

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

Wybór scenariusza

DOBCZYCE
LUBIEŃ
MYŚLENICE
PCIM
RACIECHOWICE
SIEPRAW
SUŁKOWICE
TOKARNIA
WIŚNIOWA



Opracowanie pt.

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

przez firmę:

TOR

ZESPÓŁ DORADCÓW
GOSPODARCZYCH

Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

ul. Sielecka 35, 00-738 Warszawa

www.zdgtor.pl

na zlecenie:



Gmina Myślenice

ul. Rynek 8/9, 32-400 Myślenice

www.myslenice.pl

na podstawie umowy z dnia 21 kwietnia 2022 r.

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

Skład autorski opracowania:

Maciej Mysona – Kierownik Projektu

Michał Męczyński

Bartosz Jarecki – Koordynator Projektu

Jakub Piecuch

Jakub Balik

dr Maria Zych-Lewandowska

Michał Grobelny

Robert Wojciechowski

Bartłomiej Kasiuk

i inni

Dawid Kulawczuk

Skład autorski opracowania:

Natalia Jamróż

Spis treści

1.	WPROWADZENIE.....	4
2.	ANALIZA SCENARIUSZY	7
2.1.	PRZYPORZĄDKOWANIE DZIAŁAŃ DO SCENARIUSZY	7
2.2.	OCENA EFEKTYWNOŚCI DZIAŁAŃ W KONTEKŚCIE CELÓW PZMM.....	8
2.3.	OCENA WPŁYWU DZIAŁAŃ NA ŚRODOWISKO I KLIMAT	11
2.4.	EFEKTYWNOŚĆ KOSZTOWA.....	13
3.	WYBÓR SCENARIUSZA I DZIAŁAŃ PRIORYTETOWYCH.....	15
4.	SPIS TABEL, RYSUNKÓW I ZDJĘĆ.....	18

1. Wprowadzenie

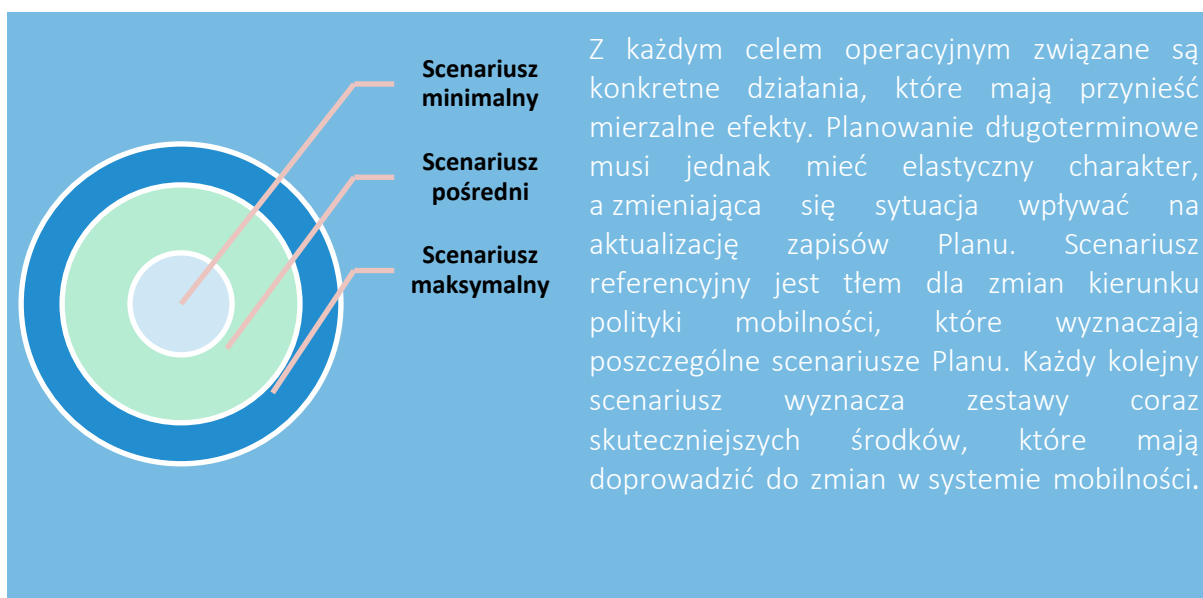
Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla OF Myślenic przewiduje trzy scenariusze rozwojowe w perspektywie do 2032 roku. Różnią się one zarówno pod względem uwarunkowań zewnętrznych (np. budowa nowych linii kolejowych) jak i pod kątem zakresu działań realizowanych przez władze samorządowe.

