

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

Raport Diagnostyczno-Strategiczny
Załącznik nr 1 raport z badań

DOB CZYCE
LUBIEŃ
MYŚLENICE
PCIM
RACIECHOWICE
SIEPRAW
SUŁKOWICE
TOKARNIA
WIŚNIOWA



Opracowanie pt.

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

ETAP 1 – Raport Diagnostyczno-Strategiczny.

Załącznik nr 1 - raport z badań

przez firmę:

TOR

ZESPÓŁ DORADCÓW
GOSPODARCZYCH

Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

ul. Sielecka 35, 00-738 Warszawa

www.zdgtor.pl

na zlecenie:



Gmina Myślenice

ul. Rynek 8/9, 32-400 Myślenice

www.myslenice.pl

na podstawie umowy z dnia 21 kwietnia 2022 r.

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

Skład autorski opracowania:

Maciej Mysona – Kierownik Projektu

Bartosz Jarecki – Koordynator Projektu

Jakub Balik

Michał Grobelny

Bartłomiej Kasiuk

Dawid Kulawczuk

Michał Męczyński

Jakub Piecuch

Krzysztof Ruciński

dr Maria Zych-Lewandowska

i inni

Skład i opracowanie graficzne:

Natalia Jamróż



SPIS TREŚCI

1.	RAPORT Z BADAŃ ILOŚCIOWYCH.....	3
2.	RAPORT Z BADAŃ IDI	15
3.	RAPORT Z BADAŃ FGI	53
4.	RAPORT Z WARSZTATÓW – ETAP 1.	61
5.	RAPORT Z WARSZTATÓW - ETAP 2.	69
6.	WYKAZ BADAŃ IDI/FGI.....	76
7.	SPIS TABEL, RYSUNKÓW I WYKRESÓW	77

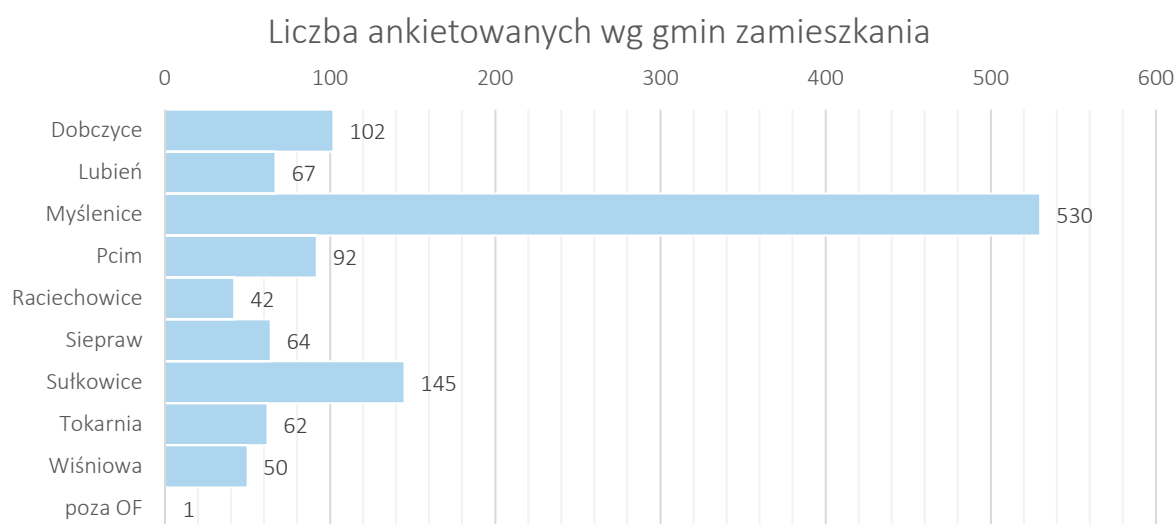
1. Raport z badań ilościowych

W dniach 5.09-23.09.2022 przeprowadzono badania ankietowe na terenie Obszaru Funkcjonalnego Myślenic. Miały na celu poznanie preferencji mieszkańców związanych z przemieszczaniem się oraz subiektywną oceną elementów systemu transportowego.

Próba badawcza liczyła 1 155 osób, przy czym w przypadku 800 osób wykorzystano metodę PAPI (*Pen-and-Paper Personal Interview*), dla pozostałych 355 osób udostępniono ankietę internetową w formie CAWI (*Computer-Assisted Web Interview*). Następnie dokonano połączenia wyników obydwu prób.

Poniższe wykresy obrazują metrykę próby badawczej.

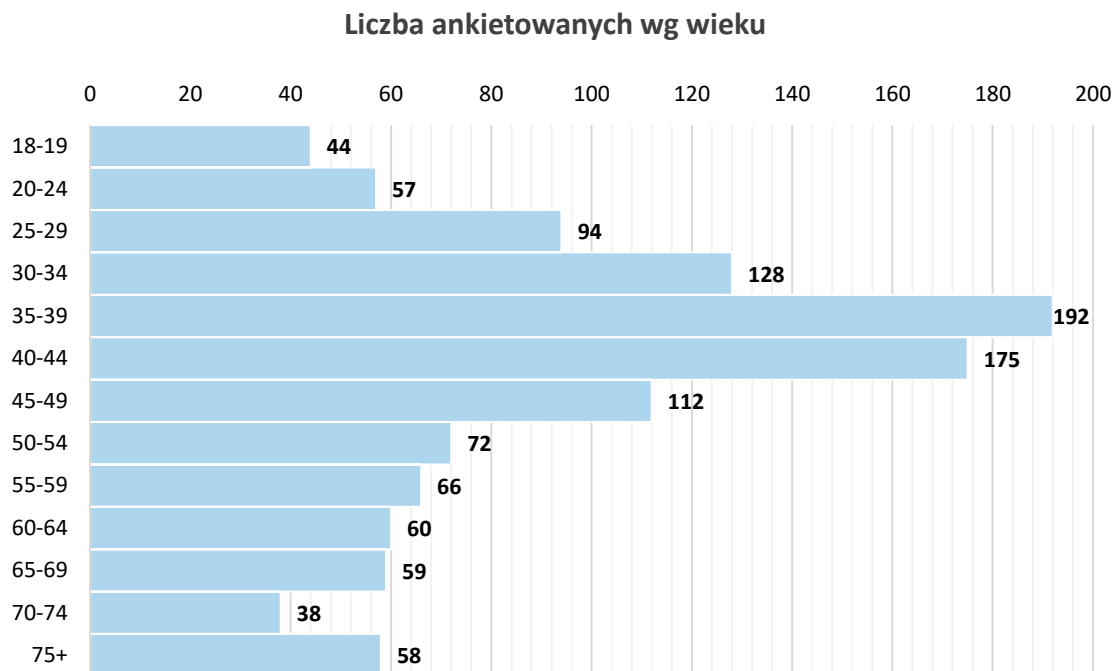
Wykres 1. Struktura zamieszkania ankietowanych wg gmin



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Próba badawcza w zakresie ankiet PAPI obejmowała reprezentatywną grupę mieszkańców, z podziałem kwotowym uwzględniającym liczbę mieszkańców w danej gminie. Celem uzupełnienia wyników do bazy dołączone zostały wyniki ankiet CAWI. Na wykresie można zaobserwować, że udział procentowy ankietowanych pokrywał się z liczbą mieszkańców danej gminy.

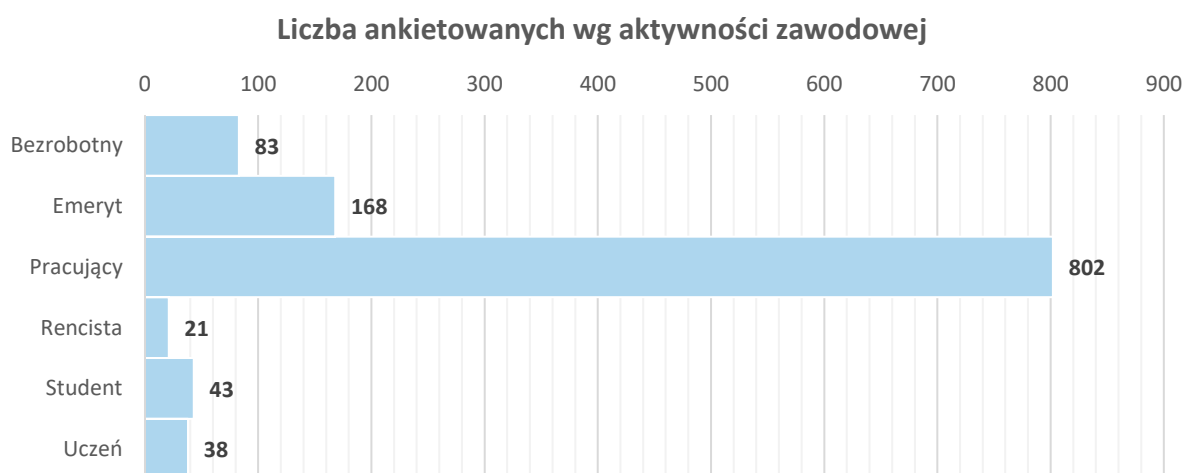
Wykres 2. Podział struktury wiekowej ankietowanych



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

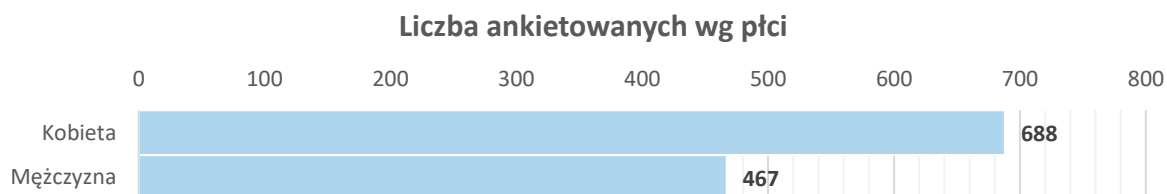
Najwięcej wyników uzyskano w grupach 35-35 lat i 40-45 lat. Jest to niecodzienne zjawisko, w porównaniu do badań na analogicznych obszarach, ze względu na trudność przepytania osób pracujących i posiadających dzieci w wieku szkolnym i ich dużą ilość obowiązków codziennych. Cieszy więc fakt, że grupa ta tak licznie wypowiedziała się w ankiecie. Szczególnie, że to oni i ich potomkowie będą największymi beneficjentami działań przedstawionych w dokumencie.

Wykres 3. Struktura aktywności zawodowej ankietowanych



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

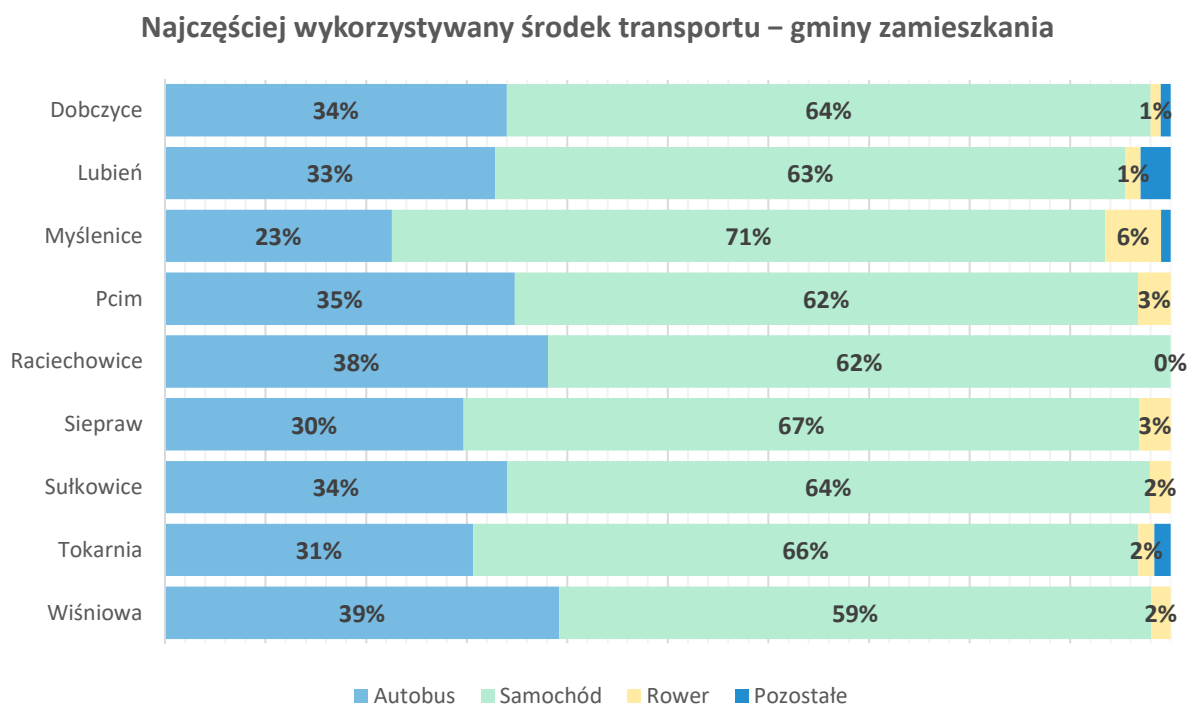
Wykres 4. Podział ankietowanych wg zadeklarowanej płci



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Wśród ankietowanych 59,6% stanowiły kobiety. Popularnym zjawiskiem jest, że to właśnie one częściej udzielają odpowiedzi w wywiadach bezpośrednich. Postrzeganie przez kobiety problemów związanych z komunikacją są również inne niż mężczyzn, wynika to bezpośrednio z typowego podziału obowiązków. Panie częściej zmuszone są do wykonywania podróży obowiązkowych związanych z zakupami czy zajęciami szkolnymi dzieci. W przypadku opieki nad małymi dziećmi częściej zwracają też uwagę na problemy związane z barierami architektonicznymi i dostępnością transportu.

Wykres 5. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące najczęściej wybieranego środka transportu z podziałem na gminy



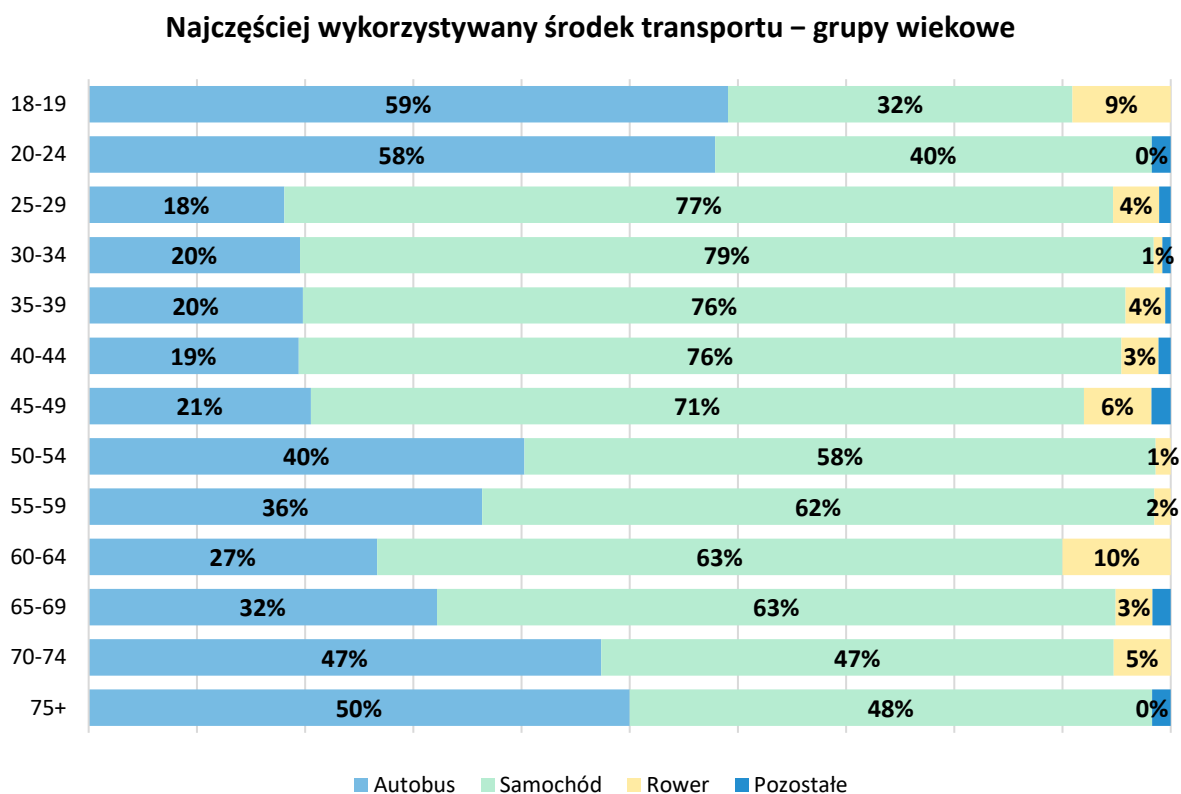
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Jak widać na powyższym wykresie, najczęściej wybieranym środkiem transportu w każdej gminie jest samochód osobowy. Związane jest to bezpośrednio z charakterystyką miejsca, lokalizacją w terenie górskim oraz rozproszoną zabudową. Nie można oczekiwać, że mieszkańcy OF Myślenice, przy braku odpowiedniej infrastruktury i wspomnianych wcześniej

uwarunkowaniach, będą wybierali podróże piesze lub rowerowe tak często jak mieszkańcy dużych ośrodków miejskich. Spowodowane jest to również rozproszeniem generatorów ruchu.

Ciekawi jednak fakt, że w samej gminie Myślenice rower był podstawowym środkiem transportu wśród 6% badanych. Najprawdopodobniej spowodowane jest to gęstością zaludnienia gminy i dogodną lokalizacją sporej liczby generatorów ruchu.

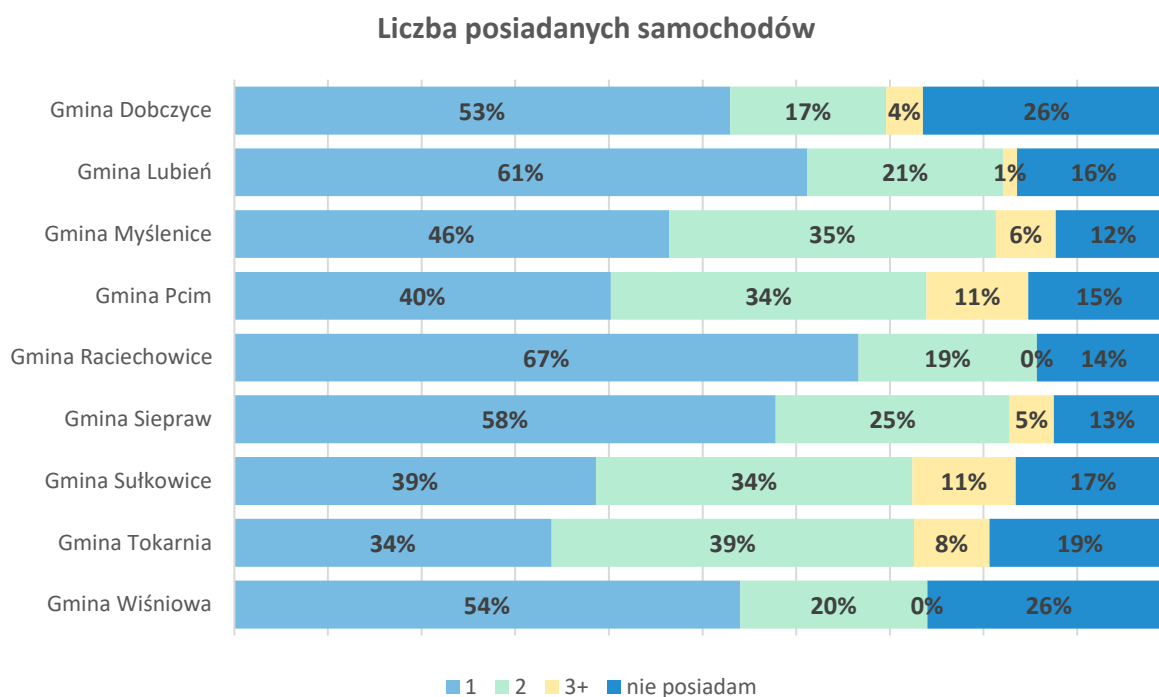
Wykres 6. Podział na najczęściej wybierany środek transportu ze względu na wiek respondentów



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Fakt, że autobus jest podstawowym środkiem transportu w grupie wiekowej 18-24 może dziwić, szczególnie w momencie, kiedy bariera finansowa zakupu samochodu jest stosunkowo niska. Zjawisko wykorzystania autobusów jako podstawowego środka transportu w tych grupach wiekowych cieszy i należy je rozpatrywać jako szansę na stałą zmianę zachowań komunikacyjnych tego pokolenia. Szczególnie, że w starszych grupach wiekowych udział tego środka transportu spada blisko trzykrotnie. Autobus staje się również popularny wśród ludzi starszych. Najprawdopodobniej spowodowane jest to zaszczościami historycznymi i faktem braku popularyzacji komunikacji indywidualnej do końca lat 90. Można również domniemywać, że dochodzą tutaj ewentualne trudności z prowadzeniem pojazdów, wynikające z ograniczeń zdrowotnych.

Wykres 7. Liczba posiadanych samochodów w gminach OF Myślenic



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Dostępność samochodów osobowych na badanym obszarze jest bardzo duża. Na całym obszarze najmniejszy poziom tej dostępności wyniósł aż 74%, co jest bardzo wysokim wynikiem. Dostępność dwóch aut w gospodarstwie domowym w zdecydowanej większości gmin przekraczała 20%, a w gminie Tokarnia sięgała blisko 40% ankietowanych.

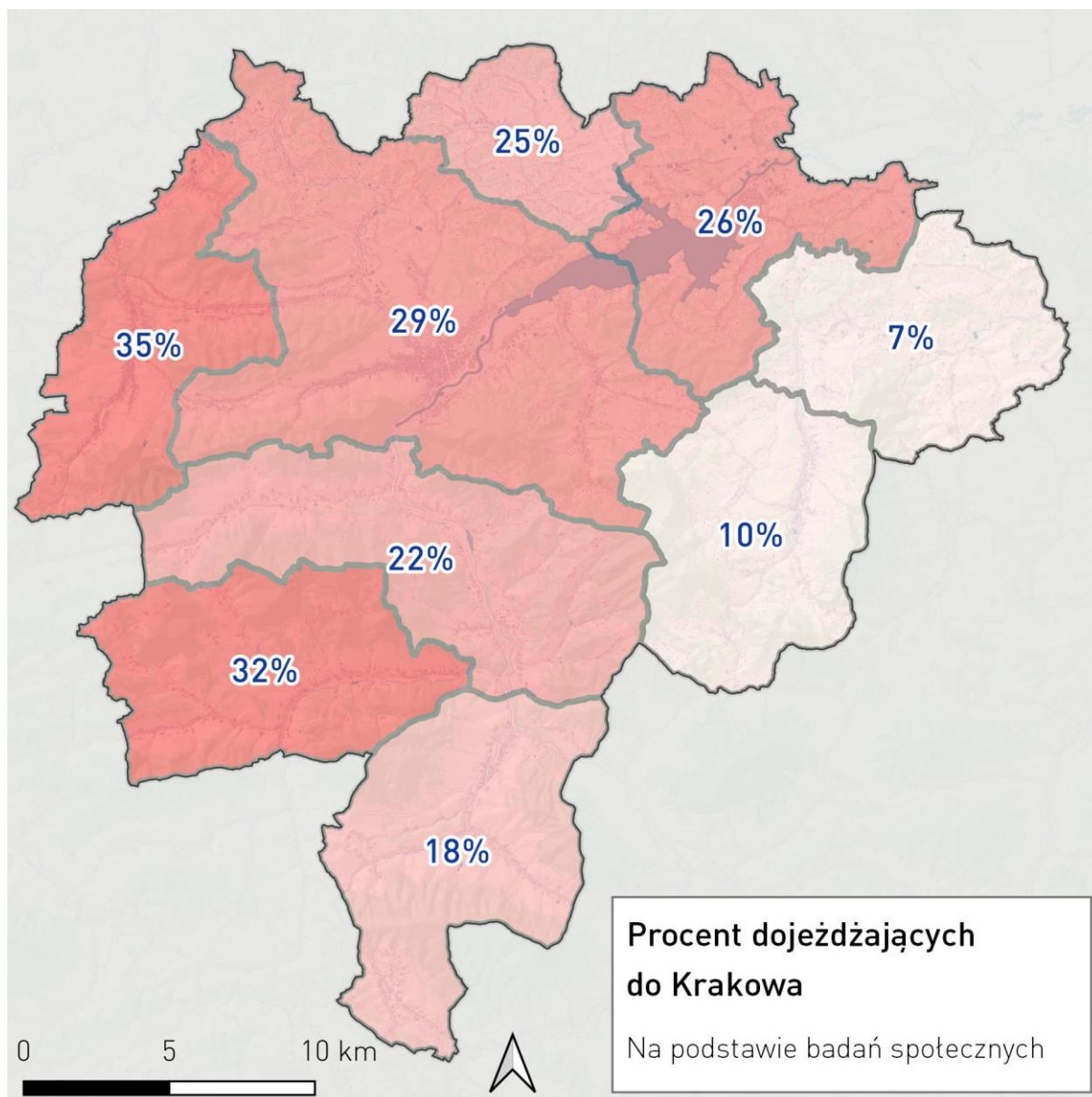
Istotną zmienną jest udział Krakowa jako destynacji codziennych podróży mieszkańców – dla całego Obszaru Funkcjonalnego wynosi on 26,6%. W odniesieniu do gmin współczynnik udziału podróży przedstawiał się następująco:

Tabela 1. Kierunki codziennych podróży pomiędzy gminami

DO (poz.) Z (pion.)	Dobczyce	Lubień	Myślenice	Pcim	Raciechowice	Siepraw	Sułkowice	Tokarnia	Wiśniowa	Kraków
Dobczyce	23%	3%	16%	4%	4%	5%	5%	1%	2%	26%
Lubień	3%	46%	22%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	18%
Myślenice	3%	1%	59%	2%	0%	1%	3%	0%	1%	29%
Pcim	2%	0%	43%	22%	0%	1%	1%	2%	3%	22%
Raciechowice	12%	2%	10%	0%	67%	0%	0%	0%	2%	7%
Siepraw	2%	0%	38%	0%	0%	33%	0%	3%	0%	25%
Sułkowice	1%	0%	31%	3%	0%	2%	24%	1%	0%	35%
Tokarnia	0%	3%	27%	10%	0%	2%	0%	21%	2%	32%
Wiśniowa	6%	0%	14%	2%	4%	0%	0%	0%	65%	10%

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

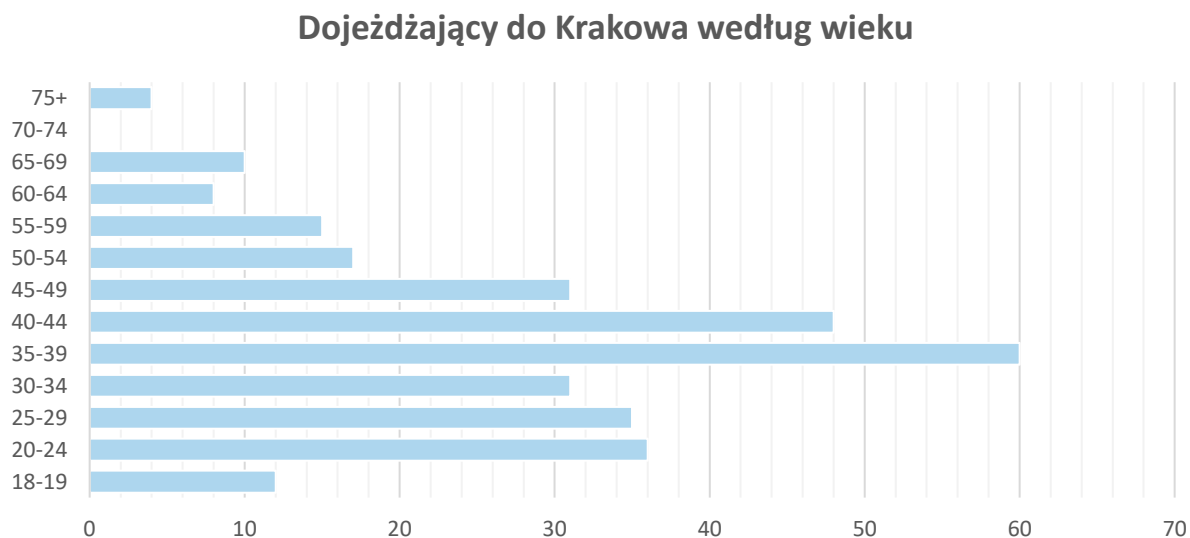
Rysunek 1. Udział osób dojeżdżających codziennie do Krakowa



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Jak przedstawiono na mapie, blisko 30% codziennych podróży z gminy Myślenice odbywa się w kierunku Krakowa. Współczynnik ten jest zróżnicowany na całym obszarze funkcjonalnym, a jego wielkość jest uwarunkowana dostępnością infrastruktury drogowej (droga DK52 w gminie Sułkowice i DK7/S7 w gminach Myślenice, Pćmy i Tokarnia).

