

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

Plan wdrażania

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

w porozumieniu z gminami Obszaru
Funkcjonalnego Myślenic:

Gmina Dobczyce
Gmina Lubień
Gmina Pcim
Gmina Raciechowice
Gmina Siepraw
Gmina Sułkowice
Gmina Tokarnia
Gmina Wiśniowa

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.	WPROWADZENIE	3
2.	SZCZEGÓŁOWY OPIS DZIAŁAŃ WEDŁUG OBSZARÓW STRATEGICZNYCH	6
2.1.	ROZWÓJ SPÓJNEGO I ZINTEGROWANEGO SYSTEMU TRANSPORTU PUBLICZNEGO	6
2.2.	ROZWÓJ PRZYJAZNEJ INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ I PIESZEJ – INTEGRACJA, BEZPIECZEŃSTWO RUCHU, TURYSTYKA	19
2.3.	PARTNERSTWO W ORGANIZOWANIU I ZARZĄDZANIU PUBLICZNYM TRANSPORTEM ZBIOROWYM W MOF WRAZ Z BUDOWĄ RELACJI Z MIESZKAŃCAMI	31
2.4.	PLANOWANIE PRZESTRZENNE UWZGLĘDNIAJĄCE ZMNIJSZENIE ZAPOTRZEBOWANIA NA TRANSPORT	36
3.	WDRAŻANIE I MONITOROWANIE PLANU	46
3.1.	HARMONOGRAM REALIZACJI DZIAŁAŃ	46
3.2.	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA PLANU	47
3.3.	MONITORING, EWALUACJA I AKTUALIZACJA PLANU	49
4.	WSKAŹNIKI ODDZIAŁYWANIA PZMM OF MYŚLENIC	50
5.	SPIS TABEL, RYSUNKÓW I ZDJĘĆ	53

1. Wprowadzenie

Podstawą merytoryczną dla budowy niniejszego dokumentu są standardy CIVITAS w zakresie planów wdrażania SUMP¹. Dokument czerpie w swojej budowie z części wdrożeniowych nagradzanych europejskich planów mobilności.

Plan wdrażania jest załącznikiem do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Obszaru Funkcjonalnego Myślenic (dalej PZMM), który opisuje logikę wdrażania zmian w systemie mobilności. W dokumencie opisano konkretne i możliwe do przeprowadzenia działania, które mają przyczynić się do poprawy funkcjonowania systemu. Dokument ten ma syntetyczny, wdrożeniowy charakter i został napisany z myślą o jego późniejszych zmianach w miarę realizacji i późniejszej ewaluacji PZMM.

Miarą sukcesu realizacji Planu mobilności jest osiągnięcie poprawy wartości wskaźników oddziaływania, tj. zmiany sposobu funkcjonowania systemu mobilności. Poszczególne działania dobrano więc tak, by stanowiły logiczną całość, która prowadzi do osiągnięcia mierzalnych celów strategicznych.

Plan wdrażania składa się z trzech zasadniczych części:

Szczegółowego opisu działań skupionych wokół obszarów strategicznych PZMM. Działania zostaną przedstawione wraz z opisami, wskazaniem jednostki odpowiedzialnej za realizację celu i horyzontu czasowego jego realizacji, wskazaniem źródeł finansowania przedsięwzięcia oraz możliwych partnerów. Do każdego działania przypisano adekwatne wskaźniki produktu/rezultatu. Wszystkie zaplanowane działania mają charakter SMART, co oznacza, że są:

- skonkretyzowane – mają jednoznaczny charakter i nie mogą być luźno interpretowane;
- mierzalne – dla każdego zadania określono efekt realizacji – najczęściej w postaci wskaźnika produktu;
- osiągalne – możliwe do wykonania w warunkach określonych w Planie mobilności;
- istotne – mają istotną wartość w kontekście osiągnięcia celów planu;
- określone w czasie – mają określony horyzont czasowy, w którym chcemy je wykonać. W pierwszej kolejności wykonane zostaną działania najważniejsze dla realizacji celów Planu mobilności.

Opisu sposobów monitorowania oraz podsumowania odpowiedzialności poszczególnych jednostek w zakresie wdrażania. W tej części, każdemu z działań przypisano ramy czasowe oraz

¹ https://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up_-_Standards_for_Developing_a_SUMP_Action_Plan.pdf.

jednostki odpowiedzialne za wdrażanie. Został także przedstawiony proces monitorowania i ciągłej ewaluacji efektów realizacji PZMM.

Opisu wskaźników oddziaływania PZMM, czyli konkretnych wartości liczbowych mierzących efekty funkcjonowania systemu transportu (w tym tzw. efekty zewnętrzne): liczby wypadków, emisyjności oraz dostępności pieszej transportu publicznego.

Aby ułatwić wiązanie celów Planu mobilności z innymi dokumentami strategicznymi, Wieloletnimi Prognozami Finansowymi czy inwestycyjnymi, cele Planu ujęte zostały w tabelę, a działania podzielono na obszary, które wynikają z kompetencji jednostek realizujących zapisy.

Każde z działań opisuje tabela według poniższego schematu.

Tabela 1. Sposób opisu poszczególnych działań

Działanie x.y. [nazwa działania]

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	Niezbędne zasoby: wskazanie lokalizacji inwestycji czy koniecznych decyzji zakupowych/inwestycyjnych. Logika interwencji: uporządkowany ciąg czynności (zmian organizacyjnych, decyzji zakupowych) wchodzących w skład danego działania.
PODMIOT REALIZUJĄCY	Wykonawca działania, np. urzędy gmin OF Myślenic, Starostwo Powiatowe w Myślenicach – Wydział Komunikacji, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad itd.
HORYZONT CZASOWY	Okres realizacji danego zadania lub częstotliwość (w przypadku zadań ciągłych/cyklicznych)
KLASA KOSZTU	1 – poniżej 0,1 mln zł
	2 – powyżej 0,1 mln zł, poniżej 1 mln zł
	3 – powyżej 1 mln zł, poniżej 10 mln zł
	4 – powyżej 10 mln zł
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Źródła finansowania danego działania, np. środki własne gmin, Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych, Fundusze Europejskie dla Małopolski (FEM), Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, partnerstwo-prywatne itd.
INTERESARIUSZE	Partnerzy w realizacji działania, beneficjenci działania, inne jednostki lub grupy, na które dane działanie oddziałuje.
EFEKTY REALIZACJI	Co będzie efektem realizacji: np. uruchomienie dodatkowych kursów na linii X, udostępnienie parkingu P&R w lokalizacji Y, zwiększenie liczby pasażerów. Odniesienie do celów PZMM.
BARIERY I RYZYKA	Co może przeszkodzić w pomyślnej realizacji działania?
	Jakie czynniki zewnętrzne mogą wpłynąć na efekt działania i jego rachunek ekonomiczny?

WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU	Wskaźniki produktu, np. długość wybudowanych dróg dla rowerów, liczba zmodernizowanych przystanków autobusowych, liczba przeprowadzonych kampanii promocyjnych itd. Wskaźniki rezultatu, np. zmniejszenie liczby wypadków na drogach powiatowych, spadek liczby pojazdów parkujących w nieprzepisowy sposób.
--	---

Źródło: opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

2. Szczegółowy opis działań według obszarów strategicznych

2.1. Rozwój spójnego i zintegrowanego systemu transportu publicznego

Działanie 1.1. Uruchomienie nowych linii autobusowych obsługujących obszary wykluczenia komunikacyjnego

OPIS SPOSOBU REALIZACJI

Zidentyfikowane obszary wykluczenia transportowego – bez żadnego kursu ogólnodostępnej linii autobusowej w dni robocze:

- Zawadka, gm. Tokarnia;
- Pcim Kotoń, Kąt;
- Skomielna Czarna w części zachodniej;
- Tenczyn Wieś;
- Lubień okolice ul. Bajkowej;
- Strefa ekonomiczna w Dobczycach (rejon ul. Wawelskiej i Przemysłowej);
- Przysiółki Pcimia i Poręby zlokalizowane w rejonie góry Chełm;
- Wyżej położone części miejscowości: Lipnik, Kobielnik, Węglówka;
- północna część Gminy Raciechowice (Gruszów, Mierzeń, Krzyworzeka).

Na terenach objętych wykluczeniem komunikacyjnym zostaną uruchomione nowe linie autobusowe, organizowane przez:

- Wariant minimalny – gminy OF Myślenic na własnym terenie,
- Wariant pośredni – gminy na własnym terenie oraz na podstawie porozumień międzygminnych,
- Wariant maksymalny – związek międzygminny dysponujący własnym taborem autobusowym,

z wykorzystaniem dofinansowania z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Linie będą obsługiwane przez autobusy klasy MINI lub MIDI, aby zmniejszyć koszt wozokilometra, a zaoszczędzone pieniądze przeznaczyć na zwiększenie liczby kursów. Operator linii będzie wybierany w postępowaniu przetargowym. Aby nowe linie jak najlepiej służyły mieszkańcom, przewiduje się dogęszczenie sieci przystanków na obszarach o rozproszonej zabudowie.

Przy organizacji linii do stref przemysłowych w Dobczycach, organizator powinien 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.
PODMIOT REALIZUJĄCY	Gminy OF Myślenic
HORYZONT CZASOWY	Do 2028 – uruchomienie linii
KLASA KOSZTU	4
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne gmin, Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych
INTERESARIUSZE	Mieszkańcy, zakłady przemysłowe ze stref ekonomicznych w Dobczycach
EFEKTY REALIZACJI	Wzrost liczby wozokilometrów w transporcie publicznym, likwidacja najważniejszych „białych plam” – miejsc bez dostępu do transportu publicznego
BARIERY I RYZYKA	Brak niezbędnego finansowanie, niezakwalifikowanie linii z OF Myślenic do dofinansowania z FRPA
WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU	Zmniejszenie % mieszkańców OF Myślenic bez dostępu do transportu zbiorowego

Działanie 1.2. Zakup taboru niskoemisyjnego do obsługi połączeń międzygminnych

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>W przypadku utworzenia jednego organizatora dla całego OF Myślenic – związku międzygminnego – oraz utworzenia podmiotu własnego, który będzie funkcjonował jako operator linii organizowanych przez związek międzygminny, zostaną dokonane zakupy nowego taboru autobusowego, który będzie spełniał co najmniej następujące wymagania:</p> <ul style="list-style-type: none"> napęd konwencjonalny spełniający normę co najmniej Euro 6 bądź napęd zeroemisyjny, częściowo niskopodłogowe, wyposażone w rampę dla wózków i wydzielone miejsce dla wózków, miejsca siedzące dostępne z poziomu niskiej podłogi. <p>Liczba pojazdów i ich pojemność powinny zostać wyznaczone w odrębnej analizie (dokument operacyjny) poprzedzającej zakup.</p>
--------------------------------	--

PODMIOT REALIZUJĄCY	Związek Międzygminny Gmin OF Myślenic
HORYZONT CZASOWY	Zakup autobusów do 2028 roku
KLASA KOSZTU	4
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne, fundusze europejskie krajowe, fundusze krajowe (NFOŚiGW)
INTERESARIUSZE	Dostawcy taboru
EFEKTY REALIZACJI	Poprawa jakości transportu zbiorowego na terenie OF Myślenic
BARIERY I RYZYKA	Brak niezbędnego wkładu własnego gmin, brak możliwości pozyskania dofinansowania zewnętrznego
WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU	Odsetek pojazdów transportu zbiorowego dostępnych dla osób o ograniczonej mobilności, odsetek pojazdów transportu zbiorowego spełniających normę Euro 6

Działanie 1.3. System transportu zbiorowego oparty na istniejących i nowych połączeniach kolejowych

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Działanie ma na celu taki rozwój systemu transportu publicznego na terenie OF Myślenic, aby w jak największym stopniu zintegrować go z najbardziej efektywnym i ekologicznym środkiem transportu, jakim jest kolej.</p> <p>W przyszłości transport kolejowy powinien być kręgosłupem układu komunikacyjnego OF Myślenic. Do 2027 r. planowana jest budowa połączenia Podłęże – Piekiełko, 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 tych linii i uruchomieniu kolejowych połączeń regionalnych, system transportu autobusowego powinien skupiać się na obsłudze dowozów do węzłów przesiadkowych na nowo zbudowanych liniach kolejowych.</p> <p>Do czasu realizacji tych inwestycji, system autobusowego transportu publicznego powinien być w dużym stopniu nakierowany na dowóz pasażerów do węzłów przesiadkowych na kolej znajdujących się na istniejących liniach kolejowych zlokalizowanych poza OF Myślenic. Szczególnie istotną rolę pełni tutaj współpraca pomiędzy gminami OF a Kolejami Małopolskimi w celu rozbudowy sieci Autobusowych Linii Dowozowych (ALD), ale także z innymi przewoźnikami autobusowymi zainteresowanymi wykonywaniem kursów dowożących pasażerów do stacji kolejowych. Istotne znaczenie będą tutaj</p>
--------------------------------	---