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

Tabela 1 Scenariusze w planie mobilności

<p>SCENARIUSZ REFERENCYJNY (BAU, <i>business as usual</i>)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Autobusy nie będą realną alternatywą dla samochodów ze względu na wysokie ceny biletów oraz spadającą liczbę kursów. - Do 2032 roku nie powstaną nowe linie kolejowe przebiegające przez OF Myślenic. - Zwiększy się ruch samochodów na drogach. Ulice będą stopniowo coraz bezpieczniejsze jednak ze względu na ich zatłoczenie nie będzie można uznać ich za przyjazne dla pieszych i rowerzystów. - Nie będzie wspólnego zarządzania ofertą mobilności i daleko idącej współpracy samorządów. Wydane zostaną duże środki (przede wszystkim na drogi), jednak nie przyniesie to wymiernych efektów w postaci zmiany przyzwyczajeń mieszkańców. - Chaos przestrzenny będzie się pogłębiał, co przełoży się na duży wzrost kosztów finansowych, społecznych i środowiskowych związanych z dłuższymi dojazdami.
<p>SCENARIUSZ MINIMALNY</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Będziemy odpowiadać na skutki procesów przestrzennych i transportowych z pewną skutecznością. Osiągnięty zostanie najważniejszy cel planu: transport publiczny na terenie OF Myślenic będzie bardziej atrakcyjny, jednak pozostanie na niskim poziomie integracji, przez co efekty działań zostaną ograniczone. - Do 2032 roku nie powstaną nowe linie kolejowe przebiegające przez OF Myślenic. - Istotnie poprawi się bezpieczeństwo w ruchu drogowym, w tym dostępność infrastruktury dla pieszych i rowerzystów. W miastach pojawią się strefy ruchu uspokojonego. - Powstanie nowa platforma współpracy gmin OF Myślenic w obszarze mobilności. Działania poszczególnych gmin nie będą jednak w pełni skoordynowane. - Po realizacji kluczowych inwestycji w perspektywie 2030+ znaczenie ruchu rowerowego, pieszego i transportu publicznego nieznacznie wzrośnie.
<p>SCENARIUSZ POŚREDNI</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Transport publiczny będzie najbardziej atrakcyjnym wyborem w kluczowych relacjach ze względu na jego uprzywilejowanie i dobrą integrację, - Powstaną nowe linie kolejowe łączące OF Myślenic z Krakowem, - Istotnie poprawi się bezpieczeństwo w ruchu drogowym, a co za tym idzie, wzrośnie atrakcyjność poruszania się rowerem i ruchu pieszego, - Działania gmin OF na rzecz uruchomienia nowych linii i poprawy oferty przewozowej będą miały charakter zintegrowany, w efekcie pojawi się więcej połączeń międzygminnych oraz Autobusowych Linii Dowozowych, - Większość budynków będzie powstawało w miejscach, gdzie istnieją perspektywy przyjaznej dla środowiska obsługi komunikacyjnej.
<p>SCENARIUSZ MAKSYMALNY</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Zrealizowane zostaną duże inwestycje, których wyraźnym priorytetem będzie zmiana zachowań komunikacyjnych mieszkańców, - Powstaną nowe linie kolejowe łączące OF Myślenic z Krakowem, transport autobusowy będzie umożliwiał dogodne przesiadki poprzez pełną integrację z kolejami,

	<ul style="list-style-type: none"> - Sieć piesza i rowerowa będzie rozwijana w znacznym stopniu, zachęcając mieszkańców i turystów do aktywnej mobilności; ruch pieszy i rowerowy będzie bezwzględnie uprzywilejowany w miastach OF Myślenic, - Powołanie związku międzygminnego oraz zakup nowych, niskoemisyjnych autobusów pozwoli na zbudowanie atrakcyjnej oferty przewozowej obejmującej wszystkie miejscowości w OF Myślenic, - Zagospodarowanie przestrzenne będzie w pełni ukierunkowane na sprawną obsługę transportową.
--	---



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

Źródło: opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

2. Analiza scenariuszy

2.1. Przyporządkowanie działań do scenariuszy

Każdy scenariusz zakłada realizację określonych działań. Część działań będzie realizowana we wszystkich scenariuszach ze względu na ich szczególny priorytet, część zaś będzie na przykład realizowana tylko w przypadku wyboru scenariusza maksymalnego. Nazwy scenariuszy (minimalny, pośredni, maksymalny) odpowiadają właśnie zakresowi działań wchodzących w skład danego scenariusza.

