

Załącznik Nr 2

do Uchwały Zgromadzenia ZK „KM” w Chrzanowie Nr 1/II/2017 z dnia 01 lutego 2017r.
w sprawie zmiany Uchwały Zgromadzenia ZK „KM” w Chrzanowie
Nr 2/II/2014 z dnia 19 lutego 2014r.
w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego
ZK „KM” w Chrzanowie

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI
MIEJSKIEJ
NA OBSZARZE GMIN CHRZANÓW, TRZEBINIA I LIBIĄŻ**

Spis treści

1. Podstawy formalne i cel opracowania	5
2. Partycypacja społeczna	8
3. Przegląd istniejących dokumentów strategicznych	43
4. Charakterystyka obszaru	50
5. Diagnoza, opis ogólny możliwych rozwiązań	77
6. Analiza SWOT systemu transportowego na terenie gmin Chrzanów, Trzebinia i Libiąż	80
7. Cele planu zrównoważonej mobilności miejskiej na obszarze Gmin Chrzanów, Trzebinia i Libiąż	82
8. Działania możliwe do realizacji	90
9. Monitoring i ewaluacja	102

<i>Rysunek 2-1 Wzór ankiety stworzonej na potrzeby Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gmin Chrzanów, Trzebinia i Libiąż – część 1</i>	9
<i>Rysunek 2-2 Wzór ankiety stworzonej na potrzeby Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gmin Chrzanów, Trzebinia i Libiąż – część 2</i>	10
<i>Rysunek 2-3 Udział grup zawodowych wśród ankietowanych mieszkańców gminy Chrzanów</i>	11
<i>Rysunek 2-4 Struktura wiekowa ankietowanych mieszkańców gminy Chrzanów</i>	11
<i>Rysunek 2-5 Odległość od miejsca zamieszkania do miejsca pracy mieszkańców gminy Chrzanów</i>	12
<i>Rysunek 2-6 Sposób podróżowania do 5 km na terenie gminy Chrzanów</i>	12
<i>Rysunek 2-7 Sposób podróżowania powyżej 5 km na terenie gminy Chrzanów</i>	13
<i>Rysunek 2-8 Najczęstszy cel podróży mieszkańców gminy Chrzanów</i>	13
<i>Rysunek 2-9 Preferowany środek transportu mieszkańców gminy Chrzanów</i>	14
<i>Rysunek 2-10 Powody podróżowania samochodem prywatnym mieszkańców gminy Chrzanów</i>	14
<i>Rysunek 2-11 Cechy komunikacji publicznej, które powinny ulec poprawie, aby zachęcić do korzystania z komunikacji publicznej na terenie gminy Chrzanów</i>	15
<i>Rysunek 2-12 Ocena systemu transportowego gminy Chrzanów</i>	15
<i>Rysunek 2-13 Ocena poszczególnych parametrów systemu transportowego Gminy Chrzanów</i>	17
<i>Rysunek 2-14 Możliwości poprawy stanu transportu na terenie gminy Chrzanów</i>	17
<i>Rysunek 2-15 Zadowolenie ze ścieżek rowerowych na terenie gminy Chrzanów</i>	18
<i>Rysunek 2-16 Decyzja o podróżowaniu rowerem po poprawie warunków na terenie gminy Chrzanów</i>	18
<i>Rysunek 2-17 Preferowana maksymalna odległość, na której mieszkańcy zdecydowaliby się na przejazd rowerem przy poprawie warunków na terenie gminy Chrzanów</i>	19
<i>Rysunek 2-18 Preferowany cel podróży, do którego mieszkańcy zdecydowaliby się dotrzeć rowerem, przy poprawie warunków na terenie gminy Chrzanów</i>	19
<i>Rysunek 2-19 Ocena wpływu budowy ścieżek rowerowych na określone parametry na terenie gminy Chrzanów</i>	20
<i>Rysunek 2-20 Zadowolenie z systemu parkingowego na terenie gminy Chrzanów</i>	20
<i>Rysunek 2-21 Poczucie bezpieczeństwa w roli pieszego w gminie Chrzanów</i>	21
<i>Rysunek 2-22 Udział grup zawodowych wśród ankietowanych mieszkańców gminy Trzebinia</i>	21
<i>Rysunek 2-23 Struktura wiekowa ankietowanych mieszkańców gminy Trzebinia</i>	22
<i>Rysunek 2-24 Odległość od miejsca zamieszkania do miejsca pracy mieszkańców gminy Trzebinia</i>	22
<i>Rysunek 2-25 Sposób podróżowania do 5 km na terenie gminy Trzebinia</i>	23
<i>Rysunek 2-26 Sposób podróżowania powyżej 5 km na terenie gminy Trzebinia</i>	23
<i>Rysunek 2-27 Najczęstszy cel podróży mieszkańców gminy Trzebinia</i>	24
<i>Rysunek 2-28 Preferowany środek transportu mieszkańców gminy Trzebinia</i>	24
<i>Rysunek 2-29 Powody podróżowania samochodem prywatnym mieszkańców gminy Trzebinia</i>	25
<i>Rysunek 2-30 Cechy komunikacji publicznej, które powinny ulec poprawie, aby zachęcić do korzystania z komunikacji publicznej na terenie gminy Trzebinia</i>	25
<i>Rysunek 2-31 Ocena systemu transportowego gminy Trzebinia</i>	26
<i>Rysunek 2-32 Ocena poszczególnych parametrów systemu transportowego Gminy Trzebinia</i>	27
<i>Rysunek 2-33 Możliwości poprawy stanu transportu na terenie gminy Trzebinia</i>	28
<i>Rysunek 2-34 Zadowolenie ze ścieżek rowerowych na terenie gminy Trzebinia</i>	28
<i>Rysunek 2-35 Decyzja o podróżowaniu rowerem po poprawie warunków na terenie gminy Trzebinia</i>	29
<i>Rysunek 2-36 Preferowana maksymalna odległość, na której mieszkańcy zdecydowaliby się na przejazd rowerem przy poprawie warunków na terenie gminy Trzebinia</i>	29
<i>Rysunek 2-37 Preferowany cel podróży, do którego mieszkańcy zdecydowaliby się dotrzeć rowerem, przy poprawie warunków na terenie gminy Trzebinia</i>	30

<i>Rysunek 2-38 Ocena wpływu budowy ścieżek rowerowych na określone parametry na terenie gminy Trzebinia</i>	30
<i>Rysunek 2-39 Zadowolenie z systemu parkingowego na terenie gminy Trzebinia</i>	31
<i>Rysunek 2-40 Poczucie bezpieczeństwa w roli pieszego w gminie Trzebinia</i>	31
<i>Rysunek 2-41 Udział grup zawodowych wśród ankietowanych mieszkańców gminy Libiąż</i>	32
<i>Rysunek 2-42 Struktura wiekowa ankietowanych mieszkańców gminy Libiąż</i>	32
<i>Rysunek 2-43 Odległość od miejsca zamieszkania do miejsca pracy mieszkańców gminy Libiąż</i>	33
<i>Rysunek 2-44 Sposób podróżowania do 5 km na terenie gminy Libiąż</i>	33
<i>Rysunek 2-45 Sposób podróżowania powyżej 5 km na terenie gminy Libiąż</i>	34
<i>Rysunek 2-46 Najczęstszy cel podróży mieszkańców gminy Libiąż</i>	34
<i>Rysunek 2-47 Preferowany środek transportu mieszkańców gminy Libiąż</i>	35
<i>Rysunek 2-48 Powody podróżowania samochodem prywatnym mieszkańców gminy Libiąż</i>	35
<i>Rysunek 2-49 Cechy komunikacji publicznej, które powinny ulec poprawie, aby zachęcić do korzystania z komunikacji publicznej na terenie gminy Libiąż</i>	36
<i>Rysunek 2-50 Ocena systemu transportowego gminy Libiąż</i>	36
<i>Rysunek 2-51 Ocena poszczególnych parametrów systemu transportowego Gminy Libiąż</i>	38
<i>Rysunek 2-52 Możliwości poprawy stanu transportu na terenie gminy Libiąż</i>	39
<i>Rysunek 2-53 Zadowolenie ze ścieżek rowerowych na terenie gminy Libiąż</i>	39
<i>Rysunek 2-54 Decyzja o podróżowaniu rowerem po poprawie warunków na terenie gminy Libiąż</i>	40
<i>Rysunek 2-55 Preferowana maksymalna odległość, na której mieszkańcy zdecydowaliby się na przejazd rowerem przy poprawie warunków na terenie gminy Libiąż</i>	40
<i>Rysunek 2-56 Preferowany cel podróży, do którego mieszkańcy zdecydowaliby się dotrzeć rowerem, przy poprawie warunków na terenie gminy Libiąż</i>	41
<i>Rysunek 2-57 Ocena wpływu budowy ścieżek rowerowych na określone parametry na terenie gminy Libiąż</i>	41
<i>Rysunek 2-58 Zadowolenie z systemu parkingowego na terenie gminy Libiąż</i>	42
<i>Rysunek 2-59 Poczucie bezpieczeństwa w roli pieszego w gminie Libiąż</i>	42
<i>Rysunek 4-1 Mapa komunikacyjna Gminy Chrzanów</i>	50
<i>Rysunek 4-2 Podział Gminy Chrzanów</i>	51
<i>Rysunek 4-3 Mapa komunikacyjna Gminy Libiąż</i>	52
<i>Rysunek 4-4 Mapa komunikacyjna Gminy Trzebinia</i>	53
<i>Rysunek 4-5 Jednostkowe czasy podróży kolejowych w wybranych gminach</i>	66
<i>Rysunek 4-6 Przebieg szlaku rowerowego Zielona Pętla Chrzanowa</i>	67
<i>Rysunek 4-7 Przebieg szlaku rowerowego Pętla wokół Balina</i>	67
<i>Rysunek 4-8 Przebieg szlaku rowerowego Czerwona Pętla Wokół Libiąża</i>	68
<i>Rysunek 4-9 Fragment przebiegu szlaku rowerowego Greenway "Kraków-Morawy-Wiedeń"</i>	69
<i>Rysunek 4-10 Przebieg szlaku rowerowego Szlak czerwony Trzebinia Balaton</i>	69
<i>Rysunek 4-11 Przebieg szlaku rowerowego Zalew Chechło- Puszcza Dulowska- Rudno</i>	70
<i>Rysunek 4-12 Przebieg szlaku pieszego - Szlak żółty</i>	71
<i>Rysunek 4-13 Przebieg szlaku pieszego- Szlak czarny</i>	71
<i>Rysunek 4-14 Mapa wypadków drogowych do jakich doszło w 2015 roku na obszarze Gminy Chrzanów</i>	74
<i>Rysunek 4-15 Mapa wypadków drogowych do jakich doszło w 2015 roku na obszarze Gminy Libiąż</i>	75
<i>Rysunek 4-16 Mapa wypadków drogowych do jakich doszło w 2015 roku na obszarze Gminy Trzebinia</i>	76
<i>Rysunek 5-1 Składowe Inteligentnych Systemów Transportowych</i>	79

1. Podstawy formalne i cel opracowania

Podstawą formalną opracowania „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej na obszarze gmin Chrzanów, Trzebinia i Libiąż” jest zlecenie wystawione przez Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna” z dnia 4.11.2016 r.

Niniejsze opracowanie zawiera:

- Charakterystykę obszaru,
- Analizę SWOT określającą słabe i mocne strony, szanse i zagrożenia rozwoju mobilności na terenie gminy,
- Główne cele Planu zrównoważonej mobilności miejskiej,
- Opis systemu monitoringu i ewaluacji Planu zrównoważonej mobilności miejskiej.

Opracowanie zostało wykonane zgodnie z zasadami wiedzy technicznej. Dokumentacja wydana jest w stanie kompletnym ze względu na cel oznaczony w zleceniu.

Plan Mobilności Miejskiej to plan stworzony celem zaspokojenia potrzeb mobilności ludzi oraz gospodarki w miastach i ich otoczeniu, dla lepszej jakości życia. Opiera się na istniejących praktykach planistycznych i bierze pod uwagę zasady integracji, udziału społecznego oraz oceny. Stanowi uzupełnienie w stosunku do istniejących strategii miejskich i charakteryzuje się odmiennym spojrzeniem na sposób planowania.

W poniższej tabeli przedstawiono zmiany w stosunku do tradycyjnego sposobu planowania transportu.

Tabela 1-1 Porównanie Tradycyjnego Planowania Transportu do Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

Tradycyjne podejście do planowania transportu	Planowanie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
Skoncentrowanie na ruchu	Skoncentrowanie na ludziach
Podstawowe cele: płynność i prędkość ruchu	Podstawowe cele: Dostępność i jakość życia, zrównoważenie, jakość gospodarki, równość społeczna, zdrowie oraz jakość środowiska
Skoncentrowanie na środkach transportu	Zbilansowany rozwój wszystkich właściwych środków transportu i przejście w kierunku bardziej ekologicznych i zrównoważonych środków transportu
Skoncentrowanie na infrastrukturze	Zintegrowany zestaw działań dla osiągnięcia efektywnych kosztowo rozwiązań
Sektorowy dokument planistyczny	Sektorowy dokument planistyczny, który jest spójny i komplementarny z powiązanymi obszarami polityki rozwoju
Krótko- i średnioterminowy	Krótko- i średniookresowy plan wpisany w długoterminową wizję i strategię
W odniesieniu do granic administracyjnych	Powiązanie z obszarem funkcjonalnym bazującym na dojazdach do pracy

Tradycyjne podejście do planowania transportu	Planowanie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
Domena inżynierów ruchu	Interdyscyplinarne zespoły planistyczne
Planowanie przez ekspertów	Planowanie z udziałem interesariuszy z wykorzystaniem przejrzystego i opartego o konsultacje podejścia
Ograniczona ocena wpływu	Regularne monitorowanie i ocena wpływu na potrzeby wyciągania wniosków i poprawy procesu

[Źródło: Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, Komisja Europejska]

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej na obszarze gmin Chrzanów, Trzebinia i Libiąż ma służyć skutecznemu planowaniu i wdrażaniu działań związanych z mobilnością, mających na celu poprawę jakości życia mieszkańców gmin przy poszanowaniu zasady zrównoważonego rozwoju.

Plan sporządzony został zgodnie z „Koncepcją dotyczącą planów mobilności w miastach zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju” oraz Wytycznymi dla Wnioskodawców Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020. Plan opracowano w oparciu o opracowanie Komisji Europejskiej pt. „Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”. Dokument zachowuje spójność z dokumentami strategicznymi wyższego szczebla (wspólnotowymi, krajowymi, regionalnymi) oraz dokumentami będącymi na etapie projektowania.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej na obszarze gmin Chrzanów, Trzebinia i Libiąż zawiera elementy związane z:

- transportem prywatnym,
- zbiorowym transportem pasażerskim,
- transportem niezmotoryzowanym,
- intermodalnością,
- transportem drogowym,
- zarządzaniem mobilnością,
- inteligentnymi systemami transportowymi,
- polityką parkingową,
- wdrażaniem nowych wzorców użytkowania,
- promocją ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów.

ZARYS METODOLOGICZNY

Analiza dokumentów związanych z mobilnością.

Analizie poddane zostały m. in. następujące dokumenty:

- Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej;
- dane statystyczne GUS (w tym pochodzące z Banku Danych Lokalnych);
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku);
- Strategia Rozwoju Kraju 2020;
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie;
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030;
- Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025;
- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla związku celowego gmin MG-6 na lata 2014-2025,

- Program Strategiczny Transport i Komunikacja,
- Strategia rozwoju transportu w województwie małopolskim na lata 2010-2030,
- Strategia rozwoju województwa małopolskiego 2011-2020,
- Strategia rozwoju Gminy Libiąż na lata 2014-2020,
- Strategia rozwoju Gminy Trzebinia na lata 2014-2020.

2. Partycypacja społeczna

Ze względu na charakter opracowywanego dokumentu, konsultacje społeczne stanowią jego istotny element. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej skupia się na potrzebach mieszkańców w zakresie mobilności. Na potrzebę opracowania dokumentu przeprowadzono ankietyzację, mającą na celu zbadanie opinii oraz poznanie propozycji społeczeństwa na rozwiązanie kwestii problemowych transportu w gminach.

W trakcie procesu ankietyzacji zebrano informacje od 267 mieszkańców gmin Chrzanów, Trzebinia oraz Libiąż. W ankiecie pytano m. in. o informacje o ankietowanym (przynależność do grupy zawodowej, przedział wiekowy), sposób podróżowania w gminie, problemy napotymane podczas podróży transportem publicznym, a także pomysły na poprawę systemu transportowego. Poniższe dwa rysunki przedstawiają wzór ankiety stworzonej na potrzeby Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gmin Chrzanów, Trzebinia i Libiąż.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA GMINY

Ankieta celem poprawy komunikacji w Gminie

Wypełnioną ankietę proszę przekazać kierowcy autobusu.

Wypełnienie ankiety nie stanowi żadnego zobowiązania. Ma ona jedynie charakter informacyjny i służy zebraniu informacji wykorzystanych dla opracowania „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy”

Wybraną odpowiedź należy zaznaczyć znakiem X

1. Miejsce zamieszkania (miejscowość/dzielnica, osiedle, ulica)

2. Grupa zawodowa

☐ uczeń / student
☐ pracujący
☐ niepracujący
☐ emeryt / rencista

3. Wiek

☐ poniżej 20 lat
☐ 20-25 lat
☐ 26-40 lat
☐ 41-65 lat
☐ powyżej 65 lat

4. Proszę podać Pani/ Pana odległość od miejsca pracy do miejsca zamieszkania:

nie pracuję
☐
poniżej 5 km
☐
od 5 do 15 km
☐
powyżej 15 km
☐

5. Proszę podać w jaki sposób Pani / Pan najczęściej odbywa podróże na terenie Gminy w odległości do 5 km:

☐ samochód prywatny
☐ rower
☐ pieszo

☐ autobus regionalny (PKS)
☐ kolej
☐ inny, jaki?

6. Proszę podać w jaki sposób Pani / Pan najczęściej odbywa podróże na terenie Gminy w odległości powyżej 5 km:

☐ samochód prywatny
☐ rower
☐ pieszo
☐ autobus regionalny (PKS)

☐ kolej
☐ inny, jaki?

7. Proszę podać najczęstszy cel podróży w obrębie gminy:

☐ praca
☐ nauka
☐ handel
☐ zdrowie
☐ kultura

☐ sprawy urzędowe
☐ wizyty prywatne
☐ inny, jaki?

8. Proszę podać, w jaki sposób chciałaby Pani / Pan poruszać się w obrębie gminy:

☐ transportem miejskim
☐ rowerem
☐ pieszo

☐ samochodem prywatnym
☐ inaczej, jaki?

9. Proszę podać powody podróżowania samochodem prywatnym na terenie Gminy (proszę wybrać maksymalnie 3 odpowiedzi):

☐ nie podróżuję samochodem prywatnym

☐ wygoda
☐ oszczędność czasu
☐ mniejsze koszty podróży
☐ odległość podróży

☐ prestiż
☐ względy zdrowotne
☐ nieodpowiednia oferta komunikacji zbiorowej

10. Proszę podać jakie cechy komunikacji autobusowej powinny ulec poprawie, aby zdecydowała się Pani / Pan na zmianę środka transportu z samochodu prywatnego na komunikację publiczną (proszę zaznaczyć maksymalnie 3 odpowiedzi):

☐ nie podróżuję samochodem prywatnym

☐ częstość kursowania
☐ komfort podróżowania
☐ czas podróży

☐ ceny biletów
☐ bezpieczeństwo
☐ inne, jakie?

Rysunek 2-1 Wzór ankiety stworzonej na potrzeby Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gmin Chrzanów, Trzebinia i Libiąż – część 1

[źródło: własne]

11. Proszę ocenić (w skali 1-5, gdzie 1-bardzo źle, 5-bardzo dobrze) system transportu autobusowego w obrębie gminy:

☐ liczba kursów	☐ skomunikowanie	☐ jakość taboru	☐ jakość obsługi
☐ ceny biletów	☐ poczucie bezpieczeństwa	☐ dogodna lokalizacja przystanków	
☐ jakość przystanków			

12. Proszę podać, w jaki sposób można by poprawić niezadowolający stan elementów transportu autobusowego:

☐ zmiana trasy przebiegu linii (proszę podać proponowaną linię i trasę)
☐ zmiana lokalizacji przystanku (proszę podać przystanek i proponowaną lokalizację)

☐ lepsze skomunikowanie autobusów ☐ zwiększenie pojemności autobusów

☐ wymiana taboru na nowoczesny ☐ dostosowanie pojazdów do potrzeb osób niepełnosprawnych

☐ dostosowanie pojazdów do przewozu rowerów

☐ wprowadzenie dodatkowych usług w pojazdach, jakich?

☐ inne, jakie?

13. Czy jest Pani / Pan zadowolony z istniejących ścieżek rowerowych?

☐ tak ☐ nie, dlaczego?

14. Czy zdecydowałaby się Pani / Pan na podróżowanie rowerem, gdyby w mieście nastąpiła poprawa warunków podróży (np. wprowadzenie wypożyczalni rowerów, budowa i modernizacja ścieżek rowerowych, montaż stojaków, poprawa bezpieczeństwa)?

☐ zdecydowanie tak ☐ raczej tak ☐ nie wiem

☐ raczej nie ☐ zdecydowanie nie

15. Czy zdecydowałaby się Pani / Pan na przejazd rowerem, gdyby w mieście powstały drogi dla rowerów z miejscami bezpiecznego pozostawienia rowerów?

☐ nie zdecydowałabym / nie zdecydowałbym się

maksymalnie na odcinku: ☐ 1 km ☐ 3 km ☐ 5 km

w celu: ☐ praca ☐ szkoła ☐ rekreacja ☐ inne, jakie?

16. Czy Pani/ Pana zdaniem budowa ścieżek rowerowych może przyczynić się do:

Rezygnacji z używania samochodu	☐ tak	☐ nie
Znacznego ograniczenia używania samochodu	☐ tak	☐ nie
Poprawy zdrowia mieszkańców	☐ tak	☐ nie
Rozwoju turystyki	☐ tak	☐ nie
Ochrony środowiska, zmniejszenia zanieczyszczeń, CO ₂	☐ tak	☐ nie

17. Czy jest Pani / Pan zadowolony z systemu parkingowego w gminie? (liczba miejsc parkingowych, opłaty za parkowanie itp.)

☐ tak ☐ nie, dlaczego?

18. Czy są w gminie miejsca, w których Pani / Pana zdaniem należałoby wyeliminować ruch pojazdów i ich parkowanie celem uzyskania większej przestrzeni dla pieszych i rowerzystów (proszę wskazać ulice/osiedle/miejscowość)?

19. Jakich inwestycji drogowych w gminie Pani / Pan oczekuje? (proszę podać odcinek/kierunek drogi, ulicy, chodnika lub ścieżki rowerowej)

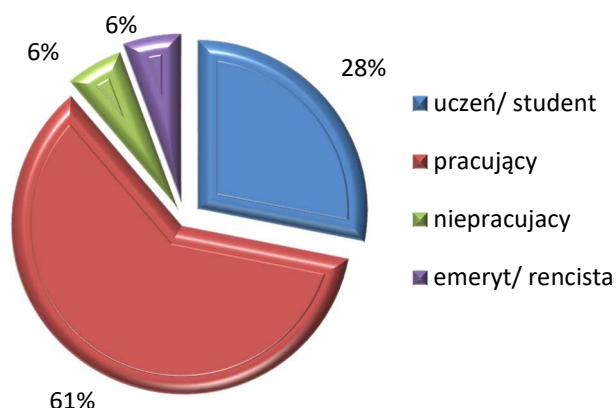
20. Czy jako pieszy czuje się Pani / Pan w gminie bezpiecznie i komfortowo?

☐ tak ☐ nie, dlaczego?

Rysunek 2-2 Wzór ankiety stworzonej na potrzeby Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gmin Chrzanów, Trzebinia i Libiąż – część 2

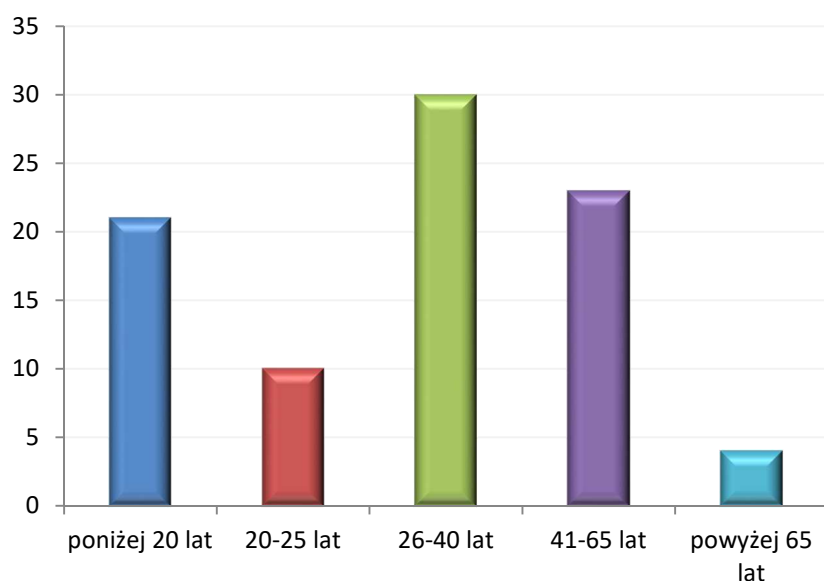
[źródło: własne]

Wśród partycypujących w przeprowadzonych konsultacjach na terenie Gminy Chrzanów zdecydowana większość to pracujący, dużą grupę stanowią także uczniowie i studenci. W większości biorący udział w ankietyzacji to osoby należące do grupy wiekowej 26-40 lat oraz 41-65 lat oraz poniżej 20 lat.



Rysunek 2-3 Udział grup zawodowych wśród ankietowanych mieszkańców gminy Chrzanów

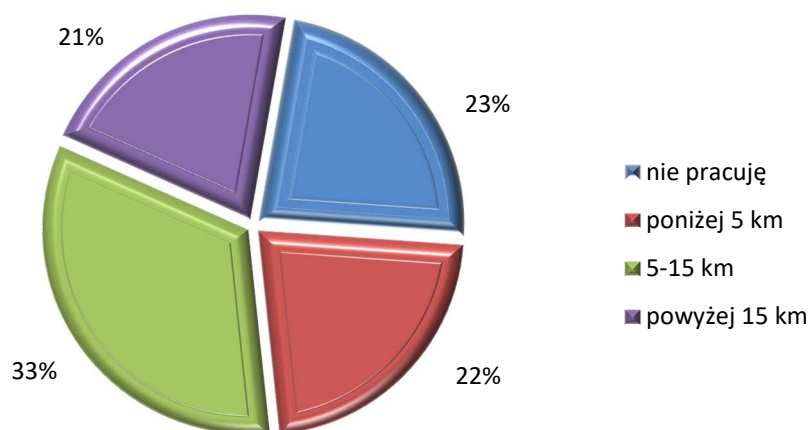
[źródło: ankietyzacja, analizy własne]



Rysunek 2-4 Struktura wiekowa ankietowanych mieszkańców gminy Chrzanów

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

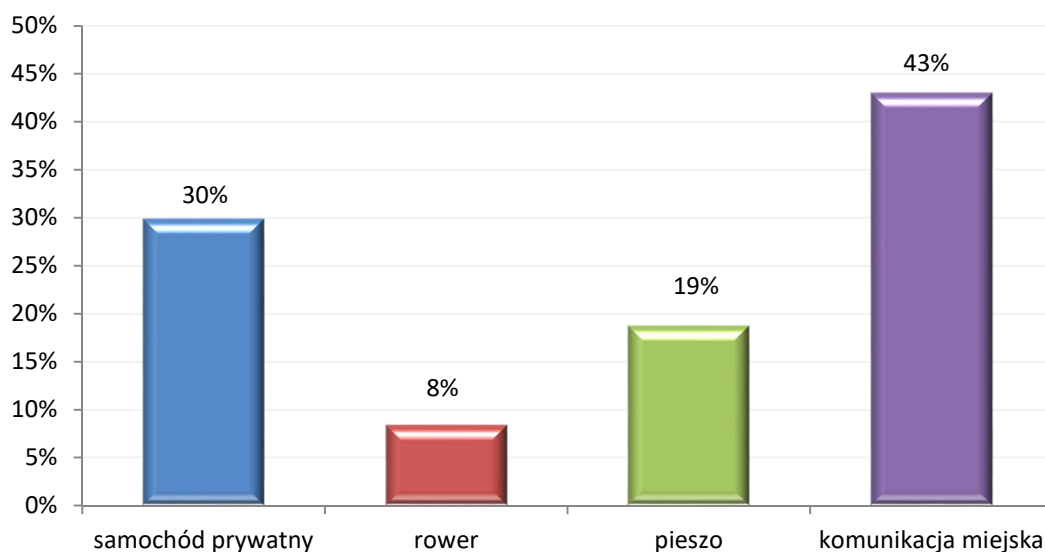
Jedną z informacji pozyskiwanych drogą ankietową była odległość pomiędzy miejscem zamieszkania a miejscem pracy. Ok. 33% ankietowanych przemieszcza się do pracy zlokalizowanej w odległości od 5 do 15 km od domu. W pozostałych przypadkach struktura odległości do pracy rozkłada się równomiernie.



Rysunek 2-5 Odległość od miejsca zamieszkania do miejsca pracy mieszkańców gminy Chrzanów

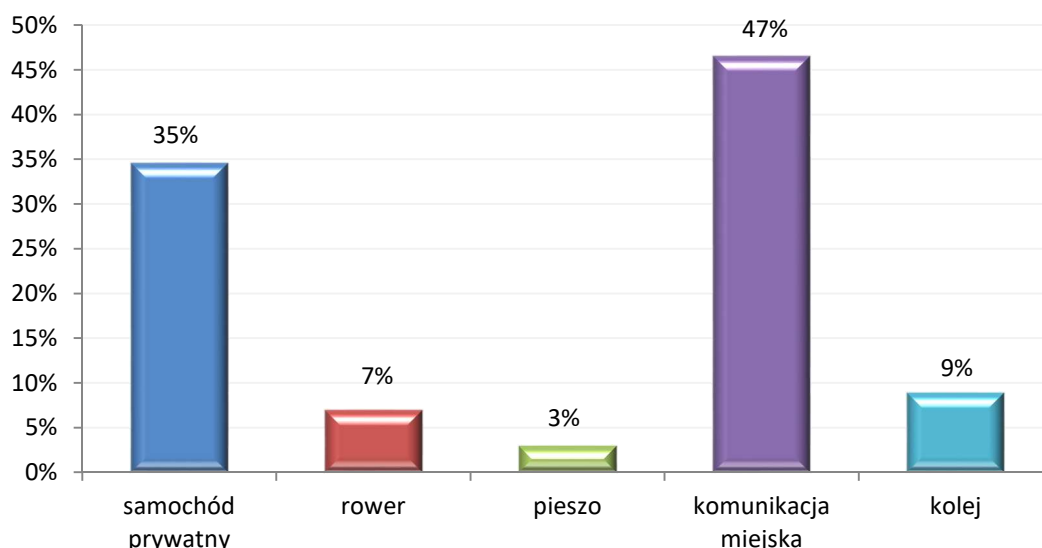
[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

Jedną z ważniejszych kwestii poruszanych w ramach ankietyzacji był wybór środka transportu w celu przemieszczania się w obrębie gminy. Największą popularnością cieszy się komunikacja publiczna, z której najczęściej korzysta 43% ankietowanych (w przypadku podróży do 5 km) oraz 47% (w przypadku podróży powyżej 5 km). Ponadto wiele osób podróżuje samochodami prywatnymi, w mniejszym stopniu pieszo czy rowerem.



Rysunek 2-6 Sposób podróżowania do 5 km na terenie gminy Chrzanów

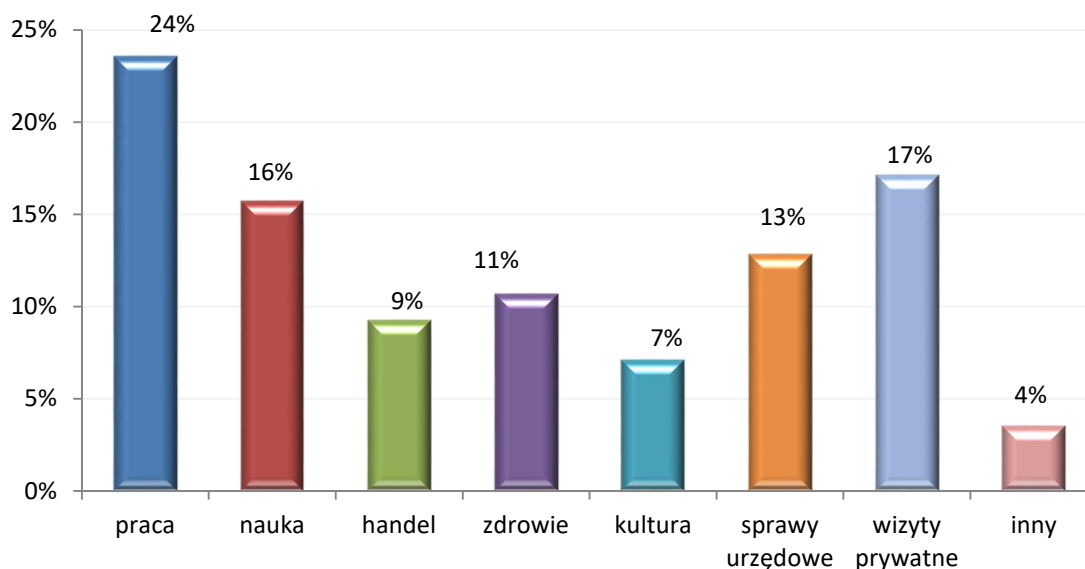
[źródło: ankietyzacja, analizy własne]



Rysunek 2-7 Sposób podróży powyżej 5 km na terenie gminy Chrzanów

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

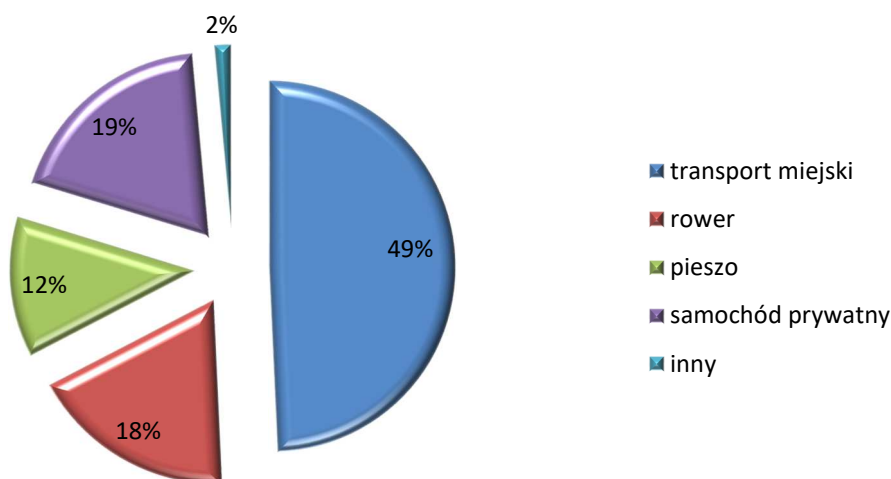
Istotne zagadnienie związane z mobilnością to najczęstszy cel podróży. Jak wynika z ankietyzacji mieszkańcy gminy najczęściej podróżują w celach zarobkowych (24%) lub związanych z wizytami prywatnymi (17%) czy nauką (16%). Jednocześnie sprawy urzędowe to najczęstszy cel podróży wśród 13% ankietowanych, z kolei podróże związane z ochroną zdrowia stanowią cel dla 11% ankietowanych.



