



WADOWICE

PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY WADOWICE

2024





Wykonawca:

VIA VISTULA Sp. z o.o.

ul. Nowowiejska 35/5

30-052 Kraków

Zespół autorski:

mgr inż. Piotr Góralski

mgr inż. Marcelina Kowalczyk

mgr inż. Anna Matek

Grzegorz Romaniak

mgr inż. Mateusz Szpórnóg

mgr inż. Szymon Ściga

mgr inż. Bartłomiej Wiertel

mgr inż. Wiktor Wlazły

mgr inż. Michał Żuławiński



Zamawiający:

Gmina Wadowice

Pl. Jana Pawła II 23

34-100 Wadowice

Kraków, 2024

SPIS TREŚCI

1	Wstęp.....	7
2	Dokumenty strategiczne	8
2.1.1	Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Powiatu Wadowickiego.....	8
2.1.2	Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Gminy Andrychów	10
2.2	Powiązanie z obowiązującymi przepisami, wymogami, potrzebami.....	11
2.2.1	Program Inwestycji Dworcowych na lata 2024 – 2030	11
2.2.2	Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych 2030 (z perspektywą do 2033 r.).....	12
2.2.3	Program Budowy 100 obwodnic	13
2.2.1	Strategia Rozwoju Województwa „Małopolska 2030”	13
2.2.2	Regionalny Plan Transportowy Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 z perspektywą do 2030 roku	14
3	Diagnoza stanu istniejącego	16
3.1	Uwarunkowania lokalne	16
3.1.1	Uwarunkowania demograficzno – społeczne	16
3.2	Dojazdy do pracy	19
3.3	Analiza systemu transportowego	26
3.3.1	Transport indywidualny	26
3.3.2	Transport zbiorowy	29
3.3.3	Integracja taryfowo-biletowa	33
3.3.4	Ruch pieszych i rowerów	36
3.3.5	Parkowanie	39
3.4	Dostępność do transportu zbiorowego	39
3.5	Obecna sytuacja transportowa	42
3.5.1	Charakterystyka respondentów	42
3.5.2	Zachowania komunikacyjne respondentów	43
4	Analiza potoków pasażerskich	50
4.1	Autobusowy publiczny transport zbiorowy.....	50
4.1.1	Komunikacja gminy Wadowice	50
4.1.2	Komunikacja Powiatu Wadowickiego	52
4.1.3	Małopolskie Linie Dostawcze.....	54
4.2	Kolejowy transport zbiorowy	54
5	Wnioski	55
5.1	Wnioski szczegółowe	55
6	Rekomendacje i możliwości zmian	56
6.1	Zwiększenie liczby kursów, poprawa częstotliwości (możliwość wdrożenia wariantu zmian)	56
6.2	Wskazanie propozycji nowych tras autobusowych (możliwość wdrożenia wariantu zmian)	57

6.3	Wariantowe możliwości utworzenia połączeń pomiędzy Gminą Andrychów, a Gminą Wadowice	58
6.4	Infrastruktura dla rowerów	59
6.5	Infrastruktura punktowa	59
6.6	Poprawa bezpieczeństwa	60
6.7	Podsumowanie	61
Spis tabel		62
Spis rysunków.....		63

1 WSTĘP

Gmina Wadowice jest obszarem, w którym system transportowy jest zdominowany przez podróże realizowane samochodem osobowym, głównie z uwagi na duże rozproszenie zabudowy, zwłaszcza w obszarze wiejskim. Równolegle jednak w ostatnich latach w gminie, a zwłaszcza pomiędzy większymi miejscowościami sąsiadującymi z Wadowicami, obsługa transportem publicznym ulega systematycznej poprawie. Z uwagi na uwarunkowania lokalne, do których należy przede wszystkim położenie Wadowic w osi większych miast: Bielska-Białej oraz Krakowa, a także bliskości takich miast jak Kęty, Andrychów, Kalwaria Zebrzydowska, konieczne jest zapewnienie sprawnego i atrakcyjnego systemu transportu zbiorowego jako alternatywy dla możliwości poruszania się samochodem osobowym, które staje się coraz bardziej uciążliwe z uwagi na rosnące natężenie ruchu drogowego na sieci ulic. Dobry transport publiczny ma także wymiar podnoszący jakość życia mieszkańców, którzy potencjalnie mogą skorzystać z oferty, lecz musi on być dostępny, osiągalny oraz kursować z relatywnie wysoką częstotliwością. Gmina Wadowice jest dużym wyzwaniem w obsłudze transportowej z uwagi nie tylko na położenie w górzystym terenie, lecz także liczbę punktów docelowych – w mieście zlokalizowane są nie tylko miejsca pracy, ale również miejsca nauki w szkole. Jak wspomniano, bliskość województwa śląskiego i większych miast, jak również sąsiednich – Andrychowa i Kalwarii Zebrzydowskiej, będących celami podróży wielu użytkowników generuje bardzo dużą liczbę podróży, co widać na drogach krajowych, wojewódzkich, ale także powiatowych czy gminnych. Dodatkowo położenie w osi wschód – zachód generuje duży ruch tranzytowy przez obwodnicę Wadowic, który oddziałuje także na pozostały układ uliczny miasta i może negatywnie wpływać na funkcjonowanie mieszkańców. Ci zaś powinni, zgodnie z ideą zrównoważonej mobilności, mieć możliwość wyboru środka transportu, z czego każdy, a więc nie tylko samochód osobowy, ale również transport publiczny, rower czy poruszanie się pieszo, mogą być wykonywane w codziennych podróżach do miejsc pracy czy nauki. Każdy środek transportu może być wykorzystywany na inne odległości oraz z uwagi na inne motywacje, ale powinno się dążyć do ich zrównoważenia, dzięki czemu zredukuje się koszty transportu (te są wysokie jeśli system transportowy oparty jest na jednym środku transportu). Różne grupy społeczne mają inne oczekiwania, dlatego należy ofertę transportową kształtować na bazie diagnozy stanu obecnego oraz wymagań mieszkańców, co zrealizowano w dalszej części opracowania.

Niniejszy dokument ma na celu diagnozę stanu obecnego, w tym całego systemu transportowego, uwzględniając ruch samochodowy, transport zbiorowy, ruch piesz i rowerowy, także popyt na usługi transportowe mieszkańców, co zrealizowano na bazie przeprowadzonych ponad 550 ankiet wśród mieszkańców gminy Wadowice. Opracowanie zawiera odniesienie do dokumentów tożsamyh, lecz realizowanych w ostatnich latach w Wadowicach – Planów Transportowych oraz dokumentów wyższego szczebla, mając na celu uporządkowanie ich oraz wyszczególnienie najważniejszych kwestii mających wpływ na funkcjonowanie systemu transportowego. W ostatniej części zaprezentowano rekomendacje wynikające z analiz, diagnozy oraz innych dokumentów strategicznych, co może być podstawą do rozwoju systemu transportowego w zakresie kompetencji Gminy Wadowice. Przedstawiono możliwości rozwoju transportu publicznego w Wadowicach oraz potencjalne połączenia z większymi ośrodkami, w tym głównie z Andrychowem, uwzględniając takie czynniki jak: częstotliwość kursowania autobusów, poprawę jakości oraz rozszerzenie oferty transportu zbiorowego, równolegle dając rekomendacje dla innych elementów systemu transportowego, w tym dla systemu pieszego i rowerowego. Brano pod uwagę również planowane inwestycje drogowego, jak Beskidzka Droga Integracyjna, która będzie kluczowym elementem systemu transportowego gminy po jej oddaniu do użytku. W dokumencie położono nacisk na rozwój transportu zbiorowego na terenie gminy Wadowice, co jest spowodowane oczekiwaniami społecznymi oraz możliwościami w zakresie wsparcia środków zewnętrznych w nowej perspektywie finansowej na lata 2021 – 2027 z różnych programów.

2 DOKUMENTY STRATEGICZNE

2.1.1 PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO DLA POWIATU WADOWICKIEGO

Dokument swoim zakresem obejmuje powiat wadowicki, który zawiera w sobie także obszar gminy Wadowice. Plan transportowy wskazuje, że miasto Wadowice oraz Andrychów stanowią centra społeczno-gospodarcze regionu, a ich rola będzie sukcesywnie rosła. Podkreślono potrzebę realizacji przewozów pomiędzy ww. ośrodkami.

Wskazano również istotność wykorzystania nowoczesnego i ekologicznego taboru autobusowego oraz zwiększenia liczby kursów w godzinach szczytów komunikacyjnych, a także uruchomienia nowych linii. Infrastruktura rowerowa może pełnić rolę uzupełniającą i doprowadzającą pasażerów do środków transportu zbiorowego.

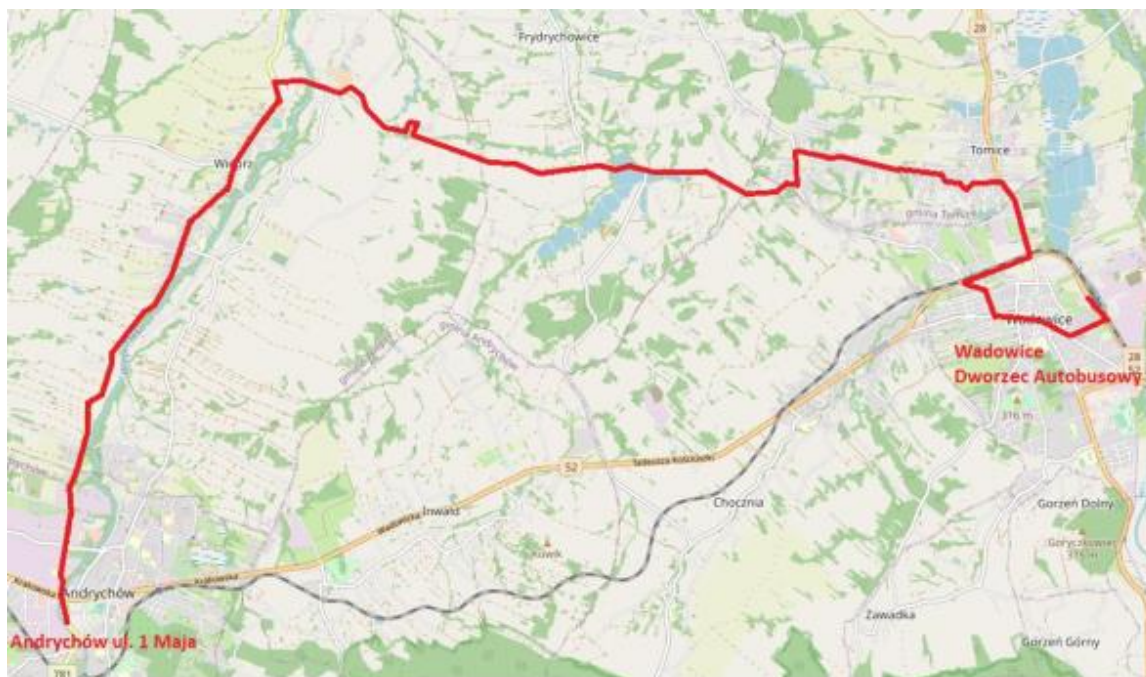
Plan transportowy wskazuje główne czynniki zachęcające pasażerów do zmiany swoich zachowań transportowych i częstszego wyboru transportu publicznego:

- zwiększanie częstotliwości kursowania linii lub tworzenie nowych linii na ciągach, które cieszą się największą popularnością wśród pasażerów,
- integracja różnych środków transportu (np. rozkładowe skomunikowania linii uruchamianych przez Powiat Wadowicki z pojazdami innych przewoźników, a także kolei). Należy rozważyć uruchomienie nowych linii (proponycja nowych linii w dalszej części Planu),
- wprowadzanie atrakcyjnej i zintegrowanej taryfy przewozowej,
- nowoczesna informacja pasażerska, zarówno na przystankach jak i w pojazdach,
- dbanie o wysoką dostępność do sieci transportu zbiorowego, także dla osób o ograniczonej mobilności,
- dążenie do sukcesywnej wymiany najbardziej wyeksploatowanego taboru i podejmowanie działań, których celem będzie kierowanie do ruchu nowoczesnego i ekologicznego taboru,
- poprawa infrastruktury transportowej (przystanki, perony przystankowe).

Dokument proponuje także uruchomienie nowych połączeń autobusowych. Wśród propozycji obejmujących Gminę Wadowice znalazły się 2 linie autobusowe:

- Wadowice Dworzec Autobusowy – Tomice – Frydrychowice – Wieprz – Andrychów
- Roczniny – Andrychów – Inwałd – Wadowice Dworzec Autobusowy – Kalwaria Zebrzydowska

Przebiegi ww. linii przedstawiono na poniższych rysunkach.



Rysunek 2.1 Proponowany przebieg linii Wadowice Dworzec Autobusowy – Tomice – Frydrychowice – Wieprz – Andrychów

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Powiatu Wadowickiego



Rysunek 2.2 Proponowany przebieg linii Roczný – Andrychów – Inwałd – Wadowice Dworzec Autobusowy – Kalwaria Zebrzydowska

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Powiatu Wadowickiego

W odniesieniu do trasy Andrychów – Wadowice, w ramach przeprowadzanych ankiet z mieszkańcami, zgłaszano zawodność usług prywatnego przewoźnika. Uwagi dotyczyły w szczególności punktualności lub nawet braku realizacji kursów.

Z badań ankietowych, mieszkańcy powiatu bardzo krytycznie oceniali jakość taboru autobusowego oraz niską częstotliwość połączeń.

W zakresie węzłów przesiadkowych, na terenie Gminy Wadowice, najważniejszym jest dworzec autobusowy, który zapewnia możliwość przesiadki nie tylko na inne linie autobusowe ale także na połączenia kolejowe.

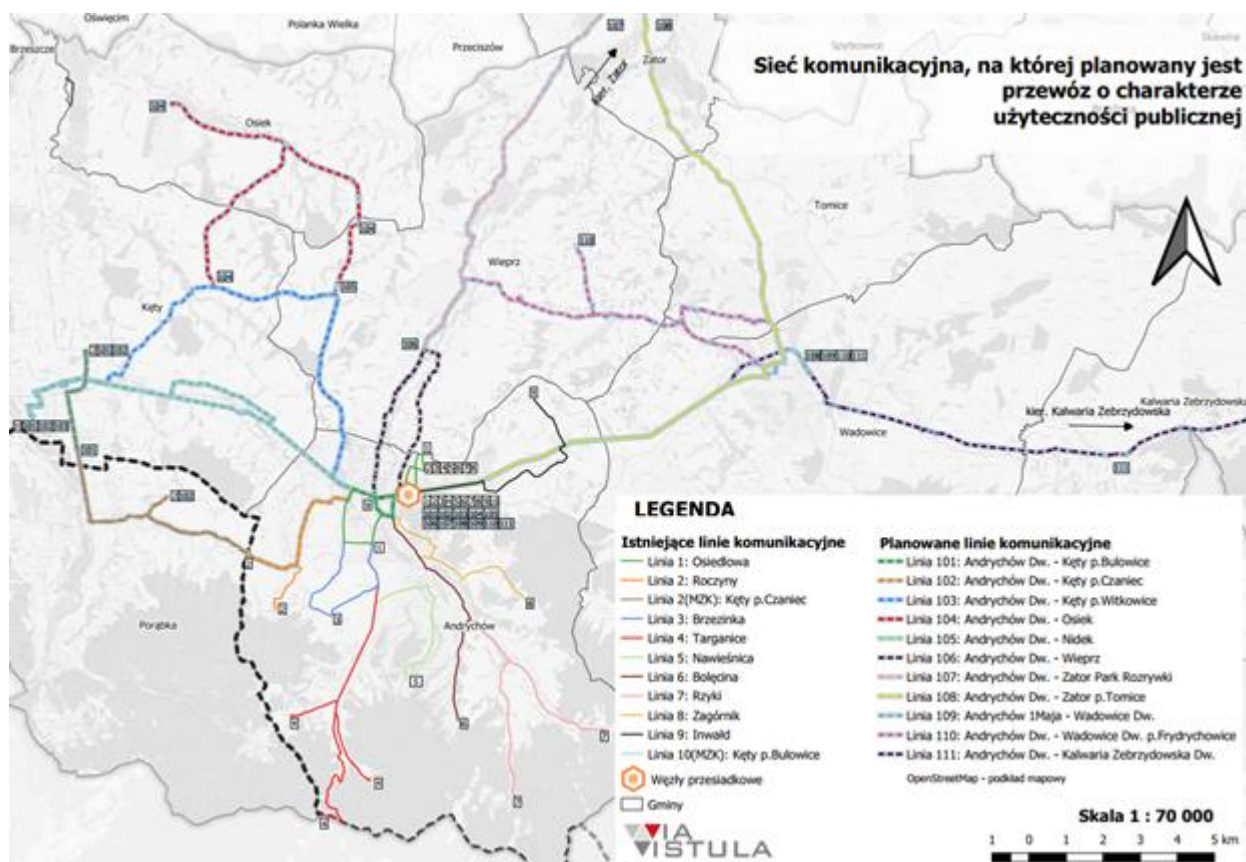
Najważniejsze działania wskazane w Planie transportowym, które można podjąć w celu zwiększania atrakcyjności transportu zbiorowego w Powiecie Wadowickim:

- należy dążyć wszelkich starań, aby do obsługi linii uruchamianych na terenie Powiatu Wadowickiego, kierowany był nowoczesny, przyjazny dla osób o ograniczonej mobilności tabor autobusowy. Działania te są niezbędne, w celu zwiększenia atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego.
- współpraca pomiędzy organizatorami transportu zbiorowego, przewoźnikami drogowymi i kolejowymi, w celu kształtowania wspólnej oferty przewozowej oraz wspólnej taryfy przewozowej, która zachęci korzystania z transportu zbiorowego, w tym celu rekomenduje się przystąpienie Powiatu Wadowickiego do systemu Małopolska Karta Aglomeracyjna,
- poprawa oferty przewozowej pomiędzy gminami objętymi niniejszym Planem Transportowym poprzez zwiększenie częstotliwości kursowania,
- poprawa oferty przewozowej w godzinach wieczornych oraz w weekendy,
- rozwój informacji pasażerskiej, zarówno w pojazdach jak i na przystankach, w tym także w oparciu o system MKA,
- ciągłe monitorowanie popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego i w przypadku powstania nowych generatorów ruchu modyfikacja obecnej oferty komunikacji miejskiej i układu tras do występujących potrzeb,
- kontrola usług przewozowych – w szczególności realizacji usług przewozowej oraz punktualności kursowania, w tym także w oparciu o system MKA,
- uświadamianie mieszkańców pod kątem atrakcyjności korzystania z transportu zbiorowego.

2.1.2 PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO DLA GMINY ANDRYCHÓW

Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Gminy Andrychów¹ opisuje zasady organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie Gminy Andrychów² w sposób prowadzący do podniesienia dostępności transportowo-komunikacyjnej Gminy, w tym dostosowanie systemu transportu publicznego do potrzeb mieszkańców Gminy. Plan transportowy przyczyni się do realizacji wyzwań transportowych określonych w dokumentach strategicznych Gminy. Dokument przewiduje zwiększenie roli integracji transportu zbiorowego, a także wzrost udziału transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych, z uwzględnieniem połączeń przebiegających przez Gminę Wadowice.

Plan transportowy określa również proponowaną sieć komunikacyjną (ze wskazaniem linii autobusowych) oraz oczekiwany standard jakości usług transportowych. Główny węzeł przesiadkowy został wyznaczony w rejonie Dworca Autobusowego w Andrychowie, który sąsiaduje ze stacją kolejową Andrychów. Powyższe informacje przedstawia Rysunek 2.3.



Rysunek 2.3 Proponowana sieć komunikacyjna na terenie Gminy Andrychów

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Gminy Andrychów

¹ przyjęty Uchwałą Nr XX-153-20 Rady Miejskiej w Andrychowie z dnia 27 lutego 2020 roku w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Gminy Andrychów.

² swoim obszarem obejmuje również teren Gminy Wadowice.

2.2 POWIĄZANIE Z OBOWIĄZUJĄCYMI PRZEPISAMI, WYMOGAMI, POTRZEBAMI

2.2.1 PROGRAM INWESTYCJI DWORCOWYCH NA LATA 2024 – 2030

Program Inwestycji Dworcowych jest jednym z projektów przewidzianych do realizacji w ramach „Strategii na rzecz odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”. Dzięki niemu zostanie przeprowadzonych 189 inwestycji dworcowych na łączną kwotę ponad 1,8 mld zł. W wyniku podejmowanych działań na dworcach poprawi się poziom obsługi pasażerów oraz nastąpi integracja kolei z innymi gałęziami transportu.

Efektem końcowym realizacji Programu Inwestycji Dworcowych będą wystandaryzowane, charakteryzujące się wysoką jakością dworce kolejowe, dostosowane do potrzeb pasażerów oraz systemu transportowego, a jednocześnie odpowiadające uwarunkowaniom lokalnym. Dworce kolejowe będą odpowiadać realnym potrzebom lokalnych społeczności, zapewniając funkcje związane ze zmianą środków transportu, tak by skłonić podróżnych do korzystania z kolei.

W ramach realizacji inwestycji z Programu przewidziano wdrożenie rozwiązań energooszczędnych, obniżających koszty utrzymania dworców. Jednolity standard budynków pozwoli na wypracowanie spójnej polityki zarządzania nieruchomościami dworcowymi. Dworce będą przyjazne również środowisku. Zostaną wyposażone w oświetlenie w technologii LED wraz z automatyką sterującą, panele fotowoltaiczne do produkcji zielonej energii oraz systemy BMS (Building Management System) sterujące urządzeniami i instalacjami w budynku, zapewniające optymalizację zużycia wody, energii, elektrycznej i ciepłej. Wśród zaprojektowanych rozwiązań ekologicznych znalazły się pompy ciepła do ogrzewania budynków oraz centrale wentylacyjne z odzyskiem ciepła.

Małopolska jest jednym z największych beneficjentów Programu – zakładana liczba inwestycji to ok. 20 lokalizacji. Są to m. in. prace na dworcach: Andrychów, Balin, Biały Dunajec, Bukowno, Dulowa, Jarosławiec Olkusi, Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona, Kraków Bieżanów, Kraków Bonarka, Leńcze, Łowczówek Pleśna, Muszyna, Podłęże, Stronie, Stryszów, Sucha Beskidzka, Tarnów Mościce, Trzebinia, Wola Rzędzińska, Wolbrom.

Orientacyjna lokalizacja inwestycji została przedstawiona na poniższej mapie. Kolorem czerwonym oznaczono zadania z edycji 2016-2023, a kolorem niebieskim z edycji 2024-2030.



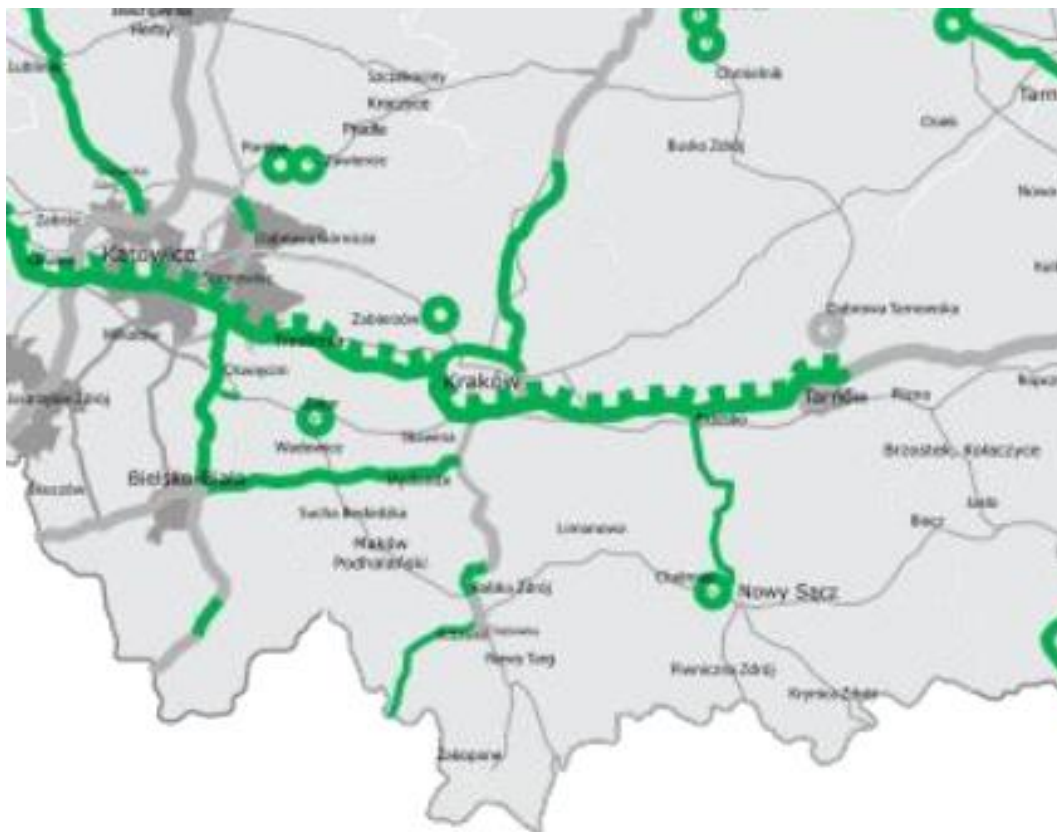
Rysunek 2.4 Lokalizacja inwestycji dworcowych na terenie Małopolski

Źródło: Program Inwestycji Dworcowych na lata 2024-2030

2.2.2 RZĄDOWY PROGRAM BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH 2030 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2033 R.)