	<p>miały również działania dotyczące skracania czasu przejazdu linii dowozowych oraz synchronizacji rozkładów jazdy autobusów i kolei.</p> <p>Działanie obejmuje także budowę połączeń drogowych (wraz z chodnikami) pomiędzy centrami miejscowości a planowanymi stacjami i przystankami osobowymi, w szczególności w lokalizacji Siepraw ul. Lipowa – Kąty.</p> <p><u>ETAP I (do 2028 r.):</u> rozwój połączeń dowozowych do przystanków osobowych i stacji kolejowych obsługiwanych przez Koleje Małopolskie. W szczególności, postulowane jest podjęcie starań na rzecz uruchomienia nowych połączeń ALD lub innych przewoźników autobusowych w relacji Sułkowiec – Radziszów – Skawina a także zwiększenia częstotliwości kursów w relacjach obsługiwanych obecnie przez linie ALD: A9, A11, A16 i A17.</p> <p><u>ETAP II (po 2028 r.):</u> rozwój połączeń autobusowych oraz infrastruktury węzłów przesiadkowych w oparciu o linie kolejowe jn.:</p> <p>Kraków – Myślenice: organizacja autobusowych linii dowozowych do przystanków i stacji kolejowych na obszarze gmin Myślenice, Świątniki Górne i Siepraw,</p> <p>Podłęże – Piekietko: zapewnienie dołączeń dowozowych do przystanków Gdów i przystanku osobowego Gruszów, linie dojazdowe z gminy Lubień do planowanych stacji Mszana Dolna i/lub Kasina Wielka Północna.</p>
PODMIOT REALIZUJĄCY	Gminy OF Myślenic przy współpracy Kolei Małopolskich oraz przewoźników autobusowych
HORYZONT CZASOWY	ETAP I: 2023-2028 ETAP II: 2028-2032
KLASA KOSZTU	3
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne Gmin, środki własne Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego, FRPA, fundusze europejskie (inwestycje w infrastrukturę towarzyszącą węzłom przesiadkowym)
INTERESARIUSZE	Przewoźnicy autobusowi, Koleje Małopolskie, Mieszkańcy, Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, PKP Polskie Linie Kolejowe, wykonawcy inwestycji infrastrukturalnych, przewoźnicy autobusowi
EFEKTY REALIZACJI	Poprawa dostępności transportu kolejowego dla mieszkańców OF Myślenic Zmniejszenie ruchu samochodowego z OF Myślenic w kierunku Krakowa, zmniejszenie kosztów zewnętrznych transportu na terenie OF Myślenic
BARIERY I RYZYKA	Opóźnienia w realizacji liniowych inwestycji kolejowych (wynikające z braku finansowania lub problemów organizacyjnych i proceduralnych) Problemy z finansowaniem przewozów na liniach dowozowych Bariery społeczne (niechęć do transportu kolejowego - postrzeganie posiadania własnego samochodu jako wyznacznika statusu społecznego, niechęć do przesiadania się)

	Brak woli współpracy pomiędzy gminami OF Myślenic, Urzędem Marszałkowskim Województwa Małopolskiego i Kolejami Małopolskimi, przewoźnikami autobusowymi
WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU	<p>Liczba połączeń dowozowych z terenu OF Myślenic do węzłów przesiadkowych na istniejących i nowo powstałych liniach kolejowych: wartość rosnąca</p> <p>Zwiększenie wymiany pasażerskiej na węzłach przesiadkowych zlokalizowanych na istniejących liniach kolejowych, do których dojeżdżają autobusy połączeń dowozowych: wartość rosnąca</p> <p>Zmniejszenie wykorzystania motoryzacji indywidualnej w modal split OF Myślenic na rzecz transport kolejowego: wartość malejąca</p>

Działanie 1.4. Budowa parkingów P&R i B&R przy węzłach komunikacyjnych

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Ułatwienie mieszkańcom podróży multimodalnych poprzez uporządkowanie parkowania przy przystankach autobusowych (szczególnie w miejscach, gdzie obecnie funkcjonują tzw. „dzikie parkingi”) oraz stworzenie dogodnych przejść między przystankiem a parkingiem. W tym celu powstaną parkingi P&R, B&R w odległości maksymalnie 400 metrów od następujących przystanków:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lubień Węzeł – min. 50 miejsc dla samochodów, • Pcim Węzeł – min. 50 miejsc dla samochodów, • Stróża Węzeł – min. 50 miejsc dla samochodów, • Myślenice Carrefour – min. 100 miejsc dla samochodów, • Biertowice skrzyżowanie – min. 50 miejsc dla samochodów, • Sułkowice (wedle potrzeb lokalizacja do wyznaczenia przez Gminę Sułkowice) - min. 50 miejsc dla samochodów, • Siepraw (skrzyżowanie Lipowa / Jana Pawła II) – min. 50 miejsc dla samochodów, • Kawęciny - min. 50 miejsc dla samochodów, • Dobczyce (rejon skrzyżowania Myślenicka / Mostowa / Nowowiejska / Zarabie) – min. 50 miejsc dla samochodów, • Zakliczyn – min. 50 miejsc dla samochodów. <p>Dokładne lokalizacje parkingów zostaną wyznaczone przez gminy, muszą one jednak znajdować się blisko przystanków autobusowych z możliwością wytyczenia dogodnego dojścia. Należy rozważyć wykorzystanie istniejących parkingów, np. przy obiektach sportowych, znajdujących się w bezpośrednim otoczeniu przystanków. Wymagania dotyczące parkingu P&R / B&R będą obejmowały:</p> <ul style="list-style-type: none"> • utwardzoną nawierzchnię, • oznakowanie miejsc parkingowych, w tym miejsc dla osób z niepełnosprawnościami, • o ile będzie to wymagane ustawą o elektromobilności lub analogicznymi przepisami – wyznaczone miejsc postojowych dla
------------------------------------	--

	<p>samochodów elektrycznych (EV) wraz z punktami ładowania; zadanie będzie obejmować także budowę przyłącza do sieci energetycznej,</p> <ul style="list-style-type: none"> • wiatę dla rowerów wraz ze stojakami, • chodnik pomiędzy parkingiem a peronami przystankowymi, zgodny ze standardami wykonawczymi i projektowymi (działanie 2.1) oraz zapewniający możliwość pokonania przez osoby z ograniczoną mobilnością. Należy stosować takie rozwiązania architektoniczne jak obniżane krawężniki czy prowadnice dla osób niewidomych i niedowidzących w oparciu o zasady projektowania uniwersalnego.
PODMIOT REALIZUJĄCY	Gminy OF Myślenic
HORYZONT CZASOWY	do 2028
KLASA KOSZTU	4
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne, środki zewnętrzne krajowe bądź europejskie, partnerstwo publiczno-prywatne
INTERESARIUSZE	Zarząd Dróg Powiatowych w Myślenicach, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, GDDKiA, Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Krakowie
EFEKTY REALIZACJI	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych P&R, B&R, promocja podróży multimodalnych
BARIERY I RYZYKA	Brak chęci współpracy zarządców dróg, względy bezpieczeństwa – brak możliwości legalnego ulokowania parkingu pod estakadą w ciągu DK nr 7, brak finansowania zewnętrznego
WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU	<p>Liczba podróży multimodalnych</p> <p>Liczba pasażerów wsiadających/wysiadających na przystankach przy parkingach P&R, B&R</p> <p>Liczba miejsc parkingowych na parkingach P&R, B&R</p>

Działanie 1.5. Poprawa dostępności punktów przesiadkowych

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Działanie zakłada poprawę dostępności przystanków węzłowych w OF Myślenic. W związku z kanalizowaniem dużego ruchu autobusowego i potoków pasażerów, przystanki o charakterze węzłowym powinny zostać przebudowane w taki sposób aby poprawić ich dostępność. Z jednej strony należy poprawić dostępność z perspektywy pasażerów, tj. zapewnić dogodne dojście do przystanku (chodniki, przejścia dla pieszych) oraz wiaty zapewniające realną ochronę przed warunkami atmosferycznymi. Z drugiej</p>
--------------------------------	--

	<p>strony, należy zapewnić wytyczyć perony przystankowe o długości minimum 12 metrów oraz tak zorganizować ruch drogowy w rejonie wyjazdu z przystanku węzłowego na sieć drogową, aby zapewnić priorytet pojazdom transportu zbiorowego. W szczególności, postuluje się realizację działań w następujących lokalizacjach:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Myślenice - Przebudowa skrzyżowania Słowackiego – Słoneczna oraz odcinka ul. Słonecznej od jw. skrzyżowania do dworca autobusowego. Uprzywilejowanie wyjazdu autobusów z dworca autobusowego w ul. Słoneczną, wytyczenie buspasa w ciągu ul. Słonecznej oraz pasa do skrętu w lewo z ul. Słonecznej w ul. Słowackiego dla autobusów. Montaż sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu Słowackiego - Słoneczna dającej priorytet pojazdom transportu zbiorowego wyjeżdżającym z dworca, • Myślenice - przebudowa przystanku Słowackiego Carrefour. Wymiana nawierzchni jezdni i chodnika, wydłużenie peronu przystankowego w kierunku wschodnim, montaż dodatkowych wiat przystankowych i dużej tablicy informacji pasażerskiej, • Dobczyce, ul. Podgórska – uzupełnienie chodnika w ciągu ulic Podgórskiej i Wąskiej. <p>Na przystankach o charakterze węzłowym postuluje się także wytyczenie stanowisk „kiss&ride”, pozwalających na szybkie przesiadki z samochodu do autobusu i na odwrót, z dopuszczalnym postojem pojazdów osobowych do 5 minut.</p>
PODMIOT REALIZUJĄCY	Gminy OF Myślenice, Zarząd Dróg Powiatowych w Myślenicach
HORYZONT CZASOWY	Do 2028
KLASA KOSZTU	3
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne Gminy, środki Zarządu Dróg Powiatowych
INTERESARIUSZE	Przewoźnicy autobusowi
EFEKTY REALIZACJI	<p>Zwiększenie atrakcyjności i dostępności przystanków węzłowych w OF Myślenic.</p> <p>Uptynnienie wyjazdu autobusów z dworca Myślenice Dekada – skrócenie czasu przejazdu o 1-4 minuty w zależności od pory dnia.</p>
BARIERY I RYZYKA	Rozdrobniona własność gruntów i dróg – zarząd gminny, powiatowy lub właściciele prywatni

WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU	Liczba przebudowanych przystanków autobusowych
--	--

Działanie 1.6. Integracja taryfowa pomiędzy przewoźnikami

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>W wariantcie minimalnym i pośrednim podjęcie rozmów z przewoźnikami komercyjnymi o wzajemnym honorowaniu biletów na tożsamych relacjach w ramach nowej struktury powstałej na bazie Grupy Roboczej ds. Zrównoważonej Mobilności.</p> <p>W wariantcie maksymalnym utworzenie jednolitego systemu taryfowego opartego o model strefowy na obszarze OF Myślenic w przypadku utworzenia związku międzygminnego. W tym modelu każda gmina będzie stanowić jedną strefę, cena biletu będzie zaś uzależniona od liczby przekroczonych stref biletowych tożsamych z granicami gmin. Analogiczne rozwiązanie funkcjonuje w Kraju Żylińskim na Słowacji: https://www.idzk.sk/66-mapa-zon/.</p>
PODMIOT REALIZUJĄCY	Gminy OF Myślenic, Starostwo Powiatowe w Myślenicach
HORYZONT CZASOWY	Wariant minimalny: 2027 Wariant maksymalny: 2032
KLASA KOSZTU	2
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne
INTERESARIUSZE	Przewoźnicy autobusowi, Starostwo Powiatowe w Myślenicach
EFEKTY REALIZACJI	Wspólny bilet jednorazowy i miesięczny na wybrane/ wszystkie połączenia publicznego transportu zbiorowego na obszarze OF Myślenic
BARIERY I RYZYKA	Brak współpracy pomiędzy podmiotami realizującymi oraz brak zainteresowania ze strony interesariuszy
WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU	Wspólny bilet jednorazowy i miesięczny na wybrane/ wszystkie połączenia publicznego transportu zbiorowego na obszarze OF Myślenic

Działanie 1.7. Ujednolicenie standardu przystanków autobusowych i informacji pasażerskiej

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<u>ETAP 1</u> : Wykonanie audytu i inwentaryzacji wszystkich przystanków autobusowych w OF Myślenic, uwzględniającej wykaz obiektów infrastruktury
------------------------------------	--

	<p>i oznakowania, stan techniczny, aktualność widniejących tam rozkładów, stan przejść dla pieszych oraz dokumentację fotograficzną.</p> <p><u>ETAP II:</u> Powstanie dokumentu zawierającego standardy wizualne i techniczne w zakresie budowy przystanków autobusowych na terenie OF Myślenic, zakładającego stosowanie jednolitych rozwiązań konstrukcyjnych (wymiary elementów przystanku, udogodnienia dla pasażerów), spójną identyfikację wizualną dla całego obszaru, z uwzględnieniem już istniejących standardów. Kwestie techniczne powinny regulować przede wszystkim: długość peronów przystankowych, wymiary zatoczki, szerokość chodnika i konstrukcję krawężników, 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 powinno znaleźć się przejście dla pieszych. Ponadto, nowy dokument będzie uwzględniać potrzeby osób z ograniczoną mobilnością (np. poprzez krawężniki naprowadzające oraz odpowiednią nawierzchnię i wysokość peronu).</p> <p>Standardy powinny obejmować także kwestię utrzymania przystanków, tj. usuwania usterek, odnowy wiat, rozwieszania tablic rozkładowych, odbierania odpadów z koszy na śmieci itp.</p> <p>ETAP III: stopniowe dostosowywanie istniejących przystanków do wyznaczonego standardu. Uzupełnienie lub odnowa infrastruktury przystanku, chodników i przejść dla pieszych. Utrzymanie przystanków i informacji pasażerskiej zgodnie z przyjętymi standardami.</p>
PODMIOT REALIZUJĄCY	Gminy OF Myślenic
HORYZONT CZASOWY	<p>ETAP I: 2023-2024</p> <p>ETAP II: 2025</p> <p>ETAP III: 2025-2032</p>
KLASA KOSZTU	4
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne gmin OF Myślenic,
INTERESARIUSZE	Zarządcy dróg, właściciele przyległych działek
EFEKTY REALIZACJI	Rozpoznanie potrzeb dotyczących modernizacji infrastruktury przystankowej, stworzenie jednolitego standardu infrastruktury i stopniowa jej przebudowa.
BARIERY I RYZYKA	<p>Brak nakładów finansowych na realizację przedsięwzięcia.</p> <p>Rozdrobnienie struktury własnościowej działek – problem z pozyskaniem gruntu pod nowe przystanki.</p>

WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU	Liczba przystanków spełniających określone standardy wizualne i techniczne.
--	---

Działanie 1.8. Budowa nowych przystanków autobusowych

<p>OPIS SPOSOBU REALIZACJI</p>	<p>Zadanie obejmuje budowę nowych przystanków autobusowych w rejonach dotychczas nieobsługiwanych przez transport zbiorowy. 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.</p> <p>Wyposażenie przystanków w podwyższony peron oraz infrastrukturę służącą do odpoczynku (ławkę), małą architekturę i wiatę zgodnie z przyjętym standardem przy budowie i przebudowie przystanków. Postulowane lokalizacje:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Myślenice - ciąg ulic Reja / Kazimierza Wielkiego, • Dobczyce - teren stref przemysłowych (rejon ul. Wawelskiej i Nowowiejskiej), • Inne lokalizacje wskazane w ramach przez gminy OF Myślenic oraz powiązane z działaniem 1.1. Uruchomienie nowych linii autobusowych obsługujących obszary wykluczenia komunikacyjnego (odbudowa lub relokacja dawnych przystanków).
<p>PODMIOT REALIZUJĄCY</p>	<p>Gminy OF Myślenic, Zarząd Dróg Powiatowych w Myślenicach</p>
<p>HORYZONT CZASOWY</p>	<p>2028</p>
<p>KLASA KOSZTU</p>	<p>4</p>
<p>NIEZBĘDNE FINANSOWANIE</p>	<p>Środki własne gmin OF, fundusze europejskie (FEM, FENiKS)</p>
<p>INTERESARIUSZE</p>	<p>Zarząd Dróg Powiatowych w Myślenicach, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, właściciele przyległych działek, Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Krakowie</p>
<p>EFEKTY REALIZACJI</p>	<p>Poprawa jakości infrastruktury transportu publicznego</p>
<p>BARIERY I RYZYKA</p>	<p>Brak środków na realizację przedsięwzięcia. Rozdrobnienie struktury własnościowej działek – problem z pozyskaniem gruntu pod nowe przystanki.</p>
<p>WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU</p>	<p>Liczba nowych przystanków autobusowych</p>

Działanie 1.9. Otwarcie przewozów szkolnych dla pasażerów

<p>OPIS SPOSOBU REALIZACJI</p>	<p>Zmiana struktury wydatków gmin na przewozy autobusowe poprzez udostępnienie przewozów szkolnych dla wszystkich chętnych pasażerów (zmiana z linii regularnych specjalnych na linie regularne bądź przewozy o charakterze PTZ). Obecnie każda gmina organizuje przewozy szkolne zamknięte i przeznaczają na nie więcej pieniędzy, niż na publiczny transport zbiorowy (przewozy otwarte).</p> <p>ETAP I: udostępnienie wszystkim chętnym obecnie istniejących przewozów szkolnych zamkniętych, bez zmiany rozkładów jazdy, tam, gdzie warunki na to pozwalają tzn. obecność dodatkowych pasażerów nie wymusi zmiany typu taboru bądź zatrudnienia dodatkowych opiekunów dla dzieci.</p> <p>ETAP II: udostępnienie wszystkim chętnym obecnie istniejących przewozów szkolnych zamkniętych, bez zmiany rozkładów jazdy, z wyasygnowaniem dodatkowych środków na kursowanie bardziej pojemnego taboru oraz zatrudnienie dodatkowych opiekunów dla dzieci szkolnych.</p> <p>ETAP III: obecne linie szkolne po udostępnieniu dla ogółu chętnych będą kursować także w okresie dni wolnych od nauki szkolnej, zostaną uruchomione dodatkowe kursy poza tymi, które są dostosowane do godzin nauki szkolnej.</p>
<p>PODMIOT REALIZUJĄCY</p>	<p>Gminy OF Myślenic</p>
<p>HORYZONT CZASOWY</p>	<p>ETAP I: do 2024 ETAP II: do 2025 ETAP III: do 2027</p>
<p>KLASA KOSZTU</p>	<p>2</p>
<p>NIEZBĘDNE FINANSOWANIE</p>	<p>Środki własne gmin</p>
<p>INTERESARIUSZE</p>	<p>Przewoźnicy autobusowi</p>
<p>EFEKTY REALIZACJI</p>	<p>Zmniejszenie liczby miejsc bez dostępu do transportu zbiorowego</p>
<p>BARIERY I RYZYKA</p>	<p>Konieczność znacznego zwiększenia nakładów finansowych na zatrudnienie personelu – opiekunów młodzieży szkolnej oraz na funkcjonowanie bardziej pojemnego taboru (wzrost kosztu wzm).</p>
<p>WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU</p>	<p>Liczba kursów transportu zbiorowego w miejscach, gdzie obecnie wynosi 0 (wzrost)</p>

Działanie 1.10. Powiązanie sieci transportu zbiorowego z obiektami turystycznymi i instytucjami kultury

<p>OPIS SPOSOBU REALIZACJI</p>	<p>Poprawa dostępności transportem zbiorowym do obiektów turystycznych zlokalizowanych w OF Myślenic, lepsza obsługa ruchu turystycznego transportem autobusowym oraz promocja wykorzystania tego sposobu dojazdu w celach turystycznych obejmie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Przekierowanie linii autobusowych uruchamianych przez samorządy OF w ten sposób, aby umożliwiały dogodny dojazd do obiektów turystycznych w czasie sezonu (w szczególności w rejonie Góry Chełm – przekierowanie linii komunikacji miejskiej/podmiejskiej), • Promocja dojazdu autobusem do obiektów turystycznych poprzez oferowanie „biletów turystycznych” umożliwiających wstęp do tych obiektów ze zniżką – we współpracy z przewoźnikami prywatnymi lub Kolejami Małopolskimi. <p>W celu poprawy dostępu do usług kulturalnych zlokalizowanych w Krakowie postuluje się podjęcie wysiłków na rzecz pilotażowego uruchomienia połączeń nocnych na linii A1 (Kraków – Myślenice) operowanej przez Koleje Małopolskie oraz dla połączeń Kraków – Dobczyce i Kraków - Sułkowice operowanych przez przewoźników prywatnych. Połączenia powinny umożliwić wyjazd z Krakowa w kierunku Myślenic po północy (pomiędzy godziną 0:00 a 1:00) w piątki, soboty i niedziele.</p>
<p>PODMIOT REALIZUJĄCY</p>	<p>Gminy OF Myślenic</p>
<p>HORYZONT CZASOWY</p>	<p>Działanie ciągłe</p>
<p>KLASA KOSZTU</p>	<p>2</p>
<p>NIEZBĘDNE FINANSOWANIE</p>	<p>Środki własne</p>
<p>INTERESARIUSZE</p>	<p>Instytucje kultury, instytucje turystyczne</p>
<p>EFEKTY REALIZACJI</p>	<p>Wzrost ruchu turystycznego na terenie OF Myślenic, wzrost atrakcyjności połączenia autobusowego Kraków – Myślenice i Kraków - Dobczyce</p>
<p>BARIERY I RYZYKA</p>	<p>Brak woli współpracy ze strony przewoźników.</p>
<p>WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU</p>	<p>Liczba obiektów turystycznych dostępnych przy użyciu transportu zbiorowego Liczba zakupionych biletów turystycznych na transport zbiorowy</p>

	Przeprowadzony pilotaż autobusu nocnego Kraków – Myślenice i Kraków – Dobczyce
--	--

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

Działanie 2.1 Wprowadzenie jednolitych standardów dla infrastruktury pieszej i rowerowej na terenie całego OF

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	Działanie obejmuje utworzenie dokumentu regulującego jednolite standardy projektowania, budowy i utrzymania pieszej i rowerowej infrastruktury liniowej i punktowej. W dokumencie uwzględnione zostaną m.in. specyficzne uwarunkowania Obszaru, potrzeby osób o ograniczonej mobilności oraz najnowsze rozwiązania mogące poprawić jakość sieci pieszo-rowerowej OF Myślenic.
PODMIOT REALIZUJĄCY	Gminy OF Myślenic
HORYZONT CZASOWY	2024
KLASA KOSZTU	1
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne
INTERESARIUSZE	Mieszkańcy, organizacje pozarządowe, turyści.
EFEKTY REALIZACJI	Uzyskanie podręcznika ułatwiającego podejmowanie wszelkich działań z zakresu rozbudowy i modernizacji sieci pieszej i rowerowej.
BARIERY I RYZYKA	Brak finansowania, konflikty pomiędzy poszczególnymi interesariuszami.
WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU	Wykonanie dokumentu

Działanie 2.2. Priorytet dla ruchu pieszego i rowerowego na obszarach miejskich

OPIS SPOSOBU REALIZACJI

W ramach realizacji zadania wprowadzane będą rozwiązania z zakresu:

- uspokajania ruchu drogowego (wyznaczanie obszarów typu: strefa „tempo 30”, strefa ruchu, strefa zamieszkania, zakazy i ograniczenia ruchu ogólnie lub wybranych grup pojazdów itp. oraz kontrola stosowania się do wprowadzonych zasad),
- montaż sygnalizacji świetlnej na wszystkich przejściach dla pieszych zlokalizowanych przy głównych ciągach komunikacyjnych w strefach śródmiejskich,
- montaż sygnalizacji wzbudzanej w obrębie przejść dla pieszych o mniejszym iloczynie ruchu,
- optymalizacja programów sygnalizacji świetlnej ograniczająca straty czasu pieszych i rowerzystów oczekujących na sygnał zielony,
- stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa w obrębie przejść dla pieszych, takich jak azyle i antyzatoki,
- wnoszenie skrzyżowań, przejść, przejazdów itp. na poziom chodników/ścieżek rowerowych,
- budowa nowych chodników/tras rowerowych i modernizację istniejących,
- uwzględnianie rzeczywistych natężeń ruchu pieszego (również planowanych), w doborze szerokości chodników przy ich budowie/modernizacji,
- przebudowę skrzyżowań, wraz z rozbudową przejść dla pieszych/przejazdów rowerowych (łącznie z budową azylów) na drogach do dużym natężeniu ruchu (GP, G, Z)
- doświetlanie sieci pieszej i rowerowej,
- stosowanie pasów rowerowych i kontrapasów.

W szczególności należy wdrożyć ww. rozwiązania w celu:

- ograniczenia ruchu samochodowego na ul. Kościuszki w Myślenicach,
- wprowadzenia strefy ruchu uspokojonego na ul. Rynek (od Podgórskiej do Kasztelana Dobka) oraz ul. Kazimierza Wielkiego na całej długości,
- wprowadzenia strefy ruchu uspokojonego w rejonie Rynku w Sułkowicach.

Sprawdzonym rozwiązaniem na obszarach miejskich, zarówno na osiedlach mieszkaniowych jak i w rejonach zabudowy mieszanej, są drogi jednokierunkowe. W przypadku wąskiego pasa drogowego tego typu zmiana organizacji ruchu umożliwi uwolnienie jednego pasa ruchu dla pieszych i rowerzystów przy zachowaniu możliwości równoległego parkowania.

PODMIOT REALIZUJĄCY	Urzędy gmin OF Myślenic, Starostwo Powiatowe w Myślenicach – Wydział Komunikacji, Zarząd Dróg Powiatowych w Myślenicach, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, GDDKiA.
HORYZONT CZASOWY	Działanie ciągłe
KLASA KOSZTU	4
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Źródła własne gmin, FEM
INTERESARIUSZE	Zarządcy dróg, organizacje pozarządowe, mieszkańcy
EFEKTY REALIZACJI	Podniesienie poziomu bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, podniesienie atrakcyjności podróży pieszych i rowerowych jako alternatywy dla innych sposobów przemieszczania się (zmiana podziału zadań przewozowych), podniesienie jakości przestrzeni publicznej, poprawa bezpieczeństwa i jakości życia mieszkańców, podniesienie turystycznej atrakcyjności Obszaru.
BARIERY I RYZYKA	Bariery polityczne, bariery społeczne (niechęć wybranych grup interesariuszy do proponowanych rozwiązań), brak finansowania.
WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU	<p>Udział dróg objętych uspokojeniem ruchu w odniesieniu do długości całej sieci drogowej [%].</p> <p>Udział bezpiecznych przejść dla pieszych/przejazdów rowerowych w całkowitej ich liczbie [%]</p> <p>Liczba wypadków z udziałem pieszych/rowerzystów – dążenie do 0.</p>

Działanie 2.3. Zmiana organizacji ruchu na obszarach pozamiejskich sprzyjająca bezpieczeństwu ruchu pieszego i rowerowego

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Działanie obejmuje uspokajanie ruchu na wybranych odcinkach dróg pozamiejskich oraz inne działania poprawiające bezpieczeństwo ruchu na tych obszarach, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> • stosowanie ograniczeń prędkości wraz z jej kontrolą (automatyczną lub doraźną) na odcinkach szczególnie niebezpiecznych oraz tych, na których występuje istotny ruch pieszy i/lub rowerowy (również UTO); • stosowanie rozwiązań technicznych wymuszających ograniczenie prędkości w tym: sygnalizacji świetlnej wzbudzanej radarem, szykan, progów zwalniających, skrzyżowań równorzędnych itp.; • budowę nowych chodników i modernizację istniejących, w tym szczególnie w miejscach, gdzie obecnie piesi przemieszczają się
--------------------------------	--