Rysunek 2-8 Najczęstszy cel podróży mieszkańców gminy Chrzanów

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

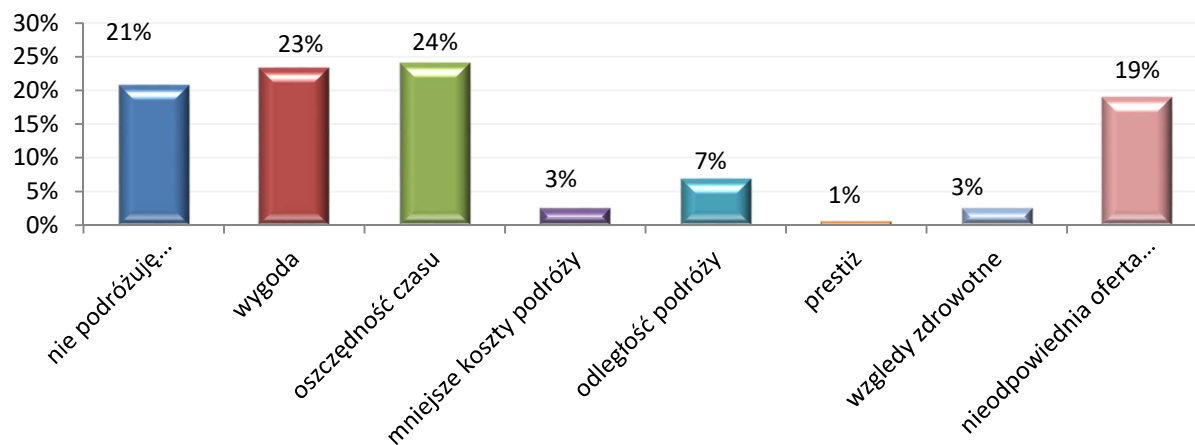
Podczas ankietyzacji sprawdzano także preferencje podróżujących. Ankietowanych pytano o to, w jaki sposób chcieliby się poruszać w obrębie gminy. Najchętniej wybieranym środkiem transportu był transport miejski, co zadeklarowało aż 49% ankietowanych.



Rysunek 2-9 Preferowany środek transportu mieszkańców gminy Chrzanów

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

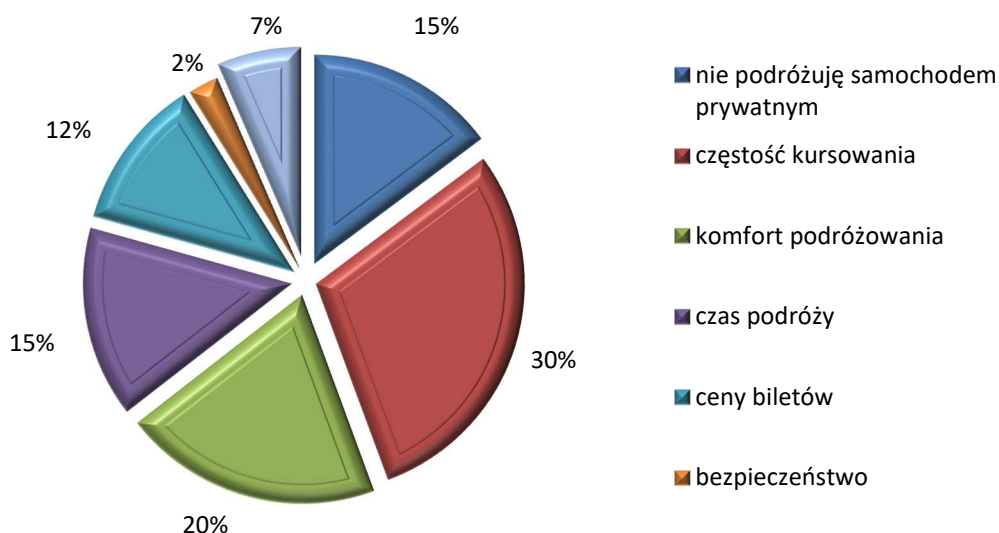
Podczas ankietyzacji zapytano również o powód, dla którego mieszkańcy decydują się na jazdę samochodem. Najczęściej padającą odpowiedzią była oszczędność czasu oraz wygoda, które wybrało odpowiednio 24% i 23%. Jednocześnie 19% ankietowanych wybrało odpowiedź związaną z nieodpowiednią ofertą komunikacji publicznej.



Rysunek 2-10 Powody podróżowania samochodem prywatnym mieszkańców gminy Chrzanów

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

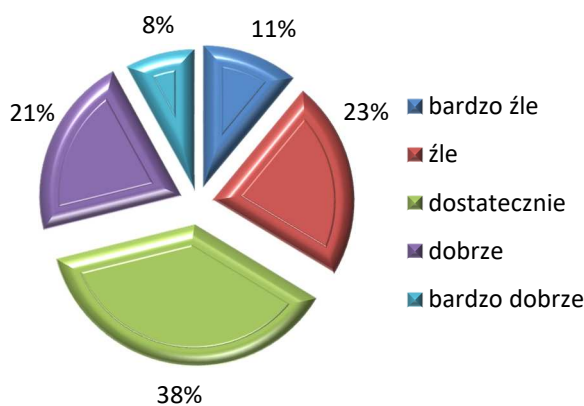
W ankiecie pytano również o potrzeby zmian dotyczących transportu publicznego. Na pytanie co powinno ulec poprawie, aby zachęcić do zmiany sposobu podróżowania z samochodu na komunikację miejską znaczna liczba mieszkańców wskazała częstość kursowania, a także komfort przejazdu.



Rysunek 2-11 Cechy komunikacji publicznej, które powinny ulec poprawie, aby zachęcić do korzystania z komunikacji publicznej na terenie gminy Chrzanów

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

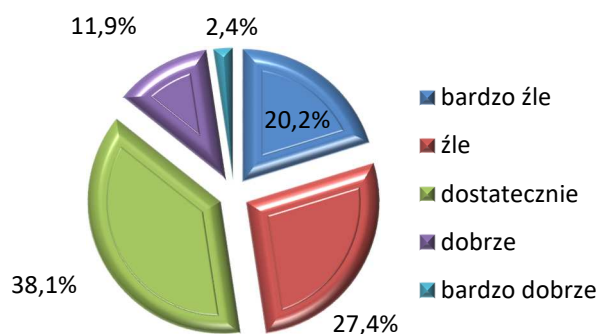
Dodatkowo anketowani zostali poproszeni o ocenę systemu transportowego pod kątem liczby kursów, skomunikowania, jakości obsługi, jakości taboru, cen biletów, poczucia bezpieczeństwa, dogodności lokalizacji przystanków oraz jakości przystanków. Najwięcej respondentów ocenia system transportowy dostatecznie (38%).



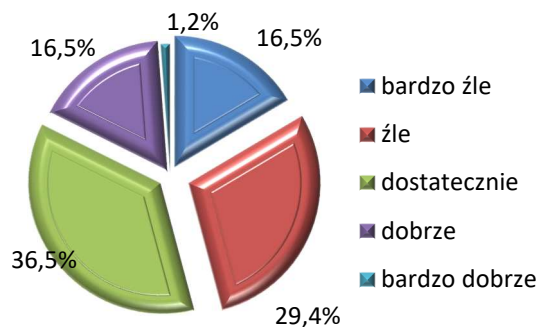
Rysunek 2-12 Ocena systemu transportowego gminy Chrzanów

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

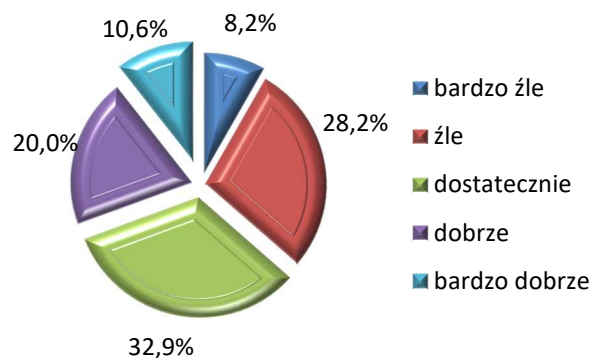
liczba kursów



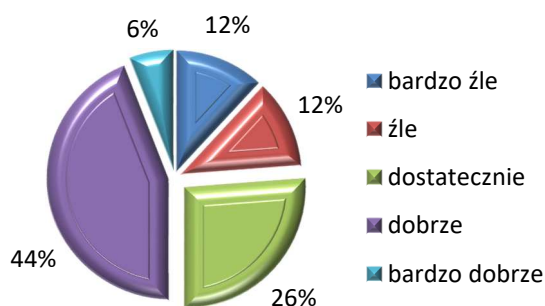
skomunikowanie



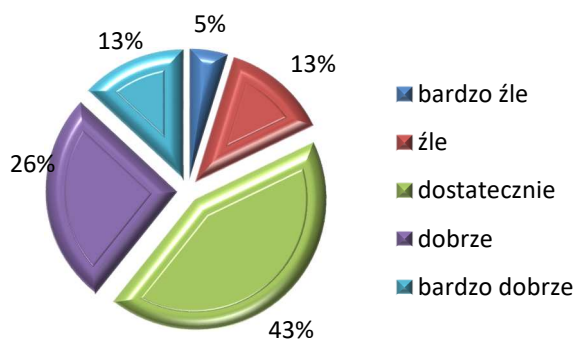
jakość taboru



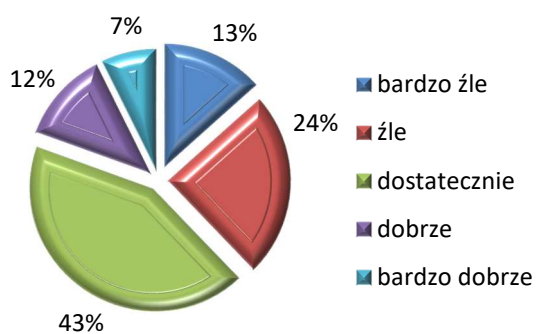
jakość obsługi

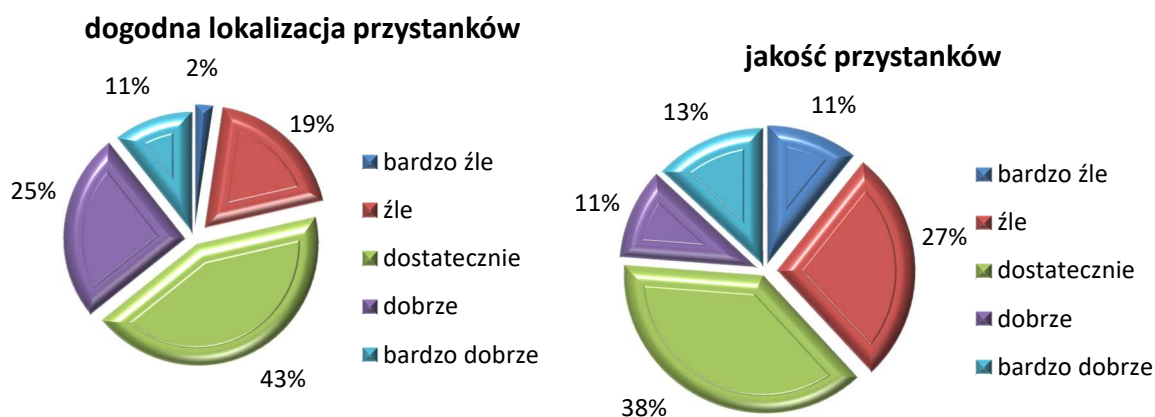


poczucie bezpieczeństwa



ceny biletów

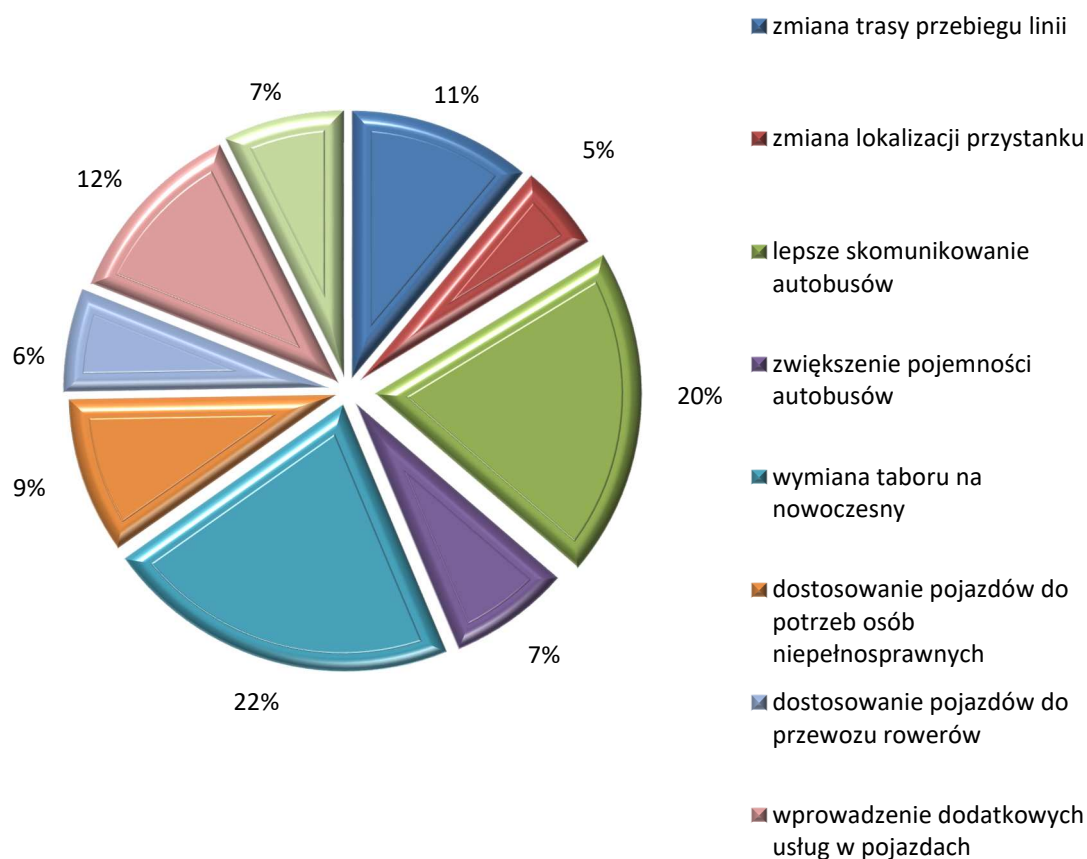




Rysunek 2-13 Ocena poszczególnych parametrów systemu transportowego Gminy Chrzanów

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

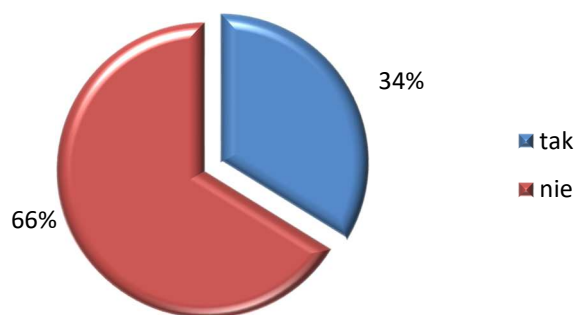
Respondentów zapytano również o możliwości poprawy stanu transportu autobusowego na terenie gminy.



Rysunek 2-14 Możliwości poprawy stanu transportu na terenie gminy Chrzanów

[ankietyzacja, analizy własne]

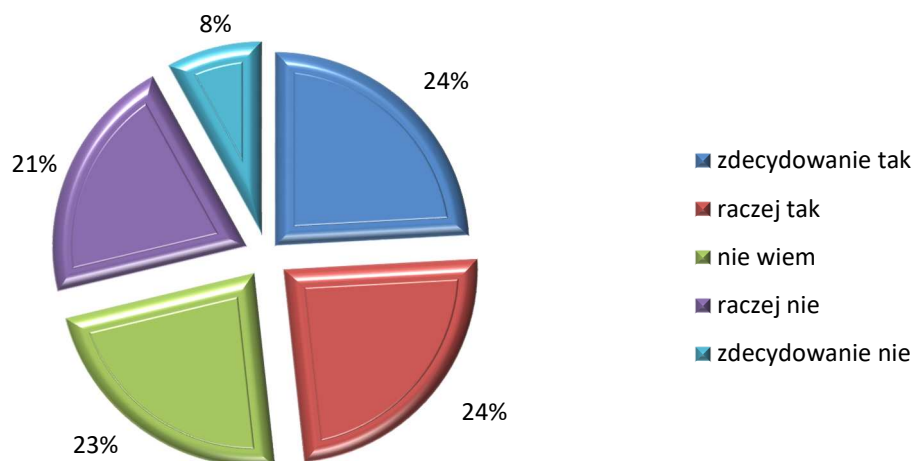
W ramach ankietyzacji pytano również o istniejące ścieżki rowerowe oraz preferencje mieszkańców dotyczące jazdy rowerem.



Rysunek 2-15 Zadowolenie ze ścieżek rowerowych na terenie gminy Chrzanów

[ankietyzacja, analizy własne]

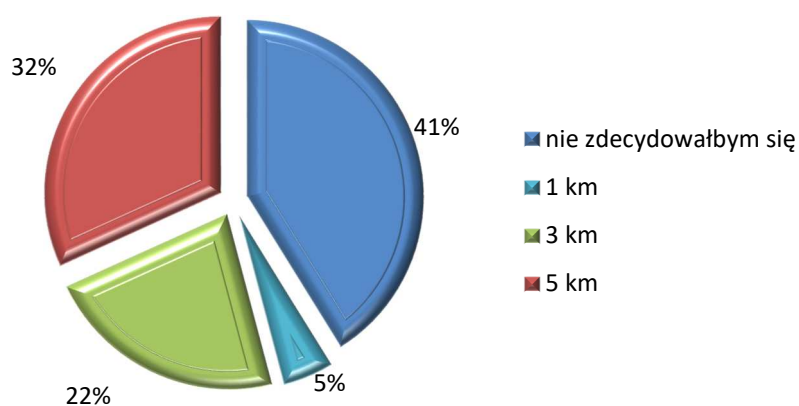
Mieszkańcy odpowiadali również na pytanie „Czy zdecydowałaby się Pani/ Pan na podróżowanie rowerem, gdyby w mieście nastąpiła poprawa warunków podróży (np. wprowadzenie wypożyczalni rowerów, budowa i modernizacja ścieżek rowerowych, montaż stojaków, poprawa bezpieczeństwa)?”.



Rysunek 2-16 Decyzja o podróżowaniu rowerem po poprawie warunków na terenie gminy Chrzanów

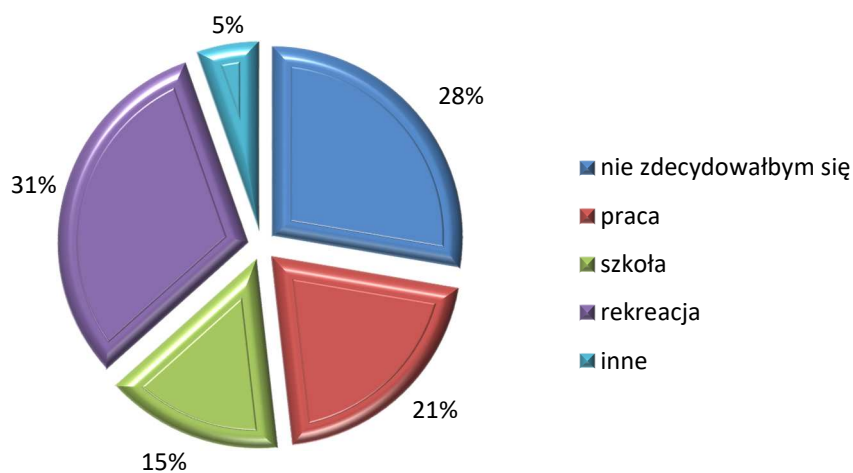
[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

Część ankietowanych przyznała, że zdecydowałaby się na przejazd rowerem, gdyby w gminie powstały drogi dla rowerów z miejscami bezpiecznego pozostawienia rowerów, określając maksymalną odległość oraz cel podróży.



Rysunek 2-17 Preferowana maksymalna odległość, na której mieszkańcy zdecydowaliby się na przejazd rowerem przy poprawie warunków na terenie gminy Chrzanów

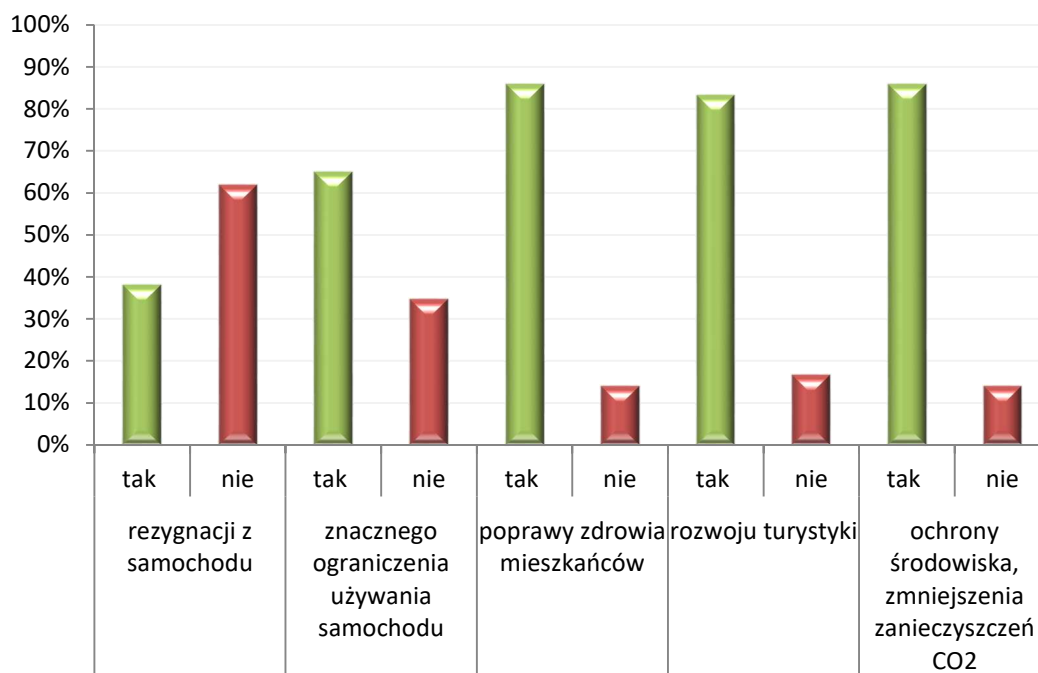
[źródło: ankietyzacja, analizy własne]



Rysunek 2-18 Preferowany cel podróży, do którego mieszkańcy zdecydowaliby się dotrzeć rowerem, przy poprawie warunków na terenie gminy Chrzanów

[ankietyzacja, analizy własne]

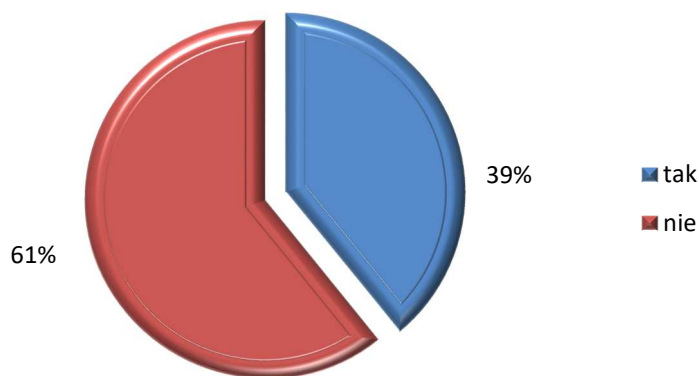
Zadaniem respondentów była również ocena czy budowa ścieżek rowerowych może przyczynić się do:



Rysunek 2-19 Ocena wpływu budowy ścieżek rowerowych na określone parametry na terenie gminy Chrzanów

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

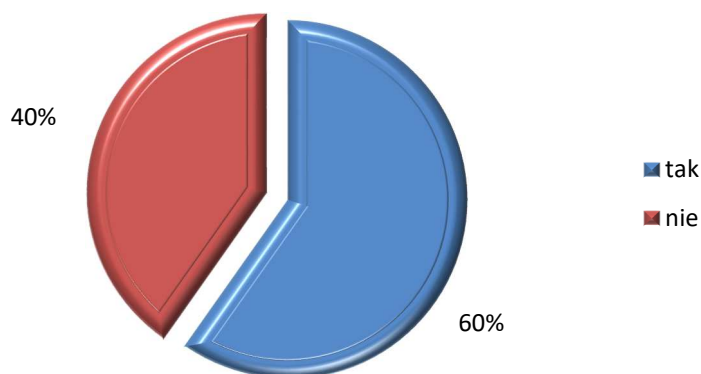
Większość mieszkańców nie jest zadowolona z obecnego systemu parkingowego funkcjonującego w gminie.



Rysunek 2-20 Zadowolenie z systemu parkingowego na terenie gminy Chrzanów

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

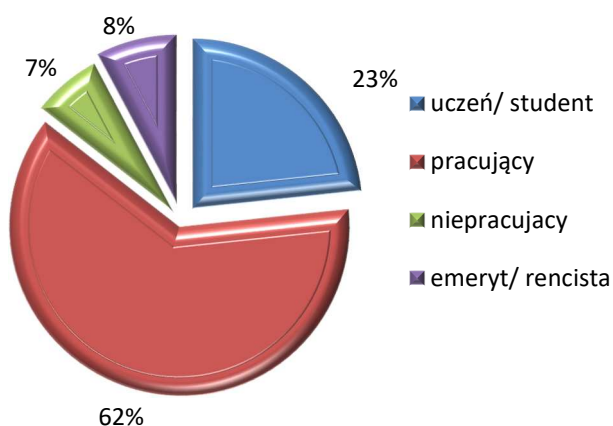
Spośród mieszkańców, którzy wzięli udział w ankietyzacji 9% zgłosiło miejsca, w których ich zdaniem należałoby wyeliminować ruch pojazdów i ich parkowanie. Część ankietowanych (14%) wskazała, iż oczekuje inwestycji drogowych w gminie. Jako ostatnie w ankiecie zadano mieszkańcom pytanie o poczucie bezpieczeństwa w roli pieszego w gminie. Większość czuje się bezpiecznie i komfortowo.



Rysunek 2-21 Poczucie bezpieczeństwa w roli pieszego w gminie Chrzanów

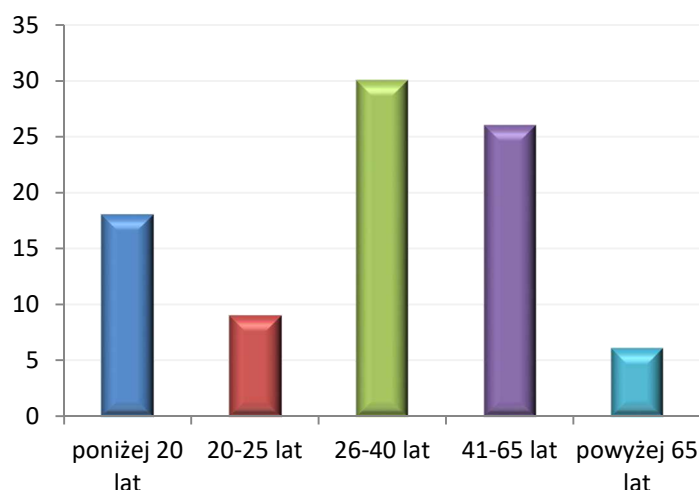
[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

Podobnie jak w przypadku gminy Chrzanów, w Gminie Trzebinia większość ankietowanych to pracujący, dużą grupę stanowią także uczniowie i studenci. W większości biorący udział w ankietyzacji to osoby należące do grupy wiekowej 26-40 lat oraz 41-65 lat.



Rysunek 2-22 Udział grup zawodowych wśród ankietowanych mieszkańców gminy Trzebinia

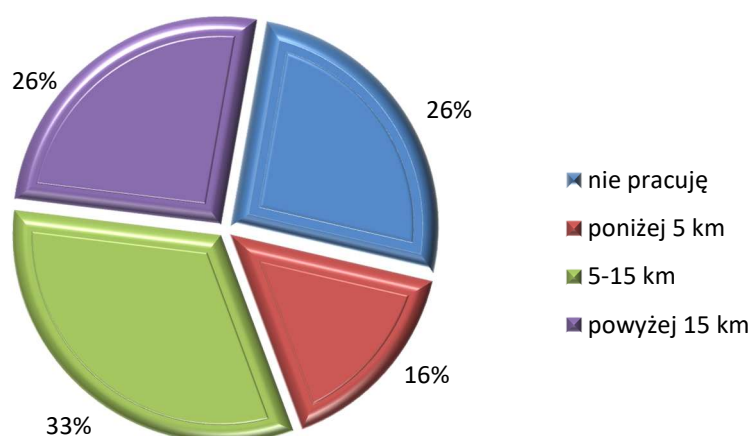
[źródło: ankietyzacja, analizy własne]



Rysunek 2-23 Struktura wiekowa ankietowanych mieszkańców gminy Trzebinia

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

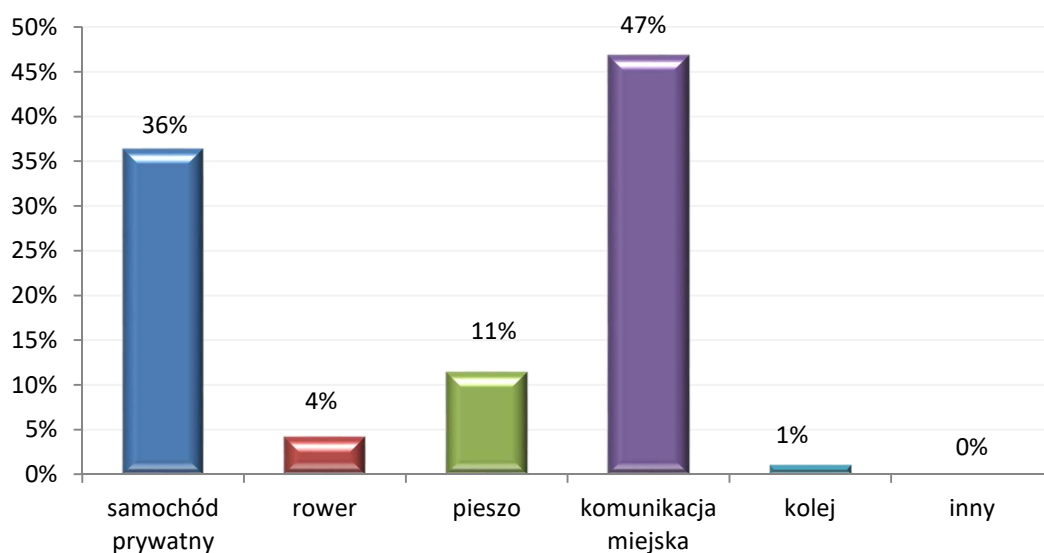
Ok. 33% ankietowanych przemieszcza się do pracy zlokalizowanej w odległości od 5 do 15 km od domu. Najmniejszy udział stanowią krótkie podróże do pracy – w odległości do 5 km.



Rysunek 2-24 Odległość od miejsca zamieszkania do miejsca pracy mieszkańców gminy Trzebinia

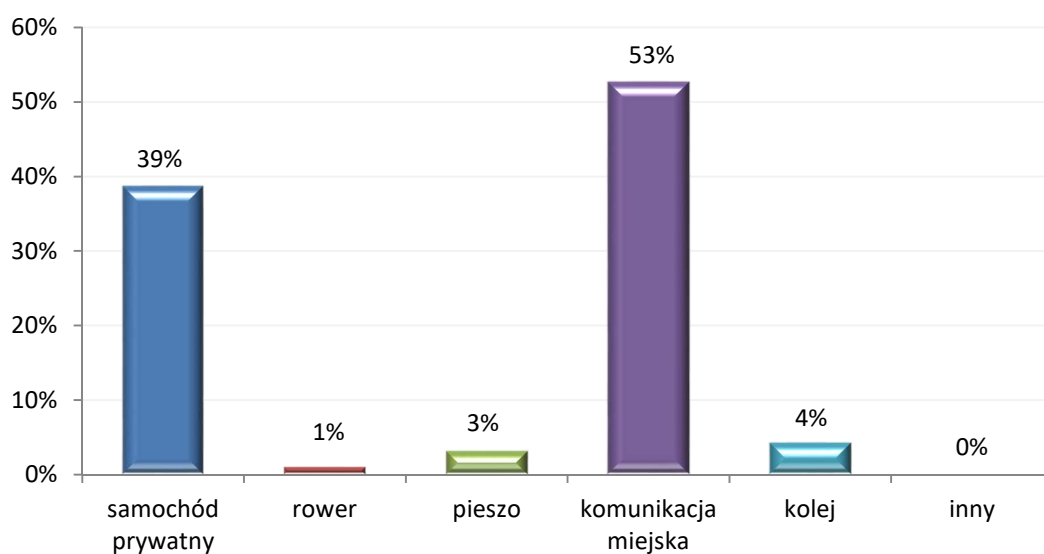
[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

Ważną kwestią poruszaną w ramach ankietyzacji był wybór środka transportu w celu przemieszczania się w obrębie gminy. Największą popularnością cieszy się komunikacja publiczna, z której najczęściej korzysta 47% ankietowanych (w przypadku podróży do 5 km) oraz 53% (w przypadku podróży powyżej 5 km). Ponadto wiele osób podróżuje samochodami prywatnymi. Pozostałe rodzaje transportu nie są preferowane.