Wykres 8. Podział wiekowy osób dojeżdżających do Krakowa



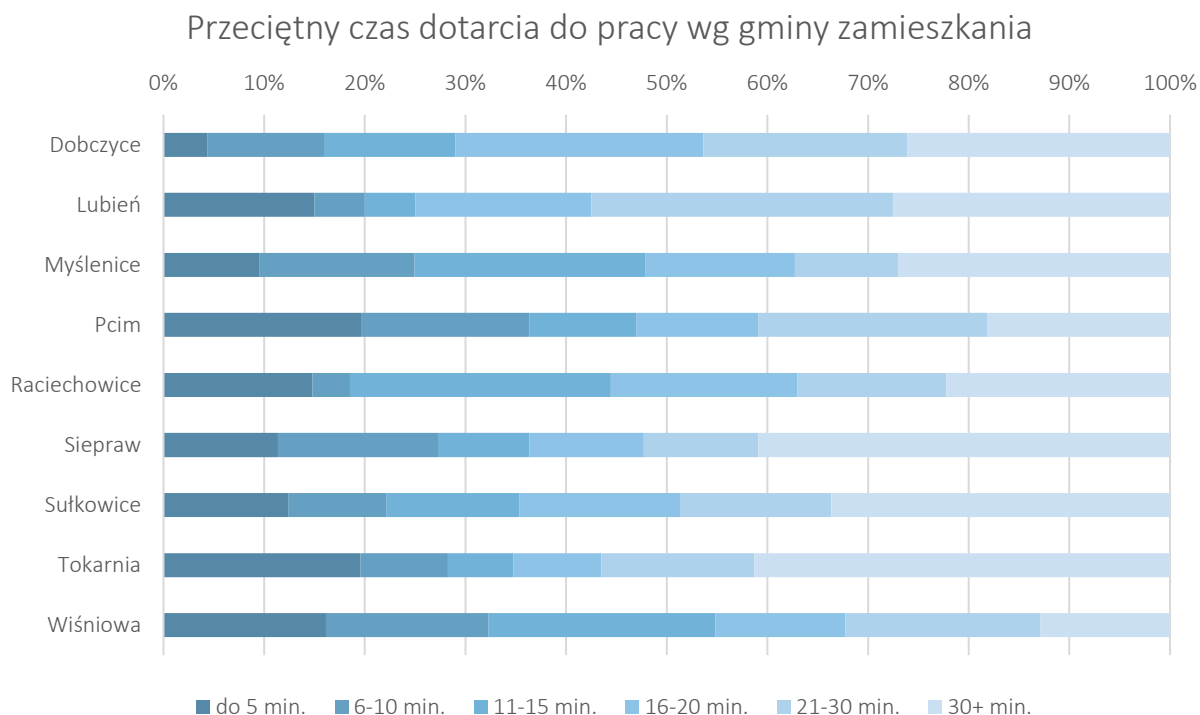
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Na wykresie przedstawiono udział wiekowy osób deklarujących dojazdy do Krakowa. Wśród nich najliczniejszą grupę stanowią osoby w wieku produkcyjnym, co związane jest z miejscem pracy, jak i dostępem do punktów usługowych, kulturalnych i w mniejszym stopniu sposobem spędzania wolnego czasu. Należy zaznaczyć, że ponad 35% ludności w wieku tzw. „studenckim” również dojeżdża do Krakowa. Łatwy dojazd do stolicy regionu zapewniają dobre połączenia autobusowe wzdłuż dróg S7/DK7 i DK52. Wynik dla grupy wiekowej 20-24 można skorelować z częstym korzystaniem z autobusu, co można zauważyć na wykresie 6.

Rozpatrując przeciętne czasy dojazdu do pracy zilustrowane na kolejnym wykresie, możemy skorelować je z dojazdami mieszkańców do Krakowa. To właśnie z gmin, z których czas dojazdu do pracy jest najdłuższy, najwięcej osób odbywa podróże do stolicy województwa. Na uwagę zasługuje też fakt, że w gminach Wiśniowa, Pcim, Dobczyce i Raciechowice ponad 40% osób pracujących mieszka w odległości 15 minut od miejsca pracy.

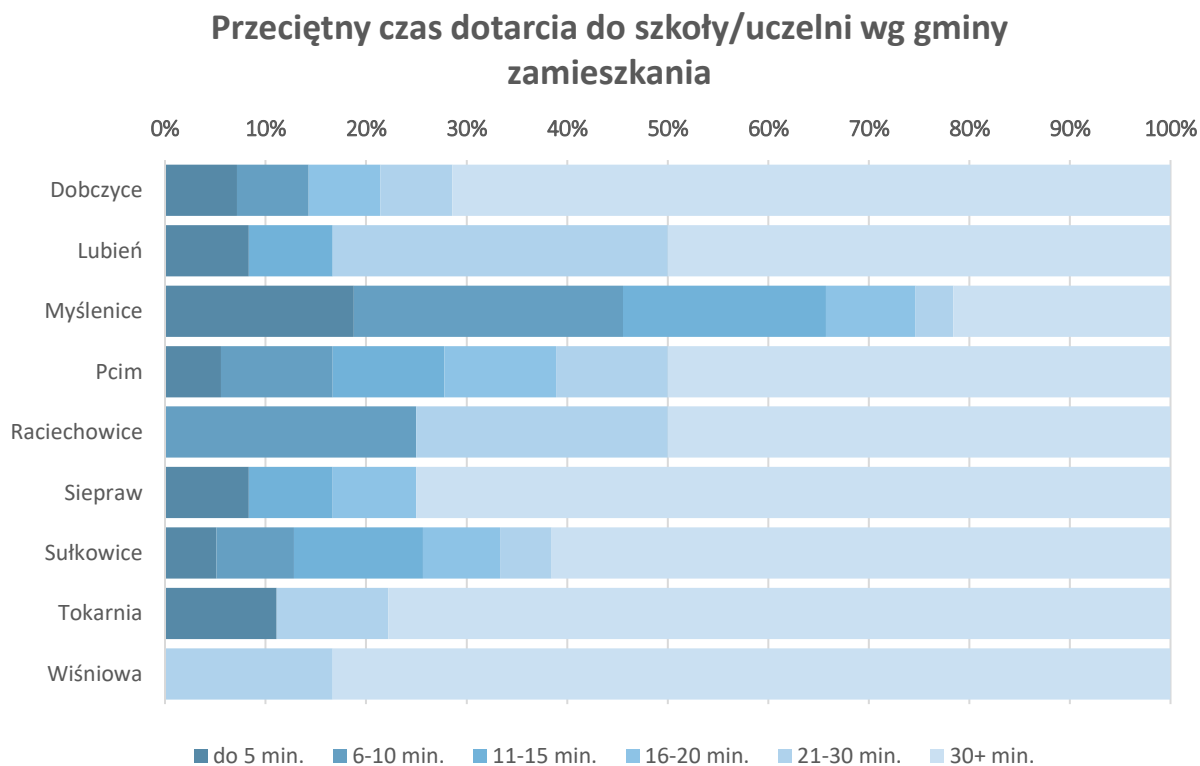
Negatywnym zjawiskiem zaobserwowanym na OF Myślenic jest natomiast średni czas dojazdu do miejsca nauki z poszczególnych gmin. We wszystkich gminach poza Myślenicami ponad 50% uczniów pokonuje drogę do szkoły w czasie ponad 30 minut. Najdłuższe średnie czasy dotarcia do szkoły odnotowano w gminach Dobczyce, Siepraw, Tokarnia i Wiśniowa. To właśnie tutaj ponad 70% dzieci potrzebuje codziennie ponad 60 minut na podróże związane z edukacją. Odmienna sytuacja jest widoczna na terenie gminy Myślenice, gdzie 65% dzieci dociera do szkoły w czasie krótszym niż 15 minut.

Wykres 9. Czasy dotarcia do pracy z podziałem na miejsca zamieszkania



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

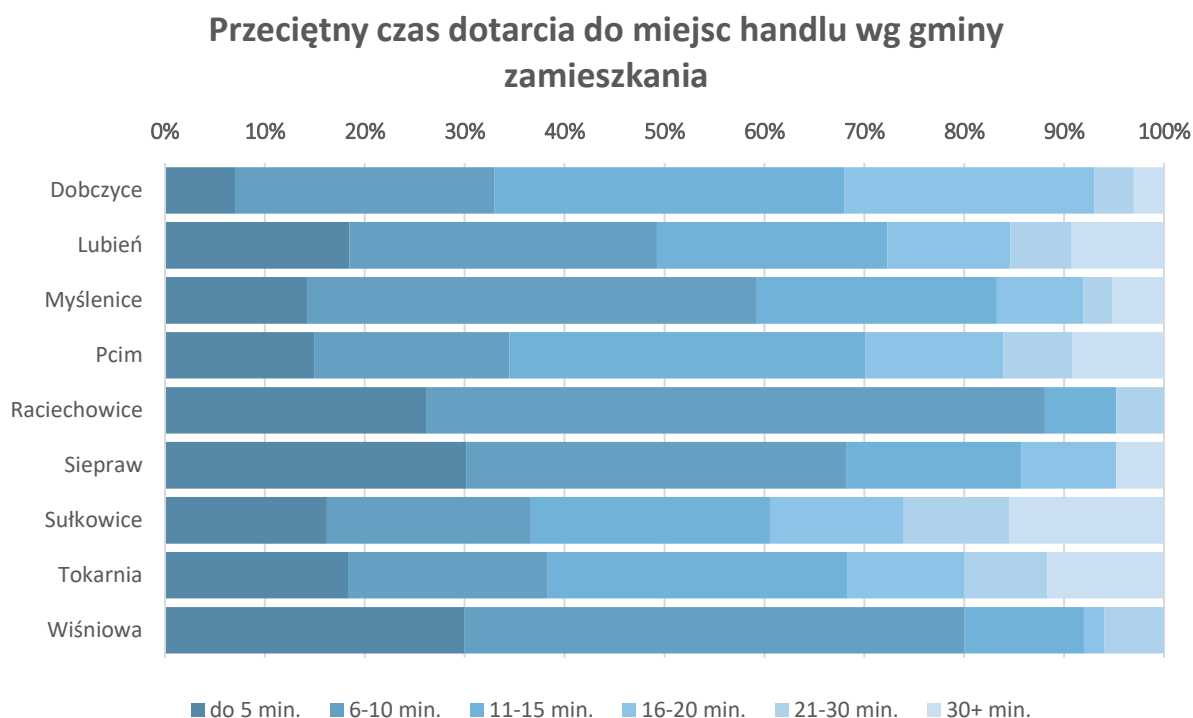
Wykres 10. Czas dotarcia do szkoły/uczelni z podziałem na miejsce zamieszkania



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

W zakresie analizy czasu dotarcia do miejsca handlu cieszy fakt, że znaczna część mieszkańców ma dostęp do tego typu obiektów w czasie poniżej 15 minut, a ponad połowa ankietowanych deklaruje czas dojścia w czasie krótszym niż 10 minut.

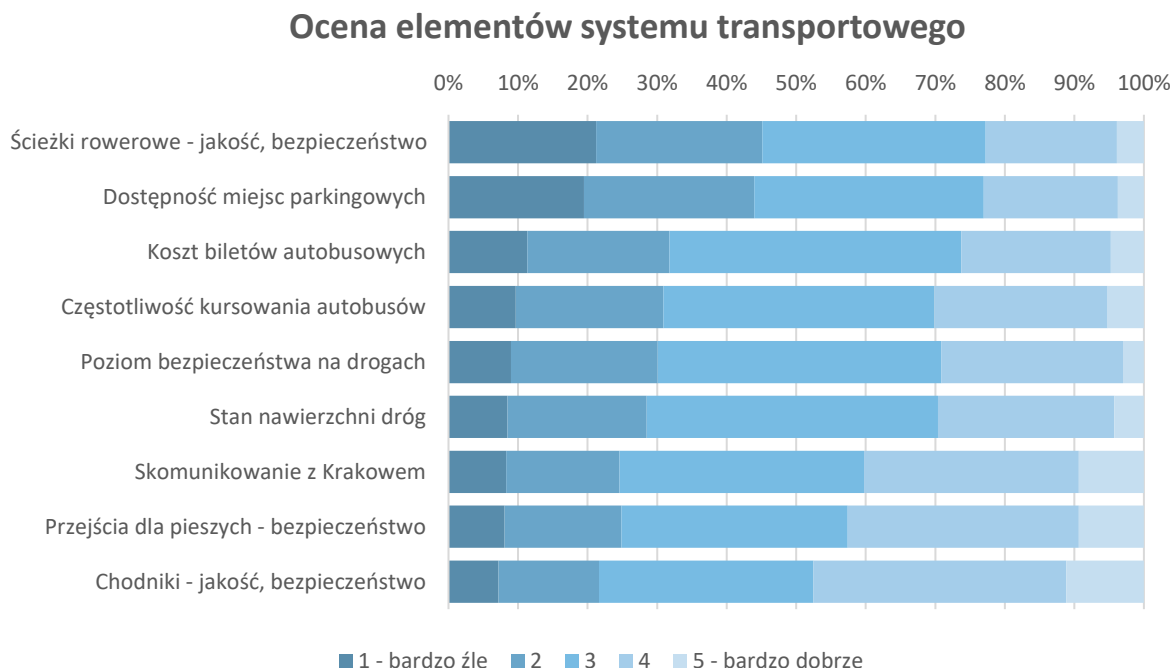
Wykres 11. Czas dotarcia do miejsca handlu z podziałem na miejsce zamieszkania



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

W kolejnym pytaniu przeanalizowano zadowolenie respondentów z poszczególnych elementów systemu transportowego. Ankietowani mogli ocenić w skali od 1 (bardzo źle) do 5 (bardzo dobrze) podsystemy transportu i ich elementy. Najbardziej negatywnie zostały ocenione jakość ścieżek rowerowych i dostępność miejsc parkingowych. W obu przypadkach 45% ankietowanych dało ocenę: „źle” lub „bardzo źle”. Jeżeli za odpowiedź niepozytywną uznamy również ocenę 3, oznaczać to będzie, że tylko: „skomunikowanie z Krakowem” i elementy infrastruktury pieszej zostały ocenione pozytywnie przez ponad 40% respondentów. Jeszcze dalej plasuje się ocena elementu: „bliskość przystanków autobusowych”, oceniona pozytywnie jedynie przez 38% społeczeństwa.

Wykres 12. Ocena poszczególnych elementów systemu transportowego OF Myślenic

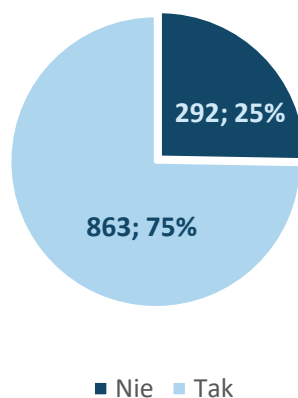


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Tylko 25% ankietowanych wskazało, że codzienne obowiązki mogą wykonać bez pomocy samochodu. Ta informacja pokazuje, jak bardzo społeczeństwo jest uzależnione od podróżowania komunikacją indywidualną. Wyniki odpowiedzi na to pytanie mogą być pokłosiem wielu czynników, jednym z nich jest niekomplementarny system PTZ na OF Myślenic czy specyficzne ukształtowanie terenu, zniechęcające do innych form transportu.

Wykres 13. Konieczność posiadania auta osobowego do załatwienia codziennych spraw

Czy uważa Pani/Pan, że w Państwa gminie samochód osobowy jest niezbędny do wygodnego załatwienia wszystkich codziennych spraw?



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Tabela 2. Odpowiedzi na pytanie: Co skłoniłoby Panią/Pana do rezygnacji z codziennego podróżowania samochodem? (proszę zaznaczyć maks. 3 odpowiedzi)

Argument	Liczba ankietowanych
Częstsze kursowanie autobusów także wieczorami i w weekendy	313
Dalszy wzrost cen paliw	296
Powstanie nowych, szybkich i dogodnych czasowo połączeń autobusowych do miejsca, gdzie codziennie dojeżdżam samochodem	275
Nie korzystam z samochodu w codziennych podróżach	266
Tańsze bilety autobusowe	184
Nic nie skłoni mnie do zrezygnowania z samochodu	168
Nowe połączenie kolejowe Myślenice – Kraków	141
Zwiększenie punktualności autobusów	116
Więcej miejsc w autobusach – mniejszy tłok	110
Połączenie wszystkich autobusów w jedną sieć obsługiwaną przy pomocy jednej karty/aplikacji	103
Stworzenie spójnej sieci ścieżek rowerowych wraz ze stojakami i miejscami odpoczynku	103
Bardziej nowoczesne i czystsze autobusy	98

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Jak zaznaczono w tabeli powyżej, największe znaczenie w zakresie zmiany środka transportu ma cena paliwa, która bezpośrednio przekłada się na koszty podróży. Kolejne miejsca zajmowały odpowiedzi dotyczące czasu dojazdu i częstotliwości kursowania, a w dalszej kolejności cena biletów. Z rozkładu odpowiedzi wynika wprost, że najważniejszymi determinantami wyboru środka transportu są koszt, czas i dostępność, a w dalszej kolejności aspekty związane z wygodą (np. bezpośredniość czy nowoczesność pojazdów). Wiele osób oczekuje również częstszego kursowania autobusów w weekendy i wieczory.

Ankietowani, w odpowiedzi na to pytanie, mogli także udzielić własnej odpowiedzi. Wśród nadesłanych ankiet pojawiły się następujące odpowiedzi / postulaty:

- Poprawa stanu zdrowia (7 osób),
- Pojawienie się częstszych połączeń w relacji Skomielna Czarna – Myślenice;

- Większa regularność rozkładów jazdy;
- Zwiększenie częstotliwości busów przez Rudnik;
- Połączenie autobusowe gminy Sułkowice z gminą Skawina;
- Rozwiązanie problemu młodocianych kierowców, których „popisy” zniechęcają do korzystania z innych niż samochód środków transportu.

2. Raport z badań IDI

Indywidualny wywiad pogłębiony (IDI) polega na prowadzeniu przez badacza indywidualnej rozmowy z respondentem w oparciu o wcześniej przygotowany scenariusz. Respondent dobierany jest ze względu na jego powiązanie z tematyką badań. Celem wywiadu jest poznanie poglądów, opinii i oczekiwań jednostek oraz uzyskanie możliwie największej ilości ważnych dla badania szczegółów. Indywidualne wywiady pogłębione pozwalają skutecznie określić przyczyny zidentyfikowanych zjawisk, wyjaśnić obecność zaobserwowanych faktów, a to wszystko dzięki odwoływaniu się do doświadczeń respondentów, zapewnieniu im większej swobody wypowiedzi, a przede wszystkim możliwości dopytywania ich o ważne dla realizacji badania kwestie. Cała rozmowa zostaje zarejestrowana na nośniku audio, a następnie poddana transkrypcji i analizie. Grupą docelową badań IDI są przedstawiciele instytucji o kluczowym znaczeniu dla systemu mobilności OF oraz osoby z obszaru o największym zasobie wiedzy na temat mobilności.

Uwagi i postulaty przedstawione w raportach z badań reprezentują indywidualny punkt widzenia danego rozmówcy i nie są generalizowane na całą populację. W ramach formułowania głównego dokumentu PZMM postulaty te zostaną zweryfikowane przy wykorzystaniu wyników pozostałych badań i analiz.

Badanie IDI 1. Gmina Dobczyce – Referat Inwestycji

Zagadnienie	Punkt widzenia rozmówców
Piesi	<ul style="list-style-type: none"> Zabudowa „łanowa” i „zagrodowa” w Gminie Dobczyce utrudnia komunikację pieszą ze względu na duże odległości pomiędzy miejscami zamieszkania a celami podróży. Wąskie chodniki wzdłuż części ulic w Dobczycach utrudniają komunikację pieszą. W opinii rozmówcy mieszkańcy Gminy są przyzwyczajeni do odbywania nawet krótkich podróży samochodowych, które mogłyby zostać zastąpione 15-minutowym spacerem.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Ostatnie 20 lat przyniosło regres w zakresie komunikacji publicznej – spadła liczba połączeń. W Dobczycach brakuje głównego węzła przesiadkowego (dworca autobusowego), część busów zatrzymuje się na Witosa a część pod zamkiem. W komunikacji prywatnej dominuje stary tabor, co przekłada się na niski komfort podróży.

Zagadnienie	Punkt widzenia rozmówców
	<ul style="list-style-type: none"> • W opinii rozmówcy busy w relacji Dobczyce - Myślenice kursują zbyt rzadko, brak komunikacji do Myślenic stwarza barierę dla ludzi młodych oraz ogranicza możliwości dojazdu dla turystów. • Brak stałej komunikacji gminnej lub powiatowej dla dojazdu młodzieży do szkół; propozycja kupna niewielkich busów elektrycznych. Brakuje także komunikacji umożliwiającej dojazd do szkół średnich (np. szkoły gastronomicznej w Myślenicach). • Niezbędna regularność połączeń komunikacji zbiorowej i integracja oraz koordynacja połączeń lokalnych z tymi do Krakowa; potrzeba większej liczby połączeń szkolnych, rozłożonych w przemyślany sposób, zwłaszcza w kontekście połączeń powrotnych ze szkół średnich.
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> • Rynek w Dobzycach – główne miejsce powstawania zatorów drogowych. Przez Rynek przebiega droga o charakterze częściowo tranzytowym. • Propozycje ograniczenia ruchu w obrębie Rynku spotykają się z dużym oporem ze strony mieszkańców.
Powiązania zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> • Dobczyce są dosyć samowystarczalne pod względem funkcjonalnym. Wiele osób pracuje na terenie strefy przemysłowej w gminie. • Połączenia Kolei Małopolskich w relacji Dobczyce – Wieliczka PKP: w opinii rozmówcy nie jest ono konkurencyjne czasowo względem bezpośrednich busów Dobczyce – Kraków. Autobus KMł ma około 30 przystanków po drodze. • Bezpośrednie połączenia autobusowe do Krakowa: brak wystarczającej informacji pasażerskiej na przystankach i stronach internetowych przewoźników. Brak właściwego oznaczenia przystanków przez przewoźników. • Dla części mieszkańców Gminy rozwiązaniem przy dojeździe do Krakowa może być skorzystanie z parkingu P&R w Wielicze. Problemem jest duże zatłoczenie tego parkingu.
Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności	<ul style="list-style-type: none"> • Wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania w centrum ograniczyłoby liczbę aut mogących tam zaparkować. • Strefa Płatnego Parkowania w centrum jest potrzebna, aby ograniczyć ruch samochodowy w tym rejonie. Parkingi bezpłatne powinny powstać poza obszarem ścisłego centrum, jednak przy możliwości swobodnego dojścia do centralnie ulokowanych usług, np. na ul. Podgórskiej.

Zagadnienie	Punkt widzenia rozmówców
	<ul style="list-style-type: none"> Ograniczenie ruchu w centrum jest tematem drażliwym, mieszkańcy są przeciw. Postulat do SUMP – stworzenie strefy ograniczonego ruchu przy ul. Rynek i Kilińskiego, strefy zamieszkania i kanalizacja ruchu przez równoległe ciągi drogowe.
Mobilność instytucji	<ul style="list-style-type: none"> Brak przystanków dedykowanych zakładom pracy w strefie przemysłowej. Kompletny brak obsługi komunikacyjnej tych terenów oprócz połączeń pracowniczych. Najwięksi inwestorzy w strefie ekonomicznej – Wawel, Alfa, Polimer. Ten, kogo stać, organizuje przejazdy pracownicze, natomiast w większości przypadków ludzie organizują dojazd na własną rękę (często w formie carpoolingu). Rynek w Dobczycach – właściciele obiektów handlowych chcą parkować w ich bezpośrednim sąsiedztwie. Zmniejsza to dostępność miejsc parkingowych w tym obszarze. Rozmówca lobbuje przeniesienie siedziby Urzędu Miasta (Gminy) na teren miasta obok zapory. Powody to brak dostosowania obecnego obiektu dla osób niepełnosprawnych, mała przestrzeń dla parkowania w przeciwieństwie do proponowanego miejsca. Nowa lokalizacja byłaby lepiej dostępna pod kątem komunikacji.
Urbanistyka	<ul style="list-style-type: none"> W gminie dominuje zabudowa „łanowa” i „zagrodowa”. Pozwolenia na budowę są wydawane także dla terenów o niskiej dostępności komunikacyjnej.
Turystyka	<ul style="list-style-type: none"> Bariera ze strony państwa dla zagospodarowania na potrzeby miasta wybrzeża zalewu Dobczyckiego. Ok. 100 turystów dziennie odwiedza Muzeum Regionalne w Dobczycach (okres letni - od maja do września).

