



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO

Kraków, dnia 30 grudnia 2016 r.

Poz. 7993

UCHWAŁA NR XXX/357/2016 RADY MIEJSKIEJ W WIELICZCE

z dnia 20 grudnia 2016 roku

w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Wieliczka”

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 w związku z art. 6 ust. 1 i art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tj.: Dz.U. z 2016 r. poz. 446 z późn. zm.) oraz art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. a i b i ust. 3 i art. 12 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tj.: Dz.U. z 2016 r. poz. 1867) Rada Miejska w Wieliczce uchwala co następuje:

§ 1. Uchwala się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Wieliczka” zwany dalej „planem transportowym” który stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Miasta i Gminy Wieliczka.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Małopolskiego.

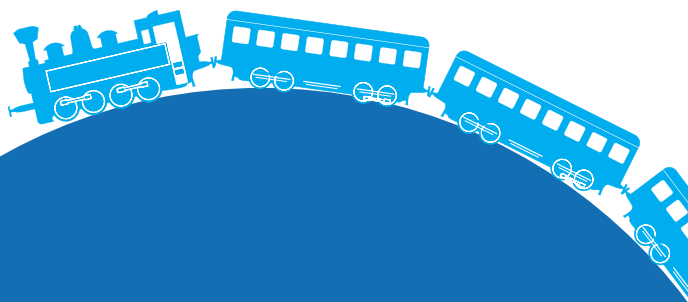
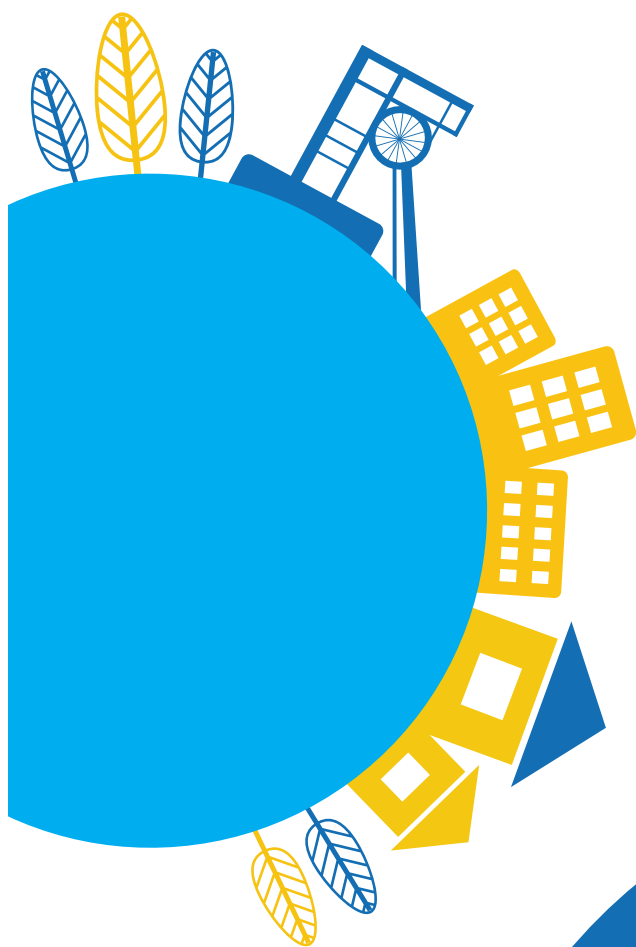
Przewodniczący Rady Miejskiej w Wieliczce
Tadeusz Luraniec

PLAN TRANSPORTOWY DLA GMINY WIELICZKA

WYKONAWCA:
VIA VISTULA

ZAMAWIAJĄCY:
Gmina Wieliczka

Kraków, 2016



PLAN TRANSPORTOWY DLA GMINY WIELICZKA

Kraków, 2016

WYKONAWCA:

Zespół VIA VISTULA

mgr inż. Konrad Chwastek

mgr inż. Mateusz Szpórńóg

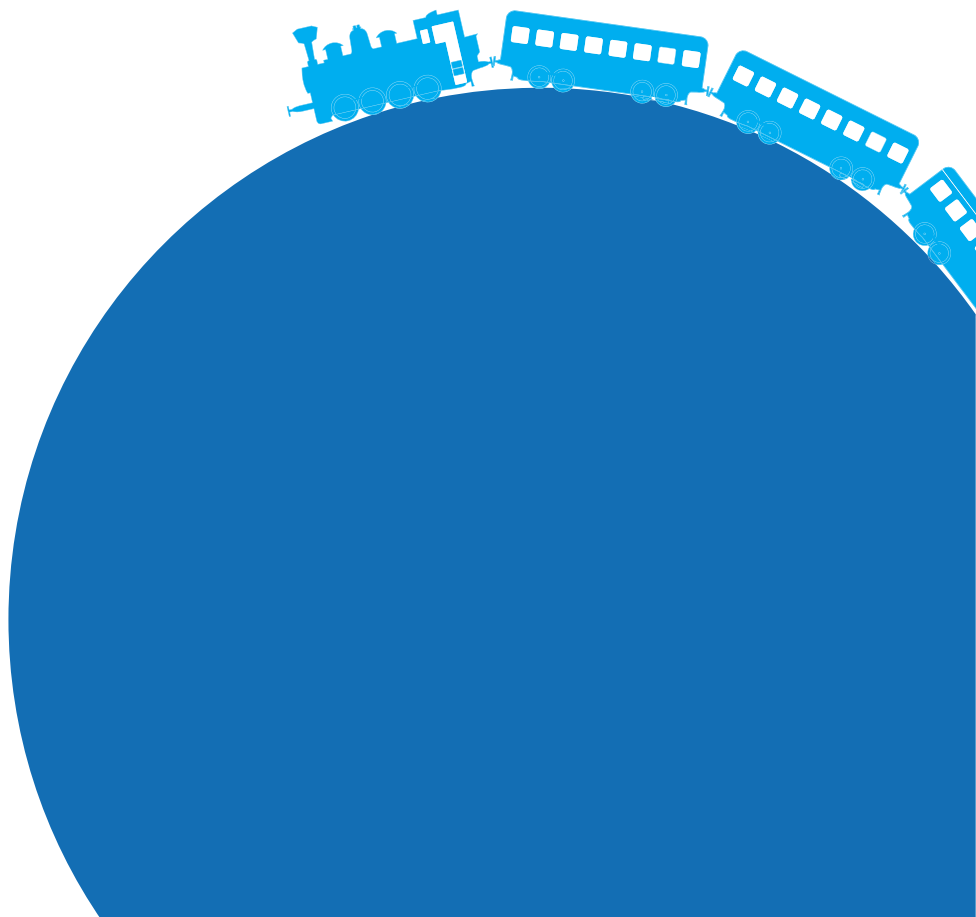
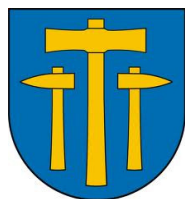
mgr inż. Bartłomiej Wiertel

Opracowanie graficzne: mgr Marta Pilarska



ZAMAWIAJĄCY:

Gmina Wieliczka



SPIS TREŚCI

	SPIS TREŚCI	4
1.	WPROWADZENIE	6
1.1	Cel, zakres i obszar objęty Planem	7
1.2	Spójność Planu transportowego z dokumentami strategicznymi	9
1.3	Komplementarność Planu transportowego z innymi Planami transportowymi	11
2.	CHARAKTERYSTYKA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA GMINY	12
2.1	Obszar i podział administracyjny	12
2.2	Krakowski Obszar Funkcjonalny	12
2.3	Liczba ludności i gęstość zaludnienia	12
2.4	Liczba ludności w wieku produkcyjnym i nieprodukcyjnym	13
2.5	Liczba podmiotów gospodarczych	13
2.6	Turystyka	14
2.7	Wielicka Strefa Aktywności Gospodarczej	14
2.8	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej	14
3.	CHARAKTERYSTYKA SIECI KOMUNIKACYJNEJ GMINY	15
3.1	Sieć transportowa Gminy	15
3.1.1	Infrastruktura drogowa	15
3.1.2	Infrastruktura kolejowa	16
3.2	Dostępność systemu dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	17
3.3	Charakterystyka publicznego transportu zbiorowego	17
3.3.1	Transport drogowy	17
3.3.2	Transport kolejowy	19
4.	OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH	20
5.	SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	22
5.1	Autobusowe linie aglomeracyjne	22
5.2	Autobusowe Linie Dowozowe	23
5.3	Węzły przesiadkowe	24
6.	PRZEWIDYWANIE FINANSOWE USŁUG PRZEWOZOWYCH	26
7.	PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU	27
7.1	Podział zadań przewozowych	27
7.2	Preferencje wyboru środka transportu	27
7.3	Preferencje dotyczące wyboru środka transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej	29

SPIS TREŚCI

8	ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW	30
8.1	Organizator publicznego transportu zbiorowego	30
8.2	Tryb wyboru Operatora	32
8.3	Sposób oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	32
9.	POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	33
10.	PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA	36
11.	KIERUNKI ROZOWJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	37
	SPIS TABEL	38
	SPIS RYSUNKÓW	38



1. WPROWADZENIE

Podstawą prawną opracowania Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Wieliczka, zwanego dalej Planem transportowym lub Planem, jest:

- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015r. poz. 1440),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2011r. nr 117, poz. 684).

Plan transportowy opracowano z uwzględnieniem zapisów m.in.:

- Strategii Rozwoju Miasta i Gminy Wieliczka na lata 2015-2022 przyjętej Uchwałą Nr VIII/70/2015 Rady Miejskiej w Wielicze z dnia 25 czerwca 2015r.,
- Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim przyjętej Uchwałą Nr LVI/908/14 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27 października 2014r.,
- Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących, z którymi Gmina Kraków zawarła porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego przyjętej Uchwałą Nr LXXX/1220/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 28 sierpnia 2013r.,
- Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020 stanowiącego załącznik nr 1 do Uchwały Nr 1423/15 Zarządu Województwa Małopolskiego z dnia 22 października 2015r. dla działania 4.5 Niskoemisyjny Transport Miejski,
- Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego (wersja 4.0),
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999r. nr 43, poz. 430 z późn. zm.).

Plan transportowy po przyjęciu przez Radę Miejską w Wielicze stanowi akt prawa miejscowego. Ustalenia Planu dotyczą usług użyteczności publicznej, wykonywanych przez operatorów publicznego transportu zbiorowego, których organizatorem jest Gmina Wieliczka. Plan transportowy nie obejmuje swoim zakresem przewozów komercyjnych realizowanych na terenie Gminy, jak również przewozów w transporcie linowym, linowo-terenowym oraz żegludze śródlądowej.

Plan transportowy bazuje na rozstrzygnięciach strategicznych dokumentów rządowych oraz wojewódzkich programujących rozwój kraju oraz województwa małopolskiego, a także dokumentów gminnych określających kierunki rozwoju Gminy. Jest z nimi komplementarny i spójny. Ma charakter wtórny wobec zamierzeń inwestycyjnych, nie wyznacza ram późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących mieć znaczący wpływ na środowisko, lecz stanowi narzędzie do efektywnego planowania, organizowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym z wykorzystaniem istniejącej bądź planowanej infrastruktury transportowej.

Plan transportowy dla Gminy Wieliczka jest dokumentem średniookresowym, został opracowany na lata 2016-2025.

1. WPROWADZENIE

Plan transportowy przewiduje rozwój usług użyteczności publicznej oraz kształtowanie publicznego transportu zbiorowego według zasady zrównoważonego rozwoju, co pozwoli na poprawę bezpieczeństwa podróżowania, efektywności funkcjonowania systemu transportowego i ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko. Planowany proces rozwoju transportu uwzględnia oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierza do wykorzystania różnych środków transportu, a także promuje przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu. W sytuacji wystąpienia niekorzystnych uwarunkowań zewnętrznych, na które Organizator nie ma bezpośredniego wpływu (np. niedotrzymywanie przez partnerów zapisów umów, kryzys gospodarczy), rozwój usług użyteczności publicznej może być ograniczony lub może go nie być wcale. W takiej sytuacji Gmina Wieliczka będzie podejmować działania zmierzające do zapewnienia usług mogących zaspokoić potrzeby przewozowe co najmniej w głównych korytarzach transportowych charakteryzujących się największym popytem z perspektywą rozwoju usług użyteczności publicznej.

Zrównoważony rozwój transportu prowadzący do zmniejszenia negatywnych skutków oddziaływania transportu na środowisko naturalne oraz zapewnienia wysokiej jakości usług transportowych, w tym poprawy dostępności transportu dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej mobilności jest możliwy poprzez preferowanie transportu zbiorowego jako realnej alternatywy dla podróży realizowanych transportem indywidualnym.

1.1 Cel, zakres i obszar objęty Planem

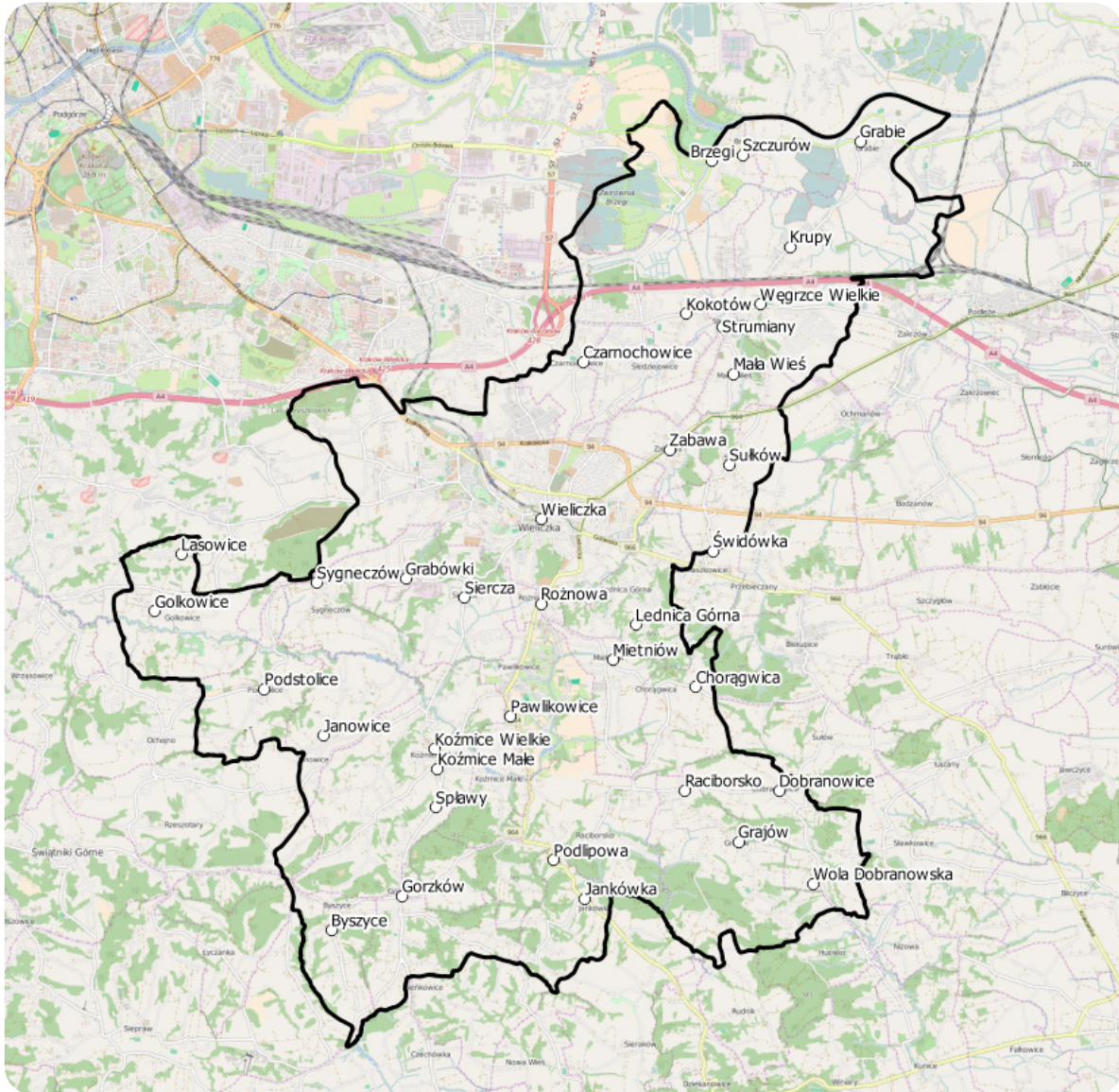
Podstawowym celem Planu transportowego jest zaplanowanie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie Gminy Wieliczka w sposób prowadzący do podniesienia dostępności transportowo-komunikacyjnej Gminy, w tym dostosowanie systemu transportu publicznego do potrzeb mieszkańców Gminy, a także usprawnienia połączeń transportowych z Krakowem i Krakowskim Obszarem Metropolitalnym. Plan transportowy przyczyni się do realizacji wyzwań transportowych określonych w dokumentach strategicznych Gminy. Plan przewiduje zwiększenie roli integracji transportu zbiorowego, a także poprawę udziału transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych.

Zgodnie z zapisami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym Plan transportowy określa:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych,
- przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- zasady organizacji rynku przewozów,
- pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

Plan transportowy obejmuje obszar administracyjny Gminy Wieliczka.

1. WPROWADZENIE



Rysunek 1.1 Obszar objęty planem transportowym
Źródło: openstreetmap.org

1. WPROWADZENIE

1.2 Spójność Planu transportowego z dokumentami strategicznymi

■ Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030)

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, przyjęta przez rząd w grudniu 2011r., jest najważniejszym dokumentem strategicznym dotyczącym zagospodarowania przestrzennego kraju. Przedstawia wizję zagospodarowania przestrzennego kraju do 2030r., określa cele i kierunki polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, a także wskazuje zasady, według których działalność człowieka powinna być realizowana w przestrzeni. KPZK 2030 jako cel strategiczny polityki przestrzennego zagospodarowania kraju określa „efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia ogólnych celów rozwojowych – konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w długim okresie”. Na podstawie diagnozy sytuacji, w tym najważniejszych uwarunkowań rozwojowych oraz trendów rozwojowych kraju na tle międzynarodowym, przede wszystkim w skali Unii Europejskiej w KPZK 2030 określono sześć celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w horyzoncie roku 2030, służących realizacji celu strategicznego:

Cel 1: Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności.

Cel 2: 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.

Cel 3: Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.

Cel 4: Kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski.

Cel 5: Zwiększenie odporności struktury przestrzennej na zagrożenia naturalne i utratę bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa.

Cel 6: Przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego.

Założenia Planu transportowego uwzględniającego funkcjonalne powiązanie Gminy z Miastem Kraków, określającego działania zmierzające do stworzenia zintegrowanego i zrównoważonego systemu transportowego, podnoszącego dostępność transportową przy jednoczesnym uwzględnieniu potrzeby ochrony środowiska naturalnego, są zgodne z celami określonymi w KPZK 2030.

■ Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Małopolskiego

Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Małopolskiego (uchwała Nr XV/174/03 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 22 grudnia 2003r.) jest jednym z najważniejszych dokumentów planistycznych województwa. Zakłada wielotorowe działania w kierunku usprawnienia funkcjonowania i obsługi regionu zbiorowym transportem osób w tym m.in. priorytety dla rozwoju transportu publicznego, uzasadnione ekonomicznie wykorzystywanie transportu szynowego w obszarze aglomeracji, szczególnie uzasadnione w obsłudze powiązań z obszarem podmiejskim. Kierunki określone w dokumencie uwzględnione zostały w Planie transportowym, co przyczyni się do zrównoważonego rozwoju województwa.

1. WPROWADZENIE

■ Strategia Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2011-2020

Zapisy Planu, w szczególności w zakresie poprawy dostępności transportowej zarówno wewnątrz Gminy jak i w połączeniach z Krakowem i Krakowskim Obszarem Metropolitalnym, wpisują się w realizację celu strategicznego dla Obszaru 3: Infrastruktura dla dostępności komunikacyjnej Strategii Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2011-2020 (Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr XII/183/11 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 26 września 2011r.) zdefiniowanego jako Wysoka zewnętrzna i wewnętrzna dostępność komunikacyjna regionu dla konkurencyjności gospodarczej i spójności przestrzennej, a także pośrednio celów strategicznych dla Obszaru 2: Dziedzictwo i przemysł czasu wolnego tj. Wysoka atrakcyjność Małopolski w obszarze przemysłów czasu wolnego dzięki wykorzystaniu potencjału dziedzictwa regionalnego i kultury oraz Obszaru 4: Krakowski Obszar Metropolitalny i inne subregiony określonego jako Silna pozycja konkurencyjna Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego w przestrzeni europejskiej oraz wzrost potencjału ekonomicznego subregionów w wymiarze regionalnym i krajowym.

■ Strategia Rozwoju Transportu w Województwie Małopolskim na lata 2010-2030

Strategia Rozwoju Transportu w Województwie Małopolskim na lata 2010-2030 (zatwierdzona Uchwałą Nr 1434/10 Zarządu Województwa Małopolskiego z dnia 25 listopada 2010r.) jako cel ogólny w odniesieniu do transportu publicznego wskazuje zwiększenie jego roli w przewozach pasażerskich w województwie. Cel ten będzie osiąganym poprzez integrację środków transportu publicznego, integrację taryfową środków transportu publicznego, budowę systemu parkingów Park and Ride, a także 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. Realizacja zadań określonych w Planie transportowym w pełni wpisuje się w strategiczne cele Województwa Małopolskiego w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Przyczyni się do tworzenia zrównoważonego, odpowiadającego potrzebom mieszkańców i turystów systemu transportowego w regionie.

■ Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Wieliczka na lata 2015-2022

Plan transportowy jest spójny i komplementarny z zapisami Strategii Rozwoju Miasta i Gminy Wieliczka na lata 2015-2022. W ramach Celu strategicznego 2: Podniesienie dostępności transportowo-komunikacyjnej Gminy Wieliczka dla Domeny 1: Funkcjonalna gmina – wysoka jakość usług komunalnych, komunikacyjnych i administracyjnych realizuje Cel operacyjny 2.1: Dostosowanie systemu transportu publicznego do potrzeb mieszkańców Gminy Wieliczka, a także Cel operacyjnych 2.3: Usprawnienie połączeń komunikacyjnych z Krakowem i Krakowskim Obszarem Metropolitalnym. Pośrednio, poprzez wzrost udziału ilości podróży realizowanych publicznym transportem zbiorowym, przyczynia się do realizacji Celu operacyjnego 2.2: Zwiększenie bezpieczeństwa drogowego i pieszego w obrębie całej Gminy oraz poprawa połączeń drogowych.

■ Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego

Założenia Planu transportowego są zgodne z Koncepcją systemu transportu Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego stanowiącą załącznik nr 5 do Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego, która jako cel strategiczny odnoszący się do transportu podaje przebudowę i rozbudowę systemu transportu obszaru tworzącą spójny, zrównoważony i niskoemisyjny system transportu zapewniający wysoką jakość życia mieszkańców oraz rozwój społeczno-gospodarczy gmin Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego (KrOF). Koncepcja zakłada, że system ten powinien działać głównie w oparciu o transport szynowy i/lub autobusowy oraz rowerowy. Realizacja tego założenia może spowodować istotne ograniczenie podróży wykonywanych transportem samochodowym, poprzez rozwój publicznego transportu zbiorowego.

1. WPROWADZENIE

1.3 Komplementarność Planu transportowego z innymi Planami transportowymi

- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim zakłada, że podstawą usług przewozowych w regionie będzie transport kolejowy uzupełniany siecią autobusowych linii dowozowych do wybranych węzłów przesiadkowych oraz siecią regionalnych linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Wsparcie usług kolejowych dowozowymi liniami autobusowymi odbywać się będzie w ramach Planu Województwa, a także dobrowolnie we współpracy z samorządami powiatów i gmin. Plan transportowy Województwa Małopolskiego duży nacisk kładzie na integrację transportu zarówno w wymiarze wewnątrzgałęziowym, międzygałęziowym, jak i przestrzennym.

Realizacja działań założonych w Planie transportowym dla Gminy Wieliczka przyczyni się do stworzenia zintegrowanego i zrównoważonego systemu transportowego na obszarze Gminy. Dzięki ich komplementarności z działaniami realizowanymi przez Województwo Małopolskie, zgodnie z koncepcją przyjętą w Planie transportowym Województwa, przyczyni się do stworzenia spójnego, dostosowanego do potrzeb pasażerów systemu transportowego w Małopolsce.

- Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących, z którymi Gmina Kraków zawarła porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego

Miasto i Gmina Wieliczka na mocy porozumienia międzygminnego zawartego 20 grudnia 2007r. powierzyły Gminie Miejskiej Kraków wykonywanie zadań publicznych w ramach lokalnego transportu zbiorowego w zakresie linii komunikacyjnych określonych w porozumieniu. Dokument określa parametry usług przewozowych, zasady dotyczące obowiązywania cen biletów, uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, opłat dodatkowych i przepisów porządkowych oraz zasady finansowania połączeń.

Wizja transportu publicznego w Krakowie i w sąsiednich gminach, określona w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących, z którymi Gmina Kraków zawarła porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, zakłada funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i chroniącego środowisko naturalne publicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym. Dokument zakłada również, że docelowo w korytarzach obsługiwanych przez Szybką Kolej Aglomeracyjną powinna nastąpić rezygnacja z obsługi liniami autobusowymi.

Linie komunikacyjne objęte porozumieniem pozwalają na realizację podróży przede wszystkim pomiędzy Miastem Krakowem i Gminą Wieliczka. Sieć połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej określona w niniejszym Planie umożliwi wykonywanie podróży wewnątrz gminy, a dzięki integracji z liniami organizowanymi przez Województwo Małopolskie i Gminę Miejską Kraków przyczyni się do znacznego wzrostu dostępności transportowej.

2. CHARAKTERYSTYKA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA GMINY

2.1 Obszar i podział administracyjny

Gmina miejsko-wiejska Wieliczka położona jest w centralnej części Województwa Małopolskiego, w Powiecie Wielickim. Zlokalizowana jest na południowy wschód od Miasta Krakowa. Jej strukturę administracyjną tworzą miasto Wieliczka i 29 sołectw: Brzegi, Byszyce, Chorągwica, Czarnochowice, Dobranowice, Golkowice, Gorzków, Grabie, Grabówki, Grajów, Jankówka, Janowice, Kokotów, Koźmice Małe, Koźmice Wielkie, Lednica Górna, Mała Wieś, Mietniów, Pawlikowice, Podstolice, Raciborsko, Rożnowa, Siercza, Strumiany, Sułków, Sygnezów, Śledziejowice, Węgrzce Wielkie, Zabawa.

Powierzchnia Gminy wynosi 100,1 km², w tym powierzchnia miasta Wieliczka - będącego siedzibą Gminy i Powiatu – 13,4 km².

2.2 Krakowski Obszar Funkcjonalny

Gmina Wieliczka wchodzi w skład Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego (KrOF) – obszaru wydzielonego z subregionu: Krakowski Obszar Metropolitalny – Metropolia Krakowska – charakteryzującego się intensywnymi powiązaniem funkcjonalnymi z Krakowem. KrOF tworzy miasto Kraków wraz z otaczającymi go gminami: Biskupice, Czernichów, Igołomia-Wawrzeńczyce, Kocmyrzów-Luborzyca, Liszki, Michałowice, Mogilany, Niepołomice, Skawina, Świątniki Górne, Wieliczka, Wielka Wieś, Zabierzów, Zielonki.

Diagnoza przedstawiona w Strategii ZIT dla Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego pozwala na zdefiniowanie następujących wniosków:

- Gmina Wieliczka jest jednym z ważniejszych w skali KrOF, wyspecjalizowanym ośrodkiem szkolnictwa zawodowego,
- jest czwartym pod względem wielkości rynkiem pracy w KrOF (7,8 tys.),
- wg danych NSP 2011 do pracy w Krakowie z obszaru Gminy Wieliczka dojeżdża 5,3 tys. osób - - najliczniejsza grupa w KrOF,
- do pracy w Wieliczce przyjeżdża 4 tys. osób, co plasuje ją na czwartym miejscu w KrOF,
- ze względu na migracje ludności i dalszy wzrost liczby mieszkańców KrOF systematycznie będą wzrastać potrzeby transportowe Krakowa i KrOF,
- mając na uwadze katastrofalny stan powietrza i zatłoczenie dróg konieczne jest odwrócenie trendu rosnących podróży transportem indywidualnym i malejących transportem zbiorowym w KrOF.

2.3 Liczba ludności i gęstość zaludnienia

Gmina Wieliczka liczy 55 941 mieszkańców. Na terenie miasta Wieliczka zamieszkuje 38,75% ludności. Gęstość zaludnienia jest znacznie wyższa niż średnia dla Polski, która wynosi 123 os/km² oraz Województwa Małopolskiego (222 os/km²), a także Powiatu Wielickiego (292 os/km²). Kształtuje się na poziomie 561 os/km², przy czym gęstość zaludnienia na terenie miasta wynosi 1616 os/km², a na terenach wiejskich 397 os/km².

W tabeli 2.1 przedstawiono zmiany gęstości zaludnienia w okresie 2002-2014. Na przestrzeni ostatnich lat gęstość zaludnienia na obszarze Gminy systematycznie wzrasta. Wzrost gęstości zauważalny jest zarówno na terenie Miasta, jak i na terenach wiejskich.

W tabeli 2.1 przedstawiono zmiany gęstości zaludnienia w okresie 2002-2014. Na przestrzeni ostatnich lat gęstość zaludnienia na obszarze Gminy systematycznie wzrasta. Wzrost gęstości zauważalny jest zarówno na terenie Miasta, jak i na terenach wiejskich.

Według danych GUS zawartych w opracowanej w 2014r. prognozie ludności dla powiatów i miast na prawie powiatu oraz podregionów na lata 2014-2050 liczba ludności zamieszkującej powiat wielicki będzie systematycznie wzrastać. Uwzględniając dotychczasowe trendy należy przyjąć, że również nastąpi wzrost liczby mieszkańców w Gminie Wieliczka.

2. CHARAKTERYSTYKA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA GMINY

Tabela 2.1 Gęstość zaludnienia w latach 2002 - 2014
Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Rok	Gęstość zaludnienia [os./km ²]				
	2002	2005	2008	2011	2014
Polska	122	122	122	123	123
Województwo Małopolskie	214	215	217	220	222
Powiat wielicki	240	256	265	281	292
Gmina Wieliczka	458	480	503	539	561
Wieliczka – miasto	1366	1429	1462	1549	1616
Wieliczka – obszar wiejski	318	333	354	381	397

2.4 Liczba ludności w wieku produkcyjnym i nieprodukcyjnym

Sytuację na rynku pracy można scharakteryzować za pomocą różnych wskaźników. Wiek produkcyjny to ludność od 18-tego roku życia do momentu przejścia na emeryturę, stanowi ona 62,99 % mieszkańców Gminy. Pozostała część to ludność w wieku nieprodukcyjnym, która stanowi 37,01 % mieszkańców, w tym 20,39 % to ludność w wieku przedprodukcyjnym, a 16,63 % - ludność w wieku poprodukcyjnym. Wśród mieszkańców miasta 61,35 % stanowią osoby w wieku produkcyjnym, 19,14 % w wieku przedprodukcyjnym, a 19,51 % w wieku poprodukcyjnym.

Stopa bezrobocia rejestrowanego dla Powiatu wielickiego wynosi 9,3 % i jest niższa od stopy bezrobocia w Województwie Małopolskim (9,7 %) oraz w kraju (11,4 %).

2.5 Liczba podmiotów gospodarczych

W tabeli 2.2 zestawiono wskaźniki charakteryzujące podmioty funkcjonujące w gospodarce narodowej. Najbardziej miarodajny „podmioty na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym” przyjmuje następujące wartości:

- w kraju wynosi 170,
- dla całej Gminy jest o 18 % wyższy,
- dla obszaru miasta wzrasta o 55 %,
- dla obszaru wiejskiego jest o 4 % niższy.

Liczba podmiotów na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym w stosunku do roku 2010 wzrosła dla Gminy o 23,2, dla obszaru miasta o 25,3, a dla obszarów wiejskich o 22,6.

Tabela 2.2 Podmioty gospodarki narodowej – wskaźniki (2014r.)
Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Jednostka terytorialna	Wskaźniki			
	Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności	Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą na 100 osób w wieku produkcyjnym	Fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne na 1000 mieszkańców	Podmioty na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym
Polska	122	12,2	3	170,0
Województwo Małopolskie	214	12,4	3	168,6
Powiat wielicki	240	13,9	3	174,7
Gmina Wieliczka	458	16,0	3	200,9
Wieliczka – miasto	1366	19,4	3	263,8
Wieliczka – obszar wiejski	318	14,0	2	162,7

2. CHARAKTERYSTYKA SPOŁECZNO-GOSPORADCZA GMINY

2.6 Turystyka

Gmina Wieliczka stanowi ważny punkt na mapie turystycznej Województwa Małopolskiego. Do głównych atrakcji turystycznych należą:

- Kopalnia Soli Wieliczka wraz z Tężnią,
- Muzeum Żup Krakowskich,
- Zamek Żupny,
- Kościół św. Klemensa,
- Kościół i klasztor oo. Franciszkanów,
- Zabytkowy kościółek św. Sebastiana z XVI wieku,
- Kościół pw. Wniebowzięcia Najświętszej Marii Panny w Grabiu,
- Kościół pw. Ducha Świętego w Podstolicach,
- Pałac Konopków,
- Pałac Przychockich,
- Ogród Żupny,
- Krypta kaplicy Morsztynów w kościele św. Klemensa,
- Malowidło 3D "Solny Świat",
- Średniowieczny Szyb Regis.

Największe nagromadzenie atrakcji znajduje się w centrum miasta. Zlokalizowane jest tam również Centrum Edukacyjno-Rekreacyjne Solne Miasto, w skład którego wchodzi rozbudowana infrastruktura sportowa oraz Centrum konferencyjno-szkoleniowe. Bliskość Krakowa, dogodnie położenie transportowe oraz atrakcyjne zabytki plasują Wieliczkę wśród najczęściej odwiedzanych miast w kraju.

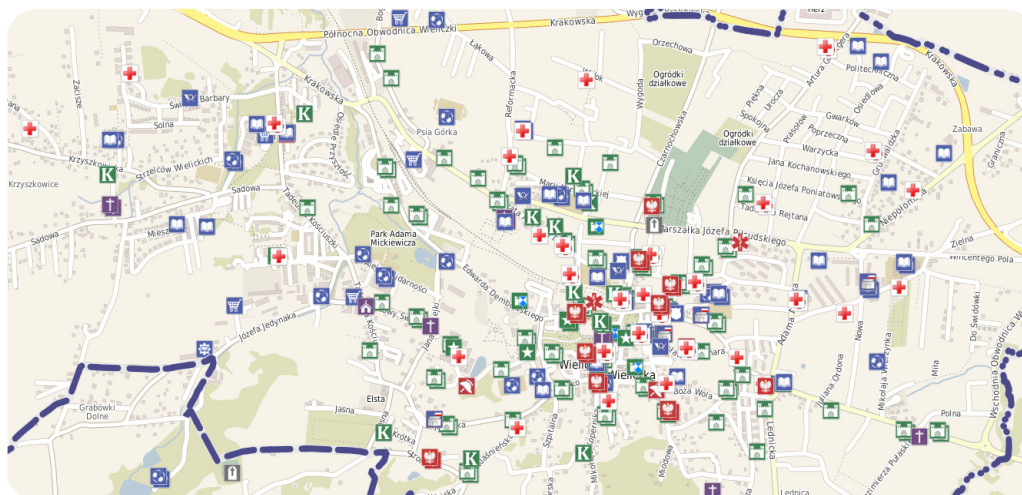
2.7 Wielicka Strefa Aktywności Gospodarczej

Wielicka Strefa Aktywności Gospodarczej zlokalizowana jest w północnej części gminy, na obszarze przylegającym do autostrady A4 i linii kolejowej nr 91.

Zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Wieliczka w północnej części gminy znajdują się tereny zabudowy usługowej, produkcyjnej i magazynowej, tereny składów i eksploatacji kruszyw.

2.8 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

Obiekty użyteczności publicznej skoncentrowane są przede wszystkim na terenie miasta Wieliczka. Największa ich liczba dostępna jest w centrum. Ponadto jako miejsca lokalizacji obiektów użyteczności publicznej należy uznać centra poszczególnych miejscowości na terenie Gminy.



Rysunek 2.1 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej na terenie miasta Wieliczka
Źródło: System Informacji Przestrzennej, Urząd Miasta i Gminy Wieliczka

3. CHARAKTERYSTYKA SIECI KOMUNIKACYJNEJ GMINY

3.1 Sieć transportowa Gminy

3.1.1 Infrastruktura drogowa

Gmina Wieliczka posiada dogodne położenie transportowe. Bliskie sąsiedztwo węzłów autostradowych Wielicka i Bieżanów zlokalizowanych na autostradzie A4, stanowiącej polski odcinek drogi E40, zapewnia wysoką dostępność drogową. Do najważniejszych ciągów drogowych, oprócz autostrady, na terenie Gminy należą:

- droga krajowa 94: Olkusz – Modlniczka – droga 7 – droga A4 - Wieliczka – Targowisko – Tarnów,
- droga wojewódzka 964: Kasina Wielka – Dobczyce – Wieliczka – Niepołomice – Ispina – Zielona – Szczurowa – Biskupice Radłowskie,
- droga wojewódzka 966: Wieliczka – Gdów – Muchówka – Tymowa.

W tabeli 3.1 zestawiono natężenia ruchu, występujące na tych drogach na odcinkach przebiegających przez teren Gminy wg Generalnego Pomiaru Ruchu przeprowadzonego w roku 2010. Należy zaznaczyć, że po oddaniu do ruchu kolejnych odcinków autostrady A4 nastąpił znaczny spadek natężenia ruchu na DK 94 na rzecz autostrady. Spośród dróg wojewódzkich największe natężenie ruchu odnotowano na DW 964 na odcinku Wieliczka-Niepołomice.

Tabela 3.1 Natężenia ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich wg GPR 2010 [Poj./dobę]

Źródło: opracowanie własne na podstawie GPR 2010

Numer drogi	Nazwa i numer punktu	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych							
			Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Autobusy	Ciągniki rolnicze	Samochody ciężarowe		
								bez przycz.	z przycz.	
			SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR
A4	Wieliczka – Szarów 20424	18499	39	12509	1369	246	0	1027	3309	
94g	Wieliczka / obwodnica / 20303	16097	88	12584	1614	66	5	830	910	
94g	Wieliczka – Targowisko 90304	6838	38	5325	728	54	1	317	375	
964	Wieliczka / przejście / 12079	7457	52	5676	1312	67	0	216	134	
964	Wieliczka – Niepołomice 12080	8934	54	6940	992	54	9	438	447	
966	Wieliczka – Gdów 12093	7318	66	6389	578	37	7	146	95	

W centrum Wieliczki obowiązuje Strefa Płatnego Parkowania. Obejmuje ulice: Sikorskiego, Kilińskiego, Batorego, Mickiewicza, Limanowskiego (zatoki parkingowe przy UMiG oraz naprzeciw OSP Wieliczka), Moniuszki, Górsko, Legionów, Powstania Warszawskiego, Zamkową i Plac Kościuszki oraz Rynek Górny. Parkowanie jest płatne w godzinach 8:00 – 16:00 w dni robocze oraz 8:00 – 14:00 w soboty. W niedziele i święta nie są pobierane opłaty za parkowanie pojazdów. Istnieje możliwość zakupu biletów jednorazowych w parkometrach lub uiszczenia opłaty abonamentowej.

3. CHARAKTERYSTYKA SIECI KOMUNIKACYJNEJ GMINY

3.1.2 Infrastruktura kolejowa

Przez teren Gminy przebiegają dwie zelektryfikowane linie kolejowe:

- Linia kolejowa jednotorowa nr 109: Kraków Bieżanów – Wieliczka Rynek,
- Linia kolejowa dwutorowa nr 91: Kraków Główny – Medyka.

Linia kolejowa nr 109, zmodernizowana w 2012r. w ramach projektu POIiŚ7.3-7 „Zintegrowany System Transportu Zbiorowego w aglomeracji krakowskiej”, wykorzystywana jest wyłącznie do obsługi ruchu aglomeracyjnego, natomiast linia nr 91, wchodząca w skład korytarza kolejowa E30/C-E30, służy do obsługi pasażerskich połączeń międzynarodowych, międzywojewódzkich i wojewódzkich, a także do obsługi ruchu towarowego. Linia nr 91 została zmodernizowana na odcinku od Podłęża w kierunku Rzeszowa, natomiast odcinek Kraków – Podłęże planowany jest do modernizacji w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E30 na odcinku Kraków Główny towarowy - Rudzice wraz z budową torów linii aglomeracyjnej na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów – Kraków Bieżanów”.

Dostęp do transportu kolejowego umożliwiają cztery przystanki osobowe: Kokotów i Węgrzce Wielkie na linii nr 91, Wieliczka Bogucice i Wieliczka Rynek na linii nr 109 oraz jedna stacja kolejowa Wieliczka Park (linia nr 109). Przy stacji kolejowej Wieliczka Park zlokalizowany jest parking przesiadkowy funkcjonujący w trybie Parkuj i Jedź (P+R). Do korzystania z parkingu uprawnia ważny bilet kolejowy na podróż z/do Wieliczki. Dodatkowo na stacji Wieliczka Park oraz na przystanku Wieliczka Rynek zlokalizowane są automaty biletowe.

Tabela 3.2 Wykaz stacji i przystanków kolejowych na terenie Gminy wraz z wyposażeniem
Źródło: opracowanie własne na podstawie atlaskolejowy.pl

Nazwa	Rodzaj	Numer linii	Automat biletowy	Parking P&R	Wiata przystankowa
Kokotów	Przystanek osobowy	91	-	-	TAK
Węgrzce Wielkie	Przystanek osobowy	91	-	-	TAK
Wieliczka Bogucice	Przystanek osobowy	109	-	-	TAK
Wieliczka Park	Stacja	109	TAK	TAK	TAK
Wieliczka Rynek	Przystanek osobowy	109	TAK	-	TAK

Zgodnie z zapisami Strategii Rozwoju Transportu w Województwie Małopolskim na lata 2010-2030 oraz Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim w okresie do 2030 roku planuje się budowę połączenia kolejowego ze stacji Podłęże do stacji Piekiełko w pobliżu Gminy Wieliczka. Plany dotyczące budowy udostępnione przez PKP PLK S.A. zakładają jednak przebieg po wschodniej stronie gminy, nie ingerujący w jej teren.