Rysunek 2-25 Sposób podróżowania do 5 km na terenie gminy Trzebinia

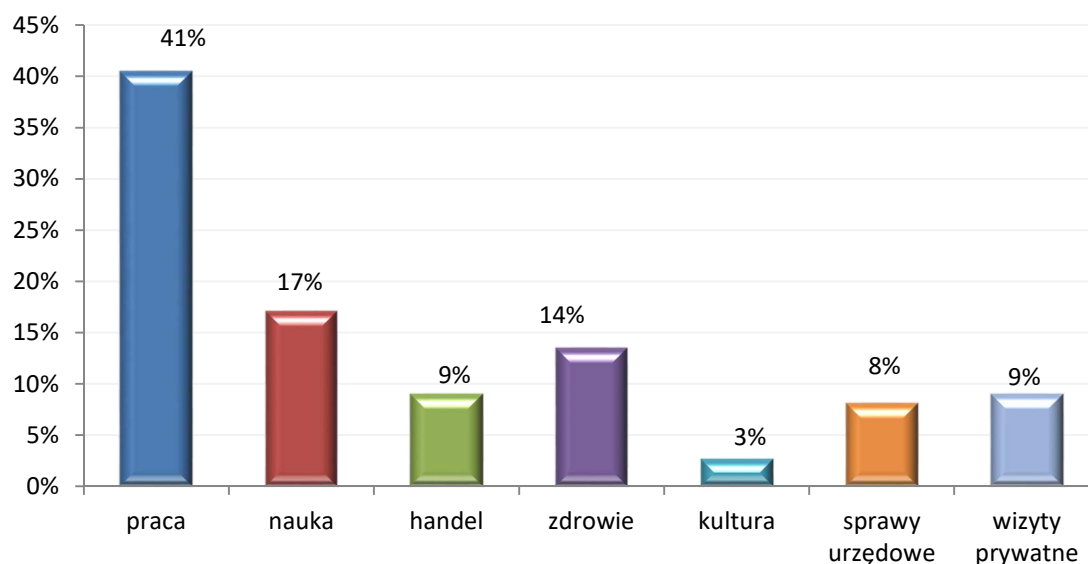
[źródło: ankietyzacja, analizy własne]



Rysunek 2-26 Sposób podróżowania powyżej 5 km na terenie gminy Trzebinia

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

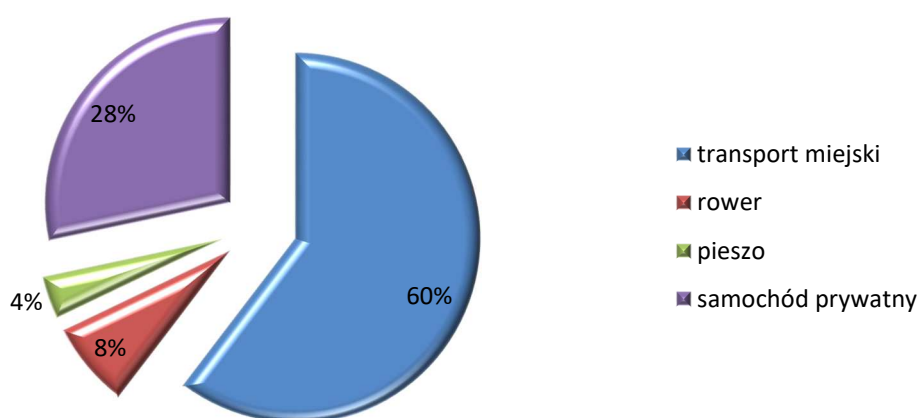
Istotne zagadnienie związane z mobilnością na terenie gminy Trzebinia to najczęstszy cel podróży. Jak wynika z ankietyzacji mieszkańcy gminy najczęściej podróżują w celach zarobkowych (41%), a także do szkół czy w ośrodków zdrowia, odpowiednio 17% i 14%.



Rysunek 2-27 Najczęstszy cel podróży mieszkańców gminy Trzebinia

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

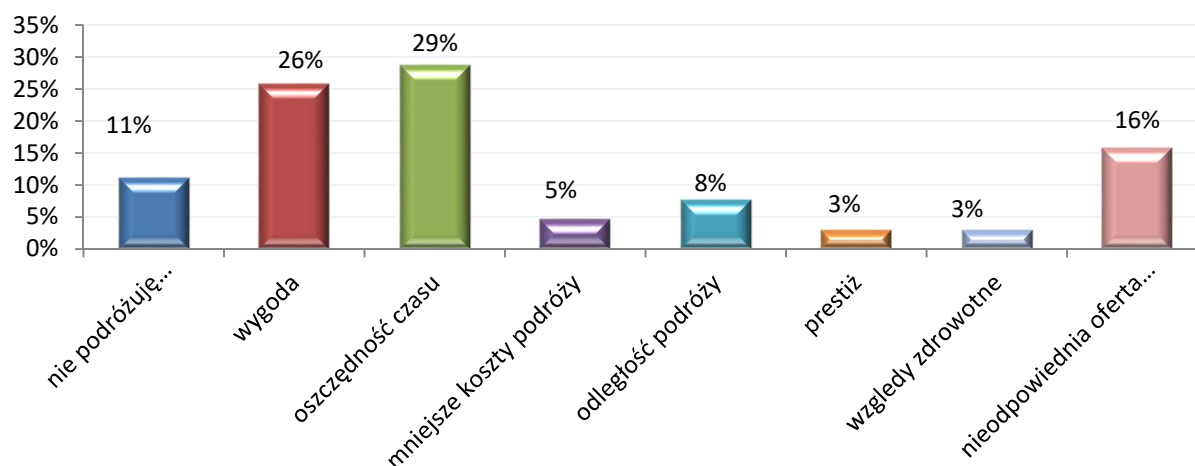
Podczas ankietyzacji sprawdzano także preferencje podróżujących. Najchętniej wybieranym środkiem transportu spośród poświadczonych był transport miejski, co zadeklarowało aż 60% ankietowanych.



Rysunek 2-28 Preferowany środek transportu mieszkańców gminy Trzebinia

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

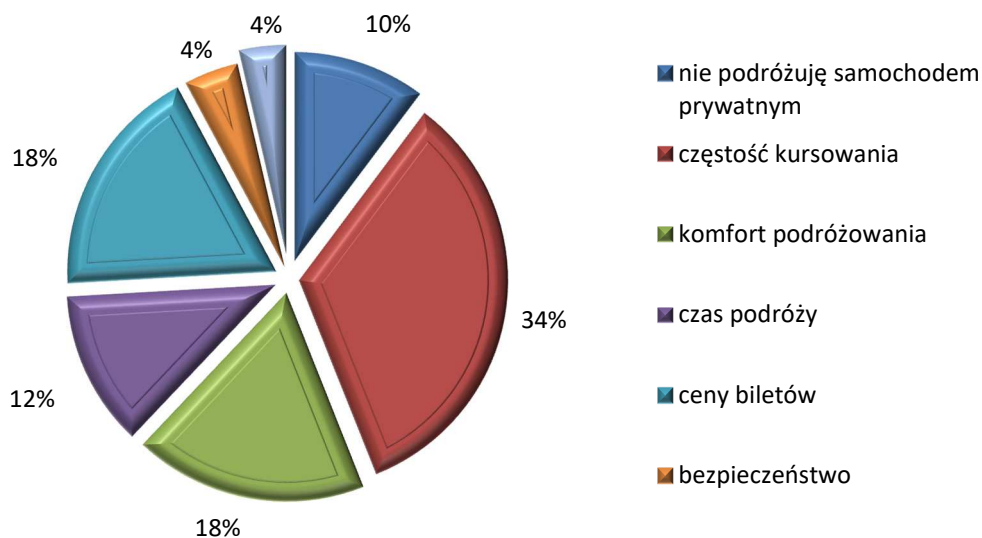
Podczas ankietyzacji zapytano również o powód, dla którego mieszkańcy decydują się na jazdę samochodem. Najczęściej padającą odpowiedzią była oszczędność czasu oraz wygoda (29% i 26%). Na nieodpowiednią ofertę komunikacji publicznej wskazało 16% ankietowanych.



Rysunek 2-29 Powody podróżowania samochodem prywatnym mieszkańców gminy Trzebinia

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

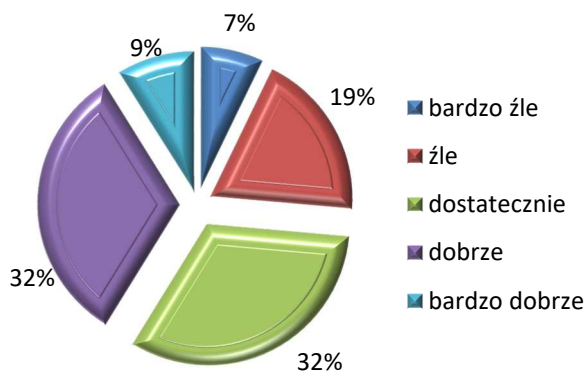
W ankiecie pytano również o potrzeby zmian dotyczących transportu publicznego. Na pytanie co powinno ulec poprawie, aby zachęcić do zmiany sposobu podróżowania z samochodu na komunikację miejską znaczna liczba mieszkańców wskazała częstość kursowania, a także komfort przejazdu i ceny biletów.



Rysunek 2-30 Cechy komunikacji publicznej, które powinny ulec poprawie, aby zachęcić do korzystania z komunikacji publicznej na terenie gminy Trzebinia

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

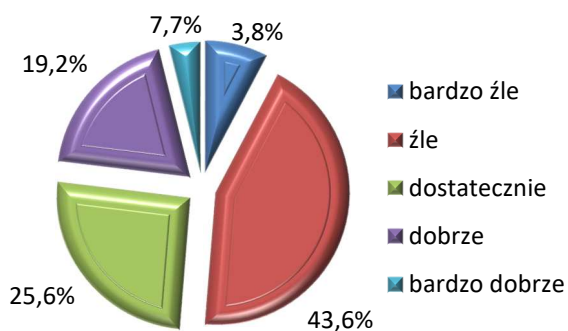
Ankietowani zostali poproszeni o ocenę systemu transportowego pod kątem liczby kursów, skomunikowania, jakości obsługi, jakości taboru, cen biletów, poczucia bezpieczeństwa, dogodności lokalizacji przystanków oraz jakości przystanków. Większość respondentów ocenia system transportowy dostatecznie lub dobrze (po 32%).



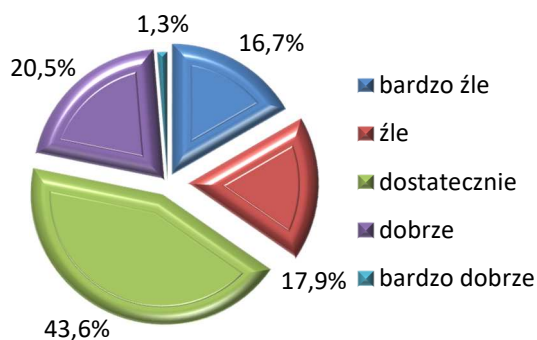
Rysunek 2-31 Ocena systemu transportowego gminy Trzebinia

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

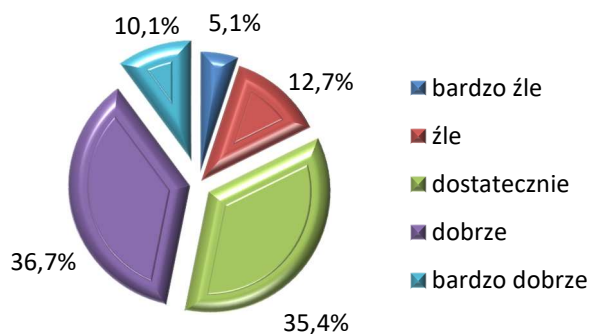
liczba kursów



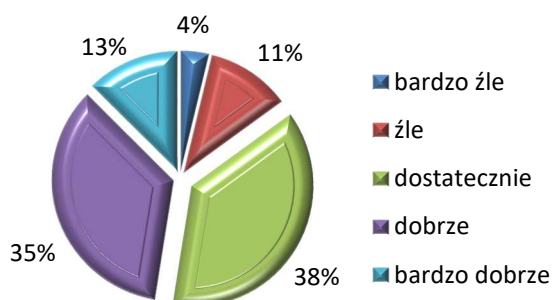
skomunikowanie

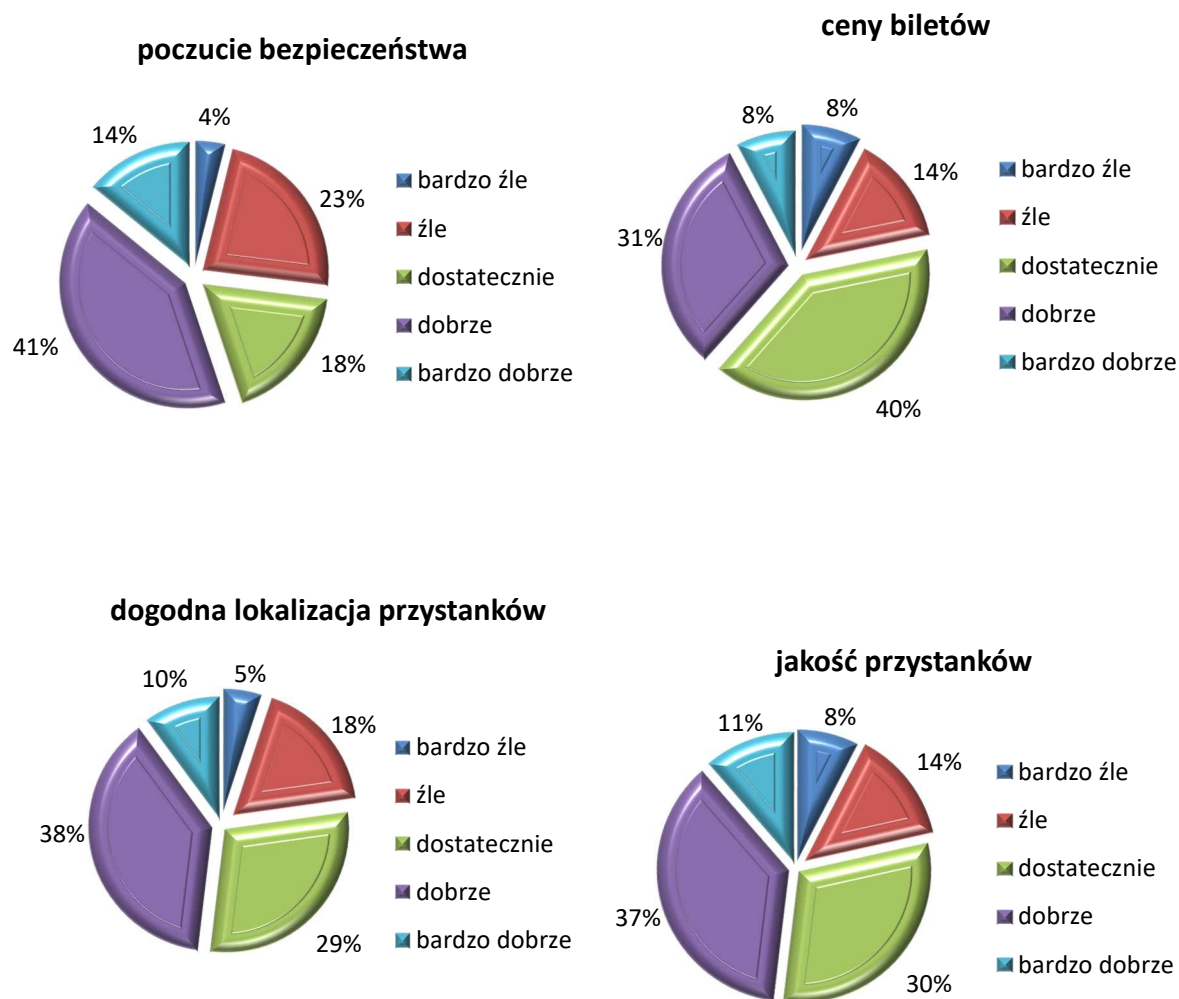


jakość taboru



jakość obsługi

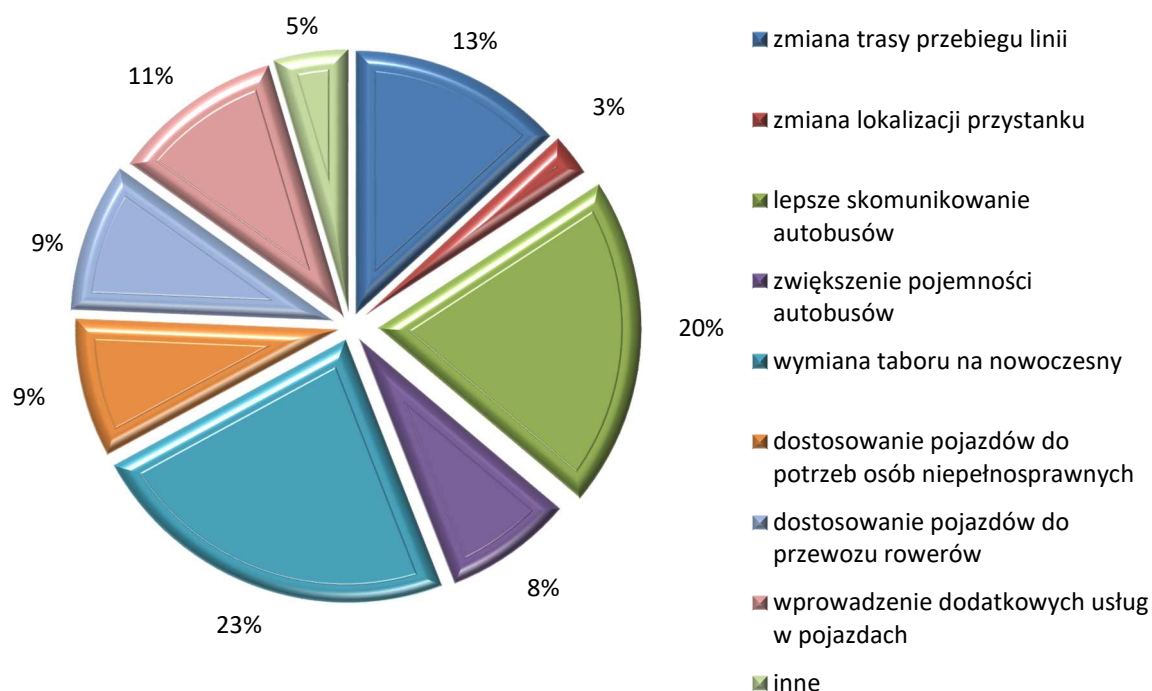




Rysunek 2-32 Ocena poszczególnych parametrów systemu transportowego Gminy Trzebinia

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

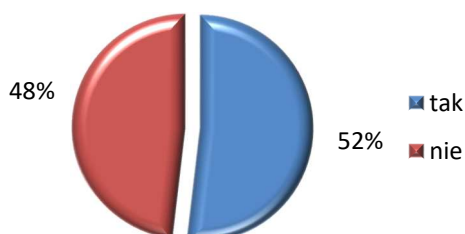
Respondentów zapytano również o możliwości poprawy stanu transportu autobusowego na terenie gminy.



Rysunek 2-33 Możliwości poprawy stanu transportu na terenie gminy Trzebinia

[ankietyzacja, analizy własne]

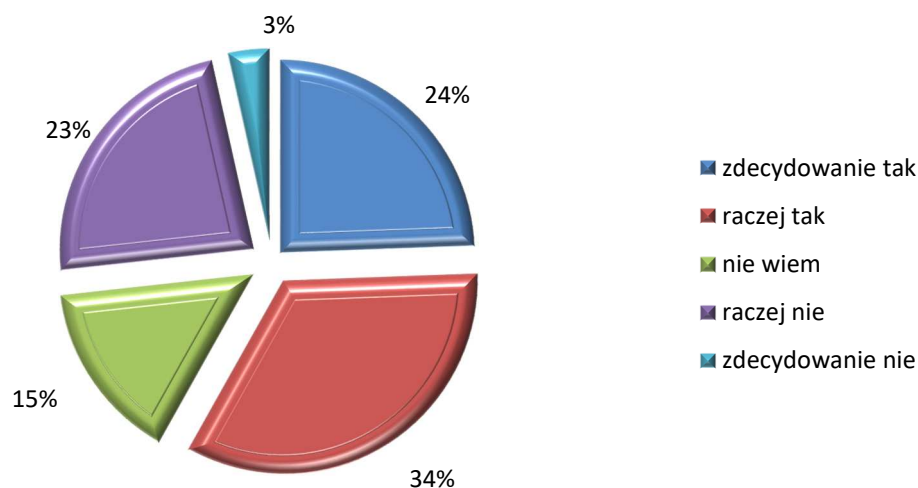
W ramach ankietyzacji pytano również o istniejące ścieżki rowerowe oraz preferencje mieszkańców dotyczące jazdy rowerem.



Rysunek 2-34 Zadowolenie ze ścieżek rowerowych na terenie gminy Trzebinia

[ankietyzacja, analizy własne]

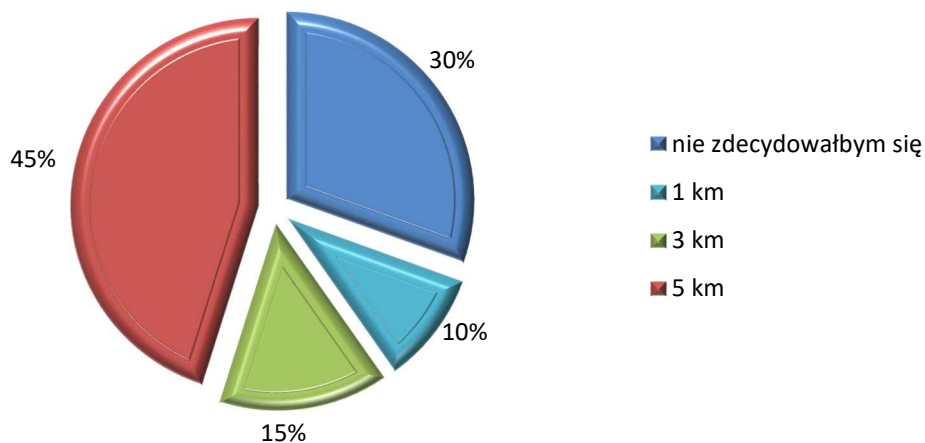
Mieszkańcy odpowiadali również na pytanie „Czy zdecydowałaby się Pani/ Pan na podróżowanie rowerem, gdyby w mieście nastąpiła poprawa warunków podróży (np. wprowadzenie wypożyczalni rowerów, budowa i modernizacja ścieżek rowerowych, montaż stojaków, poprawa bezpieczeństwa)?”.



Rysunek 2-35 Decyzja o podróżowaniu rowerem po poprawie warunków na terenie gminy Trzebinia

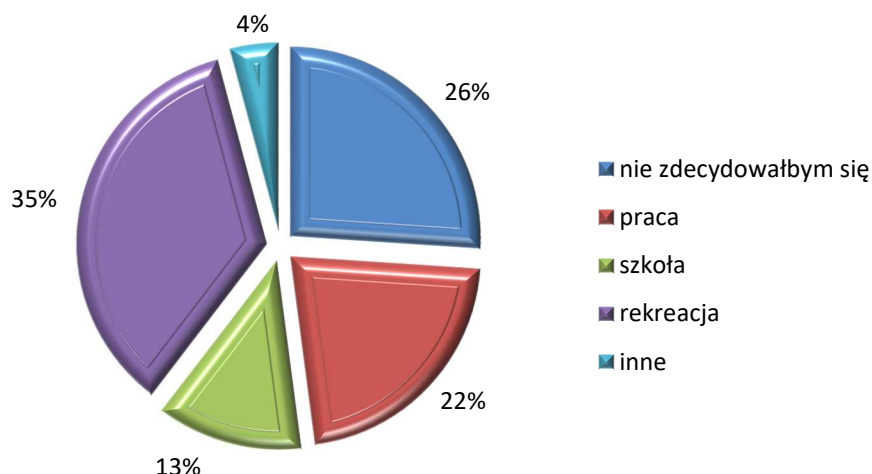
[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

Część ankietowanych przyznała, że zdecydowałaby się na przejazd rowerem, gdyby w gminie powstały drogi dla rowerów z miejscami bezpiecznego pozostawienia rowerów, określając maksymalną odległość oraz cel podróży.



Rysunek 2-36 Preferowana maksymalna odległość, na której mieszkańcy zdecydowaliby się na przejazd rowerem przy poprawie warunków na terenie gminy Trzebinia

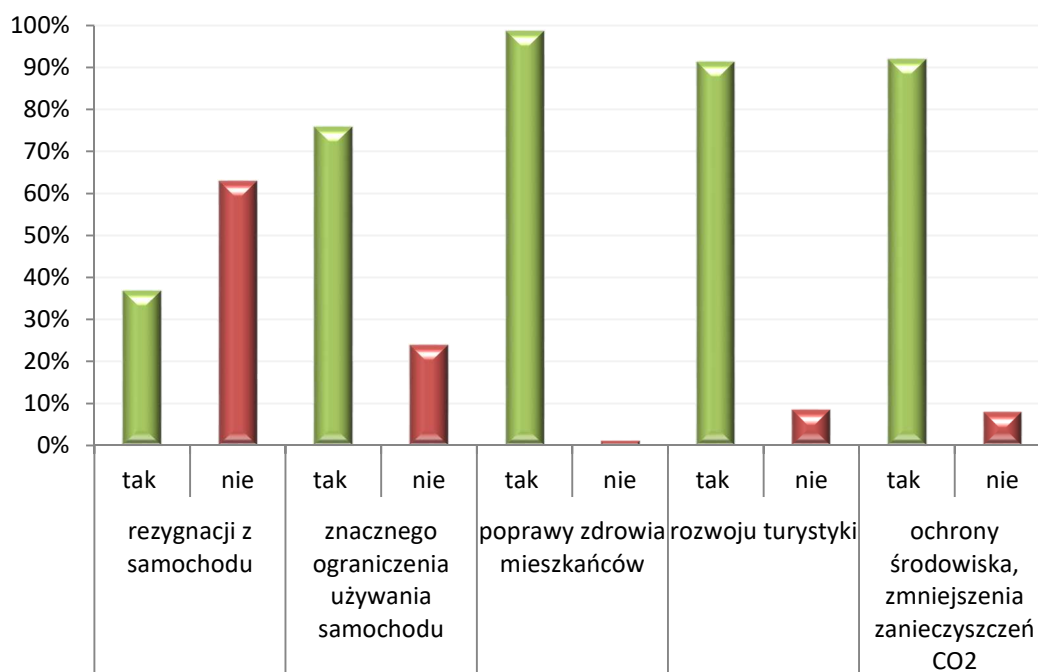
[źródło: ankietyzacja, analizy własne]



Rysunek 2-37 Preferowany cel podróży, do którego mieszkańcy zdecydowaliby się dotrzeć rowerem, przy poprawie warunków na terenie gminy Trzebinia

[ankietyzacja, analizy własne]

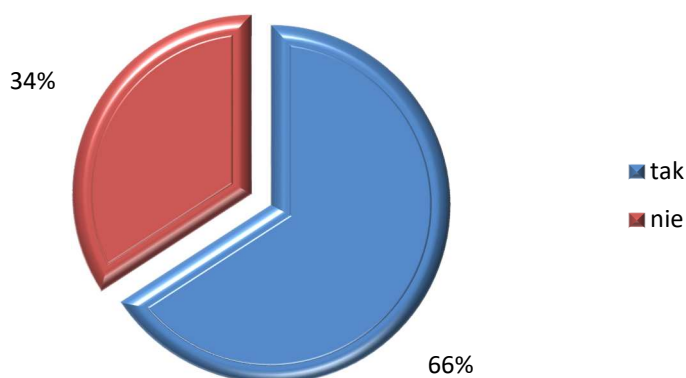
Zadaniem respondentów była również ocena czy budowa ścieżek rowerowych może przyczynić się do:



Rysunek 2-38 Ocena wpływu budowy ścieżek rowerowych na określone parametry na terenie gminy Trzebinia

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

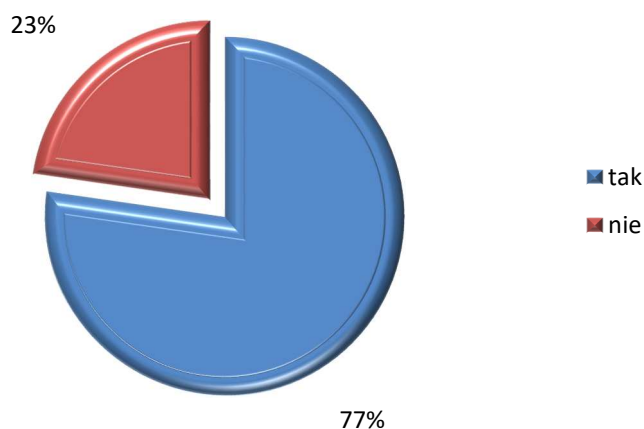
Większość mieszkańców pozytywnie ocenia system parkingowy w gminie.



Rysunek 2-39 Zadowolenie z systemu parkingowego na terenie gminy Trzebinia

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

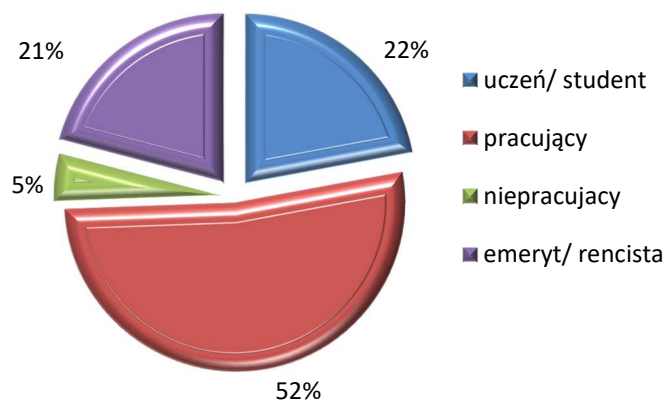
Spośród mieszkańców, którzy wzięli udział w ankietyzacji 9% zgłosiło miejsca, w których ich zdaniem należałoby wyeliminować ruch pojazdów i ich parkowanie. Część ankietowanych (22%) wskazała, iż oczekuje inwestycji drogowych w gminie. Jako ostatnie w ankiecie zadano mieszkańcom pytanie o poczucie bezpieczeństwa w roli pieszego w gminie. Zdecydowana większość czuje się bezpiecznie i komfortowo.



Rysunek 2-40 Poczucie bezpieczeństwa w roli pieszego w gminie Trzebinia

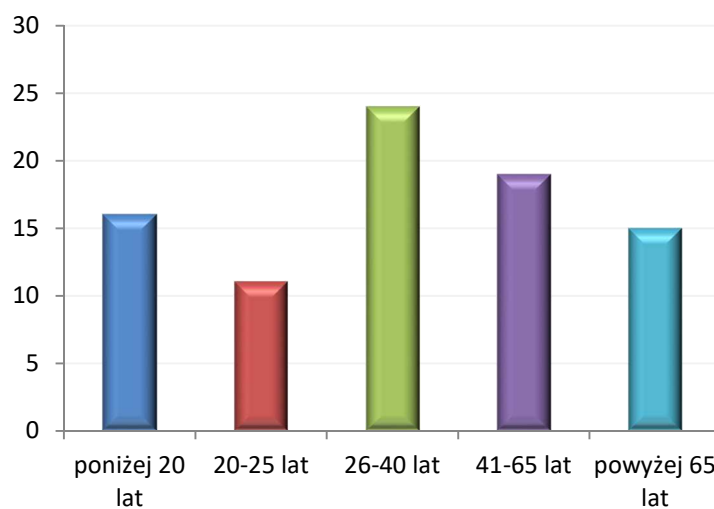
[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

Także w gminie Libiąż większość ankietowanych stanowią pracujący oraz osoby w wieku 26-40 lat. Pozostała struktura wiekowa rozkłada się równomiernie.



Rysunek 2-41 Udział grup zawodowych wśród ankietowanych mieszkańców gminy Libiąż

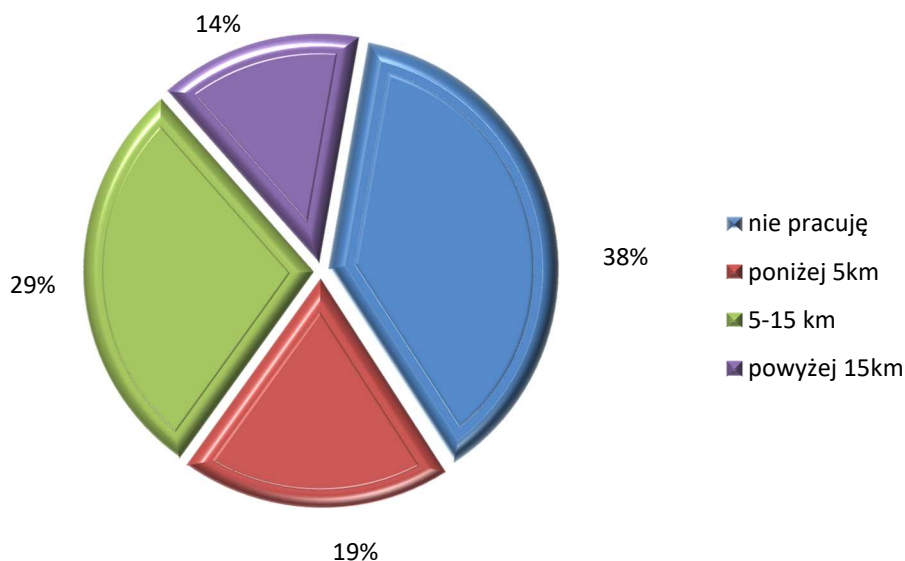
[źródło: ankietyzacja, analizy własne]



Rysunek 2-42 Struktura wiekowa ankietowanych mieszkańców gminy Libiąż

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

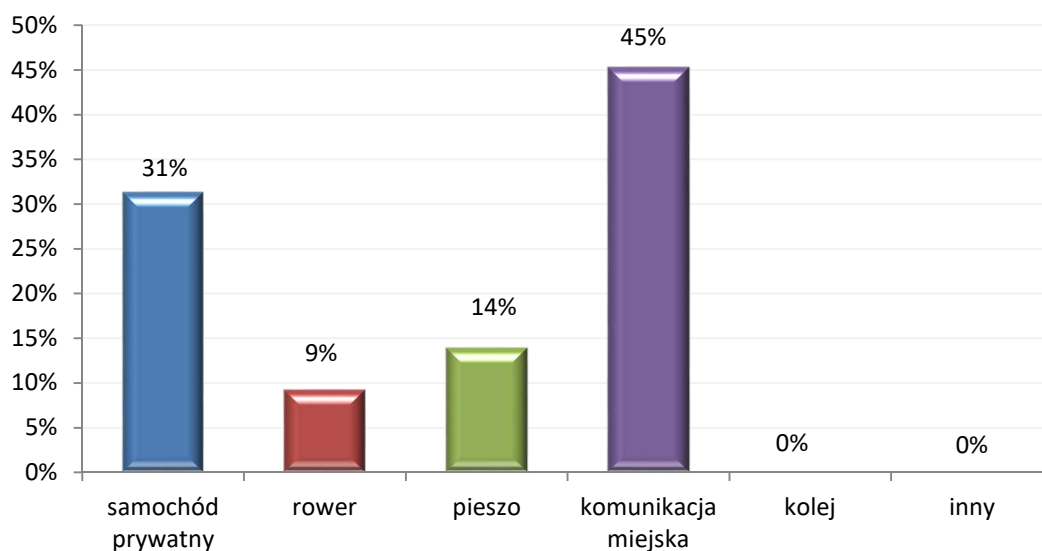
Na terenie gminy Libiąż większość pracujących pokonuje do pracy odległość 5-15 km. Uwagę zwraca duży udział ludzi niepracujących.