Badanie IDI 2. Przedstawiciel biznesu. Deweloper Myślenice – Raba Słoneczne, P. W. Raba Dyczkowski i Spółka, Spółka z o.o.

Zagadnienie	Punkt widzenia rozmówców
Rowery	<ul style="list-style-type: none"> Postulat budowy drogi dla rowerów: wzdłuż rzeki Bysiny, po obu stronach w pasie technicznym. Potrzeba, żeby miasto odzyskało ten pas techniczny i rozwinęło tam infrastrukturę, budując kładki. Przez Myślenice ciężko przejechać rowerem ze względu na intensywny ruch samochodowy, częste korki oraz miejsce ograniczone przez samochody parkujące na chodniku.

Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Oferta przewozowa w relacji Myślenice – Kraków jest wystarczająca. Potrzebne są dodatkowe połączenia wewnątrz Gminy Myślenice w celu obsługi rozbudowujących się osiedli.
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> W opinii rozmówcy potrzebna jest druga trasa poprowadzona równoległe do drogi E77, umożliwiająca dojazd do Krakowa.
Mobilność instytucji	<ul style="list-style-type: none"> W Myślenicach występuje niedostatek miejsc parkingowych przy głównych instytucjach.

Badanie IDI 3. Przedstawiciel PTTK Oddział Lubomir w Myślenicach

Zagadnienie	Punkt widzenia rozmówców
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Powiat Myślenicki jest wewnątrz dobrze skomunikowany. Komunikacja między powiatami jest zdecydowanie niewystarczająca (brakuje połączeń transportu zbiorowego z Suchą Beskidzką; problem z połączeniem między Myślenicami a Wadowicami). Utrudnieniem w tym aspekcie jest specyficzne ukształtowanie powierzchni, utrudniające powstanie sieci dróg, spajające w satysfakcjonujący sposób powiat Myślenice z sąsiadującymi. Dojazd spoza gminy Myślenice do miasta bywa zawodny ze względu na to, iż kursujący tam prywatni przewoźnicy nie zapewniają regularnych połączeń, wystarczającej częstotliwości i dostatecznej informacji na ich temat. W opinii rozmówcy tabor powinien być „państwowy”, a bilety powinny być darmowe. Takie postanowienia powinny być regulowane przez władze centralne, na poziomie ustaw. Jest to też ważny aspekt w kontekście ekologii i stawiania na transport zeroemisyjny. Atrakcyjna komunikacja miejska w Myślenicach oznacza kursowanie busów z częstotliwością co najmniej co 15 minut. Pożądanym jest kursowanie komunikacji pomiędzy Myślenicami a innymi miejscowościami powiatu z częstotliwością co najmniej raz na godzinę. W godzinach 6:00-11:00, 13:00-24:00. Dużym problemem jest brak możliwości wydostania się poza Myślenice osób, które kończą pracę o 23:00.

Badanie IDI 4. Przedstawiciel biznesu, transport towarów i logistyka; Porębski-Serwis Mobilny TIR

Zagadnienie	Punkt widzenia rozmówców
Piesi	<ul style="list-style-type: none"> Gmina Pcim stale rozwija się pod względem infrastruktury bezpiecznej dla pieszych (oświetlenie, chodniki, mała architektura).
Rowery	<ul style="list-style-type: none"> Potrzebna jest droga rowerowa wzdłuż trasy serwisowej równoległej do S7 w kierunku południowym od Myślenic. Bardzo dużo rowerów przemieszcza się drogą serwisową, dodatkowo wzdłuż pasa drogowego jest wystarczająca przestrzeń na taką inwestycję.
Transport zbiorowy	<ul style="list-style-type: none"> Prywatni przewoźnicy doprowadzili do upadku PKS-u myślenickiego ze względu na większą operatywność. Miało to plusy i minusy. Przejęcie rynku przez przewoźników prywatnych doprowadziło do luk w kursowaniu autobusów między Myślenicami a Krakowem. Niedostosowaniem kursów do potrzeb potencjalnych pasażerów. Potrzebny jest złoty środek. Transport powinien być organizowany i wspomagany finansowo przez samorząd, natomiast jeździć powinni prywatni przewoźnicy. W relacji Myślenice – Stróża potrzebne są kursy co 15 minut w godzinach szczytu – duże zapotrzebowanie.
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> Sobota: w godzinach porannych i południowych są duże utrudnienia w okolicach centrum handlowego Dekada; mentalność ludzi jest największym problemem powodującym utrudnienia. Drogi w Myślenicach nie są przystosowane do jazdy autobusów o większej pojemności.
BRD	<ul style="list-style-type: none"> Drogą serwisową wzdłuż trasy S7, od Myślenic w kierunku południowym do Stróży, przemieszcza się dużo pojazdów. Droga jest także wykorzystywana przez pieszych i rowerzystów. Poruszanie się tamtędy rowerem czy pieszo zdecydowanie nie jest bezpieczne ze względu na zbyt małą szerokość pasa drogowego.
Turystyka	<ul style="list-style-type: none"> Co do zasady jest możliwość dojazdu rowerem do obiektów turystycznych. Informacja turystyczna oraz oznakowanie szlaków nie są wystarczające. Niedopasowanie oznaczenia szlaków do poruszania się rowerem.

Badanie IDI 5. Przedstawiciel biznesu, transport towarów i logistyka, Transport towarowy; Piotr Ś.

Zagadnienie	Punkt widzenia rozmówców
Rowery	<ul style="list-style-type: none"> • Potrzebne stworzenie dróg rowerowych otaczających całe Myślenice oraz wzdłuż dróg wylotowych z miasta. • Coraz więcej osób ma elektryczne rowery więc przemieszczanie się na dłuższych trasach nie powinno stanowić problemu.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • W opinii rozmówcy, aktualnie kursujące autobusy i busy są wypełnione w około 20-30%. • Drogi w Myślenicach nie są dostosowane do poruszania się autobusów o dużej pojemności. • Dogodne warunki do korzystania z komunikacji publicznej między Myślenicami a Krakowem byłyby w momencie, gdy byłby dogodny dojazd i możliwość zaparkowania przy przystanku.
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> • Głównym problemem są wąskie drogi, zwłaszcza na terenie miasta Myślenice, utrudnienie dla pojazdów o większych gabarytach. • Ograniczenia tonażowe na terenie powiatu Myślenice są zbyt restrykcyjne. • Budowa alternatywnych dróg dla tranzytu najlepszym z możliwych rozwiązań dla Myślenic, np. północna obwodnica Myślenic w kierunku Sułkowic (już był rozważany taki pomysł). Tam wystarczy droga jednopasmowa z wydzielonym pasem do skrętu w lewo. Ewentualnym rozwiązaniem jest budowa „nowej” S7 na trasie Myślenice – Kraków. • Największy problem z przepustowością ruchu aut w okolicach strefy przemysłowej na Dolnym Przedmieściu jest przy wiadukcie; rozwiązaniem usprawniającym ruch w tamtym miejscu jest budowa ronda przy jednoczesnej likwidacji sygnalizacji świetlnej. Ewentualnie można szukać bezpośredniego połączenia z rondem do ul. Słowackiego z ul. Cegielskiego wraz z mostem nad Bysiną w rejonie ulicy Andrzeja Marka. • Zbyt wąskie, ograniczające przepustowość drogi w strefie przemysłowej Dolnego Przedmieścia. • Budowa parkingu kubaturowego w centrum mogłaby zniwelować problem z parkowaniem w Myślenicach. • Osoby, które mieszkają w Myślenicach, są przyzwyczajone do poruszania się samochodem po mieście i podjeżdżania w miejsca docelowe – zdaniem rozmówcy infrastruktura drogowa powinna być do tego dopasowana.

Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none"> • Uspokojenie ruchu może być dogodnym rozwiązaniem dla wolniejszego poruszania się aut i elementem zwiększającym bezpieczeństwo przy poruszaniu się pieszych. • Zagrożeniem dla ruchu pieszych i rowerów jest parkowanie aut w miejscach do tego niedozwolonych: na chodnikach, w okolicach przejść dla pieszych. Jest to bardzo częste zjawisko na terenie OF. • Dunina Brzeźnickiego w kierunku ul. Solidarności – szczególnie nasilony problem samochodów parkujących w miejscach niedozwolonych i blokujących ruch.
Powiązania zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa nowej trasy S7 jest dobrym rozwiązaniem dla usprawnienia ruchu pojazdów od Myślenic do Krakowa.
Transport towarów i logistyka	<ul style="list-style-type: none"> • Niedostatek publicznych parkingów i infrastruktury do obsługi dla pracowników ruchu tranzytowego towarów. Rozwiązaniem mogłoby być powstanie Miejsca Obsługi Pojazdów (MOP) wzdłuż trasy S7 z dostępem od strony miasta.
Mobilność instytucji	<ul style="list-style-type: none"> • Konieczne dostosowanie planów zagospodarowania przestrzennego w celu uwzględnienia zapotrzebowania na miejsca parkingowe przy lokalach usługowych.
Urbanistyka	<ul style="list-style-type: none"> • Zbyt mała liczba miejsc parkingowych przy osiedlach mieszkaniowych.

Badanie IDI 6. NIWA Rejonowa Spółdzielnia Samopomoc Chłopska

Zagadnienie	Punkt widzenia rozmówców
Piesi	<ul style="list-style-type: none"> • Piesi są niezdyscyplinowani i często nie przechodzą na pasach. • Parkujący stają w miejscach niedozwolonych, stwarzając zagrożenie dla ruchu pieszych.
Rowery	<ul style="list-style-type: none"> • Jeżdżenie po Myślenicach rowerem jest bardzo stresujące. • Postulat budowy drogi dla rowerów na Zarabiu. • Konieczna budowa stojaków rowerowych przy budynkach usługowych.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Komunikacja na linii Myślenice – Kraków jest w opinii rozmówczynie wystarczająca. • Rozmówczynie mogłaby korzystać z komunikacji zbiorowej; podstawowym czynnikiem, który powoduje, że porusza się samochodem prywatnym, jest wygoda w kontekście codziennego transportu zakupów do domu.

	<ul style="list-style-type: none"> Rozproszona zabudowa jest utrudnieniem dla poruszania się transportem publicznym.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> Połączenie kolejowe z Krakowem jest bardzo atrakcyjnym rozwiązaniem pod warunkiem, że podróż nie będzie trwała dłużej niż autobusem.
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> Problem stanowi wyjazd z zakładów pracy w godzinach szczytu popołudniowego – powstają zatory drogowe. Poruszanie się przez skrzyżowanie ul. Przemysłowej i Słowackiego jest utrudnione. Potrzeba nowego wiaduktu przez Zakopiankę, w kierunku Sułkowic.
Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none"> Hulajnoga elektryczna lub rower jest potencjalnie korzystną alternatywą w poruszaniu się wewnątrz Myślenic i do okolicznych miejscowości.
Powiązania zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> Brak udogodnień dla osób z niepełnosprawnością przy wiadukcie na ul. Słowackiego.
Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności	<ul style="list-style-type: none"> Rozmówczyni widziała jedno miejsce w przestrzeni publicznej Myślenic, gdzie był ładowany samochód elektryczny. Konieczna budowa nowych stacji ładowania aut elektrycznych.
Urbanistyka	<ul style="list-style-type: none"> Rozproszona zabudowa jest utrudnieniem dla poruszania się transportem publicznym.

Badanie IDI 7. Samopomoc Chłopska. Gminna Spółdzielnia, Siepraw

Zagadnienie	Punkt widzenia rozmówców
Piesi	<ul style="list-style-type: none"> Brak chodników na ważnych dla ruchu pieszego miejscach: z Kawęcin w kierunku Jana Pawła II, brak ciągłości chodnika do Łyczanki.
Rowery	<ul style="list-style-type: none"> W gminie Siepraw od 10 lat są budowane drogi rowerowe, ale do tej pory nie ma ciągłości w tej infrastrukturze. Drogi rowerowe mają aktualnie charakter głównie rekreacyjny. Wąskie drogi w Myślenicach oraz powiększający się stale ruch samochodowy stanowią przeszkodę dla tworzenia dróg rowerowych w mieście. Parkingi rowerowe z miejscem do odpoczynku mogłyby powstać na Zarabiu, obok UG Siepraw oraz w Dobcyczach nad jeziorem.

Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Rozmówczynie wskazuje na niewystarczającą częstotliwość kursowania autobusów z Sieprawia w kierunku Myślenic i Krakowa. • Prywatni przewoźnicy nie jeżdżą zgodnie z rozkładem jazdy, • Rozmówca korzystałby z połączenia kolejowego między Myślenicami, a Krakowem jeśli byłoby szybsze niż transport kołowy, przy częstotliwości co 30 minut w godzinach szczytu.
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> • W Myślenicach tworzą się duże zatory drogowe, w szczególności na ul. Słowackiego (od wiaduktu na S7, przez rondo w strefie przemysłowej). • Niska przepustowość dla wyjazdu ze strefy przemysłowej Dolne Przedmieście, brak możliwości poszerzenia istniejącej infrastruktury. • Na trasie S7 są potrzebne trzy pasy ruchu w kierunku Zakopanego. • Dobrym rozwiązaniem mogłaby być budowa obwodnicy Myślenic na odcinkach Myślenice – Dobczyce, Myślenice – Sułkowice, wówczas pojawią się lepsze warunki dla infrastruktury rowerowej w samych Myślenicach.
Transport towarów i logistyka	<ul style="list-style-type: none"> • Miejsca niebezpieczne dla ruchu pieszych oraz rowerów: Kawęciny – Jana Pawła II, do Łyczanki. Poza niewystarczającą infrastrukturą dla pieszych i rowerzystów problemem jest intensywny ruch pojazdów ciężarowych.

Badanie IDI 8. Samopomoc Chłopska. Gminna Spółdzielnia, Raciechowice

Zagadnienie	Punkt widzenia rozmówców
Piesi	<ul style="list-style-type: none"> • Jest duża potrzeba budowy chodnika lub ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż odcinka Czaśław – Raciechowice.
Rowery	<ul style="list-style-type: none"> • Obecnie ludzie korzystają z rowerów zarówno rekreacyjnie, jak i w celach codziennego dojazdu do miejsc pracy czy usług. • Rozbudowa ubitych chodników lub asfaltowych dróg rowerowych jest potrzebna, gdyż obecnie jest niewiele tego typu traktów. • Jest planowana budowa drogi rowerowej pomiędzy urzędem gminy a dworem w Raciechowicach.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Gmina Raciechowice jest w znacznym stopniu odcięta od usług komunikacji zbiorowej, w ostatnich prywatni przewoźnicy zrezygnowali z obsługi kilku ważnych linii komunikacyjnych. • Brak kursów pomiędzy największymi miejscowościami gminy: Czaśławiem a Raciechowicami. • Najbardziej poszkodowaną i potrzebującą komunikacji zbiorowej grupą są dzieci, które muszą dojechać do szkół.

	<ul style="list-style-type: none"> • Część gminy ma dostęp do komunikacji zbiorowej, ale jest on niewystarczający ze względu na zbyt małą liczbę kursów dziennie. • Częstotliwość kursowania powinna być dopasowana do potrzeb uczniów; potrzebne jest minimum 6-8 połączeń dziennie, w godzinach porannych, południowych oraz wieczornych. • Połączenia w godzinach wieczornych są ważne dla pielęgniarek, które dojeżdżają do miejsc pracy w Prokocimiu oraz Krakowie.
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> • Problemem jest nieuregulowany stan prawny dróg dojazdowych; brak zgód ze strony prywatnych właścicieli dróg; są drogi, które stanowią współwłasność kilku właścicieli.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa linii kolejowej Podłęże – Piekietko jest dużą szansą dla usprawnienia komunikacji z Krakowem oraz redukcji emisji zanieczyszczeń. • Koordynacja połączeń autobusowych z kolejowymi w kierunku do Krakowa byłaby optymalnym rozwiązaniem.
Powiązania zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> • Brak bezpośrednich połączeń komunikacji zbiorowej z Krakowem, konieczność przesiadki w Dobczycach. • Optymalne byłoby połączenie Skrzydlina – Szczyrzyc – Raciechowice – Czasław – Wieliczka – Kraków („tak jak było dawniej”).
Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none"> • Wypożyczalnia rowerów czy hulajnóg elektrycznych byłaby świetnym rozwiązaniem, mieszkańcy by na pewno korzystali.
BRD	<ul style="list-style-type: none"> • Przydałoby się uspokojenie ruchu aut pomiędzy Raciechowicami a Komornikami ze względu na częste przekraczanie dozwolonych prędkości.
Urbanistyka	<ul style="list-style-type: none"> • Ludzie mają daleko do przystanków ze względu na rozlewanie się zabudowy. • Na terenie Gminy buduje się wiele nowych domów mieszkalnych, często na terenach o słabej dostępności komunikacyjnej. • Mieszkańcy posiadają często po 2-3 samochody ze względu na brak alternatyw.
Turystyka	<ul style="list-style-type: none"> • Dojazd i możliwość zaparkowania przy obiektach atrakcyjnych turystycznie są zapewnione.

Badanie IDI 9. Stowarzyszenie Przyjaciół Osób Niepełnosprawnych, Krzczonów

Zagadnienie	Punkt widzenia rozmówców
Piesi	<ul style="list-style-type: none"> • Potrzebne jest rozlokowanie dodatkowych przejść dla pieszych w Krzczonowie wzdłuż drogi powiatowej.
Rowery	<ul style="list-style-type: none"> • Brak dróg rowerowych w gminie Tokarnia. • Jest duża potrzeba powstania dróg ciągów rowerowych i pieszo-rowerowych. • Droga rowerowa na odcinku Krzczonów – Tokarnia jest szczególnie potrzebna ze względu na wielkość obu miejscowości i silne wzajemne powiązania funkcjonalne. • Docelowo niezbędna jest droga rowerowa na całym odcinku Tokarnia – Krzczonów – Pcim – Myślenice. • Potrzebna jest infrastruktura towarzysząca w postaci stojaków i wiat rowerowych. • W opinii rozmówcy ruch rowerowy w rejonie ma głównie charakter rekreacyjny.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Relacje Tokarnia – Krzczonów – Myślenice oraz inne potrzebne połączenia, m. in. z Krakowem, od Jordanowa są zapewnione w optymalnym wymiarze. • Pojazdy przewoźnika Euro-Bus (relacje do Krakowa) są wyposażone w uchwyty dla osób z niepełnosprawnościami natomiast busy kursujące lokalnie nie posiadają takich udogodnień.
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> • Rozmówca zwraca uwagę na niską dostępność miejsc parkingowych w centrum Myślenic.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Nowa linia kolejowa mogłaby odciążać ruch aut i rozwiązać problem z parkowaniem na terenie Myślenic.
Powiązania zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> • Mieszkańcy okolic Krzczonowa, dojeżdżający do pracy w Krakowie, często docierają do Myślenic własnym samochodem, a następnie przesiadają się w autobus do Krakowa. • Dużo osób jeździ także busami bezpośrednimi do Krakowa. • Osoby przesiadające się do Krakowa zostawiają zazwyczaj samochód pod CH Dekada, pod wiaduktem DK7 lub „za skrzyżowaniem obok przystanku na Kraków”.

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności	<ul style="list-style-type: none"> Miejsca dla odpoczynku w przestrzeni publicznej, a także ośrodków usług publicznych, powinny być dostosowane dla osób z niepełnosprawnościami. Obecnie większość obiektów instytucji publicznych jest dostosowana w ten sposób.
BRD	<ul style="list-style-type: none"> Poszerzenie drogi powiatowej jest znacznie utrudnione ze względu na konieczność wykupywania gruntów prywatnych. Brak możliwości ograniczenia ruchu pojazdów ciężarowych, ograniczenia tonażowe nie są respektowane.
Turystyka	<ul style="list-style-type: none"> Obiekty turystyczne na terenie Gminy Tokarnia są własnością prywatną, sama Gmina nie uczestniczy w budowie zaplecza komunikacyjnego tych obiektów.

Badanie IDI 10. Przedstawiciel Stowarzyszenia Nasze Osieczany

Zagadnienie	Punkt widzenia rozmówców
Piesi	<ul style="list-style-type: none"> Brakuje przejść dla pieszych w Osieczanach; jest tylko jedno na początku miejscowości. Progi zwalniające w okolicach szkoły nie dają dużego efektu. Atrapa fotoradaru mogłaby być skuteczna dla ograniczenia prędkości w Osieczanach. Piesi i rowerzyści nie czują się bezpiecznie na terenie Osieczan.
Rowery	<ul style="list-style-type: none"> Potrzeba dróg rowerowych: wzdłuż Raby oraz wzdłuż drogi powiatowej w Osieczanach, w kierunku Buliny.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Brakuje połączeń autobusowych między Osieczanami a Zarabiem i Buliną. Przystanki są często ulokowane w nieoptymalnych miejscach. Na często uczęszczanym przystanku obok hotelu pod Dębami brakuje wiaty przystankowej, jest tylko pobocze. Potrzebne jest połączenie autobusowe pomiędzy Myślenicami/Osieczanami a drogą boczną w kierunku kapliczki w Osieczanach. Busy kursujące od Myślenic w kierunku Osieczan nie są dostosowane do potrzeb matek z wózkami dziecięcymi, rowerkami dziecięcymi, ani osób z niepełnosprawnościami. Lepszym rozwiązaniem byłyby autobusy na wzór komunikacji miejskiej w Krakowie. Przystanki autobusowe powinny powstać przy szkole w Osieczanach oraz przy granicy Osieczan i Drogini. Złe warunki dojazdu uczniów do szkoły podstawowej w Osieczanach. Występują zatory drogowe - zwłaszcza przed 8:00 rano, gdy rodzice

	<p>wiozą dzieci z pobliskich wsi do szkoły podstawowej na terenie Osieczan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Przy szkole w Osieczanach nie ma przystanku komunikacji zbiorowej. Najbliższy przystanek jest oddalony o 800 m i znajduje się po drugiej stronie ruchliwej ulicy. • Słabe możliwości dojazdu autobusem na Zarabie z Osieczan, a to ważna destynacja dla uczniów. W tej relacji powinny być połączenia co godzinę.
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> • Problem z dostaniem się do i z Myślenic od Osieczan ze względu na duży ruch samochodowy pracowników strefy przemysłowej w godzinach zmian, zwłaszcza około godziny 14:00. • Problem z czasem parkowania w Myślenicach. Dziwnie skonstruowana opłata za parkingi, obecnie trzeba wykupować parking na konkretną liczbę godzin, a w momencie, w którym przekroczona zostanie ta liczba od razu można dostać mandat; brak elastyczności i możliwości regulacji opłaty, np. przy wyjeździe z parkingu.
Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none"> • Atrakcyjnym rozwiązaniem byłby system roweru miejskiego obejmujący m.in. Myślenice i Osieczany. Młodzież chętnie korzystałaby w dojeździe do centrum Myślenic i na Zarabie.
Powiązania zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> • W 2022 roku wiele osób ostatnio przerzuciło się na komunikację zbiorową do Krakowa ze względu na wzrost cen paliw.
BRD	<ul style="list-style-type: none"> • Droga powiatowa w Osieczanach jest uczęszczana przez TIR-y, nie jest to bezpieczne przy braku chodników. Na tej drodze miały miejsce liczne wypadki.
Urbanistyka	<ul style="list-style-type: none"> • Różnice wysokościowe oraz rozlana zabudowa, odległa od drogi powiatowej, utrudniają możliwość pieszego dojścia do przystanków celem korzystania z komunikacji zbiorowej. • Dotychczasowe dyskusje z powiatem w sprawie rozbudowy infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, potrzebnej dla rozbudowujących się osieczan, nie kończą się pozytywnie.
Turystyka	<ul style="list-style-type: none"> • Jest dużo atrakcyjnych turystycznie terenów, turystyka historyczna ma duży potencjał w okolicy Osieczan, Zarabia. Brakuje ścieżek dydaktycznych i tablic informacyjnych, które oznaczałyby te miejsca.

Badanie IDI 11. Gmina Pcim - Referat Przedsiębiorczości i Ochrony Środowiska

Zagadnienie	Pytania
Piesi	<ul style="list-style-type: none"> • Sieć chodników w Gminie Pcim nie jest na ten moment kompletna i spójna. • Budowa dróg rowerowych powinna iść w parze z rozbudową chodników poprzez budowę jednego ciągu z osobnym wydzieleniem dla pieszych i dla rowerów. • Nie wszędzie szerokość pasów drogowych umożliwia takie inwestycje; na odcinku Pcim – Myślenice (stara „Zakopianka”) byłoby to trudne, lecz wykonalne.
Rowery	<ul style="list-style-type: none"> • Brak możliwości pokonania drogą rowerową całego odcinka z centrum Pcimia do Myślenic. • Mieszkańcy Pcimia mogliby dojeżdżać rowerem do pracy w Myślenicach. Przy odpowiedniej infrastrukturze i sprzyjających warunkach pogodowych w sezonie nawet do 30% dojeżdżających skorzystałoby z roweru. • Dobrymi miejscami dla postawienia infrastruktury punktowej (parkingów, wiat, MOR) są: obszar przy parku w Pcimiu, przy kompleksie sportowym Pcimianki, na trasie Pcim – Myślenice (z możliwością postoju nad Rabą – stworzony taras dla postoju rowerów/ balkon dla postoju rowerów). • Wiaty, ławki, stojaki dla rowerów mogłyby być rozmieszczone co kilka kilometrów przy punktach widokowych, przy wyznaczonym obszarze Natura 2000 Raba z Mszanką (PLH120093). • Integracja obiektów P&R i parkingów rowerowych jest wskazana.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Niezbędne jest uporządkowanie organizacji transportu publicznego na dwóch drogach – powiatowej i gminnej – biegnących po obu stronach S7; droga powiatowa powinna być bardziej wykorzystana przez transport publiczny. • Transport publiczny kursujący z Myślenic w kierunku Pcimia nie musi się kończyć w Pcimiu; przechodząc przez Pcim, powinien rozwidlać się na Lubień oraz Tokarnię. • Potrzebne połączenia autobusowe także do odnóg odbiegających od tych odnóg w kierunkach: Trzebunia, Pcim Sucha, Pcim Krzywica. Możliwy dojazd do arterii zorganizowany przez gminę. • W miejscu, gdzie lokalny transport publiczny schodziłby się z transportem publicznym międzygminnym dobrym rozwiązaniem byłaby organizacja parkingów typu P&R.

