



Zrównoważony Plan Mobilności Miejskiej dla Miasta Bochni na lata 2016-2025

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Bochni na lata 2016-2025



Wykonawcy

Dr Joanna Kos-Łabędowicz – kierownik zespołu

Mgr Anna Mercik

Dr hab. Barbara Kos prof. UE – ekspert, konsultant

Spis treści

Wstęp.....	5
1. Opis metodologii	7
1.1. Idea planowania zrównoważonej mobilności w dokumentach UE	8
1.2. Wymagania dotyczące przygotowywania PZMM	10
1.3. Wymagania dotyczące partycypacji społecznej w procesie planowania zrównoważonej mobilności.....	12
2. Część diagnostyczno-analityczna.....	16
2.1. Opis potencjałów oraz analiza dostępności zasobów	16
2.2. Określenie barier i czynników wspomagające mobilność.....	23
2.3. Ocena dotychczasowej polityki przestrzennej z punktu widzenia jej wpływu na mobilność	25
2.4. Zgodność dotychczasowych planów rozwoju miasta z zasadami zrównoważonego rozwoju.....	29
2.5. Analiza interesariuszy.....	31
2.6. Charakterystyka systemu transportowego obszaru.....	32
2.6.1. Infrastruktura transportowa	32
2.6.2. System transportu publicznego	36
2.6.3. Transport samochodowy	39
2.6.4. Polityka parkingowa.....	40
2.6.5. Strefy ruchu pieszych.....	45
2.6.6. Transport rowerowy	46
2.6.7. Transport towarowy	47
2.6.8. Bezpieczeństwo w transporcie	47
2.7. Ocena zachowań transportowych	48
2.8. Analiza SWOT istniejącego systemu transportowego	68
3. Część planistyczna	71
3.1. Identyfikacja problemów i potrzeb z punktu widzenia zarządzania mobilnością	71
3.2. Rekomendowany kierunek rozwoju polityki transportowej.....	75
3.3. Zdefiniowanie priorytetów, celów i działań w ramach planu mobilności.....	78
3.4. Działania wspierające rozwój mobilności	82
3.4.1. Integracja i społeczności	82

3.4.2.	Zdrowie i środowisko	91
3.4.3.	Planowanie i gospodarka.....	94
3.5.	Harmonogram rzeczowo-finansowy.....	99
3.6.	Ocena zgodności PZMM z zapisami dokumentów strategicznych na poziomie UE, krajowym, regionalnym i miejskim	105
3.6.1.	Dokumenty lokalne	106
3.6.2.	Dokumenty regionalne	111
3.6.3.	Dokumenty na szczeblu krajowym	122
3.6.4.	Dokumenty na szczeblu europejskim.....	127
3.7.	System zarządzania.....	128
3.8.	Źródła finansowania	129
3.9.	System monitorowania i ewaluacji.....	131
4.	Ocena oddziaływania na środowisko	134
5.	Spis tabel	138
6.	Spis rysunków	139
7.	Załączniki.....	141
	Załącznik 1 Kwestionariusz ankiety PAPI/CAWI.....	141
	Załącznik 2 – Kwestionariusz ankiety CATI dla przedsiębiorców (ruch towarowy)	145
	Załącznik 3 – Raport z konsultacji społecznych	147

Wstęp

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej stanowi strategiczny plan stworzony celem zaspokojenia potrzeb mobilności ludzi oraz gospodarki w miastach i ich otoczeniu, dla lepszej jakości życia. Opiera się on na istniejących praktykach planistycznych i bierze pod uwagę zasady integracji, udziału społecznego oraz oceny procesu¹. Stanowi tym samym uzupełnienie w stosunku do istniejących strategii miejskich, charakteryzuje się jednak odmiennym podejściem do planowania transportu.

Zmiany w stosunku do tradycyjnego sposobu planowania transportu wskazuje tabela 1.

Tabela 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 średnio- terminowe	Krótko- i średnio- okresowy plan wpisany w długoterminową wizję i strategię

¹ Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, Komisja Europejska, Bruksela, marzec 2014, s. 7.

W odniesieniu do granic administracyjnych	Powiązanie z obszarem funkcjonalnym bazującym na dojazdach do pracy
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: na podstawie Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, Komisja Europejska, Bruksela, marzec 2014, s. 6.

Niniejszy Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Bochnia na lata 2016-2025 służyć ma skutecznemu planowaniu i wdrażaniu działań związanych z mobilnością, mających na celu poprawę jakości życia mieszkańców Bochni przy poszanowaniu zasady zrównoważonego rozwoju. Gwarantem respektowania tej zasady jest zgodność Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej z dokumentami szczebla lokalnego, regionalnego i unijnego.

Dokument sporządzony został w oparciu o opracowanie Komisji Europejskiej pt. „Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”. Ponadto, dokument zachowuje spójność z dokumentami strategicznymi wyższego szczebla (wspólnotowymi, krajowymi, regionalnymi) oraz dokumentami będącymi na etapie projektowania.

Plan zawiera elementy związane z:

- Transportem publicznym;
- Transportem samochodowym;
- Polityką parkingową;
- Strefami ruchu pieszych;
- Transportem rowerowym;
- Transportem towarowym.

1. Opis metodologii

Dokument został opracowany na zlecenie Urzędu Miasta Bochnia. Prace zostały przeprowadzone zgodnie z wytycznymi Komitetu Europejskiej pn.: Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej” (2014) oraz opisem przedmiotu zamówienia.

Zakres wykonanych prac obejmował:

1) Pozyskanie danych wejściowych:

- Określenie potencjału miasta wraz z przeglądem dostępności zasobów,
- Analizę zgodności zasad zrównoważonego rozwoju z dotychczasową polityką planistyczną miasta,
- Identyfikację barier i czynników wspomagających,
- Analizę interesariuszy (beneficjentów bezpośrednich i pośrednich),
- Analizę SWOT obecnego systemu transportowego z wnioskami i rekomendacjami,
- Opracowanie możliwych sytuacji transportowych w przyszłości – scenariuszy,
- Zdefiniowanie procesu rozwoju i zakresu planu – podejście zintegrowane,

2) Analizę stanu istniejącego:

- Diagnozie poddano stan infrastruktury transportowej, transport publiczny, transport samochodowy, politykę parkingową, strefy ruchu pieszych, transport rowerowy, transport towarowy, bezpieczeństwo w transporcie.

3) Przeprowadzono badania ankietowe mieszkańców – 450 ankiet i spotkania konsultacyjno-warsztatowego z udziałem grup interesariuszy zainteresowanych mobilnością miejską:

- Określenie preferencji i nawyki komunikacyjne mieszkańców
- Przeprowadzono analizę problemów, potrzeb i akceptowalności społecznej dla narzędzi strategicznych służących poprawie mobilności miejskiej.

4) Sformułowano priorytety i cele będących kierunkami rozwiązywania problemów transportowych na obszarze objętym Planem,

- 5) Opracowano harmonogram rzeczowo-finansowy zawierający co najmniej: nazwę zadania, planowany efekt realizacji, koszt realizacji, okres realizacji, źródło finansowania
- 6) Wskazano na możliwość realizacji działań wspierających rozwój zrównoważonego transport
- 7) Dokonano analizy możliwości organizacyjnych i finansowe wdrożenia Planu
- 8) Zdefiniowano system monitorowania i sprawozdawczość
- 9) Dokonano analizy oddziaływania Planu na środowisko

Na potrzebę przygotowania PZMM dla miasta Bochnia dokonano analizę danych zastanych – przeglądowi poddane zostały:

- dane statystyczne GUS (w tym pochodzące z Banku Danych Lokalnych);
- Strategia Rozwoju Gminy Miasta Bochnia na lata 2011-2020;
- Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miasta Bochnia;
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miasta Bochnia;
- Program Rewitalizacji Bochni na lata 2015-2025. Wersja robocza XII 2015 r.;
- Strategia rozwoju transportu w województwie małopolskim na lata 2010-2030;
- inne dokumenty wskazane w bibliografii.

Przeprowadzono również badania w formie wywiadu bezpośredniego kwestionariuszowego PAPI, wspomaganego komputerowo wywiadu telefoniczny CATI. Ważnym elementem pozyskania danych do opracowania PZMM była też organizacja spotkań konsultacyjno-warsztatowych.

1.1. Idea planowania zrównoważonej mobilności w dokumentach UE

Koncepcja planowania zrównoważonej mobilności w miastach wiąże się z celami stawianymi w zakresie poprawienia wskaźników zużycia energii oraz poprawienia wskaźników środowiskowych w miastach. Komisja Europejska wskazuje na konieczność podejmowania

działań zmierzających do lepszego planowania mobilności uwzględniającego zasadę zrównoważonego rozwoju.

W Białej Księdze transportu z 2011 r. wskazuje się, że dla obszarów miejskich niezbędne jest tworzenie strategii obejmujących m.in. planowanie przestrzenne, systemy cen, wydajne usługi transportu publicznego, infrastrukturę dla niezmotywowanych środków transportu. W Załączniku nr I „Wykaz inicjatyw” Białej Księgi, jako jedno z działań wskazano analizę możliwości wprowadzenie planów mobilności jako obowiązkowego rozwiązania dla miast o określonej wielkości.²

Zapisy Białej Księgi wywodzą się z wcześniejszych rozważań zawartych w Zielonej Księdze – W kierunku nowej kultury mobilności w mieście (COM (2007) 551 v. ost.) oraz działań wskazanych w Komunikacie Komisji Europejskiej „Plan działania na rzecz mobilności w miastach” (COM (2009) 490). Należy zauważyć, że działania organów UE w zakresie wdrażania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej są coraz bardziej intensywne – w grudniu 2013 r. ogłoszono Komunikat Komisji Europejskiej „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” (COM(2013)913 v. ost.), w którym wskazuje się na konieczność zintensyfikowania wsparcia UE w zakresie planowania mobilności w miastach.

Głównym celem tworzenia planu mobilności jest *„zwiększenie dostępności obszarów miejskich oraz zapewnienie wysokiej jakości mobilności i transportu zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju, obejmujących dojazd do obszaru miejskiego, przejazd przez ten obszar, jak również przemieszczanie się w jego obrębie. Dotyczy to bardziej potrzeb >>funkcjonującego miasta<< i jego obrzeży, niż obszaru miejskiego jako jednostki podziału administracyjnego.”*³

² COM(2011) 144 wersja ostateczna - Biała Księga - Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, <http://eur-lex.europa.eu>

³ COM(2013) 913final, Annex I, Załącznik Koncepcja dotycząca planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju do Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjności i zasobooszczędnego mobilności w miastach”.

Koncepcja planowania transportu poprzez zarządzanie mobilnością związana jest przede wszystkim ze zmianą priorytetów – planowanie koncentruje się na ludziach, którzy się przemieszczają, a nie na ruchu jako takim. Istotą PZMM jest stworzenie takiego systemu przemieszczania się w obszarze miejskim, który z jednej strony będzie zwiększał dostępność poszczególnych obszarów i usług, stanowiąc istotny impuls rozwojowy, a z drugiej strony będzie przyczyniał się do polepszenia jakości życia mieszkańców oraz stanu środowiska naturalnego. Infrastruktura i środki transportu traktowane są jako narzędzia ułatwiające przemieszczanie się, a nie jako element kreujący mobilność. Idea planowania mobilności wynika m.in. z tego, że wysokie koszty ekonomiczne i społeczne budowy infrastruktury transportowej okazują się często nieefektywne. Rozbudowa infrastruktury drogowej w celu zwiększanie przepustowości i redukcji zjawiska kongestii (nadmiernego zatłoczenia dróg) często okazuje się rozwiązaniem krótkotrwałym. Dlatego Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej powinien wskazywać jak efektywnie kreować system transportu w mieście, wykorzystując wszystkie dostępne zasoby. Powinien uwzględniać potrzebę promowania ekologicznych i energooszczędnych sposobów podróżowania. Ważnym jego elementem jest zaplanowanie niezbędnych inwestycji, również infrastrukturalnych, nakierowanych na zwiększenie dostępności transportowej kluczowych celów podróży oraz usług, uwzględniając zasady zrównoważonego rozwoju.⁴

1.2. Wymagania dotyczące przygotowywania PZMM

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej powinien być kompleksowym dokumentem rangi strategicznej. Za jego opracowanie i wdrażanie odpowiedzialne są nie tylko władze miasta, ale i podmioty zaangażowane w realizację polityki transportowej. Jest to narzędzie uwzględniające szeroki kontekst funkcjonowania miasta oraz długookresową perspektywę jego realizacji.

Zgodnie z wymogami „Koncepcji dotyczącej planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju” dokument ten powinien uwzględniać:

⁴ Komisja Europejska, Wytyczne – Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, 2014, s. 4-9.

- perspektywy długoterminowe i jasny plan wdrożenia
- ocenę bieżących i przyszłych rezultatów
- wyważony i zintegrowany rozwój wszystkich rodzajów transportu
- integrację poziomą i pionową,
- partycypację społeczną,
- regularne monitorowanie, przeglądy i sprawozdawczość,
- zapewnienie odpowiedniej jakości, poprzez uwzględnienie wszystkich kosztów i korzyści.⁵

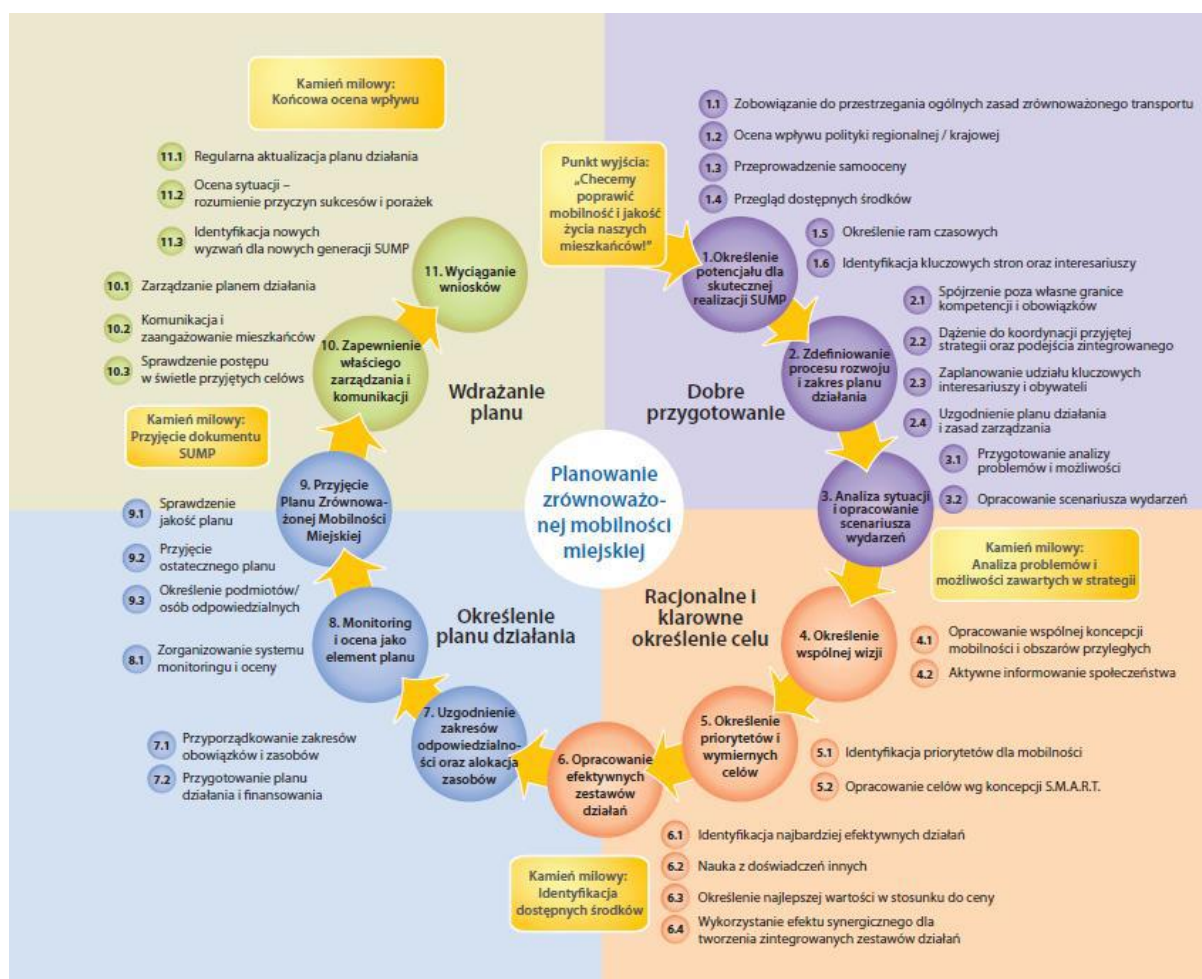
Strategia oraz działania przewidziane w PZMM odnoszą się do wszystkich środków i form transportu w mieście, zarówno publicznych jak i prywatnych, związanych z przewozem osób i towarów, zmotoryzowanych i niezmotoryzowanych, poruszających się lub w trakcie postoju.

Istotnym elementem planu jest zapewnienie właściwego systemu zarządzania, uwzględniającego strukturę administracji oraz systemem finansów publicznych. Aby osiągnąć założone cele PZMM musi być spójny z innymi dokumentami o charakterze strategicznym i planistycznym, w tym w szczególności z planami zagospodarowania przestrzennego.

Na uwagę zwraca również fakt, iż PZMM powinien mieć charakter procesowy (rys. 1). Powinien podlegać aktualizacji w nawiązaniu do zmieniających uwarunkowań. Zmiany te powinny uwzględniać również zebrane doświadczenia z wdrażania poszczególnych elementów planu.⁶

⁵ COM(2013) 913final, Annex I

⁶ Komisja Europejska, Wytyczne – Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, 2014,

Rysunek 1. Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej

Źródło: Komisja Europejska, Wytyczne – Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, 2014, s. 14.

1.3. Wymagania dotyczące partycypacji społecznej w procesie planowania zrównoważonej mobilności

Jednym z najważniejszych wymogów dotyczących opracowywania planu zrównoważonej mobilności miejskiej jest konieczność zapewnienia partycypacji społecznej. Pojęcie to można zdefiniować jako udział mieszkańców w zarządzaniu sprawami społeczności, której są członkami. Jest to wyraz funkcjonowania społeczeństwa obywatelskiego, którego członkowie

w sposób dobrowolny, na zasadach partnerskich uczestniczą w działalności na rozwoju lokalnego.⁷

Celem nadrzędnym partycypacji społecznej jest efektywniejsze uzyskanie akceptacji jak największego grona obywateli dla prowadzonej przez instytucje publiczne polityki. Celem szczegółowym partycypacji jest:

- uspołecznienie mechanizmów podejmowania decyzji, umożliwiające uwzględnienie różnych punktów widzenia przedstawicieli lokalnej społeczności;
- równoważenie interesów różnych grup interesariuszy oraz przeciwdziałanie eliminacji istotnych kwestii z debaty publicznej;
- przygotowanie lepszych jakościowo rozwiązań, dzięki możliwości uzyskania różnych opinii poszerzających wiedzę o konkretnych problemach;
- przygotowanie partnerów społecznych i mieszkańców do efektywnego wdrażania programów realizujących uzgodnioną politykę;
- włączenie partnerów społecznych i mieszkańców w odpowiedzialność za uzgodniony program działań oraz zaangażowanie ich w upowszechnianie wiedzy, promocję i realizację przyjętej polityki.⁸

W literaturze wyróżnia się trzy formy partycypacji społecznej:

- informowanie – najprostsza forma, która wyklucza interakcje pomiędzy organami administracji, a społeczeństwem;
- konsultowanie – służące zebraniu opinii różnych grup interesariuszy;
- współdecydowanie – najbardziej rozwinięta i partnerska forma partycypacji, zakładająca, że strony wspólnie definiują problemy i szukają sposobów ich rozwiązania; uwzględnia potrzebę delegowania części uprawnień i odpowiedzialności

⁷ J. Hausner (red.), *Komunikacja i partycypacja społeczna*. Poradnik, Kraków 1999, s. 41.

⁸ D. Długosz, J.J. Wygański, *Obywatele współdecydują. Przewodnik po partycypacji społecznej*, Warszawa 2005, s. 12-13.

za realizację polityki na współpartnerów (realizowanie zdefiniowanych zadań i udział w zarządzaniu i monitorowaniu wdrożenia programu).⁹

Wymóg dotyczący partycypacji społecznej w procesie planowania i zarządzania mobilnością miejską dotyczy poziomu współdecydowania. Stąd też ważnym elementem prac nad przygotowaniem planu jest identyfikacja interesariuszy oraz ich włączenie w proces opracowania planu. Plan powinien być tworzony i wdrażany w sposób przejrzysty i uwzględniający różne głosy interesariuszy. Zapewnienie udziału społeczeństwa na wszystkich etapach realizacji PZMM zwiększa akceptowalność społeczną podejmowanych decyzji.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej skupia się na potrzebach mieszkańców w zakresie mobilności. Tym samym, ze względu na istotną rolę aspektu społecznego, konsultacje i akcje informacyjne były przeprowadzane na każdym etapie powstawania dokumentu, od początku i przez cały czas opracowywania Planu. Podejście to sprzyja akceptacji społecznej i uzyskaniu wsparcia, a tym samym minimalizuje ryzyko i ułatwia realizację Planu.

Ze względu na konieczność dotarcia do wielu grup odbiorców, konieczne było zastosowanie szerokiego zakresu narzędzi. W tabeli 2 przedstawione zostały sposoby dotarcia do mieszkańców i interesariuszy, celem przeprowadzenia procesu konsultacji społecznych.

Tabela 2. Działania z zakresu partycypacji społecznej przewidziane do realizacji w ramach opracowania dokumentu

Działanie	Liczba sztuk/uczestników	Pozostałe informacje
Ulotki (w tym kolportaż)	1 000 sztuk (kolportowane w kluczowych miejscach o priorytetowym znaczeniu dla układu komunikacyjnego obszaru objętego planem)	Format A6, projekt do zatwierdzenia przez Zamawiającego Treść będzie miała na celu informowanie mieszkańców o procesie powstawania dokumentu i zaproszenie na spotkanie konsultacyjne
Plakaty (w tym kolportaż)	30 sztuk	Format B2, projekt do zatwierdzenia przez Zamawiającego

⁹ D. Długosz, J.J. Wygański, Obywatele współdecydują. Przewodnik po partycypacji społecznej, Warszawa 2005, s. 23.

Ogłoszenia internetowe	Strona www Zamawiającego	Treść do zatwierdzenia przez Zamawiającego
Ankietyzacja PAPI	Liczebność próby badawczej PAPI – 450 sztuk. Ankieterzy zostaną rozlokowani w kluczowych miejscach o priorytetowym znaczeniu dla układu komunikacyjnego obszaru objętego planem.	Wzór ankiety znajduje się w Załączniku 1 do niniejszego dokumentu.
Ankietyzacja CATI	Liczebność próby badawczej CATI – 50 sztuk. Badaną populację stanowią przedsiębiorstwa z terenu miasta, wykorzystujące w działalności transport towarowy.	Wzór ankiety znajduje się w Załączniku 2 do niniejszego dokumentu
Organizacja spotkania konsultacyjnego	1 spotkanie	Do zaproszenia uczestników wykorzystane zostaną ulotki i plakaty

Źródło: opracowanie własne

Zastosowanie wyżej wymienionych metod dotarcia do mieszkańców i interesariuszy pokrywa się tym samym z instrukcją dotyczącą metod partycypacyjnych zawartych w Wytocznych(...) Komisji Europejskiej, wskazujących dobre praktyki w zakresie sporządzania tego typu dokumentu.

W przypadku badania ankietowego PAPI przewiduje się realizację 450 ankiet. Dobór próby losowy, próba reprezentatywna, wg poniższych założeń:

- Liczebność populacji (dane wg Banku Danych Lokalnych GUS, 2015 r.): 30 107
- Poziom ufności: 0,95
- Szacowana wielkość frakcji: 0,5
- Błąd maksymalny: 0,05

Badanie ankietowe CATI opiera się na przeprowadzeniu 50 ankiet z przedstawicielami przedsiębiorstw z terenu miasta, wykorzystujących w działalności transport towarowy.

Opracowane zostały dwa kwestionariusze ankiet (wzory znajdują się w załączniku do niniejszego dokumentu).

W przypadku spotkań konsultacyjno-warsztatowych, zaproszeni zostali przedstawiciele JST, mieszkańcy i przedstawiciele organizacji pozarządowych. Do zaproszenia uczestników wykorzystano ulotki i plakaty.

2. Część diagnostyczno-analityczna

2.1. Opis potencjałów oraz analiza dostępności zasobów

Bochnia położona jest w północnej części województwa małopolskiego. Jest gminą miejską oraz siedzibą starostwa powiatu ziemskiego. Jest najstarszym miastem w województwie Małopolskim. Ma rodowód średniowieczny – odkrycie w 1248 r. złóż soli kamiennej przyczyniło się do ulokowania w tym miejscu miasta, w którym sól na skalę przemysłową rozpoczęto wydobywać już 1251 r.¹⁰ Powierzchnia miasta wynosi 30 km². Gmina podzielona jest na 14 osiedli: Smyków, Karolina – Krzeczowska, Proszowskie, Chodenice, Słoneczne, Krzęczków – Łychów, św. Jana – Murowianka, Windakiewicza, Niepodległości, Uzbornia, Kolanów, Dołuszyce, Kurów, Śródmieście – Campi. Graniczy z gminami wiejskimi Bochnia i Rzezawa oraz gminą miejsko-wiejską Nowy Wiśnicz.¹¹

Bochnia wykazuje cechy miasta rdzeniowego, obsługującego jego obszar funkcjonalny liczący od 85 tys. (lokalny obszar funkcjonalny) do 110 tys. osób (ponadlokalny obszar funkcjonalny). Jest też zaliczana do ośrodków ponadlokalnych I stopnia, obok takich miast jak: Oświęcim, Chrzanów, Nowy Targ, Zakopane, Olkusz, Myślenice, Gorlice, Limanowa, Wadowice.¹²

Miasto zlokalizowane jest na obszarze zróżnicowanym z punktu widzenia krajobrazowo – przyrodniczego. W miejscu dawnej kopalni soli funkcjonuje dziś uzdrowisko, a na głębokości

¹⁰ Strategia Rozwoju Gminy Miasta Bochni na lata 2011-2020, wrzesień 2011, s. 9.

¹¹ Strategia Rozwoju Gminy Miasta Bochni na lata 2011-2020, wrzesień 2011, s. 33.

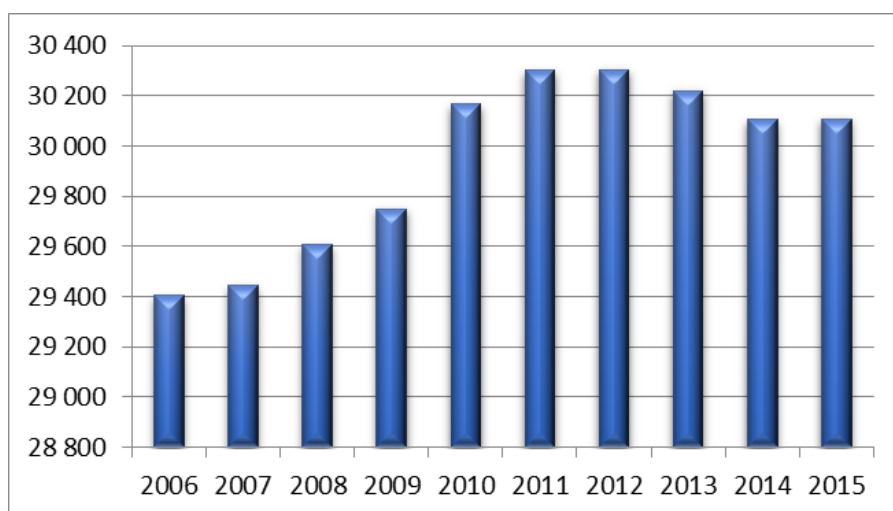
¹² Program Rewitalizacji Bochni na lata 2015-2025. Wersja robocza XII 2015, s. 22-23.

ok. 100 metrów występują wody geotermalne, które mogą przyczynić się do zwiększenia atrakcyjność turystycznej gminy.

Bochnię należy zaliczyć do miast średniej wielkości – na koniec 2015 r. liczba mieszkańców wynosiła 30.107 osób, przy czym ok. 52% ludności stanowiły kobiety¹³. Gęstość zaludnienia kształtuje się na poziomie 1008 os./km¹⁴. Przyrost naturalny wyniósł 16 osób (0,5 os. na 1000 mieszkańców) – w 2015 r. odnotowano 294 urodzenia żywe i 278 zgonów.¹⁵ Saldo migracji w 2014 r. było ujemne i wyniosło -76 osób, przy czym zauważyć należy, że w porównaniu do roku 2013 saldo zmniejszyło się o ok. 56%.

Analiza danych statystycznych GUS wskazuje, że w ciągu ostatnich 10 lat liczba mieszkańców zwiększyła się o 2,4%, przy czym najwyższy poziom liczby mieszkańców odnotowano w 2012 r. (rys. 2).

Rysunek 2. Liczba mieszkańców miasta Bochnia w latach 2006-2016



Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji pochodzących Banku Danych Lokalnych (odsłona z 22.09.2016 r.)

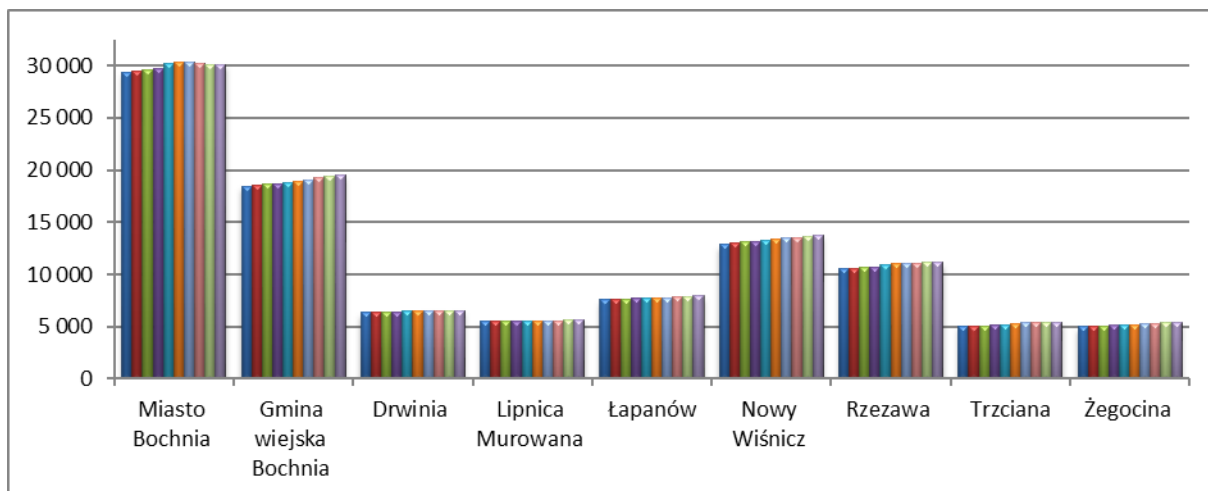
Trend ten jest alarmujący, zważywszy na fakt, iż sąsiednie miejscowości leżące w granicach tego samego powiatu odnotowują stały wzrost liczby ludności (rys. 3).

¹³ Bank Danych Lokalnych GUS, Ludność wg miejsca zameldowania/zamieszkania i płci, odsłona z 22.09.2016 r.

¹⁴ Bank Danych Lokalnych GUS, Gęstość zaludnienia oraz wskaźniki, odsłona z 22.09.2016 r.

¹⁵ Bank Danych Lokalnych GUS, Urodzenia żywe, zgoni i przyrost naturalny na 1000 ludności, odsłona z 22.9.2016 r.

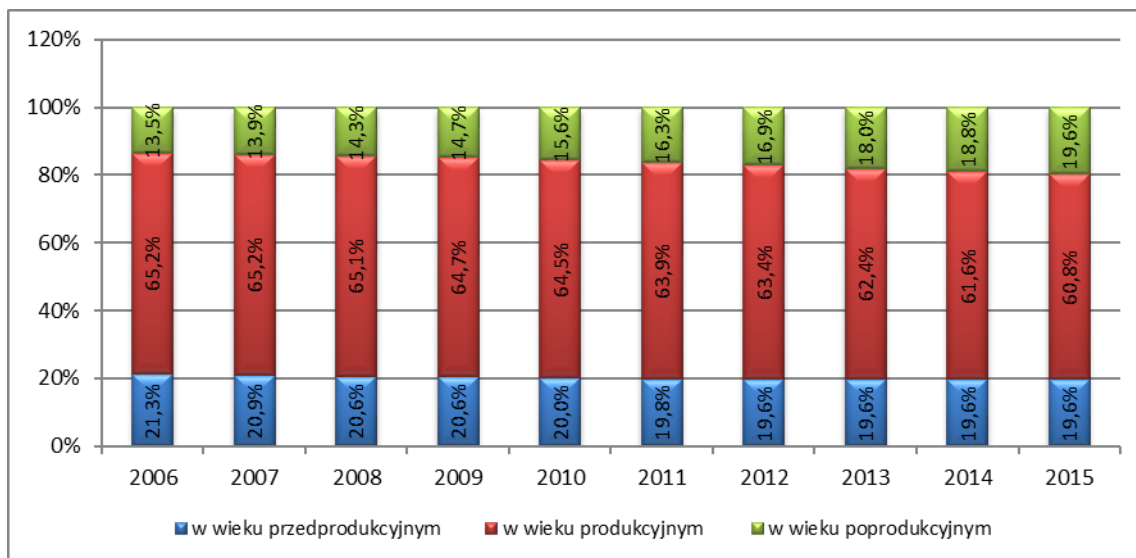
Rysunek 3. Liczba mieszkańców miasta Bochnia na tle innych gmin powiatu w latach 2006-2016



Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji pochodzących Banku Danych Lokalnych (odsłona z 22.09.2016 r.)

Niepokojącym zjawiskiem jest też stopniowe starzenie się mieszkańców Bochni – sukcesywnie wzrasta udział osób w wieku poprodukcyjnym. Na uwagę zasługuje jednak fakt, iż od 5 lat na stałym poziomie utrzymuje się udział mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym (rys. 4).

Rysunek 4. Struktura mieszkańców miasta Bochnia w latach 2006-2015

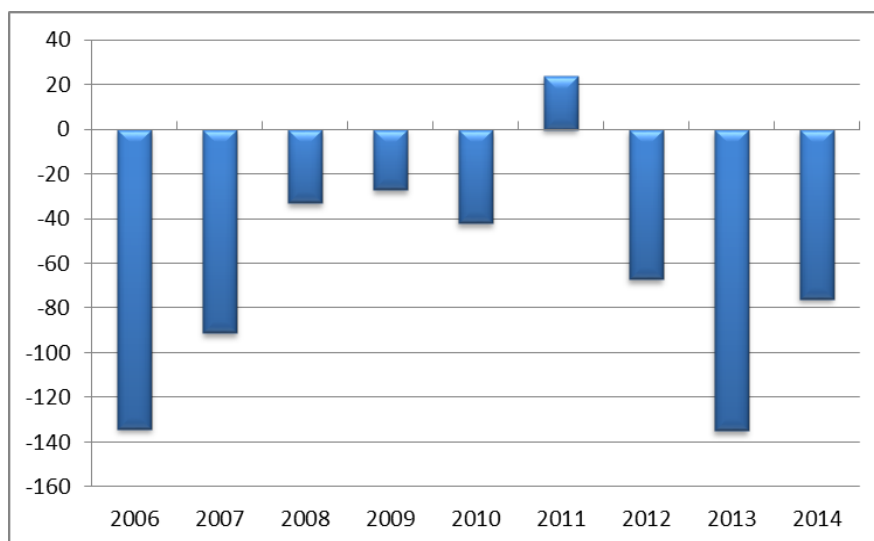


Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji pochodzących Banku Danych Lokalnych (odsłona z 22.09.2016 r.)

Analiza danych dotyczących migracji wskazuje, że saldo migracji w latach 2006-2010 stopniowo poprawiało się, osiągając w 2011 wartość +24 os., aby od roku 2012 r. przyjąć

trend spadkowy. Najbardziej niekorzystny wskaźniki migracji odnotowano w roku 2013 (-135 os.- rys. 5). Analiza ruchów migracyjnych wskazuje, że mieszkańcy Bochni częściej decydują się na migrację wewnętrzną, niż zagraniczną (w krytycznym 2013 r. saldo migracji wewnętrznych wyniosło -110 osób, a saldo migracji zagranicznych -25). Najczęstszym kierunkiem wyjazdów na pobyt stały z Bochni są tereny wiejskie (ok. 60% osób wymeldowujących się). Jedynie 34% mieszkańców decydujących się opuścić trwale miasto przenosi się do innych miast. Emigracja zagraniczna stanowi 5% wymeldowań. Analogiczne wnioski można wysnuć analizując strukturę zameldowań – największą grupę osób decydujących się na zamieszkanie w Bochni stanowią mieszkańcy obszarów wiejskich (ok. 54%), następnie osoby przenoszące się tu z innych miast (40%). Imigracja z zagranicy nie przekracza 5% łącznej liczby zameldowań rocznie.¹⁶

Rysunek 5. Saldo migracji w mieście Bochnia w latach 2006-2014



Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji pochodzących Banku Danych Lokalnych (brak danych dla 2015 r.)

Prognozy demograficzne GUS do roku 2035 r. wskazują, że liczebność mieszkańców do 2035 roku zmniejszy się o 2,5%. Liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym stanowić będzie nawet 22%, a udział osób w wieku produkcyjnym osiągnie poziom 60%. Osoby w wieku

¹⁶ Bank Danych Lokalnych GUS, Migracje wewnętrzne i zagraniczne, odsłona z 22.09.2016 r.

przedprodukcyjnym będą stanowić zaledwie 17% populacji miasta.¹⁷ Z analiz przeprowadzonych na potrzeby opracowania „Programu rewitalizacji Bochni na lata 2015-2025” wynika, że centralnie położone historyczne śródmieście wyludnia się najszybciej i to w sposób trwały. Jego mieszkańcy wykazują relatywnie niski poziom aktywności ekonomicznej, wysoki poziom bezrobocia oraz trwałe uzależnienie od pomocy społecznej.¹⁸

Bochnia charakteryzuje się dobrą sytuacją z punktu widzenia rynku pracy. Wg danych GUS na koniec 2015 r. na terenie miasta zarejestrowanych było 889 osób, co stanowi 4,9% mieszkańców w wieku produkcyjnym. Stopa bezrobocia osiągnęła w powiecie poziom 7,1% i była drugim najniższym wskaźnikiem w podregionie krakowskim. Była też o 1,3 punktu procentowego niższa niż średnia stopa bezrobocia dla województwa małopolskiego. Na tle województwa małopolskiego, podregionu krakowskiego, powiatu bocheńskiego, miasto charakteryzuje się stosunkowo wysoką liczbą osób pracujących w przeliczeniu na 1000 mieszkańców. Wskaźnik osiągnął w 2015 r. poziom 335 osób, podczas gdy dla województwa wskaźnik ten kształtował się na poziomie 222 os., podregionu krakowskiego 163 os., a dla powiatu -168 os.¹⁹

Miasto charakteryzuje się stosunkowo dobrze rozwiniętym przemysłem oraz usługami. W 2014 r. w Bochni zarejestrowanych było ogółem 3471 podmiotów gospodarczych. Istotny udział w tej liczbie mają mikroprzedsiębiorstwa, zatrudniające do 9 osób (95,5%) oraz małe firmy zatrudniające do 50 pracowników (3,1%). Dominują podmioty z sektora prywatnego, które stanowią 96,5% instytucji działających na bocheńskim rynku. Największy udział mają podmioty działające w obszarze handlu (28%), w budownictwie (11%), przetwórstwie przemysłowym (10%) i usługach profesjonalnych (11%). Duży udział mają również podmioty świadczące usługi z zakresu ochrony zdrowia (8%).²⁰

Na terenie miasta zlokalizowano Bocheńską Strefę Aktywności Gospodarczej, obejmującą powierzchnię 55 ha, uzbrojonych z przeznaczeniem na działalność gospodarczą. Obszar ten

¹⁷ Bank Danych Lokalnych GUS, Prognozy ludności wg płci i funkcjonalnych grup wieku, odsłona z 25.09.2016 r.