3. CHARAKTERYSTYKA SIECI KOMUNIKACYJNEJ GMINY

3.2 Dostępność systemu dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej

Do kategorii osób o ograniczonych możliwościach ruchowych kwalifikuje się osoby: na wózkach inwalidzkich, mające trudności z chodzeniem, osoby niedowidzące, niedosłyszące, głuche, osoby w podeszłym wieku, osoby podróżujące z dziećmi w wózkach oraz z dużymi bagażami, kobiety w ciąży, osoby mające trudności z komunikowaniem się z otoczeniem (w tym osoby, które nie znają rodzimego języka). Najważniejszym elementem dostępności systemu transportowego dla osób o ograniczonych możliwościach ruchowych jest eliminacja barier utrudniających poruszanie się i orientację w obrębie stacji i przystanków kolejowych oraz autobusowych (dostosowanie: budynków, peronów, parkingów, przejść dla pieszych). Najistotniejsze problemy tkwią w infrastrukturze i w pojazdach:

- możliwość przewożenia dużych ilości bagażu i wózków dziecięcych istnieje w pociągach, autobusach miejskich i aglomeracyjnych oraz autobusach dalekobieżnych. Mikrobusy są przeznaczone prawie wyłącznie do przewozu osób;
- przewożenie osób na wózkach jest możliwe w pociągach oraz w autobusach miejskich i aglomeracyjnych. Nieznaczną liczbą autobusów o małej pojemności jest wyposażona w niską podłogę tylko w tylnej części;
- na przystankach brakuje prowadzenia dla osób niedowidzących – wyjątkiem są przystanki i stacja zlokalizowane przy zmodernizowanej linii kolejowej nr 109,
- część dróg powiatowych i gminnych nie ma chodników.

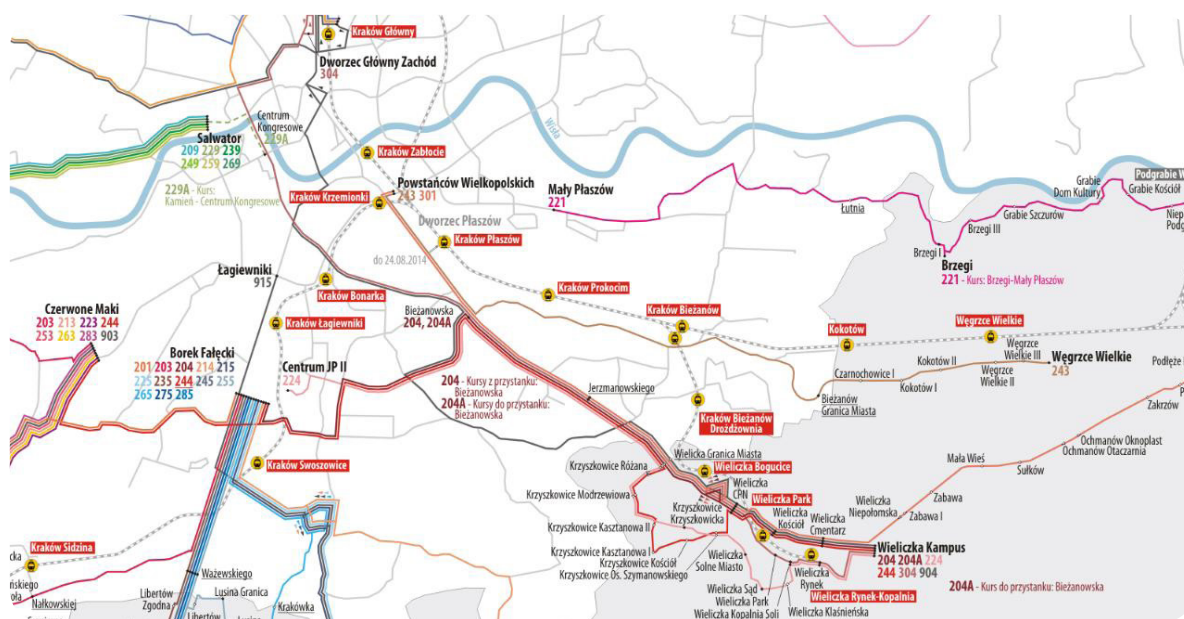
3.3 Charakterystyka publicznego transportu zbiorowego

3.3.1 Transport drogowy

Na mocy porozumienia z Gminą Miejską Kraków, teren gminy Wieliczka obsługiwany jest w ramach systemu „Komunikacja Miejska w Krakowie” (KMK). Przez obszar Gminy przebiega pięć linii aglomeracyjnych zwykłych, dwie linie aglomeracyjne przyspieszone i jedna linia aglomeracyjna nocna:

- Linie aglomeracyjne zwykłe:
 - 204** Borek Fałęcki – Jugowicka, Stojałowskiego, Halszki, Witosa, Nowosądecka, Wielicka – Wieliczka Kampus;
 - 214** Borek Fałęcki – Zakopiańska, Kąpielowa, Chałubińskiego, Szybisko, Sawiczewskich, Kuryłowicza, Drużbackiej – Grabówki;
 - 221** Mały Płaszów – Surzyckiego, Rybitwy, Rączna, Łutnia, Brzegi, Grabie, Niepołomice – Niepołomice Dworzec;
 - 224** Wieliczka Kampus – Asnyka, Słowackiego, Powstania Warszawskiego, Dembowskiego, Daniłowicza, Kłaśnieńska, Janińska, Kościuszki, Sadowa, Krzyszkowicka, Ochota, Wielicka, Nowosądecka, Witosa, Do Sanktuarium Bożego Miłosierdzia – Centrum JP II;
 - 243** Powstańców Wielkopolskich – Wielicka, Prosta, Snycerska, Górników, Biezanowska, Sucharskiego, Czarnochowice, Kokotów – Węgrzce Wielkie;
 - 244** Czerwone Maki – Bunscha, Babińskiego, Zawila, Jugowicka, Stojałowskiego, Halszki, Witosa, Nowosądecka, Wielicka, Piłsudskiego – Wieliczka Kampus;
- Linie aglomeracyjne przyspieszone:
 - 301** Powstańców Wielkopolskich – Wielicka, Wieliczka, Zabawa, Mała Wieś, Sułków, Zakrzów, Podłęże, Staniątka, Niepołomice – Niepołomice Dworzec;
 - 304** Dworzec Główny Zachód – Pawia, Basztowa, Dunajewskiego, Piłsudskiego, Al. Krasińskiego, Konopnickiej, Kamińskiego, Wielicka – Wieliczka Kampus;
- Linia aglomeracyjna nocna:
 - 904** Prądnik Biały – Pachońskiego, Wyki, Batalionu „Skała” AK, Makowskiego, Różyckiego, Wrocławska, Al. Słowackiego, Pawia, Westerplatte, Starowiślna, Dietla, Krakowska, Legionów Piłsudskiego, Kalwaryjska, Kamińskiego, Nowosądecka, Łużycka, Cechowa, Kosocicka, Wielicka, Piłsudskiego – Wieliczka.

3. CHARAKTERYSTYKA SIECI KOMUNIKACYJNEJ GMINY



Rysunek 3.1 Układ linii aglomeracyjnych na terenie Gminy Wieliczka, dla których organizatorem jest Gmina Miejska Kraków
Źródło: kmkrakow.pl

Przez obszar Gminy przebiega szereg linii komunikacyjnych obsługiwanych przez prywatnych przewoźników. Są to:

- | | |
|----------------------|--------------------------|
| ■ Kraków – Wieliczka | ■ Kraków – Proszówki, |
| ■ Kraków – Bochnia, | ■ Kraków – Rajbrot, |
| ■ Kraków – Borówna, | ■ Kraków – Rozdziele, |
| ■ Kraków – Cichawka | ■ Kraków – Skrzydlina, |
| ■ Kraków – Dąbie, | ■ Kraków – Słpnice, |
| ■ Kraków – Dobczyce | ■ Kraków – Stanisławice, |
| ■ Kraków – Gdów, | ■ Kraków – Szczyrzyc; |
| ■ Kraków – Iwkowa, | ■ Kraków – Ujanowice, |
| ■ Kraków – Jurków, | ■ Kraków – Węglówka, |
| ■ Kraków – Kamionna | ■ Kraków – Wiśniowa, |
| ■ Kraków – Kornatka, | ■ Kraków – Zawada, |
| ■ Kraków – Limanowa, | ■ Kraków – Zbydniów, |
| ■ Kraków – Łukowica, | ■ Kraków – Zręczyce. |

Województwo Małopolskie od 01 stycznia 2017r. planuje uruchomienie regionalnej linii autobusowej kursującej na trasie Limanowa – Wieliczka. Na moment opracowywania Planu transportowego nie są znane szczegóły dotyczące funkcjonowania tej linii.

3. CHARAKTERYSTYKA SIECI KOMUNIKACYJNEJ GMINY

3.3.2 Transport kolejowy

W grudniu 2014r. Województwo Małopolskie uruchomiło połączenia w ramach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej – linia SKA1 na trasie Kraków Główny – Wieliczka Rynek. Od września 2015r. pociągi w ramach linii SKA1 kursują na trasie Wieliczka Rynek – Kraków Główny – Kraków Lotnisko/Airport. Operatorem przewozów jest Spółka Koleje Małopolskie sp. z o.o., a kursy realizowane są nowoczesnym taborom dostosowanym do przewozu osób o ograniczonych możliwościach ruchowych. Pociągi w każdym kierunku kursują co 30 min.

Na terenie Gminy funkcjonują dwie linie autobusowe pełniące funkcję dowozową do transportu kolejowego. Autobusy obsługują pasażerów na trasach: Wieliczka Rynek – Grajów – Wieliczka Rynek oraz Wieliczka Rynek – Byszyce – Wieliczka Rynek. Rozkład jazdy autobusów skoordynowany jest z rozkładem jazdy pociągów, a podróż realizowana jest na podstawie jednego biletu.

Linia SKA1 odgrywa kluczową rolę w dojazdach do Krakowa. Od momentu jej uruchomienia liczba pasażerów systematycznie wzrasta. Część podróżnych korzysta z parkingu P+R zlokalizowanego przy stacji Wieliczka Park. Obecnie, przez większość dni w tygodniu, parking posiada ponad 100 % napelnienie. Bardzo duże zainteresowanie systemem P+R powoduje, że część pasażerów zostawia swoje pojazdy również w okolicach przystanku Wieliczka Bogucice i kontynuuje podróż pociągiem.

Połączenia kolejowe realizowane są również na linii nr 91. Na przystankach Kokotów i Węgrzce Wielkie zatrzymują się pociągi regionalne kursujące na trasach: Kraków – Tarnów – Rzeszów, Kraków – Tarnów – Nowy Sącz – Krynica. Sporadyczne kursy realizowane są również w innych relacjach (Tarnów – Oświęcim, Rzeszów – Krzeszowice).

Obecnie, w porównaniu do linii SKA1, oferta na linii kolejowej nr 91 jest mało atrakcyjna. Niska częstotliwość kursowania pociągów, brak cyklicznych rozkładów jazdy i obsługa połączeń w większości przypadków starym typem taboru nie zachęca do korzystania z tej linii. Jednakże, ze względu na możliwość szybkiego dotarcia – w stosunku do innych środków transportu – do centrum Krakowa, znaczna część podróżnych wybiera te połączenia w dojazdach do stolicy Małopolski.

Zgodnie z zapisami Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim połączenia na linii Kraków – Tarnów zostaną włączone do systemu Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej. Docelowo, po zakończeniu modernizacji linii E-30, pociągi będą kursowały w ramach linii SKA3 w relacji Tarnów – Kraków – Trzebinia, a do obsługi połączeń skierowany zostanie nowoczesny tabor.

4. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH

Ocena potrzeb przewozowych została dokonana w oparciu o dane przedstawione w charakterystyce społeczno-demograficznej Gminy. Określono następujące wnioski:

- Gmina Wieliczka posiada intensywne połączenie funkcjonalne z Miastem Krakowem. Przekłada się to na konieczność realizacji dużej liczby podróży pomiędzy tymi ośrodkami.
- Największy potencjał przewozowy występuje na terenie miasta Wieliczka. Gęstość zaludnienia w Gminie znacznie przewyższa średnie wartości dla kraju i województwa, na terenie miasta wynosi 1616 os/km², na terenach wiejskich 397 os/km².
- Liczba ludności zamieszkującej na terenie Gminy systematycznie wzrasta, co w konsekwencji przekłada się na wzrost ilości realizowanych podróży.
- Osoby w wieku produkcyjnym, charakteryzujące się dużą mobilnością, stanowią 62,99% mieszkańców Gminy.
- Gmina jest ważnym, rozwijającym się rynkiem pracy i jednym z ważniejszych w skali KrOF wyspecjalizowanym ośrodkiem szkolnictwa zawodowego, co generuje konieczność realizacji podróży obligatoryjnych związanych z pracą i nauką.
- Stanowi jeden z najważniejszych ośrodków na mapie turystycznej województwa i kraju. Liczba osób przyjeżdżających do Wieliczki w celach turystycznych systematycznie wzrasta. W roku 2015 Kopalnię Soli w Wieliczce wraz z Tężnią solankową odwiedziło 1,39 mln osób.
- Kopalnia Soli „Wieliczka” pełni funkcję uzdrowiska. Występuje potrzeba zapewnienia odpowiedniej dostępności systemu transportowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych.
- Największa koncentracja obiektów użyteczności publicznej występuje w centrum miasta Wieliczka. Jako pozostałe lokalizacje należy wskazać centra miejscowości zlokalizowanych na terenie Gminy.

Popyt na usługi w publicznym transporcie zbiorowym uzależniony jest od wielu charakterystycznych czynników, w tym liczby mieszkańców na danym obszarze, a także ich ruchliwości. Wśród najbardziej popularnych zmiennych społeczno - demograficznych, dzięki którym określić można liczbę podróży w sieci komunikacyjnej miasta i gminy należą:

- liczba mieszkańców oraz gęstość zaludnienia,
- struktura wiekowa,
- struktura społeczno – zawodowa,
- liczba osób kształcących się,
- kierunki migracji,
- wskaźnik motoryzacji,
- przeciętne wynagrodzenie.

Powyższe czynniki wpływają na ogólną liczbę podróży realizowanych między innymi pieszo, rowerem, transportem indywidualnym i transportem zbiorowym. Podział zadań przewozowych pomiędzy tymi gałęziami zależy od zmiennych określających udział poszczególnych środków transportu w ogóle podróży. Na udział podróży publicznym transportem zbiorowym wpływa przede wszystkim wielkość i jakość oferowanych usług przewozowych.

Uruchomienie przewozów na linii komunikacyjnej charakteryzującej się wysoką częstotliwością kursowania pojazdów jest jednym z czynników zachęcających podróżnych do zmian dotychczasowych zachowań komunikacyjnych. Integracja różnych środków transportu, wprowadzenie zintegrowanej oferty taryfowo-biletowej, nowoczesna informacja pasażerska oraz wysoka dostępność do sieci publicznego transportu zbiorowego to kolejne czynniki zachęcające mieszkańców niekorzystających dotychczas z publicznego transportu do pozostawienia samochodu w domu lub na parkingu przesiadkowym i realizacji podróży obligatoryjnych transportem zbiorowym.

4. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH

Jednym z najistotniejszych elementów wpływających na wybór transportu publicznego do osiągnięcia swoich celów podróży jest komfort podróżowania. Stan infrastruktury punktowej (przystanki) i liniowej (stan dróg, linii kolejowych), a przede wszystkim tabor (pojemność i nowoczesność) mają kluczowe znaczenie przy wyborze sposobu poruszania się.

Większość z powyższych zmiennych ma charakter niemiernodajny i zależy od subiektywnego postrzegania transportu zbiorowego przez mieszkańców. Ogólny wizerunek poszczególnych środków transportu wpływa na ich popularyzację w społeczeństwie. W niektórych przypadkach nawet drobne udogodnienia dla pasażerów mogą mieć istotne znaczenie przy podejmowaniu decyzji o wyborze sposobu podróżowania.

Z uwagi na szerokie spectrum kryteriów mających wpływ na podział zadań przewozowych prognozy ruchu wykonano w dwóch wariantach:

- pasywnym, zakładającym utrzymanie obecnie panujących warunków podróży transportem zbiorowym;
- aktywnym, którego główną determinantą jest podnoszenie zarówno wielkości jak i jakości świadczonych usług przewozowych poprzez poprawę dostępności, zwiększanie częstotliwości oraz poprawę komfortu podróży, w tym uruchomienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Gminę Wieliczka.

Organizator będzie podejmował działania w celu realizacji wariantu aktywnego. W okresie obowiązywania Planu prognozuje się, że będzie następował wzrost liczby podróży realizowanych transportem zbiorowym. Ważnym elementem będzie odpowiednie promowanie transportu zbiorowego, oraz informowanie społeczeństwa o dostępnych usługach i wprowadzanych udogodnieniach. Działania organizatora ukierunkowane będą na wzrost świadomości społeczeństwa w zakresie rozwoju zrównoważonego systemu transportu. Zasadniczym czynnikiem determinującym realizację wariantu aktywnego, będzie dostępność zewnętrznych źródeł finansowania, umożliwiających przeprowadzenie inwestycji infrastrukturalnych określonych w dokumentach strategicznych. W przypadku braków lub opóźnień w procesach inwestycyjnych przewiduje się możliwość realizacji wariantu pasywnego.

5. SIĘĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej została wyznaczona z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Uwzględnia oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego z uwzględnieniem różnych środków transportu, równocześnie promując przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne pojazdy.

Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej obejmuje wybrane odcinki dróg publicznych, po których kursują linie użyteczności publicznej określone w niniejszym planie, węzły przesiadkowe, punkty przesiadkowe i przystanki położone na sieci linii użyteczności publicznej.

Planuje się, że docelowo system transportu publicznego na terenie Gminy Wieliczka funkcjonował będzie na podstawie następujących zasad:

- z uwagi na silne połączenia funkcjonalne Gminy z Miastem Kraków, podróże pomiędzy tymi ośrodkami realizowane będą z wykorzystaniem transportu kolejowego organizowanego przez Województwo Małopolskie, uzupełnianego liniami autobusowymi aglomeracyjnymi – zwykłymi, przyspieszonymi oraz linią nocną, uruchamianymi na podstawie porozumienia zawartego przez Gminę Wieliczka z Gminą Kraków;
- na terenie Gminy uruchomione zostaną linie autobusowe, pełniące funkcję dowozową do Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, oraz rozprawdzającą pasażerów po terenie Gminy;
- integracja poszczególnych podsystemów transportu nastąpi w Głównych Węzłach Transportowych, integrujących co najmniej trzy środki transportu, z przewidywanym znacznym ruchem przesiadkowym;
- lokalnie funkcję integrującą będą pełniły Węzły Uzupełniające oraz Punkty Przesiadkowe;
- do Głównych Węzłów Transportowych podróży docierać będą pieszo, rowerem, samochodem osobowym lub transportem zbiorowym;
- przy stacji Wieliczka Rynek zlokalizowany zostanie dworzec autobusowy Wieliczka Rynek.

5.1 Autobusowe linie aglomeracyjne

Zakłada się, iż linie aglomeracyjne zwykłe oraz linia nocna funkcjonują na dotychczasowych zasadach. Proponuje się, aby w przyszłości linia 243 zwiększyła częstotliwość kursowania w okresie szczytów komunikacyjnych, co jest wynikiem dużego popytu na usługi transportowe w tym okresie doby dla tej linii. Istniejąca sieć połączeń zostanie wzmocniona liniami dowozowymi do transportu kolejowego.

5. SIĘĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

5.2 Autobusowe linie dowozowe

Autobusowe Linie Dowozowe istniejące obecnie jako linie: R1, B1, D1 będą nadal funkcjonować. Przebiegi ich tras mogą ulec nieznacznej zmianie, zmianie także ma ulec nazewnictwo linii.

Linie komunikacyjne pełniące funkcję dowozową do transportu kolejowego, na których planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, finansowane bądź współfinansowane przez Gminę Wieliczka:

- U-A-SKA 11 Wieliczka Rynek – Zabawa – Śledziejowice – Kokotów – Węgrzce Wielkie – Grabie,
- U-A-SKA 12 Wieliczka Rynek – ul. Słowackiego – ul. Chopina – ul. Lednicka – Rożnowa – Mietniów – Chorągiewka – Raciborsko – Grajów – Dobranowice (Hucisko),
- U-A-SKA 13 Wieliczka Rynek – ul. Słowackiego – ul. Chopina – ul. Lednicka – Rożnowa – Pawlikowice – Raciborsko – Grajów,
- U-A-SKA 14 Wieliczka Rynek – Dobczycka – Rożnowa – Siercza – Koźmice Wielkie – Gorzków – Byszyce (pętla),
- U-A-SKA 15 Wieliczka Rynek – ul. Dembowskiego – CPN – ul. Kościuszki – ul. Jedyńska – Grabówki – Podstolice,
- U-A-SKA 16 Wieliczka Rynek – ul. Kłaśnieńska – Siercza – Koźmice Wielkie - Janowice,
- U-A-SKA 17 Wieliczka Rynek – Tomaszowice – Sułków – Mała Wieś – Strumiany,
- U-A-SKA 18 Wieliczka Rynek – ul. Powstania Warszawskiego – ul. Goliana – ul. Piłsudskiego – ul. Narutowicza – ul. Krakowska – ul. Jedyńska – Grabówki – Sygnezów – Gólkowice,
- U-A-SKA 19 Pętla Brzegi – Kokotów (strefa) – PKP Kokotów – Czarnochowice – Bogucice – ul. Długa – ul. Bogucka – ul. Narutowicza – ul. Dembowskiego – Wieliczka Rynek.

