

Zintegrowana infrastruktura transportowa dla subregionu tarnowskiego

Autor opracowania: dr inż. Mariusz Dudek

Konsultacje: dr hab. inż. Andrzej Szarata – prof. PK

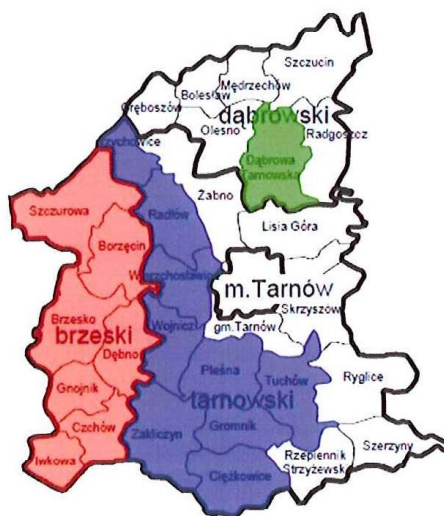
Politechnika Krakowska

Zakład Systemów Komunikacyjnych



Partnerzy projektu

- Urząd Gminy Borzęcin,
- Urząd Miejski w Brzesku,
- Urząd Gminy Ciężkowice,
- Urząd Gminy Czychów,
- Urząd Miejski w Dąbrowie Tarnowskiej
- Urząd Gminy Dębno,
- Urząd Gminy Gnojnik,
- Urząd Gminy Gromnik,
- Urząd Gminy Iwkowa,
- Urząd Gminy Pleśna,
- Urząd Miejski w Radłowie,
- Urząd Gminy Szczurowa,
- Urząd Miejski w Tuchowie,
- Urząd Gminy Wierzchosławice,
- Urząd Gminy Wietrzychowice,
- Urząd Gminy Wojnicz,
- Urząd Miejski w Zakliczynie.



Kraków, lipiec 2016

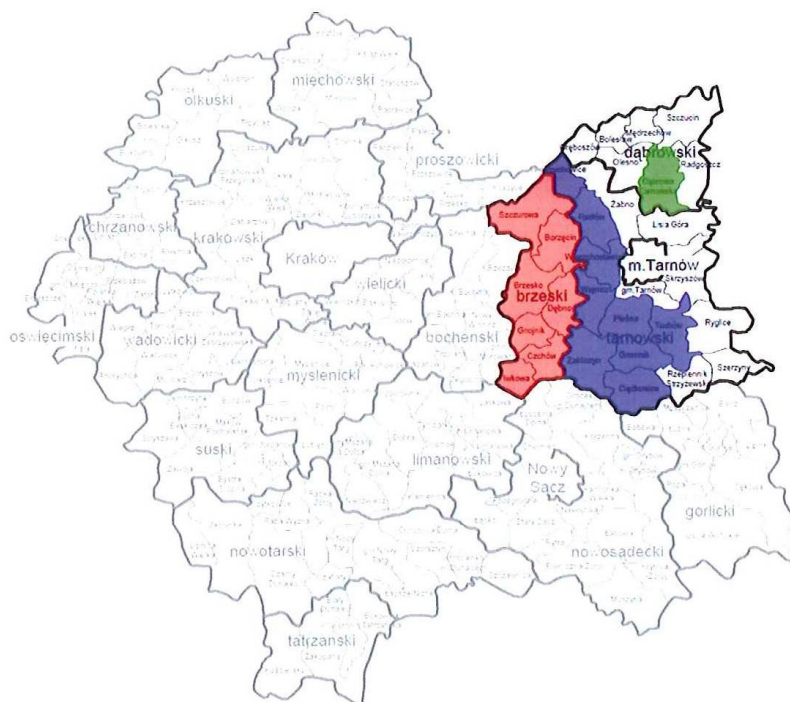
Pomyślny rozwój regionów zależy w coraz większym stopniu od sprawnego systemu transportowego, ale również od współdziałania pomiędzy poszczególnymi jednostkami samorządu terytorialnego. Platformą takiego współdziałania w północno-wschodniej części województwa małopolskiego jest subregion tarnowski składający się z miasta Tarnowa oraz powiatów: brzeskiego, dąbrowskiego oraz tarnowskiego.

Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego organizując nabór wniosków na dofinansowanie przedsięwzięć z zakresu infrastruktury transportowej w ramach działań „Niskoemisyjny transport w miastach – SPR” oraz „Infrastruktura dla obsługi podróżnych” stanowiących element Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020 dążył, aby miały one charakter zintegrowany nie tylko w ujęciu gałęziowym, ale także w kontekście przestrzennym. W związku z tym z inicjatywy Starostwa Powiatowego w Brzesku utworzony został zespół w którym uczestniczyły gminy z 3 powiatów

- powiat brzeski – gminy: Borzęcin, Brzesko, Czerwów, Dębno, Gnojnik, Iwkowa, Szczurowa (wszystkie gminy należące do powiatu)
- powiat dąbrowski – gmina Dąbrowa Tarnowska
- powiat tarnowski – gminy: Ciężkowice, Gromnik, Pleśna, Radłów, Tuchów, Wierzchosławice, Wietrzychowice, Wojnicz, Zakliczyn (wszystkie gminy położone w zachodniej części powiatu).

Stanowią one spójny obszar zajmujący zachodnią połowę subregionu tarnowskiego, co ilustruje rys.

1. W dalszym etapie prac rolę lidera projektu przejął Urząd Gminy w Szczurowie przy ścisłej współpracy z Urzędami Gmin z Wojnicza, Pleśnej i Wietrzychowic.



Rys. 1. Gminy uczestniczące w projekcie na tle subregionu tarnowskiego i województwa małopolskiego (opracowanie własne)

Rola transportu zbiorowego w rozwoju poszczególnych regionów staje się coraz większa, co jest tendencją ogólnoeuropejską. Dokumentem planistycznym formułującym zasady polityki transportowej we wszystkich krajach Unii Europejskiej jest Biała Księga Komisji Europejskiej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”¹. Zwraca się w nim uwagę, że transport samochodowy stwarza nie tylko poważne problemy w miastach i w bezpośrednim ich otoczeniu, ale coraz częściej w regionach z nimi sąsiadujących. Ponadto wskutek rozwijającej się motoryzacji problemy komunikacyjne dotyczą także mniejszych miast. Dlatego też w dokumencie tym postuluje się zwiększenie roli transportu zbiorowego w obsłudze komunikacyjnej nie tylko dużych miast, ale także i mniejszych oraz całych regionów. Rekomenduje się także zwiększenie roli kolei w obsłudze transportowej miast i sąsiadujących z nim regionów, ale także w podróżach na większe odległości. Z drugiej strony proponuje się zmniejszenie znaczenia samochodów w obsłudze transportowej ograniczając ich znaczenie jako środka dostępu do sprawnego systemu komunikacji zbiorowej. Służyć temu mają parkingi w systemie „Park and Ride”, które stanowią miejsca integracji systemów transportu indywidualnego i zbiorowego. Komisja Europejska postuluje ponadto zwiększenie transportu niezmotoryzowanego (pieszego i rowerowego) w obsłudze komunikacyjnej miast, ale i obszarów pozamiejskich. Na obszarach wiejskich rekomenduje się zwiększenie znaczenia rowerów, które podnosząc prędkość podróży w porównaniu z ruchem pieszych nie powodują żadnych uciążliwości środowiskowych. Dodatkowo ze względu na rozbudowaną sieć dróg gminnych przenoszących często małe potoki ruchu samochodowego nie wymagają budowy specjalnej infrastruktury. Rowery mogą być wykorzystywane jako środek dojazdu do przystanków komunikacji zbiorowej, zwiększając w porównaniu z ruchem pieszym 3-4- krotnie zasięg dogodnej dostępności, która dla ruchu pieszego na obszarach wiejskich wynosi 600-800m, natomiast w przypadku rowerów 2-3 km. Dlatego też sieć parkingów samochodowych „Park and Ride” powinna być uzupełniona parkingami „Bike and Ride”, gdzie rowerzyści mogą bezpiecznie pozostawić swój pojazd i przesiąść się na pojazd komunikacji zbiorowej.

Odpowiednikiem powyższego dokumentu w warunkach krajowych jest „Polityka transportowa Państwa na lata 2006 – 2025”². Sformułowano w niej podstawowy cel jakim jest zdecydowana poprawa jakości systemu transportowego i jego rozbudowa zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju z zapewnieniem równowagi między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska w warunkach rozwijającej się gospodarki rynkowej. Przedstawiono również szereg celów szczegółowych, z pośród których na kształtowanie układu transportowego na analizowanym obszarze będą miały wpływ:

- Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki.
- Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego.
- Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym.