¹⁸ Program Rewitalizacji Bochni na lata 2015-2025. Wersja robocza XII 2015, s. 20.

¹⁹ Bank Danych Lokalnych GUS, Rynek pracy, odsłona z 25.09.2016 r.

²⁰ Bank Danych Lokalnych GUS, Podmioty wg sekcji i działów PKD 2007 oraz sektorów własnościowych, odsłona z 25.09.2016 r.

podzielono na 14 modułów przewidzianych pod zabudowę przemysłową i usługową. Aktualnie na terenie strefy działają dwa przedsiębiorstwa: WERNER KENKEL Bochnia Sp. z o.o. (producent opakowań tekturowych i kartonowych – w Bochni uruchomiono zakład produkcji opakowań z nadrukiem fleksograficznym; przewidywane jest uruchomienie nowych linii do produkcji tektury oraz budowę powierzchni magazynowych) oraz GÓR – STAL Sp. z o.o. (jeden z największych polskich producentów płyt warstwowych oraz paneli termoizolacyjnych termPIR – w Bochni uruchomiono fabrykę paneli termoizolacyjnych).

Na terenie Bochni zlokalizowana jest firma STALPRODUKT S.A., która jest wiodącym producentem i eksporterem wysoko przetworzonych wyrobów ze stali: blach elektrotechnicznych transformatorowych, kształtowników giętych na zimno, barier drogowych i rdzeni toroidalnych. Spółka posiada też własną, rozwiniętą sieć dystrybucji wyrobów hutniczych. Powstała ona na bazie usytuowanych w Bochni dwóch wydziałów produkcyjnych Huty im. T. Sendzimira w Krakowie.²¹ Jest to największy pracodawca w mieście, zatrudniający ponad 2000 osób (w ramach zakładów funkcjonujących w grupie kapitałowej STALPRODUKT S.A. zlokalizowanych na terenie Bochni).

Miasto Bochnia jest jednym z ważniejszych ośrodków branży przemysłu chłodniczego. Na terenie miasta zlokalizowano zakłady firm BOLARUS S.A. i P.P.U.H. COLD Sp. j. BOLARUS S.A. jest jednym z największych krajowych producentów urządzeń chłodniczych i niskotemperaturowych. Od 50 lat przedsiębiorstwo oferuje rozwiązania chłodnicze dla branży sklepów spożywczych i supermarketów, sektora horeca i gastronomii, stacji benzynowych oraz medycyny, laboratoriów i farmacji. Obecnie firma zatrudnia około 250 specjalistów, dostarcza urządzenia do ponad 30 krajów świata.²² Firma P.P.U.H. COLD Sp. j. jest czołowym polskim producentem profesjonalnych urządzeń chłodniczych i gastronomicznych.²³ Zatrudnia ok. 250 osób.

W roku szkolnym 2014/2015 wychowaniem przedszkolnym objęto 834 dzieci w 5 przedszkolach, do 5 szkół podstawowych uczęszczało 2066 uczniów, do 2 gimnazjów - 961,²⁴ do 13 szkół ponadgimnazjalnych 3817 osób. Na terenie miasta funkcjonuje jedna szkoła

²¹ Witryna internetowa <http://www.stalprodukt.com.pl/o-nas>, odsłona z 5.12.2016 r.

²² Witryna internetowa <http://www.bolarus.com.pl/o-firmie>, odsłona z 5.12.2016 r.

²³ Witryna internetowa <http://www.bolarus.com.pl/o-firmie>, odsłona z 5.12.2016 r.

²⁴ Sprawozdanie z wykonania budżetu Gminy Miasta Bochnia za 2015 rok,

wyższa – Wydział Zamiejscowy w Bochni Staropolskiej Szkoły Wyższej w Kielcach, w której w 2015 r. studiowało 313 studentów.²⁵

Na terenie miasta funkcjonuje 11 sal gimnastycznych w zespołach szkolnych oraz 2 sale przy Miejskim Ośrodku Sportu i Rekreacji oraz Kryta Pływalnia im. J. Kota, udostępniająca dwa baseny. Na terenie os. Niepodległości wybudowano kompleks całorocznych boisk. Ponadto wybudowano halę widowiskowo – sportową z zapleczem socjalno – administracyjnym, która wykorzystywana jest nie tylko na potrzeby organizacji imprez sportowych i kulturalnych, ale stanowi zaplecze treningowe dla miejscowych klubów sportowych.²⁶

Zaplecze kulturalne miasta stanowi Muzeum im. S. Fischera, Powiatowa i Miejska Biblioteka Publiczna im. J. Wiktora oraz Miejski Dom Kultury, który prowadzi m.in. kino funkcjonujące w ramach sieci Małopolskich Kin Cyfrowych.

Bochnia jest miastem z potencjałem ośrodka turystycznego. Największą lokalną atrakcją jest zabytkowa Kopalnia Soli, której podziemia przeznaczone są do zwiedzania. Od lat 90 tych XX w. prowadzona jest na jej terenie działalność turystyczna - kopalnia przyjmuje rocznie blisko 150 tys. turystów i liczba ta stale rośnie. Odwiedzający kopalnię goście zwiedzają trasę turystyczną, trasę historyczną. Bocheńska kopalnia, jako jedyna kopalnia w Polsce posiada podziemną przeprawę łodziami. Drewniane łodzie pływające po zalanej solanką komorze są zarejestrowane w Polskim Rejestrze Statków, tak jak statki pływające po morzach. Jedną z atrakcji jest przejazd podziemną kolejką oraz zjazd najdłuższą 140 m zjeżdżalnią, łączącą 2 poziomy kopalni. Pośród wielu zabytkowych urządzeń kopalni funkcjonuje sprawny i okazjonalnie uruchamiany mechanizm napędowy wind w szybach napędzany maszyną parową. Jest to unikatowy w Europie czynny zabytek techniki. 23 czerwca 2013 kopalnia została wpisana na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego i Przyrodniczego Ludzkości UNESCO Jest to również niezwykle miejsce doceniane przez organizatorów wielu imprez i eventów. W podziemiach bocheńskiej kopalni organizowane są imprezy sportowe tj.: Turniej

²⁵ Bank Danych Lokalnych GUS, Szkoły wyższe, studenci i absolwenci wg powiatów, odłona z 3.10.2016 r.

²⁶ Strategia Rozwoju Gminy Miasta Bochni na lata 2011-2020, wrzesień 2011, str. 58-62

Judo, Bieg Sztafetowy, Ogólnopolskie Zawody Strzeleckie, Turniej Jiu Jitsu, Ogólnopolskie Zawody Modeli Swobodnie Latających.²⁷

Ze względu na specyficzny mikroklimat komór solnych na terenie zabytkowej kopalni utworzono Uzdrowisko Kopalni Soli Bochnia, specjalizujące się w leczeniu schorzeń górnych dróg oddechowych. W ramach pobytu w uzdrowisku oferowane są turnusy lecznicze i rehabilitacyjne, wczasy zdrowotne oraz pobyt w podziemnych miejscach noclegowych. Inną atrakcją turystyczną jest Park Archeologiczny „Osada VI Oraczy”, będący rekonstrukcją średniowiecznej małopolskiej wsi. Na terenie parku organizowane są okolicznościowe imprezy oraz pikniki archeologiczne.²⁸

Na terenie miasta zlokalizowane są dwa hotele trzygwiazdkowe oferujące łącznie 162 miejsca noclegowe, trzy hotele niekategoryzowane udostępniające 168 miejsc noclegowych, jeden pensjonat dysponujący 21 miejscami noclegowymi, bursa – zapewniająca 40 miejsc noclegowych oraz ośrodek rekreacyjno – wypoczynkowy składający się z 20 domków turystycznych (40 miejsc noclegowych).²⁹

2.2. Określenie barier i czynników wspomagające mobilność

Kreowanie zrównoważonej mobilności wymaga realizacji działań w różnych sferach rozwoju miasta oraz społeczeństwa. Głównymi problemami, z jakimi należy się zmierzyć w celu wykreowania środowiska zrównoważonej mobilności miejskiej są:

- nadmierne obciążenie dróg (zwłaszcza w obszarze centralnym miasta),
- brak wystarczająco rozwiniętej pozaśródmiejskiej sieci ulicznej miasta, powodującej konieczność przejazdu przez centralną część miasta w celu komunikacji z sektorów północnego i południowego w kierunku zachodnim,
- niedostatecznie rozwinięta struktura dróg rowerowych i szlaków pieszych,

²⁷ Witryna internetowa, <http://kopalnia-bochnia.pl/okopalni/historia/>, odsłona 5.12.2016 r.

²⁸ Strategia Rozwoju Gminy Miasta Bochni na lata 2011-2020, wrzesień 2011, str. 65-68

²⁹ Strategia Rozwoju Gminy Miasta Bochni na lata 2011-2020, wrzesień 2011, str. 68-69

- ograniczona promocja korzyści płynących z korzystania z transportu zbiorowego i rowerowego,
- stosunkowo wysoka emisja zanieczyszczeń gazowych oraz pyłowych emitowanych przez pojazdy transportu prywatnego,³⁰
- niezadowalający stan dróg,
- niski poziom bezpieczeństwa na drogach i w ich bezpośrednim otoczeniu,
- ograniczona dostępność transportowa do podstawowych usług publicznych w dziedzinie zdrowia, edukacji, sportu, kultury i kultury fizycznej,
- niedostosowanie rozwiązań urbanistycznych do zmieniających się funkcji obszaru, szczególnie obsługi komunikacyjnej, sieci drogowej, ciągów i przejść pieszych,
- deficyt i niska jakość zagospodarowania terenów publicznych szczególnie ścieżek rowerowych, placów zabaw, siłowni zewnętrznych.

Jednym z kluczowych warunków wykreowania zrównoważonego mobilnie miasta jest zaangażowanie wszystkich grup interesariuszy, ze szczególnym uwzględnieniem mieszkańców. Istotnym elementem kształtowania mobilności miasta jest bowiem uświadamianie użytkownikom, jak ważne dla jakości ich życia jest wykreowanie przestrzeni miejskiej przyjaznej zrównoważonej mobilności. Kluczowym jest wspieranie świadomości mieszkańców, poprzez wskazanie im, jak silny wpływ na rozwoju miasta mają podejmowane przez nich decyzje dotyczące wyboru trasy i sposobu przemieszczania się w mieście. Konieczne jest prowadzenie działań edukacyjnych i promocyjnych, które wpłyną na zmianę ich nawyków transportowych poszczególnych osób. Skuteczna realizacja PZMM wymaga również odpowiedniego nastawienia władz miejskich oraz osób bezpośrednio zaangażowanych w przygotowywanie i realizowanie wieloaspektowej polityki rozwoju miasta. Konieczne jest zwiększenie nacisku na rozwój transportu zbiorowego, tak aby zwiększyć jego rolę w podróżach mieszkańców. Niezbędnym wydaje się wprowadzenie narzędzi przywilejowania osób, decydują się na wybór tego sposobu przemieszczania się w mieście np. poprzez zmniejszanie dostępności niektórych obszarów miasta dla ruchu samochodowego.

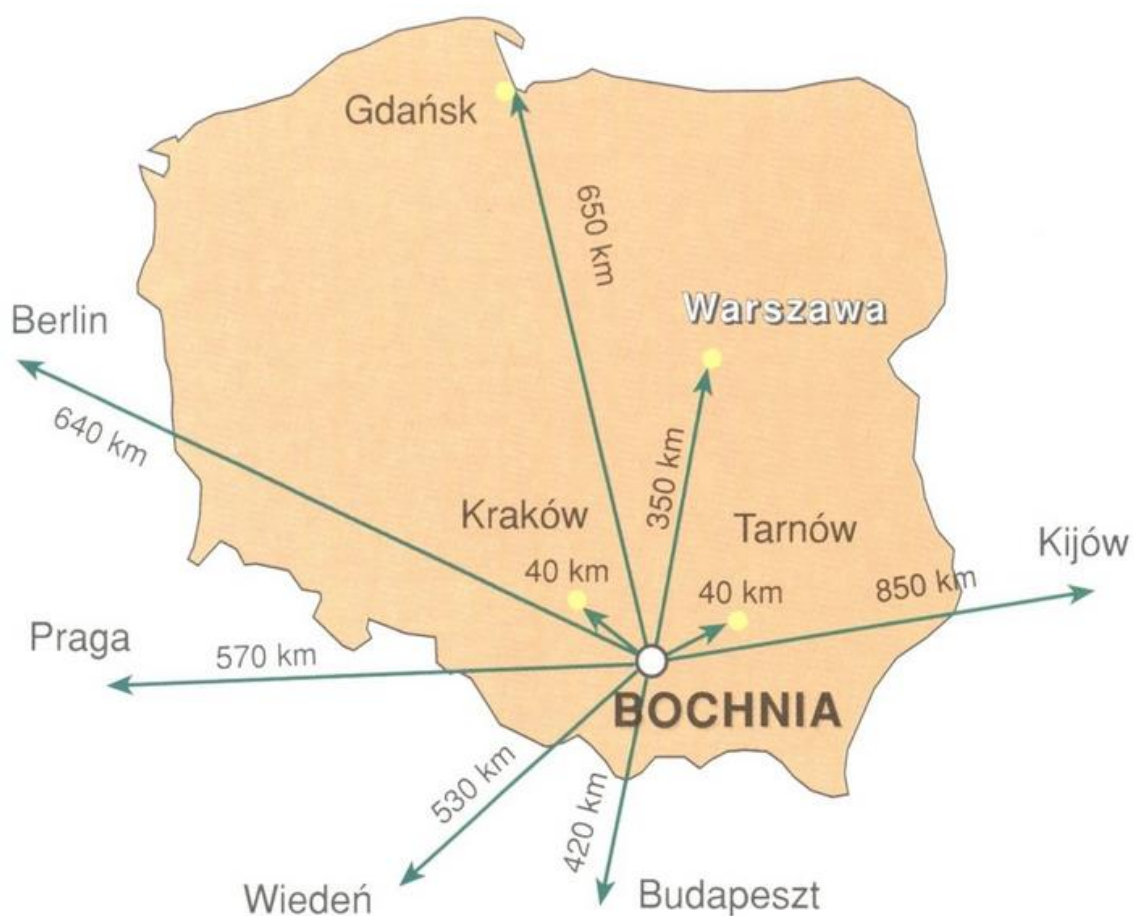
³⁰ Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miasta Bochnia, październik 2015 r., s. 5.

Wykreowanie zrównoważonej w sferze mobilności przestrzeni miasta wymaga identyfikacji barier i zaproponowanie adekwatnych działań, które mogą wpłynąć na ich eliminację lub zmniejszenie negatywnego oddziaływania. Do głównych barier kształtujących mobilność mieszkańców Bochni należy zaliczyć:

- bariery przestrzenne i architektoniczne (w tym zjawisko suburbanizacji);
- brak realnego pierwszeństwa przy przekraczaniu ulicy;
- nadmierne wykorzystanie samochodu osobowego w podróżach;
- zbyt mała rola transportu zbiorowego;
- niski udział ruchu rowerowego;
- niski udział podróży pieszych.

2.3. Ocena dotychczasowej polityki przestrzennej z punktu widzenia jej wpływu na mobilność

Bochnia zlokalizowana została u zbiegu dawnego traktu ruskiego łączącego Kraków z Rusią – jednego z najstarszych szlaków komunikacyjnych o kierunku wschód – zachód – oraz szlaku prowadzącego w kierunku Węgier. Obecna główna sieć komunikacyjna nadal oparta jest na dawnych szlakach komunikacyjnych Bochni (rys. 6).

Rysunek 6. Lokalizacja Bochni

Źródło: <http://www.bochnia.eu/inwestor/bsag/bochnia-kontekst.html>

Pierwotna lokalizacja miasta oparta na skrzyżowaniu szlaków komunikacyjnych, w miejscu eksploatacji słonych wód, spowodowała rozwój miasta handlowego. Odkrycie złoża soli kamiennej, wyznaczyło przemysłowy kierunek rozwoju miasta w zakresie przestrzennym i funkcjonalnym. Pomimo zaniechania eksploatacji złoża, funkcja lokalizacji przemysłu wydobywczego pełni ważną rolę w definiowaniu tożsamości miasta oraz oddziałuje na rozwój ruchu turystycznego i usług okołoturystycznych.

Układ zabudowy centralnej części miasta ma charakter zwarty, przechodzący w obszary nieregularnej zabudowy, odchodzącej promieniście wzdłuż głównych dróg. Na kształt takiego układu wpłynęło przyłączenie do miasta okolicznych wsi, które nadal nie tworzą zwartej tkanki miejskiej i stanowią tereny wyspowej zabudowy granicznej.

W Centrum Bochni zlokalizowane jest Stare Miasto - miasto lokacyjne z dobrze zachowanym i czytelnym średniowiecznym układem urbanistycznym, opartym na prostokątnej siatce ulic.

W centralnej części znajduje się Rynek o kształcie zbliżonym do kwadratu. Obecna zabudowa rynku pochodzi z różnych okresów i nie ukazuje oryginalnego wyglądu tego miejsca. Charakter śródmiejskiej zabudowy kształtują zachowane pierzeje przy wąskich uliczkach krzyżujących się pod kątem prostym.

Pozostałe obszary miasta zagospodarowane są w sposób bardziej zróżnicowany. Powstające w latach 70 budynki i osiedli lokalizowano głównie na wzgórzach oddalonych od centrum. Obszary te często nie posiadały odpowiedniej infrastruktury, w tym komunikacyjnej. W ostatnich latach w celu ochrony krajobrazu, w szczególności bocheńskich wzgórz, pod zabudowę przeznaczono nowe tereny osiedli mieszkaniowych w północnej części miasta, na terenach równinnych. Obrzeża miasta charakteryzuje mniej intensywna zabudowa, skupiona wzdłuż głównych ulic.³¹

W północnej części miasta zlokalizowano są obszary przemysłowe, wymagające uporządkowania, rozbudowy infrastruktury technicznej i komunikacyjnej.

Przeprowadzona, na potrzeby opracowania „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy miasta Bochnia”, analiza struktury zabudowy miejskiej wskazuje na elementy oddziałujące pozytywnie i negatywnie na strukturę przestrzenną Bochni, które mogą również wpływać na mobilność w mieście:

Elementy oddziałujące pozytywnie	Elementy oddziałujące negatywnie
• zachowany układ średniowiecznego miasta wraz z licznymi zabytkami, • obecność Kopalni Soli, wpisanej na listę światowego dziedzictwa kultury UNESCO, uznanej za Pomnik Historii • zwartość zabudowy miejskiej, • otwarte tereny dla wypoczynku i rekreacji, • przemiany funkcjonalne obszarów wiejskich oraz ich wysoki potencjał	• niskie standardy jakości przestrzeni publicznej i komunikacyjnej, • przebieg głównych arterii komunikacyjnych przez środek centrum w bezpośrednim sąsiedztwie Rynku, • brak powiązań pomiędzy poszczególnymi terenami zieleni urządzonej, które stanowiłyby przestrzeń rekreacji i wypoczynku dla mieszkańców miasta, • w większości osiedli mieszkaniowych

³¹ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy miasta Bochnia, lipiec 2016, s. 22-25.

rezydencjonalny, wysoki potencjał rozwojowy terenów podmiejskich.	(zwłaszcza jednorodzinnych) brak jednoznacznej strefy centrum lokalnego z pełnym programem usług podstawowych, - obszary wymagające niezbędnej ingerencji tj.: - obszar centrum miasta, w zakresie rozwiązań komunikacyjnych, w tym - rozwiązanie problemu deficytu miejsc parkingowych i tras rowerowych.
--	---

W przytoczonym dokumencie wskazuje się na konieczność ograniczania rozproszenia budownictwa poprzez intensyfikację wykorzystania terenów mieszkaniowych/ usługowych/ przemysłowych w ramach istniejącego zainwestowania, w zwartych kompleksach stanowiących strefy funkcjonalno-przestrzenne. Autorzy dokumentu proponują podzielić przestrzeń miasta wg funkcji jakie mają spełniać, np. sytuowanie terenów przemysłowych w sąsiedztwie węzłów komunikacyjnych i ciągów komunikacyjnych, terenów rekreacyjnych na terenach o największych walorach przyrodniczych, terenów zabudowy mieszkaniowej w terenach dogodnych dla sytuowania ww. zabudowy, tereny zabudowy usługowej w centrum bądź przy węzłach/ciągach komunikacyjnych. Sugeruje się rozszerzanie terenów mieszkaniowych/ usługowych/ przemysłowych poza obszarem zwartej zabudowy miejskiej w pierwszej kolejności na tereny już silnie obciążone zabudową rozproszoną oraz rezygnację z wprowadzania nowej i utrwalania istniejącej zabudowy w terenach otwartych (atrakcyjnych przyrodniczo). Wskazuje się na ograniczanie rozwoju terenów budowlanych liniowo wzdłuż ciągów komunikacyjnych, głównie dróg wyższych rangą w celu umożliwienia ich rozbudowy i modernizacji.

Biorąc pod uwagę kierunek projektowanych zmian w polityce zagospodarowania przestrzennego Miasta Bochnia należy stwierdzić, że zmierza ona w kierunku wykreowania przestrzeni przyjaznej mobilności.

2.4. Zgodność dotychczasowych planów rozwoju miasta z zasadami zrównoważonego rozwoju

Zrównoważony rozwój to globalna koncepcja wykorzystywana do kreowania polityk rozwoju na różnych szczeblach decyzyjnych. Dotyczy praktycznie wszystkich dziedzin aktywności człowieka. Jej główną ideą jest równoważenie aktywności społecznych, gospodarczych z ogólnie rozumianymi sprawami ochrony zasobów przyrodniczych.

Po raz pierwszy pojęcie rozwoju zrównoważonego zostało zawarte w Raporcie Światowej Komisji Środowiska i Rozwoju Organizacji Narodów Zjednoczonych "Nasza Wspólna Przyszłość" (1983). Pojęcie to zdefiniowano jako prawo do zaspokojenia aspiracji rozwojowych obecnej generacji bez ograniczania praw przyszłych pokoleń do zaspokojenia ich potrzeb rozwojowych. Zgodnie z prawem polskim zrównoważony rozwój rozumiany jest jako taki, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub obywateli zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń.³²

Kwestie związane z promocją zrównoważonego rozwoju znajdują ważne miejsce w politykach europejskich. Idea zrównoważonego rozwoju wymusza na wszystkich uczestnikach wspólnego rynku konieczność podejmowania decyzji nie tylko przez pryzmat rachunku ekonomicznego, ale przede wszystkim uwzględniając skutki podejmowanych decyzji na środowisko.³³

Zasada zrównoważonego rozwoju jest jedną z polityk horyzontalnych Unii Europejskiej. Zgodnie z przepisem art. 8 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. cele europejskich funduszy „są osiąganę w sposób zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz unijnym wspieraniem celu zachowania,

³² Art. 3 Ustawy Prawo Ochrony Środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 roku

³³ B. Pawłowska, Zrównoważony rozwój transportu na tle współczesnych procesów społeczno-gospodarczych, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013, s. 115-117.

ochrony i poprawy jakości środowiska naturalnego, z uwzględnieniem zasady „zanieczyszczający płaci”.³⁴ Państwa członkowskie zobowiązane zostały do zapewnienia, wdrożenia oraz promowania na etapie opracowywania dokumentów programowych wymogów dotyczących ochrony środowiska, efektywnego gospodarowania zasobami, dostosowania do zmian klimatu i łagodzenia ich skutków, różnorodności biologicznej, odporność na klęski żywiołowe oraz zapobieganie ryzyku i zarządzanie ryzykiem.

Realizacja polityki zrównoważonego rozwój obejmuje m.in.:

- budowanie bardziej konkurencyjnej gospodarki niskoemisyjnej, która będzie korzystać z zasobów w sposób racjonalny i oszczędny,
- ochronę środowiska naturalnego, ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i zapobieganie utracie bioróżnorodności,
- wprowadzenie efektywnych, inteligentnych sieci energetycznych,
- poprawienie warunków dla rozwoju przedsiębiorczości, zwłaszcza w odniesieniu do MŚP
- pomaganie konsumentom w dokonywaniu świadomych wyborów.³⁵

Miasto Bochnia prowadzi politykę rozwoju w oparciu o następujące dokumenty:

- Strategię Rozwoju Gminy Miasta Bochni na lata 2011 - 2020 przyjętą Uchwałą Nr XII/134/11 Rady Miasta Bochnia z dnia 27 października 2011 r.,
- Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miasta Bochnia, przyjęty Uchwałą Nr XIV/116/15 Rady Miasta Bochnia z dnia 26 listopada 2015 r.,
- Studium Uwarunkowań i Zagospodarowania Przestrzennego gminy miasta Bochnia, przyjęte Uchwałą Nr XXV/274/12 Rady Miasta Bochnia z dnia 28 grudnia 2012 r. (obecnie aktualizowane).

³⁴ Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006,

³⁵ http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/priorities/sustainable-growth/index_pl.htm

Analiza wymienionych dokumentów, wyznaczających politykę rozwoju miasta Bochnia, wskazuje, że uwzględniają one politykę zrównoważonego rozwoju.

2.5. Analiza interesariuszy

Jednym z istotniejszych elementów planowania, a następnie wdrażania jest identyfikacja interesariuszy polityki zarządzania mobilnością w mieście. Kluczowe znaczenie dla działań związanych z realizacją PZMM będą miały następujące grupy:

- Władze samorządowe - w większości przypadków działania będą inicjowane przez władze lokalne, ze względu na posiadane kompetencje i dostępność zasobów;
- Mieszkańcy – jako ostateczni odbiorcy rezultatów prowadzonej polityki zarządzania mobilnością, zarówno osoby korzystające z publicznego transportu zbiorowego, jak i kierowcy, rowerzyści i piesi;
- Przedsiębiorstwa przemysłowe, usługowe i handlowe działające na lokalnym rynku – ze względu na możliwość zwiększenia ich potencjałów rozwojowych związanych z lepszą dostępnością dla klientów oraz lepszymi warunkami funkcjonowania na rynku
- Operatorzy lokalnego transportu zbiorowego – skuteczne wdrożenie PZMM zwiększy atrakcyjność sektora;
- Przewoźnicy towarów;
- Organizacje pozarządowe np. działające na rzecz zrównoważonego transportu, stowarzyszenia rowerzystów, promujące postawy ekologiczne, organizacje działające na rzecz niepełnosprawnych, itp.;
- Inne podmioty (np. instytucje kultury, sportowo-rekreacyjne, świadczące usługi edukacyjne).

Interesariuszami PZMM jest szeroka grupa podmiotów, które mają różne oczekiwania w zakresie ruchu (tab. 3).

Tabela 3. Analiza oczekiwań grup interesariuszy PZMM

Władze samorządowe	Mieszkańcy i organizacje pozarządowe	Przedsiębiorstwa i inne podmioty	Operatorzy lokalnego transportu zbiorowego	Przewoźnicy towarów
• Dostępność dobrej jakości infrastruktury transportowej; • Zmniejszenie udziału indywidualnego transportu samochodowego na rzecz innych form przemieszczania się; • Zwiększenie dostępności informacji o ruchu; • Zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia powietrza i hałasu poprzez ograniczanie stref dostępu dla ruchu towarowego; • Zmniejszenie nadmiernego zatłoczenia na drogach; • Zwiększenie bezpieczeństwa w mieście.	• Sprawne, niezawodne, bezpieczne przemieszczanie się po mieście; • Sprawny dostęp do pracy i usług; • Dostępność dobrej jakości dróg, parkingów, atrakcyjnej i niezawodnej komunikacji publicznej, dróg rowerowych i ciągów pieszych; • Dostępność informacji o ruchu; • Zmniejszenie liczby pojazdów ciężarowych w mieście w celu usprawnienia ruchu, zwiększenia bezpieczeństwa na drogach • Obniżenie poziomu zanieczyszczeń i hałasu; • Polepszenie jakości życia w mieście.	• Obniżenie kosztów działalności; • Możliwość zapewnienia dostaw do podmiotów i klientów; • Dostępność dla pracowników i klientów, niezależnie od przyjętego sposobu przemieszczania się; • Dostęp do dobrej jakości infrastruktury drogowej i publicznego transportu zbiorowego; • Dostępność informacji o ruchu; • Zmniejszenie nadmiernego zatłoczenia na drogach.	• Zwiększenie udziału transportu zbiorowego w podróżach realizowanych w mieście; • Dostępność dobrej jakości infrastruktury liniowej i punktowej; • Dostępność informacji o ruchu; • Zmniejszenie liczby pojazdów ciężarowych w celu usprawnienia ruchu.	• Obniżenie kosztów działalności poprzez możliwość wyboru najkorzystniejszej trasy dostarczenia towarów; • Dostępność dobrej jakości infrastruktury drogowej; • Dostępność miejsc załadunku i wyładunku; • Niezawodny i punktualny dostęp pracowników do pracy; • Zmniejszenie nadmiernego zatłoczenia na drogach.

2.6. Charakterystyka systemu transportowego obszaru

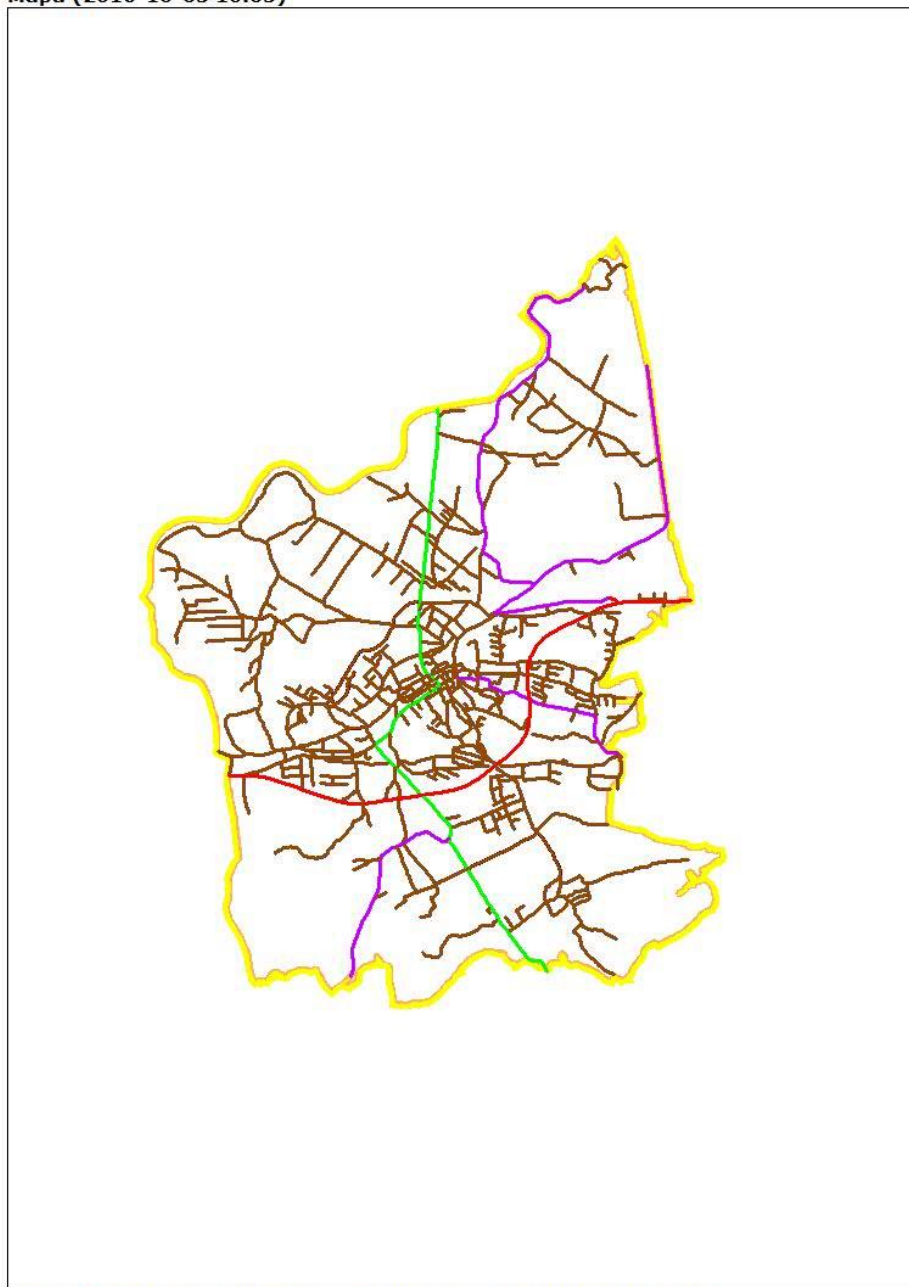
2.6.1. Infrastruktura transportowa

System transportowy miasta charakteryzuje się bardzo dobrym skomunikowaniem na linii wschód – zachód. Przez obszar północnej części Bochni przebiega autostrada A4, będąca

częścią drogi międzynarodowej E40. Kontynuuje ona bieg niemieckiej autostrady A4 od granicy w Jędrzychowicach koło Zgorzelca do przejścia granicznego na Ukrainę Korczowa – Krakowiec. Na terenie miasta zlokalizowano węzeł autostradowy „Bochnia” zwiększający dostępność transportową Bocheńskiej Strefy Aktywności Gospodarczej do sieci europejskich korytarzy transportowych TEN-T. Przez miasto przebiega również droga krajowa nr 94, będąca bezpłatną alternatywą dla autostrady A4 (układ sieci drogowej z podziałem na rodzaje dróg przedstawia rys. 7). Stanowi ona swoistą obwodnicę centralnej części miasta od jego wschodniej i południowej strony.

Rysunek 7. Sieć drogowa na terenie Miasta Bochni

Mapa (2016-10-03 10:03)



Wydruk wygenerowany za pomocą programu RoadMan (1:50000)

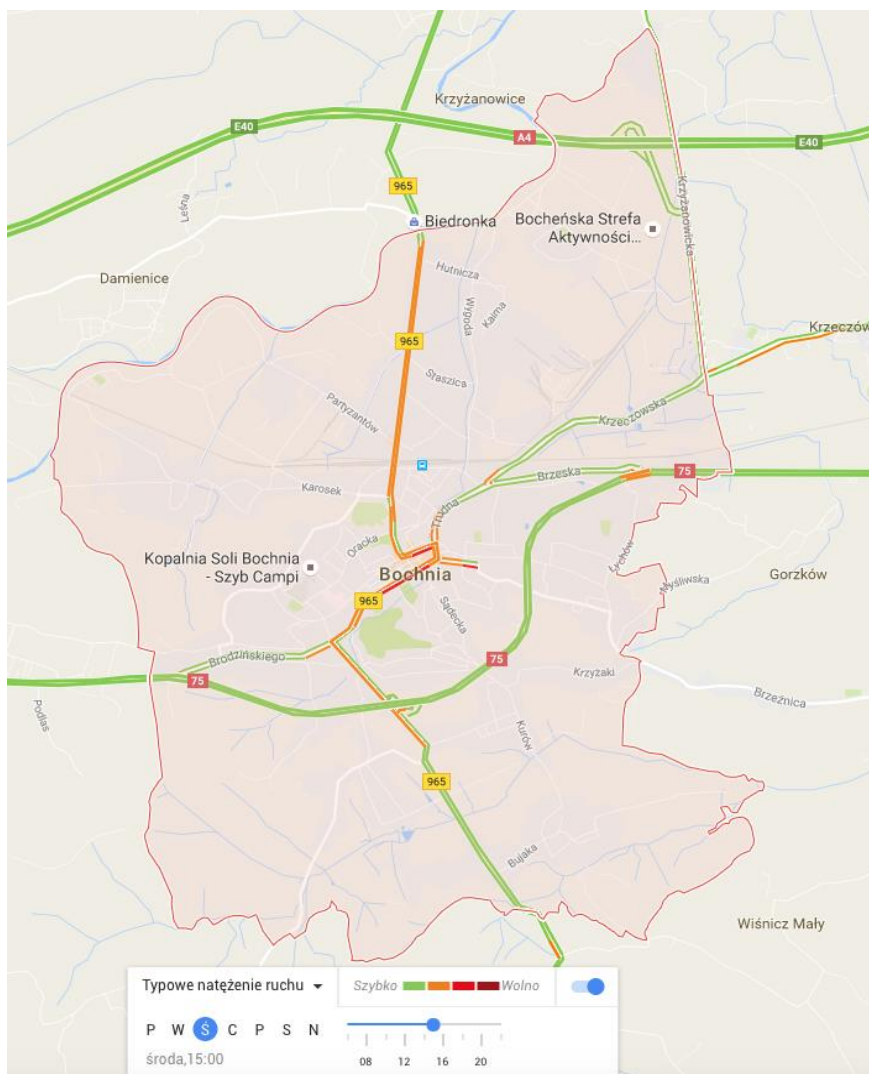
Kolor czerwony drogi krajowe.
Kolor zielony drogi wojewódzkie.
Kolor fioletowy drogi powiatowe.
Kolor brązowy drogi gminne.

Źródło: materiały Urzędu Miasta Bochnia

Istotną rolę w systemie komunikacyjnym miasta odgrywa droga wojewódzka nr 965 na trasie „Limanowa – Zielona” przebiegająca przez ściśle centrum miasta. Wraz z drogą krajową 94 tworzy węzeł komunikacyjny zlokalizowany w południowej części miasta. Odcinek drogi

Bochnia – Nowy Wiśnicz jest jednym z najbardziej obciążonych odcinków dróg wojewódzkich w Małopolsce, o średniodobowej liczbie pojazdów większej od 5 tysięcy, co znacząco przekracza jej przepustowość (rys. 8).³⁶

Rysunek 8. Typowe natężenie ruchu w Bochni w środy o godz. 15.00



Źródło:

<https://www.google.pl/maps/place/Bochnia/@49.9747331,20.3943513,13z/data=!4m5!3m4!1s0x47163b310e7aa2f7:0xc0f2892302490768!8m2!3d49.9684577!4d20.4303285!5m1!1e1> (odsłona z dn. 7.10.2016 r.

Podstawową siatkę dróg uzupełniają drogi powiatowe o długości 13,87 km i drogi lokalne – 84,18 km. Główną wadą tego układu jest brak wysokosprawnych połączeń drogowych

³⁶ Strategia rozwoju transportu w województwie małopolskim na lata 2010-2030, Kraków 2011, s. 21.