Zakłada się, że w przyszłości Autobusowa Linia Dowozowa U-A-SKA16 będzie wydłużona z Janowic do gminy Świątniki Górne na mocy porozumienia.

Wymienione powyżej trasy poszczególnych linii komunikacyjnych należy traktować jako wytyczne kierunkowe do tworzenia siatki połączeń. Plan transportowy zakłada, że w okresie jego realizacji prowadzone będą obserwacje napełnień autobusów. W celu dostosowania oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb pasażerów, w uzasadnionych przypadkach, może nastąpić modyfikacja tras przebiegu poszczególnych linii komunikacyjnych, uruchomienie linii w skróconej bądź wydłużonej relacji, nie uruchamianie linii lub zaprzestanie świadczenia usług.

5. SIĘĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

5.3 Węzły przesiadkowe

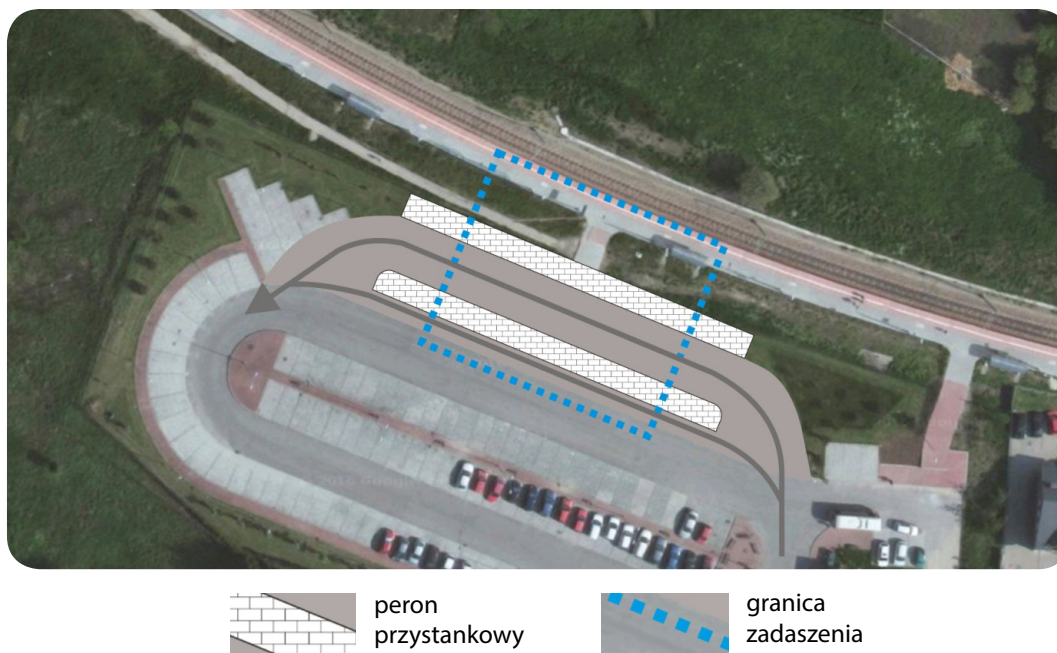
Plan transportowy zakłada stworzenie trzech kategorii węzłów przesiadkowych:

Główne Węzły Transportowe – zlokalizowane w miejscach z przewidywanym znacznym ruchem przesiadkowym, integrujące co najmniej trzy środki transportu. Docelowo wyposażone będą w zadane perony kolejowe lub autobusowe, parkingi rowerowe B+R, miejsca umożliwiające bezpieczne zatrzymanie pojazdu podwożącego pasażera w celu kontynuowania podróży transportem zbiorowym K+R, pełny system informacji pasażerskiej, biletomaty systemu Małopolska Karta Aglomeracyjna oraz fakultatywnie w parkingi samochodowe funkcjonujące w systemie P+R.

Planowana lokalizacja Głównych Węzłów Transportowych na terenie Gminy:

- Wieliczka Rynek – przystanek kolejowy na linii nr 109;
- Wieliczka Park – przystanek kolejowy na linii nr 109.

Przy przystanku kolejowym Wieliczka Rynek, na terenie obecnego parkingów zlokalizowanego po południowej stronie peronu kolejowego, zakłada się docelowo stworzenie węzła przesiadkowego (rysunek 5.1) stanowiącego centrum komunikacyjne Gminy. W tym celu wybudowane zostaną dwa przelotowe, zadane perony przystankowe (jeden wyspowy) o długości 60 metrów każdy, wyposażone w infrastrukturę do obsługi pasażerów (ławki, kosze na śmieci, tablice informacyjne, itd.). Długość peronów wynika z konieczności obsługi około sześciu autobusów równolegle. Lokalizacja możliwie blisko krawędzi peronu kolejowego zapewni bezpieczeństwo i wygodę dla pasażerów (praktycznie możliwość realizacji przesiadki „drzwi w drzwi”).



Rysunek 5.1 Proponowany terminal przesiadkowy Wieliczka Rynek
Źródło: opracowanie własne na podstawie podkładu ortofotomapy

5. SIĘĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Węzły Uzupelniające – zlokalizowane w miejscach z przewidywanym mniejszym ruchem przesiadkowym. Wyposażone będą co najmniej w zatokę parkingową samochodowo-rowerową, a docelowo w parkingi samochodowe funkcjonujące w systemie P+R parkingi rowerowe B+R, miejsca umożliwiające bezpieczne zatrzymanie pojazdu podwożącego pasażera w celu kontynuowania podróży transportem zbiorowym K+R, pełny system informacji pasażerskiej.

Planowana lokalizacja Węzłów Uzupelniających na terenie Gminy:

- Kokotów – przystanek kolejowy zlokalizowany na linii nr 91;
- Węgrzce Wielkie – przystanek kolejowy zlokalizowany na linii nr 91.

Punkty przesiadkowe – zlokalizowane w miejscach z przewidywanym mniejszym ruchem przesiadkowym, wykorzystywane przede wszystkim do obsługi linii lokalnych. Punkty te, docelowo powinny posiadać wybrane elementy systemu informacji pasażerskiej, a w miarę możliwości zatokę parkingową dla samochodów osobowych i stojaki rowerowe.

Planowana lokalizacja Punktów przesiadkowych na terenie Gminy:

- Wieliczka Bogucice – przystanek kolejowy na linii nr 109;
- pętla Brzegi;
- pętla Węgrzce Wielkie;
- pętla Dobranowice;
- pętla Raciborsko;
- pętla Podstolice
- pętla Janowice;
- pętla Byszyce;
- pętla Grajów.

Realizacja poszczególnych węzłów przesiadkowych uzależniona jest od możliwości sfinansowania inwestycji ze środków zewnętrznych bądź środków własnych Gminy.

6. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

Zakłada się, że źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej pełniących funkcję dowozową do transportu kolejowego na terenie Gminy Wieliczka będą:

- środki własne Gminy;
- środki z budżetu państwa;
- wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984r. – Prawo przewozowe;
- inne środki.

Co do zasady, finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej polegać będzie na:

- pobieraniu przez operatora lub właściwego organizatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, przy czym preferowanym trybem będzie pobieranie opłat przez operatora, i/lub
- przekazywaniu operatorowi przez właściwego organizatora rekompensaty z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, i/lub
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, w przypadku ich ustanowienia przez organizatora, i/lub
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, i/lub
- udostępnianiu operatorowi środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Pozostała działalność Gminy w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym działalność inwestycyjna, finansowana będzie w szczególności:

- ze środków własnych Gminy;
- ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020;
- z innych dostępnych źródeł finansowania.

Z uwagi na znaczną ilość podróży realizowanych pomiędzy Gminą i Miastem Kraków, z wykorzystaniem transportu kolejowego, przewiduje się możliwość udzielenia wsparcia finansowego przewozów organizowanych przez Marszałka Województwa Małopolskiego, w formie dotacji celowej udzielanej przez Gminę.

Publiczny transport zbiorowy to powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. Jego głównym celem jest bieżące i nieprzerwane zaspokajanie potrzeb przewozowych społeczeństwa na danym obszarze. Realizacja przewozów o charakterze użyteczności publicznej może się wiązać z powstaniem deficytu finansowego, wynikającego z braku osiągnięcia odpowiednich przychodów. Dlatego też, Gmina wraz z operatorem będą podejmowali działania zmierzające do podnoszenia efektywności ekonomicznej połączeń o charakterze użyteczności publicznej. Do najważniejszych działań należeć będzie opracowanie oferty przewozowej integrującej poszczególne linie w węzłach przesiadkowych, na szczeblu lokalnym i regionalnym, a także opracowanie jednolitej oferty taryfowo-biletowej. Przewiduje się przeprowadzanie okresowych analiz rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.

7. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU

7.1 Podział zadań przewozowych

Podział zadań przewozowych określa, jaka część podróży odbywa się poszczególnymi środkami transportu. Można wyróżnić kilka istotnych elementów, które mają wpływ na podział modalny:

- rozmieszczenie elementów zagospodarowania przestrzennego i uwarunkowania środowiskowe, w tym ukształtowanie topograficzne (np. duże odległości podróży i zróżnicowane ukształtowanie terenu nie sprzyja podróżom pieszym i rowerowym);
- intensywność i ekstensywność urbanizacji (niska gęstość zaludnienia powoduje wzrost wykorzystania samochodów osobowych oraz wydłużenie czasu podróży);
- jakość infrastruktury transportowej (np. dobrze rozwinięta infrastruktura rowerowa sprzyja zwiększaniu liczby podróży rowerem);
- dostępność transportowa (np. poprawa dostępności do przystanków/stacji powoduje zwiększenie popytu na usługi transportu zbiorowego);
- niezawodność wykorzystania środków transportowych (np. uzależnionych od pory roku, warunków atmosferycznych, dni tygodnia);
- oferta przewozowa, w tym częstotliwość kursowania pojazdów oraz udogodnienia dla pasażerów (rozwinięta sieć transportu publicznego, zintegrowana oferta taryfowo-biletowej, nowoczesny system informacji pasażerskiej zachęcają do korzystania z transportu zbiorowego);
- jakość świadczonych usług przewozowych (np. dostosowane taboru do osób o ograniczonej mobilności zwiększa atrakcyjność przewozów wśród tej grupy);
- inne, takie jak: koszty realizacji podróży do obszaru docelowego wraz z kosztami parkowania, uprawnienia do korzystania z ulg, poziom dochodów mieszkańców, wskaźnik motoryzacji, bezpieczeństwo w transporcie.

Podział zadań przewozowych wskazuje udział poszczególnych środków transportu wykorzystywanych w codziennym przemieszczaniu się. Realizacja Planu transportowego ma na celu zmniejszenie udziału podróży realizowanych samochodami osobowymi na rzecz transportu zbiorowego. Dlatego też organizator będzie podejmował działania zmierzające do rozwoju podsystemu transportu zbiorowego.

7.2 Preferencje wyboru środka transportu

Wybór poszczególnych środków transportu uwarunkowany jest jakością usług przewozowych. Poprawa jakości podróżowania danym środkiem transportu może w znaczący sposób przyczynić się do zwiększenia liczby osób wykorzystujących go do realizacji codziennych podróży. Brak działań może oznaczać odpływ pasażerów do transportu indywidualnego. Przeciętny użytkownik systemu transportowego podejmując decyzję transportową bierze pod uwagę:

- adekwatność ceny biletu do długości trasy przejazdu;
- dostosowanie częstotliwości kursowania oraz okresu kursowania pojazdów transportu zbiorowego do występujących potrzeb przewozowych;
- prostotę układu linii i łatwość zapamiętania rozkładu jazdy;
- dostępność biletów, nieskomplikowanie taryfy, integrację taryfy przewozowej w różnych środkach transportu, ulgi przewozowe;
- dostępność informacji o funkcjonowaniu transportu zbiorowego, w tym także dynamiczną informację pasażerską podawaną w czasie rzeczywistym;
- czytelność i łatwość zapamiętania układu linii i rozkładów jazdy;
- dostępność przystankową – odległość dojścia do dworców i przystanków, bezpieczeństwo dojścia;
- warunki oczekiwania na pojazd, bezpieczeństwo oczekiwania;
- warunki podczas wsiadania i wysiadania z pojazdu;

7. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU

- punktualność kursowania pojazdów;
- prędkość komunikacyjną i czas przejazdu ze źródła do celu podróży;
- warunki jazdy panujące w pojeździe (czystość, możliwość zajęcia miejsca siedzącego, hałas, estetyka wnętrza pojazdu, możliwość skorzystania z bezprzewodowej sieci Wi Fi, możliwość przewożenia rowerów, kultura obsługi);
- dostępność dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w tym wyposażenie pojazdów w urządzenia do obsługi tych osób;
- bezpośredniość połączeń.

Realizując cel ogólny Planu transportowego organizator będzie podejmował działania prowadzące do rozwoju systemu publicznego transportu zbiorowego.

Dla organizatora najważniejszymi kryteriami wyboru środków transportu publicznego są:

- koszty budowy modernizacji i utrzymania infrastruktury transportowej;
- koszty zakupu pojazdów transportu zbiorowego;
- dostępność zewnętrznych źródeł finansowania transportu zbiorowego i zasady ich wykorzystania;
- efektywność wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej i przeciwdziałanie zatłoczeniu dróg;
- efektywność inwestycji infrastrukturalnych;
- poziom rentowności transportu zbiorowego;
- elastyczność kształtowania siatki połączeń;
- stopień integracji systemu transportowego;
- stymulowanie rozwoju gospodarczego i przestrzennego;
- wpływ na łagodzenie dysproporcji w zakresie obsługi transportowej poszczególnych obszarów i grup społecznych;
- poprawa dostępności;
- wpływ transportu na środowisko;
- dostępność innowacyjnych rozwiązań technicznych i organizacyjnych;
- możliwość i skuteczność zarządzania mobilnością.

Uwzględniając powyższe kryteria oraz uwarunkowania społeczno-gospodarcze gmina Wieliczka będzie preferować rozwiązania zmierzające do integracji lokalnego systemu transportu zbiorowego z systemem regionalnym. Istotną rolę odgrywać będzie transport kolejowy, który zostanie uzupełniony dowozowymi liniami autobusowymi do węzłów przesiadkowych określonych w Planie transportowym.

7. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU

7.3 Preferencje dotyczące wyboru środka transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej

Organizator publicznego transportu zbiorowego będzie podejmował działania mające na celu dopasowanie oferty przewozowej do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób z o ograniczonej zdolności ruchowej.

Osoby z ograniczoną mobilnością stanowią część pasażerów korzystających z transportu zbiorowego. Mając na uwadze uzdrowiskowy charakter Gminy, a także uwzględniając prognozy demograficzne dla województwa małopolskiego należy stwierdzić, że liczba osób kwalifikujących się do tej grupy będzie stale rosła. Konieczne jest dostosowywanie oferty przewozowej oraz taboru do potrzeb tych osób. Organizator transportu publicznego powinien dążyć do ułatwienia powyższym grupom użytkowników podróżowania w sieci publicznego transportu zbiorowego.

Publiczny transport zbiorowy można przystosować do potrzeb osób o ograniczonej mobilności poprzez dostosowanie:

- taboru w przewozach autobusowych;
- przystanków, dworców, węzłów przesiadkowych:
 - zmiana lokalizacji peronów przystankowych pod kątem lepszego dostępu do potencjalnych celów podróży;
 - dostosowanie drogi dojścia do przystanków poprzez stosowanie pochylni oraz poręczy;
 - stosowanie zadaszenia miejsc oczekiwania, schodów i pochylni;
 - zamieszczanie rozkładów jazdy oraz czytelnych schematów dworców i węzłów przesiadkowych w miejscach ogólnodostępnych;
- przepisów taryfowych:
 - stosowanie ulg w cenach biletów;
 - stosowanie przejazdów bezpłatnych dla uprawnionych grup użytkowników.

Podejmowanie wyżej wymienionych działań wpłynie na zwiększenie dostępności transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, ułatwi korzystanie z usług przewoźników i operatorów drogowych i kolejowych oraz wpłynie na zwiększenie zainteresowania transportem publicznym.

8. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZOWYCH

Publiczny transport zbiorowy odbywa się na zasadach konkurencji regulowanej, o której mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007, zgodnie z zasadami określonymi w ustawie z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Co do zasady, na terenie Gminy Wieliczka realizowane będą dwa rodzaje przewozów:

- przewozy o charakterze użyteczności publicznej świadczone przez operatorów na podstawie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawartych z właściwym organizatorem;
- przewozy komercyjne wykonywane przez przewoźników na podstawie zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych lub potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

8.1 Organizator publicznego transportu zbiorowego

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego, odpowiedzialnym za prawidłowe funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym Planem jest Gmina Wieliczka. Zgodnie z art. 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do jej zadań należy planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego oraz zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Do zadań Organizatora należeć będzie w szczególności:

- badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego lub jego aktualizacji,
- zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w szczególności w zakresie:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
 - systemu informacji dla pasażera;
- określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora;
- określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów;
- określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowanie o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów;
- przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984r. – Prawo przewozowe, za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

8. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZOWYCH

- ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1, 2 i 3 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007;
- negocjowanie i zatwierdzanie zmian do umowy z operatorem;
- ocena i kontrola realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- kontrola przestrzegania przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 46 ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U z 2011r. nr 5 poz. 13 z późn. zm.);
- współpraca przy aktualizacji rozkładów jazdy, w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- analiza realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych, wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- dokonywanie zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych;
- zatwierdzanie rozkładów jazdy oraz dokonywanie ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu;
- administrowanie systemem informacji dla pasażera;
- potwierdzanie zgłoszenia przewozu osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego, nie będącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej oraz cofanie potwierdzeń;

Plan transportowy zakłada uruchomienie Autobusowych Linii Dowozowych do linii Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej. Co do zasady właściwym organizatorem tych linii, o którym mowa w rozdziale 6 Planu, będzie Województwo Małopolskie. Rozwiązanie to jest zgodne z Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa małopolskiego, który zakłada wsparcie usług kolejowych poprzez tworzenie autobusowych linii dowozowych do wybranych węzłów przesiadkowych na kierunkach o dużym natężeniu ruchu pasażerów, we współpracy z samorządami powiatów i gmin. Zakłada się, że Gmina Wieliczka, w celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego zawrze z Województwem Małopolskim porozumienie, w którym określone zostaną zasady organizacji przewozów na Autobusowych Liniach Dowozowych do transportu kolejowego, podział kompetencji pomiędzy Gminą i Województwem w zakresie zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego określonych w Planie oraz zasady finansowania połączeń o charakterze użyteczności publicznej. Zasady, o których mowa powyżej, mogą zostać określone również w inny sposób ustalony pomiędzy Gminą a Województwem Małopolskim. Szczegółowy zakres dotacji, sposoby jej wykorzystania i rozliczenia określone zostaną w umowie dotacji.

W przypadku nie ustalenia pomiędzy Gminą i Województwem zasad organizacji i funkcjonowania Autobusowych Linii Dowozowych dopuszcza się możliwość uruchomienia tych linii przez Gminę, przy czym zakres usług dostosowany zostanie do jej możliwości finansowych.

8. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZOWYCH

8.2 Tryb wyboru Operatora

Właściwy organizator dokona wyboru Operatora świadczącego usługi o charakterze użyteczności publicznej w trybie określonym w art. 19 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj. w trybie:

- Ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 907, z późn. zm.) albo
- Ustawy z dnia 9 stycznia 2009r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2015r. poz. 113, z późn. zm.) albo
- Art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj. trybie bezpośredniego zawarcia umowy.

Tryb wyboru operatora uzależniony będzie od przyjętego rozwiązania w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego. W przypadku organizacji Autobusowych Linii Dowozowych przez Województwo Małopolskie, tryb wyboru operatora określony zostanie przez właściwego organizatora, zgodnie z dokonanym podziałem kompetencji, o którym mowa w rozdziale 8.1.

Zakłada się, że umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego będzie obejmowała okres nie dłuższy niż do 2025 r. Wieloletnia umowa umożliwi operatorowi publicznego transportu zbiorowego realizację działań inwestycyjnych, zmierzających m.in. do poprawy jakości taboru oraz jakości świadczonych usług.

8.3 Sposób oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Gmina Wieliczka zakłada stosowanie ujednoliconego sposobu oznakowania pojazdów realizujących przewozy o charakterze użyteczności publicznej, dla których jest organizatorem. Celem oznakowania pojazdów jest wskazanie przewozów finansowanych ze środków publicznych, charakteryzujących się określonym standardem usług oraz honorujących ulgi ustawowe.

W celu jednoznacznej identyfikacji przewozów finansowanych bądź współfinansowanych przez Gminę Wieliczka na pojazdach, rozkładach jazdy oraz przystankach komunikacyjnych, obsługiwanych przez linie o charakterze użyteczności publicznej, a także na wszelkich materiałach promujących publiczny transport zbiorowy finansowanych bądź współfinansowanych przez Gminę umieszczony zostanie znak graficzny, określony przez Gminę.

Dodatkowo przewozy o charakterze użyteczności publicznej od dnia 31 grudnia 2016r. będą oznakowane symbolem „U”. Co do zasady numeracja poszczególnych linii o charakterze użyteczności publicznej poprzedzona zostanie literą U, chyba że właściwy organizator przyjmie inny system nazewnictwa linii.

