dla ogółu chętnych obecnie uruchamiane linie szkolne będą kursować także w okresie dni wolnych od nauki szkolnej, zostaną także uruchomione dodatkowe kursy poza tymi, które obecnie są dostosowane do godzin nauki szkolnej.

W przypadku utworzenia jednego organizatora dla całego OF Myślenic – związku międzygminnego – oraz powołania podmiotu własnego, który będzie funkcjonował jako

operator linii organizowanych przez związek międzygminny, **zostaną także dokonane zakupy nowego taboru autobusowego**, który będzie spełniał następujące wymagania minimalne:

- wyposażenie w napęd konwencjonalny spełniający normę co najmniej Euro 6, bądź napęd zeroemisyjny,
- posiadanie niskiej podłogi przynajmniej na części długości pojazdu,
- wyposażenie w rampę dla wózków, posiadanie wydzielonego miejsca dla przewozu wózków,
- posiadanie miejsc siedzących dostępnych z poziomu niskiej podłogi.

Liczba pojazdów i ich pojemność powinny zostać wyznaczone w odrębnej analizie poprzedzającej zakup.

Integracja z koleją oraz autobusowe linie dowozowe

Chociaż przez OF Myślenic nie przebiega obecnie żadna linia kolejowa, dzięki Autobusowym Liniom Dowozowym uruchamianym przez Koleje Małopolskie na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego, **kolej stanowi ważny środek transportu, z którego korzystają mieszkańcy OF Myślenic w podróży multimodalnych**.

W przyszłości transport kolejowy powinien stać się kręgosłupem układu komunikacyjnego OF Myślenic. Do 2027 r. planowana jest budowa połączenia Podłęże – Piekietko, które będzie miało znaczenie dla sytuacji transportowej wschodnich gmin OF Myślenic. W perspektywie 2032-2035 roku ma także powstać linia kolejowa łącząca Kraków z Myślenicami. Po wybudowaniu tej infrastruktury liniowej i uruchomieniu kolejowych połączeń regionalnych, system lokalnego transportu autobusowego powinien skupiać się na obsłudze dowozów do węzłów przesiadkowych na nowo zbudowanych liniach kolejowych.

Do czasu realizacji tych inwestycji, komunikacja autobusowa powinna być w dużym stopniu nakierowana na dowóz pasażerów do węzłów przesiadkowych znajdujących się na istniejących liniach kolejowych zlokalizowanych poza OF Myślenic. Szczególnie istotną rolę pełnić tutaj będzie współpraca pomiędzy gminami OF a Kolejami Małopolskimi, mająca na celu rozbudowę sieci Autobusowych Lini Dowozowych (ALD). Stąd też rozwój połączeń autobusowych przebiegać będzie w następujących etapach i kierunkach:

- ETAP I (do 2028 r.): rozwój połączeń dowozowych do kolejowych przystanków osobowych i stacji obsługiwanych przez Koleje Małopolskie. W szczególności, postulowane jest podjęcie starań na rzecz uruchomienia nowych połączeń ALD w relacji Sułkowice – Radziszów – Skawina, a także zwiększenia częstotliwości kursów w relacjach obsługiwanych obecnie liniami: A9 (Wieliczka – **Dobczyce** – **Wiśniowa** - Skrzydlina - Dobra - Tymbark – Limanowa), A11 (Mszana Dolna - **Wiśniowa** – **Myślenice**) A16 (Wieliczka - Byszyce - Zakliczyn - **Borzęta** – **Myślenice**) i A17 (Wieliczka - Biskupice - Grajów - Winiary - **Dobczyce** - **Raciechowice** – Szczyrzyc).
- ETAP II (po 2028 r.): rozwój połączeń autobusowych oraz infrastruktury węzłów przesiadkowych w oparciu o nowo powstałe linie kolejowe:

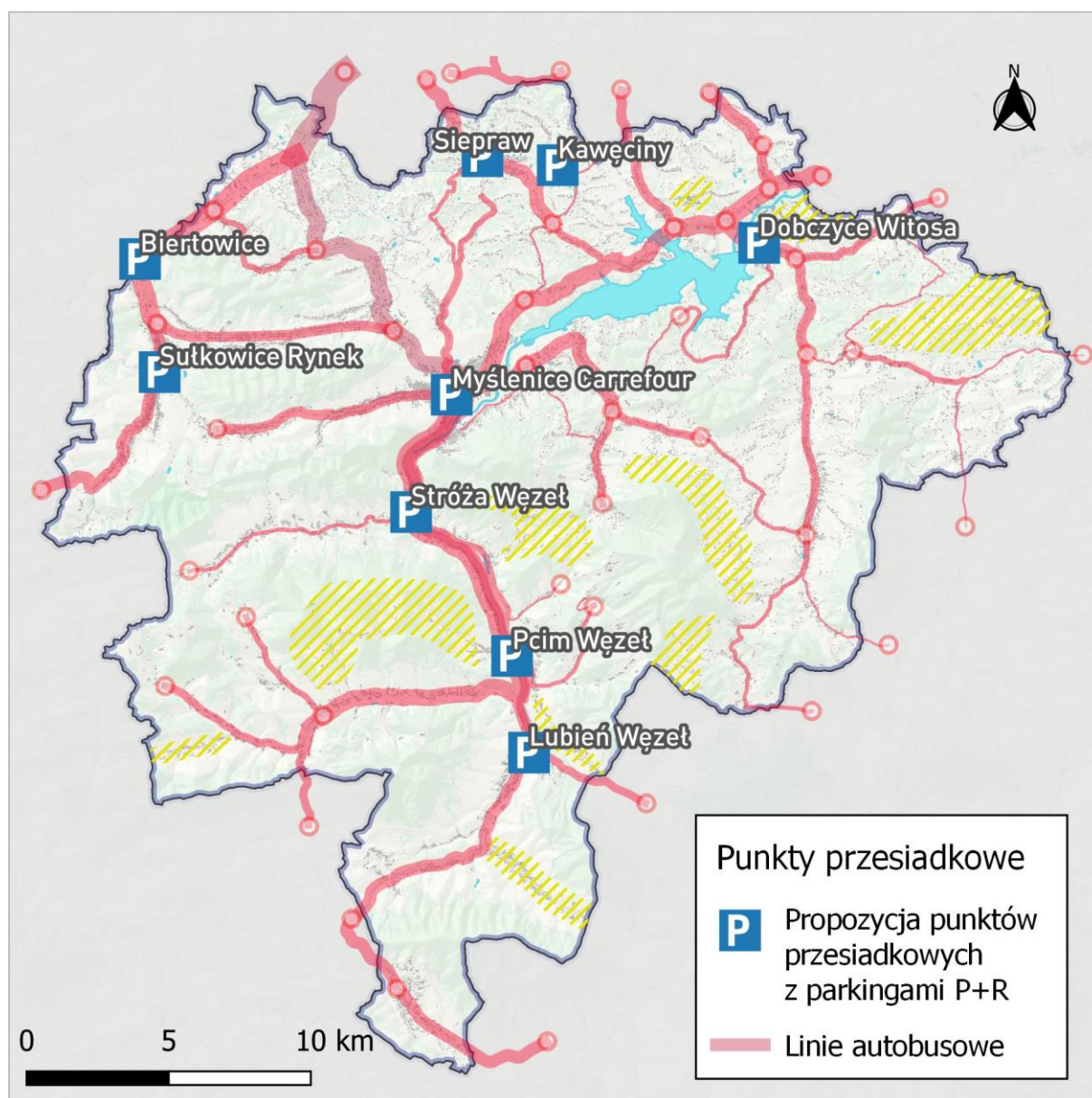
- Kraków – Myślenice: organizacja autobusowych linii dowozowych do przystanków i stacji kolejowych na obszarze gmin Myślenice, Świątniki Górne i Siepraw,
- Podłęże – Piekietko: zapewnienie dołączeń dowozowych do przystanków Gdów i przystanku osobowego Gruszów (we współpracy z gminami Gdów i Wieliczka), linie dojazdowe z gminy Lubień do planowanych stacji Mszana Dolna i/lub Kasina Wielka Północna.

Taki sposób prowadzenia polityki transportowej pozwoli na jak największą integrację obu środków transportu oraz wykorzystanie ich zalet: elastyczności przewozów autobusowych oraz efektywności i ekologiczności kolei. Efektem tego będzie znaczne zwiększenie liczby pasażerów transportu publicznego na terenie OF Myślenic oraz ograniczenie generującej duże koszty zewnętrzne motoryzacji indywidualnej.

Wygodne przesiadki i podróże multimodalne oraz poprawa dostępności transportu zbiorowego przez rozbudowę infrastruktury

Diagnoza obecnej sytuacji w OF Myślenic wykazała funkcjonowanie kilku „dzikich” parkingów, zlokalizowanych w bliskiej odległości od przystanków autobusowych, zwłaszcza wzdłuż dróg krajowych nr 7 i 52, na których kursuje wiele prywatnych linii autobusowych w kierunku Krakowa. **W OF Myślenic wykonywane są już zatem (jako utrwalone zachowania komunikacyjne) podróże multimodalne z wykorzystaniem transportu zbiorowego** oraz samochodu prywatnego – jako sposobu pokonania tzw. „ostatniej mili”. Ważnym zadaniem jest ułatwienie mieszkańcom dokonywania wygodnych przesiadek poprzez **uporządkowanie parkowania przy przystankach autobusowych** oraz stworzenie dogodnych przejść między przystankiem a parkingiem. W tym celu zbudowane zostaną parkingi P&R (dla samochodów) i B&R (dla rowerów), głównie wzdłuż DK nr 7 oraz DK nr 52.

Rysunek 8 Proponowane lokalizacje parkingów P&R / B&R w Obszarze Funkcjonalnym Myślenic



Źródło: opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Dokładne lokalizacje infrastruktury parkingowej zostaną wyznaczone przez gminy, będą one jednak znajdować się blisko przystanków autobusowych z wytyczonymi dogodnymi dojazdami do przystanków transportu zbiorowego oraz z uwzględnieniem zachowania zasad dostępności dla osób z niepełnosprawnościami i trudnościami w poruszaniu się. Wymagania dotyczące parkingu będą obejmowały konieczność zapewnienia: utwardzonej nawierzchni, wyznaczonych miejsc parkingowych (w tym miejsca dla osób z niepełnosprawnościami oraz – o ile będzie to wymagane przez odrębne przepisy – miejsca dla pojazdów elektrycznych wraz ze stanowiskami do ładowania), zadaszonych miejsc dla rowerów, utwardzonej trasy pomiędzy parkingiem a peronami przystankowymi (z udogodnieniami dla osób z ograniczoną mobilnością, takimi jak obniżone krawężniki czy prowadnice w nawierzchni dla osób niewidomych i niedowidzących). Ponadto przystanki umieszczone przy parkingach zostaną wyposażone w utwardzony peron oraz wiatę.

Lokalizacja parkingów P+R/B+R jest powiązana z koniecznością modernizacji już istniejących przystanków o charakterze węzłowym. W związku z kanalizowaniem dużego ruchu autobusowego i potoków pasażerów, **przystanki o charakterze węzłowym zostaną przebudowane** w taki sposób, aby podwyższyć ich dostępność. Zabieg ten będzie obejmował dwa zakresy. Z jednej strony poprawiona zostanie dostępność infrastruktury przesiadkowej z perspektywy pasażerów, tj. zapewniona zostanie możliwość dogodnego dojścia do przystanku (chodniki, przejścia dla pieszych) oraz skorzystania z wiat realnie chroniących przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi. Z drugiej strony, wytyczone zostaną perony przystankowe o długości minimum 12 metrów, a ruch drogowy w rejonie wyjazdu z przystanku węzłowego na sieć drogową zostanie tak zorganizowany, aby zapewnić priorytet pojazdom transportu zbiorowego. W szczególności, działania te zostaną przeprowadzone w Myślenicach (okolice dworca autobusowego oraz przystanku Myślenice Carrefour) oraz w Dobczycach (ul. Podgórska).

Na przystankach o charakterze węzłowym **wytyczone zostaną stanowiska Kiss&Ride**, pozwalające na szybkie przesiadki z samochodu do autobusu i na odwrót, z dopuszczalnym postojem pojazdów osobowych do 5 minut.

W rejonach dotychczas nieobsługiwanych przez transport zbiorowy, poza uruchomieniem nowych połączeń, **zostaną wybudowane nowe przystanki wraz z infrastrukturą towarzyszącą zwiększającą poziom bezpieczeństwa**. Zakłada się budowę przejść dla pieszych wraz z infrastrukturą wymuszającą zredukowanie prędkości przez kierowców na wysokości przystanków, a także budowę peronów przystankowych oraz chodników na drodze dojścia do przystanku.