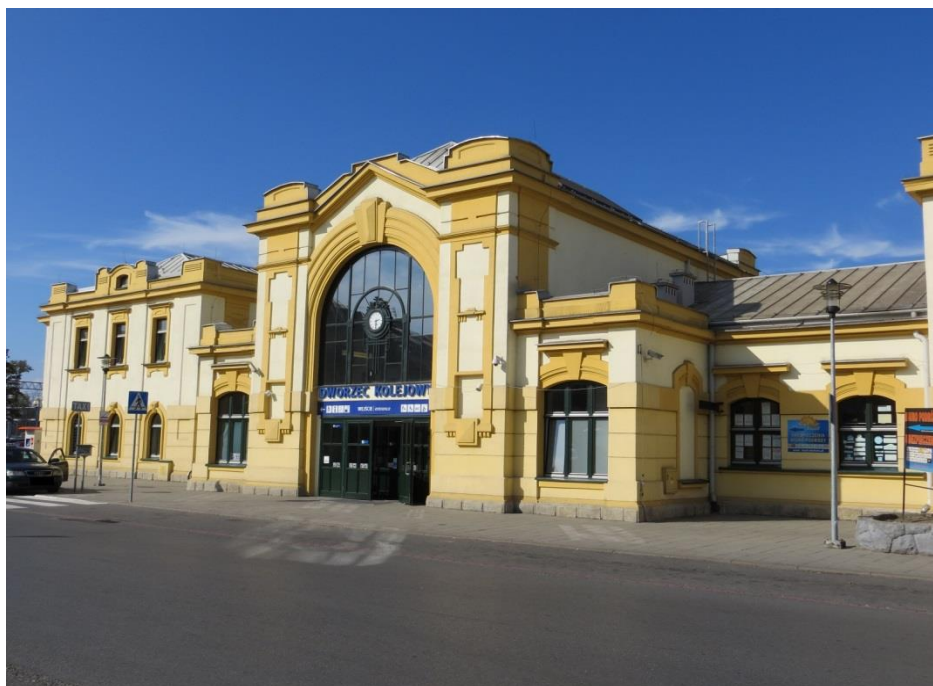
autostrady A4 z drogą krajową nr 94 i drogą wojewódzką nr 965 oraz układem ulicznym Bochni.

O ile sieć ulic w obszarze centralnym jest dość dobrze rozwinięta, o tyle sieć uliczna w pozostałych częściach miasta jest uboga. Powoduje to koncentrację ruchu kołowego w centrum Bochni. Taki stan utrudnia poprawę komfortu jazdy osób korzystających nie tylko z transportu indywidualnego, ale przede wszystkim dla mieszkańców korzystających z komunikacji miejskiej, rowerzystów i osoby poruszające się pieszo. Taki stan wywołuje ujemne skutki w postaci emisji zanieczyszczeń powietrza, hałasu, zagrożeń bezpieczeństwa ruchu. Utrudnia również podjęcie działań zmierzających do przekształcenia centrum miasta w strefę pieszą, rowerową i uspokojonego ruchu samochodowego, niezbędną dla rozwoju funkcji turystycznej i sanatoryjnej w mieście.

2.6.2. System transportu publicznego

Przez Bochnię przebiega linia kolejowa nr 91 Kraków Główny – Medyka, stanowiąca część paneuropejskiego szlaku E 30. W latach 2011-2015 linia ta objęta była programem modernizacyjnym. Bochnia posiada bezpośrednie połączenie nie tylko z Krakowem, Brzeskiem czy Tarnowem, ale również z Wrocławiem, Nowym Sączem, Przemyślem, Rzeszowem, Jelenią Górą i Zieloną Górą. Dworzec kolejowy został poddany remontowi w latach 2010 – 2012 (rys. 9). W ramach remontu m.in. zlikwidowano bariery architektoniczne. Największą bolączką, uniemożliwiającą efektywniejsze korzystanie z infrastruktury kolejowej jest zbyt mała liczba miejsc parkingowych zlokalizowanych w pobliżu dworca. W ramach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej w Aglomeracji Krakowskiej przez Bochnię przebiega będzie trasa Trzebinia – Kraków Główny – Tarnów, a od grudnia 2016 r. oferta SKA zostaje rozszerzona (zostaje zwiększona częstotliwość kursowania składów). Dostępna infrastruktura kolejowa obsługuje nie tylko ruch pasażerski, ale i towarowy.

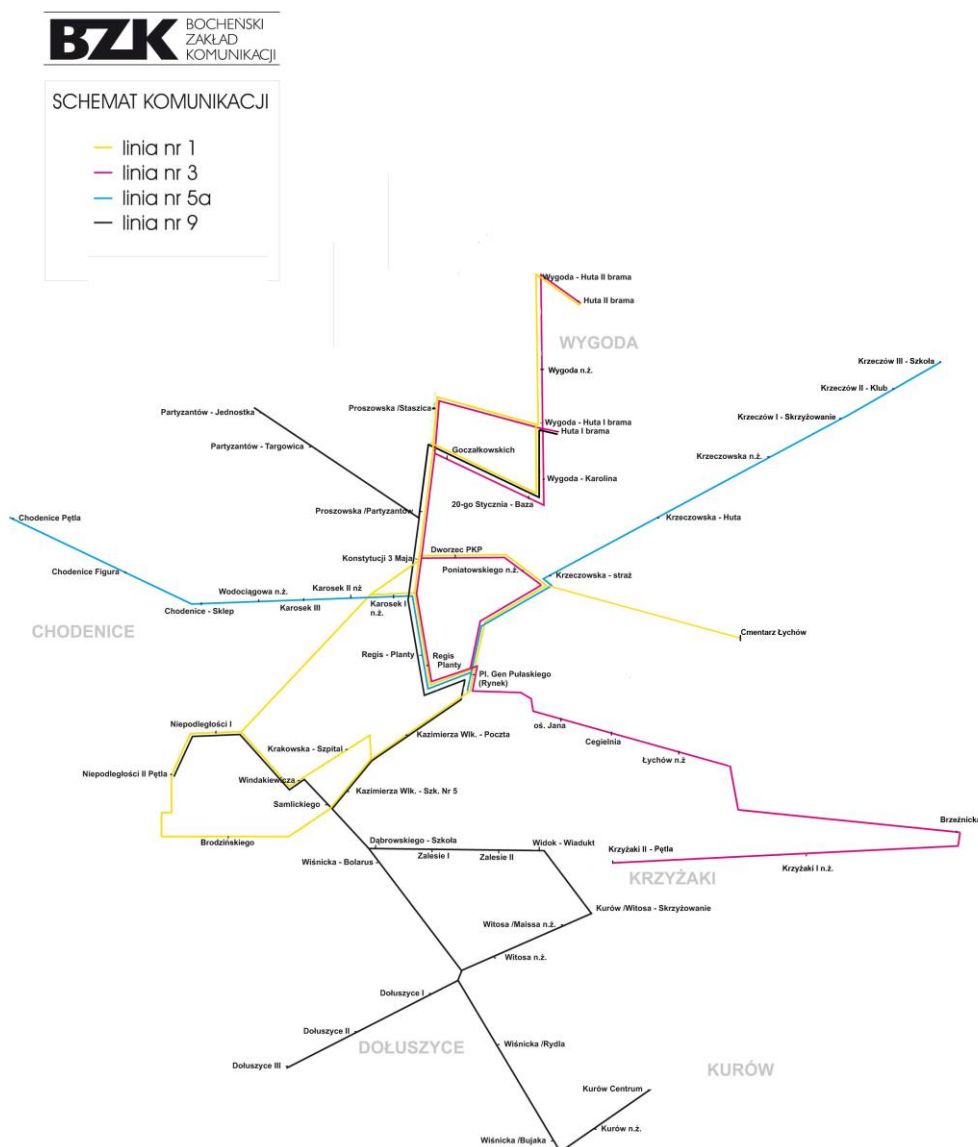
Rysunek 9. Dworzec PKP



Źródło: opracowanie własne

Podstawę publicznej komunikacji miejskiej stanowi Bocheński Zakład Komunikacji, posiadający nowy ekonomiczny tabor, obsługujący 5 linii, kursujących w granicach miasta (rys. 10). Transport między Bochnią, a gminami ościennymi zapewnia Rejonowe Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o. obsługujące 13 linii.

Rysunek 10. Schemat komunikacji autobusowej realizowanej przez BZK



Źródło: Mapa przekazana Bocheńskie Zakłady Usług Komunalnych Sp. z o.o. (5 grudnia 2016 r.)

Uzupełnienie tej sieci stanowią przewoźnicy prywatni, zapewniający łączność komunikacyjną do ościennych miast i gmin oraz komunikację dalekobieżną. Zapewniają oni średnio 440 kursów w różnych kierunkach. Komunikacja autobusowa i mikrobuserowa pełnią podstawową rolę w obsłudze połączeń zarówno wewnątrzmijskich jak i zewnętrznych w transporcie zbiorowym. Konfiguracja terenu miasta, rozmieszczenie mieszkalnictwa, miejsc pracy i usług, stan sieci ulicznej przesądza, że linie autobusowe komunikacji miejskiej skoncentrowane są głównie na kierunku południowy zachód – centrum – północny wschód i w większości przebiegają ulicami: Kazimierza Wielkiego, Kościuszki, Trudna, Poniatowskiego, Konstytucji 3-Maja, Regis, Kraszewskiego. Ze względu na trudności

występujące na skrzyżowaniach Kościuszki – Kraszewskiego i Konstytucji 3-Maja – Poniatowskiego, linie autobusowe w tej części miasta funkcjonują w systemie pętlowym, niekorzystnym dla obsługi pasażerskiej. System komunikacji autobusowej miejskiej i zamiejskiej wyposażony jest w przystanek węzłowy przy pl. Pułaskiego (rys. 11).³⁷

Rysunek 11. Przystanek węzłowy



Źródło: opracowanie własne

2.6.3. Transport samochodowy

Podstawowe znaczenie dla Bochni w obszarze komunikacji samochodowej stanowi ruch wewnętrzny miasta oraz ruch lokalny, generowany w ramach powiatu. Transport samochodowy w Bochni bazuje na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 94 i drogi wojewódzkiej nr 965. Podstawowym elementem zmniejszającym sprawność tego układu komunikacyjnego jest przebiegająca przez środek miasta linia kolejowa i brak alternatywnych połączeń drogowych części północnej i południowej.

Komunikacja pomiędzy centrum i dzielnicami mieszkaniowymi, a położoną w północnej części miasta dzielnicą przemysłową, zlokalizowaną wzdłuż ul. Partyzantów oraz na ul. Wygoda (Stalprodukt S.A.) jest znacząco utrudniona. W ostatnich latach problem ten nabiera coraz większego rozmiaru w związku z rosnącą liczbą zarejestrowanych w Bochni

³⁷ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miasta Bochnia, grudzień 2012 r., s. 98.

samochodów. Lokalizacja galerii handlowej na początku ul. Partyzantów dodatkowo wpłynęła na nasilenie się zjawiska kongestii (nadmiernego zatłoczenia na drogach) w centralnej części miasta. Po jej otwarciu odnotowano 20% wzrost liczby pojazdów w godzinach szczytu.

Ruch tranzytowy na terenie miasta przebiega w jego południowej części, jednojezdniową obwodnicą wyłączoną z ruchu miejskiego. Istnieją z niej dwa wjazdy do miasta tj. bezkolizyjny na skrzyżowaniu z ulicą Wiśnicką oraz kolizyjny na wschodnim skraju miasta. Tranzyt na kierunku północ – południe, przebiega głównymi ulicami miasta –Wiśnicką, Kazimierza Wielkiego, Rynkiem, Regis, Konstytucji 3 Maja i Proszowską. Pojazdy powyżej 2,5 ton, kierowane są inną trasą z pominięciem centrum.³⁸

Głównym problemem komunikacyjnym miasta jest ponadnormatywna koncentracja ruchu w centrum miasta, szczególnie w godzinach szczytu w obszarze centralnym oraz brak wystarczająco rozwiniętej pozaśródmiejskiej sieci ulicznej miasta. Taki stan powoduje koncentrację wszystkich relacji ruchu kołowego i największych potoków samochodowych kierunku sektory północny i wschodni - sektor zachodni w obszarze centralnym.

2.6.4. Polityka parkingowa

Na terenie miasta rozlokowane są miejsca parkingowe w większości płatne, o nawierzchni utwardzonej, oznakowane, zlokalizowane w centralnych punktach miasta. W centrum miasta tj. na obszarze charakteryzującym się znacznym deficytem miejsc parkingowych Rada Miasta wprowadziła strefę płatnego parkowania pojazdów samochodowych. Jej obecne obręb definiuje Uchwała nr XXXII/321/09, zmieniona Uchwałą nr VI/50/11. Granicę strefy wyznaczają ulice: Samlickiego, Windakiewicza, Oracka, Konstytucji 3-go Maja, Poniatowskiego, Trudna, Gazaris, Floris, Fischera, potok Babica, Kazimierza Wielkiego. Obecnie płatne miejsca parkingowe znajdują się na: ul. Rynek - strona południowa; Plac Gen. Leopolda Okulickiego- strona północna, zachodnia i wschodnia; ul. Biała; Plac Św. Kingi- strona północna; Plac Gazaris- za halą targową; ul. Gazaris - na odcinku przyległym do hali

³⁸ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miasta Bochnia, grudzień 2012 r., s. 96-97.

targowej od strony placu parkingowego oraz od strony Wyższej Szkoły Ekonomicznej; ul. Stanisława Fischera; Plac przy ul. Floris; ul. Solna; ul. Wolnica; ul. Różana- od skrzyżowania z ul. Mickiewicza do budynku Starostwa Powiatowego; ul. Adama Mickiewicza; ul. Dominikańska; Plac Gen. Pułaskiego- pod kawiarnią „Jubilatka” oraz pod sklepem „Floris”; Plac Bolesława Wstydlwego - płatne parkowanie wyłącznie w czwartki i w soboty (rys. 12).³⁹

Rysunek 12. Strefy płatnego parkowania



Źródło: opracowanie własne

Strefy Płatnego Parkowania w Bochni funkcjonują od poniedziałku do piątku w godz. od 8.00 do 17.00 oraz w soboty w godz. od 8.00 do 13.00 z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od

³⁹ Strategia Rozwoju Miasta Bochni na lata 2010-2020, wrzesień 2011, s. 95.

pracy. Stawki opłat za postój pojazdów zostały uzależnione od czasu parkowania pojazdu i określone na poniższym poziomie:

- stawka za parkowanie do 0,5 h – 1,00 zł
- stawka za parkowanie za 1 h – 2,00 zł
- stawka za parkowanie za 2 h – 4,40 zł
- stawka za parkowanie za 3 h – 7,20 zł
- stawka za parkowanie za czwartą i kolejne godziny – 2,00 zł
- stawka za całonocny postój (bilet dzienny) – 15,00 zł
- abonament miesięczny dla mieszkańca – 50,00 zł (M)
- abonament miesięczny od każdego pojazdu samochodowego należącego do osób fizycznych i prawnych – 150,00 zł (O).

Ilość miejsc postojowych na terenie SPP wynosi 891.

Rysunek 13 przedstawia problem zatłoczenia ulic w ścisłym centrum przez zaparkowane samochody, natomiast rysunek 14 prezentuje związane z tym przykłady nieprawidłowego parkowania samochodów na ulicach miejskich Bochni.

W 2012 r. wykonano „Parkingowe studium wykonalności poprzedzające wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania na ternie Bochni” na zlecenie Urzędu Miasta w Bochni przez firmę CITY PARKING GROUP S.A. Na potrzeby opracowania studium przeprowadzono badania zajętości miejsc parkingowych na ulicach, na których obecnie funkcjonuje Strefa Płatnego Parkowania. Pomiary wykonano w godzinach 8:00 – 18:00, natomiast wyniki przedstawiono dla 3 interwałów: 8:00 – 11:00, 11:00 – 15:00 oraz 15:00 – 18:00. Wyniki badań wyglądają następująco:

- 8.00 - 11.00 - zajętość miejsc parkingowych wynosiła ok. 720 miejsc co stanowi ok. 80% wszystkich miejsc parkingowych;
- 11.00 - 15.00 - zajętość miejsc parkingowych wynosiła ok. 783 miejsc co stanowi ok. 87% wszystkich miejsc parkingowych;
- 15.00 – 18.00 - zajętość miejsc parkingowych wynosiła ok. 665 miejsc co stanowi ok. 74% wszystkich miejsc parkingowych.

W 2016 r. na potrzeby przygotowania Studium Transportowego dla Miasta Bochnia firma VIA VISTULA wykonała pomiary rotacji oraz wykorzystania miejsc parkingowych na terenie miasta. Badaniami objęto także obecnie funkcjonującą Strefę Płatnego Parkowania

(SPP). Aby umożliwić porównanie uzyskanych wyników badania z danymi uzyskanymi w 2012 r. wyniki zajętości miejsc parkingowych dla 3 interwałów, analogiczne do pomiarów z 2012r.

- 8.00 - 11.00 - zajętość miejsc parkingowych wynosiła ok. 784 miejsca co stanowi ok. 88% wszystkich miejsc parkingowych;
- 11.00 - 15.00 - zajętość miejsc parkingowych wynosiła ok. 855 miejsc co stanowi ok. 96% wszystkich miejsc parkingowych;
- 15.00 – 18.00 - zajętość miejsc parkingowych wynosiła ok. 748 miejsc co stanowi ok. 84% wszystkich miejsc parkingowych.⁴⁰

Rysunek 13. Zatłoczone ulice samochodami parkującymi w ścisłym centrum



Źródło: opracowanie własne

⁴⁰ Parkingowe studium wykonalności poprzedzające wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania na terenie Bochni, 2012 r. i materiały przekazane przez UM Bochnia 5 grudnia 2016 r.

Wyniki przeprowadzonego badania zajętości miejsc parkingowych pozwalają na wyciągnięcie wniosków dotyczących przyszłego kształtu polityki parkingowej. Badania wykazują iż:

- obecnie funkcjonująca SPP jest bardzo mocno obciążona i wykorzystywana (wykorzystanie sięga około 100%),
- ulice poza centrum są wykorzystane w mniejszym stopniu,
- rotacja parkingowa w SPP jest na poziomie powyżej 3 pojazdów na 1 miejsce parkingowe (średnio),
- rotacja poza centrum jest niska, wskaźnik na poziomie około 1,90 może sugerować, że osoby parkują pojazdy i udają się do miejsca pracy.

Idealne wykorzystanie SPP to około 85% - 90%. Powoduje to, że wtedy zawsze jedno lub kilka miejsc jest do wykorzystania i jest większa szansa na znalezienie miejsca. Wysokie wykorzystanie miejsc w SPP może być spowodowane bardzo dużą atrakcyjnością terenu dla osób korzystających - w centrum ulokowane jest dużo usług i urzędów, przez co użytkownicy parkują i zostawiają samochód. Wysokie wykorzystanie miejsc parkingowych w SPP i jednocześnie niezadowalający wskaźnik rotacji wskazują, iż obecne stawki opłat są zbyt niskie.

Oprócz parkingów stanowiących własność miasta funkcjonują parkingi osiedlowe, zakładowe oraz parkingi przy obiektach usługowych a także dwa parkingi pozostające w gestii Wojewódzkiego Zarządu Dróg (przy zachodniej pierzei Rynku i przy ul. Regis).

Rysunek 14. Przykłady nieprawidłowego parkowania



Źródło: opracowanie własne

2.6.5. Strefy ruchu pieszych

Komunikacja piesza na terenie miasta odbywa się niemal wyłącznie chodnikami ulicznymi. Istniejąca organizacja ruchu wraz z przebiegiem drogi wojewódzkiej przez ścisłe centrum,

utrudnia wprowadzenie stref ruchu uspokojonego lub wyłącznie pieszego. Należy pamiętać, że piesze ciągi komunikacyjne odgrywają istotną rolę w zaspokajaniu potrzeb społeczności lokalnej. Wymagają one szczególnej uwagi szczególnie w organizmach miejskich pretendujących do miana miast turystycznych i uzdrowiskowych. Odwiedzające miasto grupy przyjezdnych oczekują sprawnych pieszych szlaków, łączących najatrakcyjniejsze punkty miasta.

Na terenie Bochni piesze szlaki przebiegają głównie wzdłuż ulic chodnikami lub poboczami, z wyjątkiem obwodnicy, na której ruch pieszego jest całkowicie zabroniony. Oprócz tych tras istnieje wiele przejść pieszych, skrótów, najczęściej na dużych stromiznach (często ze schodami). Typowe ciągi piesze to: Planty w centrum miasta, deptak wzdłuż Babicy przy ul. Trudnej, ul. Studencka, ul. Stasiaka, (pieszo – jezdna), deptak z os. Św. Jana do Rynku, „Kolejka” - tradycyjny ciąg spacerowy o dużych walorach widokowych, szlakiem dawnej kolejki solnej, prowadzi z ul. Orackiej do ul. Karosek.⁴¹

Pozytywnym elementem polityki miejskiej w zakresie tworzenia stref pieszych są działania zmierzające do dostosowania jej do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej.

2.6.6. Transport rowerowy

W mieście brakuje organizacji ruchu rowerowego - odbywa się on przeważnie jezdniami wszystkich ulic i dróg, bądź ciągami pieszymi. W centrum miasta wyznaczono kilka miejsc postojowych dla rowerów. Komunikacja rowerowa praktycznie nie posiada wyznaczonych dróg rowerowych. Jej znaczenie w obsłudze miasta jest marginalne – łączna długość ścieżek rowerowych w roku 2015 wynosiła 1,7 km,⁴² jednak łączną długość istniejących tras rowerowych różnych typów szacuje się na ok. 5,00 km. W większości są to niespójne odcinki ciągów pieszo-rowerowych lub ścieżek rowerowych wydzielonych z chodnika. Tym samym,

⁴¹ Strategia Rozwoju Miasta Bochni na lata 2010 -2020, wrzesień 2011, s. 96.

⁴² GUS, Bank Danych Lokalnych, odsłona 4.10.2016 r.

w znacznej części miasta użytkownicy rowerów zmuszeni są poruszać się po jezdni, w potoku ruchu drogowego.⁴³

2.6.7. Transport towarowy

Główną rolę w transporcie towarowym pełni komunikacja samochodowa. Głównym źródłem i celem ruchu towarowego są dziedziny przemysłowo-składowe zlokalizowane w północno-wschodniej części miasta oraz wzdłuż linii kolejowej. Ograniczenia dla ruchu ciężkiego obowiązujące w przeważającej części miasta powodują, że trasy pojazdów ciężkich z drogi krajowej nr 4 do głównych celów i źródeł ruchu prowadzą zaledwie kilkoma ulicami również nieprzystosowanymi do prowadzenia ruchu ciężkiego, a linia kolejowa przekraczana jest przejazdem jednopoziomym.

Uzupełniającą rolę pełni transport kolejowy, wyposażony w stację towarową, jak również w sieć linii bocznicowych.

2.6.8. Bezpieczeństwo w transporcie

Na terenie miasta Bochnia zidentyfikowano jeden z najbardziej niebezpiecznych odcinków dróg krajowych i wojewódzkich w województwie małopolskim (dane za okres styczeń – lipiec 2016 r.). Analiza Krajowej Mapy Zagrożeń Bezpieczeństwa wskazuje, że na pięciokilometrowym odcinku drogi 965, przebiegającym przez centralną część miasta doszło do 55 zdarzeń drogowych, w tym do 6 wypadków, w których rannych zostało 7 osób.⁴⁴

Analiza danych statystycznych za rok 2014 wskazuje, że liczba wypadków w powiecie bocheńskim w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców (121,8) była o 5 pkt wyższa niż średnia dla województwa małopolskiego i o 1/3 wyższa od wskaźnika dla Polski. Wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w przeliczeniu na 100 tys. pojazdów wynosił 12,2 os. i był zbliżony do wskaźników na poziomie województwa i kraju. Znacznie gorszy obraz

⁴³ Dane Urzędu Miasta Bochnia z dn. 5.12.2016 r.

⁴⁴ Krajowa Mapa Zagrożeń Bezpieczeństwa, <https://mapy.geoportal.gov.pl/iMapLite/KMZBPublic.html>, odsłona z 4.10.2016 r.

kształtuje analiza wskaźnika liczby rannych w wypadkach samochodowych w przeliczeniu na 100 tys. pojazdów – w 2014 r. wyniósł on 240,89 i był wyższy o 9% od wskaźnika dla województwa i o 33% wyższy od wskaźnika krajowego.

Zgodnie z „Analizą stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie powiatu bocheńskiego za 2015 r.”, należy stwierdzić, że na obszarze Miasta Bochnia dochodzi do ok. 50% liczby wypadków drogowych oraz do 45% kolizji przypadających na cały obszar powiatu. Liczba ta w porównaniu do 2014 r. utrzymuje się na zbliżonym poziomie.

Przeprowadzona analiza wskazuje, że funkcjonujący system transportu na terenie miasta nie zapewnia bezpieczeństwa jego uczestnikom i może stanowić znaczącą przeszkodę dla mobilności mieszkańców. Kluczowym jest podjęcie działań, które zwiększą bezpieczeństwo szczególnie na odcinku drogi 965 przebiegającym przez centralną część miasta.

Rysunek 15 przedstawia przykładowe oznakowanie przejścia dla pieszych.

Rysunek 15. Przykład oznakowania przejścia dla pieszych



Źródło: opracowanie własne

2.7. Ocena zachowań transportowych

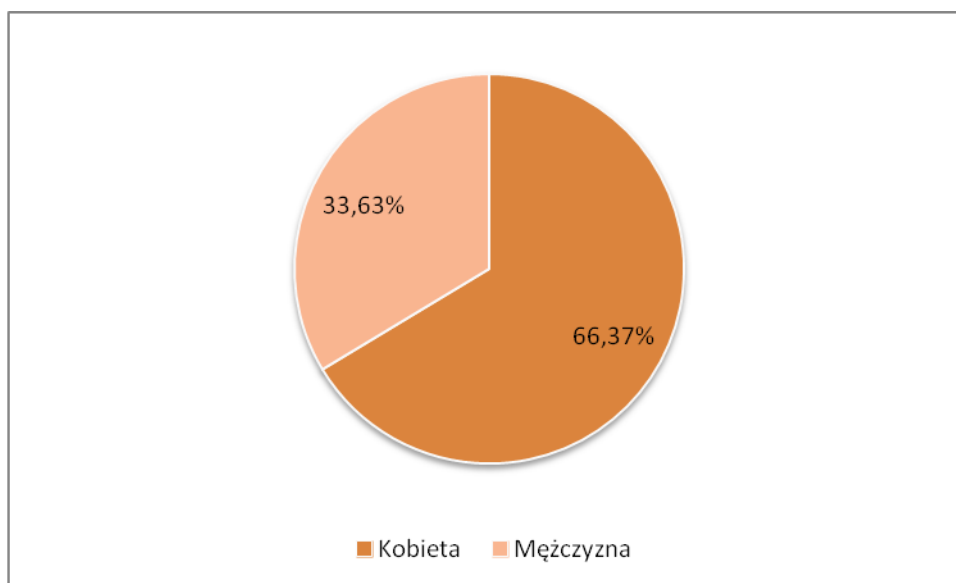
Badania mieszkańców

Łącznie (kwestionariusze papierowe oraz online) zrealizowanych zostało 450 ankiet. Tym samym, uzyskana wielkość próby badawczej osiągnęła poziom reprezentatywny dla miasta. Dobór próby losowy, próba reprezentatywna, wg poniższych założeń:

- Liczebność populacji (dane wg Banku Danych Lokalnych GUS, 2015 r.): 30 107
- Poziom ufności: 0,95
- Szacowana wielkość frakcji: 0,5
- Błąd maksymalny: 0,05
- Wielkość reprezentatywnej próby badawczej: 450

Na rysunku 16 zaprezentowany został podział próby badawczej w odniesieniu do charakterystyki respondentów.

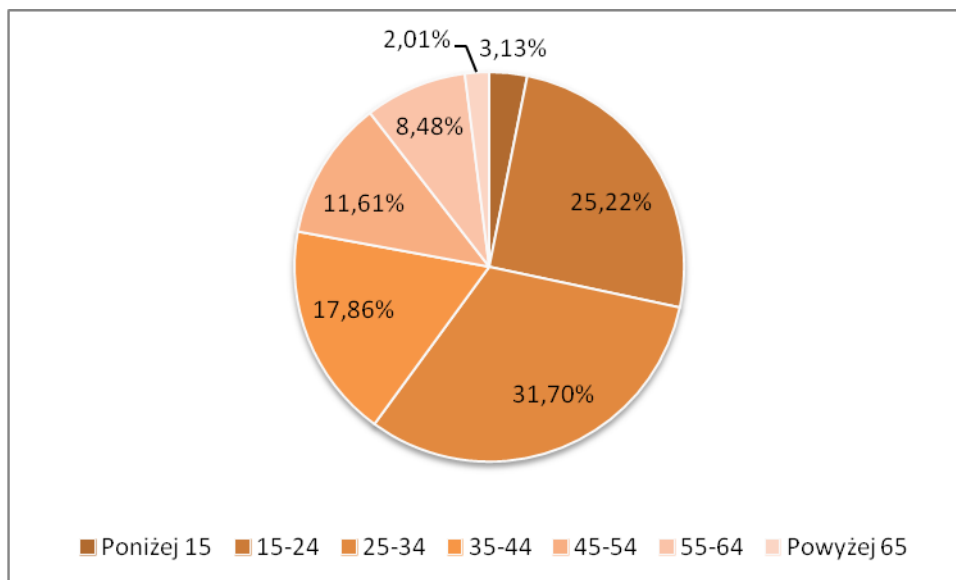
Rysunek 16. Podział próby badawczej badania ankietowego w odniesieniu do płci respondentów (w %, N=450)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Większość osób badanych stanowiły kobiety. Ich udział w ogóle badanych wyniósł ponad 65%.

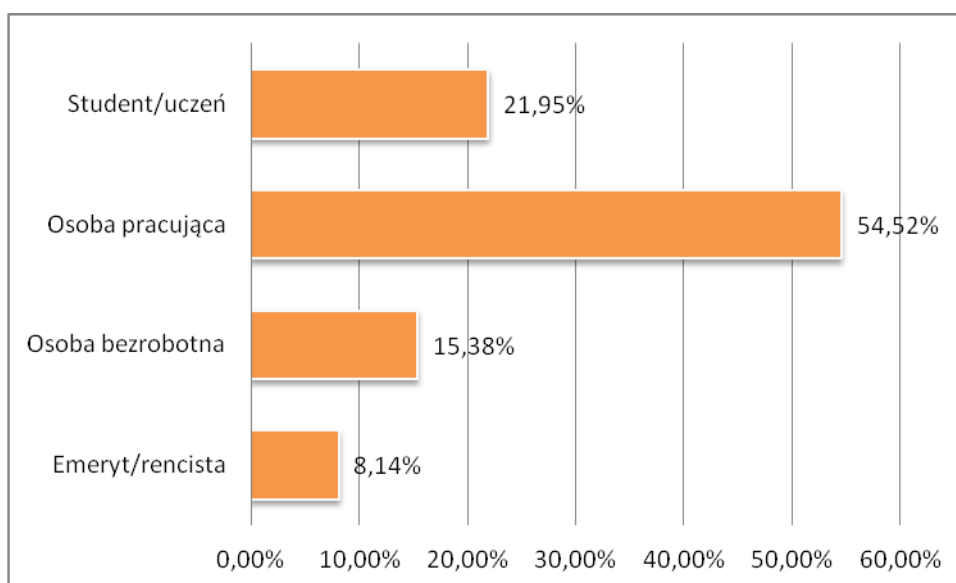
Rysunek 17. Podział próby badawczej badania ankietowego w odniesieniu do wieku respondentów (w %, N=450)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

W przeprowadzonym badaniu największą część respondentów stanowiły osoby młode: 25,22% przypadło na wiek do 24 lat, a 31,70% do 34 lat. Grupy te stanowią tym samym większość całej próby badawczej. Niemniej, pozostałe grupy wiekowe również uzyskały swoje przedstawicielstwo w powyższej strukturze, dzięki czemu uzyskane wyniki uwzględniają potrzeby wszystkich grup interesariuszy.

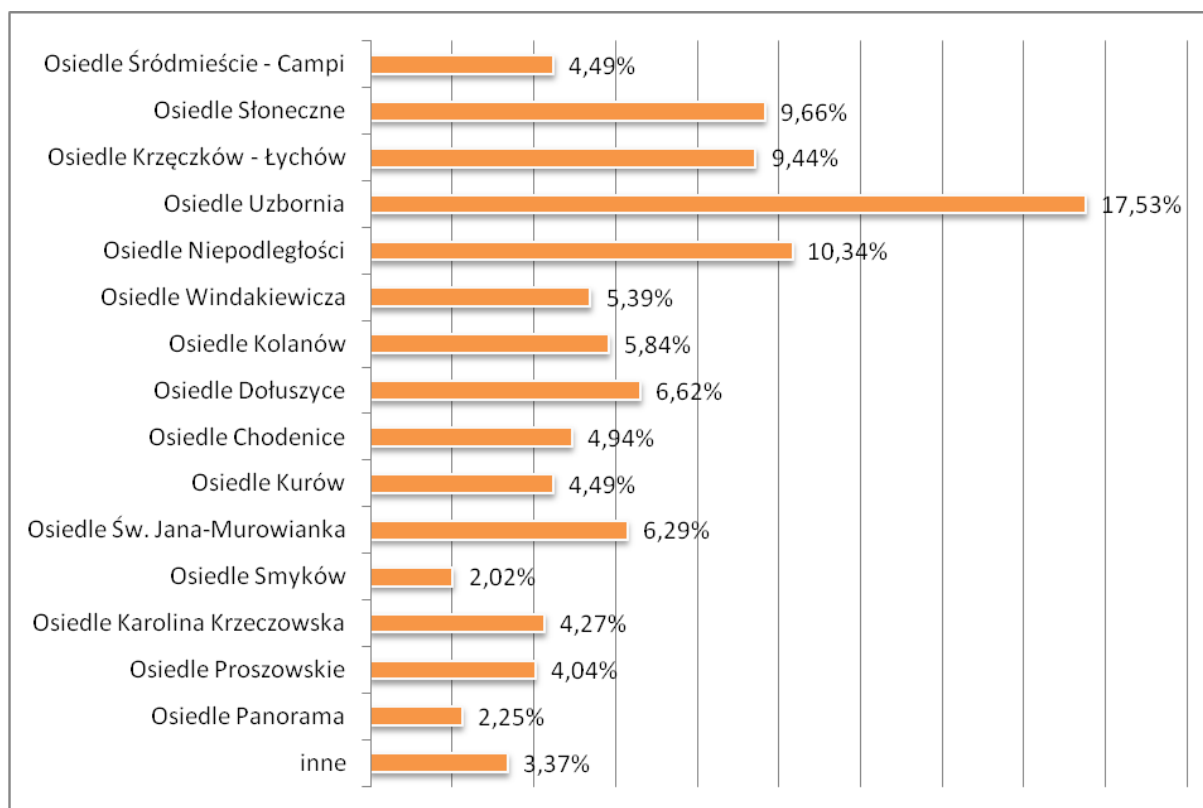
Rysunek 18. Podział próby badawczej badania ankietowego w odniesieniu do statusu zawodowego respondentów (w %, N=450)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

W przypadku podziału na status zawodowy osób badanych, największy udział przypadł na osoby pracujące (ponad 54%). Drugą pod względem udziału grupą byli uczniowie i studenci, którzy to stanowili prawie 22% badanych. Niższy udział w grupie miały osoby bezrobotne oraz emeryci i renciści (kolejno 4,7% oraz 8,14%).

Rysunek 19. Podział próby badawczej badania ankietowego w odniesieniu do miejsca zamieszkania respondentów (w %, N=450)

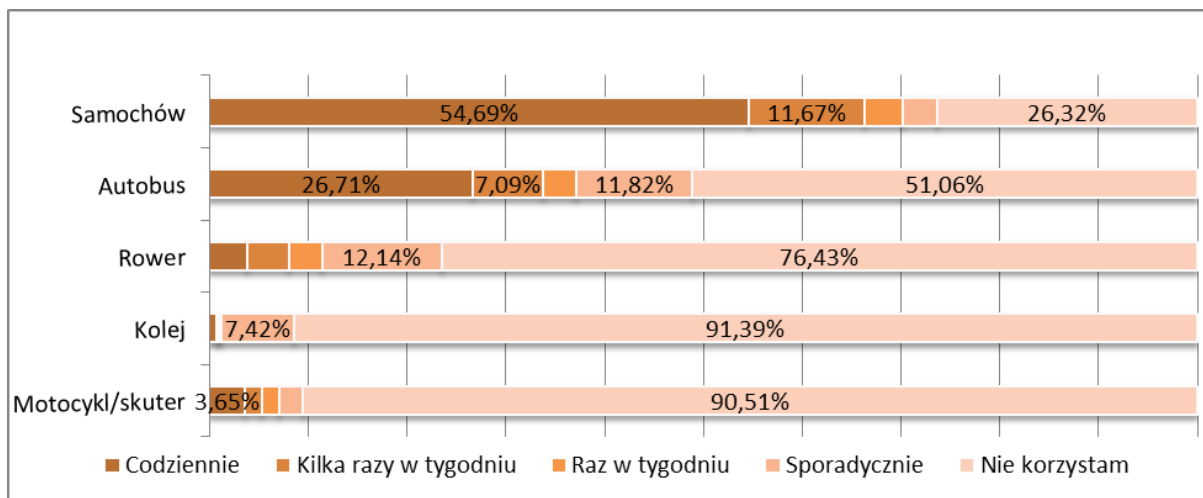


Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Zdecydowaną większość (ponad 95%) respondentów stanowili mieszkańcy miasta Bochnia (największy udział przypadł na Osiedle Uzbornia (17,53%) oraz Osiedle Niepodległości (10,34%)). Ze względu na specyfikę niniejszego dokumentu, wymagane jest uwzględnieniem opinii i potrzeb także osób z najbliższego otoczenia obszaru objętego PZMM. W badaniu wzięło udział również 3,37% osób zamieszkujących poza granicami miasta, lecz korzystających podczas swoich podróży z sieci transportowej miasta Bochnia.

Stan zasobów miasta w zakresie systemu transportowego można w trafny sposób ocenić, analizując preferencje samych mieszkańców (oraz osób przyjezdnych) dot. wyboru środków transportu. Codzienne wybory związane z używanymi przez nich środkami transportu odzwierciedlają faktyczny stan infrastruktury i systemu transportowego miasta.

Rysunek 20. Częstotliwość poruszania się poszczególnymi środkami transportu (w %, N=450)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Niestety, zdecydowanie najczęstszym środkiem transportu wykorzystywanym przez osoby poddane badaniu ankietowemu był samochód. Ponad 70,25% respondentów korzysta z niego przynajmniej raz w tygodniu, z czego prawie 55 pp. przypadło na wariant opowiadający się za codziennym jego wykorzystaniem. W świetle wyzwań stojących przed wdrożeniem Planu stoi więc potrzeba znacznego wpływu na zmianę postawy i preferencji użytkowników dróg oraz promowanie alternatywnych rodzajów transportu względem transportu samochodowego.

Niemniej, cieszy również stosunkowo wysoki udział osób korzystających z drogowej komunikacji publicznej. W tym przypadku, deklarację korzystania z autobusu przynajmniej 1 raz w tygodniu potwierdziło 37,11% badanych (z czego 26,71 pp. przypadło na codzienne podróże tym środkiem transportu).