¹ Biała Księga „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” Uchwała Komisji Europejskiej z dnia 28.03.2011, KOM(2011) 144

² Polityka transportowa Państwa na lata 2006 – 2025; przejęta przez Radę Ministrów w dniu 29.06.2005

- Poprawa bezpieczeństwa prowadząca do radykalnej redukcji liczby wypadków i ograniczenia ich skutków (zabici, ranni) oraz – w rozumieniu społecznym – do poprawy bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu i ochrony ładunków.
- Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia

Wiele przesłanek dla kształtowania układu transportowego w kontekście regionalnym sformułowanych zostało w „Strategii Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2011 – 2020”³. W dokumencie tym transport uznany został za bardzo ważny kierunek rozwoju całego województwa stanowiąc odrębny obszar działań – jeden z siedmiu. W odniesieniu do układu transportowego subregionu tarnowskiego aktualne będą następujące działania:

- Rozwój zintegrowanego transportu w ramach aglomeracji krakowskiej – transport aglomeracyjny, tworzony przede wszystkim w oparciu o szybką kolej aglomeracyjną (działanie 3.1.5).
- Tworzenie sieci sprawnych połączeń kolejowych i drogowych wokół głównych miast regionu, jako subregionalnych węzłów transportowych, sprzyjających procesom rozwojowym (działanie 3.2.1).
- Tworzenie sprawnych połączeń kolejowych i drogowych pomiędzy subregionalnymi węzłami transportowymi oraz zwiększanie ich dostępności zewnętrznej (w tym powiązań z sąsiednimi regionami) i wewnętrznej, w obrębie obszarów ich oddziaływania (działanie 3.2.2).
- Wspieranie warunków dla rozwoju transportu ekologicznego (działanie 3.2.7).
- Kreowanie efektywnych połączeń transportowych miasto-wieś w celu zwiększenia mobilności mieszkańców poza obszarami miejskimi oraz mieszkańców obszarów peryferyjnych województwa (działanie 3.3.2).
- Wsparcie procesów efektywnej integracji systemów transportowych, ze szczególnym uwzględnieniem roli transportu zbiorowego oraz rozwoju transportu zrównoważonego, przede wszystkim na obszarach o unikalnych walorach turystyczno-uzdrowiskowych (działanie 3.4.1).
- Wsparcie właściwej organizacji sprawnych systemów transportu zbiorowego, ze szczególnym uwzględnieniem miast posiadających systemy komunikacji publicznej (działanie 3.4.2).
- Tworzenie warunków dla spójności sieci miejskiej poprzez rozwiązania w zakresie transportu (w tym również infrastruktury rowerowej oraz parkingów działających w systemie „parkuj i jedź”) oraz wzmacniania komunikacji zbiorowej (działanie 3.4.3).

Podejmowane działania w zakresie transportu będą służyły realizacji innych celów strategicznych jakim jest wzmocnienie funkcji Tarnowa jako subregionalnego ośrodka usług publicznych zwłaszcza wyższego rzędu, a także rozwój potencjału gospodarczego subregionu. Sprawny system transportowy w subregionie będzie sprzyjał rozwojowi funkcji lokalnych centrów usług publicznych oraz rozwojowi gospodarczemu małych i średnich miast oraz terenów wiejskich.

Znaczenie rozwoju systemu transportu zbiorowego w obsłudze obszaru objętego analizą dostrzeżone zostało także w dokumencie pt.: „Subregionalny Program Rozwoju do roku 2020”⁴. Jako jedną z szans rozwoju subregionu tarnowskiego określa on wzrost mobilności zawodowej mieszkańców dzięki dobrym połączeniom komunikacyjnym z Krakowem. Ze względu na problemy transportowe oraz prowadzoną w stolicy Małopolski politykę transportową rozwój połączeń

³ Strategia Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2011-2020; załącznik nr 1 do Uchwały nr XII/183/11 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 26.09.2011

⁴ Subregionalny Program Rozwoju do roku 2020; Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, Departament Polityki Regionalnej, Departament Zarządzania Programami Operacyjnymi, Kraków, 2015

komunikacyjnych może następować z wykorzystaniem transportu zbiorowego, a zwłaszcza Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej. Jako kierunki interwencji w dokumencie tym wymienia się konieczność osiągnięcia wysokiej, wewnętrznej i zewnętrznej, dostępności transportowej subregionów.

Koniecznym w związku z tym jest podjęcie następujących działań:

- wsparcie systemów niskoemisyjnego transportu miejskiego,
- rozwój subregionalnej infrastruktury drogowej,
- wzmacnianie infrastruktury służącej obsłudze podróżnych korzystających z kolei.

Realizując powyższe postulaty stworzone zostaną w poszczególnych miastach sprawne, ekologiczne, zintegrowane i zorientowane na pasażera systemy transportu miejskiego, których znaczenie będzie sukcesywnie rosło. Przyczyni się to do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń szkodliwych dla mieszkańców nie tylko miast, ale także coraz częściej obszarów pozamiejskich. Należy ponadto pamiętać o walorach przyrodniczych i turystycznych analizowanego obszaru, dla którego ochrona środowiska naturalnego staje się coraz poważniejszym wyzwaniem.

Kolejnym dokumentem określającym kierunki rozwoju systemu transportowego na analizowanym obszarze jest „Strategia rozwoju transportu w Województwie Małopolskim na lata 2010-2030”⁵. Do jednych z kluczowych inwestycji w zakresie transportu kolejowego należy zaliczyć modernizację linii kolejowej Kraków – Tarnów, a po jej zakończeniu włączenie jej do systemu Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej. Podstawowym jej założeniem jest radykalne podniesienie standardu podróży i skrócenie czasu podróży zwłaszcza do Krakowa, który jest celem podróży z wielu regionów Małopolski. Celem poprawy jej dostępności proponuje się budowę sieci parkingów przesiadkowych w systemie „Park and Ride” przy ważniejszych stacjach i przystankach kolejowych. Ma się to przyczynić do zwiększenia dostępności komunikacyjnej do nowoczesnego systemu kolejowego. W dokumencie tym zwraca się uwagę na zaniedbania w zakresie rozwoju transportu kolejowego zwłaszcza we wschodniej części województwa, do których należy zaliczyć gminy położone na południe od Tarnowa wzdłuż linii Tarnów – Nowy Sącz. Postuluje się zwiększenie jej znaczenia poprzez podniesienie częstotliwości kursowania pociągów, a także skrócenie czasu przejazdu. Ponadto podjęte zostaną działania zmierzające do zwiększenia integracji transportu drogowego i kolejowego. Służyć temu będzie budowa parkingów „Park and Ride” jako elementów zintegrowanych centrów przesiadkowych. Dążyć się także będzie do zwiększenia atrakcyjności transportu kolejowego poprzez wymianę taboru na nowoczesny oraz dostosowanie jego wielkości do popytu.

Istotne przesłanki do kształtowania rozwiązań w niniejszym opracowaniu zawarte zostały w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim”⁶. W dokumencie tym zakłada się radykalną poprawę jakości w transporcie kolejowym poprzez modernizację linii kolejowych, zakup nowoczesnego taboru oraz zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów zwłaszcza w okresach szczytowych. Zaplanowano rozwój sieci usług publicznych poprzez:

- uporządkowanie przebiegu połączeń kolejowych,
- wzbogacenie ich o autobusowe linie dowozowe na kierunkach o dużym natężeniu ruchu pasażerów,

⁵ Strategia rozwoju transportu w Województwie Małopolskim na lata 2010-2030; Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, Departament Polityki Transportu i Komunikacji, Kraków, 2011

⁶ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim; załącznik do Uchwały nr LVI/908/14 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27.10.2014

- utworzenie dwóch linii regionalnych wiążących nie obsługiwane koleją ośrodki (Gorlice, Limanowa) z kluczowymi aglomeracjami województwa (Kraków, Tarnów),
- realizację węzłów integracyjnych.

Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie połączeń o charakterze użyteczności publicznej obejmuje: wybrane odcinki sieci kolejowej województwa, wybrane odcinki dróg publicznych, po których kursują linie użyteczności publicznej oraz dworce stanowiące zintegrowane węzły przesiadkowe oraz ważniejsze parkingi (Parkuj i Jedź), położone na sieci linii użyteczności publicznej.

Rozwój systemu publicznego transportu zbiorowego w Małopolsce oparto przede wszystkim na następujących założeniach:

- Koncentracja usług na głównych kierunkach ciężenia, lecz przy zachowaniu minimalnych standardów dostępności dla każdego powiatu w województwie, oraz do ośrodków subregionalnych,
- Poprawa standardu podsystemu kolejowego: taboru, węzłów integrujących, szlaków kolejowych,
- Wsparcie usług kolejowych dowozowymi liniami autobusowymi użyteczności publicznej (funkcjonującymi na zasadzie wahadła) w ramach Planu oraz (dobrowolnie) we współpracy z samorządami powiatów i gmin,
- Koordynacja (dobrowolnie) rozkładów jazdy z przewoźnikami komercyjnymi dla wsparcia usług kolei regionalnych oraz na kierunkach bez obsługi kolejowej.

Układ linii kolejowych na obszarze województwa został podzielony na dwie kategorie:

- Sieć Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, której elementem w subregionie tarnowskim jest linia nr 91 na odcinku Kraków – Tarnów
- Sieć REGIO do których zaliczono linie regionalne dalszego zasięgu, o rozkładzie kursów w dostosowaniu do potoków pasażerskich i możliwości sieci; w subregionie tarnowskim do tej kategorii zaliczono linię 96 Tarnów – Stróże – Nowy Sącz.