	<ul style="list-style-type: none"> • Miejsca, gdzie powinny znaleźć się parkingi typu P&R ukształtowały się w sposób naturalny; te miejsca to: przy klubie KS Pcimianka, przy głównych przystankach, pod wiaduktem drogi S7 w Stróży. • Obecnie w gminie cały transport zbiorowy obsługują busy. Realizowane są bezpośrednie połączenia z Trzebuni, Pcimia Sucheja, Pcimia Krzywicy do Myślenic. • Relacja Pcim – Krzywica – Stróża jest wspierana finansowo z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, gdyż przewoźnik wycofał się z kursu na tym odcinku ze względu na nieopłacalność. Dopłata umożliwi przywrócenie rentowności połączenia. • Jakość i komfort podróży autobusowych nie spełniają obecnie oczekiwań pasażerów. • Częstotliwość połączeń wymaga niewielkich dogęszczeń w godzinach porannych oraz popołudniowych; korzystnym byłoby lepsze dostosowanie połączeń dla dojazdów dzieci po południu do ośrodka sportowego KS Pcimianka poprzez transport gminny. • Liczba mieszkańców gminy Pcim korzystająca z transportu zbiorowego, przy optymalnym dostosowaniu kursów do potrzeb (przy możliwości bezpośredniego dojazdu do Myślenic), mogłaby się zwiększyć o 50%. Spostrzeżenie rozmówcy bazuje na obserwacji dużej liczby aut zostawianych w Pcimiu w celu przesiadki na autobus.
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> • Kwestia własności dróg jest znaczącą barierą dla rozbudowy infrastruktury drogowej na terenie całej gminy Pcim. Podobnym utrudnieniem jest sytuacja dotycząca prywatnych gruntów znajdujących się w pasie drogowym. • Proces projektowo-wykonawczy, ze względu na skomplikowaną sytuację własnościową, zajmie średnio o 2 lata dłużej niż standardowo.
Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none"> • W Pcimiu powinna być możliwość wypożyczenia rowerów oraz hulajnóg elektrycznych.
Powiązania zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> • Mieszkańcy gminy Pcim nie zgłaszali potrzeby dojazdu transportem publicznym do miejscowości w sąsiadujących powiatach. • Do Krakowa mieszkańcy jeżdżą najczęściej: własnymi samochodami, po kilka osób w jednym aucie do tego samego zakładu pracy (carpooling); ewentualnie zostawiają samochód w Pcimiu - tam przesiadają się do busa do Myślenic lub Krakowa.

Transport towarów i logistyka	<ul style="list-style-type: none"> • Na drogach lokalnych i powiatowych powinno obowiązywać ograniczenie tonażowe - do 7 lub 12t DMC z wyłączeniem aut ciężarowych dojeżdżających do lokalnych zakładów lub przedsiębiorstw. Pozostały ruch ciężarowy powinien być kierowany na drogę S7. • Głównym powodem uciążliwości aut ciężarowych na terenie gminy jest duża liczba lokalnych przedsiębiorstw, których obsługa wymaga zaangażowania ciężkich pojazdów.
BRD	<ul style="list-style-type: none"> • Odcinek od Stróży w kierunku Pcimia: na drodze lokalnej brakuje pasa dla rowerów i pieszych co stwarza duże zagrożenie dla niechronionych użytkowników ruchu.
Turystyka	<ul style="list-style-type: none"> • Brak dedykowanych ścieżek rowerowych do miejsc atrakcyjnych turystycznie, rekreacyjny ruch rowerowy jest słabo wykorzystany. • Odseparowane drogi rowerowe lub ciągi pieszo-rowerowe mogą zapewnić komfort dla przejazdów rowerowych rodzinnych, grupowej rekreacji, w przeciwieństwie do dróg mieszanych z wykorzystaniem dróg publicznych bez wydzielonej trasy rowerowej lub pieszo-rowerowej, np. w kierunku schroniska na Kudłaczach. • Droga rowerowa jest potrzebna na odcinku od centrum Pcimia do schroniska na Kudłaczach przez Pcim Suchą. • Korzystną byłaby możliwość przejechania drogą rowerową od Pcimia Krzywicy do innej gminy, w miejscu, gdzie jest budowana nowa droga.

Badanie IDI 12. Przedsiębiorcy – przewodnik turystyczny, Myślenice

Zagadnienie	Punkt widzenia rozmówców
Rowery	<ul style="list-style-type: none"> • Drogi rowerowe na terenie powiatu są słabo oznaczone. • Minusem jest brak ścieżki rowerowej na całej długości wokół jeziora Dobczyckiego; dotychczas swoją część zbudowała jedynie gmina Siepraw. • Drogi rowerowe są potrzebne przede wszystkim: z Myślenic w kierunku Drogini, Banowic, z Myślenic do Dobczyc oraz z Dobczyc do granicy powiatu, w kierunku Gdowa – wzdłuż Raby. Ważne jest, aby umiejętnie przeprojektować szlak rowerowy Velo Raba. Według własnej wiedzy rozmówcy, obecnie gminy Dobczyce oraz Myślenice nie zajmują się tym tematem. • Droga rowerowa w gminie Pcim wzdłuż Raby jest poprowadzona w sposób rozsądny, ale nie ma dłuższego ciągu, np. nie da się wjechać tą ścieżką do Myślenic od południa.

	<ul style="list-style-type: none"> • Korzystniejszym byłoby prowadzenie ruchu rowerowego wzdłuż Raby, a nie starą „Zakopianką”, gdzie jest duży ruch lokalnych samochodów. • Ruch rowerowy w powiecie myślenickim będzie miał bardziej charakter rekreacyjny niż dojazdu do miejsc pracy. Przyczyną są duże różnice wysokości terenu, utrudniające podjazdy rowerem. Wyjątkiem są Myślenice, Osieczany, Dobczyce, Winiary, gdzie jest równo. • Drogi są poprowadzone dolinami rzecznyymi, które dochodzą do Raby. Pasy drogowe są zbyt wąskie - nie ma miejsca, by zbudować tamtędy drogę rowerową. • Brakuje ciągu rowerowego z Zarabia, lewym brzegiem Raby, w kierunku strefy przemysłowej. Uzupełnienie w postaci takiego, liczącego ok. 500 metrów, ciągu pozwoliłoby omijać miasto i główne ciągi samochodowe. • Wiaty, ławki i stojaki dla rowerów mogłyby być rozmieszczone co kilka kilometrów, przy punktach widokowych, nad rzeką, w Pcimiu przy wyznaczonym obszarze Natura 2000 Raba z Mszanką.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Część powiatu, zwłaszcza wschodnia, jest wykluczona z transportu zbiorowego. Dotyczy to szczególnie gminy Raciechowice; z Zegartowic, Krzesławic nie ma żadnej komunikacji. • Autobus, który by objeżdżał cały powiat jednokierunkowo przynajmniej raz dziennie, mógłby zaspokajać potrzeby mieszkańców miejscowości w gminie Raciechowice. • Nie ma bezpośredniego połączenia z Dobczyc do Lubnia. • Powiat Skomielna prawdopodobnie nie jest w żaden sposób skomunikowany transportem zbiorowym z powiatem Myślenice. • Miejskie busy dwudziesto- lub trzydziestoosobowe z niską platformą zaspokajałyby potrzeby mieszkańców. • Młodzież szkolna a także mieszkańcy dojeżdżający do pracy będą głównymi beneficjentami dobrze zorganizowanej komunikacji publicznej. • Komunikacja między Krakowem a Myślenicami, Dobzycami, Pcimiem działa dobrze. Gęsta sieć busów do Krakowa, na pociąg do Wieliczki, połączenia w tych kierunkach „zahaczają” także o gminę Siepraw. • Mieszkańcy gmin powiatu myślenickiego, które aktualnie obsługiwane są transportem zbiorowym w stopniu niewielkim i niewystarczającym, przy dostosowaniu częstotliwości i godzin połączeń do potrzeb oraz wprowadzeniu taryfy biletów miesięcznych, chętnie przesiądą się w busy. Tym bardziej ze względu na częste problemy z parkowaniem w Myślenicach.

	<ul style="list-style-type: none"> • Jeśli autobus jechałby w regularnych odstępach czasu, np. co 30 minut, mieszkańcy chętniej skorzystaliby z takiego środka transportu.
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> • Parkingi P&R powinny powstać przy wylotach z Myślenic, żeby mieszkańcy mogli zostawić tam auto i udać się do miasta innymi środkami transportu. • Parkingi P&R powinny znajdować się w miejscowościach gminnych, z których mieszkańcy powiatu mogliby się przemieszczać dalej, np. do pracy w Myślenicach.
BRD	<ul style="list-style-type: none"> • Najniebezpiecznieszą drogą w powiecie jest prawdopodobnie droga powiatowa z Myślenic w kierunku Wiśniowej przez Osieczany. Powodem są długie proste odcinki na tym odcinku, a także brak przejść dla pieszych i metod uspokojenia ruchu. • Inne drogi potencjalnie najbardziej niebezpieczne w powiecie to odcinek pomiędzy miejscowościami Sułkowice i Biertowice oraz droga krajowa w kierunku Bochni. • W Myślenicach są na tyle szerokie ulice, że parkują wzdłuż nich auta. Rozwiązaniem mogłoby być zwężenie ulic i precyzyjne oznaczenie miejsc parkingowych. Nieczytelne są zwłaszcza oznakowania na ul. Słowackiego oraz ul. Reja.
Powiązania zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> • Dobczyce są bardziej zorientowane komunikacyjnie na Kraków niż na Myślenice.
Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none"> • Ruch komunikacji publicznej można by połączyć z wypożyczalnią hulajnóg lub rowerów miejskich, z tym że inwestycja w te alternatywne środki transportu oraz ich utrzymanie jest za droga dla miasta wielkości Myślenic przy niewielkiej liczbie ludności korzystającej. Zbyt wysoka cena do efektywności.
Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności	<ul style="list-style-type: none"> • Na terenie powiatu brakuje kampanii informacyjnych na temat zalet korzystania z alternatywnych środków transportu względem samochodu osobowego. • Informacja o kursowaniu autobusów z Powiatu Myślenickiego w kierunku Krakowa lub Wieliczki jest zbyt słaba. Brak wspólnych inicjatyw ze strony powiatu i województwa na temat promowania zalet korzystania z transportu zbiorowego. Przykładowo bilet rodzinny autobusowy do Wieliczki kosztuje mniej niż godzina postoju auta w Wieliczce.

	<ul style="list-style-type: none"> • Rozmówca sprzeciwia się budowie drogich kładek nad DK7, proponując w zamian przebudowę skrzyżowań. Interwencji wymagają przede wszystkim skrzyżowania w Jaworniki i Krzeczowie.
--	---

Badanie IDI 13. Pcim – Zakład Obsługi Szkół

Zagadnienie	Punkt widzenia rozmówców
Piesi	<ul style="list-style-type: none"> • Jeśli będą drogi rowerowe i chodniki, puszczanie dzieci do szkoły samych byłoby dość bezpieczne. • W Pcimiu Suchej, Stróży i Trzebuni brakuje chodników oraz dróg rowerowych.
Rowery	<ul style="list-style-type: none"> • Dzieci czasem jeżdżą rowerem do szkoły. W części gminy, gdzie jest chodnik albo droga rowerowa, jest to możliwe, natomiast dróg jest za mało. • Przy jednej szkole brakuje dróg rowerowych, a prowadząca do niej ulica jest ruchliwa. • W Pcimiu Suchej, Stróży i Trzebuni brakuje chodników oraz dróg rowerowych. • Na terenie Gminy powinno zostać zamontowane więcej stojaków i parkingów rowerowych.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Istniejące przystanki autobusowe są zlokalizowane w dogodnych miejscach dla oczekujących. • Są na terenie gminy Pcim obszary, z których ciężko dojść do przystanku ze względu na odległość dzielącą przystanek od domostw: Pcim Kotoń, Pcim Łysina, Pcim Mała Sucha. • Pcim Kotoń: odległość od przystanku jest bardzo duża, wynosi kilka kilometrów. Tam nigdy nie było połączeń, stamtąd zawsze mieszkańcy się przemieszczali albo piechotą, albo samochodem. • W tamtych lokalizacjach rozwiązaniem byłaby budowa dodatkowych przystanków oraz doprowadzenie linii autobusowej oraz rozwinięcie koncepcji „przewozów na życzenie”. • W przeszłości przewozy autobusem szkolnym były otwarte dla innych użytkowników, wówczas system był oparty na honorowaniu biletów miesięcznych. Obecnie rozmówczynie nie ma wiedzy na temat otwartości przewozów, podczas kursów do szkół przewoźnik obsługuje tylko uczniów. • Ujednolicona taryfa biletowa oraz organizacja transportu przez samorząd byłaby korzystnym rozwiązaniem dla gminy Pcim.

Powiązania zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> Bezpośrednie kursy autobusowe z Pcimia Suchej oraz Trzebuni do Krakowa są potrzebne. Autobusy tych relacji powinny kursować w godzinach porannych oraz popołudniowych, z częstotliwością co najmniej 5-6 kursów dziennie.
BRD	<ul style="list-style-type: none"> W okolicach szkół infrastruktura dla pieszych została oceniona jako wystarczająca i zapewniająca bezpieczeństwo.
Mobilność instytucji	<ul style="list-style-type: none"> Zewnętrzna firma prywatna świadczy obsługę transportu uczniów do szkół. Transport jest realizowany w sposób skuteczny, natomiast jest też kosztowny dla Gminy. Optymalnym rozwiązaniem dla dojazdu uczniów do szkół byłoby zwiększenie liczby połączeń komercyjnych obsługiwanych busami oraz możliwość korzystania z nich przez uczniów z biletem miesięcznym. Rozbudowa infrastruktury jest niezbędna, aby taki scenariusz mógł zostać zrealizowany. Liczba dziennych kursów autobusów szkolnych jest zależna od zapotrzebowania oraz rejonu dojeżdżających. Nie ma wykluczenia komunikacyjnego przy dojeździe dzieci do szkół. W miejsca trudno dostępne dojeżdża gminny bus, dostosowany także do przewozów osób z niepełnosprawnościami. W porze zimowej warunki na drogach ograniczają możliwości dojazdu autobusów do wszystkich miejscowości, wówczas część uczniów z trudniej dostępnych obszarów jest dowożona do szkół przez rodziców.

Badanie IDI 14. Staropolska Akademia Nauk Stosowanych

Zagadnienie	Punkt widzenia rozmówców
Rowery	<ul style="list-style-type: none"> Na terenie OF jest zbyt mało dróg rowerowych. Dobrą lokalizacją na drogę rowerową jest ścieżka biegnąca wzdłuż prawego brzegu Raby na odcinku Myślenice Zarabie - Pcim. Potrzebna jest kładka przez Rabę przy Zarabiu w kierunku Osieczan. Utrudnieniami dla inwestycji w drogi rowerowe w wielu lokalizacjach na terenie powiatu będą duże koszty oraz konieczność wykupowania prywatnych działek od mieszkańców.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Potrzeba większej liczby połączeń autobusowych z Poręby do Krakowa. Połączenia Myślenice – Kraków są potrzebne, z częstotliwością co 15 minut. Aktualna oferta przewozowa jest dobrze oceniana.

Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> Rond w Myślenicach nie da się przebudować, trzeba dostosować tabor autobusowy do warunków drogowych.
Mobilność współdzielona	<ul style="list-style-type: none"> Myśleniczanie nie są nauczeni jeszcze kultury korzystania z alternatywnych środków transportu, takich jak rower miejski czy hulajnoga elektryczna.
Powiązania zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> Potrzeba większej liczby połączeń autobusowych z Poręby do Krakowa. Mieszkańcy pokładają dużą nadzieję w powstaniu kolei relacji Kraków – Myślenice.
Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności	<ul style="list-style-type: none"> W Myślenicach są potrzebne dodatkowe parkingi bezpłatne. W opinii rozmówcy, dostosowanie infrastruktury, które daje przywilej rowerzystom i pieszym, nie sprawdzi się ze względu na zbyt częste niekorzystne warunki pogodowe.

Badanie IDI 15. Gmina Wiśniowa – Referat Inwestycji, Dotacji i Zamówień Publicznych (IDZ)

Zagadnienie	Pytania
Piesi	<ul style="list-style-type: none"> Chodniki są budowane systematycznie i jest to największy priorytet dla gminy.
Rowery	<ul style="list-style-type: none"> Na terenie gminy nie ma żadnej wydzielonej drogi rowerowej. Droga rowerowa jest potrzebna przede wszystkim wzdłuż drogi wojewódzkiej, na całej jej długości. Aktualnie w pasie drogowym nie ma wiele miejsca, by mogła powstać droga rowerowa. Parkingi rowerowe mogłyby powstać przy zatokach autobusowych. Obecnie jest przygotowywany projekt przystanku rowerowego obok biblioteki publicznej w Wiśniowej. Planowane są wiaty, mała architektura dostosowana do odpoczynku oraz parkowania rowerów.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> Przez gminę przebiegają dwie linie autobusowe dofinansowane przez województwo. Obejmują relacje: Mszana Dolna – Węglówka – Lipnik – Zasań – Myślenice oraz Pólrzeczki – Wierzbanowa – Wiśniowa. Gminę Wiśniowa obsługuje trzech prywatnych przewoźników, w tym jeden w relacji Wiśniowa – Kraków, a pozostali dwaj do Myślenic. Jest niewystarczająca liczba połączeń transportu zbiorowego. Brakuje połączeń przede wszystkim pomiędzy godzinami popularnymi dla dojazdu do pracy. Niewiele osób korzysta z busów, w efekcie funkcjonujące połączenia są mało rentowne.

	<ul style="list-style-type: none"> • Rozmówczynie uważa, że mieszkańcy przesiądą się z auta do komunikacji zbiorowej jedynie w momencie, gdy korzystanie z samochodu będzie znacznie droższe niż transport zbiorowy. • Na terenie gminy Wiśniowa infrastruktura przystankowa jest wystarczająca. • Informacja na temat kursowania busów jest czytelna.
Osoby z niepełnosprawnościami	<ul style="list-style-type: none"> • Nie ma taboru autobusowego dostosowanego do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.
Powiązania zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> • Mieszkańcy gminy Wiśniowa pracują głównie w sektorze usług, w związku z czym większość z nich pracuje poza terenem gminy, głównie w Myślenicach, Dobczycach i Krakowie.

Badanie IDI 16. Radny gminy Myślenice

Zagadnienie	Punkt widzenia rozmówców
Rowery	<ul style="list-style-type: none"> • Były już dwa przetargi na budowę drogi rowerowej wokół zalewu Dobczyckiego, natomiast nie powstała ona ze względu na brak wystarczających środków finansowych. • Bogdan Sztabkowski wiele lat temu opracowywał koncepcję dróg rowerowych w powiecie myślenickim. • Drogi rowerowe w Myślenicach są potrzebne i powinny łączyć centrum miasta z terenami rekreacyjnymi poza nim. Połączenia na linii wschód–zachód powinny przechodzić wzdłuż ul. Słowackiego, na linii północ–południe, od Orlenu na północy, przez ul. Sobieskiego, rynek, następnie ul. Piłsudskiego do Zarabia, a dalej połączenie ze ścieżkami górskimi, np. do Pcimia lub schroniska na Kudłacie. • Przy CH Dekada brakuje parkingu dla rowerzystów. • W Myślenicach kierowcy parkują wzdłuż poboczy i na chodnikach, generuje to konflikt z pozostałymi użytkownikami ruchu. • Reorganizacja ruchu aut na ruch jednokierunkowy umożliwiłaby zrobienie po jednej stronie ulicy parkingu, a po drugiej drogi dla rowerów.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Można by zreorganizować ruch linii autobusowej biegnącej przy strefie przemysłowej, ul. Burmistrza Marka. • Funkcjonowanie (częstotliwość, godziny odjazdów) transportu organizowanego wspólnie przez powiat oraz gminę powinno być

	<p>konsultowane z prywatnymi przewoźnikami, pełniącymi rolę operatora połączeń.</p>
<p>Integracja transportu zbiorowego</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Powinna być szersza informacja pasażerska na temat funkcjonujących linii autobusowych. Współpraca powiatu i gminy w tym celu jest wskazana w kontekście organizacji linii komunikacji miejskiej w Myślenicach. Obecnie powiat angażuje się zbyt mało w taką działalność. • Obecnie powiat nie dysponuje wystarczającymi środkami finansowymi do samodzielnej organizacji transportu zbiorowego. • Nowoorganizowany system transportu autobusowego powinien powstawać nie tylko przy udziale Gminy Myślenice ale także pozostałych władz OF. • Konsultacje w sprawie potrzeb transportu publicznego wśród mieszkańców były już organizowane przez prywatnych przewoźników jednak przy małej próbie badawczej. • W opinii rozmówcy, główną barierą dla powstania zintegrowanego systemu transportu publicznego w OF jest współpraca na linii Gmina Myślenice – Powiat Myślenicki.
<p>Transport drogowy</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Problemem jest bardzo duża liczba samochodów w Myślenicach. • Można załatwić sprawy w mieście pieszo, nie wszędzie jest potrzebny samochód, natomiast jest to kwestia przyzwyczajenia mieszkańców. • Jeszcze w 2021 roku były realne plany budowy parkingu kubaturowego w Myślenicach jednak ze względu na sytuację gospodarczą i polityczną projekt został wstrzymany. • Obecnie w Myślenicach jest potrzebny parking kubaturowy (piętrowy) ze względu na oszczędność przestrzeni. Parking powinien być płatny dla wjeżdżających. Dodatkowo mieszkańcy mogliby współfinansować budowę parkingu i dzięki temu być później beneficjentami miejsc parkingowych. Cała inwestycja wymaga konsultacji z mieszkańcami osiedli w Myślenicach. • Parking na osiedlu Tysiąclecia jest wykorzystywany zaledwie w 30%. Kierowcy wolą poszukiwać miejsc parkingowych zlokalizowanych bezpośrednio obok ich celów podróży. • Brakuje dróg pożarowych przy starym osiedlu Tysiąclecia. • Rozwiązaniem dla właściwej kanalizacji ruchu aut wewnątrz Myślenic byłoby wprowadzenie większej liczby dróg jednokierunkowych. • Aktualnie, w związku z dużymi cenami materiałów do budowy większych obiektów infrastruktury drogowej lub parkingowej, trzeba przetrzucać dostępne środki zewnętrzne na mniejsze projekty.

	<ul style="list-style-type: none"> Niska kultura jazdy utrudnia komfortowy i bezpieczny wjazd samochodem na „Zakopiankę”. W lokalizacjach: Głogoczów, Krzyszkowice, strefa przemysłowa w Jaworniku brakuje dogodnych przejazdów w poprzek DK7.
Powiązania zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> W opinii rozmówcy, mieszkańcy są zadowoleni z komunikacji w relacji Myślenice – Kraków. Połączenie kolejowe od Krakowa przez Myślenice, Mszanę Dolną, Limanową do Zakopanego mogłoby znacznie zmniejszyć ruch na DK7.
Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności	<ul style="list-style-type: none"> Wypożyczalnia rowerów miejskich i inwestycja w alternatywne środki transportu nie są aktualnie priorytetem dla Gminy.
Urbanistyka	<ul style="list-style-type: none"> Koszty rozbudowy infrastruktury wodno-ściekowej ponoszone przez mieszkańców są następnie przeliczane na gęstość zabudowy. Ludzie budują się poza Myślenicami także ze względu na to, że dziedziczą po przodkach działki poza miastem i budowa domu tam jest pozornie bardziej opłacalna niż kupno mieszkania w bloku. Jeśli rozlewanie się miasta jest rzeczywistym problemem, informacja na ten temat powinna być ogłoszona jak najszerszej, m.in. w kościele przez proboszcza.

Badanie IDI 17. Gmina Raciechowice

Zagadnienie	Punkt widzenia rozmówców
Piesi	<ul style="list-style-type: none"> Przede wszystkim brakuje chodników wzdłuż drogi wojewódzkiej i dróg powiatowych. Obecnie jest realizowany drugi etap chodnika przy drodze wojewódzkiej.
Rowery	<ul style="list-style-type: none"> Na terenie gminy Raciechowice nie ma infrastruktury rowerowej. Drogi rowerowe są potrzebne w tych samych lokalizacjach co chodniki, tj. przede wszystkim w kierunku Myślenic oraz Wiśniowej. Mieszkańcy korzystają z rowerów zarówno w codziennych dojazdach, jak i celach rekreacyjnych. Potencjalnym miejscem, w którym w przyszłości mógłby się znaleźć przystanek dla rowerzystów (rozumiany jako parking lub wiata), jest centrum Raciechowic - w okolicach Urzędu Gminy Raciechowice lub na trasie wojewódzkiej. Ruch rowerowy w rejonie nowego parkingu nie powinien kolidować z ruchem samochodów.

Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Transport zbiorowy w gminie jest uzależniony od prywatnych przewoźników. • Mieszkańcy gminy Raciechowice przemieszczają się przede wszystkim samochodem, także do Krakowa. • Planowane jest uruchomienie linii Dobczyce – Łapanów, przez gminę Raciechowice. Połączenia będą realizowane 5 razy dziennie. • Mieszkańcy potrzebują połączenia autobusowego z Krakowem, obecnie jest możliwość przesiadki w Dobczycach.
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> • Stan prawny dróg jest nieuregulowany. Regulacja tej kwestii jest procesem długotrwałym, jednak rzadko kiedy dotyczy to głównych ciągów komunikacyjnych bez wpływu na dostępność ruchu transportu zbiorowego. • Są pojedyncze miejsca w gminie Raciechowice, gdzie jakość dróg może ograniczać potencjalny dojazd transportu zbiorowego. • Gmina nie przewiduje zmiany hierarchii przemieszczania się wzdłuż drogi wojewódzkiej.
BRD	<ul style="list-style-type: none"> • Wszędzie, gdzie nie ma chodnika, jest niebezpiecznie. • W opinii rozmówcy nie są potrzebne dodatkowe ograniczenia prędkości. • Potrzeba chodnika wzdłuż DW964 oraz w rejonie Szkoły Podstawowej im. Jana Kochanowskiego.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • W Gruszowie jest przewidywana stacja kolejowa oraz parking P&R, jednak ze względu na odległą perspektywę czasową nie ma jeszcze sprecyzowanych planów odnośnie węzła komunikacyjnego.
Powiązania zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> • Mieszkańcy gminy Raciechowice przemieszczają się głównie w następujących kierunkach: Kraków, Dobczyce, Gdów, Myślenice.
Urbanistyka	<ul style="list-style-type: none"> • Obecnie brak miejscowych planów zagospodarowania w gminie. W przyszłości nie planuje się tworzenia planów.
Turystyka	<ul style="list-style-type: none"> • Przy miejscach atrakcyjnych turystycznie gminy Raciechowice są dostępne miejsca parkingowe.