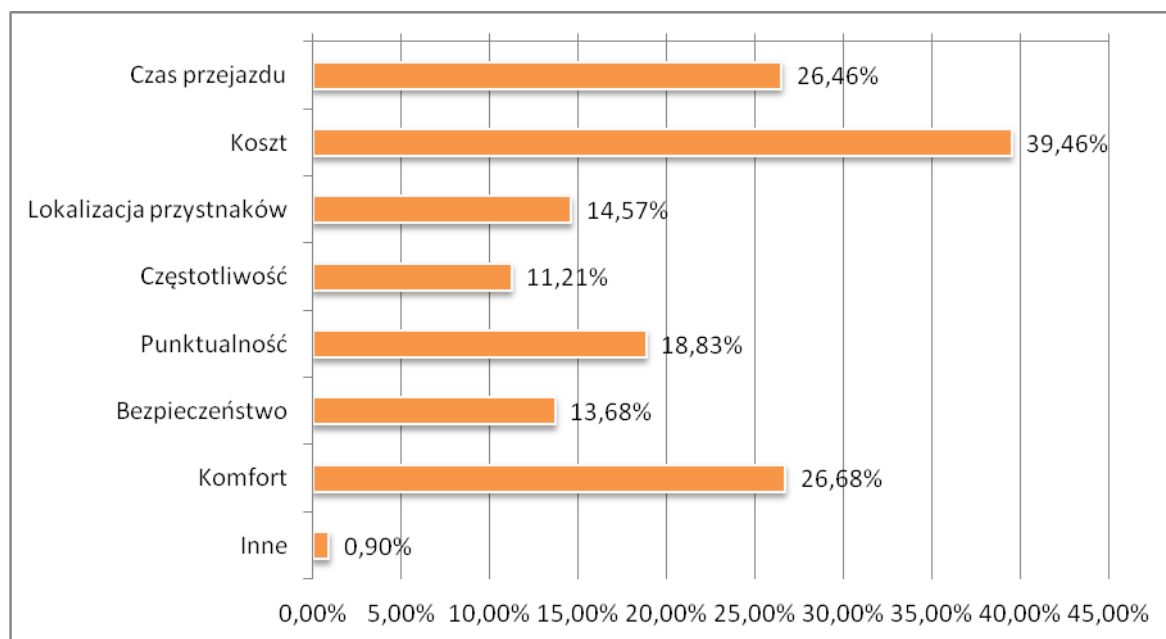
Zdecydowanie gorzej, na tle pozostałych środków transportu, wypadł rower. Przynajmniej 1 raz w tygodniu korzysta z niego jedynie 11,43% badanych, a z tego tylko 3,81 pp. przypada na osoby poruszające się nim codziennie. Niemniej, warto zauważyć, że sporadycznie z roweru korzysta więcej osób co przynajmniej raz w tygodniu (ponad 12,14% ogółu badanych). Co może sugerować istnienie potencjału rozwoju tego typu komunikacji i przy odpowiednim wsparciu zwiększenie wykorzystania roweru w codziennych podróżach.

Podczas badania poruszono również temat kolei i motocykli/skuterów, lecz w ich przypadku wykorzystanie w codziennych podróżach było niskie w przypadku motocykli/skuterów

(wykorzystanie przynajmniej raz w tygodniu zadeklarowało 7,05%) i marginalne w przypadku kolei (wykorzystanie przynajmniej raz w tygodniu zadeklarowało 1,20%).

Respondenci zostali poproszeni również o wskazanie czynników, które mają największy wpływ na wybór środka transportu. Respondenci mieli do wyboru (maksymalnie 3) spośród następujących czynników wpływających na wybór środka transportu: czas przejazdu, koszt, lokalizację przystanków, częstotliwość, punktualność, bezpieczeństwo, komfort i inne.

Rysunek 21. Czynniki w największym stopniu wpływające na wybór środka transportu przez respondentów badania (w %, N=450)

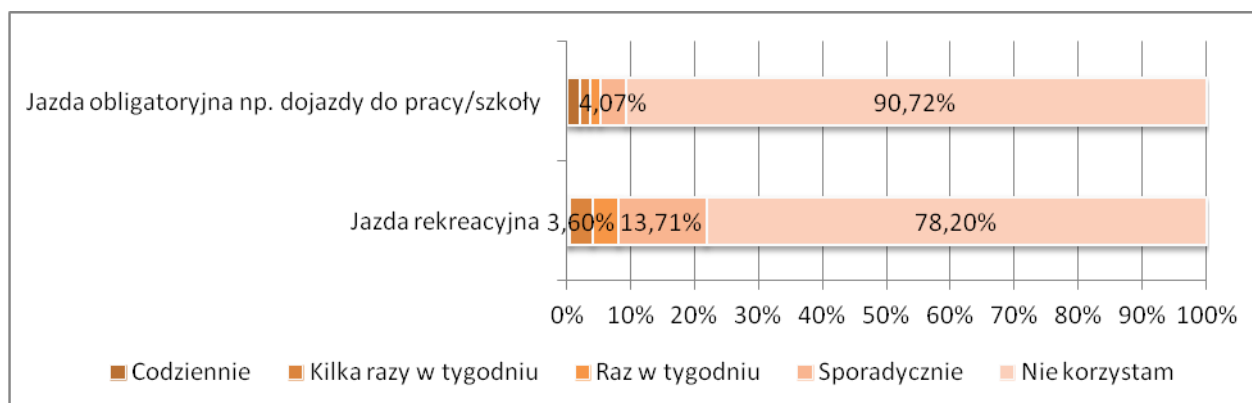


Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Wśród czynników wpływających na wybór środka transportu respondenci jako najważniejszy wskazali koszt (blisko 40% ogółu nadanych) oraz na drugim miejscu czas przejazdu (26,46%) i komfort (26,68%). Stosunkowo duże znaczenie respondenci przyznali również punktualności (18,83%) ocenionej pod względem znaczenia wyżej niż częstotliwości (11,21%). Wskazane przez respondentów czynniki wpływające na wybór środka podróży w pewnej mierze mogą tłumaczyć wysokie wykorzystanie samochodów jako najpopularniejszego środka transportu. Samochody uważane są za szybki (w pojęciu bezpośredni) oraz komfortowy środek transportu. A polskie i zagraniczne badania wskazują na problemy związane z prawidłowym wyliczeniem kosztów podróży samochodem (bardzo często koszty te liczone są tylko na podstawie zużycia paliwy z pominięciem innych kosztów utrzymania samochodu).

Biorąc pod uwagę rozbieżności w deklarowanym przez mieszkańców miasta Bochnia wykorzystaniu roweru (zbliżone wartości dla deklaracji dotyczących wykorzystywania roweru co najmniej raz w tygodniu i sporadycznie), postanowiono ustalić, w jakich sytuacjach mieszkańcy Bochni korzystają z roweru.

Rysunek 22. Częstotliwość wykorzystania roweru w podziale na jazdę rekreacyjną oraz obligatoryjną (w %, N=450)

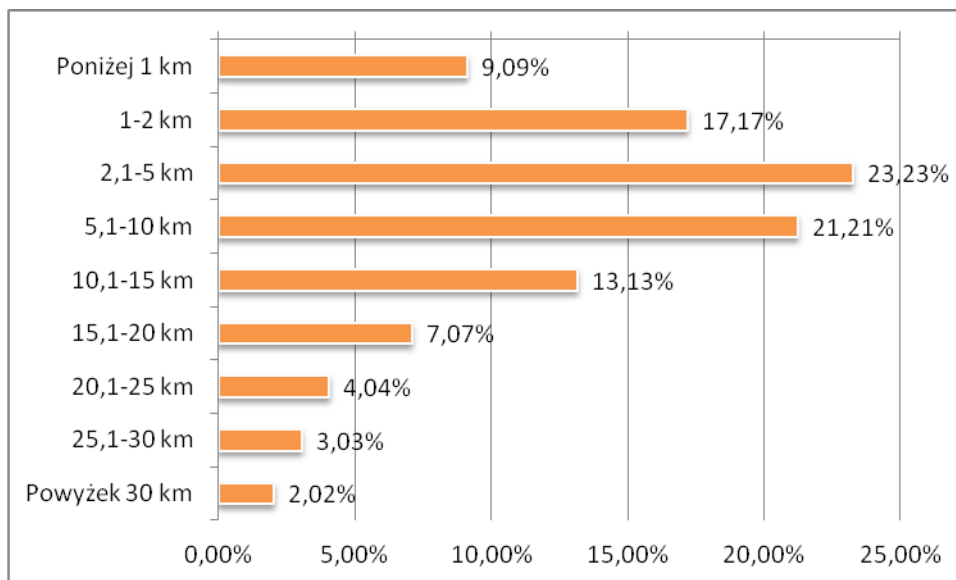


Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Jak się okazuje, rower – jako środek transportu – częściej wykorzystywany jest na terenie miasta Bochnia do jazdy rekreacyjnej (8,09% osób wykorzystuje rower przynajmniej raz w tygodniu). Dla porównania, w przypadku jazdy obligatoryjnej (tj. dojazdów do pracy/szkoły), udział ten wyniósł 5,20%. Ponadto, znacznie większy udział badanych (różnica 9,64 pp.) przyznaje się do sporadycznego wykorzystywania roweru do jazdy rekreacyjnej. Niemniej, aż 78,20% badanych w ogóle nie korzysta z roweru wyjazdów rekreacyjnych (w przypadku dojazdów obligatoryjnych udział ten wyniósł aż blisko 90,72%).

Ze względu na niski stopień wykorzystania roweru do dojazdów obligatoryjnych (i niezadawalający w przypadku rekreacyjnego wykorzystania), za jeden z celów niniejszego Planu uznać należy zmianę tej sytuacji. Z tego względu, uściślono informacje dotyczące codziennych przejazdów do pracy/szkoły na terenie miasta Bochnia, odbywanych przy pomocy roweru.

Rysunek 23. Średni dystans pokonywany rowerem w ciągu jednego dnia, w przypadku osób korzystających z niego do dojazdów do pracy/szkoły (w %, N=99)

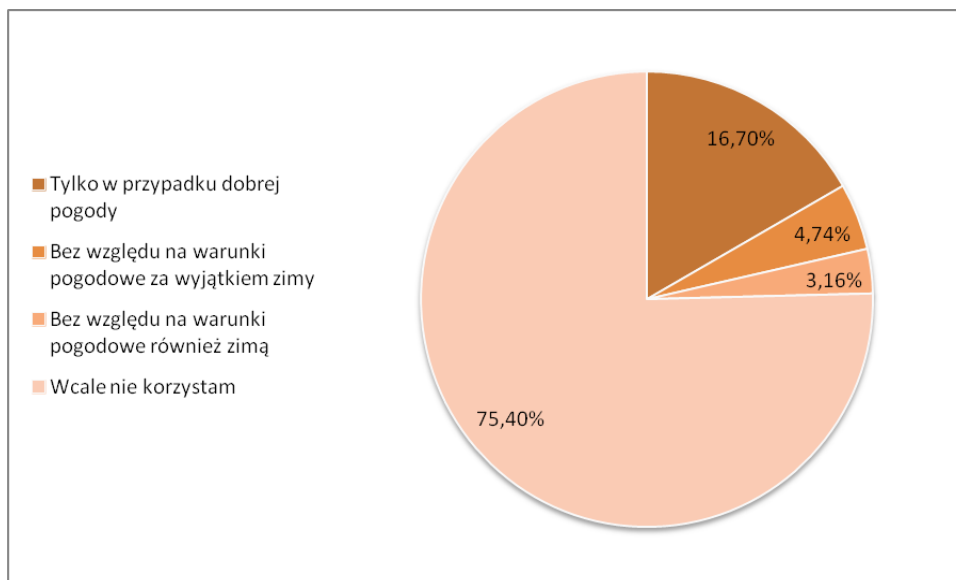


Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Większość osób (70,70%), korzystających z roweru do dojazdów obligatoryjnych, pokonuje dziennie dystanse nieprzekraczające 10 km (w tym największy udział (blisko 45 pp.) przypada na dystans powyżej 2 km). Pozostałe wskazania przypadły głównie na dojazdy na dystansie 10,1-15 km (ponad 13 %). Pozostałe (dłuższe dystanse) uzyskały stosunkowo niższe udziały wskazań. Wynika z tego, że mieszkańcy Bochni wykorzystują rower do dojazdów obligatoryjnych głównie na krótkich dystansach.

Dodatkowym aspektem, poddanym badaniu, było poznanie preferencji respondentów dotyczących warunków pogodowych, które pozwalają na odbycie podróży rowerem.

Rysunek 24. Warunki pogodowe, w których respondenci badania decydują się na podróż rowerem (w %, N=450)

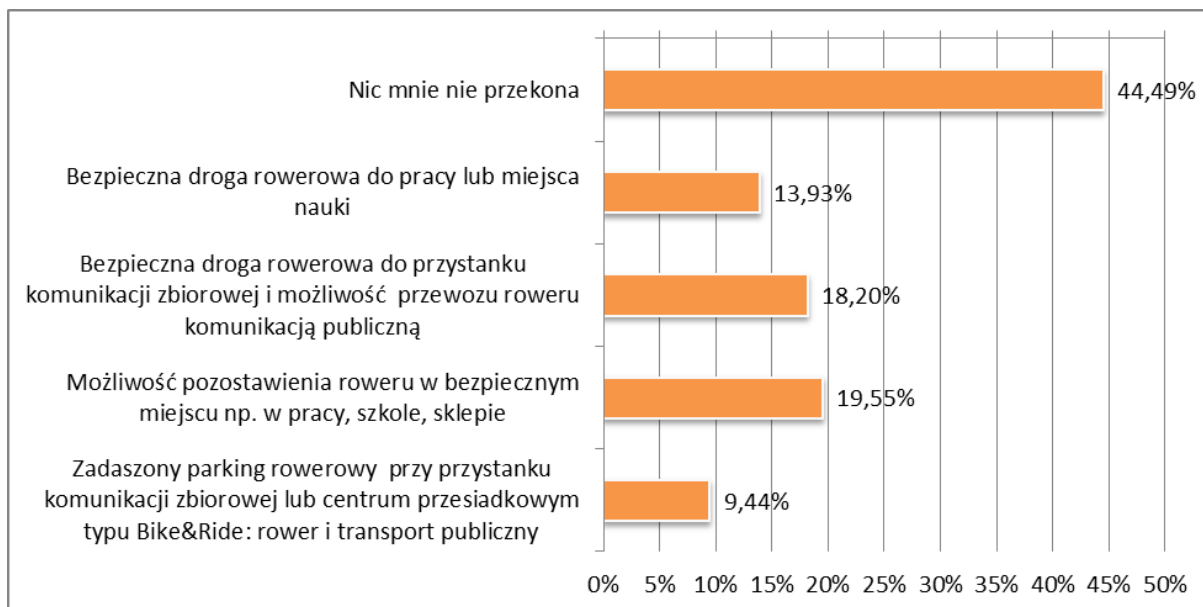


Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Większość badanych (75,40%) stwierdziło że wcale nie korzysta z tego środka transportu a 16,70% deklaruje korzystanie z roweru jedynie w przypadku dobrej pogody. Na osoby jeżdżące rowerem bez względu na panujące warunki atmosferyczne przypadło nie całe 8% (z tego 3,16 pp. obejmuje osoby, które jeżdżą rowerem również zimą).

Respondentów przeprowadzonego badania poproszono o wskazanie działań, które mogłyby zachęcić do codziennych podróży rowerem na terenie miasta.

Rysunek 25. Czynniki mogące zachęcić respondentów do codziennych podróży rowerem (w %, N=450)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

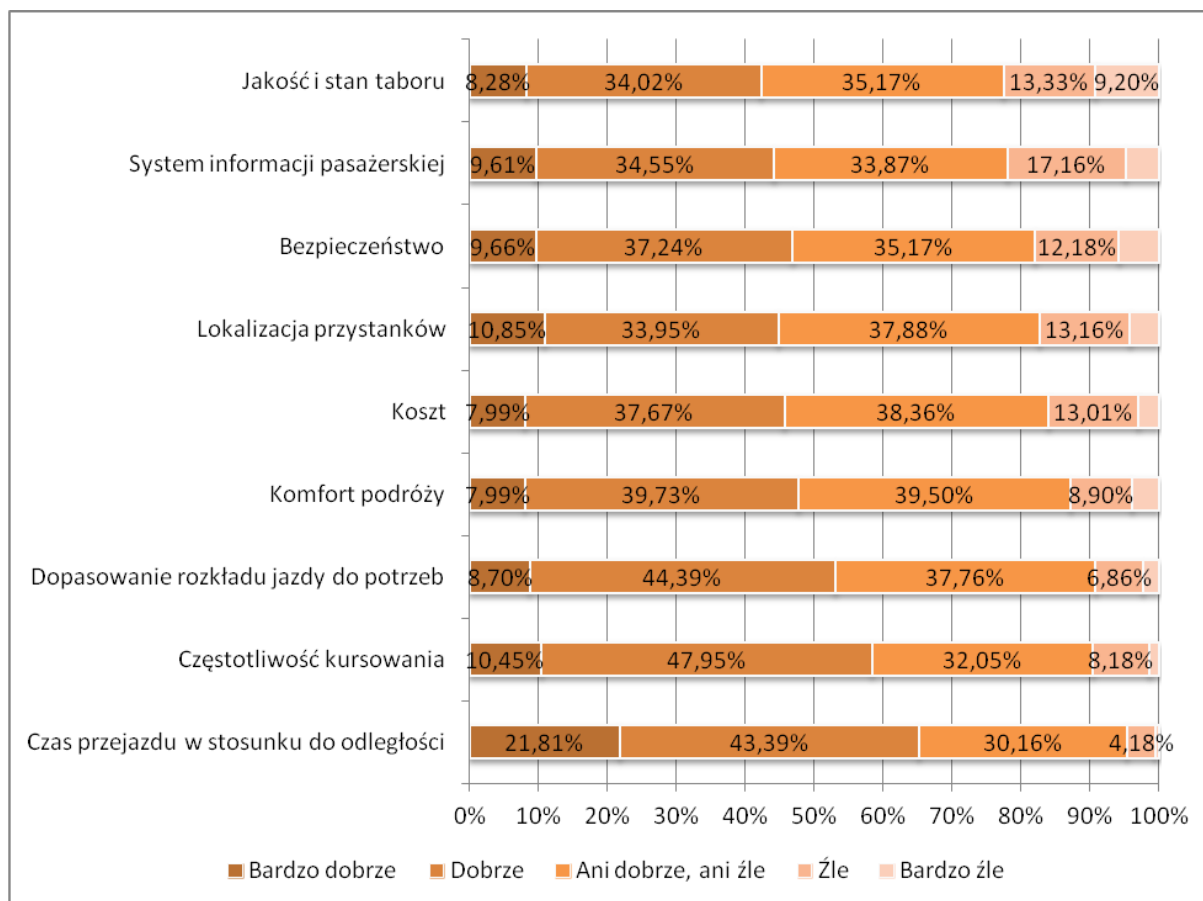
Blisko połowa respondentów (44,49%) stwierdziła, że żadne działania nie skłonią ich do korzystania z roweru w codziennych podróżach. Niemniej pozostali respondenci wskazali działania, które mogłyby ich zachęcić do podjęcia codziennych podróży rowerem. Największe znaczenie dla grupy respondentów skłonnych rozważyć codzienne podróże miało bezpieczeństwo oraz możliwość przewozu roweru komunikacją publiczną. Bezpieczeństwo, zarówno w aspekcie zapewnienie bezpiecznego miejsca umożliwiającego pozostawienie roweru (28,99%) jak możliwości korzystania z bezpiecznej drogi rowerowej do wybranego punktu docelowego lub punktu umożliwiającego zmianę środka transportu (32,13%). Są to opcje, które w przypadku podjęcia odpowiednich działań mogą wpłynąć na zwiększenie wykorzystania roweru do codziennych podróży przez mieszkańców miasta Bochnia.

W dalszej kolejności respondenci zostali poproszeni o wypowiedzenie się na temat zasadności stworzenia na terenie miasta Bochnia centrum przesiadkowego. Zdecydowana większość ankietowanych (blisko 70%) nie miała zdania na ten temat, około 27% respondentów nie odczuwało takiej potrzeby. Respondenci, którzy uznali utworzenie centrum przesiadkowego za zasadne jako potencjalną lokalizację wskazali okolice dworca, centrum lub okolice ulicy Proszowskiej.

Respondenci zostali również poproszeni o ocenę komunikacji zbiorowej na terenie miast Bochnia pod względem m.in. takich czynników jak komfort, koszt, czas przejazdu

(wskazanych wcześniej jako czynniki mające największy wpływ na wybór środka transportu), lokalizacja przystanków czy bezpieczeństwo.

Rysunek 26. Ocena komunikacji publicznej na terenie miasta Bochnia (w %, N=450)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

W ocenie respondentów, komunikacja miejska miasta Bochnia wypada najlepiej pod względem czasu przejazdu (w stosunku do pokonywanej odległości) i częstotliwości kursowania. Suma ocen bardzo dobrych i dobrych dla tych elementów wyniosła kolejno 65,20% oraz 58,40%. Stosunkowo dobrze wypadł również aspekt odpowiadający za dopasowaniem siatki połączeń do realnych potrzeb (suma ocen bardzo dobrych i dobrych mieściła się w granicach 50-55%).

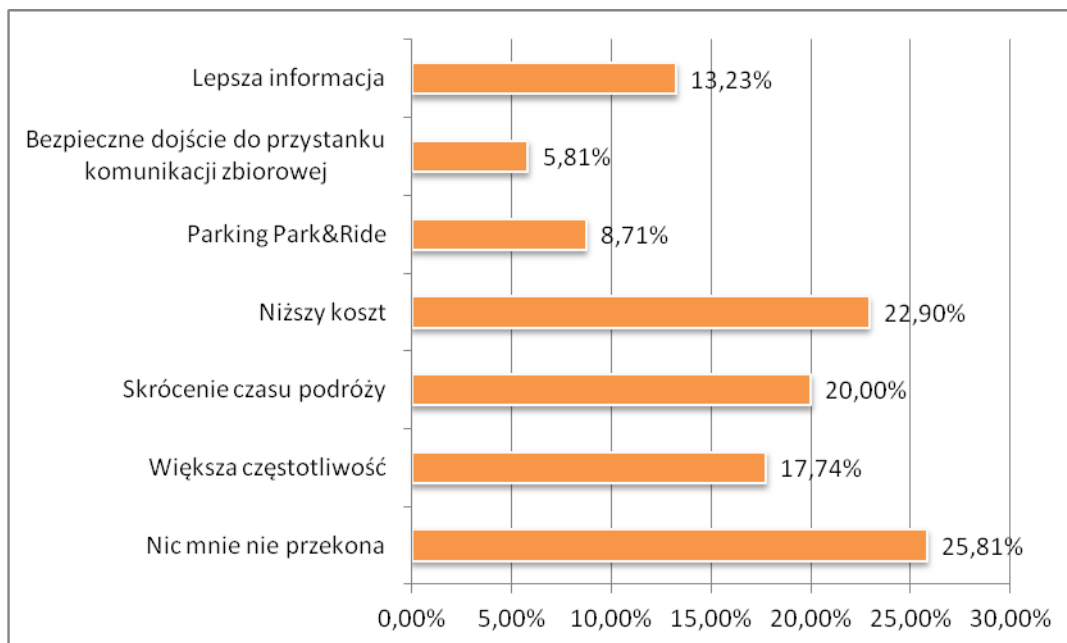
Pozostałe elementy (komfort podróży, koszt, lokalizacja przystanków, bezpieczeństwo, system informacji pasażerskiej, jakość i stan taboru) wypadły gorzej, niemniej należy zaznaczyć że sumy ocen pozytywnych dla tych wszystkich elementów znajdowały się w przedziale 42%-48%. Najgorzej wypadła ocena jakości i stanu taboru oraz bezpieczeństwa – największy udział ocen złych i bardzo złych (odpowiednio 22,53% i 21,97%) co może

świadczyc o niezadowoleniu mieszkańców z tej sfery komunikacji publicznej i o konieczności podjęcia działań w tym zakresie. Zadane pytanie o wskazanie największych problemów transportu publicznego na terenie miasta potwierdza uzyskaną ocenę (do najczęściej wskazywanych problemów należą jakoś i stan taboru, bezpieczeństwo, komfort podróży, koszt) oraz uzyskano dodatkowe informacje o takich problemach jak zatłoczenie autobusów w godzinach popołudniowego szczytu, niewystarczająca ilość kursów na popularnych trasach oraz problemach związanych z infrastrukturą przekładające się na opóźnienia autobusów.

Respondenci zostali również poproszeni o wskazanie preferowanej częstotliwości kursowania komunikacji publicznej i akceptowalnego czasu dotarcia na przystanek komunikacji publicznej. Zdecydowana większość respondentów preferowała zarówno dużą częstotliwość kursowania (co 5 minut – 33,71%, co 10 minut – 31,24%) jak i krótki czas dotarcia na przystanek (do 3 minut – 31,33%, do 5 minut – 31,76%). Wskazane preferowane częstotliwości w świetle wysokiej oceny miejskiej komunikacji publicznej w poprzednim pytaniu pozwalają na stwierdzenie, iż oczekiwania mieszkańców w tej kwestii w dużej mierze są realizowane.

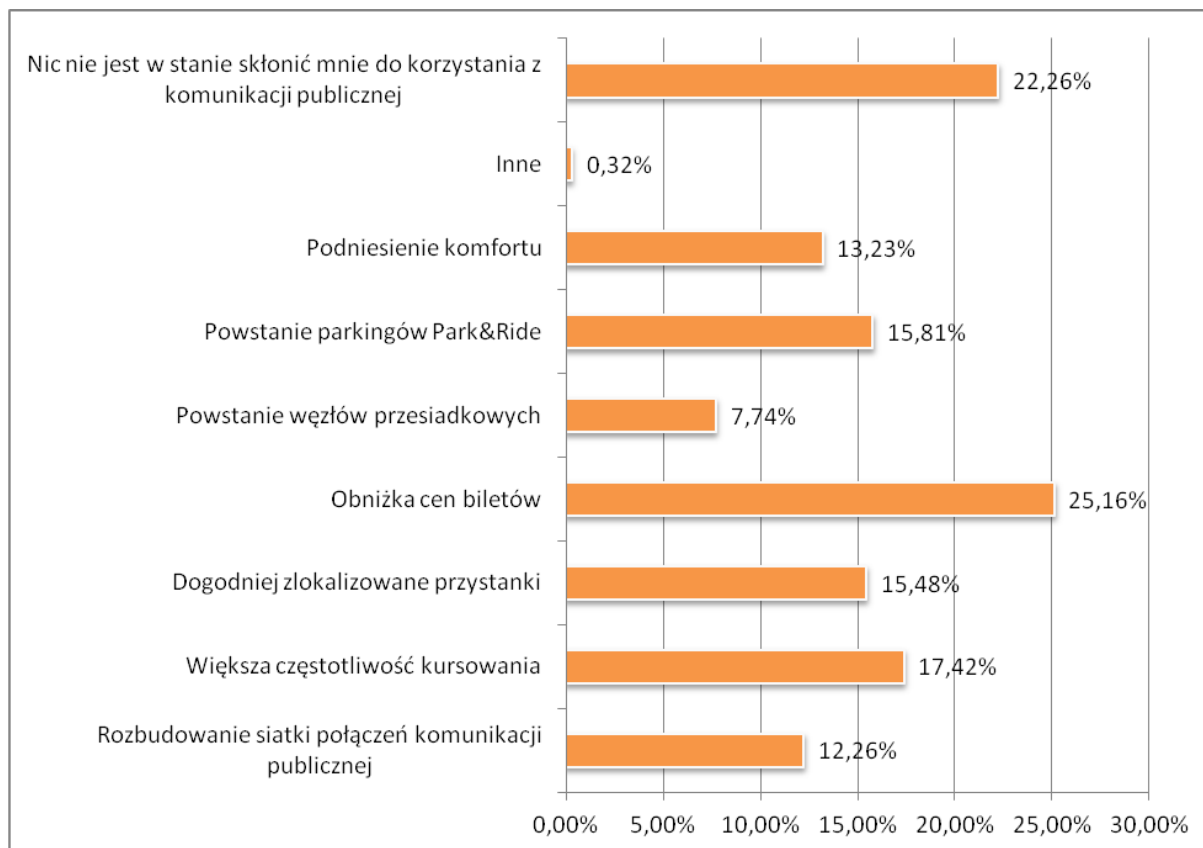
Respondentów, którzy zadeklarowali wykorzystywanie w codziennych dojazdach głównie transportu indywidualnego jak i równomierne korzystanie zarówno z transportu indywidualnego jak i komunikacji publicznej poproszono o wskazanie działań, które mogłyby zachęcić do codziennych podróży transportem zbiorowym na terenie miasta (rys. 27) oraz jakie działania mogłyby być impulsem do rezygnacji z transportu indywidualnego na rzecz transportu publicznego w codziennych podróżach (rys. 28).

Rysunek 27. Czynniki mogące zachęcić respondentów do codziennych podróży komunikacją publiczną (w %, N=310)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Rysunek 28. Czynniki mogące zachęcić respondentów do rezygnacji w codziennych podróżach z transportu indywidualnego na rzecz komunikacji publicznej (w %, N=310)



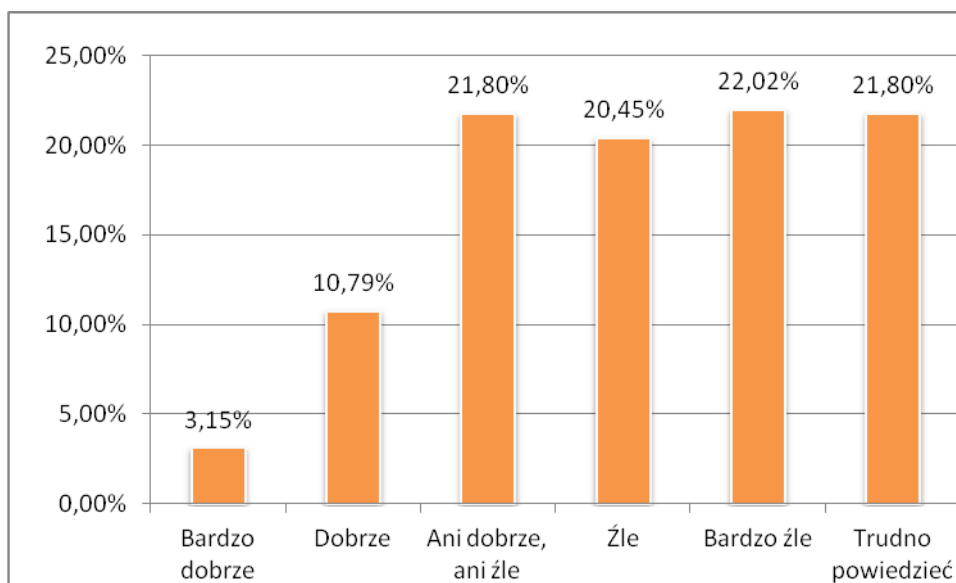
Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Odpowiedzi w obu przypadkach są zbliżone: można zaobserwować sporą grupę respondentów (około 25% ogółu), którzy nie są skłonni zrezygnować z transportu indywidualnego na rzecz komunikacji publicznej. W przypadku działań, które mogłyby zachęcić do częstszego korzystania z transportu publicznego (i rezygnacji z transportu indywidualnego) odpowiedzi i preferencje respondentów były zbliżone i związane głównie z utworzeniem węzłów przesiadkowych i parkingów typu Park&Ride oraz z rozwiązaniem wcześniej wskazanych problemów transportu publicznego takich jak: koszt, częstotliwość kursów, bezpieczeństwo oraz komfort.

Uwzględniając duży udział transportu samochodowego w codziennych podróżach mieszkańców miasta Bochnia respondenci zostali również poproszeni o wskazanie głównych problemów w ruchu indywidualnym oraz o ocenę dostępności parkingów na terenie miasta.

Respondenci wskazali szereg problemów związanych z ruchem indywidualnym na terenie miasta Bochnia, do najczęściej wymienianych można zaliczyć: brak miejsc do parkowania, zła jakość nawierzchni dróg, problemy z oznakowaniem i sygnalizacją świetlną, zakorkowanie ulic, brak parkomatów, duża liczba dróg jednokierunkowych. Większość wskazywanych problemów dotyczyła indywidualnego transportu samochodowego, nie mniej pojawiły się również wskazania odnoszące się do transportu rowerowego i dotyczyły głównie problemów wynikających z braku ścieżek rowerowych.

Rysunek 29. Ocena dostępności parkingów na terenie miasta Bochnia (w %, N=450)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Większość ocen przypadła na oceny neutralne (43,60%) oraz negatywne (łącznie 42,47% dla sumy ocen złych i bardzo złych). Można więc stwierdzić, że istnieje duża potrzeba rozbudowania dostępnej powierzchni parkingów na terenie miasta. Respondenci wydający negatywne oceny dot. dostępności parkingów poproszeni zostali dodatkowo o wskazanie lokalizacji, w których ich zdaniem najbardziej brakuje miejsc do pozostawienia samochodu. Wskazywano głównie takie miejsca, jak:

- centrum i okolice rynku,
- obiekty użyteczności publicznej (m.in. szpital, urzędy, hala targowa, planty),
- okolice dworca PKP;
- osiedla mieszkaniowe (w tym Osiedle Słoneczne, Osiedle Św. Jana),
- główne ulice (Trudna, Floris, Brzeźnicka, Kazimierza).

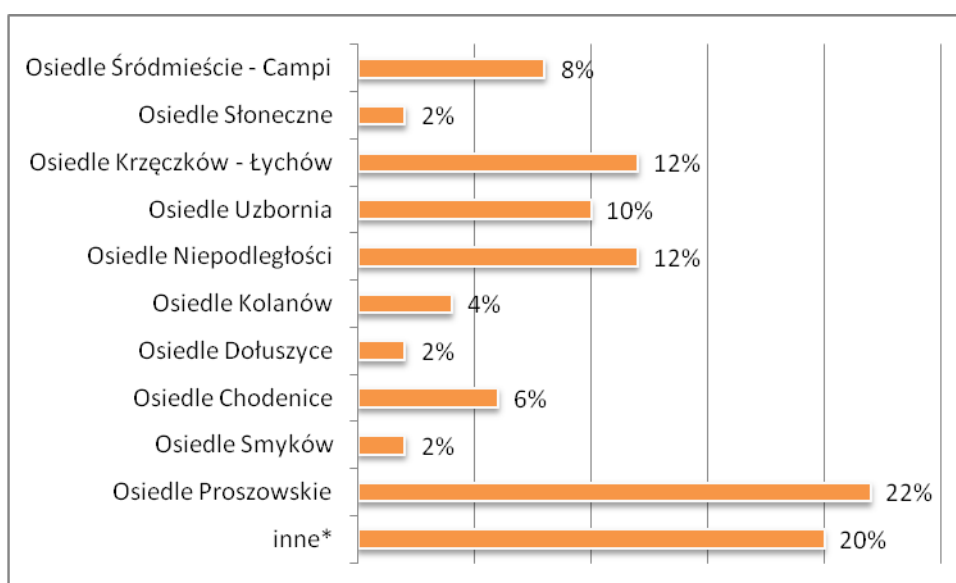
Respondenci oceniali również potencjalne problemy z ruchem pieszym na terenie miasta. W zdecydowanej większości przeważały opinie neutralne (47,85%) i zdanie, iż tego typu problemy nie występują (47,39%). Respondenci, którzy wskazali na pojawiające się problemy z ruchem pieszym (niecałe 5% ogółu), głównie odpowiadali z punktu widzenia uczestników ruchu samochodowego i wskazywali na utrudnienia powodowane przez pieszych, wynikające zarówno z braku infrastruktury przeznaczonej dla ruchu pieszego (brak chodników i wyznaczonych przejść) jak i nieprzestrzegania przez pieszych przepisów ruchu drogowego (przechodzenie w niedozwolonym miejscu, wtargnięcie na drogę).

Po udzieleniu odpowiedzi dotyczących aktualnego stanu systemu transportu miejskiego Bochni i jego oceny oraz wskazaniu działań mających potencjalnie wpływ na zmianę dotychczasowych zachowań transportowych mieszkańców, ostatnie pytanie dotyczyło wpływu działań z zakresu wspierania zrównoważonej mobilności miejskiej na planowaną rewitalizację Śródmieścia Bochni. Zdecydowana większość respondentów nie miała zdania na ten temat (62%) lub nie umiała wskazać na wystąpienie związku pomiędzy oboma działaniami podejmowanymi w ramach polityki miejskiej (34,44%). W przypadku niewielkiej grupy respondentów (3,56%) wskazujących na istnienie powiązania, mieli oni mniej lub bardziej sprecyzowane oczekiwania dotyczące ogółem poprawy na obszarze całego terenu miejskiego jak i konkretnych obszarów (np. centrum lub okolice konkretnej ulicy/osiedla).

Badania przedsiębiorstw

W ramach badania zachowań transportowych dotyczących ruchu towarowego na obszarze Gminy Miasta Bochnia przeprowadzone zostały ankiety telefoniczne (CATI) z przedstawicielami przedsiębiorstw prowadzących działalność gospodarczą na terenie Bochni (50 ankiet wypełnionych przez pracowników 50 różnych przedsiębiorstw). Zdecydowana większość badanych przedsiębiorstw prowadzi działalność w branży transportowej – aż 98% wszystkich poddanych badaniu przedsiębiorstw.

Rysunek 30. Miejsce prowadzenia działalności – ankiety telefoniczne z przedsiębiorstwami prowadzącymi działalność na terenie Bochni (w %, N=50)

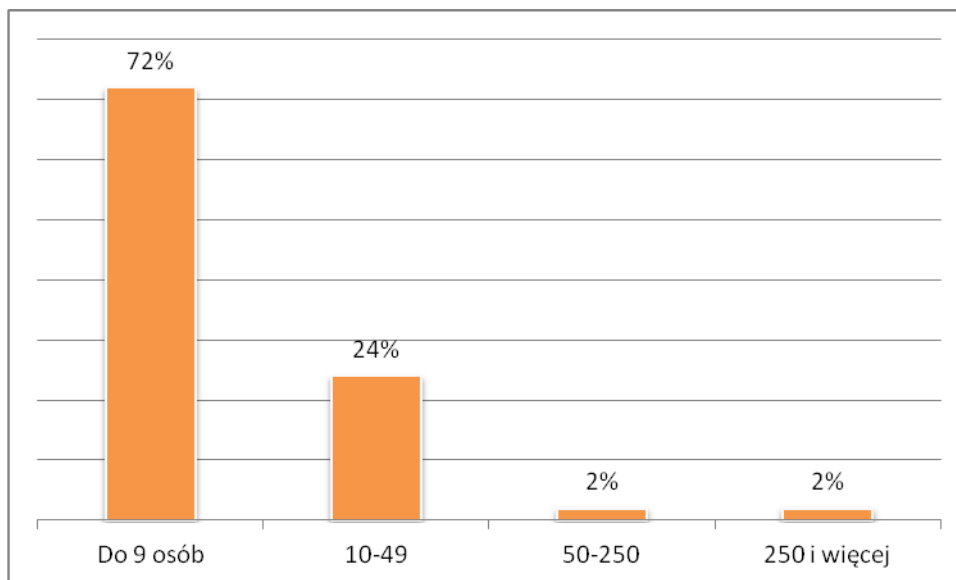


*wśród innych podano jako miejsce prowadzenia działalności obszary znajdujące się na terenie gminy Bochnia ale poza obszarem miejskim, były to: Proszówki, Muchówka, Damianice, Ostrów Strzelecki, Krzęczów, Damianice, Nieszkowice Wielkie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Najwięcej przedsiębiorstw biorących udział w badaniu zlokalizowanych było na Osiedlu Proszowskim (blisko $\frac{1}{4}$). Drugie miejsce pod względem liczebności w próbie badawczej zajęły Osiedle Krzęczków-Łychów i Osiedle Niepodległości (po 12%). Pozostałe osiedla uzyskały niższe udziały w próbie. W badaniu uwzględnione zostały również firmy zlokalizowane na granicach obszaru miejskiego korzystające z miejskiego systemu transportowego.