Rysunek 2-43 Odległość od miejsca zamieszkania do miejsca pracy mieszkańców gminy Libiąż

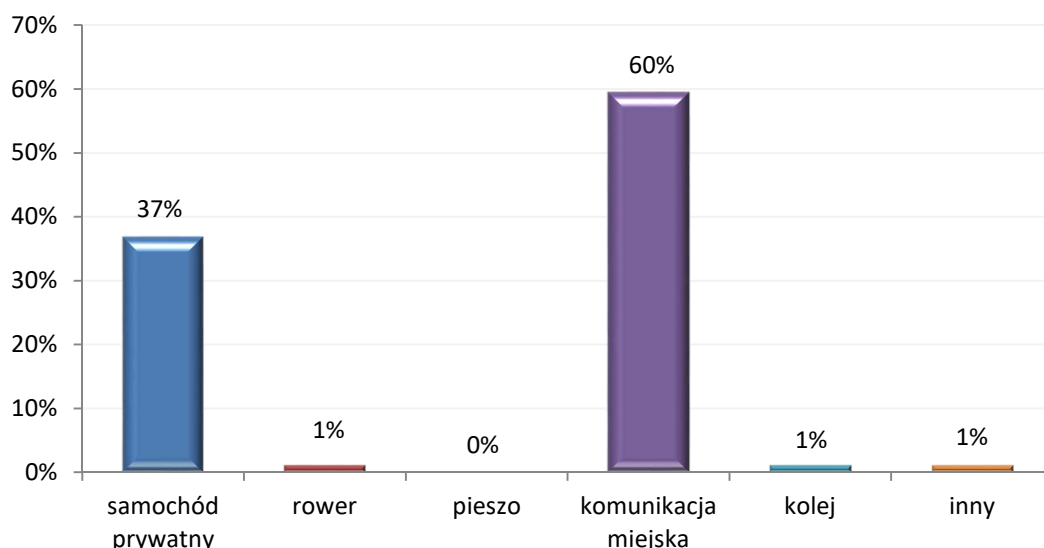
[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

W obrębie gminy największą popularnością wśród środków transportu cieszy się komunikacja publiczna, z której korzysta 45% ankietowanych (w przypadku podróży do 5 km) oraz 60% (w przypadku podróży powyżej 5 km). Wiele osób podróżuje również samochodami prywatnymi.



Rysunek 2-44 Sposób podróżowania do 5 km na terenie gminy Libiąż

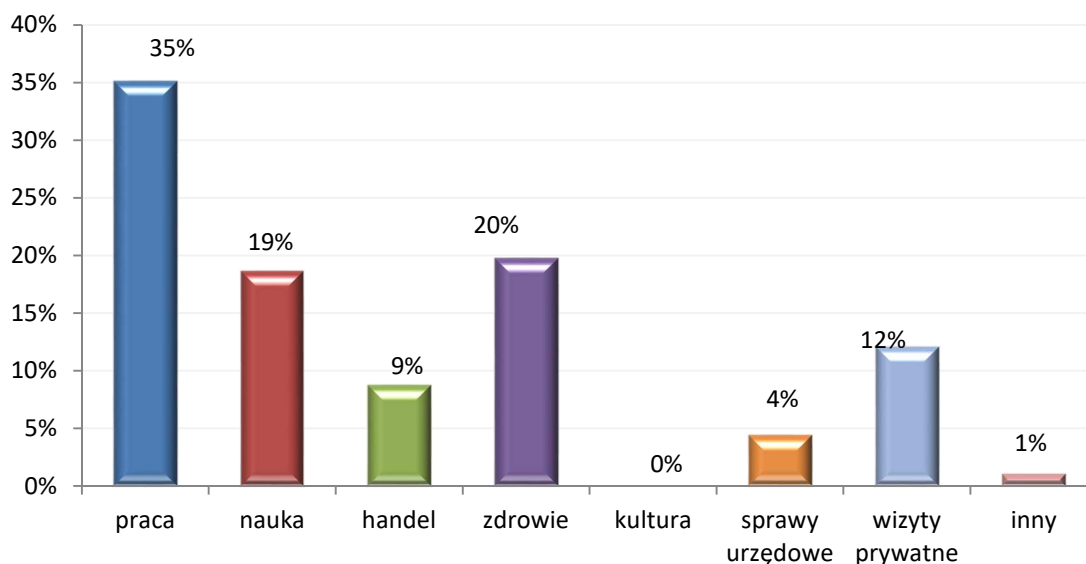
[źródło: ankietyzacja, analizy własne]



Rysunek 2-45 Sposób podróży powyżej 5 km na terenie gminy Libiąż

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

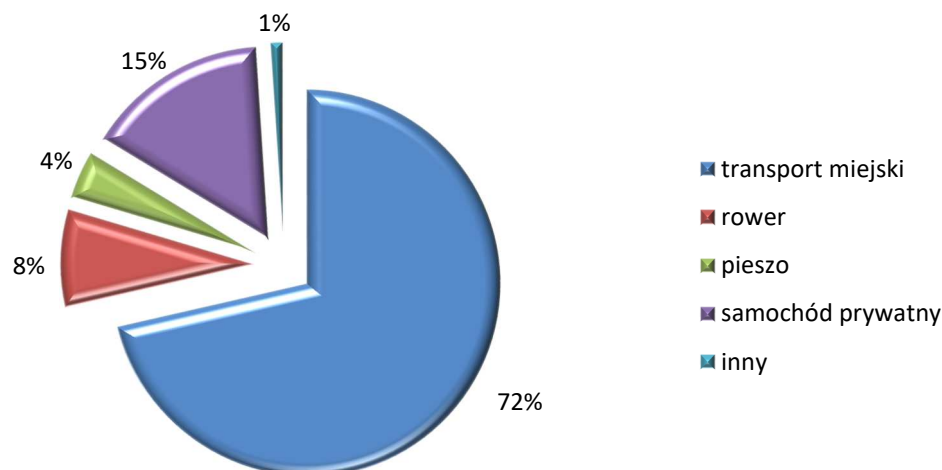
Istotne zagadnienie związane z mobilnością to najczęstszy cel podróży. Jak wynika z ankietyzacji mieszkańcy gminy najczęściej podróżują w celach zarobkowych (35%) lub związanych ze zdrowiem (20%) oraz nauką (19%). Jednocześnie wizyty prywatne to najczęstszy cel podróży wśród 12% ankietowanych, z kolei podróże związane z handlem stanowią cel dla 9% ankietowanych.



Rysunek 2-46 Najczęstszy cel podróży mieszkańców gminy Libiąż

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

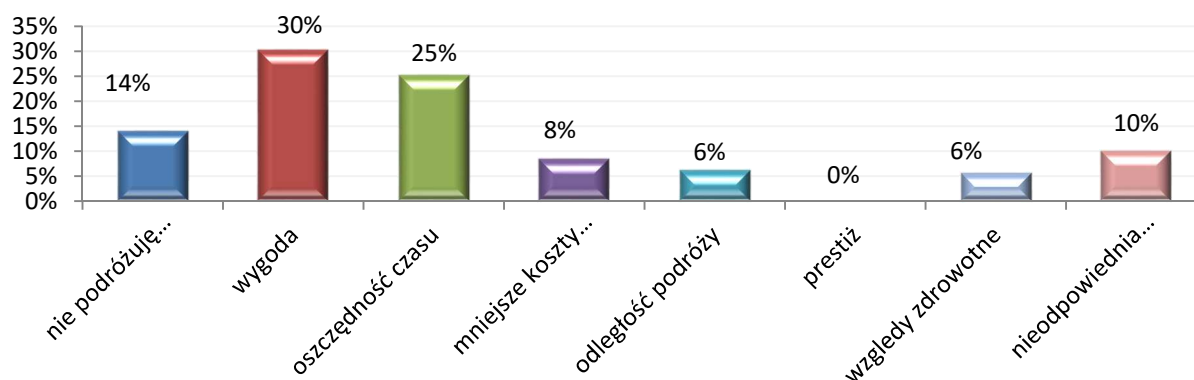
Podczas ankietyzacji sprawdzano także preferencje podróżujących. Najchętniej wybieranym środkiem transportu był transport miejski, co zadeklarowała zdecydowana większość, bo aż 72% ankietowanych.



Rysunek 2-47 Preferowany środek transportu mieszkańców gminy Libiąż

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

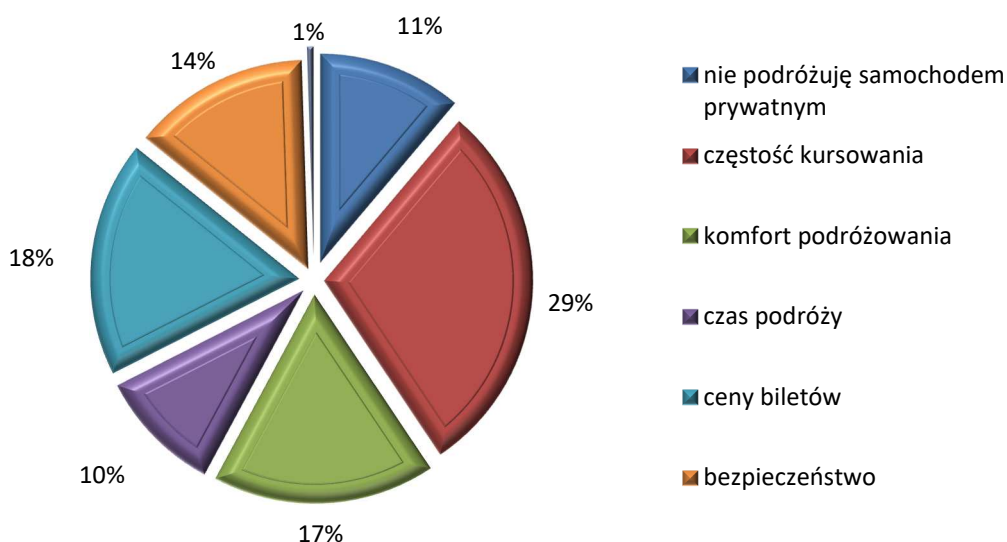
Podczas ankietyzacji zapytano również o powód, dla którego mieszkańcy decydują się na jazdę samochodem. Najczęściej padającą odpowiedzią była wygoda oraz oszczędność czasu, które wybrało odpowiednio 30% i 25%.



Rysunek 2-48 Powody podróżowania samochodem prywatnym mieszkańców gminy Libiąż

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

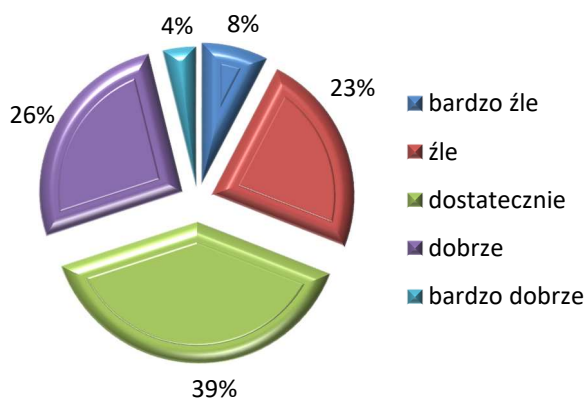
W ankiecie pytano również o potrzeby zmian dotyczących transportu publicznego. Na pytanie co powinno ulec poprawie, aby zachęcić do zmiany sposobu podróżowania z samochodu na komunikację miejską znaczna liczba mieszkańców wskazała częstość kursowania, a także komfort przejazdu czy ceny biletów.



Rysunek 2-49 Cechy komunikacji publicznej, które powinny ulec poprawie, aby zachęcić do korzystania z komunikacji publicznej na terenie gminy Libiąż

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

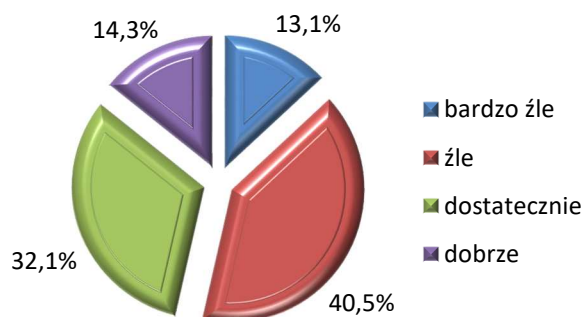
Dodatkowo ankietowani ocenili system transportowy pod kątem liczby kursów, skomunikowania, jakości obsługi, jakości taboru, cen biletów, poczucia bezpieczeństwa, dogodności lokalizacji przystanków oraz jakości przystanków. Najwięcej respondentów ocenia system transportowy dostatecznie (39%).



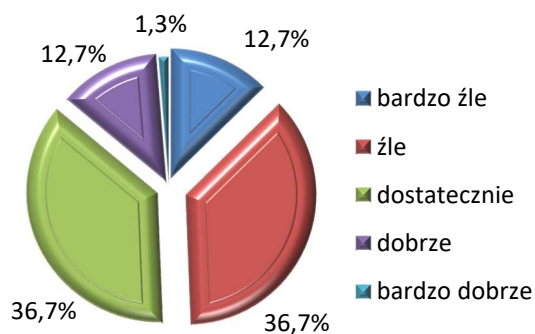
Rysunek 2-50 Ocena systemu transportowego gminy Libiąż

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

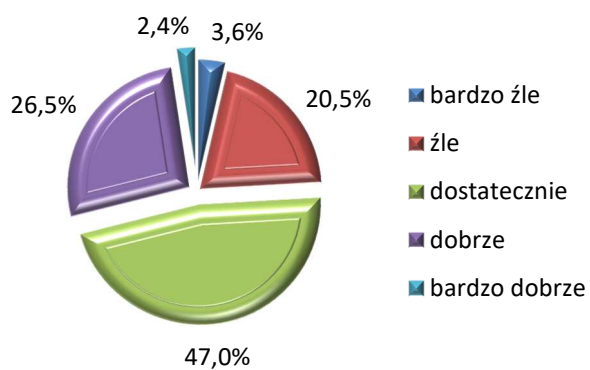
liczba kursów



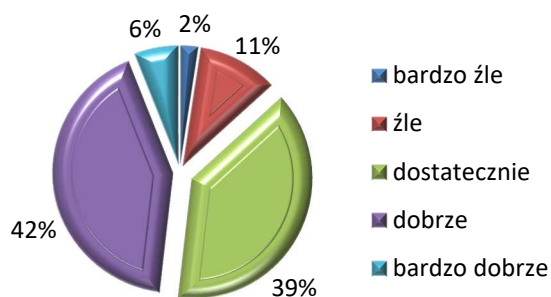
skomunikowanie



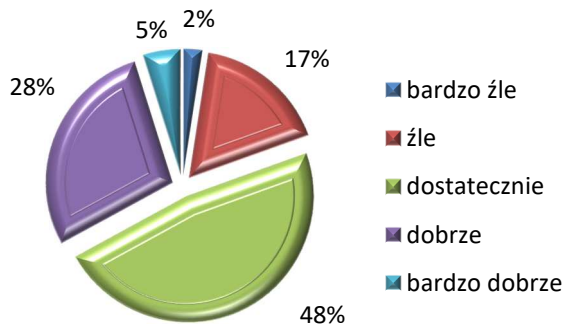
jakość taboru



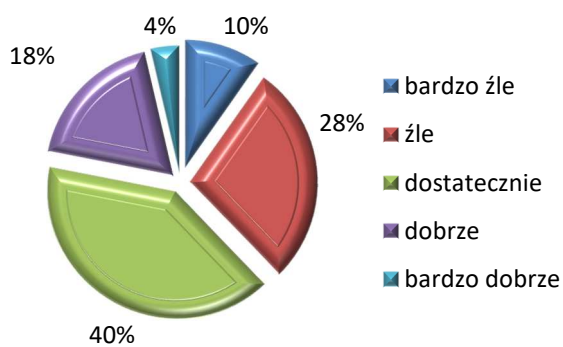
jakość obsługi

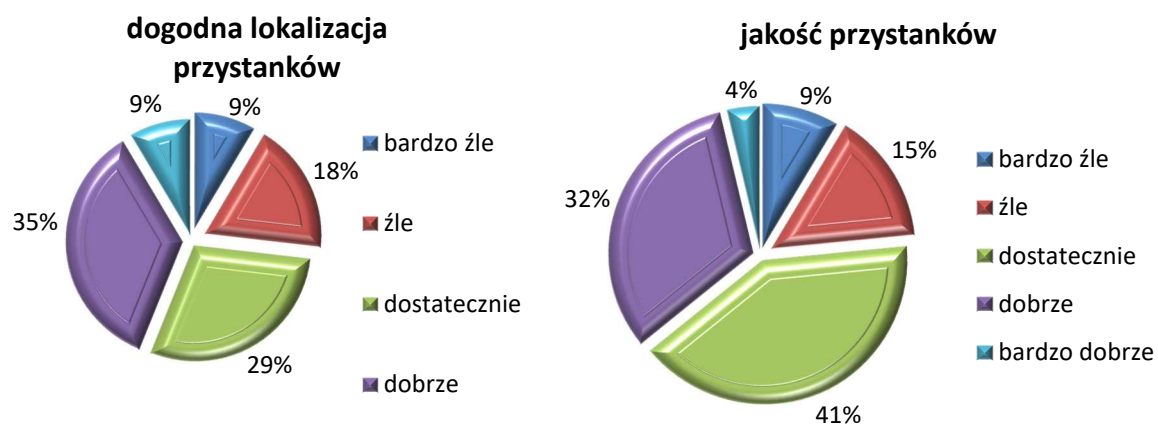


poczucie bezpieczeństwa



ceny biletów

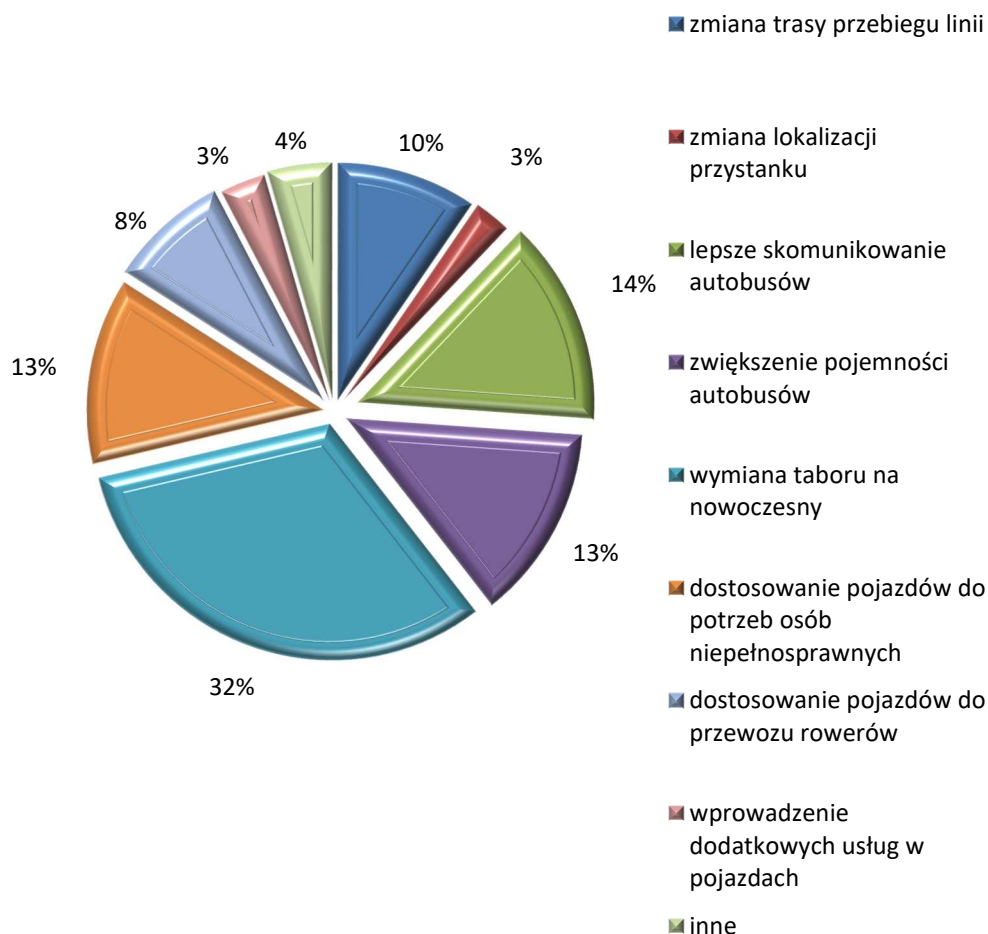




Rysunek 2-51 Ocena poszczególnych parametrów systemu transportowego Gminy Libiąż

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

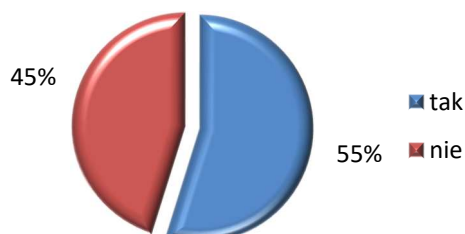
Respondentów zapytano również o możliwości poprawy stanu transportu autobusowego na terenie gminy.



Rysunek 2-52 Możliwości poprawy stanu transportu na terenie gminy Libiąż

[ankietyzacja, analizy własne]

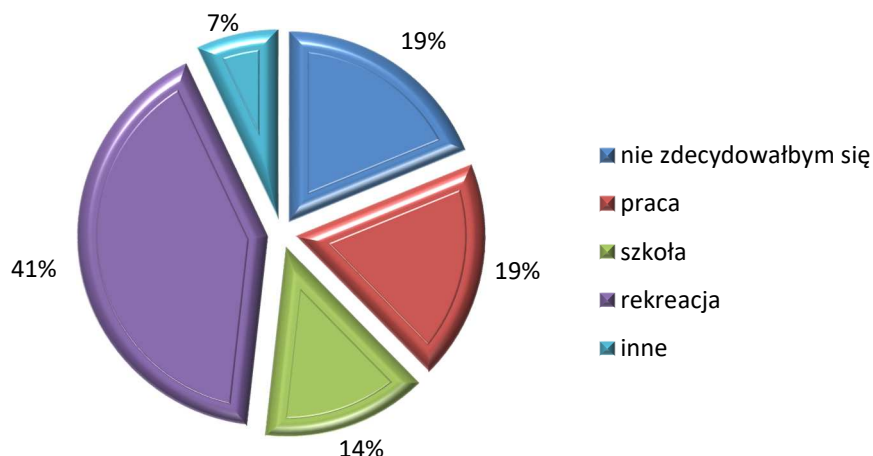
W ramach ankietyzacji pytano również o istniejące ścieżki rowerowe oraz preferencje mieszkańców dotyczące jazdy rowerem.



Rysunek 2-53 Zadowolenie ze ścieżek rowerowych na terenie gminy Libiąż

[ankietyzacja, analizy własne]

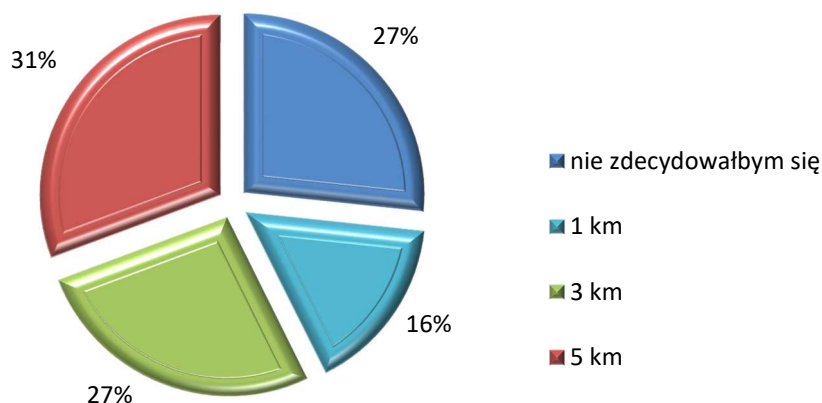
Mieszkańcy odpowiadali również na pytanie „Czy zdecydowałaby się Pani/ Pan na podróżowanie rowerem, gdyby w mieście nastąpiła poprawa warunków podróży (np. wprowadzenie wypożyczalni rowerów, budowa i modernizacja ścieżek rowerowych, montaż stojaków, poprawa bezpieczeństwa)?”.



Rysunek 2-54 Decyzja o podróżowaniu rowerem po poprawie warunków na terenie gminy Libiąż

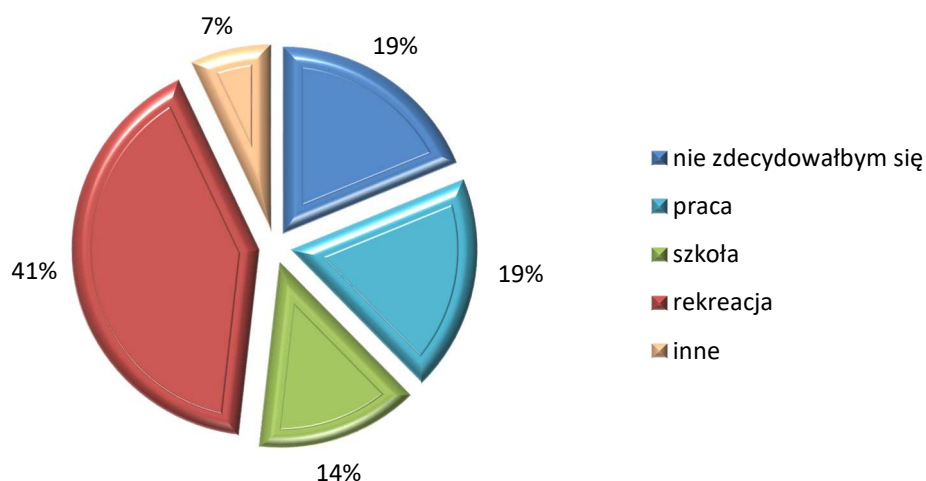
[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

Część ankietowanych przyznała, że zdecydowałaby się na przejazd rowerem, gdyby w gminie powstały drogi dla rowerów z miejscami bezpiecznego pozostawienia rowerów, określając maksymalną odległość oraz cel podróży.



Rysunek 2-55 Preferowana maksymalna odległość, na której mieszkańcy zdecydowaliby się na przejazd rowerem przy poprawie warunków na terenie gminy Libiąż

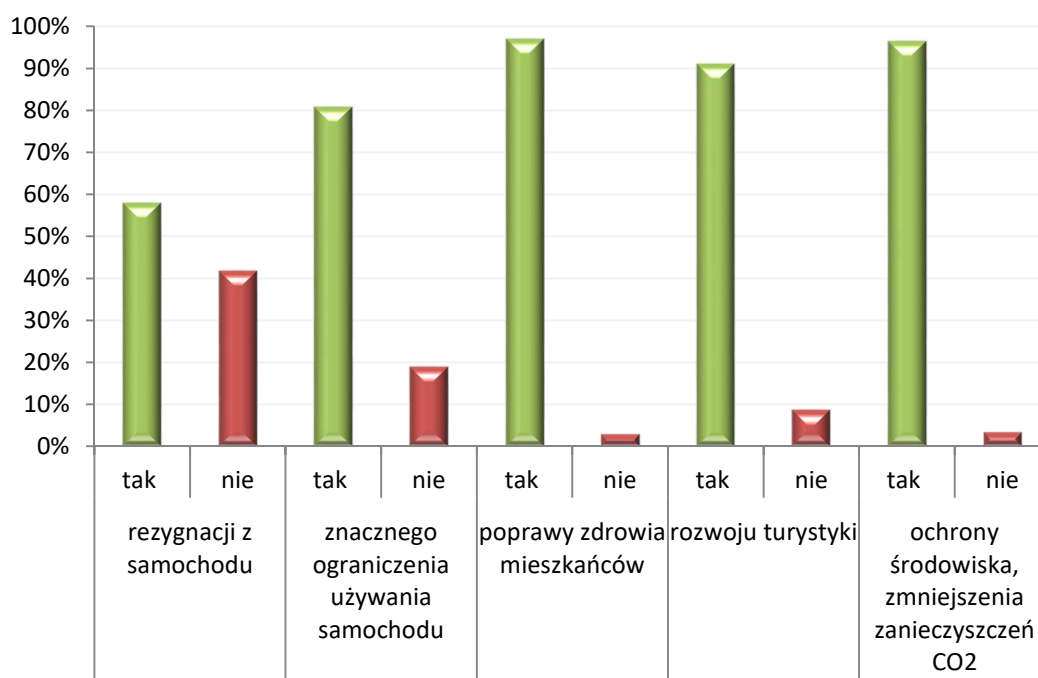
[źródło: ankietyzacja, analizy własne]



Rysunek 2-56 Preferowany cel podróży, do którego mieszkańcy zdecydowaliby się dotrzeć rowerem, przy poprawie warunków na terenie gminy Libiąż

[ankietyzacja, analizy własne]

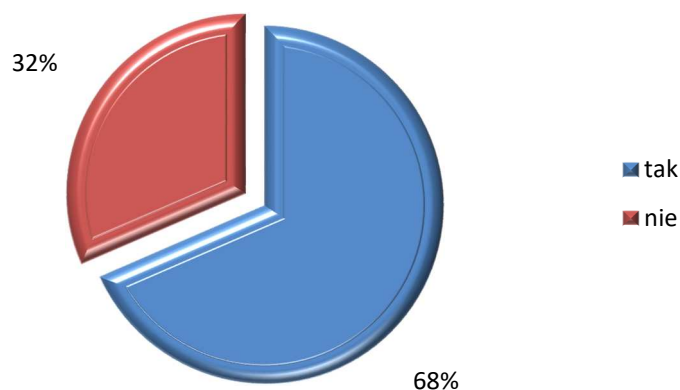
Zadaniem respondentów była również ocena czy budowa ścieżek rowerowych może przyczynić się do:



Rysunek 2-57 Ocena wpływu budowy ścieżek rowerowych na określone parametry na terenie gminy Libiąż

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

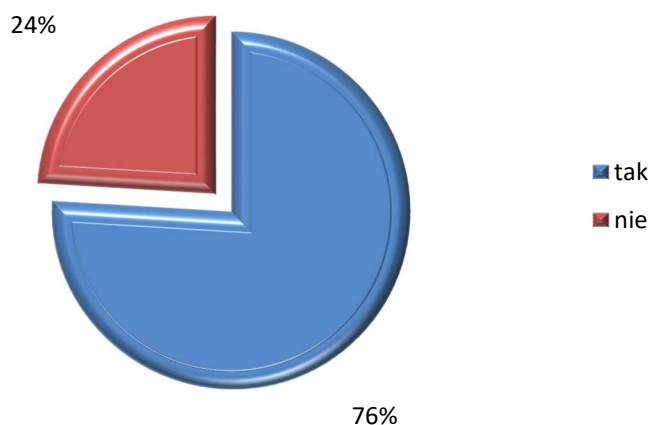
Większość mieszkańców jest zadowolona z obecnego systemu parkingowego funkcjonującego w gminie.



Rysunek 2-58 Zadowolenie z systemu parkingowego na terenie gminy Libiąż

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

Spośród mieszkańców, którzy wzięli udział w ankietyzacji 7% zgłosiło miejsca, w których ich zdaniem należałoby wyeliminować ruch pojazdów i ich parkowanie. Część ankietowanych (20%) wskazała, iż oczekuje inwestycji drogowych w gminie. Jako ostatnie w ankiecie zadano mieszkańcom pytanie o poczucie bezpieczeństwa w roli pieszego w gminie. Większość czuje się bezpiecznie i komfortowo.



Rysunek 2-59 Poczucie bezpieczeństwa w roli pieszego w gminie Libiąż

[źródło: ankietyzacja, analizy własne]

3. Przegląd istniejących dokumentów strategicznych

Strategia rozwoju województwa małopolskiego 2011-2020

Strategia rozwoju województwa jest podstawowym i najważniejszym dokumentem samorządu województwa, określającym obszary, cele i kierunki interwencji polityki rozwoju prowadzonej w przestrzeni regionalnej.

Jako cel główny określono Efektywne wykorzystanie potencjałów regionalnej szansy dla rozwoju gospodarczego oraz wzrost spójności społecznej i przestrzennej Małopolski w wymiarze regionalnym, krajowym i europejskim. Cel główny realizowany będzie poprzez działania w 7 obszarach:

- 1) Obszar 1. Gospodarka wiedzy i aktywności
- 2) Obszar 2. Dziedzictwo i przemysł czasu wolnego
- 3) *Obszar 3. Infrastruktura dla dostępności komunikacyjnej*
- 4) Obszar 4. Krakowski obszar metropolitalny i inne subregiony
- 5) Obszar 5. Rozwój miast i terenów wiejskich
- 6) Obszar 6. Bezpieczeństwo ekologiczne, zdrowotne i społeczne
- 7) Obszar 7. Zarządzanie rozwojem województwa

Strategia rozwoju transportu w województwie małopolskim na lata 2010-2030

Strategia rozwoju transportu w województwie małopolskim na lata 2010-2030 jest dokumentem strategicznym określającym wizję, cele i założenia strategiczne dla długookresowego rozwoju systemu transportowego Małopolski. Jako cel ogólny rozwoju transportu drogowego w odniesieniu do usług transportowych określono stworzenie efektywnego i bezpiecznego systemu transportu pasażerów i towarów, odpowiadającego trendom w rozwoju społeczno- gospodarczym województwa i zwiększenie dostępności transportowej regionów Małopolski.

Program Strategiczny Transport i Komunikacja

Program Strategiczny Transport i Komunikacja określa cel główny oraz cele strategiczne do realizacji do roku 2020 dla poszczególnych gałęzi transportu, także przy wykorzystaniu środków unijnych. Zawiera zdefiniowane i oszacowane wartości planowanych wskaźników w celu określenia efektów podejmowanych działań.