Badanie IDI 18. Gmina Tokarnia

Zagadnienie	Punkt widzenia rozmówców
Piesi	<ul style="list-style-type: none"> • Główny ciąg komunikacyjny to droga powiatowa K1685 Pcim – Tokarnia – Jordanów; chodnik jest poprowadzony po jednej stronie jezdni. Droga ta jest dość ruchliwa, średnia prędkość pojazdów to 60-

	70 km/h pomimo terenu zabudowanego. W takiej sytuacji brakuje przejść dla pieszych wzdłuż tej drogi.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Jest kilku przewoźników prywatnych. Trasa Kraków – Pcim – Tokarnia – Jordanów jest realizowana na zezwolenie województwa. Od niej zależy możliwość dojazdu do Jordanowa (są tam m.in. szkoły średnie). • Pozostałe to przewozy na pozwolenie powiatu. Gmina w praktyce nie ma wpływu na przebieg linii komunikacyjnych i częstotliwość ich kursowania. Linie „powiatowe” nie kursują w weekendy. • Pandemia COVID-19 wpłynęła znacząco na pogorszenie częstotliwości połączeń. • Zawadka – brak komunikacji zbiorowej, tylko przewozy szkolne zamknięte. • Przystanki – za ich wyznaczenie odpowiada powiat, za utrzymanie zaś gmina. Jest problem z informacją pasażerską, a raczej jej zupełnym brakiem.
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> • Intensywny ruch ciężarowy jest jednym z największych problemów, z jakim borykają się gmina i jej mieszkańcy. Droga K1685 jest wykorzystywana zarówno przez lokalnych przedsiębiorców (m.in. leśników), jak i w ruchu tranzytowym z kierunku Jordanowa. Pomimo wprowadzenia ograniczenia DMC do 15 ton na obiektach mostowych, po drogach nadal poruszają się nawet 40-tonowe ciężarówki. • Wszelkie remonty dróg powiatowych muszą być współfinansowane przez gminę. • Część dróg na przysiółkach jest w zarządzie Lasów Państwowych, drogi te w niektórych przypadkach są jedyną możliwością dojazdu do posesji mieszkańców.
Powiązania zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> • Znaczna część młodzieży uczęszcza do szkół średnich w Jordanowie. • Wśród powiązań funkcjonalnych pojawiają się także Wadowice. • W niedzielne popołudnia i wieczory busy na kierunku Jordanów – Kraków są przepełnione już na wysokości Tokarni.
Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności	<ul style="list-style-type: none"> • Na ten moment na terenie gminy nie ma dróg dla rowerów. • Są plany odnośnie do budowy DDR – od skrzyżowania dróg powiatowych do skrzyżowania z drogą w kierunku Więciorki. Droga miałaby przebiegać w pobliżu rzeki i mieć bardziej charakter rekreacyjny niż transportowy. W zakresie trasowania ścieżki problemem są granice działek Wód Polskich.
Urbanistyka	<ul style="list-style-type: none"> • MPZP jest aktualny dla całej gminy. Jest duże zapotrzebowanie na nowe tereny budowlane. Szczególnie duża koncentracja nowej i potencjalnej zabudowy uwidacznia się po prawej stronie drogi

	<p>Tokarnia – Więciorka. Jest to względnie dobrze skomunikowany obszar, do centrum Tokarni można dotrzeć w 5-10 minut pieszo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rzeka Krzczonówka – ogranicza możliwości kształtowania nowej zabudowy w samej dolinie.
Turystyka	<ul style="list-style-type: none"> • Dominują turyści „weekendowi” lub „będący przejazdem”. Główne cele podróży: Osada Jaworzyny, Wrzosowy Dwór, Koskowa Góra, Kalwaria Tokarska. • Największym ośrodkiem turystycznym jest Hotel Olivia Medical SPA w Skomialnej Czarnej. Placówka działa cały rok.

Badanie IDI 19. Gmina Lubień

Zagadnienie	Punkt widzenia rozmówców
Rowery	<ul style="list-style-type: none"> • Nieuregulowany stan prawny dróg jest poważnym ograniczeniem dla budowy dróg rowerowych w gminie Lubień. • Wobec górskiego ukształtowania terenu rozmówca postuluje wspieranie pojazdów z napędem elektrycznym (rowery, hulajnogi itp.) • Rower jest atrakcyjny w kontekście turystycznym i to w tym kierunku powinno się rozwijać infrastrukturę z nim związaną. Należy kłaść nacisk na turystykę pieszą i rowerową. • Zielony szlak turystyczny Witków jest atrakcyjnym szlakiem dla jazdy rowerem. • Drogi rowerowe są potrzebne w miejscowościach Tenczyn oraz Krzczów. • Droga serwisowa przy S7 ma potencjał na lokalizację infrastruktury rowerowej, problemem jest szerokość mostów i przepustów. • Duży potencjał dla rekreacyjnego ruchu rowerowego miałyby ścieżka rowerowa poprowadzona Traktem Cesarskim.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Obszar gminy Lubień, a przede wszystkim miejscowości Tenczyn i Krzczów, jest wykluczony z transportu zbiorowego, odkąd zbudowano „nową trasę” S7. Do momentu powstania S7 co 15 minut w gminie zatrzymywały się autobusy przelotowe. Wówczas prywatny transport zbiorowy działał w sposób optymalny. • Przewoźnicy jadący trasą S7, nie chcą z niej zjeżdżać, by obsłużyć mieszkańców gminy Lubień. Włączenie się do ruchu na S7 jest czasochłonne. • Pod znakiem zapytania stoi kwestia obsługi gminy Lubień przez przewoźników tranzytowych, gdy do użytku zostanie oddany tunel na trasie S7.

	<ul style="list-style-type: none"> Mimo niestabnego zapotrzebowania, zlikwidowano połączenie autobusowe w relacji Tenczyn – Kraków. Potencjalne połączenia wewnątrzgminne są uznawane za nierentowne ze względu na zbyt krótkie odcinki. Występuje problem z dostępem do przystanku przy węźle w Skomielnej. Brakuje przystanku przy granicy gmin Lubień i Mszana Dolna, przy drodze lokalnej – kwestią problematyczną jest położenie administracyjne i związane z tym zezwolenia powiatów. Przy głównych przystankach w gminie Lubień potrzebne są tablice informacji pasażerskiej, optymalnie w formie dynamicznej.
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> Rejestrowany jest duży ruch towarowy na drodze powiatowej w Tenczynie. Postulowane wprowadzenie na tym odcinku systemu e-TOLL.
Powiązania zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> Kluczowe węzły komunikacyjne, w kontekście lokalizacji parkingu typu P&R, znajdują w Lubniu, przy rozwidleniu S7 z drogą wojewódzką nr 968 w kierunku na Mszanę (piętrowy P&R zlokalizowany przy boisku klubu Szczebel Lubień) oraz w Skomielnej Białej, przy węźle w kierunkach Nowego Targu oraz Jordanowa. Od strony Mszany Dolnej oraz Kasinki Małej w kierunku Myślenic jadą przede wszystkim pracownicy zakładów przemysłowych. Rejon gminy wzdłuż drogi nr 968 jest mocno powiązany funkcjonalnie z Myślenicami.
Urbanistyka	<ul style="list-style-type: none"> Działki w gminie Lubień charakteryzują się systemem leśno-łanowym, w układzie pasowym. Dominują małe działki i gospodarstwa, które są dziedziczone pokoleniowo. Obecny układ przestrzenny i system własnościowy są utrudnieniem dla inwestycji drogowych. Rozmówca będzie lobbował za ograniczeniem rozlewania się zabudowy w ramach MPZP.
Turystyka	<ul style="list-style-type: none"> Lokalizacja tras rowerowych w miejscach atrakcyjnych turystycznie sprawi, że takie lokalizacje jak Luboń Wielki czy Trakt Cesarski będą chętniej odwiedzane.

Badanie IDI 20. Gmina Myślenice, Wydział Gospodarki Przestrzennej

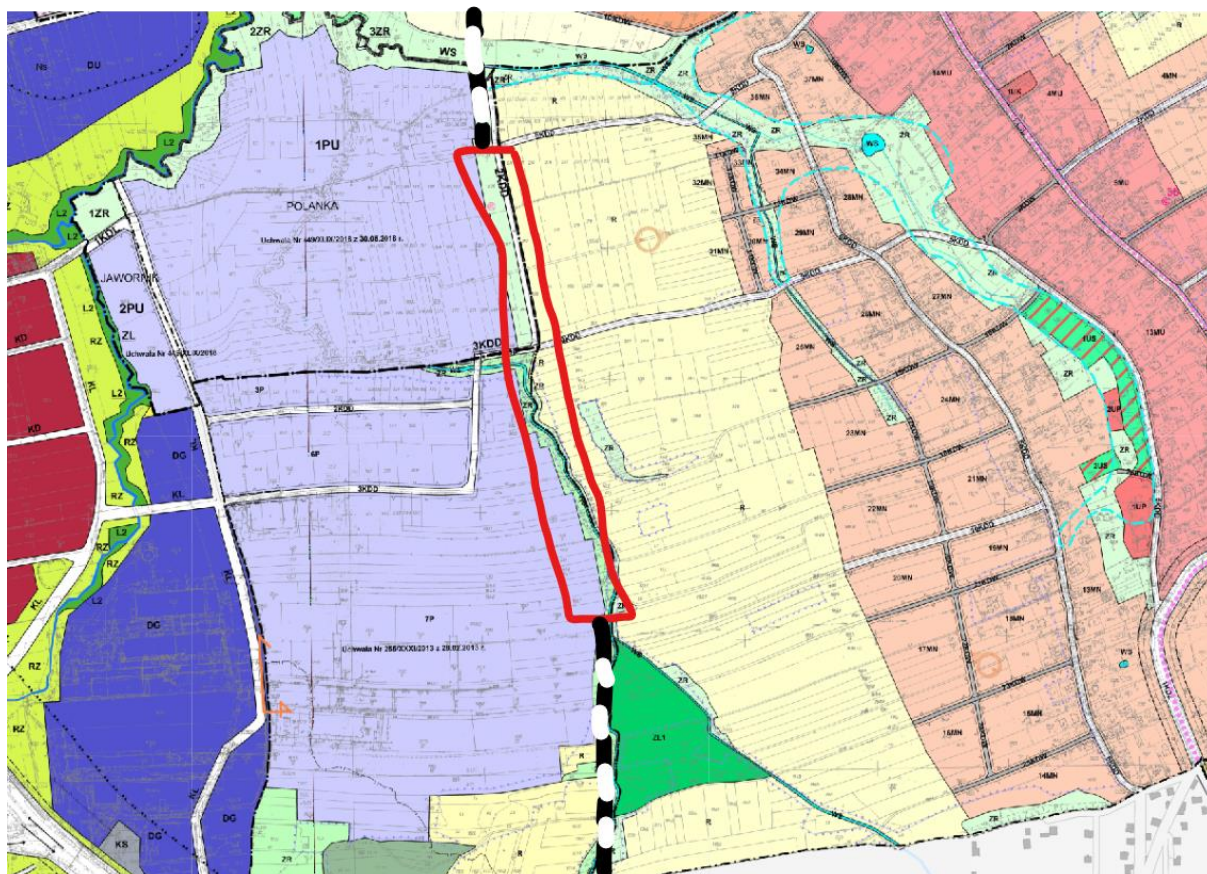
Planowanie przestrzenne nastawione na transport

Drogi:

- Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STeS) dla drogi S7 jest w trakcie tworzenia,
- Wybór wariantu S7 jest bardzo trudny, rezerwa dla S7 znajduje się w MPZP (których Myślenice mają 49),
- Propozycja parkingu pod estakadą w Myślenicach (+- 30 miejsc postojowych) - trwają rozmowy z GDDKiA nt. wyznaczenia przejść naziemnych w obrębie węzła. Na ten moment jest pozytywna opinia Policji, GDDKiA jest za, ale pod warunkiem miasto sfinansuje przedsięwzięcie. Widoczne są istniejące „przedepły” skracające czas dojścia do istniejącego parkingu pod estakadą,
- Wybrano firmę, która zaprojektuje Północną Obwodnicę Myślenic (ta sama, która projektowała Zachodnią Obwodnicę) – przebieg będzie łączyć dwie strefy przemysłowe,
- ZRID na węzeł Sobieskiego w I połowie 2023,
- Problemem jest rozdrobnienie własności dróg, przykład zimowego odśnieżania – kiedy pługosolarka dojeżdża do drogi innego zarządcy podnosi pług i przejeżdża fragment kilkuset metrów, po czym go opuszcza i pracuje dalej.

Linia kolejowa Kraków – Myślenice:

- W styczniu 2023 r. ma zostać zawarta umowa PKP PLK z UMWM dotycząca zaprojektowania linii kolejowej Kraków – Myślenice,
- Propozycja ustalenia bufora lokalizacji dogodnego dojścia do stacji/przystanku kolejowego: 2km dla miasta i 1,2km dla przedmieść,
- Propozycja wykorzystania budynku zajętego przez komornika jako halę dworcową przyszłej stacji Myślenice Centrum (49.832123, 19.951932), linia będzie w tym miejscu poprowadzona estakadą,
- Ostatnia stacja/przystanek w granicach gminy Myślenice ma mieć nazwę Siepraw, z uwagi na to, że tamtejszy samorząd współfinansuje inwestycję, a nie będzie miał stacji w swoich granicach,
- Idealnym miejscem do wprowadzania nowego typu zabudowy i realizacji naszych proponowanych działań będzie okolica przystanku Polanka – MPZP zakłada drogi, miejsca pod zabudowę w pewnej odległości od planowanego przystanku, ale istnieją realne szanse na łatwą adaptację MPZP. Dodatkowo po zachodniej stronie przystanku znajdują się liczne zakłady produkcyjne i dalsze tereny rozwojowe.



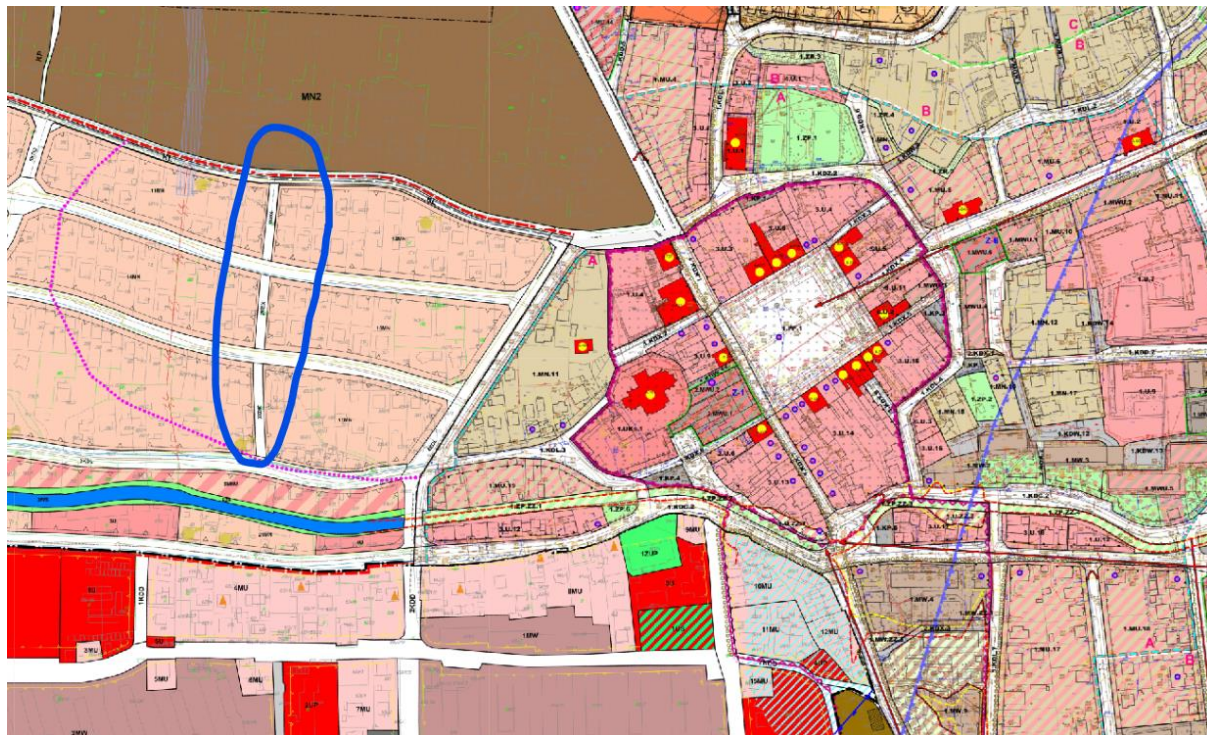
Komunikacja miejska

- „Węzeł przy Carrefourze kiedyś stanowił istotny punkt dla połączeń PKS, rozmówca proponuje jego adaptację jako przystanek przelotowy z odpowiednią infrastrukturą i stwierdza, że jest to najwygodniejszy punkt przesiadkowy w Myślenicach. Parking przy ul. Słowackiego stanowi własność gminy,
- 13.01.2023 odbyły się warsztaty związane z przygotowaniem Regionalnego Planu Transportowego Województwa Małopolskiego.

Piesi i rowerzyści

- Pojawiła się luźna koncepcja powiązania ciągami pieszymi rynku z węzłem przy dekadzie i przyszłej stacji Myślenice Centrum, stworzenie „salonu miejskiego” na ulicy Słowackiego. W przypadku domknięcia ciągu obwodnicowego można rozważyć zwężenie pasa ruchu,
- Propozycja ścieżek rowerowych wzdłuż Bysiny – adaptacja jednego pasa na parkowanie równoległe i pas rowerowy – cenne uwagi rozmówcy odnośnie rozdzielania parkowania i pasa rowerowego, tak aby parkujący kierowcy nie potrącili rowerzystów,
- W obrębie węzła Jawornik ma zostać wybudowana ścieżka pieszo-rowerowa,

- Wdrożenie działania w PZMM odnośnie przecinania zabudowy ciągami pieszo-rowerowymi ma już odzwierciedlenie w Myślenicach – w MPZP istnieją rezerwy na drogę wewnętrzne.



Badanie IDI 21. Gmina Myślenice, Zastępca Burmistrza

Zadania polityki transportowej

- Wpięcie się w system biletowy i siatkę połączeń Metropolii Krakowskiej – aktualnie brak wyraźnej woli współpracy ze strony Stowarzyszenia.
- Rok 2022 - bardzo droga obsługa połączeń linii M1 i ostatecznie brak zgody i przerzucenie kompetencji na Marszałka województwa. Gmina Kraków i MPK Kraków nie będzie obsługiwać OF-u Myślenice. Głównie ze względu na rozliczenia finansowe i koszty.
- Porozumienie z województwem na komunikację od 1.01.2023 – linia A1 Kraków-Myślenice realizowana w ramach Autobusowych Linii Dowozowych Kolei Małopolskich Jest to odpowiedź na oczekiwania mieszkańców względem bezpośredniej komunikacji w komfortowych warunkach z Krakowem. Linia jest priorytetowa i planuje się dalszy jej rozwój.

Przesiadki

- Przewoźnicy prywatni dostają zezwolenia na wykonywanie przewozów z powiatu lub województwa, kontrola ich działalności jest mocno ograniczona,

- Wjazd na dworzec Myślenice Dekada generuje dodatkowy koszt dla prywatnych przewoźników,
- Żadna JST nie ma bezpośredniego wpływu na skorzystanie (lub nie) przez komercyjnego przewoźnika z dworca,
- Przewoźnicy z okolicznych gmin zatrzymują się pod Careffourem ze względu na bliższe centrum Myślenic położenie przystanku,
- Stworzenie mini dworca w okolicy przystanku Myślenice Carrefour nie jest przedmiotem zainteresowania władz – funkcję zbiorczą ma pełnić istniejący dworzec autobusowy,
- Zintegrowany, multimodalny węzeł komunikacyjny ma być wybudowany wraz z doprowadzeniem linii kolejowej z Krakowa.

Linie autobusowe

- Brak zapewnienia połączeń autobusowych poza gminę Myślenice, przerzucenie inicjatywy na powiat,
- Udokumentowanie dochodów i deficytów jest warunkiem jazdy busów organizowanych w ramach gminy Myślenice. Przewoźnicy komercyjni nie zawsze chcą w taki sposób funkcjonować,
- Zauważalny jest brak współpracy z powiatem, jedynie w przypadku połączenia Myślenice-Kraków pojawiła się inicjatywa, ale mało praktyczna ze względu na swój charakter (zbieranie pasażerów ze wszystkich gmin do Myślenic i stamtąd do Krakowa),
- Zdaniem rozmówcy to powiat powinien być głównym organizatorem transportu w OF – w charakterze wariantowym, z „satelickim” udziałem Myślenic,
- M0 – wciąż funkcjonuje, obecnie tylko w obrębie Miasta, przejeżdża przez most w Osieczanach – z dofinansowaniem z FRPA,
- Raciechowice, Sułkowice nie są zainteresowane dotarciem przez Myślenice do Krakowa,
- Koncepcja wydłużenia kursów komunikacji gminnej w formie porozumienia gmin (np. Myślenice – Jasienica – Sułkowice) spotkała się z przychylną oceną rozmówcy.
- Częściowa współpraca (w postaci dopłat) jest dla poszczególnych linii (np. Zasań-Myślenice) wskazana jako korzystna,
- Kursy z/do Wieliczki są partycybowane w kosztach przez Gminę Myślenice i obecnie mieszkańcy są z nich zadowoleni,
- Rozmówca jest zwolennikiem budowy nowych przystanków autobusowych w osi ulic Reja / Kazimierza Wielkiego aby przekierować tam kursy linii M0. Przyczyni się to do znacznej poprawy obsługi północno-wschodniej części Myślenic.

Rozkłady jazdy

- Rozkłady jazdy są aktualizowane na bieżąco na liniach autobusowych obsługiwanych przez Gminę Myślenice,

- Jedna baza (system) rozkładów jazdy – rozwiązanie dla całego OF-u nie jest potrzebne, natomiast jednolity wzór dla rozkładów w poszczególnych gminach będzie bardzo przydatny. Ważne jest też wprowadzenie jednolitych słów kluczy w systemach dla wyszukiwania połączeń.

Węzeł komunikacyjny Słowackiego-Słoneczna

- Jest potrzeba uprzywilejowania autobusów wyjeżdżających z dworca Dekada w kierunku estakady. Rozmówca

Priorytet dla ruchu pieszego i rowerowego

- Ul. Słowackiego – jest możliwe wydzielenie zewnętrznych pasów ruchu dla ruchu pieszego i rowerowego gdy tranzyt pójdzie obwodnicą,
- Drogi jednokierunkowe z pasami rowerowymi i parkingami – jeśli jest to praktycznie uzasadnione to nie ma przeszkód do realizacji, pod warunkiem że uda się pogodzić z problemem z parkowaniem.
- Dużym problemem jest brak przestrzeni pod nowe parkingi, w tym parkingi P&R oraz buforowe,
- Brak zgody z GDDKiA na parking pod estakadą,
- SPP: zauważalne pozytywne skutki wyznaczania stref w postaci zwiększenia rotacji miejsc postojowych. Jest zielone światło na rozszerzenie SPP.
- Trwałe wyłączenie ruchu samochodowego na ulicy Kościuszki (od ronda do rynku) zostało uznane przez rozmówcę jako realne i korzystne zadanie,
- Można wyznaczyć strefę uprzywilejowania ruchu pieszego i rowerowego wewnątrz „ringu” (ul. Kniaziewicza, 3 Maja, Jordana).

Drogi dla rowerów

- Velo Raba – połączenie Myślenic z Zarabiem i Pcimiem. Oczekiwania ze strony mieszkańców połączenie Górnego Przedmieścia z Zarabiem, poprzez wyłączenie jednego pasa z ul. Średniawskiego dla ruchu rowerowego,
- Budowa dodatkowych kładek na Bysinie – pełna zgoda rozmówcy na tego typu działanie.
- Wzdłuż ulic Reja i Kościuszki można wybudować drogę dla rowerów przy okazji budowy przystanków autobusowych, warunki lokalne na to pozwalają.

Inne

- Istniejący „dziki” parking przy ul. Sienkiewicza można zaadaptować na parking buforowy odciążający śródmieście Myślenic,
- W przeciągu kilku lat zaistnieje potrzeba utworzenia drugiej linii komunikacji miejskiej w związku z rozwojem północnej i południowo-zachodniej części miasta.

Badanie IDI 22. Wykonawca Regionalnego Planu Transportowego dla Województwa Małopolskiego

- Linie kolejowa Podłęże-Piekielko: nikłe szanse na działania inwestycyjne przed 2030 r.
- Linia kolejowa Kraków – Myślenice: inwestycja ma relatywnie niski priorytet w programie Kolej+. Realizacja inwestycji nie jest pewna (w Kolej+ jest to jedynie projekt dokumentacyjny), termin ewentualnego oddania do ruchu to najwcześniej 2033 rok.
- S7 – wszystkie wstępne propozycje wariantów zostały oprotestowane przez interesariuszy w postaci gmin znajdujących się pomiędzy Myślenicami a Krakowem.
- Obwodnice Myślenic, Sułkowic, Dobczyc – są to realne projekty mające zostać uwzględnione w RPT i zgodne z kryteriami wymaganymi przez Komisję Europejską.
- Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego przewiduje zakup taboru i dalszy rozwój komunikacji autobusowej organizowanej przez województwo (ALD).
- RPT wspiera projekty ponadlokalne, więc projekty z zakresu budowy infrastruktury rowerowej teoretycznie mogą być brane pod uwagę przez RPT.
- Prywatne busy i autobusy w centrum Krakowa: jedyna możliwość umocowania prawnego by nie wjeżdżały do centrum Krakowa to wydawanie zakazów wjazdu. Istnieje potrzeba organizacji dodatkowych węzłów przesiadkowych na obrzeżach Krakowa by rozwiązać rozważany problem.

Badanie IDI 23. Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego

- Program rozwoju sieci dróg proponuje połączenie S7 na linii Głogoczów-Kraków Bieżanów, w tym połączenie z planowaną drogą BDI (S52).
- Program budowy północnej obwodnicy Myślenic w przyszłym roku może otrzymać finansowanie.
- Rozmowy pomiędzy ZDW i Miastem Myślenice w sprawie obwodnicy Miasta są prowadzone.
- Zdaniem rozmówcy Województwo nie ma realnego wpływu działalności na przewoźników prywatnych jeżdżących na zezwolenie.
- Dowóz autobusem do stacji i przystanków kolejowych jest obecnie realizowany lecz bardziej w „formie awaryjnej”, w miejscach występowania białych plam komunikacyjnych. Istotnym założeniem jest nieutrudnianie funkcjonowania rynku prywatnego, zatem bez wykorzystywania tras, na których kursują przewoźnicy prywatni.
- W ramach dofinansowania działalności Kolei Małopolskich oddzielnie są dysponowane środki na połączenia autobusowe i osobno na kolejowe.
- Umowy zawierane w ramach FRPA z przewoźnikami mogą być zawierane za ledwie na rok co jest dużym minusem pod kątem długookresowej organizacji przewozów.