Rysunek 31. Wielkość zatrudnienia - ankiety telefoniczne z przedsiębiorstwami prowadzącymi działalność na terenie Bochni (w %, N=50)

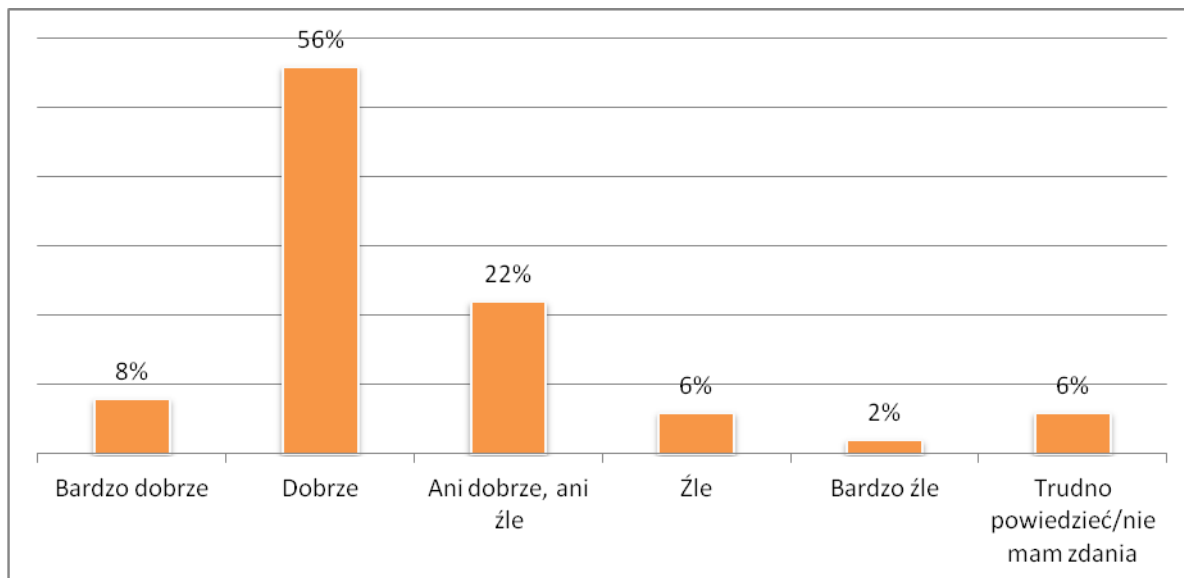


Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

W ramach prowadzonych badań zadbano o reprezentację poszczególnych wielkości jednostek w przyjętej próbie badawczej. Największy udział przypadł na mikro przedsiębiorstwa, zatrudniające do 9 pracowników (75%). Na drugim miejscu w powyższym zestawieniu znalazły się przedsiębiorstwa charakteryzujące się poziomem zatrudnienia od 10 do 49 osób (blisko 1/4). Na pozostałe podmioty (zatrudniające 50-250 pracowników oraz powyżej 250) przypadło po 2% (czyli po jednym przedsiębiorstwie z obu grup).

Ankietowani pracownicy zostali poproszeni o udzielenie odpowiedzi w kwestiach związanych z potrzebami transportowymi reprezentowanych jednostek oraz o ocenę stopnia ich realizacji poprzez aktualny system transportu miejskiego w obrębie Gminy Miasta Bochnia. Pytania o system transportu miejskiego okazało się w dużej mierze zasadne ponieważ przeważająca większość respondentów wskazała transport drogowy jako podstawowy rodzaj transportu wykorzystywany w działalności gospodarczej reprezentowanych podmiotów (94% respondentów).

Rysunek 32. Ocena sieci transportowej pod względem prowadzonej działalności - ankiety telefoniczne z przedsiębiorstwami prowadzącymi działalność na terenie Bochni (w %, N=50)



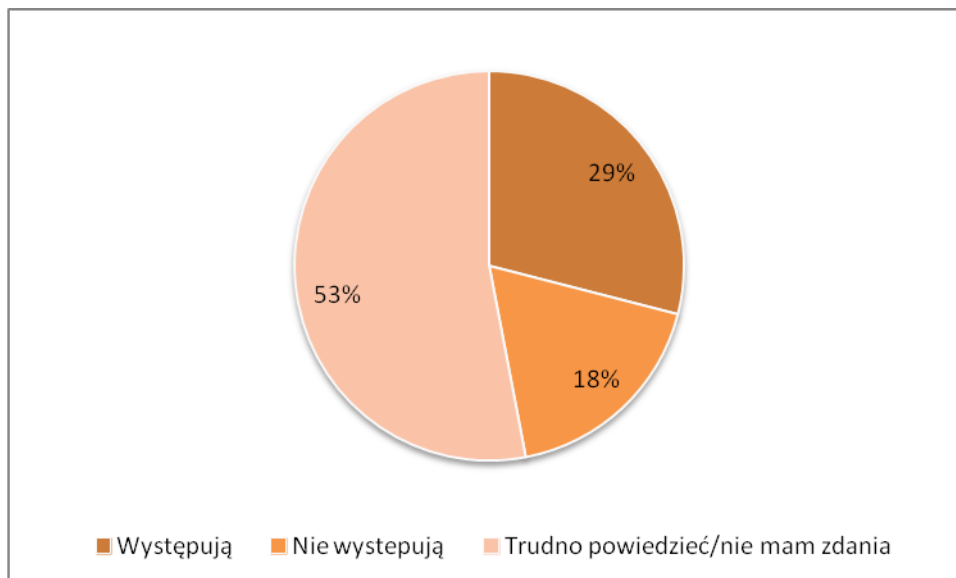
Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Zdaniem przedsiębiorców, obecna sieć transportowa Bochni zasługuje na ocenę pozytywną (64% dla sumy ocen bardzo dobrych i dobrych). Poprzez 22% ocen neutralnych i 6% osób, które nie posiadały w tym temacie zdania, na oceny negatywne (sumę dla oceny źle i bardzo źle) przypadło tylko 8% ogółu odpowiedzi.

Kwestię tę uzupełniono, poprzez pytanie odnoszące się do problemów, związanych z funkcjonowaniem logistyki miejskiej Bochni pod kątem przewozów towarowych.

Mimo uprzednio wspomnianych, pozytywnych i neutralnych ocen, grupa badanych, która w zdecydowany sposób wskazała na brak problemów w funkcjonowaniu logistyki miejskiej Bochni była w mniejszości (18%). Największa grupa badanych (53%) albo nie miała zdania na ten temat albo nie była w stanie w jednoznaczny sposób wyrazić swojej opinii. Niemniej część respondentów (29%) była jednak zdania, że występują pewne problemy związane z funkcjonowaniem logistyki miejskiej na badanym obszarze.

Rysunek 33. Problemy, związane z funkcjonowaniem logistyki miejskiej Bochni pod kątem przewozów towarowych - ankiety telefoniczne z przedsiębiorstwami prowadzącymi działalność na terenie Bochni (w %, N=50)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

W przypadku kiedy respondent wyraził zdanie, że w przypadku funkcjonowania logistyki na danym obszarze można zaobserwować pewne problemy proszono o dookreślenie wskazywanego typu problemu. Wskazywano w tym przypadku takie problemy, jak:

- duże natężenie ruchu, przekładające się na utrudnienia w ruchu zarówno na terenie całego miasta, centrum i Osiedla Proszowskiego (ulica Partyzantów),
- brak dostępności dróg dla pojazdów ciężarowych,
- lokalizowanie podmiotów produkcyjnych w centrum miasta.

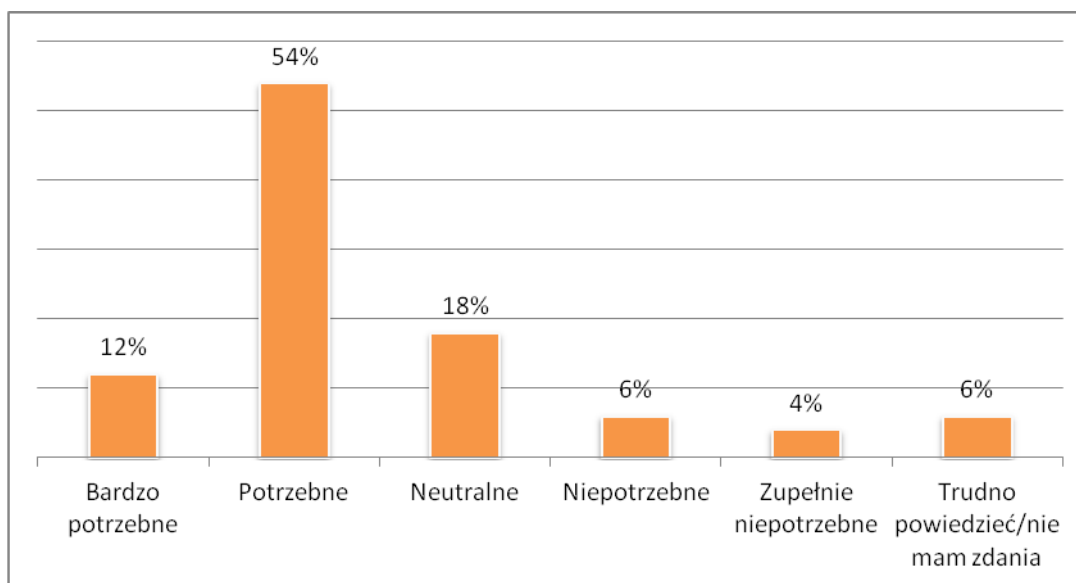
W ramach uzupełnienia powyższych informacji, poproszono badanych przedstawicieli przedsiębiorstw o wskazanie sposobów, w jaki miasto w ramach prowadzonej polityki transportowej byłoby w stanie wpłynąć na rozwój i usprawnienie przewozów towarowych (pytanie otwarte).

Mimo uprzednio wspomnianych, pozytywnych ocen i braku wskazania problemów z systemem logistyki miejskiej, większość badanych (90%) wskazała w jaki sposób ich zdaniem władze miasta Bochni, w ramach polityki transportowej, mogłyby wpłynąć na rozwój i usprawnienie przewozów towarowych (w tym 10% ankietowanych wskazało więcej niż jeden sposób na poprawę aktualnej sytuacji). Najwięcej sugestii (28 wskazań) dotyczyło kwestii związanych z rozbudową infrastruktury drogowej (drogi alternatywne/objazdowe,

dokończenie budowy odcinka drogi Północ-Południe, poprawa skomunikowania z autostradą A4) oraz poprawą jakości już istniejącej (renowacja nawierzchni, renowacja ul. Partyzantów). Popularne były również sugestie dotyczące obniżenia podatków dotyczących przedsiębiorstw działających w branży transportowej (8 wskazań) oraz obniżenia podatków drogowych (4 wskazania). Zasugerowane zostały również działania związane z: przeniesieniem przemysłu i działalności usługowej na obrzeża miasta, tworzenie nowych miejsc pracy, inwestycje w nowe systemy (np. hybrydowe), utworzenie centrum magazynowego czy pozyskiwanie funduszy unijnych.

Przedsiębiorców poproszono również o ocenę potrzeby utworzenia na terenie miasta Bochni centrum magazynowego (umożliwiającego magazynowanie i operacje na towarach) dostępnego dla wielu, niezależnych przedsiębiorstw, w tym również dla niewielkich podmiotów gospodarczych.

Rysunek 34. Ocena potrzeby utworzenia na terenie miasta Bochni centrum magazynowego dostępnego dla wielu, niezależnych podmiotów gospodarczych (w %, N=50)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Pomimo niskiej ilości wskazań tego rozwiązania przez respondentów, kiedy zostali poproszeni o samodzielne wskazanie rozwiązań mogących usprawnić funkcjonowanie logistyki miejskiej na terenie Bochni to poproszeni o ocenę zaproponowanego rozwiązania przedsiębiorcy wysoko ocenili potrzebę utworzenia na terenie miasta Bochni centrum magazynowego (66% dla sumy ocen potrzebne i bardzo potrzebne). Poprzez 18% ocen

neutralnych i 6% osób, które nie posiadały w tym temacie zdania, na oceny negatywne (sumę dla oceny niepotrzebne i zupełnie niepotrzebne) przypadło tylko 10% ogółu odpowiedzi.

W celu pozyskania informacji czy przedsiębiorcy podejmują samodzielne działania mające wpływ na poprawę funkcjonowania logistyki miejskiej na terenie miasta Bochnia respondenci zostali poproszeni o wypowiedzenie się na temat potencjalnych planów wprowadzania taboru niskoemisyjnego (hybrydowego, elektrycznego, CNG, LPG) oraz w przypadku odmownej odpowiedzi, co mogłoby stanowić odpowiednią zachętę do wprowadzenia tego typu rozwiązań. Tylko jeden respondent potwierdził rozważanie oraz realizację działań związanych z wprowadzaniem taboru niskoemisyjnego. Zdecydowana większość respondentów (90%) nie potrafiła udzielić odpowiedzi na to pytanie lub nie miała zdania w tej kwestii. W przypadku przedsiębiorstw, które nie rozważały podjęcia takich działań jako główną zachętę w kierunku wdrażania taboru niskoemisyjnego wskazano możliwości dopłat do zakupu pojazdów lub obniżenie kosztów zakupu.

2.8. Analiza SWOT istniejącego systemu transportowego

Poniżej zaprezentowana została analiza SWOT (tabela 4) systemu transportowego Bochni. Zapisy w niej zawarte wynikają zarówno z analizy desk research, jak i badań ankietowych i spotkań konsultacyjnych przeprowadzonych w ramach projektu.

Tabela 4. Analiza SWOT

Mocne strony	Słabe strony
➤ dostępność autostrady A4 (zjazd w północnej części miasta), ➤ przebieg drogi krajowej nr 94 pełniącej funkcję południowo-wschodniej obwodnicy miasta ➤ potencjał wynikający z przebiegu linii kolejowej przez miasto obsługującej ruch pasażerski i towarowy ➤ dobrze funkcjonujący sektor małych i średnich przedsiębiorstw; ➤ wzrastające zatrudnienie w sektorze nowych technologii,	➤ Niski stan techniczny infrastruktury drogowej (zła jakość nawierzchni, brak miejsc parkingowych, problemy z oznakowaniem i sygnalizacją świetlną, brak parkomatów, brak chodników i dróg rowerowych, brak infrastruktury rowerowej, brak wyznaczonych miejsc przejść dla pieszych); ➤ Duże natężenie ruchu w godzinach szczytu powodujące zjawisko kongestii (nadmiernego zatłoczenia dróg), ➤ Brak zintegrowanego systemu

➤ wyznaczenie na terenie miasta obszaru przemysłowego, jako lokalizacja nowych przedsiębiorstw (BSAG). ➤ Dobre oceny osób korzystających z komunikacji publicznej w zakresie czasu przejazdu i częstotliwości kursowania.	zarządzania ruchem w mieście; ➤ Nieadekwatna liczba miejsc parkingowych; ➤ Niska jakość taboru komunikacji publicznej, ➤ Niewystarczająca dostępność i jakość informacji dla pasażerów ➤ Koszt biletów komunikacji publicznej; ➤ Duża liczba dróg jednokierunkowych w centralnej części miasta; ➤ Lokalizacja znacznej liczby podmiotów produkcyjnych i usługowych w centrum miasta; ➤ Wysoki wskaźnik liczby zdarzeń drogowych i wypadków.
Szanse	Zagrożenia
➤ Rozwój rozwiązań z zakresu mobilności miejskiej w oparciu o możliwość otrzymania dofinansowania w ramach nowej perspektywy finansowej; ➤ Udział mieszkańców i grup interesariuszy w procesie planowania polityki transportowej regionu; ➤ sprawne powiązanie z trasami zewnętrznymi; ➤ Budowa centrów przesiadkowych na obrzeżach centralnej części miasta i w pobliżu dworca; ➤ Doskonalenie komunikacji publicznej przez podniesienie jakości taboru i informacji pasażerskiej; ➤ Struktura miejska pozwalająca na budowę dróg rowerowych i ciągów pieszych; ➤ Edukacja społeczna w zakresie zmian zachowań komunikacyjnych;	➤ Tranzytowy ruch ciężki w centrum miasta; ➤ Niewystarczające rozwiązania dla obsługi ruchu turystycznego; ➤ Rozwiązania drogowe niespełniające odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa użytkowników pasa drogowego; ➤ Dominacja użytkowników pojazdów indywidualnych; ➤ Zabudowa ograniczająca przestrzeń gotową do zagospodarowania w centrum miasta; ➤ Rosnąca liczba samochodów (ruch miejski i tranzytowy); ➤ Słaby stan techniczny samochodów; ➤ Brak koordynacji działań pomiędzy różnymi jednostkami samorządowymi; ➤ Rozbity system zarządzania drogami. ➤ Brak wspólnego centrum

➤ Plany wykorzystania dostępnej infrastruktury kolejowej do rozwoju Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej Aglomeracji Krakowskiej; ➤ Wdrożenie Programu Rewitalizacji Miasta.	magazynowego dla kilku przedsiębiorców.
--	---

Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy desk research oraz przeprowadzonych badań

Położenie miasta w pobliżu autostrady oraz przebieg drogi krajowej nr 94 w bliskiej odległości od centralnej części miasta może zwiększać presję na zwiększanie się ruchu tranzytowego przez Bochnię w kierunku północ - południe (drogą wojewódzką nr 965). Zwiększony ruch tranzytowy będzie stanowił bezpośrednie zagrożenie dla użytkowników pasa ruchu drogowego. Potencjał wynikający z przebiegu linii kolejowej, szczególnie do wykorzystania w transporcie towarowym może nie zostać niewykorzystany ze względu na brak wspólnego centrum magazynowego dla różnych przedsiębiorców. Z drugiej strony szanse jakie nieść będzie uruchomienie Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej w Aglomeracji Krakowskiej mogą nie zostać odpowiedni wykorzystane m.in. ze względu na brak odpowiedniej liczby miejsc parkingowych np. w pobliżu dworca kolejowego, jak również brak infrastruktury rowerowej, która pozwalałaby na użytkowanie go jako równorzędnego środka transportu. Rozwijający się sektor małych i średnich przedsiębiorstw, szczególnie w obszarze usług będzie generował powstawanie nowych miejsc pracy, a tym samym będzie wpływać na wzbudzanie ruchu w obszarze ich powstawania, co biorąc pod uwagę preferencje komunikacyjne mieszkańców Bochni może wpływać na jeszcze większe zatłoczenie miasta. Wyznaczenie strefy aktywności gospodarczej w północnej części miasta, w bezpośredniej bliskości autostrady A4. Brak inwestycji w nowoczesny tabor komunikacji publicznej skutkować będzie obniżaniem ocen pasażerów i stopniowym przenoszeniem się ich do komunikacji indywidualnej, co z kolei wpłynie na zmniejszenie bezpieczeństwa na drogach miasta (może skutkować jeszcze większą liczbą wypadków samochodowych). W związku z tym konieczne jest dobranie takich narzędzi wpływania na mobilność w mieście, które z jednej strony nie będą wpływać na ograniczanie mobilności mieszkańców, ale będą ją stymulować, a z drugiej strony nie spowodują paraliżu komunikacyjnego centralnej części miasta. Konieczne jest wprowadzenie narzędzi edukacyjnych, które pozwolą na zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz instrumentów, które uspokoją ruch kołowy

w centralnej części miasta na rzecz zwiększenia udziału podróży komunikacją publiczną, rowerem i pieszo.

3. Część planistyczna

3.1. Identyfikacja problemów i potrzeb z punktu widzenia zarządzania mobilnością

Przeprowadzone badania mające na celu identyfikację zachowań i potrzeb mieszkańców miasta Bochnia oraz podmiotów prowadzących działalność gospodarczą na jego terenie, problemy zidentyfikowane w dokumentach strategicznych opracowanych przez miasto wskazują na konieczność podjęcia działań w zakresie zapewniania zrównoważonej mobilności na terenie obszaru miejskiego Bochni.

Rosnąca w ostatnich latach liczba zarejestrowanych w Gminie Miasta Bochnia samochodów oraz koncentracja ruchu prywatnego w centrum miasta (zwłaszcza w godzinach szczytu) wskazuje na konieczność podjęcia działań mających na celu uspokojenie ruchu samochodowego w centrum miasta co korzystnie wpłynęłoby na jakość funkcjonowania mieszkańców (poprawa bezpieczeństwa, obniżenie poziomu emisji spalin i niższy hałas wywołany przez ruch samochodowy).⁴⁵

Niestety zarządzanie systemem drogowym i inwestycjami w odniesieniu do infrastruktury drogowej w większości nie leży w kompetencjach Gminy Miasta Bochnia, a wpływ na podejmowanie decyzji odnośnie przyszłego kształtu infrastruktury drogowej leży w zakresie takich podmiotów jak Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Zarządu Dróg Powiatu Krakowskiego, Zarządu Dróg Wojewódzkich oraz Zarządu Infrastruktury Komunikacyjnej i Transportu w Krakowie. Plany inwestycyjne są w dużej mierze sprecyzowane i określone w okresie objętym analizą na potrzeby przygotowania PZMM dla Gminy Miasta Bochnia i nie przewidują większych inwestycji w infrastrukturę drogową wpływającą na poprawę dostępności ponad zakończone w 2013 działania w ramach planu

⁴⁵ Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miasta Bochnia, s. 48.

rzeczowego rozwoju transportu drogowego w okresie 2010-2030, cel III: Powiązanie transportowe kluczowych centrów regionalnych województwa z obszarami aktywności gospodarczej na terenie Małopolski i województw sąsiadujących poprzez poprawę dostępności drogowej do stref aktywności gospodarczej w Wolbromiu, Dobczycach, Bochni, Chrzanowie i Oświęcimiu, poprzez modernizację i zwiększenie przepustowości połączeń drogowych do tych obszarów: droga DW nr 965 odcinek Bochnia-Nowy Wiśnicz.⁴⁶ Ograniczenie dostępności centrum miasta dla transportu ciężkiego powoduje, że pojazdy o ciężarze całkowitym przekraczającym 4 tony kierowane są na drogę krajową nr 94 lub drogi powiatowe (np. ul. Wygodę) przebiegające poza obszarem objętym ograniczeniem przez co zmniejszają bezpieczeństwo i jakość życia mieszkańców okolic dozwolonych objazdów.

Oddanie do użytku Autostrady A4 Kraków-Tarnów pozwoliło na wyprowadzenie tranzytowego ruchu drogowe biegnącego wcześniej na tej trasie drogą krajową nr 94 z centrum obszaru miejskiego na północne obrzeże. Nie mniej należy zwrócić uwagę, iż droga wojewódzka nr 965 na trasie „Limanowa-Zielona” przebiega przez centrum miasta w osi północ południe i należy na odcinku Bochnia-Nowy Wiśnicz do najbardziej obciążonych dróg wojewódzkich w Małopolsce (średniodobowe obciążenie pomiędzy 5 a 10 tys. pojazdów).⁴⁷ Wojewódzka strategia uwzględnia zapewnienie odpowiedniej przepustowości dostępu transportowego do stref aktywności gospodarczej jako jednego z decydujących czynników decydujących o atrakcyjności dla inwestorów, co w przypadku Bocheńskiej Strefy Aktywności Gospodarczej zapewnia usytuowanie przy zjeździe z Autostrady A4.

Poważnym problemem związanym z ruchem drogowym w obszarze miejskim Gminy Miasto Bochnia jest przebiegająca przez miasto linia kolejowa nr 91 wchodząca w skład korytarza E 30. Linia kolejowa dzieli miasto na część północną i południową utrudniając komunikację transportu drogowego pomiędzy obiema częściami. Przejazdy są możliwe poprzez wiadukt drogowy w ciągu ul. Proszowskiej (czyli miejskim odcinku DW nr 965), oddanym w 2016 roku przejazdem pod wiaduktem kolejowym w ciągu ulicy Krzeczowskiej (z ograniczeniem przejazdu dla pojazdów o ciężarze powyżej 10 ton bez specjalnego pozwolenia) oraz dwoma przejazdami pod wiaduktami kolejowymi o nienormatywnych skrajniach w ciągu

⁴⁶ Strategia rozwoju transportu w województwie małopolskim na lata 2010-2030, s. 70.

⁴⁷ Strategia rozwoju transportu w województwie małopolskim na lata 2010-2030

ul. Wodociągowej i ul. Majora Bacy. Uwzględniając, że główny przejazd przez tory na trasie północ-południe znajduje się na drodze przelotowej (DW nr 965) jest to stan niewystarczający zwłaszcza z uwzględnieniem znajdującej się w północnej części obszaru miejskiego Bocheńskiej Strefy Aktywności Gospodarczej oraz potrzebie komunikacji pomiędzy centrum a dzielnicami mieszkaniowymi.⁴⁸ Niemniej usytuowanie linii kolejowej poprawia skomunikowanie z ważnymi ośrodkami wojewódzkimi jak i krajowymi – na dworcu w Bochni zatrzymują się wszystkie pociągi pospieszne i niektóre pociągi ekspresowe – nie mniej brak innych stacji poza główną powoduje, że sama kolej nie jest istotnym czynnikiem wpływającym na komunikację w obrębie Gminy Miasta Bochnia.

We wstępnym studium wykonalności Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA) w Aglomeracji Krakowskiej rozważano wprowadzenie nowego środka transportu szynowego, korzystającego z istniejącej infrastruktury kolejowej, łączącego Kraków w sąsiednimi gminami w tym z Gminą Miasta Bochnia. Wyznaczono dwa obszary działania SKA: 1) sieci Krakowa i miast najbliższego otoczenia oraz 2) sieci pełnej do której została zakwalifikowana Bochnia.⁴⁹ W przypadku realizacji planów uwzględniających uruchomienie w ramach SKA linii uwzględniających Gminę Miasto Bochnia można założyć zmniejszenie ruchu drogowego w kierunku Kraków ze względu na powstanie atrakcyjnej alternatywy. Planowane w ramach Strategii rozwoju transportu w województwie małopolskim na lata 2010-2030 powiązanie Krakowa i Tarnowa szybkimi połączeniami kolejowymi (np. poprzez modernizację linii kolejowej E30) może pełnić podobną funkcję. Problemem jest niewystarczająca ilość miejsc parkingowych w okolicy dworca PKP w Bochni. Niestety planowana inwestycja w wielopoziomową infrastrukturę Park & Ride, która miała do końca 2015 roku powstać przy dworcu w Bochni na ul. Poniatowskiego zakończyła się niepowodzeniem.

Komunikacja zbiorowa jest realizowana przez dwa podmioty: trasy we wewnątrz miasta obsługiwane są przez Bocheński Zakład Komunikacji (posiadający nowy tabor) a połączenia pomiędzy Bochnią a sąsiednimi gminami realizowane są poprzez Rejonowe Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o.. Uzupełnieniem sieci obsługiwanej przez oba podmioty stanowią przewoźnicy prywatni oferujący połączenia z sąsiadującymi miastami i gminami oraz

⁴⁸ Strategia rozwoju Gminy Miasta Bochnia na lata 2011-2020

⁴⁹ Wstępne studium wykonalności Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA) w Aglomeracji Krakowskiej, s. 32.

komunikację dalekobieżną w różnych kierunkach. Komunikacja zbiorowa na obszarze Gminy Miasta Bochnia podlega tym samym ograniczeniom wynikającym z niedostatków infrastruktury drogowej co pozostali, prywatni uczestnicy ruchu drogowego.

Na obszarze Gminy Miasta Bochnia znajdują się miejsca parkingowe (w większości płatne i o utwardzonej powierzchni). Decyzja o odpłatności miejsc parkingowych zlokalizowanych głównie w centralnej części obszaru miejskiego została podjęta przez Radę Miasta ze względu na pojawiający się deficyt miejsc wynikający z koncentracji atrakcji turystycznych w tej części miasta oraz przebiegu drogi wojewódzkiej DW nr 965.

Na terenie Gminy Miasta Bochnia znajdują się liczne ciągi piesze mające służyć zaspokajaniu potrzeb zarówno społeczności lokalnej jak i ruchowi turystycznemu i sanatoryjnemu. Do najatrakcyjniejszych szlaków pieszych można zaliczyć deptak z os. Św. Jana do Rynku, Planty w centrum miasta, deptak wzdłuż Babicy, „Kolejka” – tradycyjny ciąg spacerowy szlakiem dawnej kolejki solnej. Nie mniej należy zaznaczyć, iż duża część szlaków pieszych przebiega głównie wzdłuż ulic chodnikami lub poboczami z wyjątkami wyznaczonych szlaków w okolicach atrakcji turystycznych (np. Planty). Ponadto w ciągu pieszym należy wspomnieć o dużej ilości pieszych przejść i skrótów. Niemniej przebieg drogi DW nr 695 utrudnia lub wręcz uniemożliwia wprowadzenie strefy ruchu uspokojonego lub wyłącznie pieszego np. w obszarze Rynku.

W mieście brak jest organizacji ruchu rowerowego, który głównie odbywa się jezdniami wszystkich ulic i dróg co niekorzystnie wpływa na bezpieczeństwo uczestników ruchu. Brakuje również wyznaczonych miejsc postojowych dla rowerów na terenie miasta – kilka takich miejsc znajduje się w centrum obszaru miejskiego – co przekłada się na małe znaczenie komunikacji rowerowej w obsłudze miasta.

Zidentyfikowane problemy	Waga problemu	Czy rozwiązanie w gestii gminy
Koncentracja ruchu drogowego (zwłaszcza w godzinach szczytu) w obszarze centralnym	Duża	Częściowo
Niewystarczająca pozaśródmiejska sieć uliczna miasta	Duża	Częściowo
Brak obwodnicowego przebiegu drogi DW nr 965	Duża	W małej części

Utrudnienia związane z przebiegiem linii kolejowej	Duża	Częściowo
Utrudnienia związane z przebiegiem DW nr 965 przez obszar centralny	Duża	Częściowo
Objazdy dla pojazdów ciężarowych poza obszarem centralnym	Duża	Częściowo
Kolei jako alternatywa dla ruchu drogowego poza obszar miejski – włączenie w SKA	Średnia	Częściowo
Niewystarczająca infrastruktura parkingowa w obszarze centralnym	Duża	W znacznej części
Niewystarczająca infrastruktura dla ruchu pieszego poza obszarem centrum	Średnia	Częściowa
Ograniczenia w komunikacji zbiorowej wynikające z infrastruktury drogowej	Średnia	W znacznej części
Niewystarczająca infrastruktura dla ruchu rowerowego	Mała	Częściowo
Niewystarczająca organizacja ruchu rowerowego	Mała	Częściowo

3.2. Rekomendowany kierunek rozwoju polityki transportowej

Głównym celem aktualnej polityki transportowej Bochni (realizowanej zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju) jest usprawnienie i rozwój systemu transportowego zapewniającego warunki dla sprawnego przemieszczania osób i towarów przy ograniczeniu uciążliwości dla środowiska. Zgodnie z zapisami „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy miasta Bochnia”, warunkiem osiągnięcia tego celu jest:

1. ograniczenie wzrostu udziału transportu indywidualnego na rzecz zwiększającego się udziału transportu zbiorowego;
2. stworzenie zintegrowanego systemu komunikacji miejskiej (transport zbiorowy (kolejowy, autobusowy), transport indywidualny (samochodowy, rowerowy);

3. zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego;
4. poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego;
5. zmniejszanie negatywnego oddziaływania transportu na warunki życia mieszkańców (np. zanieczyszczenie powietrza i hałas);
6. rozwiązanie problemu niewystarczającej liczby miejsc parkingowych w centrum miasta;
7. usprawnienie systemu zarządzania drogami i ruchem drogowym.

Wdrożeniu polityki zrównoważonej mobilności miejskiej w Bochni sprzyjać będzie realizacja scenariusza przewidzianego do realizacji w polityce przestrzennej miasta.

Koniecznym jest stworzenie sprawnego układu drogowo-ulicznego na terenie miasta, który pozwoli na efektywne rozprowadzenie ruchu na terenie miasta zarówno z miejskich generatorów ruchu, jak i ze źródeł zewnętrznych. Dotyczy to głównie wprowadzenia zewnętrznych potoków ruchu (głównie z obszaru powiatu) na teren miasta. Istotną rolę w zapewnieniu powiązań pomiędzy częściami miasta rozdzielonych liniami kolejowymi Kraków – Medyka ogrywać będą istniejące bezkolizyjne wiadukty: przy ul. Chodenickiej, Majora Bacy, Wodociągowej, Konstytucji 3 Maja, Wygoda, projektowany wiadukt przy ul. Brzeskiej, oraz istniejący kolizyjny wiadukt przy ul. Krzeczowskiej. Budowa nowego bezkolizyjnego skrzyżowania układu drogowego z torami kolejowymi przy węźle „Brzeska” powinno przyczynić się do zmniejszenia natężenia ruchu, poprawy bezpieczeństwa, zmniejszenia emisji zanieczyszczeń i kosztów eksploatacyjnych. Podmioty, które będą rozpoczynać działalność gospodarczą na terenie miasta powinny uwzględniać w swoich planach biznesowych konieczność ograniczenia poruszania się pojazdów samochodowych do określonej przez zarządcę drogi nośności dróg.

W śródmieściu należy dążyć do tworzenia stref ruchu uspokojonego z ograniczeniem ruchu pojazdów indywidualnych i zakazem ruchu ciężarowego (za wyjątkiem drogi wojewódzkiej nr 965). W strefie ruchu uspokojonego w centrum uczestnikami najbardziej narażonymi na ewentualnie kolizje są piesi i rowerzyści. Niezbędnym będzie wprowadzenie ograniczenia prędkości do 30 km/h, jednakże na drogach, z których korzystają pojazdy komunikacji miejskiej, prędkość ta może zostać podniesiona, np. do 40 km/h. Dodatkowo należy

wprowadzić takie elementy infrastrukturalne jak progi zwalniające i rozważyć zmianę organizacji ruchu (skrzyżowania równorzędne).

System dróg i tras rowerowych w Bochni jest niedostatecznie wykształcony. Budowa ścieżek rowerowych (lub też ciągów pieszo-rowerowych) usprawniłaby poruszanie się po mieście mieszkańcom oraz turystom. Ze względu na niedostateczną ilość miejsc parkingowych stworzenie systemu ścieżek rowerowych stanowiłoby atrakcyjną alternatywę dla komunikacji samochodowej. Ich przebieg powinien uwzględniać skupiska miejsc pracy, zespołów mieszkaniowych oraz ciągów usługowych. Realizacja tras rowerowych w obrębie śródmieścia powinna uwzględniać powiązania komunikacyjne wewnątrz śródmieścia, ale i wyjścia w obszary zewnętrzne śródmieścia. Koniecznym wydaje się wybudowanie dróg rowerowych łączących poszczególne osiedla ze śródmieściem.

Realizacja polityk zrównoważonej mobilności miejskiej wymagać będzie usprawnienia systemu transportu zbiorowego zmierzające do jego rozwoju. Efektywna sieć miejskich linii autobusowych, przystanki pociągów, a także indywidualny ruch samochodowy bądź rowerowy spotykać się powinny w zintegrowanych węzłach przesiadkowych, które pozwolą na sprawne przemieszczanie się po terenie miasta. Podstawę komunikacji publicznej w Bochni stanowi komunikacja autobusowa. Rozwój i poprawa standardów funkcjonowania miejskiej komunikacji autobusowej powinien być realizowany w następujących kierunkach:

- stosowanie zasad organizacji ruchu i priorytetów dla komunikacji autobusowej,
- dopasowanie rozkładu przystanków do systemu parkingów „Parkuj i jedź”,
- sukcesywna wymiana taboru na mniej energochłonny, spełniający aktualne normy emisji zanieczyszczeń oraz dostosowany do korzystania przez osoby niepełnosprawne. Dotyczy to również elementów zagospodarowania dworca autobusowego oraz głównych węzłów przesiadkowych komunikacji zbiorowej,
- projektowanie na nowych terenach przekrojów ulic zapewniających możliwość rozwoju komunikacji autobusowej,
- integracja komunikacji autobusowej z innymi środkami transportu zbiorowego.

Komunikację autobusową dalekobieżną i regionalną powinien obsługiwać dworzec autobusowy zlokalizowany przy stacji kolejowej w Bochni.

System komunikacji kolejowej opiera się na funkcjonującej linii kolejowej nr 91 Kraków – Medyka. W Bochni zlokalizowana jest stacja kolejowa. Ze względu na wielkość miasta rola

komunikacji kolejowej w podróżyach wewnątrzmięjskich jest znikoma. Nie mniej jednak znaczenie dojazdów koleją w skali regionalnej i podmiejskiej może wzrastać. W związku z tym postuluje się podniesienie standardu obsługi dojazdów regionalnych i podmiejskich komunikacją kolejową poprzez realizację parkingów typu „Parkuj i Jedź” związanych z obsługą podróżujących koleją przy istniejącej stacji Dworzec PKP Bochnia. Parkingi te powinny być również wyposażone w urządzenia umożliwiające pozostawienie roweru.

Koniecznym wydaje się również przeprowadzenie działań w zakresie polityki parkingowej. Wielkość i charakter parkingów powinna być powiązana natężeniem ruchu, które ulegać będzie modyfikacji po realizacji kolejnych odcinków planowanych dróg, projektowanego przeznaczenia terenu bądź inwestycji z zakresu komunikacji zbiorowej. Niezbędne będzie też ograniczenie możliwości parkowania poza wyznaczonymi miejscami, uzupełniania i zachowania w miarę możliwości istniejącej zieleni na terenach przeznaczonych pod lokalizację nowych miejsc postojowych.⁵⁰

3.3. Zdefiniowanie priorytetów, celów i działań w ramach planu mobilności

Zgodnie z zaleceniami Komisji Europejskiej⁵¹ spełnienie zakładanego celu w planie mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju należy określić działania mające przyczynić się do tworzenia miejskiego systemu transportowego, który m.in.: jest dostępny dla wszystkich użytkowników i zaspokaja ich potrzebę mobilności, wyznacza kierunki wyważonego rozwoju i lepszej integracji różnych rodzajów transportu, pozwala na lepsze wykorzystanie przestrzeni miejskiej i istniejącej infrastruktury transportowej, wpływa na zwiększenie atrakcyjności środowiska miejskiego, przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, prowadzi do ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko, poprawia funkcjonowanie europejskiego systemu transportowego.