	<p>pobocznymi, a także w otoczeniu istotnych celów podróży (m.in. sklepy, szkoły, urzędy, placówki kultury),</p> <ul style="list-style-type: none"> • uwzględnianie rzeczywistych natężeń ruchu pieszego (również planowanych), w doborze szerokości chodników przy ich budowie/modernizacji, • przebudowę skrzyżowań, wraz z rozbudową przejść dla pieszych (łącznie z budową azylów) na drogach o dużym natężeniu ruchu (GP, G, Z), • wynoszenie skrzyżowań, przejść itp. na poziom chodników, • montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu: balustrad, ogrodzeń, słupków wygradzających, barieroporęczy, barier ochronnych, • budowa chodników w miejscu tzw. przeddeptów, czyli spontanicznie wytyczonych ścieżek, po których poruszają się piesi, • doświetlanie dróg pozamiejskich oraz przejść dla pieszych/przejazdów rowerowych na podstawie wykonanego audytu zapotrzebowania na nie; • stosowanie dróg typu 2-1 w przypadku małego obciążenia ruchem; • wyznaczanie pasów rowerowych na odcinkach dróg, na których nie planuje się lub nie ma możliwości wydzielić innych rodzajów liniowej infrastruktury rowerowej zaś obecny lub planowany/prognozowany ruch rowerowy jest istotny (m.in. na zaproponowanych w koncepcji odcinkach dróg nienależących do „Głównych ciągów komunikacyjnych”).
PODMIOT REALIZUJĄCY	Urzędy gmin OF Myślenic, Starostwo Powiatowe w Myślenicach – Wydział Komunikacji, Zarząd Dróg Powiatowych w Myślenicach, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, GDDKiA.
HORYZONT CZASOWY	Działanie ciągłe.
KLASA KOSZTU	4
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne gmin, FEM, PPP, Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg.
INTERESARIUSZE	Zarządcy dróg, organizacje pozarządowe, Mieszkańcy.
EFEKTY REALIZACJI	Podniesienie poziomu bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, zmiana podziału zadań przewozowych, zmiana zachowań komunikacyjnych, ograniczenie wykluczenia transportowego, podniesienie turystycznej atrakcyjności Obszaru.

BARIERY I RYZYKA	Bariery polityczne, bariery społeczne (niechęć wybranych grup interesariuszy do proponowanych rozwiązań), brak finansowania.
WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU	<p>Udział dróg objętych uspokojeniem ruchu [%].</p> <p>Udział dróg oraz przejść/przejazdów z uwzględnionym priorytetem/ bezpieczeństwem ruchu pieszego/rowerowego [%].</p> <p>Liczba wypadków z udziałem pieszych/rowerzystów – dążenie do 0.</p>

Działanie 2.4. Budowa parkingów buforowych na obrzeżach stref śródmiejskich

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Parkingi buforowe lokalizowane są na obrzeżach stref śródmiejskich miast, ich funkcjonowanie powinno być ściśle skoordynowane ze środkami ograniczania ruchu samochodowego w samym śródmieściu. Dobrze ulokowany parking buforowy powinien pozwalać na pozostawienie samochodu i wygodne dojście w ciągu 5-10 minut (maksymalnie 600m) do śródmiejskich punktów handlowych i usługowych. Postuluje się budowę parkingów buforowych w następujących lokalizacjach:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 (lokalizacja do wyznaczenia przez Gminę Sułkowice).
PODMIOT REALIZUJĄCY	Gminy OF Myślenic
HORYZONT CZASOWY	Do 2027
KLASA KOSZTU	3
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne, partnerstwo publiczno-prywatne
INTERESARIUSZE	Właściciele działek, Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Krakowie
EFEKTY REALIZACJI	Wybudowanie trzech parkingów buforowych. Zwiększenie rotacji miejsc parkingowych w strefach śródmiejskich

BARIERY I RYZYKA	<p>W przypadku samodzielnej budowy parkingów – bez jednoczesnego ograniczania ruchu samochodowego, mogą one cieszyć się niskim zainteresowaniem.</p> <p>Rozproszona własność gruntów utrudniająca proces inwestycyjny.</p>
WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU	Liczba wybudowanych parkingów buforowych

Działanie 2.5. Ociążenie miejskich układów drogowych poprzez budowę obwodnic

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Kontynuacja wysiłków na rzecz zaprojektowania i budowy obwodnic miast OF Myślenic. Ścisła współpraca z Urzędem Marszałkowskim Województwa Małopolskiego. Dzięki wybudowanym obwodnicom ruch tranzytowy zostanie oddalony od obszarów gęsto zabudowanych (Myślenice – ul. Słowackiego / 3. Maja, Sułkowice – ciąg DW956, Dobczyce – ciąg Mostowa / Targowa / Kilińskiego). Działanie obejmuje następujące projekty:</p> <ul style="list-style-type: none"> • obwodnica Myślenic – część północna, • obwodnica Myślenic – część zachodnia, • obwodnica Dobczyc, cz. 2., • obwodnica Sułkowic w ciągu DW956, • obwodnica Dziekanowic w ciągu DW964. <p>Wybudowanie i oddanie do ruchu ww. obwodnic ułatwi stosowanie stref ruchu uspokojonego oraz wprowadzanie ograniczeń dla ruchu samochodowego w strefach śródmiejskich – z założenia większość ruchu samochodowego ma skupiać się na obwodnicy i parkingach buforowych, strefy śródmiejskie zaś powinny cechować się uprzywilejowaniem transportu pieszego, rowerowego i zbiorowego.</p> <p>Po wybudowaniu pełnej obwodnicy Myślenic pojawi się możliwość wyburzenia istniejących wiaduktów w ciągu drogi krajowej nr 7 co pozwoli na uwolnienie przestrzeni do realizacji innych celów.</p>
PODMIOT REALIZUJĄCY	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, Gmina Myślenice, Gmina Dobczyce, Gmina Sułkowice
HORYZONT CZASOWY	Do 2032
KLASA KOSZTU	4
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne gmin, środki własne Województwa, fundusze europejskie (FEM, FENiKS)

INTERESARIUSZE	Zarząd Dróg Powiatowych w Myślenicach, Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Krakowie
EFEKTY REALIZACJI	Wyprowadzenie ruchu o charakterze tranzytowym (w dużym stopniu jest to ruch ciężarowy) z terenów zabudowanych wpłynie na zmniejszenie poziomu hałasu oraz liczby wypadków drogowych.
BARIERY I RYZYKA	Wysoki koszt inwestycji, aspekty środowiskowe
WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU	Zaprojektowane, wybudowane i oddane do ruchu ww. obwodnice.

Działanie 2.6. Rozbudowa sieci dróg dla rowerów wraz z infrastrukturą towarzyszącą

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Rozwój sieci rowerowej wykonany będzie w oparciu o koncepcję zawartą w PZMM i uwzględniać będzie zarówno infrastrukturę liniową jak i punktową.</p> <p>W przypadku wybudowania i oddania do ruchu drogi ekspresowej S7 łączącej Kraków z Myślenicami należy podjąć starania w celu wybudowania drogi dla rowerów wzdłuż dotychczasowego przebiegu drogi krajowej nr 7 (Głogoczków – Myślenice).</p> <p><u>ETAP I</u>: Realizacja kluczowych odcinków, które powinny spełniać jak najwyższe standardy projektowania i budowy dróg rowerowych, w szczególności w osi Myślenice – Pcim – Lubień oraz Sułkowice - Myślenice – Dobczyce.</p> <p>Potencjalne lokalizacje skupiające ruch rowerowy – codzienny i turystyczny, w których powinno się wybudować Miejsca Obsługi Rowerzystów (MOR): Myślenice Zarabie, Góra Chełm, Dobczyce pod zamkiem, Harbutowice. Na wyposażenie MOR powinny składać się: wiata do odpoczynku, stojaki rowerowe, stacja naprawy rowerów. Należy także w miarę możliwości uwzględnić umieszczenie ładowarek dla rowerów elektrycznych.</p> <p><u>ETAP II</u>: realizacja pozostałych odcinków DDR oznaczonych jako „Główne ciągi komunikacyjne”.</p> <p><u>ETAP III</u>: realizacja pozostałych odcinków różnego rodzaju liniowej infrastruktury rowerowej, wraz z punktowymi uzupełnieniami na podstawie audytu zapotrzebowania, ukształtowania terenu i uwarunkowań własnościowych, a także istniejących oraz prognozowanych przepływów, z uwzględnieniem zwiększenia atrakcyjności i konkurencyjności tego środka transportu dzięki rozbudowie sieci rowerowej. W ramach infrastruktury punktowej powstaną m.in.: stojaki i parkingi rowerowe, stacje napraw rowerów oraz ładowania rowerów elektrycznych, rowerownie (szczególnie na terenie dużych osiedli mieszkalnych), parkingi B&R i inne objekty.</p> <p>W ramach prowadzonych inwestycji uwzględniana będzie kwestia łączenia sieci rowerowej z kolejową, zarówno pod kątem umożliwiania wykonywania podróży łączonych, jak i w celu równoległego rozwoju.</p>
--------------------------------	---

PODMIOT REALIZUJĄCY	Urzędy gmin OF Myślenic, Starostwo Powiatowe w Myślenicach – Wydział Komunikacji, ZDW, GDDKiA.
HORYZONT CZASOWY	ETAP I: do 2027 ETAP II: do 2032 ETAP III: 2032+
KLASA KOSZTU	4
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne gmin, środki własne województwa, fundusze europejskie (FEM, FENiKS), PPP, Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg
INTERESARIUSZE	Zarządcy dróg, właściciele przyległych działek, organizacje pozarządowe, Mieszkańcy, Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Krakowie.
EFEKTY REALIZACJI	Podniesienie poziomu bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, podniesienie atrakcyjności podróży pieszych i rowerowych jako alternatywy dla innych sposobów przemieszczania się, poprawa bezpieczeństwa i jakości życia mieszkańców, uzyskanie spójnej, bezpiecznej, wygodnej i atrakcyjnej sieci pieszej i rowerowej, zmiana modal split i zachowań komunikacyjnych, podniesienie turystycznej atrakcyjności Obszaru.
BARIERY I RYZYKA	Bariery polityczne, bariery społeczne, problemy z własnością gruntów i nieruchomości, problemy wynikające z ukształtowania terenu, brak finansowania.
WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU	Długość dobrej jakości liniowej infrastruktury rowerowej i UTO [km] Gęstość dobrej jakości liniowej infrastruktury rowerowej i UTO [km/100 km ²] Liczba obiektów punktowej infrastruktury rowerowej i UTO [liczba/liczba wynikająca z zapotrzebowania wyrażonego przez mieszkańców i turystów – dążenie do 1]

Działanie 2.7. Inwentaryzacja i rozwój sieci turystycznych szlaków rowerowych i pieszych

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>W ramach zadania wykonane zostaną:</p> <p>ETAP I: szczegółowa inwentaryzacja istniejących szlaków rowerowych i pieszych, krytyczna ocena ich przebiegów oraz jakości istniejącej infrastruktury, przeprowadzenie konsultacji społecznych (uwzględniających opinie mieszkańców i turystów) na temat istniejących szlaków oraz propozycji szlaków nowych lub modernizacji istniejących.</p> <p>ETAP II: wykonanie zestawienia zapotrzebowania na ewentualną zmianę przebiegów i/lub ich rozbudowę oraz zapotrzebowania na przebudowę i uzupełnienie infrastruktury liniowej i punktowej przy uwzględnieniu wyników konsultacji społecznych. Utworzenie wysokiej jakości wspólnej witryny www dla wszelkich podmiotów powiązanych z turystyką na OF Myślenic.</p>
--------------------------------	---

	ETAP III: modernizacja i rozbudowa pieszej i rowerowej sieci turystycznej według wyników konsultacji i analiz z uwzględnieniem jednolitego, czytelnego, atrakcyjnego i nawiązującego do regionu sposobu jej oznakowywania. Promocja pieszej i rowerowej sieci turystycznej OF Myślenic.
PODMIOT REALIZUJĄCY	Urzędy gmin OF Myślenic.
HORYZONT CZASOWY	ETAP I: do 2024 ETAP II: do 2025 ETAP III: do 2027 Promocja: działanie ciągłe
KLASA KOSZTU	2
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne gmin OF Myślenic, PPP, fundusze europejskie (m.in. INTERREG)
INTERESARIUSZE	Mieszkańcy, turyści, przedsiębiorcy z branży turystycznej, organizacje pozarządowe, Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Krakowie.
EFEKTY REALIZACJI	Podniesienie atrakcyjności turystycznej Obszaru i jego rozpoznawalności, zwiększenie liczby turystów, zwiększenie liczby mieszkańców korzystających ze szlaków turystycznych.
BARIERY I RYZYKA	Problemy z własnością terenów, brak finansowania.
WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU	Długość zinwentaryzowanych szlaków [km] Liczba osób biorących udział w konsultacjach społecznych oraz działań promocyjnych[szt.] Długość zmodernizowanych szlaków [km / km wytypowane do modernizacji – dążenie do 1]

Działanie 2.8 Rozbudowa sieci chodników oraz ich oświetlenia i wyposażenia w oparciu o audyt stanu obecnego