Cel główny: „Celem województwa w zakresie transportu jest wysoka zewnętrzna i wewnętrzna dostępność transportowa regionu, przy poprawie płynności ruchu, jego bezpieczeństwa oraz sprzyjanie konkurencyjności gospodarczej i spójności przestrzennej, przy jednoczesnym zmniejszeniu emisji uciążliwości przez poszerzenie stosowania niskoemisyjnych środków transportu”.

W ramach działań określono cztery priorytety:

- 1) Kraków nowoczesnym węzłem międzynarodowej sieci transportowej.
- 2) Wykreowanie subregionalnych węzłów transportowych.
- 3) Zwiększenie dostępności transportowej obszarów o najniższej dostępności w regionie.
- 4) Wsparcie instrumentów zarządzania zintegrowanymi systemami transportowymi.

Strategia rozwoju Gminy Libiąż na lata 2014-2020

W strategii rozwoju Gminy Libiąż określona została wizja i misja rozwoju Gminy. Wizja Gminy została określona następująco:

Gmina Libiąż to nowoczesna przestrzeń przyjazna dla mieszkańców, inwestorów i gości, która wykorzystuje swoje atuty związane z kulturą, tradycją i położeniem dla zrównoważonego rozwoju.

Cele realizowane przez Gminę Libiąż powinny wpisać się w poniższą Misję:

Celem jest stworzenie miejsca bezpiecznego i przyjaznego mieszkańcom, inwestorom i gościom, a także miejsca, w którym skutecznie realizuje się nowoczesne inwestycje i przedsięwzięcia.

W ramach dokumentu zostało zdefiniowanych sześć celów strategicznych:

- 1) Rozwinięta przedsiębiorczość i gospodarka lokalna
- 2) Wysoki poziom bezpieczeństwa socjalnego, zdrowotnego i publicznego
- 3) Wysoki poziom edukacji i wychowania
- 4) *Bardzo dobra dostępność komunikacyjna gminy*
- 5) Wzmacnianie funkcjonalności gminy
- 6) Wysoka atrakcyjność lokalna i integracja społeczna

Cel strategiczny IV *Bardzo dobra dostępność komunikacyjna gminy* został rozwinięty w trzech celach operacyjnych:

- Poprawa infrastruktury komunikacyjnej
- Optymalizacja rozwiązań komunikacyjnych
- Rozwój społeczeństwa informacyjnego

Strategia Rozwoju Gminy Trzebinia na lata 2014-2020

Strategia Rozwoju Gminy Trzebinia na lata 2014-2020 jest podstawowym i najważniejszym dokumentem samorządu Gminy, określającym obszary, cele i kierunki interwencji polityki rozwoju, w przestrzeni prowadzonej przez władze Gminy.

Wizja rozwoju Gminy Trzebinia stanowi projekcję, opis pożądanego stanu rzeczywistości lokalnej w perspektywie 2020 roku.

W 2020 roku Gmina Trzebinia w pełni korzysta ze swojego położenia względem metropolii krakowskiej i górnośląskiej. Rozwinęły się konkurencyjne i innowacyjne sektory gospodarki w nowoczesnych strefach aktywności inwestycyjnej, generując nowe miejsca pracy. Postępują procesy rewitalizacyjne zarówno terenów przemysłowych, jak i przestrzeni publicznych w mieście i na terenach wiejskich. Przemysły czasu wolnego stają się istotnym uzupełnieniem lokalnej gospodarki. Poprawa stanu środowiska naturalnego oraz doskonalenie usług publicznych przynosi korzyści w postaci zwiększenia standardów życia.

Misja jest nadrzędnym celem rozwoju Gminy Trzebinia. Określa ona również rolę władz samorządowych w procesie rozwoju wspólnoty lokalnej.

Naszą misją jest wspieranie rozwoju gospodarczego, społecznego oraz przestrzennego Gminy Trzebinia w partnerstwie z sektorem biznesowym i pozarządowym. Chcemy wspólnie kreować

wizerunek Gminy Trzebinia jako miejsca przyjaznego do życia, prowadzenia działalności gospodarczej i odpoczynku.

W strategii wyodrębniono pięć obszarów priorytetowych:

- 1) Obszar 1. Gospodarka i edukacja zawodowa
- 2) Obszar 2. Infrastruktura dla dostępności komunikacyjnej
- 3) Obszar 3. Miasto Trzebinia i obszary wiejskie
- 4) Obszar 4. Bezpieczeństwo publiczne, ekologiczne i społeczne
- 5) Obszar 5. Zarządzanie rozwojem gminy

Cel strategiczny 2 rozwinęto w cztery cele operacyjne:

Trzebinia nowoczesnym węzłem sieci transportowej o znaczeniu ponadregionalnym i międzynarodowym

Zwiększenie dostępności transportowej terenów inwestycyjnych w Gminie Trzebinia

Zwiększenie dostępności komunikacyjnej dla mieszkańców i turystów- rozwój instrumentów zarządzania zintegrowanymi systemami transportu

Rozwój infrastruktury dla społeczeństwa informacyjnego

DOKUMENTY KRAJOWE

Strategia Rozwoju Kraju 2020

Strategia Rozwoju Kraju to dokument strategiczny, określający cele i priorytety rozwoju społeczno-gospodarczego kraju w perspektywie do 2020 roku. Wizją rozwoju Polski jest: aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka i sprawne państwo. W ramach Strategii Rozwoju Kraju 2020 przewidziano między innymi działania związane z transportem i komunikacją. Opisane zostały przede wszystkim w ramach celów: III.3 Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju oraz integracja przestrzenna dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych oraz II.7 Zwiększenie efektywności transportu.

Do kluczowych działań inwestycyjnych w okresie do 2020 roku zaliczone zostały:

- Internet szerokopasmowy,
- Sieć autostrad, dróg ekspresowych i obwodnic,
- Modernizacja linii kolejowych, wymiana taboru, modernizacja dworców,
- Modernizacja i rozbudowa lotnisk,
- Wzmocnienie morskich powiązań transportowych,
- Energetyka jądrowa,
- Sieci przesyłowe,
- Magazynowanie gazu, ropy i paliw płynnych,
- Gospodarka odpadami, infrastruktura oczyszczania ścieków.

W kluczowych obszarach inwestycji przewidzianych w SRK 2020 znajdują się aż cztery dotyczące transportu i komunikacji, co wskazuje na znaczenie tego obszaru dla rozwoju kraju.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie (KSRR) wyznacza cele polityki regionalnej wobec poszczególnych terytoriów w kraju oraz definiuje ich relacje w odniesieniu do innych polityk publicznych o wyraźnym terytorialnym ukierunkowaniu.

Strategia przedstawia wizję rozwoju regionów w następujący sposób: w 2020 roku polskie regiony mają stanowić lepsze miejsce do życia dzięki zwiększeniu poziomu i jakości życia oraz przez stworzenie takich ram gospodarczo-społecznych i instytucjonalnych, które zwiększają szanse rozwojowe we wszystkich regionach oraz realizacji aspiracji i możliwości zamieszkujących je jednostek i wspólnot lokalnych.

Osiągnięcie wizji jest planowane poprzez realizację trzech celów:

- Wspomaganie konkurencyjności regionów,
- Budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych,
- Tworzenie warunków dla skutecznej, efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie.

Dokument w wielu aspektach styka się z problematyką transportu i komunikacji. W kontekście Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej najważniejsze jest działanie 1.2.1 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 jest najważniejszym krajowym dokumentem strategicznym dotyczącym zagospodarowania przestrzennego kraju. Do celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju należą:

- Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności,
- Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów,
- Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej,
- Kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski,
- Zwiększenie odporności struktury przestrzennej kraju na zagrożenia naturalne i utraty bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa,
- Przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego.

W kontekście Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej istotne są działania: 2.1.3 Wspieranie rozwoju funkcji metropolitalnych słabszych ośrodków miejskich, 2.1.4 wspomaganie procesów koncentracji urbanizacji w miastach średnich i wybranych małych, 3.1.1 Poprawa wzajemnej dostępności głównych ośrodków miejskich oraz 3.1.3. Poprawa dostępności ośrodków subregionalnych oraz obszarów wiejskich.

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025

Jako podstawowy cel polityki transportowej przyjmuje się zdecydowaną poprawę jakości systemu transportowego i jego rozbudowę zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, albowiem jakość systemu transportowego jest jednym z kluczowych czynników, decydujących o warunkach życia mieszkańców i o rozwoju gospodarczym kraju i regionów.

Sformułowany wyżej podstawowy cel polityki transportowej, zostanie osiągnięty przez skoncentrowanie się na realizacji następujących sześciu celów szczegółowych:

- Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki,
- Wspieranie konkurencyjności gospodarki polskiej jako kluczowy instrument rozwoju gospodarczego,
- Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego,
- Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym,
- Poprawa bezpieczeństwa prowadząca do radykalnej redukcji liczby wypadków i ograniczenia ich skutków (zabici, ranni) oraz – w rozumieniu społecznym – do poprawy bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu i ochrony ładunków,
- Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia.

Krajowa polityka transportowa uwzględnia 10 priorytetów:

- radykalna poprawa stanu dróg wszystkich kategorii (rehabilitacja i wzmocnienie nawierzchni), rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych na najbardziej obciążonych kierunkach i powiązaniach z siecią transeuropejską,
- unowocześnienie kolei poprzez rozszerzenie zakresu konkurencji między operatorami (w ruchu pasażerskim i towarowym) dla dostosowania tego podsystemu do potrzeb rynku i utrzymania roli w przewozach przy równoczesnej poprawie efektywności; radykalna poprawa stanu infrastruktury przy jednoczesnym ograniczaniu kosztów dostępu do niej,
- poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w tym radykalne obniżenie liczby śmiertelnych ofiar w wypadkach,
- poprawa jakości transportu w miastach, w tym poprzez poprawienie konkurencyjności transportu publicznego wobec indywidualnego, poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych,
- poprawa jakości i konkurencyjności transportu publicznego w obszarach metropolitalnych i regionach, w tym przez wprowadzanie ułatwień i zachęt (współfinansowanie) dla organizowania sieci kolei aglomeracyjnych, wymiany taboru, rozbudowy i modernizacji stanu technicznego infrastruktury,
- rozwój systemów intermodalnych poprzez uściślenie form pomocy państwa, oraz wprowadzenie zachęt prawnych i podatkowych,

- rozwój rynku usług lotniczych – zniesienie barier, szczególnie dla małych przewoźników i lotnisk regionalnych,
- wzmocnienie roli portów morskich i lotniczych z poprawą dostępu do nich w skali regionów i kraju,
- wspieranie przewoźników w rozszerzaniu oferty obsługi transportowej pasażerów i towarów w relacjach transeuropejskich oraz międzykontynentalnych,
- poprawa warunków funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego przez modernizację wybranych części infrastruktury oraz wsparcie przedsiębiorców w odnowie floty.

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku

Głównym celem dokumentu jest zwiększenie dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Urzeczywistnienie tego celu pozwoli na stworzenie dogodnych warunków sprzyjających stabilnemu rozwojowi gospodarczemu kraju.

W Strategii przedstawiono następującą wizję polskiego transportu:

Przyszły polski transport będzie systemem spełniającym wymogi zrównoważonego rozwoju, a więc gwarantującym racjonalne korzystanie z zasobów naturalnych (tak, by nie ograniczać zdolności przyrody do regeneracji), zwiększanie sprawności technologicznej wytwarzania dóbr i usług, poprawę efektywności ekonomicznej produkcji i dystrybucji (eliminacja marnotrawstwa, obniżka kosztów), realizację zasady sprawiedliwości społecznej poprzez dążenie do wyrównania poziomu dostępności komunikacyjnej do dóbr i usług dla wszystkich regionów, tworzenie ładu przestrzennego (ukształtowanie przestrzeni, która tworzy harmonijną całość).

Osiągnięcie opisanego stanu będzie możliwe poprzez realizację pięciu celów operacyjnych:

- stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej,
- zmiana sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,
- poprawa bezpieczeństwa i niezawodności,
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- racjonalne finansowanie inwestycji infrastrukturalnych.

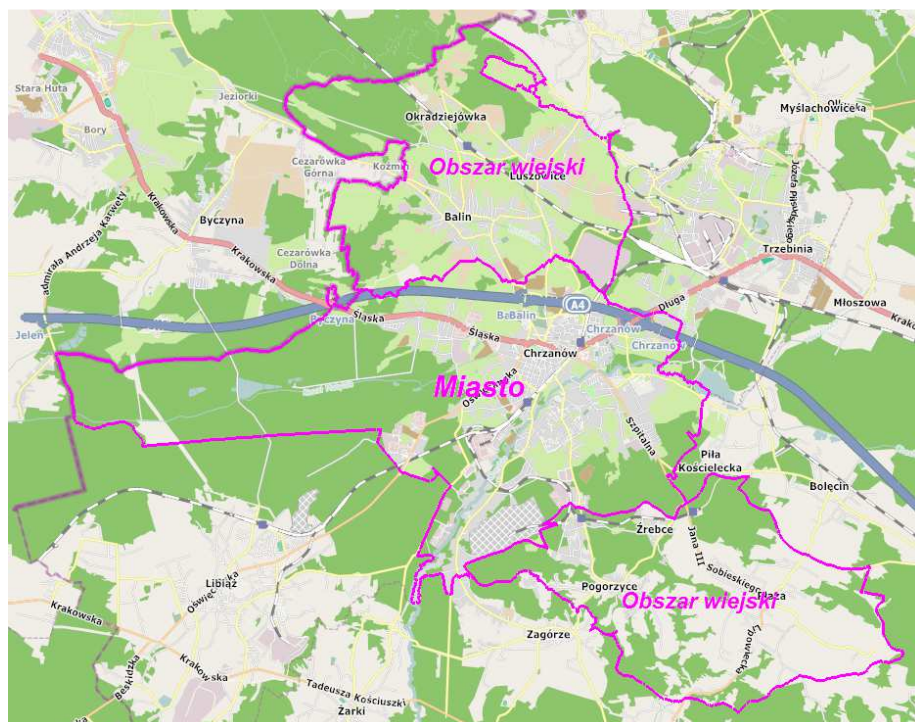
DOKUMENTY NA SZCZEBLU EUROPEJSKIM

Omawiane dokumenty szczebla lokalnego, regionalnego i krajowego zostały opracowane zgodnie z dokumentami europejskimi określającymi politykę Unii Europejskiej w zakresie transportu i komunikacji. Do najważniejszych dokumentów europejskich w analizowanym obszarze należą:

- Biała Księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu,
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/29/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w celu usprawnienia i rozszerzenia wspólnotowego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (tzw. dyrektywa EU ETS),
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie

promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego,

- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiająca ramy wdrażania inteligentnych systemów transportowych w dziedzinie transportu drogowego oraz ich interfejsów z innymi rodzajami transportu,
- Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego: Ustanowienie systemu zarządzania bezpieczeństwem lotniczym dla Europy,
- Komunikat Komisji: Działania w celu ograniczenia hałasu kolejowego w zakresie istniejącego taboru,
- Komunikat Komisji: Ekologiczny Transport,
- Komunikat Komisji: Plan działania na rzecz mobilności w miastach,
- Komunikat Komisji: Plan działania na rzecz wdrażania inteligentnych systemów transportowych w Europie,
- Komunikat Komisji: Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego,
- Komunikat Komisji: Strategia na rzecz wdrożenia internalizacji kosztów zewnętrznych,
- Komunikat Komisji: Uwzględnianie kwestii zrównoważonego rozwoju w polityce UE w różnych dziedzinach: Przegląd strategii Unii Europejskiej na rzecz zrównoważonego rozwoju,
- Komunikat Komisji: Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu,
- Program Marco Polo,
- Strategia Europa 2020,
- Zielona Księga TENT: Przegląd polityki w kierunku lepiej zintegrowanej Transeuropejskiej Sieci Transportowej w służbie wspólnej polityki transportowej.
- Zielona Księga: W kierunku nowej kultury mobilności w mieście.

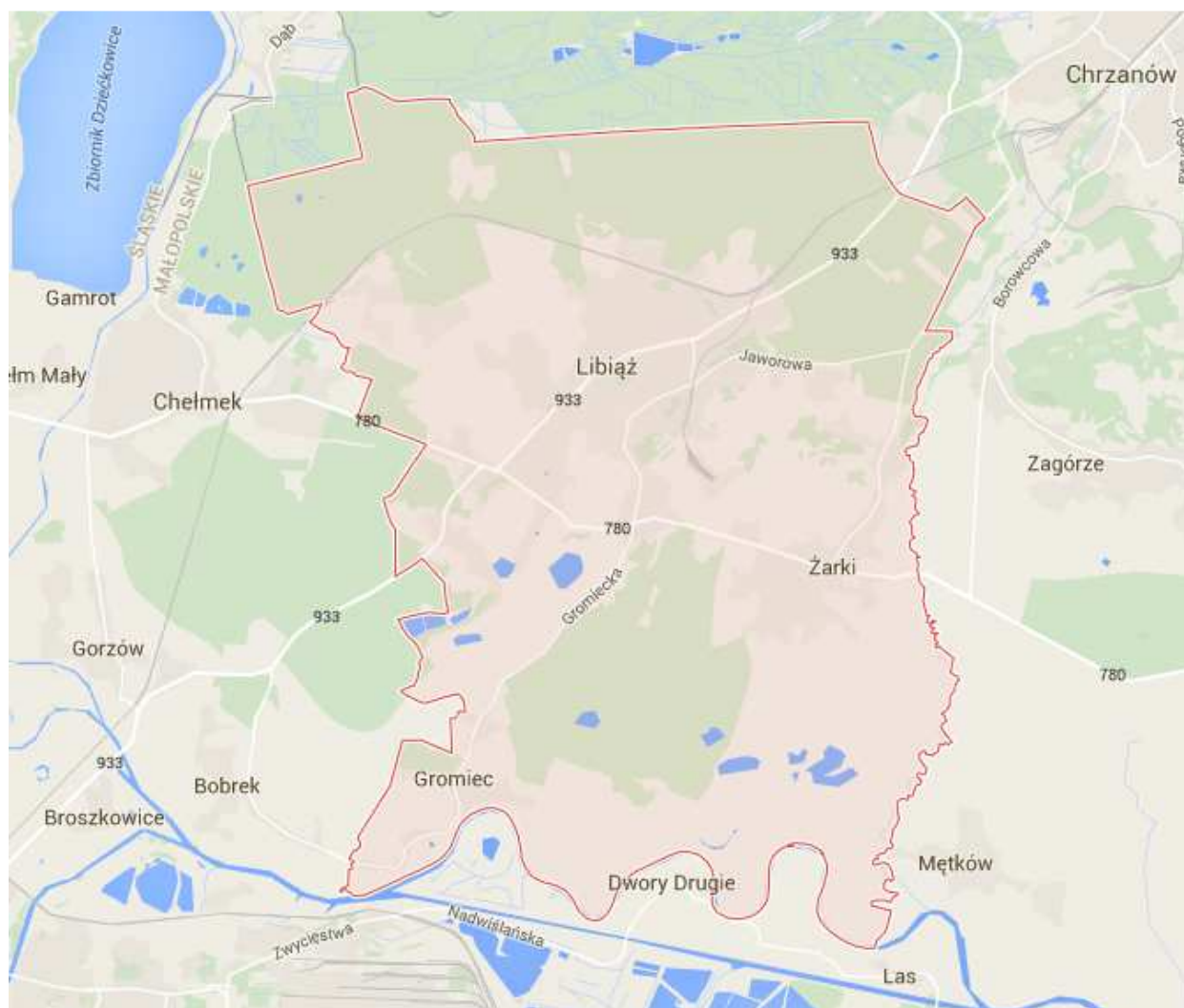


Rysunek 4-2 Podział Gminy Chrzanów

[źródło: chrzanow.geoportal2.pl]

Libiąż

Gmina Libiąż jest gminą miejsko-wiejską, położoną w zachodniej części województwa małopolskiego, w powiecie chrzanowskim. Gmina gminy graniczy od północy z gminą Chrzanów, od wschodu z gminą Babice, od południa z gminą Oświęcim oraz miastem Oświęcim, natomiast od zachodu z miastem Jaworzno i gminą Chełmek. W jej skład wchodzi miasto Libiąż oraz sołectwa Gromiec i Żarki.



Rysunek 4-3 Mapa komunikacyjna Gminy Libiąż

[źródło: www.google.pl]

Trzebinia

Gmina Trzebinia jest gminą miejsko-wiejską, położoną w zachodniej części województwa małopolskiego, w powiecie chrzanowskim. Gmina graniczy od północy z gminą miejsko-wiejską Olkusz oraz gminą miejską Bukowno, od wschodu z gminą miejsko-wiejską Krzeszowice, od południa z gminą miejsko-wiejską Alwernia, natomiast od zachodu z miastem Jaworzno. W skład gminy wchodzi miasto Trzebinia oraz sołectwa: Bołęcín, Czyżówka, Dulowa, Karniowice, Lgota, Młoszowa, Myślachowice, Piła Kościelecka, Płoki oraz Psary.



Rysunek 4-4 Mapa komunikacyjna Gminy Trzebinia

[źródło: www.google.pl]

Gminę Trzebinia zamieszkuje 34 204 osoby, natomiast jej powierzchnia to 10 540 ha (GUS, 2015 r.).

TRANSPORT SAMOCHODOWY

Chrzanów

Na podstawie przeprowadzonej ankietyzacji osobowy transport samochodowy stanowi drugi najczęściej wybierany przez mieszkańców środek transportu na terenie Gminy Chrzanów.

Przez teren gminy przebiegają następujące drogi:

- autostrada A4 Kraków- Katowice,
- droga krajowa nr 79 relacji Warszawa - Kraków- Bytom,
- droga wojewódzka nr 933 relacji Chrzanów- Rzuchów,
- droga wojewódzka nr 781 relacji Chrzanów- Łękawica.

Długość dróg w gminie przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 4-1 Długość dróg w Gminie Chrzanów

Typ dróg	Długość w gminie, km
gminne	134,37
powiatowe	52,89
wojewódzkie	13,1
krajowe	6,7
autostrady	6,9
Ogółem	213,96

[Źródło: Urząd Miasta Chrzanowa oraz własne szacunki]

Sygnalizacje świetlne na terenie gminy nie są zarządzane przez zarządcę dróg gminnych.

Libiąż

Na podstawie przeprowadzonej ankietyzacji osobowy transport samochodowy stanowi drugi najczęściej wybierany przez mieszkańców środek transportu na terenie Gminy Libiąż.

Przez teren gminy przebiegają następujące drogi wojewódzkie:

- droga wojewódzka nr 933 relacji Chrzanów – Rzuchów,
- droga wojewódzka nr 780 relacji Kraków – Chełm Śląski.

Ponadto w bliskim sąsiedztwie gminy przebiega droga krajowa nr 44 łącząca Gliwice z Krakowem, a także autostrada A4 przebiegająca przez Polskę z zachodu na wschód.

Długość dróg w gminie przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 4-2 Długość dróg w Gminie Libiąż

Typ dróg	Długość w gminie, km
gminne	121,0
powiatowe	36,0
wojewódzkie	15,0
Ogółem	172,0

W gminie Libiąż istnieją systemy sygnalizacji świetlnej występujące w lokalizacjach:

- droga nr 933 ul. Oświęcimska w Libiążu w rejonie skrzyżowania z ul. Armii Krajowej i Szkolnej,
- droga nr 780 ul. Kościuszki w rejonie skrzyżowania z ul. Struga i Astronautów w Żarkach,
- interaktywne przejście dla pieszych: droga nr 933 w rejonie skrzyżowania ul. Oświęcimskiej, Sienkiewicza i Floriańskiej.

Trzebinia

Na podstawie przeprowadzonej ankietyzacji osobowy transport samochodowy stanowi drugi najczęściej wybierany przez mieszkańców środek transportu na terenie Gminy Trzebinia.

Gmina Trzebinia jest korzystnie położona pod względem komunikacyjnym, przez jej teren przebiegają następujące drogi:

- autostrada A4 relacji Jędrzychowice – Korczowa,
- droga krajowa nr 79 relacji Warszawa - Kraków- Bytom,
- droga wojewódzka nr 791 relacji Trzebinia – Kolonia Poczesna.

Tabela 4-3 Długość dróg w Gminie Trzebinia

Typ dróg	Długość w gminie, km
gminne	127,5
powiatowe	74,40
wojewódzkie	7,9
krajowe	8,9
autostrada	6,1
Ogółem	224,8

Na terenie Gminy Trzebinia systemy sygnalizacji świetlnej zainstalowano w następujących lokalizacjach:

- skrzyżowanie ul. Ochronkowej z ul. Krakowską,
- skrzyżowanie ul. Kopalnianej z ul. Grunwaldzką,
- skrzyżowanie ul. Grunwaldzkiej z ul. 22 stycznia,
- ul. Grunwaldzka przed kościołem,
- ul. 1Maja światła przed szkołą,
- ul. 22 Lipca,
- Młoszowa -skrzyżowanie ul. Krakowskiej z ul. Św. J . Robotnika.

Na terenie Trzebini zainstalowano 2 pulsatory świetlne nad przejściami dla pieszych: ul. św. Stanisława, ul. Krakowska.

UWARUNKOWANIA PRZESTRZENNE

Chrzanów

Zgodnie ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Chrzanów na obszar Gminy składają się następujące tereny:

- **tereny przemysłu, baz, składów i usług (PU)** - obejmują możliwość realizacji obiektów i urządzeń związanych z produkcją, składowaniem i magazynowaniem surowców i materiałów, ich przerobem oraz obiektów usługowych związanych z ich sprzedażą, naprawą lub przechowywaniem i innymi obiektami usług komercyjnymi wraz z zapleczem oraz z parkingami. Istniejące obiekty pozostawia się do utrzymania, rozbudowy i przekształceń, na warunkach indywidualnie określonych na etapie sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla tego terenu,
- **tereny eksploatacji złóż, produkcji i składowania (PE)** - obejmują tereny położone w obszarze górniczym Żelazowa I, ustalonym koncesją 20/98 z dnia 26.11.1998r. ze zmianą w 2001r.,
- **tereny zabudowy mieszkaniowej i usług (MU)** - obejmują tereny istniejącej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i usługowej położone przy ulicy Borowcowej wraz z ulicami przyległymi,
- **tereny zabudowy mieszkaniowej (MN)** - obejmują niewielkie tereny istniejącej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej położone w rejonie przysiółka Góry Pogorzyce (rejon ulic Bałuckiego, Gajówka i Widokowa oraz przysiółka Podstoki ul Bartnicza),
- **tereny lasów i zadrzewień (ZL)** - obejmujące zwarte obszary leśne i zalesień po eksploatacji do utrzymania z zakazem zabudowy za wyjątkiem obiektów i urządzeń służących bezpośrednio działalności leśnej,
- **tereny zieleni stanowiące ważny element powiązań przyrodniczych (ZE)** - o szczególnym znaczeniu przyrodniczym położone w bezpośrednim sąsiedztwie cieku Chechło, obejmujące obszary zieleni naturalnej, obszary użytkowane rolniczo - łąki, pastwiska oraz tereny odłogowane i nieużytki, w sąsiedztwie lasów i zadrzewień stanowiące element korytarza ekologicznego podlegającego ochronie. Istniejące obiekty, w tym mieszkaniowe, pozostawia się do utrzymania rozbudowy i przekształceń, na warunkach indywidualnie określonych na etapie sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla tego terenu.
- **tereny rolne (R)** - obejmujące tereny upraw polowych. Istniejące obiekty pozostawia się do utrzymania, rozbudowy i przekształceń, na warunkach indywidualnie określonych na etapie sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla tego terenu. W terenach R obowiązuje zakaz realizacji nowej zabudowy,
- **tereny infrastruktury technicznej – oczyszczalnia ścieków (K)** obejmują grupową oczyszczalnię ścieków dla Chrzanowa i Trzebinia do utrzymania i rozbudowy,
- **tereny dróg - fragment drogi zbiorczej (KZ)** - obejmuje fragment istniejącej drogi publicznej klasy zbiorczej (ulicy Borowcowej),
- **tereny kolejowe (TK)** - obejmujące fragment istniejących terenów kolejowych do utrzymania.

Na podstawie informacji Gminy Chrzanów planuje się realizację następujących działań w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej:

- 1) w zakresie modernizacji dróg i chodników przewiduje się:

- przebudowa drogi wojewódzkiej (DW 781) ul. Sobieskiego w Płazie w zakresie budowy chodnika,
- budowa nowego połączenia drogowego pomiędzy ul. Stolarską i Ciężkowicką w Okradziejówce,
- budowa drogi ul. Kościelnej - etap I,
- przebudowa skrzyżowania ul. Zielonej z ul. Krakowską w rejonie wiaduktu kolejowego PKP nad ul. Krakowską,
- przebudowa ul. 29-go Listopada wraz ze skrzyżowaniem z ul. 3-go Maja,
- budowa połączenia drogowego ul. Chełmońskiego z ul. Fałata,
- budowa dróg na oś. Chechło-Południe,
- budowa odcinka drogi ul. Grottgera i ul. Gierymskiego,
- budowa drogi ul. Wodnej w Balinie,
- rozbudowa drogi gminnej ul. Zielonej od ul. Kusocińskiego do skrzyżowania z ul. Grzybową,
- budowa drogi ul. Podleśnej,
- budowa drogi ul. Łowieckiej.

2) w zakresie budowy miejsc parkingowych:

- budowa parkingu przy ul. Zielonej,
- budowa parkingu przy ul. 29 Listopada.

3) w zakresie transportu kolejowego planowana jest modernizacja linii kolejowej nr 93 Trzebinia-Zebrzydowice, odcinek Trzebinia- Oświęcim z infrastrukturą towarzyszącą

4) w zakresie sieci ścieżek rowerowych przewiduje się rozwój systemu ścieżek rowerowych w oparciu o już istniejące odcinki oraz szlaki rowerowe, a także opracowanie nowych szlaków rowerowych,

Libiąż

Zgodnie ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Libiąż na obszar Gminy składają się następujące tereny:

- **tereny eksploatacji kopaliny wraz z obiektami związanymi z jej przetwarzaniem (PG)** - główne przeznaczenie terenów: eksploatacja kopaliny,
- **tereny Rolniczej Przestrzeni Otwartej (RP)** - główne przeznaczenie terenów: tereny rolnicze,
- **tereny lasów (ZL)** - główne przeznaczenie terenów: lasy,
- **tereny o dominującej funkcji mieszkaniowej (MN)** - główne przeznaczenie terenów: zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna,
- **tereny zamknięte (KK)** - główne przeznaczenie terenów: teren linii kolejowej NR 093 Trzebinia-Zebrzydowice, stanowiąca teren zamknięty – do planowanej modernizacji.

Na podstawie informacji Gminy Libiąż planuje się realizację następujących działań w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej:

- 1) w zakresie modernizacji dróg i chodników przewiduje się:
 - przebudowę dróg Klubowej, Piastów, Ściegiennego w Żarkach,
 - przebudowę drogi gminnej klasy D, nr 100252K- ul. Górniczej w Libiążu od km 0+000 do km 0+721,
 - przebudowę ul. Przyrodniczej w Libiążu (m. in. chodnika),
 - przebudowę ul. Szkolnej w Libiążu (m.in. chodnik),
 - przebudowę ul. Cichej w Libiążu,
 - przebudowę ul. Dobrej w Libiążu,
 - przebudowę ul. Jaśminowej w Libiążu,
 - przebudowę ul. Tuwima w Libiążu,
 - przebudowę odcinka ul. Kolorowej w Libiążu,
 - przebudowę drogi wewnętrznej bocznej od ul. Wańkowicza w Libiążu,
 - przebudowę skrzyżowania drogi wojewódzkiej Nr 933 z drogą powiatową Nr 1005K i drogami gminnymi w Libiążu,
 - budowę drogi wewnętrznej na „Wałgaszu” wraz z włączeniem do drogi wojewódzkiej nr 780 w Libiążu” - budowa zjazdu z DW780,
 - budowę drogi wewnętrznej na „Wałgaszu” wraz z włączeniem do drogi wojewódzkiej nr 780 w Libiążu” - budowa drogi wewnętrznej,
 - przebudowę drogi wewnętrznej bocznej od ul. Krasickiego w Libiążu wraz z odprowadzeniem wód powierzchniowych,
 - rozbudowę kanalizacji sanitarnej przy ul. Kopernika w Libiążu,
 - budowę chodnika przy ul. Kościuszki w Żarkach”.
- 2) w zakresie transportu kolejowego przewiduje się realizację zadań w ramach trwającej modernizacji stacji kolejowej, która zapewni wygodniejszą obsługę podróżnych m. in.:
 - modernizacja torowiska,
 - modernizacja peronu,
 - antypoślizgowa nawierzchnia,
 - nowe ławki, wiaty, oświetlenia, megafony i tablice informacyjne,
 - odnowienie kładek nad torami kolejowymi.

Stacja ma być dostosowana do potrzeb osób niepełnosprawnych. Zakończenie prac planowane jest na połowę 2017r.
- 3) w zakresie sieci ścieżek rowerowych przewiduje się rozwój systemu ścieżek rowerowych w oparciu o już istniejące odcinki oraz szlaki rowerowe.

Trzebinia

Zgodnie ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Trzebinia na obszar Gminy składają się następujące tereny:

- **I strefa urbanizacji** - obejmująca istniejące obszary mieszkaniowe, usługowe, mieszkaniowo - usługowe i inne zainwestowane, posiadające dogodne warunki obsługi komunikacyjnej wraz z terenami bezpośrednio do nich przylegającymi,
- **II strefa terenów rolnych i otwartych** – obejmująca obszary rolne; w tym tereny posiadające gleby o wysokich klasach bonitacyjnych do wyłącznie rolniczego użytkowania, łąki, niezainwestowane tereny otwarte oraz niewielkie enklawy rolniczej zabudowy rozproszonej. Strefą objęto również cmentarze wraz z zapleczem komunikacyjnym (parkingowym), związanym z użytkowaniem podstawowym oraz tereny przebiegu istniejących linii,
- **II Strefa terenów lasów i dolesień** - obejmująca swym zasięgiem istniejące lasy i tereny do nich przylegające predysponowane do dolesiania, obszary rolne o stosunkowo niskiej przydatności rolniczej oraz cmentarze.