⁵⁰ http://bochnia.eu/pliki/57a18985499d6Bochnia_studium_29_07_2016.pdf

⁵¹ Załącznik Koncepcja dotycząca planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju do Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”

Misja Gminy Miasta Bochnia opracowana w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej⁵² zobowiązuje samorząd do osiągnięcia zrównoważonego rozwoju miasta przy optymalnym wykorzystaniu jego potencjału: środowiska naturalnego, społecznego i gospodarczego. Misja przygotowana w oparciu o wizję rozwoju niskoemisyjnego miasta oraz główny cel: „Poprawa jakości życia mieszkańców w połączeniu z rozwojem gospodarczym Gminy Miasta Bochnia jako efekt wdrożenia działań niskoemisyjnych w segmencie publicznym oraz prywatnym” pozostaje w zgodzie z podstawowymi założeniami jakie są stawiane przed PZMM. Po uzupełnieniu o kwestie zapewnienia mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju cel opracowywanego PZMM dla Gminy Miasta Bochnia na lata 2016-2025, może brzmieć następująco:

„Poprawa jakości życia mieszkańców Bochni przy poszanowaniu zasady zrównoważonego rozwoju z uwzględnieniem założeń rozwoju niskoemisyjnego miasta”.

Gwarantem respektowania tej zasady jest zgodność PZMM z dokumentami szczebla lokalnego, regionalnego i unijnego.

Na podstawie przeprowadzonych badań wśród użytkowników miejskiego systemu transportu, diagnozy stanu zastanego oraz analizy strategicznych dokumentów lokalnych zidentyfikowano następujące obszary oraz odpowiadające im cele strategiczne.

Obszar PZMM	Cele strategiczne
Transport drogowy	Zmiana kierunku strumieni samochodów osobowych i towarowych poza obszar centralny
Obszar centralny	Stworzenie centralnej strefy ograniczonego ruchu
Zbiorowy transport publiczny	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
Edukacja i promocja	Zmiana zachowań transportowych mieszkańców
Polityka parkingowa	Rozbudowa infrastruktury parkingowej
Transport rowerowy	Budowa infrastruktury rowerowej
Obsługa ruchu turystycznego	Brak uciążliwości ruchu turystycznego dla mieszkańców

⁵² Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miasta Bochnia, s. 69-70.

Dla poszczególnych celów strategicznych wyznaczone zostały cele szczegółowe.

- Transport drogowy:
 - rozwój zintegrowanego systemu kierowania ruchem ulicznym, warunkujący zwiększenie przepustowości oraz płynności ruchu drogowego,
 - budowa drogi komunikującej zjazd z autostrady z miastem,
 - zaktualizowanie kompleksowego programu rozwiązań komunikacyjnych dla miasta oraz konsekwentna jego realizacja - trasy (wschodnia, kolejowa i zachodnia),
 - budowa nowych odcinków dróg miejskich,
 - poprawa bezpieczeństwa na drogach,
 - stworzenie elektronicznego systemu monitoringu miasta,
 - modernizacja i dalsza rozbudowa systemu oświetlenia ulicznego.
- Obszar centralny:
 - wyprowadzeniem znacznej części ruchu samochodowego poza centrum miasta,
 - rewitalizacja centrum miasta,
 - utworzenie w rejonie Rynku strefy ograniczonego ruchu,
- Polityka parkingowa:
 - rozbudowa infrastruktury parkingowej na obrzeżach obszaru centralnego wynikająca z rosnącego wykorzystania samochodów przez mieszkańców do ruchu wewnątrz obszaru miejskiego, budowa parkingów piętrowych lub podziemnych,
 - implementacja rozwiązań typu Park & Ride,
- Zbiorowy transport publiczny:
 - zwiększenie znaczenia transportu kolejowego dla połączeń zewnętrznych,

- usprawnienie komunikacji miejskiej poprzez modernizację infrastruktury i taboru,
- zmniejszenie uciążliwości komunikacji zbiorowej oraz jej wpływu na środowisko, poprzez inwestycje taborowe,
- optymalizacja oferty przewozowej i wprowadzenie systemu informacji pasażerskiej,
- Transport rowerowy i pieszy:
 - opracowanie kompleksowego projektu tras spacerowych i dróg rowerowych przy uwzględnieniu istniejących szlaków turystycznych,
 - poprawa infrastruktury rowerowej poprzez budowę i wyznaczanie ścieżek rowerowych,
 - dostosowanie ciągów pieszych do potrzeb osób niepełnosprawnych,
 - wyznaczanie miejsc postojowych dla rowerów i wyposażenie ich w odpowiednią infrastrukturę,
- Edukacja i promocja:
 - edukowanie mieszkańców odnośnie korzyści wynikających ze zrównoważonego systemu transportu miejskiego,
 - promowanie proekologicznych zachowań i zachęcanie do zmiany przyzwyczajeń transportowych,
- Obsługa ruchu turystycznego:
 - rozwój infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej poprawiający dostęp do atrakcji turystycznych turystom i kuracjuszom,
 - podniesienie atrakcyjności lokalnej oferty wakacyjnej dla mieszkańców i turystów,

- uwzględnienie przemieszczeń wynikających z atrakcji turystycznych znajdujących się na terenie Gminy Miasta Bochnia i zmniejszenie powodowanych przez nie niedogodności dla mieszkańców.

3.4. Działania wspierające rozwój mobilności

Uwzględniając wymogi związane ze zrównoważonym rozwojem i harmonizacją trzech jego podstawowych aspektów (społeczeństwo, gospodarka, środowisko) działania w ramach PZMM przypisane poszczególnym celom zostały opisane w podziale uwzględniającym ich wpływ na kształtowanie aspektów zrównoważonego rozwoju. Są to: integracja i społeczności, zdrowie i środowisko oraz planowanie i gospodarka.

3.4.1. Integracja i społeczności

Organizowanie centrów przesiadkowych. Jest to element istniejącej polityki transportowej Gminy Miasta Bochnia, niemniej należy podkreślić, iż jest to działanie długofalowe zarówno ze względu na kwestie związane z koniecznością odpowiedniego przygotowania samej lokalizacji i towarzyszącej jej infrastruktury jak i ze zmianą dotychczasowych przyzwyczajeń transportowych mieszkańców. Możliwości i funkcje oferowane przez centra przesiadkowe nie ograniczają się tylko i wyłącznie do kształtowania przyzwyczajeń związanych z formami przemieszczania, ale mają również wpływ na integrację społeczności lokalnych gmin, jako potencjalne punkty spotkań. Decydując o lokalizacji centrów przesiadkowych należy uwzględnić przestrzenne aspekty tych lokalizacji zwłaszcza w odniesieniu do kształtowania przestrzeni publicznej jak i potencjalnych i faktycznych powiązań z dostępnymi różnymi środkami przemieszczania (dotyczy to zarówno ruchu samochodowego, komunikacji zbiorowej, rowerów jak i przejść i ciągów pieszych).

Organizowanie centrów przesiadkowych pozwoli na realizację zadań w takich segmentach polityki transportowej jak: zasady planowania przestrzennego, publiczny transport zbiorowy, transport samochodowy, ruch pieszzy, ruch rowerowy, polityka parkingowa.

Segment polityki transportowej miasta	Wpływ podjętego działania
Zasady planowania przestrzennego	Wspiera kształtowanie zorganizowanej przestrzeni miejskiej pozwalające na wyznaczenie priorytetów zagospodarowania oraz zhierarchizowania przestrzeni miejskiej pod kątem dostępności różnymi środkami transportu.
Transport publiczny	Ułatwienie przesiadek pomiędzy różnymi środkami transportu i komunikacją zbiorową w pozytywny sposób wpłynie na wzmocnienie jej roli i udziału w codziennych podróżach mieszkańców.
Transport samochodowy	Wzrost atrakcyjności komunikacji zbiorowej przyczyni się do ograniczenia ruchu samochodowego i jego koncentracji w wyznaczonych lokalizacjach (np. parkingach typu Park&Ride).
Ruch pieszy	Zagospodarowanie przestrzeni publicznej wokół centrów przesiadkowych oraz integracja pomiędzy różnymi środkami transportu (komunikacja zbiorowa, rower, ruch samochodowy) wpłynie na zwiększenie ruchu pieszego z i do utworzonych punktów.
Ruch rowerowy	Zagospodarowanie przestrzeni publicznej (np. stojaki pod rowery) wokół centrów przesiadkowych oraz integracja pomiędzy różnymi środkami transportu (komunikacja zbiorowa, ruch pieszy, ruch samochodowy) wpłynie na zwiększenie ruchu rowerowego z i do utworzonych punktów.
Polityka parkingowa	Pozwoli na lepszą organizację parkowania oraz wpłynie na ograniczenie zajmowania przestrzeni publicznej przez samochody (zwłaszcza w rejonie centralnym).

Gmina Miasta Bochnia przewiduje w przyszłości utworzenie centrum przesiadkowego (potencjalnie uwzględniającego funkcje parkingu typu Park&Ride). Rozważane są okolice

dworca kolejowego oraz Placu Puławskiego, jako lokalizacje łączące ruch lokalny (wewnętrzny) z ruchem regionalnym (zewnętrznym).

Strefowanie prędkości w mieście, strefy ruchu uspokojonego. Działania związane ze strefowaniem prędkości w mieście wraz z wydzielaniem stref ruchu uspokojonego są działaniami planistycznymi o dużym wpływie na politykę transportową miasta. Niemniej wprowadzenie strefowania terenów miejskich przy równoczesnym ograniczeniu ruchu w obszarach mieszkalnych i centrum może w znaczący sposób wpłynąć na aspekty związane z integracją społeczności lokalnych, zmieniając postrzeganie ulicy z obszaru „tylko dla samochodów” na obszar pozwalający również na relaks i zabawę (poprzez poprawienie bezpieczeństwa dla rowerów i pieszych uczestników ruchu). Oczywiście w gestii polityki miejskiej leży zapewnienie sprawnego przejazdu przez obszar miejski dla ruchu samochodowego i zbiorowego, niemniej część dróg dojazdowych i uliczek w centrum może po wprowadzeniu stref ruchu uspokojonego może przejąć rolę deptaków i miejsc lokalnej integracji i spotkań.

Strefowanie prędkości w mieście oraz strefy ruchu uspokojonego pozwolą na realizację zadań w takich segmentach polityki transportowej jak: zasady planowania przestrzennego, publiczny transport zbiorowy, transport samochodowy, ruch pieszcy, ruch rowerowy, polityka parkingowa.

Segment polityki transportowej miasta	Wpływ podjętego działania
Zasady planowania przestrzennego	Zmiana hierarchizacji obszarów miasta pozwoli na zmniejszenie odległości przemieszczeń czasu wolnego, rozwój transportu rowerowego i pieszego oraz wzmocnienie więzi społecznych.
Transport publiczny	Ograniczenia dotyczące transportu samochodowego w danych obszarach wzmacniają rolę transportu zbiorowego.
Transport samochodowy	Ograniczenia dotyczące prędkości i ruchu samochodowego w połączeniu z towarzyszącymi działaniami wspierającymi popularyzację transportu zbiorowego i rowerowego mogą ograniczyć poziom motoryzacji mieszkańców.

Ruch pieszy	Ograniczenia dotyczące prędkości i ruchu samochodowego powinny pozytywnie wpłynąć na ruch pieszy, zarówno poprzez lepszą dostępność terenów ulic jak i poprawę bezpieczeństwa, oraz długofalowo przyczynić się do zmiany zachowań transportowych mieszkańców.
Ruch rowerowy	Większa dostępność terenów ulic jak i popraw bezpieczeństwa powinny wpłynąć na wzrost przemieszczeń rowerowych na terenie miasta.
Polityka parkingowa	Potencjalnie ograniczenie prędkości ruchu samochodowego powinno przyczynić się do zmniejszenia zapotrzebowania na miejsca postojowe (zwłaszcza w okolicach Rynku) niemniej zwiększenie integracji lokalnych społeczności i zmiana postrzegania przestrzeni publicznej jako miejsca spotkań mogą zniwelować ten efekt.

W polityce miejskiej Gminy Miasta Bochnia planowane są działania związane z ograniczaniem prędkości w obszarach mieszkalnych (np. Osiedle Niepodległości) oraz w obszarze centrum. W planie rewitalizacji centrum miasta rozważany jest projekt Strefy Spotkań – woonerf w Rynku, mający na celu stworzenie przyjaznej przestrzeni publicznej dla mieszkańców miasta i przyjezdnych poprzez przekształcenie północnej i wschodniej pierzei Rynku oraz ulicy Solnej w strefę typu woonerf (miejski podwórzec na wzór ulic występujących w Holandii i Skandynawii, będący równocześnie ulicą, parkingiem i miejscem spotkań). To i inne działania mają służyć ograniczeniu lub przekierowanie „tranzytowego” ruchu samochodowego poza obszar centralny oraz zwiększenie udziału ruchu pieszego i rowerowego na tym obszarze.

Dostępność taboru, przystanków i otaczającej infrastruktury dla osób niepełnosprawnych i starszych. Działania związane z dostosowaniem taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych i starszych zazwyczaj są ściśle związane z innymi kwestiami polityki transportowej miasta (np. wymianą taboru na niskoemisyjny, optymalizację oferty przewozowej i organizowanie komunikacji zbiorowej). Odpowiednia organizacja komunikacji zbiorowej (przystosowanie przystanków) i odpowiedni tabor mają bardzo duże

znaczenie w zapobieganiu wykluczeniu osób starszych i niepełnosprawnych. Kształtowanie przestrzeni publicznej z uwzględnieniem aspektu dostępności nie tylko ułatwia przemieszanie samym zainteresowanym, ale poprzez zmianę w postrzeganiu poprzez innych mieszkańców wpływa na lepszą integrację społeczności lokalnej oraz może przekładać się na wzrost aktywności zawodowej niepełnosprawnych. Bardzo często działania w tym zakresie są realizowane przy okazji innych projektów (np. modernizacja powierzchni chodnika uwzględniająca likwidację wysokich krawężników powiązana z wyznaczaniem ścieżki rowerowej zwiększa dostępność dla niepełnosprawnych). Do działań związanych z zapewnieniem infrastruktury zalicza się również uwzględnienie miejsc parkingowych dla niepełnosprawnych na parkingach miejskich i w pobliżu obiektów użyteczności publicznej.

Zapewnianie dostępności taboru, przystanków i otaczającej infrastruktury dla osób niepełnosprawnych pozwoli na realizację zadań w takich segmentach polityki transportowej jak: zasady planowania przestrzennego, publiczny transport zbiorowy, transport samochodowy, ruch pieszcy, polityka parkingowa.

Segment polityki transportowej miasta	Wpływ podjętego działania
Zasady planowania przestrzennego	Zapewnienie dostępności komunikacyjnej (komunikacja miejska, parkingi) dla niepełnosprawnych i starszych, jest jednym z działań wyrównujących standardy w ramach Unii Europejskiej (ma charakter obligatoryjny, związany z kształtowaniem przestrzeni miejskiej w celu ograniczenia wykluczenia).
Transport publiczny	Ułatwienia dla osób niepełnosprawnych i starszych w kwestii dostępności transportu zbiorowego może pozytywnie wpłynąć nie tylko na ilość podróżujących tym środkiem transportu ale również na ich aktywizację społeczną i zawodową.
Transport samochodowy	Ograniczony wpływ na transport samochodowy, przewidywany wzrost ruchu komunikacji publicznej będzie związany raczej z nowym ruchem (osób dotychczas wykluczonych) niż ze zmianą środka transportu.

Ruch pieszzy	Zwiększenie dostępności miasta w zakresie komunikacji zbiorowej może się częściowo przełożyć na zwiększenie również ruchu pieszego.
Polityka parkingowa	Konieczność uwzględnienia w planowaniu nowych parkingów miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych oraz wyznaczenie takich miejsc w pobliżu obiektów użyteczności publicznej.

Działania związane z zapewnianiem dostępności taboru, przystanków i otaczającej infrastruktury dla osób niepełnosprawnych są realizowane w Gminie Miasta Bochnia na bieżąco w ramach działań związanych z modernizacją i tworzeniem nowej infrastruktury systemu transportu miejskiego.

Akcje edukacyjne i społeczne związane z mobilnością. Kształtowanie postaw społeczności lokalnych i przejawianych przez nie zachowań transportowych poprzez akcje edukacyjne i społeczne jest podstawą świadomego kierowania mobilnością zgodnie z polityką zrównoważonego rozwoju. Akcje edukacyjne i społeczne mogą przybierać wiele form. Do skutecznych akcji edukacyjnych należą m.in. akcje „dawania dobrego przykładu”, polegające na promowaniu pożądanych zachowań transportowych przez osoby publiczne i polityków (np. zdjęcia i relacje z podróży do pracy transportem zbiorowym/pieszko/rowerem zamieszczane w prasie lokalnej, na stronach internetowych czy w portalach społecznościowych). Akcje społeczne promujące zrównoważoną mobilność (alternatywne względem samochodu środki transportu) mogą być prowadzone w szkołach, urzędach i różnych instytucjach w powiązaniu z działaniami i akcjami edukacyjnymi i prozdrowotnymi.

Promowanie wybranych form mobilność miejskiej (alternatywnych względem ruchu samochodowego) poprzez akcje edukacyjne i społeczne pozwoli na realizację zadań w takich segmentach polityki transportowej jak: zasady planowania przestrzennego, publiczny transport zbiorowy, transport samochodowy, ruch pieszzy, ruch rowerowy, polityka parkingowa.

Segment polityki transportowej miasta	Wpływ podjętego działania
Zasady planowania przestrzennego	W połączeniu z innymi działaniami prowadzą do aktywizacji społecznej miasta, zwiększenia świadomej mobilności i aspektów dotyczących bezpieczeństwa uczestników ruchu miejskiego.
Transport publiczny	Promowanie komunikacji zbiorowej (zwłaszcza poprzez akcje „dobrego przykładu”) i działania edukacyjne prowadzone na różnych szczeblach pozwalają na zmiany w przyzwyczajeniach transportowych mieszkańców.
Transport samochodowy	Skuteczna promocja alternatywnych form transportu może wpłynąć na ograniczenie ruchu samochodowego (oraz związanych z nim uciążliwości dla otoczenia).
Ruch pieszy	Zwiększenie mobilności pieszej i promowanie zdrowego stylu życia wśród mieszkańców miasta.
Ruch rowerowy	Promowanie zdrowego trybu życia oraz popularyzowanie tej formy przemieszczeń miejskich.
Polityka parkingowa	Wspieranie alternatywnych względem samochodu form przemieszczeń miejskich (zwłaszcza w obszarze centralnym) spowoduje mniejszą ilość przemieszczeń co przekłada się na mniejsze zapotrzebowanie na miejsca parkingowe (uwolnienie przestrzeni pod innego typu wykorzystania).

Gmina Miasta Bochnia przewiduje w ramach działań edukacyjno-informacyjnych cykliczne realizowanie projektu pt. *Tydzień zrównoważonego transportu* (obejmujący m.in. dzień bez samochodu, happeningi i inne imprezy towarzyszące) mający na celu promowanie mniejszego zużycia energii i zachowań pro-ekologicznych w sektorze transportu oraz zmianę sposobu korzystania z pojazdów mechanicznych (promocja zmiany sposobu prowadzenia na bardziej energooszczędny).

Kształtowanie przestrzeni miejskiej. Jest to jeden z kluczowych aspektów związanych z mobilnością miejską i obejmuje zarówno bezpośrednie kształtowanie polityki przestrzennej

(np. planowanie lokalizacji centrów przesiadkowych, wyznaczanie stref uspokojonego ruchu itp.) jak i monitorowanie zachowania równowagi między różnymi formami transportu. Do szczegółowych rozwiązań kształtujących przestrzeń i jednocześnie mobilność miejską można zaliczyć wszystkie inwestycje miejskie związane z alternatywnymi względem ruchu samochodowego formami transportu. Działania te dotyczą nie tylko uzgadniania projektów budowlanych i planów miejscowych ale również współpracę ze społecznościami lokalnymi w celu realizacji ich potrzeb przy równoczesnym tłumaczeniu przyczyn i powodów podejmowania działań, które z powodu niezajomości kwestii transportowych mogą budzić opór mieszkańców. Duże znaczenie w kontekście kształtowania przestrzeni mają takie działania szczegółowe jak odpowiednie kształtowanie: dróg i placów, przystanków komunikacji zbiorowej, sieci dróg rowerowych i pieszych, infrastruktury i obszarów z nimi związanych.

Kształtowanie przestrzeni miejskiej pozwoli na realizację zadań w takich segmentach polityki transportowej jak: zasady planowania przestrzennego, publiczny transport zbiorowy, transport samochodowy, ruch pieszcy, ruch rowerowy, polityka parkingowa.

Segment polityki transportowej miasta	Wpływ podjętego działania
Zasady planowania przestrzennego	Jest do podstawowy element zarówno tworzenia jak i monitorowania realizacji polityki transportowej miasta.
Transport publiczny	Pozwala określić potencjalne wykorzystanie komunikacji publicznej oraz kształtować mobilność mieszkańców poprzez zwiększenie jej dostępności.
Transport samochodowy	Umożliwia kontrolę nad wielkością przewozów oraz pozwala na zrównoważeniu transportu samochodowego względem alternatywnych form przemieszczania się.
Ruch pieszcy	Kształtowanie struktury miejskiej (ciągów pieszych, placów, dostępności centrum) ma bardzo duże znaczenie dla pieszej mobilności i jej powiązania z innymi formami przemieszczania.

Ruch rowerowy	Kształtowanie struktury miejskiej ma bardzo duże znaczenie dla ruchów rowerowych i ich powiązania z innymi formami przemieszczania.
Polityka parkingowa	Kontrola nad formami i sposobem wykorzystania przestrzeni miejskiej (zwłaszcza odnośnie miejsc parkingowych i ich odpłatności) ma duży wpływ na kształtowanie mobilności mieszkańców.

Odpowiednie kształtowanie przestrzeni miejskiej i mobilności miejskiej powinno znaleźć odzwierciedlenie w przygotowywanych przez Gminę Miasta Bochnia Programie Rewitalizacji Bochni oraz Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miasta Bochnia.

Inne działania związane z mobilnością w kontekście integracji społecznej. Wymienione działania związane z mobilnością w kontekście integracji społecznej nie wyczerpują wszystkich dostępnych opcji w tym zakresie. Pojawia się coraz więcej innowacyjnych rozwiązań pozwalających nie tylko na pogłębianie integracji społecznej, aktywizację społeczną ale i na równoważenie mobilności. Wiele tego typu rozwiązań zostało już wprowadzonych z sukcesem w miastach Europy Zachodniej, gdzie o wiele wcześniej zauważono możliwość wpływania na integrację społeczną poprzez mobilność.

Do najczęstszych innowacyjnych zastosowań mających zwiększać mobilność przy jednoczesnym ograniczaniu ruchu samochodowego i stopnia zmotoryzowania przez samych użytkowników należą dwa rozwiązania oparte o „dzielenie” samochodu na potrzeby danego przemieszczenia: car-sharing i carpooling. Carsharing działa w oparciu o możliwość wypożyczenia samochodu (zazwyczaj od podmiotu gospodarczego świadczącego taką usługę) na określony czas lub na określoną podróż. Tego typu usługa może być zintegrowana z publicznym transportem zbiorowym (i częściowo dofinansowana z środków publicznych) lub być od niego niezależna (działalność komercyjna). Korzystanie z carsharingu pozwala na lepszą ocenę kosztów związanych z tym środkiem komunikacji co może zachęcić do rezygnacji z indywidualnego transportu na rzecz transportu zbiorowego. Carpooling polega na współdzieleniu środka transportu (samochodu) przez kilka osób podróżujących w tym samym czasie w to samo miejsce – może być wykorzystywany do wspólnych dojazdów do/z miejsca pracy albo np. do wspólnego zawożenia/odbierania dzieci przez jedno z rodziców. Bardzo

często tego typu działania są podejmowane samoistnie przez zainteresowanych współpracowników lub sąsiadów. Zaangażowanie pracodawcy lub samorządu w zapewnienie odpowiedniej platformy pozwalającej na kojarzenie potrzeb pomiędzy wieloma mieszkańcami może w istotny sposób wpłynąć na spopularyzowanie tego rozwiązania – z korzyścią dla integracji lokalnej społeczności i zmniejszania zagęszczenia ruchu samochodowego w godzinach szczytu.

3.4.2. Zdrowie i środowisko

Organizowanie centrów przesiadkowych. Jest to element istniejącej polityki transportowej Gminy Miasta Bochnia, niemniej należy podkreślić, iż jest to działanie długofalowe zarówno ze względu na kwestie związane z koniecznością odpowiedniego przygotowania samej lokalizacji i towarzyszącej jej infrastruktury jak i ze zmianą dotychczasowych przyzwyczajeń transportowych mieszkańców. Możliwości i funkcje oferowane przez centra przesiadkowe nie ograniczają się tylko i wyłącznie do kształtowania przyzwyczajeń związanych z formami przemieszczania ale mają również wpływ na integrację społeczności lokalnych miasta, jako potencjalne punkty spotkań. Decydując o lokalizacji centrów przesiadkowych należy uwzględnić przestrzenne aspekty tych lokalizacji zwłaszcza w odniesieniu do kształtowania przestrzeni publicznej jak i potencjalnych i faktycznych powiązań z dostępnymi różnymi środkami przemieszczania (dotyczy to zarówno ruchu samochodowego, komunikacji zbiorowej, rowerów jak i przejść i ciągów pieszych).

Organizowanie centrów przesiadkowych pozwoli na realizację zadań w takich segmentach polityki transportowej jak: zasady planowania przestrzennego, publiczny transport zbiorowy, transport samochodowy, ruch pieszcy, ruch rowerowy, polityka parkingowa.

Segment polityki transportowej miasta	Wpływ podjętego działania
Zasady planowania przestrzennego	Wspiera kształtowanie zorganizowanej przestrzeni miejskiej pozwalające na wyznaczenie priorytetów zagospodarowania oraz zhierarchizowania przestrzeni miejskiej pod kątem dostępności różnymi środkami transportu.

Transport publiczny	Ułatwienie przesiadek pomiędzy różnymi środkami transportu i komunikacją zbiorową w pozytywny sposób wpłynie na wzmocnienie jej roli i udziału w codziennych podróżach mieszkańców.
Transport samochodowy	Wzrost atrakcyjności komunikacji zbiorowej przyczyni się do ograniczenia ruchu samochodowego i jego koncentracji w wyznaczonych lokalizacjach (np. parkingach typu Park&Ride).
Ruch pieszy	Zagospodarowanie przestrzeni publicznej wokół centrów przesiadkowych oraz integracja pomiędzy różnymi środkami transportu (komunikacja zbiorowa, rower, ruch samochodowy) wpłynie na zwiększenie ruchu pieszego z i do utworzonych punktów.
Ruch rowerowy	Zagospodarowanie przestrzeni publicznej (np. stojaki pod rowery) wokół centrów przesiadkowych oraz integracja pomiędzy różnymi środkami transportu (komunikacja zbiorowa, ruch pieszy, ruch samochodowy) wpłynie na zwiększenie ruchu rowerowego z i do utworzonych punktów.
Polityka parkingowa	Pozwoli na lepszą organizację parkowania oraz wpłynie na ograniczenie zajmowania przestrzeni publicznej przez samochody (zwłaszcza w rejonie centralnym).

Gmina Miasta Bochnia przewiduje w przyszłości utworzenie centrum przesiadkowego (potencjalnie uwzględniającego funkcje parkingu typu Park&Ride). Rozważane są okolice dworca kolejowego oraz Placu Puławskiego, jako lokalizacje łączące ruch lokalny (wewnętrzny) z ruchem regionalnym (zewnętrznym).

Ścieżki rowerowe. Budowa nowych ścieżek rowerowych (w tym poprawa ciągłości szlaków), dostosowanie istniejących do aktualnych wymagań i przepisów, montaż stojaków rowerowych oraz realizacja innych innowacyjnych rozwiązań w zakresie miejskiego ruchu rowerowego przełoży się na poprawę zdrowia i sprawności mieszkańców Bochni oraz redukcję oddziaływania transportu samochodowego. Transport rowerowy posiada wiele zalet, zarówno

z punktu braku oddziaływania na środowisko (brak emisji szkodliwych substancji, brak hałasu) jak i z punktu widzenia użytkownika (niskie koszty eksploatacji oraz stosunkowo szybki sposób przemieszczania się w mieście, zwłaszcza a godzinach szczytu).

W przypadku Bochni ze względu na braki w infrastrukturze udział ruch rowerowego w ogóle przemieszczeń nie jest wysoki. Istotną kwestią mogącą mieć wpływ na zmianę tego stanu rzeczy jest poprawa ciągłości dróg rowerowych, przekładająca się na bezpośrednio na wzrost bezpieczeństwa rowerzystów na drodze. Działania związane z modernizacją istniejącej infrastruktury rowerowej i tworzeniem nowej (m.in. dróg rowerowych, miejsc postojowych) oraz połączenie z regionalnymi i europejskimi szlakami są przewidywane m.in. w ramach Projektu Rewitalizacji Bochni jak i Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miasta Bochnia.

Ciągi piesze. Również rozbudowa ciągów pieszych służy realizacji postanowień dotyczących transportu nieoddziałującego na środowisko. Rozbudowa ciągów pieszych zazwyczaj dotyczy szczególnych obszarów miejskich – takich jak centrum, obszary handlowe, obszary wokół szkół czy atrakcji turystycznych i może być połączona z ograniczeniem ruchu samochodowego i strefami ruchu uspokojonego. W Projekcie Rewitalizacji Bochni planowanych jest szereg działań mających na celu modernizację istniejących tras, poprawę ciągłości, wyznaczenie nowych szlaków spacerowych i turystycznych, np. projekt Civitas..

Park&Ride. Zorganizowanie parkingu typu Park&Ride może zmniejszyć zatłoczenie miasta Bochnia zwłaszcza w połączeniu z takimi działaniami jak organizowanie centrów przesiadkowych i integracja z innymi środkami transportu (komunikacją zbiorową, ciągami pieszymi i rowerowymi). Odpowiednia lokalizacja parkingu typu Park&Ride w znaczącym stopniu może wpłynąć na zmniejszenie uciążliwości ruchu samochodowego w takich kwestiach jak hałas, kongestia czy bezpieczeństwo na drodze przez co wpisuje się również w realizację polityki zrównoważonego rozwoju transportu niskoemisyjnego. W przypadku podjęcia przez Gminę Miasta Bochnia decyzji o zorganizowaniu parkingu typu Park&Ride powinien on zostać zlokalizowany w pobliżu centrum przesiadkowego w celu zmniejszenia obciążenia ruchem samochodowym centrum miasta.

Tabor niskoemisyjny. Wymiana taboru na niskoemisyjny jest kluczowym działaniem wpływającym na ograniczenie emisyjności zbiorowego transportu miejskiego. Coraz bardziej restrykcyjne standardy emisji wyznaczane przez Unię Europejską, w tym obowiązująca od

2014 roku norma EURO VI dla ciężkich pojazdów samochodowych są przyczyną sukcesywnej wymiany starych autobusów na nowe, spełniające stawiane wymagania. Wymiana taboru wpływa na realizację celu, jakim jest ekologiczny transport miejski oraz zwiększenie komfortu i bezpieczeństwa podróży pasażerów. Bardzo często wymiana taboru na niskoemisyjny wiąże się również z realizacją postulatu dostępności komunikacji zbiorowej dla osób niepełnosprawnych i starszych. W ramach Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miasta Bochnia przewidywana jest wymiana taboru Bocheńskich Zakładów Usług Komunalnych Sp. z o.o. na nowe niskoemisyjne pojazdy wraz z infrastrukturą do ich obsługi.

Poprawa bezpieczeństwa. Miasto powinno poprzez podejmowane działania dążyć poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, bezpieczeństwa pasażerów komunikacji miejskiej oraz do ograniczenia (docelowo do wyeliminowania) ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych. Na poprawę bezpieczeństwa może się przełożyć szeroki wachlarz realizowanych działań, m.in.: poprawa stanu technicznego taboru komunikacji miejskiej, poprawa stanu nawierzchni dróg, docelowe wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar ścisłego centrum, przebudowa układu drogowego, likwidacja miejsc niebezpiecznych i uciążliwych, inwentaryzacja i ocena stanu istniejącego infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego a następnie wdrożenie rozwiązań pomagających chronić pieszych i rowerzystów, wprowadzenie stref ruchu uspokojonego i inne. Wiele różnych działań mogących wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa jest przewidzianych przy okazji projektów zawartych w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miasta Bochnia, Programie Rewitalizacji Bochni czy Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miasta Bochnia.

3.4.3. Planowanie i gospodarka

Odpowiednia infrastruktura (zarówno drogowa jak i kolejowa) wymagana do funkcjonowania przedsiębiorczości miejskiej jest jednym z podstawowych czynników zapewniających rozwój gospodarczy miasta. Przedsiębiorczość lokalna jest istotnym generatorem ruchu nie tylko towarowego ale też w dużej mierze głównym generatorem ruchu osobowego (dojazdów do pracy, punktów handlowych i usługowych).

Planowanie i kontrola lokalizacji oraz dojazdów do najważniejszych generatorów ruchu. Kwestie kształtowania przestrzeni miejskiej dotyczą wszystkich trzech aspektów

zrównoważonego rozwoju i z tego powodu działania związane z gospodarką przestrzenną pojawiają w kwestiach społecznych i środowiskowych zostały omówione wcześniej. Zlokalizowanie generatorów ruchu do których należą podmioty prowadzące działalność gospodarczą na terenie miasta ma istotne znaczenie dla zarządzania mobilnością. Do głównych działań pozostających w gestii gminy należy określenie potencjalnych tras dojazdów ze wszystkich dzielnic mieszkaniowych do największych generatorów ruchu, określenie alternatywnych sposobów dojazdu (np. komunikacja zbiorowa, rower) oraz monitorowanie i kontrola zmian, które powinny być podstawą do podjęcia decyzji o dalszych działaniach w zakresie zarządzania mobilnością (takie jak np. wcześniej opisywane ograniczenia w ruchu samochodowym).

Planowanie i kontrola lokalizacji oraz dojazdów do najważniejszych generatorów ruchu pozwoli na realizację zadań w takich segmentach polityki transportowej jak: zasady planowania przestrzennego, publiczny transport zbiorowy, transport samochodowy, ruch pieszy, ruch rowerowy, polityka parkingowa.

Segment polityki transportowej miasta	Wpływ podjętego działania
Zasady planowania przestrzennego	Jest do podstawowy element zarówno tworzenia jak i monitorowania realizacji polityki transportowej miasta.
Transport publiczny	Pozwala określić potencjalne wykorzystanie komunikacji publicznej oraz kształtować mobilność mieszkańców poprzez zwiększenie jej dostępności.
Transport samochodowy	Umożliwia kontrolę nad wielkością przewozów oraz pozwala na zrównoważeniu transportu samochodowego względem alternatywnych form przemieszczania się.
Ruch pieszy	Kształtowanie struktury miejskiej (ciągów pieszych, placów, dostępności centrum) ma bardzo duże znaczenie dla pieszej mobilności i jej powiązania z innymi formami przemieszczania.
Ruch rowerowy	Kształtowanie struktury miejskiej ma bardzo duże znaczenie dla ruchów rowerowych i ich powiązania z innymi formami przemieszczania.

Polityka parkingowa	Kontrola nad formami i sposobem wykorzystania przestrzeni miejskiej (zwłaszcza odnośnie miejsc parkingowych i ich odpłatności) ma duży wpływ na kształtowanie mobilności mieszkańców.
---------------------	---

Odpowiednie kształtowanie przestrzeni miejskiej i mobilności miejskiej powinno znaleźć odzwierciedlenie w przygotowywanych przez Gminę Miasta Bochnia Programie Rewitalizacji Bochni oraz Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miasta Bochnia. Gmina Miasta Bochnia prowadzi działania mające na celu monitorowanie systemu komunikacji miejskiej i ustalanie największych generatorów ruchu oraz prowadzi działania zmierzające do wyprowadzenia części działalności gospodarczej na obrzeża miasta poprzez stworzenie Bocheńskiej Strefy Aktywności Gospodarczej.

Powiązania transportowe i gospodarcze z Krakowem i Tarnowem. Położenie Bochni pomiędzy Krakowem i Tarnowem (na trasie autostrady A4 i linii kolejowej nr 91 wchodzącej w skład korytarza E 30) nie pozostaje bez wpływu na system transportu miejskiego zwłaszcza w kwestii dojazdów mieszkańców do obu miast. Planowane uruchomienie połączenia w Krakowa z Tarnowem w ramach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej poprzez Bochnię może zmienić zachowania transportowe w kwestii dojazdów do pracy do Krakowa, nie mniej w gestii gminy pozostają co najwyżej omawiane wcześniej działania związane z utworzeniem centrum przesiadkowego (potencjalnie z parkingiem typu Park&Ride) zintegrowanego z innymi środkami komunikacji w okolicy dworca kolejowego. W ramach usprawnienia transportu towarowego i zmniejszenia jego uciążliwości jest rozbudowane infrastruktury drogowej w celu lepszego połączenia z Autostradą A4 lub wyprowadzenia ruchu towarowego z ul. Proszowskiej na drogę wojewódzką nr 695.

Usprawnienia związane z powiązaniem komunikacyjnym z Krakowem i Tarnowem pozwolą na realizację zadań w takich segmentach polityki transportowej jak: zasady planowania przestrzennego, publiczny transport zbiorowy, transport samochodowy.

Segment polityki transportowej miasta	Wpływ podjętego działania
Zasady planowania przestrzennego	Powiązania z Krakowem i Tarnowem jako wpływ otoczenia na obszar miejski powinny być uwzględnione we wszystkich dokumentach planistycznych Bochni.
Transport publiczny	Zarówno kolejowy jak i autobusowy powinien zostać preferowaną formą realizacji przemieszczeń osobowych mieszkańców Bochni do/z obu sąsiadujących miast.
Transport samochodowy	Jego udział w przemieszczeniach mieszkańców ogółem do obu sąsiadujących miast powinien zostać ograniczony i zastąpiony poprzez kolejowy i autobusowy transport zbiorowy.

Kształtowanie preferowanych połączeń komunikacyjnych z Krakowem i Tarnowem może być realizowane poprzez wdrażanie wcześniej opisywanych działań jak np. zlokalizowanie centrum przesiadkowego w okolicy dworca kolejowego w Bochni.

Usprawnienia funkcjonowania infrastruktury miejskiego systemu transportowego.

Infrastruktura drogowa stanowi (i w przewidywalnej przyszłości) będzie stanowić podstawę dla komunikacji miejskiej (zarówno samochodowej jak i zbiorowej), niestety rozbudowa i poszerzanie dróg nie zawsze jest dostępną lub najbardziej optymalną opcją. Dlatego należy podejmować działania mające na celu zwiększenie efektywności wykorzystania dostępnej sieci drogowej. Podejmowanie działań optymalizacyjnych nie wyklucza rozbudowy lub przebudowy infrastruktury w ramach miejsc będących „wąskim gardłem” w istniejącym systemie, a wręcz może się okazać bez takiej modernizacji niewykonalne. Do działań optymalizujących zalicza się inteligentne systemy zarządzania ruchem pozwalające na poprawę płynności ruchu poprzez sterowanie sygnalizacją świetlną. Nie mniej najskuteczniejszym narzędziem zwiększenia efektywności infrastruktury drogowej jest weryfikacja i optymalizacja oferty przewozowej z uwzględnieniem występujących (lub planowanych) powiązań komunikacji zbiorowej z innymi środkami transportu (koleją, centrami przesiadkowymi, parkingami typu Park&Ride). Również możliwe są działania w obszarze zmian systemu taryfowo-biletowego.

Usprawnienia funkcjonowania infrastruktury miejskiego systemu transportowego pozwoli na realizację zadań w takich segmentach polityki transportowej jak: publiczny transport zbiorowy, transport samochodowy, ruch pieszzy, polityka parkingowa.

Segment polityki transportowej miasta	Wpływ podjętego działania
Transport publiczny	Udogodnienia w ramach komunikacji zbiorowej powinny pozwolić na przejęcie części przemieszczeń z indywidualnego ruchu samochodowego.
Transport samochodowy	Uatrakcyjnienie transportu publicznego powinno wpłynąć na ograniczenie przemieszczeń samochodowych i stopnia zmotoryzowania, co w sposób bezpośredni przekłada się na zwiększenie płynności ruchu.
Ruch rowerowy	W zależności od przyjętych rozwiązań istnieje możliwość zwiększenia przemieszczeń rowerowych.
Polityka parkingowa	Wsparcie transportu publicznego, zwłaszcza do obszaru centralnego i wynikające z niego zmniejszenie przemieszczeń samochodowych może uwolnić część przestrzeni publicznej aktualnie przeznaczonej na miejsca parkingowe.

Przewidywana w ramach Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miasta Bochnia wymiana starego taboru na nowy niskoemisyjny wyposażony w system informacji pasażerskiej jest przykładem działań podejmowanych w kierunku usprawnienia wykorzystania infrastruktury drogowej i komunikacji publicznej na terenie miasta.

3.5. Harmonogram rzeczowo-finansowy⁵³

Harmonogram rzeczowo – finansowy PZMM został opracowany w oparciu o dane z lokalnych dokumentów strategicznych oraz aktualnego portfela projektów ubiegających się o dofinansowanie w ramach RPO WM (poz. 1 ,2 i 3). Zestawienie zawiera wyłącznie przedsięwzięcia, które posiadają ustrukturalizowaną formę. Istotne jest aby harmonogram był sukcesywnie aktualizowany w toku realizacji planu.

Lp..	TYTUŁ PROJEKTU	PODMIOT REALIZUJĄCY	TERMIN REALIZACJI PROJEKTU	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA	SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI PROJEKTU
1	“Civitas -wsparcie przyjaznych środowisku form mobilności miejskiej poprzez zwiększenie atrakcyjności infrastruktury rowerowej na terenie Gminy Miasta Bochnia”	Gmina Miasta Bochnia	2017-2019	•RPO WM Poddziałanie 4.5.2. Niskoemisyjny transport miejski -SPR •Budżet gminy	2.650.000,00 zł
2	“Przyjazna Komunikacja w Bochni – zakup nowego taboru autobusowego wraz z systemem informacji pasażerskiej na potrzeby realizacji zadań z zakresu transportu publicznego w Gminie Miasta Bochnia”.	Bocheńskie Zakłady Usług Komunalnych Sp. z o.o. w partnerstwie z Gminą Miasta Bochnia	2017-2019	•RPO WM Poddziałanie 4.5.2. Niskoemisyjny transport miejski -SPR •Środki własne BZUK Sp. z o.o. •Budżet gminy	4.305.000,00 zł
3	“Turisticus - budowa zintegrowanej sieci tras	Gmina Miasta	2018-2020	•RPO WM Poddziałanie 6.1.4. Lokalne	2.000.000,00 zł

⁵³ Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miasta Bochnia, październik 2015 r. oraz Program Rewitalizacji Bochni na lata 2015-2025, wersja robocza grudzień 2015 r.

	turystycznych na terenie Bochni (trasy rowerowe, piesze i spacerowe)"	Bochnia		trasy turystyczne -SPR •Budżet gminy	
4	Budowa i modernizacja dróg na terenie Gminy Miasta Bochnia	Gmina Miasta Bochnia	2016-2020	•"Schetynówka" •Fundusze RPO •Fundusze POIŚ •Budżet gminy	24.000.000,00 zł
5	Modernizacja oświetlenia ulicznego	Gmina Miasta Bochnia	2016-2020	•Fundusze NFOŚ •Fundusze RPO/ POIŚ •Budżet gminy	500.000,00 zł
6	Tydzień zrównoważonego transportu (dzień bez samochodu, happeningi, inne imprezy towarzyszące). Promowanie zachowań wpływających na obniżenie niskiej emisji, energooszczędnych w transporcie, edukacja, dobre praktyki	Gmina Miasta Bochnia	2016-2020	•Fundusze NFOŚ/ WFOŚ •Fundusze RPO/ POIŚ •Budżet gminy	50.000,00 zł
7	Strefa ograniczonego parkowania (instalacja parkomatów)	Gmina Miasta Bochnia	2017-2018	•Budżet gminy	1.200.000,00 zł
8	Wytworzenie w obrębie śródmieścia systemów ciągów pieszych i rowerowych o funkcji komunikacyjnej	Gmina Miasta Bochnia	2016-2020	•Fundusze RPO/ POIŚ •Budżet gminy	600.000,00 zł

	i integrującej typu woonerf				
9	Poprawa bezpieczeństwa i estetyki pasa drogowego oraz przestrzeni publicznej	Gmina Miasta Bochnia	2017-2020	• Budżet gminy	2.635.650,00 zł

Harmonogram rzeczowo-finansowy przygotowany w oparciu o cele szczegółowe

DW – działania własne

DP – działania w partnerstwie

FW – Finansowanie własne

FZ – finansowanie z zaangażowaniem środków zewnętrznych

[illegible]

[illegible]

[illegible]

3.6. Ocena zgodności PZMM z zapisami dokumentów strategicznych na poziomie UE, krajowym, regionalnym i miejskim

Uwarunkowania powstania niniejszego Planu obejmują zarówno kontekst europejski, jak i krajowy oraz lokalny.

Potrzeba utworzenia tegoż dokumentu, w **kontekście europejskim**, wynika z zapisów opublikowanych w marcu 2011 r. za pośrednictwem „Białej Księgi Transportu”. Dokument ten stawia sobie za cel utworzenie jednolitego europejskiego obszaru transportowego i dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego, zasobooszczędnego systemu transportu.

Część strategiczna Białej Księgi Transportu traktuje o potrzebie poprawy funkcjonowania transportu w miastach (ograniczenie zatorów, emisji) poprzez planowanie przestrzenne, systemy cen, wydajne usługi transportu publicznego, infrastrukturę dla niezmotoryzowanych środków transportu oraz pojazdów ekologicznych.

Elementy te zaleca się ująć w ramach planów mobilności miejskiej (zgodnie z załącznikiem do Białej Księgi Transportu). Szczegóły dotyczące zakresu tego typu dokumentów określono następnie w ramach dokumentu Komisji Europejskiej z 17 grudnia 2013 r. „Koncepcja dotycząca planów mobilności w miastach z zasadami zrównoważonego rozwoju” oraz w dokumencie „Opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej” z marca 2014 r.

Biorąc pod uwagę **kontekst krajowy**, należy przywołać Umowę Partnerstwa – Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020, określającego kierunki działań dla trzech polityk unijnych w Polsce (Polityka Spójności, Wspólnej Polityki Rolnej i Wspólnej Polityki Rybołówstwa), zatwierdzoną przez Komisję Europejską 23 maja 2014 r. Wskazywane cele tematyczne odnoszą się do przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach, w ramach którego wspierane będą zrównoważona mobilność miejska i działania adaptacyjne z zakresu łagodzenia zmian klimatycznych.

Biorąc pod uwagę powyższe, w zakresie **kontekstu lokalnego**, Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Bochnia na lata 2015-2025 nawiązuje bezpośrednio (i ma charakter komplementarny) względem założeń takich dokumentów, jak:

- Strategia Rozwoju Gminy Miasta Bochnia na lata 2011-2020;
- Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miasta Bochnia;
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miasta Bochnia.

Proponowane w dalszej części dokumentu - wizja, cele i działania – dostosowane zostały względem wskazanych powyżej dokumentów, co zapewnia komplementarność prowadzonych działań.

3.6.1. Dokumenty lokalne

Strategia Rozwoju Powiatu Bocheńskiego na lata 2014–2020

W Strategii Rozwoju dokonano wyznaczenia celów rozwojowych. Część z nich jest tożsama z celami stawianymi w PGN. Mieszczą się one, jak określono w dokumencie, w „Polu strategicznym nr 1, Przestrzeń, infrastruktura i środowisko”. Obszar ten obejmuje zagadnienia związane z gospodarką niskoemisyjną oraz produkcją i dystrybucją energii odnawialnej, rozwiniętą infrastrukturę komunikacyjną.

Jako kierunki działań w tym zakresie wskazuje:

- wdrażanie niskoemisyjnych i energooszczędnych technologii w obiektach użyteczności publicznej,
- produkcję i dystrybucję energii odnawialnej dla obiektów użyteczności publicznej,
- promocję gospodarki niskoemisyjnej oraz produkcji i dystrybucji energii odnawialnej na terenie powiatu bocheńskiego,
- podejmowanie działań zwiększających świadomość społeczeństwa w zakresie ochrony środowiska i ekologii,
- wzmocnienie spójności i dostępności układu komunikacyjnego powiatu bocheńskiego, zarówno wewnętrznego, jak i zewnętrznego.

Zagadnienia infrastruktury komunikacyjnej ujęto w Polu Operacyjnym 1.2 – Rozwinięta infrastruktura komunikacyjna.

Planowane kierunki działania:

1. Kierunek działania 1.2.1. Wzmocnienie spójności i dostępności układu komunikacyjnego powiatu bocheńskiego, zarówno wewnętrznego, jak i zewnętrznego.
2. Kierunek działania 1.2.2. Wsparcie dla dostępu do infrastruktury społeczeństwa informacyjnego, w tym: Internetu szerokopasmowego oraz sieci telekomunikacyjnej.
3. Kierunek działania 1.2.3. Realizacja zadań wynikających z założeń Programu Strategicznego Transport i Komunikacja, przyjętego dla województwa małopolskiego.

Główne zadania to:

- rozwój dróg lokalnych zmierzający do wsparcia budowy połączeń sieci dróg na poziomie krajowym,
- rozbudowa infrastruktury okołodrogowej oraz towarzyszącej (budowa nowych chodników, parkingów, zatok autobusowych),
- podniesienie jakości infrastruktury drogowej, kolejowej czy transportu zbiorowego,
- dostępności komunikacyjnej z sąsiednimi powiatami,
- budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych w systemie Park&Ride (zaparkuj samochód i jedź dalej pociągiem).

Strategia rozwoju prezentuje określoną propozycję pożądaných kierunków przekształceń powiatu bocheńskiego w postaci kierunków rozwoju, pól strategicznych i operacyjnych oraz głównych kierunków działania realizowanych na rzecz tworzenia jak najlepszych warunków dla trwałego rozwoju gospodarczego oraz wydatnego wzrostu poziomu życia mieszkańców, zgodnie z wymogami ochrony środowiska przyrodniczego w okresie 2014–2020.

Strategia Rozwoju Gminy Miasta Bochnia na lata 2011-2020

Strategia Rozwoju jest kompleksowym dokumentem określającym zadania społeczno-gospodarcze Gminy Miasta Bochnia na lata 2011 – 2020. Dokument ten przedstawia analizę społeczno-ekonomiczną, formułuje cele i zawiera opis działań zmierzających do osiągnięcia rozwoju społeczno-gospodarczego. W zakresie spójności z PGN należy wymienić następujące obszary wymienione w Strategii:

- poprawa rozwiązań komunikacyjnych w mieście realizowana poprzez m.in.:
 - rozwój systemu parkingów miejskich,

- budowa nowych odcinków dróg miejskich,
- zaktualizowanie kompleksowego programu rozwiązań komunikacyjnych dla miasta oraz konsekwentna jego realizacja,
- poprawa bezpieczeństwa mieszkańców realizowana m.in. poprzez:
 - modernizację i dalszą rozbudowę systemu oświetlenia ulicznego,
- czyste i bezpieczne środowisko przyrodnicze. Realizacja celu powinna zostać osiągnięta poprzez m.in.:
 - ochronę powietrza.
- Według zapisów zawartych w Strategii poprawę stanu powietrza może przynieść:
 - wykonanie termoizolacji budynków i wymiana energochłonnych instalacji,
 - rozwój sieci ciepłowniczej Miejskiego Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej,
 - rozwój komunikacji miejskiej połączony z ograniczeniem jej uciążliwości,
 - poprawa systemu dróg oraz tworzenie warunków dla rozwoju ruchu rowerowego,
 - eliminowanie paliw stałych jako paliwa w kotłowniach lokalnych i gospodarstwach domowych,
 - promocja ekologicznych nośników energii,
 - modernizacja i rozbudowa istniejącej sieci przesyłowej ciepła,
 - budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej do wykorzystania energii odnawialnej, w tym pozyskanie energii słonecznej,
 - o termoizolacja obiektów użyteczności publicznej.
- gospodarka odpadami, w ramach której Strategia przewiduje podejmowanie następujących zadań:
 - rozwój systemu selektywnej zbiórki odpadów komunalnych,

- rozwiązanie problemu składowania odpadów komunalnych, w tym niebezpiecznych z oczyszczalni ścieków,
- budowę linii do odzysku i recyklingu odpadów komunalnych,
- stworzenie długofalowego programu regulującego gospodarkę odpadami,
- propagowanie zagadnień ekologicznych wśród społeczności lokalnej oraz wspieranie inicjatyw proekologicznych,
- podniesienie jakości usług publicznych, realizowane poprzez poszerzanie funkcjonalności rozwiązań e-administracja.

Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miasta Bochnia

Plan gospodarki niskoemisyjnej obejmuje swoim zakresem wszystkie sektory gospodarki gminy. W każdym z nich wyznacza działania przyczyniające się do realizacji złożonych celów. Szczegółowy zakres PGN to:

1. ZUŻYCIE ENERGII W BUDYNKACH/INSTALACJACH (budynki i urządzenia komunalne, budynki i urządzenia usługowe niekomunalne, budynki mieszkalne, oświetlenie uliczne, zakłady przemysłowe poza systemem EU ETS, dystrybucja ciepła);
2. ZUŻYCIE ENERGII W TRANSPORCIE (transport publiczny, tabor gminny, transport prywatny i komercyjny, transport szynowy), w tym poprzez wdrażanie systemów organizacji ruchu;
3. GOSPODARKA ODPADAMI – zakłady/instalacje do produkcji energii elektrycznej, ciepła i chłodu;
4. ZADANIA NIEINWESTYCYJNE – planowanie miękkie, zamówienia publiczne, strategia komunikacyjna, promowanie gospodarki niskoemisyjnej.

Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miasta Bochnia to dokument o charakterze strategicznym/operacyjnym, którego celem jest zarządzanie emisjami gazów cieplarnianych na poziomie gmin. PGN ma się przyczynić także do osiągnięcia celów określonych w pakiecie klimatyczno-energetycznym do roku 2020, tj.:

- redukcji emisji gazów cieplarnianych,

- zwiększenia udziału energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych,
- redukcji zużycia energii finalnej, co ma zostać zrealizowane poprzez podniesienie efektywności energetycznej.

Biorąc pod uwagę powyższe, cel główny PGN dla Gminy Miasta Bochnia został określony jako: Poprawa jakości życia mieszkańców w połączeniu z rozwojem gospodarczym Gminy Miasta Bochnia, jako efekt wdrożenia działań niskoemisyjnych w segmencie publicznym oraz prywatnym.

Wskazane zostały także następujące cele strategiczne:

Cel strategiczny 1: Redukcja emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku,

Cel strategiczny 2: Zwiększenie do 2020 roku udziału energii ze źródeł odnawialnych,

Cel strategiczny 3: Redukcja do 2020 roku zużycia energii finalnej,

Cel strategiczny 4: Redukcja zanieczyszczeń do powietrza.

Plan uwzględnia bardzo wiele obszarów funkcjonowania miasta – mieszkalnictwo, transport, gospodarkę odpadami, czy produkcję energii cieplnej i elektrycznej; uwzględnia również tzw. niską emisję, czyli emisję powodowaną przez transport publiczny i prywatny, emisję pyłów i szkodliwych gazów, pochodzących z lokalnych kotłowni węglowych i domowych pieców grzewczych. Wszystkie te dziedziny ludzkiej aktywności powodują wzrost stężenia gazów cieplarnianych w atmosferze i tym samym negatywnie wpływają na komfort i zdrowie mieszkańców.

W Planie gospodarki niskoemisyjnej zostały uwzględnione działania mające na celu ograniczanie emisji z powyższych obszarów, jak i planowane działania na rzecz ekologicznej edukacji mieszkańców oraz promocji zachowań proekologicznych.

Przykładowo dla transportu: poprawa organizacji ruchu samochodowego w miastach, stopniowa wymiana taboru autobusowego komunikacji miejskiej na pojazdy wyposażone w silniki spełniające normy emisji spalin Euro 5, rozwój komunikacji rowerowej

Działania zostały przedstawione w perspektywie krótko/średnio- i długoterminowej wraz ze wskazaniem ich szacunkowych kosztów i przewidywanych źródeł finansowania. Ustalone

zostały również zasady monitorowania i raportowania wyników prowadzonej polityki ekologiczno-energetycznej.

Z uwagi na stwierdzone w Programie ochrony powietrza dla województwa małopolskiego przekroczenia poziomu zanieczyszczeń do powietrza zaplanowane zostały działania naprawcze, w tym w szczególności:

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miasta Bochnia

Studium sporządzono w celu ustalenia optymalnych i racjonalnych kierunków rozwoju, uwzględniających stan ładu przestrzennego, zasady jego ochrony oraz zasady zrównoważonego rozwoju. Studium stanowi podstawowy dokument dla koordynacji działań samorządu lokalnego, winno ono uwzględniać potrzeby społeczności oraz wypełniać wymogi zgodności z prawem.

Zagadnienia dotyczące transportu ujęto w części 5. KIERUNKI ROZWOJU KOMUNIKACJI I INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ wyodrębniając:

- zagadnienia dotyczące rozwoju komunikacji drogowej i kolejowej,
- model układu transportowego,
- sieć drogowo-uliczną w zakresie powiązań wewnętrznych i zewnętrznych,
- infrastrukturę i komunikację zbiorową,
- parkingi,
- drogi rowerowe.

3.6.2. Dokumenty regionalne

Strategia Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2011–2020

W ramach Strategii Rozwoju Województwa Małopolskiego wytypowano szereg celów strategicznych odpowiadających zakresem kluczowym elementom rozwoju społeczno-gospodarczego regionu pozostających w zgodzie z założeniami niniejszego dokumentu.

Należą do nich:

- wysoka zewnętrzna i wewnętrzna dostępność komunikacyjna regionu dla konkurencyjności gospodarczej i spójności przestrzennej,
- wysoki poziom bezpieczeństwa mieszkańców Małopolski w wymiarze środowiskowym, zdrowotnym i społecznym,
- aktywne ośrodki usług publicznych i gospodarczych zapewniające szanse na rozwój mieszkańców małych i średnich miast oraz terenów wiejskich.

Osiągnięcie tak zakreślonych celów możliwe będzie poprzez realizację zadań, które zostały nakreślone w Strategii Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2011-2020.

Wśród nich należy wymienić:

- wspieranie warunków dla rozwoju transportu ekologicznego,
- tworzenie sieci sprawnych połączeń kolejowych i drogowych wokół głównych miast regionu, jako subregionalnych węzłów transportowych, sprzyjających procesom rozwojowym,
- zwiększenie dostępności transportowej obszarów o najniższej dostępności w regionie,
- wsparcie instrumentów zarządzania zintegrowanymi systemami transportu,
- sukcesywna redukcja emisji zanieczyszczeń do powietrza, zwłaszcza pochodzących z systemów indywidualnego ogrzewania mieszkań,
- wzrost poziomu wykorzystania odnawialnych źródeł energii,
- zapobieganie powstawania odpadów,
- przygotowywanie odpadów do ponownego użycia,
- recykling oraz inne metody odzysku i unieszkodliwiania,
- zidentyfikowanie istniejących i potencjalnych barier rozwoju oraz wyznaczenie kierunków działania w obszarze regionalnej polityki rozwoju energetyki odnawialnej,
- edukacja obywatelska w zakresie ochrony środowiska oraz kształtowanie i promocja postaw proekologicznych.

Strategia Rozwoju Transportu w Województwie Małopolskim na lata 2010-2030

Realizacja Strategii i wizji transportu województwa doprowadzi do powstania do 2030 roku wielogłęziowego systemu transportowego. System ten będzie lepiej dopasowany do wielkości i struktury popytu na usługi transportowe, oraz kierunków rozwoju społeczno-

gospodarczego województwa Małopolskiego. Podstawowe cechy docelowego systemu transportowego zgodne z powyższą wizją to:

- System transportowy województwa małopolskiego zapewni niezbędne warunki dla przewozów międzynarodowych, wojewódzkich, międzywojewódzkich i lokalnych zgodnych z prognozowanym popytem.
- System transportowy będzie tworzony etapowo w poszczególnych okresach omówionych w Strategii. W celu stworzenia tego systemu, będzie konieczne wykonanie wielu inwestycji infrastrukturalnych krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych.
- System transportowy województwa małopolskiego zostanie połączony z podstawowymi, zmodernizowanymi lub zbudowanymi korytarzami krajowymi i międzynarodowymi. Stworzy to warunki do większego i bardziej efektywnego włączenia Małopolski do sieci transportowej Polski oraz Unii Europejskiej. W rezultacie, powstaną szanse na zwiększenie konkurencyjności Małopolski oraz przyciągnięcia do regionu większej ilości inwestycji krajowych i międzynarodowych.

Cele ogólne. Cele ogólne dotyczą szerszego oddziaływania społeczno-gospodarczego, wynikającego z działań inwestycyjnych. Pomiar realizacji tych celów ma zwykle charakter uogólniony, ze względu na liczne powiązania z innymi sferami działalności społecznej i gospodarczej w regionie.

Cele pośrednie. Cele pośrednie mają odzwierciedlenie w mierzalnych rezultatach działań inwestycyjnych (lub rozwojowych), ale niepowiązanych bezpośrednio z jakością, lub wydajnością infrastruktury. Przykładem celów pośrednich może być skrócenie czasu przejazdu pasażerów i transportu towarów.

Cele bezpośrednie. Cele bezpośrednie są powiązane z łatwo mierzalnymi efektami działań inwestycyjnych. Dla przykładu realizację celu polegającego na podniesieniu jakości lub wydajności infrastruktury (modernizacja infrastruktury) można w jednoznaczny sposób zweryfikować poprzez określenie liczby kilometrów zmodernizowanych linii (dróg, kolei).

Celem ogólnym rozwoju transportu drogowego w odniesieniu do usług transportowych jest stworzenie efektywnego i bezpiecznego systemu transportu pasażerów i towarów, odpowiadającego trendom w rozwoju społeczno-gospodarczym województwa i zwiększenie

dostępności transportowej regionów Małopolski. W wyniku realizacji celu ogólnego osiągniętych zostanie kilka celów pośrednich:

- Poprawa dostępności drogowej obszarów o krytycznym znaczeniu dla rozwoju gospodarczego i podniesienia konkurencyjności województwa, a mianowicie:
 - Usprawnienie, podniesienie jakości, bezpieczeństwa i przepustowości połączeń drogowych pomiędzy Krakowskim Obszarem Metropolitarnym a całym województwem.
 - Zapewnienie szybkich połączeń drogowych, w ramach przechodzenia od heliocentrycznego (monocentrycznego) 16 do policentrycznego systemu rozwoju województwa, pomiędzy czterema głównymi ośrodkami społeczno-gospodarczymi Małopolski, Krakowem, Tarnowem, Nowym Sączem i Nowym Targiem.
 - Poprawa dostępności drogowej Krakowa, Tarnowa, Nowego Sącza, i Nowego Targu z obszarów peryferyjnych położonych wokół tych miast.
 - Poprawa jakości powiązań komunikacyjnych z sąsiadującymi województwami: śląskim, świętokrzyskim, podkarpackim w tym budowa i przebudowa dróg dojazdowych do województw: śląskiego, świętokrzyskiego, podkarpackiego.
 - Poprawa dostępności drogowej do stref aktywności gospodarczej, centrów logistycznych i innych ośrodków obszarów aktywnych gospodarczo w Małopolsce i województwach sąsiadujących.
 - Poprawa dostępności drogowej do obszarów o największym potencjale rozwoju turystyki. Ten cel będzie realizowany z uwzględnieniem założeń programu Natura 2000 oraz ze szczególną uwagą, na zachowanie lokalnych i regionalnych zasobów, zabytków przyrodniczych i kulturowych oraz folkloru.
 - Poprawa dostępności drogowej do przejść granicznych. Ten cel będzie w szczególności realizowany w ramach współpracy międzynarodowej i przygranicznej. Będzie on skierowany na transport pasażerów i towarów.
 - Poprawa dostępności drogowej do infrastruktury innych gałęzi transportu w szczególności transportu kolejowego i lotniczego. Szczególnie pożądane będzie podejmowanie międzygałęziowych projektów infrastrukturalnych poprawiających dostęp do lotnisk (MPL Balice) oraz stacji kolejowych. W ramach tego celu,

podejmowane także będą, projekty mające na celu stworzenie intermodalnych terminali towarowych.

- Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci drogowej Małopolski.
- Ograniczenie zatłoczenia na sieci drogowej Małopolski.
- Usprawnienie systemu utrzymania dróg wojewódzkich w celu zapewnienia trwałości efektów prac modernizacyjnych oraz wspieranie nowoczesnych technik zarządzania i utrzymania dróg, w tym zarządzania parkiem maszynowym i organizacji prac utrzymaniowych. W okresie po 2015 roku zakończonych zostanie wiele drogowych projektów inwestycyjnych. W rezultacie wzrośnie udział nowoczesnej infrastruktury w sieci drogowej. Spowoduje to konieczność zintensyfikowania działań dotyczących wdrożenia nowoczesnych technik utrzymania dróg.
- Intensyfikacja działań mających na celu realizację długookresowych projektów inwestycyjnych w transporcie drogowym planowo z uwzględnieniem priorytetów krajowych i wojewódzkich. Polegać to będzie na wykorzystaniu systemów aktualizacji i uszczegóławiania dokumentów strategicznych dotyczących rozwoju transportu drogowego w Małopolsce oraz przygotowania inwestycji na następny okres.
- Podstawowym celem pośrednim w odniesieniu do drogowych usług transportowych jest podniesienie jakości transportu drogowego na terenach obsługiwanych i nie obsługiwanych przez kolej. W tym celu konieczne jest podjęcie działań dotyczących jakości usług, środków transportu oraz infrastruktury drogowej. Konieczne jest tutaj wdrożenie działań inwestycyjnych, zarządczych i instytucjonalnych.

Ponadto zrealizowanych zostanie szereg celów bezpośrednich:

- Budowa i przebudowa dróg krajowych oraz uzupełniającej sieci drogowej. Dotyczyć to będzie wszystkich kategorii dróg zarówno tych znajdujących się w gestii województwa jak i krajowych.
- Powiązanie węzłów autostradowych i dróg ekspresowych z istniejącą siecią drogową.
- Przeniesienie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości na ich obrzeża przez budowę obwodnic miast.
- Przebudowa istniejących odcinków dróg do parametrów ruchu ciężkiego.
- Budowa i modernizacja dróg dojazdowych do Krakowskiego Ośrodka Metropolitalnego.

- Przebudowa dróg dojazdowych łączących Małopolskę z aglomeracją śląską.
- Budowa i modernizacja dróg dojazdowych do przejść granicznych.
- Budowa i modernizacja dróg dojazdowych do MPL Balice.
- Budowa obwodnic dla miast i miejscowości, w których występuje zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu.
- Modernizacja dróg wojewódzkich, których stan techniczny zagraża bezpieczeństwu ruchu.
- Rozbudowa systemu ratownictwa drogowego na terenie Małopolski.
- Budowa obwodnic dla miast i miejscowości o natężeniu ruchu tranzytowego ograniczającego płynność ruchu.
- Modernizacja dróg wojewódzkich, których stan techniczny jest przyczyną powstawania kongestii ruchu (nadmiernego zatłoczenia dróg).
- Budowa parkingów Park and Ride, jako elementów zintegrowanych centrów przesiadkowych.
- Program monitorowania stanu i utrzymania (modernizacji) dróg, w szczególności o dużym natężeniu przejazdów pojazdów ciężkich.
- Opracowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej dla inwestycji drogowych na następny okres.
- Opracowanie planów rozwoju transportu drogowego dla poszczególnych subregionów Małopolski.
- Budowa i przebudowa dróg dojazdowych łączących Małopolskę z aktywnymi gospodarczo obszarami województwa podkarpackiego i świętokrzyskiego.
- Zakończenie budowy i modernizacji połączeń drogowych z Zakopanem i regionem tatrzańskim.
- Budowa i przebudowa połączeń drogowych z obszarami atrakcyjnymi turystycznie w obszarach górskich i podgórskich.
- Opracowanie lub aktualizacja dokumentów strategicznych dotyczących rozwoju transportu drogowego Małopolski.
- Budowa i przebudowa dróg dojazdowych do stref gospodarczych na terenie Małopolski.
- Wdrożenie systemów zarządzania ruchem w tym inteligentnych systemów transportowych, systemów zarządzania popytem na transport.

Celem ogólnym dla rozwoju transportu kolejowego Małopolski jest rozwój infrastruktury i taboru tak, aby zapewnić podaż usług odpowiednią do istniejącego popytu, a przez podniesienie ich jakości, przyczynić się do wzrostu udziału transportu kolejowego w przewozie towarów i pasażerów, a także zwiększeniu dostępności transportowej regionów Małopolski.

Zrealizowanych zostanie szereg celów pośrednich, takich jak:

- Rozwój regionalnych przewozów pasażerskich. Ten cel będzie realizowany w dwóch etapach. W pierwszym etapie, nastąpi dostosowanie ilości i jakości przewozów do aktualnie istniejącego popytu. W drugim, podjęta zostanie próba zwiększenia ilości (częstotliwości kursowania i nowych tras) i jakości przewozów regionalnych.
- Podniesienie efektywności ekonomicznej, konkurencyjności i atrakcyjności przewozów regionalnych względem transportu drogowego (publicznego i indywidualnego), a w rezultacie przeniesienie części popytu z transportu drogowego na kolejowy. Osiągnięte to zostanie między innymi przez modernizację i zakupy nowego taboru (lokomotyw, wagonów i składów), dostosowanie wielkości składów pociągów do popytu oraz skomputeryzowane i długookresowe planowanie połączeń regionalnych.
- Rozwój regionalnych połączeń kolejowych dotyczyć będzie także rozwoju kolei turystycznych.
- Skrócenie czasu przejazdu transportem kolejowym pomiędzy głównymi ośrodkami miejskimi województwa: Krakowem, Tarnowem, Nowym Sączem i Nowym Targiem.

Niektóre z celów pośrednich dotyczyć będą poprawy dostępności kolejowej obszarów o krytycznym znaczeniu dla rozwoju gospodarczego Małopolski:

- Poprawa systemu połączeń kolejowych pomiędzy Krakowskim Obszarem Metropolitarnym a całym województwem.
- Poprawa dostępności kolejowej pomiędzy Krakowem, Tarnowem, Nowym Sączem, i Nowym Targiem oraz dostępu do tych miast z obszarów przyległych.
- Poprawa jakości powiązań kolejowych z sąsiadującymi województwami. Poprawa dostępności kolejowej do stref aktywności gospodarczej, centrów logistycznych i innych obszarów aktywnych gospodarczo.

- Poprawa dostępności kolejowej do obszarów o największym potencjale rozwoju turystyki. Ten cel będzie realizowany ze szczególnym uwzględnieniem możliwości zastąpienia w ruchu turystycznym transportu drogowego transportem kolejowym, który jest bardziej przyjazny środowisku naturalnemu.
- Poprawa dostępności kolejowej do infrastruktury innych gałęzi transportu w szczególności transportu drogowego i lotniczego. Szczególnie ważne będzie podejmowanie działań mających na celu stworzenie międzygałęziowego systemu przewozów pasażerskich na terenie całego województwa, na przykład przez zapewnienie nowoczesnego połączenia kolejowego z lotniskiem w Balicach oraz terminalami autobusowymi.

Zrealizowanych zostanie także szereg celów bezpośrednich:

- Modernizacja istniejącej infrastruktury kolejowej, oraz budowa nowych linii kolejowych w tym połączenia Kraków, Podłęże, Piekiełko, Leluchów. Szczególnie istotne będzie przystosowanie ilości i struktury infrastruktury kolejowej do potrzeb rozwoju społeczno-gospodarczego województwa. Aktualnie główny nacisk położony jest przez zarządcę linii kolejowych na inwestycje w modernizację głównych linii kolejowych. Tam koncentrują się inwestycje finansowane z funduszy europejskich. Niedostateczne są natomiast przedsięwzięcia inwestycyjne dotyczące modernizacji i rozbudowy linii o znaczeniu regionalnym. W rezultacie, ograniczone są możliwości rozwoju zarówno kolejowego transportu pasażerów jak i towarów. Szczególnie dotkliwy jest zły stan linii kolejowych w południowo-wschodniej części Małopolski.
- Budowa i rozbudowa terminali intermodalnych na terenie Małopolski (w strefach przemysłowych). Przystosowanie linii kolejowych o niższych parametrach technicznych (np. szybkość) na terenie Małopolski do przewozu towarów.
- Wprowadzanie rozwiązań telematycznych dla przesyłek jedno-wagonowych (indywidualnych).
- Przystosowanie infrastruktury i taboru do potrzeb osób o ograniczonej mobilności.
- Pozyskanie większej ilości nowoczesnego taboru kolejowego do obsługi połączeń regionalnych i międzywojewódzkich.
- Modernizacja i budowa szybkiego połączenia kolejowego Kraków-Tarnów.
- Budowa i modernizacja połączeń kolejowych do Krakowskiego Ośrodka Metropolitalnego.

- Zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów regionalnych i aglomeracyjnych.
- Budowa i modernizacja linii kolejowych łączących Małopolskę z aglomeracją śląską, woj. świętokrzyskim i podkarpackim.
- Zwiększenie liczby połączeń międzywojewódzkich do obszarów aktywności gospodarczej na terenie województw sąsiadujących.
- Modernizacja infrastruktury i zwiększenie częstotliwości połączeń do obszarów górskich i podgórskich.
- Modernizacja połączenia kolejowego do MPL Balice.
- Modernizacja i przebudowa przejazdów kolejowych na terenie całego województwa.
- Modernizacja infrastruktury i zakup taboru oraz wprowadzenie atrakcyjnych rozkładów jazdy.
- Zakup specjalistycznego taboru do monitorowania stanu torów oraz usprawnienie systemów zarządzania utrzymaniem infrastruktury.
- Opracowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej inwestycji kolejowych na następny okres.
- Opracowanie planów rozwoju transportu kolejowego dla subregionów Małopolski.
- Modernizacja infrastruktury i stworzenie szybkich połączeń kolejowych łączących Kraków i Tarnów z Nowym Sączem i Nowym Targiem.
- Budowa i modernizacja połączeń kolejowych do Tarnowa, Nowego Sącza i Nowego Targu.
- Budowa i modernizacja połączeń kolejowych do stref gospodarczych na terenie Małopolski.

Celem ogólnym w odniesieniu do transportu publicznego będzie zwiększenie jego roli w przewozach pasażerskich w województwie. Ten cel będzie osiągnięty przez:

- Realizację niektórych celów zdefiniowanych dla innych gałęzi transportu takich jak poprawa standardu i atrakcyjności regionalnych przewozów kolejowych, rozwój metropolitalnego systemu transportowego Krakowa, tworzenie zintegrowanych intermodalnych węzłów przesiadkowych obejmujących główne stacje kolejowe w Tarnowie, Nowym Sączu i Nowym Targu.
- Realizację celów specyficznych dla transportu publicznego takich jak:
 - Integracja środków transportu publicznego.

- Integracja taryfową środków transportu publicznego.
- Budowa systemu parkingów Park & Ride.

Zdefiniowano dziewięć międzygałęziowych celów ogólnych na okres do 2030:

1. Powiązanie transportowe kluczowych centrów regionalnych województwa: Kraków, Tarnów, Nowy Sącz, Nowy Targ.
2. Zwiększenie dostępności transportowej obszarów peryferyjnych do kluczowych centrów regionalnych województwa.
3. Powiązanie transportowe kluczowych centrów regionalnych województwa z obszarami aktywności gospodarczej na terenie Małopolski i województw sąsiadujących.
4. Usprawnienie wewnętrznych i zewnętrznych powiązań komunikacyjnych obszarów atrakcyjnych turystycznie, z zachowaniem ich walorów przyrodniczych i kulturowych.
5. Usprawnienie komunikacyjnych powiązań trans-granicznych.
6. Poprawa bezpieczeństwa i płynności ruchu na sieci komunikacyjnej Małopolski
7. Zapewnienie zrównoważonego rozwoju transportu w tym ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.
8. Usprawnienie systemu utrzymania infrastruktury transportowej Małopolski.
9. Efektywne planowanie rozwoju systemu transportowego Małopolski.

Plan Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich w Małopolsce do roku 2020

W oparciu o Strategię Rozwoju Województwa Małopolskiego w Planie Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich w Małopolsce do roku 2020 określono następujące cele:

- Poprawa dostępności dróg wojewódzkich do podstawowego układu drogowego województwa.
- Integracja przestrzenna województwa poprzez poprawę dostępności do stref gospodarczych i turystycznych województwa.
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Wskazane cele maja zostać osiągnięte poprzez realizację takich działań jak:

- Zwiększenie przepustowości dróg wojewódzkich.
- Budowę obwodnic.
- Poprawę stanu technicznego dróg.
- Aktywność jednostek samorządów lokalnych w realizacji inwestycji.

Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego mający na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu oraz pulapu stężenia

Celem Programu ochrony powietrza jest osiągnięcie w całej Małopolsce do 2023 r. dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń w powietrzu: pyłu PM₁₀, PM_{2,5}, benzo(a)pirenu, dwutlenku azotu i dwutlenku siarki.

Głównymi kierunkami działań w zakresie ochrony powietrza wyznaczonymi w Programie jest m.in.:

- Wprowadzenie ograniczeń w stosowaniu paliw stałych na obszarze Krakowa,
- Realizacja gminnych programów ograniczania niskiej emisji – eliminacja niskosprawnych urządzeń na paliwa stałe,
- Rozbudowa i modernizacja sieci ciepłowniczych i sieci gazowych zapewniająca podłączenie nowych użytkowników,
- Termomodernizacja budynków oraz wspieranie budownictwa energooszczędnego w budownictwie mieszkaniowym oraz w obiektach użyteczności publicznej,
- Ograniczenie emisji z transportu,
- Ograniczenie emisji przemysłowej,
- Edukacja ekologiczna mieszkańców,
- Poprawa warunków przewietrzania miast i ochrona terenów zielonych.

Efektem realizacji Programu powinno być zmniejszenie wielkości emisji zanieczyszczeń emitowanych do powietrza, w tym pyłu PM₁₀ i pyłu PM_{2,5} o około 28%, aby możliwe było osiągnięcie norm jakości powietrza.