Aby poprawić dostępność i wygodę podróżnych, wszystkie przystanki będą stopniowo wyposażane w podwyższony peron oraz infrastrukturę służącą pasażerom do odpoczynku (ławkę), małą architekturę i wiatę **zgodnie z przyjętym standardem przy budowie i przebudowie przystanków**. Standard zostanie wypracowany w dwóch etapach:

- ETAP I: Wykonanie audytu i inwentaryzacji wszystkich przystanków autobusowych w OF Myślenic, uwzględniającej wykaz obiektów infrastruktury i oznakowania, stan techniczny, stopień dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, aktualność umieszczonych tam rozkładów, stan przejść dla pieszych oraz dokumentację fotograficzną.
- ETAP II: Powstanie dokumentu zawierającego standardy wizualne i techniczne w zakresie budowy przystanków autobusowych na terenie OF Myślenic, zakładającego spójną identyfikację wizualną dla całego obszaru, z uwzględnieniem już istniejących standardów. Kwestie techniczne będą regulować przede wszystkim: długość peronów przystankowych, wymiary zatoczki, szerokość chodnika i konstrukcję krawężników, czy konstrukcję wiat. Spójna identyfikacja wizualna powinna objąć: wygląd zewnętrzny wiat, tabliczki przystankowe (jednolity wzór dla każdego przewoźnika / linii, wymagane informacje o przewoźniku i taryfie). Przy każdym przystanku autobusowym w OF Myślenic znajdzie się przejście dla pieszych. Ponadto, nowy dokument będzie uwzględniał potrzeby osób z ograniczoną mobilnością (np. poprzez krawężniki naprowadzające oraz odpowiednią nawierzchnię i wysokość peronu). Standardy obejmować będą także kwestię utrzymania przystanków, tj. usuwania usterek, odnowy wiat, rozwieszania tablic rozkładowych, odbierania odpadów z koszy na śmieci itp.

Integracja taryfowa – dalej na jednym bilecie

Wspólny bilet to rozwiązanie wygodne i czytelne dla pasażera. W obecnej sytuacji, gdzie występuje „rozproszenie organizacyjne” w transporcie autobusowym na terenie OF Myślenic – każdy prywatny przewoźnik stosuje własną taryfę biletową – ciężko wprowadzić od razu rozwiązanie o charakterze systemowym. Dlatego pierwszym etapem będzie **dialog w ramach Grupy Roboczej ds. Zrównoważonej Mobilności**, w której skład wejdą przedstawiciele Gmin OF Myślenic oraz przedstawiciele przewoźników. Ich efektem będzie **wzajemne honorowanie biletów przez przewoźników na wspólnych odcinkach**.

W przypadku utworzenia związku międzygminnego, zostanie **ustalona taryfa strefowa, na wzór rozwiązań stosowanych w innych krajach Europy**, np. w Czechach, Niemczech czy Słowacji. W tym modelu **każde miasto i gmina będzie stanowić jedną strefę**, cena biletu będzie zaś uzależniona od liczby przekroczonych stref biletowych. Pojawią się także bilety „krótkiego przejazdu”, w przypadku gdy chcemy podróżować między przystankami leżącymi w niewielkiej odległości od siebie, ale w różnych strefach.

Autobusem do teatru, muzeum i na stok

Poprawa dostępności transportem zbiorowym do obiektów turystycznych, lepsza obsługa ruchu turystycznego transportem autobusowym oraz promocja wykorzystania tego sposobu dojazdu w celach turystycznych obejmie:

- przekierowanie linii autobusowych uruchamianych przez samorządy OF w ten sposób, aby umożliwiały dogodny dojazd do obiektów turystycznych w trakcie sezonu turystycznego (w szczególności w rejonie Góry Chełm oraz zamku i starego miasta w Dobczycach. Muzeum Regionalnego PTTK),
- promocję dojazdu autobusem do obiektów turystycznych poprzez oferowanie **„biletów turystycznych”** umożliwiających wstęp do tych obiektów ze zniżką – we współpracy z przewoźnikami prywatnymi, Kolejami Małopolskimi lub przewoźnikiem obsługującym linie organizowane przez związek międzygminny (jeżeli powstanie).

W celu ułatwienia mieszkańcom OF Myślenic korzystania z bogatej oferty kulturalnej i rozrywkowej Krakowa, **podjęte również zostaną wysiłki na rzecz pilotażowego uruchomienia połączeń nocnych** na linii A1 (Kraków – Myślenice) obsługiwanej przez Koleje Małopolskie. Połączenia powinny umożliwić wyjazd z Krakowa w kierunku Myślenic i Dobzyc po północy (pomiędzy godziną 0:00 a 1:00 w nocy) w piątki, soboty i niedziele, z opcją przedłużenia trasy po pozytywnej weryfikacji pilotażu. Taki rozkład jazdy ułatwi mieszkańcom OF Myślenic korzystanie w pełni z atrakcji o charakterze kulturalnym, sportowym czy rozrywkowym, oferowanych przez stolicę województwa.

5.2. Rozwój przyjaznej infrastruktury rowerowej i pieszej – integracja, bezpieczeństwo ruchu, turystyka

Tabela 7 Zestawienie działań w obszarze Rozwój przyjaznej infrastruktury rowerowej i pieszej – integracja, bezpieczeństwo ruchu, turystyka

NUMER	DZIAŁANIE
2.1.	Wprowadzenie jednolitych standardów dla infrastruktury pieszej i rowerowej na terenie całego OF
2.2.	Priorytet dla ruchu pieszego i rowerowego na obszarach miejskich
2.3.	Zmiana organizacji ruchu na obszarach pozamiejskich sprzyjająca bezpieczeństwu ruchu pieszego i rowerowego
2.4.	Budowa parkingów buforowych na obrzeżach stref śródmiejskich
2.5.	Odciążenie miejskich układów drogowych poprzez budowę obwodnic
2.6.	Rozbudowa sieci dróg dla rowerów wraz z infrastrukturą towarzyszącą
2.7.	Inwentaryzacja i rozwój sieci turystycznych szlaków rowerowych i pieszych
2.8.	Rozbudowa sieci chodników wraz z oświetleniem i wyposażeniem w oparciu o audyt stanu obecnego
2.9.	Budowa kładek pieszo-rowerowych w ciągach rzek
2.10.	Przeciwdziałanie powstawaniu nieformalnych parkingów i skuteczna egzekucja przepisów w zakresie legalności parkowania

Źródło: opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Cel główny nr 3: Rozwój bezpiecznej i komfortowej infrastruktury pieszej i rowerowej dla mieszkańców i turystów

Podróżowanie pieszo i rowerem to wbrew pozorom najbardziej dostępne i popularne formy transportu. Każdy z nas, nawet jeśli posiada jeden lub więcej samochodów, ostatecznie i tak wiele swoich podróży odbywa pieszo, część również rowerem. Transport rowerowy (również UTO itp.) oraz chodzenie stanowią podstawę piramidy zrównoważonej mobilności. W ten sposób powinno odbywać się jak najwięcej podróży, a miasta powinny rozwijać się w taki sposób, aby ludzie w jak najwięcej miejsc dotrzeć bez potrzeby jazdy samochodem. **Ponieważ każdy z nas jest pieszym, ale nie każdy jest kierowcą, dlatego zapewnienie możliwości dotarcia wszędzie pieszo, w sposób bezpieczny i wygodny, powinno być podstawą równości społecznej i ograniczania wykluczenia transportowego.** Podobnie sytuacja wygląda w przypadku podróży rowerem. Choć z tego typu pojazdu nie korzysta każdy, to jednak jest to doskonały, ekologiczny i zdrowy środek transportu. Jest on cichy, tani, zajmuje mało przestrzeni i jest dostępny dla każdego.

Dlatego też w OF Myślenic będą podejmowane wszelkie działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa i wygody poruszania się pieszo i rowerem (oraz UTO itp.) oraz dążące do

systematycznego zwiększania dostępności do sieci pieszej i rowerowej oraz, za ich pomocą, do każdego miejsca na Obszarze.

Głównymi przeszkodami stojącymi na drodze do szybkiego rozwoju ruchu pieszego i rowerowego w OF Myślenic są:

- **ukształtowanie terenu**, sprawiające, że większość inwestycji może być droższe i trudniejsze niż na nizinach;
- **klimat** powodujący dłuższy czas budowy i wyższe koszty utrzymania niż na terenach nizinnych oraz
- **własność gruntów**, mogąca utrudnić szybki rozwój i co najmniej znacznie wydłużać czas realizacji działań.

Ważna jednak jest świadomość tych problemów. Dzięki niej, można będzie odpowiednio planować wszystkie działania, szybko rozwiązywać problemy w jak najkrótszym czasie uzyskać funkcjonalną i atrakcyjną sieć chodników i ścieżek rowerowych. Dzięki temu Obszar uzyska wiele korzyści, zarówno dla Mieszkańców jak i Turystów.

Piesi

W ramach rozwoju bezpiecznej i wygodnej sieci pieszej przeprowadzane będą szczegółowe audyty istniejącej infrastruktury. Brane pod uwagę będą m.in. szerokości chodników i pasów drogowych, stan nawierzchni i oznakowania oraz oświetlenie chodników i przejść dla pieszych. Wśród wielu lokalizacji, które zostaną objęte inwentaryzacją znajdują się m.in.:

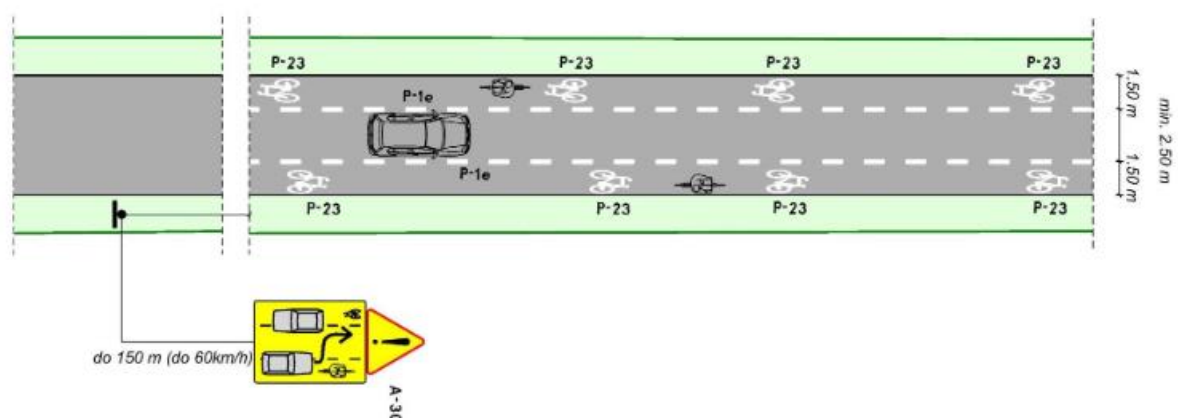
- drogi gminne w ciągu tzw. „starej Zakopianki” (Lubień – Pcim – Stróża),
- drogi gminne w gminie Dobczyce i innych gminach, które zgłoszą takie zapotrzebowanie,
- droga powiatowa 1685K na całej jej długości (Pcim – Tokarnia – Skomielna Czarna),
- droga powiatowa 1923K na całej jej długości (Myślenice – Stróża – Pcim),
- droga powiatowa nr 1928K (Myślenice – Osieczany – Trzemeśnia – Wiśniowa),
- droga powiatowa nr 1935K (Myślenice – Jasienica – Sułkowice),
- droga powiatowa nr 1955K (Dobczyce – Skrzynka – Stadniki),
- droga powiatowa nr 1961K (Czasław – Raciechowice – Żerosławice),
- droga powiatowa nr 1982K (ul. Garncarska w Dobzycach),
- drogi wojewódzkie: 964, 955, 956, 967.

Wszelkie inwestycje realizowane będą z uwzględnieniem najwyższego dobra pieszych, co oznacza przede wszystkim stosowanie się do wytycznych i standardów projektowania i budowy infrastruktury pieszej (WR-D-41), ale również innych opracowań prezentujących dobre praktyki i nowoczesne rozwiązania w tym zakresie. **Wśród planowanych działań wymienić można np.: budowę nowych chodników i modernizację istniejących, modernizację przejść dla pieszych, uspokajanie ruchu, doświetlanie sieci pieszej, uwzględnianie bezpieczeństwa i wygody osób o**

ograniczonej mobilności, zapewnienie dostępności do transportu publicznego, optymalizację sygnalizacji świetlnej i wiele innych.

Ponieważ na Obszarze wiele dróg przebiega w terenie górzystym jednymi z metod uzyskania przestrzeni dla pieszych (oraz rowerzystów, UTO itp.) będą drogi jednokierunkowe oraz drogi typu 2-1.

Rysunek 9. Schemat drogi 2-1.



Źródło: Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego. Katalog przykładowych rozwiązań infrastruktury dla rowerzystów. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

We wszelkich działaniach rozwijających sieć pieszą brane pod uwagę będą **potrzeby osób o ograniczonej mobilności**. Prowadzone będą konsultacje społeczne, dzięki którym poznane zostaną problemy z istniejącymi chodnikami i przejściami dla pieszych, miejsca niebezpieczne oraz pomysłów na naprawę całego systemu. Wśród wielu działań mających na celu poprawę sytuacji OzN, które zostaną podjęte na Obszarze, można wymienić:

- usuwanie przeszkód na chodnikach oraz poprawa dostępności siedzisk i miejsc odpoczynku,
- budowa: krawężników najazdowych, ramp, pochylni, wind, pochwyty, poręczy oraz systemu Fakturowych Oznaczeń Nawierzchniowych (FON) w obrębie przystanków transportu zbiorowego,
- montaż sygnalizacji dźwiękowej na przejściach dla pieszych z sygnalizacją świetlną.