- Jeśli transport przebiega przez Kraków lub są to przewozy międzypowiatowe, połączenia są administrowane przez urząd wojewódzki.
- Przystanki w ścisłym centrum Krakowa są na granicy przepustowości, autobusy odjeżdżają z nich nawet co 45 sekund. Pozyskanie zezwolenia na wjazd do centrum jest trudne i najprawdopodobniej będzie wkrótce związane z koniecznością spełniania norm emisji spalin.

Badanie IDI 24. Straż Miejska w Myślenicach

- Jedną z istotnych przyczyn dużego ruchu samochodowego w centrum Myślenic jest fakt, że mieszkańcy mają potrzebę parkowania bezpośrednio przy punkcie przy którym chcą załatwić sprawę. W tym celu są gotowi wykonać kilkusetmetrowy przejazd autem, zamiast pokonywać dystans pieszo.
- Aby minimalizować uciążliwość ruchu samochodowego, który powstaje w wyniku wymienionych nawyków transportowych, należy kanalizować ruch poprzez tworzenie azyli dla pieszych, szykan - na dłuższych prostych odcinkach, tworzyć w Śródmieściu: drogi jednokierunkowe z kontrapasem rowerowym i możliwością parkingu z jednej strony, drogi dwukierunkowe, jednojezdniowe z pierwszeństwem dla ruchu rowerów.
- Zmiany w organizacji ruchu powinny być poprzedzone dokładnym audytem potoków ruchu samochodowego w całym Myślenicach, łącznie z wlotami do miasta, oraz ważnymi dla przemieszczeń punktami w OF Myślenice. Poza dostępnością funduszy, drugim najważniejszym czynnikiem by audyt mógł się odbyć jest współpraca w tej kwestii pomiędzy powiatem i gminą, oraz koncentracja na osiągnięciu pożądaných efektów realizacji związanych z implementacją zasad zrównoważonej mobilności.
- Obecnie w mieście jest jedno miejsce gdzie jest parking *kiss&ride*, przy przystanku Myślenice Estakada. Jest to rozwiązanie, które można by wdrożyć także w dwóch innych punktach miasta, w tym jedno to przystanek autobusowy Myślenice Carrefour.
- Przystanek Myślenice Carrefour jest położony w pobliżu centrum. Lokalizacja ma potencjał do rozbudowy jako dworca autobusowego.

Badanie IDI 25. Gmina Raciechowice

- Północna część gminy Raciechowice jest wykluczona pod względem dostępności do transportu zbiorowego. Obsługa tego obszaru przez busy szkolne jest rozwiązaniem, które może zaspokoić podstawowe potrzeby komunikacyjne mieszkańców tego terenu.
- Dużym problemem jest brak bezpośredniego połączenia autobusowego na popularnej trasie przemieszczeń mieszkańców Gminy pomiędzy Raciechowicami, a Dobczycami.
- Mieszkańcy Gminy Raciechowice są uzależnieni w codziennych dojazdach od samochodu. Przyczyną zaistniałej sytuacji jest stale postępujące rozproszenie zabudowy, które wynika m. in. z braku aktualizacji dokumentu SUiKZP, oraz pokrycia

gminy miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Obserwowane zjawisko jest niekorzystne ekonomicznie dla Gminy i funkcjonalnie dla jej mieszkańców.

- Utworzenie instytucji wspomagającej proces skutecznego formułowania zapisów i koordynacji wdrażania planu miejscowego w życie byłoby istotnym czynnikiem hamującym zagospodarowanie przestrzeni w sposób chaotyczny.

Badanie IDI 26. Koleje Małopolskie

Organizacja i montaż finansowy przewozów

1. Autobusowe Linie Dowozowe (ALD) są uruchamiane na wniosek samorządu województwa samorządów lokalnych, organizatorem przewozów jest Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego.
2. Samorzady lokalne partycypują w niewielkiej części kosztów funkcjonowania linii ALD, jest to warunek konieczny do ich uruchomienia.
3. Przychody z biletów pokrywają 15-30% kosztów uruchomienia w zależności od linii.
4. Struktura pokrycia kosztów funkcjonowania: przychody z biletów + dopłata FRPA + dopłata z Urzędu Marszałkowskiego + partycypacja gmin.
5. Nie jest wymagana partycypacja wszystkich gmin, przez które przechodzi linia, jednak samorzady partycypujące mają wpływ na rozkład jazdy i standard taboru.
6. KMł oczekują na nowelizację ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (dalej: ustawy ptz) która umożliwi zawieranie umów wieloletnich na przewozy z dofinansowaniem FRPA.

Połączenia i rozkłady jazdy

1. Jest duże zapotrzebowanie mieszkańców na nowe połączenia uruchamiane w formule ALD.
2. Projekt Regionalnego Planu Transportowego dla Województwa zakłada uruchomienie połączeń w relacji Sucha Beskidzka/Kalwaria Zebrzydowska – Sułkowice – Skawina.
3. Pojawiła się również koncepcja uruchomienia linii Myślenice – Trzebunia – Budzów – Sucha Beskidzka.
4. Połączenia nocne na linii A1 Kraków – Myślenice: ostatni kurs o 23:30 cieszy się jak na razie niewielkim zainteresowaniem ze strony pasażerów. Większy priorytet ma dodanie dodatkowych kursów w godzinach szczytu, trwają rozmowy na ten temat. Połączenie o 23:30 będzie nadal funkcjonować.

Podwykonawcy

1. Koleje Małopolskie dysponują niewielką flotą autobusową (około 10 jednostek), która ma zostać wkrótce uzupełniona o 7 autobusów o napędzie hybrydowym.
2. Większość połączeń jest uruchamiana przy współpracy podwykonawców. Są to firmy lokalne, działające na terenie Województwa Małopolskiego.

3. Działający podwykonawcy zainwestowali w tabor spełniający wymogi postępowań na uruchomienie przewozów ALD, ponosząc duże ryzyko ze względu na umowy jednoroczne. Ryzyko opłaciło się przewoźnikom.
4. Nowelizacja ustawy ptz i umowy wieloletnie umożliwią przewoźnikom lokalnym zainwestowanie w tabor. Aktualnie jest to niemal niemożliwe ze względu na niską (często ujemną) marżowość przewozów komercyjnych.
5. Część prywatnych przewoźników uważa ALD za konkurencję, zdarzają się przypadki „podjeżdżania” (przewoźnik prywatny przyjeżdża na dany przystanek 3 minuty przed autobusem ALD, oferując niższą cenę biletu).
6. W związku z powyższym, na części linii ALD jest problem ze znalezieniem nowych podwykonawców do obsługi dodatkowych linii.

Integracja w obrębie Metropolii i Województwa

1. ZTP Kraków wydaje zgody na korzystanie z przystanków miejskich przez przewoźników innych niż MPK, w tym Kolejom Małopolskim.
2. Trwają daleko zaawansowane prace nad integracją taryfową na szerszym obszarze, jest to koncepcja „jednego biletu na całe województwo”.
3. Integracja miałaby obejmować: wszystkie linie miejskie i aglomeracyjne w Metropolii Krakowskiej, Koleje Małopolskie (pociągi oraz ALD), Polregio i Koleje Śląskie oraz inne zainteresowane gminy.
4. Zainteresowane gminy mogą także włączyć przewozy lokalne w system integracji.
5. Przykładowo, dobrym pomysłem byłoby włączenie przewozów organizowanych przez gminę Myślenice do systemu. Pasażerowie z Poręby, Jasienicy czy Osieczan uzyskają w ten sposób możliwość dojazdu do każdego zakątka Metropolii Krakowskiej oraz np. do Wiśniowej czy Dobczyc na jednym bilecie.

Badanie IDI 27. Mieszkanka Myślenic

Transport zbiorowy

- Respondentka korzysta kilka razy w tygodniu z transportu zbiorowego na trasie Myślenice - Kraków, 3-4 razy w miesiącu także Myślenice – Spytkowo.
- W przypadku tej drugiej trasy brakuje połączeń bezpośrednich lub chociaż dobrych jakościowo połączeń z Myślenic do Skawiny. Aktualnie najszybsza trasa wiedzie przez Kraków (MDA).
- Lata 2021 i 2022 przyniosły radykalny wzrost cen biletów na kursy realizowane przez przewoźników prywatnych (busy). Jeżeli na danej trasie jadą dwie – trzy osoby, bardziej opłacalne okazuje się skorzystanie z samochodu („podwózka sąsiedzka”).
- Wielu przewoźników na trasie Myślenice – Kraków (w tym Szwagropol) nie wjeżdża do miasta, jedynie staje przy estakadzie. Z perspektywy rozmówczyni nie jest to w żaden sposób dogodna lokalizacja,

- Wiele przystanków powinno być wyposażone w wiaty chroniące przed warunkami atmosferycznymi, możliwość komfortowego oczekiwania na przystanku jest istotnym aspektem dla rozmówczyni,
- Autobusy linii A1 odznaczają się zdecydowanie wyższym standardem niż prywatne busy. Respondentka wskazuje na następujące różnice:
 - Niższe ceny biletów,
 - Wyższa punktualność linii A1 („jeżeli na tabliczce jest napisane 15:13 to znaczy że o tej godzinie przyjedzie”),
 - Tabliczki przystankowe w odniesieniu do A1 są aktualne, w przypadku busów z reguły ich w ogóle nie ma,
 - Rozkłady przewoźników prywatnych z reguły podają tylko godzinę odjazdu z przystanku początkowego, dalej „trzeba się domyślać”,
 - Linia A1 posiada przejrzystą i aktualną informację pasażerską w Internecie, infolinia działa skutecznie, czego nie można powiedzieć o busach,
 - Autobusy kursujące na linii A1 są wyposażone w ładowarki USB, co dla respondentki jest istotnym udogodnieniem,
 - Autobusy A1 oferują więcej miejsca na nogi i na bagaż,
 - Autobusy A1 są częściowo niskopodłogowe co znacznie ułatwia korzystanie z nich przez osoby starsze.

Ruch pieszy i rowerowy

- W Myślenicach i okolicach jest bardzo mało przestrzeni dla pieszych. Zdaniem rozmówczyni, rozwiązaniem problemu mogłaby być reorganizacja części ulic na jednokierunkowe i poszerzenie chodników.
- Poruszanie się rowerem jest postrzegane przez respondentkę jako bardzo niebezpieczne, w szczególności w osi tzw. Starej Zakopianki (odcinek Myślenice – Stróża – Pcim).

3. Raport z badań FGI

Zogniskowane wywiady grupowe (FGI) to badania jakościowe mające przede wszystkim charakter eksploracyjny. Poszukiwane informacje przyjmują zazwyczaj postać pytań problemowych: jak?, dlaczego?, co? Nie jest to metoda mówiąca o natężeniu danej cechy, ale o przyczynach i genezie konkretnych opinii. **Wyników badań jakościowych nie generalizujemy na całą populację.** FGI ma charakter dyskusji prowadzonej przez moderatora, w której uczestniczy kilka osób. Zadaniem moderatora jest właściwe ukierunkowanie rozmowy oraz zachęcanie respondentów do aktywności.

Uwagi i postulaty przedstawione w raportach z badań reprezentują indywidualny punkt widzenia danego rozmówcy i nie są generalizowane na całą populację. W ramach formułowania głównego dokumentu PZMM postulaty te zostaną zweryfikowane przy wykorzystaniu wyników pozostałych badań i analiz.

Badanie FGI 1. Gmina Sułkowice

Zagadnienie	Punkt widzenia rozmówców
Rower	<ul style="list-style-type: none"> • Jest zapotrzebowanie na drogę rowerową do Myślenic, zarówno przez Jasienicą jak i przez Rudnik. Głównym ograniczeniem dla realizacji inwestycji jest wąski pas drogowy. • Brak gruntów gminnych praktycznie uniemożliwia budowę nowych traktów rowerowych niebędących w granicach pasa drogowego dróg wojewódzkich. • Na istniejącym parkingu przy Kościele w Sułkowicach oraz w Biertowicach można zorganizować parking rowerowy wraz z monitoringiem. • Należy przewidzieć infrastrukturę niebiesko-zieloną wzdłuż rzek, która będzie służyła zarówno jako forma wypoczynku jak i komunikacji.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Obecne kursy w relacji Sułkowice – Myślenice jeżdżą co pół godziny w dni robocze. • Brak połączeń autobusowych do Rudnika Dolnego. Jest to jedyne miejsce, które wymaga likwidacji białej plamy komunikacyjnej. • Rachunek ekonomiczny jest kluczowy dla przewoźników. • W Gminie jest wola rozmowy z firmami transportowymi w sprawie dodania kursów w konkretnych godzinach (Bodzio, Mleczek). Zwłaszcza w kontekście połączeń dla pielęgniarek, które stanowią liczną grupę pracującą w Krakowie. Kursy dla nich są potrzebne w godzinach wczesnoporannych i późnowieczornych.

	<ul style="list-style-type: none"> • Gmina nie ma dokładnej informacji na temat rozkładów jazdy przewoźników prywatnych. • Obecnie Gmina ma mocno ograniczony wpływ na kształt funkcjonowania transportu zbiorowego. • Przewozy szkolne są mają charakter zamknięty, tj. nie ma możliwości przejazdów biletowanych. • Dojazd do szkół średnich transportem zbiorowym jest utrudniony – do Wadowic lub Kalwarii Zebrzydowskiej można dotrzeć wyłącznie z przesiadką. • Przy dojazdach do Krakowa mieszkańcy korzystają z parkingów P&R w Borku lub w Woli Radziszowskiej, przesiadając się na dostępną komunikację zbiorową.
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> • Obecnie gmina skupia się na inwestycjach drogowych. • Duży ruch tranzytowy towarów w kierunkach do Zawoi, Żywca generuje niebezpieczeństwo na drogach, przeciążenie nawierzchni dróg, hałas i zanieczyszczenie powietrza. Proponowane są postulaty ograniczenia uciążliwości w postaci ekranowania wzdłuż dróg wojewódzkich. Optymalną formą byłyby naturalne ekrany akustyczne, tj. skarpy, zadrzewienia czy zielone murki i wygrodzienia. • Obwodnica Sułkowic – w MPZP jest pozostawiona rezerwa terenowa. Aktualnie projekt nie jest realizowany ze względu na ograniczenia budżetowe. • Na wiadukcie kolejowym w Kleczy (ciąg DK52) obowiązuje ograniczenie tonażowe. W efekcie ruch ciężarowy na DW956 jest znaczny, co wiąże się z uciążliwością dla mieszkańców. • Na skrzyżowaniu DK52 i DW956 w Biertowicach tworzą się zatory drogowe w godzinach szczytu. W opinii jednego z mieszkańców wskazana jest przebudowa tego skrzyżowania na rondo. • Powiat i gmina wydatkują na infrastrukturę w proporcji 50/50.
Parkowanie	<ul style="list-style-type: none"> • W okolicach Kuźni Sułkowice S.A. w dalszym ciągu występuje problem z odpowiednią ilością miejsc parkingowych ze względu na duże skupisko w jednym miejscu miejsc związanych z usługami i handlem oraz obiektów użyteczności publicznej. Gmina wynajmuje parking, który nie zawsze jest wystarczający, aby zabezpieczyć potrzeby wszystkich kierowców.
Urbanistyka	<ul style="list-style-type: none"> • Obecnie MPZP są aktualizowane. Rozmówcy zgłaszają potencjalny problem z parkowaniem samochodów nowych mieszkańców, którzy osiedlają się w Biertowicach i Krzywaczce. Na tych nowych osiedlach deweloperskich przewiduje się, że będzie problem dowozu dzieci do szkoły.

	<ul style="list-style-type: none"> • Rozmówcy zauważają potrzebę powstania centrum lokalnego w Sułkowicach wraz z węzłem komunikacyjnym. • W obecnie obowiązującym Studium jest proponowane przeniesienie części drogi wojewódzkiej wzdłuż rzeki tzn. likwidacja części drogi wojewódzkiej w obszarze, w którym obecnie jest Rynek – przełożenie drogi wojewódzkiej. Oznacza to powiększenie Rynku. Należy nadmienić, że rozwiązanie to jest bardzo kosztowane.
--	---

Badanie FGI 2. Gmina Dobczyce

Zagadnienie	Punkt widzenia rozmówców
Rower	<ul style="list-style-type: none"> • Łęki – Trzemeśnia: brak możliwości przejazdu rowerem na tym odcinku.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Do strefy przemysłowej, gdzie pracuje około 2 000 osób, nie dojeżdża transport publiczny, strefa jest obsługiwana tylko przez busey pracownicze. Taki stan nie jest zadowalający, potrzebne jest uruchomienie połączeń komunikacji zbiorowej dla pracowników. • Autobusy Kolei Małopolskich są niekonkurencyjne czasowo dla samych mieszkańców Dobczyc ze względu na dużą liczbę przystanków na trasie (ponad 30). • Dojazd autobusem do Wieliczki nie powinien zajmować niż 30 minut aby zachować konkurencyjność względem bezpośrednich połączeń Dobczyce - Kraków. • Jedynymi „pewnymi” przewoźnikami jeżdżącymi regularnie na trasie Dobczyce – Kraków są prywatni: Dar Bus i FB. Wadą tych połączeń jest ich niska częstotliwość oraz brak informacji na temat godzin kursowania, a także opóźnienia busów, wynikające głównie z sytuacji ruchowej w samym Krakowie. • Rozmówcy wyrażają obawę przed rezygnacją prywatnych przewoźników z obsługi połączeń Dobczyce – Kraków. • Przewoźnicy mają zezwolenie na obsługę głównego przystanku w Dobczycach przy ul. Podgórskiej, lecz nie zawsze się tam zatrzymują. • Bus, który zatrzymywałby się przed Krakowem, z możliwością sprawnej przesiadki do krakowskiej komunikacji miejskiej, może rozwiązać kłopot opóźnień. Wysunięta została propozycja takiego połączenia z przesiadką w Czerwonych Makach. • Parking P&R w Wieliczce zazwyczaj jest wypełniony. • Funkcjonuje jedno połączenie autobusowe wewnątrz gminy Dobczyce obsługujące rejony bardziej wykluczone komunikacyjnie (m.in. Sieraków)

	<ul style="list-style-type: none"> • Obecnie dostępne dopłaty z FRPA wspierają uruchamianie nowych kursów, jednak nie pozwalają na dofinansowanie istniejących połączeń - w opinii rozmówców jest to dużą barierą dla rozwoju przewozów. • Dobczyce są skomunikowane z Myślenicami połączeniem autobusowym Łapanów – Dobczyce – Myślenice. • Białe plamy komunikacyjne w gminie Dobczyce to rejon obrębu Nowa Wieś. Rozwiązaniem dla wykluczenia obszaru może być „bus wahadłowy” dojeżdżający do Nowej Wsi lub parkingu P&R na połączeniu ulic Nowowiejskiej i drogi wojewódzkiej 967. Rozmówcy wskazują także na niedostateczną obsługę komunikacyjną w miejscowości Brzączowice. • Najkorzystniejszymi lokalizacjami dla organizacji węzła przesiadkowego i powstania parkingu typu P&R w gminie Dobczyce jest ul. Podgórska w Dobzycach lub trasa wylotowa z gminy. <p>Organizacja transportu zbiorowego</p> <ul style="list-style-type: none"> • Korzystnym dla gminy Dobczyce byłoby uzyskanie porozumienia ze Stowarzyszeniem Metropolia Krakowska w sprawie poszerzenia zasięgu komunikacji miejskiej organizowanej przez ww. metropolię. Problem stanowią wysokie koszty partycypacji, które musiałaby ponieść Gmina. • Rozmówcy wysunęli propozycję połączenia do Gorzkowa, obsługiwanego przez Gminę Wieliczka, od Nowej Wsi przez Bieńkowice. • Potrzeba ujednoczenia taryf biletowych pomiędzy przewoźnikami.
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> • Kierowcy poruszający się w Dobzycach często nie respektują zakazów parkowania oraz ograniczeń prędkości. • Główne atrakcje Dobzyc, przy których ograniczenie ruchu pojazdów jest potrzebne w największym stopniu, to zamek, rynek oraz baszta. • Kłopoty z korkami przy szkołach w godzinach dojazdu uczniów. • Łatwiej przeforsować ulice jednokierunkowe w centrum Dobzyc niż inne metody ograniczania i uspokajania ruchu. • Rejon Rynku i ulicy Kazimierza Wielkiego ma potencjał do stworzenia deptaku stymulującego pieszy ruch turystyczny. • Potrzebna jest „mała obwodnica” Dobzyc: od ul. Rzeźniczej, przez ul. Jagiellońską, do ul. Obwodowej. • Poszczególne priorytety powiązane z transportem gminy Dobczyce to kolejno: 1. – obwodnica, 2. – kanalizacja ruchu, 3. – regulacje w MPZP.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Gdy powstanie kolej relacji Podłęże – Piekietko, gmina Dobczyce będzie potrzebowała połączenia z Gruszowem w gminie Raciechowice, gdzie prawdopodobnie będzie przystanek kolei.
Urbanistyka	<ul style="list-style-type: none"> • Planowana jest budowa dużego osiedla mieszkaniowego za Rabą – w rejonie ul. Jałowcowej w Dobzycach.

	<ul style="list-style-type: none"> • Dziekanowice – jest duży teren przeznaczony pod inwestycję mieszkaniową.
--	--

Badanie FGI 3. Gmina Siepraw

Zagadnienie	Pytania
Piesi	<ul style="list-style-type: none"> • Przy większości dróg powiatowych są chodniki. Ceny budowy chodników są obecnie nie do przyjęcia. • Ul. Galicyjska jest przeciężona TIR-ami, ul. Przytockiego, ul. Krakowska – ruch do lokalnych przedsiębiorców, ale nie jest to duża skala.
Rower	<ul style="list-style-type: none"> • Droga rowerowa w Czechówce ma zostać połączona z Parkiem Słonecznym i znajdującą się tam „Strefą rowerową” w Sieprawiu. • Droga rowerowa znajdująca się w gminie Siepraw przy zbiorniku Dobczyckim pomimo nieciągłego charakteru jest chętnie użytkowana, głównie do celów rekreacyjnych przez mieszkańców. W przyszłości, gdy infrastruktura w postaci drogi rowerowej na szlaku Velo Raby zostanie zbudowana, ten odcinek ma stanowić odbicie od wspomnianej drogi w kierunku Krakowa. • Stan mostu technologicznego w Zakliczynie uniemożliwia poprowadzenie tamtędy ciągu pieszego lub rowerowego. • Dalsza rozbudowa dróg rowerowych jest uzależniona od dostępności finansowania zewnętrznego.
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Mieszkańcy dojeżdżają do pracy zarówno w kierunku Myślenic, jak i Krakowa. Gmina planuje przeprowadzenie badania dojazdu uczniów i pracowników do miejscowości. • Mieszkańcy, przemieszczając się do Krakowa, wybierają najczęściej przesiadkę do MPK na parking P&R w Borku. • Dojazd samochodem do Krakowa jest często nieoptymalny ze względu na wysokie opłaty parkingowe. • Linia autobusowa z Brzączowic do Krakowa przez Zakliczyn i Siepraw jest dla najważniejsza dla mieszkańców, gdyż przecina całą gminę, zbierając mieszkańców z głównych jej miejscowości. • Kolejna linia autobusowa obsługująca gminę to Stojowice – Kraków. • Brakuje obecnie takiego połączenia jak kursujący w przeszłości Dar Bus, który jechał „dołem” od Zakliczyna przez Wieliczkę do Krakowa. Dużą zaletą tej linii było przejeżdżanie przez cały Kraków i zatrzymywanie się w dogodnych dla pasażerów miejscach miasta. Propozycją zastępczą dla takiego połączenia jest reaktywacja kursu przy zastosowaniu małego taboru wobec spodziewanego ograniczonego zainteresowania takim połączeniem wśród mieszkańców gminy Siepraw.

	<ul style="list-style-type: none"> • Funkcjonuje linia szkolna zamknięta, dowożąca uczniów do Dobczyc oraz linia szkolna otwarta w kierunku Łyczanki. • Rozmówcy zidentyfikowali białe plamy komunikacyjne: w rejonie miejscowości Łyczanka, Wiśnicz i Zacisze (od strony Zawady) • Wydłużenie linii MPK Kraków do Gminy Siepraw rozwiązałoby większość problemów komunikacyjnych. Aktualnie przesiadka do autobusów miejskich jest niekonkurencyjna czasowo. • Wariantem dotarcia do Krakowa jest skorzystanie z połączenia autobusowego oferowanego przez Koleje Małopolskie. Trasa jadącego od Krzyszkowic taboru jest jednak wydłużona o miejscowości położone z dala od głównej trasy, czas dotarcia nią do Krakowa jest zatem zbyt długi dla większości potencjalnych pasażerów. • Pojawienie się publicznej komunikacji, która zapewni duży tabor autobusowy w szczycie komunikacyjnym, sprawi, że mali prywatni przewoźnicy zrezygnują z obsługi. • Transport na życzenie uczniów ze Świątnik nie sprawdził się - godziny rozpoczęcia lekcji były ruchome i nie pokrywały się z listą godzin, w których bus miał obsłużyć pasażerów. W konsekwencji prawie nikt nimi nie jeździł. • Jeden z głównych przewoźników – Krab Bus (na zezwoleniach wojewódzkich) – trudna sytuacja właścicielska, właściciele się wycofują, podział środków operacyjnych jest z tego powodu niepewny. Dużą zaletą tego przewoźnika jest konkurencyjny czas przejazdu. • W niedziele nie ma możliwości dojazdu transportem zbiorowym do Krakowa. Obserwowany jest deficyt kierowców oraz niewielka ich rotacja zmianowa. Kierowcy mogą być przeciążeni. W godzinach szczytu jest zbyt mało połączeń autobusowych, co generuje tłok. • Stan techniczny autobusów obsługujących połączenia Kraków – Siepraw jest niezadawalający. • Jest dostępny wspólny bilet miesięczny zorganizowany przez prywatnych przewoźników obsługujących gminę Siepraw. Rozmówcy zauważają potrzebę dalszego ujednoczenia taryfy biletowej. • Brak połączenia z Krakowem w godzinach wieczornych.
Mobilność mieszkańców	<ul style="list-style-type: none"> • Jest w gminie Siepraw znacząca część mieszkańców, która nie potrzebuje regularnego przemieszczania się poza jej teren. Firmy lokalne w gminie Siepraw zapewniają zatrudnienie dla części mieszkańców gminy.
Kolej	<ul style="list-style-type: none"> • Rozważane są różne koncepcje kolei Myślenice – Kraków. Optymalnym rozwiązaniem dla gminy Siepraw byłaby możliwość zlokalizowania na jej terenie przystanku kolejowego.