Elementem Programu ochrony powietrza jest Plan działań krótkoterminowych, który wprowadza 3 stopnie zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza:

- I stopień zagrożenia (kod żółty) o charakterze informacyjnym,
- II stopień zagrożenia (kod pomarańczowy) o charakterze informacyjno-ostrzegawczym,
- III stopień zagrożenia (kod czerwony) o charakterze informacyjno-ostrzegawczym i nakazowym.

Wprowadzanie stopni zagrożenia zanieczyszczeniem odbywa się we współpracy służb Wojewody, Małopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska i Marszałka Województwa Małopolskiego.

3.6.3. Dokumenty na szczeblu krajowym

Strategia Rozwoju Kraju 2020

Strategia Rozwoju Kraju jest dokumentem strategicznym Polski, który określa cele i priorytety rozwoju społeczno-gospodarczego kraju, w perspektywie do 2020 roku. Wizją rozwoju Polski w analizowanym dokumencie jest: aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka i sprawne państwo. W ramach Strategii Rozwoju Kraju 2020 przewidziano między innymi działania związane z transportem i komunikacją. Opisane one 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:

1. Internet szerokopasmowy,
2. Sieć autostrad, dróg ekspresowych i obwodnic,
3. Modernizacja linii kolejowych, wymiana taboru, modernizacja dworców,
4. Modernizacja i rozbudowa lotnisk,
5. Wzmocnienie morskich powiązań transportowych,
6. Energetyka jądrowa,
7. Sieci przesyłowe,
8. Magazynowanie gazu, ropy i paliw płynnych,
9. Gospodarka odpadami, infrastruktura oczyszczania ścieków.

W kluczowych obszarach inwestycji przewidzianych w SRK 2020 znajdują się aż cztery dotyczące transportu i komunikacji, co pokazuje istotność 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, w tym w szczególności obszarów miejskich i wiejskich oraz definiuje ich relacje w odniesieniu do innych polityk publicznych o wyraźnym terytorialnym ukierunkowaniu.

KRSRR przedstawia wizję rozwoju regionów w sposób następujący: 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.

Analizowany dokument w wielu aspektach dotyka problematyki transportu i komunikacji. Jednakże w kontekście Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Bochnia na lata 2016-2025 najważniejsze jest działanie 1.2.1 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030) jest najważniejszym krajowym dokumentem strategicznym dotyczącym zagospodarowania przestrzennego kraju. Została opracowana zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku. Do celów polityki przestrzennego zagospodarowania krajów należą:

- Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integracja funkcjonalna 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 dla Gminy Bochnia na lata 2016-2025 niezwykle istotne są działania: 2.1.3 Wspieranie rozwoju funkcji metropolitarnych 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:

1. Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki,

2. Wspieranie konkurencyjności gospodarki polskiej jako kluczowy instrument rozwoju gospodarczego,
3. Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego,
4. Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym,
5. 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,
6. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia.

Krajowa polityka transportowa uwzględnia 10 priorytetów:

1. 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,
2. 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,
3. poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w tym radykalne obniżenie liczby śmiertelnych ofiar w wypadkach,
4. 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,
5. 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,
6. rozwój systemów intermodalnych poprzez uściślenie form pomocy państwa, oraz wprowadzenie zachęt prawnych i podatkowych,
7. rozwój rynku usług lotniczych – zniesienie barier, szczególnie dla małych przewoźników i lotnisk regionalnych,
8. wzmocnienie roli portów morskich i lotniczych z poprawą dostępu do nich w skali regionów i kraju,

9. wspieranie przewoźników w rozszerzaniu oferty obsługi transportowej pasażerów i towarów w relacjach transeuropejskich oraz międzykontynentalnych,
10. 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 Rozwoju Transportu do roku 2020 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 (uksztaltowanie przestrzeni, która tworzy harmonijną całość).*

Osiągnięcie opisanego stanu będzie możliwe poprzez realizację pięciu celów operacyjnych:

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

3.6.4. 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.

Zapisy tych dokumentów są transponowane w dokumentach krajowych i regionalnych, w związku z czym zapewnienie spójności Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Bochnia na lata 2016-2025 z dokumentami krajowymi, regionalnymi i lokalnymi będzie także implikowało zgodność z wymienionymi wyżej dokumentami europejskim.

3.7. System zarządzania

Przygotowanie i wdrożenie PZMM powinno opierać się na współpracy i koordynacji podmiotów odpowiedzialnych za realizację polityki transportowej w mieście. Uwarunkowane jest również partycypacją społeczną interesariuszy zewnętrznych.

Za przygotowanie, wdrażanie i monitoring PZMM odpowiedzialne są władze miasta. Jednak odpowiedzialność za wdrażanie poszczególnych zadań ujętych w planie może także spoczywać na interesariuszach zewnętrznych.

Realizacja PZMM wymaga koordynacji działań oraz wskazania konkretnej komórki urzędu miasta i udostępnienia jej odpowiednich zasobów. Do głównych działań koordynacyjnych będzie należało:

- gromadzenie danych niezbędnych do weryfikacji postępów,
- monitorowanie stanu wdrożenia PZMM,
- kontrolowanie stopnia realizacji celów Planu,
- zebranie i opracowanie działań w perspektywie krótkoterminowej oraz długoterminowej

- integrowanie działań w obszarze polityki mobilności, z działaniami i inicjatywami realizowanymi przez odpowiednie wydziały miejskie, szczególnie odpowiedzialnych za kształtowanie przestrzeni miejskiej.

W celu poprawnej realizacji Planu komórka odpowiedzialna za koordynację powinna korzystać ze wsparcia grupy roboczej, w której skład wchodzić będą kluczowi pracownicy zajmujący się najważniejszymi obszarami z zakresu PZMM (np. środowiska, robót publicznych, planowania przestrzennego, itp.). Grupa robocza powinna działać w oparciu o cykliczny program spotkań, a także przygotować strategię raportowania postępów realizacji Planu.

Skuteczne wdrożenie PZMM wymaga także ciągłego wsparcia i woli politycznej ze strony władz, tj. Burmistrza i Rady Miasta. Przydatne może okazać się zidentyfikowanie tzw. lokalnych liderów zmian, którzy będą aktywnie wspierać proces implementacji PZMM.

3.8. Źródła finansowania

Finansowanie działań opisanych w PZMM będzie odbywać się w dużej mierze ze środków pomocowych Unii Europejskiej.

Do głównych instrumentów finansowych możliwych do wykorzystania przez część okresu realizacji PZMM należy Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 oraz Regionalny Program Operacyjny Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020.

W przypadku Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 działania określone w PZMM mogą być finalizowane w ramach następujących osi priorytetowych:

- Oś priorytetowa II – Ochrona środowiska, w tym adaptacja do zmian klimatu
 - Działanie 2.5: Poprawa jakości środowiska miejskiego
- Oś priorytetowa IV – Infrastruktura drogowa dla miast:
 - Działanie 4.1: Zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących w sieci drogowej TEN-T i odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego.

- Oś priorytetowa V - Rozwój transportu kolejowego w Polsce:
 - Działanie 5.1: Rozwój kolejowej sieci TEN-T,
- Oś priorytetowa VI - Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach
 - Działanie 6.1: Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach

W przypadku Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020 działania określone w PZMM mogą być finalizowane w ramach następujących osi priorytetowych:

- Oś priorytetowa III - Przedsiębiorcza Małopolska
 - Działanie 3.1: Strefy Aktywności Gospodarczej, w ramach działania realizowane mogą być przedsięwzięcia z zakresu tworzenia i rozbudowy infrastruktury na rzecz rozwoju gospodarczego
- Oś priorytetowa IV – Regionalna polityka energetyczna
 - Działanie 4.5: Niskoemisyjny transport miejski, w ramach działania realizowane mogą być przedsięwzięcia z zakresu: taboru autobusowego, integracji różnych środków transportu oraz obsługi podróżnych, ścieżek oraz infrastruktury rowerowej, organizacji i zarządzania ruchem w mieście.
- Oś priorytetowa VII – transportowa
 - Działanie 7.1.: Infrastruktura drogowa, w ramach działania realizowane mogą być przedsięwzięcia z zakresu: budowy i przebudowy dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, wraz z towarzyszącą infrastrukturą, budowy i przebudowy obiektów inżynierskich zlokalizowanych w ciągach w/w dróg, wraz z towarzyszącą infrastrukturą oraz nowoczesnych systemów zarządzania ruchem i infrastrukturą, przyczyniających się do usprawnienia ruchu oraz zwiększania bezpieczeństwa na drogach o znaczeniu regionalnym.
 - Działanie 7.2: Transport kolejowy, w ramach działania realizowane mogą być przedsięwzięcia z zakresu: zakupu taboru kolejowego, inwestycji dotyczących infrastruktury linii kolejowych, integracji transportu kolejowego z innymi

środkami transportu, infrastruktury służącej obsłudze podróżnych korzystających z kolei.

- Oś priorytetowa XI – Rewitalizacja przestrzeni regionalnej
 - Działanie 11.1: Rewitalizacja miast, w ramach działania realizowane mogą być przedsięwzięcia z zakresu m.in.: przebudowa, rozbudowa, modernizacja i adaptacja obiektów infrastrukturalnych i przestrzeni publicznej z przeznaczeniem na cele społeczne.
 - Działanie 11.3: Fundusz rewitalizacji i odnowy Małopolski, w ramach działania realizowane mogą być przedsięwzięcia z zakresu m.in.: przebudowa, rozbudowa, modernizacja i adaptacja obiektów infrastrukturalnych i przestrzeni publicznej z przeznaczeniem na cele społeczne.

Część przedsięwzięć wynikających z realizacji PZMM dla Gminy Miasta Bochnia (związanych z lokalną infrastrukturą transportową oraz transportem zbiorowym) może być finansowana przez Gminę Miasto Bochnia i jednostki podległe.

3.9. System monitorowania i ewaluacji

Prawidłowe wdrażanie, a następnie stopniowe osiąganie zamierzonych celów będzie możliwe dzięki regularnemu monitoringowi i ocenie realizacji PZMM dla Gminy Miasta Bochnia. Pozwala to na identyfikację oraz przewidywanie trudności w zakresie wdrażania zapisów PZMM, a następnie na reakcję i podjęcie stosownej interwencji, aby z sukcesem kontynuować politykę zrównoważonej mobilności..

Monitoring jest procesem ciągłym, odbywającym się przez cały okres wdrażania projektu i powinien obejmować następujące etapy: gromadzenie danych jakościowych i ilościowych, analizę zebranych informacji oraz sporządzanie raportów zawierających ocenę stopnia zaawansowania realizacji celów i działań. Dodatkowo identyfikacja napotykanym problemów pozwoli na wskazanie ich przyczyn i zaproponowanie rozwiązań

Raporty będą sporządzane okresowo (co dwa lata na 30 września) oraz zbiorczo na koniec okresu wdrażania Planu. Sporządzenie raportów może zostać powierzone powołanemu do tego celu zespołowi, który składać się powinien z przedstawicieli samorządu i ekspertów albo

może zostać przypisane do obowiązków już istniejącej komórki w ramach struktur samorządu. Raporty obejmować będą ogólną ocenę realizacji założeń PZMM, ocenę przy wykorzystaniu sugerowanych wskaźników oraz identyfikację napotykaných problemów. Dzięki temu, raporty przedstawiać będą zarówno ilościowy, jak i jakościowy wymiar realizacji PZMM.

Podczas przeprowadzania monitoringu realizacji PZMM badane powinny być bezpośrednie efekty podejmowanych przedsięwzięć, dające się zmierzyć w jednostkach fizycznych – takie jak np. nowo zbudowana infrastruktura czy liczba osób uczestnicząca w programach edukacyjnych (przykładowe proponowane wskaźniki monitoringu PZMM przedstawiono w tabeli 5).

Tabela 5. Wskaźniki monitoringu PZMM dla Gminy Miasta Bochnia

Miernik	Jednostka	Kierunek zmian względem roku 2016
Długość ulic o uspokojonym ruchu (dopuszczalnej prędkości nie większej niż 30 km/h)	km	↑
Liczba przejść dla pieszych przystosowanych do potrzeb osób o ograniczonej mobilności	szt.	↑
Długość tras rowerowych (dróg dla rowerów, ciągów pieszo-rowerowych i pasów ruchu dla rowerów)	km	↑
Długość ciągów pieszych		↑
Liczba zmodernizowanych przystanków autobusowych, dostosowanych do potrzeb osób o ograniczonej mobilności	szt.	↑
Liczba zmodernizowanych przystanków autobusowych, umożliwiających przesiadki rower – autobus (B&R)	szt.	↑
Liczba miejsc parkingowych dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się	szt.	↑
Liczba miejsc parkingowych objętych strefą płatnego parkowania	szt.	↑
Liczba dostępnych miejsc parkingowych (Park&Ride, Park&Go),	szt.	↑

Liczba autobusów o napędzie niskoemisyjnym w komunikacji miejskiej	szt.	↑
Liczba pojazdów niskopodłogowych w komunikacji miejskiej	szt.	↑
Liczba zarejestrowanych pojazdów niskoemisyjnych	szt.	↑
Liczba osób objętych programami edukacyjnymi	osoby	↑
Liczba zdarzeń drogowych, w tym kolizji i wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów	szt.	↓

Ewaluacja wdrożenia PZMM powinna obejmować rezultaty wynikające z korzystnych zmian dotyczących poprawy jakości życia i usług transportowych. Mierniki ewaluacji dotyczą zmian w zachowaniach komunikacyjnych Gminy Miasta Bochnia i obejmują udział poszczególnych form transportu w podziale modalnym. W tabeli 6 podano przykłady mierników ewaluacji PZMM. W przypadku mierników ewaluacji nie wszystkie będą uwzględniane w raportach rocznych, głównie na problem z dostępnością danych i kosztem ich pozyskania. Wskaźnikiem ewaluacji, który może być uwzględniany w raportach cząstkowych jest wskaźnik motoryzacji, dostępność danych pozwala na ocenienie zmian w tendencji mieszkańców miasta do wybierania tego środka transportu.

Tabela 6. Wskaźniki monitoringu PZMM dla Gminy Miasta Bochnia

Miernik	Jednostka	Kierunek zmian względem roku 2016
Udział podróży odbywanych samochodem osobowym	%	↓
Udział podróży odbywanych transportem zbiorowym	%	↑
Udział podróży odbywanych rowerem	%	↑
Udział podróży pieszych	%	↑
Wskaźnik motoryzacji	Liczba samochodów osobowych/1000 mieszkańców	↓

Wskaźnik ruchliwości samochodowej	Liczba podróży samochodem w dobie/mieszkańca	↓
Wskaźnik ruchliwości w transporcie zbiorowym	Liczba podróży transportem zbiorowym w dobie/mieszkańca	↑
Wskaźnik ruchliwości rowerowej	Liczba podróży rowerem w dobie/mieszkańca	↑
Wskaźnik ruchliwości pieszej	Liczba podróży pieszych w dobie/mieszkańca	↑

Ocena realizacji założeń PZMM może zostać uszczegółowiona o opinie interesariuszy oraz opis inwestycji/działań poczynionych w ramach realizacji PZMM, mających wpływ na rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie Gminy Miasta Bochnia.

4. Ocena oddziaływania na środowisko

W mieście Bochnia zakłada się, że rozwój transportu powinien być zrównoważony, co oznacza utrzymanie w równowadze czynnika ekonomicznego i ekologicznego z oczekiwaniami społecznymi, dotyczącymi dostępności komunikacyjnej i możliwości poruszania (przemieszczania) się po mieście.

Pojęcie zrównoważonego transportu posiada aspekt zewnętrzny i wewnętrzny. W aspekcie zewnętrznym chodzi o utrzymanie „harmonii” funkcjonowania systemu transportu z jego otoczeniem naturalnym (przyrodniczym), kulturowym (cywilizacyjnym) oraz społeczno-gospodarczym. W szczególności chodzi o niezawłaszczanie zasobów (przestrzeń, powietrze, energia, w tym zawarta w paliwach płynnych) w sposób uniemożliwiający korzystanie z nich przez następne pokolenia. Zrównoważony system transportu to taki, dla którego spełniony jest warunek ładunków krytycznych – maksymalnie dopuszczalnych poziomów emisji substancji szkodliwych, przewidzianych (w społecznie akceptowanym trybie) dla sektora transportowego.

System transportu powinien też być wewnętrznie zrównoważony tzn. zapewniający symbiozę pomiędzy ruchem samochodów, pojazdów komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerów,

w sposób łagodzący wewnętrzne konflikty, szczególnie chroniący interesy słabszego uczestnika ruchu. W szczególności w równowadze powinny pozostawać funkcja ruchu i parkowania, ruch samochodów nie może odbywać się kosztem ograniczania innych środków lokomocji (komunikacji zbiorowej, ruchu niezmotoryzowanego). Możliwość wyboru oznacza stworzenie alternatywy do środka lokomocji, choćby najbardziej preferowanego. Np. oprócz dostępności samochodem, mieszkaniac powinien mieć stworzone warunki do podróżowania komunikacją zbiorową lub rowerem. Nadmierny ruch samochodowy nie może takiej ewentualności wykluczyć. Z drugiej strony nie ma powodu do ograniczania lub utrudniania ruchu samochodów w strefach, gdzie nie powoduje on istotnych uciążliwości dla otoczenia i innych użytkowników ulicy. W efekcie chodzi o utrzymanie atrakcyjności i przyjazności miasta zwłaszcza jego przestrzeni publicznej, w tym przestrzeni komunikacyjnej dla mieszkańców i przybyszów.

W pojęciu zrównoważonego rozwoju zawiera się wymóg trwałości, to znaczy funkcjonowania bez negatywnych konsekwencji. Aby spełnić warunek zrównoważonego rozwoju – w tym transportu – konieczne będzie nakładanie ograniczeń, osiąganie kompromisów, a przede wszystkim – dokonywanie wyborów.

Polityka zrównoważonego rozwoju jest zgodna z zaleceniami między innymi Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (ECMT), Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD) oraz Polityce transportowej państwa dla zrównoważonego rozwoju kraju. Zasada ta jest także zawarta w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, generalnie polega na zachowaniu równowagi pomiędzy środowiskiem człowieka, a rozwojem gospodarczym i przestrzennym.

Atrakcyjność dla nieskrępowanej przedsiębiorczości może się kojarzyć z potrzebą nieograniczonego udostępnienia samochodem obszaru całego miasta, między innymi poprzez dostatek parkingów. Jednak będący tego konsekwencją rosnący ruch samochodowy obniża przyjazność przestrzeni ulicznej z jednej strony, a z drugiej – poprzez stany zatłoczenia potęguje uciążliwości dla samego ruchu samochodowego. Aby w warunkach deficytu przestrzeni komunikacyjnej, złego stanu środowiska, niedostatku środków finansowych, spełnić warunek zrównoważonego rozwoju transportu, nieodzowne jest kontrolowanie dostępności samochodem konfliktowych obszarów miasta, rekompensując te ograniczenia dobrą obsługą środkami komunikacji zbiorowej oraz stwarzając dogodne warunki dla ruchu niezmotoryzowanego.

Realizacja powyższego zapisu powinna się opierać na czterech fundamentalnych zasadach:

- Wpływania na rosnący popyt na przejazdy w komunikacji indywidualnej w taki sposób, by dostosować go do rozmiarów możliwych do zaspokojenia przez układ komunikacyjny.
- Dostosowywania wielkości oferty usług przewozowych w komunikacji zbiorowej (podaży) do wielkości faktycznego popytu, z uwzględnieniem poziomu usług zachęcającego do korzystania z komunikacji zbiorowej.
- Świadczenia usług przewozowych w najbardziej przydatnej oraz społecznie akceptowanej postaci.
- Zachowania równowagi ekologicznej w całym obszarze miasta poprzez zapewnienie takiego podziału zadań przewozowych pomiędzy transportem zbiorowym i indywidualnym, aby poziom ruchu samochodowego nie przekroczył wyznaczonej okresowo granicy ekologicznej pojemności systemu.

Biorąc pod uwagę zakres realizacji PZMM należy przyjąć, że realizuje on cele polityki ochrony środowiska. Jednym z nich jest poprawa stanu powietrza, poprzez zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych pochodzących z sektora transportu. Założenia przyjęte na potrzeby sporządzenia planu wskazują, że realizowane przedsięwzięcia przyczynią się do realizacji celów określonych w:

- Strategicznym planie adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020, z perspektywą do 2030 (Ministerstwo Środowiska, 2013 r.),
- Polityce klimatycznej Polski. Strategiach redukcji emisji gazów cieplarnianych w Polsce do 2020 r. (Ministerstwo Środowiska 2003 r.),
- Strategii „Bezpieczeństwo energetyczne i środowisko – perspektywa do 2020 r. (Ministerstwo Gospodarki i Ministerstwo Środowiska, 2014 r.),
- Krajowym Planie Działań dotyczących efektywności energetycznej Polski (Ministerstwo Gospodarki, 2014 r.).

Jednak na ostateczny wpływ planu na stan środowiska wpłynie realizacja poszczególnych przedsięwzięć. Każdy projekt stanowiący zadanie realizujące PZMM podlega procedurze oceny jego wpływu na środowisko zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa krajowego i unijnego. Przygotowując poszczególne zadania do realizacji, projektanci powinni uwzględniać potrzebę wykorzystywania rozwiązań konstrukcyjnych i technicznych,

uwzględniające ryzyka związane ze zmianą klimatu tj. silny wiatr, mróz, wysokie temperatury czy opady deszczu. Realizowane zadania powinny wpływać na poprawę efektywności energetycznej transportu.

Istotne będzie również przeprowadzenie oceny wpływu projektów na obszary objęte ochroną, w szczególności zaś wpływu na obszary Natura 2000. Załączniki (np. raport z konsultacji społecznych).

5. Spis tabel

Tabela 1. Porównanie Tradycyjnego Planowania Transportu do Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.....	5
Tabela 2. Działania z zakresu partycypacji społecznej przewidziane do realizacji w ramach opracowania dokumentu	14
Tabela 3. Analiza oczekiwań grup interesariuszy PZMM	32
Tabela 4. Analiza SWOT	68
Tabela 5. Wskaźniki monitoringu PZMM dla Gminy Miasta Bochnia	132
Tabela 6. Wskaźniki monitoringu PZMM dla Gminy Miasta Bochnia	133

6. Spis rysunków

Rysunek 1. Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej	12
Rysunek 2. Liczba mieszkańców miasta Bochnia w latach 2006-2016	17
Rysunek 3. Liczba mieszkańców miasta Bochnia na tle innych gmin powiatu w latach 2006-2016	18
Rysunek 4. Struktura mieszkańców miasta Bochnia w latach 2006-2015	18
Rysunek 5. Saldo migracji w mieście Bochnia w latach 2006-2014	19
Rysunek 6. Lokalizacja Bochni	26
Rysunek 7. Sieć drogowa na terenie Miasta Bochni	34
Rysunek 8. Typowe natężenie ruchu w Bochni w środy o godz. 15.00	35
Rysunek 9. Dworzec PKP	37
Rysunek 10. Schemat komunikacji autobusowej realizowanej przez BZK	38
Rysunek 11. Przystanek węzłowy	39
Rysunek 12. Strefy płatnego parkowania	41
Rysunek 13. Zatłoczone ulice samochodami parkującymi w ścisłym centrum	43
Rysunek 14. Przykłady nieprawidłowego parkowania	45
Rysunek 15. Przykład oznakowania przejścia dla pieszych	48
Rysunek 16. Podział próby badawczej badania ankietowego w odniesieniu do płci respondentów (w %, N=450)	49
Rysunek 17. Podział próby badawczej badania ankietowego w odniesieniu do wieku respondentów (w %, N=450)	50
Rysunek 18. Podział próby badawczej badania ankietowego w odniesieniu do statusu zawodowego respondentów (w %, N=450)	50
Rysunek 19. Podział próby badawczej badania ankietowego w odniesieniu do miejsca zamieszkania respondentów (w %, N=450)	51
Rysunek 20. Częstotliwość poruszania się poszczególnymi środkami transportu (w %, N=450)	52
Rysunek 21. Czynniki w największym stopniu wpływające na wybór środka transportu przez respondentów badania (w %, N=450)	53

Rysunek 22. Częstotliwość wykorzystania roweru w podziale na jazdę rekreacyjną oraz obowiązkową (w %, N=450)	54
Rysunek 23. Średni dystans pokonywany rowerem w ciągu jednego dnia, w przypadku osób korzystających z niego do dojazdów do pracy/szkoły (w %, N=99)	55
Rysunek 24. Warunki pogodowe, w których respondenci badania decydują się na podróż rowerem (w %, N=450)	56
Rysunek 25. Czynniki mogące zachęcić respondentów do codziennych podróży rowerem (w %, N=450)	57
Rysunek 26. Ocena komunikacji publicznej na terenie miasta Bochnia (w %, N=450)	58
Rysunek 27. Czynniki mogące zachęcić respondentów do codziennych podróży komunikacją publiczną (w %, N=310)	60
Rysunek 28. Czynniki mogące zachęcić respondentów do rezygnacji w codziennych podróżach z transportu indywidualnego na rzecz komunikacji publicznej (w %, N=310)	60
Rysunek 29. Ocena dostępności parkingów na terenie miasta Bochnia (w %, N=450)	61
Rysunek 30. Miejsce prowadzenia działalności – ankiety telefoniczne z przedsiębiorstwami prowadzącymi działalność na terenie Bochni (w %, N=50)	63
Rysunek 31. Wielkość zatrudnienia - ankiety telefoniczne z przedsiębiorstwami prowadzącymi działalność na terenie Bochni (w %, N=50)	64
Rysunek 32. Ocena sieci transportowej pod względem prowadzonej działalności - ankiety telefoniczne z przedsiębiorstwami prowadzącymi działalność na terenie Bochni (w %, N=50)	65
Rysunek 33. Problemy, związane z funkcjonowaniem logistyki miejskiej Bochni pod kątem przewozów towarowych - ankiety telefoniczne z przedsiębiorstwami prowadzącymi działalność na terenie Bochni (w %, N=50)	66
Rysunek 34. Ocena potrzeby utworzenia na terenie miasta Bochni centrum magazynowego dostępnego dla wielu, niezależnych podmiotów gospodarczych (w %, N=50)	67

7. Załączniki

Załącznik 1 Kwestionariusz ankiety PAPI/CAWI

Metryczka					
M.1 Płeć:					
a) Kobieta b) Mężczyzna					
M.2 Wiek:					
a) Poniżej 15 b) 15-24 c) 25-34 d) 35-44 e) 45-54 f) 55-64 g) Powyżej 65					
M.3 Status zawodowy					
a) Student/uczeń b) Osoba pracująca c) Osoba bezrobotna d) Emeryt/rencista					
M.4 Miejsce zamieszkania					
a) OSIEDLE ŚRÓDMIEŚCIE – CAMPI b) OSIEDLE SŁONECZNE c) OSIEDLE KRZĘCZKÓW – ŁYCHÓW d) OSIEDLE UZBORNIA e) OSIEDLE NIEPODLEGŁOŚCI f) OSIEDLE WINDAKIEWICZA g) OSIEDLE KOLANÓW h) OSIEDLE DOŁUSZYCE i) OSIEDLE CHODENICE j) OSIEDLE– KURÓW k) OSIEDLE ŚW. JANA – MUROWIANKA l) OSIEDLE SMYKÓW m) OSIEDLE KAROLINA – KRZECZOWSKA n) OSIEDLE PROSZOWSKIE o) OSIEDLE PANORAMA p) OSIEDLE ZIELONE WZGÓRZA q) inne, jakie?.....					
Panel pytań					
1. Jak często podróżuje Pan/Pani poniższymi środkami transportu?					
	Codziennie	Kilka razy w tygodniu	Raz w tygodniu	Sporadycznie	Nie korzystam
Samochód					
Motocykl/ skuter					
Autobus					
Rower					

Kolej					
2. Co w głównej mierze wpływa na Pana/Pani wybór środka transportu? (proszę wskazać maksymalnie 3 odpowiedzi)					
a) Czas przejazdu b) Koszt c) Lokalizacja przystanków d) Częstotliwość e) Punktualność f) Bezpieczeństwo g) Komfort h) Inne (jakie?).....					
3. Jak często korzysta Pan/Pani z roweru (w podziale na jazdę rekreacyjną i obowiązkową)					
	Codziennie	Kilka razy w tygodniu	Raz w tygodniu	Sporadycznie	Nie korzystam
Jazda rekreacyjna					
Jazda obowiązkowa (np. dojazdy do pracy/szkoły)					
4. (pytanie dotyczy osób korzystających z roweru w ramach dojazdów obowiązkowych)					
—					
Jaki średni dystans pokonuje Pan/Pani rowerem (w ciągu jednego dnia, w którym Pan/Pani korzysta z tego środka transportu)?					
a) Poniżej 1 kilometra b) 1-2 km c) 2,1 – 5 km d) 5,1-10 km e) 10,1-15 km f) 15,1-20 km g) 20,1-25 km h) 25,1-30 km i) Powyżej 30 km					
5. W jakich przypadkach korzysta Pan/Pani z roweru?					
a) Tylko w przypadku dobrej pogody b) Bez względu na warunki pogodowe (za wyjątkiem zimy) c) Bez względu na warunki pogodowe (również zimą) d) Wcale nie korzystam					
6. Co zachęciłoby Pana/Panią do codziennych podróży rowerem ?					
a) Nic mnie nie przekona b) Bezpieczna droga rowerowa do pracy lub miejsca nauki c) Bezpieczna droga rowerowa do przystanku komunikacji zbiorowej i możliwość przewozu rowerem komunikacją publiczną d) Możliwość pozostawienia roweru w bezpiecznym miejscu (np. w pracy, szkole, sklepie) e) Zadaszony parking rowerowy przy przystanku komunikacji zbiorowej lub centrum przesiadkowym typu Bike & Ride (rower i transport publiczny)					
7. Czy Pana/Pani zdaniem, na terenie miasta zasadne jest stworzenie centrów przesiadkowych?					
a) Tak (gdzie?) b) Nie c) Nie wiem/trudno powiedzieć					
8. Jak ocenia Pan/Pani komunikację publiczną Pana/Pani miasta?					

	Bardzo dobrze	Dobrze	Ani dobrze, ani źle	Źle	Bardzo źle
Czas przejazdu (w stosunku do odległości)					
Częstotliwość kursowania					
Dopasowanie rozkładu jazdy do potrzeb					
Komfort podróży					
Koszt					
Lokalizacja przystanków					
Bezpieczeństwo					
System informacji pasażerskiej					
Jakość i stan taboru					
9. Ile powinna wynosić Pana/Pani zdaniem częstotliwość kursowania komunikacji publicznej?					
a) Co 5 minut b) Co 10 minut c) Co 15 minut d) Co 20 minut e) Co 30 minut f) Co 40 minut g) Co 50 minut h) Co godzinę i) Rzadziej niż raz na godzinę j) Nie mam zdania					
10. Jaki jest dla Pana/Pani akceptowalny czas dotarcia na przystanek komunikacji publicznej?					
a) Do 3 minut b) Do 5 minut c) Do 10 minut d) Do 15 minut e) Do 20 minut f) Do 30 minut g) Powyżej 30 minut h) Nie mam zdania					
11. Co Pana/Pani zdaniem stanowi największy problem transportu publicznego na terenie Pana/Pani miasta?					
.....					
12. (pytanie filtrujące) - Z którego rodzaju transportu korzysta Pan/Pani na codzień?					
a) Komunikacja publiczna (proszę przejść do pytania 15) b) Transport indywidualny - samochód, motocykl, skuter (proszę przejść do pytania 13) c) Korzystam równomiernie z komunikacji publicznej i transportu indywidualnego (proszę przejść do pytania 13)					
13. Co zachęciłoby Pana/Panią do codziennych podróży transportem zbiorowym?					

a) Nic mnie nie przekona b) Większa częstotliwość c) Skrócenie czasu podróży d) Niższy koszt e) Parking P +R (parkuj i jedź) f) Bezpieczne dojście do przystanku komunikacji zbiorowej g) Lepsza informacja
14. Co mogłoby Pana/Panią skłonić do rezygnacji z podróży indywidualnym środkiem transportu na rzecz komunikacji publicznej? (proszę wskazać maksymalnie 3 odpowiedzi)
a) Rozbudowanie siatki połączeń komunikacji publicznej b) Większa częstotliwość kursowania c) Dogodniej zlokalizowane przystanki d) Obniżka cen biletów e) Powstanie węzłów przesiadkowych f) Powstanie parkingów typu Park&Ride (bezpłatny parking, na którym można pozostawić samochód w celu kontynuacji podróży komunikacją publiczną) g) Podniesienie komfortu h) Inna odpowiedź (Jaka?)..... i) Nic nie jest w stanie skłonić mnie do korzystania z komunikacji publicznej
15. Jak ocenia Pan/Pani dostępność parkingów na terenie Pana/Pani miasta?
a) Bardzo dobrze b) Dobrze c) Ani dobrze, ani źle d) Źle (w jakiej/jakich lokalizacjach brakuje Pana/Pani zdaniem miejsc parkingowych?)..... e) Bardzo źle (w jakiej/jakich lokalizacjach brakuje Pana/Pani zdaniem miejsc parkingowych?)..... f) Trudno powiedzieć
16. Co Pana/Pani zdaniem stanowi główny problem komunikacyjny Pana/Pani miasta, w zakresie transportu indywidualnego?
.....
17. Czy Pana/Pani zdaniem na terenie Pana/Pani miasta występują problemy związane z ruchem pieszych?
a) Tak (Jakie to problemy i gdzie występują?)..... b) Nie c) Trudno powiedzieć
18. Czy Pana/Pani zdaniem działania z zakresu wspierania zrównoważonej mobilności miejskiej będą mogły mieć wpływ na planowaną rewitalizację Śródmieścia Bochni?
a) Tak, w jakim zakresie?..... b) Nie c) Trudno powiedzieć

Dziękujemy za wypełnienie ankiety

Załącznik 2 – Kwestionariusz ankiety CATI dla przedsiębiorców (ruch towarowy)

Metryczka	
M.1 Branża	
.....	
M.2 Miejsce prowadzenia działalności	
a) OSIEDLE ŚRÓDMIEŚCIE – CAMPI b) OSIEDLE SŁONECZNE c) OSIEDLE KRZĘCZKÓW – ŁYCHÓW d) OSIEDLE UZBORNIA e) OSIEDLE NIEPODLEGŁOŚCI f) OSIEDLE WINDAKIEWICZA g) OSIEDLE KOLANÓW h) OSIEDLE DOŁUSZYCE i) OSIEDLE CHODENICE j) OSIEDLE– KURÓW k) OSIEDLE ŚW. JANA – MUROWIANKA l) OSIEDLE SMYKÓW m) OSIEDLE KAROLINA – KRZECZOWSKA n) OSIEDLE PROSZOWSKIE o) OSIEDLE PANORAMA p) OSIEDLE ZIELONE WZGÓRZA q) inne, jakie?.....	
M.3 Wielkość zatrudnienia	
a) Do 9 osób b) 10-49 c) 50-250 d) 250 i więcej	
Panel pytań	
1. Jaki rodzaj transportu wykorzystujecie Państwo w swojej działalności gospodarczej?	
a) Drogowy b) Kolejowy c) Inny.....	
2. Jak ocenia Pan/Pani istniejącą sieć transportową miasta Bochni pod względem potrzeb wynikających z prowadzonej działalności?	
a) Bardzo dobrze b) Dobrze c) Ani dobrze, ani źle d) Źle e) Bardzo źle f) Trudno powiedzieć/nie mam zdania	
3. Jak ocenia Pan potrzebę utworzenia na terenie miasta Bochni centrum magazynowego (umożliwiającego magazynowanie i operacje na towarach, dostępnego dla wielu, niezależnych przedsiębiorstw, w tym również dla niewielkich podmiotów gospodarczych)?	
a) Bardzo potrzebne b) Potrzebne c) Neutralne d) Niepotrzebne e) Zupełnie niepotrzebne	

f) Trudno powiedzieć/nie mam zdania
4. Czy zauważa Pan/Pani problemy związane z funkcjonowaniem logistyki pod kątem przewozów towarowych na terenie miasta Bochni?
a) Tak (Jakie to problemy i gdzie występują?).....
b) Nie
c) Trudno powiedzieć/nie mam zdania
5. W jaki sposób władze miasta Bochni, w ramach polityki transportowej, mogłaby wpłynąć na rozwój i usprawnienie przewozów towarowych?
.....
6. Czy rozważali Państwo wprowadzenie taboru niskoemisyjnego (hybrydowy, elektryczny, CNG, LPG)?
a) Tak (przejdźcie do pytanie 7)
b) Nie (Co mogłoby zachęcić Państwa do wprowadzenia tego typu rozwiązań?).....
(koniec ankiety)
c) Nie wiem/trudno powiedzieć (koniec ankiety)
7. Czy rozwiązanie to zostało wdrożone?
a) Tak
b) Nie (Dlaczego?).....
c) Nie wiem/trudno powiedzieć

Załącznik 3 – Raport z konsultacji społecznych

Konsultacje warsztatowe dotyczące przygotowywanego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Miasta Bochnia na lata 2016-2025 odbyły się 6 października o godzinie 17 w Urzędzie Miasta Bochnia na ulicy ul. Kazimierza Wielkiego 2 (Sala Narad nr 100).

W panelu dyskusyjnym udział wzięli przedstawiciele Urzędu Miasta m.in. w osobie Zastępcy Burmistrza (Pan R. Cezary), Podinspektor w Zespole ds. Pozyskiwania Funduszy Zewnętrznych i Rewitalizacji (Pan A. Piskór), przedstawiciele organizatora publicznej komunikacji zbiorowej (Bocheńskie Zakłady Usług Komunalnych Sp. z o.o) oraz przedstawiciele mieszkańców (w postaci reprezentantów poszczególnych osiedli) oraz osób dojeżdżających spoza obszaru miasta.

Osoby biorące udział w dyskusji reprezentowały grupy wykorzystujące do przemieszczeń w obrębie miasta różne środki transportu (ruch samochodowy, ruch pieszy, ruch rowerowy, komunikację zbiorową).

W dyskusji poruszony został szereg tematów związanych z mobilnością miejską na terenie miasta Bochnia wraz z wskazaniem potencjalnych obszarów problemowych i rozwiązań, które mogłyby wpłynąć na poprawę mobilności miejskiej przy zachowaniu postulatów zrównoważonego rozwoju.

Omówiono zagadnienia związane z transportem zbiorowym, polityką parkingową, ciągami pieszymi i rowerowymi. Zainteresowane strony wskazywały na konkretne problemy i potencjalne rozwiązania dotyczące np. optymalizacji oferty przewozowej transportu zbiorowego, konieczność podjęcia działań edukacyjnych i promujących mających wpłynąć na zmianę zachowań samych uczestników ruchu (jako jedną z najważniejszych barier we wdrażaniu zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie Bochni, wskazano postawy samych mieszkańców i ich preferencje do przemieszczeń z wykorzystaniem samochodu).

W ciągu trwającej dwie godziny dyskusji uczestnicy wskazali na 5 priorytetów, które powinny zostać uwzględnione w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Miasta Bochnia na lata 2016-2025 i służyć jako kierunki dla podejmowanych w jego ramach działań. Są to:

- Polityka parkingowa,
- Organizacja i zarządzanie ruchem wraz z system informacji pasażerskiej,

- Uspokojenie ruchu w obszarze centralnym
- Edukacja i promocja w kwestii alternatywnych sposobów przemieszczania i komunikacji zbiorowej
- Rozbudowa/optymalizacja istniejącej sieci drogowej.