Dokument ten zakłada brak połączeń kolejowych na linii Tarnów – Dąbrowa Tarnowska – Szczucin co ma istotny wpływ na model obsługi północno wschodniej części subregionu.

Jako główne punkty integracji SKA oraz linii autobusowych o charakterze Plan wskazuje na stacje kolejowe w Brzesku i Tarnowie. Ze względu na problemy komunikacyjne występujące w Tarnowie oraz dodatkowe obciążenie sieci ulicznej miasta poprzez konieczność przejazdu przez całe miasto ze względu na centryczną lokalizację dworca kolejowego alternatywnym rozwiązaniem wydaje się być stacja w Bogumiłowicach położona w bezpośrednim sąsiedztwie węzła autostradowego „Tarnów Zachód” oraz drogi wojewódzkiej 975 zapewniającej dogodny dojazd z gmin: Wojnicz, Zakliczyn, Radłów, Wietrzychowice, a nawet Żabno czy Dąbrowa Tarnowska. Podobną rolę (ale już w mniejszej skali) względem stacji Brzesko-Okocim mogą pełnić przystanki Sterkowice czy Biadoliny. Rolę pomocniczego węzła przesiadkowego pełnić będzie stacja w Tuchowie, gdzie będzie możliwa przesiadka z dowozowych linii autobusowych z kierunku Gorlic.

Czynnikiem niezwykle istotnym przy kształtowaniu układu transportowego na danym obszarze jest dążenie do ograniczenia niskiej emisji. Nabiera to istotnego znaczenia na obszarach o walorach przyrodniczych i turystycznych, a do takich należy zaliczyć obszar opracowania. Obecnie szereg gmin opracowuje bądź niedawno uchwaliło dokument „Plan gospodarki niskoemisyjnej”, który winien wśród zagrożeń środowiskowych uwzględniać również problematykę transportową. W ostatnich latach osiągnięto istotne zmniejszenie zanieczyszczeń pochodzących od przemysłu czy gospodarstw

domowych tak nadal rośnie ich wielkość pochodzących od transportu. Dlatego też dokument „Plan gospodarki niskoemisyjnej” powinien zawierać szereg działań z zakresu transportu:

- W zakresie transportu zbiorowego
 - utrzymanie wysokiego standardu linii kolejowych w celu maksymalnego wykorzystania infrastruktury kolejowej dla dojazdów do dużych miast regionu (Kraków, Tarnów) oraz ośrodków regionalnych (Brzesko, Bochnia), modernizacja przystanków kolejowych wraz z budową infrastruktury Park&Ride oraz Bike&Ride w ich bezpośrednim sąsiedztwie;
 - integracja kolei z lokalną komunikacją autobusową – budowa w sąsiedztwie stacji i przystanków kolejowych punktów przesiadkowych, dążenie do koordynowania rozkładów jazdy w autobusowej komunikacji dowozowej z rozkładem jazdy pociągów oraz wprowadzenie wspólnych biletów (kolej + autobusowa komunikacja dowozowa);
 - podnoszenie standardu infrastruktury w transporcie autobusowym – modernizacja istniejących i budowa nowych wiat przystankowych wyposażonych w system oświetlenia, monitoringu oraz w miarę wdrażania nowych technologii w elektroniczny system informacji (docelowo – dynamiczny);
 - wyposażenie wybranych przystanków autobusowych w stanowiska dla postoju rowerów (zadaszone) wyposażone w miarę możliwości w oświetlenie i system monitoringu celem zwiększenia zasięgu korzystnej dostępności do przystanków autobusowych;
 - zwiększenie liczby połączeń i częstotliwości funkcjonowania komunikacji zbiorowej, zgodnie ze zidentyfikowanymi potrzebami – zwłaszcza w zakresie skomunikowania z sąsiednimi miastami powiatowymi: Brzeskiem, Dąbrową Tarnowską i Tarnowem ;
 - rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego – preferowanie wykorzystania w komunikacji autobusowej pojazdów niskoemisyjnych (niskoemisyjne konwencjonalne, hybrydowe, elektryczne oraz paliwa alternatywne); zastosowanie energooszczędnych elektrycznych pojazdów szynowych (m.in. wyposażonych w system odzyskiwania energii).
- W zakresie transportu pieszego i rowerowego
 - rozwijanie sieci ciągów pieszych (nowe ciągi piesze, ułatwienia w istniejących – w szczególności bezpieczne przejścia przez ulice), poprawa jakości nawierzchni, uwzględnianie potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej;
 - wdrażanie stref ruchu uspokojonego na ulicach lokalnych w obszarach mieszkaniowych;
 - połączenie sieci dróg rowerowych na terenie gminy z planowaną siecią dróg rowerowych na terenie Województwa Małopolskiego;
 - rozwijanie sieci dróg rowerowych celem zaspokojenia potrzeb lokalnych;
 - budowa parkingów dla rowerów, w miejscach szczególnie uczęszczanych (okolice budynków użyteczności publicznej, szkół, centrów biznesowych i handlowych), w szczególności w ramach sieci Park&Bike;
 - wdrażanie rozwiązań ułatwiających poruszanie się rowerami po drogach o charakterze lokalnym – ograniczanie nadmiernej prędkości samochodów;
 - tworzenie ułatwień służących przyjaznemu dla użytkownika łączeniu podróży transportem publicznym z rowerowym i pieszym – budowa parkingów dla rowerów przy przystankach autobusowych w systemie Bike&Ride zintegrowanych z wiatami przystankowymi.
- W zakresie transportu indywidualnego zmotoryzowanego

- rozwój stref ruchu uspokojonego zwłaszcza w obszarach o funkcji mieszkaniowej, wprowadzanie ograniczeń w ruchu na wybranych ulicach lub wyłączenia z ruchu wybranych ulic (dla pojazdów osobowych i ciężarowych);
- budowa parkingów Park&Ride w połączeniu z centrami przesiadkowymi komunikacji zbiorowej (zarówno kolejowej, ale i autobusowej);
- kontrola dostępności do dróg wyższych klas (krajowych i wojewódzkich) celem zapewnienia możliwie dużej płynności ruchu na tych drogach,
- promowanie wspólnego użytkowania samochodu (system „car pooling”).

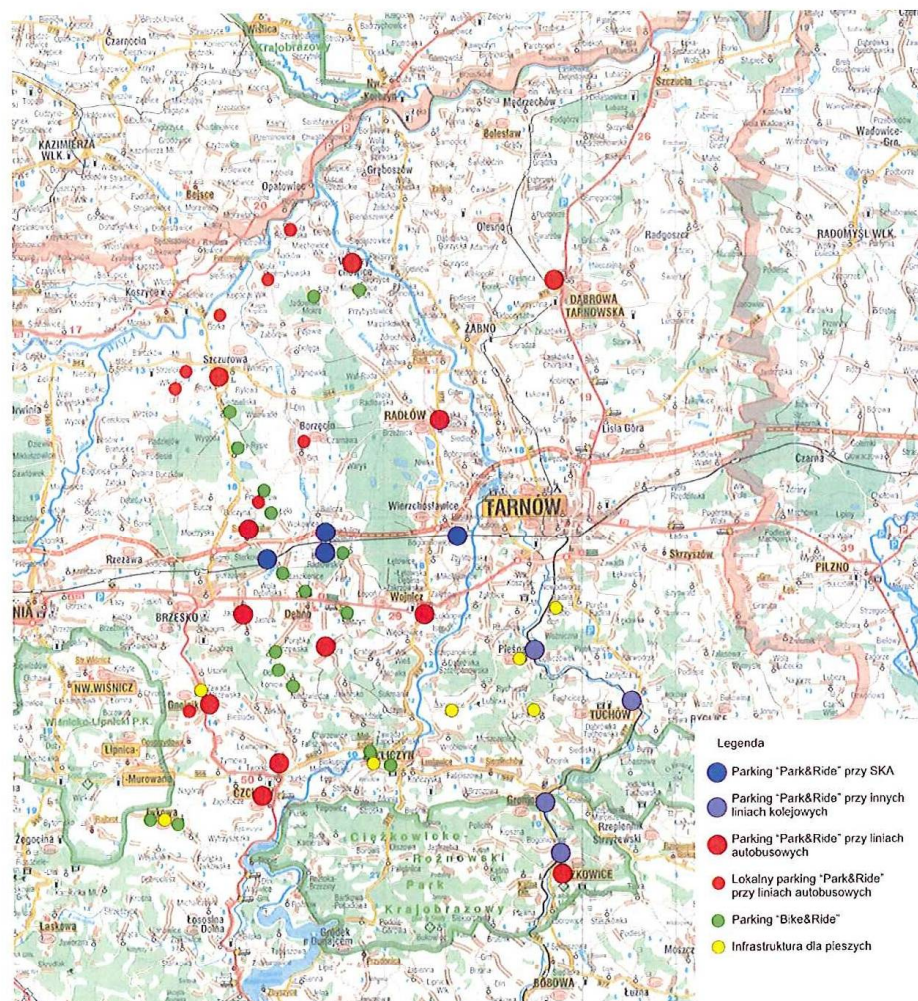
Wdrożenie tych działań winno się przyczynić do ograniczenia emisji zanieczyszczeń pochodzących od transportu. Wszystkie zaproponowane w niniejszym projekcie rozwiązania infrastrukturalne służą realizacji powyższych zapisów.