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p><u>ETAP I</u>: audyt stanu istniejącego – szerokość pasa drogowego, szerokość chodnika i jego stan techniczny, lokalizacje przejść dla pieszych i stan oznakowania, stan i braki w meblach miejskich oraz konsultacje społeczne we wszystkich tych tematach. Określenie wykonalności budowy chodników w lokalizacjach wskazanych przez gminy OF Myślenic w oparciu o aktualne standardy Ministerstwa Infrastruktury dotyczące infrastruktury pieszej oraz standardy przyjęte na poziomie OF Myślenic. Należy uwzględnić co najmniej następujące lokalizacje:</p> <ul style="list-style-type: none"> • drogi gminne w ciągu tzw. „starej Zakopianki” (Lubień – Pcim – Stróża),
--------------------------------	---

	<ul style="list-style-type: none"> • drogi gminne w gminie Dobczyce i innych gminach, które zgłoszą takie zapotrzebowanie, • droga powiatowa 1685K na całej jej długości (Pcim – Tokarnia – Skomialna 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 – Skrzyńka – Stadniki), • droga powiatowa nr 1961K (Czasław – Raciechowice – Żerostawice), • droga powiatowa nr 1982K (ul. Garncarska w Dobzycach), • drogi wojewódzkie: 964, 955, 956, 967. <p>ETAP II: stopniowe projektowanie i budowa chodników w lokalizacjach wskazanych podczas audytu jako możliwe do realizacji.</p> <p>Audyt należy ponowić najpóźniej w 2030 roku.</p>
PODMIOT REALIZUJĄCY	Gminy OF Myślenic, Zarząd Dróg Powiatowych w Myślenicach, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
HORYZONT CZASOWY	ETAP I: do 2024 ETAP II: 2024-2032
KLASA KOSZTU	4
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne gmin, środki własne województwa, fundusze europejskie (FEM, FENiKS), PPP, Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg.
INTERESARIUSZE	Poszczególni zarządcy dróg, właściciele działek przyległych do pasa drogowego, Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Krakowie.
EFEKTY REALIZACJI	Uzyskanie spójnej, bezpiecznej i wygodnej sieci pieszej. Ograniczenie liczby wypadków i innych zdarzeń z udziałem pieszych. Zwiększenie udziału podróży pieszych w modal split. Poprawa jakości przestrzeni publicznej oraz życia mieszkańców.
BARIERY I RYZYKA	Brak finansowania, problemy z własnością gruntów i nieruchomości, konflikt interesów różnych interesariuszy.
WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU	Udział chodników spełniających co najmniej minimalne standardy projektowania [%km].

	<p>Udział nieruchomości przylegających do spójnej sieci pieszej [% – dążenie do 100].</p> <p>Liczba niebezpiecznych miejsc w sieci pieszej i przejść dla pieszych o niedostatecznym poziomie bezpieczeństwa [szt. – dążenie do 0].</p>
--	--

Działanie 2.9 Budowa kładek pieszo-rowerowych w ciągach rzek

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Działanie obejmuje budowę kładek pieszo-rowerowych (i/lub pieszych, rowerowych, w zależności od zapotrzebowania), dzięki którym znacznie podniesiona zostanie jakość sieci pieszej i rowerowej i jej dostępność, a także istotnie skrócone zostaną czasy podróży pomiędzy punktami docelowymi. W szczególności kładki takie powinny się znaleźć w takich lokalizacjach jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 Braci Kowalskich (dawna Budowlanych), • Dobczyce – kładka przy Szkole Podstawowej nr 1, • 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. <p>Kładki będą dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej mobilności.</p>
PODMIOT REALIZUJĄCY	Urzędy gmin OF Myślenic
HORYZONT CZASOWY	Do 2028
KLASA KOSZTU	4
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne gmin, fundusze europejskie (FEM, FENIKS), PPP.
INTERESARIUSZE	Mieszkańcy, organizacje z branży zasobów wodnych, Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Krakowie.
EFEKTY REALIZACJI	Znaczne skrócenie czasów podróży pieszych i rowerowych (i UTO), podniesienie atrakcyjności alternatywnych form podróży, poprawa

	dostępności poszczególnych obszarów, zmiana modal split i zachowań komunikacyjnych.
BARIERY I RYZYKA	Rozdrobnienie własności gruntów i nieruchomości, konflikty pomiędzy poszczególnymi interesariuszami, brak finansowania, problemy hydrologiczne.
WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU	Liczba wybudowanych kładek [szt.]

Działanie 2.10. Przeciwdziałanie powstawaniu nieformalnych parkingów i skuteczna egzekucja przepisów w zakresie legalności parkowania

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Wygradzanie terenów zieleni, trawników i innych stref, które mogą stać się „dzikimi” parkingami.</p> <p>Ograniczenie dewastacji terenów zielonych i chodników przez parkujące pojazdy przez zabezpieczanie tych terenów elementami małej architektury.</p> <p>Budowa parkingów w miejscu „dzikiego” postoju w przypadku, gdy pełni ono funkcję przesiadkową.</p> <p>Nadzór i kontrola nad działaniami Straży Miejskich i Policji w zakresie egzekwowania kar za nielegalne parkowanie.</p>
PODMIOT REALIZUJĄCY	Gminy OF Myślenic
HORYZONT CZASOWY	Działanie ciągłe
KLASA KOSZTU	1
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne gmin OF Myślenic
INTERESARIUSZE	Straż Miejska, Policja
EFEKTY REALIZACJI	Zwiększenie liczby przeprowadzonych kontroli, docelowo – zmniejszenie liczby incydentów związanych z nielegalnym parkowaniem.
BARIERY I RYZYKA	Niezadowolone mieszkańców z prowadzonej polityki parkingowej, presja na zwiększanie liczby miejsc postojowych
WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU	<p>Spadek liczby pojazdów zaparkowanych w sposób nieprzepisowy lub poza formalnymi miejscami parkingowymi.</p> <p>Spadek liczby wykroczeń dot. nieprawidłowo zaparkowanych samochodów.</p>

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

Działanie 3.1. Utworzenie nowej platformy współpracy pomiędzy gminami OF w oparciu o Grupę Roboczą ds. Zrównoważonej Mobilności

<p>OPIS SPOSOBU REALIZACJI</p>	<p>Kontynuacja współpracy w ramach porozumienia gmin na rzecz opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Funkcjonalnego Myślenic do roku 2032+. Utrzymanie struktury organizacyjnej zespołu zaangażowanego w opracowanie PZMM i przekształcenie w Grupę Roboczą ds. Zrównoważonej Mobilności.</p> <p>Powołanie zespołów operacyjnych 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. Zespoły będą składać się z przedstawicieli wydziałów merytorycznych odpowiedzialnych za poszczególne obszary w gminach OF.</p> <p>Stworzenie regulaminu zespołów, w którym m.in. zostanie określona częstotliwość spotkań.</p> <p>Zadaniem zespołów będzie koordynacja zarządzania różnymi elementami systemu mobilności w ujęciu funkcjonalnym i przestrzennym w obrębie całego obszaru funkcjonalnego.</p> <p>W pracach Grupy Roboczej powinni brać udział także przewoźnicy operujący na obszarze OF Myślenic, w tym Koleje Małopolskie.</p> <p>Zespoły będą także wypracowywać wspólne stanowiska względem partnerów zewnętrznych – władz powiatowych, wojewódzkich oraz Metropolii Krakowskiej.</p>
<p>PODMIOT REALIZUJĄCY</p>	<p>Gminy OF Myślenic</p>
<p>HORYZONT CZASOWY</p>	<p>Działanie ciągłe</p>
<p>KLASA KOSZTU</p>	<p>2</p>
<p>NIEZBĘDNE FINANSOWANIE</p>	<p>Środki własne JST</p>

INTERESARIUSZE	Województwo Małopolskie, Metropolia Krakowska, Powiat Myślenicki, Koleje Małopolskie, prywatni przewoźnicy autobusowi
EFEKTY REALIZACJI	Zintegrowana koordynacja różnymi elementami mobilności
BARIERY I RYZYKA	Brak woli współpracy pomiędzy gminami OF Myślenic. Brak wyraźnego lidera zmian i zaangażowania w realizację planu.
WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU	Liczba spotkań zespołów w ramach Grupy Roboczej w ciągu roku; wartość rosnąca, minimalnie: 12 spotkań/rok Liczba zrealizowanych działań PZMM OF Myślenic: wartość rosnąca.

Działanie 3.2. Lokalne porozumienia gmin OF Myślenic dla wspólnej organizacji transportu

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Rozszerzenie lokalnych porozumień gmin OF Myślenic z Miastem i Gminą Myślenice o wspólną organizację transportu publicznego.</p> <p>Celem porozumień pomiędzy gminami OF powinno być uruchomienie połączeń autobusowych wykraczających poza obszar jednej gminy, np. Myślenice – Jasienica – Sułkowice, Myślenice – Zasań – Wiśniowa, Myślenice – Stróża – Pcim (wschodnia strona rzeki Raby), Myślenice - Dobczyce. Porozumienie ma za zadanie uregulowanie kwestii współfinansowania działalności linii oraz zapewnienie odpowiedniej jakości taboru i częstotliwości kursowania. Gminy powinny mieć możliwość wspólnego aplikowania o dopłaty z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych dla zaplanowanych tras.</p> <p>W wariantcie maksymalnym porozumienie może obejmować także wspólny zakup taboru autobusowego, który zostanie powierzony do realizacji konkretnych tras przewoźnikowi wyłonionemu w drodze w przetargu.</p>
PODMIOT REALIZUJĄCY	Gminy OF Myślenic zainteresowane rozszerzeniem współpracy
HORYZONT CZASOWY	Do 2028
KLASA KOSZTU	3
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne JST, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW, w przypadku zakupu taboru), Fundusze Europejskie dla Małopolski (FEM w przypadku zakupu taboru)
INTERESARIUSZE	Poszczególne gminy OF Myślenic, przewoźnicy autobusowi, Starostwo Powiatowe w Myślenicach
EFEKTY REALIZACJI	Utworzenie rozwiązania w zakresie wspólnej organizacji lokalnego transportu publicznego

BARIERY I RYZYKA	Brak chęci współpracy pomiędzy gminami OF Myślenic ze względu na różnicowanie potrzeb transportowych
WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU	Liczba gmin wspólnie organizujących transport na podstawie porozumienia. Liczba kursów linii komunikacyjnych w dzień roboczy szkolny, sobotę i niedzielę uruchamianych na podstawie porozumienia.

Działanie 3.3. Powołanie związku międzygminnego i zwiększanie kompetencji decydentów oraz przedstawicieli sektora publicznego

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Związek międzygminny jest tworzony przez samorządy gmin na podstawie przepisów ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2022 r. poz. 559) w drodze porozumień zatwierdzanych następnie uchwałami rad tych gmin, w celu wspólnego wykonywania zadań publicznych. Związek międzygminny ma osobowość prawną.</p> <p>Działanie zakłada powołanie związku międzygminnego przez gminy OF Myślenic zainteresowane nawiązaniem współpracy w zakresie wspólnej organizacji przewozów autobusowych oraz zarządzania zrównoważoną mobilnością.</p> <p>Związek międzygminny będzie pełnił funkcję organizatora transportu publicznego na jego terenie, w tym przewozów szkolnych. Związek będzie dążył do uruchamiania przewozów w kluczowych relacjach na zasadzie przetargów zawierających wymagania odnośnie minimalnej częstotliwości połączeń, niezawodności, emisyjności pojazdów i ich dostępności dla osób niepełnosprawnych. W wariantcie maksymalnym przewiduje się także zakup taboru niskoemisyjnego do obsługi połączeń (por. działanie 1.2.).</p> <p>Organizacja wyjazdów studyjnych dla przedstawicieli wszystkich gmin OF Myślenic do miejsc, w których funkcjonują związki międzygminne lub powiatowo-gminne. Przedstawiciele organizatora transportu (związku międzygminnego) będą brać udział w szkoleniach, konferencjach, wizytach studyjnych (także za granicą) w celu podnoszenia swoich kompetencji.</p> <p>Zatrudnienie w biurze organizatora transportu OF Myślenic będzie utrzymywane na poziomie adekwatnym do liczby zadań.</p> <p>Organizator transportu będzie dysponował budżetem i kadrami pozwalającymi na szkolenie także podmiotów prywatnych w zakresie np. przygotowywania rozkładów w formie GTFS, by można było włączyć przewoźników prywatnych w jeden system informacji pasażerskiej.</p>
PODMIOT REALIZUJĄCY	Gminy OF Myślenic zainteresowane rozszerzeniem współpracy
HORYZONT CZASOWY	Powołanie związku do 2028

KLASA KOSZTU	4
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne gmin OF Myślenic, Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych
INTERESARIUSZE	Przewoźnicy autobusowi, Powiat Myślenicki
EFEKTY REALIZACJI	Powołanie stałych struktur zarządczych ukierunkowanych na zarządzanie mobilnością i publicznym transportem zbiorowym. Zwiększanie kompetencji decydentów i przedstawicieli sektora publicznego w zakresie funkcjonowania zintegrowanego transportu.
BARIERY I RYZYKA	Brak chęci współpracy pomiędzy gminami OF Myślenic ze względu na zróżnicowane potrzeby transportowe.
WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU	Liczba gmin należących do związku międzygminnego Liczba kursów linii komunikacyjnych w dzień roboczy szkolny, sobotę i niedzielę uruchamianych w ramach związku międzygminnego.