Głównymi kryteriami różnicującymi scenariusze są:

- Łączny koszt realizacji przewidzianych inwestycji,
- Formuła współpracy gmin OF dla wspólnej organizacji transportu – począwszy od Grupy Roboczej poprzez porozumienia aż po związek międzygminny,
- Poziomem uwzględnienia ruchu turystycznego w ramach realizowanych działań.

Poniższa tabela obrazuje przyporządkowanie działań do scenariuszy.

Tabela 2 Działania zawarte w poszczególnych scenariuszach

Nr	Opis	Wariant		
		MIN	POŚR	MAX
1.1.	Uruchomienie nowych linii autobusowych obsługujących obszary wykluczenia komunikacyjnego	X	X	X
1.2.	Zakup taboru niskoemisyjnego do obsługi połączeń międzygminnych			X
1.3.	System transportu zbiorowego oparty na istniejących i nowych połączeniach kolejowych	X	X	X
1.4.	Budowa parkingów P&R i B&R przy węzłach komunikacyjnych	X	X	X
1.5.	Poprawa dostępności punktów przesiadkowych	X	X	X
1.6.	Integracja taryfowa pomiędzy przewoźnikami	X	X	X
1.7.	Ujednoczenie standardu przystanków autobusowych i informacji pasażerskiej	X	X	X
1.8.	Budowa nowych przystanków autobusowych	X	X	X
1.9.	Otwarcie przewozów szkolnych dla pasażerów			X
1.10.	Powiązanie sieci transportu zbiorowego z obiektami turystycznymi i instytucjami kultury	X	X	X
<hr/>				
2.1.	Wprowadzenie jednolitych standardów dla infrastruktury pieszej i rowerowej na terenie całego OF	X	X	X
2.2.	Priorytet dla ruchu pieszego i rowerowego na obszarach miejskich	X	X	X
2.3.	Zmiana organizacji ruchu na obszarach pozamiejskich sprzyjająca bezpieczeństwu ruchu pieszego i rowerowego	X	X	X
2.4.	Budowa parkingów buforowych na obrzeżach stref śródmiejskich		X	X
2.5.	Odciążenie miejskich układów drogowych poprzez budowę obwodnic		X	X
2.6.	Rozbudowa sieci dróg dla rowerów wraz z infrastrukturą towarzyszącą	X	X	X
2.7.	Inwentaryzacja i rozwój sieci turystycznych szlaków rowerowych i pieszych		X	X

2.8.	Rozbudowa sieci chodników wraz z oświetleniem i wyposażeniem w oparciu o audyt stanu obecnego	X	X	X
2.9.	Budowa kładek pieszo-rowerowych w ciągach rzek		X	X
2.10.	Przeciwdziałanie powstawaniu nieformalnych parkingów i skuteczna egzekucja przepisów w zakresie legalności parkowania	X	X	X
3.1.	Utworzenie nowej platformy współpracy pomiędzy gminami OF w oparciu o Grupę Roboczą ds. Zrównoważonej Mobilności	X	X	X
3.2.	Lokalne porozumienia gmin OF Myślenic dla wspólnej organizacji transportu		X	
3.3.	Powołanie związku międzygminnego i zwiększanie kompetencji decydentów oraz przedstawicieli sektora publicznego			X
3.4.	Ujednolicona, scentralizowana informacja pasażerska w Internecie	X	X	X
3.5.	Promocja zrównoważonych form mobilności jako alternatywy dla transportu samochodowego	X	X	X
4.1.	Kierunkowe zapisy w dokumentach planistycznych dotyczące rozmieszczenia nowej zabudowy w pobliżu istniejącej sieci komunikacyjnej	X	X	X
4.2.	Centra lokalne skupione wokół węzłów komunikacyjnych	X	X	X
4.3.	Standardy urbanistyczne jako wyznacznik do określania terenów zwartej zabudowy		X	X
4.4.	Zastosowanie podejścia transit-oriented development		X	X
4.5.	Bilansowanie demograficzne w odniesieniu do zagospodarowania przestrzennego		X	X
4.6.	Usprawnienie komunikacji pieszej i rowerowej w zwartych kwartałach zabudowy mieszkaniowej	X	X	X

Źródło: opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Przedstawione działania, przyporządkowane do poszczególnych wariantów, mogą przyczyniać się do realizacji celów strategicznych w różnym stopniu. Z tego względu w wyniku analizy wielokryterialnej **oceniliśmy każde z zadań w skali od 0 do 3**, uwzględniając aspekty efektywności na realizację polityki zrównoważonej mobilności, wpływu na środowisko oraz efektywności kosztowej. Na podstawie analizy zostanie wybrany scenariusz działań oraz grupa zadań, które powinny zostać zrealizowane w pierwszej kolejności.

2.2. Ocena efektywności działań w kontekście celów PZMM

W procesie SUMP sformułowano pięć **celów strategicznych PZMM OF Myślenic**, które przedstawiono poniżej.



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

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



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

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



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

System transportowy, w którym bezpiecznie czują się zarówno dzieci, jak i seniorzy, to bezpieczne środowisko dla każdego. Zminimalizujemy negatywne efekty transportu, stwórzmy obszar, w którym na drogach nikt nie ginie, a nasze podróże nie przyczyniają się do pogarszania warunków życia innych i umniejszania szans kolejnych pokoleń na wysoką jakość życia. Budowa nowych chodników i ścieżek rowerowych pozwoli także na uwolnienie potencjału aktywnych form mobilności.



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

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



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

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

Ocena efektywności w kontekście realizacji celów PZMM odnosi się do pytania, na ile poszczególne działania przyczyniają się do realizacji poszczególnych celów.

Tabela 3. Skala ocen efektywności

NIE WPŁYWA NA REALIZACJĘ CELU	NAJMNIJ SKUTECZNE	UMIARKOWANIE SKUTECZNE	NAJBARDZIEJ SKUTECZNE
0	1	2	3

Tabela 4. Ocena efektywności w realizacji celów PZMM

Nr	Działanie	CEL 1	CEL 2	CEL 3	CEL 4	CEL 5	ŚREDNIA
1.1.	Uruchomienie nowych linii autobusowych obsługujących obszary wykluczenia komunikacyjnego	3	2	0	2	1	1,6
1.2.	Zakup taboru niskoemisyjnego do obsługi połączeń międzygminnych	3	2	0	1	0	1,2
1.3.	System transportu zbiorowego oparty na istniejących i nowych połączeniach kolejowych	3	3	0	2	0	1,6
1.4.	Budowa parkingów P&R i B&R przy węzłach komunikacyjnych	3	3	1	2	1	2
1.5.	Poprawa dostępności punktów przesiadkowych	2	3	1	1	1	1,6
1.6.	Integracja taryfowa pomiędzy przewoźnikami	2	3	0	3	0	1,6
1.7.	Ujednoczenie standardu przystanków autobusowych i informacji pasażerskiej	3	3	2	3	1	2,4
1.8.	Budowa nowych przystanków autobusowych	3	3	0	1	3	2
1.9.	Otwarcie przewozów szkolnych dla pasażerów	2	0	0	1	0	0,6
1.10.	Powiązanie sieci transportu zbiorowego z obiektami turystycznymi i instytucjami kultury	3	2	1	3	0	1,8
2.1.	Wprowadzenie jednolitych standardów dla infrastruktury pieszej i rowerowej na terenie całego OF	1	2	3	1	2	1,8
2.2.	Priorytet dla ruchu pieszego i rowerowego na obszarach miejskich	1	2	3	1	1	1,6
2.3.	Zmiana organizacji ruchu na obszarach pozamiejskich sprzyjająca bezpieczeństwu ruchu pieszego i rowerowego	0	2	3	0	1	1,2
2.4.	Budowa parkingów buforowych na obrzeżach stref śródmiejskich	0	2	3	0	2	1,4
2.5.	Odciążenie miejskich układów drogowych poprzez budowę obwodnic	1	0	2	1	2	1,2
2.6.	Rozbudowa sieci dróg dla rowerów wraz z infrastrukturą towarzyszącą	0	1	3	1	1	1,2
2.7.	Inwentaryzacja i rozwój sieci turystycznych szlaków rowerowych i pieszych	0	0	3	2	0	1
2.8.	Rozbudowa sieci chodników wraz z oświetleniem i wyposażeniem w oparciu o audyt stanu obecnego	0	1	3	0	1	1
2.9.	Budowa kładek pieszo-rowerowych w ciągach rzek	0	2	3	1	2	1,6
2.10.	Przeciwdziałanie powstawaniu nieformalnych parkingów i skuteczna egzekucja przepisów w zakresie legalności parkowania	0	1	2	1	0	0,8
3.1.	Utworzenie nowej platformy współpracy pomiędzy gminami OF w oparciu o Grupę Roboczą ds. Zrównoważonej Mobilności	3	3	3	3	2	2,8
3.2.	Lokalne porozumienia gmin OF Myślenic dla wspólnej organizacji transportu	3	2	0	3	0	1,6

3.3.	Powołanie związku międzygminnego i zwiększanie kompetencji decydentów oraz przedstawicieli sektora publicznego	3	3	1	3	1	2,2
3.4.	Ujednolicona, scentralizowana informacja pasażerska w Internecie	3	2	0	3	0	1,6
3.5.	Promocja zrównoważonych form mobilności jako alternatywy dla transportu samochodowego	2	1	2	3	0	1,6
4.1.	Kierunkowe zapisy w dokumentach planistycznych dotyczące rozmieszczenia nowej zabudowy w pobliżu istniejącej sieci komunikacyjnej	1	1	1	0	3	1,2
4.2.	Centra lokalne skupione wokół węzłów komunikacyjnych	1	2	1	1	3	1,6
4.3.	Standardy urbanistyczne jako wyznacznik do określania terenów zwartej zabudowy	1	1	1	0	3	1,2
4.4.	Zastosowanie podejścia transit-oriented development	1	1	1	0	3	1,2
4.5.	Bilansowanie demograficzne w odniesieniu do zagospodarowania przestrzennego	1	1	1	0	2	1
4.6.	Usprawnienie komunikacji pieszej i rowerowej w zwartych kwartałach zabudowy mieszkaniowej	1	2	3	0	3	1,8

Źródło: opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

2.3. Ocena wpływu działań na środowisko i klimat

Tabela 5. Skala ocen wpływu działań na środowisko i klimat

BRAK WPŁYWU LUB POTENCJALNIE NEGATYWNY	WPŁYW NAJMNIJ POZYTYWNY	UMIARKOWANIE POZYTYWNY	NAJBARDZIEJ POZYTYWNY
0	1	2	3

- **BRAK WPŁYWU LUB POTENCJALNIE NEGATYWNY (0)** – brak zidentyfikowanych oddziaływań lub potencjalnie negatywne.
- **WPŁYW NAJMNIJ POZYTYWNY (1)** – oddziaływanie pozytywne o niezauważalnej skali oddziaływania lub którego występowanie jest potencjalne, a jego ewentualne skutki dla środowiska znikome.
- **UMIARKOWANIE POZYTYWNY (2)** – oddziaływanie pozytywne, które może wpłynąć na poprawę aktualnego stanu środowiska lub na zmniejszenie istniejących oddziaływań na środowisko.
- **NAJBARDZIEJ POZYTYWNY (3)** - pozytywne oddziaływanie, które bezpośrednio będzie odczuwalne jako istotna poprawa aktualnego stanu środowiska lub które zdecydowanie zmniejszy występujące obecnie oddziaływanie.

Tabela 6. Ocena wpływu na środowisko

Nr	Działanie	Ocena wpływu
----	-----------	--------------

1.1.	Uruchomienie nowych linii autobusowych obsługujących obszary wykluczenia komunikacyjnego	2
1.2.	Zakup taboru niskoemisyjnego do obsługi połączeń międzygminnych	2
1.3.	System transportu zbiorowego oparty na istniejących i nowych połączeniach kolejowych	2
1.4.	Budowa parkingów P&R i B&R przy węzłach komunikacyjnych	2
1.5.	Poprawa dostępności punktów przesiadkowych	1
1.6.	Integracja taryfowa pomiędzy przewoźnikami	0
1.7.	Ujednolicenie standardu przystanków autobusowych i informacji pasażerskiej	0,5
1.8.	Budowa nowych przystanków autobusowych	0,5
1.9.	Otwarcie przewozów szkolnych dla pasażerów	0,5
1.10.	Powiązanie sieci transportu zbiorowego z obiektami turystycznymi i instytucjami kultury	0,5
2.1.	Wprowadzenie jednolitych standardów dla infrastruktury pieszej i rowerowej na terenie całego OF	0,5
2.2.	Priorytet dla ruchu pieszego i rowerowego na obszarach miejskich	2
2.3.	Zmiana organizacji ruchu na obszarach pozamiejskich sprzyjająca bezpieczeństwu ruchu pieszego i rowerowego	1
2.4.	Budowa parkingów buforowych na obrzeżach stref śródmiejskich	0,5
2.5.	Odciążenie miejskich układów drogowych poprzez budowę obwodnic	0
2.6.	Rozbudowa sieci dróg dla rowerów wraz z infrastrukturą towarzyszącą	0,5
2.7.	Inwentaryzacja i rozwój sieci turystycznych szlaków rowerowych i pieszych	2
2.8.	Rozbudowa sieci chodników wraz z oświetleniem i wyposażeniem w oparciu o audyt stanu obecnego	1
2.9.	Budowa kładek pieszo-rowerowych w ciągach rzek	1
2.10.	Przeciwdziałanie powstawaniu nieformalnych parkingów i skuteczna egzekucja przepisów w zakresie legalności parkowania	2
3.1.	Utworzenie nowej platformy współpracy pomiędzy gminami OF w oparciu o Grupę Roboczą ds. Zrównoważonej Mobilności	1
3.2.	Lokalne porozumienia gmin OF Myślenic dla wspólnej organizacji transportu	1
3.3.	Powołanie związku międzygminnego i zwiększanie kompetencji decydentów oraz przedstawicieli sektora publicznego	1
3.4.	Ujednolicona, scentralizowana informacja pasażerska w Internecie	0,5
3.5.	Promocja zrównoważonych form mobilności jako alternatywy dla transportu samochodowego	3
4.1.	Kierunkowe zapisy w dokumentach planistycznych dotyczące rozmieszczenia nowej zabudowy w pobliżu istniejącej sieci komunikacyjnej	1
4.2.	Centra lokalne skupione wokół węzłów komunikacyjnych	1
4.3.	Standardy urbanistyczne jako wyznacznik do określania terenów zwartej zabudowy	1,5
4.4.	Zastosowanie podejścia transit-oriented development	1
4.5.	Bilansowanie demograficzne w odniesieniu do zagospodarowania przestrzennego	0,5
4.6.	Usprawnienie komunikacji pieszej i rowerowej w zwartych kwartałach zabudowy mieszkaniowej	1

Źródło: opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

2.4. Efektywność kosztowa

Tabela 7. Skala ocen efektywności kosztowej

KLASA KOSZTÓW	ZNIKOMY KOSZT	NISKI KOSZT	ŚREDNI KOSZT	WYSOKI KOSZT
OCENA EFEKTYWNOŚCI	3	2	1	0

Pod względem kosztów zadania oceniono w czterech klasach kosztowych ze względu na zmieniające się uwarunkowania technologiczne, społeczno-gospodarcze. Działania o znikomym koszcie wymagają finansowania na poziomie kilkudziesięciu tysięcy złotych. W przypadku działań o wysokim koszcie należy zakładać nakłady inwestycyjne przynajmniej na poziomie kilku milionów złotych.

Tabela 8. Ocena efektywności ekonomicznej

Nr	Działanie	Efektywność ekonomiczna
1.1.	Uruchomienie nowych linii autobusowych obsługujących obszary wykluczenia komunikacyjnego	0
1.2.	Zakup taboru niskoemisyjnego do obsługi połączeń międzygminnych	0
1.3.	System transportu zbiorowego oparty na istniejących i nowych połączeniach kolejowych	1
1.4.	Budowa parkingów P&R i B&R przy węzłach komunikacyjnych	0
1.5.	Poprawa dostępności punktów przesiadkowych	1
1.6.	Integracja taryfowa pomiędzy przewoźnikami	2
1.7.	Ujednoczenie standardu przystanków autobusowych i informacji pasażerskiej	0
1.8.	Budowa nowych przystanków autobusowych	0
1.9.	Otwarcie przewozów szkolnych dla pasażerów	2
1.10.	Powiązanie sieci transportu zbiorowego z obiektami turystycznymi i instytucjami kultury	2
2.1.	Wprowadzenie jednolitych standardów dla infrastruktury pieszej i rowerowej na terenie całego OF	3
2.2.	Priorytet dla ruchu pieszego i rowerowego na obszarach miejskich	0
2.3.	Zmiana organizacji ruchu na obszarach pozamiejskich sprzyjająca bezpieczeństwu ruchu pieszego i rowerowego	0
2.4.	Budowa parkingów buforowych na obrzeżach stref śródmiejskich	1
2.5.	Odciążenie miejskich układów drogowych poprzez budowę obwodnic	0
2.6.	Rozbudowa sieci dróg dla rowerów wraz z infrastrukturą towarzyszącą	0
2.7.	Inwentaryzacja i rozwój sieci turystycznych szlaków rowerowych i pieszych	2
2.8.	Rozbudowa sieci chodników wraz z oświetleniem i wyposażeniem w oparciu o audyt stanu obecnego	0
2.9.	Budowa kładek pieszo-rowerowych w ciągach rzek	0
2.10.	Przeciwdziałanie powstawaniu nieformalnych parkingów i skuteczna egzekucja przepisów w zakresie legalności parkowania	3

3.1.	Utworzenie nowej platformy współpracy pomiędzy gminami OF w oparciu o Grupę Roboczą ds. Zrównoważonej Mobilności	2
3.2.	Lokalne porozumienia gmin OF Myślenic dla wspólnej organizacji transportu	1
3.3.	Powołanie związku międzygminnego i zwiększanie kompetencji decydentów oraz przedstawicieli sektora publicznego	0
3.4.	Ujednolicona, scentralizowana informacja pasażerska w Internecie	2
3.5.	Promocja zrównoważonych form mobilności jako alternatywy dla transportu samochodowego	2
4.1.	Kierunkowe zapisy w dokumentach planistycznych dotyczące rozmieszczenia nowej zabudowy w pobliżu istniejącej sieci komunikacyjnej	3
4.2.	Centra lokalne skupione wokół węzłów komunikacyjnych	3
4.3.	Standardy urbanistyczne jako wyznacznik do określania terenów zwartej zabudowy	3
4.4.	Zastosowanie podejścia transit-oriented development	3
4.5.	Bilansowanie demograficzne w odniesieniu do zagospodarowania przestrzennego	3
4.6.	Usprawnienie komunikacji pieszej i rowerowej w zwartych kwartałach zabudowy mieszkaniowej	1

Źródło: opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

3. Wybór scenariusza i działań priorytetowych

W poniższej tabeli przedstawiono zadania o najbardziej efektywnej relacji kosztu, wpływu i efektu środowiskowego w wyniku analizy wielokryterialnej. Poszczególnym aspektom przyznano następujące wagi:

- KOSZT – waga 0,3;
- ŚR. EFEKTYWNOŚĆ – waga 0,4;
- WPŁYW NA ŚRODOWISKO – waga 0,3.

Tabela 9. łączna ocena efektywności działań

Nr	Działanie	EFEKTYWNOŚĆ DLA			ŚREDNIA WAŻONA
		CELÓW	ŚRODOWISKA	KOSZTU	
1.1.	Uruchomienie nowych linii autobusowych obsługujących obszary wykluczenia komunikacyjnego	1,6	2	0	1,24
1.2.	Zakup taboru niskoemisyjnego do obsługi połączeń międzygminnych	1,2	2	0	1,08
1.3.	System transportu zbiorowego oparty na istniejących i nowych połączeniach kolejowych	1,6	2	1	1,54
1.4.	Budowa parkingów P&R i B&R przy węzłach komunikacyjnych	2	2	0	1,40
1.5.	Poprawa dostępności punktów przesiadkowych	1,6	1	1	1,24
1.6.	Integracja taryfowa pomiędzy przewoźnikami	1,6	0	2	1,24
1.7.	Ujednolicenie standardu przystanków autobusowych i informacji pasażerskiej	2,4	0,5	0	1,11
1.8.	Budowa nowych przystanków autobusowych	2	0,5	0	0,95
1.9.	Otwarcie przewozów szkolnych dla pasażerów	0,6	0,5	2	0,99
1.10.	Powiązanie sieci transportu zbiorowego z obiektami turystycznymi i instytucjami kultury	1,8	0,5	2	1,47
2.1.	Wprowadzenie jednolitych standardów dla infrastruktury pieszej i rowerowej na terenie całego OF	1,8	0,5	3	1,77
2.2.	Priorytet dla ruchu pieszego i rowerowego na obszarach miejskich	1,6	2	0	1,24
2.3.	Zmiana organizacji ruchu na obszarach pozamiejskich sprzyjająca bezpieczeństwu ruchu pieszego i rowerowego	1,2	1	0	0,78
2.4.	Budowa parkingów buforowych na obrzeżach stref śródmiejskich	1,4	0,5	1	1,01
2.5.	Odciążenie miejskich układów drogowych poprzez budowę obwodnic	1,2	0	0	0,48
2.6.	Rozbudowa sieci dróg dla rowerów wraz z infrastrukturą towarzyszącą	1,2	0,5	0	0,63
2.7.	Inwentaryzacja i rozwój sieci turystycznych szlaków rowerowych i pieszych	1	2	2	1,60
2.8.	Rozbudowa sieci chodników wraz z oświetleniem i wyposażeniem w oparciu o audyt stanu obecnego	1	1	0	0,70
2.9.	Budowa kładek pieszo-rowerowych w ciągach rzek	1,6	1	0	0,94
2.10.	Przeciwdziałanie powstawaniu nieformalnych parkingów i skuteczna egzekucja przepisów w zakresie legalności parkowania	0,8	2	3	1,82