Przykładowa numeracja Autobusowych Linii Dowozowych:

U-A-SKA1x

gdzie:

U – oznaczenie przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
A-SKA1 – oznaczenie Autobusowych Linii Dowozowych do linii SKA1,
A-SKA3 – oznaczenie Autobusowych Linii Dowozowych do linii SKA3,
x – numer linii.

Zakłada się, że pojazdy realizujące przewozy o charakterze użyteczności publicznej będą posiadały ujednoliconą malaturę.

9. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej został ustalony poprzez określenie standardu przewozów i jakości usług przewozowych z uwzględnieniem aspektów ochrony środowiska naturalnego. Szczególny nacisk położono na potrzebę zapewnienia dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Określając standardy wzięto również pod uwagę dostępność podróŜnych do infrastruktury przystankowej.

Postulowany poziom standardu usług przewozowych, który powinien być realizowany w okresie obowiązywania Planu transportowego określono w podziale na osiem kategorii:

- częstotliwość kursowania pojazdów;
- bezpośredniość połączeń i przesiadki;
- dostępność dla pasażerów, w tym dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- punktualność kursowania pojazdów;
- komfort podróżowania;
- informacja pasażerska;
- bezpieczeństwo;
- ochrona środowiska naturalnego.

Dla kaŜdej kategorii określono szczegółowy zakres działań:

- a) Częstotliwość kursowania pojazdów:
 - na głównych ciągach komunikacyjnych oraz węzłach przesiadkowych zapewnienie wysokiej częstotliwości kursowania pojazdów;
 - dostosowanie częstotliwości kursowania pojazdów do występujących w ciągu doby zmian popytu na przewozy (uwzględnienie szczytów komunikacyjnych);
 - dostosowanie częstotliwości kursowania pojazdów do okresowych zmian popytu na przewozy (wakacje, okresy świąteczne, wydarzenia kulturalne, itp.)
 - dążenie do koordynacji rozkładów jazdy linii komunikacyjnych objętych niniejszym planem w węzłach przesiadkowych;
 - dążenie do koordynacji rozkładów jazdy z innymi operatorami i przewoźnikami na szczeblu lokalnym i regionalnym;
 - kształtowanie rozkładów jazdy zapewniających cykliczność (stałoodstępowy takt) kursowania pojazdów.
- b) Bezpośredniość połączeń i przesiadki:
 - zapewnienie dogodnej przesiadki w węzłach, minimalizowanie długości przejść pomiędzy poszczególnymi punktami odprawy podróŜnych oraz punktami odprawy i parkingami P+R funkcjonującymi w obrębie węzła;
 - wytyczanie bezpiecznych pieszych ciągów komunikacyjnych pomiędzy punktami odprawy;
 - zapewnienie połączeń bezpośrednich mieszkańcom dużych osiedli w dojazdach do centrów miejscowości.
- c) Dostępność dla pasażerów, w tym dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej:
 - dążenie do utrzymania i funkcjonalnego przystosowania obecnie czynnych i eksploatowanych punktów obsługi podróŜnych, a także wyznaczanie (we współpracy z zarządcami infrastruktury) nowych lokalizacji przystanków osobowych obsługujących np. nowo powstające osiedla;
 - integracja przestrzenna i uzupełnienie funkcji węzłów przesiadkowych w celu zapewnienia dogodnych i bezpiecznych przesiadek;

9. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

- usunięcie barier stanowiących przeszkody dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej (np. poprzez wprowadzenie taboru niskopodłogowego lub niskowejściowego, dostosowanie infrastruktury przystankowej, zniwelowanie różnic poziomów);
 - zapewnienie osobom niepełnosprawnym nieodpłatnej pomocy przy wsiadaniu/wysiadaniu do/z pojazdów transportu zbiorowego;
 - budowa parkingów/wyznaczanie miejsc postojowych w systemie P+R, w tym wyznaczanie miejsc dla pojazdów osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w możliwie jak najbliższej odległości od miejsca odjazdu środków transportu zbiorowego, zapewniającej łatwy dostęp do transportu zbiorowego;
 - wyposażenie węzłów przesiadkowych w systemy B+R (Bike and Ride), mające na celu umożliwienie bezpiecznego pozostawienia jednośladu i kontynuowanie podróży transportem zbiorowym;
 - wyposażenie węzłów przesiadkowych w systemy K+R (Kiss and Ride), umożliwiające bezpieczne zatrzymanie pojazdu podwożącego pasażera w celu kontynuowania podróży transportem zbiorowym;
 - wyposażenie węzłów przesiadkowych oraz ich otoczenia w systemy wspomagające poruszanie się i orientację dla osób niewidomych, niedowidzących oraz o ograniczonej mobilności.
- d) Punktualność kursowania pojazdów:
- kursy punktualne – odchyłka od rozkładu jazdy od 0 do 4 min. w transporcie drogowym;
 - kursy opóźnione – powyżej 4 minut w transporcie drogowym;
 - uzyskanie wskaźnika punktualności realizacji rozkładu jazdy, mierzonego liczbą punktualnie;
 - wykonanych kursów, na poziomie co najmniej 90 % w transporcie drogowym;
 - brak tolerancji dla wcześniejszych odjazdów z przystanku początkowego środków transportu drogowego, dopuszczalny wcześniejszy odjazd (nie więcej niż 2 minuty) z pośrednich przystanków w transporcie drogowym.
- e) Komfort podróżowania:
- obowiązkowe wyposażenie nowo kupowanych pojazdów w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej;
 - dbałość o czystość i estetykę;
 - dążenie do eliminacji przepełnień pojazdów poprzez dostosowanie wielkości taboru do prognozowanych potoków pasażerskich;
 - ograniczenie hałasu poprzez zakup nowego taboru;
 - stosowanie w pojazdach udogodnień dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w tym wyznaczenie i dostosowanie miejsca do przewozu wózków inwalidzkich i dziecięcych;
 - oznaczenie w pojazdach miejsc przeznaczonych dla pasażerów o ograniczonej zdolności ruchowej;
 - dążenie do stworzenia jednolitej taryfy biletowej ze wspólnym biletem umieszczonym na karcie bezstykowej działającej na zasadach pre-paid,
 - Informacja pasażerska:
- o zapewnienie w węzłach komunikacyjnych dostępu do informacji związanych z podróżowaniem transportem zbiorowym (mapy i schematy sieci komunikacyjnej, itp.);
- o zapewnienie w rozkładach jazdy adnotacji o kursach realizowanych pojazdami niskopodłogowymi umożliwiającymi bezpieczne i samodzielne wejście/wyjście z pojazdu osób o ograniczonej mobilności;
- o czytelne i łatwo dostępne informacje w węzłach komunikacyjnych;
- o pełna dostępność informacji o świadczonych usługach, dostępna na stronie internetowej.
- f) Bezpieczeństwo:
- zapewnienie oświetlenia wszystkich węzłów przesiadkowych i czynnych przystanków komunikacyjnych;
 - podnoszenie kwalifikacji obsługi pojazdów użyteczności publicznej w zakresie udzielania pierwszej pomocy.

9. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

- g) Ochrona środowiska:
- zwiększenie udziału transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych;
 - w przewozach o charakterze użyteczności publicznej stosowanie pojazdów z silnikami niskoemisyjnymi, spełniającymi zastrzeżone określone w umowach o świadczenie usług użyteczności publicznej normy emisji spalin;
 - podnoszenie świadomości społeczeństwa w zakresie energooszczędnych i proekologicznych środków transportu oraz promowanie transportu zbiorowego;
 - podejmowanie działań zmierzających do zmian w mobilności miejskiej prowadzących do zmniejszenia emisji CO₂ i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców oraz zwiększenia efektywności energetycznej systemu transportowego.

10. PRZEWDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA

Informacja pasażerska jest ważnym elementem funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Minimalny jej zakres powinien uwzględniać potrzeby pasażerów związane z dostępem do informacji w zakresie godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportu, obowiązujących opłat za przejazd, obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, węzłów przesiadkowych, koordynacji połączeń różnych środków transportu, a także regulaminów przewozu.

System informacji pasażerskiej obejmuje cztery obszary:

- Informacja w Głównych Węzłach Transportowych;
- Informacja na przystankach i w Punktach Przesiadkowych;
- Informacja w pojazdach transportu zbiorowego;
- Informacja w mediach elektronicznych.

Docelowy system informacji pasażerskiej będzie obejmował:

Rodzaj informacji	Elementy systemu informacji
Informacja w Głównych Węzłach Transportowych i Węzłach Uzupełniających	<ul style="list-style-type: none"> • nazwa przystanku/węzła przesiadkowego; • rozkład jazdy (czytelnie wydrukowany, przedstawiony w jednolitej formie graficznej); • informacje o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów; • informacja na temat koordynacji połączeń różnych środków transportu; • informacja na temat lokalizacji innych Głównych Węzłów Transportowych i Węzłów Uzupełniających; • adres strony internetowej, na której dostępne są informacje dotyczące publicznego transportu zbiorowego; • mapy i schemat sieci komunikacyjnej.
Informacja na przystankach i w Punktach przesiadkowych	<ul style="list-style-type: none"> • nazwa przystanku/Punktu Przesiadkowego; • rozkład jazdy (czytelnie wydrukowany, przedstawiony w jednolitej formie graficznej); • informacje o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów; • mapy i schemat sieci komunikacyjnej.
Informacja w pojazdach	<ul style="list-style-type: none"> • miejscowość docelowa; • trasa przejazdu; • informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów. • rozkład jazdy; • informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów; • mapy i schemat sieci komunikacyjnej;
Informacja w mediach elektronicznych – obejmuje informacje w Internecie oraz przez telefony komórkowe	<ul style="list-style-type: none"> • informacja na temat koordynacji połączeń różnych środków transportu w węzłach przesiadkowych; • adresy internetowe innych operatorów działających na obszarze Gminy oraz odwołania do ich rozkładów jazdy; • usługi dodatkowe.

System informacji będzie zgodny z Rozporządzeniem MTBiGM z dnia 10 kwietnia 2012r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2012r. poz. 451).

Organizator publicznego transportu zbiorowego będzie podejmował działania w celu zintegrowania lokalnego systemu informacji pasażerskiej z systemem informacji pasażerskiej województwa małopolskiego.

11. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Stworzenie zrównoważonego systemu transportu, zaspokajającego potrzeby mieszkańców wymaga podjęcia działań wpływających na podniesienie atrakcyjności i jakości oferowanych usług oraz poziomu integracji poszczególnych podsystemów. Realizacja działań określonych w Planie transportowym powinna prowadzić do organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie Gminy Wieliczka w sposób prowadzący do podniesienia dostępności transportowo-komunikacyjnej Gminy, w tym dostosowania systemu transportu publicznego do potrzeb mieszkańców Gminy, a także usprawnienia połączeń komunikacyjnych z Krakowem i Krakowskim Obszarem Metropolitalnym.

W związku z powyższym organizator publicznego transportu zbiorowego powinien podejmować działania zmierzające do zwiększenia dostępności transportowej oraz zapewnienia pełnej integracji systemu transportu zbiorowego.

Integracja powinna odbywać się na kilku płaszczyznach:

- integracja wewnątrzgałęziowa zapewniająca spójność i ciągłość sieci każdego z funkcjonujących podsystemów transportu;
- integracja międzygałęziowa zapewniająca spójność pomiędzy poszczególnymi systemami transportowymi, wprowadzana poprzez tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych, w tym integracja systemów transportu zbiorowego: lokalnego i regionalnego, umożliwiającą realizację podróży na dalsze odległości;
- integracja przestrzenna zapewniająca spójność, czytelność i zwartość ukształtowania węzłów przesiadkowych, zmierzająca do minimalizacji odległości pomiędzy miejscami wysiadania i wsiadania dla różnych gałęzi transportu;
- integracja taryfowo-biletowa umożliwiającą podróżowanie na podstawie wspólnego biletu – szczególnie istotna w przypadku, gdy usługi o charakterze użyteczności publicznej realizuje kilku operatorów;
- integracja rozkładów jazdy polegająca na koordynacji rozkładów jazdy poszczególnych operatorów i przewoźników;
- integracja systemów informacji pasażerskiej zmierzająca do stworzenia wspólnego, jednolitego systemu informacji pasażerskiej.

Organizator będzie podejmował działania zmierzające do objęcia przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie Gminy systemem Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej. Wprowadzenie nowoczesnego rozwiązania, integrującego różne systemy transportowe w województwie w jeden spójny system, ułatwi pasażerom korzystanie z transportu zbiorowego. Prowadzone będą prace w kierunku pełnej integracji taryfowo-biletowej różnych podsystemów transportu.

W celu poprawy dostępności systemu transportowego zostanie rozważona możliwość wprowadzenia systemu informacji głosowej i wizualnej wraz z dynamiczną informacją pasażerską w Głównych Węzłach Transportowych i Węzłach Uzupełniających.

Działania podejmowane przez organizatora będą miały na celu zapewnienie wysokiego stopnia niezawodności systemu transportowego, w tym wysokiego poziomu wskaźnika punktualności kursowania pojazdów transportu zbiorowego.

W miarę dostępnych środków finansowych, w celu dostosowania oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb pasażerów prowadzone będą badania jakościowe i ilościowe w publicznym transporcie zbiorowym. Na podstawie badań, w uzasadnionych przypadkach, wprowadzane będą zmiany w zakresie częstotliwości kursowania pojazdów oraz okresu funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej w ciągu doby.

Organizator będzie podejmował działania w celu zakupu niskoemisyjnego taboru autobusowego, przystosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych, w tym w celu pozyskania na realizację inwestycji środków zewnętrznych.

SPIS TABEL, SPIS RYSUNKÓW, ZAŁĄCZNIKI

SPIS TABEL

Tabela 2.1	Gęstość zaludnienia w latach 2002 - 2014	13
Tabela 2.2	Podmioty gospodarki narodowej – wskaźniki (2014r.)	13
Tabela 3.1	Natężenia ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich wg GPR 2010 [Poj./dobę]	15
Tabela 3.2	Wykaz stacji i przystanków kolejowych na terenie Gminy wraz z wyposażeniem	16

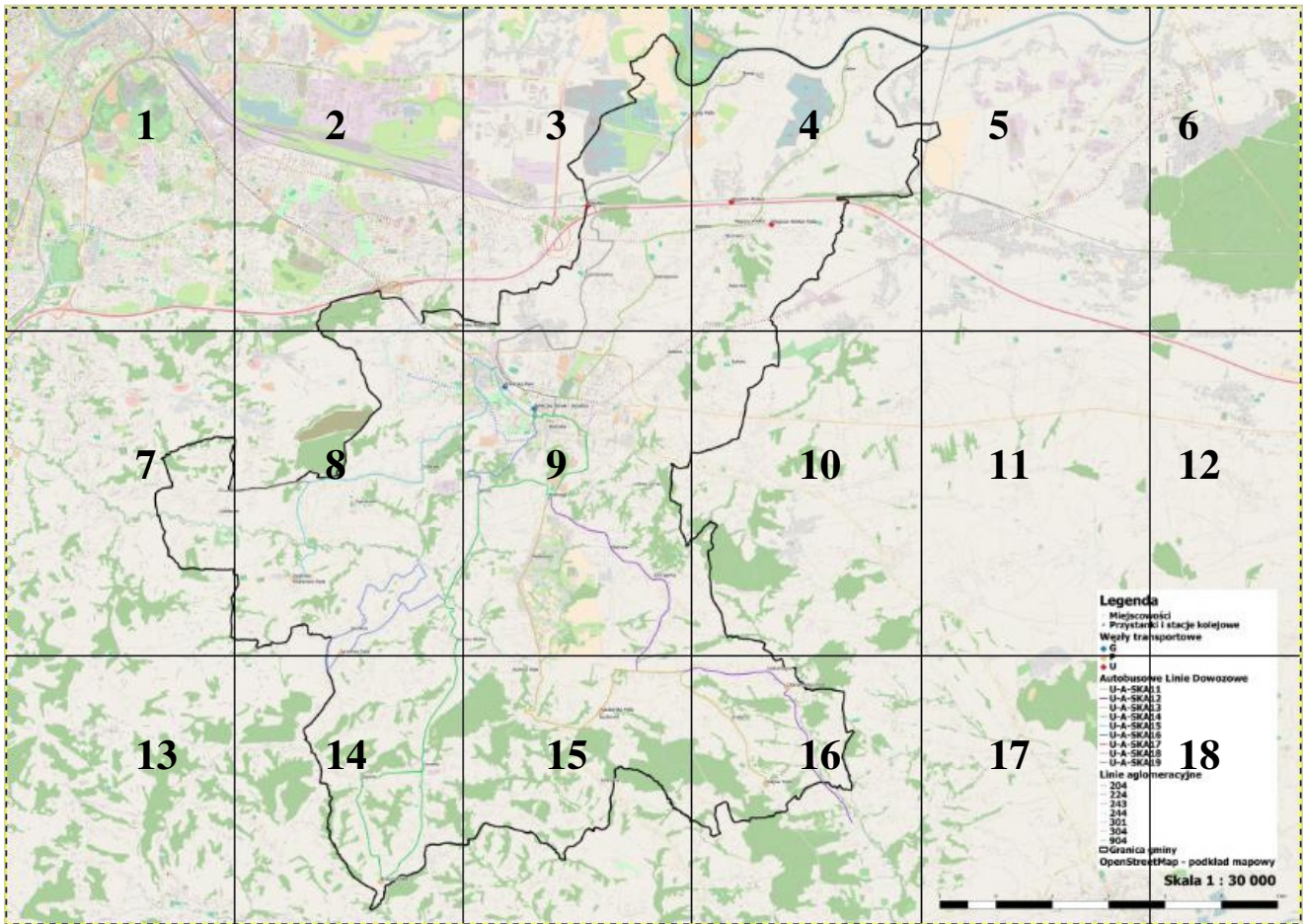
SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1.1	Obszar objęty planem transportowym	8
Rysunek 2.1	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej na terenie miasta Wieliczka	14
Rysunek 3.1	Układ linii aglomeracyjnych na terenie Gminy Wieliczka, dla których organizatorem jest Gmina Miejska Kraków	18
Rysunek 5.1	Proponowany terminal przesiadkowy Wieliczka Rynek	24

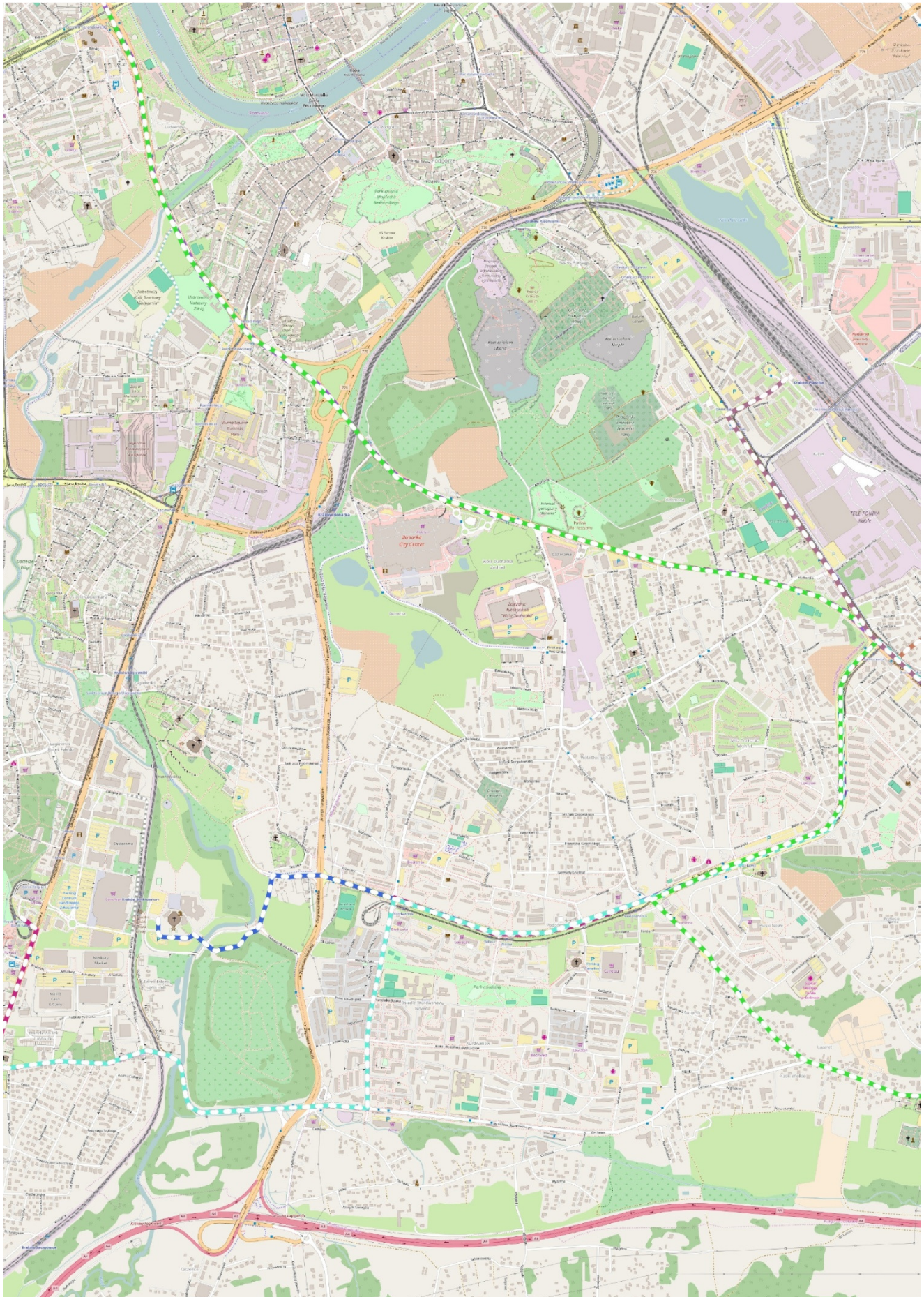
ZAŁĄCZNIKI

Załącznik graficzny w postaci wydruku (format A0)	
Planowana sieć komunikacyjna użyteczności publicznej dla Gminy Wieliczka	

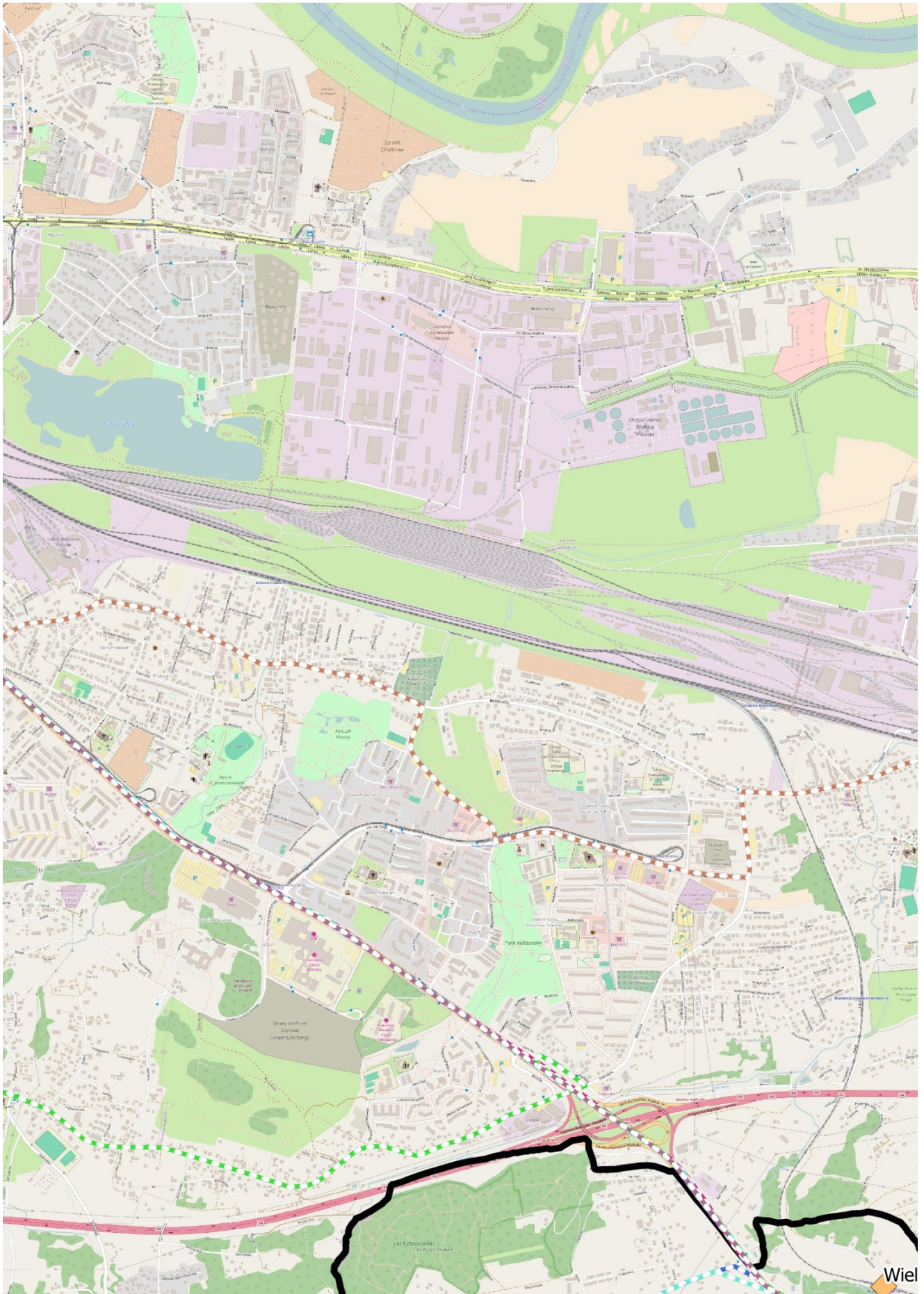
Planowana sieć komunikacyjna użyteczności publicznej dla Gminy Wieliczka



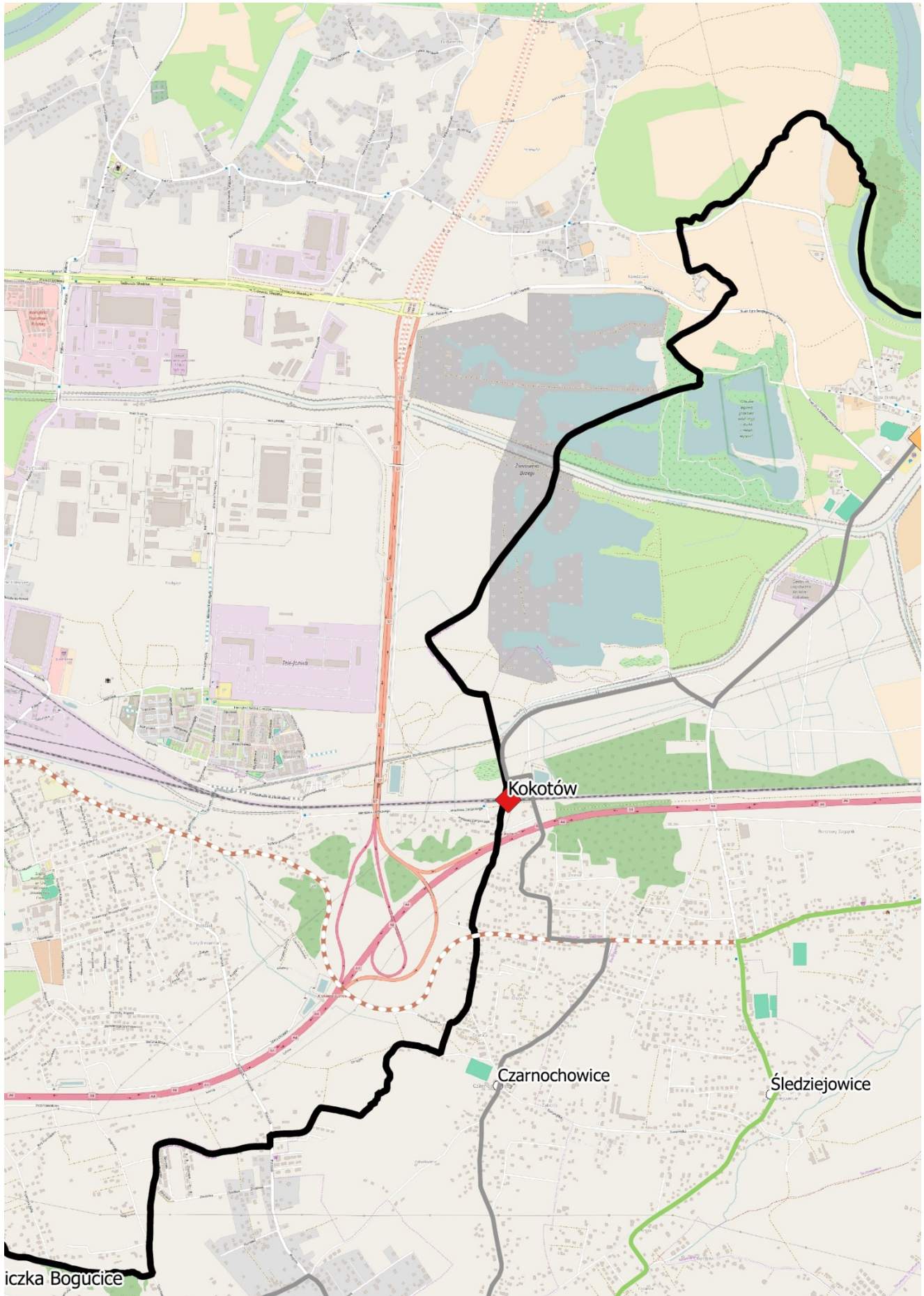
1



2

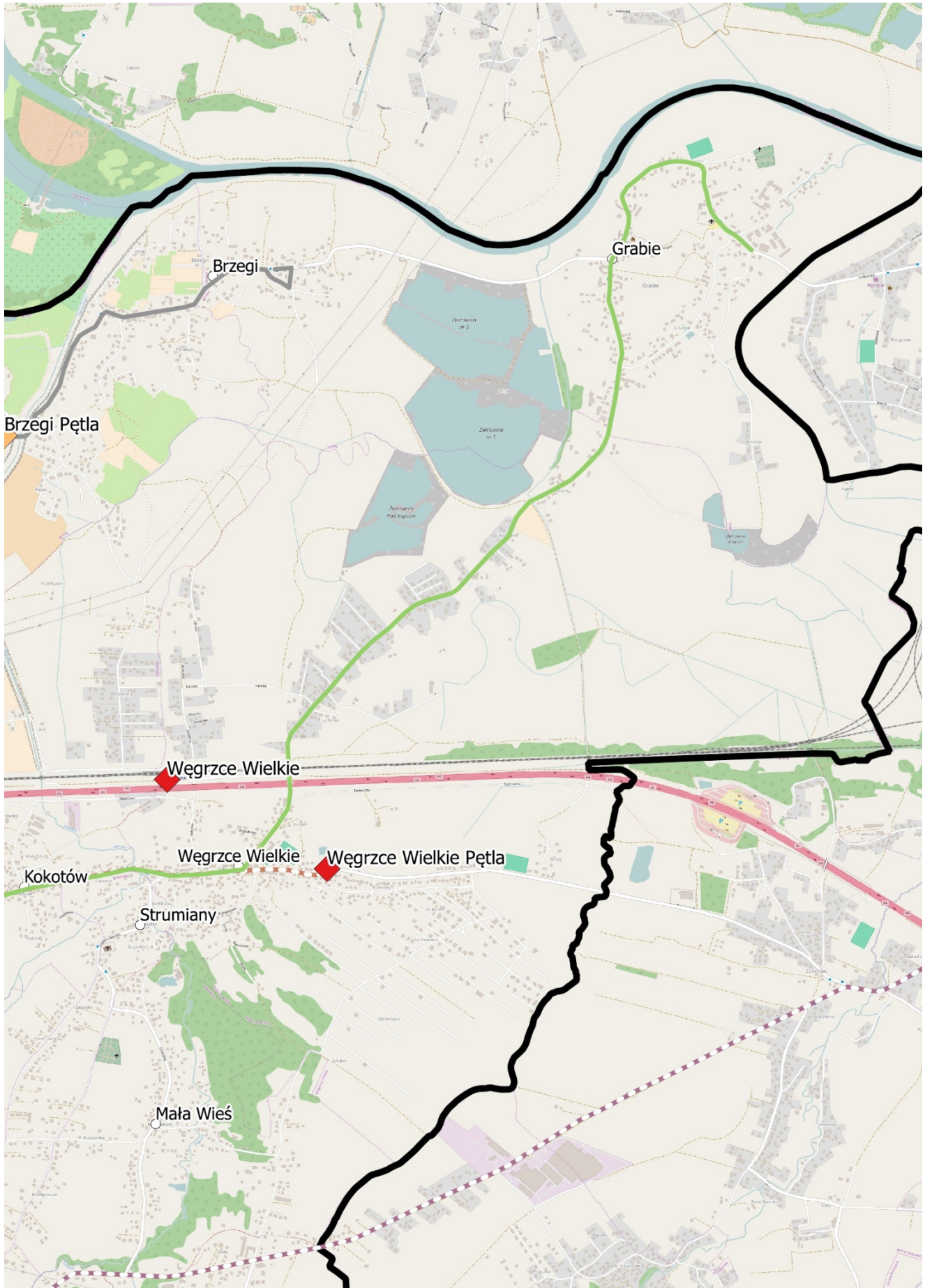


3

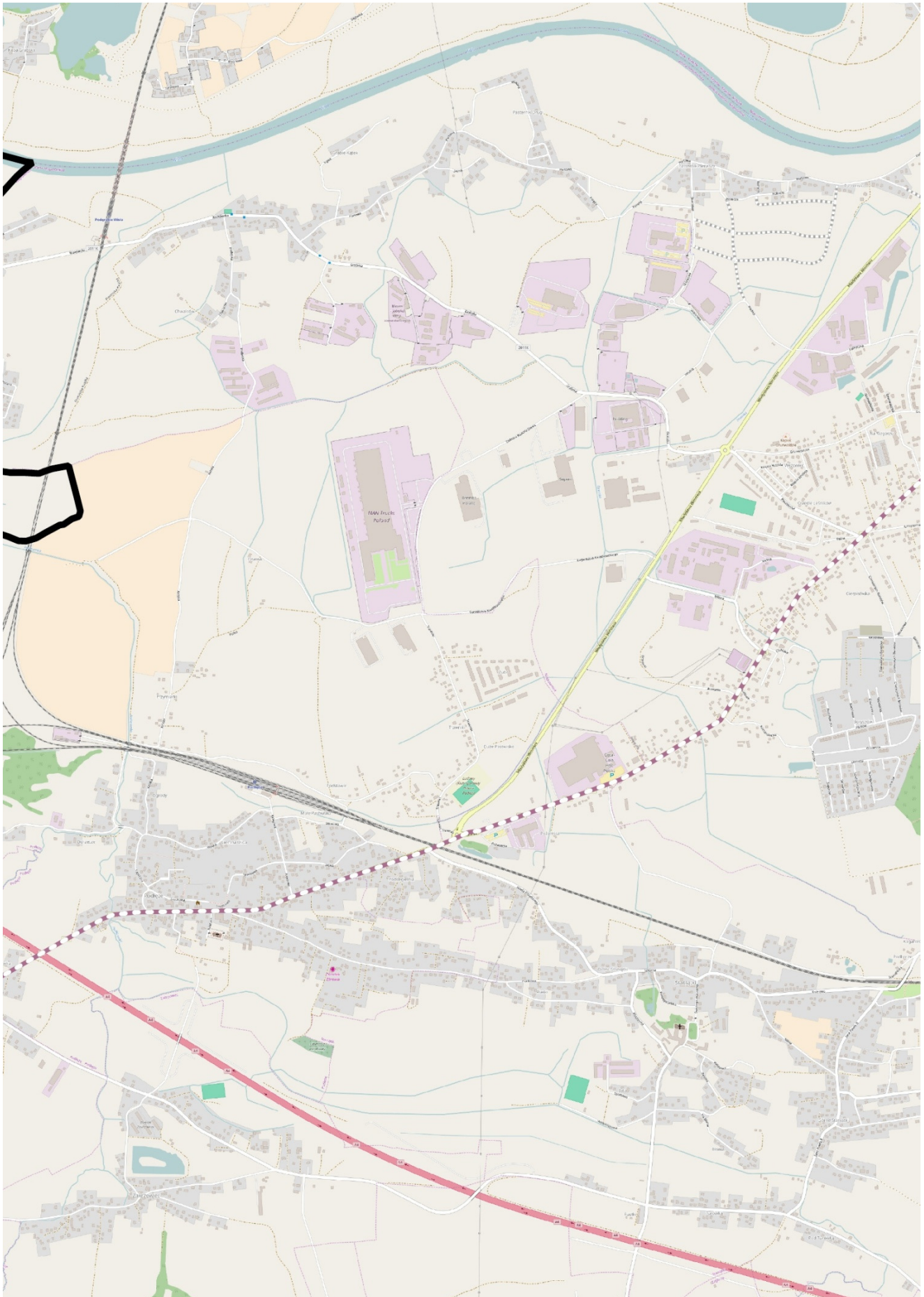


iczka Bogucice

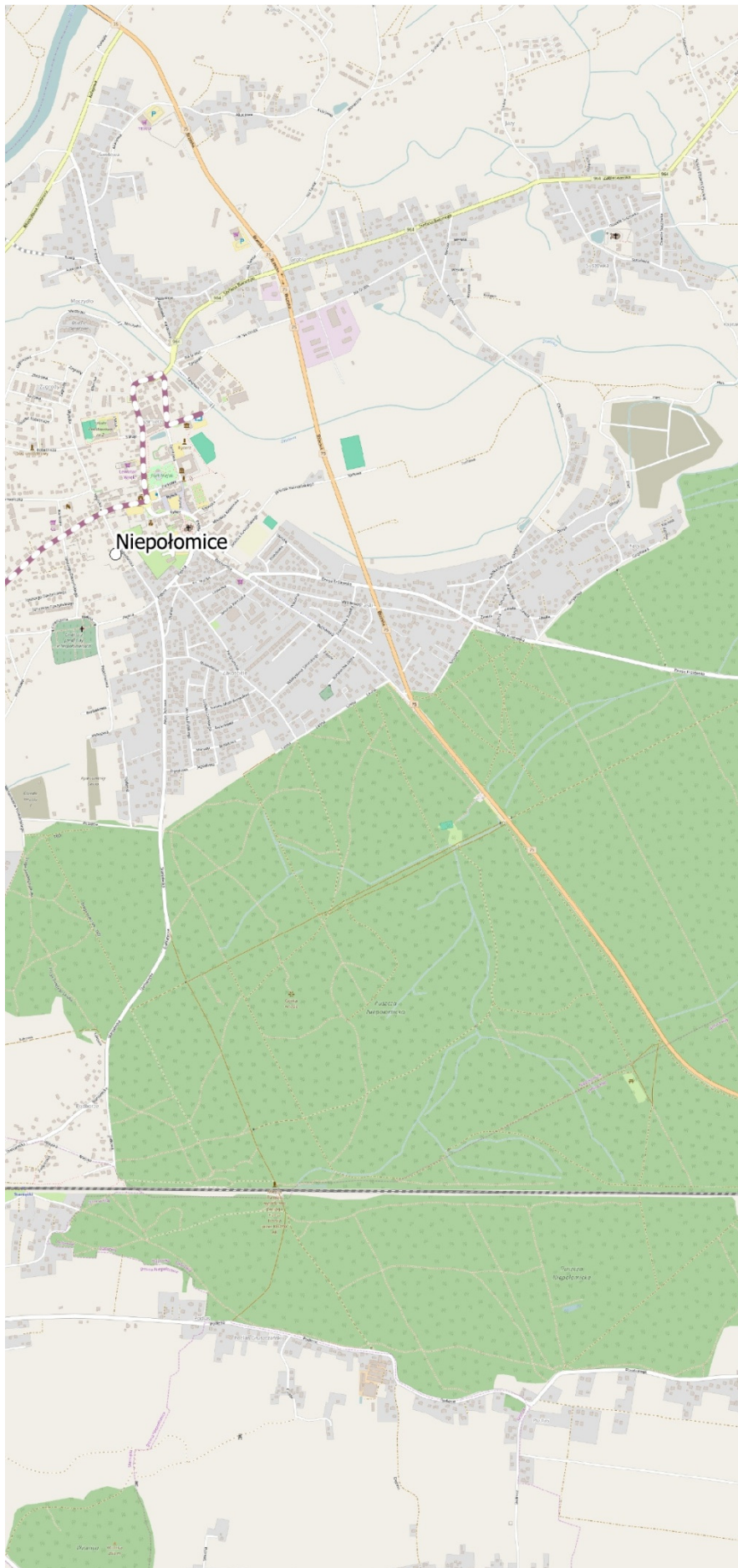
4



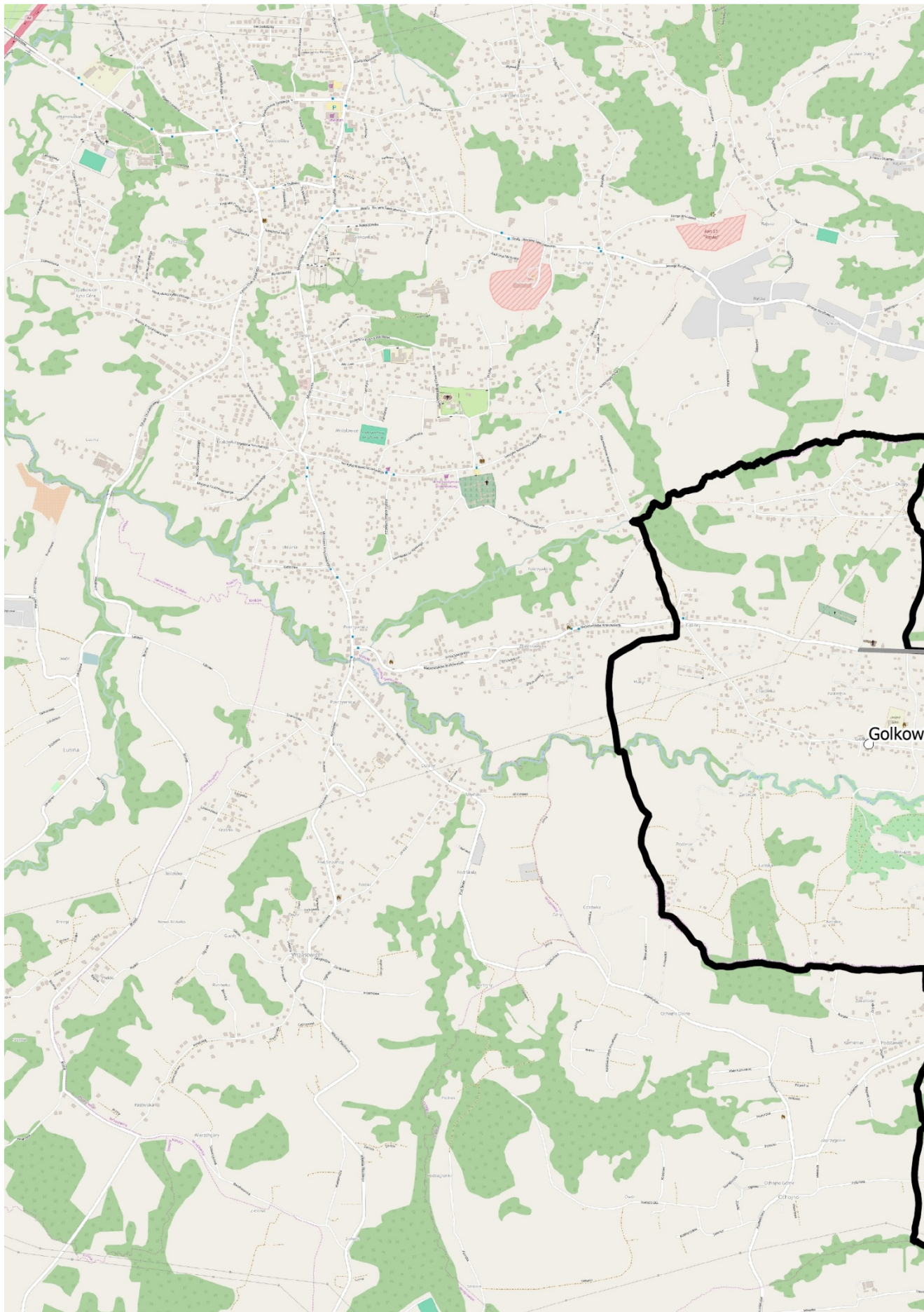
5



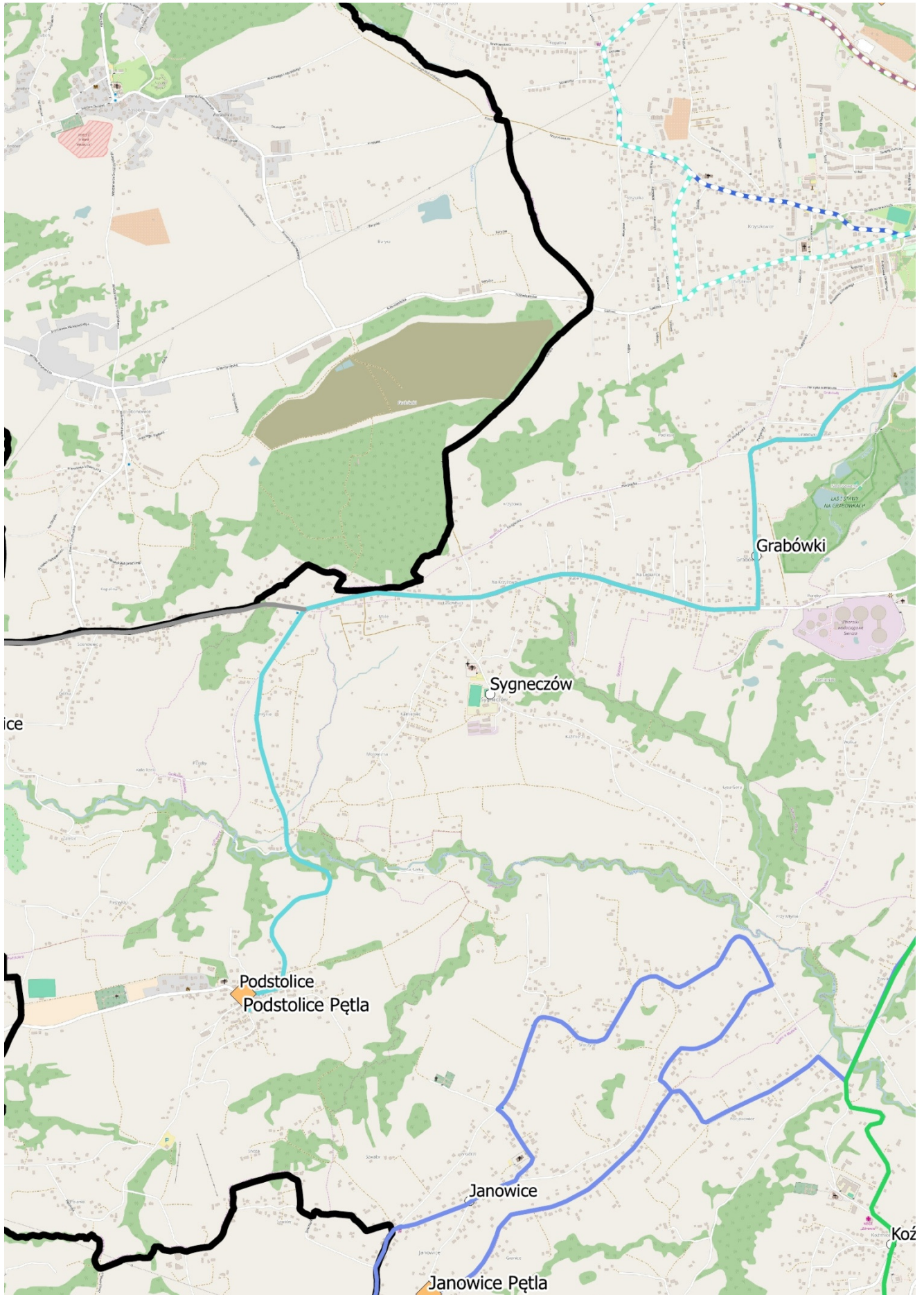
6



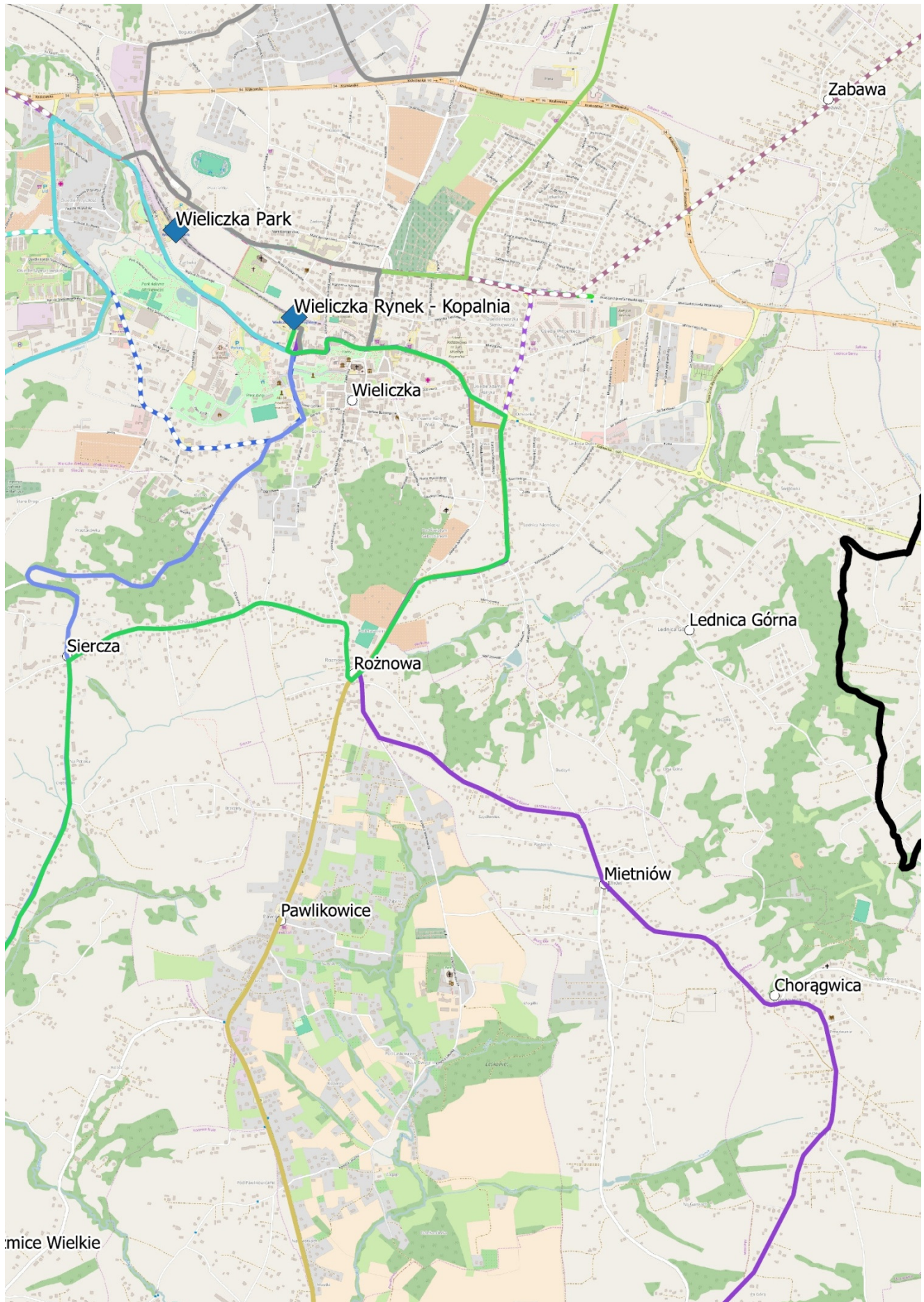
7



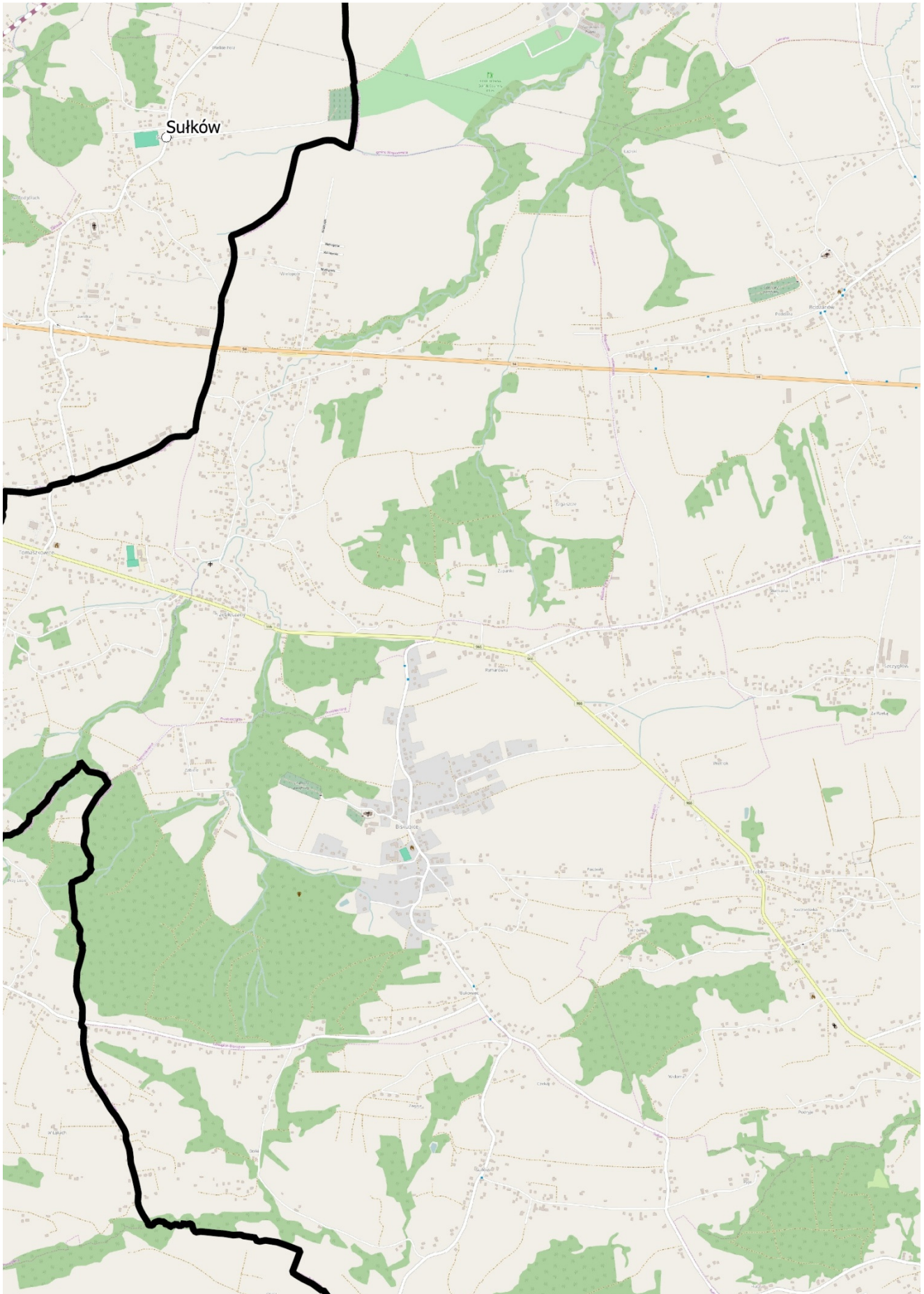
8

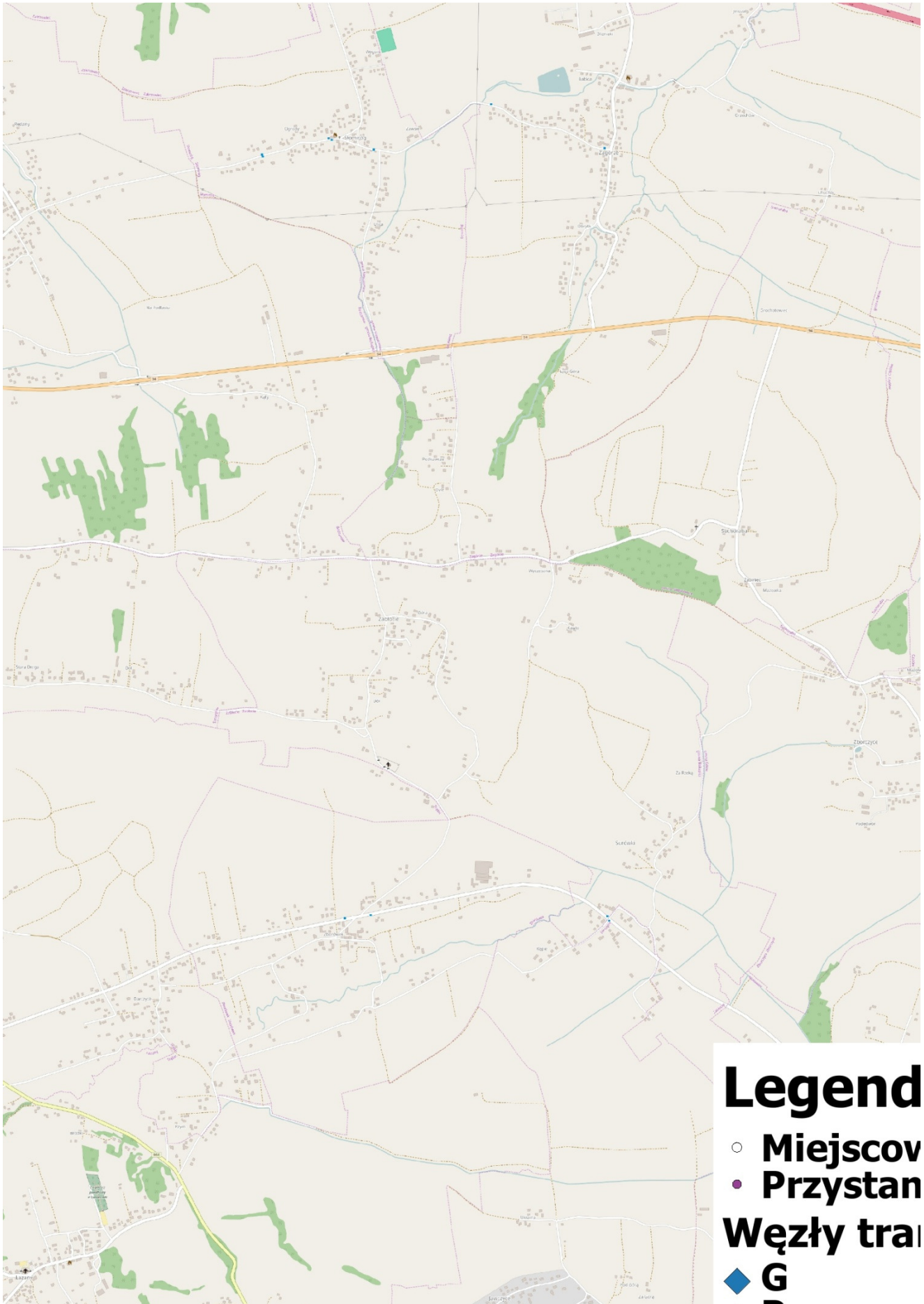


9

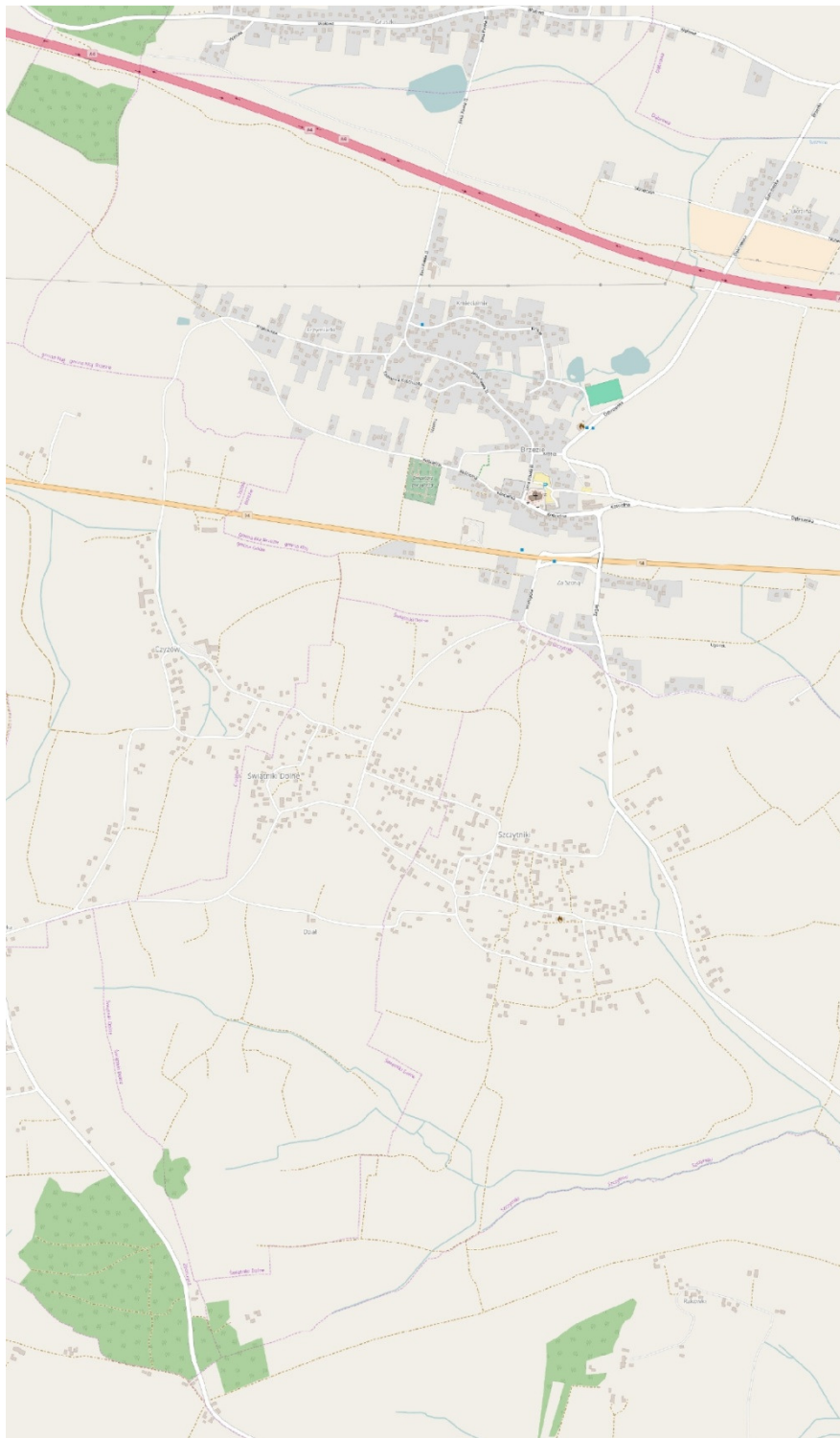


10

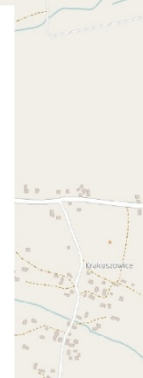




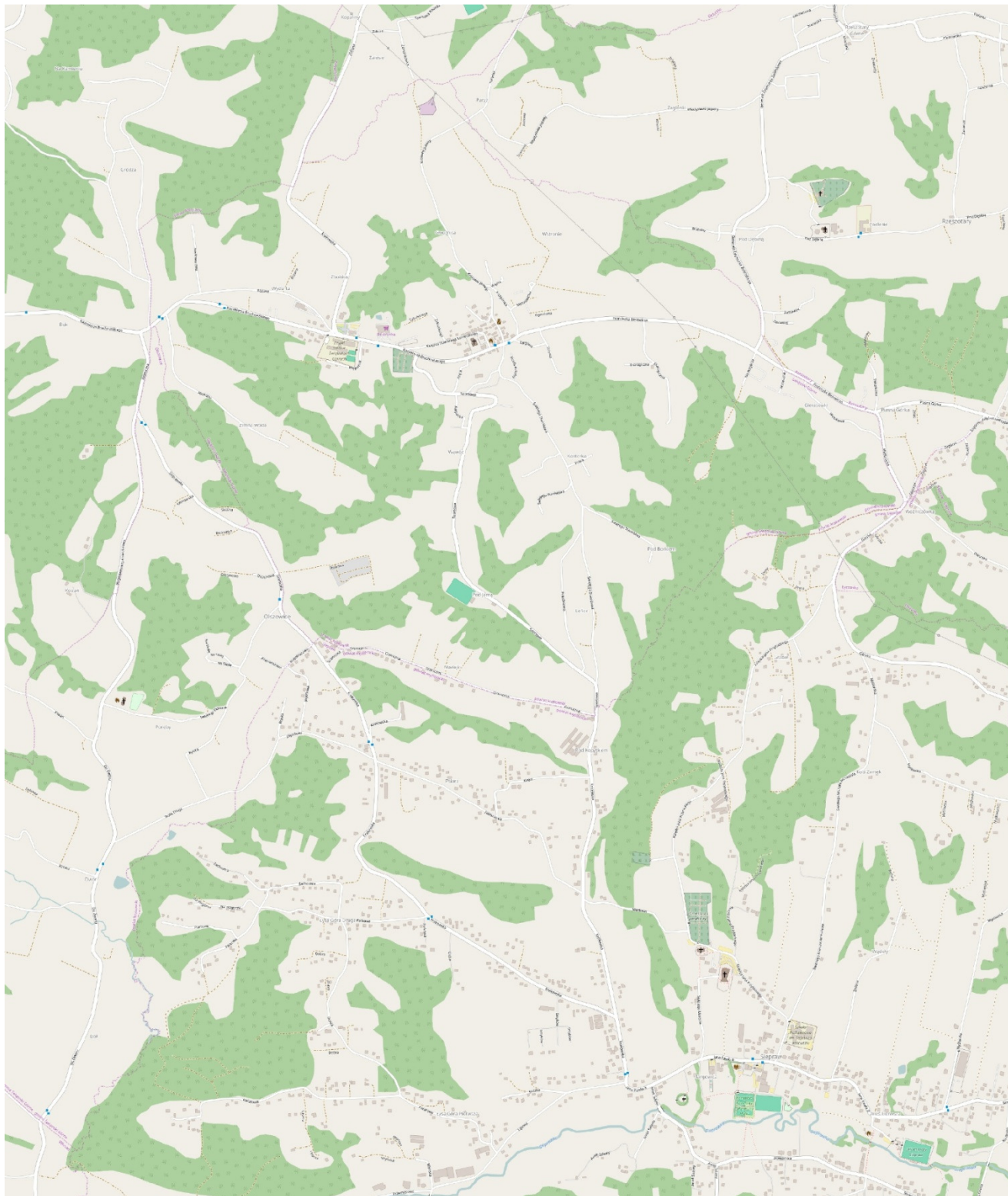
12



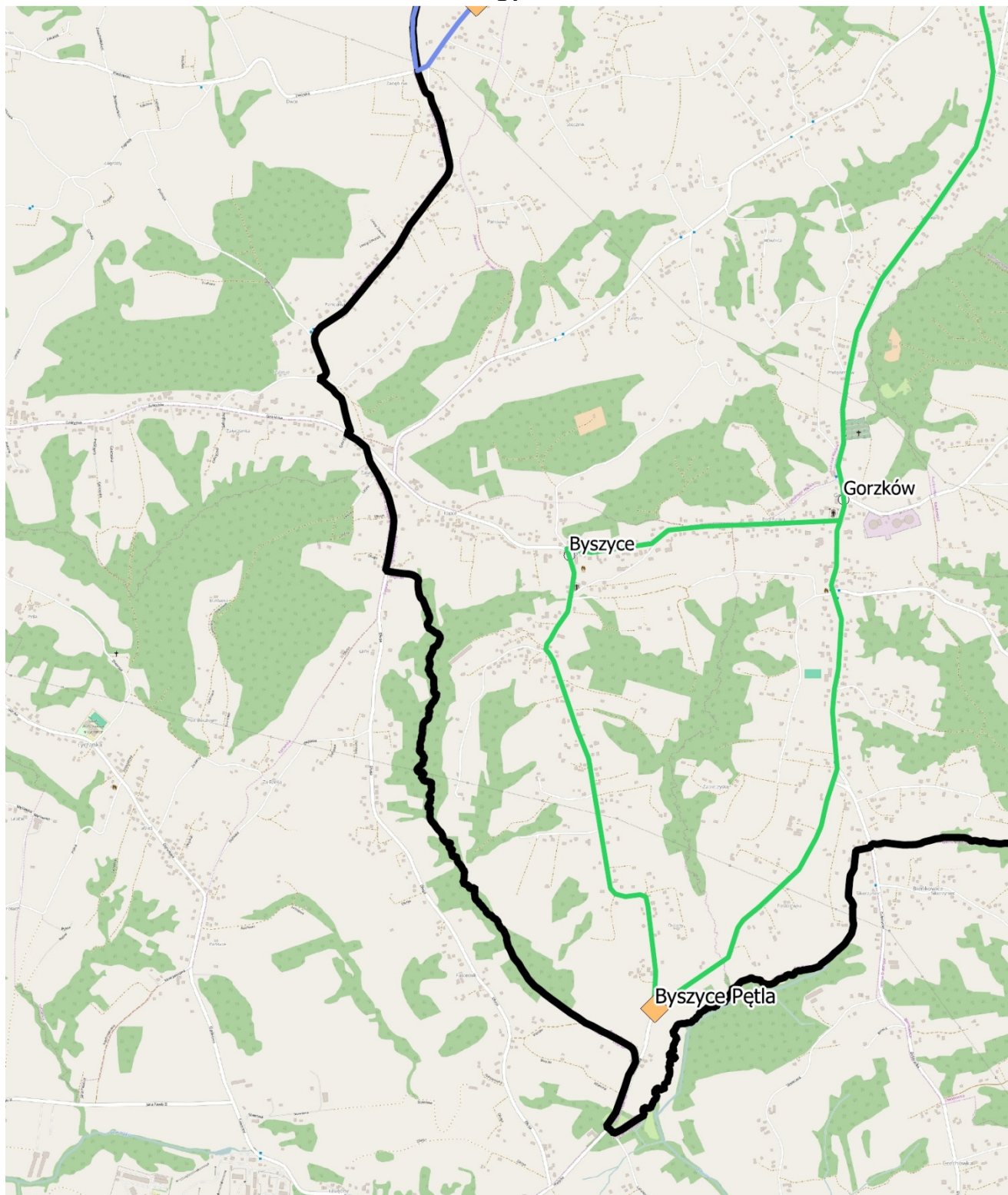
a
vości
ki i stacje kolejowe
nsportowe



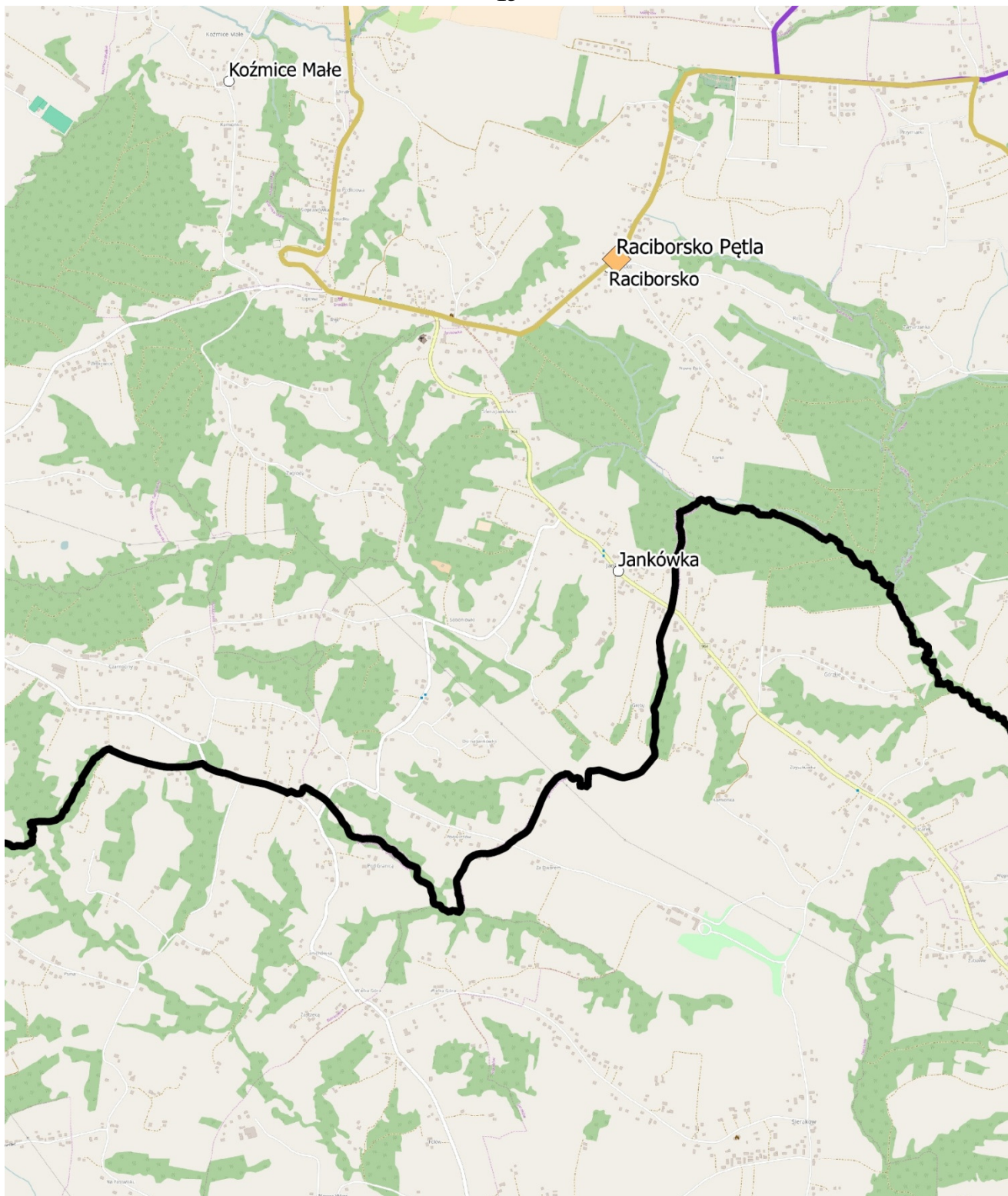
13



14



15



we Linie Dowozowe

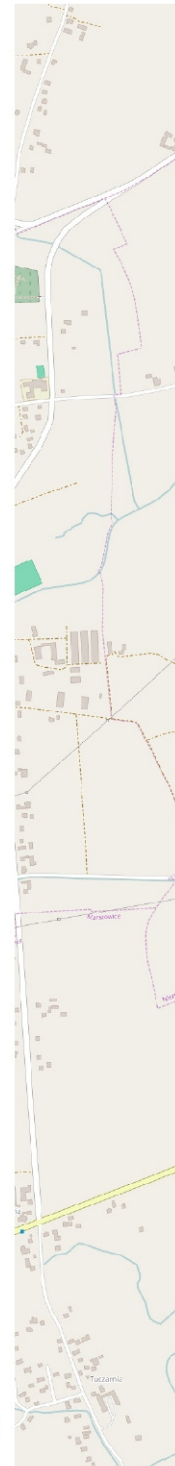
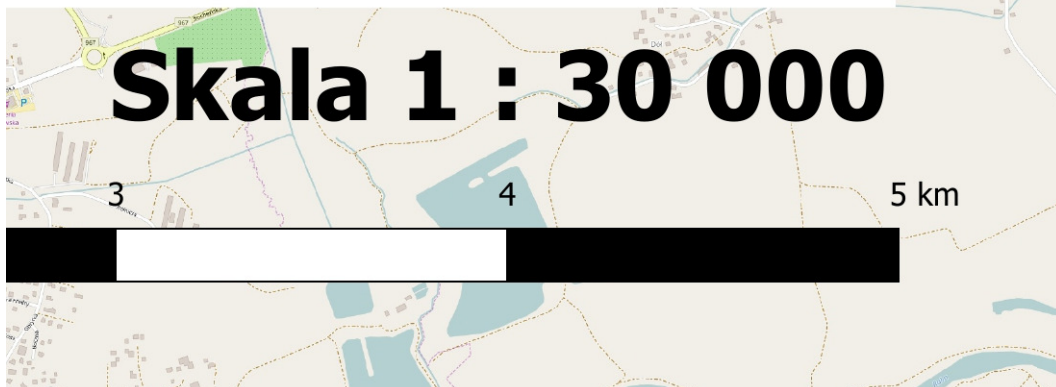
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17
- 18
- 19

meracyjne

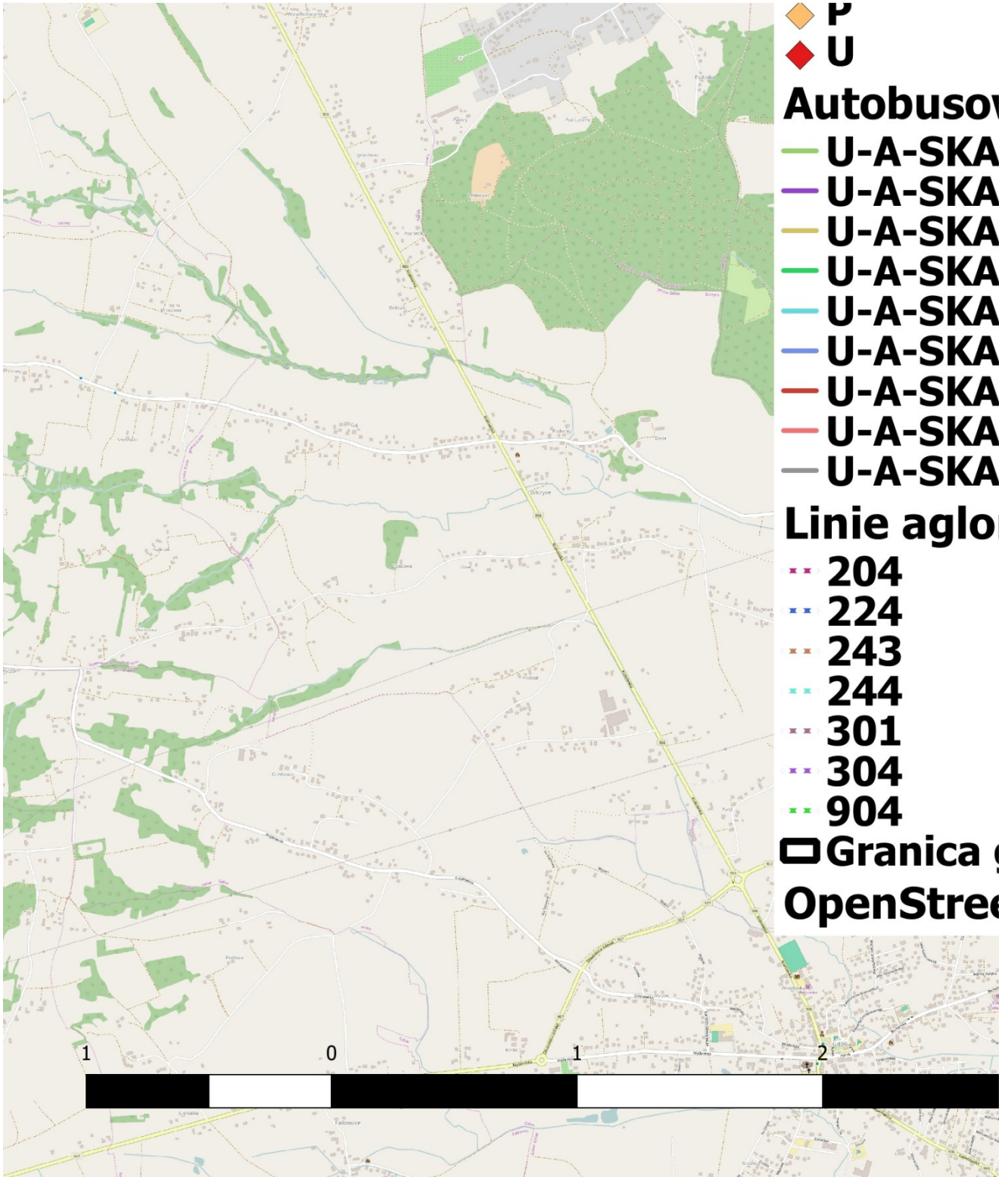
gminy

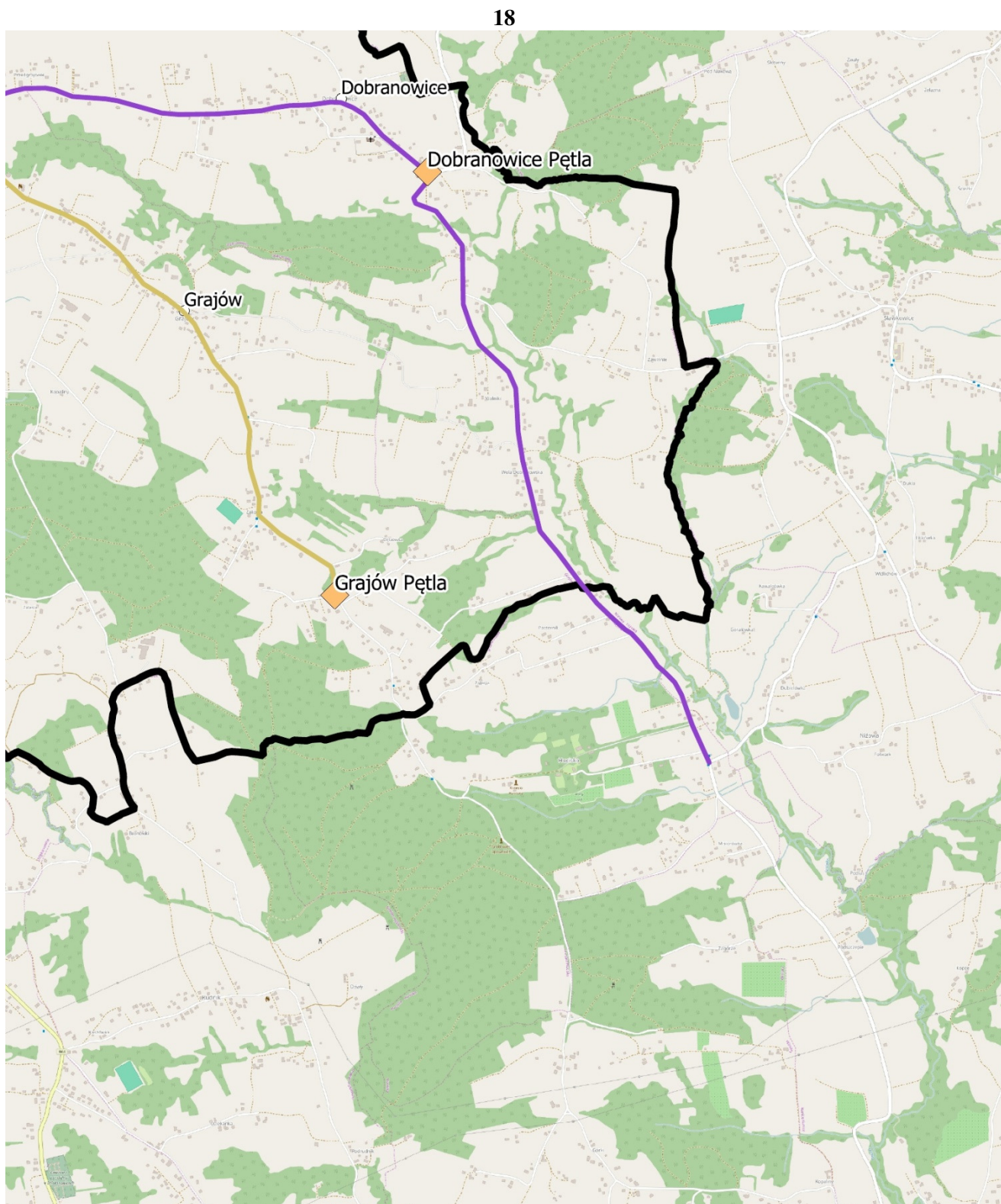
etMap - podkład mapowy

Skala 1 : 30 000



17





Legenda

- **Miejscowości**
- **Przystanki i stacje kolejowe**

Węzły transportowe

- ◆ **G**
- ◆ **P**
- ◆ **U**

Autobusowe Linie Dowozowe

- **U-A-SKA11**
- **U-A-SKA12**
- **U-A-SKA13**
- **U-A-SKA14**
- **U-A-SKA15**
- **U-A-SKA16**
- **U-A-SKA17**
- **U-A-SKA18**
- **U-A-SKA19**

Linie aglomeracyjne

- **204**
- **224**
- **243**
- **244**
- **301**
- **304**
- **904**

□ **Granica gminy**

Przewodniczący Rady Miejskiej w Wieliczce
Tadeusz Luraniec