Niniejszy dokument określa cele polityki transportowej w zakresie budowy drogowej sieci TEN-T na terenie Rzeczypospolitej Polskiej oraz połączeń drogowych komplementarnych wobec niej, których zarządcą zgodnie z definicją ujętą w art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. Dokument jest równocześnie kontynuacją wcześniejszych dokumentów, w tym Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.). Ramy czasowe obowiązywania Programu zostają określone na lata 2021-2030.

W ramach łącznej kwoty około 292 mld zł przewiduje się realizację zadań inwestycyjnych polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych (w tym dobudowanie pasów ruchu lub jezdni do istniejących już odcinków autostrad i dróg ekspresowych), odcinków wybranych dróg krajowych oraz obwodnic.



Rysunek 2.5 Planowane inwestycje drogowe na terenie Małopolski

Źródło: Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)

Na terenie Małopolski, Program zakłada m.in. realizację następujących inwestycji:

- Budowa drogi S52 na odc. Bielsko-Biała – Głogoczów;
- Budowa drogi dwujezdniowej klasy GP (na parametrach klasy S) w ciągu DK7 na odc. Rabka – Chyżne;
- Rozbudowa autostrady A4 odc. Wrocław – Tarnów;
- Budowa drogi S7 gr. woj. świętokrzyskiego – Kraków;
- Budowa drogi S7 Bieżanów – Christo Botewa – Igołomska, odc. Kraków (w. Igołomska, DK 79) – Kraków w. Christo Botewa (Rybitwy);
- Budowa drogi S7 Lubień – Rabka;
- S52 Północna Obwodnica Krakowa;
- Obwodnica Zatora;
- Obwodnica Dąbrowy Tarnowskiej;
- Obwodnica Zabierzowa;
- Obwodnica Nowego Sącza i Chetmca;

- Przebudowa DK75 na odc. Brzesko – Nowy Sącz.

2.2.3 PROGRAM BUDOWY 100 OBWODNIC

Rada Ministrów przyjęła 13 kwietnia 2021 r. uchwałę w sprawie ustanowienia *Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030*. W ramach programu obwodnicowego w całej Polsce powstanie 100 zadań o łącznej długości ok. 820 km. Na realizację Programu rząd przeznaczy 28 mld zł.

Poprawa bezpieczeństwa na drogach, wyprowadzenie ruchu z zatłoczonych miast, czystsze powietrze, mniejszy hałas i poprawa przepustowości sieci drogowej – to główne założenia opracowanego w Ministerstwie Infrastruktury Programu. Jego realizacja przyczyni się również do powstania nowych miejsc pracy oraz rozwoju firm wykonujących inwestycje drogowe.

W ramach Programu powstaną trasy o najwyższych parametrach technicznych, dostosowane do przenoszenia obciążenia 11,5 t/oś. Inwestycjom tym będą towarzyszyły urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym oświetlenie spełniające wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych.

W programie zostały ujęte zadania na różnym etapie przygotowania. Wybór obwodnic do realizacji odbywał się przy uwzględnieniu stanu prac przygotowawczych, natężenia ruchu, w tym ruchu ciężkiego, stanu bezpieczeństwa ruchu w miejscowościach liczonego poziomem wypadkowości i ofiarami wypadków, poprawy dostępności połączeń z państwami sąsiednimi oraz koniecznością zachowania zrównoważonego rozwoju kraju.

Na terenie województwa małopolskiego wskazano do realizacji 7 obwodnic, w tym jedną na terenie Wadowic.



Rysunek 2.6 Planowane do realizacji obwodnice na terenie woj. małopolskiego

Źródło: gov.pl

2.2.1 STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA „MAŁOPOLSKA 2030”

Zrównoważony i trwały rozwój transportu jest kluczowy z punktu widzenia rozwoju całego województwa oraz podnoszenia jego atrakcyjności. Transport ma istotne znaczenie nie tylko dla rozwoju gospodarki, ale także dla poprawy jakości życia mieszkańców. Działania podejmowane w tym zakresie sprawiają, że infrastruktura i usługi transportowe będą lepiej zaspokajały potrzeby Małopolan. Rozwój infrastruktury transportowej polegać będzie na sukcesywnej

modernizacji istniejących elementów oraz tworzeniu jej nowych segmentów. Kluczowe znaczenie będą miały duże inwestycje drogowe oraz kolejowe o znaczeniu krajowym i międzynarodowym (m.in. trasa ekspresowa S7 od granicy północnej do południowej województwa, dobudowa trzeciego pasa autostrady A4, północna obwodnica Krakowa, Beskidzka Droga Integracyjna, droga ruchu przyspieszonego Brzesko – Nowy Sącz – granica państwa, droga Tarnów – Kielce, droga S1 z obwodnicą Oświęcimia, zadania związane z realizacją Centralnego Portu Komunikacyjnego „Solidarność” (węzeł małopolsko-śląski), powstanie nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark / Mszana Dolna wraz z modernizacją odcinka Chabówka – Nowy Sącz, linia kolejowa nr 96), których realizacja zapewni stabilny rozwój Małopolski i będzie miała duże znaczenie w kontekście wzmocnienia regionalnej gospodarki. Jednym z zadań Województwa będzie lobbing na rzecz wykonania tych inwestycji oraz zapewnianie komplementarnej infrastruktury na poziomie regionalnym. Istotnym przedsięwzięciem w tym zakresie będzie powstanie linii kolejowej z Krakowa do Myślenic oraz z Krakowa do Olkusza). Zakłada się uruchomienie zarówno autobusowych linii dowozowych zintegrowanych z siecią połączeń kolejowych, jak również kursów bezpośrednich, dodatkowo integrację taryfowo-biletową pomiędzy poszczególnymi systemami transportu, w tym z systemami komunikacji miejskiej, oraz koordynację rozkładów jazdy. Wspomniane inwestycje mają znaczenie nie tylko w odniesieniu do poprawy infrastruktury drogowo-kolejowej wewnątrz województwa, ale przede wszystkim służyć będą poprawie komunikacyjnej z sąsiednimi województwami, a także wpłyną na ruch międzynarodowy i otwarcie województwa w kierunku południowym.

Tabela 2.1 Wykaz wybranych przedsięwzięć strategicznych z dziedziny transportu

Drogi wojewódzkie dostosowane do wymogów UE	Rozbudowa i przebudowa (modernizacja) ciągów drogowych z dostosowaniem nośności do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 tony (uwzględnienie ciągów komunikacyjnych łączących ośrodki regionalne i subregionalne), budowa obwodnic dla miejscowości o dużym natężeniu ruchu i uciążliwości komunikacyjnej, budowa węzłów drogowych w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu oraz zwiększenia przepustowości, przebudowa obiektów mostowych z dostosowaniem do obciążenia pojazdami samochodowymi wg klasy I (klasa A) dla obiektów usytuowanych w ciągu drogi klasy G lub GP.
Budowa spójnej sieci połączeń kolejowych – aglomeracyjnych i regionalnych „SKA” i „MKR”	Opracowanie standardu obsługi dla poszczególnych segmentów przewozów kolejowych (SKA, MKR, przewozy międzywojewódzkie), zakup taboru na potrzeby obsługi przewozów w tych segmentach.
Inwestycje drogowe przyjazne środowisku	Inwestycje drogowe przyjazne środowisku, m.in.: budowa nowych obwodnic przyczyniająca się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń, poprawa retencji wód dzięki budowie nowych i modernizacji istniejących systemów odwodnienia dróg wraz systemem oczyszczania, stabilizacja osuwisk, budowa i modernizacja dróg z zastosowaniem rozwiązań umożliwiających utrzymanie bioróżnorodności, rozwijanie zieleni przydrożnej w ciągu dróg poza centrum miejscowości.

2.2.2 REGIONALNY PLAN TRANSPORTOWY WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO NA LATA 2021-2027 Z PERSPEKTYWĄ DO 2030 ROKU

Regionalny Plan Transportowy³ (RPT) stanowi wizję rozwoju zarówno infrastruktury transportowej regionu do roku 2030 jak i określa szersze cele skutecznego wdrażania polityki transportowej obejmujące m.in. zagadnienia transportu publicznego, problematykę zrównoważonej mobilności, kwestie zarządzania danymi transportowymi, politykę edukacyjną czy optymalizację procesów skutecznego zarządzania politykami transportowymi. W planie została

³ W dniu 2 kwietnia 2024 r. Zarząd Województwa Małopolskiego przyjął dokument pn. Regionalny Plan Transportowy Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 z perspektywą do 2030 roku - przyjęcie tego dokumentu nastąpiło na podstawie Uchwały Nr 733/24 Zarządu Województwa Małopolskiego z dnia 2 kwietnia 2024 r. w sprawie przyjęcia Regionalnego Planu Transportowego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 z perspektywą do 2030 roku.

uwzględniona również problematyka transportu towarowego i zagadnienia rozwoju transportu intermodalnego, ocena kosztów utrzymania istniejącej i planowanej infrastruktury oraz jej wpływu na środowisko.

Dokument w założeniu pełni również rolę narzędzia implementacyjnego dla nowej perspektywy finansowej na lata 2021-2027 która określiła szereg tematycznych warunków podstawowych odnoszących się do funduszy EFRR, Funduszu Spójności i EFS+. W obrębie dokumentu przeprowadzono „Multimodalną ocenę istniejącej i planowanej infrastruktury do roku 2030” będącą tematycznym warunkiem podstawowym dla celu 3. Lepiej połączona Europa. W celu wypełnienia wymogów warunkowości podstawowej dla ww. celu, w perspektywie finansowej 2021-2027 (2030), w tym warunku dotyczącego sektora transportu na poziomie regionalnym, województwa zostały zobowiązane przez Komisję Europejską do przygotowania planu/planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych. Zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej, RPT powinien koncentrować się na infrastrukturze i usługach transportowych służących przede wszystkim obsłudze ruchu regionalnego.

W oparciu o przeprowadzoną diagnozę oraz uwzględniając udział strony społecznej i samorządowej zostały określone cztery główne cele Regionalnego Planu Transportowego Województwa Małopolskiego:

- Bezpieczny transport
- Transport przyjazny mieszkańcom i środowisku
- Dostępne województwo
- Cyfryzacja transportu

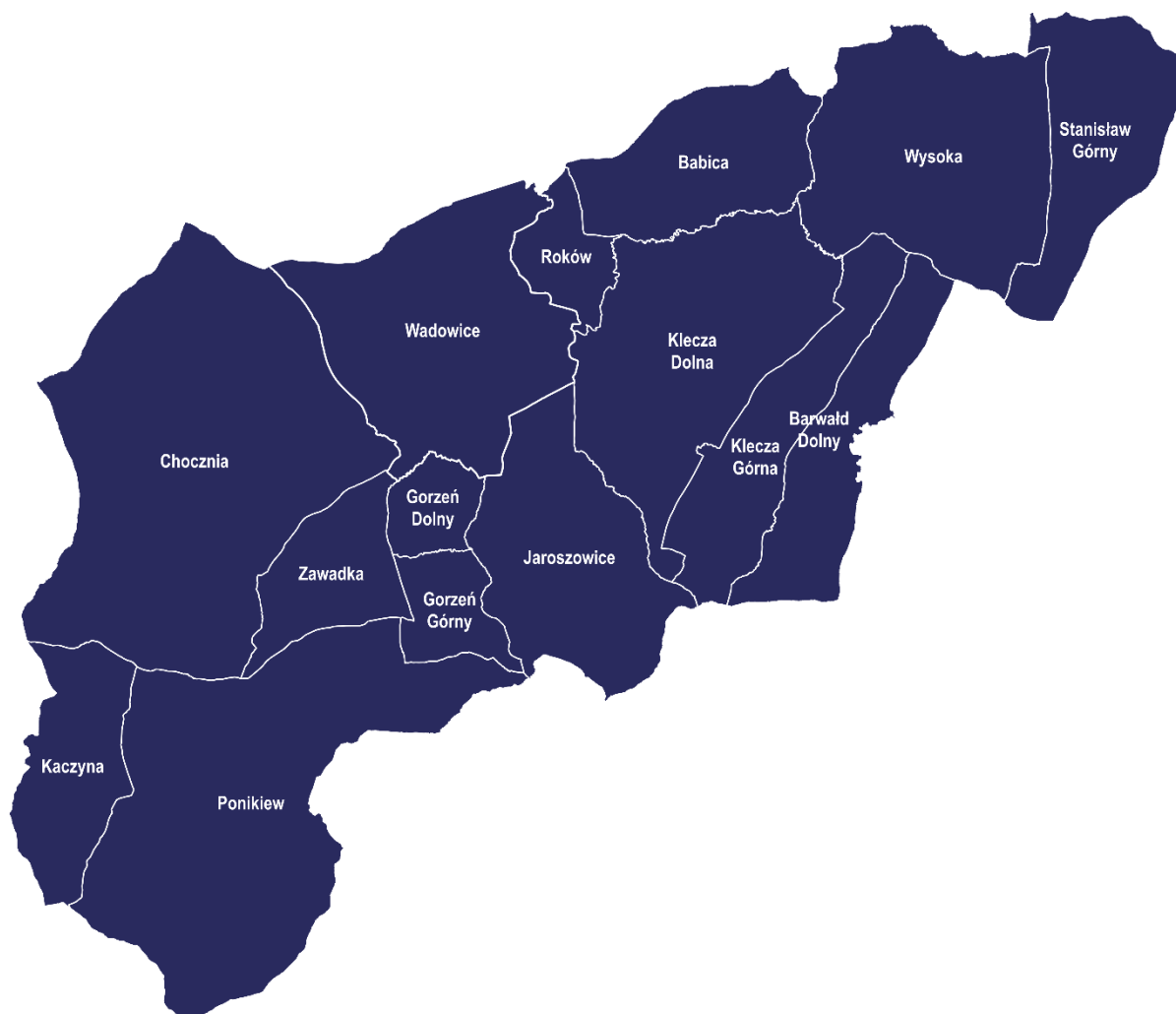
Zakładają one m.in. działania: z zakresu poprawy bezpieczeństwa ruchu i wprowadzania rozwiązań uspokajających ruch, eliminację ruchu tranzytowego, działania edukacyjne, poprawę oferty przewozowej (kolejowej i autobusowej), minimalizację wykluczenia transportowego, rozwój węzłów przesiadkowych, poprawę dostępności do sieci TEN-T (kolejowej i drogowej), rozwój systemu MKA, integrację taryfowo-biletową, czy cyfryzację rozkładów jazdy.

W ramach preferowanego scenariusza rozwoju zdefiniowano m.in. następujące działania: zwiększenie oferty przewozowej (w tym liczby kursów i linii) oraz jej dostosowanie do oferty połączeń kolejowych, wprowadzenie stref ograniczonej prędkości (Tempo 30), zakup niezbędnego taboru autobusowego wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą, wprowadzenie priorytetu dla środków publicznego transportu zbiorowego, ruchu rowerów i pieszych (przez wszystkim w obszarach centralnych miejscowości), realizacja węzłów przesiadkowych, działania „miękkie”.

3 DIAGNOZA STANU ISTNIEJĄCEGO

3.1 UWARUNKOWANIA LOKALNE

Miasto i Gmina Wadowice położone są w zachodniej części województwa małopolskiego, w powiecie wadowickim. Z racji położenia miejsce to jest bardzo atrakcyjnym ośrodkiem turystycznym w Beskidzie Małym. Miasto jest siedzibą powiatu i gminy, w skład której wchodzi: Babica, Barwałd Dolny, Chocznia, Gorzeń Dolny, Gorzeń Górny, Jaroszowice, Kaczyna, Klecza Dolna, Klecza Górna, Ponikiew, Roków, Stanisław Górny, miasto Wadowice, Wysoka, Zawadka. Powierzchnia Gminy to 113 km², którą zamieszkuje 35 911 mieszkańców.



Rysunek 3.1 Podział terytorialny Gminy Wadowice

3.1.1 UWARUNKOWANIA DEMOGRAFICZNO – SPOŁECZNE

Liczba mieszkańców w Wadowicach (miasto) w ostatnich latach stopniowo maleje na rzecz ich wzrostu w obszarze wiejskim. Wskazuje to na stały trend suburbanizacji wokół miasta, który będzie powodował zwiększenie liczby podróży w relacji Wadowice (miasto) – Wadowice (obszar wiejski). Tym samym będzie odczuwalny wzrost znaczenia oferty transportu publicznego w tych połączeniach z uwagi na zwiększone zapotrzebowanie na usługi przewozowe spowodowane między innymi lokalizacjami źródeł i celów podróży mieszkańców.

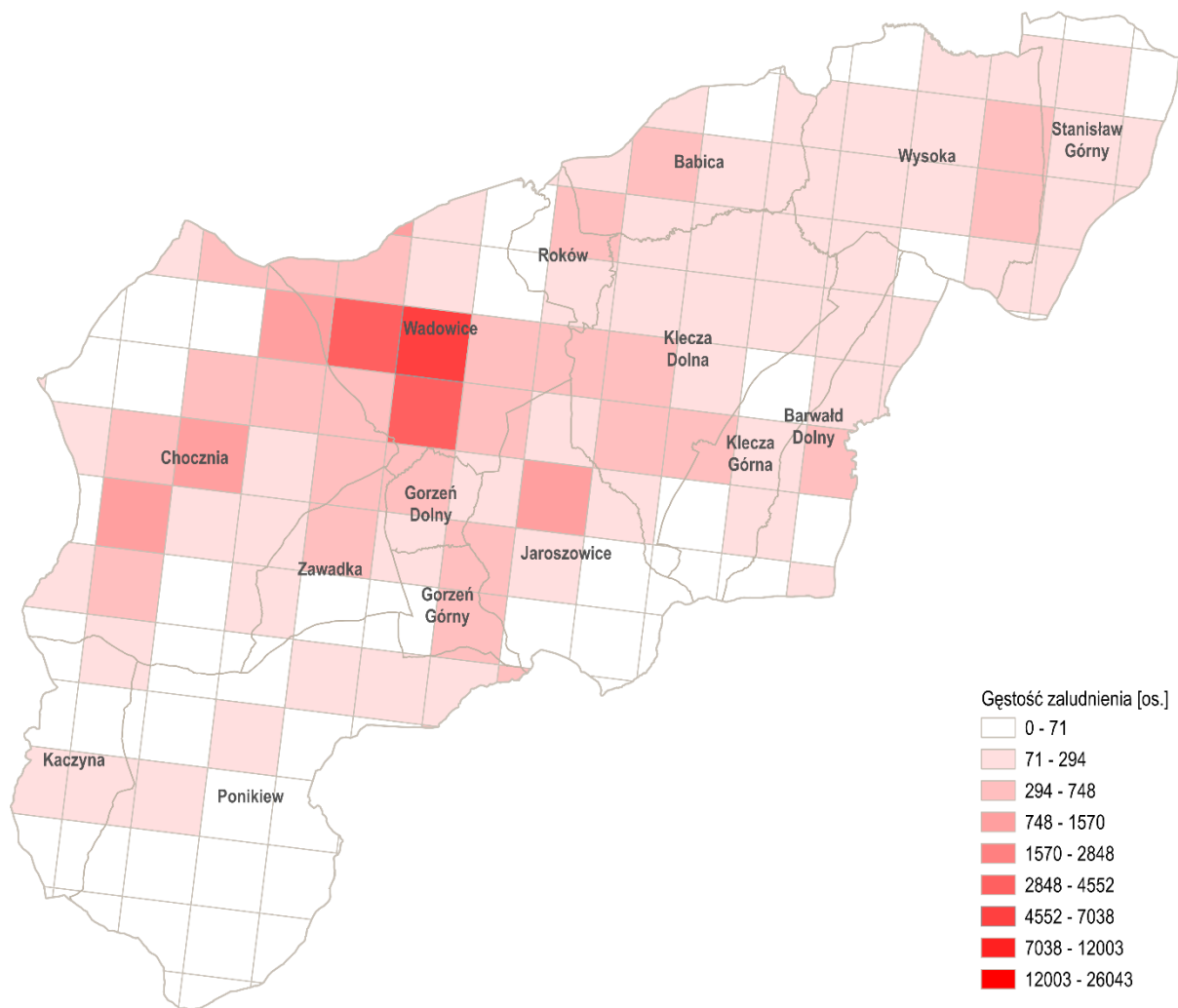
Tabela 3.1 Liczba mieszkańców w Gminie Wadowice w 2024 roku

Miejscowość	Liczba mieszkańców
Babica	1 003
Barwałd Dolny	659
Choczni	5 710
Gorzeń Dolny	425
Gorzeń Górny	323
Jaroszowice	1 723
Kaczyna	342
Kleczka Dolna	2 582
Kleczka Górna	845
Ponikiew	1 146
Roków	317
Stanisław Górny	1 139
Wadowice	16 751
Wysoka	1 960
Zawadka	986
Suma	35 911

Źródło: Urząd Miejski w Wadowicach

Obszar gminy Wadowice cechuje się nierównomiernym rozmieszczeniem punktów adresowych. Miasto Wadowice ma znacznie większą liczbę punktów w stosunku do swojej powierzchni, szczególnie w centrum. W przypadku pozostałych miejscowości gminy, są one charakterystycznie zabudowane wzdłuż korytarzy drogowych, co jest spowodowane przede wszystkim uwarunkowaniami terenowymi.

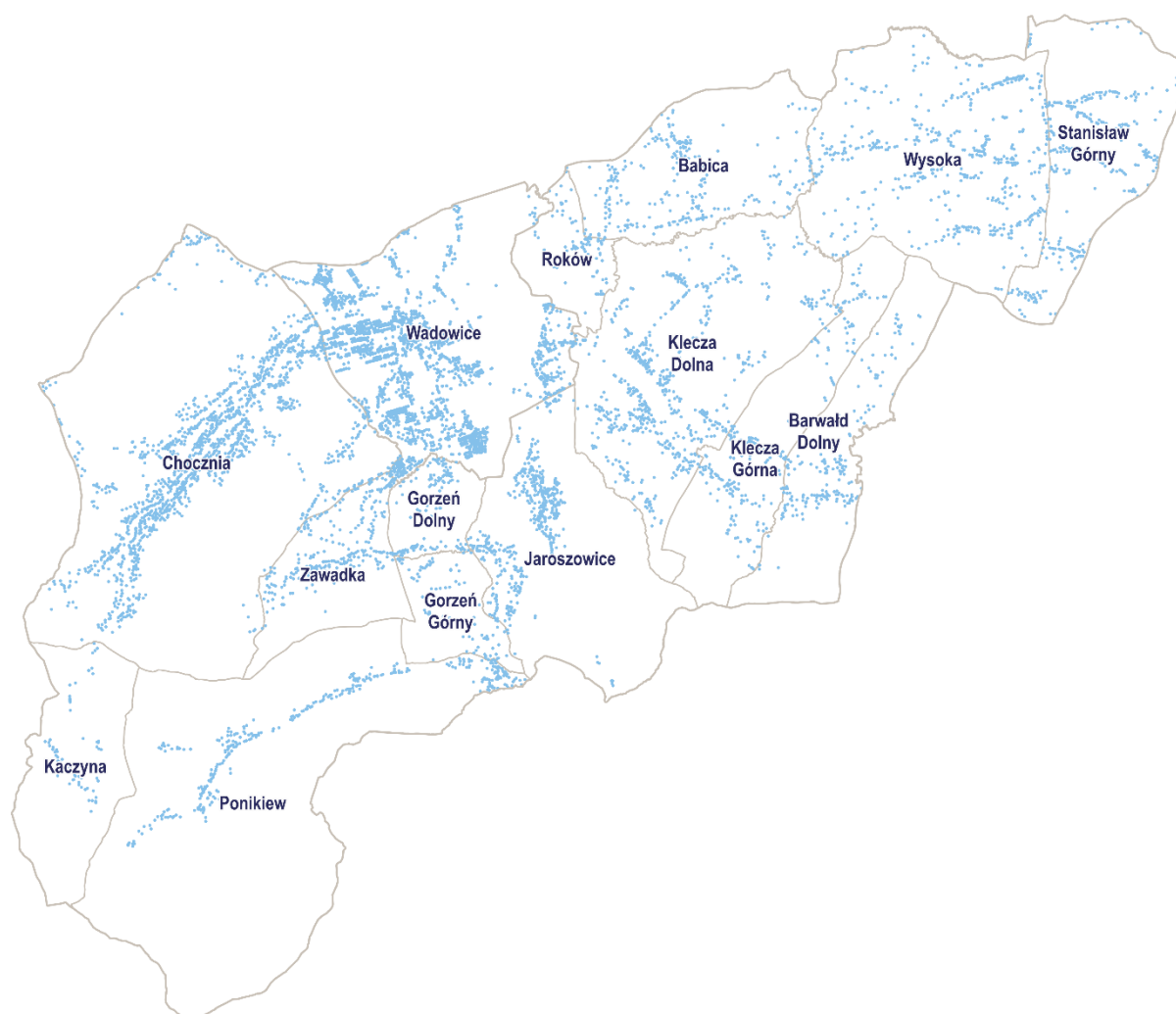
Rysunek 2.1 przedstawia gęstość zaludnienia w gminie Wadowice z dokładnością do 1km².