3.1.	Utworzenie nowej platformy współpracy pomiędzy gminami OF w oparciu o Grupę Roboczą ds. Zrównoważonej Mobilności	2,8	1	2	2,02
3.2.	Lokalne porozumienia gmin OF Myślenic dla wspólnej organizacji transportu	1,6	1	1	1,24
3.3.	Powołanie związku międzygminnego i zwiększanie kompetencji decydentów oraz przedstawicieli sektora publicznego	2,2	1	0	1,18
3.4.	Ujednolicona, scentralizowana informacja pasażerska w Internecie	1,6	0,5	2	1,39
3.5.	Promocja zrównoważonych form mobilności jako alternatywy dla transportu samochodowego	1,6	3	2	2,14
4.1.	Kierunkowe zapisy w dokumentach planistycznych dotyczące rozmieszczenia nowej zabudowy w pobliżu istniejącej sieci komunikacyjnej	1,2	1	3	1,68
4.2.	Centra lokalne skupione wokół węzłów komunikacyjnych	1,6	1	3	1,84
4.3.	Standardy urbanistyczne jako wyznacznik do określania terenów zwartej zabudowy	1,2	1,5	3	1,83
4.4.	Zastosowanie podejścia transit-oriented development	1,2	1	3	1,68
4.5.	Bilansowanie demograficzne w odniesieniu do zagospodarowania przestrzennego	1	0,5	3	1,45
4.6.	Usprawnienie komunikacji pieszej i rowerowej w zwartych kwartałach zabudowy mieszkaniowej	1,8	1	1	1,32

Źródło: opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

Po przyporządkowaniu działań do scenariuszy uzyskano następującą punktację:

Wariant minimalny: 1,491

Wariant pośredni: 1,493

Wariant maksymalny: 1,435

Na podstawie analizy wybraliśmy grupę działań, które powinny zostać zrealizowane w pierwszej kolejności. To tzw. **łatwe wygrane** – zadania, które przynoszą duży efekt stosunkowo niewielkim kosztem oraz priorytetowe duże zadania inwestycyjne o **największym wpływie na rozwój zrównoważonej mobilności** na obszarze OF Myślenic.

Tabela 10. Działania szczególnie priorytetowe oraz „szybkie wygrane”

Nr	Działanie
1.3.	System transportu zbiorowego oparty na istniejących i nowych połączeniach kolejowych
1.4.	Budowa parkingów P&R i B&R przy węzłach komunikacyjnych
1.10.	Powiązanie sieci transportu zbiorowego z obiektami turystycznymi i instytucjami kultury
2.1.	Wprowadzenie jednolitych standardów dla infrastruktury pieszej i rowerowej na terenie całego OF

2.7.	Inwentaryzacja i rozwój sieci turystycznych szlaków rowerowych i pieszych
2.10.	Przeciwdziałanie powstawaniu nieformalnych parkingów i skuteczna egzekucja przepisów w zakresie legalności parkowania
3.1.	Utworzenie nowej platformy współpracy pomiędzy gminami OF w oparciu o Grupę Roboczą ds. Zrównoważonej Mobilności
3.5.	Promocja zrównoważonych form mobilności jako alternatywy dla transportu samochodowego
4.2.	Centra lokalne skupione wokół węzłów komunikacyjnych
4.3.	Standardy urbanistyczne jako wyznacznik do określania terenów zwartej zabudowy

Źródło: opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

4. Spis tabel, rysunków i zdjęć

SPIS TABEL

TABELA 1 SCENARIUSZE W PLANIE MOBILNOŚCI	5
TABELA 2 DZIAŁANIA ZAWARTE W POSZCZEGÓLNYCH SCENARIUSZACH.....	7
TABELA 3. SKALA OCEN EFEKTYWNOŚCI	9
TABELA 4. OCENA EFEKTYWNOŚCI W REALIZACJI CELÓW PZMM	10
TABELA 5. SKALA OCEN WPŁYWU DZIAŁAŃ NA ŚRODOWISKO I KLIMAT	11
TABELA 6. OCENA WPŁYWU NA ŚRODOWISKO	11
TABELA 7. SKALA OCEN EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ	13
TABELA 8. OCENA EFEKTYWNOŚCI EKONOMICZNEJ	13
TABELA 9. ŁĄCZNA OCENA EFEKTYWNOŚCI DZIAŁAŃ.....	15
TABELA 10. DZIAŁANIA SZCZEGÓLNIE PRIORYTETOWE ORAZ „SZYBKE WYGRANE”	16
TABELA 5 WZÓR TABELI EWALUACYJNEJ REALIZACJI CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH PLANU.....	19

SPIS RYSUNKÓW

NIE MOŻNA ODNALEŹĆ POZYCJI DLA SPISU ILUSTRACJI.

Tabela 11 Wzór tabeli ewaluacyjnej realizacji celów szczegółowych planu

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

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.