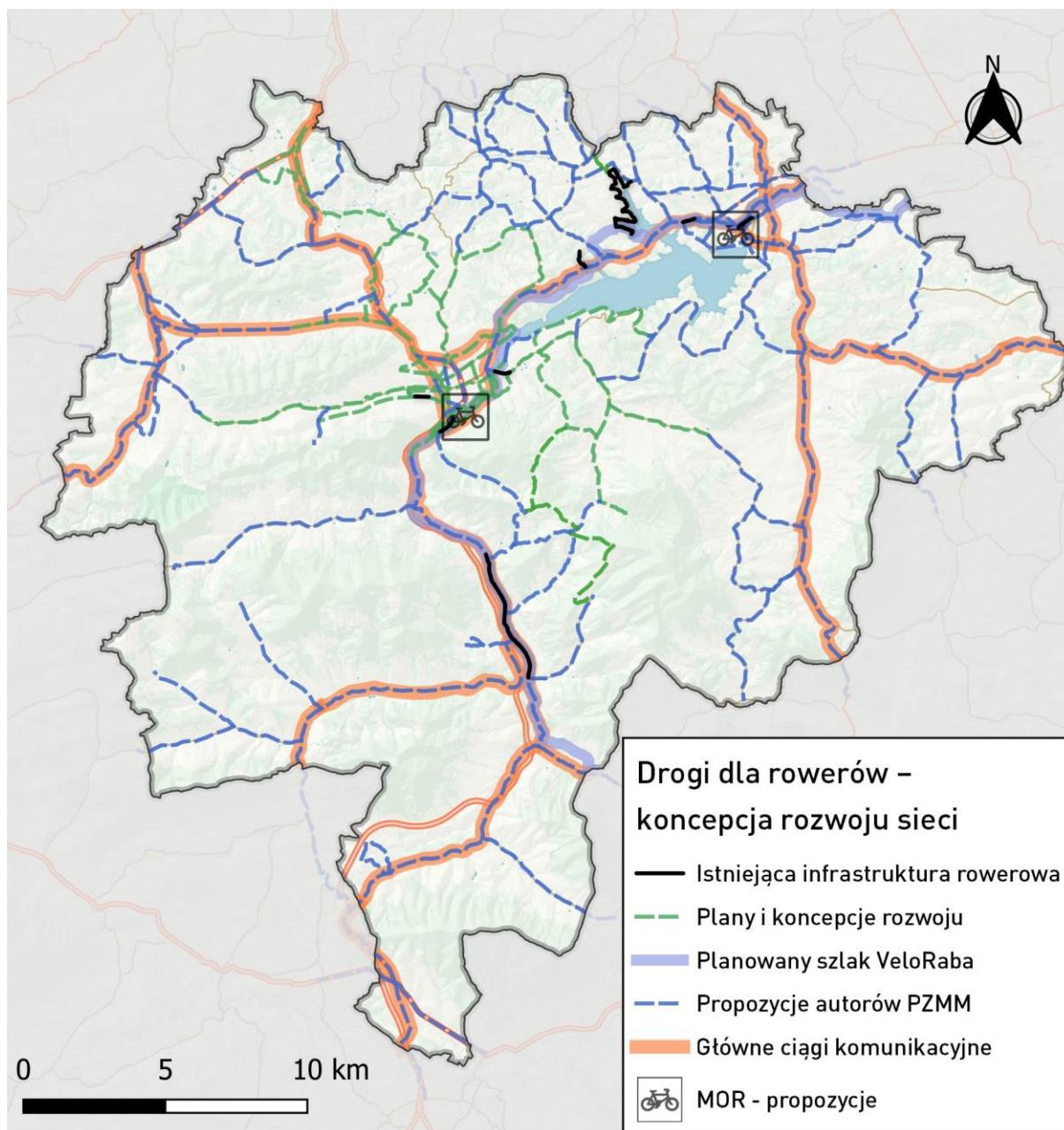
Efektorem zrealizowanych działań będzie spójna, bezpieczna, wygodna, ładna i dostępna sieć piesza, zachęcająca do wybierania spaceru zamiast samochodu. Chodnikiem lub podobną infrastrukturą będzie można dotrzeć pieszo w każde istotne miejsce na Obszarze. Jeśli obiektywne trudności uniemożliwią budowę „chodnika dla każdego” to każdy Mieszkaniec będzie mieć przynajmniej zapewnioną możliwość bezpiecznego dotarcia pieszo do najbliższego autobusu czy innego środka transportu zbiorowego.

Cała sieć piesza uzupełniona zostanie o **ładne, wygodne, trwałe i funkcjonalne meble miejskie** (ławki, śmietniki itp.), elementy informacyjne itp.

Rowerzyści

Po pieszych najważniejszymi uczestnikami ruchu powinni być rowerzyści. Dla nich na terenie OF Myślenic stworzona zostanie spójna, bezpieczna, wygodna i zapewniająca dostępność jak największej liczby miejsc sieć rowerowa. Ze względu na trudności terenowe i prawne wykonana zostanie dokładna inwentaryzacja infrastruktury istniejącej oraz zapotrzebowania i możliwości jej rozbudowy. **Przeprowadzone zostaną konsultacje społeczne, dzięki którym rozpoznane zostaną problemy, utrudnienia, przeszkody, braki oraz miejsca niebezpieczne dla rowerzystów (oraz użytkowników UTO itp.). Te ostatnie będą najistotniejsze, gdyż bezpieczeństwo powinno być podstawową cechą sieci rowerowej OFM.** Na mapie (Rysunek 10) zaproponowano koncepcję całej sieci rowerowej Obszaru. Uwzględniono na niej szkielet, który wybudowany zostanie jako najwyższej jakości wydzielone drogi rowerowe, oraz ścieżki uzupełniające doprowadzające rowerzystów do tras głównych. Ścieżki uzupełniające będą mogły przyjmować różną formę, wybieraną na podstawie audytów i konsultacji. Będą to m.in.: pasy rowerowe, drogi 2-1, drogi dla pieszych i rowerów, kontrapasy rowerowe, ruch rowerowy na zasadach ogólnych (również w różnego rodzaju strefach uspokojonego ruchu) itd.

Rysunek 10. Proponowana sieć rowerowa OF Myślenic



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Dzięki budowie zaproponowanej sieci cały obszar OFM stanie się dostępny rowerem. Tam zaś, gdzie nie będzie możliwe wybudowanie typowej infrastruktury rowerowej zostanie zapewnione bezpieczeństwo i wygoda jazdy rowerem (i UTO itp.) dzięki ustanowieniu pierwszeństwa dla rowerzystów. Celem zaproponowanych działań jest przede wszystkim zachęcenie jak największej liczby osób do tego, aby korzystały z rowerów na co dzień. **Im więcej Mieszkańców i Turystów będzie jeździć rowerem (i pieszo, UTO etc.), tym mniejszy będzie ruch samochodowy tym będzie bezpieczniej, ciszej i czystiej, tym ludność będzie zdrowszej żyć w ładniejszej, czystszej i bezpieczniejszej przestrzeni. Rozkwitnie również okoliczna przedsiębiorczość, bo miejscowości będą bardziej przyjazne, więc więcej osób będzie z chęcią spędzać w niej czas, w tym odwiedzać restauracje, sklepy itp.**

Cała sieć rowerowa będzie mieć ładne i dobrze wykonane obiekty takie jak: stojaki i parkingi rowerowe, stacje napraw rowerów oraz ładowania rowerów elektrycznych, rowerownie (szczególnie na terenie dużych osiedli mieszkalnych), parkingi B&R i inne obiekty. Sieć będzie się stawała coraz bardziej spójna i dostępna, a **czasy dojazdu rowerem w wiele miejsc się znacznie skrócą**, również dzięki budowie kładek pieszych i/lub rowerowych i/lub pieszorowerowych. Połączą one punkty na mapie, które zdawały się ze sobą sąsiadować, ale dla Mieszkańca/Turysty, były dotychczas odległe lub niedostępne. Wśród tego typu planowanych obiektów można wymienić m.in.:

- Myślenice, Bysina – kładki w ciągu rzeki Bysiny, dodatkowa kładka na Rabie (opcjonalnie),
- Dobczyce – kładka na Rabie pomiędzy ulicą Mostową a tamą, umożliwiającą przemieszczanie się pomiędzy ulicami Podgóorską i Budowlanych,
- Pcim – odnowienie kładki na Łuczanych
- Sułkowice – kładki w ciągu rzeki Harbutówki,
- odnowa kładki na Zatoce Zakliczyńskiej,
- inne, zgłoszone przez gminy OF – warunkiem jest skrócenie czasu dojścia pieszego / przejazdu rowerem.

Sieć rowerowa zostanie oświetlona. Na początku w miejscach szczególnie niebezpiecznych, a w miarę rozbudowy sieci na coraz większym jej obszarze. Doświetlane będą przede wszystkim: przejazdy przez jezdnie, tunele i przepusty rowerowe, odcinki leśne itp.

Tabela 8. Dodatkowe założenia rozwoju sieci rowerowej OF Myślenic.

Zagadnienie	Opis
Pomiary ruchu	Ostateczna lokalizacja i przebieg ścieżek rowerowych będzie wynikać z pomiarów ruchu, które dadzą odpowiedź na pytania: „Gdzie ruch rowerowy jest/będzie największy?” oraz: „Gdzie jest największy ruch drogowy i gdzie stwarza on największe zagrożenie dla rowerzystów?”. W zależności od wyników pomiarów odpowiednio dobierane będą rodzaje ścieżek (drogi dla rowerów, pasy rowerowe, drogi 2-1 itp.) oraz rozwiązania z zakresu infrastruktury rowerowej i uspokajania ruchu drogowego w tym np.: pokrywanie ścieżek czerwoną nawierzchnią, likwidacja utrudnień w miejscach, które Mieszkańcy wskażą jako niebezpieczne, poprawa widoczności, doświetlanie, oznakowanie itd.
Obszar a rodzaj ścieżek	Sieć rowerowa na obszarach zabudowanych będzie odpowiednio bardziej gęsta niż poza nimi. Obszary bardziej atrakcyjne turystycznie oraz bardziej uczęszczane przez Mieszkańców również zostaną wyposażone w bardziej rozbudowaną sieć rowerową jednak każdy Mieszkaniec będzie mieć zapewnione bezpieczeństwo i wygodę korzystania z roweru w życiu codziennym.
Ścieżki wzdłuż dróg i poza nimi	Ścieżki rowerowe nie muszą przebiegać jedynie wzdłuż dróg. Mogą, a często wręcz powinny, być wytyczane z dala od nich. Dzięki temu podnosi się komfort jazdy bezpieczeństwo i poziom zdrowia użytkowników. Ponadto pojawia się więcej możliwości ich wytyczenia dzięki wykorzystaniu przestrzeni niedostępnej dla samochodów. Przebieg ścieżek na Obszarze będzie częściowo poprowadzony wzdłuż dróg, a częściowo wkomponowywany w istniejące tereny atrakcyjne krajobrazowo.

Zagadnienie	Opis
Ścieżki wzdłuż linii kolejowych	Bardzo istotne w rozwoju sieci rowerowej i jej integrowaniu z transportem zbiorowym będzie podejmowanie wszelkich działań na styku transportu rowerowego i kolejowego (istniejącego, planowanego i zdegradowanego). Wśród tego typu działań można wymienić m.in.: łączenie sieci rowerowej z siecią kolejową w celu umożliwienia wykonywania podróży łączonych, prowadzenie DDR śladem zdegradowanych linii kolejowych czy równoległe z istniejącymi/planowanymi, co jest korzystne choćby ze względu na podobne parametry dot. geometrii infrastruktury.
Przed wszystkim bezpieczeństwo i wygoda	W wielu miejscach w OF Myślenic, aby zapewnić rowerzystom bezpieczeństwo i komfort jazdy, wystarczające będzie poprawienie jakości dróg lokalnych, ich oznakowania i oświetlenia czy przebudowanie skrzyżowań. W części z nich wprowadzone zostaną różne rodzaje stref (np. deptaki, strefy ruchu, strefy Tempo 30 itd.) dzięki czemu pieszy i rowerzysta staną się rzeczywiście najważniejsi, a poziom ich bezpieczeństwa najwyższy. Dodatkową korzyścią takich rozwiązań będzie rozkwit punktów usługowych zlokalizowanych w pobliżu tak zorganizowanych przestrzeni.
Konsultacje społeczne	Aby przybliżyć Mieszkańcom korzyści z rozwoju ruchu rowerowego (i UTO) kosztem ruchu drogowego oraz rozwiązać ewentualne wątpliwości, przeprowadzane będą lokalne spotkania, warsztaty, pogadanki i konsultacje społeczne. Pomogą one również wyeliminować ewentualne przyszłe konflikty i pozwolą dostosować organizację ruchu do rzeczywistych potrzeb Mieszkańców.
Szkoły i przedszkola	Szczególną uwagą objęte zostaną otoczenia szkół i przedszkoli, tak aby zapewnić dzieciom i rodzicom możliwość bezpiecznego dotarcia do nich. Infrastruktura rowerowa wokół szkół i przedszkoli będzie wyjątkowo dobrze oznakowana, oświetlona i utrzymana, zapewni doskonałą widoczność (zarówno rowerzystów, jak i pojazdów), a także połączy się z głównymi trasami rowerowymi umożliwiając bezpieczny i wygodny dojazd do nich rowerem każdemu chętnemu.
„Niewidzialna” oraz „błękitno-zielona” infrastruktura	Na Obszarze powstanie również tzw. „niewidzialna” infrastruktura rowerowa, poprawiająca znacznie bezpieczeństwo rowerzystów. Będą to m.in. wyniesione skrzyżowania, progi zwalniające, które można ominąć rowerem, projektowanie dróg przyjazne rowerzystom itp. Całość uzupełniona będzie infrastrukturą „błękitno-zieloną” (połączeniem obiektów rowerowych z zielenią) która sprawi, że Obszar stanie się bardziej przyjazny dla środowiska i Mieszkańców.
Koordinacja działań	Aby rozwój sieci rowerowej był jak najmniej uciążliwy dla Mieszkańców i dawał jak najszybciej jak najlepsze efekty, wszelkie działania prowadzone będą przy współpracy wszystkich zainteresowanych jednostek samorządowych, również tych spoza obszaru OF Myślenic, oraz Mieszkańców. Dzięki temu kolejność działań będzie logiczna i wygodna.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Wszystkie działania, inwestycje, rozwiązania, wdrażane na Obszarze, będą zgodne z opracowaniami regulującymi standardy i wytyczne projektowania i budowy infrastruktury rowerowej (WR-D-42). Będą również w jak najwyższym stopniu spełniać założenia z innych prac prezentujących dobre praktyki w tym zakresie, takich jak np. „Postaw na rower. Podręcznik projektowania przyjaznej dla rowerów infrastruktury”⁴.