Rysunek 3.2 Gęstość zaludnienia na obszarze gminy Wadowice

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS – NSP2021

Rysunek 3.3 przedstawia lokalizację punktów adresowych w gminie Wadowice.



Rysunek 3.3 Punkty adresowe na terenie Gminy Wadowice

Źródło: Urząd Miejski w Wadowicach

Największa kumulacja punktów adresowych znajduje się w centrum miasta Wadowice. Zachodnia część gminy (m.in. miejscowości Chocznią, Ponikiew, Jarosławice), cechuje się zaludnieniem o charakterze liniowym, koncentrującym się głównie wzdłuż głównych arterii komunikacyjnych. Obszar wschodni gminy cechuje się natomiast bardziej rozproszonym zaludnieniem.

3.2 DOJAZDY DO PRACY

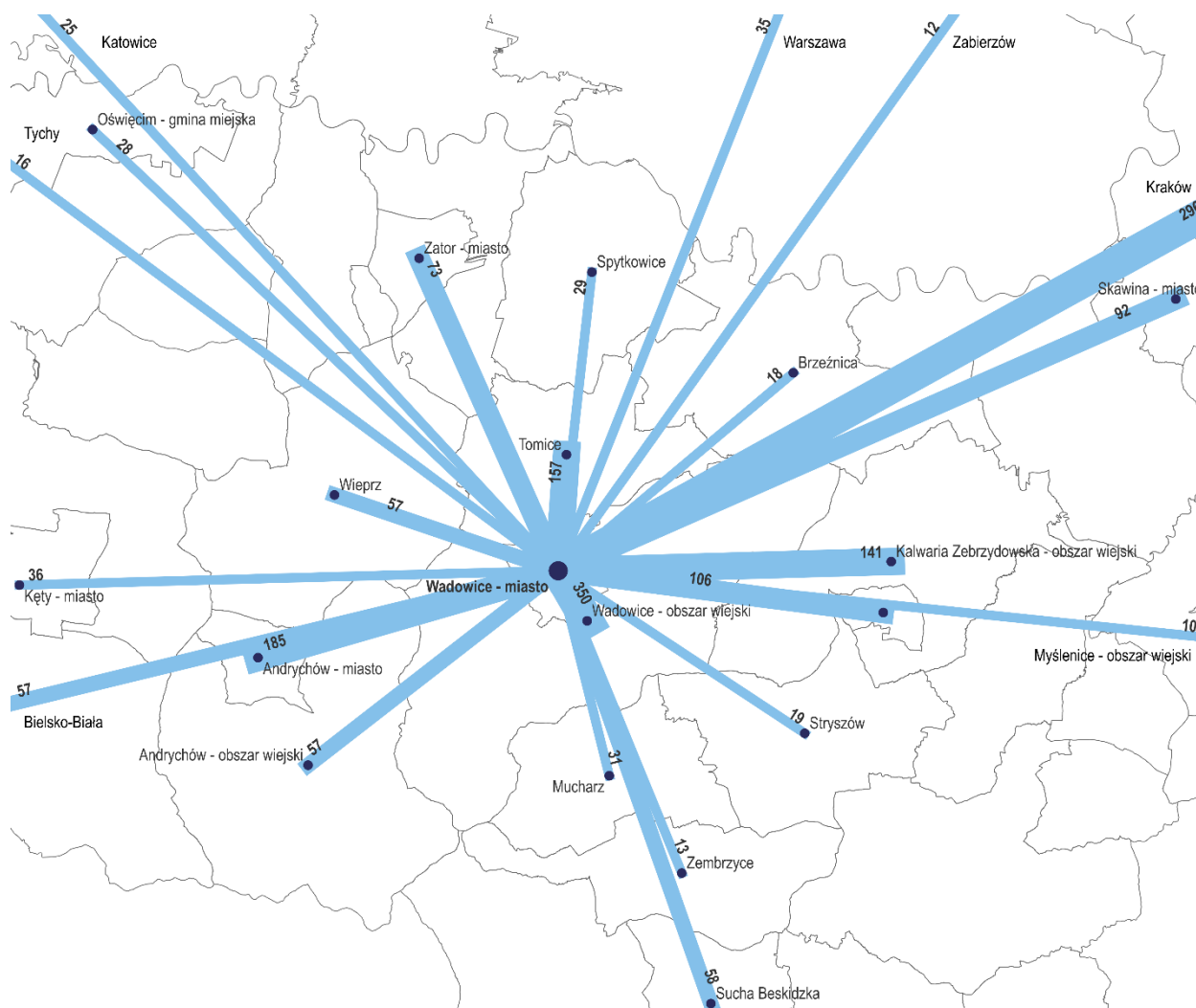
Na podstawie publikacji Głównego Urzędu Statystycznego „Dojazdy do pracy w świetle wyników Narodowego Spisu Powszechnego ludności i mieszkań 2021” oraz macierzy przepływów związanych z zatrudnieniem ze stycznia 2024 r. dokonano analizy dojazdów do pracy dla gminy Wadowice.

W tabelach podano dane dotyczące liczby dojeżdżających do pracy dla miasta Wadowice oraz obszaru wiejskiego gminy Wadowice. Tabela 3.2-Tabela 3.5 przedstawia liczbę osób dojeżdżających powyżej 10 osób w dobie.

Tabela 3.2 Liczba osób dojeżdżających do pracy z miasta Wadowice

Nazwa gminy pracy	Dojeżdżający [os.]
Andrychów - miasto	185
Andrychów - obszar wiejski	57

Nazwa gminy pracy	Dojeżdżający [os.]
Bielsko-Biała	57
Brzeźnica	18
Kalwaria Zebrzydowska - miasto	106
Kalwaria Zebrzydowska - obszar wiejski	141
Katowice	25
Kęty - miasto	36
Kraków	296
Mucharz	31
Myślenice - obszar wiejski	10
Oświęcim - gmina miejska	28
Skawina - miasto	92
Spytkowice	29
Stryszów	19
Sucha Beskidzka	58
Tomice	157
Tychy	16
Wadowice - obszar wiejski	350
Warszawa	35
Wieprz	57
Zabierzów	12
Zator - miasto	73
Zembrzyce	13



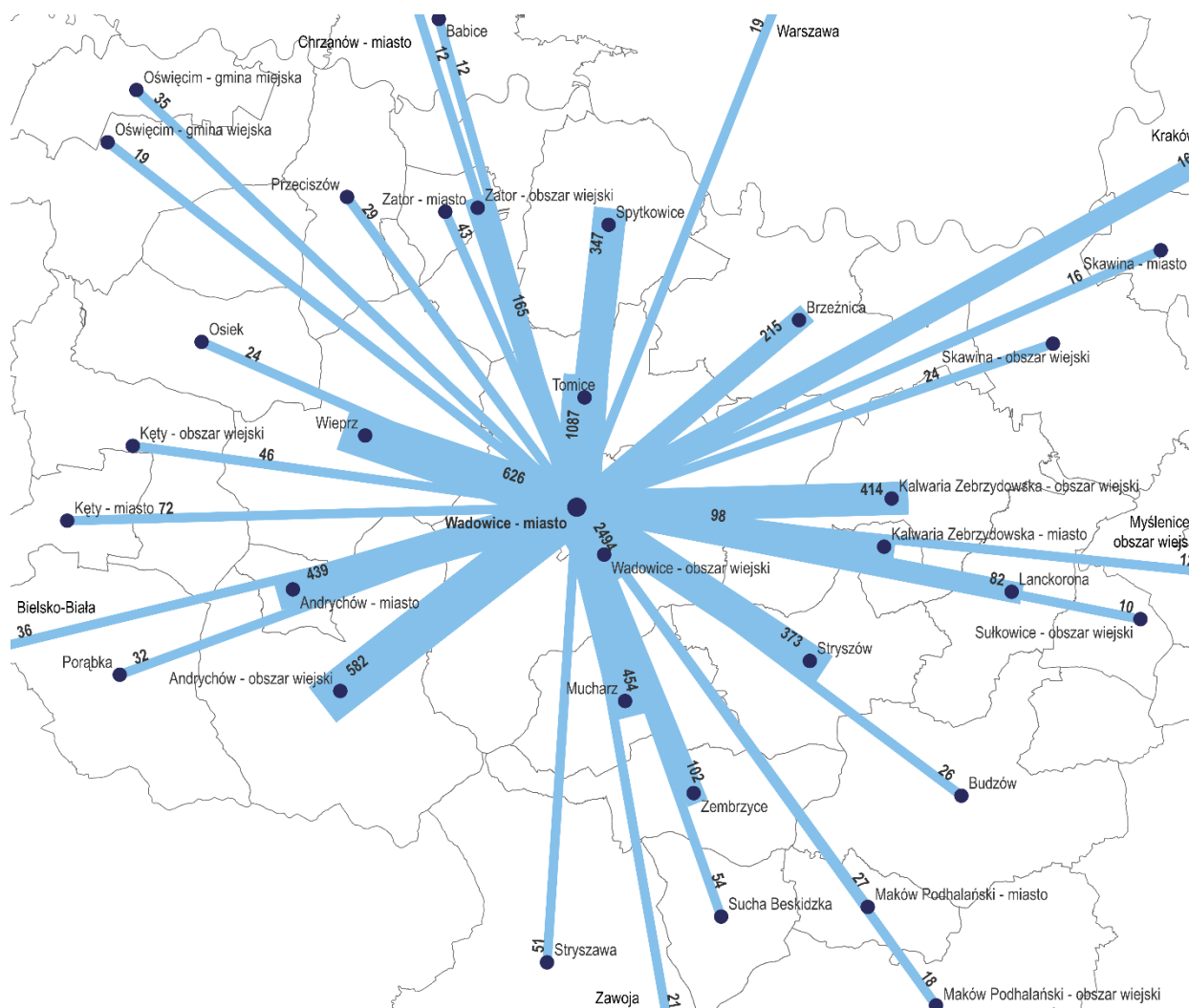
Rysunek 3.4 Liczba osób dojeżdżających do pracy z miasta Wadowice

Z miasta Wadowice najwięcej osób dojeżdża do pracy do obszaru wiejskiego gminy Wadowice (350), co może wskazywać na silne powiązania gospodarcze z sąsiednimi obszarami lub większymi ośrodkami miejskimi. Drugim miastem, które generuje najwięcej podróży jest miasto Kraków (296). Najmniej osób w ramach codziennych podróży przemieszcza się do Myślenic (obszar wiejski) (10).

Tabela 3.3 Liczba osób dojeżdżających do pracy do miasta Wadowice

Nazwa gminy zamieszkania	Dojeżdżający [os.]
Andrychów - miasto	439
Andrychów - obszar wiejski	582
Babice	12
Bielsko-Biała	36
Brzeźnica	215
Budzów	26
Chrzanów - miasto	12
Kalwaria Zebrzydowska - miasto	98
Kalwaria Zebrzydowska - obszar wiejski	414
Kęty - miasto	72

Kęty - obszar wiejski	46
Kraków	168
Lanckorona	82
Maków Podhalański - miasto	27
Maków Podhalański - obszar wiejski	18
Mucharz	454
Myślenice - obszar wiejski	12
Osiek	24
Oświęcim - gmina miejska	35
Oświęcim - gmina wiejska	19
Porąbka	32
Przeciszów	29
Skawina - miasto	16
Skawina - obszar wiejski	24
Spytkowice	347
Stryszawa	51
Stryszów	373
Sucha Beskidzka	54
Sułkowice - obszar wiejski	10
Tomice	1087
Wadowice - obszar wiejski	2494
Warszawa	19
Wieprz	626
Zator - miasto	43
Zator - obszar wiejski	165
Zawoja	21
Zembrzyce	102



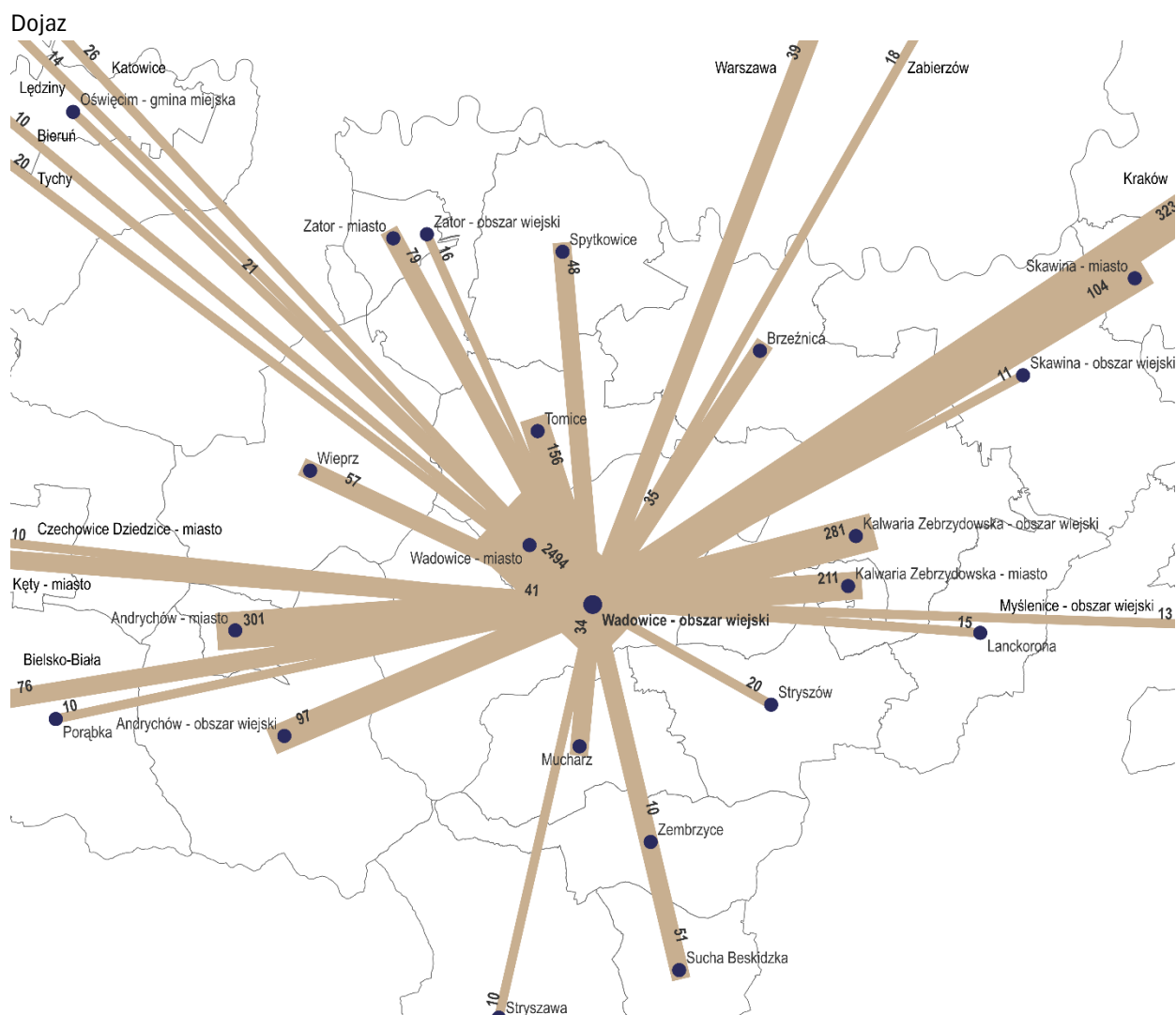
Rysunek 3.5 Dojazdy do pracy do miasta Wadowice

Przedstawione dane wskazują na silne lokalne oddziaływania między miejscowościami, dla których miasto Wadowice jest najbliższym lokalnym ośrodkiem. W szczególności dotyczy to obszaru wiejskiego Gminy Wadowice, z którego do miasta podróżuje 2 494 osób. Zauważalne są również silne powiązania z gminą Tomice (1 087).

Tabela 3.4 Liczba osób dojeżdżających do pracy z gminy Wadowice – obszar wiejski

Nazwa gminy pracy	Dojeżdżający [os.]
Andrychów - miasto	301
Andrychów - obszar wiejski	97
Bielsko-Biała	76
Bieruń	10
Brzeźnica	35
Czechowice-Dziedzice - miasto	10
Kalwaria Zebrzydowska - miasto	211
Kalwaria Zebrzydowska - obszar wiejski	281
Katowice	26
Kęty - miasto	41
Kraków	323

Lanckorona	15
Lędziny	14
Mucharz	34
Myślenice - obszar wiejski	13
Oświęcim - gmina miejska	21
Porąbka	10
Skawina - miasto	104
Skawina - obszar wiejski	11
Spytkowice	48
Stryszawa	10
Stryszów	20
Sucha Beskidzka	51
Tomice	156
Tychy	20
Wadowice - miasto	2494
Warszawa	39
Wieprz	57
Zabierzów	18
Zator - miasto	79
Zator - obszar wiejski	16
Zembrzyce	10



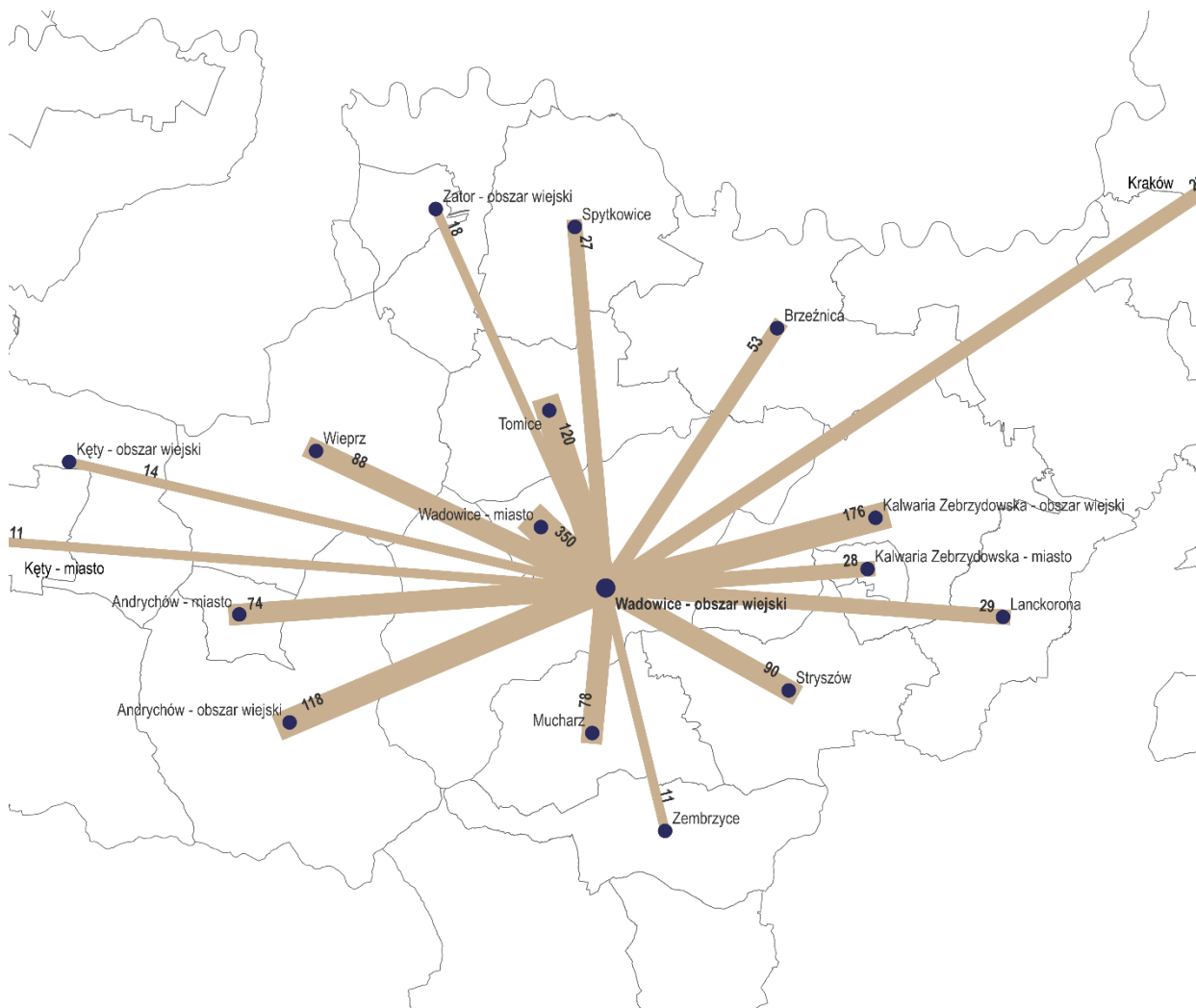
Rysunek 3.6 Dojazdy do pracy z gminy Wadowice – obszar wiejski

Mieszkańcy obszaru wiejskiego gminy Wadowice podróżują wg danych GUS do miasta Wadowice – zdecydowana większość - 2 494 osoby, a także do Krakowa (323), Andrychowa (301).

Tabela 3.5 Liczba osób dojeżdżających do pracy do gminy Wadowice – obszar wiejski

Nazwa gminy zamieszkania	Dojeżdżający [os.]
Andrychów - miasto	74
Andrychów - obszar wiejski	118
Brzeźnica	53
Kalwaria Zebrzydowska - miasto	28
Kalwaria Zebrzydowska - obszar wiejski	176
Kęty - miasto	11
Kęty - obszar wiejski	14
Kraków	22
Lanckorona	29
Mucharz	78
Spytkowice	27

Stryków	90
Tomice	120
Wadowice - miasto	350
Wieprz	88
Zator - obszar wiejski	18
Zembrzyce	11



Rysunek 3.7 Dojazdy do pracy do gminy Wadowice – obszar wiejski

W przypadku dojazdów do pracy do obszaru wiejskiego gminy Wadowice, najwięcej osób GUS odnotowuje z miasta Wadowice (350) oraz z Kalwarii Zebrzydowskiej (obszar wiejski) (176), a także z gminy Tomice (120).

3.3 ANALIZA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

3.3.1 TRANSPORT INDYWIDUALNY

W zakresie transportu indywidualnego, na sieć drogową składają się drogi krajowe, drogi powiatowe oraz drogi gminne.

Droga krajowa nr 52, która przebiega przez: Głogoczów – Biertowice – Kalwaria Zebrzydowska – Wadowice – Andrychów – Bielsko-Biała – Cieszyn (granica państwa z Republiką Czeską). Droga ta stanowi istotną oś komunikacyjną Gminy,

zapewniając zarówno powiązania z najbliższymi lokalnymi ośrodkami jak również połączenie ze stolicą województwa. Jest również częścią transeuropejskich korytarzy transportowych (w ramach kompleksowej sieci TEN-T). W perspektywie najbliższych lat przez gminę Wadowice przebiegać będzie **Beskidzka Droga Integracyjna** jako droga krajowa nr **S52** o przebiegu Bielsko-Biała – Głogoczów. Docelowo ma mieć 61 km i zostanie poprowadzona w nowym śladzie. Będzie ona drogą dwujezdniową klasy drogi ekspresowej o przekroju 2/2. Zostanie wybudowanych 12 węzłów: Kozy, Kęty, Bulowice, Andrychów, Inwałd, Choczni, Wadowice, Jarosławice, Kalwaria Północ, Kalwaria Wschód, Sułkowice i Skawina. Planowany termin ogłoszenia przetargu na zaprojektowanie i budowę S52 od Bielska-Białej do Głogoczowa to czwarty kwartał przyszłego roku. Droga będzie budowana w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)⁴.