Działanie 3.4. Ujednolicona, scentralizowana informacja pasażerska w Internecie

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów, która obecnie funkcjonuje w wersji papierowej u każdego z organizatorów transportu. Zapewnienie danych rozkładowych o połączeniach uruchamianych/nadzorowanych przez organizatorów transportu OF Myślenic w formacie GTFS. Udostępnienie danych rozkładowych w formacie otwartego dostępu.</p> <p>Stworzenie wzorca prezentacji informacji pasażerskiej na stronach internetowych poszczególnych gmin OF.</p> <p>Nawiązanie współpracy z zewnętrznymi planerami podróży, zarówno komercyjnymi, jak i działającymi w formule wolontariatu – przykładem planera tworzonego nieodpłatnie przez wolontariuszy jest strona Podhale Transit (https://transit.podhale.pl), która prezentuje dane dotyczące rozkładu jazdy we własnym serwisie oraz udostępnia je do map Google.</p>
PODMIOT REALIZUJĄCY	Gminy OF Myślenic
HORYZONT CZASOWY	Do 2027
KLASA KOSZTU	2
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne JST

INTERESARIUSZE	Powiat myślenicki, przewoźnicy, podmioty prywatne (dostawcy usług informatycznych), organizacje pozarządowe
EFEKTY REALIZACJI	Zwiększenie liczby pasażerów transportu publicznego ze względu na zwiększenie dostępności informacji o przewozach. Możliwość wykorzystania danych rozkładowych do wyszukiwarek połączeń.
BARIERY I RYZYKA	Utrudniona współpraca z przewoźnikami prywatnymi w aspekcie udostępniania danych rozkładowych.
WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU	Liczba linii komunikacyjnych z cyfrową wersją rozkładu jazdy. Liczba pobrań danych rozkładowych w otwartym dostępie

Działanie 3.5. Promocja zrównoważonych form mobilności jako alternatywy dla transportu samochodowego

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Organizacja kampanii społecznych mających na celu promocję transportu publicznego jako pełnoprawnego, ekologicznego wyboru w podróżach dla wszystkich mieszkańców. Oddziaływanie na sferę emocji – budowa kultury, w której poruszanie się transportem publicznym jest postawą prospołeczną.</p> <p>Organizacja Europejskiego Tygodnia Mobilności i Dnia bez Samochodu jako święta będącego aktywną promocją zrównoważonego transportu. Włączenie szkół, spółek miejskich i instytucji samorządowych w organizację wydarzeń związanych ze świętem;</p> <p>Organizacja różnorodnych programów edukacyjnych dla dzieci i młodzieży szkolnej w ramach których podejmowane będą tematy z zakresu zrównoważonej mobilności. Wśród tego typu programów znajdą się m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • konkursy plastyczne, literackie i sportowe o tematyce mobilnościowej, • zajęcia edukacyjne (pogadanki, warsztaty, wycieczki studyjne itp.) o tematyce mobilnościowej – np. muzeów o tematyce transportowej, spacery pokazujące aspekty zrównoważonego planowania przestrzennego itp., • kursy na kartę rowerową i inne kursy o tematyce mobilnościowej (np. wprowadzające najmłodszych w zagadnienia dot. BRD itp.), • akcje i wydarzenia powiązane z tematyką mobilnościową – np. akcje typu „Rowerowy maj”, rajdy rowerowe, wspólne spacery powiązane z pogadankami, pikniki tematyczne itp. <p>W ramach prowadzonych programów podejmowane będą tematy zgodne z założeniami zrównoważonej mobilności tzn.: dbałość o przestrzeń, środowisko i zdrowie w aspekcie mobilnościowym, piramida zrównoważonej mobilności i szczegółowe omawianie jej poszczególnych poziomów, BRD, znaczenie ograniczania i uspokajania ruchu drogowego itd.</p>
--------------------------------	--

PODMIOT REALIZUJĄCY	Gminy OF Myślenic
HORYZONT CZASOWY	Działanie ciągłe
KLASA KOSZTU	2
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne JST
INTERESARIUSZE	Placówki edukacyjne zlokalizowane na terenie OF Myślenic, organizacje pozarządowe, powiat myślenicki,
EFEKTY REALIZACJI	Wzrost świadomości mieszkańców w zakresie wykorzystania zrównoważonych środków transportu.
BARIERY I RYZYKA	Brak zainteresowania ze strony mieszkańców.
WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU	Liczba zrealizowanych kampanii społecznych, programów edukacyjnych oraz wydarzeń na temat zrównoważonej mobilności. Liczba osób biorąca udział w programach edukacyjnych i wydarzeniach na temat zrównoważonej mobilności. Zasięg kampanii społecznych.

2.4. Planowanie przestrzenne uwzględniające zmniejszenie zapotrzebowania na transport

Działanie 4.1. Kierunkowe zapisy w dokumentach planistycznych dotyczące rozmieszczenia nowej zabudowy w pobliżu istniejącej sieci komunikacyjnej

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	Dokumenty strategiczne traktujące o planowaniu przestrzennym o znaczeniu lokalnym to przede wszystkim studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy (dokument obligatoryjny) oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego (akt prawa miejscowego). Podczas lokowania terenów z przeznaczeniem pod zabudowę mieszkaniową należy mieć na uwadze aspekt komunikacji danego obszaru. Proponuje się, aby w buforze do 1,2 km w strefie podmiejskiej (np. Polanka) i do 2 km w strefie śródmiejskiej (Myślenice Centrum) od przystanku lub stacji kolejowej zabudowa miała charakter jak najbardziej intensywny, aby skrócić czas dojazdu do tego środka komunikacji i uzasadnić jego lokalizację poprzez generowane potoki pasażerskie. Adekwatne zapisy w planach miejscowych w postaci wyznaczenia obszarów wraz z określeniem minimalnych współczynników zabudowy zagwarantują optymalne wykorzystanie tych przestrzeni. W przypadku przystanków autobusowych odległość dojazdu z miejsca
--------------------------------	---

	<p>początkowego podróży nie powinna przekraczać 300 metrów w strefie śródmiejskiej i 600 metrów w podmiejskiej i wiejskiej, tj. w obszarach z mniej intensywną i bardziej rozproszoną zabudową. Miejscowe plany umożliwiają określanie przebiegu ścieżek rowerowych, dla których sugerowane jest zawarcie konkretnych wytycznych jakościowych w części tekstowej planu. Istotne jest podejście do komunikacji rowerowej jako pełnoprawnego środka komunikacji stanowiącego uzupełnienie sieci transportowej gminy w podróży „last mile”. Ważnym aspektem jest także lokalizacja terenów z przeznaczeniem na usługi w dogodnej lokalizacji, z dostępem do komunikacji zbiorowej (autobusowej, a w przyszłości kolejowej), a także możliwością połączeń pieszych i rowerowych – w szczególności w przypadku obiektów wielkopowierzchniowych.</p>
PODMIOT REALIZUJĄCY	Urzędy Gmin będące członkiem OF Myślenic – wydziały/referaty ds. planowania przestrzennego i urbanistyki
HORYZONT CZASOWY	Zadanie ciągłe
KLASA KOSZTU	2
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Budżety własne gmin OF Myślenic.
INTERESARIUSZE	Urzędy Gmin będące członkiem OF Myślenic, UMWM
EFEKTY REALIZACJI	Zmniejszone nakłady finansowe na przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu i budowę nowej infrastruktury technicznej dla pojedynczych odbiorców. Większy stopień wykorzystania komunikacji miejskiej i jednoczesna redukcja zatorów na głównych ulicach OF. Zagęszczenie zabudowy wokół węzłów komunikacyjnych.
BARIERY I RYZYKA	<ul style="list-style-type: none"> • Dokumenty planistyczne mogą powielać dotychczasowe negatywne postulaty, które wynikają z odległej perspektywy uchwalenia opracowania oraz ukierunkowania transportu w gminie na rozwój komunikacji samochodowej. • Nakłady finansowe wynikające z konieczności zapłaty rekompensat finansowych (renty planistyczne) po uchwaleniu MPZP, które nie będą mogły zostać wypłacone z uwagi na ograniczony budżet gminy. • Brak osób o odpowiednich kwalifikacjach w strukturze urzędów gmin, które mogłyby tworzyć dokumenty planistyczne odzwierciedlające potrzeby. • Brak zainteresowania nowymi terenami ze strony deweloperów.

WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU	<ul style="list-style-type: none"> • Zwiększone pokrycie powierzchni jednostki administracyjnej miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego do 90%. • Aktualizacja i dostosowanie do panujących trendów i warunków obowiązujących dokumentów. • Zmniejszona o 60% liczba wniosków o ustalenie lokalizacji inwestycji celu publicznego lub warunków zabudowy w odniesieniu do roku bazowego 2021. • Wzrost wskaźników dostępności transportu zbiorowego.
--	---

Działanie 4.2. Centra lokalne skupione wokół węzłów komunikacyjnych

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Wstępna analiza obszaru gminy pod kątem identyfikacji istniejących centrów skupiających społeczeństwo, a także miejsc mogących zostać potencjalnie zaadaptowane na punkty koncentracji mieszkańców. Przykładami takich miejsc oprócz węzłów przesiadkowych mogą być parki, skwery, rynki, czy place. Dla punktów węzłowych rekomendowane jest uzupełnienie ich funkcji o usługi handlowe i miejsca zieleni. W przypadku tworzenia nowych centrów należy projektować przestrzeń dostępną dla pieszych i rowerzystów oraz z możliwością dotarcia do nich komunikacją zbiorową. Chcąc zahamować ewentualne pojawienie się zjawiska funkcjonalności obszaru tylko o konkretnych porach, wnioskuje się dywersyfikację usług społecznych i gospodarczych w ich otoczeniu, aby zapewnić stałych odbiorców. Dobrą praktyką będzie łączenie funkcji centrum lokalnego z węzłem przesiadkowym.</p> <p>Wskazywanie obszarów skupiających różne funkcje wokół węzłów przesiadkowych może odbywać się poprzez odpowiednie zapisy w dokumentach planistycznych (np. SUiKZP i MPZP). Ponadto liczba centrów lokalnych powinna zaspokajać potrzeby mieszkańców gminy w taki sposób, aby dostępne były w akceptowalnej odległości od miejsca zamieszkania, co wiąże się z zapewnieniem im odpowiedniej obsługi komunikacyjnej. Ponadto rozmiar i zakres funkcjonalności takiego centrum powinien odzwierciedlać realne zapotrzebowanie lokalnej społeczności na usługi np. spędzania wolnego czasu.</p>
PODMIOT REALIZUJĄCY	Urzędy Gmin będące członkiem OF Myślenic – wydziały/referaty ds. planowania przestrzennego i urbanistyki
HORYZONT CZASOWY	Zadanie ciągłe
KLASA KOSZTU	1
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Budżety własne gmin OF Myślenic, fundusze europejskie, dotacje krajowe, PPP

INTERESARIUSZE	Urzędy Gmin będące członkiem OF, mieszkańcy gmin, lokalni przedsiębiorcy, Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Krakowie.
EFEKTY REALIZACJI	Diagnoza istniejących centrów skupiających ludność oraz wyznaczenie miejsc dla nowych inwestycji. Zawarcie w nowych i aktualizowanych dokumentach planistycznych informacji o lokalizacji i standardzie przestrzeni użyteczności publicznej wraz z przylegającymi usługami zapewniającymi obsługę wskazanych obszarów. Uzupelnienie punktów przesiadkowych o funkcje z zakresu handlu i zieleni naturalnej lub urządzonej.
BARIERY I RYZYKA	<ul style="list-style-type: none"> • Brak terenów inwestycyjnych mogących zostać zaadaptowane na potrzeby centrów lokalnych. • Ograniczone możliwości adaptacji istniejących węzłów komunikacyjnych do pełnienia funkcji centrum lokalnego. • Skomplikowana sytuacja własnościowa gruntów przylegających do części dróg, która utrudnia budowę infrastruktury pieszej obsługującej obszary o intensywnej zabudowie.
WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU	<ul style="list-style-type: none"> • Delimitacja centrów lokalnych w każdej z miejscowości gminnych Obszaru Funkcjonalnego. • Dostęp do centrum lokalnego w odległości ok. 15 min pieszo od miejsca zamieszkania w obszarach gęstej zabudowy lub minimum jedno centrum lokalne na miejscowość niebędącą siedzibą władz gminnych.

Działanie 4.3. Standardy urbanistyczne jako wyznacznik do określania terenów zwartej zabudowy

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Aby planowanie przestrzenne było ukierunkowane na rozwój obszarów zwartej zabudowy rekomendowanym jest wyznaczanie standardów urbanistycznych w dokumentach SUIKZP oraz MPZP. Zapisami, których implementacja wpłynie skutecznie na realizację celu jest ochrona istniejącego stanu zagospodarowania przestrzennego poprzez wprowadzenie wymogu ochrony istniejącego stanu zagospodarowania przestrzennego przez priorytet rewitalizacji i inwestycji na terenie już zabudowanym, wyposażonym w podstawową infrastrukturę osiedleńczą. Docelowy układ przestrzenny OF-u powinien być objęty nieprzekraczalną linią zabudowy, która utrzyma istniejący charakter zagospodarowania przestrzennego oraz wyznacza obszary inwestycyjne dla zabudowy jedno- i wielorodzinnej w buforach o określonych na 300 m w strefie miejskiej oraz nie więcej niż 400-500 m w strefie pozamiejskiej i wiejskiej dla dojścia do przystanków autobusowych. Ponadto zapisy kierunkujące funkcje nowej zabudowy powinny umożliwiać inwestorom tworzenie zdywersyfikowanych przestrzeni zgodnie z zapotrzebowaniem. Dopuszczenie tzw. suwaka, czyli możliwości wprowadzenia budynków o różnych funkcjach dla projektowanego obszaru w zależności od aktualnego popytu.</p> <p>W celu standaryzacji zapisów w dokumentach planistycznych rekomendowanym jest utworzenie Komisji złożonej z członków</p>
--------------------------------	--

	wydziałów/referatów ds. planowania przestrzennego i urbanistyki każdej z gmin w Obszarze Funkcjonalnym Myślenic oraz zewnętrznego eksperta w zakresie planowania przestrzennego. Głównym celem powołania takowej 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.
PODMIOT REALIZUJĄCY	Urzędy Gmin będące członkiem OF Myślenic – wydziały/referaty ds. planowania przestrzennego i urbanistyki.
HORYZONT CZASOWY	Zadanie ciągłe
KLASA KOSZTU	1
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Budżety własne gmin OF Myślenic, fundusze europejskie, dotacje krajowe, PPP.
INTERESARIUSZE	Urzędy Gmin będące członkiem OF Myślenic, mieszkańcy gmin (obecni i potencjalni), lokalni przedsiębiorcy, organizacje pozarządowe, ekspert ds. planowania przestrzennego.
EFEKTY REALIZACJI	<ul style="list-style-type: none"> • Intensyfikacja zabudowy mieszkaniowej w obszarach wyznaczonych nieprzekraczalnymi liniami zabudowy, które zostały wyznaczone w obszarach obsługiwanych przez transport zbiorowy. • Zwiększony udział pieszych i rowerzystów w strukturze podróży tzw. ostatniej mili. • Nowo tworzona zabudowa będzie odpowiadała zapotrzebowaniu miejscowości na wybrane funkcje – mieszkaniowe, usługowe, czy biurowe.
BARIERY I RYZYKA	<ul style="list-style-type: none"> • Tendencja do tworzenia nowej zabudowy w sposób rozproszony. • Ukształtowanie powierzchni w południowej części obszaru, utrudniające przemieszczanie się pieszo. • Skomplikowana sytuacja własnościowa gruntów przylegających do części dróg, która utrudnia budowę infrastruktury pieszej obsługującej obszary o intensywnej zabudowie.
WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU	<ul style="list-style-type: none"> • Uwzględnienie w dokumentach SUIKZP i MPZP wskaźników intensywności zabudowy o wartościach wskazanych w Planie Wdrożenia. • Wzrost intensywności zabudowy mieszkaniowej w buforze 833 m od przystanków węzłowych do wskaźnika intensywności zabudowy

	<p>w przedziale od 1,2 do 2 w obszarach sąsiadujących z węzłami kolejowymi.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wzrost intensywności zabudowy mieszkaniowo-usługowej w buforze 50-200 m od wyznaczonych centrów lokalnych do wskaźnika intensywności zabudowy na poziomie 1. • Zwiększone pokrycie powierzchni jednostki administracyjnej miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego o 90% w odniesieniu do roku bazowego 2021. • Zmniejszona liczba wniosków o 60% w odniesieniu do roku bazowego 2021 ustalenie lokalizacji inwestycji celu publicznego lub warunków zabudowy. • Aktualizacja i dostosowanie do panujących trendów i warunków obowiązujących dokumentów planistycznych (np. SUIKZP, MPZP).
--	--

Działanie 4.4. Zastosowanie podejścia transit-oriented development

<p>OPIS SPOSOBU REALIZACJI</p>	<p>Dokumenty planistyczne powinny uwzględniać sposoby przemieszczania się w opracowywanym obszarze, z uwzględnieniem transportu publicznego jako determinanty rozwojowej. Teren okalający przystanek węzłowy komunikacji publicznej należy zaplanować w sposób traktujący zrównoważoną mobilność na wysokim poziomie.</p> <p>W przypadku OF Myślenic rekomendowane jest wprowadzenie gęstej zabudowy o zdywersyfikowanym charakterze oferowanych usług w określonym buforze od centralnego punktu tranzytowego każdej z gmin. Takim punktem może być zespół przystanków autobusowych, węzeł przesiadkowy lub stacja/przystanek kolejowy, które generują wzmożony ruch i są miejscem skupiającym wielu podróżnych. W buforze do 833 metrów od węzła proponuje się stworzenie obszaru wielofunkcyjnego o wysokiej intensywności zagospodarowania przestrzeni. Obszary te powinny być nastawione na transport przyjazny środowisku, dlatego konieczne jest ograniczenie wykorzystania samochodu osobowego w przemieszczaniu się po nim na rzecz ekologicznych środków transportu w myśl zasady zrównoważonej mobilności. W tym celu planowanie takiej przestrzeni powinno być ukierunkowane na rozwój komunikacji pieszej i rowerowej jako transport „last mile”. Istotny jest fakt odpowiedniego dostosowania skali obszaru do warunków lokalnych, aby planowane inwestycje odpowiadały realnemu zapotrzebowaniu. Działania w zakresie omawianego zadania są ściśle powiązane z zadaniem 4.1, które określa wymagane odległości od węzła komunikacyjnego.</p>
<p>PODMIOT REALIZUJĄCY</p>	<p>Urzędy Gmin będące członkiem OF Myślenic – wydziały/referaty ds. planowania przestrzennego i urbanistyki</p>
<p>HORYZONT CZASOWY</p>	<p>Zadanie ciągłe</p>

KLASA KOSZTU	1
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Budżety własne gmin OF Myślenic, fundusze europejskie, dotacje krajowe, partnerstwo publiczno-prywatne
INTERESARIUSZE	Urzędy Gmin będące członkiem OF Myślenic, mieszkańcy gmin (obecni i potencjalni), lokalni przedsiębiorcy
EFEKTY REALIZACJI	Stworzenie centrum komunikacyjnego w każdej z gmin OF Myślenic. Elementami składowymi centrum będą przystanki autobusowe, wytyczone parkingi typu P+R i B+R - dostosowane skalą do realnego zapotrzebowania. W taki sposób utworzone zostaną strefy wielofunkcyjne o zróżnicowanym charakterze począwszy od funkcji mieszkalnej, przez biurową, po usługową. Zwiększony udział pieszych i rowerzystów w strukturze podróży tzw. ostatniej mili.
BARIERY I RYZYKA	<ul style="list-style-type: none"> • Niedostatek istniejących węzłów komunikacyjnych możliwych do reorganizacji. • Ograniczone możliwości rozbudowy terenu w promieniu 833 metrów od przystanku węzłowego. • Spadkowa tendencja wykorzystania transportu publicznego w podróżach mieszkańców gmin. • Przeskalowanie inwestycji, niedostosowanie do zapotrzebowania i potoków pasażerskich.
WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU	<ul style="list-style-type: none"> • Uwzględnienie w dokumentach SUIKZP i MPZP wskaźników intensywności zabudowy o wartościach wskazanych w Planie Wdrożenia. • Wzrost intensywności zabudowy mieszkaniowej w buforze 833 m przystanków węzłowych do wskaźnika intensywności zabudowy w przedziale 0,4-0,6. • Wzrost intensywności zabudowy mieszkaniowo-usługowej w buforze 50-200 m od wyznaczonych centrów lokalnych do wskaźnika intensywności zabudowy w przedziale 0,5-0,7. • Ograniczenie powierzchni parkingowej do obszarów centrów lokalnych (parkingi typu P+R, B+R w odległości nie większej niż 50 m od przystanków transportu zbiorowego, parkingi obsługujące zabudowę usługową w buforze 50-200 m od wyznaczonych centrów lokalnych).

Działanie 4.5. Bilansowanie demograficzne w odniesieniu do zagospodarowania przestrzennego

<p>OPIS SPOSOBU REALIZACJI</p>	<p>Kwestia zagospodarowania przestrzennego w dokumentach planistycznych powinna odnosić się także do prognoz demograficznych dla omawianego obszaru. W przypadku tendencji, które widoczne są na terenie całego kraju, tj. widoczny odpływ ludności (w szczególności osób młodych) w kierunku miast na niekorzyść obszarów wiejskich, należy podejmować perspektywiczne działania. W takiej sytuacji konieczne jest zawarcie w opracowaniach planistycznych rozwiązań zaspokajających prognozowane potrzeby mieszkaniowe na terenie miast, a co za tym idzie, zapewnić dostępność komunikacyjną obszarów o potencjalnym wzroście zagęszczenia ludności.</p> <p>Rekomendowanym jest kształtowanie studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego w oparciu o prognozy demograficzne formułowane na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego oraz badań ilościowych w formie ankiet przeprowadzanych wśród uczniów szkół średnich.</p>
<p>PODMIOT REALIZUJĄCY</p>	<p>Urzędy Gmin będące członkiem OF Myślenic – wydziały/referaty ds. planowania przestrzennego i urbanistyki</p>
<p>HORYZONT CZASOWY</p>	<p>Zadanie ciągłe</p>
<p>KLASA KOSZTU</p>	<p>1</p>
<p>NIEZBĘDNE FINANSOWANIE</p>	<p>Budżety własne gmin OF Myślenic</p>
<p>INTERESARIUSZE</p>	<p>Urzędy Gmin będące członkiem OF Myślenic, mieszkańcy OF</p>
<p>EFEKTY REALIZACJI</p>	<p>Dostosowanie wyznaczania terenów inwestycyjnych w dokumentach planistycznych w zakresie zabudowy mieszkaniowej i usługowej pod względem realnego popytu na wskazane obszary. Ułatwienie w lokowaniu przystanków komunikacji publicznej dostosowane do popytu na komunikację danego obszaru.</p>
<p>BARIERY I RYZYKA</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Niepełne lub mało wiarygodne dane prognozujące sytuację demograficzną. • Brak nowych obszarów mogących zostać przeznaczone na nową zabudowę o charakterze mieszkaniowo-usługowym.
<p>WSKAŹNIKI PRODUKTU/ REZULTATU</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Wzrost powierzchni przeznaczonej na tereny mieszkaniowe w dokumentach planistycznych największych ośrodków miejskich OF.

- Planowanie stref funkcjonalnych w oparciu o prognozy demograficzne.

Działanie 4.6. Usprawnienie komunikacji pieszej i rowerowej w zwartych kwartałach zabudowy mieszkaniowej

<p>OPIS SPOSOBU REALIZACJI</p>	<p>W planach miejscowych konieczne jest zawarcie odpowiednich postulatów skracających czas dojścia do obranych destynacji w komunikacji pieszej i rowerowej. W obszarach gdzie barierami są rzeki, cieki wodne lub inne przeszkody liniowe należy uwzględnić przeprawy pieszo-rowerowe. Ponadto w projektowanych obszarach gęstej zabudowy proponuje się planowanie rezerw pod przejścia piesze pomiędzy działkami przeznaczonymi pod zabudowę. W przypadku istniejącej zabudowy proponuje się dzierżawę bądź wykup całych lub składowych części działek, która powinna być poprzedzona analizami potoków pieszych i rowerowych w obrębie rozpatrywanego obszaru (np. poprzez inwentaryzację „przedeptów”). Analiza pozwoli określić kierunki podróży i potencjalne tereny mogący być zaadaptowane na drogi wewnętrzne dla pieszych i rowerzystów. Wąskie działki charakterystyczne dla terenów podgórskich, które widoczne są w danych katastralnych, stwarzają dogodną przestrzeń dla lokalizacji ciągów pieszo-rowerowych.</p>
<p>PODMIOT REALIZUJĄCY</p>	<p>Urzędy Gmin będące członkiem OF Myślenic – wydziały/referaty ds. planowania przestrzennego i urbanistyki + analizy wynikające z partycypacji społecznej</p>
<p>HORYZONT CZASOWY</p>	<p>Do 2028</p>
<p>KLASA KOSZTU</p>	<p>3</p>
<p>NIEZBĘDNE FINANSOWANIE</p>	<p>Budżety własne gmin OF Myślenic</p>
<p>INTERESARIUSZE</p>	<p>Urzędy Gmin będące członkiem OF Myślenic, mieszkańcy i pracownicy stref o gęstej zabudowie w zwartych kwartałach, właściciele działek</p>
<p>EFEKTY REALIZACJI</p>	<p>Zwarte kwartały zabudowy, głównie mieszkaniowej, zostałyby rozdzielone poprzez odcinki piesze lub pieszo-rowerowe znacznie skracające dystans do generatorów ruchu w danej strefie gminy, np. obiekty handlowe, usługowe, przystanki autobusowe, czy szkoły. Ponadto dla planowanych inwestycji tworzących obszar nowej zabudowy tworzone będą, alternatywne dla dróg, ciągi pieszo-rowerowe ułatwiające dostanie się do wybranych destynacji.</p>
<p>BARIERY I RYZYKA</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Problemy w wykupie działek lub uzyskaniu służebności w gęsto zabudowanych obszarach. • Trudności w realizacji inwestycji spowodowane ukształtowaniem terenu OF.

**WSKAŹNIKI
PRODUKTU/
REZULTATU**

- Wzrost liczby przechodnich kwartałów zabudowy.
- Skrócenie czasu dojazdu do przystanku komunikacji z najdalszych fragmentów gęsto zabudowanych kwartałów.
- Zwiększony udział wykorzystania komunikacji pieszej i rowerowej w podróżach na krótkich dystansach od i do miejsca zamieszkania.

3. Wdrażanie i monitorowanie Planu

3.1. Harmonogram realizacji działań

W poniższej tabeli przedstawiono harmonogram wdrożenia działań przedstawionych w rozdziale 2. Za pomocą kolorów (wyszczególnionych w rozdziale „Wprowadzenie”) oznaczono przynależność poszczególnych celów do danej klasy kosztów jakie orientacyjnie należy ponieść przy wdrożeniu celu.