Na obszarze opracowania zadania dofinansowywane w ramach „Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020” można podzielić na następujące grupy:

- Parkingi „Park and Ride” zlokalizowane przy przystankach kolejowych przy czym te o większej pojemności sąsiadują z przystankami SKA, a o mniejszej wzdłuż linii kolejowej Tarnów – Stróże – Nowy Sącz; parkingi te często wyposażone są w stanowiska do parkowania rowerów w systemie „Bike and Ride” oraz elementy małej architektury podnoszącej standard oczekiwania pasażerów jak budynki socjalne, wiaty czy ławki; parkingi winny być ogrodzone oraz wyposażone w oświetlenie i system monitoringu wizyjnego, którego zadaniem jest podniesienie bezpieczeństwa korzystających obiektów pasażerów jak i pozostawionych tam pojazdów.
- Parkingi „Park and Ride” zlokalizowane w sąsiedztwie przystanków autobusowych; ich wielkość jest dostosowana do potrzeb prognozowanych na danym obszarze oraz przyjętych rozwiązań lokalnych; w niektórych gminach (np. Brzesko, Ciężkowice, Czychów, Dąbrowa Tarnowska, Dębno, Gnojnik, Wojnicz) postuluje się budowę większych ale pojedynczych parkingów, natomiast innym możliwym rozwiązaniem (np. Szczurowa) jest budowa sieci mniejszych parkingów, które skracają odległość dojazdu samochodem indywidualnym; wadą tego rozwiązania jest jednak mniejsza częstotliwość linii autobusowych je obsługujących; większe parkingi z reguły zlokalizowane są z reguły w sąsiedztwie przystanków o dużej częstotliwości linii autobusowych je obsługujących; zasadą przy projektowaniu tych parkingów jest integracja ich ze stanowiskami do parkowania rowerów w systemie „Bike and Ride”; również i tego typu parkingi winny być wyposażone w oświetlenie i monitoring wizyjny.
- Urządzenia do parkowania rowerów w systemie „Bike and Ride” zintegrowane z przystankami autobusowymi; powinny one być wyposażone w zadaszenie, które ze względu na spójność architektoniczną z miejscem dla oczekujących pasażerów, powinno być wspólne; podstawowym zadaniem systemu „Bike and Ride” jest zwiększenie roli roweru w obsłudze transportowej obszaru oraz zwiększenie strefy dogodnej dostępności do przystanków, która wynosi 2-3km, a w przypadku ruchu pieszego tylko 600 – 800m (a więc 3-4 krotnie mniej); ze względu na bezpieczeństwo osób i pozostawionych rowerów winny one być również wyposażone w oświetlenie i monitoring wizyjny.
- Ciągi pieszo-rowerowe, których zadaniem będzie podniesienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym; zaletą takiego rozwiązania jest jednocześnie zaspokojenie potrzeb zarówno pieszych jak i rowerzystów; w obszarach wiejskich bardzo często natężenie ruchu pieszego i rowerowego nie jest duże i nie jest konieczna budowa wyspecjalizowanej infrastruktury dla poszczególnych jej

użytkowników; niektóre działania jak np. budowa mostu nad rzeką Dunajec w miejscowości Melsztyn (gmina Zakliczyn) czy kładek nad potokiem Bela w gminie Iwkowa służyć będą skróceniu czasu dostępu do infrastruktury przystankowej oraz spójności sieci transportowej dla ruchu niezmotoryzowanego.

Przestrzenne rozmieszczenie poszczególnych inwestycji na obszarze objętym niniejszym opracowaniem pokazano na rysunku 2.



Rys. 2. Rodzaje inwestycji realizowanych w poszczególnych gminach subregionu tarnowskiego uczestniczących w projekcie

W poszczególnych gminach objętych opracowaniem przewiduje się realizację zróżnicowanych przedsięwzięć inwestycyjnych. Ich dokładne zestawienie przedstawia się następująco

Gmina Borzęcin

- Budowa parkingu w systemie „Park & Ride” przy stacji Biadoliny Szlacheckie (część północna) wraz ze stanowiskami dla rowerów, przystankami dla komunikacji autobusowej dowozowej, oświetleniem i systemem monitoringu – w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego parkingu przebiega droga gminna połączona wiaduktem z terenami po północnej stronie autostrady A4; zapewnia ona połączenie ze wszystkimi miejscowościami gminy Borzęcin; dodatkowo projektowany parking wyposażony zostanie w stanowiska do parkowania rowerów w systemie „Bike and Ride”, których zadaniem będzie zwiększenie strefy dogodnej dostępności do komunikacji zbiorowej, w obrębie której znajdzie się wieś Bielcza.
- Budowa parkingu w systemie „parkuj i jedź” w miejscowości Borzęcin w okolicy Urzędu Gminy o pojemności 20 stanowisk (w tym 2 dla niepełnosprawnych) i 16 stanowisk dla rowerów wraz z zadaszeniem oraz oświetleniem i monitoringiem wizyjnym – w bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się przystanek autobusowy stanowiący lokalne centrum komunikacyjne; dzięki temu integracja transportu zbiorowego z indywidualnym oraz zbiorowym jest bardzo dobra; ponadto nastąpi uporządkowanie parkowania w centrum wsi, ponieważ już obecnie część osób nieformalnie korzysta z systemu „Park and Ride” i pozostawia swe samochody w miejscach do tego nieprzystosowanych, często utrudniając dostęp do obiektów usługowych
- Budowa parkingu w systemie „parkuj i jedź” w miejscowości Przyborów przy drodze wojewódzkiej 768 (w rejonie stadionu) o pojemności 20 stanowisk (w tym 2 dla niepełnosprawnych) i 10 stanowisk dla rowerów wraz z zadaszeniem zintegrowanym z wiatą przystankową oraz oświetleniem i monitoringiem wizyjnym – integracja z przystankiem autobusowym znajdującym się w bezpośrednim sąsiedztwie parkingu
- Budowa wiaty przystankowej wraz z zadaszonymi miejscami do parkowania 10 rowerów w systemie „Bike and Ride” w miejscowości Przyborów (rejon Remizy OSP) przy drodze powiatowej 1431K – poprawa warunków oczekiwania dla pasażerów oraz zwiększenie strefy dobrej dostępności do komunikacji zbiorowej
- Budowa wiaty przystankowej wraz z zadaszonymi miejscami do parkowania 10 rowerów w systemie „Bike and Ride” w miejscowości Przyborów (przystanek „Przyborów koniec”) przy drodze powiatowej 1431K – poprawa warunków oczekiwania dla pasażerów oraz zwiększenie strefy dobrej dostępności do komunikacji zbiorowej.

Gmina Brzesko

- Budowa parkingu w systemie „Park & Ride” przy stacji Sterkowiec (istnieje obecnie 19 stanowisk) wraz ze stanowiskami dla rowerów, oświetleniem i systemem monitoringu - działka jest własnością gminy; w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego parkingu przebiegają drogi powiatowe 1430K oraz 1434K, które zapewniają dobrą dostępność transportem samochodowym oraz liniami autobusowymi; umożliwią one bardzo dogodny dojazd nie tylko z miejscowości w północno-wschodniej części gminy Brzesko, ale także z terenu gminy Szczurowa; dodatkowo projektowany parking wyposażony zostanie w stanowiska do parkowania rowerów w systemie „Bike and Ride”, których zadaniem będzie zwiększenie strefy dogodnej dostępności do komunikacji zbiorowej; w strefie dogodnego dojazdu rowerem do przystanku w Sterkowcu (która wedle doświadczeń zagranicznych wynosi 2-3km) znajdują się takie wsie jak: Szczepanów, Wokowice, Jadowniki, Maszkienice czy Wola Dębińska.



- Budowa parkingu w systemie „parkuj i jedź” w miejscowości Jadowniki (w rejonie kościoła) przy ul. Podgórskiej (droga powiatowa 1437K) o pojemności 60 stanowisk (w tym 5 dla niepełnosprawnych) i 16 stanowisk dla rowerów wraz z zadaszeniem zintegrowanym z wiatą przystankową – integracja z istniejącym przystankiem autobusowym znajdującym się w bezpośrednim sąsiedztwie parkingu
- Budowa parkingu w systemie „parkuj i jedź” w miejscowości Jadowniki (w rejonie cmentarza) przy ul. Podgórskiej (droga powiatowa 1437K) o pojemności 15 stanowisk (w tym 2 dla niepełnosprawnych) i 8 stanowisk dla rowerów wraz z zadaszeniem zintegrowanym z wiatą przystankową – integracja z istniejącym przystankiem autobusowym znajdującym się w bezpośrednim sąsiedztwie parkingu
- Budowa parkingu w systemie „parkuj i jedź” w miejscowości Szczepanów (w rejonie szkoły) przy ul. Św. Stanisława (droga powiatowa 1340K) o pojemności 60 stanowisk (w tym 5 dla niepełnosprawnych) i 16 stanowisk dla rowerów wraz z zadaszeniem zintegrowanym z wiatą przystankową – integracja z istniejącym przystankiem autobusowym znajdującym się w bezpośrednim sąsiedztwie parkingu
- Budowa parkingu w systemie „parkuj i jedź” w miejscowości Poręba Spytkowska (w rejonie kościoła) przy ul. Bocheńskiej (droga powiatowa 1443K) o pojemności 30 stanowisk (w tym 3 dla niepełnosprawnych) i 16 stanowisk dla rowerów wraz z zadaszeniem zintegrowanym z wiatą przystankową – integracja z istniejącym przystankiem autobusowym znajdującym się w bezpośrednim sąsiedztwie parkingu
- Budowa parkingu w systemie „parkuj i jedź” w miejscowości Okocim (w rejonie cmentarza) przy ul. Goetzwów Okocimskich o pojemności 48 stanowisk (w tym 4 dla niepełnosprawnych) i 16 stanowisk dla rowerów wraz z zadaszeniem zintegrowanym z wiatą przystankową – integracja z istniejącym przystankiem autobusowym znajdującym się w bezpośrednim sąsiedztwie parkingu

Gmina Ciężkowice

- Budowa parkingu w sąsiedztwie stacji Bogoniowice – Ciężkowice wraz ze stanowiskami dla rowerów w systemie „Bike and Ride” – realizacja tego parkingu ma na celu usprawnienie dostępności do przystanku kolejowego i zwiększenia wykorzystania tego bardzo ekologicznego środka transportu, który przy modernizacji taboru może oferować skrócenie czasu podróży i podniesienie jej standardu.
- Budowa parkingu w miejscowości Ciężkowice przy ul. Św. Andrzeja o pojemności 49 stanowisk dla samochodów osobowych (w tym 3 dla niepełnosprawnych) oraz 2 stanowisk dla autobusów wraz z ogrodzeniem i monitoringiem wizyjnym – realizacja tego parkingu jest zasadna ze względu na konieczność redukcji liczby miejsc parkingowych na Rynku w Ciężkowicach, który ma znaczenie historyczne i jest objęty ochroną konserwatorską; z drugiej strony pełni on funkcję lokalnego węzła komunikacji autobusowej; już obecnie w tym obszarze parkuje około 30 samochodów osób, które kontynuują swą podróż komunikacją autobusową; pojazdy te ograniczają wykorzystanie Rynku jako przestrzeni publicznej, ale dodatkowo obniżają walory estetyczne placu o niezaprzeczanych walorach zabytkowych.
- Budowa drogi dojazdowej od parkingu do ul. Św. Andrzeja w Ciężkowicach wraz z budową skrzyżowania w formie małego ronda (droga gminna)

Gmina Czczów

- Budowa parkingu w miejscowości Jurków o pojemności 44 stanowisk (w tym 2 dla niepełnosprawnych) oraz 10 stanowisk dla rowerów wraz ogrodzeniem i monitoringiem wizyjnym
- Budowa parkingu w mieście Czczów o pojemności 50 stanowisk (w tym 3 dla niepełnosprawnych), placem manewrowym dla autobusów kończących linię oraz 20 stanowisk dla rowerów wraz z obiektem socjalnym, miejscem wypoczynku dla rowerzystów oraz ogrodzeniem i monitoringiem wizyjnym
- Budowa drogi dojazdowej od parkingu w Czchowie o długości 40mb do ul. Św. Anny (droga gminna)
- Budowa 100mb chodników umożliwiających bezpieczne dojście z parkingów do sąsiadujących z nimi przystanków

Już obecnie wokół przystanków autobusowych w obydwóch miejscowościach parkują samochody osób, które kontynuują swą podróż komunikacją autobusową: w Jurkowie ok. 15-20 pojazdów, a w Czchowie ok. 10-15. Wykorzystują one infrastrukturę do tego niedostosowaną utrudniając często dostęp do budynków mieszkalnych lub usługowych. Dodatkowo w obrębie obydwóch parkingów zlokalizowane zostaną stanowiska dla parkowania rowerów (system „Bike and Ride”), który jest uznawany za bardzo proekologiczny środek transportu i jego wykorzystanie powoduje zwiększenie strefy dogodnej dostępności do przystanku, która dla pieszych wynosi 600-800m, a dla rowerzystów 2-3km.

Gmina Dąbrowa Tarnowska

Planuje się realizację dużego węzła przesiadkowego, którego elementami będą:

- Budowa parkingu w Dąbrowie Tarnowskiej przy ul. Oleśnickiej (sąsiedztwo dawnej stacji kolejowej - linia obecnie nieczynna) o pojemności ok. 100 samochodów wraz ze stanowiskami dla postoju rowerów;
- Budowa drogi dojazdowej łączącej planowaną obwodnicę z parkingiem (o dł. 400m. i szer. 5m);
- Budowa pętli autobusowej w sąsiedztwie parkingu;
- Budowa obiektów towarzyszących - poczekalnia, mała gastronomia, ogrodzenie, monitoring, oświetlenie.

Projektowany węzeł przesiadkowy zlokalizowany jest przy ul. Oleśnickiej w Dąbrowie Tarnowskiej na terenach dawnej stacji kolejowej. Odległość od centrum miasta wynosi 1300m. W sąsiedztwie znajdują się tereny o charakterze przemysłowym i dlatego też jego lokalizacja nie powinna budzić protestów lokalnej społeczności. Proponowany parking umożliwi wykreowanie węzła przesiadkowego zlokalizowanego na obrzeżach zwartej zabudowy i uwolnienie centrum miasta o charakterze zabytkowym od parkujących samochodów, zwłaszcza osób, które kontynuując swoją podróż transportem zbiorowym pozostawiają swój samochód w tym obszarze. Dla zapewnienia prawidłowego jego funkcjonowania niezbędna jest budowa specjalnej drogi dojazdowej o długości ok. 400m zapewniającej jego powiązanie z realizowaną obecnie obwodnicą miasta. Połączenie to przyczyni się do uwolnienia centrum miasta od ruchu dojazdowego do projektowanego parkingu od potoków samochodowych zmierzających z kierunku północnego i zachodniego, a także od autobusów dalekobieżnych w relacji północ – południe (Kielce/Sandomierz – Tarnów).

Obiekt ten wyposażony zostanie w poczekalnię wraz ze stanowiskami małej gastronomii celem podniesienia standardu przesiadki. W celu zwiększenia bezpieczeństwa pozostawionych na parkingu samochodów oraz ich użytkowników parking zostanie ogrodzony, zainstalowany zostanie system oświetlenia oraz monitoringu.



Ponadto budowa parkingu w systemie „parkuj i jedź” umożliwi wyprowadzenie parkujących samochodów osób, które kontynuują swą podróż transportem zbiorowym i pozostawiają swe samochody w obrębie Rynku w Dąbrowie Tarnowskiej, który ma charakter zabytkowy. Chcąc uwypuklić walory dąbrowskiego rynku jako przestrzeni publicznej wprowadza się ograniczenia liczby miejsc postojowych i przeznaczenia ich dla osób korzystających z punktów usługowych zlokalizowanych w tym obszarze. Szacuje się, że już obecnie ok. 20-30 kierowców korzysta z systemu „parkuj i jedź”. W związku z tym budowa planowanego parkingu przyczyni się także do rewitalizacji centrum Dąbrowy Tarnowskiej, której elementem będzie zorganizowanie nowego węzła komunikacyjnego w obrębie planowanego parkingu i wyprowadzenie linii autobusowych z Rynku. Dodatkowo w obrębie parkingu zlokalizowane zostaną stanowiska dla parkowania rowerów (system „Bike and Ride”), który jest uznawany za bardzo proekologiczny środek transportu, a dodatkowo zwiększy się dostęp do komunikacji zbiorowej osób niezmotywowanych.