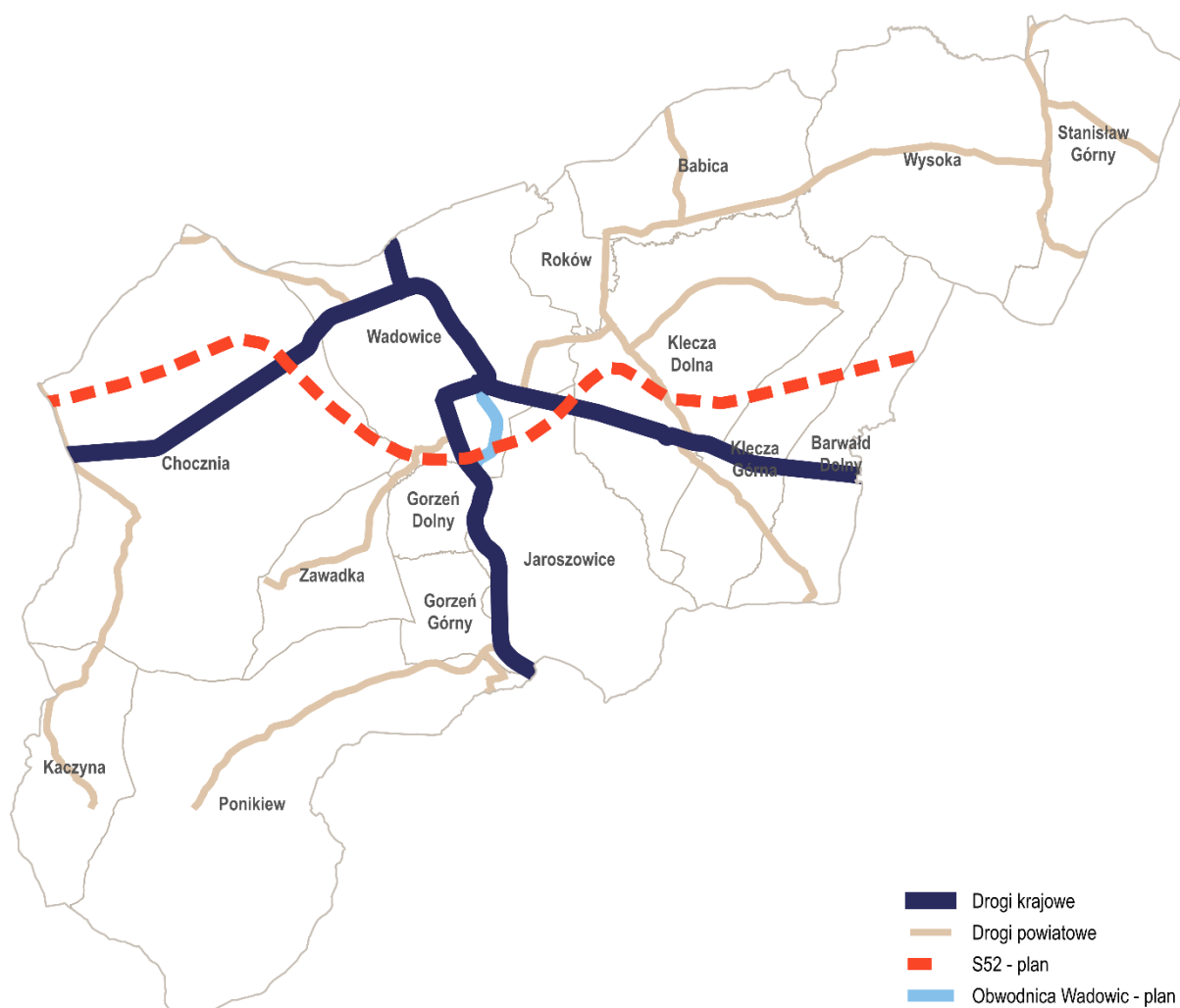
Droga krajowa nr 28, która przebiega przez: Zator – Wadowice – Rabka-Zdrój – Limanowa – Nowy Sącz – Gorlice – Jasło – Krosno – Sanok – Kuźmina – Bircza – Przemyśl – Medyka (granica państwa z Ukrainą). Droga przebiega w relacji wschód-zachód, łączy gminę Wadowice z województwem podkarpackim, czy południowymi obszarami województwa małopolskiego. W ciągu DK28 wybudowana zostanie **południowa obwodnica Wadowic** jako jedno-jezdniowej, dwukierunkowej drogi głównej ruchu przyspieszonego na odcinku od istniejącego ronda na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 28 z drogą krajową nr 52 oraz ulicą Błonie do miejsca planowanych skrzyżowań z łąkami drogi ekspresowej S52 (Beskidzka Droga Integracyjna) w ciągu drogi krajowej nr 28 – ulicy Emila Zegadłowicza.

Tabela 3.6 zawiera zestawienie dróg powiatowych na terenie gminy Wadowice.

Tabela 3.6 Wykaz dróg powiatowych na terenie gminy Wadowice

Nr drogi	Nazwa drogi	Długość [km]	Klasa drogi
1731 K	Stryków – Klecza Dolna	9,665	Z
1733 K	Gorzeń Górny – Koziniec -Świnna Poręba	4,276	L
1734 K	Gorzeń Górny - Ponikiew	5,328	L
1735 K	Wadowice – Zawadka	3,903	L
1736 K	Frydrychowice – Inwałd - Kaczyna	10,142	L
1767 K	Wadowice -Wieprz	8,872	Z
1779 K	Babica - Witanowice	4,313	L
1780 K	Wadowice –Wysoka	9,881	Z
1782 K	Kalwaria (ul. św. Floriana) - Brzeźnica	13,805	Z
1784 K	Wysoka - Przytkowice	4,882	Z
1799 K	Klecza Dolna – Zarębki –Wysoka	3,440	L

⁴ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad o. Kraków, luty 2024



Rysunek 3.8 Sieć drogowa na terenie gminy Wadowice

Tabela 3.7 przedstawia wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu 2015, a Tabela 3.8 przedstawia wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu 2020/2021 na drodze krajowej nr 28 i drodze krajowej nr 52. W tabelach zestawiono:

- **SDRR** - średniodobowe natężenie ruchu,
- **M** - liczbę motocykli,
- **SO** - liczbę samochodów osobowych i mikrobusów,
- **SD** - liczbę lekkich samochodów ciężarowych (dostawczych),
- **SC** - liczbę samochodów ciężarowych bez przyczep i naczep,
- **SCP** - liczbę samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami,
- **A** - liczbę autobusów i autokarów,
- **CR** - liczbę pojazdów wolnobieżnych i ciągników rolniczych.

Tabela 3.7 Wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu 2015 w obszarze gminy Wadowice

Nr punktu	Numer drogi i odcinek pomiarowy	SDRR	M	SO	SD	SC	SCP	A	CR	R
20203	DK28: Zator-Wadowice	8803	75	6911	742	317	695	57	6	42
20208	DK52: Andrychów-Wadowice	13985	84	11573	1486	364	376	97	5	12
20209	DK52: Wadowice/Obwodnica/	11781	91	9532	1231	490	366	61	10	32
20210	DK52: Wadowice-Katwaria Zebrz.	12068	69	10111	1308	342	121	112	5	15

Nr punktu	Numer drogi i odcinek pomiarowy	SDRR	M	SO	SD	SC	SCP	A	CR	R
20212	DK28: Wadowice-Zembrzyce	8358	109	6610	772	290	517	53	7	17
20217	DK28: Wadowice/Obwodnica/	17951	121	14425	2087	417	780	110	11	38

Tabela 3.8 Wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu 2020 w obszarze gminy Wadowice

Nr punktu	Numer drogi i odcinek pomiarowy	SDRR	M	SO	SD	SC	SCP	A	CR	R	Wzrost/ spadek
20203	DK28: Zator-Wadowice	8787	57	6839	919	270	672	22	8	14	-0,18%
20208	DK52: Andrychów-Wadowice	15258	87	12600	1759	344	428	33	7	27	9,10%
20209	DK52: Wadowice/Obwodnica/	13517	69	11060	1578	360	404	36	10	27	14,74%
20210	DK52: Wadowice-Kalwaria Zebrz.	11895	59	10504	1074	153	74	27	4	17	-1,43%
20212	DK28: Wadowice-Zembrzyce	10081	82	8170	1096	222	495	11	5	16	20,61%
20217	DK28: Wadowice/Obwodnica/	20538	144	16875	2229	515	713	50	12	32	14,41%
20221	DK28: Wadowice/Obwodnica/	19445	124	16402	1700	347	822	42	8	53	-
20222	DK28: Wadowice/Obwodnica/	14844	113	12667	1289	234	517	18	6	47	-

Największy wzrost ruchu pomiędzy Generalnym Pomiarem Ruchu z 2015 i 2020 roku występował na obwodnicy Wadowic w ciągu dróg krajowych 28 i 52, a także na odcinku pomiarowym DK28 pomiędzy Wadowicami, a Zembrzycami. Wzrost ruchu w zakresie Średniodobowego Ruchu Roczego wynosił pomiędzy 14,41%, a 20,61%. W pozostałych przypadkach różnice były niewielkie (występowały także spadki wartości SDRR), choć odcinek DK52 między Andrychowem, a Wadowicami w zakresie SDRR to wzrost o 9,10%. Największym ruchem w obszarze gminy charakteryzuje się obwodnica Wadowic w ciągu DK28 i DK52, pomiędzy 13 500 – 20 500 pojazdów jako SDRR.

W zakresie porównania wartości dla poszczególnych kategorii pojazdów, największy wzrost odnotowano dla samochodów osobowych oraz pojazdów ciężarowych z przyczepą (naczepą), co pozwala wnioskować, że w obszarze gminy Wadowice bardzo istotny wpływ na obciążenie sieci drogowej ma ruch lokalny oraz tranzytowy z przewagą ruchu lokalnego. To wynika z dużej liczby generatorów ruchu, a także gęstości zaludnienia i rozproszenia zabudowy w gminie oraz relatywnie dobrej sieci drogowej i urbanizacji obszaru Małopolski Zachodniej, która jest regionem województwa o bardzo wysokich wartościach natężenia ruchu drogowego na sieci drogowej, co potwierdza obciążenie ruchem Obwodnicy Wadowic, zwłaszcza w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego.

3.3.2 TRANSPORT ZBIOROWY

Na terenie Wadowic funkcjonuje, w ramach jednego węzła transportowego, dworzec kolejowy oraz dworzec autobusowy przy ul. Piłsudskiego (DK28, obwodnica Wadowic). Dworzec autobusowy jest nową inwestycją, oddaną do użytku w 2023 r., W ramach projektu wybudowano dwupoziomowy parking z windą i klatką schodową. Na dole znalazły się stanowiska dla autobusów i busów, stanowiska dla rowerów ze stacją serwisową oraz zatoka kiss & ride. Ponadto, powstał też parking przeznaczony dla 70 samochodów osobowych, na którym znajdują się trzy miejsca dla osób z niepełnosprawnością oraz dwa ze stacjami do ładowania samochodów elektrycznych. Obok dworca powstał plac do zawracania oraz stanowisko do mycia autobusów. Na terenie nowego dworca powstał także dwupiętrowy budynek, który będzie stanowił jego zaplecze. Znalazły się w nim biura koordynatora i pracowników dworca, poczekalnia dla pasażerów oraz lokal użytkowy przeznaczony pod usługi gastronomiczne. Cały teren dworca został oświetlony i objęty monitoringiem. Ponadto, wokół dworca zamontowano ławki, kosze na śmieci i urządzono strefę zieleni⁵.

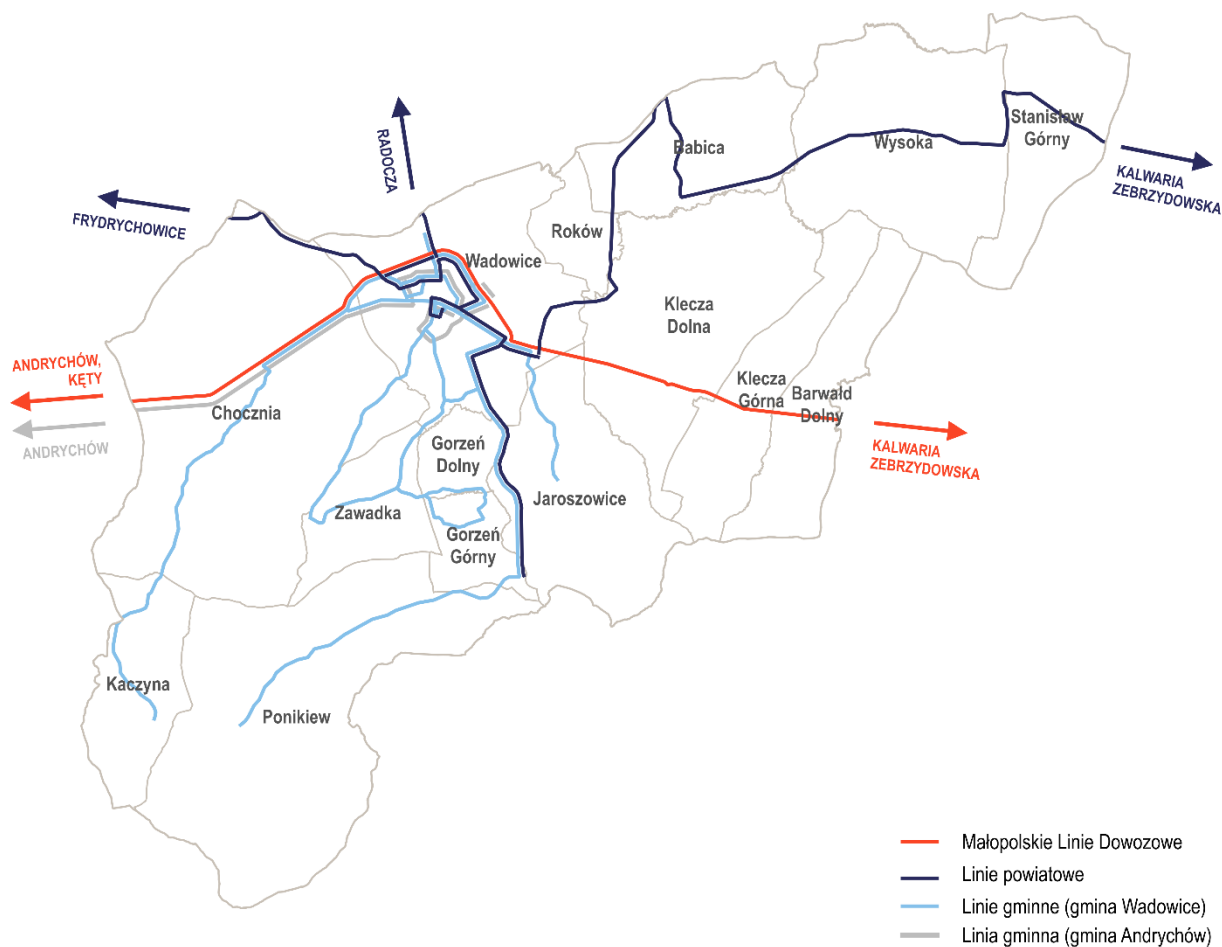
Transport zbiorowy na terenie gminy Wadowice realizowany jest w większości jako przewozy autobusowe, uzupełniane połączeniami kolejowymi na linii w kierunku Bielska-Białej oraz Krakowa.

⁵ Biuro Prasowe UMWM

Przewozy autobusowe

Przewozy autobusowe, organizowane są w zależności od zasięgu i charakteru. Na terenie Wadowic przewozy organizowane są przez:

- Województwo Małopolskie jako Małopolskie Linie Dozozowe (linia A40),
- Gminę Wadowice jako linie U1-U6, kursujące na terenie gminy Wadowice,
- Gminę Andrychów jako linię 10, kursującą na linii Andrychów-Wadowice,
- Powiat Wadowicki jako linie 1 – 8, kursujące na terenie powiatu wadowickiego, w tym także obsługujące gminę Wadowice.



Rysunek 3.9 Sieć publicznego transportu zbiorowego na terenie gminy Wadowice

Na sieć publicznego transportu zbiorowego w gminie Wadowice składają się linie gminne, powiatowe oraz linia MLD. Tworzą one spójny system komunikacji, który umożliwia mieszkańcom łatwy dostęp do różnych części gminy i regionu. Linie gminne, których organizatorem jest gmina Wadowice, obsługują miasto Wadowice oraz miejscowości znajdujące się w południowej i zachodniej części gminy. Dobre połączenie z Andrychowem zapewnia linia gminna, której organizatorem jest gmina Andrychów. Linie powiatowe zapewniają połączenie na dalsze odległości, m.in. z Kalwarią Zebrzydowską, Radoczą, czy Frydrychowicami. Linia MLD A40 zapewnia integrację z transportem kolejowym.

Tabela 3.9 Oferta transportu publicznego w obszarze gminy Wadowice

Organizator	Operator/ Przewoźnik	Linie	Kierunek	Obsługiwane miejscowości
Województwo Małopolskie	Koleje Małopolskie Sp. z o.o.	Małopolskie Linie Dowlowowe: A40	Kęty - Kraków	Kęty, Bułowice, Andrychów, Inwałd, Chocznia, Wadowice, Klecza Dolna, Barwałd Dolny, Barwałd Średni, Barwałd Górny, Kalwaria Zebrzydowska, Brody, Izdebnik, Biertowice, Krzywaczka, Głogoczów, Mogilany, Gaj, Libertów, Kraków
Gmina Wadowice	Jan Piwowarczyk	U1	Wadowice – Gorzeń – Zawadka – Chocznia – Wadowice	Wadowice, Chocznia, Zawadka, – Gorzeń Dolny, Gorzeń Górny
	Bus Janiso	U2	Wadowice – Zawadka- Wadowice	Wadowice, Zawadka
		U3	Wadowice – Jaroszwice – Wadowice	Wadowice, Jaroszwice
		U4	Wadowice – Chocznia – Wadowice	Wadowice, Chocznia
		U5	Wadowice – Ponikiew – Wadowice	Wadowice, Jaroszwice, Gorzeń Górny, Ponikiew
		U6	Wadowice – Chocznia – Kaczyna – Wadowice	Wadowice, Chocznia, Kaczyna
Gmina Andrychów	PKS Południe Sp. z o.o.	10	Andrychów – Wadowice	Andrychów, Inwałd, Chocznia, Wadowice
Powiat Wadowicki	Prywatny Przewóz Osób i Towarów Mieczysław Byrski	1	Wadowice – Jaszczurowa	Wadowice, Jaroszwice, Gorzeń Górny, Świnna Poręba, Jaszczurowa
	MK Trans Warchał Karol	2	Wadowice – Stanisław Dolny – Kalwaria Zebrzydowska	Wadowice, Klecza Dolna, Roków, Babica, Wysoka, Stanisław Górny, Zebrzydowice, Brody, Kalwaria Zebrzydowska
	MK Trans Warchał Karol	3	Wadowice – Wieprz - Andrychów	Wadowice, Tomice, Frydrychowice, Wieprz, Andrychów
	Grażyna Chachuła	4	Wadowice – Lgota – Wadowice	Wadowice, Tomice, Witanowice, Lgota
	Beata Cichoń – Przewóz Osób „ALBATROS”	5	Wadowice – Zygodowice - Wadowice	Wadowice, Tomice, Radocza, Witanowice, Woźniki, Zygodowice, Ryczów, Spytkowice
	Szczurek Marzena Globus	6	Wadowice – Wyżra – Brzeźnica	Wadowice, Tomice, Witanowice, Wyżra, Tłuczań, Nowe Dwory, Marcyporęba, Brzeźnica
	Prywatny Przewóz Osób i Towarów Mieczysław Byrski	7	Wadowice – Bachowice – Miejsce	Wadowice, Tomice, Radocza, Witanowice, Woźniki, Bachowice, Spytkowice, Miejsce
	Józef Skubis BAKO	8	Wadowice – Radocza - Wadowice	Wadowice, Tomice, Radocza

Tabela 3.10 Zestawienie liczby kursów dla każdej z linii funkcjonującej na terenie gminy Wadowice

Komunikacja	Numer linii	Dzień roboczy			Sobota		
		Doba	Szczyt poranny 6:00 – 9:00	Szczyt popołudniowy 15:00 – 18:00	Doba	Szczyt poranny 6:00 – 9:00	Szczyt popołudniowy 15:00 – 18:00
Małopolskie Linie Dowlowowe	A40	6	1	1	4	1	1

Komunikacja	Numer linii	Dzień roboczy			Sobota		
		Doba	Szczyt poranny 6:00 – 9:00	Szczyt popołudniowy 15:00 – 18:00	Doba	Szczyt poranny 6:00 – 9:00	Szczyt popołudniowy 15:00 – 18:00
Gmina Wadowice	U1	14	4	3	7	2	0
	U2	18	4	4	9	2	1
	U3	14	3	3	6	1	2
	U4	14	3	2	7	3	0
	U5	14	3	2	6	0	2
	U6	16	3	2	8	3	2
Gmina Andrychów	10	35	8	8	17	5	3
Powiat Wadowicki	1	8	2	3	0	0	0
	2	14	4	3	5	2	1
	3	4	2	1	0	0	0
	4	10	2	3	0	0	0
	5	12	2	2	6	1	0
	6	13	4	3	4	1	0
	7	12	3	2	6	2	0
	8	4	2	1	0	0	0

Tabor autobusowy

Pojazdy realizujące gminne przewozy pasażerskie w Wadowicach to w większości pojazdy mikrobusowe stworzone na podwoziu Mercedesa Sprintera w różnych opcjach zabudowy. Rok produkcji pojazdów różni się pomiędzy poszczególnymi modelami – występują zarówno pojazdy z lat 2011, 2014, 2015, 2018 jak i 2024. Nie wszystkie pojazdy dysponują niskopodłogowym wejściem lub podwójnymi drzwiami.

Przewozy prywatne

W relacji Wadowice – Kraków kursują mikrobusy prywatnego przewoźnika MK Trans. Linia funkcjonuje zarówno w dni robocze jak i w soboty oraz niedziele. Pojazdy kursują w godzinach: 4:00 – 22:10 w dni robocze, a w weekendy: 4:15 – 20:50 (odjazdy z Wadowic). Zbiorcze podsumowanie przedstawiono w tabeli poniżej. Cennik biletów jest zróżnicowany i waha się od 4,5 zł do 14 zł dla biletów jednorazowych oraz od 160 do 490 zł dla biletów miesięcznych. Połączenie jest obsługiwane przy pomocy mikrobusów na bazie pojazdu Mercedes Sprinter oznaczonych logotypem przewoźnika. Są przeznaczone do przewozu maksymalnie kilkunastu osób. Pojazdy posiadają pojedyncze wejście dla pasażerów z jego przodu (wejście po stopniach).

Tabela 3.11 Zestawienie liczby kursów prywatnych przewoźników na terenie gminy Wadowice

Komunikacja	Dzień roboczy			Sobota			Niedziela		
	Doba	Szczyt poranny 6:00 – 9:00	Szczyt popołudniowy 15:00 – 18:00	Doba	Szczyt poranny 6:00 – 9:00	Szczyt popołudniowy 15:00 – 18:00	Doba	Szczyt poranny 6:00 – 9:00	Szczyt popołudniowy 15:00 – 18:00
MK Trans Warchał Karol	46	10	5	33	7	5	27	5	4

Przewozy kolejowe

Transport kolejowy w Gminie Wadowice jest zapewniony dzięki istnieniu linii kolejowej nr 117 Kalwaria Zebrzydowska - Bielsko-Biała. Linia ma 58,5 km długości. Jest to linia jednotorowa i tylko na dworcach w Kętach i Andrychowie zbudowano po 4 tory kolejowe: 2 lub 3 do obsługi ruchu pasażerskiego, a reszta obsługuje ruch towarowy lub pełni funkcję rampy wyładowniczej. W Gminie Wadowice znajduje się 6 przystanków kolejowych: Wadowice, Wadowice Osiedle Podhalanin, Chocznia, Chocznia Górna, Klecza Dolna, Klecza Górna.

Linia kolejowa nr 117 Kalwaria Lanckorona przez Wadowice, Andrychów do Bielska Białej, przeszła w ostatnich latach wartość 129 milionów złotych rewitalizację. Na odcinku Wadowice – Andrychów inwestycja obejmowała przebudowę 12 km szlaku kolejowego, budowę mijanki w Barwałdzie Średnim i stacji w Andrychowie. Efektem budowy mijanki w Barwałdzie Średnim jest krótszy o kilkanaście minut czas podróży – do tej pory linia była w tym miejscu jednotorowa. Zwiększenie przepustowości torów daje też przewoźnikom kolejowym możliwość do uruchamiania dodatkowych połączeń z Krakowa na Podbeskidzie.

W poniższej tabeli przedstawiono liczbę kursów w kierunku Bielska-Białej oraz Krakowa Głównego, dokąd dojeżdżają pociągi przewoźnika Polregio S.A. W dobie jest realizowanych kolejno 8 i 7 kursów, natomiast w okresie szczytów komunikacyjnych (przyjęto jako szczyt poranny godziny między 6:00, a 9:00, a popołudniowy godziny między 15:00, a 18:00), są to po 2 pociągi do Bielska-Białej i po 1 pociąg do stacji Kraków Główny. Pociągi kursują w dni robocze, soboty i niedziele.

Tabela 3.12 Obsługa kolejną stacji Wadowice

Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów	Liczba kursów w okresie szczytów komunikacyjnych	Czas jazdy
Wadowice – Bielsko-Biała Główna	Polregio S.A.	8	Rano: 2 Popołudniu: 2	01:08 (1:18*)
Wadowice – Kraków Główny	Polregio S.A.	7	Rano: 1 Popołudniu: 1	1:25 – 1:38

*w relacji występują połączenia o czasie przejazdu dłuższym, niż średni jako 52 minuty

Ponadto występują połączenia dalekobieżne w okresie wakacyjnym, czyli pociągi IC Podhalanin odjeżdżające o godzinie 21:41 oraz o 4:11 kolejno: relacji Zakopane – Szczecin Gł. (19:29 – 8:02) przez Oświęcim, Katowice i Poznań, w drugim kierunku relacji Szczecin Gł. (17:50 – 06:52) przez Wadowice i Nowy Targ.