Na podstawie informacji Gminy Trzebinia planuje się realizację następujących działań w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej:

- 1) w zakresie modernizacji dróg i chodników przewiduje się:
 - przebudowa ul. Dworcowej wraz z budową chodnika,
 - przebudowa ul. Kościuszki od ul. Narutowicza wraz z obustronnym chodnikiem,
 - przebudowa bocznej ulicy od ul. Zakopiańskiej w Bołęcinie,
 - budowa drogi dojazdowej ul. Jagodowej w Trzebini,
 - budowa drogi dojazdowej ul. Podleśnej u ul. Wspólnej w Pile Kościeleckiej,
 - budowa drogi bocznej od ul. Tuwima,
 - przebudowa odcinka ul. Targowej w Trzebini,
 - przebudowa ul. Dąbrowskiego w Trzebini,
 - przebudowa ul. Wrzosowej w Młoszowej,
 - budowa wiaduktu drogowego w ciągu ul. Słowackiego.
- 2) w zakresie transportu kolejowego planowana jest modernizacja linii kolejowej nr E-30 odcinek Katowice-Kraków
- 3) w zakresie sieci ścieżek rowerowych przewiduje się utworzenie czterech tras rowerowych

GENERATORY RUCHU

Do generatorów ruchu zaliczamy punkty w przestrzeni, wokół których generowany jest ruch pojazdów oraz pieszy. Do generatorów ruchu można zaliczyć zarówno obiekty użyteczności publicznej, jak i handlowe, usługowe, sakralne czy sportowe. Ponadto generatorami ruchu są osiedla mieszkaniowe oraz duże przedsiębiorstwa lub strefy przemysłowe.

Chrzanów

Generatory ruchu w Gminie Chrzanów mają często charakter pojedynczych budynków (np. w poszczególnych wsiach) jak i grup budynków.

Do generatorów ruchu należą:

- szkoły, przedszkola,
- markety (Centrum Handlowe MAX, Tesco, Lidl, Kaufland, Biedronka, Plac targowy przy ul. Szpitalnej/ Wyszńskiego/ Niepodległości, Plac targowy przy ul. Kusocińskiego),
- kościoły (Kościół Miłosierdzia Bożego, Kościół św. Jana Chrzyciela, Kościół Matki Bożej Różańcowej, Kościół św. Mikołaja, Kościół Świętej Rodziny, Kościół M.B. Ostrobramskiej, Kościół Chrystusa Króla, Kościół św. Anny, Kościół Podwyższenia Krzyża Świętego),
- urzędy (Urząd Miasta Chrzanowa, Urząd Skarbowy, Powiatowy Urząd Pracy),
- cmentarz parafialny przy ul. Elii Marchettiego - w szczególności podczas ceremonii pogrzebowych, Wszystkich Świętych i 11 Listopada,
- obiekty opieki zdrowotnej (Szpital powiatowy, Przychodnia nr 1 i 2)
- obiekty kultury (Muzeum, Miejska Biblioteka Publiczna, Miejski Ośrodek Kultury Sportu i Rekreacji),
- drogi gminne, powiatowe, wojewódzkie.

Dni wzmożonego ruchu w Gminie Chrzanów mają miejsce w czasie:

- Dni targowych (czwartki),
- Imprez masowych, w tym w Dni Chrzanowa,
- Dożynek Gminnych,
- Pochodu z okazji 11 Listopada,
- Święta Wszystkich Świętych.

Libiąż

Generatory ruchu w Gminie Libiąż mają często charakter pojedynczych budynków (np. w poszczególnych wsiach) jak i grup budynków.

Do generatorów ruchu na terenie Gminy Libiąż należą:

- szkoły, przedszkola,
- markety (Lidl, Intermarche, Bricomarche, Biedronka, Netto),
- kościoły (pw. Św. Barbary w Libiążu, pw. Przemienienia Pańskiego w Libiążu),
- urzędy (Urząd Miejski w Libiążu),
- teren przy Tauron Wydobycie S.A. ZG Janina (parkingi),
- cmentarz parafialny przy ul. Oświęcimskiej, cmentarz komunalny przy ul. Ks. Pieli w Libiążu oraz cmentarz parafialny w Żarkach- w szczególności podczas ceremonii pogrzebowych, Wszystkich Świętych i 11 Listopada,
- centrum Aktywności Ruchowej przy ul. Ks. Flasińskiego – parkingi,
- drogi gminne, powiatowe, wojewódzkie.

Dni wzmożonego ruchu w Gminie Libiąż mają miejsce w czasie

- Dni targowych (piątki),
- Imprez masowych, w tym w Dni Libiąża,
- Dożynek Gminnych,
- Pochodu z okazji 11 Listopada,
- Święta Wszystkich Świętych,
- Uroczystości Barbórkowych.

Trzebinia

Generatory ruchu w Gminie Trzebinia mają często charakter pojedynczych budynków (np. w poszczególnych wsiach) jak i grup budynków.

Do generatorów ruchu na terenie Gminy Trzebinia należą:

- szkoły, przedszkola,
- targowisko, wielkopowierzchniowe domy handlowe,
- kościoły (pw. Świętych Apostołów Piotra i Pawła, Kościół pw. Niepokalanego Serca NMP, pw. Św. Barbary w Krystynowie, pw. NMP Matki Kościoła w Bołędzinie, pw. MB Szkaplerznej w Karniowicach-Dulowej, pw. Chrystusa Króla w Lgocie Sanktuarium Matki Bożej Patronki Polskich Rodzin Robotniczych w Płokach, Bazylika Mniejsza i Sanktuarium Matki Bożej Fatimskiej w Trzebini, św. Józefa Robotnika w Młoszowej, NMP Królowej Polski w Myślachowicach, Podwyższenia Krzyża Świętego w Psarach),
- urzędy (Urząd Miasta w Trzebini),
- Cmentarz Komunalny przy ul. Luzara w Trzebini, Cmentarz przy ul. Cmentarnej w Trzebini, Cmentarz przy ul. Jana Pawła II w Trzebini, Cmentarz Żydowski przy ul. Słowackiego, Cmentarz przy ul. Chrzanowskiej w Myślachowicach, Cmentarz przy ul. Spacerowej w Dulowej - w szczególności podczas ceremonii pogrzebowych, Wszystkich Świętych i 11 Listopada,
- drogi gminne, powiatowe, wojewódzkie.

Dni wzmożonego ruchu w Gminie Trzebinia mają miejsce w czasie:

- Dni targowych (środy),
- Imprez masowych, w tym w Dni Trzebini,
- Dożynek Gminnych,
- Pochodu z okazji 11 Listopada,
- Święta Wszystkich Świętych.

TRANSPORT ZBIOROWY

Operatorem wykonującym przewozy na zlecenie ZK"KM" w Chrzanowie jest Konsorcjum Komunikacji Autobusowej w Trzebini w skład którego wchodzi:

- Firma Transgór Spółka Akcyjna z siedzibą w Mysłowicach (lider Konsorcjum),
- Firma ELBUD Kazimierz Górski, Barbara Górka Sp. Jawna,
- Firma "Meteor" Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością,

- Firma Paulina Szczepanik Przedsiębiorstwo Handlowo Usługowe Polkar.

Konsorcjum to realizuje przewozy na terenie gmin objętych niniejszym planem tj. Chrzanowa, Trzebini i Libiąża.

Poniżej zestawiono podstawowe informacje o taborze, który obsługuje ww. gminy.

Tabela 4-4 Informacja o taborze obsługującym gminy objęte opracowaniem – tabor główny

Lp.	Marka	Rok produkcji	Rodzaj paliwa	Norma EURO
1	IRISBUS AGORA CITELIS	2007	CNG	EURO 4
2	IRISBUS AGORA CITELIS	2007	CNG	EURO 4
3	IRISBUS AGORA CITELIS	2007	CNG	EURO 4
4	IRISBUS AGORA CITELIS	2007	CNG	EURO 4
5	IRISBUS AGORA CITELIS	2007	CNG	EURO 4
6	MAZ 203068	2014	ON	EURO 4
7	MAZ 203068	2014	ON	EURO 4
8	MAZ 203068	2014	ON	EURO 4
9	BOGDAN A601.10	2009	ON	EURO 4
10	GRUAU MIKROBUS	2008	ON	EURO 4
11	IRISBUS AGORA	2007	ON	EURO 4
12	MAN A21	2004	CNG	EURO 5
13	MAN A21	2004	CNG	EURO 5
14	MAN A21	2004	CNG	EURO 5
15	MAN A21	2004	CNG	EURO 5
16	MAN A21	2004	CNG	EURO 5
17	MAN A21	2004	CNG	EURO 5
18	MAZ 206085	2014	ON	EURO 5
19	MAZ 206085	2014	ON	EURO 5
20	AUTOSAN M09LE	2014	ON	EURO 5
21	BOGDAN	2009	ON	EURO 5
22	VOLVO B7RLE	2009	ON	EURO 5
23	BOGDAN	2008	ON	EURO 5
24	MERCEDES SPRINTER	2016	ON	EURO 6
25	VOLVO B 101A	2004	CNG	EURO 3
26	VOLVO B10 LA	2004	CNG	EURO 3
27	MAN A21	2004	CNG	EURO 3
28	MAZ 103	2014	ON	EURO 3
29	BOGDAN A-092H2	2009	ON	EURO 2
30	IRISBUS AGORA	2007	ON	EURO 3
31	MERCEDES SPRINTER	2004	ON	EURO 3
32	AUTOSAN H7 20.02	2004	ON	EURO 2

[źródło: ZK"KM"]

Tabela 4-5 Informacja o taborze obsługującym gminy objęte opracowaniem – tabor rezerwowo

Lp.	Marka	Rok produkcji	Rodzaj paliwa	Norma EURO
1	Bogdan A701.32	2011	ON	EURO 5
2	SOLBUS SL11	2009	ON	EURO 4
3	MAN A76	2006	ON	EURO 4
4	BMC MIDILUX	2009	ON	EURO 3
5	AUTOSAN H7	2006	ON	EURO 3
6	Mercedes-Benz SPRINTER	2005	ON	EURO 3
7	JELCZ SUPERO	2004	ON	EURO 3
8	JELCZ SUPERO	2004	ON	EURO 3
9	JELCZ SUPERO	2004	ON	EURO 3
10	NEOPLAN 486	2004	ON	EURO 3
11	MERCEDES-BENZ SPRINTER 414	2002	CNG	EURO 3
12	MAN A21	2002	CNG	EURO 3
13	MAN A37	2002	ON	EURO 3
14	BOGDAN A-092H2	2009	ON	EURO 2
15	DAIMLERCHRYSLER SPRINTER	2003	ON	EURO 2
16	AUTOSAN A10.10	2003	ON	EURO 2
17	JELCZ M120	2002	ON	EURO 2
18	JELCZ M120	2002	ON	EURO 2
19	JELCZ M121	2002	ON	EURO 2
20	JELCZ M121	2002	ON	EURO 2

[źródło: ZK „KM”]

Z danych uzyskanych od ZK „KM” wynika, iż liczba wozokilometrów w ciągu roku w podziale na poszczególne gminy wyniosła (dane na koniec 2015 roku): Chrzanów - 951 397,2 wozokm, Trzebinia – 1 039 098,8 wozokm, Libiąż - 633 369,2 wozokm.

Liczba pasażerów przewieziona w ciągu dnia (na podstawie badań ankietowych, badań stopnia wypełnienia autobusu):

- dzień roboczy – 17 598 osób,
- sobota – 7 562 osoby,
- niedziela – 5 635 osób.

Transport zbiorowy ma największe znaczenie w strukturze wybranego sposobu podróżowania. Na podstawie przeprowadzonej ankietyzacji wśród mieszkańców transport autobusowy na terenie gminy Chrzanów wybiera 43% respondentów przy podróżach do 5 km oraz 47% przy podróżach powyżej 5 km, na terenie gminy Trzebinia 47% respondentów przy podróżach do 5 km oraz 53% przy podróżach powyżej 5 km, natomiast na terenie gminy Libiąż 45% respondentów przy podróżach do 5 km oraz aż 60% przy podróżach powyżej 5 km.

Przewozy publicznego transportu zbiorowego na terenie rozpatrywanych gmin realizują również Gmina Miasta Jaworzno i Gmina Miasta Oświęcim na podstawie stosownych porozumień:

- PKM Jaworzno (linia Nr A relacji Chrzanów - Jaworzno – Katowice i linia Nr 319 relacji Chrzanów – Balin – Jaworzno),
- MZK Oświęcim (linia nr 22 relacji Gromiec – Oświęcim).

Oprócz powyższego przewozy komercyjne na terenie rozpatrywanych gmin realizują liczni przewoźnicy, w tym:

- Przewóz Osób Jarosław Spisak (linia relacji Oświęcim - Kraków),
- Marek Lewański (linia relacji Oświęcim - Kraków),
- Tomasz Gołba (linia relacji Oświęcim - Kraków),
- MAXI Łukasz Semik (linia relacji Oświęcim – Chrzanów; Oświęcim - Libiąż),
- Zbigniew Majka (linia relacji Oświęcim - Chrzanów),
- LAJKONIK Sp. j. (linia relacji Kraków – Oświęcim),
- Piotr Sołtysik (linia relacji Chrzanów – Babice, Żródła – Trzebinia, Trzebinia – Grojec),
- Waldemar Dziadowiec F.H.U. Dragon (linia relacji Chrzanów – Mętków, Chrzanów - Psary),
- CODI Magdalena Matysik (linia relacji Chrzanów – Brodła),
- Transport Pasażerski Kulawik Piotr (linia relacji Chrzanów – Zagórze – Chrzanów, Kraków - Chrzanów),
- Rafał Piekarczyk (linia relacji Jankowice – Chrzanów),
- Stanisław Osika (linia relacji Krzeszowice – Chrzanów, Kraków – Chrzanów),
- Józef Dorynek (linia relacji Krzeszowice – Chrzanów),
- Kłeczek Mariusz (linia relacji Chrzanów – Trzebinia),
- Wiesław Wójcik (linia relacji Kraków – Chrzanów),
- Jarosław Paluch (linia relacji Chrzanów – Katowice),
- Tomasz Ziarnik (linia relacji Olkusz – Chrzanów),
- Dudek Piotr (linia relacji Krzeszowice – Chrzanów),
- Mirosława Sosińska (linia relacji Krzeszowice - Chrzanów),
- Dariusz Żelisko Usługowy Przewóz Osób MINI – BUS (linia relacji Chrzanów – Kraków, Chrzanów - Trzebinia),
- Rafał Porwit (linia relacji Chrzanów – Katowice),
- Adam Żbik (linia relacji Chrzanów – Kraków),
- FIRMA USŁUGOWO - HANDLOWA TAROX WIESŁAW JURCZYK (linia relacji Kraków – Chrzanów),
- Józef Skubis BAKO (linia relacji Wadowice – Chrzanów),
- Andrzej Sala (linia relacji Zator – Chrzanów, Chrzanów - Myślachowice),
- Krzysztof Widyna (linia relacji Chrzanów – Płoki),
- Wojciech Wójcik (linia relacji Chrzanów – Kraków),
- Dariusz Rusek Usługi Przewozowe (linia relacji Chrzanów – Psary),
- Dariusz Kłeczek Przewóz Osób „Sunbus” (linia relacji Chrzanów – Trzebinia),
- Witold Czechowski Usługi Przewozowe (linia relacji Chrzanów – Trzebinia),
- Lucyna Łączka Usługi Przewozowe Przewóz Osób (linia relacji Chrzanów – Trzebinia),
- Jan Pilch (linia relacji Chrzanów – Libiąż),
- Sylweryusz Szwed F.H.U. „Agada” (linia relacji Chrzanów – Libiąż),
- Paweł Starzykiewicz F.H.U. „Step” (linia relacji Chrzanów – Libiąż)

Tabela 4-6 Informacja o przewoźnikach komercyjnych obsługujących gminy objęte opracowaniem w podziale na poszczególne gminy

Lp.	Marka	Chrzanów	Trzebinia	Libiąż
1	Przewóz Osób Jarosław Spisak			X
2	Marek Lewański			X
3	Tomasz Gołba			X
4	MAXI Łukasz Semik	X		X
5	Zbigniew Majka	X		X
6	LAJKONIK Sp. j.	X		X
7	Piotr Sołtysik	X	X	
8	Waldemar Dziadowiec F.H.U. Dragon	X	X	

Lp.	Marka	Chrzanów	Trzebinia	Libiąż
9	CODI Magdalena Matysik	X	X	
10	Transport Pasażerski Kulawik Piotr	X	X	
11	Rafał Piekarczyk	X		
12	Stanisław Osika	X	X	
13	Józef Dorynek	X	X	
14	Kłeczek Mariusz	X	X	
15	Wiesław Wójcik	X	X	
16	Jarosław Paluch	X		
17	Tomasz Ziarnik	X	X	
18	Piotr Dudek	X	X	
19	Mirosława Sosińska	X	X	
20	Dariusz Żelisko Usługowy Przewóz Osób MINI - BUS	X	X	
21	Rafał Porwit	X		
22	Adam Żbik	X	X	
23	FIRMA USŁUGOWO - HANDLOWA TAROX WIESŁAW JURCZYK	X	X	
24	Józef Skubis BAKO	X		
25	Andrzej Sala	X	X	
26	Krzysztof Widyna	X	X	
27	Wojciech Wójcik	X	X	
28	Dariusz Rusek Usługi Przewozowe	X	X	
29	Dariusz Kłeczek Przewóz Osób „Sunbus”	X	X	
30	Witold Czechowski Usługi Przewozowe	X	X	
31	Lucyna Łączka Usługi Przewozowe Przewóz Osób	X	X	
32	Jan Pilch	X		X
33	Sylweryusz Szwed F.H.U. „Agada”	X		X
34	Paweł Starzykiewicz F.H.U. „Step”	X		X

[źródło: Powiat Chrzanowski]

POŁĄCZENIA KOLEJOWE

Chrzanów

Przez miasto przebiega linia kolejowa łącząca Chrzanów z ważnymi węzłami kolejowymi. Odległy o 5 km węzeł w Trzebinie leży na szlaku kolejowym Wschód-Zachód biegnącym z Ukrainy przez Rzeszów, Kraków, Katowice, Wrocław do Berlina. Na południe przez Oświęcim, Czechowice-Dziedzice, Zebrzydowice wiedzie szlak kolei wiedeńskiej w kierunku Budapesztu i Wiednia.

Libiąż

Przez teren Gminy Libiąż przebiega linia kolejowa, która od roku 1847 była częścią linii kolejowej Kraków-Wiedeń. Natomiast w odległości ok. 15 km od Libiąża, w Trzebinie, znajduje się międzynarodowy węzeł kolejowy wschód-zachód (Lwów – Kraków – Trzebinia – Katowice – Berlin).

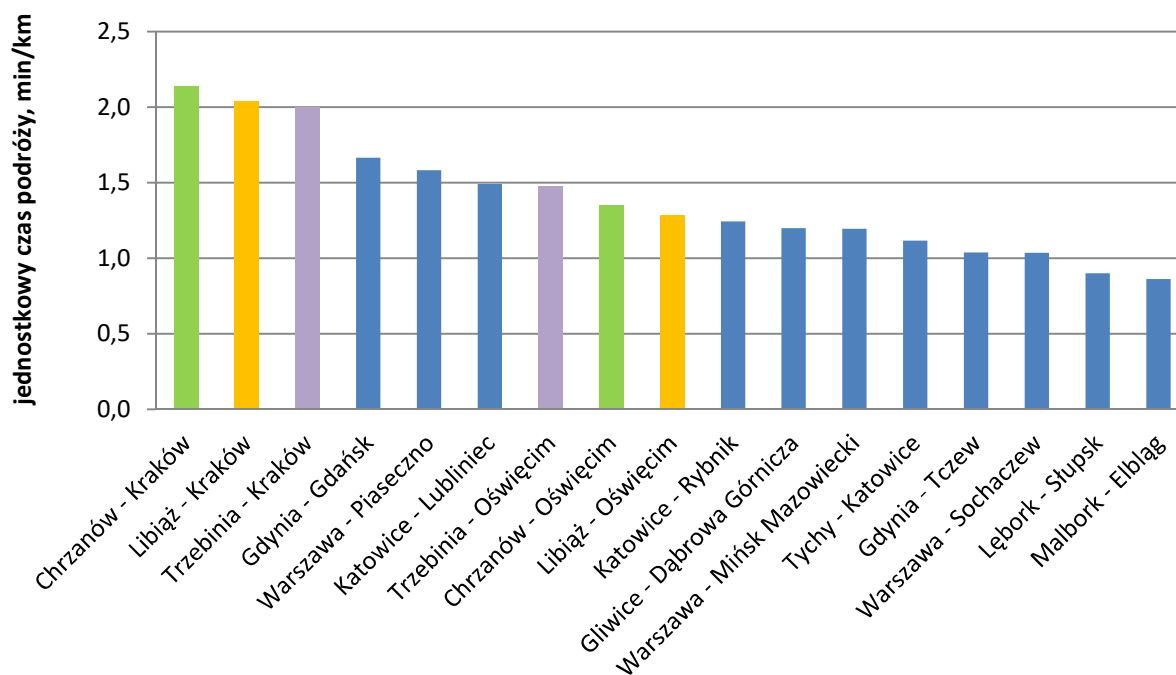
Trzebinia

Przez gminę przebiegają także następujące linie kolejowe:

- linia nr 93 łącząca stację Trzebinia ze stacją Zebrzydowice,
- linia nr 93 łącząca stację Trzebinia ze stacją Zebrzydowice,
- linia nr 103 łącząca stację Trzebinia ze stacją Skawce,

- linia nr 114 łącząca stację Trzebinia ze stacją Trzebinia Siersza,
- linia nr 133 łącząca stację Dąbrowa Górnicza Zabkowice – Kraków Główny.

Dokonano analizy czasów przejazdów bezpośrednich kolejną z gmin Chrzanów, Trzebinia i Libiąż do znaczących ośrodków miejskich (Oświęcim oraz Kraków). Wyniki porównano do czasów przejazdów w różnych regionach kraju, tj. w Aglomeracji Warszawskiej, Aglomeracji Śląskiej i na Pomorzu. Casy przejazdów w przypadku rozpatrywanych gmin na średnich trasach wypadają najslabiej (w przypadku przejazdu do Krakowa), natomiast przejazdy krótkie (do Oświęcimia) są zbliżone do innych ośrodków miejskich. Na poniższym wykresie przedstawiono porównanie jednostkowych czasów podróży dla rozpatrywanych gmin.



Rysunek 4-5 Jednostkowe czasy podróży kolejowych w wybranych gminach

[źródło: analizy własne, pkp.pl]

ŚCIEŻKI ROWEROWE I SZLAKI PIESZE

Na podstawie przeprowadzonej ankietyzacji transport rowerowy stanowi niewielki udział w wybieranych przez mieszkańców środkach transportu –maksymalnie 9% deklaruje wybieranie tego środka transportu.

Chrzanów

Na terenie gminy Chrzanów istnieją trzy ścieżki rowerowe oraz dwa szlaki rowerowe. Łączna długość ścieżek rowerowych na terenie Gminy Chrzanów wynosi 2,2 km.

Są to następujące ścieżki przechodzące przez gminę Chrzanów:

- wzdłuż obwodnicy północno - wschodniej od ul. Balińskiej do ronda na ul. Wodzińskiej (813 m)
- ścieżka rowerowa wzdłuż ul. Łowieckiej i ul. Partyzantów (1 000 m)
- ścieżka rowerowa po byłym nasypie kolejowym pomiędzy ul. Spacerową, a ul. Ligęzów (350 m)

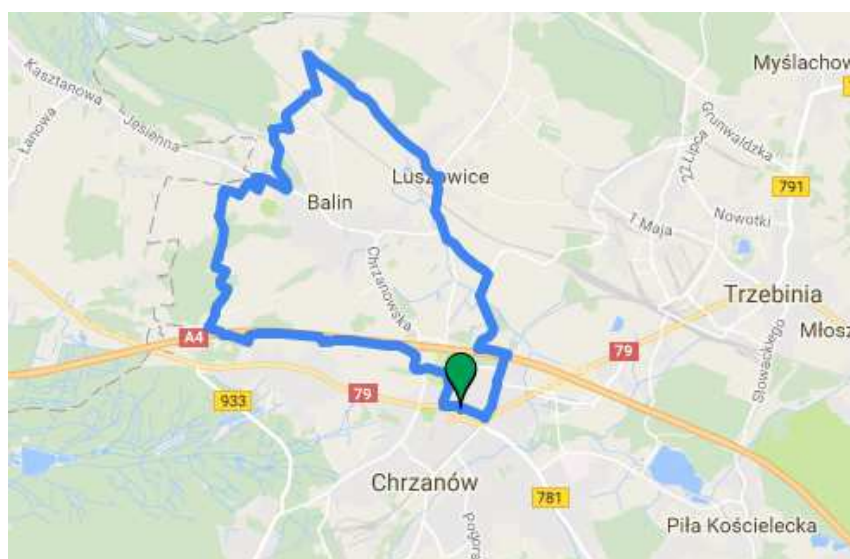
Szlaki rowerowe:

- Zielona Pętla Wokół Chrzanowa, długość 31,7 km
- Pętla wokół Balina, długość 18,1 km.



Rysunek 4-6 Przebieg szlaku rowerowego Zielona Pętla Chrzanowa

[źródło: przewodnik.powiatchrzanowski.pl]



Rysunek 4-7 Przebieg szlaku rowerowego Pętla wokół Balina

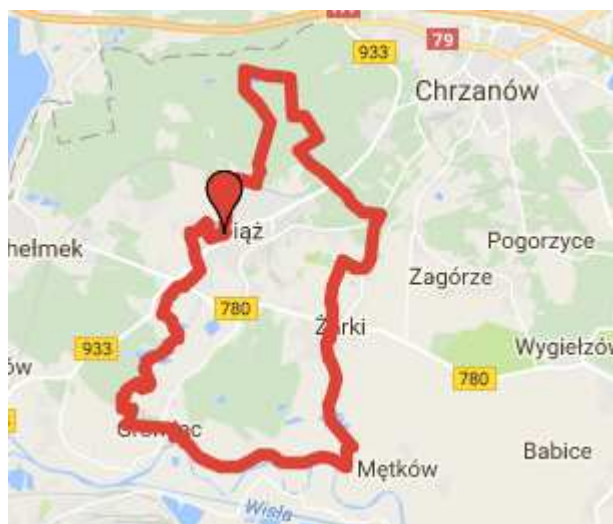
[źródło: przewodnik.powiatchrzanowski.pl]

Obecnie trwają prace nad zintegrowaną siatką tras rowerowych na terenie powiatu Chrzanowskiego.

Libiąż

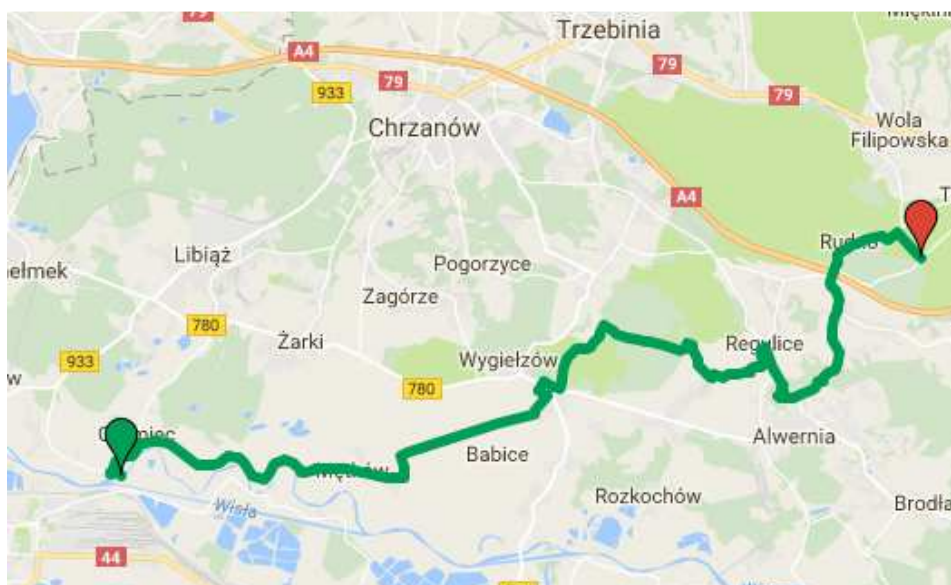
Na terenie Gminy Libiąż znajdują się następujące szlaki rowerowe o charakterze lokalnym oraz międzynarodowym:

- **Szlak czerwony (lokalny)**: Przebieg: UM Libiąż, ul. Działkowa - ul. Kopernika 0,4 km, ul. Żniwna 1,2 km, ul. Spokojna 1,9 km, most pod torami kolejowymi 3,6 km, szlak zielony 4,4 km, tory kolejowe 5,2 km, droga Chełmek Dąb 6,7 km, pomnik Ofiar Faszyzmu 8,2 km, ul. Łąkowa 8,8 km, ul. Wolności 9,7 km, ul. Jazdówka 9,9 km, ul. Cegielniana 10,2 km, ul. Sielanki 11,2 km, Grodzisko 12,1 km, ul. Krakowska 12,9 km, ul. Krasickiego 13,2 km, ul. Kolorowa 13,7 km, ul. Waryńskiego 14,7 km, ul. Stawowa 15,4 km, Szyjki Zalew 16,3 km, Szyjki Czarneckiego 17,2 km, szlak czerwony pieszy 18,3 km, kolonia 19 km, Gromiec ul. Nadwiślańska 19,9 km, ul. Stwosza 20,3 km, ul. Długa 20,5 km, Ziajki na Ostropolu 24,4 km, Bębenki ul. Łęgowa 26 km, ul. Piechurów 26,6 km, ul. Reymonta 29,1 km, ul. Piastów 30,2 km, ul. Struga 30,4 km, ul. Kadetów 31,3 km, ul. Krakowska I Górników 32,5 km, Góra Szybowcowa 34,8 km, Zagórze źródło 36,1 km, ul. Lubomira 36,6 km, ul. Jaworowa 37,7 km, ul. Chrzanowska 39,1 km, Pomnik Partyzantów 40 km, Ośrodek Rekreacyjny 42,9 km, Groble Duży Staw 44,1 km. Całkowita długość: 44,1 km,
- **Szlak Zielony (lokalny)**: Przebieg: W północnej części gminy Libiąż przebiega okrężny szlak rowerowy gminy Chrzanów. Długość: ok. 4 km,
- **Szlak Niebieski (lokalny)**: Przebieg: Wschodnim krańcem gminy, w miejscowości Żarki, przebiega niewielki fragment rowerowego szlaku gminy Babice. Długość: ok. 4 km,
- **Szlak zielony Greenway "Kraków - Morawy - Wiedeń"** (międzynarodowy). Długość: ok. 700 km,
- **Szlak rowerowy EUROVELO R 4** (międzynarodowy). Przebieg: łączy bretońskie Roscoff z ukraińskim Kijowem. Długość: 4000 km.



Rysunek 4-8 Przebieg szlaku rowerowego Czerwona Pętla Wokół Libiąża

[źródło: przewodnik.powiatchrzanowski.pl]



Rysunek 4-9 Fragment przebiegu szlaku rowerowego Greenway "Kraków-Morawy-Wiedeń"

[źródło: przewodnik.powiatchrzanowski.pl]

Trzebinia

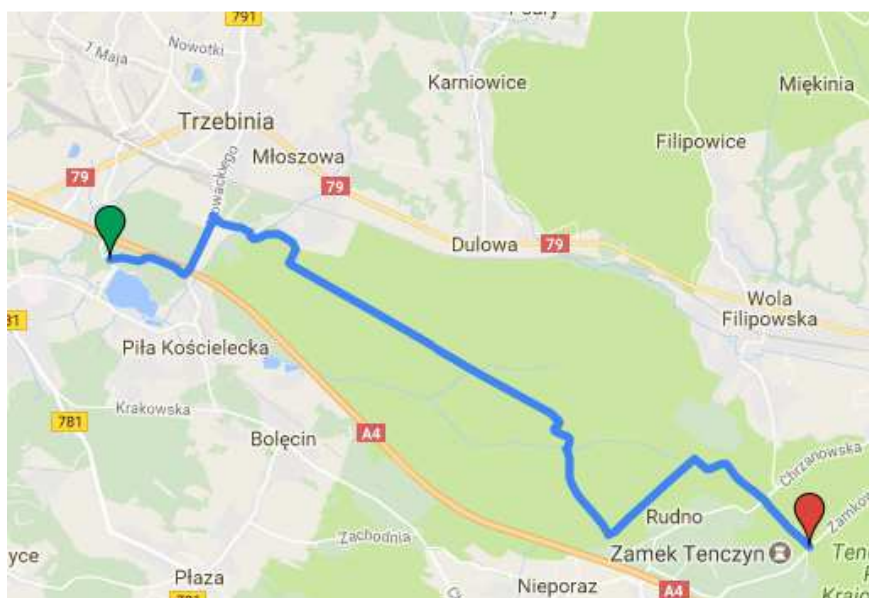
Na terenie Gminy Trzebinia znajdują się następujące szlaki rowerowe:

- Pętla rowerowa o długości ok. 49 km (dworzec PKP, zalew Chechło, Piła Kościelecka, Bołęciny, Dulowa, Psary, Płoki, Czyżówka, Trzebinia ul. Wyzwolenia, 1 Maja, Balaton, dworzec PKP),
- Pętla rowerowa o długości 14,3 km od Puszczy Dulowskiej w okolicy zamku w Rudnie,
- Ciąg pieszo-rowerowy o długości ok. 1,33 km – przy ul. Chrzanowskiej w Pile Kościeleckiej.



Rysunek 4-10 Przebieg szlaku rowerowego Szlak czerwony Trzebinia Balaton

[źródło: przewodnik.powiatchrzanowski.pl]



Rysunek 4-11 Przebieg szlaku rowerowego Zalew Chechło- Puszcza Dułowska- Rudno

[źródło: przewodnik.powiatchrzanowski.pl]

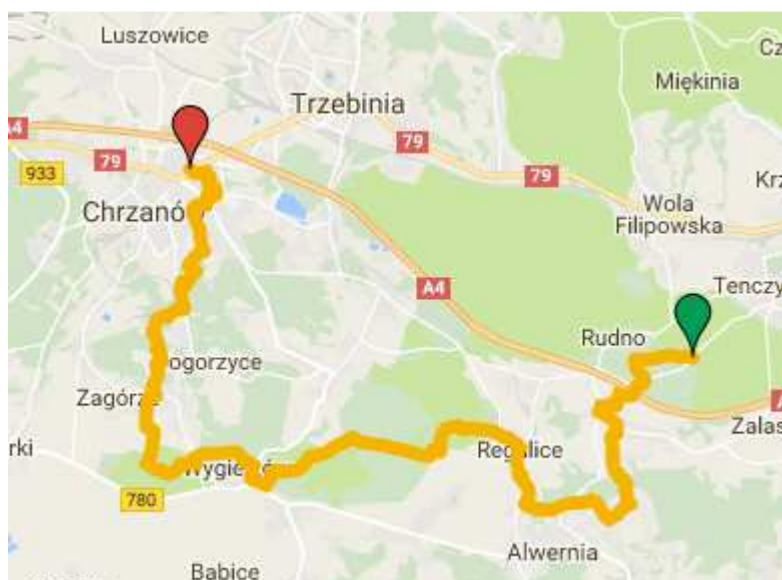
Planuje się utworzenie 4 tras rowerowych o łącznej długości 59 km wykorzystujących istniejące drogi powiatowe i gminne oraz budowę 17 km nowych odcinków tras rowerowych.