Gmina Dębno

- Budowa parkingu w systemie „Park & Ride” przy stacji Biadoliny Szlacheckie (część południowa) wraz ze stanowiskami dla rowerów, oświetleniem i systemem monitoringu - w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego parkingu przebiegają drogi powiatowe 1422K oraz 1407K, które zapewniają dobrą dostępność transportem samochodowym oraz liniami autobusowymi; dodatkowo projektowany parking wyposażony zostanie w stanowiska do parkowania rowerów w systemie „Bike and Ride”, których zadaniem będzie zwiększenie strefy dogodnej dostępności do komunikacji zbiorowej; w strefie dogodnego dojazdu rowerem do przystanku w Biadolinach Szlacheckich znajdują się takie wsie jak: Perła, Łopoń, Biadoliny Radławskie czy Sufczyn; dojazd z nich może odbywać się z wykorzystaniem dróg gminnych o małym natężeniu ruchu samochodowego i zapewniających odpowiednie bezpieczeństwo ruchu rowerowego;
 - Budowa parkingu w systemie „parkuj i jedź” w miejscowości Łysa Góra w sąsiedztwie Zespołu Szkół Technicznych i Ogólnokształcących przy drodze powiatowej 1351K o pojemności 22 stanowisk (w tym 2 dla niepełnosprawnych) i 30 stanowisk dla rowerów wraz z zadaszeniem – integracja z istniejącym przystankiem autobusowym
 - Budowa parkingów dla rowerów w systemie „Bike and Ride” z zadaszeniem zintegrowanym z wiatami przystankowymi o lokalizacjach:
 - Łoniowa (k. remizy OSP) przy drodze powiatowej 1404K – 10 stanowisk do parkowania rowerów,
 - Doły (rejon amfiteatru) przy drodze powiatowej 1404K – 16 stanowisk do parkowania rowerów,
 - Porąbka Uszewska (w rejonie apteki) przy drodze powiatowej 1404K – 10 stanowisk do parkowania rowerów,
 - Dębno (obok miasteczka rowerowego) – 10 stanowisk do parkowania rowerów,
 - Maszkienice (koło kościoła) przy drodze powiatowej 1434K – 16 stanowisk do parkowania rowerów,
 - Biadoliny (koło szkoły) przy drodze powiatowej 1422K – 16 stanowisk do parkowania rowerów,
 - Sufczyn (koło szkoły) – 16 stanowisk do parkowania rowerów.
- Realizacja takich parkingów przyczyni się do poprawy warunków oczekiwania dla pasażerów oraz zwiększenia strefy dobrej dostępności do komunikacji zbiorowej.

Gmina Gnojnik

- Budowa parkingu w miejscowości Gnojnik w sąsiedztwie Domu Strażaka o pojemności około 120 stanowisk (w tym 6 dla niepełnosprawnych) oraz 10 stanowisk dla rowerów z zadaszeniem wraz z elementami małej architektury, miejscem wypoczynku dla rowerzystów oraz ogrodzeniem i monitoringiem wizyjnym
- Budowa parkingu w miejscowości Gnojnik w sąsiedztwie drogi krajowej nr 75 o pojemności około 80 stanowisk (w tym 4 dla niepełnosprawnych) oraz 15 stanowisk dla rowerów z zadaszeniem wraz z elementami małej architektury, miejscem wypoczynku dla rowerzystów oraz ogrodzeniem i monitoringiem wizyjnym
- Budowa ciągu pieszo-jezdnego wzdłuż drogi krajowej nr 75 zapewniającej bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów przy dostępie do przystanków oraz miejsc postoju rowerzystów w systemie „Bike and Ride” o długości 1400mb
- Budowa 3 wiat przystankowych zintegrowanych z miejscami do parkowania rowerów w systemie „Bike and Ride” zlokalizowanych wzdłuż budowanego ciągu pieszo-rowerowego
- Montaż tablic informacyjnych

Już obecnie wokół przystanków autobusowych w obydwóch miejscowościach parkują samochody osób, które kontynuują swą podróż komunikacją autobusową (ich liczba wynosi ok. 40 samochodów). Wykorzystują one infrastrukturę do tego niedostosowaną utrudniając często dostęp do budynków mieszkalnych lub usługowych. Dodatkowo w obrębie obydwóch parkingów zlokalizowane zostaną stanowiska dla parkowania rowerów (system „Bike and Ride”), który jest uznawany za bardzo proekologiczny środek transportu. Celem zapewnienia odpowiedniej dostępności do wybudowanych miejsc do parkowania rowerów wybudowany zostanie ciąg pieszo-rowerowy, który dodatkowo przyczyni się do poprawy pieszych przy dojściu do zlokalizowanych wzdłuż niego przystanków autobusowych.

Gmina Gromnik

- Budowa parkingu w systemie „Park and Ride” o pojemności 54 stanowisk (w tym 4 dla niepełnosprawnych), placem manewrowym dla autobusów kończących linię oraz 20 stanowisk dla rowerów w systemie „Bike and Ride” wraz z obiektem socjalnym, miejscami wypoczynku dla rowerzystów oraz ogrodzeniem, oświetleniem i monitoringiem wizyjnym
- Przebudowa ul. Kolejowej na długości ok. 70mb zapewniającej dojazd do parkingu od ul. Krynickiej (DW977)
- Budowa 100mb chodników umożliwiających bezpieczne dojście z parkingów do sąsiadujących z nimi przystanków

Już obecnie obserwuje się w centrum miejscowości parkowanie samochodów osób, które kontynuują swą podróż komunikacją autobusową. Pojazdy te często ograniczają dostęp do przestrzeni publicznej oraz obiektów mieszkalnych i usługowych. Realizacja parkingu ma na celu wyprowadzenie z tych niewłaściwych miejsc postoju, usprawnienie dostępności do przystanku kolejowego i zwiększenie wykorzystania tego bardzo ekologicznego środka transportu, który przy modernizacji taboru może oferować skrócenie czasu podróży i podniesienie jej standardu. Przeniesienie potoków pasażerskich z transportu autobusowego na kolej będzie jeszcze dodatkowym impulsem ograniczenia niskiej emisji. Budowa parkingu dla rowerów w systemie „Bike and Ride” będzie czynnikiem zachęcającym do wykorzystania ruchu niezmotoryzowanego przy dostępie do przystanku kolejowego i spowoduje, że będzie on mógł być wykorzystywany nie tylko przez mieszkańców samego Gromnika, ale także takich



wsí jak Golanka, Rzepiennik Marciszewski czy Chojnik. Ponadto infrastruktura socjalna dedykowana dla użytkowników tego systemu będzie mogła być wykorzystywana przez turystów.

Gmina Iwkowa

- Budowa stanowisk postojowych w systemie „Bike and Ride” dla 20 rowerów w miejscowości Iwkowa w okolicy Urzędu Gminy w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku autobusowego - integracja transportu zbiorowego i rowerowego oraz zwiększenie zasięgu dogodnej dostępności do komunikacji zbiorowej
- Budowa stanowisk postojowych w systemie „Bike and Ride” dla 20 rowerów w miejscowości Porąbka Iwkowska w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku autobusowego - integracja transportu zbiorowego i rowerowego oraz zwiększenie zasięgu dogodnej dostępności do komunikacji zbiorowej
- Budowa ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż drogi powiatowej 1448K od miejscowości Iwkowa do miejscowości Porąbka Iwkowska o długości 2300m - poprawa dostępności do transportu zbiorowego dla mieszkańców obydwóch miejscowości, poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszego i rowerowego, poprawa dostępności do przystanków transportu zbiorowego
- Budowa kładki pieszo-rowerowej nad potokiem Bela w miejscowości Iwkowa o długości 30m - poprawa dostępności do transportu zbiorowego dla mieszkańców zachodniej części miejscowości oraz z parkingu dla rowerów
- Budowa kładki pieszo-rowerowej w miejscowości Porąbka Iwkowska o długości 30m - poprawa dostępności do transportu zbiorowego dla mieszkańców zachodniej części miejscowości oraz z parkingu dla rowerów

Gmina Pleśna

- Budowa parkingu w systemie „parkuj i jedź” przy przystanku kolejowym Łowczówek-Pleśna o pojemności około 30 stanowisk (w tym 3 dla niepełnosprawnych) oraz 10 stanowisk dla rowerów z zadaszeniem w systemie „Bike and Ride” wraz z elementami małej architektury, miejscem wypoczynku dla rowerzystów oraz oświetleniem i monitoringiem wizyjnym – jego realizacja w połączeniu z podniesieniem jakości obsługi w transporcie kolejowym (zwiększenie częstotliwości funkcjonowania oraz wymiana taboru na nowocześniejszy) może skutkować zmniejszeniem znaczenia komunikacji autobusowej w powiązaniach zewnętrznych Gminy, a poprzez to zmniejszenia niskiej emisji.
- Budowa drogi dojazdowej wraz z chodnikiem zapewniającej dojazd do parkingu przy przystanku kolejowym Łowczówek-Pleśna wraz z modernizacją skrzyżowania z drogą powiatową 1398K mającym na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu, a także dostępności do przystanku autobusowego zlokalizowanego w jego bezpośrednim sąsiedztwie.
- Budowa 4 odcinków zapewniających bezpieczne dojście piesze do przystanków autobusowych o następujących lokalizacjach:
 - na odcinku Rzuchowa „Dwór” – Szczepanowice;
 - na odcinku Świebodzin „Kaplica” – stacja kolejowa Kłokowa – poprawa bezpieczeństwa przy dojściu do przystanku kolejowego i autobusowego, integracja międzygałęziowa transportu zbiorowego;
 - w miejscowości Lichwin wzdłuż drogi powiatowej 1398K pomiędzy istniejącym parkingiem a przystankiem autobusowym – jego realizacja umożliwi integrację transportu indywidualnego i zbiorowego i wykreowanie lokalnego węzła przesiadkowego;

- w miejscowości Janowice na odcinku Dom Kultury – kościół.