3.3.3 INTEGRACJA TARYFOWO-BILETOWA

Mnogość dostępnych ofert taryfowych (w szczególności w relacjach wykraczających poza obszar jednej gminy) nie sprzyja czytelności i łatwości w wyborze oferty biletowej dla podróżnych. Niska intuicyjność takiego systemu powoduje również problemy w pozyskaniu nowych użytkowników transportu zbiorowego. Stąd, władze województwa małopolskiego podjęły działania zmierzające do integracji taryfowo-biletowej oraz stworzenia platformy skupiającej

informacje transportowe. Efektem tych działań jest wdrożenie systemu Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej (MKA) oraz oferty biletowej pn. Małopolski Bilet Zintegrowany, co opisano bardziej szczegółowo w dalszej części rozdziału.

Zaproponowana oferta integracji taryfowo-biletowej w znaczący sposób ułatwia skorzystanie ze środków publicznego transportu zbiorowego. Pasażer, korzystając z jednego rodzaju biletu może podróżować zarówno pociągami (różnych przewoźników jak m.in. Polregio, Koleje Małopolskie) jak i autobusami (Małopolskich Linii Dowozowych lub innych partnerów). Małopolski Bilet Zintegrowany można zakupić w ramach systemu MKA przez internet, aplikację mobilną, automat biletowy MKA oraz w punkcie obsługi klienta MKA.

W przypadku Gminy Wadowice ww. oferta pozwala m.in. na:

- skorzystanie z linii MLD w celu bezpośredniego dojazdu do Andrychowa, Kęt, Krakowa, Zatora;
- skorzystanie z linii MLD w celu przesiadki na połączenia kolejowe (np. do Oświęcimia, Skawiny, Zakopanego);
- skorzystanie z bezpośrednich połączeń kolejowych (Polregio) w relacjach:
 - Wadowice – Andrychów – Kęty – Bielsko-Biała;
 - Wadowice – Kraków.

Małopolska Karta Aglomeracyjna

Małopolska Karta Aglomeracyjna to funkcjonujący na terenie Województwa Małopolskiego nowoczesny system zarządzania transportem, dedykowany dla mieszkańców regionu oraz turystów. MKA integruje funkcjonujące w regionie usługi związane z publicznym transportem zbiorowym w jeden spójny i przyjazny system. Projekt jest realizowany przy współpracy z różnymi interesariuszami: władzami samorządowymi, organizatorami transportu jak i przewoźnikami.

W ramach MKA zintegrowane zostały istniejące systemy Krakowskiej Karty Miejskiej oraz Tarnowskiej Karty Miejskiej z usługami świadczonymi przez spółki Koleje Małopolskie oraz POLREGIO. Uzyskano w ten sposób rozwiązanie, dzięki któremu stając się użytkownikiem systemu MKA otrzymuje się dostęp do coraz większej liczby usług związanych z publicznym transportem zbiorowym w województwie małopolskim. Możliwe jest także korzystanie za jej pomocą: z infrastruktury parkingów P+R, ze stref płatnego parkowania oraz zniżek dostępnych w ramach Karty Krakowskiej.

MKA umożliwia zakup m.in. biletów kolejowych (Koleje Małopolskie, POLREGIO) oraz biletów na komunikację miejską w Krakowie, Tarnowie, Zakopanem, Nowym Targu, Wieliczce, Miechowie, Oświęcimiu jak również na Małopolskie Linie Dowozowe i komunikację autobusową w wybranych gminach.

Oprócz fizycznego nośnika w postaci plastikowej karty, dostępna jest też wersja cyfrowa w postaci aplikacji iMKA dostępnej na smartfony i smartwatche. Aplikacja zapewnia dostęp do okresowych oraz jednorazowych biletów kolejowych i wielu systemów komunikacji autobusowej funkcjonujących w regionie. W odniesieniu do fizycznej wersji narzędzia, aplikacja została wzbogacona m.in. o następujące funkcjonalności:

- planer podróży (docelowo uwzględniający takie środki transportu jak: autobus, tramwaj, pociąg);
- możliwość tworzenia profili innych pasażerów (np. dzieci) i przypisywania odpowiednich ulg;
- różne metody płatności (m.in. karty płatnicze, portfele internetowe, Blik);
- tryb Check-in-Check-out (CiCo)⁶ oferuje możliwość korzystania z taryf przystankowych;
- integracja z usługami mObywatel.

System MKA stanowi dobrą bazę do dalszej integracji transportu w Małopolsce i docelowego stworzenia jednej platformy integrującej wszystkie środki transportu w regionie.

⁶ Tryb CiCo pozwala na automatyzację procesu zakupu biletów. Aplikacja wykryje, na którym przystanku wsiada podróżujący, do jakiego pociągu i w którym kierunku podróżuje. Wsiadając z pociągu aplikacja zakończy przejazd i wybierze opłatę najkorzystniejszą dla podróżującego.

Małopolski Bilet Zintegrowany

Małopolski Bilet Zintegrowany to oferta stworzona dzięki współpracy Województwa Małopolskiego oraz poszczególnych gmin. Jest to oferta okresowych i krótkookresowych biletów umożliwiających podróżowanie na jednym bilecie autobusami, tramwajami i pociągami. Dostępne warianty oraz zasięg obowiązywania Małopolskiego Biletu Zintegrowanego przedstawiają poniższe tabele (stan na czerwiec 2024 r.).

Ważnym zadaniem będzie podejmowanie działań zmierzających do dalszej integracji obowiązujących ofert taryfowych, w celu ich uproszczenia, tak aby korzystanie z nich było dla pasażerów łatwiejsze.

Tabela 3.13 Strefy obowiązywania Małopolskiego Biletu Zintegrowanego

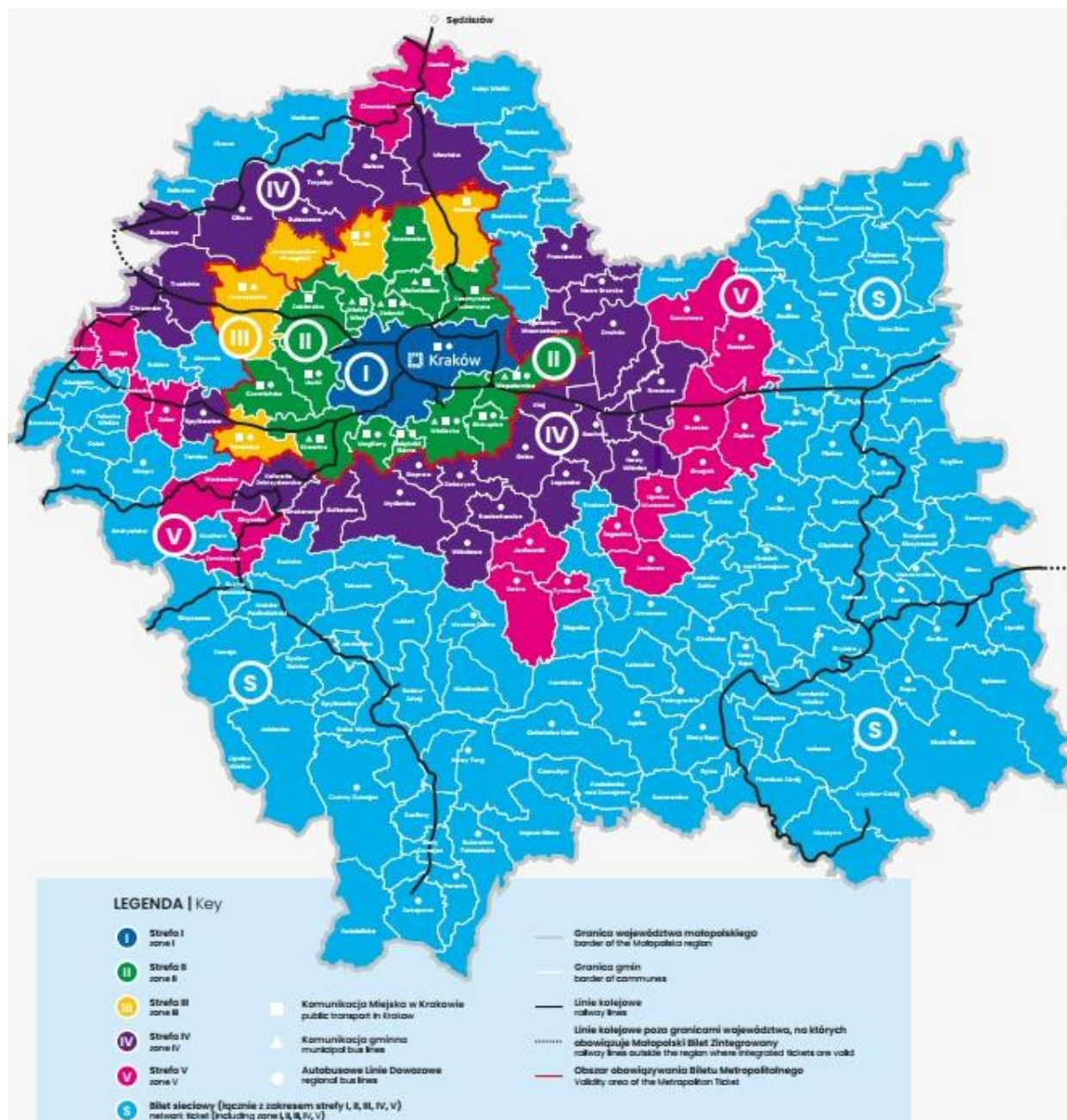
Rodzaj strefy	Obszar oddziaływania - Gmina
Strefa I	Kraków
Strefa II	Biskupice, Czernichów, Iwanowice, Kocmyrzów-Luborzyca, Liszki, Michałowice, Mogiłany, Niepołomice, Skawina, Świątniki Górne, Wieliczka, Wielka Wieś, Zabierzów, Zielonki
Strefa III	Brzeźnica, Krzeszowice, Skąta, Stomniki, Jerzmanowice-Przeginia
Strefa IV	Miechów, Gołcza, Trzciąż, Sułoszowa, Olkusz, Bukowno, Trzebinia, Chrzanów, Spytkowice, Kalwaria Zebrzydowska, Myślenice, Siepraw, Dobczyce, Wiśniowa, Raciechowice, Gdów, Kłaj, Łapanów, Bochnia, Nowy Wiśnicz, Rzeszawa, Drwinia, Nowe Brzesko, Proszowice, Igotomia-Wawrzeńczyce, Sułkowice, Lanckorona
Strefa V	Kozłów, Charsznica, Libiąż, Chełmek, Przeciszów, Zator, Wadowice, Stryszów, Zembrzyce, Jodłownik, Tymbark, Dobra, Laskowa, Żegocina, Lipnica Murowana, Gnojnik, Dębno, Brzesko, Borzęcin, Szczurowa
Sieciowy	Cały obszar, na którym świadczone są usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, organizowane przez Województwo Małopolskie.

Wykaz partnerów, którzy honorują bilety zakupione z oferty "Bilet Metropolitalny" oraz "Małopolski Bilet Zintegrowany"⁷:

- Tramwaje i autobusy Komunikacji Miejskiej w Krakowie,
- Autobusy komunikacji gminnej w Wielkiej Wsi,
- Pociągi Kolei Małopolskich,
- Pociągi Polregio,
- Pociągi Kolei Śląskich,
- Autobusy Małopolskich Linii Dostawczych,
- Autobusy WST Wieliczka,
- Autobusy komunikacji gminnej w Skawinie,
- Autobusy komunikacji gminnej w Niepołomicach,
- Autobusy komunikacji gminnej w Zielonkach,
- Autobusy komunikacji gminnej w Michałowicach.

Obszar obowiązywania oferty „Małopolski Bilet Zintegrowany” przedstawia Rysunek 3.10.

⁷ wg stanu na czerwiec 2024 r.



Rysunek 3.10 Obszar obowiązywania oferty "Małopolski Bilet Zintegrowany"

Źródło: KMŁ, wg stanu na czerwiec 2024

3.3.4 RUCH PIESZYCH I ROWERÓW

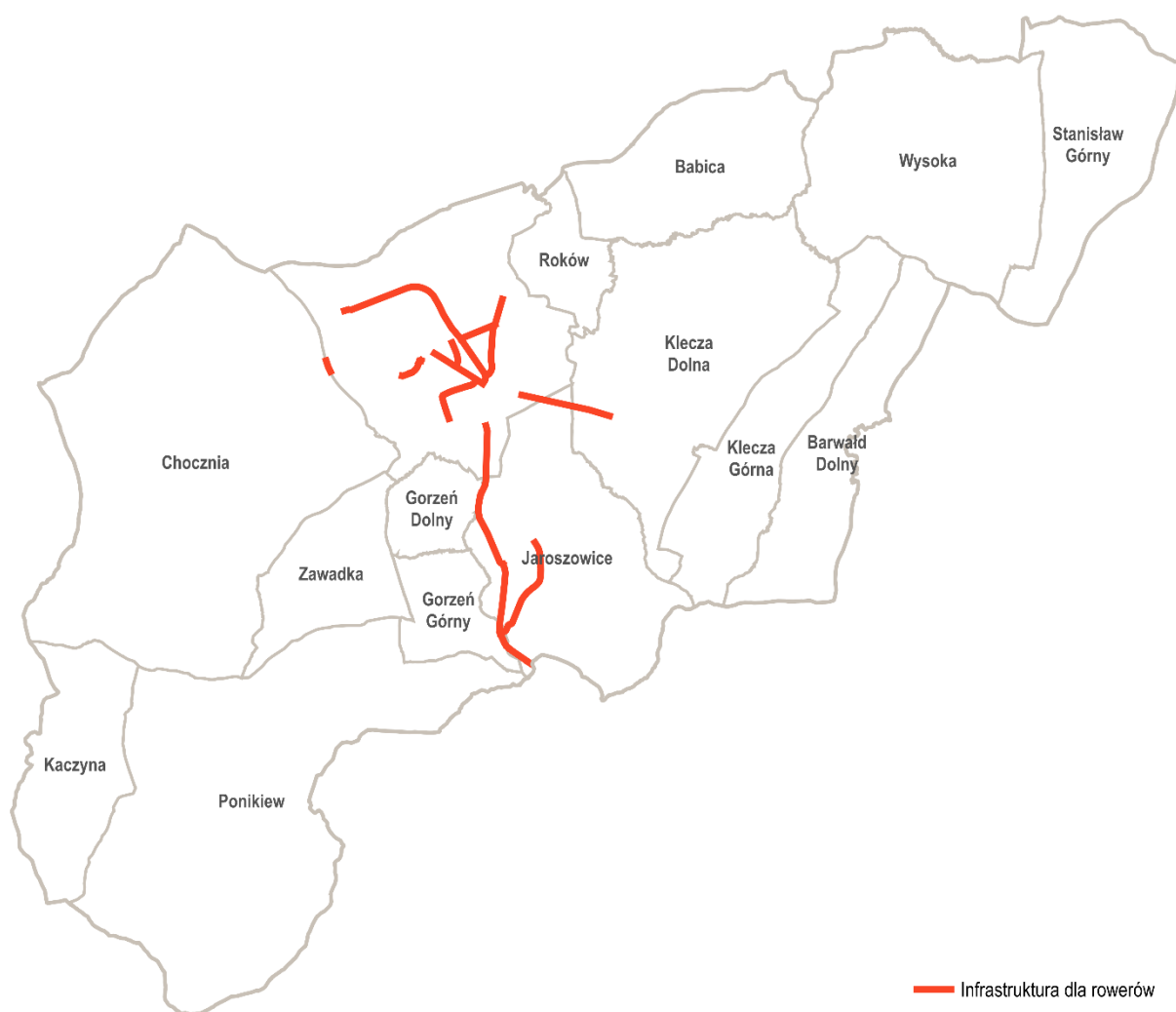
W zakresie infrastruktury dla pieszych w gminie Wadowice, z reguły gęstość występowania jest uzależniona od zabudowy oraz obszarów centrów miejscowości. Chodniki i drogi dla pieszych występują powszechnie w Wadowicach, a w mniejszych miejscowościach gminy w ramach obszarów centralnych oraz w obszarze oddziaływania większych generatorów ruchu (szkoły, kościoły, obiekty użyteczności publicznej). Stan infrastruktury jest zadowalający jednak dla konieczności podniesienia poziomu bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, rekomenduje się poprawę w tym zakresie, co wynika m.in. z audytu oświetlenia ulicznego na terenie gminy Wadowice⁸, gdzie wskazuje się, że nie są doświetlone w odpowiedni sposób przejścia dla pieszych, a także sama infrastruktura oświetleniowa powinna ulec modernizacji z uwagi na lepsze parametry (montaż latarni w technologii LED), co przekłada się na

⁸ Audyt efektywności energetycznej oświetlenia ulicznego na terenie Gminy Wadowice, 2023

oświetlenie osób idących chodnikami i drogami dla pieszych. W nawiązaniu do dokumentów strategicznych Gminy Wadowice kluczowy jest rozwój infrastruktury energetycznej w zakresie poprawy jego funkcjonowania, co może być powiązane z technologiami smart city i rozwojem projektu LoRA, w którym w ramach radarów na oświetleniu ulicznym możliwe jest monitorowanie przepływu pojazdów oraz wybór odpowiedniego poziomu świecenia opraw.

Infrastruktura dla rowerów na terenie gminy występuje w postaci wydzielonych dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów, a łączna jej długość to 13,98 km. Większość infrastruktury znajduje się na terenie miasta Wadowice, m. in. wzdłuż:

- ul. Piłsudskiego,
- ul. Lwowskiej,
- ul. Fabrycznej,
- ul. Putka,
- ul. Granicznej,
- ul. Konstytucji 3 Maja.



Rysunek 3.11 Infrastruktura dla rowerów na terenie gminy Wadowice

Infrastruktura dla rowerów przebiega przez Wadowice, Janoszowice. Krótkie fragmenty infrastruktury znajdują się również na terenie miejscowości Klecza Dolna oraz Gorzeń Górny.



Fotografia 3.1 Infrastruktura dla rowerów na ternie gminy Wadowice (1)

Źródło: <https://sport.wadowice.pl/obiekty/trasy-rowerowe/>



Fotografia 3.2 Infrastruktura dla rowerów na ternie gminy Wadowice (2)

Źródło: <https://sport.wadowice.pl/obiekty/trasy-rowerowe/>

3.3.5 PARKOWANIE

Na terenie gminy Wadowice parkingi zorganizowane, zarówno płatne, jak i bezpłatne, funkcjonują na terenie miasta Wadowice. Parkingi płatne w lokalizacjach: placu Kościuszki, ul. Trybunalskiej, ul. Sobieskiego, Wadowity, Słowackiego, E. i K. Wojtyłów, uzupełniają parkingi bezpłatne, np. przy ul. E. i K. Wojtyłów, Sienkiewicza.

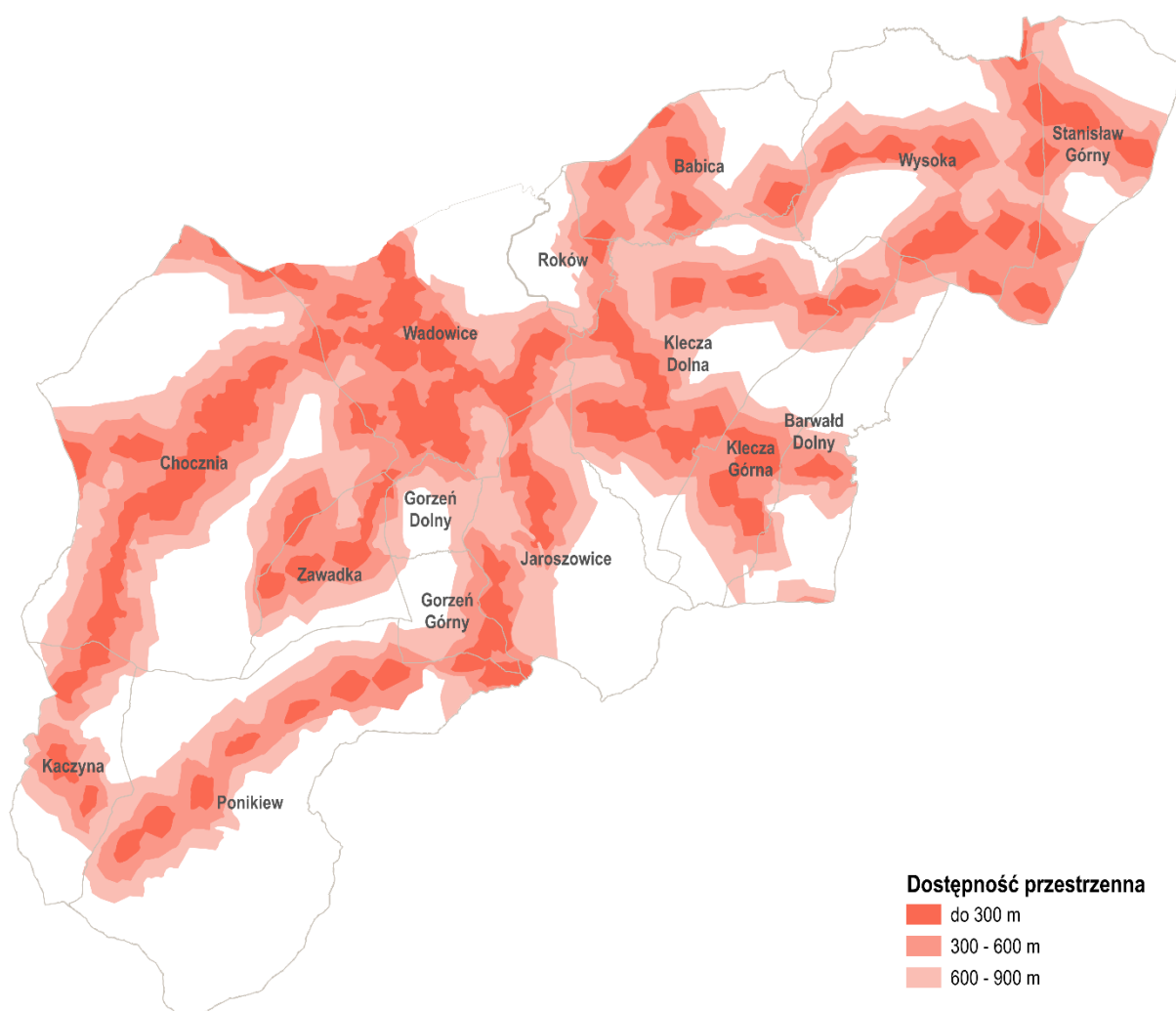
W Wadowicach funkcjonują obecnie trzy parkingi Park and Ride:

- przy Starej Rzeźni (ul. Sienkiewicza),
- w ramach dworca autobusowego,
- przy dworcu kolejowym,

łącznie na 248 miejsc dla samochodów, które są obecnie darmowe.

3.4 DOSTĘPNOŚĆ DO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Dostępność przestrzenna do transportu zbiorowego wykonana została dla przystanków autobusowych oraz przystanków kolejowych, znajdujących się na terenie gminy. W przypadku przystanków autobusowych wyznaczone zostały izochrony dojazdu do 300, 600 oraz 900 m. Natomiast dla przystanków kolejowych zdefiniowane zostały strefy dojazdu do 500, 1 000 m oraz 1 500 m.