	<ul style="list-style-type: none"> Kolej stanowiłaby rozwiązanie większości problemów transportu zbiorowego z gminy Siepraw. Wówczas głównym zadaniem gminy byłoby zapewnienie obsługi komunikacyjnej do przystanku kolejowego.
Urbanistyka	<ul style="list-style-type: none"> W ostatnich latach na terenie Gminy Siepraw realizowanych jest coraz więcej projektów deweloperskich. Zjawiskiem związanym z ich działalnością jest wzrost zabudowy łanowej w gminie Siepraw, a także zabudowy zagrodowej, która powstaje na skrajach miejscowości. Gmina przekształca działki rolnicze w budowlane aby przyciągnąć kolejnych mieszkańców. Prawo pozwala na przekształcenie przeznaczenia gruntów już na szczeblu lokalnym. Powyższe zjawiska wpływają na pogłębienie efektu <i>urban sprawl</i>, a co za tym idzie, zwiększenie kosztów budowy i utrzymania infrastruktury technicznej.

Badanie FGI 4. Gmina Pcim

Zagadnienie	Punkt widzenia rozmówców
Transport zbiorowy	<ul style="list-style-type: none"> Przewoźnicy poruszający się w osi S7 (głównie na zezwoleniach wojewódzkich) w dużej części kursują z pominięciem Pcimia. Gmina stwierdza brak możliwości realnego wpływu na trasowanie tych połączeń. Uczestnicy wskazali na słabą ofertę przewozową na relacji Trzebunia – Myślenice, w szczególności wieczorami i w weekendy. W trakcie pandemii COVID-19 przewoźnicy z reguły nie kursowali w ogóle. Linia Pcim Sucha – Myślenice działa z dofinansowaniem FRPA – umowy roczne, dofinansowanie na poziomie 3 PLN/wzkm. Jakość taboru jest niska – duża emisyjność, brak klimatyzacji i niska pojemność. Przewoźnicy prywatni nie są skłonni do inwestowania w poprawę standardu taboru pomimo zachęt ze strony rządu (program Zielony Transport Publiczny). Tłumaczą to krótkim cyklem kontraktacji przetargów oraz ogólną niepewnością gospodarczą. Jako bardziej „efektywną ekonomicznie” oceniają wymianę silników w starych pojazdach na silniki spełniające normy Euro 5. <p>Przewozy szkolne</p> <ul style="list-style-type: none"> Przewozy szkolne są realizowane zarówno w formule ustawowej (dla odległości powyżej 3 lub 4 km), jak i w formie fakultatywnej. Praktycznie wszystkie większe przysiółki są objęte siecią darmowych przewozów szkolnych.

	<ul style="list-style-type: none"> • Koncepcja „otwarcia” przewozów szkolnych była już omawiana wielokrotnie. Problemem jest wybór formy organizacyjnej – powierzenie, przetarg czy odrębna umowa z przewoźnikiem. • Rozważa się wykorzystanie regularnych przewozów jako szkolne, m.in. w Trzebuni. <p>Organizacja transportu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pojawia się koncepcja utworzenia związku międzygminnego Pcim – Tokarnia – Lubień w celu wspólnej organizacji transportu i aplikowania o dofinansowanie przewozów lub taboru. Problem stanowi niedostatecznie uregulowany status prawny takiego związku. • Wskazano na przykład gminy Andrychów jako dobrej praktyki do wykorzystania w Pcimiu – gmina ta nabyła tabor i organizuje przewozy pod marką własną. Dużym plusem takiego rozwiązania jest jednolity standard taboru, infrastruktury przystankowej i oznakowania.
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> • Dużym problemem jest wąski pas drogowy i mnogość obiektów mostowych na tzw. „starej Zakopiance”. Poruszanie się wzdłuż tej drogi pieszo lub rowerem jest bardzo niebezpieczne. • Pod wiaduktem na węźle Stróża oraz w okolicy węzła Pcim utworzyły się spontaniczne parkingi o charakterze P&R – dla wsiadających do autobusów „przelotowych” na wiadukcie. Parkingi są często użytkowane pomimo znaków zakazu zatrzymywania. • Parking P&R w Pcimiu może powstać przy obiekcie sportowym KS Pcimianki oraz wzdłuż parku, natomiast lokalizacją dla P&R w Stróży może być istniejący parking pod wiaduktem. Ewentualną dodatkową lokalizacją dla powstania P&R jest parking parafialny, który w dni robocze pozostaje pusty.
Urbanistyka	<ul style="list-style-type: none"> • Na ten moment rozwój nowej zabudowy kształtuje się w sposób dość swobodny. Problemem są rosnące koszty budowy i utrzymania sieci technicznych (drogi, energetyka, struktura wod.-kan.) do coraz to wyżej położonych, nowych przysiółków. Zauważalnie rosną także koszty obsługi przewozów szkolnych i wywozu odpadów. • W opinii przedstawicieli gminy docelowo nie powinno się pozwalać na lokowanie nowej zabudowy w odległości powyżej 200 metrów od najbliższej drogi.
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> • Dużym problemem jest wąski pas drogowy i mnogość obiektów mostowych na tzw. „starej Zakopiance”. Poruszanie się wzdłuż tej drogi pieszo lub rowerem jest bardzo niebezpieczne.

4. Raport z warsztatów – etap 1.

STOLIK NR 1 – PIESI I ROWERZYŚCI

Streszczenie:

Wśród mieszkańców widać duże zainteresowanie ruchem rowerowym, który postrzegany jest jako alternatywa dla korzystania z aut i możliwość docierania do szkół przez dzieci. Brakuje jednak infrastruktury w postaci ścieżek rowerowych, które byłyby wykorzystywane również przez osoby niepełnosprawne. Ich odsetek stale rośnie, według szacunków Centrum Pomocy Rodzinie w 2009 roku wyniósł 18,3%. Mieszkańcy mają oprócz tego zastrzeżenia do liczby przejść dla pieszych i infrastruktury uwzględniającej potrzeby ludzi o ograniczeniach ruchowych, zwłaszcza chodników. W grupie warsztatowej istniała zgodność co do przebiegu potencjalnej ścieżki oraz umiejscowienia przejść dla pieszych oraz brakujących fragmentów chodników.

Kilka razy mieszkańcy zwracali uwagę na bierność powiatu i brak wprowadzenia rozwiązań, które powinny być zrealizowane zgodnie z planami. Od 2007 roku mieszkańcy (dokumentacja w załączniku) uzyskali poparcie Komisji Bezpieczeństwa, ale ścieżki nie powstały.

Problemy zgłaszane przez mieszkańców oraz propozycje rozwiązań:

Przeprowadzenie ścieżki rowerowej (miejscami DDR) wzdłuż ulic: 3 Maja, Poniatowskiego, Słowackiego, Średniawskiego, Królowej Jadwigi, Pardyaka (zaznaczona na mapie, z uwzględnieniem szerokości).

Ścieżka prowadzona jest w dużej części drogami serwisowymi i tylko na jednym fragmencie (zaznaczonym czerwono na mapie) potrzebne byłoby wykupienie gruntów od właścicieli. Ścieżka umożliwi komunikację w ramach Myślenic, ale również pozwoli na wykorzystanie jej jako łącznika z ościennymi gminami. Duży nacisk kładziony jest na aspekt bezpieczeństwa, ponieważ w tej chwili jazda po Myślenicach rowerem (zwłaszcza przez dzieci i młodzież) jest zbyt ryzykowna, by być szerzej wykorzystywana. Rodzice wolą dowozić dzieci do szkół samochodami, co generuje okresowe korki i problemy dla wysiadających pod szkołami (na jezdnię) dzieci – brakuje bowiem zatoczek typu Kiss&Ride.

Ścieżek rowerowych brakuje w okolicach góry Dalin, która jest atrakcyjnym miejscem rekreacji. Poruszać można się tam jedynie przedeptami. Szlaki są słabo oznaczone i nie zachęcają do korzystania.

Jednokierunkowy ruch na terenie Myślenic – postulat zgłoszony przez Komendanta Straży Miejskiej na podstawie obserwacji. Opracowanie nowego jednokierunkowego układu drogowego zapewniłoby lepszą przepustowość dróg, ponieważ w tej chwili kierowcy jadący w obu kierunkach często blokują się z powodu chaotycznie zaparkowanych samochodów. Jednokierunkowe drogi umożliwiłyby uporządkowanie centrum i okolic i uwolniłyby dodatkowe miejsca postojowe.

Buspasy – już teraz należy rozważyć lokalizację buspasów, które w przyszłości umożliwią rozwiniętemu transportowi miejskiemu na skuteczną pracę. Ruch wzrasta i część głównych arterii powinna być planowana jako czasowo ograniczana dla ruchu indywidualnego przez wspomniane buspasy.

W okolic Rynku należy wprowadzić strefę ograniczonego lub uspokojonego ruchu i rozważyć wyłączenie jej z dostępności kołowej w weekendy i święta. Piesi w centrum nie czują się komfortowo, a ruch jest zbyt duży, co powoduje, że miejsca parkingowe są bardzo trudno dostępne.

Brakuje podziemnych parkingów, na przykładzie innych miast – , że sytuacja ta powoduje, że liczba miejsc parkingowych jest niewystarczająca i kierowcy generują dodatkowy ruch, szukając wolnych miejsc. Takie parkingi powinny być zlokalizowane w okolicach Rynku/ przy galeriach handlowych, w przeciwnym razie kierowcy będą parkowali na chodnikach i trawnikach i nie pomogą interwencje straży miejskiej i policji, takich przypadków zbyt wiele.

Brak przejścia dla pieszych przy ul. Średniawskiego 8. Zlokalizowany pod tym adresem Caritas jest trudno dostępny z powodu braku wspomnianego przejścia pieszego oraz parkingu w okolicy. Według jednej z mieszkanek jest to ważny punkt na mapie Myślenic i wiele osób chciałoby poprawy jego skomunikowania (najpierw pasy, później ewentualne rozszerzenie parkingu, np. kosztem jednego z pasów zieleni w okolicy).

Brak przejścia dla pieszych w Osieczanach (ul. Zdrojowa) – sytuacja jest o tyle poważna, że nie ma dobrego dojścia do siedziby Polskiego Stowarzyszenia na rzecz Osób z Upośledzeniem Umysłowym.

Dostosowanie transportu publicznego pod kalendarz lokalnych wydarzeń (np. festiwali) – system transportu miejskiego nie uwzględnia potrzeb związanych z imprezami cyklicznymi i potrzebami mieszkańców (np. komunikacja nocna czy weekendowa). Zwłaszcza w okresach wzmożonego ruchu powinny być organizowane dodatkowe środki transportu.

Wydzielenie dodatkowych stref typu Kiss&Ride dla osób odwożących dzieci pod szkoły. Np. przy ul. Pardyaka, w okolicy Szkoły Podstawowej nr 3 im. Jana Pawła II. Są tam już zlokalizowane miejsca parkingowe dla mieszkańców i, zgodnie ze zgłoszonym pomysłem, mogłyby one być wykorzystywane rano i po południu przez pozostałych mieszkańców na potrzeby odwożenia/odbierania dzieci, a poza tymi godzinami służyłyby mieszkańcom w swojej dotychczasowej funkcji.

Dużym problemem na chodnikach jest umieszczanie na nich znaków drogowych – często znaki znajdują się na środku chodnika, co jest niebezpieczne. Mieszkańcy dokumentują takie sytuacje, ale nikt nie jest zainteresowany rozwiązaniem problemu. Źródłem informacji jest Bogdan Sztabkowski (lokalny aktywista i orędownik budowy ścieżek, zarzucający władzom powiatu bezczynność i nierealizowanie obowiązku budowy systemu ścieżek rowerowych w ciągu ostatnich 10 lat).

Brakuje stojaków rowerowych przy urzędach – co zniechęca do załatwiania spraw z dojazdem rowerem.

Pozostałe wnioski:

- Brak przystosowania środków transportu miejskiego do potrzeb osób niepełnosprawnych – uniemożliwia im podróżowanie innym środkiem transportu niż samochód.
- Demografia działa na niekorzyść obszaru funkcjonalnego – młodzi ludzie przeprowadzają się coraz częściej do dużych miast (nie tylko Krakowa), co powoduje wyludnianie się obszaru.

Zdaniem komendanta miejscowej Straży Miejskiej prawdziwy spadek liczby mieszkańców (związany z niżem demograficznym) dopiero nadchodzi.

– Budowa „drogi zachodniej” – budzi wielkie kontrowersje. Obecni mieszkańcy, przy stoliku nr 1, byli raczej pozytywnie nastawieni do jej powstania, o ile rozwiązanie wpłynie na zmniejszenie ruchu i przy okazji budowę ścieżek rowerowych. Ale opinie są różne: <https://dziennikpolski24.pl/nowa-droga-s7-krakow-myslenice-przeciwnicy-przebiegu-trasy-przez-myslenice-zabieraja-glos-w-sieci/ar/c1-16058851>.

– Oznakowania na drogach powiatowych (poziome – malowane) – są bardzo słabej jakości i ścierają się tuż po wykonaniu, co sprawia, że zwłaszcza podczas deszczu nie są widoczne i nie pełnią swojej funkcji.

Załącznik – Korespondencja w sprawie lokalizacji ścieżek rowerowych

STOLIK NR 2 – TRANSPORT ZBIOROWY

Zgłoszono postulat poszerzenia sieci „żółtych” linii – także do Pcimia. Niestety, na przeszkodzie stoją pieniądze – brak funduszy w budżecie gminy na współfinansowanie takich połączeń.

Podkreślono konieczność organizowania połączeń autobusowych umożliwiających dowożenie pasażerów do głównych linii komunikacyjnych oraz do przyszłego dworca kolejowego w Myślenicach. Opisano koncepcję tzw. agloekspresów, kursujących w głównych korytarzach transportowych, do których pasażerów dowoziłyby połączenia organizowane przez gminy (tabor o mniejszej pojemności).

Zgłoszono postulat bardziej elastycznego podejścia do eksploatacji taboru o zróżnicowanej pojemności. Padła propozycja, aby Małopolska PKS zainwestowała w tańsze pojazdy o mniejszej pojemności, które mogłyby być puszczane na trasy poza godzinami szczytu. Jeden z uczestników spotkania zwrócił uwagę na fakt, że poza godzinami dojazdów do szkół i pracy w niektórych dłuższych autobusach zajęta jest relatywnie niewielka liczba miejsc.

Zwrócono uwagę na ogólne problemy z finansowaniem deficytowych przewozów. Przewoźnicy samorządowi, w odróżnieniu od kierowców busów, powinni dbać także o zaspokajanie potrzeb przewozowych mieszkańców okolic mniej zurbanizowanych. Dofinansowanie z FRPA jest tutaj jakimś rozwiązaniem, ale dalece niewystarczającym (poziom dopłat do wzm oceniany jest jako zbyt niski i wymagający waloryzacji z powodu wysokich cen paliw oraz energii).

Jako spory problem postrzegane są przewozy wykonywane przez kierowców busów (jeżdżących na zasadach w pełni komercyjnych, w najbardziej opłacalnych relacjach). Samorządy nie mają wpływu na ich działalność i kształtowanie przez tych przewoźników oferty przewozowej. Ich tabor jest wyraźnie gorszy pod względem komfortu dla pasażera, nie jest także przystosowany do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. Jest również problem z informacją pasażerską tych podmiotów – czasem informują one jedynie o godzinie wyjazdu pojazdu z przystanku początkowego. Bardzo często zdarza się, że busy jeżdżą tuż przed przewoźnikami samorządowymi, „podbierając” im pasażerów. Przewoźnicy prywatni często jeżdżą nieprzepisowo, osiągając dzięki temu lepsze czasy przejazdu, np. do Krakowa. A, jak się okazuje, to właśnie długość podróży jest dla pasażerów kluczowym czynnikiem wyboru przewoźnika. Uczestniczący w dyskusji przedstawiciele samorządów ubolewali, że ich wpływ na działalność kierowców busów jest bardzo niewielki, praktycznie żaden. Co gorsza, ich aktywnością

zainteresowania nie wykazują także funkcjonariusze ITD (dotyczy to zwłaszcza zakopianki). Zauważono, że aby przewoźnicy dotowani mogli próbować przyciągnąć do siebie pasażerów jeszcze lepszym standardem taboru poprzez zakup nowocześniejszych, komfortowych pojazdów, musieliby zawierać umowy z gminami na okres dłuższy niż 10 lat.

W trakcie dyskusji zgodzono się co do tego, że oferta przejazdów autobusowych do Krakowa jest generalnie dobrze oceniana, pod warunkiem, że jest to podróż bezpośrednia lub z maksymalnie jedną przesiadką. Podkreślano, iż idealny rozkład jazdy powinien zakładać czas na dokonanie przesiadki w wymiarze maksymalnie 10 minut.

Przedstawiciele UM Myślenice wskazywali, że część z powyższych problemów być może można byłoby rozwiązać, jednak ze strony władz powiatu brakuje chęci do współpracy. Również władze małych gmin znajdujących się w OF nie zawsze chcą zmiany niekorzystnej dla pasażerów, sytuacji w której brakuje połączeń autobusowych pomiędzy nimi. Oczywiście ma to związek z brakiem niezbędnych funduszy, ale nie zawsze.

Białe plamy komunikacyjne na terenie OF Myślenic istnieją – dotyczy to przede wszystkim okolic Raciechowic, ale także miejscowości Lubień. Mówiła o tym przedstawicielka władz tej drugiej wsi – ze względu na nową trasę zakopianki większość przewoźników komercyjnych zaczęła ją omijać. Do niedawna było ok. 20 kursów w dobie, obecnie jest 1 dziennie, a w weekendy – 0.

Zwiększenie możliwości przewozowych i dostępności transportu zbiorowego w OF Myślenic byłoby możliwe dzięki budowie kilku parkingów P&R na zakopiance – np. w Pcimiu. Już teraz funkcjonują takie „dzikie” czy „spontaniczne” parkingi w pobliżu przystanków linii autobusowych na S7, na których kierowcy przesiadają się do autobusów.

Poruszono również temat możliwości wykorzystania autobusów szkolnych jako linii dowozowych do parkingów P&R. Poza godzinami obsługi połączeń do szkół, autobusy te mogłyby dowozić pasażerów do infrastruktury przesiadkowej. Problemem oczywiście pozostaje kwestia finansowania takich połączeń – być może możliwe by to było poprzez FRPA (wskazywano, że pula środków z tego funduszu rokrocznie nie jest wykorzystywana w całości).

Tworzenie nowych przystanków jest trudne z dwóch powodów. Po pierwsze – rozproszona zabudowa i ukształtowanie terenu utrudniają ich optymalną lokalizację (pasażerowie muszą mierzyć się nie tylko z problemem odległości do najbliższego przystanku, ale także np. z kwestią pokonywania dużych wzniesień). Po drugie – przedstawiciel Małopolskiej PKS wskazał, że procedury lokalizacji nowego przystanku są tak długotrwałe, że bardzo ciężko jest na bieżąco reagować na potrzeby mieszkańców.

Kwestie linii autobusowych uruchamianych przez Koleje Małopolskie. Przedstawiciele przewoźnika zasugerowali konieczność stworzenia nowego przystanku Plac Targowy w Myślenicach (obecnie przystanek taki funkcjonuje tylko w jedną stronę, KMŁ chciałyby, aby działał również w drugą). Natomiast reprezentanci gmin OF Myślenic zgłaszali postulat uruchomienia linii dowozowych KMŁ (lub innego przewoźnika) do przystanku Kraków Swoszowice lub z Sułkowic do Skawiny. Niezależnie od tego, połączenia KMŁ oceniane są pozytywnie – te, które pełnią rolę linii dowozowych do kolei, cechują się cyklicznym rozkładem jazdy i dobrymi skomunikowaniami z przyjazdami i odjazdami pociągów. Przedstawiciele Kolei Małopolskich zwrócili uwagę na to, że autobusy KMŁ w dużym stopniu nie są już tylko liniami dowozowymi, ale zapewniają przewozy pomiędzy różnymi powiatami.

Poruszono także kwestie związane z planowaną budową linii kolejowej do Myślenic. Rozmawiano o:

- efektywności tej inwestycji – zaznaczono, że inwestycja będzie zasadna, gdy: a) przyciągnie mieszkańców Myślenic; b) kolej na tej linii będzie w stanie zaoferować atrakcyjny czas przejazdu mieszkańcom wsi znajdującym się w pobliżu planowanych do budowy przystanków osobowych i zakopianki, tak aby nie korzystali oni z autobusów do Krakowa;
- kwestii konieczności generacji ruchu dwukierunkowego na linii z Krakowa do Myślenic – wariant wskazany w powstałej niedawno koncepcji zakłada stację kolejową w Myślenicach zlokalizowaną niedaleko dawnej Vistuli. Podczas spotkania przedstawiciel UM Myślenice wspomniał o pomysłach budowy przedłużenia linii na południe, do terenu niedaleko wyciągu narciarskiego. Umożliwiłoby to wygenerowanie dodatkowych potoków pasażerskich poza godzinami dojazdów i powrotów z pracy, szkoły i studiów w Krakowie. Możliwe byłoby „podparcie” się ruchem turystycznym (narciarze zimą, rowerzyści wiosną i latem);
- podnoszono także kwestie skomunikowania planowanego przystanku kolejowego z centrum miasta – podkreślano, iż jest to wyzwanie projektowe, ponieważ zakopianka już teraz jest barierą komunikacyjną.
- podkreślano istotność koordynacji inwestycji kolejowych z drogowymi.

STOLIK NR 3 – PARTNERSTWO W ZARZĄDZANIU MOBILNOŚCIĄ

Na obszarze opracowania funkcjonuje jedenastu organizatorów transportu zbiorowego: gminy, powiat i województwo. Za znaczną część przewozów odpowiada województwo, którego interesy są zazwyczaj rozbieżne z postulatami gmin.

W opinii interesariuszy działających w gminach, = brakuje woli współpracy pomiędzy gminami OF a Powiatem Myślenickim.

Obszar Funkcjonalny Myślenic pokrywa się w części z terenem Stowarzyszenia Otulina Podkrakowska. Na północy działa także Obszar Funkcjonalny Krakowa. Każde z tych zrzeszeń ma odmienne priorytety w zakresie rozwoju systemu transportowego. Niezbędna jest koordynacja działań na poziomie wojewódzkim, która jest oceniana jako niewystarczająca.

Przewoźnicy prywatni działają w sposób nieskoordynowany, siatka transportu zbiorowego organizowanego przez i na koszt samorządów nie jest w żaden sposób zintegrowana z połączeniami komercyjnymi. Co więcej, nadal występuje zjawisko „podjeżdżania” – np. przewoźnik prywatny zabiera pasażerów na 3 minuty przed przyjazdem Małopolska PKS.

Dopłaty z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych są możliwe do pozyskania wyłącznie w granicach danej gminy. W przypadku chęci uruchomienia połączeń międzygminnych do FRPA powinien wnioskować powiat. W przypadku gmin zlokalizowanych w różnych powiatach (np. Dobczyce – Wieliczka czy Siepraw – Mogilany) o dopłaty trzeba wnioskować do urzędu marszałkowskiego.

Potrzeba połączeń międzygminnych o charakterze poprzecznym względem głównego ciągu komunikacyjnego DK7/S7, np. Sułkowice – Myślenice – Dobczyce. W tym pasie znajduje się pięć stref aktywności gospodarczej, które powinny być wzajemnie powiązane.

Rozwiązaniem problemu niskiego standardu taboru może być organizacja przetargów wieloletnich (min. 5 lat) na obsługę połączeń. Barię wdrożenia tego typu rozwiązania jest roczny cykl rozliczeń w ramach FRPA oraz niechęć do współpracy ze strony władz powiatowych.

Partnerstwo z mieszkańcami w zakresie kształtowania sieci publicznego transportu zbiorowego ma ograniczony i lokalny charakter.

Trudna współpraca z GDDKiA w temacie DK7/S7 – istnieje problem z zagospodarowaniem terenu pod wiaduktami, powstają tam dzięki parkingi. Po przekazaniu postulatów dotyczących np. budowy nowej kładki czy przejścia dla pieszych w ciągu S7 GDDKiA reaguje z ok. 2-letnim opóźnieniem.

STOLIK NR 4 – ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE

Usprawnienie ruchu samochodowego

Organizacja ruchu drogowego w Myślenicach. Dyskutowano nad możliwością lepszej organizacji ruchu samochodowego w Myślenicach, tak aby przejazd przez centrum miasta zajmował mniej czasu, był bezpieczniejszy. W tym celu rozważano przebudowę newralgicznych skrzyżowań i budowę kolejnych w centrum Myślenic. Dyskusja koncentrowała się przede wszystkim na połączeniu pomiędzy trasą S7 a ul. Słowackiego przy centrum usługowym Dekady. Celem, do którego dążyli rozmówcy było zwiększenie przepustowości w okolicach węzła i umożliwienie lepszego dojazdu z bocznych ulic, w tym między innymi z ul. Żwirki i Wigury, przy której znajduje się szpital. Wysłano postulat budowy ronda przy skrzyżowaniu ul. Słowackiego z ul. Żwirki i Wigury. Argumentem dla takiego rozwiązania jest również odnotowana potrzeba spowolnienia ruchu po zjeździe z trasy S7.

Przy wspomnianym węźle zauważono problem z wyjazdem z ul. Słonecznej, gdzie zlokalizowana jest galeria Myślenicka oraz Dekada, w kierunku ul. Słowackiego; przyczyną jest nieprzestrzeganie przez kierowców nakazu skrętu w prawo.

Dyskutowano także nad możliwością przeprowadzenia ruchu tranzytowego poprzez budowę dodatkowej drogi, która mogłaby stanowić północną obwodnicę Myślenic. Jedną z propozycji trasy łączyłaby drogę wojewódzką o numerze 967 od Dobczyc z drogą ekspresową S7, na wysokości węzła Polanka-Jawornik.

Także problem wjazdu do Myślenic od strony południowo-wschodniej został zasygnalizowany jako ważny. Znajdującą się w tamtym rejonie miejscowość Osieczany łączy z Myślenicami most na rzece Rabe. Jest to jedna z dwóch możliwości wjazdu do centrum miasta dla dużego obszaru funkcjonalnego Myślenic – części wschodniej i południowo-wschodniej (gminy: Wiśniowa, Raciechowice, miejscowości Trzemeśnia, Poręba, Zasań). Drugim rozwiązaniem jest przejazd przez Zarabie i dostanie się do Myślenic przez mosty łączące Zarabie z pozostałą częścią miasta. Oba rozwiązania są zdecydowanie niewystarczające dla mieszkańców, a most od strony Osieczan, który stanowi element najbardziej optymalnej drogi z dużego obszaru, jest przeciążony przez bardzo duży ruch samochodowy i bardzo często zakorkowany.