Gmina Radłów

- Budowa parkingu w Radłowie przy ul. Kolejowej (w sąsiedztwie Urzędu Gminy i Rynku) o pojemności około 30 stanowisk (w tym 2 dla osób niepełnosprawnych) wraz ze stanowiskami dla rowerów w systemie „Bike and Ride”, oświetleniem i monitoringiem oraz odcinkiem drogi dojazdowej i dostosowaniem istniejącego zjazdu w ciągu ul. Kolejowej do wymogów projektowych

Projektowany parking znajduje się w niewielkiej odległości od Rynku będącego lokalnym węzłem komunikacji autobusowej. Już obecnie w Rynku parkuje ok. 10 samochodów osób, które swą podróż kontynuowały transportem zbiorowym, które utrudniają dostęp do zlokalizowanych tam obiektów usługowych i administracyjnych. Budowa stanowisk do parkowania rowerów w systemie „Bike and Ride” przyczyni się do poprawy dostępności do przystanku autobusowego nie tylko mieszkańców samego Radłowa, którzy ze względu na ekstensywną zabudowę o układzie wielodrożnicy zmuszeni są pokonywać większe odległości niż rekomendowane (600 – 800m). Wykorzystanie roweru zdecydowanie skraca czas podróży dla nich i powoduje, że w strefie dogodnej dostępności (która dla rowerów wynosi 2-3km) znajdują się takie wsie Siedlec, Brzeźnica czy Wola Radłowska; ich obsługa transportem zbiorowym w chwili obecnej jest na niezadowalającym poziomie.

Gmina Szczurowa

- Budowa parkingu w systemie „parkuj i jedź” w miejscowości Szczurowa przy skrzyżowaniu dróg wojewódzkich 768 i 964 o pojemności 30 stanowisk (w tym 3 dla niepełnosprawnych) i 16 stanowisk dla rowerów wraz z zadaszeniem oraz 2 zatok autobusowych na DW768 z wiatami przystankowymi oraz chodników zapewniających bezpieczne dojście z parkingu do przystanków, oświetlenia i monitoringu wizyjnego – integracja z liniami autobusowymi kursującymi po DW768 z pominięciem Szczurowej.
- Budowa parkingu w systemie „parkuj i jedź” w miejscowości Górka przy drodze powiatowej 1338K o pojemności 15 stanowisk (w tym 1 dla niepełnosprawnych) i 10 stanowisk dla rowerów wraz z zadaszeniem – integracja z przystankiem autobusowym znajdującym się w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego parkingu.
- Budowa parkingu w systemie „parkuj i jedź” w miejscowości Wola Przemysłowa przy drodze powiatowej 1336K o pojemności 20 stanowisk (w tym 2 dla niepełnosprawnych) i 10 stanowisk dla rowerów wraz z zadaszeniem oraz wiaty przystankowej – integracja z przystankiem autobusowym znajdującym się w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego parkingu.
- Budowa wiaty przystankowych wraz z zadaszonymi miejscami do parkowania rowerów w systemie „Bike and Ride” w następujących lokalizacjach:
 - Wrzępia (przysiółek Radziejów) – 10 stanowisk dla rowerów,
 - Strzelce Wielkie przy drodze powiatowej 1426K – 16 stanowisk dla rowerów,
 - Niedzieliska w rejonie szkoły i kościoła – 10 stanowisk dla rowerów,
 - Niedzieliska przy skrzyżowaniu z drogą powiatową 1426K – 10 stanowisk dla rowerów i 2 wiaty przystankowe,
 - Rudy Rysie przy drodze wojewódzkiej 768 – 16 stanowisk dla rowerów i 2 wiaty przystankowe.

Realizacja takich parkingów przyczyni się do poprawy warunków oczekiwania dla pasażerów oraz zwiększenia strefy dobrej dostępności do komunikacji zbiorowej.



Gmina Tuchów

- Budowa parkingu w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku kolejowego i autobusowego wraz ze stanowiskami dla rowerów oraz w systemie dowozowym „Kiss and Ride” oraz remontem istniejącej ulicy łączącej projektowany parking z DW977 oraz chodnikiem zapewniającym bezpieczne dojście do przystanku kolejowego; dodatkowo parking ten sąsiaduje z dworcem autobusowym, który niedawno został wyremontowany; w ten sposób wykreowany zostanie duży węzeł przesiadkowy o zasięgu regionalnym; zgodnie bowiem z Planem transportowym przewiduje się, że w Tuchowie będzie następowała integracja pomiędzy transportem kolejowym w kierunku Tarnowa oraz ewentualnie Krakowa, a liniami autobusowymi o charakterze dowozowym z kierunku Gorlic; dodatkowo oprócz dostosowania do współczesnych wymogów transportowych nastąpi rewitalizacja tego obszaru oraz przywrócenie historycznych walorów przestrzeni publicznej.

Gmina Wierzchosławice

- Budowa parkingu w systemie „Park & Ride” przy stacji Bogumiłowice dla ok. 90 samochodów wraz ze stanowiskami dla rowerów, oświetleniem i systemem monitoringu wraz z remontem drogi dojazdowej do drogi powiatowej; istnieje obecnie przystanek autobusowy dobrze zintegrowany z przystankiem kolejowym; w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego parkingu przy przystanku kolejowym w Bogumiłowicach znajduje się węzeł „Tarnów Zachód” w ciągu autostrady A4 oraz droga wojewódzka 975, które zapewniają dobrą dostępność transportem samochodowym oraz liniami autobusowymi; umożliwią one bardzo dogodny dojazd nie tylko z miejscowości w Gminie Wierzchosławice, ale również z gmin Radłów, Wietrzychowice i Wojnicz, a nawet z miejscowości w zachodniej części powiatu dąbrowskiego (bardzo niekorzystny dostęp do dworca w Tarnowie z tego kierunku); dodatkowo projektowany parking wyposażony zostanie w stanowiska do parkowania rowerów w systemie „Bike and Ride”, których zadaniem będzie zwiększenie strefy dogodnej dostępności do komunikacji zbiorowej; w strefie takiej znajdują się takie wsie jak: Wietrzychowice, Sieciechowice, Mikołajowice, Łętowice, Gosławice i Ostrów; dojazd rowerem do stacji w Bogumiłowicach może odbywać się z wykorzystaniem dróg gminnych, które ze względu na niewielkie natężenie ruchu samochodowego nie wymagają rozbudowy o dodatkową infrastrukturę dla rowerzystów.

Gmina Wietrzychowice

- Budowa parkingu w miejscowości Wietrzychowice o pojemności 10 stanowisk (w tym 1 dla niepełnosprawnych) oraz 16 stanowisk dla rowerów wraz z zadaszeniem – jego realizacja umożliwi wyprowadzenie parkujących obecnie samochodów osób, które kontynuują swą podróż transportem zbiorowym i pozostawiają swe samochody w centrum Wietrzychowic, a które utrudniają dostęp do zlokalizowanych tam obiektów administracyjnych i usługowych.
- Budowa ciągu rowerowego o długości 900mb oraz wiaty przystankowej wraz z zadaszonymi miejscami do parkowania 10 rowerów w systemie „Bike and Ride” w miejscowości Demblin – podniesienie bezpieczeństwa rowerzystów i stworzenie lepszych warunków dla ruchu rowerowego dzięki czemu wzrośnie znaczenie roweru w podróżach, a także poprawi się dostępność do zlokalizowanych nieopodal przystanków autobusowych.
- Budowa wiaty przystankowej wraz z zadaszonymi miejscami do parkowania 10 rowerów w systemie „Bike and Ride” w miejscowości Demblin – poprawa warunków oczekiwania dla

pasażerów oraz zwiększenie strefy dobrej dostępności do komunikacji zbiorowej o wieś Nowopole, która jest bardzo słabo obsługiwana transportem zbiorowym

- Budowa wiaty przystankowej wraz z zadaszonymi miejscami do parkowania 12 rowerów w systemie „Bike and Ride” w miejscowości Wola Rogowska – poprawa warunków oczekiwania dla pasażerów oraz zwiększenie strefy dobrej dostępności do komunikacji zbiorowej, gdy z wieś ta charakteryzuje się bardzo rozproszoną zabudową
- Budowa wiaty przystankowej wraz z zadaszonymi miejscami do parkowania 12 rowerów w systemie „Bike and Ride” w miejscowości Jadowniki Mokre – poprawa warunków oczekiwania dla pasażerów oraz zwiększenie strefy dobrej dostępności do komunikacji zbiorowej, co jest bardzo uzasadnione, gdyż wieś ta ma zabudowę rozproszoną o charakterze wielodrożnicy, co powoduje istotne wydłużenie odległości do przystanku autobusowego