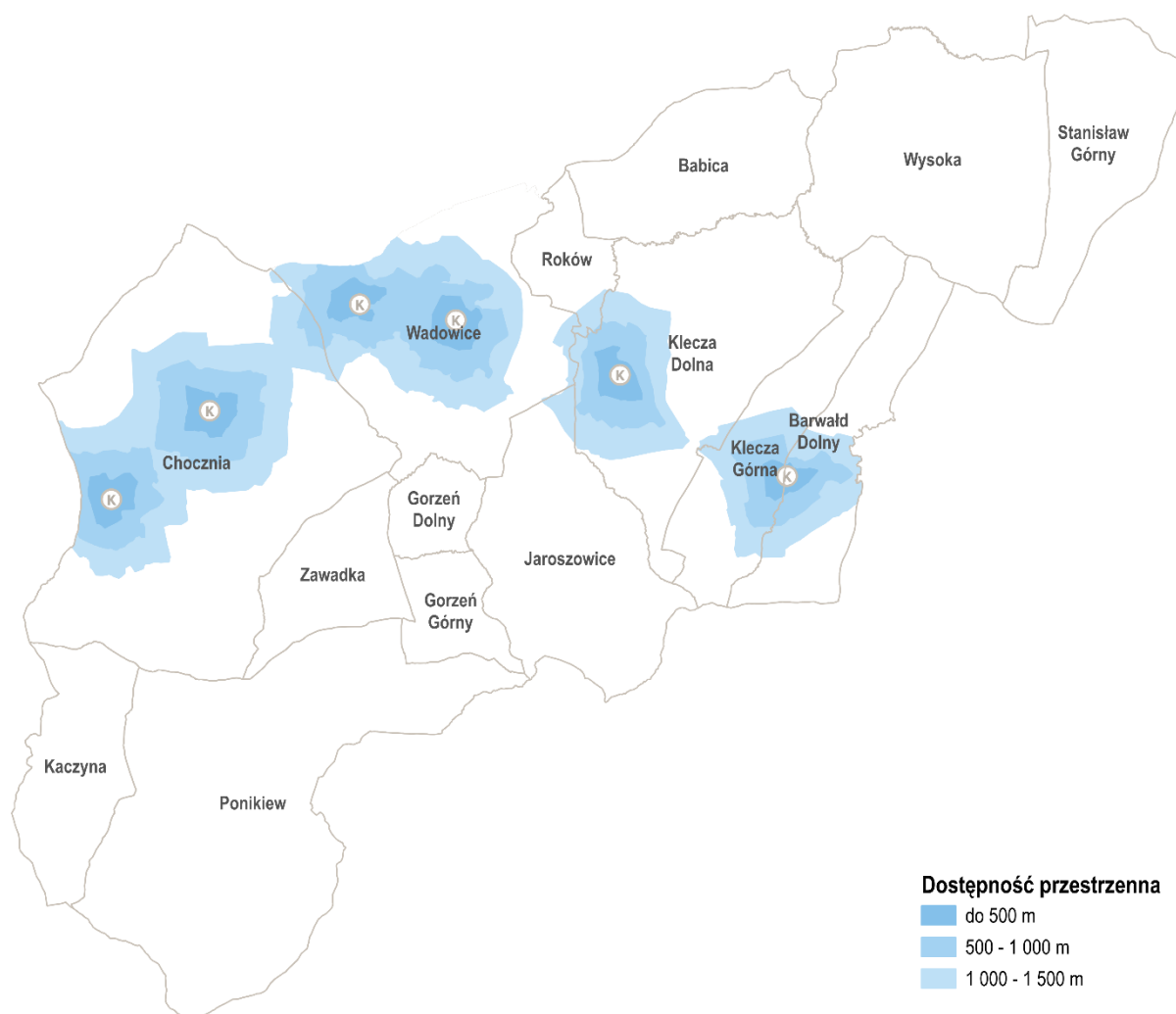
Rysunek 3.12 Dostępność przestrzenna do przystanków autobusowych

Liczba mieszkańców do każdego z budynków została przyporządkowana na podstawie siatki kilometrowej Narodowego Spisu Powszechnego 2021 oraz aktualnej bazy budynków mieszkalnych z BDOT10k. Liczba ludności w poszczególnych miejscowościach pozyskana została z Banku Danych Lokalnych z 2021 roku.

Tabela 3.14 Dostępność przestrzenna do przystanków autobusowych

Miejscowość	Liczba mieszkańców	Izochrona					
		do 300 m		300 - 600 m		600 - 900 m	
		liczba osób	%	liczba osób	%	liczba osób	%
Babica	1003	413	41%	854	85%	961	96%
Barwałd Dolny	660	63	10%	192	29%	410	62%
Chocznia	5713	2838	50%	4915	86%	5580	98%
Gorzeń Dolny	425	0	0%	112	26%	314	74%
Gorzeń Górny	324	87	27%	137	42%	179	55%
Jaroszowice	1723	916	53%	1612	94%	1685	98%
Kaczyna	342	254	74%	308	90%	342	100%
Klecza Dolna	2583	1183	46%	2008	78%	2303	89%
Klecza Górna	845	443	52%	682	81%	781	92%
Ponikiew	1146	718	63%	1100	96%	1111	97%
Roków	317	43	14%	167	53%	224	71%
Stanisław Górny	1142	453	40%	867	76%	1055	92%
Wadowice	16869	11337	67%	16190	96%	16557	98%
Wysoka	1960	465	24%	1145	58%	1527	78%
Zawadka	993	491	49%	932	94%	985	99%
Suma	36 045	19 704	55%	31 221	87%	34 014	94%

Najlepszą dostępnością cechuje się miejscowość Kaczyna, której 100% mieszkańców znajduje się w zasięgu do 900 m od najbliższego przystanku autobusowego i 74% mieszkańców w zasięgu do 300 m. Wysoką dostępnością charakteryzują się również miejscowości: Zawadka, Wadowice, Jaroszowice, Chocznia. Odpowiednio 99%, 98%, 98% i 98% mieszkańców znajduje się w strefie dojazdu do 900 m od przystanku autobusowego. 94% mieszkańców gminy objętych jest izochroną 1 500 m.



Rysunek 3.13 Dostępność przestrzenna do przystanków kolejowych

Tabela 3.15 Dostępność przestrzenna do przystanków kolejowych

Miejscowość	Liczba mieszkańców	Izochrona					
		do 500 m		500 - 1 000 m		1 000 - 1 500 m	
		liczba osób	%	liczba osób	%	liczba osób	%
Babica	1003	0	0%	0	0%	0	0%
Barwałd Dolny	660	27	4%	271	41%	463	70%
Choczni	5713	531	9%	2255	39%	4578	80%
Gorzeń Dolny	425	0	0%	0	0%	0	0%
Gorzeń Górny	324	0	0%	0	0%	0	0%
Jarosławice	1723	0	0%	0	0%	46	3%
Kaczyna	342	0	0%	0	0%	0	0%
Klecza Dolna	2583	116	4%	721	28%	1265	49%
Klecza Górna	845	19	2%	209	25%	501	59%
Ponikiew	1146	0	0%	0	0%	0	0%
Roków	317	0	0%	0	0%	16	5%

Stanisław Górny	1142	0	0%	0	0%	0	0%
Wadowice	16869	2092	12%	7370	44%	10519	62%
Wysoka	1960	0	0%	0	0%	0	0%
Zawadka	993	0	0%	0	0%	0	0%
Suma	36 045	2 785	8%	10 826	30%	17 388	48%

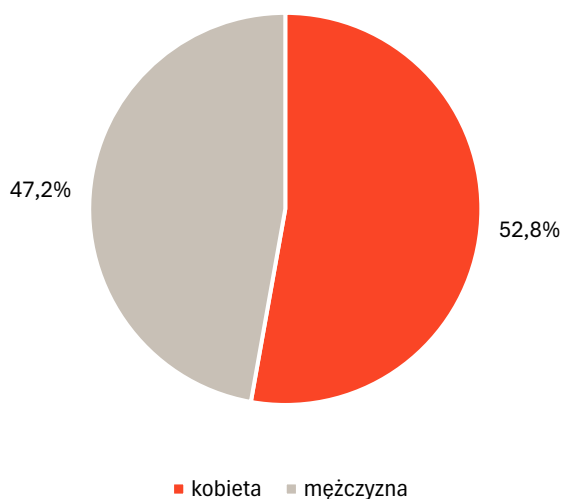
Najlepszą dostępnością charakteryzują się miejscowości Chocznia, Barwałd Dolny oraz Wadowice, których odpowiednio 80%, 70% i 62% mieszkańców znajduje się w zasięgu dojścia do 1 500 m do przystanku kolejowego. 48% mieszkańców gminy objętych jest izochroną 1 500 m.

3.5 OBECNA SYTUACJA TRANSPORTOWA

Od 4 do 19 lipca 2024 roku przeprowadzono badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców gminy Wadowice. Głównym celem przedsięwzięcia było określenie preferencji transportowych mieszkańców oraz codziennych użytkowników tego obszaru. Badania miały również na celu zebranie informacji na temat podziału zadań przewozowych, określając, jakimi środkami transportu podróżują ankietowani.

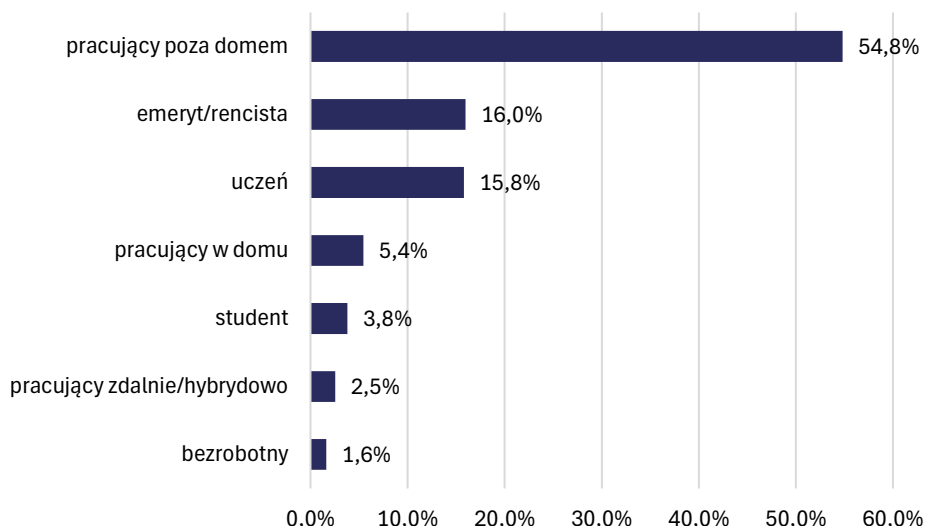
Łącznie zrealizowano 551 ankiet, na podstawie których przeprowadzono wnikliwą analizę preferencji mieszkańców. Dodatkowo ankietę z uwagi na swoją charakterystykę pozwalała na pomijanie niektórych pytań lub zaznaczanie więcej niż jednej odpowiedzi (pytania wielokrotnego wyboru) - stąd w niektórych tabelach $n=551$ albo $n=728$, gdzie "n" to liczba udzielonych odpowiedzi.

3.5.1 CHARAKTERYSTYKA RESPONDENTÓW



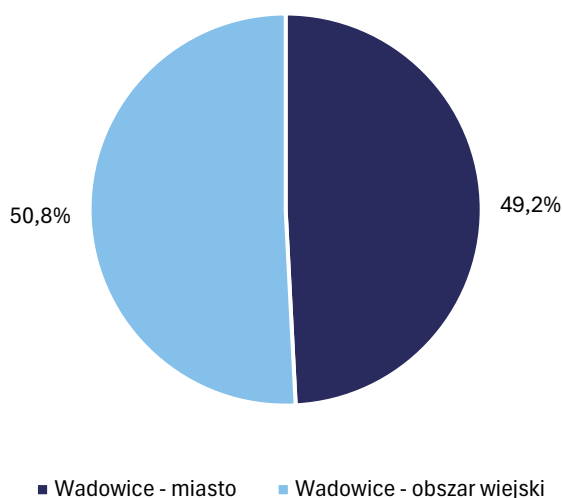
Rysunek 3.14 Struktura płci respondentów (n= 551)

Badaniu zostało poddanych 291 kobiet i 260 mężczyzn. Odpowiada to istniejącej strukturze płci mieszkańców Wadowic.



Rysunek 3.15 Główne zajęcia respondentów (n= 551)

Podstawowym zajęciem ankietowanych mieszkańców jest praca poza miejscem swojego zamieszkania (ponad połowa respondentów), a łącznie z osobami pracującymi zdalnie – przekracza 60%. Zbliżony udział odnotowano pośród osób sklasyfikowanych jako emeryci lub renciści – ok. 16% w każdej z tych grup.

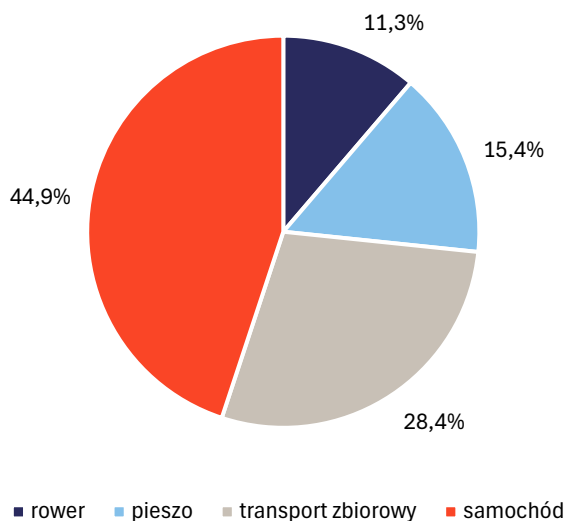


Rysunek 3.16 Miejsce zamieszkania respondentów (n= 551)

Miejsce zamieszkania badanych respondentów rozkłada się równomiernie między obszar miasta a pozostałe obszary gminy (z ich niewielką przewagą).

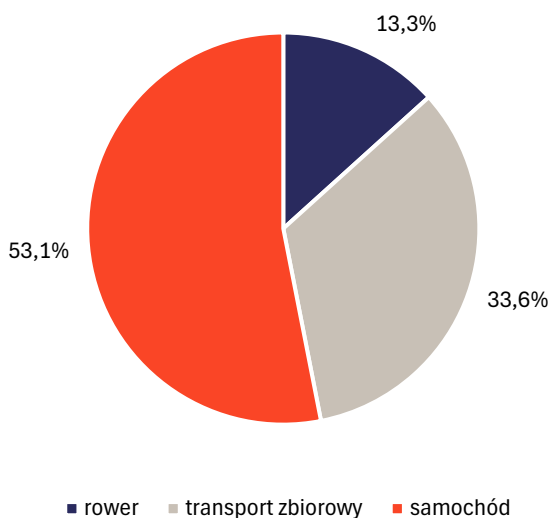
3.5.2 ZACHOWANIA KOMUNIKACYJNE RESPONDENTÓW

Podział zadań przewozowych, rozumiany jako procentowe wykorzystanie poszczególnych środków transportu w codziennych podróżach do miejsc pracy, nauki oraz w innych motywacjach, przedstawiono dla gminy Wadowice, uwzględniając rozróżnienie na podróże piesze i niepiesze. Na podział zadań przewozowych mają wpływ takie czynniki jak: charakter obsługi transportem zbiorowym, zwartość zabudowy, występowanie podróży pieszych w obszarze miejskim, a także intensywność zabudowy i zagospodarowania (w tym usług, celów podróży).



Rysunek 3.17 Podział zadań przewozowych na terenie gminy Wadowice (n=728)

W gminie Wadowice najwięcej osób korzysta z własnego samochodu w codziennych podróżach i transportu zbiorowego – odpowiednio 44,9% oraz 28,4%. Udział ruchu pieszego wyniósł 15,4%. Najmniejszy jest udział ruchu rowerowego, jednak należy zwrócić uwagę, że jest on relatywnie wysoki i przekracza 11%.



Rysunek 3.18 Podział zadań przewozowych w podróżach niepieszych na terenie gminy Wadowice (n=716)

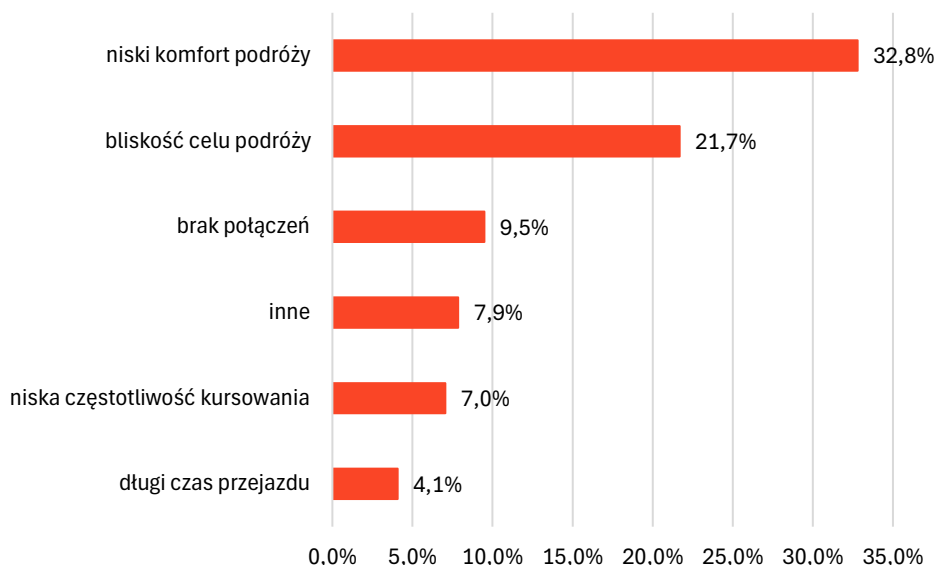
Biorąc pod uwagę podróże niepiesze, zaznacza się wyraźniejsza przewaga korzystania z samochodów osobowych w codziennych podróżach, na niekorzyść pozostałych środków transportu.

Tabela 3.16 Liczba przesiadek podczas podróży

Ile razy Pan/Pani przesiada się podczas podróży? (od początku do końca) (n=551)		
0	454	82,4%
2	33	6,0%
1	18	3,3%
3	6	1,1%

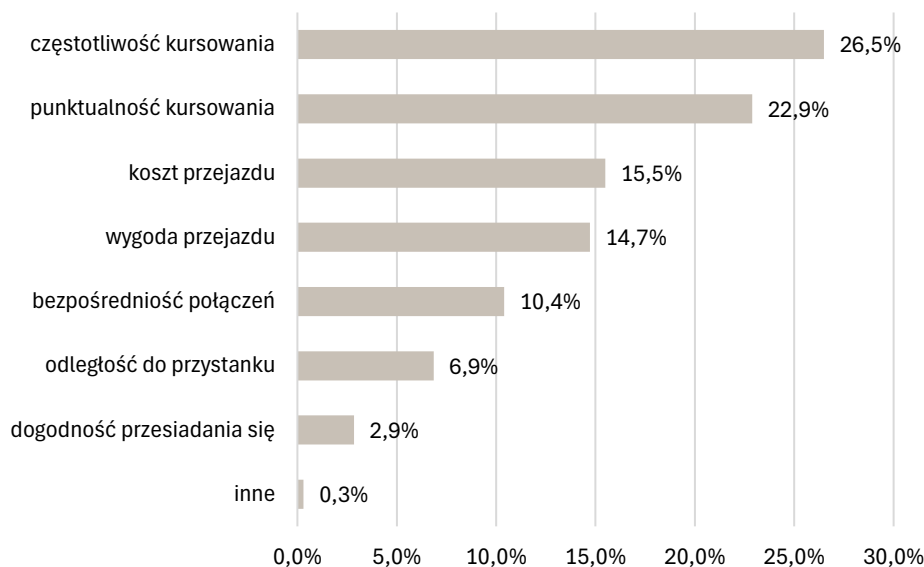
Ile razy Pan/Pani przesiada się podczas podróży? (od początku do końca) (n=551)		
4	2	0,4%
5	1	0,2%
Nie dotyczy	37	6,7%

Wśród respondentów dominują połączenia bezpośrednie. Niecałe 10% ankietowanych wykonuje więcej niż jedną przesiadkę podczas swoich codziennych podróży.



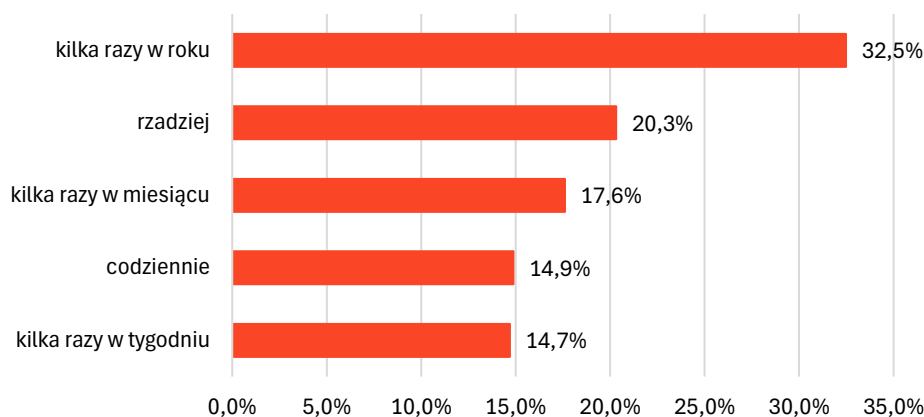
Rysunek 3.19 Powody niekorzystania z komunikacji autobusowej (n=306)

Najczęstszymi powodami niekorzystania z gminnych przewozów pasażerskich są: słaby komfort podróży (32,8%) oraz bliskość celu podróży (21,7%). Kolejne istotne powody to brak połączeń (9,5%) oraz niska częstotliwość kursowania autobusów (7,0%). Wśród „innych” (7,9%) respondenci najczęściej wymieniali: długi czas przejazdu, względy zdrowotne oraz specyfikę pracy, która wymaga wykorzystania samochodu (10,06%).



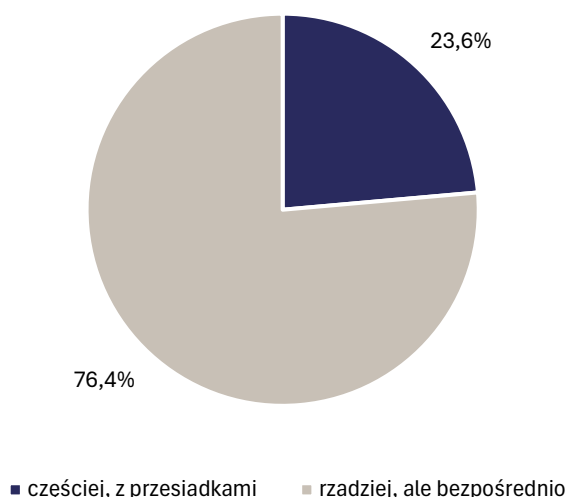
Rysunek 3.20 Najważniejsze aspekty funkcjonowania gminnych przewozów pasażerskich (n=1 298)

Wśród najważniejszych aspektów funkcjonowania gminnych przewozów pasażerskich, częstotliwość i punktualność kursowania autobusów jest najważniejsza dla mieszkańców. Tym samym, transport publiczny w ocenie mieszkańców powinien być przede wszystkim sprawny i przewidywalny.



Rysunek 3.21 Częstotliwość korzystania z gminnych przewozów pasażerskich (n=551)

Najliczniejszą grupę mieszkańców (ponad 70%) stanowią osoby korzystające sporadycznie z gminnych przewozów pasażerskich. Regularni użytkownicy (korzystający codziennie lub kilka razy w tygodniu) to ok. 30% ogółu mieszkańców.



Rysunek 3.22 Częstotliwość i rodzaj połączeń (n=551)

Ankietowani mieszkańcy w zdecydowanej większości opowiedzieli się za połączeniami bezpośrednimi. Powyższe stanowisko znajduje odzwierciedlenie w odniesieniu do istniejącej sieci drogowej jak i zagospodarowania przestrzennego (w tym lokalizacji głównych generatorów ruchu).

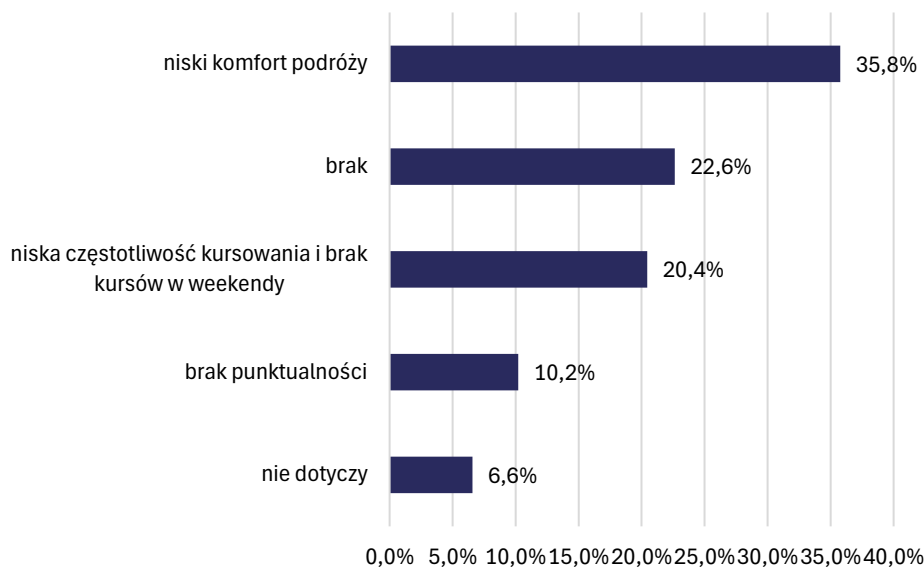
Obecnie istnieją braki w połączeniach komunikacyjnych między niektórymi miejscowościami, co wpływa na codzienne życie mieszkańców gminy Wadowice. Analiza danych dotyczących zapotrzebowania na połączenia pokazuje, że szczególnie odczuwane są braki w połączeniach międzygminnych oraz międzypowiatowych w następujących relacjach:

- Klecza Dolna - Wadowice
- Wadowice - Oświęcim
- Wadowice - Chrzanów
- Wadowice – Chocznia
- Wadowice - Stryszów
- z ul. Widok do centrum Wadowic
- Połączenie PKP do Krakowa

Tabela 3.17 Akceptowalny czas dojścia do przystanku

Proszę określić akceptowalny czas Pani/Pana dojścia do przystanku (w minutach)? (n=551)		
do 3 minut	141	25,6%
do 6 minut	184	33,4%
do 9 minut	151	27,4%
do 15 minut	74	13,4%
30 minut	1	0,2%

Największa grupa respondentów (33,4%) akceptuje czas dojścia do przystanku do 6 minut. 25,6% badanych akceptuje podróż do 3 minut, natomiast 27,4% respondentów uważa, że akceptowalny czas dojścia na przystanek powinien być do 9 minut.