⁴ Postaw na rower – podręcznik projektowania przyjaznej dla rowerów infrastruktury. Polski Klub Ekologiczny – Zarząd Główny, Kraków 1999.

Sieć będzie w miarę potrzeb uzupełniana **nowoczesnymi rozwiązaniami, ułatwiającymi jazdę rowerem po obszarach górzystych**. Wśród nich np.: wyciągi i windy rowerowe czy podgrzewane ścieżki. **Całość będzie dostosowana dla ruchu różnego rodzaju rowerów** (górskich, miejskich, elektrycznych, z przyczepkami itd.), a w miarę możliwości i potrzeb zimą udostępniana jako trasy narciarstwa biegowego.

Parkingi buforowe i uspokojenie ruchu drogowego

Aby sieć pieszka i rowerowa była jak najbardziej spójna i bezpieczna konieczne jest jej uzupełnianie za pomocą różnego rodzaju rozwiązań uspokajających ruch drogowy. Dlatego też na Obszarze:

- powstaną nowe obwodnice, które wyprowadzą tranzyt z miejscowości, w tym m.in.:
 - obwodnica Myślenic – część północna,
 - obwodnica Myślenic – część zachodnia,
 - obwodnica Dobczyc, cz. 2.,
 - obwodnica Sułkowic w ciągu DW956,
- wprowadzone zostaną strefy uspokojonego ruchu. Wśród propozycji lokalizacji takich stref można wymienić m.in.:
 - centralną część Dobczyc (ograniczoną ul. Rzeźniczą, Obwodową i Kilińskiego/Rynek),
 - centralną część Myślenic (ograniczoną ul. Dąbrowskiego, Jordana, Gałczyńskiego, Słowackiego, 3 Maja, Kniaziewicza),
 - centralną część Lubnia (cała dawna zakopianka wraz z odgałęzieniami),
 - centralną część Sułkowic (okolice Rynku),
- oraz ograniczenia ruchu na poszczególnych ulicach jak np.:
 - ul. Kościuszki w Myślenicach,
 - ul. Rynek i ul. Kazimierza Wielkiego w Dobczycach, i ich okolice,
 - ul. Słoneczna w Rudniku (gmina Sułkowice) wraz z jej odgałęzieniami.

Aby widocznie ograniczyć ruch drogowy zbudowane zostaną parkingi buforowe. Sprawią one, że kierowcy będą mogli **wygodnie dotrzeć tam gdzie potrzebują, nie zwiększając zatłoczenia na drogach w okolicy w poszukiwaniu wolnego miejsca parkingowego**. Tego typu obiekty powstaną np. w takich miejscach jak:

- Myślenice, rejon ul. Sienkiewicza / Fijałkowskiego (działka 1056/1) – parking kubaturowy min. 200 miejsc,
- Dobczyce, rejon ul. Podgórskiej / Wąskiej (wykorzystanie istniejącego parkingu),
- Dobczyce, rejon ul. Braci Kowalskich (w przypadku rozwoju zabudowy po wschodniej stronie Raby),
- Sułkowice, rejon ul. Tysiąclecia.

Powstaną również parkingi P&R, B&R, K&R i Strefy Płatnego Parkowania. Ograniczone zostanie „dzikie” parkowanie a przestrzeń stanie się dzięki temu bardziej przyjazna dla każdego. **Połączenie dobrej polityki parkingowej z rozwojem transportu pieszego, rowerowego i zbiorowego poprawi jakość życia w OF Myślenic.**

Turystyka

Realizacja wszystkich powyższych działań sprawi, że nie tylko Mieszkańcom OF Myślenic będzie się żyło lepiej. Podniesie się również jakość całego Obszaru w zakresie oferty turystycznej. Dzięki rozwojowi spójnej, bezpiecznej, wygodnej, ale również ładnej i atrakcyjnej krajobrazowo sieci rowerowej i pieszej, ruch turystyczny będzie mógł się rozwijać i przynosić więcej korzyści Mieszkańcom oraz więcej satysfakcji przyjezdnym. Stanie się to m.in. dzięki temu, że rozwój transportowej sieci rowerowej będzie w dużej mierze przebiegał równoległe z przebiegiem szlaków turystyki pieszej i rowerowej. Dobrym tego przykładem jest rozbudowa tras rowerowych wzdłuż szlaku VeloRaba.

Przeprowadzona zostanie również inwentaryzacja istniejących turystycznych szlaków pieszych i rowerowych oraz konsultacje społeczne w tym zakresie. Na ich podstawie **szlaki istniejące zostaną unowocześnione, powstaną szlaki nowe, a cała ich sieć stanie się jeszcze bardziej atrakcyjna.** Turystyka będzie się rozwijać zarówno w okresie letnim jak i zimowym, choćby poprzez udostępnianie sieci pieszo-rowerowej narciarzom biegowym oraz nartorolkarzom.

5.3. Partnerstwo w organizowaniu i zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym w MOF wraz z budową relacji z mieszkańcami

Tabela 9 Zestawienie działań w obszarze „Partnerstwo w organizowaniu i zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym w MOF wraz z budową relacji z mieszkańcami”

NUMER	DZIAŁANIE
3.1.	Utworzenie nowej platformy współpracy pomiędzy gminami OF w oparciu o Grupę Roboczą ds. Zrównoważonej Mobilności
3.2.	Lokalne porozumienia gmin OF Myślenic dla wspólnej organizacji transportu
3.3.	Powołanie związku międzygminnego i zwiększanie kompetencji decydentów oraz przedstawicieli sektora publicznego
3.4.	Ujednoliczona, scentralizowana informacja pasażerska w Internecie
3.5.	Promocja zrównoważonych form mobilności jako alternatywy dla transportu samochodowego

Źródło: opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Cel główny nr 1: Rozwój i uzupełnienie sieci połączeń transportu zbiorowego w oparciu o porozumienie wewnętrzne oraz współpracę z interesariuszami zewnętrznymi

Cel główny nr 4: Budowa platformy partnerstwa w zarządzaniu mobilnością z uwzględnieniem działań partycypacyjnych i promocyjnych

To nie granice gmin decydują o tym, jak przemieszczamy się po obszarze funkcjonalnym Myślenic. Sprawny system zrównoważonej mobilności odzwierciedla rzeczywiste potrzeby mieszkańców, jednak nie jest to możliwe bez wspólnego zarządzania mobilnością, transportem publicznym czy planowaniem przestrzennym.

ZARZĄDZANIE MOBILNOŚCIĄ JEST DZIŚ ROZPROSZONE

12 zarządców dróg

każdy ze swoimi standardami i wizją rozwoju.

12 organizatorów transportu zbiorowego

każdy z własną taryfą, wzorem rozkładu jazdy oraz standardem wymaganym od przewoźnika.

Właśnie dlatego na podstawie istniejącego porozumienia zbudujemy nową platformę współpracy pomiędzy gminami obszaru funkcjonalnego. Dzięki temu będziemy mogli koordynować zarządzanie różnymi elementami systemu mobilności - drogami, transportem publicznym, infrastrukturą pieszą i rowerową, planowaniem przestrzennym. Będziemy mogli też wypracowywać wspólne stanowiska względem partnerów zewnętrznych – Metropolii Krakowskiej i województwa małopolskiego, innych podmiotów publicznych oraz współpracować z lokalnymi przewoźnikami operującymi na obszarze OF Myślenic i Kolejami Małopolskimi.

Pierwszym etapem będzie **utworzenie Grupy Roboczej ds. Zrównoważonej Mobilności**. Będzie to szeroka platforma do dialogu na temat transportu zbiorowego oraz uzgadniania wspólnych działań na OF Myślenic. Do współpracy zostaną zaproszeni przedstawiciele każdej z Gmin, władze Powiatu Myślenickiego i Województwa Małopolskiego a także przewoźnicy komercyjni oraz przewoźnik wojewódzki (Koleje Małopolskie). Grupa będzie podzielona na zespoły operacyjne w zakresie zarządzania różnymi elementami systemu mobilności – drogami, transportem publicznym, infrastrukturą pieszą i rowerową, planowaniem przestrzennym, a także uzupełniająco energetyką, gospodarką komunalną, edukacją, partycypacją społeczną i promocją. Spotkania Grupy będą odbywać się co najmniej raz na kwartał.

WYJŚCIOWY BUDŻET NA TRANSPORT PUBLICZNY W OF MYŚLENIC – 2022

Lokalny transport zbiorowy	1 403 090,55 zł
Dowożenie uczniów do szkół	3 515 360,00 zł
Łączne nakłady OF Myślenic na transport*	4 918 450,55 zł

*bez dofinansowania z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Dofinansowanie z Funduszu w 2022 roku wyniosło 1,03 mln zł

Źródło: Budżety gmin, stan na wrzesień 2022 r.

Środki te zostaną wydane lepiej, jeśli **zarządzać będzie nimi jedna instytucja wyspecjalizowana w transporcie publicznym**. Istnieją dwie drogi do utworzenia w obszarze funkcjonalnym Myślenic jednolitego lokalnego organizatora transportu:

- rozszerzenie porozumień pomiędzy Myślenicami a gminami wchodzącymi w skład obszaru funkcjonalnego o wspólną organizację transportu publicznego lub
- powołanie związku międzygminnego.

Podjęcie decyzji może być jednak nie możliwe bez poznania najlepszych praktyk w zakresie współpracy między samorządami. Dlatego ważne będą wyjazdy studyjne decydentów, które umożliwią im poznanie realnych korzyści z utworzenia jednolitego organizatora transportu.

Tabela 10 Korzyści z utworzenia jednolitego organizatora transportu

<p>TANIEJ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Autobusy będą korzystały ze środków Funduszu Rozwoju Połączeń Autobusowych i będą objęte refundacją ulg ustawowych, co pozwoli obniżyć koszty ich uruchamiania; • Dzięki wspólnym zamówieniom możliwe będzie uzyskanie niższych cen usług ze względu na wystąpienie efektu skali; • W zamówieniach o niewielkiej skali brak konieczności rozpisywania postępowań przetargowych na usługi transportu publicznego; • W wypadku zamówień na konkurencyjnym rynku, dzięki łączeniu mniej i bardziej rentownych linii w pakiety, koszt przejechania jednego kilometra przez przewoźnika autobusowego może być niższy;
<p>PROŚCIEJ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Możliwe będzie wypracowanie jednolitej taryfy biletowej dla pasażera (bilet łączony transport gminny + międzygminny); • Współpraca umożliwia też ujednoczenie warunków przewozów, metod płatności za bilety, stworzenie jednolitej informacji pasażerskiej, oznakowania pojazdów oraz integracji rozkładowej, taryfowej i biletowej na obszarze WłOF; • Gminy, które nie mogą sobie pozwolić na finansowanie stanowiska ds. transportu publicznego nie będą musiały samodzielnie kontrolować jakości usług świadczonych przez prywatnych przewoźników w przypadku funkcjonowania związku międzygminnego; • Rozpatrywanie wniosków i skarg składanych przez pasażerów będzie łatwiejsze;
<p>EFEKTYWNIER</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wyspecjalizowana jednostka, która jest skoncentrowana na poszczególnych zadaniach publicznych i zwiększeniu znaczenia lokalnego i ponadlokalnego transportu publicznego, stworzy lepszy system niż poszczególne samorzady osobno; • Jeden organizator jest lepszym i skuteczniejszym partnerem dla rozmów z podmiotami szczebla krajowego, wojewódzkiego i metropolitalnego niż poszczególne samorzady z osobna; • Związek może mieć kompetencje, by uruchamiać pilotażowe projekty testujące nowoczesne rozwiązania – w gminach dziś brakuje na to budżetu.