Gmina Wojnicz

- Budowa parkingu przesiadkowego w systemie „Park and Ride” o pojemności 58 stanowisk (w tym 3 dla osób niepełnosprawnych) i przystanku autobusowego w Wojniczu przy ul. Tarnowskiej (w sąsiedztwie skrzyżowania z DW975) wraz ze stanowiskami dla rowerów w systemie „Bike and Ride”, systemem oświetlenia i monitoringu; parking zlokalizowany przy granicy miasta po wschodniej stronie w bezpośrednim sąsiedztwie drogi wojewódzkiej 975, a także drogi krajowej 94; takie usytuowanie umożliwia dostęp dla większości użytkowników z ominięciem centrum Wojnicza; ponadto jego budowa umożliwi wyprowadzenie parkujących samochodów osób, które kontynuują swą podróż transportem zbiorowym i pozostawiają swe samochody w obrębie Rynku w Wojniczu, który ma charakter zabytkowy; chcąc uwypuklić walory wojnickiego rynku jako przestrzeni publicznej wprowadza się ograniczenia liczby miejsc postojowych i przeznaczenia ich dla osób korzystających z punktów usługowych zlokalizowanych w tym obszarze; szacuje się, że już obecnie ok. 20-30 kierowców korzysta z systemu „parkuj i jedź”; w związku z tym budowa planowanego parkingu przyczyni się także do rewitalizacji centrum Wojnicza; dodatkowo w obrębie parkingu zlokalizowane zostaną stanowiska dla parkowania rowerów (system „Bike and Ride”), który jest uznawany za bardzo proekologiczny środek transportu, a dodatkowo zwiększy się dostęp do komunikacji zbiorowej osób niezmotywowanych.

Gmina Zakliczyn

- Budowa kładki pieszo-rowerowej na rzece Dunajec pomiędzy miejscowościami Wesołów – Melsztyn o długości ok. 400mb – poprawa dostępności do transportu zbiorowego dla mieszkańców miejscowości w południowo-zachodniej części gminy oraz uzyskanie spójności sieci rowerowej w gminie; zwiększenie walorów turystycznych gminy.
- Budowa wiaty przystankowej wraz 20 stanowiskami postojowymi dla rowerów ze wspólnym zadaszaniem w miejscowości Melsztyn przy drodze wojewódzkiej 980 w sąsiedztwie planowanej kładki nad rzeką Dunajec – integracja transportu zbiorowego i rowerowego, poprawa dostępności do transportu zbiorowego.
- Budowa stanowisk postojowych dla 20 rowerów na Rynku w Zakliczynie, który stanowi lokalny węzeł transportu zbiorowego - integracja transportu zbiorowego i rowerowego oraz zwiększenie zasięgu dogodnej dostępności do komunikacji zbiorowej.
- Budowa ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż drogi wojewódzkiej 980 od planowanej kładki nad Dunajcem w miejscowości Melsztyn do miejscowości Charzewice o długości 1800m - poprawa dostępności do transportu zbiorowego dla mieszkańców miejscowości w zachodniej części gminy, usprawnienie powiązań z Zakliczynie.

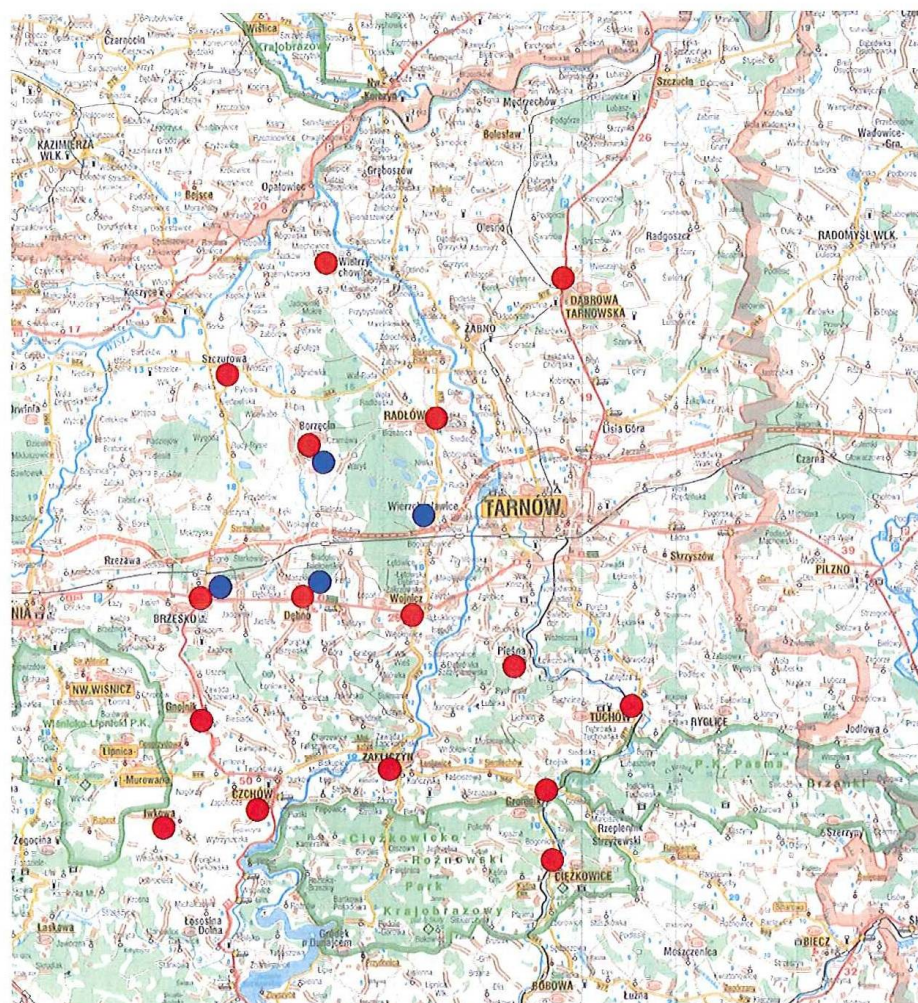


- Budowa ciągu pieszo-rowerowego w miejscowości Wesołów wzdłuż drogi powiatowej 1408K do planowanej kładki nad Dunajcem o długości 1200m - poprawa dostępności do transportu zbiorowego dla mieszkańców miejscowości w południowo-zachodniej części gminy; poprawa dostępności do obiektów turystycznych zlokalizowanych na północnym brzegu Dunajca (np. ruiny zamku w Melsztynie) i wykorzystanie szansy rozwojowej jaką daje turystyka rowerowa.
- Budowa ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż drogi wojewódzkiej 975 pomiędzy miejscowościami Zakliczyn – Roztoka (rondo) o długości 1500m – zapewnienie bezpiecznego dojazdu rowerem oraz dojścia pieszego do Zakliczyna jako lokalnego ośrodka usług (siedziby gminy).
- Budowa ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż drogi powiatowej 1410K pomiędzy miejscowościami Zdonia – Stróże o długości 2500m – poprawa bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów

Praktycznie ogromna większość powyższych zadań inwestycyjnych zostanie dofinansowana z funduszy europejskich w ramach RPO MW z działania „Niskoemisyjny transport miejski – SPR” (działanie 4.5.2). Z działania „Infrastruktura dla obsługi podróżnych SPR” (7.2.4) zostanie dofinansowana budowa 4 parkingów „Park and Ride” wzdłuż linii SKA Kraków – Tarnów (linia nr 91) w następujących lokalizacjach:

- Sterkowiec – gmina Brzesko,
- Biadoliny Północ – gmina Borzęcin,
- Biadoliny Południe – gmina Dębno,
- Bogumiłowice – gmina Wierzchosławice.

Warunkiem skorzystania z tego źródła dofinansowania jest lokalizacja parkingów przesiadkowych „Park and Ride” wzdłuż linii Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej. Dlatego też tylko cztery powyższe inwestycje mogą być dofinansowane z tego działania. Na przyporządkowanie źródeł dofinansowania w poszczególnych gminach na obszarze projektu przedstawiono na rys. 3.



Rys. 3. Źródła finansowania zadań inwestycyjnych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014 – 2020

Kolor czerwony – w ramach działania 4.5.2 „Niskoemisyjny transport miejski SPR”
Kolor niebieski – w ramach działania 7.2.4 „Infrastruktura dla obsługi podróżnych SPR”

Realizacja powyższych inwestycji będzie stanowiła pierwszy etap tworzenia nowoczesnego systemu transportowego na tak dużym obszarze. Dotychczas bowiem tego typu przedsięwzięcia były realizowane przez poszczególne jednostki samorządu terytorialnego oddzielnie. W przypadku tego opracowania zaproponowano rozwiązania w pełni zintegrowane nie tylko w aspekcie poszczególnych gałęzi transportu, ale także pod względem terytorialnym. Zaproponowane rozwiązania są bardzo zróżnicowane i dlatego po ich realizacji należy prowadzić monitoring ich wykorzystania z uwzględnieniem specyfiki lokalnej. Na jego podstawie winna być sporządzona lista zawierając rekomendacje dla dalszej rozbudowy systemu transportowego regionu.