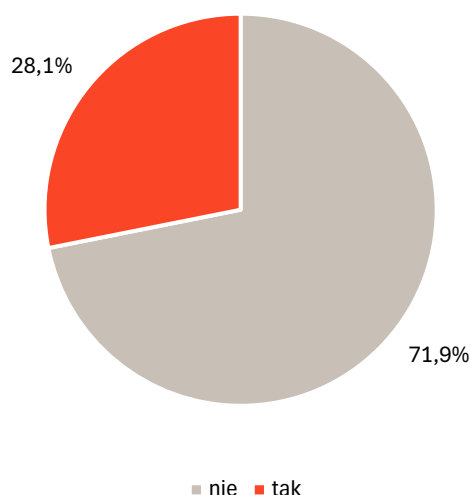


Rysunek 3.23 Uwagi dotyczące funkcjonowania transportu publicznego (n=137)

Okolo 36% respondentów zwróciło uwagę na potrzebę modernizacji taboru autobusowego. 22,6% nie ma uwag dotyczących funkcjonowania transportu publicznego, co może wskazywać na ogólną satysfakcję z obecnego stanu usług. 20,4% badanych wskazało na zbyt małą liczbę kursów oraz brak połączeń w weekendy. Część respondentów (10,2%) zwróciło uwagę na brak punktualności pojazdów transportu zbiorowego.

Analiza danych dotyczących potrzeb mieszkańców gminy Wadowice wskazuje na potrzebę rozbudowy infrastruktury dla rowerów. Aż 316 respondentów wskazało obszary w Gminie wymagające skomunikowania:

- Centrum Wadowic
- Wadowice: ul. Wojska Polskiego, ul. Wolności, ul. Łazówka, ul. Fatimska
- Wadowice – Andrychów
- Wadowice – Babice
- Wadowice – Choczni/Zator
- Wadowice – Tomice
- Wadowice – Klecza Dolna
- Wadowice – Jezioro Mucharskie



Rysunek 3.24 Konieczność rozbudowy centrum przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego

Mieszkańcy w zdecydowanej większości są zadowoleni z obecnie funkcjonującego centrum przesiadkowego w Wadowicach. Niecałe 30% badanych osób widzi potrzebę jego rozbudowy.

Problemy wskazywane przez mieszkańców

W kwietniu i maju 2024 roku Rada Społeczna Campusu Bemke przeprowadziła proces badawczy dotyczący lokalnego transportu i przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu. Przeprowadzone zostały badania ankietowe jak również cykl warsztatów. Głównym wnioskiem była konieczność poprawy oferty transportu zbiorowego. Wskazywano m.in. na problemy z niezawodnością autobusów, nieregularność kursowania autobusów i pociągów (zbyt mało połączeń, zwłaszcza poza godzinami szczytu i w dni wolne od szkoły), brak rozkładów jazdy na przystankach czy rozproszenie cyfrowych rozkładów jazdy w różnych bazach danych oraz ich nieczytelność.

Istotnym ograniczeniem jest również niedostosowanie transportu zbiorowego do potrzeb mieszkańców. Brakuje wieczornych i nocnych kursów, połączeń weekendowych oraz w okresach wakacyjnych.

4 ANALIZA POTOKÓW PASAŻERSKICH

Analizę potoków pasażerskich wykonano dla transportu zbiorowego autobusowego oraz transportu zbiorowego kolejowego. Analizy oparto na danych udostępnionych przez przewoźników, organizatorów transportu, a w przypadku kolei – na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

4.1 AUTOBUSOWY PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY

Analiza potoków pasażerskich w transporcie autobusowym została wykonana dla gminnych przewozów pasażerskich w Wadowicach, linii powiatowych przebiegających przez gminę Wadowice, a także dla linii A40, funkcjonującej w ramach Małopolskich Linii Dostawczych. Każdorazowo obliczenia średniej liczby pasażerów na kurs wykonano w oparciu o dane o sprzedanych biletach (jednorazowych normalnych, ulgowych – w przypadku takiego podziału, oraz miesięcznych). Dane o liczbie kursów pochodzą z zezwoleń lub zaświadczeń organizatorów transportu.

4.1.1 KOMUNIKACJA GMINY WADOWICE

W zakresie gminnych przewozów pasażerskich w Wadowicach oferta zwiększyła się w roku 2024 w stosunku do kolejnych miesięcy roku 2023. To przełożyło się na większą liczbę sprzedanych biletów i uzyskanie większej liczby średniej pasażerów na kurs, obliczonych na podstawie sprzedanych biletów jednorazowych. Te wartości w roku 2023 oscylowały w zależności od miesiąca w granicach pomiędzy 0,95 – 1,32 pasażera na 1 kurs, dla roku 2024 wynosiły między 1,17 – 1,43.

Tabela 4.1 Łączna liczba kursów, liczba sprzedanych biletów oraz średnia liczba pasażerów na 1 kurs na liniach gminnych

Rok	Miesiąc	Łączna liczba kursów	Liczba sprzedanych biletów jednorazowych „normalnych” i „ulgowych”	Średnia pasażerów na kurs (na podstawie biletów jednorazowych)
2023	Styczeń	1748	1248	0,71
	Luty	1672	1617	0,97
	Marzec	1900	1810	0,95
	Kwiecień	1634	1948	1,19
	Maj	1748	2260	1,29
	Czerwiec	1748	2279	1,30
	Lipiec	1786	1766	0,99
	Sierpień	1824	1787	0,98
	Wrzesień	1786	2194	1,23
	Październik	1824	2258	1,24
	Listopad	1710	2186	1,28
	Grudzień	1634	2150	1,32
2024	Styczeń	2115	2600	1,23
	Luty	2070	2422	1,17
	Marzec	2115	2700	1,28
	Kwiecień	2070	2601	1,26
	Maj	1980	2834	1,43

Największą liczbę kursów odnotowano dla linii U2, U5 oraz U6. Wyraźne wzmocnienie oferty komunikacyjnej nastąpiło w roku 2024, kiedy w stosunku do roku 2023 gminne przewozy pasażerskie oferowały pomiędzy 6, a 40% więcej kursów.

Tabela 4.2 Liczba pasażerów na liniach gminnych

Rok	Miesiąc	U1	U2	U3	U4	U5	U6
2023	Styczeń	161	236	141	197	146	367
	Luty	243	291	189	225	198	471
	Marzec	190	307	257	268	263	525
	Kwiecień	200	352	269	253	292	582
	Maj	215	438	289	352	380	586
	Czerwiec	233	445	273	371	325	632
	Lipiec	159	376	238	265	282	446
	Sierpień	232	420	244	248	256	387
	Wrzesień	369	451	351	299	300	424
	Październik	224	530	310	358	392	444
	Listopad	250	470	365	300	391	410
	Grudzień	271	445	336	298	371	429
2024	Styczeń	180	529	435	398	492	566
	Luty	231	487	364	421	415	504
	Marzec	261	531	388	479	480	561
	Kwiecień	168	528	387	483	500	535
	Maj	283	531	399	483	521	617

Średnia liczba pasażerów na 1 kurs na liniach gminnych waha się w zależności od linii oraz w zależności od roku. W roku 2023 odnotowywano statystycznie mniejszą liczbę pasażerów na 1 kurs, a występowały miesiące, kiedy, na podstawie liczby sprzedanych biletów, oszacowano mniejszą liczbę użytkowników, niż 1. W roku 2024 wartości te były wyższe, jednak nie przekraczały 2 osób na 1 kurs. Najstabilniej obciążona jest linia U1, najmocniej obciążona jest linia U6.

Tabela 4.3 Średnia liczba pasażerów na 1 kurs na liniach gminnych

Rok	Miesiąc	U1	U2	U3	U4	U5	U6
2023	Styczeń	0,58	0,64	0,51	0,71	0,53	1,33
	Luty	0,92	0,83	0,72	0,85	0,75	1,78
	Marzec	0,63	0,77	0,86	0,89	0,88	1,75
	Kwiecień	0,78	1,02	1,04	0,98	1,13	2,26
	Maj	0,78	1,19	1,05	1,28	1,38	2,12
	Czerwiec	0,84	1,21	0,99	1,34	1,18	2,29
	Lipiec	0,56	1,00	0,84	0,94	1,00	1,58
	Sierpień	0,81	1,09	0,85	0,86	0,89	1,34
	Wrzesień	1,31	1,20	1,24	1,06	1,06	1,50
	Październik	0,78	1,38	1,08	1,24	1,36	1,54
	Listopad	0,93	1,31	1,35	1,11	1,45	1,52
	Grudzień	1,05	1,29	1,30	1,16	1,44	1,66
2024	Styczeń	0,55	1,25	1,32	1,21	1,50	1,51
	Luty	0,72	1,18	1,13	1,31	1,29	1,37
	Marzec	0,79	1,26	1,18	1,46	1,46	1,49

Rok	Miesiąc	U1	U2	U3	U4	U5	U6
	Kwiecień	0,52	1,28	1,20	1,50	1,55	1,45
	Maj	0,92	1,34	1,30	1,57	1,69	1,75

4.1.2 KOMUNIKACJA POWIATU WADOWICKIEGO

W przypadku komunikacji powiatowej, dane były gromadzone w różnym okresie dla roku 2023 i 2024. Liczba sprzedanych biletów jednorazowych oraz miesięcznych była różna w zależności od linii, najmniej sprzedano ich dla linii 8, najwięcej dla linii 2 oraz 1 i 6. W ramach sprzedanych biletów występowały duże dysproporcje w kolejnych miesiącach, zdarzały się przypadki że liczba sprzedanych biletów różniła się o ponad 900 (linia 6). Okres wakacyjno – feryjny nie miał znaczącego wpływu na liczbę sprzedanych biletów.

Tabela 4.4 Liczba sprzedanych biletów jednorazowych oraz miesięcznych na liniach powiatowych

Rok	Miesiąc	1	2	4	5	6	7	8
2023	Styczeń	508	2829	-	-	-	-	-
	Luty	692	3879	-	198	-	171	-
	Marzec	1106	4026	-	249	1480	262	-
	Kwiecień	777	3338	-	284	569	241	-
	Maj	955	4053	-	347	955	338	-
	Czerwiec	801	3437	-	421	744	268	-
	Lipiec	740	2664	-	328	674	537	-
	Sierpień	917	3275	-	522	489	314	-
	Wrzesień	1166	4817	-	835	1217	159	400
	Październik	1430	5105	-	368	1473	200	451
	Listopad	1149	4333	-	380	1136	246	327
	Grudzień	961	4422	-	398	1026	158	82
2024	Styczeń	957	4307	1311	459	953	1014	254
	Luty	1103	3901	957	558	880	1320	435
	Marzec	1302	4787	797	545	1272	1144	187
	Kwiecień	1071	4701	878	510	1411	1048	239
	Maj	804	4123	831	446	1150	914	228
	Czerwiec	668	3778	744	444	1132	850	164

Liczba kursów realizowanych przez linie powiatowe jest w miarę stała i waha się w zależności od linii.

Tabela 4.5 Liczba kursów realizowanych przez linie powiatowe

Rok	Miesiąc	1	2	4	5	6	7	8
2023	Styczeń	336	838	-	-	-	-	-
	Luty	320	800	-	528	-	528	-
	Marzec	368	914	-	600	630	600	-
	Kwiecień	304	772	-	516	534	516	-
	Maj	336	838	-	552	578	552	-
	Czerwiec	336	838	-	552	578	552	-

Rok	Miesiąc	1	2	4	5	6	7	8
	Lipiec	336	848	-	564	586	564	-
	Sierpień	352	876	-	576	604	576	-
	Wrzesień	336	838	-	552	578	552	168
	Październik	352	886	-	588	612	588	176
	Listopad	320	800	-	528	552	528	160
	Grudzień	304	772	-	516	534	516	152
2024	Styczeń	336	838	420	552	578	552	168
	Luty	336	848	420	564	586	564	168
	Marzec	336	838	420	552	578	552	168
	Kwiecień	336	838	420	552	578	552	168
	Maj	320	800	400	528	552	528	160
	Czerwiec	320	810	400	540	560	540	160

Średnia liczba pasażerów na 1 kurs, na podstawie liczby sprzedanych biletów, jest najwyższa dla linii nr 2 (około 5,5 pasażera na kurs), a najniższa dla linii 5 (około 0,8 pasażera na kurs). Pozostałe linie cechują się podobną charakterystyką, dla linii 1 jest to około 3 pasażerów na kurs, dla linii 4 i 6 podobnie (nieco ponad 2 osoby), a dla linii 7 i 8 około 1,4 osoby na kurs.

Tabela 4.6 Średnia liczba pasażerów na 1 kurs na liniach powiatowych

Rok	Miesiąc	1	2	4	5	6	7	8
2023	Styczeń	1,51	3,38	-	-	-	-	-
	Luty	2,16	4,85	-	0,38	-	0,32	-
	Marzec	3,01	4,40	-	0,42	2,35	0,44	-
	Kwiecień	2,56	4,32	-	0,55	1,07	0,47	-
	Maj	2,84	4,84	-	0,63	1,65	0,61	-
	Czerwiec	2,38	4,10	-	0,76	1,29	0,49	-
	Lipiec	2,20	3,14	-	0,58	1,15	0,95	-
	Sierpień	2,61	3,74	-	0,91	0,81	0,55	-
	Wrzesień	3,47	5,75	-	1,51	2,11	0,29	2,38
	Październik	4,06	5,76	-	0,63	2,41	0,34	2,56
	Listopad	3,59	5,42	-	0,72	2,06	0,47	2,04
	Grudzień	3,16	5,73	-	0,77	1,92	0,31	0,54
2024	Styczeń	2,85	5,14	3,12	0,83	1,65	1,84	1,51
	Luty	3,28	4,60	2,28	0,99	1,50	2,34	2,59
	Marzec	3,88	5,71	1,90	0,99	2,20	2,07	1,11
	Kwiecień	3,19	5,61	2,09	0,92	2,44	1,90	1,42
	Maj	2,51	5,15	2,08	0,84	2,08	1,73	1,43
	Czerwiec	2,09	4,66	1,86	0,82	2,02	1,57	1,03

4.1.3 MAŁOPOLSKIE LINIE DOWOZOWE

W zakresie Małopolskich Linii D dowozowych, spółka Koleje Małopolskie Sp. z o.o. udostępniła dane w celu aktualizacji Planu Mobilności w zakresie liczby sprzedanych biletów na linii A40. Dane pozyskano, z uwagi na ich dostępność, tylko dla miesięcy kwiecień i maj 2024 r. Dane zestawiono w tabeli poniżej.

Tabela 4.7 Dane o liczbie sprzedanych biletów na linii A40 w 2024 roku

Numer linii	Relacja	Miesiąc				
		I	II	III	IV	V
A40	Kraków - Kęty	-	-	-	2 448	3 237

Dane dotyczące średniej liczby pasażerów, przypadającej na 1 kurs obliczono na takiej samej zasadzie jak dla linii gminnych oraz powiatowych. Zsumowano liczbę kursów przypadającą na kolejne miesiące i podzielono liczbę sprzedanych biletów przez liczbę kursów w miesiącu. Są to dane obrazujące liczbę pasażerów, lecz tylko w oparciu o sprzedane bilety.

Tabela 4.8 Średnia liczba pasażerów przypadająca na 1 kurs obliczona na podstawie liczby sprzedanych biletów

Numer linii	Relacja	Miesiąc				
		I	II	III	IV	V
A40	Kraków - Kęty	-	-	-	8	11

4.2 KOLEJOWY TRANSPORT ZBIOROWY

W zakresie kolejowego transportu zbiorowego, dane jakie pozyskano dotyczą dobowej wymiany pasażerskiej na stacjach kolejowych w Polsce w 2023 roku, które udostępnia cyklicznie Urząd Transportu Kolejowego. Według danych na stacjach i przystankach w gminie Wadowice, ich wykorzystanie to:

- Wadowice: 300 – 499 osób/dobę
- Wadowice Osiedle Podhalanin: 50 – 99 osób/dobę
- Chocznia: 20 – 49 osób/dobę
- Chocznia Górna: 20 – 49 osób/dobę
- Klecza Dolna: 20 – 49 osób/dobę
- Klecza Górna: 10 – 19 osób/dobę

5 WNIOSKI

Według podziału zadań przewozowych (Rysunek 3.17) obecnie z transportu zbiorowego korzysta 28,4% mieszkańców gminy, co przekłada się na średnią liczbę pasażerów na 1 kurs w zakresie pomiędzy 1 – 4 osoby (na liniach gminnych wartości te wahają się między 0,7 osoby na kurs do 2,29 w zależności od miesiąca, lecz na liniach powiatowych wartości te są wyższe i wahają się od 0,82 do nawet 5,71 na 1 kurs). Mieszkańcy korzystają z transportu publicznego, jednak sporadycznie, a ich liczba nie jest obecnie zbyt wysoka. Porównując te wartości do sąsiedniej gminy Andrychów (oscylują one wokół wartości między 8 – 11 pasażerów na 1 kurs) są one istotnie mniejsze. Według ankietowanych najbardziej istotna jest częstotliwość kursowania pojazdów (26,5%) oraz ich punktualność (22,9%), a także koszt przejazdu i wygoda (kolejno 15,5% i 14,7%). Te wyniki jasno wskazują, że poprawie powinien ulec tabor autobusowy skierowany do obsługi połączeń gminnych, aby podnieść jakość funkcjonowania gminnych przewozów pasażerskich. Co istotne, mieszkańcy preferują połączenia bezpośrednie (76,4% ankietowanych), nad tymi z przesiadkami, co wskazuje na możliwości w zakresie kształtowania nowych linii komunikacyjnych bardziej, niż kierowanie dodatkowego taboru autobusowego do obsługi istniejących. Wnioskiem prowadzącym do rekomendacji w zakresie działań wynikających z Planu Mobilności jest poprawa oferty transportu publicznego wzorem gmin sąsiadujących, aby stworzyć alternatywę dla możliwości przemieszczania się mieszkańców, a co za tym idzie, zwiększenia wykorzystania tego środka transportu w codziennych podróżach. Oferta transportu publicznego poprawia się rokrocznie, lecz wymaga także bieżących inwestycji.

Działania w zakresie transportu publicznego powinny być uzupełniane innymi działaniami towarzyszącymi, jak ciągły rozwój infrastruktury dla rowerów i pieszych, prowadzący do poprawy bezpieczeństwa tzw. niechronionych uczestników ruchu drogowego. Infrastrukturę należy uspołnić, aby zapewnić jej ciągłość dla użytkowników.

Istotnym elementem jest także polityka parkingowa, współdziałająca z ruchem samochodowym w mieście. O ile liczba parkingów zapewnia obsługę głównie ruchu turystycznego, o tyle poprawiająca się sytuacja w zakresie parkingów typu Park and Ride, powinna być kontynuowana w zakresie mniejszych parkingów powierzchniowo, np. przy stacjach i przystankach kolejowych oraz większych węzłach transportu publicznego (przystanki autobusowe).

5.1 WNIOSKI SZCZEGÓŁOWE

Przeprowadzona analiza systemu transportowego wskazała, że istotnym ograniczeniem jest brak funkcjonowania gminnych przewozów pasażerskich w niedziele. Jedynie linie o zasięgu wykraczającym poza obszar Gminy Wadowice, kursują w niedziele. Są to: linia nr 10 (Wadowice – Andrychów), linia A40 Małopolskich Linii Dostaw, linia nr 5 i 7 (przewozy powiatowe) oraz linia prywatnego przewoźnika. Zaznaczyć należy, że trasy ww. połączeń autobusowych pokrywają się z przebiegiem dróg krajowych nr 28 i 52, tym samym zapewniając obsługę podróży na większe dystanse z pominięciem podróży o charakterze wewnątrzgminnym. Niemniej, oferta wskazanych wyżej połączeń autobusowych jest istotnie mniejsza w niedzielę w porównaniu do dnia roboczego.

Analiza dojazdów do pracy wskazuje na bardzo silne powiązania z Gminą Andrychów. Jest to wzajemna relacja pomiędzy gminami, zarówno ich obszarem miejskim jak i wiejskim. To właśnie tam, mieszkańcy najczęściej podróżują do pracy. Inne lokalizacje cieszą się zdecydowanie mniejszym zainteresowaniem. Jest to bardzo ważna relacja, którą rekomenduje się dalej rozwijać poprawiając ofertę transportową. Propozycje działań zostały przedstawione w rozdziale 6.3.

Istotną cechą dobrej jakości transportu publicznego jest jego dostosowanie do osób ze szczególnymi potrzebami⁹. Mając na uwadze duży odsetek takich mieszkańców korzystających z usług transportowych, kwestia dostosowania taboru jak i infrastruktury punktowej jest kluczowa z punktu widzenia pasażera. Dlatego, pojazdy kursujące w ramach

⁹ są to osoby, które ze względu na swoje cechy zewnętrzne lub wewnętrzne, albo ze względu na okoliczności, w których się znajduje, musi podjąć dodatkowe działania lub zastosować dodatkowe środki w celu przezwyciężenia bariery, aby uczestniczyć w różnych sferach życia na zasadzie równości z innymi osobami. Są to więc nie tylko osoby z niepełnosprawnościami, ale też inne osoby niesamodzielne, osoby starsze, rodzice z dziećmi jak i same dzieci.

połączeń gminnych powinny być do nich dostosowane (m.in. wejście z niską podłogą, funkcja „przykłąku”, stosowne oznaczenia i dedykowanie miejsca).

W odniesieniu do infrastruktury przystankowej – część z nich wymaga modernizacji i dostosowania do standardów opisanych w rozdziale 6.5. W odniesieniu do rozkładów jazdy dostępnych w internecie, mieszkańcy wskazywali na ich nieczytelność oraz trudności w ich odnalezieniu.

Ważnym aspektem dla mieszkańców jest wysoka częstotliwość kursowania transportu autobusowego. Odpowiednio wysoka częstotliwość powinna zachęcić mieszkańców do częstszego korzystania z gminnych przewozów pasażerskich. Dotyczy to także połączeń w okresach poza szczytami komunikacyjnymi, w szczególności w godzinach popołudniowych i wieczornych.

Istotna dla mieszkańców jest również nieregularność funkcjonowania gminnych przewozów pasażerskich i niepewność co do jej funkcjonowania. Zgłaszano m.in. problemy z punktualnością jak również zatrzymywaniem się na przystanku.

Niedostatecznie rozwinięty układ drogowy i jego parametry (co wynika głównie z lokalizacji w terenie górzystym) powoduje pewne ograniczenia w tworzeniu siatki połączeń autobusowych, jednak istnieją obszary, w których jest możliwa realizacja nowych linii komunikacyjnych (w szczególności we wschodniej części gminy).

Wśród badanych środków transportu odnotowano wysoki udział ruchu rowerów, który przekroczył 10%. Biorąc pod uwagę lokalne warunki terenowe jest to wysoka wartość. Potwierdza to słuszność realizacji już istniejących inwestycji rowerowych jak i planowanych działań w tym zakresie.

W działaniach przewidzianych do realizacji na terenie Gminy Wadowice należy także brać pod uwagę istotny aspekt poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego oraz pieszych korzystających z komunikacji zbiorowej na terenie gminy, co może być realizowane m.in. modernizacją infrastruktury energetycznej – oprav oświetleniowych na ciągach pieszych w gminie. Przekładać się to będzie bezpośrednio na poprawę bezpieczeństwa: lepszą widoczność korzystających z transportu zbiorowego dochodzących do i z przystanków autobusowych, redukcję liczby wypadków oraz zdarzeń drogowych, a także zwiększenie finalnie komfortu mieszkańców gminy oraz zwiększenie efektywności energetycznej i ochrony środowiska, w tym redukcje dwutlenku węgla i innych zanieczyszczeń związanych z produkcją energii elektrycznej.

6 REKOMENDACJE I MOŻLIWOŚCI ZMIAN

W zakresie możliwości zmian wynikających z Planu Mobilności, można podzielić je na działania infrastrukturalne i organizacyjne. Działania infrastrukturalne dotyczą inwestycji w ciągi piesze, drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów, zarówno dla podróży codziennych, jak również turystycznych, z uwagi na potencjał turystyczny obszaru. Działania liniowe wyżej opisane powinny uzupełniać działania punktowe, jak np. poprawa jakości infrastruktury przystankowej dla pasażerów.

Działania infrastrukturalne, powinny równolegle być uzupełnione działaniami organizacyjnymi, jak poprawa oferty transportu publicznego. Ta może być realizowana jako poprawa obecnej siatki połączeń i np. wymiana taboru autobusowego lub uruchomienie nowych linii gminnych dla pasażerów, którzy wskazują tzw. białe plamy transportowe w gminie Wadowice.

Wszystkie te działania wskazano dalej w dokumencie wraz z propozycjami organizacyjnymi.

6.1 ZWIĘKSZENIE LICZBY KURSÓW, POPRAWA CZĘSTOTLIWOŚCI (MOŻLIWOŚĆ WDROŻENIA WARIANTU ZMIAN)

W celu poprawy oferty przewozowej oraz sprostaniu oczekiwaniu mieszkańców, rekomenduje się wzmocnienia funkcjonowania gminnych przewozów pasażerskich, przede wszystkim w okresach szczytu porannego i popołudniowego oraz wydłużenie czasu jej funkcjonowania do godzin wieczornych (ok. 22:00). Zaproponowano

również funkcjonowanie gminnych przewozów pasażerskich także w niedziele i święta, gdyż do tej pory oferta w te dni nie występuje. W tabeli poniżej zestawiono liczbę kursów realizowaną w stanie istniejącym oraz prognozowaną (np. wartość 3/5 oznacza 3 kursy realizowanych do tej pory i 5 prognozowanych).

Tabela 6.1 Zestawienie proponowanej docelowej liczby kursów dla wszystkich linii na terenie gminy Wadowice

Komunikacja	Numer linii	Dzień roboczy			Sobota			Niedziela		
		Doba	Szczyt poranny 6:00 – 9:00	Szczyt popołudniowy 15:00 – 18:00	Doba	Szczyt poranny 6:00 – 9:00	Szczyt popołudniowy 15:00 – 18:00	Doba	Szczyt poranny 6:00 – 9:00	Szczyt popołudniowy 15:00 – 18:00
Gmina Wadowice	U1	14/17	4	3/5	7/20	2	0/2	0/5	0/1	0/1
	U2	18/20	4	4/5	9/11	2	1/2	0/5	0/1	0/1
	U3	14/19	3/4	3/5	6/8	1/2	2	0/4	0/1	0/1
	U4	14/18	3/4	2/5	7/10	3	0/2	0/5	0/1	0/1
	U5	14/17	3/4	2/4	6/7	0/2	2/2	0/4	0/1	0/1
	U6	16/19	3	2/3	8/10	3	2/3	0/4	0/1	0/1

6.2 WSKAZANIE PROPOZYCJI NOWYCH TRAS AUTOBUSOWYCH (MOŻLIWOŚĆ WDROŻENIA WARIANTU ZMIAN)

Na podstawie przeprowadzonych analiz zaproponowano nową trasę autobusową obsługiwaną w ramach gminnych przewozów pasażerskich, której nadano kolejny numer (U7). Wyznaczone linia autobusowa ma za cel połączenie i integrację wschodniej części gminy z dostępnością do transportu zbiorowego kursującego wzdłuż drogi krajowej nr 52, węzła przesiadkowego w Wadowicach i integracją z transportem kolejowym oraz dostępnością centrum Wadowic. Jest to obszar dotychczas nie obsługiwany transportem zbiorowym.

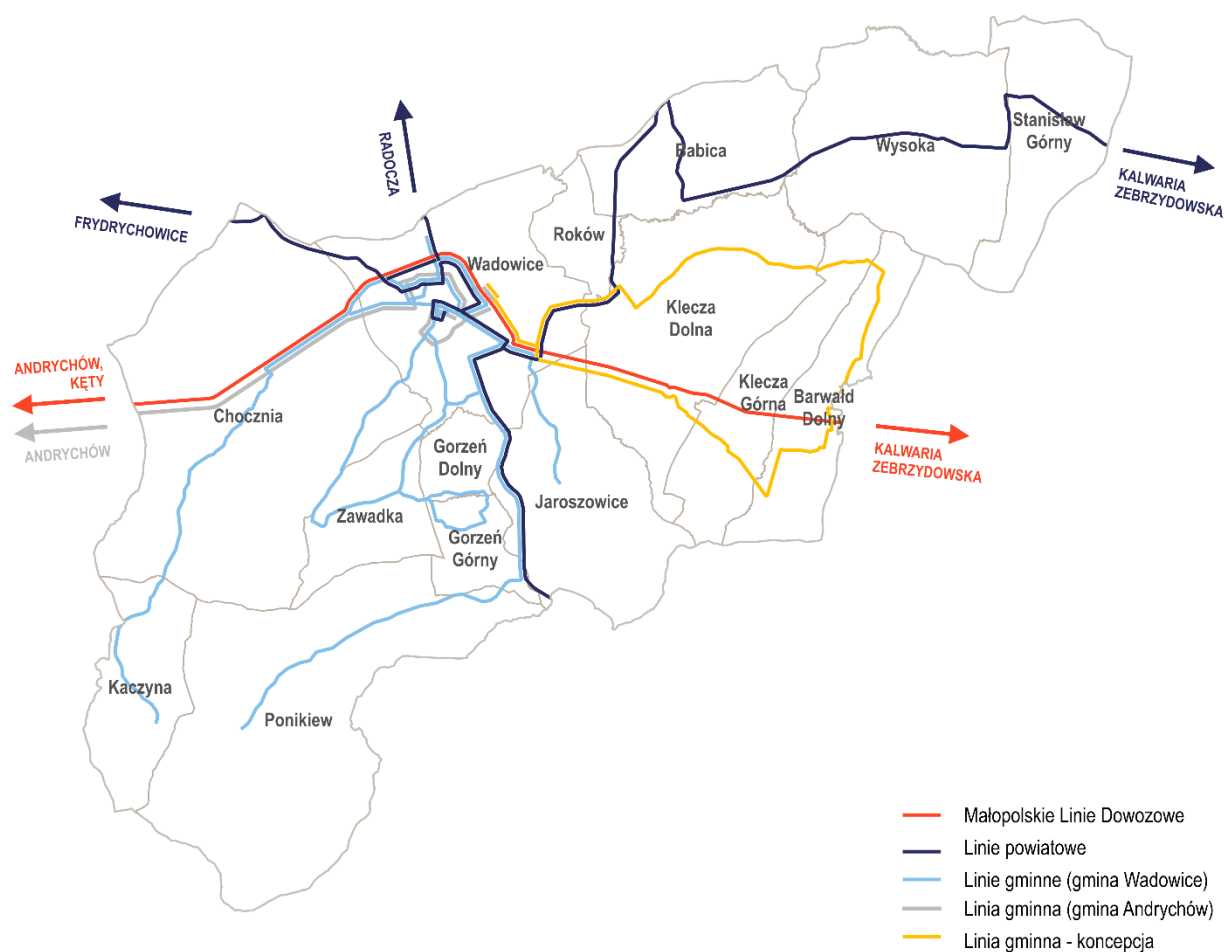
Proponowany przebieg trasy przedstawia się następująco: Wadowice Dworzec Autobusowy – Piłsudskiego – Konstytucji 3 Maja – Wałowa – Pszczela – Biała Droga – Zarąbki – Rodzinna – Długa – Wadowicka – Wiejska – Jodłowa – Krakowska – Konstytucji 3 Maja – Piłsudskiego – Wadowice Dworzec Autobusowy.

Rekomendowany tabor do obsługi tej linii, z uwagi na uwarunkowania terenowe, to autobus klasy mikro lub mini. Proponowana liczba kursów została przedstawiona w tabeli poniżej.

Tabela 6.2 Zestawienie proponowanej liczby kursów dla nowej linii na terenie gminy Wadowice

Komunikacja	Numer linii	Dzień roboczy			Sobota			Niedziela		
		Doba	Szczyt poranny 6:00 – 9:00	Szczyt popołudniowy 15:00 – 18:00	Doba	Szczyt poranny 6:00 – 9:00	Szczyt popołudniowy 15:00 – 18:00	Doba	Szczyt poranny 6:00 – 9:00	Szczyt popołudniowy 15:00 – 18:00
Gmina Wadowice	U7	14	4	4	8	2	2	5	1	1

Trasę nowego połączenia autobusowego przedstawia Rysunek 6.1, na tle istniejących już linii komunikacyjnych.



Rysunek 6.1 Przebieg proponowanej linii autobusowej

6.3 WARIANTOWE MOŻLIWOŚCI UTWORZENIA POŁĄCZEŃ POMIĘDZY GMINĄ ANDRYCHÓW, A GMINĄ WADOWICE

Transport autobusowy

W zakresie transportu autobusowego najkrótsze (a w praktyce – jedyne) połączenie między Gminą Andrychów a Gminą Wadowice może być realizowane wzdłuż drogi krajowej nr 52. Dlatego proponuje się rozważenie zwiększenia częstotliwości istniejących linii autobusowych w poniższych scenariuszach:

- scenariusz 1 – zwiększenie częstotliwości międzygminnej linii nr 10;
- scenariusz 2 – zwiększenie częstotliwości linii A40 we współpracy ze spółką Koleje Małopolskie.

Scenariusz 1 jest prostszy w realizacji z uwagi na istniejącą już współpracę międzygminną w zakresie prowadzonej linii autobusowej nr 10 oraz bezpośrednią zależność finansowania przewozów opartą o lokalnych organizatorów. Rekomendowana częstotliwość to 4 kursy na godzinę.

W przypadku scenariusza 2 konieczna jest współpraca na szczeblu wojewódzkim przy udziale spółki Koleje Małopolskie. Z uwagi na aktualny przebieg linii A40, zwiększenie częstotliwości kursowania może się wiązać z większymi kosztami oraz dłuższym procesem organizacyjnym. Rekomenduje się zwiększenie liczby kursów w godzinach porannych (dodatkowe 2 kursy) oraz w godzinach popołudniowych (dodatkowe 3 kursy). Proponowane

kursy powinny uzupełnić obecną lukę czasową pomiędzy kursami, która jest szczególnie widoczna w godzinach popołudniowych i wieczornych.

Transport kolejowy

Alternatywnym podejściem jest wykorzystanie istniejącej linii kolejowej nr 117 i uruchomienie połączenia kolejowego (realizowanego np. przy pomocy szynobusa) w relacji Andrychów – Wadowice, z możliwością wydłużenia trasy zarówno w kierunku Kęt i Bielska-Białej jak i Kalwarii Zebrzydowskiej. Zakłada się współpracę ze spółką Koleje Małopolskie jako przewoźnikiem kolejowym oraz spółką PKP PLK jako zarządcą infrastruktury kolejowej.

Niezależnie od powyższych działań, rekomenduje się współpracę ze spółką Polregio w celu zwiększenia częstotliwości istniejących połączeń kolejowych.

6.4 INFRASTRUKTURA DLA ROWERÓW

W zakresie infrastruktury rowerowej proponuje się kontynuację istniejących zamierzeń inwestycyjnych jak również zapewnienie ciągłości infrastruktury rowerowej wzdłuż drogi krajowej nr 28 i 52, ze szczególnym uwzględnieniem dojazdu do węzła przesiadkowego (dworzec autobusowy i kolejowy). Taki układ pozwoli na zapewnienie bezpiecznych warunków ruchu na głównych kierunkach ciężenia w gminie.

Biorąc pod uwagę kategorię ww. dróg, powyższe działania będą wymagały współpracy z innymi zarządcami dróg tj.: Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad.

W odniesieniu do dróg gminnych, uwarunkowania lokalne predysponują prowadzenie ruchu rowerów w ruchu ogólnym. W tym celu proponuje się wprowadzenie ograniczeń prędkości, najlepiej w postaci kompleksowych działań obejmujących wprowadzenie stref ograniczonej prędkości do 30 km/h w połączeniu ze środkami uspokojenia ruchu drogowego (np. szykany, wyniesione tarcze skrzyżowań, naprzemienne parkowanie, zawężenia przekroju jezdni). Na tak uspokojonych ulicach można rozważyć wprowadzenie tzw. kontraruchu rowerowego, umożliwiającego poruszanie się rowerem w kierunku przeciwnym do ogólnej organizacji ruchu drogowego.

W przypadku nowobudowanej infrastruktury drogowej, rekomenduje się uwzględnienie realizacji infrastruktury rowerowej i pieszej po obu stronach jezdni, przynajmniej w formie drogi dla pieszych i rowerów.

Niezależnie od działań związanych z realizacją infrastruktury liniowej, ważnym elementem przyczyniającym się do wzrostu udziału ruchu rowerów jest infrastruktura punktowa, obejmująca przede wszystkim miejsca do parkowania rowerów. W tym celu rekomenduje się tworzenie ogólnodostępnych miejsc postojowych dla rowerów w postaci stojaków rowerowych w kształcie odwróconej litery U¹⁰, a w ważniejszych punktach (węzły przesiadkowe, usługi publiczne – administracja publiczna, szkoły) także montaż wiat rowerowych.

6.5 INFRASTRUKTURA PUNKTOWA

Rekomenduje się wprowadzenie jednolitego standardu przystanków autobusowych na terenie Gminy, zapewniających bezpieczne i komfortowe oczekiwanie na pojazdy komunikacji zbiorowej. Jest to szczególnie istotne dla pasażerów komunikacji autobusowej zarówno tych obecnie korzystających jak i przyszłych jej użytkowników. Przystanki to bardzo ważny element transportu publicznego. Od ich funkcjonalności, stanu oraz estetyki zależy, jak postrzegana jest komunikacja pasażerska. Są jednym z czynników wpływających na decyzje mieszkańców dotyczące wyboru autobusu czy pociągu jako alternatywy dla samochodu osobowego. Przystanek autobusowy (dla wsiadających) powinien być dostępny dla osób ze szczególnymi potrzebami oraz wyposażony co najmniej w następujące elementy:

¹⁰ nie zaleca się stosowania innej formy stojaków, w szczególności stojaków spiralnych (tzw. wyrwikółka) z uwagi na trudności z prawidłowym zabezpieczeniem roweru (brak możliwości zabezpieczenia za ramę roweru), uszkodzaniem tarcz hamulcowych, niedostosowaniem do wszystkich rozmiarów kół i ogumienia oraz brakiem możliwości obsługi każdego typu roweru.

- zadaszenie/wiatę;
- ławkę;
- oświetlenie;
- tablicę z rozkładami jazdy i inne elementy wymagane Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym;
- utwardzoną nawierzchnię – peron przystankowy (zarówno w miejscu przystanku jak i na trasie dojścia).

Rekomenduje się realizację tzw. zielonych przystanków, uwzględniających nasadzenia zieleni (np. w postaci zielonego zadaszenia lub zielonych ścian). Takie rozwiązania wpływają pozytywnie na komfort pasażerów (w szczególności w okresie letnim) oraz pozwalają lepiej zagospodarować wodę opadową.

W przypadku przystanków autobusowych przeznaczonych głównie dla wysiadających pasażerów można zrezygnować z niektórych elementów wyposażenia (np. zadaszenie, ławka), gdyż z założenia nie będą tam oczekiwać pasażerowie. Dotyczy to przystanków w miejscowościach gminy, które mają charakter ściśle związany z kierunkowością potoku pasażerskiego.

6.6 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA

Poprawa bezpieczeństwa w Gminie Wadowice powinna być realizowana ze szczególnym naciskiem położonym na kwestie niechronionych uczestników ruchu drogowego, w tym priorytetowo dzieci przy szkołach, a także pasażerów transportu zbiorowego w obszarze przystanków i na ciągach pieszych. Działania powinny być podzielone na te związane ze zmianami w zakresie infrastruktury energetycznej oraz te związane z poprawą jakości infrastruktury i BRD. W przypadku zmian w infrastrukturze energetycznej, zakres obejmuje podjęcie działań:

- Modernizację istniejącego oświetlenia, w tym:
 - Wymianę tradycyjnych opraw oświetleniowych na energooszczędne oprawy LED wzdłuż ciągów komunikacyjnych na terenie Gminy, które służą mieszkańcom jako dostęp do komunikacji zbiorowej,
 - Montaż nowoczesnych systemów sterowania oświetleniem, umożliwiających dostosowanie natężenia światła w zależności od rzeczywistych potrzeb (np. redukcja intensywności oświetlenia w godzinach nocnych przy małym natężeniu ruchu),
 - Kompleksową modernizację całych obwodów oświetleniowych zamiast wybiórczej wymiany pojedynczych opraw. Taka strategia pozwala uniknąć nieefektywności wynikających z różnic w technologii oraz zapewnia spójność techniczną i estetyczną. Wymiana całych obwodów umożliwia również efektywniejsze zarządzanie systemem oświetlenia i minimalizację kosztów eksploatacyjnych. Wpływa również korzystnie na żywotność nowoczesnych opraw.
- Dostosowanie oświetlenia w pobliżu przystanków komunikacji zbiorowej:
 - Dodatkowe doświetlenie przystanków oraz przejść dla pieszych w ich sąsiedztwie za pomocą dedykowanych opraw LED o wyższej intensywności światła,
 - Modernizację ulic na terenie Gminy przy których są usytuowane przystanki jak i zarówno ulic prowadzących do tych przystanków,
- Budowę nowych punktów oświetleniowych:
 - Instalację dodatkowego oświetlenia w miejscach dotychczas nieoświetlonych, szczególnie w rejonach o podwyższonym ryzyku wypadków, takich jak przejścia dla pieszych czy skrzyżowania.

Modernizacja oświetlenia w ciągach komunikacyjnych stanowi kluczowy element poprawy funkcjonowania transportu publicznego, bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zrównoważonego rozwoju Gminy Wadowice. Wprowadzenie technologii LED pozwoli nie tylko na oszczędności energetyczne, ale również na podniesienie jakości życia mieszkańców.

Poprawa bezpieczeństwa powinna być także realizowana mając na uwadze Audyt BRD na sieci drogowej w celu likwidacji punktów niebezpiecznych oraz miejsc w infrastrukturze, które potencjalnie mogą generować sytuacje kolizyjne i niebezpieczne. W tym celu po audycie możliwe jest rozpoczęcie działań mających na celu zmiany infrastrukturalne, jednak rekomenduje się je wdrażać stopniowo: zmiany w organizacji ruchu, zmiany infrastrukturalne, a później przebudowy i modernizacje istniejącej infrastruktury.

6.7 PODSUMOWANIE

Rekomendacje wynikające z Planu Mobilności dla Gminy Wadowice, opierają się w dużej mierze na działaniach związanych z poprawą funkcjonowania transportu publicznego na terenie gminy. Zarówno diagnoza stanu istniejącego, jak również analiza potoków pasażerskich i wyniki ankiet wśród mieszkańców gminy wskazują konieczność poprawy funkcjonowania, zwłaszcza biorąc pod uwagę tabor, jak również częstotliwość połączeń i siatkę linii.

Propozycje zmian uwzględniają zarówno poprawę częstotliwości na obecnie funkcjonujących liniach komunikacyjnych jak i propozycję nowej, obsługującej do tej pory obszar bez transportu zbiorowego. Wskazano również rekomendacje w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej oraz infrastruktury punktowej (zarówno w odniesieniu do transportu rowerowego jak i zbiorowego).

Tabor autobusowy wymaga dostosowania do obowiązujących uwarunkowań prawnych m.in. w zakresie zapewnienia odpowiednich miejsc dla osób ze szczególnymi potrzebami jak i liczby i rodzaju drzwi wejściowych. Poprawa częstotliwości kursowania autobusów wiąże się także z zapotrzebowaniem na większą liczbę pojazdów. W docelowym kształcie siatki połączeń do realizacji zakładanych zmian będą potrzebne dodatkowe pojazdy w liczbie przynajmniej 10 sztuk. Mając na uwadze możliwości i realia związane z rozbudową parku maszynowego, możliwa jest realizacja stopniowej poprawy oferty transportu autobusowego i etapowe dojście do docelowego układu.

W poprawie infrastruktury należy szczególny nacisk położyć na kwestie związane z energetyką i modernizacją oświetlenia ulicznego, co przekłada się bezpośrednio na poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego i poprawę BRD.

Elementem wartym rozważenia jest pogłębienie istniejącej współpracy z Gminą Andrychów w zakresie organizacji i realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Rozwinięcie świadczenia usług, oprócz istniejącej linii nr 10 (Wadowice – Andrychów), o gminne przewozy pasażerskie na terenie Gminy Wadowice (linie U1-U6), może przyczynić się do poprawy efektywności jej funkcjonowania oraz optymalizacji kosztów inwestycyjnych i operacyjnych.

SPIS TABEL

Tabela 2.1 Wykaz wybranych przedsięwzięć strategicznych z dziedziny transportu	14
Tabela 3.1 Liczba mieszkańców w Gminie Wadowice w 2024 roku	16
Tabela 3.2 Liczba osób dojeżdżających do pracy z miasta Wadowice	19
Tabela 3.3 Liczba osób dojeżdżających do pracy do miasta Wadowice	21
Tabela 3.4 Liczba osób dojeżdżających do pracy z gminy Wadowice – obszar wiejski	23
Tabela 3.5 Liczba osób dojeżdżających do pracy do gminy Wadowice – obszar wiejski	25
Tabela 3.6 Wykaz dróg powiatowych na terenie gminy Wadowice	27
Tabela 3.7 Wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu 2015 w obszarze gminy Wadowice	28
Tabela 3.8 Wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu 2020 w obszarze gminy Wadowice	29
Tabela 3.9 Oferta transportu publicznego w obszarze gminy Wadowice	31
Tabela 3.10 Zestawienie liczby kursów dla każdej z linii funkcjonującej na terenie gminy Wadowice	31
Tabela 3.11 Zestawienie liczby kursów prywatnych przewoźników na terenie gminy Wadowice	33
Tabela 3.12 Obsługa kolej stacji Wadowice	33
Tabela 3.13 Strefy obowiązywania Małopolskiego Biletu Zintegrowanego	35
Tabela 3.14 Dostępność przestrzenna do przystanków autobusowych	40
Tabela 3.15 Dostępność przestrzenna do przystanków kolejowych	41
Tabela 3.16 Liczba przesiadek podczas podróży	44
Tabela 3.17 Akceptowalny czas dojścia do przystanku	47
Tabela 4.1 Łączna liczba kursów, liczba sprzedanych biletów oraz średnia liczba pasażerów na 1 kurs na liniach gminnych	50
Tabela 4.2 Liczba pasażerów na liniach gminnych	51
Tabela 4.3 Średnia liczba pasażerów na 1 kurs na liniach gminnych	51
Tabela 4.4 Liczba sprzedanych biletów jednorazowych oraz miesięcznych na liniach powiatowych	52
Tabela 4.5 Liczba kursów realizowanych przez linie powiatowe	52
Tabela 4.6 Średnia liczba pasażerów na 1 kurs na liniach powiatowych	53
Tabela 4.7 Dane o liczbie sprzedanych biletów na linii A40 w 2024 roku	54
Tabela 4.8 Średnia liczba pasażerów przypadająca na 1 kurs obliczona na podstawie liczby sprzedanych biletów	54
Tabela 6.1 Zestawienie proponowanej docelowej liczby kursów dla wszystkich linii na terenie gminy Wadowice	57
Tabela 6.2 Zestawienie proponowanej liczby kursów dla nowej linii na terenie gminy Wadowice	57

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 2.1 Proponowany przebieg linii Wadowice Dworzec Autobusowy – Tomice – Frydrychowice – Wieprz – Andrychów	8
Rysunek 2.2 Proponowany przebieg linii Roczyny – Andrychów – Inwałd – Wadowice Dworzec Autobusowy – Kalwaria Zebrzydowska	9
Rysunek 2.3 Proponowana sieć komunikacyjna na terenie Gminy Andrychów	10
Rysunek 2.4 Lokalizacja inwestycji dworcowych na terenie Małopolski	11
Rysunek 2.5 Planowane inwestycje drogowe na terenie Małopolski	12
Rysunek 2.6 Planowane do realizacji obwodnice na terenie woj. małopolskiego	13
Rysunek 3.1 Podział terytorialny Gminy Wadowice	16
Rysunek 3.2 Gęstość zaludnienia na obszarze gminy Wadowice	18
Rysunek 3.3 Punkty adresowe na terenie Gminy Wadowice	19
Rysunek 3.4 Liczba osób dojeżdżających do pracy z miasta Wadowice	21
Rysunek 3.5 Dojazdy do pracy do miasta Wadowice	23
Rysunek 3.6 Dojazdy do pracy z gminy Wadowice – obszar wiejski	25
Rysunek 3.7 Dojazdy do pracy do gminy Wadowice – obszar wiejski	26
Rysunek 3.8 Sieć drogowa na terenie gminy Wadowice	28
Rysunek 3.9 Sieć publicznego transportu zbiorowego na terenie gminy Wadowice	30
Rysunek 3.10 Obszar obowiązywania oferty "Małopolski Bilet Zintegrowany"	36
Rysunek 3.11 Infrastruktura dla rowerów na terenie gminy Wadowice	37
Rysunek 3.12 Dostępność przestrzenna do przystanków autobusowych	39
Rysunek 3.13 Dostępność przestrzenna do przystanków kolejowych	41
Rysunek 3.14 Struktura płci respondentów (n= 551)	42
Rysunek 3.15 Główne zajęcie respondentów (n= 551)	43
Rysunek 3.16 Miejsce zamieszkania respondentów (n= 551)	43
Rysunek 3.17 Podział zadań przewozowych na terenie gminy Wadowice (n=728)	44
Rysunek 3.18 Podział zadań przewozowych w podróżach niepieszych na terenie gminy Wadowice (n=716)	44
Rysunek 3.19 Powody niekorzystania z komunikacji autobusowej (n=306)	45
Rysunek 3.20 Najważniejsze aspekty funkcjonowania gminnych przewozów pasażerskich (n=1 298)	46
Rysunek 3.21 Częstotliwość korzystania z gminnych przewozów pasażerskich (n=551)	46

Rysunek 3.22 Częstotliwość i rodzaj połączeń (n=551)	47
Rysunek 3.23 Uwagi dotyczące funkcjonowania transportu publicznego (n=137)	48
Rysunek 3.24 Konieczność rozbudowy centrum przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego	49
Rysunek 6.1 Przebieg proponowanej linii autobusowej	58