Do 2032 r. zintegrujemy zarządzanie usługami międzygminnego transportu publicznego. Zakres funkcjonowania związku lub porozumienia będzie zależny od postępów we współpracy i zdolności finansowych gmin tworzących obszar funkcjonalny Myślenic. **Do 2027 roku podejmiemy się także cyfryzacji rozkładów jazdy połączeń uruchamianych/nadzorowanych przez organizatorów transportu OF Myślenic.** Udostępniemy też dane rozkładowe na stronach internetowych gmin oraz w formule otwartych danych, które będą mogły być wykorzystane do komercyjnych wyszukiwarek połączeń.

Tabela 11. Cele w obszarze zarządzania transportem publicznym

Obszar	2022	2027	2032
Liczba organizatorów transportu na poziomie gminnym oraz powiatowym	10 (brak realnego organizatora transportu na obszarze wielu gmin)	10 (brak realnego organizatora transportu na obszarze wielu gmin)	1
Integracja taryfowa	Brak	Podjęcie rozmów z przewoźnikami komercyjnymi o wzajemnym honorowaniu biletów na tożsamy relacjach	Pełna integracja
Zintegrowana cyfrowa informacja pasażerska	Brak	Stateczna (rozkłady) na stronach gmin	Stateczna (rozkłady) na stronach gmin

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Realizacja zmian w systemie transportowym oraz prowadzenie polityki zrównoważonej mobilności nie jest możliwe bez budowania relacji z mieszkańcami. W związku z tym część bardzo istotnych działań zawartych w Planie będzie zawierać element konsultacji społecznych, w ramach, których mieszkańcy będą mogli zgłaszać swoje potrzeby w zakresie przebudowy infrastruktury czy kursowania autobusów.

Choć sfera planowania transportu wydaje się być kwestią czysto inżynierską i techniczną, **w rzeczywistości o naszych codziennych transportowych wyborach decydują także nasze wartości, postawy, przyzwyczajenia i emocje.** Właśnie dlatego ważna jest organizacja kampanii społecznych mających na celu promocję m.in. transportu publicznego jako pełnoprawnego, ekologicznego wyboru w podróżach dla wszystkich mieszkańców oraz organizacji Europejskiego Tygodnia Mobilności i Dnia bez Samochodu będącego aktywną promocją zrównoważonego transportu.

W przyszłości nie powinniśmy trzymać się naszych obecnych postaw i przyzwyczajzeń, ponieważ w 2032 r. inaczej będziemy postrzegać wiele zjawisk, tak jak inaczej postrzegaliśmy je w 2014 r. Przez ostatnie 9 lat mocno zmieniły się nasze poglądy i nawyki konsumenckie. W 2032 r. w dorosłość będą wchodzić ci, którzy urodzili się w 2014 r.

Aby zbudować nowe postawy dotyczące transportu publicznego w 2032 roku, **powinniśmy skupić się na najmłodszych mieszkańcach Obszaru, to oni nie posiadając jeszcze własnego samochodu mają realną szansę zmienić swoje nawyki transportowe, które pozostaną z nimi w przyszłości.** Dlatego ważna jest organizacja różnorodnych programów edukacyjnych

(konkursów, zajęć i kursów edukacyjnych, akcji społecznych, wydarzeń, grywalizacji) dla dzieci i młodzieży szkolnej w ramach których podejmowane będą tematy z zakresu zrównoważonej mobilności oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Jednocześnie należy pamiętać, że dobra urbanistyka sprzyja ruchowi pieszemu i rowerowemu, niezależnie od postaw mieszkańców, zaś żadna kampania wizerunkowa transportu publicznego nie będzie skuteczna, jeśli będziemy ograniczać jego ofertę.

Promocja i edukacja

Nie każdy się zna i nie każdy musi się znać na tym jak współczesny transport wpływa na zdrowie ludzi oraz jakość środowiska. Nie każdy pojazd ma tak samo negatywne oddziaływanie. Najgorszym środkiem transportu dla nas i dla środowiska jest transport samochodowy. Powoduje on najwięcej zanieczyszczeń, hałasu, zatłoczenia na drogach i związanych z nim wypadków. Dlatego też bardzo ważne jest edukowanie ludzi na temat zagrożeń jakie niesie ze sobą nadmierny rozwój transportu drogowego. Podobnie istotne jest promowanie transportu kolejowego, zbiorowego, rowerowego, pieszego itp. W związku z tym w OF Myślenic realizowane będą różne działania przybliżające ludności tematy transportowe i to, jak istotne są one dla naszego życia i otaczającej nas przyrody. Wśród planowanych działań można wymienić m.in.:

- konkursy plastyczne, literackie i sportowe o tematyce transportowej,
- zajęcia edukacyjne (pogadanki, warsztaty, wycieczki studyjne itp.) – np. do muzeów o tematyce transportowej, spacery pokazujące jak ważne jest właściwe planowanie miast, wsi itp.,
- kursy na kartę rowerową i inne kursy o tematyce transportowej (np. wprowadzające najmłodszych w zagadnienia dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego),
- akcje i wydarzenia powiązane z tematyką transportową – np. akcje typu „Rowerowy maj”, rajdy rowerowe, wspólne spacery powiązane z pogadankami, pikniki tematyczne itp.

W ramach różnych wydarzeń będzie można np. wygrać bilety na transport zbiorowy, zwiedzić zajezdnie autobusowe, wygrać rower elektryczny lub poznać ciekawostki transportowe związane z Obszarem. Wszystkie te działania będą mieć na celu pokazanie Mieszkańcom:

- jak ważną decyzję podejmują codziennie wybierając czym dotrą do pracy,
- jak duży wpływ na całą społeczność mają pojedyncze decyzje,
- jak istotna dla wszystkich jest zmiana nastawienia do podróży samochodem,
- jak przyjazne może się stać nasze otoczenie kiedy zmienimy nasz sposób podróżowania.

5.4. Planowanie przestrzenne uwzględniające zmniejszenie zapotrzebowania na transport

Tabela 12 Zestawienie działań w obszarze „Planowanie przestrzenne uwzględniające zmniejszenie zapotrzebowania na transport”

NUMER	DZIAŁANIE
4.1	Kierunkowe zapisy w dokumentach planistycznych dotyczące rozmieszczenia nowej zabudowy w pobliżu istniejącej sieci komunikacyjnej
4.2	Centra lokalne skupione wokół węzłów komunikacyjnych
4.3	Standardy urbanistyczne jako wyznacznik do określania terenów zwartej zabudowy
4.4	Zastosowanie podejścia transit-oriented development
4.5	Bilansowanie demograficzne w odniesieniu do zagospodarowania przestrzennego
4.6	Usprawnienie komunikacji pieszej i rowerowej w zwartych kwartałach zabudowy mieszkaniowej
4.7	Tworzenie ciągów pieszych i rowerowych usprawniających komunikację między gminami OF Myślenic

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Cel główny nr 5: Wprowadzenie zmian w kształtowaniu stref nowej zabudowy uwzględniających kwestię zrównoważonej mobilności

Zagospodarowanie przestrzenne jest ściśle powiązane ze zrównoważoną mobilnością. Odpowiednie planowanie niezagospodarowanych obszarów miasta przyczynia się do tworzenia przyjaznych, nowoczesnych i odpowiadających na wymagania społeczności miejsc. Charakterystyka OF Myślenice wpływa na sposób planowania nowych inwestycji, dlatego **należy mieć na uwadze specyfikę ukształtowania terenu, która może zostać wykorzystana jako unikalny atut przestrzeni**. W takiej sytuacji nasunąć może się przekonanie, że naturalne uwarunkowania są jedynie barierami w procesie planowania, natomiast odpowiednie zagospodarowanie obszarów, np. z widocznymi różnicami wysokości terenu, czy w otoczeniu dolin rzek, może przyczynić się do uatrakcyjnienia miejsca. Niekiedy konieczne jest jednak wykluczenie zabudowy w takich obszarach, które może zostać zrekompensowane poprzez wprowadzenie intensywnej zabudowy w obszarach śródmiejskich (Myślenice, Dobczyce) i sąsiadujących z węzłami komunikacyjnymi o zdecydowanie lepszej dostępności do sieci transportowej. Z tego powodu nieodłącznym elementem procesu planowania jest diagnoza i inwentaryzacja opracowywanego terenu oraz partycypacja społeczna. Pomimo zagospodarowania przestrzeni w sposób jak najbardziej optymalny, niewykluczone jest

pojawienie się obszarów, które będą posiadały ograniczoną dostępność komunikacyjną, a ich mieszkańcy zmuszeni będą do wykorzystania samochodu osobowego w codziennych podróżach. Jednakże, nie tworzy to bariery w planowaniu dogodnej siatki transportu publicznego, która zaspokoiłaby potrzeby zdecydowanej większości społeczeństwa OF Myślenic, a podróże samochodem odbywałyby się tylko od miejsca zamieszkania do węzła przesiadkowego. Zakładając zwiększone wykorzystanie komunikacji publicznej w codziennych podróżach, transport samochodowy stanowił będzie tylko część podróży mieszkańców, z widoczną tendencją do zmiany środka transportu poprzez wykorzystanie węzłów integracyjnych, co przełoży się na ograniczone zakorkowanie dróg wjazdowych i w centrach miast.

Dokumenty planistyczne

Planowanie przestrzenne ma na celu **zachowanie ładu przestrzennego** i zrównoważone podejście do rozwoju obszaru. **Zrównoważony rozwój** gminy to przemyślane i odpowiedzialne opracowywanie dokumentów planistycznych, takich jak studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, czy miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Dokumenty te traktują o kierunkach zagospodarowania terenu i określają szeroko pojętą politykę przestrzenną dotyczącą wszystkich obszarów działalności gminy. Nieodłączną częścią planowania przestrzennego jest **polityka transportowa**, która ma intensywny wpływ na kształtowanie przestrzeni – określenie sposobu przemieszczania się społeczeństwa warunkuje wykorzystanie gospodarowanego obszaru. Prawidłowo zagospodarowany teren gminy niesie za sobą wiele korzyści, jak m. in. napływ nowych mieszkańców, czy ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko. Ponadto dobrze zaplanowany obszar ma także wpływ na sferę psychiczną osób tam przebywających – otoczenie zieleni, przyjazne relacje społeczne i sprzyjający klimat środowiska sprzyja dobremu nastawieniu społeczeństwa.

Realizacja zaproponowanych działań musi odzwierciedlać realny popyt na konkretne potrzeby, które mogą różnić się nie tylko między samorządami, ale także pomiędzy strefami funkcjonalnymi wewnątrz jednej gminy. Z tego powodu nieodłącznym elementem tworzenia dokumentów planistycznych jest **zaangażowanie społeczności** w proces planowania. Konieczne jest wyciągnięcie wniosków i zdiagnozowanie potrzeb, w tym przypadku transportowych, aby określić specyficzne potrzeby analizowanego obszaru. Wynikiem zestawienia uwag zebranych od interesariuszy oraz doświadczenia zespołów planistycznych powinny być opracowania zwiększające atrakcyjność obszaru i hamujące negatywne rozwiązania poprzednich inwestycji i planów. Realizacja powinna odbywać się poprzez odpowiednie zapisy w części tekstowej i graficznej opracowań planistycznych, np. określenie minimalnych współczynników zabudowy dla najbardziej atrakcyjnych terenów sąsiadujących z centrami lokalnymi.

Diagnoza przeprowadzona na potrzeby Planu Mobilności wykazała wysoki średni stopień pokrycia Obszaru Funkcjonalnego planami miejscowymi. Jednakże widoczna jest część opracowań, które nie odnoszą się we właściwy sposób do problematyki zrównoważonej mobilności. Zauważalne są ustalenia, które pomijają lub tylko sygnalizują o niektórych środkach transportu przez co najwyżej w hierarchii mobilności stawiana jest komunikacja samochodowa. W takim przypadku sugerowana jest stopniowa aktualizacja planów, które w **myśl zasady zrównoważonej mobilności**, wezmą pod uwagę każdy - zidentyfikowany w obszarze - środek transportu, z naciskiem na najbardziej ekologiczne formy przemieszczania się. Ważne jest także dostosowanie infrastruktury do potrzeb wskazanego środka transportu, dlatego

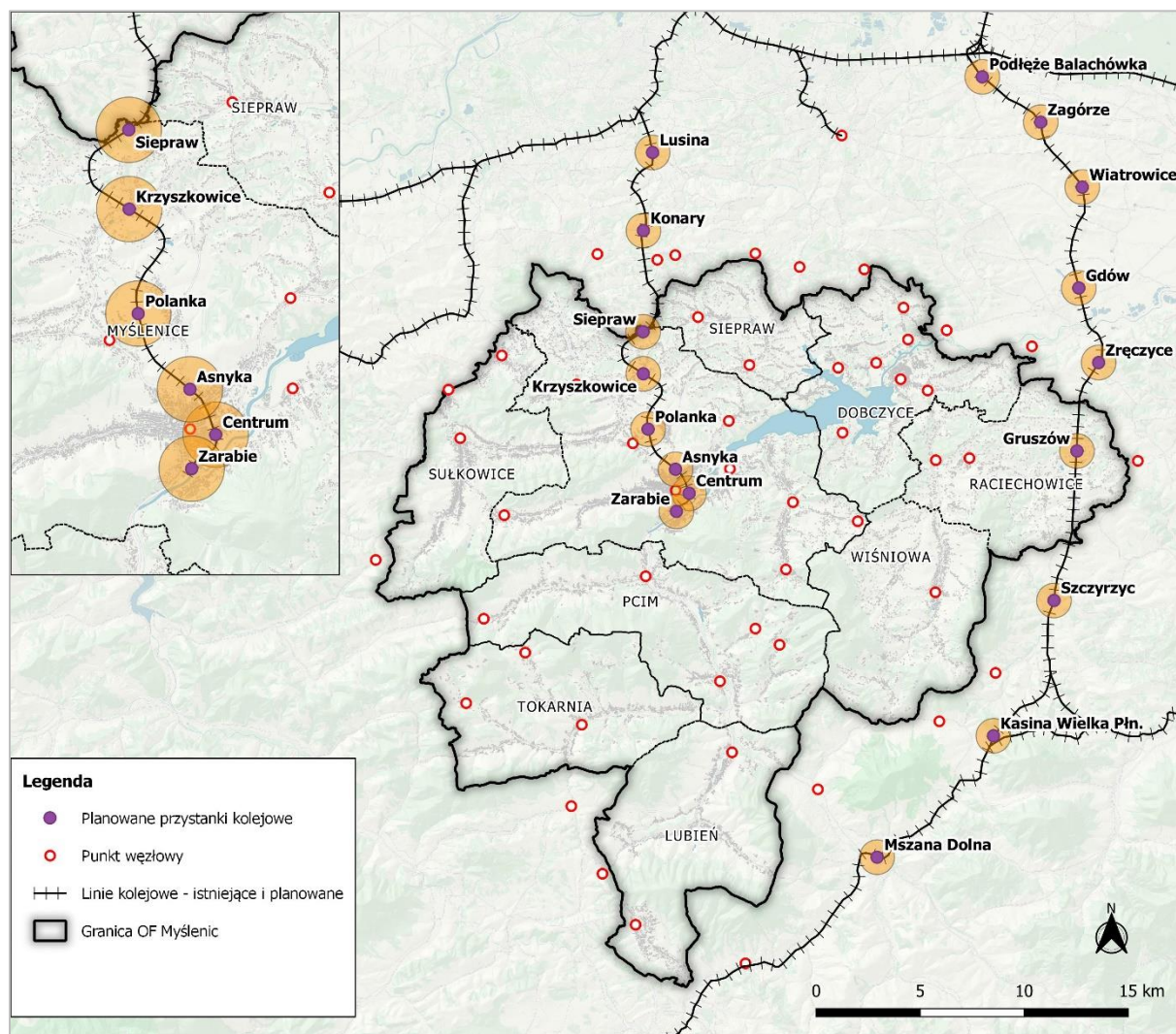
rekomendowane jest uwzględnienie ciągów pieszych i rowerowych w planach miejscowych, gdyż są to pełnoprawne sposoby podróżowania, a nie tylko forma rekreacji. Rekomendowane jest także dalsze zwiększanie pokrycia Obszaru Funkcjonalnego miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, zwłaszcza o tereny występowania wykluczenia komunikacyjnego i obszary otaczające planowane stacje i przystanki kolejowe.

Organem, którego działalność wpłynie pozytywnie na jakość zapisów dokumentów planistycznych i dostosowanie ich do zasad zrównoważonego rozwoju i mobilności w OF Myślenic będzie **Komisja ds. planowania przestrzennego**. Członkami powołanego zespołu będą osoby z wydziałów/referatów ds. planowania przestrzennego i urbanistyki oraz zewnętrzny ekspert do spraw planowania przestrzennego. Głównym celem powołania Komisji będzie opiniowanie i standaryzowanie zapisów lokalnych dokumentów planistycznych tak, aby były one dostosowane do realizacji działań przewidzianych w ramach celu: planowanie przestrzenne uwzględniające zmniejszenie zapotrzebowania na transport.

Centra lokalne – węzły integracyjne

Niebywałym potencjałem dla rozwoju mobilności i zmiany nawyków transportowych mieszkańców OF Myślenice jest **planowana budowa linii kolejowej prowadzącej z Krakowa do Myślenic oraz z Podłęża do Piekietka**. Proponowana lokalizacja stacji i przystanków kolejowych jest szansą na nowe podejście do wcześniejszego zaplanowania otaczającej ich przestrzeni. W bezpośrednim sąsiedztwie stacji i przystanków postulowane jest stworzenie obszarów intensywnej zabudowy mieszkaniowej i usługowej, która będzie generatorem potoków pasażerskich oraz jednocześnie przestrzenią przyjazną dla pieszych i rowerzystów. Zorientowanie zabudowy wokół punktów węzłowych, integrujących różne środki transportu powinno być ograniczone do 833 metrów od kolei, aby przemieszczanie się wewnątrz wytyczonego obszaru nie wymagało wykorzystywania innych środków transportu niż rower lub chodzenia pieszo.

Rysunek 11 Stacje i przystanki kolejowe planowanej linii kolejowej Kraków – Myślenice i Podłęże – Piekiełko oraz punkty węzłowe na terenie OF Myślenice.



Źródło: opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

Przebieg nowych linii kolejowych planowany jest przez teren gmin Myślenice, Siepraw (dla LK Kraków – Myślenice) i Raciechowice (fragment LK Podłęże – Piekiełko). Pozostałe gminy OF nie są w tym wypadku wykluczone z realizacji punktów węzłowych. Tworzenie węzłów integracyjnych możliwa jest także w mniejszej skali w obrębie zespołów przystankowych, przy których mogą zostać zaplanowane inwestycje infrastrukturalne, np. parking typu P+R i B+R, czy skwery (realizując koncepcję tworzenia centrów lokalnych w obrębie węzłów przesiadkowych). Najważniejszym aspektem jest dostosowanie infrastruktury węzła do przewidywanych potoków pasażerskich i dostępnych środków transportu. **Węzły komunikacyjne będą pełniły również bardzo ważny element w integracji gmin Obszaru Funkcjonalnego**, dzięki sprawnym połączeniom realizowanym w ramach proponowanych działań.

Centrum lokalne nie zawsze zorientowane jest na transport. Funkcje miejsca skupiającego społeczność pełnią również skwery, parki, czy place miejskie. Działania opisane w Planie wdrażania SUMP sugerują lokalizację centrów lokalnych w miejscach dostępnych dla każdego mieszkańca gminy w odległości około 15 minut pieszo od miejsca zamieszkania. Warunkiem

atrakcyjności takiego miejsca jest wspomniana **dogodna lokalizacja**, ale także **różnorodność oferowanych usług**, np. sąsiedztwo sklepów, miejsc sportu i rekreacji, czy obiektów gastronomicznych. Z tego powodu dobrą praktyką jest łączenie funkcji węzła przesiadkowego wraz z funkcją centrum lokalnego skupiającego różne usługi - będącego miejscem integracji społecznej, a także zielonym punktem na mapie gminy, w szczególności w najmniejszych samorządach. Określenie lokalizacji oraz koniecznych usług powinno odbywać się poprzez odpowiednie sformułowania w SUIKZP i szczegółowe zapisy w MPZP dotyczące przeznaczenia terenów, a także wskaźników zabudowy.

Planowanie nastawione na transport

Opisane działania zorientowane na budowę centrów lokalnych, intensyfikację zabudowy w ich pobliżu oraz dostosowanie funkcji zabudowy do trendów demograficznych mają na celu zwiększenie dostępności mieszkańców do transportu zbiorowego. **Zaspokojenie potrzeb komunikacyjnych** wiąże się z wyznaczaniem obszarów zabudowy mieszkaniowej i zabudowy o zdywersyfikowanych funkcjach w obszarach wyznaczonych buforów zabudowy od centralnego punktu tranzytowego każdej z gmin.

Centra lokalne, mogą pełnić funkcję węzłów przesiadkowych dla mieszkańców docierających do przystanku transportu zbiorowego pieszo, rowerem lub samochodem. Sprawną zmianę środka transportu umożliwi lokacja w obrębie centrum lokalnego parkingu typu P+R oraz B+R. Ich dokładna lokalizacja uzależniona jest od dostępności terenów inwestycyjnych, jednakże rekomendowanym jest lokacja parkingów obsługujących centra lokalne w odległości nie większej niż 50 m od przystanków komunikacji zbiorowej. **Polityka parkingowa** zorientowana na obsługę centrów lokalnych wskazuje także na lokalizowanie miejsc parkingowych w buforze obejmującym przestrzeń o funkcjach mieszkalno-usługowych, znajdujących się w buforze nie większym niż 200 m od centrum lokalnego. Porządkowanie polityki parkingowej, tak aby była ona optymalnie dostosowana do sprawnego funkcjonowania transportu w Obszarze Funkcjonalnym wiąże się także z unikaniem lokacji parkingów samochodowych poza obszarami wytyczonymi w Planie Mobilności.

Koncentracja transportu zbiorowego w obszarach centrów lokalnych **podniesie wydajności obsługi komunikacji zbiorowej** poszczególnych gmin OF Myślenic. Funkcjonujące centrum przesiadkowe wpłynie na polepszenie czytelności lokalnych układów komunikacyjnych, sprawniejszą obsługę przez transport zbiorowy i sprawniejszy ruch tranzytowy. Mieszkańcy przestaną być zależni w przemieszczaniu się samochodem osobowym na dłuższych dystansach niż lokalne.

Kluczowe jest zrozumienie **planowania jako perspektywiczne zagospodarowanie przestrzeni** mając na uwadze zasady zrównoważonego rozwoju i mobilności. Przykładem dalekosiężnego działania mogą być kroki podejmowane dla obszarów otoczenia kolei, które są już brane pod uwagę poprzez planowanie inwestycji w Myślenicach. Osoby odpowiedzialne za sekcję planowania przestrzennego już na etapie projektowania linii zastanawiają się nad reorganizacją terenów przemysłowych, przy których ma pojawić się stacja kolejowa Myślenice Centrum. Projektowany układ linii w granicach miasta nie wyklucza odnogi do strefy przemysłowej, przez co możliwe jest jej odsunięcie w kierunku północnym do potencjalnego terminala towarowego, natomiast obszar otaczający przyszłą stację pasażerską mógłby przejść proces reurbanizacji

z podejściem znanym jako wprowadzenie funkcji mieszkaniowej i częściowo usługowej na terenie tzw. brownfields⁵.

⁵ Inwestycje na terenie brownfields - wtórne wykorzystanie terenów, budynków lub obiektów infrastruktury przemysłowej, którym nadaje się nowe funkcje poprzez wprowadzenie nowej zabudowy lub adaptację obecnie istniejącej.

6. Pakiety działań

Pakiet działań stanowi połączenie uzupełniających się działań, często należących do różnych kategorii, które są skoordynowane w celu skuteczniejszego rozwiązywania konkretnych problemów. Przykładem takiego pakietu może być połączenie działań mających na celu poprawę dostępności transportu publicznego, które obejmują działania związane z udostępnianiem informacji o transporcie zbiorowym, organizacją przewozów, odpowiednim wyznaczeniem terenów rozwojowych i inwestycji strategicznych z uwzględnieniem dostępu do transportu publicznego oraz promocją transportu publicznego. Nie świadczy, to jednak o tym, że przypisanie działania do jednego pakietu nie wpływa pozytywnie na realizację innych pakietów działań.

W ramach opisów działań przedstawiono prawdopodobny wpływ na wydajność systemu transportowego, wpływ na zmniejszenie emisji, nadany priorytet działań podczas spotkania warsztatowego oraz medianę efektywności działań zawartych w pakiecie na podstawie analizy wielokryterialnej działań uwzględniającej aspekt kosztu inwestycji, efektywności na realizację polityki zrównoważonej mobilności i wpływu na środowisko opisanej w Załączniku nr 2 – Wybór scenariusza do realizacji.

PAKIET 1: POPRAWA DOSTĘPNOŚCI I ATRAKCYJNOŚCI TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Pakiet nr 1 dotyczy poprawy jakości szeroko rozumianej oferty transportu zbiorowego. W pierwszej kolejności ujednicimy informację pasażerską na przystankach oraz w Internecie, tak aby każdy mieszkaniec oraz przyjezdny miał do niej szybki i łatwy dostęp. W kolejnych latach zostaną uruchomione nowe połączenia docierające do miejsc aktualnie wykluczonych komunikacyjnie. Dzięki powołaniu Grupy Roboczej oraz zawarciu porozumień pomiędzy gminami OF Myślenic system transportu będzie bardziej zintegrowany, pojawią się nowe połączenia pomiędzy siedzibami gmin OF.

Tabela 13 Zestawienie działań i priorytetów w pakiecie „poprawa dostępności i atrakcyjności transportu publicznego”

NUMER	DZIAŁANIE	PRIORYTET
1.1.	Uruchomienie nowych linii autobusowych obsługujących obszary wykluczenia komunikacyjnego	Wysoki
1.5.	Poprawa dostępności punktów przesiadkowych	Średni
1.6.	Integracja taryfowa pomiędzy przewoźnikami	Średni
1.7.	Ujednoczenie standardu przystanków autobusowych i informacji pasażerskiej	Wysoki
1.8.	Budowa nowych przystanków autobusowych	Średni
1.9.	Otwarcie przewozów szkolnych dla pasażerów	Niski

NUMER	DZIAŁANIE	PRIORYTET
3.1.	Utworzenie nowej platformy współpracy pomiędzy gminami OF w oparciu o Grupę Roboczą ds. Zrównoważonej Mobilności	Średni
3.2.	Lokalne porozumienia gmin OF Myślenic dla wspólnej organizacji transportu	Średni
3.4.	Ujednolicona, scentralizowana informacja pasażerska w Internecie	Wysoki

Źródło: opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

PAKIET 2: POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Realizacja Pakietu nr 2 przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności najmniej chronionych uczestników ruchu drogowego, a także zwiększenia świadomości uczestników ruchu o przepisach ruchu drogowego. Realizacja pakietu przyczyni się do ograniczenia kosztów zewnętrznych transportu związanych z wypadkami. Pakiet nr 2 zawiera działania istotne z punktu widzenia mieszkańców i zarządców dróg.

Tabela 14 Zestawienie działań i priorytetów w pakiecie „poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego”

NUMER	DZIAŁANIE	PRIORYTET
2.2.	Priorytet dla ruchu pieszego i rowerowego na obszarach miejskich	Wysoki
2.3.	Zmiana organizacji ruchu na obszarach pozamiejskich sprzyjająca bezpieczeństwu ruchu pieszego i rowerowego	Wysoki
2.5.	Odciążenie miejskich układów drogowych poprzez budowę obwodnic	Średni
2.6.	Rozbudowa sieci dróg dla rowerów wraz z infrastrukturą towarzyszącą	Wysoki
2.8.	Rozbudowa sieci chodników wraz z oświetleniem i wyposażeniem w oparciu o audyt stanu obecnego	Wysoki
2.10.	Przeciwdziałanie powstawaniu nieformalnych parkingów i skuteczna egzekucja przepisów w zakresie legalności parkowania	Średni

Źródło: opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

PAKIET 3: UPRZYWILEJOWANIE RUCHU PIESZEGO I ROWEROWEGO

Pakiet nr 3 obejmuje rozwiązania nakierowane na wzrost atrakcyjności i bezpieczeństwa ruchu pieszego i rowerowego jako podstawowego środka transportu na krótkich podróżach. Realizacja działań w tym pakiecie przyczyni się

Tabela 15 Zestawienie działań i priorytetów w pakiecie „uprzywilejowanie ruchu pieszego i rowerowego”

NUMER	DZIAŁANIE	PRIORYTET
2.1.	Wprowadzenie jednolitych standardów dla infrastruktury pieszej i rowerowej na terenie całego OF	Średni
2.2.	Priorytet dla ruchu pieszego i rowerowego na obszarach miejskich	Wysoki
2.3.	Zmiana organizacji ruchu na obszarach pozamiejskich sprzyjająca bezpieczeństwu ruchu pieszego i rowerowego	Wysoki
2.5.	Odciążenie miejskich układów drogowych poprzez budowę obwodnic	Średni
2.6.	Rozbudowa sieci dróg dla rowerów wraz z infrastrukturą towarzyszącą	Wysoki
2.8.	Rozbudowa sieci chodników wraz z oświetleniem i wyposażeniem w oparciu o audyt stanu obecnego	Wysoki
2.9.	Budowa kładek pieszo-rowerowych w ciągach rzek	Średni
4.6.	Usprawnienie komunikacji pieszej i rowerowej w zwartych kwartałach zabudowy mieszkaniowej	Niski

Źródło: opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

PAKIET 4: SILNE CENTRA LOKALNE I WZROST MULTIMODALNOŚCI PODRÓŻY

Realizacja Pakietu nr 4 przyczyni się do zwiększenia multimodalności podróży oraz budowy i wzmocnienia roli węzłów przesiadkowych. Dobrze przeprowadzona integracja połączeń transportu publicznego razem z działaniami planistycznymi i inwestycyjnymi powinna przełożyć się na wzrost wykorzystania transportu zbiorowego w OF Myślenic oraz po części ruchu pieszego i rowerowego. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport publiczny przełoży się na spadek popytu na podróże. Realizacja pakietu powinna ograniczyć także negatywne emisje z systemu transportowego.

Tabela 16 Zestawienie działań i priorytetów w pakiecie „silne centra lokalne i wzrost multimodalności podróży”

NUMER	DZIAŁANIE	PRIORYTET
1.3.	System transportu zbiorowego oparty na istniejących i nowych połączeniach kolejowych	Wysoki

NUMER	DZIAŁANIE	PRIORYTET
1.4.	Budowa parkingów P&R i B&R przy węzłach komunikacyjnych	Wysoki
1.5.	Poprawa dostępności punktów przesiadkowych	Średni
2.4.	Budowa parkingów buforowych na obrzeżach stref śródmiejskich	Średni
4.1.	Kierunkowe zapisy w dokumentach planistycznych dotyczące rozmieszczenia nowej zabudowy w pobliżu istniejącej sieci komunikacyjnej	Średni
4.2.	Centra lokalne skupione wokół węzłów komunikacyjnych	Wysoki
4.3.	Standardy urbanistyczne jako wyznacznik do określania terenów zwartej zabudowy	Średni
4.4.	Zastosowanie podejścia transit-oriented development	Niski
4.5.	Bilansowanie demograficzne w odniesieniu do zagospodarowania przestrzennego	Niski

Źródło: opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

PAKIET 5: PROMOCJA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI WŚRÓD MIESZKAŃCÓW I TURYSTÓW

Pakiet nr 5 obejmuje działania nakierowane na promocję zrównoważonych form mobilności: transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego. Pakiet zawiera zarówno działania informacyjno-edukacyjne jak i promocyjne.

Tabela 17 Zestawienie działań i priorytetów w pakiecie „promocja zrównoważonej mobilności wśród mieszkańców i turystów”

NUMER	DZIAŁANIE	PRIORYTET
1.10.	Powiązanie sieci transportu zbiorowego z obiektami turystycznymi i instytucjami kultury	Średni
2.7.	Inwentaryzacja i rozwój sieci turystycznych szlaków rowerowych i pieszych	Średni
3.5.	Promocja zrównoważonych form mobilności jako alternatywy dla transportu samochodowego	Średni

Źródło: opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

7. Wskaźniki realizacji Planu

Zgodnie z praktyką przyjętą w Planach Zrównoważonej Mobilności na poziomie unijnym, głównym narzędziem służącym do monitorowania postępów realizacji założonych celów są, oprócz wskaźników produktu, kluczowe wskaźniki zrównoważonej mobilności, tzw. SUMI (Sustainable Urban Mobility Indicators). Są to wskaźniki oddziaływania, które odnoszą się nie do postępów realizacji konkretnej inwestycji, a do łącznych efektów w postaci realnej i mierzalnej zmiany zachowań mobilnościowych mieszkańców, zmniejszenia emisji szkodliwych substancji czy liczby wypadków drogowych.

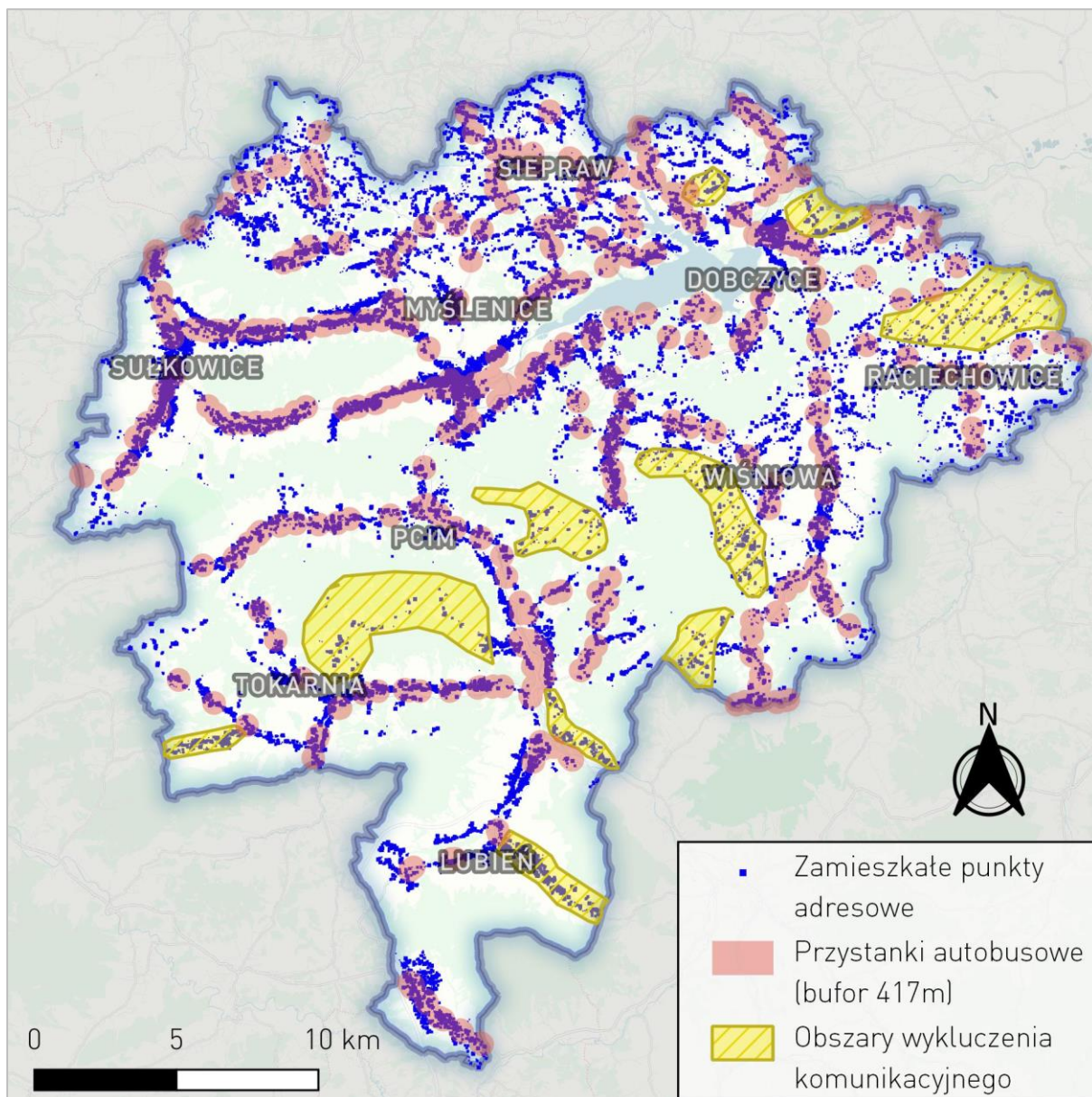
Ponowne przeliczenie i monitorowanie wskaźników odbędzie się w latach 2028 i 2032. Monitorowanie wskaźników kluczowych ma potencjalnie dużą wartość poznawczą dla władz samorządowych, pozwalając spojrzeć na określony obszar przekrojowo i dając zestaw liczb, które można porównywać w czasie – z poprzednimi latami – i w przestrzeni – z podobnymi obszarami funkcjonalnymi. Wiedza wyciągnięta z tej informacji pozwoli także na elastyczne reagowanie i wdrożenie działań korygujących realizację Planu w przypadku istotnej zmiany okoliczności zewnętrznych.

Tabela 18 Wskaźniki SUMI dla PZMM OF Myślenic

Nazwa wskaźnika	Jednostka	Wartość bazowa [2022]	Wartość docelowa [2032]
Liczba wypadków drogowych oraz ofiar wypadków drogowych	Liczba wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców	104,5	50,0
	Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców	8,51	4,80
Wskaźnik motoryzacji	Liczba zarejestrowanych samochodów na 1 000 mieszkańców	663,5	622,0
Wskaźnik dostępności czasowej transportu publicznego	% mieszkańców z dobrym dostępem do transportu zbiorowego	51,5%	60,0%
	% mieszkańców z bardzo dobrym dostępem do transportu zbiorowego	2,1%	3,0%
Emisje CO ₂ z systemu transportowego OF Myślenic	kg CO ₂ eq emitowane w ciągu roku na mieszkańca	2,02	1,35
Jakość powietrza – emisje PM _{2,5} z sektora transportu	g PM _{2,5} eq emitowane w ciągu roku na mieszkańca	0,85	0,42

Źródło: opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

Rysunek 12 Wizualizacja wskaźnika dostępności transportu zbiorowego



Źródło: opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o.

8. Monitorowanie postępów

Za zbieranie i publikację danych będzie odpowiedzialna Grupa Robocza ds. Zrównoważonej Mobilności. Grupa powinna ściśle współpracować z komórkami i jednostkami organizacyjnymi odpowiedzialnymi za powyższe zadania w poszczególnych gminach OF Myślenic. Gminy będą jednak wspierały finansowo i merytorycznie w monitorowaniu postępów realizacji Planu. W przypadku powołania związku odpowiadającego za koordynację polityki mobilności w OF Myślenic, zadanie może zostać przejęte przez Biuro Związku.

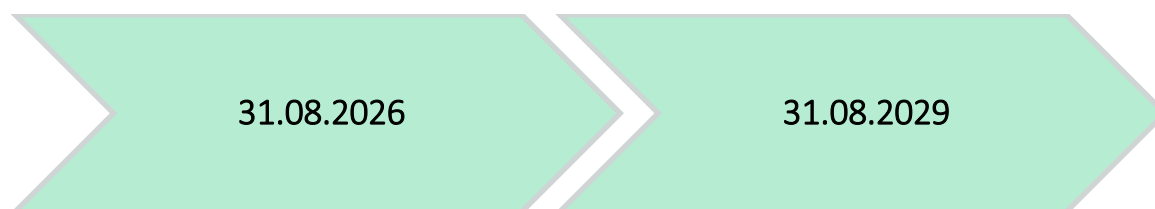
Efekty realizacji działań będą **oceniane co trzy lata** w formie tabeli ewaluacyjnej, która będzie dostępna publicznie.

Tabela 19. Wzór tabeli ewaluacyjnej realizacji działań Planu.

NR DZIAŁANIA	X.X
NAZWA DZIAŁANIA	Nazwa działania
INFORMACJA O DZIAŁANIACH NA RZECZ JEGO REALIZACJI	Status działań w zakresie realizacji działania
INFORMACJA O JEDNOSTCE ODPOWIEDZIALNEJ	Kto prowadzi działania w tym obszarze?
HORYZONT CZASOWY	Czy proponowany pierwotnie termin realizacji jest realny? Czy zadanie zostało już zrealizowane?
FINANSOWANIE	Z czego finansowana jest lub będzie realizacja zadania?
PARTNERZY	Jakich partnerów już udało się pozyskać?
EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU	Jakie są efekty realizacji danego działania?

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Rysunek 13. Daty ewaluacji realizacji działań Planu.



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Wyniki ewaluacji będą prezentowane publicznie w trakcie Europejskiego Tygodnia Mobilności, zaś informacja o podsumowaniu działań zostanie opublikowana jako komunikat prasowy.

Aktualizacja wartości kluczowych wskaźników mobilności

Kluczowe wskaźniki zrównoważonej mobilności (wskaźniki oddziaływania) będą aktualizowane w 2030 roku. Wtedy odbędą się także publiczne dyskusje poświęcone postępom w realizacji PZMM – przedstawiciele OF Myślenic spotkają się z mieszkańcami, by zaprezentować wyniki swoich prac i porozmawiać o sukcesach i barierach w realizacji Planu mobilności.

Aktualizacja scenariuszy i treści celów

Dla zachowania ciągłości planowania strategicznego, w 2031 r., po aktualizacji wskaźników kluczowych przeprowadzona zostanie kompleksowa ewaluacja i aktualizacja planu, która obejmie aktualizację Planu (wraz ze scenariuszami), Planu Wdrożenia w zależności od obecnej sytuacji oraz dodanie do początkowej części Planu podsumowania osiągnięć w realizacji planu z lat 2023-2030 oraz opisu niepowodzeń. Oznacza to więc, że rozpocznie się wtedy nowy cykl SUMP. Będzie on czerpał z doświadczeń realizacji Planu wypracowanego w 2023 r. i będzie wynikiem krytycznej refleksji nad statusem jego realizacji.

Tabela 20 Prezentacja aktualizacji scenariuszy na przestrzeni lat w 2 cyklach

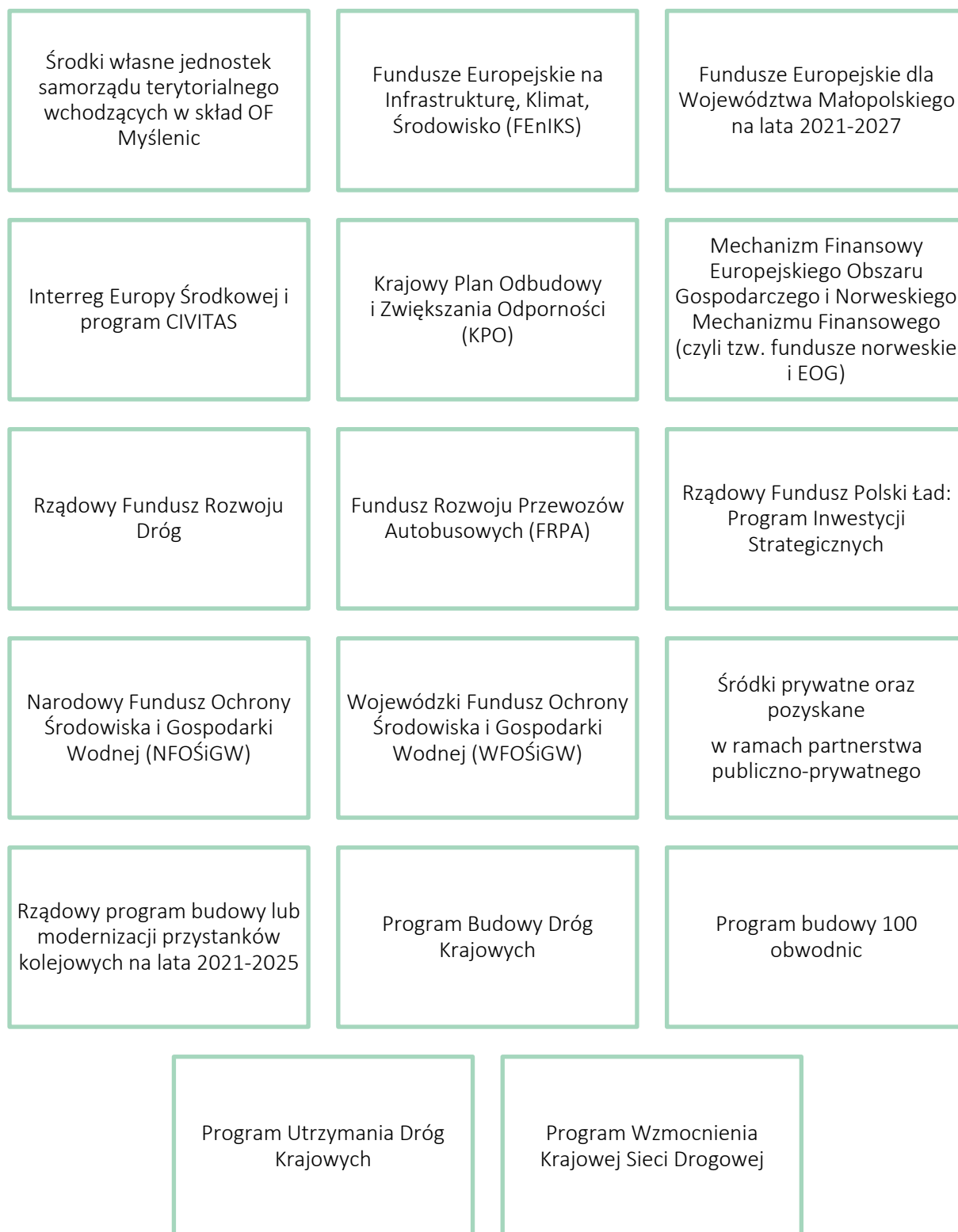
	2022-2023	2023	2023	2023-2030
CYKL 1	Przygotowanie i analiza	Przygotowanie strategii	Zaplanowanie działań	Wdrażanie i monitoring
	2030-2031	2031	2031	2032-2041
CYKL 2	Ocena sukcesów i porażek	Aktualizacja strategii	Aktualizacja listy działań	Wdrażanie i monitoring

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Finansowanie Planu

Działania dotyczące rozwoju zrównoważonej mobilności w OF Myślenic będą realizowane z różnych źródeł finansowania. W rozdziale 2 w tabelach dla konkretnych celów wyszczególniono źródła finansowania celu. Poniżej w sposób graficzny zbiorczo zebrano wszystkie źródła finansowania zaprezentowanych w dokumencie celów strategicznych:

Rysunek 14 Źródła finansowania omówionych działań



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

9. Spis tabel, rysunków i zdjęć

SPIS TABEL

TABELA 1. OBSZARY STRATEGICZNE PZMM OF MYŚLENIC	7
TABELA 2. CELE PZMM OF MYŚLENIC W PERSPEKTYWIE 2032+	8
TABELA 3. SCENARIUSZE ROZWOJU PZMM OF MYŚLENIC.....	9
TABELA 4 ZRÓWNOWAŻONY I DOSTĘPNY CENOWO TRANSPORT DLA WSZYSTKICH	10
TABELA 5 SCENARIUSZE W PLANIE MOBILNOŚCI	24
TABELA 6 ZESTAWIENIE DZIAŁAŃ W OBSZARZE „ROZWÓJ SPÓJNEGO I ZINTEGROWANEGO SYSTEMU TRANSPORTU PUBLICZNEGO”	28
TABELA 7 ZESTAWIENIE DZIAŁAŃ W OBSZARZE ROZWÓJ PRZYJAZNEJ INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ I PIESZEJ – INTEGRACJA, BEZPIECZEŃSTWO RUCHU, TURYSTYKA	36
TABELA 8. DODATKOWE ZAŁOŻENIA ROZWOJU SIECI ROWEROWEJ OF MYŚLENIC.....	41
TABELA 9 ZESTAWIENIE DZIAŁAŃ W OBSZARZE „PARTNERSTWO W ORGANIZOWANIU I ZARZĄDZANIU PUBLICZNYM TRANSPORTEM ZBIOROWYM W MOF WRAZ Z BUDOWĄ RELACJI Z MIESZKAŃCAMI”	44
TABELA 10 KORZYŚCI Z UTWORZENIA JEDNOLITEGO ORGANIZATORA TRANSPORTU	46
TABELA 11. CELE W OBSZARZE ZARZĄDZANIA TRANSPORTEM PUBLICZNYM.....	47
TABELA 12 ZESTAWIENIE DZIAŁAŃ W OBSZARZE „PLANOWANIE PRZESTRZENNE UWZGLĘDNIAJĄCE ZMNIĘSZENIE ZAPOTRZEBOWANIA NA TRANSPORT”	49
TABELA 13 ZESTAWIENIE DZIAŁAŃ I PRIORYTETÓW W PAKIECIE „POPRAWA DOSTĘPNOŚCI I ATRAKCYJNOŚCI TRANSPORTU PUBLICZNEGO”	55
TABELA 14 ZESTAWIENIE DZIAŁAŃ I PRIORYTETÓW W PAKIECIE „POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO”	56
TABELA 15 ZESTAWIENIE DZIAŁAŃ I PRIORYTETÓW W PAKIECIE „UPRZYWILEJOWANIE RUCHU PIESZEGO I ROWEROWEGO”	57
TABELA 16 ZESTAWIENIE DZIAŁAŃ I PRIORYTETÓW W PAKIECIE „SILNE CENTRA LOKALNE I WZROST MULTIMODALNOŚCI PODRÓŻY”	57
TABELA 17 ZESTAWIENIE DZIAŁAŃ I PRIORYTETÓW W PAKIECIE „PROMOCJA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI WŚRÓD MIESZKAŃCÓW I TURYSTÓW”	58
TABELA 18 WSKAŹNIKI SUMI DLA PZMM OF MYŚLENIC	59
TABELA 19. WZÓR TABELI EWALUACYJNEJ REALIZACJI DZIAŁAŃ PLANU.	61
TABELA 20 PREZENTACJA AKTUALIZACJI SCENARIUSZY NA PRZESTRZENI LAT W 2 CYKLACH	62

SPIS RYSUNKÓW

RYSUNEK 1. OSIEM ZASAD PLANOWANIA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI	13
RYSUNEK 2 UDZIAŁ RESPONDENTÓW DLA KTÓRYCH NAJCZĘSTSZYM CELEM PODRÓŻY BYŁ KRAKÓW	15
RYSUNEK 3 MODAL SPLIT DLA OBSZARU FUNKcjONALNEGO MYŚLENIC	16
RYSUNEK 4 MODAL SPLIT DLA POSZCZEGÓLNYCH GRUP WIEKOWYCH.....	17
RYSUNEK 5 OCENA ELEMENTÓW SYSTEMU TRANSPORTOWEGO (N=1155).....	18
RYSUNEK 6. ŚREDNIODOBOWE NATĘŻENIE RUCHU (SDRR) NA PODSTAWIE GENERALNEGO POMIARU RUCHU 2020/21	19
RYSUNEK 7. TYPY ZABUDOWY W OBSZARZE OF MYŚLENICE	22
RYSUNEK 8 PROPONOWANE LOKALIZACJE PARKINGÓW P&R / B&R W OBSZARZE FUNKcjONALNYM MYŚLENIC.....	33

RYSUNEK 9. SCHEMAT DROGI 2-1.	38
RYSUNEK 10. PROPONOWANA SIĘĆ ROWEROWA OF MYŚLENIC	40
RYSUNEK 11 STACJE I PRZYSTANKI KOLEJOWE PLANOWANEJ LINII KOLEJOWEJ KRAKÓW – MYŚLENICE I PODŁĘŻE -- PIEKIEŁKO ORAZ PUNKTY WĘZŁOWE NA TERENIE OF MYŚLENICE.	52
RYSUNEK 12 WIZUALIZACJA WSKAŹNIKA DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTU ZBIOROWEGO	60
RYSUNEK 13. DATY EWALUACJI REALIZACJI DZIAŁAŃ PLANU.	61
RYSUNEK 14 ŹRÓDŁA FINANSOWANIA OMÓWIONYCH DZIAŁAŃ	63

SPIS ZDJĘĆ

ZDJĘCIE 1. MYŚLENICE – NIEDOKOŃCZONY CIĄG PIESZO-ROWEROWY	20
ZDJĘCIE 2. „BUS” PRZEROBIONY Z SAMOCHODU CIĘŻAROWEGO NA POJAZD DO PRZEWOZU OSÓB	21