Wobec wspomnianego za niezbędne rozwiązanie rozmówcy uważają przeprowadzenie kolejnego mostu przez Rabę, na północ od obecnie przeciążonego, który łączyłby Osieczany z ul. Kazimierza Wielkiego.

Dogodne dla mieszkańców Rudnika oraz Jawornika w dotarciu do Krakowa byłoby rozmieszczenie parkingu typu P+R w miejscowości Biertowice, przy skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej 956 z krajową 52.

W Dobczycach powinna znajdować się strefa uspokojonego ruchu przez rynek i część centralną miasta. Natomiast ruch tranzytowy samochodów powinien być kierowany drogami wojewódzkimi. Takie rozwiązanie już teraz jest korzystne ze względu na podobny czas przejazdu „obwodnicą” Dobczyc jak przez centrum, przy jednoczesnym większym komforcie przemieszczania się obrzeżami miasta. Kolejną zaletą takiego rozwiązania jest mniejsze natężenie ruchu w samych Dobczycach, wpływające na większy komfort korzystania z przestrzeni publicznej dla mieszkańców.

Ruch rowerowy

Koncepcja drogi rowerowej wokół jeziora Dobczyckiego w gminie Dobczyce jest mało atrakcyjna ze względu na znaczne pofałdowanie terenu wokół zbiornika, utrudniające jazdę rowerem.

Tworzenie infrastruktury rowerowej na szlaku VeloRaby ma większy potencjał do korzystania przez rowerzystów.

Transport zbiorowy

Większość mieszkańców gminy Siepraw pracuje w Krakowie. Natomiast uczniowie szkół podstawowych i średnich uczęszczają głównie do szkół w Myślenicach. Myślenice stanowią dla mieszkańców gminy Siepraw także bardzo ważny punkt usługowy.

Gmina Wiśniowa jest połączona obecnie transportem zbiorowym przede wszystkim z Dobzycami.

Mniejsze miejscowości gminy Wiśniowa, jak Węglówka i inne miejscowości oddalone od drogi wojewódzkiej nr 964 są słabo lub nie są skomunikowane transportem zbiorowym z innymi gminami.

Brakuje większej liczby połączeń busowych z gminy Wiśniowa w kierunku Myślenic oraz Krakowa. Dodatkowe połączenia są potrzebne w godzinach popołudniowych i wieczornych.

Urbanistyka

W gminie Sułkowice, zwłaszcza w okolicy miejscowości Krzywaczka, powstaje osiedle domów jednorodzinnych, gdzie osiedlają się mieszkańcy Krakowa.

Rozlana zabudowa występuje przede wszystkim w gminie Raciechowice. Z gminy Raciechowice wszyscy jeżdżą samochodami, gdyż brakuje tam połączeń autobusowych.

Inne białe plamy komunikacyjne to miejscowość Nowa Wieś w gminie Dobczyce oraz miejscowości Zawadka, Więciórka położone w gminie Tokarnia, w oddaleniu od drogi powiatowej.

Inne koncepcje

Czynnikiem powodującym niepewność w wyznaczaniu priorytetów transportowych względem m.in. Krakowa jest wciąż nieustalona lokalizacja nowej trasy S7, której wstępnym głównym założeniem jest odciążenie obecnej DK7 na trasie Myślenice – Kraków.

5. Raport z warsztatów - etap 2.

STOLIK 1.

Rozwój spójnego i zintegrowanego systemu transportu zbiorowego

Macierz priorytet/wykonalność z części 1. i 2. Warsztatów (nie uległa zmianie):

PRIORYTET \ WYKONALNOŚĆ	WYSOKI	ŚREDNI	NISKI
WYSOKA	Ujednoczenie standardu przystanków autobusowych i informacji pasażerskiej Budowa parkingów P&R i B&R przy węzłach komunikacyjnych	Budowa nowych przystanków autobusowych	
ŚREDNIA	Uruchomienie nowych linii autobusowych obsługujących obszary wykluczenia komunikacyjnego Otwarcie przewozów szkolnych dla pasażerów	System transportu zbiorowego oparty na istniejących i nowych połączeniach kolejowych Poprawa dostępności punktów przesiadkowych	Powiązanie sieci transportu zbiorowego z obiektami turystycznymi i instytucjami kultury
NISKA	Integracja taryfowa pomiędzy przewoźnikami		Zakup taboru niskoemisyjnego do obsługi połączeń międzygminnych

Wnioski

- W ramach budowy przystanków konieczne jest także dogęszczenie istniejącej sieci przystanków, miejscami też zmiana ich położenia. W Gminie Raciechowice mieszkańcy wielokrotnie zgłaszali konieczność zmiany lokalizacji przystanków, wybudowanych wiele lat temu i niedostosowanych do obecnego kształtu zabudowy.
- Wszyscy zgodzili się co do tego że warto uprzywilejować wyjazd autobusów z dworca Myślenice Dekada.
- Myślenice rozważają uruchomienie drugiej linii miejskiej w oparciu o niskopodłogowe pojazdy o długości do 9 metrów.
- Pojawił się postulat prowadzenia kursów przelotowych w komunikacji Gminy Myślenice, np. Jasienica – Myślenice Centrum – Osieczany, Zarabie – Myślenice Centrum – Myślenice Dolne Przedmieście – Borzęta.
- Konieczne muszą zostać wybudowane obwodnice miast, bez tego trudno jest realizować inwestycje w ich centrach nakierowane na zrównoważoną mobilność.

- Drogi jednokierunkowe to bardzo dobry pomysł. Po przekształceniu z dwukierunkowej zmieści się tam chodnik, pas samochodowy, pas do parkowania równoległego, często także ścieżka rowerowa.
- Tuż przy Muzeum Niepodległości (ul. Sienkiewicza) powinien powstać parking kubaturowy zbierając ruch z okolicy.
- Ulicę Kościuszki należy przekształcić w deptak. Pomoże to lokalom handlowym i usługowym.
- Przy ulicy Kazimierza Wielkiego powinna powstać ścieżka rowerowa i nowe przystanki, poza tym trzeba uporządkować problemy z parkowaniem.

STOLIK 2.

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

Uczestnicy dyskusji zgodnie uważają, że zapewnienie możliwości komfortowego przemieszczania się za pomocą roweru lub ruchu pieszego za fundamentalną potrzebę, która powinna zostać zrealizowana w perspektywie najbliższych 10 lat w Obszarze Funkcjonalnym Myślenic.

Punktem wyjścia dyskusji nad rozbudową infrastruktury pieszej i rowerowej była kwestia ruchu tranzytowego, którego główny potok przebiega obecnie przez obszar śródmiejski Myślenic, w znacznej mierze ul. Słowackiego.

Wyprowadzenie ruchu jest związane z koniecznością budowy obwodnicy Myślenic. Dyskutowana była potrzeba przeprowadzenia inwestycji tego typu na północ oraz na zachód od miasta. W pierwszym przypadku, rozmówcy zaproponowali dwa warianty przebiegu drogi łączącej DW967, biegnącej od strony Dobczyc z trasą S7. W pierwszym z wariantów trasa miałaby przebiegać nieco na północ od działek przy ul. Ujejskiego i nieopodal cmentarza komunalnego i łączyć się z S7 w okolicy ul. Sienkiewicza. W drugim, obwodnica miałaby być wysunięta bardziej na północ i przebiegać od okolic zakładu komunalnego, i łączyć się z S7 przy węźle Polanka-Jawornik. Jako atut drugiego rozwiązania uznane zostało możliwość przeprowadzenia obwodnicy w randze drogi wojewódzkiej, co zwiększyłoby szansę pozyskania odpowiedniego finansowania i tym samym wpłynęło pozytywnie na wykonalność inwestycji. Natomiast za kwestię średniego priorytetu uczestnicy uznali budowę zachodniej obwodnicy Myślenic.

Wyprowadzenie ruchu samochodów z ulic znajdujących się wewnątrz ringu ulic Jordana - Książewicza – Gałczyńskiego - Słowackiego i utworzenie przy nich parkingów buforowych – z największym przy Muzeum Niepodległości, wraz z działaniami komplementarnymi: poszerzenie strefy płatnego parkowania oraz kanalizacja ruchu w postaci dróg jednokierunkowych z wydzielonymi kontrapasami dla rowerów, umożliwią ożywienie okolic Rynku dla ruchu pieszego i rowerowego. Wówczas obszar ścisłego śródmieścia mógłby odzyskać swoją pierwotną funkcję centrum lokalnego i usługowego dla mieszkańców Osiedla Tysiąclecia.

Ważnym przedmiotem dyskusji było także utworzenie szlaków rowerowych oraz pieszo-rowerowych, których przebieg będzie się koncentrował w linii północ-południe, wzdłuż rzeki

Raby (w gm. Pcim), przez Myślenice, równoległe do jednego z dwóch wariantów przebiegu kolei, w kierunku Krakowa. Dodatkowo jako działanie realne i potrzebne zostało zaproponowane wytyczenie tras rowerowych: w gminie Pcim – półpętla na wschód od Raby i wałem – wzdłuż południowego brzegu Zbiornika Dobczyckiego.

Rozmówcy za pilną i bardzo ważną uznają potrzebę wzrostu bezpieczeństwa drogowego, jednak mało realnym w ich opinii jest zmiana kultury jazdy w kierunku bardziej pozytywnym. Za istotną kwestię podają wzrost zapewnienia infrastruktury dla pieszych wysokiej jakości. Natomiast za mało realne uznają przemieszczanie się w codziennych dojazdach rowerem – ze względu na odczuwalny brak bezpieczeństwa, oraz za niewielką możliwość jego poprawy m.in. z racji na ograniczoną szerokość pasa drogowego w wielu ciągach. Wyjątkiem jest w tym przypadku droga rowerowa wzdłuż Raby, która w opinii rozmówców byłaby uczęszczana w codziennych przemieszczeniach się w relacji Pcim-Myślenice. Działaniem uzupełniającym dla tej inwestycji mogłaby być lokalizacja parkingu P+R lub B+R przy ul. Parkowej na Zarabiu, w podkreśleniu możliwości przesiadki na rower. Wysunięta została także propozycja poprowadzenia DDR od wspomnianego P+R/B+R na Parkowej w kierunku Banowic, do Osieczan. Za prawdopodobne w dalszej przyszłości uznawana jest także możliwość poprowadzenia DDR przez ul. Słowackiego w Myślenicach – od estakady do Rynku.

Kluczowym punktem przecięcia trasy rowerowej północ-południe z innymi środkami transportu będzie planowany przystanek kolejowy Myślenice Centrum, który będzie się znajdował pod estakadą, gdzie będzie się znajdował także P+R.

Rozmówcy za zjawisko niewpływające negatywnie na ład przestrzenny OF-u uznali powstawanie nielegalnych parkingów. Lokacje, w których parkuje kilkadziesiąt lub więcej aut i są to miejsca gdzie występowanie takiego zjawiska nie przyczyni się do obniżenia bezpieczeństwa ruchu drogowego - parkowanie powinno być legalne i powstawać P+R.

STOLIK 3.

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

Część 1.

Macierz priorytet/wykonalność z części 1 warsztatów:

PRIORYTET WYKONALNOŚĆ	WYSOKI	ŚREDNI	NISKI
WYSOKA	<ul style="list-style-type: none"> Ujednoczona scentralizowana informacja pasażerska w Internecie 		
ŚREDNIA	<ul style="list-style-type: none"> Lokalne porozumienia gmin OF Myślenic dla wspólnej organizacji transportu Powołanie związku międzygminnego i zwiększanie kompetencji 		

	decydentów oraz przedstawicieli sektora publicznego <ul style="list-style-type: none"> Promocja zrównoważonych form mobilności jako alternatywy dla transportu samochodowego Audyty BRD, zmiana organizacji ruchu i mikrosymulacje. 		
NISKA	<ul style="list-style-type: none"> Utworzenie nowej platformy współpracy pomiędzy gminami OF w oparciu o Grupę Roboczą ds. Zrównoważonej Mobilności 		

Macierz priorytet/wykonalność z części 2 warsztatów:

PRIORYTET WYKONALNOŚĆ	WYSOKI	ŚREDNI	NISKI
	WYSOKA	<ul style="list-style-type: none"> Ujednolicona scentralizowana informacja pasażerska Promocja zrównoważonych form mobilności jako alternatywy dla transportu samochodowego Utworzenie nowej platformy współpracy pomiędzy gminami OF w oparciu o Grupę Roboczą ds. Zrównoważonej Mobilności 	
ŚREDNIA	<ul style="list-style-type: none"> Lokalne porozumienia gmin OF Myślenic dla wspólnej organizacji transportu Powołanie związku międzygminnego i zwiększanie kompetencji decydentów oraz przedstawicieli sektora publicznego Audyty BRD, zmiana organizacji ruchu i mikrosymulacje. 		
NISKA			

Wnioski z pracy przy stoliku warsztatowym

- Samorządy nie mają interesu w promowaniu transportu publicznego, ponieważ nie dotują i nie uruchamiają w dużej skali połączeń, dlatego ważna jest promocja inwestycji. Nie ma też odpowiednich środków i personelu do organizacji zachęt do transportu publicznego (np. voucherów do skorzystania z transportu publicznego). Kampania będzie mogła się odbyć dopiero w momencie, gdy będą dostępne środki zewnętrzne na organizację transportu publicznego.
- Grupa robocza na ten moment nie sprawdza się – każda gmina ciągnie w swoją stronę.

- Ważnym aspektem jest koordynacja rozkładów jazdy, ponieważ obecnie odbywa się rywalizacja między przewoźnikami o dogodniejsze godziny odjazdów z przystanku i kto pierwszy zgarnie pasażera. Ponadto są długie przerwy w rozkładach jazdy i nie ma synchronizacji na poszczególnych trasach.
- W ostatnich latach zmienił się standard taboru – jest mniej zdezelowanych busów, jednak nie zmienił się poziom obsługi pasażera. Jak nie widać służb, to przewoźnicy komercyjni zabierają pasażerów ponad wymogi. Konieczne są kontrole przewoźników.
- Związku międzygminne są powszechne w Polsce, jednak na obszarze OF Myślenic panuje słaba kultura organizacyjna – każda gmina patrzy na własny interes, często ważniejszy jest interes polityczny. Przydałoby się partnerstwo pomiędzy samorządami, może połączone z Krakowem.
- Było planowane ograniczenie dostaw na ul. Kniaziewicza i Kościuszki w Myślenicach w danych godzinach, jednak sprawiło to duży opór ze strony organizacji kupieckich. Ponadto nie przedstawiono wyników badań, jak wpływa uporządkowanie godzin dostaw oraz ruchu na działalność lokalnych przedsiębiorców.
- W perspektywie 10 lat konieczna jest poprawa jakości przewozów, zwiększenie roli planowania strategicznego i korzystania z dobrych praktyk. OF Myślenic powinien być obszarem spokoju, gdzie działania nie są realizowane w pogoni i są przemyślane. Konieczne jest przekonanie przewoźników komercyjnych, że tworzy system, a nie samotną wyspę. Ważne jest utworzenie wspólnego systemu informacji w internecie oraz przystankach oraz możliwości zarządzania przewozami. Do tego konieczne jest przystosowanie przystanków.
- Może warto byłoby utworzyć plaże miejskie nad wodą i powiązać rozwój infrastruktury z Jeziorem Dobczyckim.
- Konieczne jest zwiększenie sprawności służb w zakresie parkowania.
- Zmiany organizacji ruchu powinny odbywać się razem z mieszkańcami i odbywać się równolegle przy realizacji koncepcji komunikacji miejskiej.
- „95% kierowców nie wie co to za znak dotyczący strefy zamieszkania”

STOLIK 4.

Planowanie przestrzenne uwzględniające zmniejszenie zapotrzebowania na transport

Część 1.

Uczestnicy stolika rozpoczęli dyskusję od omówienia inwestycji transportowych realizowanych i planowanych na terenie całego Obszaru Funkcjonalnego Myślenic. Główne tematy dyskusji dotyczyły planowanych linii kolejowych, budowy drogi S7 oraz otoczenia tych inwestycji. Bardzo dużą uwagę poświęcono na aspekt komunikacji między gminami i problemów wynikających z braku unormowanej komunikacji publicznej. W trakcie pierwszej części warsztatów przy stoliku 4. osobą dodatkowo angażującą uczestników do dyskusji był Sekretarz Projektu SUMP, który wyjaśniał sposoby współtworzenia dokumentu SUMP oraz podawał realne koncepcje zmian, które spotykały się z aprobatą lub tworzyły pole do dalszych rozmów.

Macierz priorytet/wykonalność z części 1 warsztatów:

PRIORYTET \ WYKONALNOŚĆ	WYSOKI	ŚREDNI	NISKI
WYSOKA			
ŚREDNIA	<ul style="list-style-type: none"> Kierunkowe zapisy w dokumentach planistycznych dotyczące rozmieszczenia nowej zabudowy w pobliżu istniejącej sieci komunikacyjnej Usprawnienie komunikacji pieszej i rowerowej w zwartych kwartałach zabudowy mieszkaniowej (+ skrócenie dojścia do węzłów i centrum miasta) 	<ul style="list-style-type: none"> Standardy urbanistyczne jako wyznacznik do określania terenów zwartej zabudowy Bilansowanie demograficzne w odniesieniu do zagospodarowania przestrzennego 	
NISKA	<ul style="list-style-type: none"> Kierunkowe zapisy w dokumentach planistycznych dotyczące rozmieszczenia nowej zabudowy w pobliżu istniejącej sieci komunikacyjnej Zastosowanie podejścia transit-oriented development 		

Wnioski z części 1. prac

- Widoczny jest duży nacisk ze strony reprezentantów mniejszych gmin na formułowanie działań ukierunkowanych na drogi, chodniki, ścieżki rowerowe i transport publiczny.
- Wschodnie gminy OF Myślenic widzą większy potencjał kolei w linii do Piekietka niż linii do Myślenic z uwagi na ich lepsze skomunikowanie.
- Planowana stacja w Gdowie będzie mieć duży potencjał dla ruchu do Krakowa i Wieliczki z gminy Dobczyce.
- Małe miejscowości mogą mieć problem z adaptacją istniejącej zabudowy na centra lokalne.
- Została wyrażona obawa przed wykluczeniem komunikacyjnym gmin OF po wprowadzeniu Strefy Czystego Transportu w Krakowie, która ograniczy działalność busów.
- Zauważalne problemy w ograniczonej przepustowości dróg międzygminnych i brakach w infrastrukturze pieszej i rowerowej.
- Po wybudowaniu drogi S7 konieczne są zmiany w układzie obecnej Zakopianki – likwidacja estakady, przejścia naziemne, rondo zamiast węzła Estakada. Koncepcje zmian spotkały się z zainteresowaniem uczestników.
- Lokalizacja linii kolejowej do Myślenic jest potencjałem do stworzenia odnogi do części przemysłowej Myślenic i wykorzystania kolei w ruchu towarowym.

Część 2

Po przerwie osoby uczestniczące w warsztacie mogły zmienić stolik, aby pracować z działaniami z innego obszaru. Widoczne były osoby, które z uwagą pracowały przy wszystkich 4 stolikach i zabierały głos w dyskusjach nad tworzeniem macierzy. Również tutaj nieodzowna okazała się przygotowana mapa OF, na której uczestnicy pokazywali miejsca problemowe oraz rysowali istotne punkty i linie. W trakcie 2 tury prac, wysokim poziomem zaangażowania wykazała się reprezentantka gminy Raciechowice – wszystkie aspekty za i przeciw dla danego działania były w skrupulatny sposób opisywane i argumentowane.

Macierz priorytet/wykonalność z części 2 warsztatów:

PRIORYTET WYKONALNOŚĆ	PRIORYTET		
	WYSOKI	ŚREDNI	NISKI
WYSOKA			
ŚREDNIA	<ul style="list-style-type: none"> Usprawnienie komunikacji pieszej i rowerowej w zwartych kwartałach zabudowy mieszkaniowej Zastosowanie podejścia transit-oriented development 	<ul style="list-style-type: none"> Centra lokalne skupione wokół węzłów komunikacyjnych Standardy urbanistyczne jako wyznacznik do określania terenów zwartej zabudowy Bilansowanie demograficzne w odniesieniu do zagospodarowania przestrzennego 	
NISKA	<ul style="list-style-type: none"> Kierunkowe zapisy w dokumentach planistycznych dotyczące rozmieszczenia nowej zabudowy w pobliżu istniejącej sieci komunikacyjnej Planowanie alternatywnych ciągów pieszych i rowerowych międzygminnych – PROPOZYCJA NOWEGO DZIAŁANIA 		

Wnioski z części 2. prac

- Problem rozproszonej zabudowy w gminie Raciechowice wynika z braku MPZP. Stale rozlewająca się zabudowa generuje bardzo duże koszty tworzenia nowej infrastruktury technicznej.
- Planowane są 2 zbiorniki retencyjne w gminie Raciechowice – pierwszy w sąsiedztwie planowanej stacji Gruszów, drugi w południowej części gminy, przy drodze do Pogorzań.
- Widoczna jest tendencja napływania nowych mieszkańców z Krakowa, w szczególności na tereny bez MPZP, w dużej odległości od transportu publicznego.

6. Wykaz badań IDI/FGI

Badania IDI

BADANIE IDI 1. GMINA DOBCZYCE – REFERAT INWESTYCJI.....	15
BADANIE IDI 2. PRZEDSTAWICIEL BIZNESU. DEWELOPER MYŚLENICE – RABA SŁONECZNE, P. W. RABA DYCZKOWSKI I SPÓŁKA, SPÓŁKA Z O.O.	17
BADANIE IDI 3. PRZEDSTAWICIEL PTTK ODDZIAŁ LUBOMIR W MYŚLENICACH.....	18
BADANIE IDI 4. PRZEDSTAWICIEL BIZNESU, TRANSPORT TOWARÓW I LOGISTYKA; PORĘBSKI-SERWIS MOBILNY TIR.....	19
BADANIE IDI 5. PRZEDSTAWICIEL BIZNESU, TRANSPORT TOWARÓW I LOGISTYKA, TRANSPORT TOWAROWY; PIOTR Ś.....	20
BADANIE IDI 6. NIWA REJONOWA SPÓŁDZIELNIA SAMOPOMOC CHŁOPSKA.....	21
BADANIE IDI 7. SAMOPOMOC CHŁOPSKA. GMINNA SPÓŁDZIELNIA, SIEPRAW	22
BADANIE IDI 8. SAMOPOMOC CHŁOPSKA. GMINNA SPÓŁDZIELNIA, RACIECHOWICE.....	23
BADANIE IDI 9. STOWARZYSZENIE PRZYJACIÓŁ OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH, KRZCZONÓW	25
BADANIE IDI 10. PRZEDSTAWICIEL STOWARZYSZENIA NASZE OSIECZANY	26
BADANIE IDI 11. GMINA PCIM - REFERAT PRZEDSIĘBIORCZOŚCI I OCHRONY ŚRODOWISKA	28
BADANIE IDI 12. PRZEDSIĘBIORCY – PRZEWODNIK TURYSTYCZNY, MYŚLENICE.....	30
BADANIE IDI 13. PCIM – ZAKŁAD OBSŁUGI SZKÓŁ	33
BADANIE IDI 14. STAROPOLSKA AKADEMIA NAUK STOSOWANYCH.....	34
BADANIE IDI 15. GMINA WIŚNIOWA – REFERAT INWESTYCJI, DOTACJI I ZAMÓWIEŃ PUBLICZNYCH (IDZ)	35
BADANIE IDI 16. RADNY GMINY MYŚLENICE	36
BADANIE IDI 17. GMINA RACIECHOWICE	38
BADANIE IDI 18. GMINA TOKARNIA.....	39
BADANIE IDI 19. GMINA LUBIEŃ.....	41

Badania FGI

BADANIE FGI 1. GMINA SUŁKOWICE.....	53
BADANIE FGI 2. GMINA DOBCZYCE	55
BADANIE FGI 3. GMINA SIEPRAW	57
BADANIE FGI 4. GMINA PCIM	59

7. Spis tabel, rysunków i wykresów

Spis Tabel

TABELA 1. KIERUNKI CODZIENNYCH PODRÓŻY POMIĘDZY GMINAMI	7
TABELA 2. ODPOWIEDZI NA PYTANIE: CO SKŁONIŁOBY PANIĄ/PANA DO REZYGNACJI Z CODZIENNEGO PODRÓŻOWANIA SAMOCHODEM? (PROSZĘ ZAZNACZYĆ MAKS. 3 ODPOWIEDZI)	13

Spis Rysunków

RYSUNEK 1. UDZIAŁ OSÓB DOJEŻDZAJĄCYCH CODZIENNIE DO KRAKOWA	8
---	---

Spis Wykresów

WYKRES 1. STRUKTURA ZAMIESZKANIA ANKIETOWANYCH WG GMIN	3
WYKRES 2. PODZIAŁ STRUKTURY WIEKOWEJ ANKIETOWANYCH	4
WYKRES 3. STRUKTURA AKTYWNOŚCI ZAWODOWEJ ANKIETOWANYCH	4
WYKRES 4. PODZIAŁ ANKIETOWANYCH WG ZADEKLAROWANEJ PŁCI	5
WYKRES 5. ROZKŁAD ODPOWIEDZI NA PYTANIE DOTYCZĄCE NAJCZĘŚCIEJ WYBIERANEGO ŚRODKA TRANSPORTU Z PODZIAŁEM NA GMINY	5
WYKRES 6. PODZIAŁ NA NAJCZĘŚCIEJ WYBIERANY ŚRODEK TRANSPORTU ZE WZGLĘDU NA WIEK RESPONDENTÓW	6
WYKRES 7. LICZBA POSIADANYCH SAMOCHODÓW W GMINACH OF MYŚLENIC	7
WYKRES 8. PODZIAŁ WIEKOWY OSÓB DOJEŻDZAJĄCYCH DO KRAKOWA	9
WYKRES 9. CZASY DOTARCIA DO PRACY Z PODZIAŁEM NA MIEJSCA ZAMIESZKANIA	10
WYKRES 10. CZAS DOTARCIA DO SZKOŁY/UCZELNI Z PODZIAŁEM NA MIEJSCA ZAMIESZKANIA	10
WYKRES 11. CZAS DOTARCIA DO MIEJSCA HANDLU Z PODZIAŁEM NA MIEJSCA ZAMIESZKANIA	11
WYKRES 12. OCENA POSZCZEGÓLNYCH ELEMENTÓW SYSTEMU TRANSPORTOWEGO OF MYŚLENIC	12
WYKRES 13. KONIECZNOŚĆ POSIADANIA AUTA OSOBOWEGO DO ZAŁATWIENIA CODZIENNYCH SPRAW	12