Tabela 2 Harmonogram realizacji zdefiniowanych celów z oznaczeniem klasy kosztów

NUMER ZADANIA	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033+
1. ROZWÓJ SPÓJNEGO I ZINTEGROWANEGO SYSTEMU TRANSPORTU PUBLICZNEGO											
1.1											
1.2											
1.3											
1.4											
1.5											
1.6											
1.7											
1.8											
1.9											
1.10											
2. ROZWÓJ PRZYJAZNEJ INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ I PIESZEJ – INTEGRACJA, BZPIECZEŃSTWO RUCHU, TURYSTYKA											
2.1											
2.2											
2.3											
2.4											
2.5											
2.6											
2.7											
2.8											
2.9											
2.10											

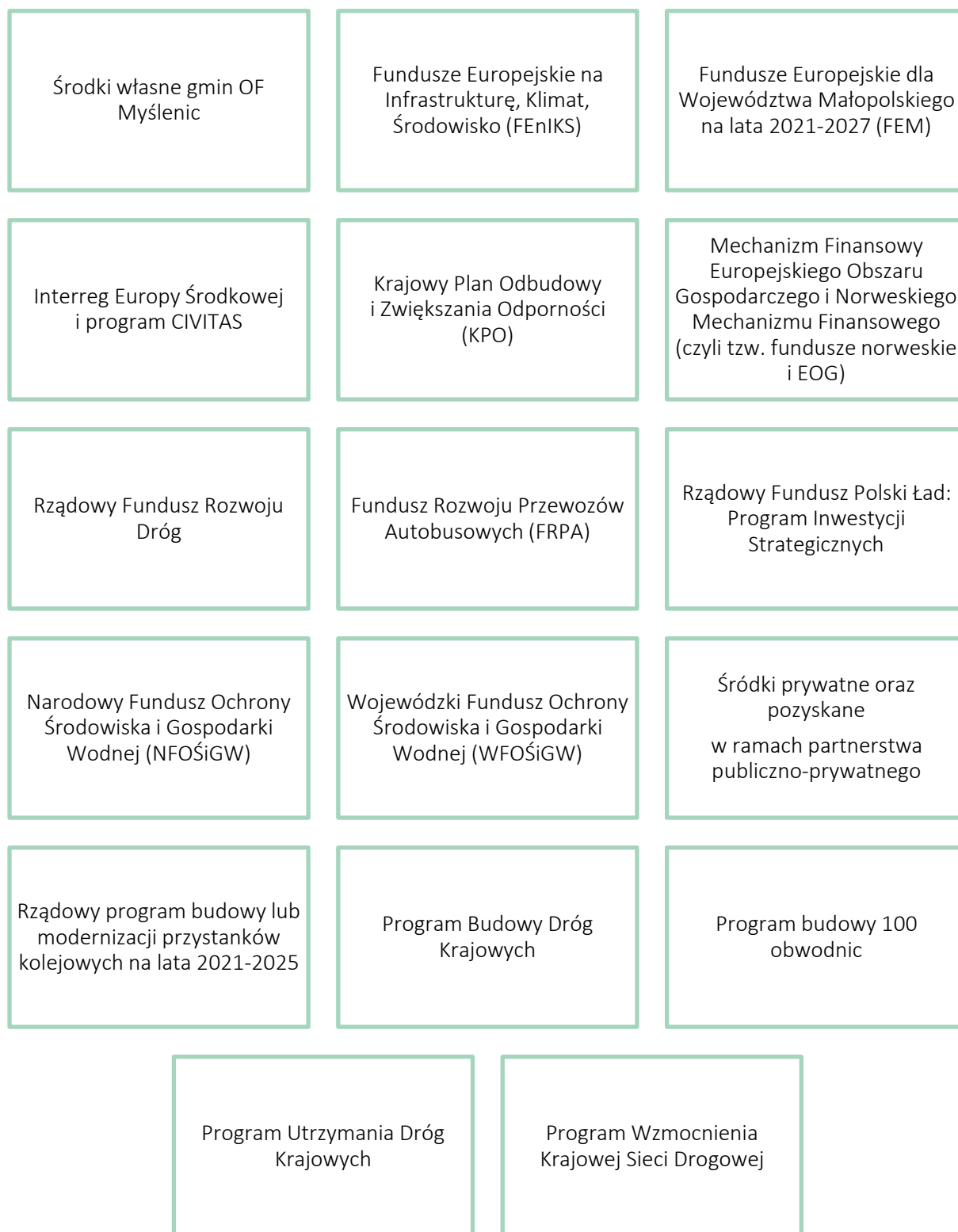
NUMER ZADANIA	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033+
3. PARTNERSTWO W ORGANIZOWANIU I ZARZĄDZANIU PUBLICZNYM TRANSPORTEM ZBIOROWYM W MOF WRAZ Z BUDOWĄ RELACJI Z MIESZKAŃCAMI											
3.1											
3.2											
3.3											
3.4											
3.5											
4. PLANOWANIE PRZESTRZENNE UWZGLĘDNIAJĄCE ZMNIEJSZENIE ZAPOTRZEBOWANIA NA TRANSPORT											
4.1											
4.2											
4.3											
4.4											
4.5											
4.6											

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

3.2. Źródła finansowania 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. Szczegółowe formy finansowania dla poszczególnych działań zaprezentowano w ich opisach powyżej.

Rysunek 1 Źródła finansowania omówionych działań



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

3.3. Monitoring, ewaluacja i aktualizacja Planu

System monitorowania

Za zbieranie i publikację danych odpowiedzialna będzie struktura powstała na bazie Grupy Roboczej ds. Zrównoważonej Mobilności. Gminy OF Myślenice będą partycypowały finansowo i merytorycznie w monitorowaniu postępów realizacji Planu. W przypadku powołania związku międzygminnego odpowiadającego za koordynację polityki mobilności w OF Myślenice, zadanie może zostać przejęte przez Biuro Związku.

Ewaluacja realizacji celów szczegółowych

Efekty realizacji celów szczegółowych (rozdział 2) będą **oceniane co trzy lata** w formie tabeli ewaluacyjnej, która będzie dostępna publicznie – wzór tabeli znajduje się w końcowej części niniejszego Planu.

DATY EWALUACJI REALIZACJI CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH PLANU



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) w planie będą **aktualizowane w 2030 roku** Wtedy odbędą się także publiczne dyskusje poświęcone postępom w realizacji planu – przedstawiciele OF Myślenic spotkają się z mieszkańcami, by zaprezentować wyniki swoich prac i porozmawiać o sukcesach i barierach w realizacji planu.

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 3 Prezentacja aktualizacji scenariuszy na przestrzeni lat w 2 cyklach

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

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

4. Wskaźniki oddziaływania PZMM OF Myślenic

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.

Zgodnie z ideą SMART wskaźniki oddziaływania PZMM powinny być:

- **Skonkretyzowane** – jednoznacznie sformułowane i niebudzące wątpliwości interpretacyjnych,
- **Mierzalne** – dające się wyrazić liczbowo,
- **Osiągalne** – możliwe do osiągnięcia poprzez realizację działań wskazanych w niniejszym Planie,
- **Istotne** – stanowiące określoną wartość dodaną z perspektywy celów PZMM,
- **Określone w czasie** – docelowe wartości są umiejscowione w czasie.

Źródłem danych dla wskaźników oddziaływania będą:

- Ogólnodostępne publiczne bazy danych: Główny Urząd Statystyczny, System Ewidencji Wypadków i Kolidacji;
- Wyniki badań ankietowych prowadzonych każdorazowo przy wyliczeniu wartości wskaźników;
- Analizy geoprzestrzenne GIS wykonane według określonego algorytmu;
- Wyniki makrosymulacyjnego modelowania ruchu, jeżeli będą dostępne w danym roku.

Za punkt odniesienia w przypadku PZMM OF Myślenic uznaje się wartości wskaźników zarejestrowane w latach 2020-2022, w zależności od dostępności danych źródłowych. 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 4. Wskaźniki oddziaływania PZMM OF Myślenic

Nazwa wskaźnika	Sposób obliczenia	Jednostka	Wartość bazowa [rok]	Wartość docelowa [2032]
Liczba wypadków drogowych oraz ofiar wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców	<p>ŹRÓDŁO: System Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK) lub Główny Urząd Statystyczny – Bank Danych Lokalnych (GUS BDL)</p> <p>Roczna liczba wypadków drogowych oraz ofiar wypadków drogowych zarejestrowanych na miejscu lub w ciągu 30 dni od wypadków na obszarze OF Myślenic (powiat myślenicki) w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców Obszaru.</p>	Liczba wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców	104,5 [2021]	50,0
		Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców	8,51 [2021]	4,80
Wskaźnik motoryzacji (liczba zarejestrowanych samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców)	<p>ŹRÓDŁO: Główny Urząd Statystyczny, Bank Danych Lokalnych (GUS BDL)</p> <p>Liczba samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców zarejestrowanych na obszarze OF Myślenic (powiat myślenicki)</p>	Liczba samochodów na 1 000 mieszkańców	663,5 [2021]	622,0
Wskaźnik dostępności czasowej transportu publicznego	<p>ŹRÓDŁO: analiza geoprzestrzenna z wykorzystaniem narzędzi GIS. Należy wykorzystać bazę adresową PRG (https://dane.gov.pl/pl/dataset/726,panstwowy-rejestr-granic-i-powierzchni-jednostek-podziaow-terytorialnych-kraju) oraz dane pochodzące z bazy PESEL.</p> <p>Procentowy udział liczby mieszkańców OF Myślenic, którzy w odległości 417 m w linii prostej (dla autobusów i tramwajów) lub 833 m w linii prostej (dla kolei i metra) od miejsca zamieszkania mają dostęp do przystanków</p>	% mieszkańców z dobrym dostępem do transportu zbiorowego	51,5% [2022]	60,0%

Nazwa wskaźnika	Sposób obliczenia	Jednostka	Wartość bazowa [rok]	Wartość docelowa [2032]
	<p>zapewniających bardzo dobry lub dobry dostęp do transportu zbiorowego.</p> <p>Dla miast powyżej 100 tys. mieszkańców dostęp bardzo dobry to powyżej średnio 10 połączeń na godzinę od 6:00 do 20:00 (w sumie w grupie przystanków w zasięgu), dostęp dobry to powyżej średnio 4 połączenia na godzinę.</p> <p>Dla miast poniżej 100 tys. mieszkańców i terenów zamiejskich dostęp bardzo dobry to powyżej średnio 4 połączenia na godzinę od 6:00 do 20:00, dostęp dobry to obsługiwane przez transport publiczny przystanki zapewniające mniej niż średnio 4 połączenia na godzinę.</p>	% mieszkańców z bardzo dobrym dostępem do transportu zbiorowego	2,1% [2022]	3,0%
Emisje CO ₂ z systemu transportowego OF Myślenic	<p>ŹRÓDŁO: kalkulator SUMI. Dane na temat proporcji źródeł zasilania pojazdów z Centralnej Ewidencji Pojazdów i kierowców (CEPiK)</p> <p>Całkowita roczna emisja dwutlenku węgla pochodząca z transportu, generowana na obszarze MOF GW w przeliczeniu na mieszkańca. Kalkulacja zgodnie z wytycznymi SUMI: https://transport.ec.europa.eu/other-pages/transport-basic-page/greenhouse-gas-emissions-indicator_en</p> <p>W kolejnych latach horyzontu PZMM zakłada się zmianę struktury napędu pojazdów zgodnie z prognozami Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych</p>	tony CO ₂ e _q emitowane w ciągu roku na mieszkańca	2,02 [2022]	1,35
Jakość powietrza – emisje PM _{2,5} z sektora transportu	<p>ŹRÓDŁO: kalkulator SUMI. Dane na temat proporcji źródeł zasilania pojazdów z Centralnej Ewidencji Pojazdów i kierowców (CEPiK)</p> <p>Całkowita roczna emisja cząstek stałych PM_{2,5} pochodząca z transportu, generowana na obszarze OF Myślenic w przeliczeniu na mieszkańca. Kalkulacja zgodnie z wytycznymi SUMI: https://transport.ec.europa.eu/other-pages/transport-basic-page/air-pollutant-emissions-indicator_en</p> <p>W kolejnych latach horyzontu PZMM zakłada się zmianę struktury napędu pojazdów zgodnie z prognozami Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych.</p>	kg PM _{2,5} e _q emitowane w ciągu roku na mieszkańca	0,85 [2022]	0,42

5. Spis tabel, rysunków i zdjęć

SPIS TABEL

TABELA 1. SPOSÓB OPISU POSZCZEGÓLNYCH DZIAŁAŃ	4
TABELA 2 HARMONOGRAM REALIZACJI ZDEFINIOWANYCH CELÓW Z OZNACZENIEM KLASY KOSZTÓW	46
TABELA 3 PREZENTACJA AKTUALIZACJI SCENARIUSZY NA PRZESTRZENI LAT W 2 CYKLACH	49
TABELA 4. WSKAŹNIKI ODDZIAŁYWANIA PZMM OF MYŚLENIC	51
TABELA 5 WZÓR TABELI EWALUACYJNEJ REALIZACJI CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH PLANU.....	54

SPIS RYSUNKÓW

RYSUNEK 1 ŹRÓDŁA FINANSOWANIA OMÓWIONYCH DZIAŁAŃ	48
--	----

Tabela 5 Wzór tabeli ewaluacyjnej realizacji celów szczegółowych planu

NR CELU	X.X.X
NAZWA CELU SZCZEGÓLOWEGO	Nazwa zadania z Planu Wdrożenia
INFORMACJA O DZIAŁANIACH NA RZECZ REALIZACJI CELU	Status działań w zakresie realizacji celu
INFORMACJA O JEDNOSTCE ODPOWIEDZIAL- NEJ	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 celu?

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.