TRASY PIESZE I NORDIC WALKING

Na podstawie przeprowadzonej ankietyzacji przemieszczanie piesze stanowi do ok. 19% najchętniej wybieranych form transportu – głównie na krótkich dystansach.

Chrzanów

Obecnie gmina nie zarządza oznakowanymi trasami pieszymi i Nordic-walking. Przez teren gminy przebiega szlak żółty Zamek Tęczyn – Rudno - Grojec- Alwernia - Regulice - Zamek Lipowiec - Rezerwat Bukowica - Chrzanów.



Rysunek 4-12 Przebieg szlaku pieszego - Szlak żółty

[źródło: przewodnik.powiatchrzanowski.pl]

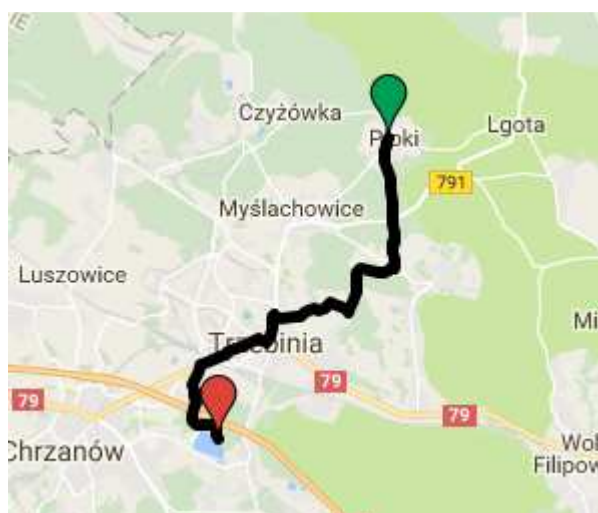
Libiąż

Na terenie Gminy Libiąż znajdują się następujące szlaki pieszce:

- **Szlak czerwony:** Przebieg: Oświęcim - Babice: Przez teren Gminy Libiąż prowadzi malowniczą doliną Wisły. Długość: ok. 7 km,
- **Szlak zielony:** Przebieg: woj. śląskie - Stawy Bielnik, Jaworzno Byczyna: Przez teren Gminy Libiąż prowadzi jedynie niewielkim, zachodnim fragmentem Libiąża. Długość: ok. 5 km.

Trzebinia

Przez teren Gminy przebiega Szlak czarny: Płoki – Trzebinia – Zalew Chechło.



Rysunek 4-13 Przebieg szlaku pieszego- Szlak czarny

PARKOWANIE*Chrzanów*

Na terenie Gminy Chrzanów w 2013 roku utworzono strefę płatnego parkowania obejmującą następujące ulice:

- Aleja Henryka (ul. Sienna – ul. Mickiewicza)
- ul. Sokoła (ul. Sienna – ul. Słowackiego)
- ul. Kościuszki (ul. Mjr Grzybowski – ul. Słowackiego)
- ul. Piłsudskiego (ul. Oświęcimska – Aleja Henryka)
- ul. Słowackiego (ul. Oświęcimska – Aleja Henryka)
- ul. Mickiewicza (ul. Śląska – Aleja Henryka)
- ul. Grunwaldzka (ul. Oświęcimska – Aleja Henryka)
- ul. Focha (Aleja Henryka – ul. Kościuszki)

W 2013 roku powstało 314 miejsc postojowych płatnego parkowania.

Gmina planuje budowę parkingów przy ul. 29 Listopada oraz przy ul. Zielonej w Chrzanowie. Ponadto miejsca postojowe zostaną utworzone w ramach realizacji innych działań min. przebudowy skrzyżowania ul. Zielonej z ul. Krakowską w rejonie wiaduktu kolejowego PKP nad ul. Krakowską, zagospodarowanie terenów przy ul. Sikorskiego.

Libiąż

Ważnym aspektem polityki komunikacyjnej Gminy Libiąż jest polityka w zakresie miejsc parkingowych. Na terenie Gminy Libiąż nie ma stref płatnego parkowania.

Poniższa tabela przedstawia powierzchnię miejsc parkingowych (m²) oraz liczbę miejsc parkingowych na terenie Gminy Libiąż.

Tabela 4-7 Powierzchnia oraz liczba miejsc parkingowych na terenie Gminy Libiąż

Lp.	Powierzchnia miejsc parkingowych (m ²)	Liczba miejsc parkingowych [szt.]
1	26 124	1750

[źródło: Urząd Gminy Libiąż]

Trzebinia

Na terenie gminy Trzebinia znajduje się 8 491,35 m² parkingów:

- przy ul. Młoszowskiej,
- przy ul. Krakowskiej,
- przy ul. Słowackiego,
- przy ul. Dworcowej,
- Przy ul. 1000- lecia.

Gmina nie posiada stref płatnego parkowania.

Rozwój motoryzacji, a co za tym idzie zwiększająca się w szybkim tempie ilość pojazdów samochodowych wymaga zapewnienia miejsc parkingowych celem poprawy komfortu i bezpieczeństwa mieszkańców. Nieprawidłowe parkowanie pogarsza warunki widoczności, co powoduje obniżenie bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych. Brak poprawnej organizacji i uporządkowania ruchu doprowadza do blokowania ulic. Mieszkańcy w przeprowadzonym badaniu ankietowym zwracali uwagę na zbyt małą liczbę wydzielonych miejsc parkingowych, co w efekcie powoduje nieprzepisowe parkowanie, w tym niszczenie terenów zielonych.

Rozwiązanie problemu braku miejsc parkingowych jest niezmiernie ważne ze względu na uwarunkowania społeczne. Problem parkingowy będzie systematycznie wzrastał wraz z powstawaniem nowych budynków mieszkalnych. Bezpośrednio będzie to pogarszało standard życia mieszkańców wewnątrz osiedli. Dlatego też głównym celem polityki parkowania w gminach powinno być:

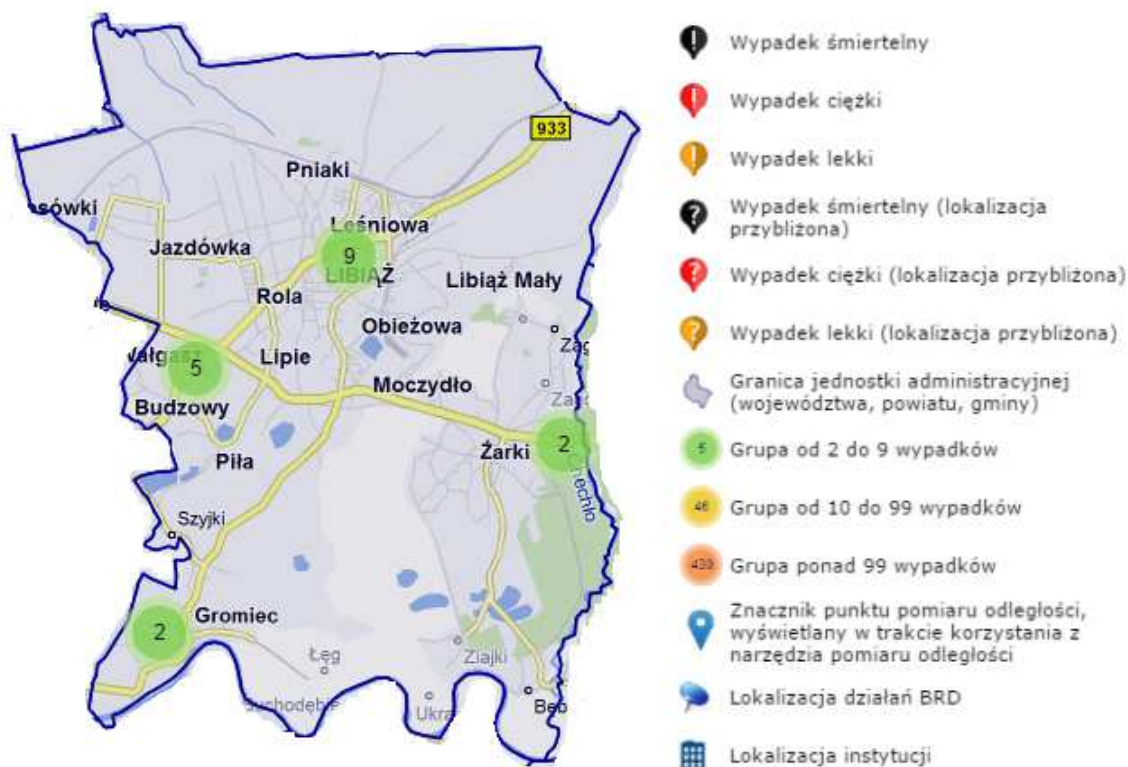
- utworzenie nowych miejsc parkingowych (również w lokalizacjach poza centrum miasta, co da możliwość: przesiadania się mieszkańców na środki komunikacji zbiorowej; dysponowania nowymi /oddalonymi od centrum miejscami parkowania co jest istotne w czasie organizowanych przez Gminę imprez masowych; bezpłatnego parkowania przez okres 1 godziny w rejonie urzędów, szkół czy targowisk; skorzystania z infrastruktury ścieżek rowerowych),
- stymulowanie rotacji samochodów na istniejących miejscach parkingowych (np. poprzez wprowadzenie opłat parkingowych przy ulicach w ścisłym centrum miasta).

Właściwie zaprojektowana ilość miejsc parkingowych spowoduje wzrost bezpieczeństwa. Ponadto dzięki likwidacji parkowania przy ulicach i w miejscach do tego nieprzeznaczonych zostanie uporządkowany ruch na istniejących ulicach. Należy przy tym podkreślić, że w celu uszczelnienia polityki parkingowej należy również podnieść efektywność służb w zakresie karania nieprzepisowo zaparkowanych pojazdów lub powodujących bezpośrednie zagrożenie dla innych uczestników ruchu.

BEZPIECZEŃSTWO

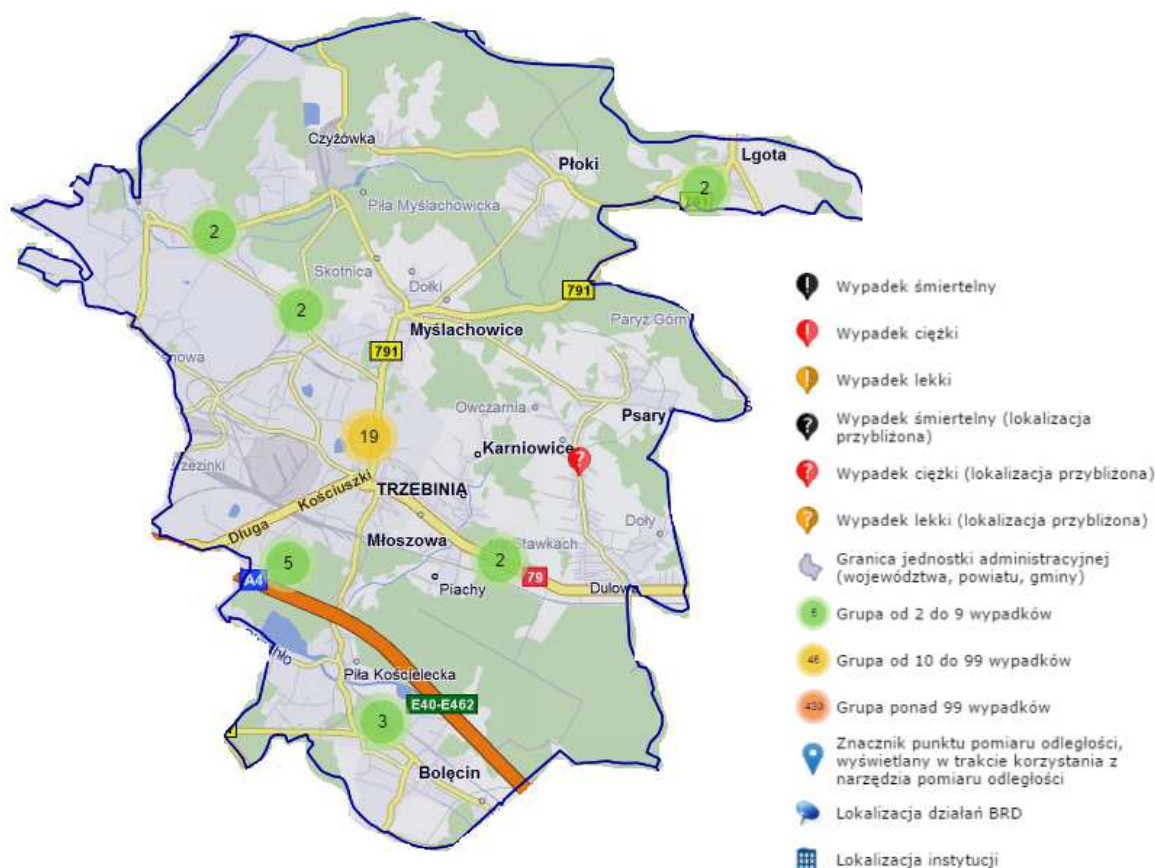
Liczba wypadków drogowych zwiększa się wraz ze stopniem urbanizacji obszaru. Na terenie miejskim, z uwagi na większy ruch pieszy oraz pojazdów ilość zdarzeń drogowych, w tym kolizji i wypadków wzrasta. Potwierdzają to poniższe rysunki udostępnione na stronie www.obserwatoriumbrd.pl. Na rysunkach tych przedstawiono do jakich wypadków doszło w 2015 oraz jaka była ich liczba na obszarze Gminy Chrzanów, Libiąż oraz Trzebinia.





Rysunek 4-15 Mapa wypadków drogowych do jakich doszło w 2015 roku na obszarze Gminy Libiąż

[źródło: www.obserwatoriumbrd.pl]



Rysunek 4-16 Mapa wypadków drogowych do jakich doszło w 2015 roku na obszarze Gminy Trzebinia

[źródło: www.obserwatoriumbrd.pl]

Jak wynika z powyższych rysunków najczęściej wypadków ma miejsce na obszarze Gminy Chrzanów, a więc tam, gdzie prędkość jest ograniczona ze względu na teren zabudowany a ruch pojazdów oraz pieszych jest bardziej intensywny. Zdecydowanie najmniej wypadków w 2015 roku miało miejsce na terenie Gminy Libiąż.

5. Diagnoza, opis ogólny możliwych rozwiązań

Doświadczenie pokazuje, że wyizolowane działania mogą mieć tylko ograniczony wpływ, podczas gdy pakiety działań mogą wykorzystać efekt synergii i wzmacniać się wzajemnie. Dlatego ważne jest, aby wyciągnąć wnioski z analizy opcji w postaci pakietów łączących działania.

Ponadto pakiety ostatecznie wybrane powinny również dążyć do integracji środków transportu (intermodalność), z planowaniem przestrzennym i innymi działaniami sektorowymi (np. ochrona środowiska, zdrowie publiczne lub działania dotyczące gospodarki).

Należy zwrócić uwagę na fakt dużej roli transportu publicznego jaką powinien pełnić w ogólnym systemie transportowym miasta/gminy. Obecny system autobusowy tylko w dużej mierze zaspokaja potrzeby komunikacyjne mieszkańców, skupiając się głównie na przemieszczaniu zarówno na terenie gmin oraz poza ich obręb. Odnotowuje się również niebagatelny udział indywidualnego transportu osobowego zwłaszcza na terenie wiejskim gmin. Na tych obszarach niewystarczający dostęp do komunikacji (brak rozwiniętej sieci połączeń) zbiorowej niejako zmusza mieszkańców do korzystania z samochodów.

Dlatego też jednym z działań powinno być usprawnienie komunikacji publicznej funkcjonującej na terenie gmin, biorąc pod uwagę zarówno liczbę i harmonogram kursów (także w weekendy) jak również zasięg.

Istotny wpływ na sposób podróżowania, zwłaszcza w zakresie regionalnym, może mieć przywrócenie połączeń kolejowych. System kolejowy charakteryzujący się dogodnymi połączeniami może znacznie odciążyć inne formy komunikacji występujące na terenie gmin.

Wsparcie komunikacji publicznej w przypadku rozwoju tego typu systemu to także przygotowanie odpowiednich elementów infrastruktury takich jak:

- przystanki autobusowe,
- zatoki przystankowe,
- miejsca informacji pasażerskiej,
- tablice informacyjne,
- miejsca parkingowe dla autobusów,
- ułatwienia dla niepełnosprawnych.

Na obszarze gmin należy promować publiczny transport zbiorowy poprzez informowanie, przekonywanie i wpływanie na decyzje dotyczące wyboru rodzaju środka transportu za pomocą np.:

- reklamy w lokalnych środkach masowego przekazu,
- organizacji spotkań, konferencji i seminariów,
- wspierania akcji społecznych promujących transport zbiorowy.

Oprócz działań promujących komunikację zbiorową wśród dorosłych mieszkańców, należy realizować programy edukacyjne wśród dzieci i młodzieży. Programy powinny mieć charakter cykliczny, z czynnym udziałem ekspertów, polityków, urzędników oraz młodzieży.

W tym zakresie istotne jest również promowanie zrównoważonego transportu oraz zarządzania zapotrzebowaniem na korzystanie z samochodów poprzez zmianę postaw i zachowań podróżnych zgodnie z koncepcją „Zarządzania Mobilnością”.

Dlatego też działania ukierunkowane na rozwiązanie problemów z komunikacją powinny uwzględniać alternatywne środki transportu. Obecnie gminy realizują szereg działań związanych z rozwojem infrastruktury rowerowej w postaci ścieżek i dróg rowerowych.

Istotne jest aby rozwiązania związane z ruchem rowerowym umożliwiały efektywny transport pomiędzy poszczególnymi miejscowościami. System dróg i ścieżek rowerowych powinien uwzględniać także punkty generujące ruch takie jak obiekty usługowe, handlowe czy przemysłowe.

Działania uzupełniające związane z efektywnym i multimodalnym transportem, mające za swoją podstawę powyższe przedsięwzięcia (rozwój systemu komunikacji publicznej, rozwój infrastruktury rowerowej) to:

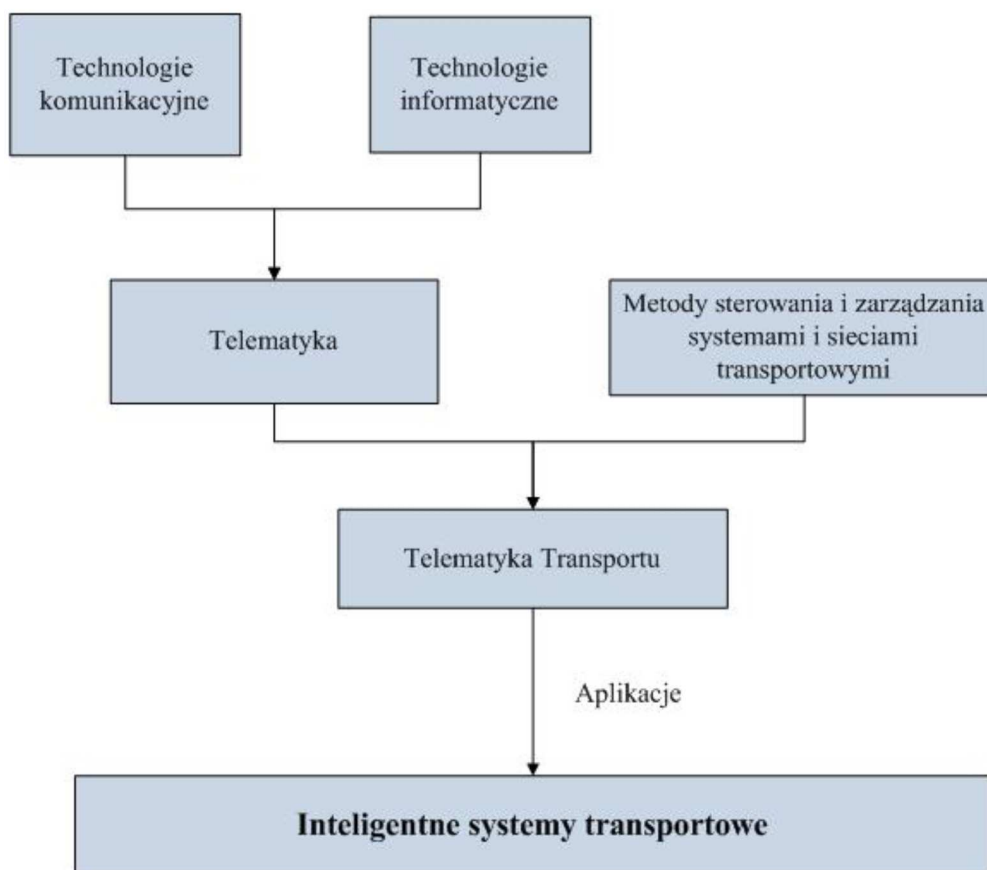
- Budowa punktów przesiadkowych na terenie miasta (park&ride, bike&ride, inne)
- Budowa miejsc przesiadkowych
- Optymalizacja systemu parkingowego na terenach miejskich gmin

W zakresie bezpieczeństwa ruchu działania powinny obejmować zarówno przedsięwzięcia związane z utrzymaniem i rozwoju infrastruktury drogowej, jak również z edukacją i wyposażeniem uczestników ruchu.

Infrastruktura istniejąca na terenie gminy jest w stanie dobrym, pełniąc rolę w zakresie swoich możliwości. Odpowiedzi ankietowe mieszkańców wskazywały jednak na część zniszczonych chodników utrudniających sprawne poruszanie się. Istotne jest również wprowadzanie ułatwień komunikacyjnych dla niepełnosprawnych. Obecnie gminy realizują szereg działań mających na celu budowę i przebudowę dróg gminnych. Działania mają na celu stworzenie warunków do rozwoju gminy z uwzględnieniem bezpieczeństwa ruchu.

Należy jednak rozważyć przeniesienie ruchu tranzytowego poza teren miast np. poprzez budowę obwodnic miast. Obwodnice mają w dużym stopniu poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego jednak jej potencjalne oddziaływanie w innych aspektach (np. ekologicznych i społecznych) powinno zostać poddane osobnej, dogłębnej analizie.

Podniesienie atrakcyjności (promocja) optymalnie zaprojektowanego systemu transportowego może nastąpić poprzez „**Inteligentne Systemy Transportowe (ITS)**”, czyli **systemy informacyjne i komunikacyjne** mające na celu świadczenie usług związanych z różnymi rodzajami transportu i zarządzaniem ruchem oraz pozwalające na lepsze informowanie różnych użytkowników oraz zapewniające bezpieczniejsze, bardziej skoordynowane i „inteligentniejsze” korzystanie z sieci transportowych.



Rysunek 5-1 Składowe Inteligentnych Systemów Transportowych

[źródło: Telematyka Transportu]

6. Analiza SWOT systemu transportowego na terenie gmin Chrzanów, Trzebinia i Libiąż

Poniżej zaprezentowana została analiza SWOT systemu transportowego na terenie gmin Chrzanów, Libiąż i Trzebinia. Zapisy w niej zawarte wynikają zarówno z analizy istniejącej infrastruktury transportowej, jak i badań ankietowych przeprowadzonych w ramach projektu.

Tabela 6-1 Mocne i słabe strony gmin Chrzanów, Trzebinia i Libiąż w zakresie systemu transportowego

Mocne strony	Słabe strony
Dość wysoka gęstość dróg kołowych; Nieprzekroczona przepustowość ulic i skrzyżowań; Relatywnie dobry stan infrastruktury drogowej oraz okołodrogowej (wymagający doinwestowania); Dogodne połączenia ze szlakami komunikacyjnymi (A4); Występowanie wyspecjalizowanego przedsiębiorstwa zajmującego się koordynacją transportu autobusowego na terenie analizowanym; Ścieżki rowerowe oraz zwiększenie „mody” na rower; Dobre oceny osób korzystających z komunikacji publicznej; Bliskość dużych miast (Kraków, aglomeracja śląsko-dąbrowska) Determinacja gmin w zakresie działań mających na celu rozwój systemu zrównoważonego transportu w gminie Ruch tranzytowy w dużej mierze odbywa się przy pomocy autostrady A4. Istnienie połączeń kolejowych	Niewystarczające bezpieczeństwo poruszania się po drogach pieszych i rowerzystów – brak wystarczającej liczby ścieżek i pieszych i rowerowych; Niewystarczająca dostępność powierzchni parkingowych na obszarze miast; Niedopasowana siatka połączeń komunikacji publicznej; Brak możliwości regulowania opłat w pojazdach komunikacji publicznej; Niewystarczająca częstotliwość kursowania pojazdów komunikacji autobusowej; Duże koszty ponoszone za paliwo zużywane w autobusach; Część dróg wymaga utwardzenia; Brak spójnej sieci dróg rowerowych (istniejące drogi nie zawsze łączą się w sieć). Infrastruktura kolejowa nie umożliwia szybkiego przemieszczania się pomiędzy gminami i realizowania szybkich połączeń ze stolicą województwa.

[źródło: Opracowanie własne na podstawie danych gmin]

Tabela 6-2 Szanse i zagrożenia gmin Chrzanów, Trzebinia i Libiąż w zakresie systemu transportowego

Szanse	Zagrożenia
Rozwój rozwiązań z zakresu mobilności miejskiej w oparciu o możliwość otrzymania dofinansowania w ramach perspektywy finansowej 2014-2020; Udział mieszkańców i grup interesariuszy w procesie planowania polityki transportowej regionu; Zwiększenie rotacji na dostępnej powierzchni parkingowej; Doskonalenie komunikacji publicznej przez dostosowanie siatki połączeń i częstotliwości kursowania do realnych potrzeb podróży (w tym z uwzględnieniem połączeń przesiadkowych); Struktura drogowa i przestrzenna gmin pozwalająca na budowę nowych dróg rowerowych; Edukacja społeczna w zakresie zmian zachowań komunikacyjnych; Możliwość wykorzystania dostępnej infrastruktury kolejowej; Zwiększające się zainteresowanie ruchem rowerowym – efekt popularyzacji zdrowego trybu życia i aktywnego spędzania wolnego czasu; Wzrost świadomości ekologicznej; Możliwość pozyskania zewnętrznych środków finansowych; Globalne bogacenie się ludności.	Zmniejszająca się liczba kursów komunikacji publicznej na liniach lokalnych; Niewykorzystanie pełnego potencjału komunikacji autobusowej i kolei; Rosnący problem kierowców parkujących niezgodnie z przepisami; Zwiększające się uzależnienie od samochodu; Niewystarczające rozwiązania dla obsługi ruchu turystycznego; Rozwiązania drogowe niespełniające odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa użytkowników pasa drogowego; Dominacja użytkowników pojazdów indywidualnych; Rosnąca liczba samochodów (ruch miejski i tranzytowy); Zły stan techniczny części samochodów; Brak koordynacji działań pomiędzy różnymi jednostkami samorządowymi.

[źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy istniejącej infrastruktury transportowej oraz przeprowadzonych badań ankietowych]

7. Cele planu zrównoważonej mobilności miejskiej na obszarze Gmin Chrzanów, Trzebinia i Libiąż

Nadrzędnym celem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest stworzenie w gminach Chrzanów, Trzebinia i Libiąż sprawnego, bezpiecznego i ekonomicznie efektywnego systemu transportowego, który zaspokoi podstawowe potrzeby mieszkańców z jednoczesnym ograniczeniem jego uciążliwości dla środowiska.

Poniżej przedstawiono główne cele Planu mobilności miejskiej dla Gmin Chrzanów, Trzebinia i Libiąż:

Cel 1. Utrzymanie i rozwój przepustowości dróg i skrzyżowań w odpowiedzi na wzrastającą liczbę pojazdów.

Cel 2. Zwiększenie udziału transportu publicznego wśród sposobów przemieszczania się ludzi w obrębie gmin.

Cel 3. Intensyfikacja wykorzystania transportu rowerowego jako środka do przemieszczania się.

Cel 4. Dostosowanie liczby miejsc parkingowych do potrzeb.

Cel 5. Zwiększenie atrakcyjności oraz promocja ruchu pieszego na obszarach miejskich.

Cel 6. Minimalizacja negatywnych skutków ruchu samochodowego.

Cel 7. Zwiększenie stopnia akceptacji systemu transportowego ze strony społeczności lokalnej – poczucie bezpieczeństwa.

Cel 1. Utrzymanie i rozwój przepustowości dróg i skrzyżowań w odpowiedzi na wzrastającą liczbę pojazdów	
Obecna sytuacja	Obecna struktura drogowa na terenie gmin Chrzanów, Trzebinia i Libiąż pozwala na płynne poruszanie się samochodem, często nawet w godzinach wzmożonego natężenia ruchu. Wzmożone występowanie korków występuje w okolicach autostrady A4 oraz w ścisłych centrach miast. Należy zwrócić uwagę, że gminy podejmują działania mające utrzymać wysoką przepustowość dróg i skrzyżowań. Mimo to utrzymujące się wskaźniki dotyczące przyrostu liczby samochodów użytkowanych na terenie gmin wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych problemów komunikacyjnych. Istotne jest podejmowanie działań przeciwdziałających z odpowiednim wyprzedzeniem.
Spodziewane rezultaty działań	Rozwój sieci drogowej na terenie gmin, ma umożliwić sprawne poruszanie się w ich obrębie niezależnie od wybranego środka transportu (samochód, komunikacja publiczna czy np. rower). Głównym rezultatem powinien być brak korków w godzinach szczytu co pozwoli na płynną i efektywną podróż.
Środki do osiągnięcia celu	Modernizacja infrastruktury drogowej, utrzymanie stanu technicznego dróg i skrzyżowań na dobrym poziomie. Rozwój sieci drogowej na terenie miasta z uwzględnieniem przyrostu liczby pojazdów poruszających się w obrębie gmin. Wzmacnianie stopnia atrakcyjności i wykorzystania różnych modeli transportowych. Działania powinny obejmować w dużym stopniu miejsca, rejony najbardziej narażone na wystąpienie korków, i uwzględniać przedsięwzięcia związane z różnymi formami transportu, tak aby je w maksymalnym stopniu wykorzystać. Istotne mogą być także działania promujące alternatywne formy transportu (np. transport rowerowy).
Co się stanie, jeśli cel nie zostanie osiągnięty	Duża elastyczność w wykorzystaniu samochodu powoduje, że jest to obecnie podstawowy środek transportu na terenie gmin. Powoduje to problemy zarówno komunikacyjne jak również ekologiczne. Wzrost liczby samochodów poruszających się w obrębie gminy, zwłaszcza w godzinach szczytu może doprowadzić do powstania mniej lub bardziej uciążliwych korków. Bez odpowiedniego modelu transportowego uwzględniającego dziedziny takie jak przepustowość dróg i skrzyżowań czy atrakcyjność różnych form transportu ruch w obrębie miasta może być coraz bardziej uciążliwy.
Podmioty konieczne do zaangażowania	Wydziały Urzędów Miejskich odpowiedzialne za gospodarkę przestrzenną, komunalną oraz/czy infrastrukturę, Wydział Komunikacji w Starostwie Powiatowym

Cel 2. Zwiększenie udziału transportu publicznego wśród sposobów przemieszczania się ludzi w obrębie gmin	
Obecna sytuacja	Problem wzmożonego wykorzystania samochodów dotyczy obecnie całego kraju. Obecne działania gmin powinny skupiać się na przedsięwzięciach umożliwiających swobodne przemieszczanie się w obrębie każdej gminy przy pomocy różnych form transportu. Dywersyfikacja sposobów podróżowania jest jednym z podstawowych problemów ówczesnych miast oraz gmin i jednocześnie ważnym środkiem do realizacji wizji zrównoważonego rozwoju.
Spodziewane rezultaty działań	Siatka połączeń komunikacyjnych systemu transportu publicznego z wykorzystaniem autobusów, tworząca atrakcyjny i pewny środek transportu, zmniejszy stopień wykorzystania transportu indywidualnego na rzecz zbiorowej komunikacji publicznej.
Środki do osiągnięcia celu	Zmniejszanie oraz dotrzymywanie czasów przejazdu pomiędzy przystankami. Dostosowanie rozkładu do aktualnych potrzeb podróżujących. Synchronizacja rozkładu jazdy różnych form transportu (samochody, autobusy). Odpowiednia Infrastruktura umożliwiająca płynną zmianę środka transportu (np. systemy typu Bike&Ride). Promocja transportu publicznego.
Co się stanie, jeśli cel nie zostanie osiągnięty	Bez odpowiednich działań promujących / wspierających transport publiczny liczba pojazdów osobowych będzie wzrastać (na co wskazuje analiza przedstawiona np. w Planach gospodarki niskoemisyjnej). Większa liczba pojazdów wydłuży czas podróży pomiędzy punktami zlokalizowanym na terenie gmin. Tego typu problemy komunikacyjne mogą być przyczyną negatywnych skutków ekologicznych, ekonomicznych i społecznych.
Podmioty konieczne do zaangażowania	Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna”, Wydziały Urzędów Miejskich odpowiedzialne za gospodarkę przestrzenną, komunalną oraz/czy infrastrukturę.

Cel 3. Intensyfikacja wykorzystania transportu rowerowego jako środka do przemieszczania się	
Obecna sytuacja	Obecnie rower często traktowany jest jako narzędzie rekreacyjne, w mniejszym stopniu przeznaczonym do przemieszczania się z miejsca na miejsce. Zwraca jednak uwagę duży potencjał transportu rowerowego w zakresie przemieszczania się w innych celach stanowiącą alternatywę dla innych środków transportu. Obecnie na terenie gmin funkcjonuje rozwinięta sieć ścieżek i tras rowerowych. Mimo to w ramach odbywania podróży lokalnych transport rowerowy jest rzadko wybieraną formą transportu.
Spodziewane rezultaty działań	Ważne, aby transport rowerowy był pewną, bezpieczną, tanią i ekologiczną alternatywą dla transportu samochodowego, współtworzącą spójny system komunikacyjny gmin. Wybór pomiędzy rowerem, komunikacją publiczną czy samochodem powinien być możliwy i w mniejszym stopniu uwarunkowany ograniczeniami związanymi z brakiem odpowiedniej infrastruktury.
Środki do osiągnięcia celu	Umożliwienie swobodnego przemieszczania się rowerem w obrębie gminy z uwzględnieniem: - ścieżek, dróg, pasów dla rowerów, - punktów Bike&Ride, - stacji do samodzielnej naprawy rowerów, - przestrzeni parkingowej dla rowerów. Znoszenie barier architektonicznych utrudniających komunikację rowerową. Tworzenie dedykowanych stref dla pieszych i rowerów. Nacisk na bezpieczeństwo rowerzystów także z uwzględnieniem działań dotyczących ruchu samochodowego występującego razem z ruchem rowerowym, w tym zmniejszenie dozwolonej prędkości pojazdów poruszających się w centrum miast. Działania edukacyjne popularyzujące transport rowerowy.
Co się stanie jeśli cel nie zostanie osiągnięty	Brak wsparcia komunikacji rowerowej spowoduje mniejszą atrakcyjność tej formy transportu. Utrudnienia w przemieszczaniu się rowerem spowodują dalszy wzmożony stopień wykorzystywania pojazdów samochodowych, co będzie skutkować wzmożonym ruchem i wydłużeniem czasu przejazdu przez teren gmin.
Podmioty konieczne do zaangażowania	Wydziały Urzędów Miejskich odpowiedzialne za gospodarkę przestrzenną, komunalną oraz/czy infrastrukturę, organizacje pozarządowe.

Cel 4. Dostosowanie liczby miejsc parkingowych do potrzeb	
Obecna sytuacja	Relatywna atrakcyjność transportu publicznego w miastach i gminach jest kształtowana poprzez wzrost atrakcyjności oferty tego transportu oraz tworzenie barier dla nieograniczonego rozwoju motoryzacji indywidualnej, poprzez obniżanie swobody użytkowania samochodów osobowych i dostępu przez użytkowników samochodów do infrastruktury transportowej, w tym przede wszystkim do miejsc parkingowych.
Spodziewane rezultaty działań	Dostępność miejsc parkingowych jest jednym z najważniejszych aspektów systemu komunikacji samochodowej. Podstawowym zagadnieniem dla kierowcy jest to, czy znajdzie miejsce parkingowe, gdy już osiągnie cel swojej podróży. Duża ilość miejsc parkingowych pozytywnie wpływa na dostępność do miejsc docelowych (handlowych, administracyjnych, kulturalnych czy sportowych), jednocześnie krótszy czas spędzony na poszukiwaniu miejsca do parkowania oznacza mniejszy ruch pojazdów, mniejsze zużycie paliwa, mniejsze obciążenie środowiska i większe bezpieczeństwo.
Środki do osiągnięcia celu	Dostosowanie liczby miejsc parkingowych do aktualnych potrzeb. Wyznaczanie stref płatnego parkowania. W miejscach o największym zapotrzebowaniu na miejsca parkingowe uwzględnianie projektów piętrowych lub podziemnych parkingów.
Co się stanie, jeśli cel nie zostanie osiągnięty	Niedostosowanie liczby miejsc parkingowych (czy całego systemu parkingowego miasta) może spowodować zwiększone obciążenie ruchem miasta. Kierowcy, którzy nie mogą znaleźć miejsca na parkingach często parkują w obrębie ulic co obniża przepustowość dróg. Jednocześnie w takiej sytuacji wzrasta liczba błędnie zaparkowanych samochodów, co powoduje szereg problemów z bezpieczeństwem, czy utrzymaniem infrastruktury na odpowiednim poziomie (np. oczyszczaniem czy odśnieżaniem).
Podmioty konieczne do zaangażowania	Wydziały Urzędów Miejskich odpowiedzialne za gospodarkę przestrzenną, komunalną oraz/czy infrastrukturę.

Cel 5. Zwiększenie atrakcyjności oraz promocja ruchu pieszego w obszarach miejskich	
Obecna sytuacja	Obecnie najbardziej popularnym środkiem służącym się do przemieszczania się w obrębie gminy jest samochód i komunikacja miejska. Forma piesza wybierana jest w ramach bardzo krótkich dystansów (do 5 km). Ulice na terenie kilku miejscowości nadal wymagają przygotowania od podstaw lub poprawy stanu technicznego obecnych chodników. Podobna sytuacja jest z oświetleniem ulicznym.
Spodziewane rezultaty działań	Łatwy dostęp do usług świadczonych na terenie gminy powinien obejmować w dużym stopniu możliwość dotarcia do celu pieszo. Jednocześnie poruszanie się w obrębie miasta lub poszczególnych miejscowości powinno być możliwie krótkie i spełniać oczekiwania mieszkańców. Wybór pieszego poruszania się powinien być naturalny w przypadku krótkich tras, na co wpływ będzie miała przyjazna przestrzeń umożliwiająca bezpieczny i przyjemny spacer. Jednocześnie dostawcy usług zlokalizowani w miejskim obrębie ulic gdzie ruch pieszey jest intensywny z pewnością będą mogli rozwinąć swoją działalność docierając ze swoją ofertą do większej liczby klientów (przechodniów).
Środki do osiągnięcia celu	Zwiększanie powierzchni przeznaczonej dla pieszych w ciągach komunikacyjnych. Stosowanie ułatwień dla pieszych takich jak sygnalizacja świetlna ze zwiększonym priorytetem dla ruchu pieszego. Redukcja prędkości pojazdów w strefach o dużym natężeniu ruchu pieszego zwiększając bezpieczeństwo i wygodę pieszych. Ograniczenie ruchu samochodowego w obszarach miast o walorach turystycznych na rzecz ruchu pieszego (i rowerowego). Zwiększenie atrakcyjności przestrzennej samych ulic, które mogą stać się nie tylko miejscem w którym odbywa się transport lecz również miejscem o funkcji społecznej czy kulturalnej. Przygotowanie chodników w miejscach poruszania się pieszych wzdłuż ciągów komunikacyjnych poszczególnych miejscowości.
Co się stanie, jeśli cel nie zostanie osiągnięty	Zmniejszenie ruchu pieszego na rzecz innych środków komunikacji (w tym komunikacji samochodowej) spowoduje większe obciążenie układu komunikacyjnego miasta. Będzie to miało wpływ na bezpieczeństwo czy stan środowiska. Jednocześnie właściciele firm (sklepów, restauracji) zlokalizowanych w obrębie ulic miasta będą mieli mniejsze szanse na zysk co może negatywnie wpłynąć na lokalną gospodarkę. Mieszkańcy miejscowości w rejonie wiejskim będą zmuszeni do poruszania się uszkodzonymi chodnikami lub w skrajnych przypadkach korzystać z pobocza lub ulicy.
Podmioty konieczne do zaangażowania	Wydziały Urzędów Miejskich odpowiedzialne za gospodarkę przestrzenną, komunalną oraz/czy infrastrukturę.

Cel 6. Minimalizacja negatywnych skutków ruchu samochodowego

Obecna sytuacja	Ruch samochodowy przyczynia się do występowania zanieczyszczeń na terenie gminy. Nadmierna ekspozycja na zanieczyszczenia powstające poprzez spalanie w silnikach spalinowych może negatywnie oddziaływać na zdrowie i samopoczucie ludzi. Innym problemem jest hałas związany z ruchem pojazdów (którego źródłem są w dużym stopniu silniki oraz opony poruszających się samochodów) występujący nadmiernie zwłaszcza przy głównych ulicach części miejskiej gmin. Jednocześnie wzmożony ruch powoduje problemy z bezpieczeństwem wszystkich uczestników ruchu.
Spodziewane rezultaty działań	Bezpieczeństwo jest jedną z podstawowych wartości zrównoważonego rozwoju. System transportowy powinien być tak ukształtowany, by w maksymalnym stopniu umożliwić bezpieczne poruszanie się, niezależnie od wybranego środka transportu. Zmniejszenie liczby kolizji i wypadków z udziałem pojazdów oraz pieszych to główne rezultaty jakie powinny zostać osiągnięte. Ponadto system transportowy powinien w jak najmniejszym stopniu oddziaływać na środowisko.
Środki do osiągnięcia celu	Należy podejmować działania informacyjno-edukacyjne dla mieszkańców związane z ekologicznym i bezpiecznym transportem. Gminy powinny pełnić rolę wzorca wykorzystując i promując transport ekologiczny, odpowiednio zaplanowany i zarządzany. Transport publiczny powinien być tak rozwinięty i dostosowany do potrzeb, by stał się jednym z podstawowych środków służących do przemieszczania się obrębie gminy. Ruch tranzytowy powinien być przeniesiony możliwie daleko od głównych zabudowań miejskich, odciążając ulice i skrzyżowania. Istotne są również działania wspierające transport rowerowy i pieszy poprzez działania inwestycyjne i promocyjne Jednocześnie odpowiednie działania i współpraca pomiędzy poszczególnymi służbami miasta (np. policją, strażą miejską, Urzędem Miejskim) wpłynie na bezpieczeństwo ruchu.
Co się stanie, jeśli cel nie zostanie osiągnięty	Brak możliwości bezpiecznego poruszania się w obrębie gminy powoduje występowanie zagrożeń dla zdrowia lub życia uczestników ruchu. Jednocześnie coraz bardziej intensywny ruch wiąże się z pojawieniem negatywnych efektów takich jak: zanieczyszczenie powietrza, nadmierny hałas czy obniżenie bezpieczeństwa ruchu.
Podmioty konieczne do zaangażowania	Wydziały Urzędów Miejskich odpowiedzialne za gospodarkę przestrzenną, komunalną oraz/czy infrastrukturę.

Cel 7. Zwiększenie stopnia akceptacji systemu transportowego miasta ze strony społeczności lokalnej – poczucie bezpieczeństwa	
Obecna sytuacja	Do kluczowych kwestii związanych z potrzebami mieszkańców należą: Możliwość sprawnego i szybkiego przemieszczania się w obrębie gminy Możliwość wyboru różnych form transportu umożliwiających dotarcie do celu Infrastruktura na odpowiednim do zaakceptowania poziomie w uwzględnieniu wprowadzania ułatwień dla niepełnosprawnych. Rozwinięty system komunikacji publicznej dostosowany do potrzeb zarówno w zakresie infrastruktury jak również dostępności ekonomicznej Bezpieczeństwo
Spodziewane rezultaty działań	Gminy zapewniają wysoką jakość życia, także w postaci dobrze zaplanowanego systemu transportowego, który zapewnia poczucie bezpieczeństwa, a także jest zgodny oczekiwaniami w zakresie dostępności, możliwości i elastyczności. Jednocześnie system transportowy jest postrzegany jako proekologiczny i zrównoważony.
Środki do osiągnięcia celu	Działania planistyczne dotyczące systemu transportowego gminy. Dostosowywanie działań do potrzeb mieszkańców w zakresie transportu publicznego i indywidualnego. Stosowanie elementów systemów zarządzania ruchem pojazdów w obrębie miasta. Odpowiednia jakość transportu publicznego. Utrzymanie infrastruktury drogowej na wysokim poziomie. Wprowadzanie ułatwień dla niepełnosprawnych. Stosowanie elementów poprawiających bezpieczeństwo ruchu (światła, progi zwalniające, tablice ostrzegające, etc.) Monitoring części miasta narażonych na występowanie sytuacji niebezpiecznych. Odpowiednia koordynacja służb miasta (np. policji, straży miejskiej, Urzędu Miejskiego, straży pożarnej). Współpraca z mieszkańcami którzy pełnią zarówno funkcje uczestników ruchu (w różnej postaci) jak również „beneficjentów” wszystkich – pozytywnych i negatywnych – skutków funkcjonowania systemu transportowego.
Co się stanie, jeśli cel nie zostanie osiągnięty	Brak akceptacji systemów transportowych spowoduje postrzeganie gminy jako mniej atrakcyjnego miejsca do życia czy działalności gospodarczej. Jednocześnie funkcje społeczne ulic miasta mogą zostać ograniczone (mieszkańcy nie będą widzieli sensu przebywania na świeżym powietrzu bez wyraźnej potrzeby). Część wiejska gminy charakteryzować się będzie większym prawdopodobieństwem wystąpienia kolizji pomiędzy pojazdem a pieszym. Brak ułatwień dla niepełnosprawnych może spowodować trudności w dostępie do miejsc lub usług.
Podmioty konieczne do zaangażowania	Wydziały Urzędów Miejskich odpowiedzialne za gospodarkę przestrzenną, komunalną oraz/czy infrastrukturę.

8. Działania możliwe do realizacji

1. Lista działań przewidzianych do realizacji na terenie Gminy Chrzanów

Wyszczególnienie	Nazwa działania	Opis	Przewidywany koszt	Okres realizacji
Działanie 1 Realizacja celu: 1, 4, 5, 6, 7	Budowa parkingu przy ul. Zielonej w ramach zadania pn.: „Rozbudowa i przebudowa drogi gminnej ul. Zielonej od ul. Kusocińskiego do skrzyżowania z ul. Grzybową wraz z przyległym do niej chodnikiem oraz budową parkingów i ścieżki rowerowej”	Teren przewidywany pod parkingi znajduje się w północnej części miasta Chrzanowa. Obejmuje tereny stanowiące własność Gminy Chrzanów. Aktualnie obszar objęty projektem posiada, dostęp do drogi gminnej nr 100693 K (ul. Zielonej). W bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowane są: przystanek PKP i dworzec autobusowy (busowy).	1 700 000,00	2016 - 2019
Działanie 2 Realizacja celu: 1, 4, 5, 6, 7	Budowa parkingu przy ul. 29 Listopada w ramach zadania pn.: „Przebudowa ul. 29-Listopada wraz ze skrzyżowaniem z ul. 3-go Maja”	Teren przewidywany pod parkingi znajduje się w centralnej części miasta Chrzanowa. Obejmuje tereny stanowiące własność Gminy Chrzanów. Aktualnie obszar objęty projektem posiada, dostęp do drogi gminnej ul. 29 - go Listopada. W niedalekiej odległości zlokalizowane są: przystanek PKP i dworzec autobusowy (busowy). Planuje się również budowę połączenia ul. Krakowskiej z ul. 29 - go Listopada, co dodatkowo ułatwi podróżnym dostęp do transportu kolejowego.	400 000	2016 - 2019

Wyszczególnienie	Nazwa działania	Opis	Przewidywany koszt	Okres realizacji
Działanie 3 Realizacja celu: 1, 6, 7	Modernizacja infrastruktury drogowej na terenie gminy Chrzanów	1. Przebudowa drogi wojewódzkiej (DW 781) ul. Sobieskiego w Płazie w zakresie budowy chodnika, 2. Budowa nowego połączenia drogowego pomiędzy ul. Stolarską i Ciężkowicką w Okradziejówce, 3. Budowa drogi ul. Kościelnej - etap I, 4. Przebudowa skrzyżowania ul. Zielonej z ul. Krakowską w rejonie wiaduktu kolejowego PKP nad ul. Krakowską, 5. Przebudowa ul. 29-go Listopada wraz ze skrzyżowaniem z ul. 3-go Maja, 6. Budowa połączenia drogowego ul. Chełmońskiego z ul. Fałata, 7. Budowa dróg na oś. Chechło-Południe, 8. Budowa odcinka drogi ul. Grottgera i ul. Gierymskiego, 9. Budowa drogi ul. Wodnej w Balinie, 10. Rozbudowa drogi gminnej ul. Zielonej od ul. Kusocińskiego do skrzyżowania z ul. Grzybową, 11. Budowa drogi ul. Podleśnej, 12. Budowa drogi ul. Łowieckiej.	Brak danych	2016 - 2020
Działanie 4 Realizacja celu: 5, 6, 7	Prowadzenie kampanii edukacyjno-informacyjnej na temat zrównoważonego transportu miejskiego oraz akcje promocyjne np. dzień bez samochodu	- warsztaty rodzinne, - zajęcia edukacyjne dla dzieci, wystawy, - rajdy rowerowe, - bezpłatne przejazdy środkami komunikacji miejskiej	20 000	2016 - 2020

Wyszczególnienie	Nazwa działania	Opis	Przewidywany koszt	Okres realizacji
Działanie 5 Realizacja celu: 1, 6, 7	Stosowanie ECODRIVING - nowoczesny i oszczędny sposób prowadzenia samochodu pod względem zużycia paliwa oraz kultury jazdy, wykorzystanie technicznych możliwości nowych pojazdów, propagowanie nowych wzorców jazdy ekonomicznej i ekologicznej.	Poprawa atrakcyjności komunikacji dla pasażerów poprzez przygotowanie i przeprowadzenie kampanii społecznych związanych efektywnym i ekologicznym transportem. Duży wpływ na ilość zużywanej energii przez pojazdy może mają zachowania kierowców samochodów. Istotne jest przedstawienie zarówno technik jak i korzyści wynikających z oszczędnej jazdy samochodem, takich jak zmniejszenie kosztów podróży, bezpieczeństwo, a także efekt ekologiczny. Sposobów promocji tego typu zachowań jest kilka: • Broszury informacyjne • Szkolenia dla kierowców (eko-driving) • Informacje w prasie lokalnej • Kampania informacyjna promująca komunikację miejską.	Brak danych	2016 - 2020
Działanie 6 Realizacja celu: 1, 3, 6, 7	Rozwój infrastruktury rowerowej na terenie gminy Chrzanów oraz powiatu Chrzanowskiego	Projekt „Rozwój szlaków turystycznych na terenie gmin Trzebinia i Chrzanów poprzez budowę sieci lokalnych tras rowerowych” w ramach którego przewiduje się utworzenie kilku szlaków głównie na terenie gminy Trzebinia. Jeden ze szlaków (szlak niebieski) przebiegać będzie przez gminę Chrzanów w jej północno wschodniej i północnej części (załączona mapa). W opracowaniu są również dwa szlaki rowerowe; żółty do Chełmka i drugi o nieustalonej dotąd barwie z Płazy do zamku Lipowiec. Ponadto wciąż trwają prace nad sfinalizowaniem przebiegu tras rowerowych pn. „VeloSkawa”, oraz „VeloRudawa”.	Brak danych	2016 - 2020

Wyszczególnienie	Nazwa działania	Opis	Przewidywany koszt	Okres realizacji
Działanie 7 Realizacja celu: 1, 2, 6, 7	Zmniejszenie negatywnego wpływu transportu publicznego na środowisko - Wymiana pojazdów floty operatora wykonującego przewozy na zlecenie ZK „KM” na energooszczędne/ekologiczne.	Obecnie operator posiada długofalowe plany związane z zakupem taboru autobusowego. W przypadku zakupu nowych autobusów spełniających normy emisji spalin może nastąpić zmniejszenie emisji zanieczyszczeń, jak również podniesie komfortu korzystania z komunikacji zbiorowej. Projekt obejmuje zakup 20 sztuk taboru niskopodłogowego, w tym: - 11 sztuk autobusów CNG o długości do 12 metrów i pojemności min. 91 miejsc, - 5 sztuk autobusów CNG o długości do 12 metrów i pojemności min. 82 miejsc, - 2 sztuk autobusów ON o długości do 15 metrów i pojemności min. 130 miejsc, - 2 sztuk autobusów ON o długości do 9 metrów i pojemności min. 60 miejsc. Ww. autobusy będą obsługiwały gminy Chrzanów, Trzebinia i Libiąż. Pełny koszt wymiany wszystkich autobusów wynosi 25 042 800 zł.	koszt po stronie operatora	2016 - 2020
Działanie 8 Realizacja celu: 1, 2, 6, 7	Ulgi w cenach biletów dla osób, które w komunikacji miejskiej okażą dowód rejestracyjny samochodu	Ulgi w cenach biletów dla specyficznych grup pasażerów mogą w znacznym stopniu przyczynić się do bardziej intensywnego wykorzystania komunikacji autobusowej.	Brak danych	2016 - 2020

Wyszczególnienie	Nazwa działania	Opis	Przewidywany koszt	Okres realizacji
Działanie 9 Realizacja celu: 1, 3, 6, 7	Promowanie cyklizmu jako alternatywnego środka transportu (m. in. poprzez organizowanie rajdów rowerowych, przygotowanie ulotek tematycznych)	Zadanie zawiera w sobie szereg przedsięwzięć mających na celu promowanie cyklizmu t. j.: - organizowanie rajdów rowerowych - odnowienie oznakowania szlaków rowerowych, - stworzenie ulotek informacyjnych o ścieżkach rowerowych na terenie gminy. Wszystkie te działania powinny przyczynić się do upowszechnienia korzystania z transportu rowerowego, co z kolei powinno korzystanie wpłynąć na zmniejszenie ruchu w gminie.	Brak danych	2016 - 2020
Działanie 10 Realizacja celu: 1, 2, 6, 7	Modernizacja linii kolejowych na terenie gminy Chrzanów	Modernizacja linii kolejowej nr 93 Trzebinia - Zebrzydowice, odcinek Trzebinia - Oświęcim z infrastrukturą towarzyszącą.	Brak danych	2016 - 2020

2. Lista działań przewidzianych do realizacji na terenie Gminy Trzebinia

Wyszczególnienie	Nazwa działania	Opis	Przewidywany koszt	Okres realizacji
Działanie 1 Realizacja celu: 1, 6, 7	Modernizacja infrastruktury drogowej na terenie gminy Trzebinia	Działanie przewiduje modernizację i utrzymanie infrastruktury drogowej na terenie gminy Trzebinia na dobrym poziomie.	Brak danych	2016 - 2020
Działanie 2 Realizacja celu: 5, 6, 7	Prowadzenie kampanii edukacyjno-informacyjnej na temat zrównoważonego transportu oraz akcje promocyjne	- warsztaty rodzinne, - zajęcia edukacyjne dla dzieci, wystawy, - rajdy rowerowe, - bezpłatne przejazdy środkami komunikacji miejskiej	10 000	2016 - 2020
Działanie 3 Realizacja celu: 1, 6, 7	Stosowanie ECODRIVING - nowoczesny i oszczędny sposób prowadzenia samochodu pod względem zużycia paliwa oraz kultury jazdy, wykorzystanie technicznych możliwości nowych pojazdów, propagowanie nowych wzorców jazdy ekonomicznej i ekologicznej.	Poprawa atrakcyjności komunikacji dla pasażerów poprzez przygotowanie i przeprowadzenie kampanii społecznych związanych efektywnym i ekologicznym transportem. Duży wpływ na ilość zużywanej energii przez pojazdy może mają zachowania kierowców samochodów. Istotne jest przedstawienie zarówno technik jak i korzyści wynikających z oszczędnej jazdy samochodem, takich jak zmniejszenie kosztów podróży, bezpieczeństwo, a także efekt ekologiczny. Sposobów promocji tego typu zachowań jest kilka: • Broszury informacyjne • Szkolenia dla kierowców (eco-driving) • Informacje w prasie lokalnej • Kampania informacyjna promująca komunikację miejską.	Brak danych	2016 - 2020
Działanie 4 Realizacja celu: 1, 3, 6, 7	Rozwój infrastruktury rowerowej na terenie gminy Trzebinia oraz powiatu Chrzanowskiego	W planach zgodnie z koncepcją planuje się utworzenie 4 tras rowerowych o łącznej długości 62,915 km prowadzonych po istniejących drogach powiatowych, gminnych, a także przez tereny leśne. Trasa niebieska – o długości 21,997 km – łącznik od VeloSkawy (rejon akwenu wodnego Chechło) przez tereny gminy Trzebinia oraz gminy Chrzanów do VeloSkawy (kierunek Bukowno).	Brak danych	2016 - 2020

Wyszczególnienie	Nazwa działania	Opis	Przewidywany koszt	Okres realizacji
		Trasa czerwona o długości 17,676 km – łącznik trasy VeloRudawa w Puszczy Dulowskiej przez tereny gminy Trzebinia z VeloSkawą kierunek Bukowno. Trasa żółta – o długości 14,455 km – łącznik trasy VeloRudawa w Puszczy Dulowskiej, przez tereny gminy Trzebinia z VeloSkawa w miejscowości Czyżówka. Trasa zielona – o długości 8,787 km – łącznik trasy VeloRudawa w Puszczy Dulowskiej z centrum Trzebini.		
Działanie 5 Realizacja celu: 1, 2, 6, 7	Zmniejszenie negatywnego wpływu transportu publicznego na środowisko - Wymiana pojazdów floty operatora wykonującego przewozy na zlecenie ZK „KM” na energooszczędne/ekologiczne.	Obecnie operator posiada długofalowe plany związane z zakupem taboru autobusowego. W przypadku zakupu nowych autobusów spełniających normy emisji spalin może nastąpić zmniejszenie emisji zanieczyszczeń, jak również podniesie komfortu korzystania z komunikacji zbiorowej. Projekt obejmuje zakup 20 sztuk taboru niskopodłogowego, w tym: - 11 sztuk autobusów CNG o długości do 12 metrów i pojemności min. 91 miejsc, - 5 sztuk autobusów CNG o długości do 12 metrów i pojemności min. 82 miejsc, - 2 sztuk autobusów ON o długości do 15 metrów i pojemności min. 130 miejsc, - 2 sztuk autobusów ON o długości do 9 metrów i pojemności min. 60 miejsc. Ww. autobusy będą obsługiwały gminy Chrzanów, Trzebinia i Libiąż. Pełny koszt wymiany wszystkich autobusów wynosi 25 042 800 zł.	koszt po stronie operatora	2016 - 2020
Działanie 6 Realizacja celu: 1, 2, 6, 7	Ulgi w cenach biletów dla osób, które w komunikacji miejskiej okażą dowód rejestracyjny samochodu	Ulgi w cenach biletów dla specyficznych grup pasażerów mogą w znacznym stopniu przyczynić się do bardziej intensywnego wykorzystania komunikacji autobusowej.	Brak danych	2016 - 2020

Wyszczególnienie	Nazwa działania	Opis	Przewidywany koszt	Okres realizacji
Działanie 7 Realizacja celu: 1, 3, 6, 7	Promowanie cyklizmu jako alternatywnego środka transportu (m. in. poprzez organizowanie rajdów rowerowych, przygotowanie ulotek tematycznych)	Zadanie zawiera w sobie szereg przedsięwzięć mających na celu promowanie cyklizmu t. j.: organizowanie rajdów rowerowych odnowienie oznakowania szlaków rowerowych, stworzenie ulotek informacyjnych o ścieżkach rowerowych na terenie gminy, Wszystkie te działania powinny przyczynić się do upowszechnienia korzystania z transportu rowerowego, co z kolei powinno korzystanie wpłynąć na zmniejszenie ruchu w gminie.	Brak danych	2016 - 2020
Działanie 8 Realizacja celu: 1, 2, 6, 7	Modernizacja linii kolejowych na terenie gminy Trzebinia	Modernizacja linii kolejowej E-30 odcinek Katowice-Kraków etap II. W ramach inwestycji projektowana jest budowa wiaduktu drogowego w ciągu ul. Słowackiego.	Brak danych	2016 - 2020

3. Lista działań przewidzianych do realizacji na terenie Gminy Libiąż

Wyszczególnienie	Nazwa działania	Opis	Przewidywany koszt	Okres realizacji
Działanie 1 Realizacja celu: 2, 4, 6, 7	Budowa parkingu typu Park&Ride w rejonie dworca kolejowego przy ul. Piłsudskiego w Libiąż	Budowa Parkingu Park&Ride przyczyni się do podniesienia jakości podróżowania komunikacją zbiorową, lepszego wykorzystania dobrego powiązania Libiąża z siecią kolejową, dalszego rozwoju gospodarczego Subregionu Małopolska Zachodnia i całej Małopolski, podniesienie statusu komunikacji zbiorowej w Gminie Libiąż, zlikwidowania barier dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, poprawy estetyki przestrzeni publicznej Libiąża, poprawy jakości powietrza (mniej spalin) i stanu środowiska (mniej hałasu komunikacyjnego) w regionie. W ramach projektu zostanie wybudowany parking z 40 miejscami postojowymi dla samochodów osobowych z uwzględnieniem miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych.	Brak danych	2016 - 2020
Działanie 2 Realizacja celu: 1, 6, 7	Modernizacja infrastruktury drogowej na terenie gminy Libiąż	Działanie przewiduje modernizację i utrzymanie infrastruktury drogowej na terenie gminy Libiąż na dobrym poziomie.	Brak danych	2016 - 2020
Działanie 3 Realizacja celu: 5, 6, 7	Prowadzenie kampanii edukacyjno-informacyjnej na temat zrównoważonego transportu miejskiego oraz akcje promocyjne np. dzień bez samochodu	- warsztaty rodzinne, - zajęcia edukacyjne dla dzieci, wystawy, - rajdy rowerowe, - bezpłatne przejazdy środkami komunikacji miejskiej	Brak danych	2016 - 2020

Wyszczególnienie	Nazwa działania	Opis	Przewidywany koszt	Okres realizacji
Działanie 4 Realizacja celu: 1, 6, 7	Stosowanie ECODRIVING - nowoczesny i oszczędny sposób prowadzenia samochodu pod względem zużycia paliwa oraz kultury jazdy, wykorzystanie technicznych możliwości nowych pojazdów, propagowanie nowych wzorców jazdy ekonomicznej i ekologicznej.	Poprawa atrakcyjności komunikacji dla pasażerów poprzez przygotowanie i przeprowadzenie kampanii społecznych związanych efektywnym i ekologicznym transportem. Duży wpływ na ilość zużywanej energii przez pojazdy może mają zachowania kierowców samochodów. Istotne jest przedstawienie zarówno technik jak i korzyści wynikających z oszczędnej jazdy samochodem, takich jak zmniejszenie kosztów podróży, bezpieczeństwo, a także efekt ekologiczny. Sposobów promocji tego typu zachowań jest kilka: • Broszury informacyjne • Szkolenia dla kierowców (eko-driving) • Informacje w prasie lokalnej • Kampania informacyjna promująca komunikację miejską.	30 000 zł	2016 - 2020
Działanie 5 Realizacja celu: 1, 3, 6, 7	Rozwój infrastruktury rowerowej na terenie gminy Libiąż oraz powiatu Chrzanowskiego	Projekt zakłada rozbudowę istniejącej infrastruktury rowerowej na terenie gminy Libiąż.	Brak danych	2016 - 2020

Wyszczególnienie	Nazwa działania	Opis	Przewidywany koszt	Okres realizacji
Działanie 6 Realizacja celu: 1, 2, 6, 7	Zmniejszenie negatywnego wpływu transportu publicznego na środowisko - Wymiana pojazdów floty operatora wykonującego przewozy na zlecenie ZK „KM” na energooszczędne/ekologiczne.	Obecnie operator posiada długofalowe plany związane z zakupem taboru autobusowego. W przypadku zakupu nowych autobusów spełniających normy emisji spalin może nastąpić zmniejszenie emisji zanieczyszczeń, jak również podniesie komfortu korzystania z komunikacji zbiorowej. Projekt obejmuje zakup 20 sztuk taboru niskopodłogowego, w tym: - 11 sztuk autobusów CNG o długości do 12 metrów i pojemności min. 91 miejsc, - 5 sztuk autobusów CNG o długości do 12 metrów i pojemności min. 82 miejsc, - 2 sztuk autobusów ON o długości do 15 metrów i pojemności min. 130 miejsc, - 2 sztuk autobusów ON o długości do 9 metrów i pojemności min. 60 miejsc. Ww. autobusy będą obsługiwały gminy Chrzanów, Trzebinia i Libiąż. Pełny koszt wymiany wszystkich autobusów wynosi 25 042 800 zł.	koszt po stronie operatora	2016 - 2020
Działanie 7 Realizacja celu: 1, 2, 6, 7	Ulgi w cenach biletów dla osób, które w komunikacji miejskiej okażą dowód rejestracyjny samochodu	Ulgi w cenach biletów dla specyficznych grup pasażerów mogą w znacznym stopniu przyczynić się do bardziej intensywnego wykorzystania komunikacji autobusowej.	Brak danych	2016 - 2020

Wyszczególnienie	Nazwa działania	Opis	Przewidywany koszt	Okres realizacji
Działanie 8 Realizacja celu: 1, 3, 6, 7	Promowanie cyklizmu jako alternatywnego środka transportu (m. in. poprzez organizowanie rajdów rowerowych, przygotowanie ulotek tematycznych)	Zadanie zawiera w sobie szereg przedsięwzięć mających na celu promowanie cyklizmu t. j.: - organizowanie rajdów rowerowych - odnowienie oznakowania szlaków rowerowych, - stworzenie ulotek informacyjnych o ścieżkach rowerowych na terenie gminy Wszystkie te działania powinny przyczynić się do upowszechnienia korzystania z transportu rowerowego, co z kolei powinno korzystanie wpłynąć na zmniejszenie ruchu w gminie.	Brak danych	2016 - 2020
Działanie 9 Realizacja celu: 1, 2, 6, 7	Modernizacja linii kolejowych na terenie gminy Libiąż	Modernizacja linii kolejowej nr 93 Trzebinia - Zebrzydowice, odcinek Trzebinia - Oświęcim z infrastrukturą towarzyszącą.	Brak danych	2016 - 2020

9. Monitoring i ewaluacja

Wdrażanie założeń Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej monitorowane będzie poprzez sporządzanie trzyletnich raportów okresowych oraz zbiorczego raportu na koniec okresu wdrażania Planu. Raporty obejmować będą ogólną ocenę realizacji założeń Planu, ocenę przy wykorzystaniu sugerowanych wskaźników oraz identyfikację napotykaných problemów.

Dzięki temu raporty przedstawiać będą zarówno ilościowy, jak i jakościowy wymiar realizacji Planu. Identyfikacja napotykaných problemów pozwoli dodatkowo na wskazanie ich przyczyn i zaproponowanie rozwiązań.

Sugerowane wskaźniki podzielić należy na dwie grupy: dotyczące raportów trzyletnich oraz raportu zbiorczego, przeprowadzonego na koniec okresu wdrażania Planu.

Wskaźniki monitoringu

Lp.	Opis	Jednostka	Źródło wskaźnika
1	Udział procentowy osób deklarujących rower jako główny środek transportu dla podróży odbywających się na terenie gminy	%	Ankietyzacja mieszkańców przeprowadzona w ramach reinwentaryzacji emisji CO ₂ („Raport z implementacji” PGN)
2	Udział procentowy osób deklarujących pojazdy komunikacji zbiorowej jako główny środek transportu dla podróży odbywających się na terenie gminy	%	Ankietyzacja mieszkańców przeprowadzona w ramach reinwentaryzacji emisji CO ₂ („Raport z implementacji” PGN)
3	Długość ścieżek rowerowych na terenie gminy	m, km	Urzędy Miejskie
4	Długość ciągów pieszych / łączna długość dróg i ulic w gminie	m, km	Urzędy Miejskie
5	Liczba pojazdów mijających ustalony punkt w ciągu roku/miesiąca	pojazdów/doba	Generalna Dyrekcja Dróg i Autostrad
6	Całkowite zużycie energii przez pojazdy przemieszczające się na terenie gminy	MWh/rok	Np. Reinwentaryzacja emisji CO ₂ („Raport z implementacji” PGN)

Ocenę można uszczegółowić o opinie interesariuszy (mieszkańcy, przedsiębiorcy, przedsiębiorstwa komunikacyjne) oraz opis inwestycji / działań poczynionych w ramach realizacji Planu, mających wpływ na rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej.