

# Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Wadowickiego



POWIAT  
WADOWICKI

**Zamawiający:**

Starostwo Powiatowe w Wadowicach  
ul. Batorego 2  
34-100 Wadowice



VIA VISTULA

**Wykonawca:**

VIA VISTULA Spółka z o. o.  
ul. Nowowiejska 35/5  
30-052 Kraków

## Spis treści

1.	Wprowadzenie.....	4
1.1.	Cel, zakres i obszar objęty Planem .....	6
1.2.	Spójność Planu Transportowego z dokumentami strategicznymi .....	9
2.	Charakterystyka społeczno – gospodarcza Powiatu Wadowickiego .....	14
2.1.	Informacje ogólne.....	14
2.1.1.	Gmina Andrychów .....	14
2.1.2.	Gmina Brzeźnica .....	15
2.1.3.	Gmina Kalwaria Zebrzydowska.....	16
2.1.4.	Gmina Lanckorona .....	17
2.1.5.	Gmina Mucharz.....	18
2.1.6.	Gmina Spytkowice .....	19
2.1.7.	Gmina Stryszów.....	20
2.1.8.	Gmina Tomice.....	21
2.1.9.	Gmina Wadowice .....	22
2.1.10.	Gmina Wieprz .....	23
2.2.	Uwarunkowania demograficzne .....	24
2.2.1.	Liczba ludności .....	25
2.3.	Uwarunkowania społeczno-gospodarcze.....	33
2.3.1.	Rynek pracy. Bezrobocie. Przeciętne wynagrodzenie. Dojazdy do pracy. ....	33
2.4.	Uwarunkowania społeczno-ekonomiczne .....	34
2.5.	Sieć transportowa.....	36
2.5.1.	Układ drogowy .....	36
2.5.2.	Strefa płatnego parkowania w Powiecie Wadowickim .....	37
2.5.3.	Infrastruktura rowerowa.....	39
2.5.4.	Układ torowy.....	41
3.	Sieć komunikacyjna .....	43
3.1.	Transport drogowy w Powiecie Wadowickim.....	43
3.1.1.	Linie „powiatowe” (zezwolenia wydane przez Starostę Wadowickiego).....	43
3.1.2.	Linie „gminne” (lokalne).....	49
3.2.	Transport kolejowy w Powiecie Wadowickim.....	50
3.3.	Transport lotniczy.....	52
3.4.	Liczba przewiezionych pasażerów w transporcie drogowym.....	52

4.	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu Wadowickiego ..	55
4.1.	Prognoza ruchu w wariantach pasywnym i aktywnym .....	55
4.2.	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej .....	57
4.2.1.	Urzędy i instytucje publiczne .....	58
4.2.2.	Placówki oświatowe i naukowe .....	58
4.2.3.	Pozostałe obiekty będące generatorem ruchu .....	60
4.3.	Badania ankietowe z mieszkańcami Powiatu Wadowickiego .....	60
4.3.1.	Formularz badania ankietowego .....	61
4.3.2.	Wyniki badania ankietowego .....	61
4.4.	Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu Wadowickiego w zależności od czasu ich występowania .....	61
4.4.1.	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia .....	61
4.4.2.	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia .....	62
4.5.	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego .....	63
4.6.	Podsumowanie .....	63
5.	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej .....	65
5.1.	Linie autobusowe .....	66
5.1.1.	Wyniki badania ankietowego dotyczącego potrzeby uruchomienia nowych linii w ramach prac nad Planem .....	67
5.1.2.	Propozycje uruchomienia nowych linii autobusowych .....	69
5.2.	Węzły przesiadkowe .....	76
6.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych .....	78
7.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu .....	80
7.1.	Wyniki badań ankietowych w ramach prac nad Strategią Rozwoju Powiatu Wadowickiego na lata 2021 – 2027 .....	80
7.2.	Wyniki badania ankietowego dotyczącego wyboru środka transportu przeprowadzonego w ramach prac na Planem .....	83
7.3.	Podsumowanie .....	89
8.	Zasady organizacji rynku przewozów .....	91
8.1.	Realizacja funkcji organizatorskich .....	91
8.2.	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego .....	92
9.	Pożądany standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej .....	95

9.1. Informacje ogólne.....	95
9.2. Realizacja postulatów przewozowych.....	95
9.3. Standard usług a ochrona środowiska naturalnego.....	97
9.4. Standard usług przewozowych a dostęp osób o ograniczonej mobilności do publicznego transportu zbiorowego .....	99
9.5. Standard usług przewozowych a dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej.....	101
10. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera .....	102
10.1. System Informacji Pasażerskiej. ....	102
11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie objętym Planem Transportowym.....	106
Spis tabel.....	108
Spis rysunków .....	108

## 1. Wprowadzenie

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

- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Plan transportowy opracowano z uwzględnieniem zapisów m.in.:

- Rozporządzenia (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego,
- Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 roku dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym,
- Ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym,
- Ustawy z dnia 15 listopada 1984 roku Prawo przewozowe,
- Ustawy z dnia 20 czerwca 1992 roku o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- Planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Województwa Małopolskiego,
- Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego,
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miast i gmin Powiatu Wadowickiego,
- Strategii rozwoju Powiatu Wadowickiego na lata 2021 – 2027,
- Strategii rozwoju Gminy Wadowice na lata 2021 – 2027,
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Wadowice,
- Studium Transportowego dla miasta Wadowice,
- Planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Gminy Andrychów,
- Strategii Rozwoju Gminy Andrychów na lata 2021 – 2027,

- Strategii Rozwoju Gminy Lanckorona w perspektywie roku 2020+,
- Strategii rozwoju Gminy Spytkowice na lata 2022 – 2030,
- Planu Mobilności Transportowej dla gmin Brzeźnica, Spytkowice, Zator,
- Strategii Rozwoju Gminy Wieprz na lata 2015 – 2022,
- Strategii rozwoju Gminy Tomice na lata 2016 – 2025,
- Strategii rozwoju Gminy Stryszów na lata 2021 – 2030.

Plan transportowy stanowi akt prawa miejscowego. Ustalenia Planu dotyczą usług użyteczności publicznej, wykonywanych przez operatorów publicznego transportu zbiorowego, których organizatorem jest Powiat Wadowicki. Plan transportowy nie obejmuje swoim zakresem przewozów komercyjnych realizowanych na terenie obszaru objętego Planem.

Plan transportowy tworzy się dla Powiatu Wadowickiego – o ile mowa w dokumencie o Planie Transportowym dla Powiatu Wadowickiego ma się na myśli również gminy wchodzące w skład powiatu.

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

Plan transportowy dla Powiatu Wadowickiego jest dokumentem średniookresowym, obejmującym rozwój publicznego transportu zbiorowego na lata 2022 – 2037.

Niniejszy Plan Transportowy przewiduje:

- rozwój usług użyteczności publicznej,

- kształtowanie publicznego transportu zbiorowego według zasady zrównoważonego rozwoju, co pozwoli na poprawę bezpieczeństwa podróżowania, efektywności funkcjonowania systemu transportowego i ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Planowany proces rozwoju transportu:

- uwzględnia oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego,
- zakłada wykorzystanie różnych środków transportu,
- promuje przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu,
- zakłada priorytetowe traktowanie polityki wymiany taboru autobusowego, będącego w posiadaniu przewoźników.

W sytuacji wystąpienia niekorzystnych uwarunkowań zewnętrznych, na które Organizator nie ma bezpośredniego wpływu (np. niedotrzymywanie przez partnerów zapisów umów, kryzys gospodarczy, pandemia), rozwój usług użyteczności publicznej może być ograniczony lub może go nie być wcale. W takiej sytuacji Powiat Wadowicki będzie podejmować działania zmierzające do zapewnienia usług mogących zaspokoić potrzeby przewozowe co najmniej w głównych korytarzach transportowych, charakteryzujących się największym popytem z perspektywą rozwoju usług użyteczności publicznej.

### 1.1. Cel, zakres i obszar objęty Planem

Podstawowym celem Planu Transportowego jest zaplanowanie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Wadowickiego w taki sposób, aby możliwe było podniesienie dostępności transportowej, w tym dostosowanie systemu transportu publicznego do potrzeb mieszkańców. Plan transportowy przyczyni się do realizacji wyzwań transportowych określonych w dokumentach strategicznych. Plan przewiduje zwiększenie roli integracji transportu zbiorowego, a także wzrost udziału transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych. Aby zrealizować te postulaty Organizator będzie dążył do poprawy częstotliwości kursowania

pojazdów. Zwiększenie oferty przewozowej, równoległe z poprawą jakości przewozów (nowy tabor) zdecydowanie wpłynie na poprawę atrakcyjności transportu zbiorowego w Powiecie Wadowickim.

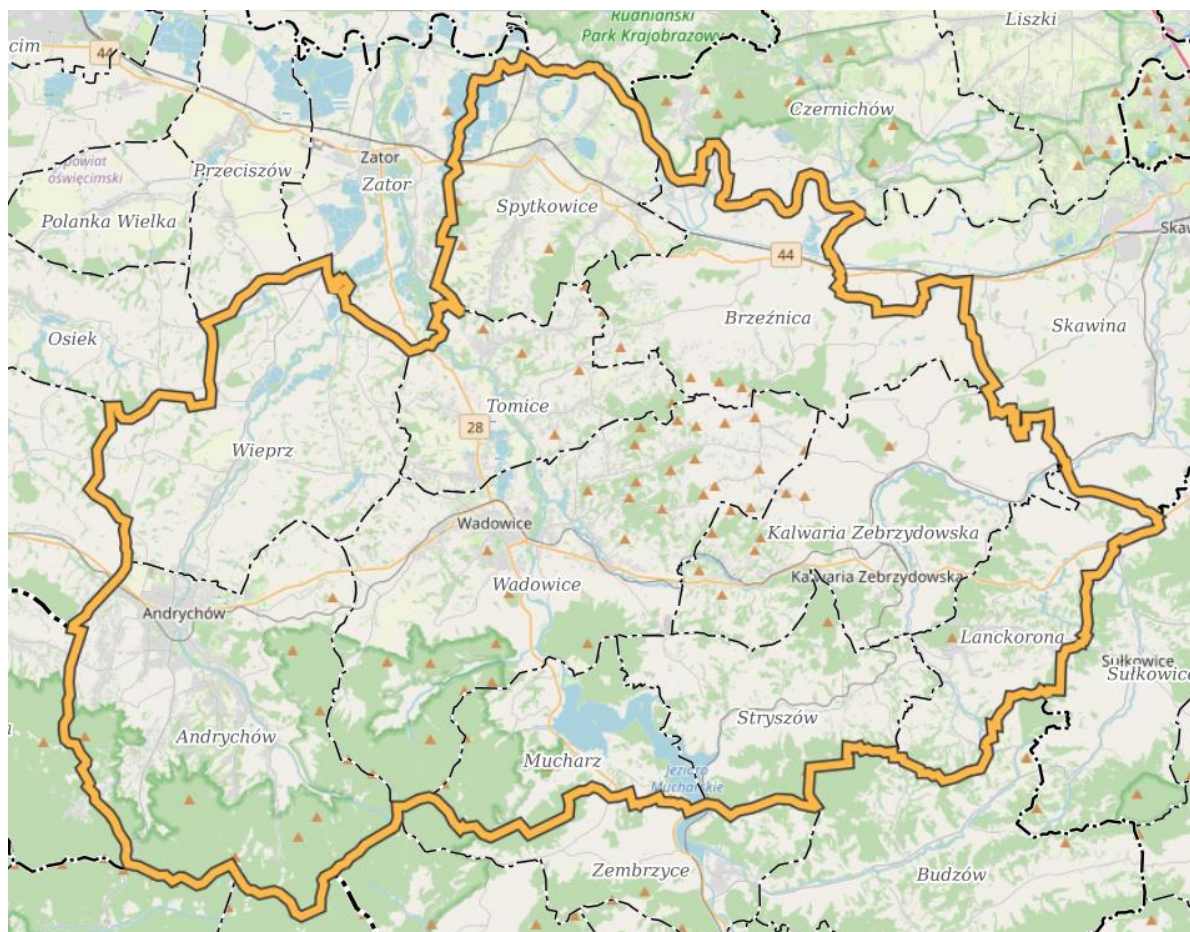
Zgodnie z zapisami Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym Plan Transportowy określa<sup>1</sup>:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych,
- przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- zasady organizacji rynku przewozów,
- pożądany standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera,
- linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania.

Rysunek 1.1 przedstawia obszar Powiatu Wadowickiego, stanowiący teren objęty niniejszym Planem Transportowym. Rysunek 1.2 przedstawia gminy, które wchodzą w skład Powiatu Wadowickiego.

---

<sup>1</sup> Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym



**RYСУNEK 1.1 OBSZAR POWIATU WADOWICKIEGO**

ŹRÓDŁO: WWW.POWIATWADOWICE.LP-PORTAL.PL



RYСУNEK 1.2 GMINY W POWIECIE WADOWICKIM

ŹRÓDŁO: WWW.POWIATWADOWICKI.PL

## 1.2. Spójność Planu Transportowego z dokumentami strategicznymi

Plan transportowy jest spójny z następującymi dokumentami, tj.:

- Biała Księga Transportu

To dokument opublikowany w 2011 roku przez Komisję Europejską. Biała Księga określa cele, do których należy dążyć w perspektywie do roku 2050. W związku z ciągle rosnącym zapotrzebowaniem społeczeństwa na mobilność, dokument ten obliguje do redukcji uwarunkowanej komunikacyjnie emisji zanieczyszczeń o 60 %. W kontekście regionalnym, dla ograniczenia kongestii ruchu i emisji CO<sub>2</sub> niezbędna jest strategia obejmująca wiele obszarów: planowanie przestrzenne,

system cen, wydajne usługi transportu publicznego, infrastrukturę dla niezmotoryzowanych środków transportu oraz ładowania ekologicznych pojazdów/uzupełniania paliw. W związku z powyższym Komisja zachęca do tworzenia Planów Mobilności spajających wszystkie obszary działań.

- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030 roku)

W Strategii Rozwoju Transportu nadrzędnym celem jest polepszanie dostępu mieszkańców Polski do możliwości korzystania z usług transportowych oraz ciągłe zwiększanie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu poprzez stworzenie systemu transportowego zgodnego z założeniami zrównoważonego rozwoju w zakresie lokalnym, europejskim, a także globalnym. Dwa główne cele ww. strategii to:

- dążenie do stworzenia zintegrowanego systemu transportowego,
- dążenie do stworzenia warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych.

Cele szczegółowe to:

- stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej,
- poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,
- poprawa bezpieczeństwa i niezawodności,
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.

- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030)

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, została przyjęta przez polski rząd w grudniu 2011 roku. To najważniejszy dokument strategiczny, który przede wszystkim dotyczy zagospodarowania przestrzennego kraju.

Przedstawia wizję zagospodarowania przestrzennego kraju do 2030 roku, określa cele i kierunki polityki przestrzennego zagospodarowania, a także wskazuje

zasady, według których działalność człowieka powinna być realizowana w przestrzeni.

„KPZK 2030” jako cel strategiczny określa „efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jego terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia ogólnych celów rozwojowych – konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w długim okresie”. Na podstawie diagnozy sytuacji, w tym najważniejszych uwarunkowań rozwojowych oraz trendów rozwojowych kraju na tle międzynarodowym, przede wszystkim w skali Unii Europejskiej w „KPZK 2030” określono sześć celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w horyzoncie roku 2030, służących realizacji celu strategicznego:

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

Cel 2: Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów.

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

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

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

## Cel 6: Przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego.

- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Małopolskiego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Małopolskiego jest dokumentem, którego nadrzędnym zadaniem jest wytyczenie kierunków rozwoju systemu transportowego Województwa Małopolskiego w trakcie okresu programowania 2014 – 2021 oraz nakreślenie propozycji działań w perspektywie do 2025 roku.

Cele Planu Transportowego Województwa Małopolskiego są zgodne z celami strategicznymi na szczeblu wspólnotowym, w zakresie zwiększania dostępności transportowej, poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu, zwiększenia efektywności sektora transportowego.

Podstawowym zadaniem organizatora transportu na terenie Województwa Małopolskiego jest zwiększenie dostępności transportowej mieszkańcom województwa oraz poprawę konkurencyjności transportu publicznego.

Kluczową rolę dla rozwoju procesów integracyjnych i powiązań funkcjonalnych wewnątrz regionu, ale także ważnych powiązań zewnętrznych, w szczególności między aglomeracją Województwa Małopolskiego, a węzłami sieci krajowej, pełni system transportowy. Dostęp do odpowiedniej jakości, nowoczesnej infrastruktury drogowej, kolejowej i wodnej oraz do sprawnie zorganizowanego systemu transportu zbiorowego jest – w sytuacji koniecznego nadrobienia opóźnień w dziedzinie infrastruktury transportowej kraju i regionu – warunkiem decydującym o możliwości wzrostu potencjału rozwojowego, turystyczno-kulturowego, kreatywnego i innowacyjnego województwa.

Niniejszy Plan Transportowy dla Powiatu Wadowickiego uwzględnia również:

- ustalenia koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju oraz Województwa Małopolskiego,

- zapisy z Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Małopolskiego,
- studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miast i gmin Powiatu Wadowickiego,
- zapisy ze strategii rozwoju poszczególnych gmin Powiatu Wadowickiego,
- miejscowe stany zagospodarowania przestrzennego.

## 2. Charakterystyka społeczno – gospodarcza Powiatu Wadowickiego

### 2.1. Informacje ogólne

Na terenie powiatu znajduje się 10 gmin: Andrychów, Kalwaria Zebrzydowska, Wadowice, Brzeźnica, Lanckorona, Mucharz, Spytkowice, Stryszów, Tomice i Wieprz. Powiat zamieszkały jest przez ok. 160 tys. osób. Poniżej przedstawiono charakterystykę Powiatu Wadowickiego z podziałem na poszczególne gminy.

#### 2.1.1. Gmina Andrychów

Miasto i Gmina Andrychów znajdują się na zachodzie Powiatu Wadowickiego. Z racji położenia miejsce to jest bardzo atrakcyjnym ośrodkiem turystycznym w Beskidzie Małym. Teren gminy Andrychów stanowi doskonałą bazę wypoczynkową i rekreacyjną. Na jej terenie znajdują się atrakcje turystyczne takie jak: stok narciarski Czarny Groń i Pracica, obiekt wypoczynkowy Kocierz SPA. Atrakcyjnym miejscem rekreacyjnym są także tereny nad rzeką Wieprzówką. Ponadto, na terenie gminy znajdują się piesze szlaki turystyczne m.in.: na Górę Żar czy prowadzący do schroniska PTTK Leskowiec.

Miasto jest siedzibą gminy, w skład której wchodzi 8 sołectw: Inwałd, Zagórnik, Sułkowice Łęg, Sułkowice Bołęcina, Brzezinka, Targanice, Rzyki i Roczyny. Powierzchnia Gminy to 100 km<sup>2</sup>, które zamieszkuje około 44 tys. mieszkańców.



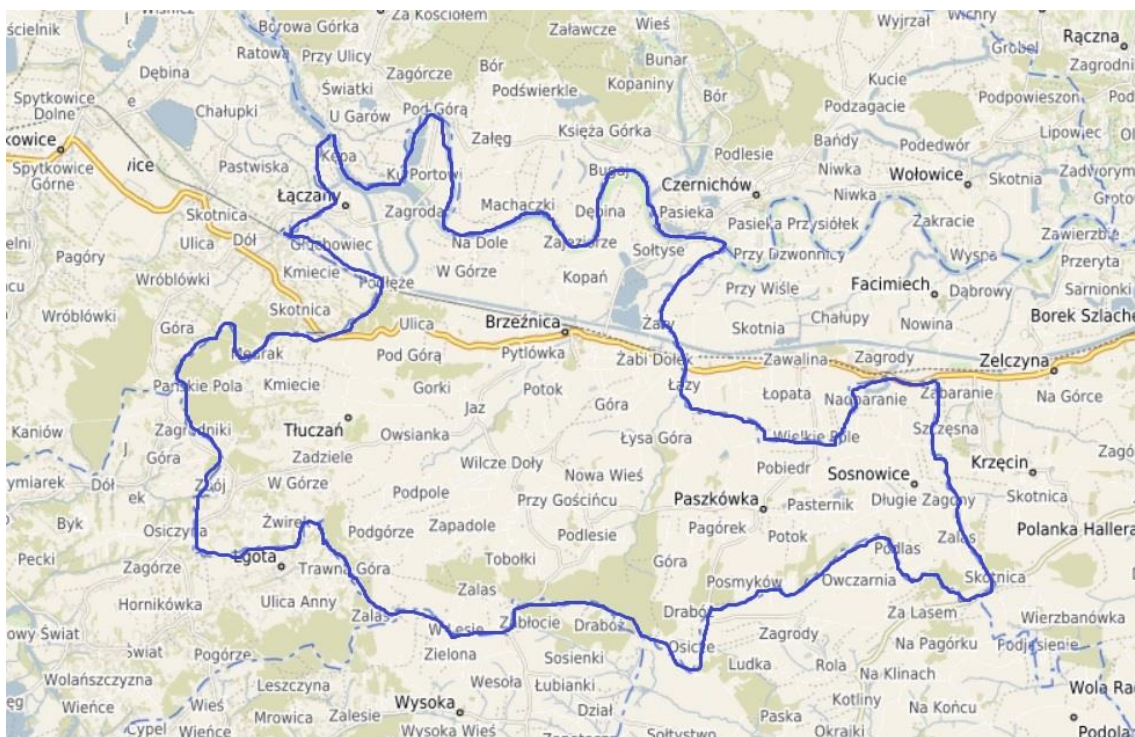
**RYSUNEK 2.1 GMINA ANDRYCHÓW**

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE MAPY [HTTPS://POLSKA.E-MAPA.NET/](https://polska.e-mapa.net/)

### 2.1.2. Gmina Brzeźnica

Od wschodu Gmina Brzeźnica graniczy z Gminą Skawina, od północy z Gminą Czernichów, od zachodu z Gminą Spytkowice, od południowego zachodu z Gminą Tomice, zaś od południa z Gminami Wadowice i Kalwaria Zebrzydowska. W skład Gminy Brzeźnica wchodzi 13 wsi (14 sołectw): Bęczyn, Brzezinka, Brzeźnica, Chrząstowice, Kopytówka, Kossowa, Łączany, Marcyporęba (w tym sołectwo Bachorowice), Nowe Dwory, Paszkówka, Sosnowice, Tłuczań i Wyżrał.

W gminie Brzeźnica można skorzystać z takich atrakcji turystycznych jak: rejs galarem, wziąć udział w spływie kajakiem po Wiśle czy odwiedzić bunkry w Kossowej. Ponadto na terenie gminy znajdują się piesze szlaki turystyczne.



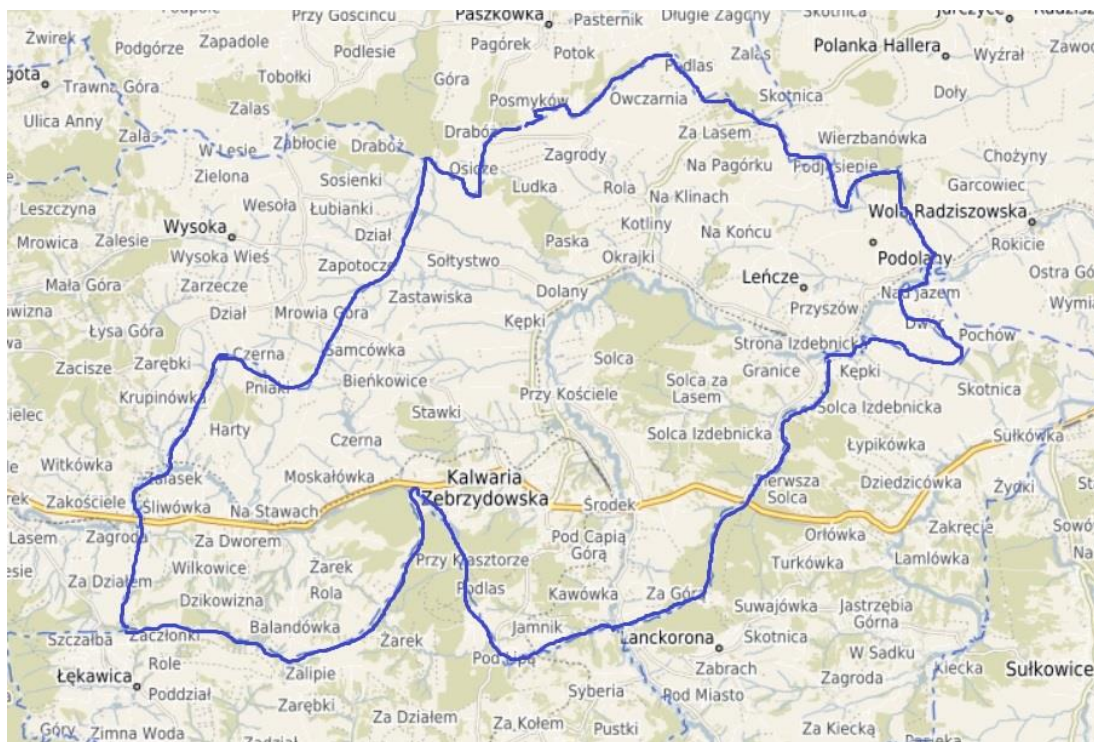
**RYСУNEK 2.2 GMINA BRZEŹNICA**

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE MAPY [HTTPS://POLSKA.E-MAPA.NET/](https://polska.e-mapa.net/)

### 2.1.3. Gmina Kalwaria Zebrzydowska

Kalwaria Zebrzydowska jest miastem usytuowanym w dolinie pomiędzy dwoma pasmami gór na pograniczu Beskidu Makowskiego i Pogórza Wielickiego na zboczu góry Żar na wysokości ok. 375 m. n.p.m. nad rzeką Cedron.

Powierzchnia gminy Kalwaria Zebrzydowska zajmuje ok 75 km<sup>2</sup>. W jej skład wchodzi następujące sołectwa wraz z przysiółkami: Bugaj, Barwałd Górny, Barwałd Średni, Brody, Stanisław Dolny, Dolany, Stanisław Dolny Kępki, Zebrzydowice, Zebrzydowice-Bieńkowice, Przytkowice, Podolany, Leńcze, Zarzyce Małe i Zarzyce Wielkie. Wg danych Głównego Urzędu Statystycznego w 2020r. liczba mieszkańców gminy wynosiła 19 714 osób.



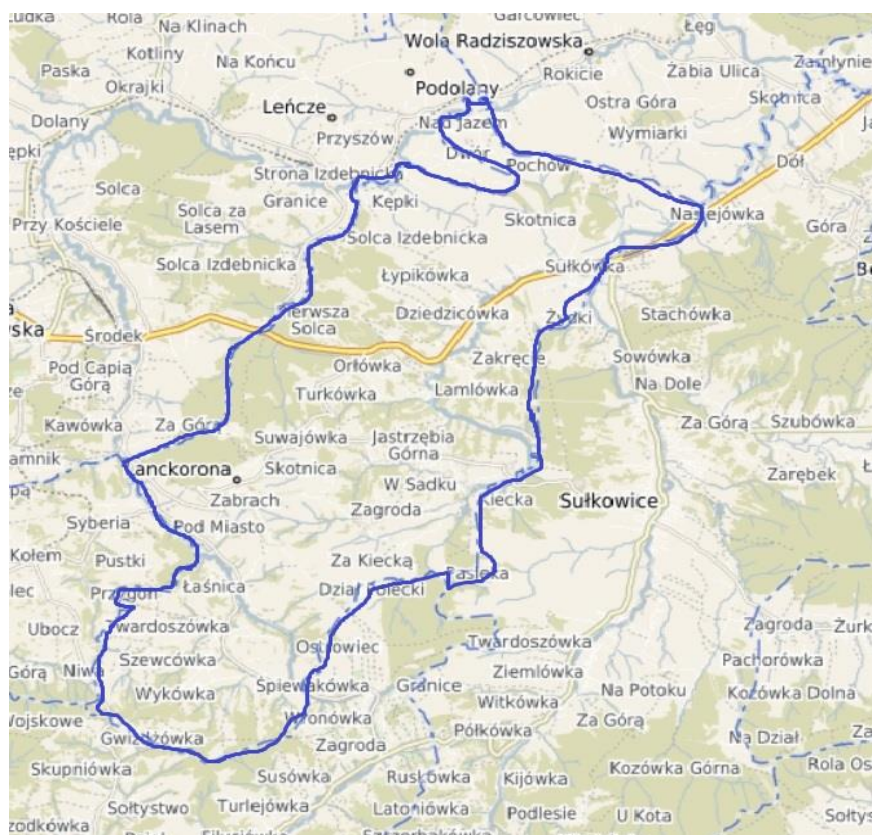
**RYСУNEK 2.3 GMINA KALWARIA ZEBRZYDOWSKA**

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE MAPY [HTTPS://POLSKA.E-MAPA.NET/](https://polska.e-mapa.net/)

#### 2.1.4. Gmina Lanckorona

Gmina Lanckorona jest gminą wiejską. Na terenie gminy znajdują się takie atrakcje turystyczne jak: ruiny zamku w Lanckoronie oraz malowniczy rynek. Można zwiedzić Izbę Regionalną czy kupić ceramikę, rękodzieło lub domowe przysmaki, zwiedzić Zaulek Animacji czy Leśny Ogród.

W skład gminy wchodzi pięć sołectw: Lanckorona, Izdebnik, Jastrzębia, Skawinki i Podchybie. Powierzchnia gminy wynosi 40,5 km<sup>2</sup>. Wg danych Głównego Urzędu Statystycznego w 2020 roku liczba mieszkańców gminy wynosiła 6 252 osób.

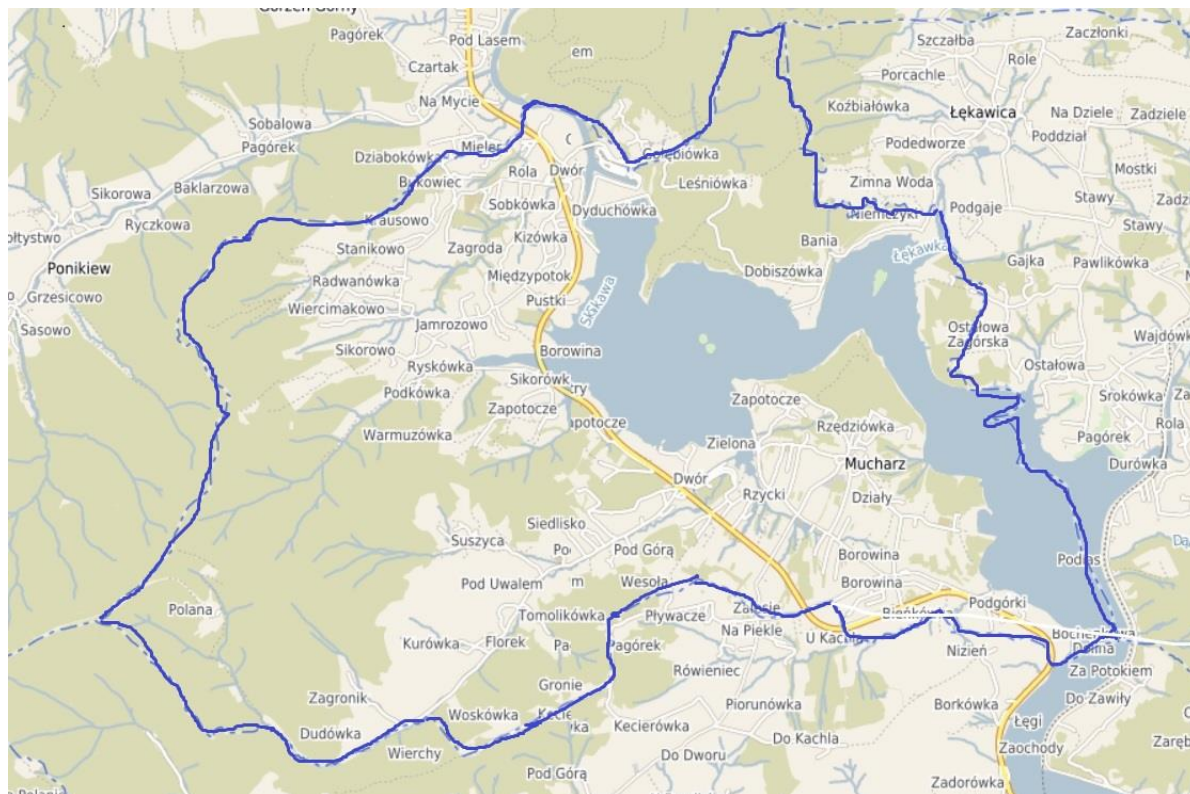


**RYSUNEK 2.4 GMINA LANCKORONA**

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE MAPY [HTTPS://POLSKA.E-MAPA.NET/](https://polska.e-mapa.net/)

### 2.1.5. Gmina Mucharz

Gmina Mucharz graniczy z Gminą Zembrzyce (powiat suski), Gminą Stryszów oraz Gminą Wadowice. Powierzchnia gminy wynosi 38 km<sup>2</sup>. Miejscowość Mucharz znajduje się 10 km na południe od Wadowic i 8 km na północ od Suchej Beskidzkiej, 60 km od Krakowa. W skład Gminy wchodzi 7 sołectw: Jaszczurowa, Jamnik, Koziniec, Mucharz, Skawce, Świnna Poręba i Zagórze. Na koniec roku 2020 w Gminie Mucharz zameldowanych było 4 131 osób.

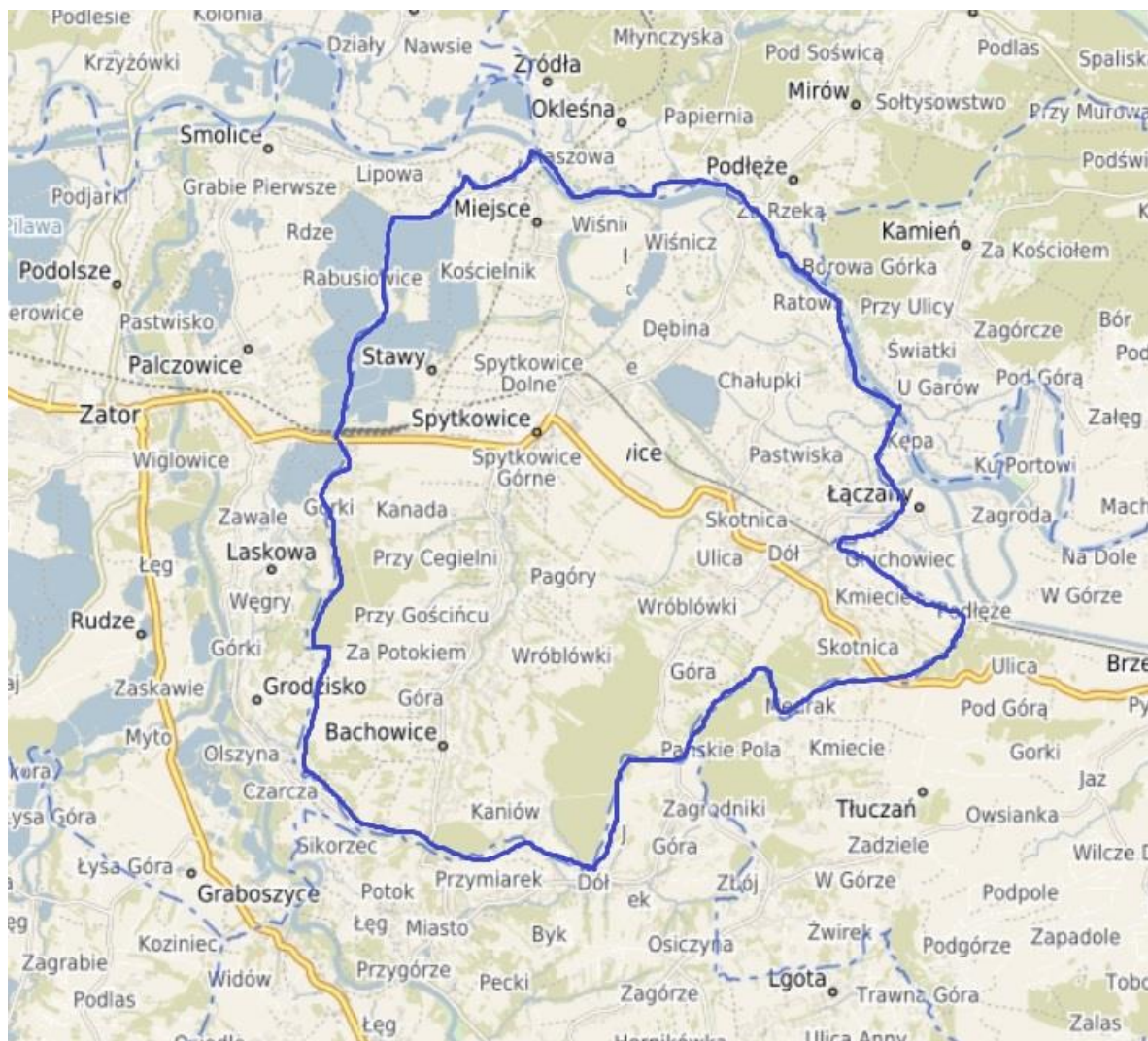


**RYСУNEK 2.5 GMINA MUCHARZ**

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE MAPY [HTTPS://POLSKA.E-MAPA.NET/](https://polska.e-mapa.net/)

### 2.1.6. Gmina Spytkowice

Gmina Spytkowice jest gminą wiejską. Jej powierzchnia wynosi 51,56 km<sup>2</sup>, a składa się na nią sześć różnych wielkościami sołectw: Spytkowice, Ryczów, Bachowice, Miejsce, Półwieś i Lipowa. Na dzień 31 grudnia 2020 roku populacja gminy Spytkowice wynosiła 10 243 osoby.



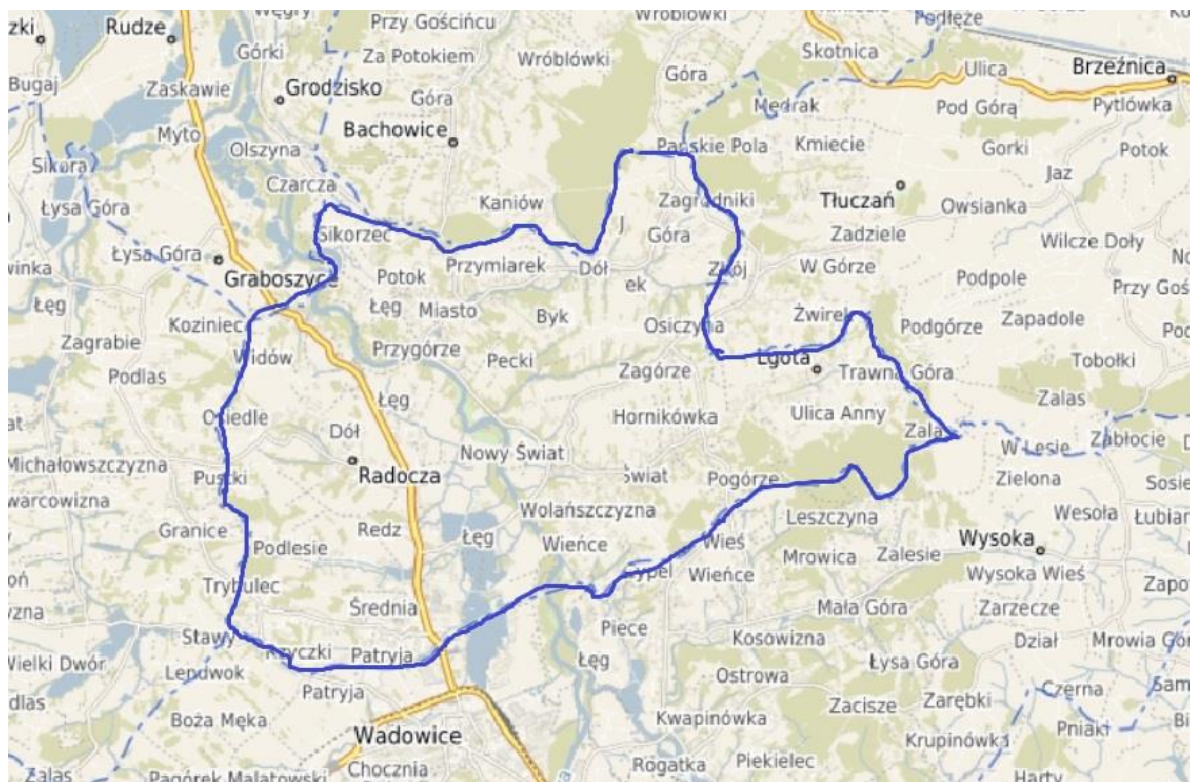
RYSUNEK 2.6 GMINA SPYTKOWICE

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE MAPY [HTTPS://POLSKA.E-MAPA.NET/](https://polska.e-mapa.net/)

### 2.1.7. Gmina Stryszów

Stryszów – gmina wiejska w Województwie Małopolskim, w Powiecie Wadowickim. Na dzień 31 grudnia 2020 roku populacja Gminy Stryszów wynosiła 6 893 osób. Do najciekawszych zabytków należy murowany dwór z końca XVI w., znajdujący się w siedzibie Urzędu Gminy oraz Dwór Senator z XIX wieku. Znajdują się tutaj liczne zabytki architektury sakralnej, kościoły oraz przydrożne kapliczki wznoszone w różnych intencjach, w tym Figura św. Onufrego - patrona gminy.





RYSUNEK 2.8 GMINA TOMICE

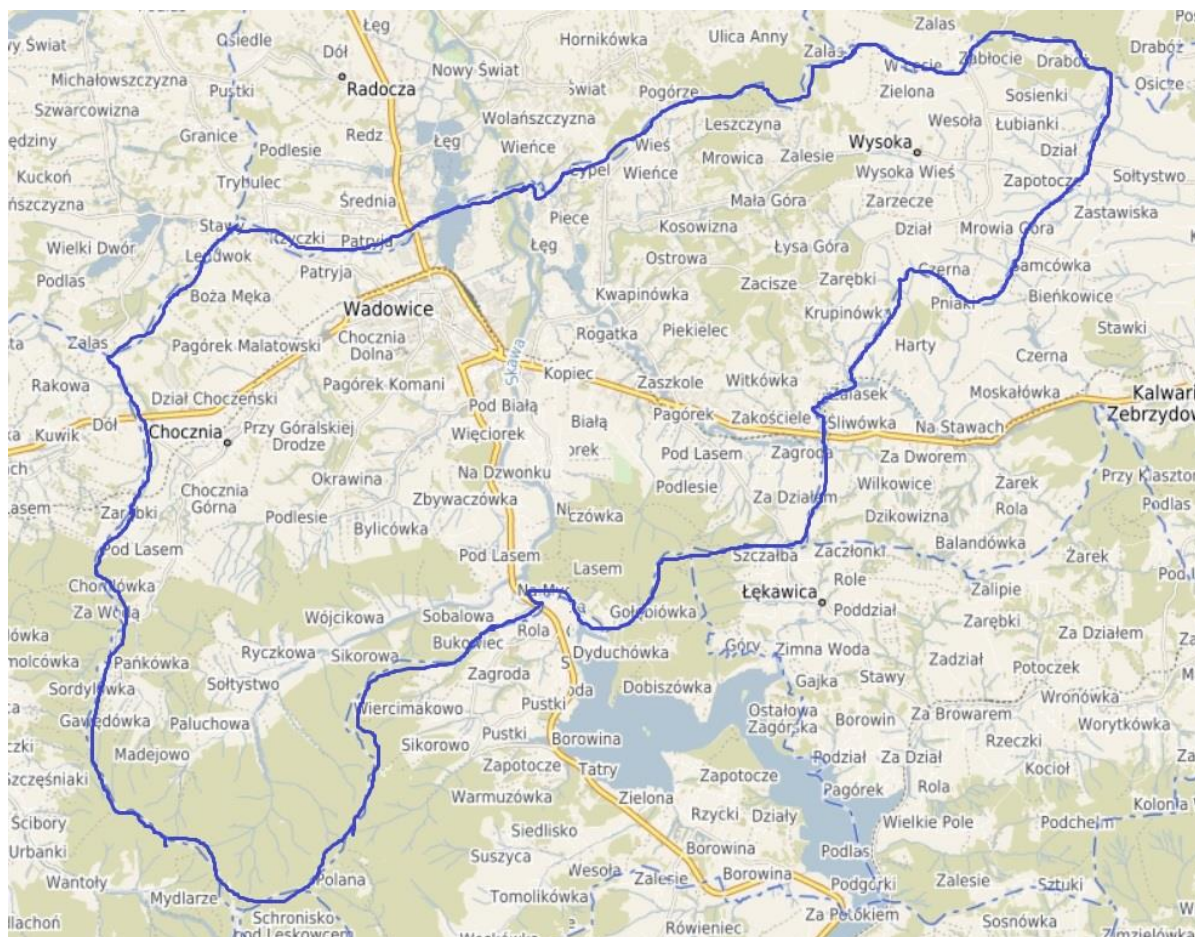
ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE MAPY [HTTPS://POLSKA.E-MAPA.NET/](https://polska.e-mapa.net/)

### 2.1.9. Gmina Wadowice

Wadowice – gmina miejsko-wiejska, położona nad rzeką Skawą, na terenie Pogórza Wielickiego, Beskidu Małego, oraz Pogórza Śląskiego, na skrzyżowaniu dróg krajowych:

- nr 52 Cieszyn – Kraków oraz
- nr 28 Granica Państwa – Zator.

Gmina zajmuje obszar ok. 113 km<sup>2</sup>. Zamieszkuje ją 37 280 mieszkańców. Siedzibą władz gminy jest miasto Wadowice. Miasto jest także istotnym punktem turystyki religijnej, bowiem jest to miejsce urodzin papieża Jana Pawła II. W samym centrum Wadowic znajduje się znana bazylika Ofiarowania Najświętszej Maryi Panny. Obok bazyliki zlokalizowane jest także Muzeum Dom Rodzinny Ojca Świętego Jana Pawła II. Bazylika jak i Muzeum są licznie odwiedzane przez turystów.



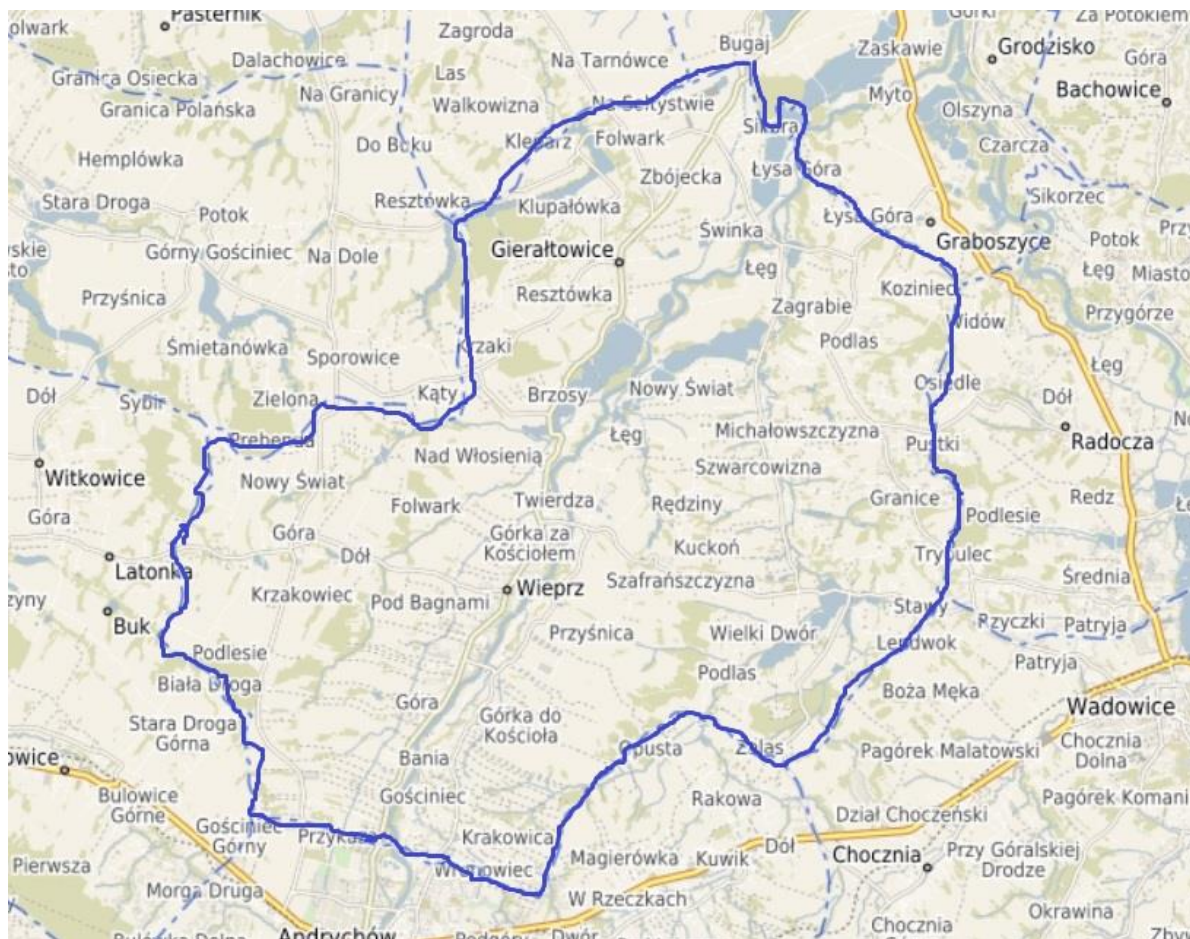
**RYСУNEK 2.9 GMINA WADOWICE**

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE MAPY [HTTPS://POLSKA.E-MAPA.NET/](https://polska.e-mapa.net/)

### 2.1.10. Gmina Wieprz

Gmina Wieprz położona jest w południowo – zachodniej części Województwa Małopolskiego, w granicach pięknego Pogórza Wilamowickiego i Pogórza Śląskiego. Dolina Wieprzówki stanowi najbardziej charakterystyczny element rzeźby obszaru gminy i rozdziela jej terytorium na dwie części.

Gmina Wieprz graniczy z gminami: Przeciszów, Zator, Tomice, Wadowice, Andrychów, Kęty, Osiek. W jej skład wchodzi 6 wsi sołectkich: Frydrychowice, Gierałtowice, Gierałtowiczki, Nidek, Przybradz i Wieprz. Gmina zajmuje powierzchnię 7432 ha, liczy 12 426 mieszkańców.



**RYSUNEK 2.10 GMINA WIEPRZ**

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE MAPY [HTTPS://POLSKA.E-MAPA.NET/](https://polska.e-mapa.net/)

## 2.2. Uwarunkowania demograficzne

Demografia społeczności zamieszkującej na analizowanym obszarze jest jednym z czynników mających wpływ na zapotrzebowanie związane z transportem. Przedstawione dane w tabeli 2.1. wskazują na zmiany w liczbie ludności w poszczególnych gminach wchodzących w skład Powiatu Wadowickiego. Zmiana demograficzna została przedstawiona na przełomie 10 lat, a dane pochodzą z Banku Danych Lokalnych według podziału administracyjnego – stan na dzień 31 grudnia każdego roku.

## 2.2.1. Liczba ludności

W poniższej tabeli przedstawiono liczbę ludności w gminach objętych Planem Transportowym.

**TABELA 2.1 LICZBA LUDNOŚCI W GMINACH OBJĘTYCH PLANEM TRANSPORTOWYM  
W LATACH 2011-2020**

Jednostka	Liczba ludności w poszczególnych latach									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Powiat wadowicki</b>	158354	158740	158983	159233	159538	159673	159938	160130	160006	159662
Andrychów	43891	43894	43848	43825	43957	43853	43834	43654	43477	43285
Andrychów - miasto	21425	21239	21111	20993	20940	20731	20567	20260	20016	19837
Andrychów - obszar wiejski	22466	22655	22737	22832	23017	23122	23267	23394	23461	23448
Brzeźnica	9976	10038	10093	10124	10188	10196	10285	10345	10426	10521
Kalwaria Zebrzydowska	19755	19835	19864	19899	19897	19987	20052	20045	20012	20022
Kalwaria Zebrzydowska - miasto	4583	4608	4593	4603	4601	4606	4551	4515	4493	4469
Kalwaria Zebrzydowska - obszar wiejski	15172	15227	15271	15296	15296	15381	15501	15530	15519	15553
Lanckorona	6138	6169	6165	6137	6148	6180	6208	6235	6245	6225
Mucharz	3990	4026	4024	4023	4034	4058	4086	4122	4122	4137
Spytkowice	10121	10135	10187	10212	10242	10250	10304	10379	10365	10312
Stryszów	6796	6820	6819	6823	6824	6858	6863	6856	6865	6848
Tomice	7700	7742	7798	7886	7930	8011	8085	8171	8174	8223
Wadowice	38017	38068	38118	38172	38118	38041	37933	37934	37888	37585
Wadowice - miasto	19363	19356	19309	19254	19179	19056	18851	18774	18692	18379
Wadowice - obszar wiejski	18654	18712	18809	18918	18939	18985	19082	19160	19196	19206
Wieprz	11970	12013	12067	12132	12200	12239	12288	12389	12432	12504

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE BAZY DANYCH LOKALNYCH GUS

Liczba ludności w Powiecie Wadowickim na przestrzeni ostatnich 10 lat wskazuje tendencję wzrostową. W dwóch ostatnich latach epidemii, nastąpił spadek ludności w całym powiecie do wartości z roku 2016. Jednak patrząc na cały okres 10 lat liczba ludności wzrosła. Od roku 2011, gdzie liczba mieszkańców powiatu wynosiła 158 354 mieszkańców, do roku 2020 – 159 662, wzrost wynosi 1 308 osób (tj. +0,82 %). Mając na uwadze tendencje ogólnopolskie, tj. zmniejszanie się liczby ludności, Powiat Wadowicki ma odwrotny trend, wynik bliski stałej liczbie mieszkańców. W przypadku poszczególnych gmin miejskich Powiatu zauważalna jest tendencja migracji ludności z obszarów miejskich na obszary wiejskie. W każdym mieście gminnym na przełomie ostatnich 10 lat nastąpił spadek liczby mieszkańców natomiast na obszarach wiejskich odnotowano przyrost ludności. Oznacza to, że należy dążyć do utrzymania lub zwiększania oferty przewozowej

o charakterze użyteczności publicznej z poszczególnych rejonów wiejskich gmin do miast gminnych.

TABELA 2.2 LICZBA LUDNOŚCI, GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA, DYNAMIKA ZMIAN LICZBY LUDNOŚCI

Jednostka terytorialna	Liczba mieszkańców (stan na dzień 31.12.2020)	Gęstość zaludnienia [os./km <sup>2</sup> ]	Dynamika zmian liczby mieszkańców w latach 2011-2020
<b>Powiat Wadowicki</b>	<b>159662</b>	<b>247</b>	<b>0,8%</b>
Andrychów	43285	431	-1,4%
Andrychów - miasto	19837	1920	-7,4%
Andrychów - obszar wiejski	23448	260	4,4%
Brzeźnica	10521	158	5,5%
Kalwaria Zebrzydowska	20022	266	1,4%
Kalwaria Zebrzydowska - miasto	4469	813	-2,5%
Kalwaria Zebrzydowska - obszar wiejski	15553	223	2,5%
Lanckorona	6225	154	1,4%
Mucharz	4137	111	3,7%
Spytkowice	10312	201	1,9%
Stryszów	6848	149	0,8%
Tomice	8223	198	6,8%
Wadowice	37585	333	-1,1%
Wadowice - miasto	18379	1744	-5,1%
Wadowice - obszar wiejski	19206	188	3,0%
Wieprz	12504	168	4,5%

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE BAZY DANYCH LOKALNYCH GUS

Liczba ludności Powiatu Wadowickiego na przełomie lat 2011 – 2020 uległa zwiększeniu. W poszczególnych gminach wchodzących w skład Powiatu Wadowickiego generalnie tendencja była wzrostowa, należy zwrócić uwagę na gminy miejskie, w których ta tendencja była odwrotna i dynamika zmian mieszkańców na przełomie lat 2011 – 2020 była ujemna. Jeden z najistotniejszych elementów, mających wpływ na funkcjonowanie transportu zbiorowego, to liczba osób w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym. Zgodnie z nazewnictwem GUS wiek poprodukcyjny dotyczy kobiet w wieku 60 lat i więcej oraz mężczyzn w wieku 65 lat i więcej. Mając na uwadze aktualny w Polsce proces starzenia się społeczeństwa, specjaliści zajmujący się badaniem trendów demograficznych uważają, że jest to jedno z największych wyzwań obecnych czasów. Samorządowcy muszą przygotować się na coraz większe obciążenie budżetu związane ze zwiększoną liczbą osób korzystających z ulg na przejazd transportem

zbiorowym. Dbanie o tą grupę społeczną wiąże się dodatkowo z wieloma działaniami aktywizującymi społeczeństwo. Aktywizacja osób w wieku poprodukcyjnym jest możliwa dzięki nowoczesnym udogodnieniom w środkach transportu zbiorowego.

W poniższej tabeli przedstawiono liczbę osób w wieku produkcyjnym oraz poprodukcyjnym w analizowanym obszarze Powiatu Wadowickiego oraz dodatkowo z podziałem na poszczególne gminy powiatu.

**TABELA 2.3 ZESTAWIENIE LICZBY OSÓB W GRUPACH WIEKOWYCH W LATACH 2011-2020**

Jednostka terytorialna	Liczba osób w wieku...	Liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym									
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Powiat Wadowicki	produkcyjnym	106519	106431	106242	105755	105364	104744	104159	103525	102556	101722
	poprodukcyjnym	24919	25520	26199	27031	27782	28563	29256	29965	30700	31210
Andrychów	produkcyjnym	29516	29312	29115	28882	28728	28423	28117	27800	27447	27110
	poprodukcyjnym	7071	7289	7514	7797	8046	8270	8505	8682	8865	9029
Andrychów - miasto	produkcyjnym	14360	14043	13778	13529	13323	13022	12722	12398	12113	11835
	poprodukcyjnym	3894	4047	4196	4366	4530	4638	4785	4866	4965	5056
Andrychów - obszar wiejski	produkcyjnym	15156	15269	15337	15353	15405	15401	15395	15402	15334	15275
	poprodukcyjnym	3177	3242	3318	3431	3516	3632	3720	3816	3900	3973
Brzeźnica	produkcyjnym	6679	6736	6775	6763	6779	6760	6776	6752	6769	6778
	poprodukcyjnym	1578	1580	1614	1643	1665	1680	1745	1797	1829	1885
Kalwaria Zebrzydowska	produkcyjnym	13439	13476	13455	13412	13370	13345	13296	13144	13012	12917
	poprodukcyjnym	3048	3092	3168	3282	3363	3480	3554	3683	3777	3862
Kalwaria Zebrzydowska - miasto	produkcyjnym	3072	3074	3054	3025	2997	2957	2925	2859	2799	2752
	poprodukcyjnym	820	830	841	872	894	932	929	971	1001	1025
Kalwaria Zebrzydowska - obszar wiejski	produkcyjnym	10367	10402	10401	10387	10373	10388	10371	10285	10213	10165
	poprodukcyjnym	2228	2262	2327	2410	2469	2548	2625	2712	2776	2837
Lanckorona	produkcyjnym	4184	4181	4178	4123	4096	4103	4078	4093	4082	4037
	poprodukcyjnym	839	855	869	903	934	966	995	1035	1075	1115
Mucharz	produkcyjnym	2662	2678	2678	2677	2683	2669	2671	2679	2675	2678
	poprodukcyjnym	617	629	643	656	658	683	701	727	739	747
Spytkowice	produkcyjnym	6891	6919	6952	6943	6912	6882	6873	6908	6813	6779
	poprodukcyjnym	1529	1534	1560	1593	1640	1680	1712	1703	1755	1755
Stryszów	produkcyjnym	4581	4591	4595	4588	4587	4609	4596	4581	4569	4535
	poprodukcyjnym	1033	1050	1064	1072	1107	1135	1158	1167	1194	1220
Tomice	produkcyjnym	5209	5248	5267	5308	5308	5326	5357	5374	5312	5316
	poprodukcyjnym	1050	1062	1101	1131	1175	1215	1248	1277	1323	1366
Wadowice	produkcyjnym	25420	25299	25189	25007	24827	24545	24305	24077	23798	23482
	poprodukcyjnym	6407	6645	6846	7083	7278	7498	7663	7867	8071	8120
Wadowice - miasto	produkcyjnym	12830	12678	12465	12282	12085	11855	11609	11387	11181	10919
	poprodukcyjnym	3615	3776	3950	4099	4244	4394	4487	4603	4707	4712
Wadowice - obszar wiejski	produkcyjnym	12590	12621	12724	12725	12742	12690	12696	12690	12617	12563
	poprodukcyjnym	2792	2869	2896	2984	3034	3104	3176	3264	3364	3408
Wieprz	produkcyjnym	7938	7991	8038	8052	8074	8082	8090	8117	8079	8090
	poprodukcyjnym	1747	1784	1820	1871	1916	1956	1975	2027	2072	2111

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE BAZY DANYCH LOKALNYCH GUS

Liczba osób w tych grupach ulega dynamicznym zmianom. Optymalizując transport publiczny należy dokonać szczegółowej analizy, celem odpowiedniego zaplanowania transportu do zmian demograficznych.

Mając na uwadze powyższe, dokonano zestawień tabelarycznych zawierających dane strukturalne społeczeństwa Powiatu Wadowickiego z lat 2011 – 2020.

Za Bazą Danych Lokalnych GUS przyjęto następujące założenia w klasyfikacji poszczególnych osób do grup funkcjonalnych:

- osoby w wieku przedprodukcyjnym – kobiety i mężczyźni poniżej 15 roku życia,
- osoby w wieku produkcyjnym – kobiety w wieku od 15 lat do 59 lat, mężczyźni w wieku od 15 lat do 64 lat,
- osoby w wieku poprodukcyjnym – kobiety w wieku 60 lat i więcej, mężczyźni w wieku 65 lat i więcej.

Analiza demograficzna dotyczy w głównej mierze grup osób w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym, należy zwrócić szczególną uwagę na bardzo dynamiczne tempo starzenia się społeczeństwa oraz konieczność zapewnienia grupom osób w podeszłym wieku lepszej dostępności do środków transportu zbiorowego.

W kolejnej tabeli pokazano procentową zmianę wielkości poszczególnych grup w wieku produkcyjnym jak i poprodukcyjnym na przestrzeni ostatnich 10 lat.

**TABELA 2.4 ZMIANY PROCENTOWE W LICZBIE LUDNOŚCI W WIEKU PRODUKCYJNYM I POPRODUKCYJNYM NA PRZESTRZENI LAT 2011-2020**

Jednostka terytorialna	Liczba osób w wieku...	Zmiana (różnica liczby osób w grupie) 2020-2011	Zmiana procentowa
<b>Powiat Wadowicki</b>	produkcyjnym	<b>-4797</b>	<b>-4,50%</b>
	poprodukcyjnym	<b>6291</b>	<b>25,25%</b>
Andrychów	produkcyjnym	-2406	-8,15%
	poprodukcyjnym	1958	27,69%
Andrychów - miasto	produkcyjnym	-2525	-17,58%
	poprodukcyjnym	1162	29,84%
Andrychów - obszar wiejski	produkcyjnym	119	0,79%
	poprodukcyjnym	796	25,06%
Brzeźnica	produkcyjnym	99	1,48%
	poprodukcyjnym	307	19,46%
Kalwaria Zebrzydowska	produkcyjnym	-522	-3,88%
	poprodukcyjnym	814	26,71%
Kalwaria Zebrzydowska - miasto	produkcyjnym	-320	-10,42%
	poprodukcyjnym	205	25,00%
Kalwaria Zebrzydowska - obszar wiejski	produkcyjnym	-202	-1,95%
	poprodukcyjnym	609	27,33%
Lanckorona	produkcyjnym	-147	-3,51%
	poprodukcyjnym	276	32,90%
Mucharz	produkcyjnym	16	0,60%
	poprodukcyjnym	130	21,07%
Spytkowice	produkcyjnym	-112	-1,63%
	poprodukcyjnym	226	14,78%
Stryszów	produkcyjnym	-46	-1,00%
	poprodukcyjnym	187	18,10%
Tomice	produkcyjnym	107	2,05%
	poprodukcyjnym	316	30,10%
Wadowice	produkcyjnym	-1938	-7,62%
	poprodukcyjnym	1713	26,74%
Wadowice - miasto	produkcyjnym	-1911	-14,89%
	poprodukcyjnym	1097	30,35%
Wadowice - obszar wiejski	produkcyjnym	-27	-0,21%
	poprodukcyjnym	616	22,06%
Wieprz	produkcyjnym	152	1,91%
	poprodukcyjnym	364	20,84%

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE BAZY DANYCH LOKALNYCH GUS

Z powyższych tabel wynika niepokojący trend, a mianowicie spadek liczby ludności w wieku produkcyjnym (tj. kobiety od 15 lat do 59 lat, mężczyźni w wieku 15 lat do 64 lat), dodatkowo istotny wzrost liczby populacji w wieku poprodukcyjnym (tj. kobiety w wieku 60 lat i więcej, mężczyźni w wieku 65 lat i więcej).

W całym Powiecie Wadowickim na przestrzeni lat (2011-2020) liczba osób w wieku produkcyjnym spadła z 106519 do 101722 (spadek o 4797 co stanowi 4,5 % tych osób). Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym zwiększyła się z 24919 do 31210 (wzrost o 6291 i jest to wzrost o 25 %).

Malejąca liczba osób w wieku produkcyjnym dotyczy praktycznie każdej z opisywanych gmin Powiatu Wadowickiego, przy jednoczesnym wzroście liczby osób w wieku poprodukcyjnym stanowić może negatywny trend. Zarazem należy zauważyć, że w miastach i gminach, gdzie te proporcje są znacznie wyższe, sugerować to może migrację tych osób z obszarów wiejskich do miast lepiej zurbanizowanych.

W kolejnej tabeli przedstawiono procentową proporcję liczby osób w wieku produkcyjnym oraz poprodukcyjnym w roku 2011 oraz 2020.

**TABELA 2.5 PROCENTOWA PROPORCJA LICZBY OSÓB W WIEKU PRODUKCYJNYM ORAZ POPRODUKCYJNYM. PORÓWNANIE ROKU 2011 I 2020**

Jednostka terytorialna	SUMA	procent osób w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym		SUMA	
	(liczba osób w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym)			(liczba osób w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym)	
	rok 2011	grupa osób		rok 2020	
<b>Powiat Wadowicki</b>	<b>131438</b>	<b>81%</b>	<b>produkcyjna</b>	<b>77%</b>	<b>132932</b>
		<b>19%</b>	<b>poprodukcyjna</b>	<b>23%</b>	
Andrychów	36587	81%	produkcyjna	75%	36139
		19%	poprodukcyjna	25%	
Andrychów - miasto	18254	79%	produkcyjna	70%	16891
		21%	poprodukcyjna	30%	
Andrychów - obszar wiejski	18333	83%	produkcyjna	79%	19248
		17%	poprodukcyjna	21%	
Brzeźnica	8257	81%	produkcyjna	78%	8663
		19%	poprodukcyjna	22%	
Kalwaria Zebrzydowska	16487	82%	produkcyjna	77%	16779
		18%	poprodukcyjna	23%	
Kalwaria Zebrzydowska - miasto	3892	79%	produkcyjna	73%	3777
		21%	poprodukcyjna	27%	
Kalwaria Zebrzydowska - obszar wiejski	12595	82%	produkcyjna	78%	13002
		18%	poprodukcyjna	22%	
Lanckorona	5023	83%	produkcyjna	78%	5152
		17%	poprodukcyjna	22%	
Mucharz	3279	81%	produkcyjna	78%	3425
		19%	poprodukcyjna	22%	
Spytkowice	8420	82%	produkcyjna	79%	8534
		18%	poprodukcyjna	21%	
Stryków	5614	82%	produkcyjna	79%	5755
		18%	poprodukcyjna	21%	
Tomice	6259	83%	produkcyjna	80%	6682
		17%	poprodukcyjna	20%	
Wadowice	31827	80%	produkcyjna	74%	31602
		20%	poprodukcyjna	26%	
Wadowice - miasto	16445	78%	produkcyjna	70%	15631
		22%	poprodukcyjna	30%	
Wadowice - obszar wiejski	15382	82%	produkcyjna	79%	15971
		18%	poprodukcyjna	21%	
Wieprz	9685	82%	produkcyjna	79%	10201
		18%	poprodukcyjna	21%	

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE BAZY DANYCH LOKALNYCH GUS

Powyższa tabela ukazuje bardzo niepokojący trend jakim jest starzenie się społeczeństwa. W 2011 roku w Powiecie Wadowickim stosunek liczby osób w wieku produkcyjnym względem poprodukcyjnym wynosił 81 % do 19 %. Wskaźnik ten w gminach miejskich wynosi 78 % osób w wieku produkcyjnym do 22 % osób w wieku poprodukcyjnym, co sugeruje, że społeczeństwo starzejące się występuje w znacznym stopniu w miastach.

W roku 2020 proporcje uległy znacznym zmianom. W całym Powiecie Wadowickim stosunek liczby osób w wieku produkcyjnym do liczby osób w wieku poprodukcyjnym wynosił już 77 % do 23 %, a w gminach miejskich 70 % osób w wieku produkcyjnym do 30 % w wieku poprodukcyjnym.

**TABELA 2.6 ZESTAWIENIE LICZBY OSÓB Z PODZIAŁEM ZE WZGLĘDU NA PŁEĆ  
W LATACH 2011 - 2022**

Jednostka terytorialna	Płeć	Liczba mieszkańców z podziałem ze względu na płeć									
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Powiat Wadowicki	Kobiety	80769	80980	81065	81210	81377	81438	81540	81624	81479	81319
	Mężczyźni	77585	77760	77918	78023	78161	78235	78398	78506	78527	78343
Andrychów	Kobiety	22415	22399	22384	22375	22422	22379	22366	22247	22118	22024
	Mężczyźni	21476	21495	21464	21450	21535	21474	21468	21407	21359	21261
Andrychów - miasto	Kobiety	11113	11013	10933	10882	10867	10761	10671	10518	10360	10278
	Mężczyźni	10312	10226	10178	10111	10073	9970	9896	9742	9656	9559
Andrychów - obszar wiejski	Kobiety	11302	11386	11451	11493	11555	11618	11695	11729	11758	11746
	Mężczyźni	11164	11269	11286	11339	11462	11504	11572	11665	11703	11702
Brzeźnica	Kobiety	5111	5150	5184	5196	5219	5218	5255	5288	5320	5368
	Mężczyźni	4865	4888	4909	4928	4969	4978	5030	5057	5106	5153
Kalwaria Zebrzydowska	Kobiety	10026	10046	10077	10100	10092	10158	10169	10140	10131	10131
	Mężczyźni	9729	9789	9787	9799	9805	9829	9883	9905	9881	9891
Kalwaria Zebrzydowska - miasto	Kobiety	2323	2336	2333	2332	2323	2326	2304	2281	2290	2279
	Mężczyźni	2260	2272	2260	2271	2278	2280	2247	2234	2203	2190
Kalwaria Zebrzydowska - obszar wiejski	Kobiety	7703	7710	7744	7768	7769	7832	7865	7859	7841	7852
	Mężczyźni	7469	7517	7527	7528	7527	7549	7636	7671	7678	7701
Lanckorona	Kobiety	3134	3157	3161	3148	3155	3174	3185	3205	3208	3211
	Mężczyźni	3004	3012	3004	2989	2993	3006	3023	3030	3037	3014
Mucharz	Kobiety	1987	2006	2002	2005	2015	2034	2050	2066	2062	2065
	Mężczyźni	2003	2020	2022	2018	2019	2024	2036	2056	2060	2072
Spytkowice	Kobiety	5195	5222	5229	5258	5258	5257	5288	5330	5312	5275
	Mężczyźni	4926	4913	4958	4954	4984	4993	5016	5049	5053	5037
Stryszów	Kobiety	3459	3473	3451	3452	3465	3480	3478	3468	3454	3430
	Mężczyźni	3337	3347	3368	3371	3359	3378	3385	3388	3411	3418
Tomice	Kobiety	3911	3940	3952	4001	4019	4061	4117	4178	4181	4205
	Mężczyźni	3789	3802	3846	3885	3911	3950	3968	3993	3993	4018
Wadowice	Kobiety	19617	19655	19683	19692	19704	19627	19549	19571	19533	19407
	Mężczyźni	18400	18413	18435	18480	18414	18414	18384	18363	18355	18178
Wadowice - miasto	Kobiety	10246	10259	10250	10197	10196	10106	10010	9967	9932	9808
	Mężczyźni	9117	9097	9059	9057	8983	8950	8841	8807	8760	8571
Wadowice - obszar wiejski	Kobiety	9371	9396	9433	9495	9508	9521	9539	9604	9601	9599
	Mężczyźni	9283	9316	9376	9423	9431	9464	9543	9556	9595	9607
Wieprz	Kobiety	5914	5932	5942	5983	6028	6050	6083	6131	6160	6203
	Mężczyźni	6056	6081	6125	6149	6172	6189	6205	6258	6272	6301

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE BAZY DANYCH LOKALNYCH GUS

W Powiecie Wadowickim mieszka 159 662 osób, z czego 50,93 % stanowią kobiety, a 49,07 % mężczyźni. W latach 2011- 2020 liczba mieszkańców wzrosła o 1 308 osób (tj. +0,82 %).

W Powiecie Wadowickim w latach 2011 - 2020 występuje przyrost naturalny na poziomie +1.24 na 1000 mieszkańców. W 2020 roku urodziło się 1612 dzieci. Na 1000 ludzi w Powiecie Wadowickim przypada 12.16 zgonów. W 2020 roku zarejestrowano 601 zameldowań z innych powiatów oraz 669 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji dla Powiatu Wadowickiego wynosi -68. W tym samym roku 38 osób zameldowało się z zagranicy oraz zarejestrowano 32 wymeldowania za granicę, daje to saldo migracji zagranicznych wynoszące +6.

## 2.3. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

### 2.3.1. Rynek pracy. Bezrobocie. Przeciętne wynagrodzenie.

#### Dojazdy do pracy.

W Powiecie Wadowickim na 1000 mieszkańców pracuje 185 osób. Jest to znacznie mniej od wartości dla Województwa Małopolskiego oraz znacznie mniej od wartości dla Polski. 52,7 % wszystkich pracujących ogółem stanowią kobiety, a 47,3 % mężczyźni.

Bezrobocie rejestrowane w Powiecie Wadowickim wynosiło w 2020 roku 6,9 % (8,2 % wśród kobiet i 5,8 % wśród mężczyzn). Jest to znacznie więcej od stopy bezrobocia rejestrowanego dla Województwa Małopolskiego oraz znacznie więcej od stopy bezrobocia rejestrowanego dla całej Polski.

W 2020 roku przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w Powiecie Wadowickim wynosiło 4 457,27 PLN, co odpowiada 80,7 % przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w Polsce.

Wśród aktywnych zawodowo mieszkańców Powiatu Wadowickiego 32 237 osób wyjeżdża do pracy do innych powiatów, a 28 582 pracujących przyjeżdża do pracy spoza gminy - tak więc saldo przyjazdów i wyjazdów do pracy wynosi -3 655 osób.

27,5 % aktywnych zawodowo mieszkańców Powiatu Wadowickiego pracuje w sektorze rolniczym (rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo), 33,7 % w przemyśle i budownictwie, a 15,4 % w sektorze usługowym (handel, naprawa pojazdów, transport, zakwaterowanie i gastronomia, informacja i komunikacja)

oraz 1,2 % pracuje w sektorze finansowym (działalność finansowa i ubezpieczeniowa, obsługa rynku nieruchomości).<sup>2</sup>

W Powiecie Wadowickim w roku 2020 w rejestrze REGON zarejestrowanych było 18 128 podmiotów gospodarki narodowej, z czego 14 544 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. W tymże roku zarejestrowano 1 163 nowe podmioty, a 609 podmiotów zostało wyrejestrowanych. Na przestrzeni lat 2009-2020 najwięcej (1 425) podmiotów zarejestrowano w roku 2019, a najmniej (1 155) w roku 2012. W tym samym okresie najwięcej (1 326) podmiotów wykreślono z rejestru REGON w 2011 roku, najmniej (609) podmiotów wyrejestrowano natomiast w 2020 roku.

Według danych z rejestru REGON w Powiecie Wadowickim, najwięcej (1 299) jest podmiotów stanowiących spółki cywilne. Analizując rejestr pod kątem liczby zatrudnionych pracowników, można stwierdzić, że najwięcej (17 490) jest mikro-przedsiębiorstw, zatrudniających 0 - 9 pracowników.

1,9 % (350) podmiotów jako rodzaj działalności deklaruowało rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo, jako przemysł i budownictwo swój rodzaj działalności deklaruowało 36,3 % (6 576) podmiotów, a 61,8 % (11 202) podmiotów w rejestrze zakwalifikowana jest jako pozostała działalność.

Wśród osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą w Powiecie Wadowickim najczęściej deklarowanymi rodzajami przeważającej działalności są handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle (24,5 %) oraz przetwórstwo przemysłowe (21,0 %).<sup>3</sup>

## 2.4. Uwarunkowania społeczno-ekonomiczne

Suma wydatków z budżetu Powiatu Wadowickiego wyniosła w 2020 roku 200,7 mln złotych, co daje 1,3 tys. złotych w przeliczeniu na jednego mieszkańca. Oznacza to wzrost wydatków o 23,3 % w porównaniu do roku 2019. Największą część budżetu Powiatu Wadowickiego – 37,6 % została przeznaczona na Dział 801 - Oświata i wychowanie. Dużą część wydatków z budżetu przeznaczona została na Dział 600 - Transport i łączność (20,1 %) oraz na Dział 852 - Pomoc społeczna

<sup>2</sup> [https://www.polskawliczbach.pl/powiat\\_wadowicki](https://www.polskawliczbach.pl/powiat_wadowicki)

<sup>3</sup> [https://www.polskawliczbach.pl/powiat\\_wadowicki](https://www.polskawliczbach.pl/powiat_wadowicki)

(11 %). Wydatki inwestycyjne stanowiły 45,5 mln złotych, czyli 22,7 % wydatków ogółem.

Suma dochodów do budżetu Powiatu Wadowickiego wyniosła w 2020 roku 212,8 mln złotych, co daje 1,3 tys. złotych w przeliczeniu na jednego mieszkańca. Oznacza to wzrost dochodów o 26,1% w porównaniu do roku 2019. Największą część dochodów wygenerował Dział 758 - Różne rozliczenia (44,2 %). Duża część wpływów pochodzi z Działu 756 – Dochody od osób prawnych, fizycznych i od innych jednostek (21,5 %) oraz z Działu 600 – Transport i łączność (9,3 %). W budżecie Powiatu Wadowickiego wpływy z tytułu podatku dochodowego od osób fizycznych wynosiły 244 złotych na mieszkańca (18,3 %), natomiast dochód z tytułu podatków dochodowych od osób prawnych wynosił 10,4 złotych na mieszkańca (0,8 %).<sup>4</sup>

**TABELA 2.7 WYDATKI BUDŻETU POWIATU WADOWICKIEGO NA TRANSPORT I ŁĄCZNOŚĆ**

Dział klasyfikacji budżetowej	Wydatki budżetu powiatu wadowickiego na transport i łączność							
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Transport i łączność ( w mln)	6,5	10,0	12,6	14,2	17,7	22,0	18,2	40,3
Na jednego mieszkańca (zł)	40,6	62,7	79	89,1	111	137	114	252
Udział procentowy w całości budżetu	5,30%	8,60%	9,10%	10,90%	13,40%	14,10%	11,20%	20,1%

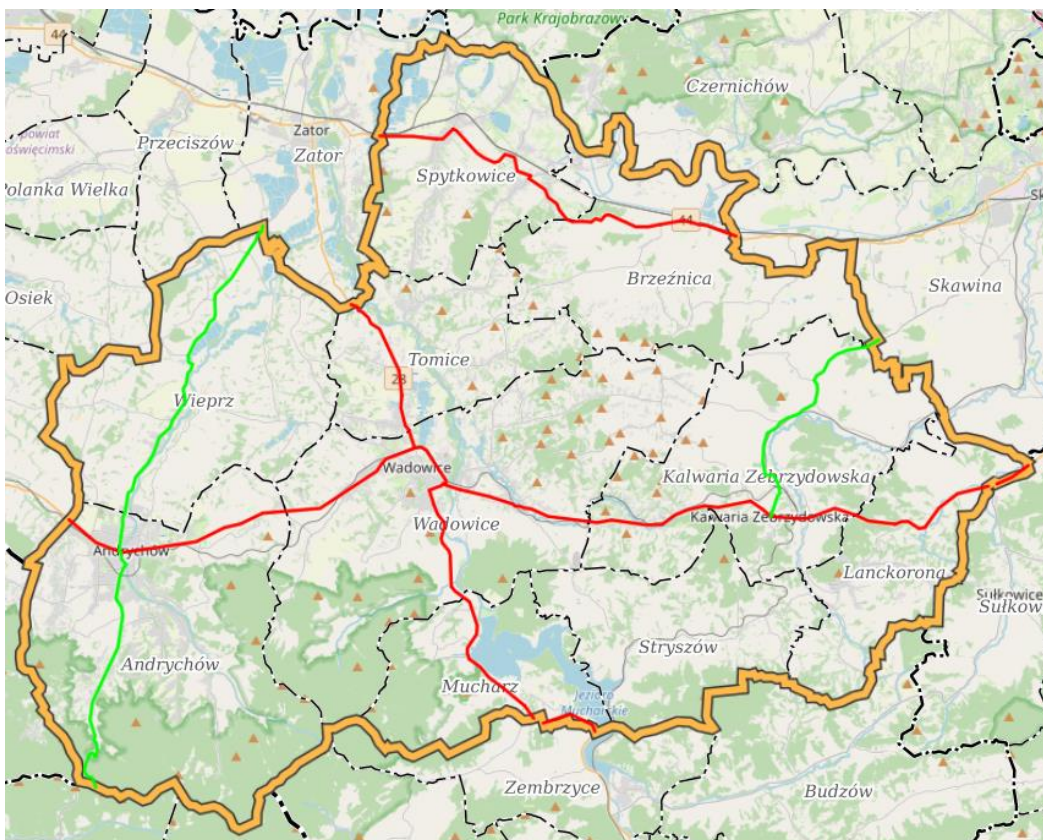
ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE WWW.POLSKAWLICZBACH.PL

Tabela 2.7 przedstawia wydatki Powiatu Wadowickiego na transport i łączność (tj. na remont i przebudowę dróg publicznych), jednocześnie z pokazanych danych na przełomie lat 2013 – 2020 wynika, że nastąpił znaczny wzrost nakładów na opisywany dział budżetu. W 2013 roku udział ten wynosił 6,5 mln, co stanowiło 5,3 % budżetu, a jednocześnie stanowiło to 40,6 zł na mieszkańca natomiast w 2020 roku kwota ta wynosiła ok. 40,3 mln, co stanowiło 20,1% udziału budżetu i 252 zł na mieszkańca powiatu.

<sup>4</sup> [https://www.polskawliczbach.pl/powiat\\_wadowicki](https://www.polskawliczbach.pl/powiat_wadowicki)

## 2.5. Sieć transportowa

Sieć dróg kołowych i kolejowych na obszarze objętym Planem Transportowym tj. Powiatu Wadowickiego została przedstawiona na poniższych rysunkach.



**RYСУNEK 2.11 SIEĆ DRÓG KOŁOWYCH**

ŹRÓDŁO: [WWW.POWIATWADOWICE.LP-PORTAL.PL](http://WWW.POWIATWADOWICE.LP-PORTAL.PL)

### 2.5.1. Układ drogowy

Przez Powiat Wadowicki przebiegają drogi krajowe oraz wojewódzkie. Drogi krajowe które przebiegają przez Powiat Wadowicki to:

- DK nr 28: Zator – Wadowice – Sucha Beskidzka – Rabka Zdrój – Limanowa – Nowy Sącz – Gorlice – Jasło – Krosno – Sanok – Przemyśl – Medyka (granica państwa z Ukrainą),
- DK nr 44: Gliwice – Mikołów – Tychy – Oświęcim – Zator – Brzeźnica – Skawina – Kraków,
- DK nr 52: Głogoczów – Biertowice – Kalwaria Zebrzydowska – Wadowice – Andrychów – Bielsko-Biała – Cieszyn (granica państwa z Republiką Czeską).

Drogi wojewódzkie, które przebiegają przez Powiat Wadowicki to:

- DW nr 781: Chrzanów – Babice – Zator – Andrychów – Łękawica,
- DW nr 953: Kalwaria Zebrzydowska – Skawina.

Siedziba Powiatu Wadowickiego, a więc miasto Wadowice zlokalizowane jest ok. 40 km od autostrady A4. Dzięki autostradzie A4 oraz powiązanych z nią innych autostradach oraz drogach ekspresowych można sprawnie i w atrakcyjnym czasie dojechać do niemal wszystkich województw w Polsce.

Planowana jest także budowa Południowej Obwodnicy Wadowic w ciągu drogi krajowej nr 28 na zlecenie Gminy Wadowice i we współpracy z GDDKiA. W przyszłości przez teren Powiatu Wadowickiego ma również przebiegać Beskidzka Droga Integracyjna S52.

### 2.5.2. Strefa płatnego parkowania w Powiecie Wadowickim

- Gmina Wadowice

#### Parking na Pl. Kościuszki

Lokalizacja – centrum miasta. Parkowanie jest płatne od poniedziałku do piątku w godzinach od 7:00 do 20:00, w soboty od 7:00 do 17:00. Za parkowanie samochodów osobowych – opłata wynosi 3,00 zł, samochodów ciężarowych do 3,5 t – 3,00 zł, motocykli – 3,00 zł. Opłaty naliczane są od każdej rozpoczętej godziny postojowej, a pierwsze 15 minut jest bezpłatne.

#### Parking przy ul. Trybunalskiej

Lokalizacja – 100 m od centrum. Za parkowanie samochodów osobowych – 3,00 zł, samochodów ciężarowych do 3,5 t – 5,00 zł. Opłaty naliczane są od każdej rozpoczętej godziny postojowej.

#### Parking przy ul. Słowackiego 34 (przy Więzieniu)

Lokalizacja – 200 m od centrum. Za parkowanie samochodów osobowych – 3,00 zł za każdą rozpoczętą godzinę, busów - 5,00 zł za każdą rozpoczętą godzinę.

Parking przy ul. E. i K. Wojtyłów (prywatny - obok dawnej restauracji "Ogrodowa")

Lokalizacja – 150 m od centrum. Opłaty za parkowanie samochodów osobowych – 4,00 zł (za każdą rozpoczętą godzinę).

Parking przy ul. Karmelickiej 5 (Szpital Powiatowy im. Jana Pawła II)

Lokalizacja – 300 m od centrum. Opłaty za parkowanie samochodów osobowych – 4 zł.

- Gmina Andrychów

TABELA 2.8 CENNIK OPŁAT W STREFIE PŁATNEGO PARKOWANIA W ANDRYCHOWIE

Opłaty		STREFA A		STREFA B	
1	Stawki opłat za poszczególne godziny postoj	Stawka godzinowa	Opłata faktyczna	Stawka godzinna	Opłata faktyczna
a	za postój do 30 minut	1,50 zł	1,50 zł	1,00 zł	1,00 zł
b	za postój do jednej godziny	3,50 zł	3,50 zł	2,50 zł	2,50 zł
c	za drugą godzinę postoj	4,20 zł	7,70 zł	3,00 zł	5,50 zł
d	za trzecią rozpoczętą godzinę postoj	5,00 zł	12,70 zł	3,60 zł	9,10 zł
e	za każdą kolejną rozpoczętą godzinę postoj max do 10 godzin	3,50 zł	max 37,20 zł	2,50 zł	max 26,60 zł
2	Opłaty abonamentowe za postój jednego pojazdu	Stawka		Stawka	
a	abonament postojowy dzienny	15,00 zł		10,00 zł	
b	abonament postojowy 14 dniowy	60,00 zł		40,00 zł	
c	abonament postojowy 30-dniowy	80,00 zł		60,00 zł	
d	abonament postojowy kwartalny	150,00 zł		120,00 zł	
e	abonament postojowy półroczny	280,00 zł		220,00 zł	
f	abonament postojowy roczny	540,00 zł		400,00 zł	

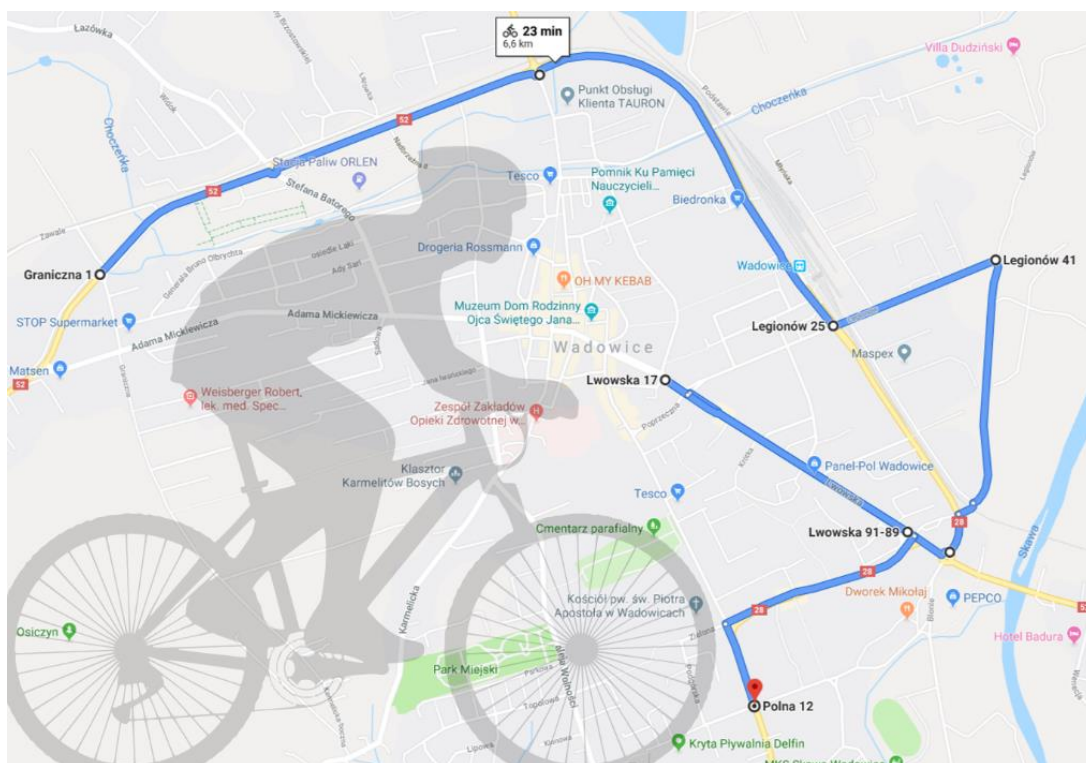
ŹRÓDŁO: WWW.MAMNEWSA.PL

W Andrychowie w strefie płatnego parkowania za każde 30 minut postoj opłata wynosi w strefie A – 1,5 zł, a w strefie B – 1,0 zł. Za godzinę postoj opłata wynosi w strefie A – 3,5 zł, a w strefie B – 2,50 zł. Druga godzina to opłaty za postój odpowiednio w tych dwóch strefach: 4,2 zł i 3,0 zł, a trzecia: 5,0 zł i 3,2 zł, każda kolejna godzina to opłaty 3,5 zł i 2,5 zł. Kara za brak wykupienia biletu na parkowanie w strefie wynosi 50 zł. W obu strefach na placach i ulicach mają znaleźć się parkomaty.

### 2.5.3. Infrastruktura rowerowa

Mając na uwadze dążenia do zrównoważonego rozwoju transportu, należy pamiętać o sukcesywnym zmniejszaniu natężenia ruchu sieci drogowej poprzez inwestycje oraz rozbudowę infrastruktury pod korzystanie z alternatywnych środków transportu indywidualnego - między innymi rowerów.

W 2020 roku miasto Wadowice przystąpiło do budowy sieci tras rowerowych. Do końca 2021 roku powstało wówczas ok. 6,5 km dróg dla rowerzystów. Na poniższym rysunku przedstawiono lokalizację nowych dróg.



RYSUNEK 2.12 SIĘĆ NOWYCH TRAS ROWEROWYCH

ŹRÓDŁO: WWW.WADOWICE.PL

Łączny koszt inwestycji budowy nowych dróg rowerowych wynosi ok. 9 mln złotych, z czego ok. 5,3 mln pochodziło z funduszy unijnych.

Ponadto, w Powiecie Wadowickim funkcjonują atrakcyjne trasy rowerowe:

#### Szlak rowerowy prowadzący z Wadowic do Oświęcimia

Trasa rowerowa z Wadowic do Oświęcimia prowadzi przez Tomice, Przybradz, Gierałtowice, Głębowice, Polankę Wielką oraz Porębę Wielką. Trasa przebiega

przez szlak rowerowy żółty, niebieski, czarny i zielony. Jej długość wynosi 36,9 km. Ten szlak rowerowy przez cały czas wiedzie przez drogi asfaltowe.

#### Szlak rowerowy z Wadowic do Andrychowa

Trasa rowerowa z Wadowic do Andrychowa wiedzie przez Gorzeń Górny, Łowiec, Łysą Górę, Bliźniaki, Przełom Choczenki, Ostry Wierch, Wapienicę oraz Pańską Górę. Długość trasy to 19,7 km, suma pokonywanych wzniesień wynosi 650 m, czas pokonania trasy to 3 godziny bez odpoczynku. Cała trasa jest bardzo interesująca i prowadzi zewnętrznym pasmem Beskidu Małego. Podczas wycieczki można podziwiać widoki na Pogórze Śląskie i Pogórze Wielickie.

#### Szlak rowerowy z Wadowic do Kęt

Szlak prowadzi poprzez Stawy Frydrychowickie, Frydrychowice, Wieprz, Nidek oraz Witkowice. Trasa przebiega przez teren Pogórza Śląskiego. Szlak ten można pokonać w ciągu 1,5 godziny. Jej długość to 21,9 km, a suma pokonywanych wzniesień wynosi 100 m. Warte do zobaczenia są stawy w Frydrychowicach. Na trasie znajduje się również niewielka część Szlaku Architektury Drewnianej, gdzie w Nidku można zwiedzić drewniany kościółek.

Trasa rowerowa wzdłuż Skawy o długości ok. 3 km poprowadzona jest od Stadionu MKS Skawa (ul. Błonie 1, Wadowice) w kierunku Jaroszewic (salon meblowy "Czart" przy DK 28) - inicjatywa gminna jest spójna z wojewódzką koncepcją tras rowerowych - odcinek Velo Skawa.<sup>5</sup>

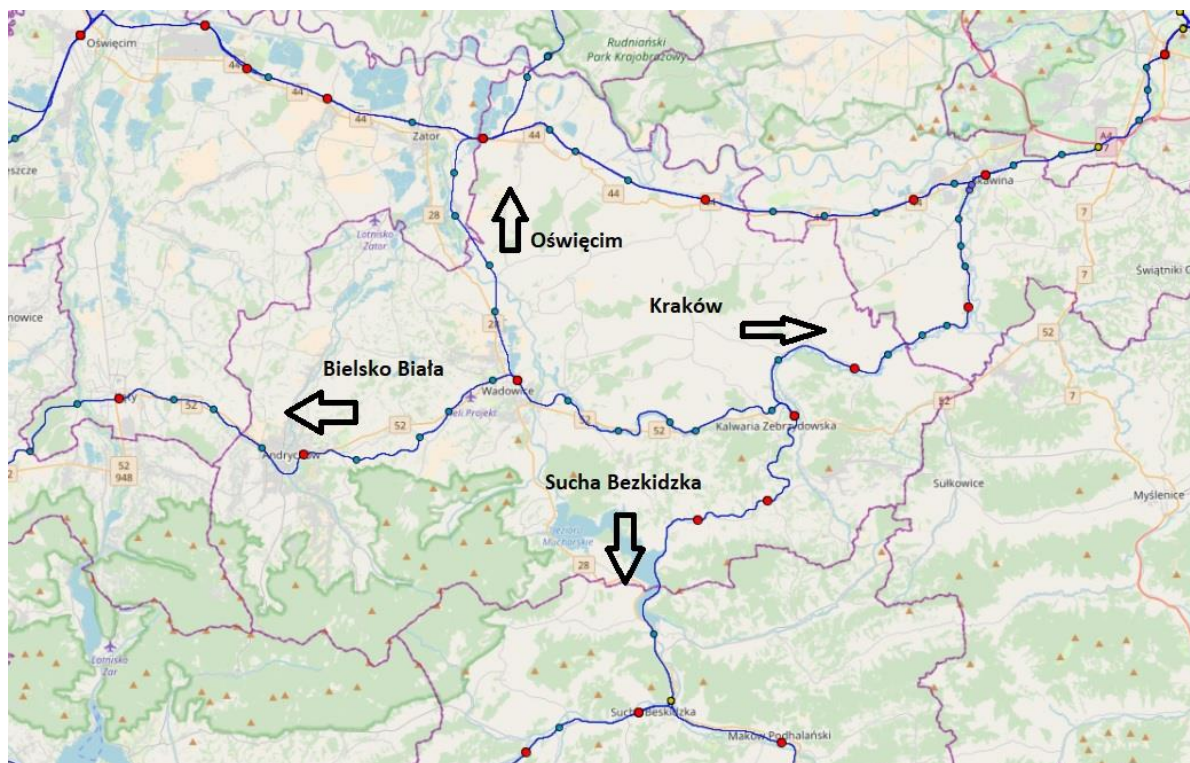
Rowerowy Szlak Doliny Karpia oplata sporą pętlą atrakcyjny przyrodniczo obszar siedmiu małopolskich gmin położonych w dolinie Wisły i Skawy (Brzeźnica, Osiek, Polanka Wielka, Przeciszów, Spytkowice, Tomice i Zator). Główną atrakcją szlaku są liczne stawy i rozlewiska, które historycznie tworzą tu zagłębienie hodowli karpia. Na szlak można odbić zarówno z Wiślanej Trasy Rowerowej. Szlak przebiega w 11 % po drogach odseparowanych od ruchu samochodowego.

Początek szlaku: Osiek Dolny Koniec szlaku: Brzeźnica Całkowita długość szlaku: 86,9 km Poziom trudności: średni.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> <https://www.it.wadowice.pl/atracje/szlaki/szlaki-rowerowe.html>

<sup>6</sup> <https://tomice.pl/dla-turysty/szlaki-turystyczne/szlaki-rowerowe/>

## 2.5.4. Układ torowy



RYSUNEK 2.13 SIĘĆ DRÓG KOLEJOWYCH

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE [HTTP://MAPA.PLK-SA.PL/](http://mapa.plk-sa.pl/)

Przez Powiat Wadowicki przebiegają 4 linie kolejowe:

- Linia kolejowa nr 103 Trzebinia – Wadowice przebiega w Województwie Małopolskim, a dokładniej przez teren Małopolski Zachodniej (powiat chrzanowski i wadowicki). Do użytkowania została oddana w dniu 15 lipca 1899 roku. Obecna łączna długość linii wynosi 37,408 km. Lk 103 przez stulecie wykorzystywana była do transportu pasażerskiego oraz towarowego, m.in. urobku z pobliskich kamieniołomów melafirów. 1 stycznia 1988 roku zawieszono kursowanie pociągów na odcinku Wadowice-Skawce w związku z budową zapory w Świnnej Porębie. W 2002 roku zawieszono ruch pasażerski na trasie Trzebinia – Wadowice, w 2003 roku zdjęto sieć trakcyjną na odcinku Trzebinia - Spytkowice, natomiast pod koniec 2012 roku na odcinku Spytkowice – Wadowice. Obecnie odbywa się ruch towarowy na odcinku Spytkowice-Okleśna (do Zakładów Chemicznych w Alwerni).

Obecnie linia poza odcinkiem od Zakładów Chemicznych w Alwernii do Spytkowic, jest wyłączona z eksploatacji.<sup>7</sup>

- Linia kolejowa nr 117: Kalwaria Zebrzydowska – Wadowice – Andrychów – Bielsko Biała Główna. Linia ta obecnie jest w przybudowie oraz planowane są budowy nowy łącznik, dzięki czemu w przyszłości, czas przejazdu transportem kolejowym ulegnie skróceniu.
- Linia kolejowa nr 97: Skawina – Kalwaria Zebrzydowska – Sucha Beskidzka – Żywiec. Jest to część trasy kolejowej, biegnącej z Krakowa do Zakopanego. Dzięki przyjaznej ofercie kolejowej mogłaby stanowić istotną rolę w podróżach do tych miast.

---

<sup>7</sup> <https://www.bazakolejowa.pl/>

## 3. Sieć komunikacyjna

### 3.1. Transport drogowy w Powiecie Wadowickim

W Powiecie Wadowickim w zdecydowanej większości wykonywane są przewozy komercyjne. Należy tutaj rozgraniczyć linie, na które zezwolenie wydał Starosta Wadowicki – na potrzeby planu zwane dalej „powiatowymi” oraz linie „gminne”, które głównie obsługują mieszkańców poszczególnych gmin.

Starosta Wadowicki wydał zezwolenia na 30 regularnych linii. W Powiecie Wadowickim można także wyróżnić 27 linii gminnych, obsługujących lokalnych mieszkańców.

#### 3.1.1. Linie „powiatowe” (zezwolenia wydane przez Starostę Wadowickiego)

Starosta Wadowicki wydał zezwolenia na poniższe linie komercyjne:

##### Trasa Andrychów – Nidek – Andrychów

Na trasie *Andrychów – Nidek – Andrychów* przewozy realizuje jeden przewoźnik – ATUT-BUS. Linia kursuje wyłącznie w dni robocze od poniedziałku do piątku. Realizowanych jest 15 kursów, z czego 2 wykonywane są tylko w dni nauki szkolnej.

##### Trasa Andrychów – Wadowice – Kalwaria – Wadowice – Andrychów

Na trasie *Andrychów ul. 1-go Maja – Wadowice Dworzec Autobusowy* przewozy wykonuje firma Leszek Janiso Przewóz Osób Mechanika Pojazdowa, realizując 93 kursy w każdym kierunku w dni powszednie oraz 21 kursów w soboty. W dni świąteczne linia nie kursuje. Aktualnie część kursów na powyżej wskazanej linii jest zawieszona przez przewoźnika.

Na trasie *Wadowice – Stryszów – Kalwaria Zebrzydowska – Barwałd – Wadowice* przewozy wykonuje firma Marek Lewański realizując w różnych wariantach 6 kursów w dni powszednie, z czego 4 realizowane są wyłącznie w dni nauki szkolnej. W soboty i święta linia nie kursuje.

Na trasie *Wadowice – Klecza – Barwałd – Kalwaria Zebrzydowska* przewozy wykonuje firma Trans „Ilona”, realizując dwa kursy w dni powszednie w kierunku Kalwarii oraz 1 kurs w kierunku Wadowic w dni nauki szkolnej. W soboty i święta linia nie kursuje.

Na trasie *Wadowice – Klecza – Barwałd – Kalwaria Zebrzydowska* przewozy wykonuje także firma Józef Wątroba Firma Handlowo – Usługowa Beskid - Bus realizując po 2 kursy w każdym kierunku wyłącznie w dni nauki szkolnej. W soboty i święta linia nie kursuje.

#### Trasa Andrychów – Wieprz – Gierałtowice - Przybradz – Frydrychowice

Na trasie *Andrychów – Wieprz – Gierałtowice - Przybradz – Frydrychowice* przewozy wykonuje firma MUT JaN II realizując po 25 kursów w każdym kierunku w dni powszednie, z czego 10 wyłącznie w dni nauki szkolnej oraz po 13 kursów w każdym kierunku w soboty oraz po 5 kursów w niedziele i święta. Większość kursów wykonywana jest na skróconej trasie Andrychów – Wieprz – Gierałtowice.

Na trasie tej przewozy wykonuje także firma ATUT-BUS realizując po 15 kursów w każdym kierunku w dni powszednie oraz po 9 kursów w soboty. W niedziele i święta linia nie kursuje. Większość kursów wykonywana jest na skróconej trasie Andrychów – Wieprz – Gierałtowice.

#### Trasa Roczyny – Wadowice – Roczyny

Na trasie *Roczyny – Wadowice – Roczyny* przewozy wykonuje firma Leszek Janiso Przewóz Osób Mechanika Pojazdowa, realizując po 3 kursy w każdym kierunku w dni powszednie. W soboty i święta linia nie kursuje.

#### Trasa Jaszczurowa – Wadowice

Na trasie *Jaszczurowa – Wadowice* przewozy wykonywała firma Trans G.K. Golba Krzysztof, realizując po 8 kursów w każdym kierunku w dni powszednie. W soboty i święta linia nie kursowała. Obecnie linia nie funkcjonuje z powodu zawieszenia kursów przez przewoźnika.

### Trasa Targanice – Wadowice – Targanice

Na trasie *Targanice – Wadowice – Targanice* przewozy wykonuje firma Leszek Janiso Przewóz Osób Mechanika Pojazdowa, realizując po 2 kursy w każdym kierunku w dni powszednie. W soboty i święta linia nie kursuje.

### Trasa Wadowice – Bachorowice – Brzeźnica

Na trasie *Wadowice – Bachorowice – Brzeźnica* przewozy wykonuje firma Marzena Szczurek „Globus”, realizując po 6 kursów w każdym kierunku w dni powszednie. W soboty i święta linia nie kursuje.

### Trasa Wadowice – Bachowice – Spytkowice – Miejsce

Na trasie *Wadowice – Bachowice – Spytkowice* przewozy wykonuje firma Prywatny Przewóz Osób i Towarów Mieczysław Byrski, realizując po 8 kursów w każdym kierunku w dni powszednie. W soboty i święta linia nie kursuje.

Na trasie *Wadowice – Bachowice – Spytkowice – Miejsce* przewozy wykonuje firma Prywatny Przewóz Osób i Towarów Mieczysław Byrski, realizując po 11 kursów w każdym kierunku w dni powszednie oraz po 5 kursów w każdym kierunku w soboty. W święta linia nie kursuje.

### Trasa Wadowice – Brzeźnica

Na trasie *Wadowice – Tomice – Wyźrał – Brzeźnica* przewozy wykonuje firma MAKBUS Kazimierz Makuch, realizując w dni powszednie 15 kursów w kierunku Wadowic oraz 17 kursów w kierunku Brzeźnicy. W soboty i święta linia wykonuje po 4 kursy w każdym kierunku.

Na trasie *Wadowice – Tomice – Witanowice – Tłuczań – Brzeźnica* przewozy wykonuje także firma Marzena Szczurek „Globus”, realizując po 15 kursów w każdym kierunku w dni powszednie oraz po 3 kursy w soboty. W święta linia nie kursuje.

Na trasie *Wadowice – Tomice – Wyźrał – Brzeźnica* przewozy wykonuje także firma Marzena Szczurek „Globus”, realizując po 8 kursów w każdym kierunku w dni powszednie. W soboty i święta linia nie kursuje.

#### Trasa Wadowice – Chrzastowice

Na trasie *Wadowice – Tomice – Woźniki – Zygodowice – Ryczów – Łączany – Chrzastowice* przewozy wykonuje firma BAKO Józef Skubis, realizując 12 kursów w kierunku Wadowic w dni powszednie, z czego 5 wyłącznie w dni nauki szkolnej, 13 kursów w kierunku Chrzastowic w dni powszednie, z czego 6 wyłącznie w dni nauki szkolnej. W soboty linia wykonuje po 4 kursy w każdym kierunku, a w święta nie kursuje.

#### Trasa Wadowice – Jastrzębia

Na trasie *Wadowice – Klecza – Barwałd – Kalwaria Zebrzydowska – Brody – Lanckorona – Jastrzębia* przewozy wykonuje firma Grażyna Chachuła, realizując 2 kursy w kierunku Jastrzębiej w dni powszednie oraz 6 kursów w kierunku Wadowic w dni powszednie. W soboty i święta linia nie kursuje.

#### Trasa Wadowice – Kalwaria - Lanckorona

Na trasie *Wadowice – Klecza – Barwałd – Kalwaria Zebrzydowska – Brody – Jastrzębia – Lanckorona* przewozy wykonuje firma Grażyna Chachuła, realizując 12 kursów w kierunku Lanckorony w dni powszednie, z czego 2 realizowane są wyłącznie w dni nauki szkolnej oraz 10 kursów w kierunku Wadowic w dni powszednie, z czego 3 realizowane są wyłącznie w dni nauki szkolnej. W soboty i święta linia nie kursuje.

#### Trasa Wadowice – Kalwaria – Wadowice przez Zebrzydowice

Na trasie *Wadowice – Klecza – Wysoka – Zebrzydowice – Kalwaria Zebrzydowska* przewozy wykonuje firma Godzik Mariusz MG-BUS, realizując 15 kursów w kierunku Kalwarii w dni powszednie, z czego 9 wyłącznie w dni nauki szkolnej oraz 12 kursów w kierunku Wadowic w dni powszednie, z czego 4 wyłącznie w dni nauki szkolnej. W soboty realizuje po 3 kursu w każdym kierunku, a w święta linia nie kursuje.

#### Trasa Wadowice – Koziniec – Wadowice

Na trasie *Wadowice – Świnna Poręba – Koziniec – Świnna Poręba - Wadowice* przewozy wykonuje firma Jan Piwowarczyk realizując 13 kursów w dni powszednie oraz 3 kursy w soboty. W święta linia nie kursuje.

#### Trasa Wadowice – Lgota – Wadowice

Na trasie *Wadowice – Tomice – Witanowice – Lgota* przewozy wykonuje firma Grażyna Chachuła, realizując po 11 kursów w dni powszednie w każdym kierunku, z czego 1 wyłącznie w dni nauki szkolnej oraz po 5 kursów w soboty. W święta linia nie kursuje.

#### Trasa Wadowice – Tomice – Frydrychowice – Przybradz – Frydrychowice – Tomice - Wadowice

Na trasie *Wadowice – Tomice – Frydrychowice – Przybradz – Frydrychowice – Tomice - Wadowice* przewozy wykonuje firma MUT JaN II, realizując po 13 kursów w dni powszednie w każdym kierunku, z czego 5 wyłącznie w dni nauki szkolnej oraz po 5 kursów w soboty. W święta linia nie kursuje.

#### Trasa Wadowice – Przytkowice – Leńcze

Na trasie *Wadowice – Klecza Dolna – Wysoka – Stanisław - Leńcze* przewozy wykonuje firma Marzena Szczurek „Globus”, realizując po 4 kursy w każdym kierunku w dni powszednie. W soboty i święta linia nie kursuje.

#### Trasa Wadowice – Radocza – Wadowice

Na trasie *Wadowice – Tomice – Radocza – Tomice – Wadowice* przewozy wykonuje firma BAKO Józef Skubis, realizując 10 kursów w dni powszednie. W soboty i święta linia nie kursuje.

### Trasa Wadowice – Przytkowice – Leńcze

Na trasie *Wadowice – Klecza Dolna – Wysoka – Stanisław – Przytkowice – Sosnowice* przewozy wykonuje firma Marzena Szczurek „Globus”, realizując po 11 kursów w każdym kierunku w dni powszednie. W soboty i święta linia nie kursuje.

### Trasa Wadowice – Stryszów – Kalwaria – Wadowice

Na trasie *Wadowice – Klecza – Łękawica – Stryszów – Brody – Kalwaria Zebrzydowska* przewozy wykonuje firma BAKO Józef Skubis, realizując 12 kursów w dni powszednie w kierunku Wadowic oraz 11 kursów w kierunku Kalwarii Zebrzydowskiej. W soboty i święta linia nie kursuje.

Na trasie *Wadowice – Klecza – Łękawica – Stryszów – Brody – Kalwaria Zebrzydowska* przewozy wykonuje także firma Przewóz Osób Albatros, realizując po 18 kursów w dni powszednie w każdym kierunku oraz 4 kursy w soboty w kierunku Kalwarii oraz 8 kursów w kierunku Wadowic.

Na trasie *Wadowice – Klecza – Łękawica – Stryszów – Brody – Kalwaria Zebrzydowska* przewozy wykonuje także firma TRANS Ilona, realizując 13 kursów w dni powszednie w kierunku Kalwarii, z czego 1 wyłącznie w dni nauki szkolnej, 9 kursów w dni powszednie w kierunku Wadowic, z czego 2 wyłącznie w dni nauki szkolnej oraz 4 kursy w soboty w kierunku Kalwarii oraz 3 kursy w kierunku Wadowic.

### Trasa Wadowice – Tomice

Na trasie *Wadowice – Tomice* w dni nauki szkolnej po 5 kursów w każdym kierunku wykonuje firma PKS w Pszczynie sp. z o.o. W soboty i święta linia nie kursuje.

Analizując powyższą ofertę przewozową prywatnych przewoźników należy stwierdzić, że główne przewozy realizowane są na trasie Andrychów – Wadowice oraz Wadowice – Kalwaria Zebrzydowska. Są to główne ośrodki mieszkaniowe w Powiecie Wadowickim. Na pozostałych trasach oferta przewozowa jest bardzo uboga. Ogranicza się w zasadzie do dojazdów do szkół. Taka oferta przewozowa

niewątpliwie nie wpływa na pozytywny odbiór transportu zbiorowego w powiecie. Kursy wykonywane są w ciągu dnia, w dni powszednie, a szczególnie w dniach nauki szkolnej. Wieczorami w dni powszednie oraz w dni wolne transport zbiorowy w powiecie praktycznie nie funkcjonuje. Rekomenduje się, aby linie, które zostaną uruchomione przez powiat kursowały także w dni powszednie w godzinach wieczornych oraz w dni wolne.

Analizując dostępne rozkłady jazdy przewoźników, ciężko określić częstotliwość kursowania pojazdów w poszczególnych kierunkach. Łatwiej określić konkretną liczbę kursów niż częstotliwość z jaką kursują.

### 3.1.2. Linie „gminne” (lokalne)

Analizując drogową ofertę przewozową w Powiecie Wadowickim dokonano identyfikacji na liniach lokalnych, które za zadanie mają obsługiwać potoki pasażerskie w obrębie danych gmin.

Gmina Wadowice uruchomiła 5 linii w ramach gminnych przewozów pasażerskich (oznaczone U1, U2, U3, U4, U5). Wszystkie linie rozpoczynają i kończą trasy na dworcu autobusowym w Wadowicach. Kursują do miejscowości: Gorzeń, Zawadka, Choczniak, Jaroszowice, Roków, Babica, Stanisław Górny. Linie te kursują w dni powszednie oraz soboty.

Gmina Andrychów również uruchomiła 9 lokalnych linii. Pojazdy kursują do miejscowości: Roczyny, Brzezinka, Targanice, Nawieśnica, Bołęcina, Rzyki, Zagórnik, Inwałd oraz po samym Andrychowcu (linia 1).

Ponadto, Gmina Andrychów zawarła porozumienie z Beskidzkim Związkiem Powiatowo – Gminnym w siedzibą w Bielsku Białej w sprawie powierzenia zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego. W ramach tego porozumienia uruchomiono trzy linie:

- linia 110: Bielsko – Biała D.A. – Andrychów D.A. przez Kęty D.A.
- linia 140: Kęty Basen – Andrychów D.A. przez Bulowice Sklep,
- linia 142: Kęty ZPW – Andrychów D.A. przez Czaniec Centrum.

W Gminie Lanckorona przewozy realizuje firma Godzik Mariusz MG-BUS na trasach Skawinki Remiza – Lanckorona – Brody Mielecki oraz Lanckorona

Centrum – Jastrzębia – Izdebnik – Lanckorona. Przewozy są realizowane w dni powszednie oraz dni wolne.

Gmina Wieprz uruchomiła 5 lokalnych linii kursujących na trasach:

Linia 1: Wieprz Granica Andrychowa – Nidek Skrzyżowanie – Wieprz Mleczarnia – Wieprz Granica,

Linia 2: Wieprz Granica Andrychowa – Nidek Czerwianki – Wieprz Granica Andrychowa

Linia 3: Wieprz Bania – Wieprz Górka – Gierałtowice Granica,

Linia 4: Wieprz Granica – Przybradz Matusiak – Przybradz Krzyż – Frydrychowice Sklep,

Linia 5: Wieprz Granica – Gierałtowice – Przybradz – Frydrychowice Dwór.

Gmina Tomice organizuje przewozy gminne na dwóch liniach: Tomice – Radocza – Tomice oraz Tomice – Lgota – Tomice.

### 3.2. Transport kolejowy w Powiecie Wadowickim

Przez Powiat Wadowicki przebiegają trzy linie kolejowe (przewóz osób):

- linia nr 94: Kraków Płaszów – Oświęcim (na terenie powiatu odcinek Brzeźnica – Spytkowice)
- linia 117: Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Bielsko Biała (na terenie powiatu odcinek Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Wadowice – Andrychów Górnica),
- linia 97: Skawina – Żywiec (na terenie powiatu odcinek Podolany – Stryszów).

Aktualnie na linii nr 94 nie odbywa się regularny ruch pasażerski. Jedynie w okresie wakacyjnym uruchamiana jest jedna para pociągów kursujących z Krakowa do Zatora, w celu dowozu klientów parku rozrywki Energylandia.

Ze względu na trwającą przebudowę linii kolejowej w kierunku Zakopanego, ruch na linii 97 przywracany jest wyłącznie w sezonie letnim oraz w czasie ferii świąteczno – zimowych.

W związku z powyższym przeanalizowano wyłącznie kolejową ofertę przewozową

na linii nr 117. W tabeli 3.1 przedstawiono obowiązującą kolejową ofertę przewozową wg stanu na dzień 20.04.2022 roku:

**TABELA 3.1 KOLEJOWA OFERTA PRZEWOZOWA NA STACJI WADOWICE**

Kierunek	Godzina odjazdu	Dni kursowania	Operator
Bielsko Biała Główna	4:30	codziennie	Polregio S.A.
Bielsko Biała Główna	5:58	codziennie	Polregio S.A.
Bielsko Biała Główna	7:23	codziennie	Polregio S.A.
Bielsko Biała Główna	12:08	codziennie	Polregio S.A.
Bielsko Biała Główna	15:16	codziennie	Polregio S.A.
Bielsko Biała Główna	20:29	codziennie	Polregio S.A.
Kraków Podgórze	4:39	codziennie	Polregio S.A.
Kraków Podgórze	7:48	codziennie	Polregio S.A.
Kraków Podgórze	9:40	codziennie	Polregio S.A.
Kraków Główny	12:52	codziennie	Polregio S.A.
Kraków Główny	16:03	codziennie	Polregio S.A.
Kraków Bonarka	18:31	codziennie	Polregio S.A.
Kraków Główny	20:20	codziennie	Polregio S.A.

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE ROZKŁADU KOLEJOWEGO PLK

Wadowice obsługiwane są wyłącznie przez pociągi zamawiane przez Województwo Małopolskie, które obsługuje operator kolejowy Polregio S.A. Obecnie ze względu na prowadzone modernizacje infrastruktury kolejowej, kursuje zastępcza komunikacja autobusowa.

Nie zmienia to jednak faktu, że oferta kolejowa nie zaspokaja potrzeb nawet w minimalnym zakresie. W ciągu całego dnia realizowanych jest tylko 13 połączeń kolejowych (6 w kierunku Bielska Białej oraz 7 w kierunku Krakowa). Taka oferta nie zachęca do korzystania w codziennych podróżach z transportu kolejowego. Ciężko bowiem uznać kilka kursów w ciągu dnia za ofertę dostosowaną do potrzeb mieszkańców.

Dzięki linii kolejowej prowadzącej z Kalwarii Zebrzydowskiej przez Wadowice do Andrychowa, część przewozów na terenie Powiatu Wadowickiego mogłaby odbywać się przy wykorzystaniu potencjału kolei. Zaleca się, aby Powiat Wadowicki interweniował u organizatora przewozów kolejowych, tj. w Województwie Małopolskim o zwiększenie oferty przewozowej na ww. linii oraz o przywrócenie ruchu pasażerskiego na linii kolejowej łączącej Skawinę ze Spytkowicami.

### 3.3. Transport lotniczy

Na terenie objętym Planem Transportowym nie znajduje się żadne duże lotnisko. Najbliższymi portami lotniczymi są Kraków – Balice (Krakow Airport) oddalone ok. 50 km od Wadowic oraz Katowice – Pyrzowice oddalone ok. 100 km od stolicy Powiatu Wadowickiego.

Natomiast w Choczni przy ul. Kościuszki zlokalizowane niewielkie lotnisko/lądowisko, które umożliwia loty komercyjne.

### 3.4. Liczba przewiezionych pasażerów w transporcie drogowym

Liczbę przewożonych pasażerów oszacowano na podstawie udostępnionych danych. Niestety dane są bardzo okrojone, co powoduje trudność na ich podstawie w oszacowaniu popytu na usługi transportu zbiorowego. Lepszej oceny popytu można dokonać na podstawie badania ankietowego, która przedstawiona jest w kolejnych rozdziału Planu Transportowego.

W gminie Wieprz w roku 2021 (czyli nadal jeszcze roku pandemicznym) liniami uruchamianymi przez gminę (linie nr 1, 2, 3, 4 oraz 5) podróżowało łącznie ok. **57 000 pasażerów**. Największym zainteresowaniem pasażerów cieszyła się linia nr 5 (Wieprz Granica – Gierałtowiec – Przybradz – Frydrychowice Dwór), z której skorzystało ok. 20 000 pasażerów.

Na podstawie danych udostępnionych przez Powiat Wadowicki, na poszczególnych liniach komunikacyjnych, łącznie w miesiącach wrzesień – grudzień 2021 roku przewieziono następującą liczbę pasażerów:

- na linii Wadowice – Miejsce – Wadowice przez przewoźnika Prywatny Przewóz Osób i Towarów Mieczysław Byrski – ok. **11 100** pasażerów (dane za 3 ostatnie miesiące roku),
- na linii Wadowice – Spytkowice – Wadowice przez przewoźnika Prywatny Przewóz Osób i Towarów Mieczysław Byrski – ok. **8 100** pasażerów (dane za 3 ostatnie miesiące roku),
- na linii Frydrychowice – Tomice - Frydrychowice przez przewoźnika PKS w Pszczynie – ok. **5 900** pasażerów,
- na linii Wadowice – Ryczów – Chrzastowice przez przewoźnika Józef Skubis BAKO – ok. **4 800** pasażerów,

- na linii Wadowice – Jaszczurowa przez przewoźnika Trans G.K. Golba Krzysztof – ok. **4 500** pasażerów (w chwili obecnej linia jest zawieszona),
- na linii Wadowice – Brzeźnica – Wadowice przez przewoźnika Przewóz Osób MAKBUS Kazimierz Makuch – ok. **2 600** pasażerów,
- na linii Wadowice – Wysoka – Kępki – Kalwaria Zebrzydowska przez przewoźnika MG BUS Mariusz Godzik – ok. **2 600** pasażerów,
- na linii Skawinki – Kalwaria Zebrzydowska przez przewoźnika MG BUS Mariusz Godzik – ok. **2 600** pasażerów,
- na linii Wadowice – Inwałd Kościół przez przewoźnika PKS w Pszczynie – ok. **2 400** pasażerów (dane za IX, X, XI),
- na linii Wadowice – Wysoka – Kalwaria Zebrzydowska przez przewoźnika MG BUS Mariusz Godzik – ok. **2 300** pasażerów,
- na linii Wadowice – Kalwaria – Lanckorona przez przewoźnika Grażyna Chachuła – ok. **2 200** pasażerów,
- na linii Wadowice – Radocza – Wadowice przez przewoźnika Józef Skubis BAKO – ok. **1 900** pasażerów,
- na linii Wadowice – Tomice – Lgota przez przewoźnika Grażyna Chachuła – ok. **1 450** pasażerów (dane za IX, X, XI),
- na linii Frydrychowice – Przybradz - Wadowice przez przewoźnika PKS w Pszczynie – ok. **950** pasażerów (dane za IX, X, XI),
- na linii Wadowice – Frydrychowice – Tomice przez przewoźnika PKS w Pszczynie – ok. **800** pasażerów (dane za IX, X, XI),
- na linii Wadowice – Tomice - Wadowice przez przewoźnika PKS w Pszczynie – ok. **750** pasażerów (dane za IX, X, XI),
- na linii Wadowice – Frydrychowice – Wadowice przez przewoźnika PKS w Pszczynie – ok. **700** pasażerów (dane za IX, X, XI),
- na linii Wadowice – Klecza Dolna przez przewoźnika PKS w Pszczynie – ok. **450** pasażerów,
- na linii Wadowice – Tomice przez przewoźnika PKS w Pszczynie – ok. **320** pasażerów (dane za XI, XII),
- na linii Wadowice – Barwałd – Kalwaria Zebrzydowska przez przewoźnika Józef Wątroba BESKID BUS – ok. **300** pasażerów,
- na linii Barwałd Górny – Kaczyna Dom Strażaka przez przewoźnika PKS w Pszczynie – ok. **280** pasażerów (dane za IX, X, XI),
- na linii Wadowice – Kalwaria – Jastrzębia przez przewoźnika Grażyna Chachuła – ok. **250** pasażerów,

- na linii Wadowice – Stryśków – Kalwaria Zebrzydowska przez przewoźnika Józef Skubis BAKO – ok. **50** pasażerów (linia od października zawieszona).

Szacując, że pasażerowie w powyższej liczbie również byli przewożeni w pozostałych miesiącach 2021 roku, należy przyjąć, że w całym roku 2021 ww. liniami zostało przewiezionych ok. **190 000 pasażerów**.

Jeżeli założyć, że w okresie wakacyjnym, ferii zimowych oraz szkolnych przerw świątecznych liczba pasażerów jest mniejsza o ok. 30 %, wówczas należy przyjąć, że w roku 2021 roku na ww. liniach zostało przewiezionych ok. **170 000 pasażerów**.

Niestety nie są dostępne dane o liczbie przewiezionych pasażerów na linii Andrychów – Wadowice. Dziwi natomiast fakt, że linia Wadowice – Jaszczurowa, z której w ciągu 4 ostatnich miesięcy 2021 roku skorzystało ok. 4 500 pasażerów, jest obecnie zawieszona. Zasadnym wydaje się przywrócenie jej funkcjonowania.

## 4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu Wadowickiego

### 4.1. Prognoza ruchu w wariantach pasywnym i aktywnym

Głównymi czynnikami zachęcającymi pasażerów do zmiany swoich zachowań transportowych i częstszego wyboru transportu publicznego są:

- zwiększanie częstotliwości kursowania linii lub tworzenie nowych linii na ciągach, które cieszą się największą popularnością wśród pasażerów,
- integracja różnych środków transportu (p.. rozkładowe skomunikowania linii uruchamianych przez Powiat Wadowicki z pojazdami innych przewoźników, a także kolei). Należy rozważyć uruchomienie nowych linii (propozycja 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).

Działania te istotnie wpływają na zachęcenie mieszkańców, którzy nie wybierali transportu zbiorowego do swoich codziennych, obligatoryjnych podróży. Wszystkie wymienione wyżej aspekty mają kluczowy wpływ na wybór środka transportu przez podróżujących.

Kolejnym istotnym czynnikiem jest pewność odbycia podróży, czyli tzw. niezawodność. Osoby korzystające z transportu zbiorowego muszą mieć pewność, że dotrą do celu. Jeżeli ktoś, raz, drugi czy kolejny raz doświadczy, że zaplanowany w rozkładzie jazdy kurs z jakiegoś powodu nie jest realizowany, szybko się zniechęci do korzystania z transportu publicznego i trudno będzie go przekonać, aby ponownie do niego wrócił.

Część z ww. aspektów jest subiektywna i trudna do zmierzenia. Dla jednej osoby istotny będzie komfort podróży i tabor, którym się porusza, dla drugiej

istotniejsza będzie integracja taryfowa. Dlatego też, niezmiernie ważne jest dążenie do podnoszenia jakości świadczonych usług na wszystkich ww. płaszczyznach.

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

- pasywnym – zakładającym utrzymanie obecnie panujących warunków podróży transportem zbiorowym;
- aktywnym – którego główną determinantą jest podnoszenie zarówno wielkości jak i jakości świadczonych usług przewozowych poprzez poprawę dostępności transportu zbiorowego, zwiększanie oferty przewozowej poprzez zwiększanie częstotliwości kursowania, integrację z innymi środkami transportu, integrację taryfowo-biletową oraz poprawę komfortu podróży, w tym utrzymanie dotychczasowych przewozów oraz uruchomienie nowych połączeń o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Powiat Wadowicki, Województwo Małopolskie oraz jednostki samorządowe niższego szczebla.

Organizator będzie podejmował działania w celu realizacji wariantu aktywnego. W okresie obowiązywania Planu prognozuje się, że spadek liczby podróży realizowanych publicznym transportem zbiorowym nie będzie znaczący lub zahamuje się (przy ustabilizowaniu sytuacji związanej z ogólnoswiatową pandemią koronawirusa). Konieczne tutaj będą działania ze strony powiatu i gmin należących do powiatu w zakresie promocji publicznego transportu zbiorowego na obszarze Planu Transportowego. Wszystkie zmiany i udogodnienia (nowe połączenia, wymiana taboru, poprawa infrastruktury) powinny być odpowiednio nagłaśniane tak, aby mieszkańcy mogli się dowiedzieć, że transport zbiorowy w obszarze staje się coraz bardziej atrakcyjny.

Nie bez znaczenia jest tutaj także ciągłe uświadamianie mieszkańców i zapoznanie ich z zaletami, wynikającymi z rozwoju zrównoważonego systemu transportu zbiorowego.

Należy podkreślić, że wariant aktywny nie będzie możliwy, jeśli nie podejmie się działań zwiększających dostępności do zewnętrznych źródeł finansowania (np. dotacje unijne), które umożliwią np. poprawę infrastruktury przystankowej. Bez ciągłych działań na rzecz poprawy jakości i dostępności transportu zbiorowego przewiduje się, że będzie realizował się wariant pasywny.

Organizator publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Wadowickim będzie podejmował działania związane ze zwiększeniem dostępności i bezpośredniości połączeń, w odpowiedzi na zapotrzebowanie mieszkańców, gdy środki finansowe gmin wchodzących w skład powiatu będą na to pozwalać.

W celu realizacji kwestii dotyczących zarządzania transportem publicznym, integracji instytucjonalnej i taryfowej, ofert przewozowych, informacji pasażerskiej, planowania podróży, popularyzacji transportu publicznego Powiat Wadowicki nawiąże współpracę z Województwem Małopolskim, w celu przystąpienia do projektu systemu Małopolska Karta Aglomeracyjna (MKA) – nowoczesnego systemu zarządzania transportem, który oferuje dostęp do oferty przewozowej na terenie Województwa Małopolskiego w zakresie przewozów kolejowych, drogowych i miejskiego transportu publicznego w jednostkach samorządu terytorialnego, które podpisały stosowne porozumienia z Województwem Małopolskim. Rekomenduje się także przystąpienie do systemu MKA wszystkich gmin, na terenie powiatu wadowickiego, które organizują transport publiczny, a także tych, które aktualnie wydają tylko zezwolenia na wykonywanie transportu regularnego.

#### 4.2. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

Obiekty użyteczności publicznej, czyli budynki przeznaczone dla publicznej administracji, oświaty, nauki, szkolnictwa wyższego, kultury, handlu, turystyki, obsługi bankowej, opieki zdrowotnej, gastronomii, turystyki, sportu są bez wątpienia istotnymi i popularnymi generatorami ruchu. Ze względu na funkcje, jakie pełnią wyżej wymienione obiekty, definiuje się naturę realizowanych do nich podróży. Miejsca pracy, czy miejsca, gdzie uczniowie i studenci się uczą generują ruch w cyklu codziennym, przemieszczenie odbywa się o konkretnych porach i po określonym odcinku drogi. Te podróże nazywamy podróżami obligatoryjnymi. Podróże nieregularne w różnych porach przemieszczania się charakteryzują przewozy związane z życiem towarzyskim, kulturą, ochroną zdrowia, zakupami oraz sprawami administracyjnymi. Te podróże nazywamy podróżami fakultatywnymi.

### 4.2.1. Urzędy i instytucje publiczne

Jedną z głównych grup generujących ruch są urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne, mające swoje siedziby na terenie poszczególnych gmin Powiatu Wadowickiego znajdujących się w obszarze niniejszego Planu Transportowego. Wykaz ważniejszych instytucji (urzędów) znajduje się w tabeli 4.1.

**TABELA 4.1 URZĘDY I INSTYTUCJE PUBLICZNE W POWIECIE WADOWICKIM**

<b>Nazwa</b>	<b>Adres</b>
Starostwo Powiatowe	Stefana Batorego 2, 34-100 Wadowice
Urząd Skarbowy w Wadowicach	Legionów 22, 34-100 Wadowice
Urząd Miejski Andrychów	Rynek 15, 34-120 Andrychów
Urząd Miasta Kalwaria Zebrzydowska	Adama Mickiewicza 7, 34-130 Kalwaria Zebrzydowska
Urząd Miejski Wadowice	plac Jana Pawła II 23, 34-100 Wadowice
Urząd Gminy Brzeźnica	Krakowska 109, 34-114 Brzeźnica
Urząd Gminy Lanckorona	Krakowska 8, 34-143 Lanckorona
Urząd Gminy Mucharz	34-106 Mucharz; 226, 34-106
Urząd Gminy Spytkowice	Zamkowa 12, 34-116 Spytkowice
Urząd Gminy Stryszów	Stryszów 149, 34-146 Stryszów
Urząd Gminy Tomice	Wadowicka 51, 34-100 Tomice
Urząd Gminy Wieprz	Centralna 5, 34-122 Wieprz
Prokuratura Rejonowa w Wadowicach	Żwirki i Wigury 9, 34-100 Wadowice
Sąd Rejonowy w Wadowicach	Żwirki i Wigury 9, 34-100 Wadowice
Powiatowy Urząd Pracy	Adama Mickiewicza 27, 34-100 Wadowice
ZUS Inspektorat w Wadowicach	Teatralna 3, 34-100 Wadowice
Urząd Celný (Nowy Targ) filia Andrychów	Przemysłowa 8, 34-120 Andrychów
Komenda Powiatowa Policji	Marszałka Józefa Piłsudskiego 37, 34-100 Wadowice
Zespół Zakładów Opieki Zdrowotnej w Wadowicach	Karmelicka 5, 34-100 Wadowice
Powiatowy Urząd Pracy w Wadowicach	ul. Mickiewicza 27, 34-100 Wadowice
Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Wadowicach	ul. Mickiewicza 15, 34-100 Wadowice

*Źródło: opracowanie własne*

### 4.2.2. Placówki oświatowe i naukowe

Tabela 4.2 przedstawia spis placówek oświatowych na terenie Powiatu Wadowickiego.

TABELA 4.2 PLACÓWKI OŚWIATOWE NA TERENIE POWIATU WADOWICKIEGO

Lp	Nazwa i adres	Typ szkoły
1	Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego Nr 1 w Wadowicach ul. Wojska Polskiego 13 34-100 Wadowice	Branżowa Szkoła I i II Stopnia Nr 2 im. ks. prof. J. Tischnera
		Technikum Nr 2 im. ks. prof. Józefa Tischnera
		III Liceum Ogólnokształcące im. ks. prof. Józefa Tischnera
		Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych
		Centrum Kształcenia Zawodowego Nr I
2	Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego Nr 2 w Wadowicach ul. Zegadłowicza 36 34-100 Wadowice	Branżowa Szkoła I Stopnia Nr 1 im. ks. Stanisława Staszica
		Technikum Nr 1 im. ks. Stanisława Staszica
		II Liceum Ogólnokształcące im. ks. Stanisława Staszica
		Szkoła Policealna Nr 1 im. ks. Stanisława Staszica
		Centrum Kształcenia Zawodowego Nr 2
3	I Liceum Ogólnokształcące im. Marcina Wadowity w Wadowicach ul. Mickiewicza 16 34-100 Wadowice	I Liceum Ogólnokształcące
4	Zespół Szkół Centrum Kształcenia Ustawicznego im. św. Jana Pawła II w Radocy ul. Dworska 8 34-100 Radocza	Branżowa Szkoła I i II Stopnia
		Technikum i Liceum Ogólnokształcące
		Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych
		Szkoła Policealna
5	I Liceum Ogólnokształcące im. Marii Skłodowskiej -Curie w Andrychowie ul. F. Pachla 16 34-120 Andrychów	I Liceum Ogólnokształcące
6	Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Andrychowie ul. Starowiejska 22a 34-120 Andrychów	Branżowa Szkoła I Stopnia im. prof. Tadeusza Kotarbińskiego
		Technikum Nr 1 im. prof. Tadeusza Kotarbińskiego
		II Liceum Ogólnokształcące
		II Liceum Ogólnokształcące dla dorosłych
		Centrum Kształcenia Zawodowego
7	Zespół Szkół Nr 2 im. św. Jadwigi Królowej w Andrychowie ul. Stefana Batorego 9 34-120 Andrychów	Branżowa Szkoła I Stopnia Nr 2
		Technikum Nr 2
		I Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych
		Szkoła Policealna i Branżowa Szkoła I Stopnia nr 1
8	Zespół Szkół im. Komisji Edukacji Narodowej w Kalwarii Zeb. al. Jana Pawła II 3 34-130 Kalwaria Zebrzydowska	Technikum i II Liceum Ogólnokształcące
		Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych
		Szkoła Policealna
9	Zespół Szkół i Placówek Oświatowych im. Mikołaja Kopernika w Kalwarii Zebrzydowskiej ul. Mickiewicza 9	I Liceum Ogólnokształcące
		Ognisko Pracy Pozaszkolnej
10	Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Kaczynie Kaczyna 50 34-123 Chocznia	Szkoła Podstawowa Specjalna w Kaczynie ze Specjalną Szkołą Filialną w Kętach
		Szkoła Specjalna Przystosowująca do Pracy w Kaczynie ze Specjalną Szkołą Filialną w Kętach
11	Zespół Szkół Specjalnych w Wadowicach ul. Zegadłowicza 36 34-100 Wadowic	Szkoła Podstawowa Specjalna Nr 6
		Branżowa Szkoła Specjalna I Stopnia Nr 4
12	Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Kalwarii Zebrzydowskiej ul. Niemczynowskiego 1	Szkoła Podstawowa Specjalna Nr 2
		Szkoła Specjalna Przystosowująca do Pracy
13	Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna ul. Emilii i Karola Wojtyłów 16	
14	Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna ul. Metalowców 10, 34-120 Andrychów	

Źródło: opracowanie własne

### 4.2.3. Pozostałe obiekty będące generatorem ruchu

Tabela 4.3 przedstawia spis pozostałych obiektów będących generatorami ruchu w Powiecie Wadowickim.

**TABELA 4.3 POZOSTAŁE OBIEKTY BĘDĄCE GENERATORAMI RUCHU W POWIECIE WADOWICKIM**

Lp	Nazwa	Adres
1	Muzeum Dom Rodzinny Ojca Świętego Jana Pawła II w Wadowicach	Kościelna 7, 34-100 Wadowice
2	Dwór w Stryszowie	Stryszów 508, 34-146 Stryszów
3	Muzeum Historyczno-Etnograficzne w Andrychowie	Podgórska 3, 34-120 Andrychów
4	Sanktuarium Pasyjno - Maryjne	Bernardyńska 46, 34-130 Kalwaria Zebrzydowska
5	Bazylika Wadowice	plac Jana Pawła II 1, 34-100 Wadowice
6	Kościół św. Piotra Apostoła w Wadowicach	aleja Matki Bożej Fatimskiej 90, 34-100 Wadowice
7	Kościół Narodzin św. Jana Chrzciciela w Lanckoronie	św. Jana, 34-143 Lanckorona
8	Sanktuarium pw. Św. Józefa	Karmelicka 22, 34-100 Wadowice
9	Kryta Pływalnia Delfin	Wincentego Bałysa 1, 34-100 Wadowice
10	Basen Centrum Kultury i Wypoczynku	Aleja Adama Wietrznego 7, 34-120 Andrychów
11	Wyciąg Narciarski Czarny Grón	Osiedle Praciaki 91, 34 - 125 Rzyki
12	Kocierz Hotel SPA	ul. Beskidzka 206, 34-120 Targanice
13	Park Miniatur w Inwałdzie	ul. Wadowicka 169, 34 - 120 Inwałd
14	Galeria Andrychów	ul. Krakowska 146 E, 34 - 120 Andrychów

*Źródło: opracowanie własne*

### 4.3. Badania ankietowe z mieszkańcami Powiatu Wadowickiego

W kwietniu 2022 roku, zostały przeprowadzone metodą wywiadu telefonicznego badania ankietowe z mieszkańcami Powiatu Wadowickiego. Badanie wykonano na próbie 500 mieszkańców powiatu. Objęło ono mieszkańców wszystkich gmin w Powiecie Wadowickim.

Celem badania ankietowego było określenie zapotrzebowania na uruchomienie nowych linii autobusowych użyteczności publicznej. Ponadto, formularz ankietowy zawierał pytania dotyczące wyboru środka transportu w codziennych podróżach oraz pytania o czynniki skłaniające do zmiany środka transportu na autobus lub pociąg. W formularzu znalazło się także pytanie otwarte - jakie działania powinien podejmować powiat na rzecz poprawy jego funkcjonowania.

Ponadto, zapytania dotyczące zapotrzebowania na przewozy zostały przesłane także do urzędów wszystkich gmin Powiatu Wadowickiego.

### 4.3.1. Formularz badania ankietowego

Formularz badania ankietowego stanowi załącznik do niniejszego Planu Transportowego i znajduje się na jego końcu.

### 4.3.2. Wyniki badania ankietowego

Wyniki badania ankietowego zostały przedstawione:

- wyniki dotyczące zapotrzebowania na uruchomienie nowych linii w podrozdziale 5.1 Linie autobusowe,
- wyniki dotyczące wyboru środka transportu i koniecznych działań na rzecz poprawy transportu zbiorowego na terenie Powiatu Wadowickiego w podrozdziale 7.1 Wyniki badań ankietowych dotyczących wyboru środka transportu przeprowadzonych w ramach prac na Planem.

## 4.4. Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu Wadowickiego w zależności od czasu ich występowania

### 4.4.1. Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia

Biorąc pod uwagę cały tydzień, potrzeby transportowe mieszkańców Powiatu Wadowickiego są odmienne w zależności od typu dnia tygodnia. Dni powszednie, od poniedziałku do piątku charakteryzują się dużo większą ruchliwością mieszkańców. W tych dniach mieszkańcy jeżdżą ze swoich domów do obiektów, gdzie podejmują pracę czy naukę. Te podróże są podróżami obligatoryjnymi, które są wykonywane codziennie i o podobnych porach dnia. Te podróże charakteryzują się pewnego rodzaju masowością, ponieważ godziny rozpoczęcia pracy oraz nauki w szkołach czy ich zakończenia występują o podobnych porach.

W dni wolne od pracy, a więc w soboty, niedziele i dni świąteczne potrzeby przewozowe są mniejsze oraz zupełnie inne. W te dni zdecydowanie mniej osób pracuje oraz nie odbywają się zajęcia w szkołach. W zdecydowanej większości przypadków, podróże, które się w te dni odbywają to podróże fakultatywne. Nie

obserwuje się wówczas masowych przewozów, skumulowanych w konkretnych godzinach. Charakteryzują się one tym, że są bardziej rozłożone na różne godziny w ciągu dnia. Głównymi celami przemieszczania się w tych dniach są miejsca handlu, rozrywki, a w dni świąteczne również miejsca kultu religijnego.

Ofertę przewozową w tych dniach, należy w taki sposób dostosowywać, aby mimo zmniejszonego zapotrzebowania na przewozy, umożliwić mieszkańcom skorzystanie z transportu zbiorowego. Pewność przejazdu autobusem w mniej oczywistych godzinach wpływa na zwiększenie zaufania do transportu zbiorowego i w przyszłości może zaowocować kolejnymi decyzjami o wyborze autobusu jako głównego środka transportu.

#### 4.4.2. Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia

Poszczególne dni tygodnia charakteryzują się odmiennością w potrzebach przewozowych, także w poszczególnych godzinach i porach dnia można obserwować różne zainteresowanie mieszkańców podróżami.

W związku z tym, że w dni powszednie, od poniedziałku do piątku, podróże wykonywane są głównie ze względu na pracę i naukę, można wyróżnić dwa szczyty przewozowe – poranny oraz popołudniowy. W godzinach porannych i popołudniowych obserwuje się najwięcej osób, które wykonują podróże. Pomiędzy nimi można także zaobserwować tzw. międzyszczyt, kiedy zapotrzebowanie na usługi transportowe jest mniejsze oraz wieczorny okres po popołudniowym szczycie komunikacyjnym, podczas którego również spada popyt.

Analizując dni wolne od pracy, tj. soboty, niedziele i dni świąteczne, nie widać wyraźnych szczytów komunikacyjnych. Podróże są bardziej równomiernie rozłożone. Oznacza to, że nie ma potrzeby tworzenia w wybranych godzinach szczytów komunikacyjnych, jak to ma miejsce w dni powszednie, jednak należy stworzyć w miarę atrakcyjną ofertę w godzinach, kiedy mieszkańcy się przemieszczają. W dni wolne od pracy potrzeby przewozowe mają innego charakteru. Dlatego też ważne jest, aby oferta przewozowa była dostosowana do godzin podróży mieszkańców.

#### 4.5. Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

W trakcie przystępowania do prac związanych z projektowaniem i budową infrastruktury przeznaczonej dla transportu, niezbędnym jest uwzględnianie potrzeb osób o ograniczonej mobilności ruchowej. W sposób szczególny należy wziąć pod uwagę rejony, gdzie ruch np. osób niepełnosprawnych jest większy, tj. szpitale czy przychodnie. Należy przeanalizować na ile to możliwe, które obiekty i rejony są celami podróży osób o ograniczonej mobilności. Pamiętać należy, że osoby te również korzystają z innych obiektów użyteczności publicznej czy innych instytucji publicznych.

Podczas projektowania nowej infrastruktury, w sposób szczególny należy podejmować poniższe działania:

- wyznaczać przystanki transportu zbiorowego w możliwie bliskim sąsiedztwie źródeł i celów podróży,
- dbać o ciągi piesze i możliwość dojścia do przystanków transportu zbiorowego,
- likwidować bariery znajdujące się na drodze dojścia do przystanków transportu zbiorowego,
- dostosowywać wysokości peronów przystankowych do wysokości podłogi pojazdów, które kursują w ramach transportu publicznego,
- dążyć do optymalnego pokrycia siecią transportu zbiorowego (trasy i przystanki) terenu powiatu,
- ułatwiać dojazd pojazdów do krawędzi peronów przystankowych poprzez stosowanie ich nowoczesnych konstrukcji (np. specjalnie profilowane krawężniki), szczególnie na przystankach cechujących się dużym natężeniem pasażerów,
- przystosowywać tabor dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej (szczegóły w dalszej części planu).

#### 4.6. Podsumowanie

Na obszarze Powiatu Wadowickiego, miasto Wadowice oraz Andrychów stanowią centra społeczno – gospodarcze analizowanego regionu. Rola miast Wadowice i Andrychów będzie sukcesywnie rosła. W najbliższych latach prognozuje się

utrzymanie tego trendu. Wraz z obserwowanym rozwojem miast, rosną również potrzeby przewozowe zarówno do jak i z miasta, a także podróże odbywające się wewnątrz samego miasta. W związku z tym prognozuje się, że dalej będzie obserwowane zagęszczanie ruchu przede wszystkim w rejonie centrum miasta. Należy dążyć do jak najlepszego zaspokojenia potrzeb transportowych mieszkańców. Organizator musi stale obserwować potrzeby oraz zachowania transportowe mieszkańców, w celu takiego kształtowania oferty przewozowej, aby minimalizować zwiększanie się ruchu samochodowego. Pozwoli to na zatrzymanie obecnych pasażerów transportu zbiorowego oraz umożliwi pozyskanie nowych.

Występuje duże zapotrzebowanie na przewozy pomiędzy tymi właśnie największymi ośrodkami Powiatu Wadowickiego.

Priorytetowo należy potraktować kwestię kierowania do ruchu nowoczesnego i ekologicznego taboru autobusowego. Należy dostosować ofertę przewozową do występujących potrzeb, aby ciągle polepszać odbiór i wizerunek transportu zbiorowego wśród mieszkańców. Należy również rozważyć zwiększenie liczby kursów w godzinach szczytu komunikacyjnego oraz uruchomienie nowych linii. Należy pamiętać o podnoszeniu jakości i atrakcyjności transportu zbiorowego w kontekście alternatywy dla transportu indywidualnego. Należy tutaj także pamiętać o rozbudowie infrastruktury rowerowej, która także stanowić powinna atrakcyjną alternatywę dla podróży samochodem.

## 5. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

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

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

System publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Wadowickiego funkcjonował będzie na podstawie następujących zasad:

- na terenie Powiatu Wadowickiego zostaną utrzymane dotychczas funkcjonujące komercyjne linie autobusowe, dla których zezwolenia wydaje Starosta Wadowicki,
- planowanie oferty przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie się odbywało na podstawie badania potrzeb przewozowych mieszkańców,
- uruchomienie nowych linii transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej będzie możliwe, gdy warunki finansowe Powiatu Wadowickiego oraz gmin powiatu, będą pozwalały na pokrycie kosztów ich funkcjonowania.

Linie komunikacyjne, na których będą wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej nie muszą być ujęte w planie transportowym (art. 24 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym). Podstawą realizowania takich przewozów będą porozumienia międzygminne regulujące istotne elementy związane z uruchomieniem takich linii.

## 5.1. Linie autobusowe

System publicznego transportu zbiorowego, którego Organizatorem będzie Powiat Wadowicki, zostanie stworzony w oparciu o zasadę komplementarności z usługami publicznymi organizowanymi przez inne jednostki samorządu terytorialnego, w tym przede wszystkim Województwo Małopolskie oraz gminy Powiatu Wadowickiego.

Podejmowane działania będą zmierzać do uzyskania efektu skali i w możliwie największym stopniu integracji poszczególnych podsystemów transportowych, w celu stworzenia kompleksowej oferty dla pasażerów. W celu realizacji tego postulatu Powiat Wadowicki przystąpi do projektu systemu Małopolska Karta Aglomeracyjna (MKA).

W przypadku sprzyjającej sytuacji gospodarczej i zahamowaniu sytuacji pandemii wirusa COVID19, Organizator transportu zbiorowego samodzielnie lub w porozumieniu z Gminami, po których planowany jest przebieg linii transportu o charakterze użyteczności publicznej może uruchomić nowe linie komunikacyjne.

Decyzje o uruchomieniu nowych linii komunikacyjnych muszą być poparte szczegółowym rozeznaniem zapotrzebowania na przewozy transportem zbiorowym, a także możliwościami finansowymi Powiatu Wadowickiego oraz gmin wchodzących w jego skład.

Plan transportowy zakłada, że w okresie jego realizacji będą regularnie prowadzone obserwacje liczby pasażerów korzystających z poszczególnych linii oraz będzie prowadzona analityka danych otrzymywanych z systemu MKA. Jeżeli zachodzić będzie konieczność dostosowania oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb pasażerów, w uzasadnionych przypadkach, może nastąpić modyfikacja tras przebiegu poszczególnych linii komunikacyjnych, uruchomienie linii w skróconej bądź wydłużonej relacji, nieuruchamianie linii lub zaprzestanie świadczenia usług.

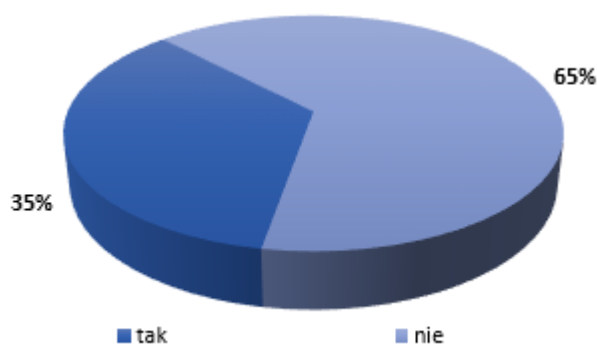
W ramach podnoszenia atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego, zaleca się, aby w miarę posiadanych środków finansowych uruchomić nowe linie autobusowe, których organizatorem będzie Powiat Wadowicki. W tym celu

Powiat Wadowicki zawrze stosowne porozumienia w gminami, które umożliwią uruchomienie nowych linii.

### 5.1.1. Wyniki badania ankietowego dotyczącego potrzeby uruchomienia nowych linii w ramach prac nad Planem

Na potrzeby niniejszego Planu Transportowego przeprowadzono badanie ankietowe na temat potrzeby uruchomienia nowych autobusowych linii użyteczności publicznej na terenie Powiatu Wadowickiego.

Na poniższym rysunku przedstawiono odpowiedzi na pytanie: *Czy uważa Pan / Pani, że istnieje potrzeba uruchomienia nowej linii autobusowej użyteczności publicznej na terenie miasta, gminy, powiatu?*

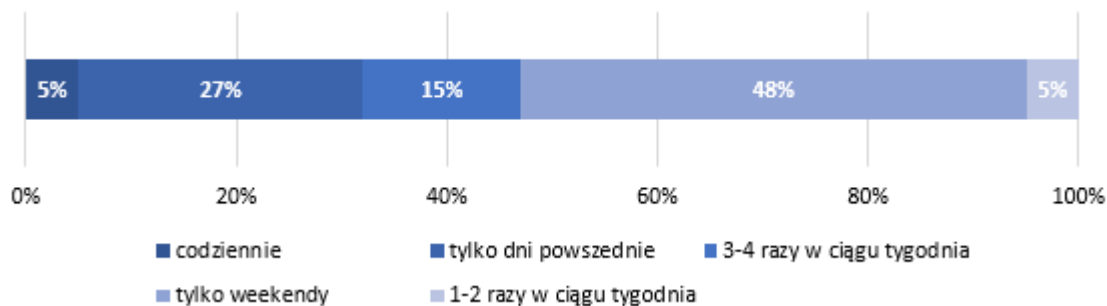


**RYSUNEK 5.1 ODPOWIEDZI NA PYTANIE CZY JEST POTRZEBA URUCHOMIENIA NOWEJ LINII**

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE

Na potrzebę uruchomienia nowej linii autobusowej użyteczności publicznej wskazało 35 % badanych. Osoby, które wskazały, że są zainteresowane uruchomieniem nowej linii autobusowej użyteczności publicznej na terenie miasta, gminy lub Powiatu Wadowickiego zostały poproszone o wskazanie na jakiej trasie, w jakich dniach, godzinach oraz z jaką częstotliwością powinna kursować, o czym w dalszej części Planu.

Wśród osób, które wskazały na potrzebę utworzenia nowej linii, aż 94 % zadeklarowało chęć korzystania z niej. Na kolejnym rysunku przedstawiono jak często potencjalni pasażerowie korzystaliby z nowej linii.



**RYСУNEK 5.2 POTENCJALNA CZĘSTOTLIWOŚĆ KORZYSTANIA Z NOWEJ LINII**

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE

Prawie połowa badanych (47 %) zadeklarowała, że jeśli powstałaby nowa linia, korzystałoby z niej codziennie, w dni powszednie lub 3 – 4 razy w tygodniu. Chęć korzystania z nowej linii tylko w weekendy wskazało 48 % badanych.

W badaniu ankietowym zapytano także jakie działania powinien podejmować Powiat Wadowicki na rzecz poprawy funkcjonowania transportu.

Zdecydowana większość wszystkich biorących udział w badaniu uważa, że działania podejmowane przez powiat na rzecz poprawy funkcjonowania transportu powinny się skupić przede wszystkim budowy dróg (48 %) oraz nowych linii autobusowych (45 %). Mniej popularne odpowiedzi dotyczyły poprawy infrastruktury rowerowej (23 %) oraz nowej lokalizacji przystanków autobusowych/kolejowych.

W kategorii inne pojawiły się następujące odpowiedzi:

- poprawa jakości dróg gminnych, w tym jakości nawierzchni oraz obwodnicy i drogi krajowej nr 44,
- stworzenie/rozbudowa miejsc parkingowych, w tym budowa podziemnych parkingów,
- nowoczesny tabor (autobusy),
- lepsza organizacja ruchu w mieście,
- poprawa bezpieczeństwa,
- zakończenie remontu linii kolejowych,
- więcej połączeń weekendowych,
- większe busy.

Odpowiedzi na otwarte pytanie dotyczące działań na rzecz poprawy transportu zbiorowego na terenie Powiatu Wadowickiego jednoznacznie wskazują, że mieszkańcom zależy na uruchomieniu nowych linii oraz na zdecydowanej poprawie jakości transportu zbiorowego, tj. utworzenia większej liczby

przystanków, wprowadzenia do ruchu nowoczesnego i bardziej pojemnego taboru. Mieszkańcy zwracają także uwagę na niewykorzystywany wciąż potencjał linii kolejowych na terenie powiatu.

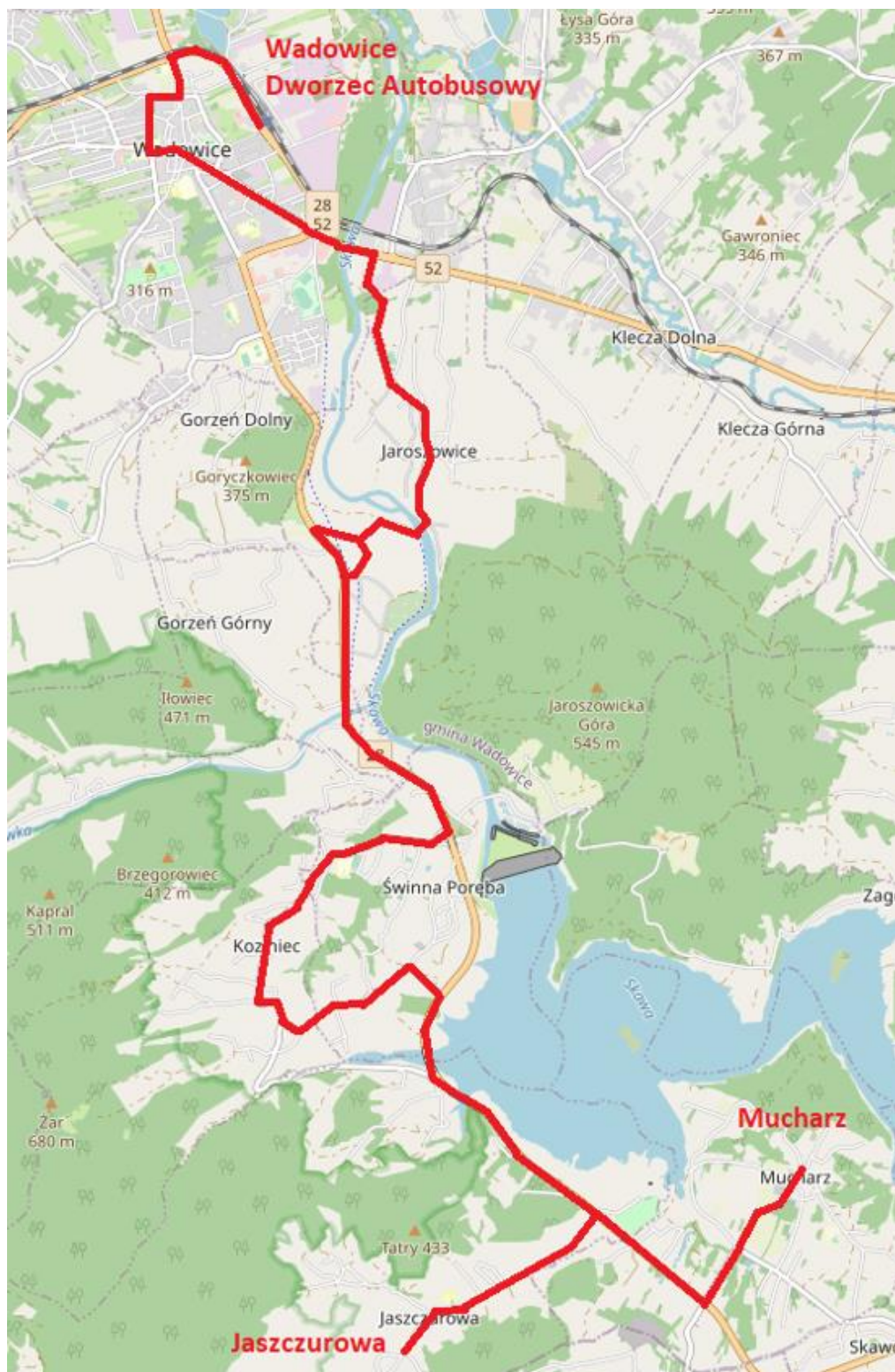
### 5.1.2. Propozycje uruchomienia nowych linii autobusowych

Oprócz badania ankietowego, w którym mieszkańcy byli pytani o potrzebę utworzenia linii autobusowych użyteczności publicznej, również do władz gmin wchodzących w skład Powiatu Wadowickiego zostały wysłane zapytania dotyczące m.in. zasadności uruchomienia nowych linii.

Analizując odpowiedzi mieszkańców oraz informacje przekazane przez urzędy gmin można wskazać potrzebę uruchomienia pięciu nowych linii autobusowych. Spośród odpowiedzi mieszkańców, którzy wskazywali marszruty linii, które wg nich należy uruchomić, odrzucono te linie, które swoim przebiegiem wykraczały poza granice Powiatu Wadowickiego. Ok. 72 % propozycji mieszkańców stanowiły linie, które kursowałyby wyłącznie w granicach Powiatu Wadowickiego. Warto tutaj zwrócić uwagę, że proponowane trasy nowych linii zaspokajają potrzeby ok. 60 % mieszkańców (na które wskazali podczas badania). Co równie ważne, na potrzebę uruchomienia zaproponowanych linii, również wskazały urzędy gmin, przez które mają przebiegać. Biorąc pod uwagę, że każda ankietowana osoba przedstawiała swoje indywidualne potrzeby, tym bardziej cieszy fakt, że uruchomienie proponowanych linii byłoby odpowiedzią na wnioski aż ok. 60 % respondentów, którzy wskazali na potrzebę uruchomienia nowych linii.

**Pierwszą linią proponowaną do uruchomienia jest linia kursująca na trasie: Wadowice Dworzec Autobusowy – przejazd przez centrum Wadowic – ulicą Lwowską, Konstytucji 3 Maja, Wenecja, przez miejscowość Jaroszowice, most Jaroszowicki do drogi krajowej nr 28, dalej przez miejscowość Świnna Poręba, Koziniec i dalej w zależności od wariantu do miejscowości Jaszczurowa oraz Mucharz.**

Na poniższym rysunku przedstawiono schemat proponowanej linii.



**RYSUNEK 5.3 SCHEMAT LINII WADOWICE – JASZCZUROWA / MUCHARZ**

ŹRÓDŁO: OPACOWANIE WŁASNE Z WYKORZYSTANIEM OPEENSTREETMAP.PL

Linia obsługiwałaby miejscowości: Wadowice, Jarosławice, Gorzeń Górny, Świnną Porębę, Koziniec, Mucharz, a także częściowo Śleszowice.

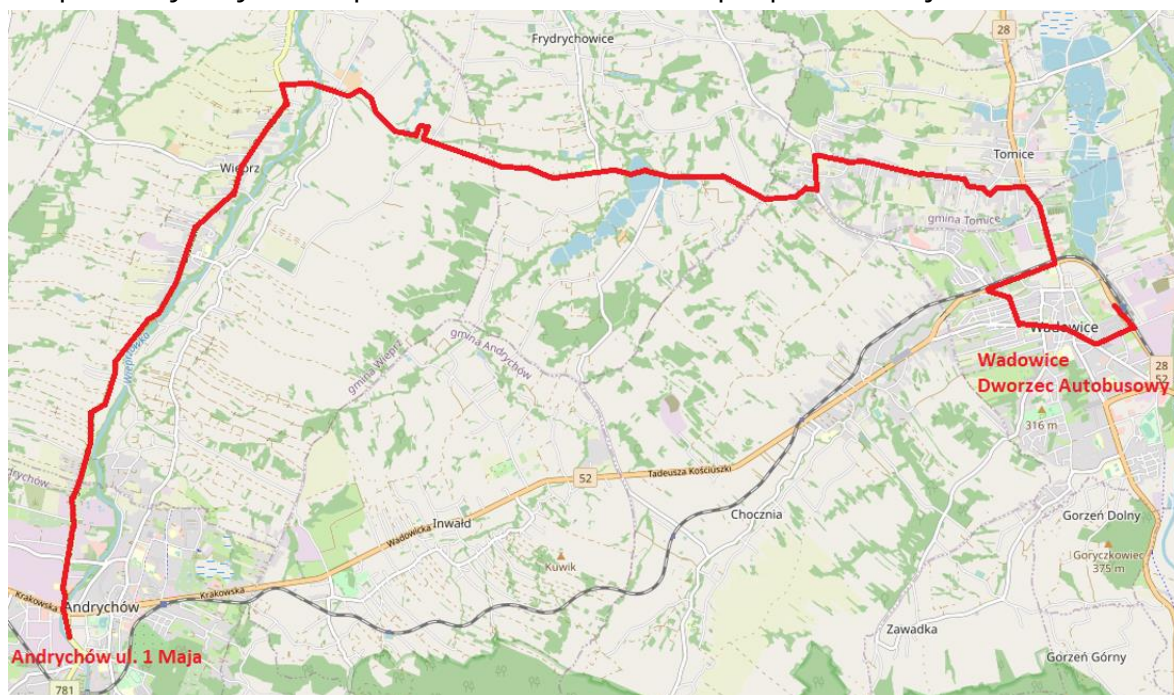
Ze względu na ograniczenie tonażowe na moście Jaroszowickim do 3,5 tony, należałoby przed uruchomieniem linii zwrócić się o dopuszczenie przejazdu większego tonażu wyłącznie dla linii uruchamianej przez Powiat Wadowicki. W sytuacji braku takiej możliwości należy rozważyć uruchomienie linii kursującej z Wadowic bezpośrednio drogą krajową nr 28 z pominięciem Jaroszowic.

Warto tutaj zwrócić uwagę, że w chwili obecnej miejscowość Jaszczurowa jest zupełnie pozbawiona dostępu do linii autobusowej lub mikrobusowej na co wskazywali mieszkańcy. Ponadto, w chwili obecnej w obrębie Jeziora Mucharskiego budowane są domki letniskowe oraz wielosezonowe, rozwija się także agroturystyka.

Mieszkańcy wskazywali na potrzebę uruchomienia linii łączącej Wadowice z Jaroszowicami oraz Wadowice ze Świnną Porębą, Kozińcem, Jaszczurową oraz Mucharzem. Proponowana linia jest odpowiedzią na te postulaty.

**Drugą proponowaną linią do uruchomienia jest linia kursująca na trasie: Wadowice Dworzec Autobusowy – przejazd przez centrum Wadowic – dalej przez Tomice – Frydrychowice (do rozważenia wjazd do centrum miejscowości) – Wieprz – Andrychów ul. 1 Maja.**

Na poniższym rysunku przedstawiono schemat proponowanej linii.



**RYSUNEK 5.4 SCHEMAT LINII WADOWICE – ANDRYCHÓW PRZEZ FRYDRYCHOWICE**

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE Z WYKORZYSTANIEM OPEENSTREETMAP.PL

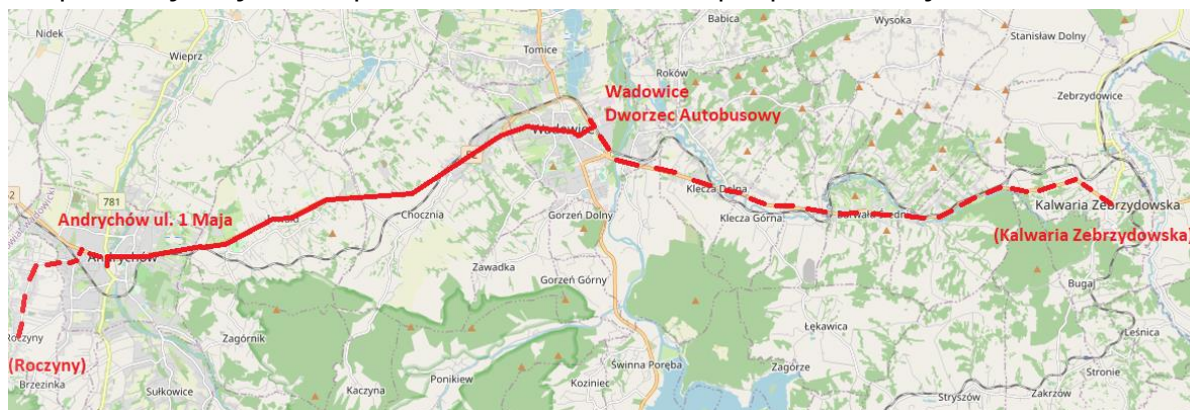
Linia obsługiwałaby miejscowości: Andrychów, Wieprz, Frydrychowice, Tomice oraz Wadowice.

Mieszkańcy oraz urzędy gmin wskazywali na potrzebę uruchomienia linii łączącej Wadowice z Tomicami, Wadowice z Wieprzem, Tomice z Andrychowem, Frydrychowice z Andrychowem oraz Wieprza z Andrychowem. Proponowana linia jest odpowiedzią na te postulaty.

Trzecią proponowaną linią do uruchomienia jest linia kursująca na trasie: **(Roczyny) – Andrychów ul. 1 Maja – ul. Krakowska – Inwałd – Chocznia – przejazd przez centrum Wadowic – Wadowice Dworzec Autobusowy – (ul. Piłsudskiego – Konstytucji 3 Maja – Klecza Dolna – Klecza Górna – Barwałd Średni – Kalwaria Zebrzydowska).**

Na trasie Andrychów – Wadowice wykonywane byłyby wszystkie kursy, natomiast od Roczyn oraz pomiędzy Wadowicami a Kalwarią Zebrzydowską wykonywane byłyby wybrane, wariantowe kursy.

Na poniższym rysunku przedstawiono schemat proponowanej linii.



**RYSUNEK 5.5 SCHEMAT LINII (ROCZYNY) – ANDRYCHÓW – WADOWICE – (KALWARIA Z.)**

ŹRÓDŁO: OPACOWANIE WŁASNE Z WYKORZYSTANIEM OPEENSTREETMAP.PL

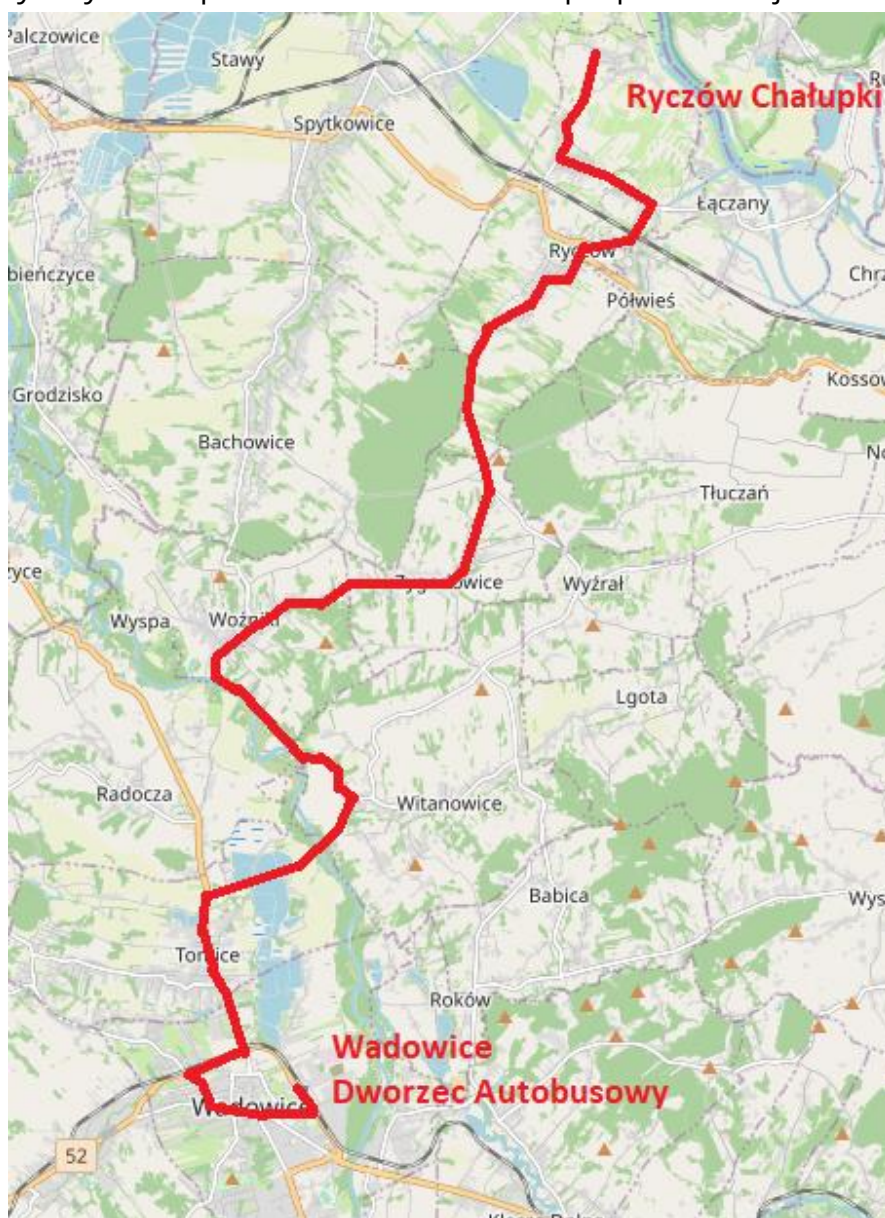
Linia obsługiwałaby miejscowości: Roczyny, Andrychów, Inwałd, Chocznię, Wadowice, Kleczę Dolną, Kleczę Górną, Barwałd Dolny, Barwałd Średni, Barwałd Górny i Kalwarię Zebrzydowską.

Mieszkańcy oraz urzędy gmin wskazywały właśnie na potrzebę uruchomienia linii łączącej Roczyny z Andrychowem oraz Wadowicami, Andrychowa z Wadowicami, Choczni z Wadowicami, Inwałdu z Andrychowem, Wadowicami i Chocznią oraz Kalwarii Zebrzydowskiej z Wadowicami i Andrychowem. Proponowana linia jest odpowiedzią na te postulaty.

Na trasie Andrychów – Wadowice kursuje już prywatny przewoźnik jednak mieszkańcy zgłaszali zawodność jego usług – brak punktualności lub nawet brak realizacji kursów.

Czwartą proponowaną linią do uruchomienia jest linia kursująca na trasie: **Wadowice Dworzec Autobusowy – przejazd przez centrum Wadowic – dalej przez Tomice – Witanowice – Woźniki – Zygodowice – Ryczów (przez przysiółki Łęg, Miasteczko, Chałupki).**

Na poniższym rysunku przedstawiono schemat proponowanej linii.



**RYСУNEK 5.6 SCHEMAT LINII WADOWICE – RYCZÓW CHAŁUPKI**

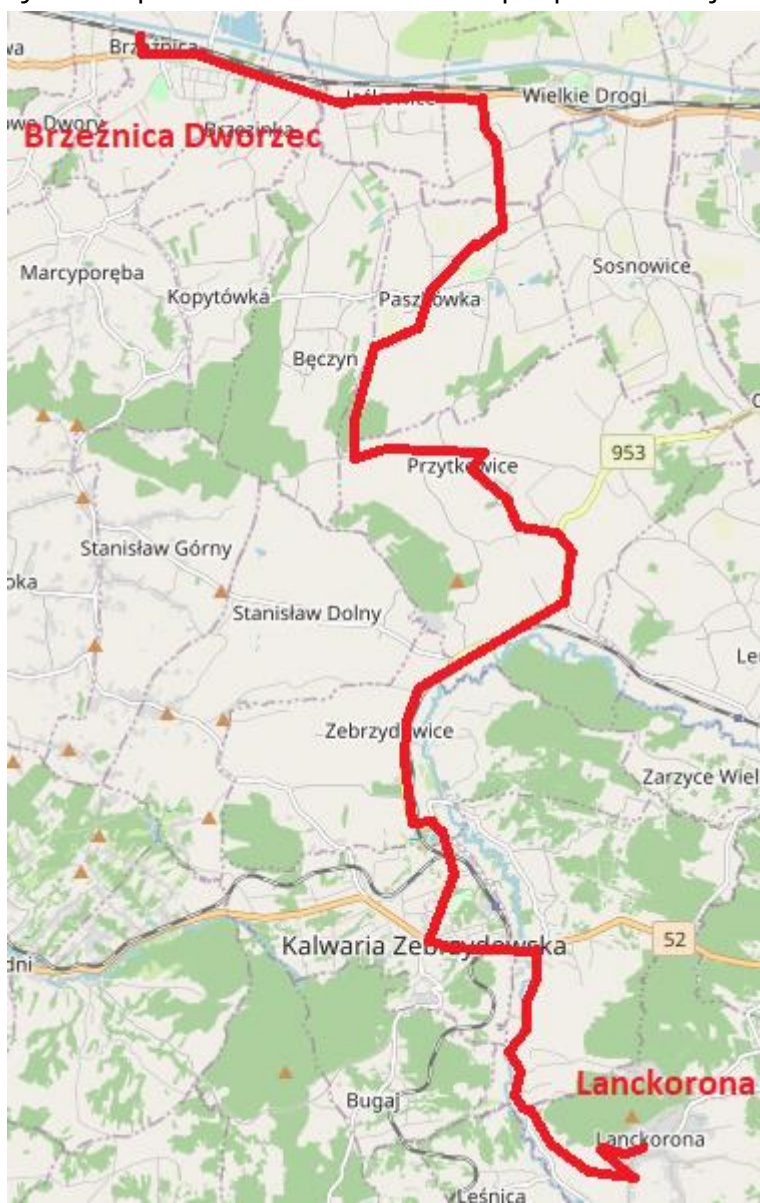
ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE Z WYKORZYSTANIEM OPEENSTREETMAP.PL

Linia obsługiwałaby miejscowości: Wadowice, Tomice, Witanowice, Woźniki, Zygodowice, Ryczów.

Mieszkańcy wskazywali na potrzebę uruchomienia linii łączącej Ryczów (w szczególności przysiółki Łęg, Miasteczko, Chałupki) z Wadowicami, a także potrzebę połączenia miejscowości Zygodowice, Woźniki i Witanowice z Wadowicami. Proponowana linia jest odpowiedzią na te postulaty.

Piątą proponowaną linią do uruchomienia jest linia kursująca na trasie: **Lanckorona – Brody – Kalwaria Zebrzydowska – Zebrzydowice – Przytkowice – Paszkówka – Jaśkowice – Brzeźnica Dworzec.**

Na poniższym rysunku przedstawiono schemat proponowanej linii.



**RYСУNEK 5.7 SCHEMAT LINII LANCKORONA – BRZEŹNICA DWORZEC**

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE Z WYKORZYSTANIEM OPEENSTREETMAP.PL

Linia obsługiwałaby miejscowości: Lanckorona, Brody, Kalwaria Zebrzydowska, Zebrzydowice, Przytkowice, Paszkówka, Jaśkowice i Brzeźnica.

Mieszkańcy wskazywali na potrzebę uruchomienia linii łączącej Brzeźnicę z Kalwarią Zebrzydowską oraz Lanckoroną. Proponowana linia jest odpowiedzią na te postulaty.

Ponadto, zaleca się, aby zwiększyć częstotliwość kursowania pojazdów pomiędzy gminą Stryszów, a Wadowicami oraz Kalwarią Zebrzydowską. Ze względu na wykonywanie już przewozów na tych trasach, nie ma potrzeby uruchamiania nowej linii w podobnej relacji. Jednak mieszkańcy gminy Stryszów zgłaszali potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania pojazdów do Wadowic oraz Kalwarii Zebrzydowskiej.

Uruchomienie ww. opisanych linii byłoby odpowiedzią na ok. 60 % postulatów mieszkańców w zakresie zgłaszanego zapotrzebowania na uruchomienie nowej linii autobusowej użyteczności publicznej.

Zaproponowane linie lub zalecenia zwiększenia częstotliwości kursowania linii z gminy Stryszów obejmują obszar wszystkich gmin wchodzących w skład Powiatu Wadowickiego.

Wśród postulatów zgłaszanych przez mieszkańców była też konieczność kursowania nowych linii nie tylko w godzinach szczytu czy dojazdu do szkół, ale także w godzinach międzyszczytowych, wieczornych oraz w weekendy. Oczywiście ofertę należy dostosować do występujących potrzeb i w godzinach szczytu zwiększyć liczbę kursów, a w godzinach międzyszczytowych, wieczornych oraz weekendowych zmniejszyć. Proponuje się, aby w godzinach szczytu zapewnić przynajmniej częstotliwość kursowania co pół godziny, natomiast w godzinach międzyszczytowych, wieczornych oraz w weekendy co godzinę.

Przed uruchomieniem nowych linii w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, dla których powiat byłby organizatorem, należy zawrzeć stosowne porozumienia z gminami przez które nowe linie miałyby przebiegać. Dokładny przebieg tras nowych linii oraz obsługiwane przystanki zostałyby opisane i zawarte w przedmiotowych porozumieniach. Zawarte w nich byłyby zasady organizacji przewozów na proponowanych liniach, podział kompetencji pomiędzy powiatem a gminami oraz zasady partycypowania w kosztach funkcjonowania linii.

Zaproponowane trasy należy traktować jako punkt wyjścia w kierunku organizacji transportu zbiorowego w powiecie wadowickim. Niniejszy Plan Transportowy zakłada, że będą prowadzone obserwacje liczby pasażerów korzystających z uruchamianych linii. Obserwacje będą miały na celu dostosowywanie oferty do występujących potrzeb i jeśli będzie zachodzić taka potrzeba możliwe są zmiany tras przebiegu linii, zwiększenia lub zmniejszenia liczby kursów.

Obserwacje liczby pasażerów należy przeprowadzać cyklicznie przynajmniej co 5 lat. Rekomenduje się jednak, aby obserwacje funkcjonowania linii uruchamianych przez Powiat Wadowicki przeprowadzać co 3 lata, w celu dostosowywania podaży do występującego popytu na usługi przewozowe. Pierwsze należy przeprowadzić w pierwszym roku od uruchomienia nowych linii. Pomiarom powinny być objęte wszystkie kursy realizowane na danej linii we wszystkie typy dni tygodnia – dzień powszedni, sobotę i święto. W tygodniu, badania najlepiej przeprowadzać we wtorek, środę lub czwartek, z wyłączeniem poniedziałków i piątków ze względu na inne niż typowe zachowania transportowe mieszkańców, związane np. z wyjazdami weekendowymi. W każdym pojeździe powinien znajdować się obserwator, który będzie notował na specjalnie przygotowanym arkuszu liczbą pasażerów wsiadających oraz wysiadających na każdym przystanku, a także godzinę odjazdu. Dzięki temu, nie dość, że organizator będzie miał wiedzę ilu pasażerów podróżuje każdym kursem, to także będzie można ocenić punktualność kursowania danej linii. Jeśli będzie zachodzić taka potrzeba, po analizie można dokonać korekt w czasach przejazdu pomiędzy poszczególnymi przystankami.

Uruchomienie nowych linii zwiększy dostępność do transportu zbiorowego mieszkańców Powiatu Wadowickiego.

## 5.2. Węzły przesiadkowe

Węzeł przesiadkowy jest miejscem, gdzie pasażerowie mogą dokonać przesiadki pomiędzy różnymi środkami transportu np. pomiędzy koleją a autobusami. Typowymi i podstawowymi węzłami przesiadkowymi są dworce kolejowe, dworce autobusowe komunikacji dalekobieżnej wraz z przystankami lub zespołami przystanków. Obiekty te umożliwiają sprawne przesiadanie się pomiędzy pojazdami.

Węzłem przesiadkowym możemy także nazwać miejsce, gdzie podróżni mogą w ramach podróży autobusem dokonać przesiadki pomiędzy linią aglomeracyjną (kursującą spoza miasta) na linię typową miejską, którą kontynuują podróż np. w kierunku centrum.

Najbardziej pożądanymi przez pasażerów węzłami przesiadkowymi są te, które odseparowane są od ruchu samochodów indywidualnych. Dzięki temu istotnie wzrasta bezpieczeństwo pasażerów, którzy w trakcie przesiadki nie muszą zwracać uwagi na inne pojazdy niż te, które kursują w ramach transportu zbiorowego.

Niestety w wielu przypadkach, szczególnie w miastach, zabudowa uniemożliwia wydzielenie dużego obszaru, który dostępny byłby tylko dla pojazdów transportu zbiorowego. Wówczas węzły przesiadkowe lokalizuje się w obrębie dużych skrzyżowań, gdzie przystanki najczęściej zlokalizowane są różnych wlotach czy wylotach skrzyżowania. Tutaj nie bez znaczenia jest fakt koordynacji rozkładów jazdy, o czym wspomniano w niniejszym planie, szczególnie w przypadku różnych gałęzi transportu. W przypadku długiego oczekiwania na przesiadkę, węzeł przesiadkowy nie będzie spełniał swojej roli i nie będzie chętnie wybierany przez pasażerów.

W Wadowicach trwa przebudowa Dworca Autobusowego. Przy ul. Piłsudskiego w ramach prac powstanie nowy dwupiętrowy budynek stanowiący zaplecze, dwupiętrowy parking dla autobusów, samochodów, rowerów, a także zatoka parkingowa K&R (Kiss&Ride). Dzięki temu, miasto oraz powiat zyskają nowoczesny i przyjazny pasażerom obiekt, w miejsce obecnie funkcjonującego węzła. Prace mają się zakończyć pod koniec 2022 roku.

Po drugiej stronie ulicy Piłsudskiego trwa również modernizacja dworca kolejowego. Oba obiekty wraz z zapleczem dla pasażerów stworzą nowoczesne centrum przesiadkowe.

Nowe centrum przesiadkowe jest zlokalizowane ok. 20 min pieszo od wadowickiego rynku.

Również na terenie gminy Andrychów zlokalizowany jest węzeł przesiadkowy, którym jest dworzec autobusowy przy ul. Krakowskiej. W miejscu tym zatrzymują się wszystkie linie organizowane przez miasto Andrychów. Na dworcu autobusowym można dokonać przesiadki na dowolną linię miejską, gminną lub wojewódzką.

Należy zadbać o wyposażenie ww. obiektów w elementy systemu MKA – min. w zakresie dystrybucji biletów (automaty biletowe), informacji (Tablice Informacji Pasażerskiej). W przypadku uruchomienia punktów obsługi klientów (informacja, kasa biletowa) należy wyposażyć taki punkt w elementy systemu MKA.

## 6. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

Publiczny transport zbiorowy to powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. Głównym celem funkcjonowania transportu zbiorowego jest jak najlepsze zaspokajanie potrzeb przewozowych mieszkańców danego obszaru, tj. gminy, powiatu, województwa czy kraju.

Zaletą publicznego transportu zbiorowego jest jego funkcjonowanie nawet w godzinach oraz dniach, kiedy popyt na jego usługi jest stosunkowo mały. W związku z tym, funkcjonowanie transportu zbiorowego wiąże się najczęściej z powstawaniem deficytu finansowego, który spowodowany jest nadwyżką kosztów jego funkcjonowania nad przychodami.

Przewozy komercyjne, prywatnych przewoźników zazwyczaj odbywają się w godzinach, kiedy podróżuje najwięcej pasażerów. Dlatego też ich oferta w godzinach wieczornych lub w dni wolne jest znikoma lub jej nie ma. Ideą publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez powiat jest chęć zapewnienia transportu nie tylko w godzinach szczytu, ale również wtedy, kiedy oferta prywatnych przewoźników jest niewystarczająca.

W związku z tym Powiat Wadowicki będzie podejmować działania zmierzające do podnoszenia efektywności ekonomicznej funkcjonujących połączeń transportu publicznego w ramach ich publicznego dostępu.

Zakłada się, że do głównych źródeł finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, w Powiecie Wadowickim będą zaliczać się:

- środki własne Powiatu Wadowickiego;
- środki przekazywane Powiatowi Wadowickiemu na podstawie zapisów porozumień międzygminnych zawartych w przyszłości z innymi gminami,

- środki z budżetu państwa w ramach różnego rodzaju dotacji, w tym w szczególności dopłat do przewozów na podstawie biletów ulgowych,
- wpływy z biletów (w przypadku pozostania przy realizacji przewozów odpłatnych),
- inne środki (np. fundusze unijne).

Rekomenduje się przeprowadzania okresowych badań liczby pasażerów korzystających z pojazdów transportu zbiorowego oraz równoległe z nimi analiz rentowności poszczególnych linii autobusowych.

Istotną kwestią dla organizatora przewozów będzie takie opracowanie oferty przewozowej oraz taryfy, która uwzględni będzie wszystkie linie uruchamiane przez powiat. Zwiększy to dostępność oraz atrakcyjność publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Wadowickiego.

## 7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

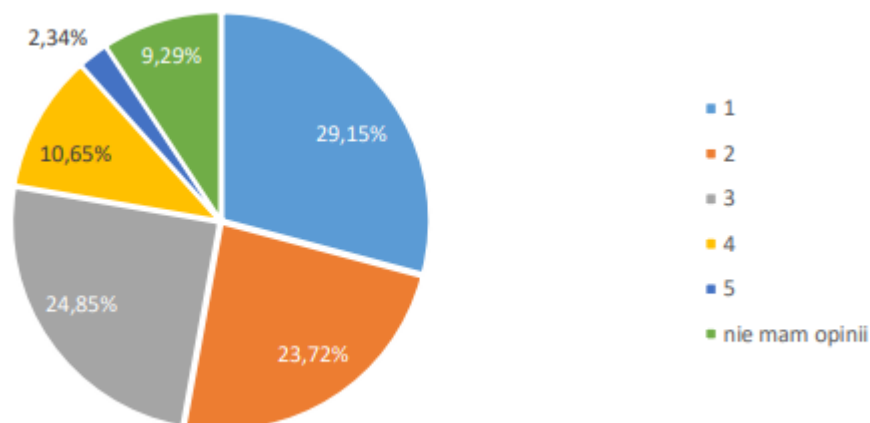
Światowa pandemia koronawirusa, nieprzewidywalność w codziennych podróżach, formy pracy w zakładach pracy czy nauki w szkołach, uniemożliwiają przeprowadzenie kompleksowych badań oraz uzyskanie wiarygodnych danych dotyczących codziennych zachowań transportowych mieszkańców. Nadal te podróże są inne, niż były jeszcze przed pandemią. Obecna sytuacja epidemiologiczna pozwala mieć nadzieję, że już niedługo codzienność powinna wrócić do zbliżonej, jaka miała miejsce przed pandemią.

Na potrzeby niniejszego Planu przeprowadzono metodą telefoniczną badanie ankietowe na reprezentatywnej próbie 500 mieszkańców Powiatu Wadowickiego. W poniższym podrozdziale zostały przedstawione jego wyniki. Ponadto, sięgnięto również do wyników badań ankietowych przeprowadzonych podczas prac nad Strategią Rozwoju Powiatu Wadowickiego na lata 2021 – 2027. W kolejnych podrozdziałach zostały przedstawione wyniki obu badań ankietowych.

### 7.1. Wyniki badań ankietowych w ramach prac nad Strategią Rozwoju Powiatu Wadowickiego na lata 2021 – 2027

W roku 2020 została opracowana Strategia Rozwoju Powiatu Wadowickiego na lata 2021 – 2027. W ramach pracy nad wspomnianym dokumentem przeprowadzone zostało badanie ankietowe na reprezentatywnej grupie 1 326 mieszkańców Powiatu Wadowickiego. Część badania została poświęcona obszarowi transportu i komunikacji publicznej. Jedno z pytań dotyczyło jakości transportu zbiorowego na terenie powiatu, biorąc pod uwagę stan techniczny i jakość taboru. Oceny dokonano przy pomocy pięciostopniowej skali, gdzie 1 oznaczało bardzo zły, a 5 – bardzo dobry.

Na poniższych rysunkach przedstawiono odpowiedzi.

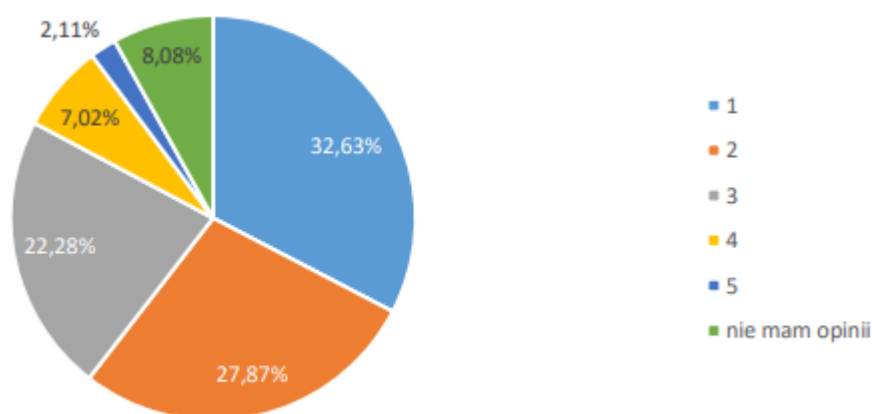


**RYSUNEK 7.1 OCENA JAKOŚCI TRANSPORTU ZBIOROWEGO POD KĄTEM STANU TECHNICZNEGO ORAZ JAKOŚCI TABORU**

ŹRÓDŁO: STRATEGIA ROZWOJU POWIATU WADOWICKIEGO NA LATA 2021 - 2027

Prawie 53 % respondentów oceniło na 1 lub 2 jakość i stan techniczny taboru kursującego na terenie Powiatu Wadowickiego. Jest to bardzo niska ocena. Kolejna prawie ¼ pytanych (24,85 %) oceniła ten stan jako przeciętny. Oceny 4 i 5 przyznało niespełna 13 % badanych.

W ramach tego samego badania poddano ocenę jakości transportu zbiorowego pod kątem częstotliwości kursowania.

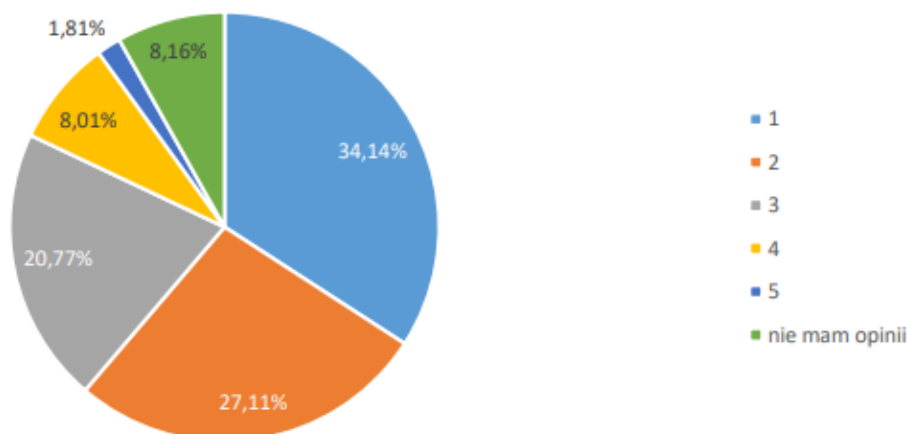


**RYSUNEK 7.2 OCENA JAKOŚCI TRANSPORTU ZBIOROWEGO POD KĄTEM CZĘSTOTLIWOŚCI POŁĄCZEŃ**

ŹRÓDŁO: STRATEGIA ROZWOJU POWIATU WADOWICKIEGO NA LATA 2021 - 2027

Respondenci w tym pytaniu byli jeszcze bardziej krytyczni niż w przypadku jakości taboru. Aż ponad 60 % oceniło bardzo źle częstotliwość połączeń (oceny 1 i 2). Przeciętnie częstotliwość oceniło 22,28 %, a oceny 4 i 5 wystawiło jedynie ok. 9 % badanych.

Oceny jakości transportu zbiorowego dokonano także pod kątem dopasowania go do potrzeb mieszkańców.

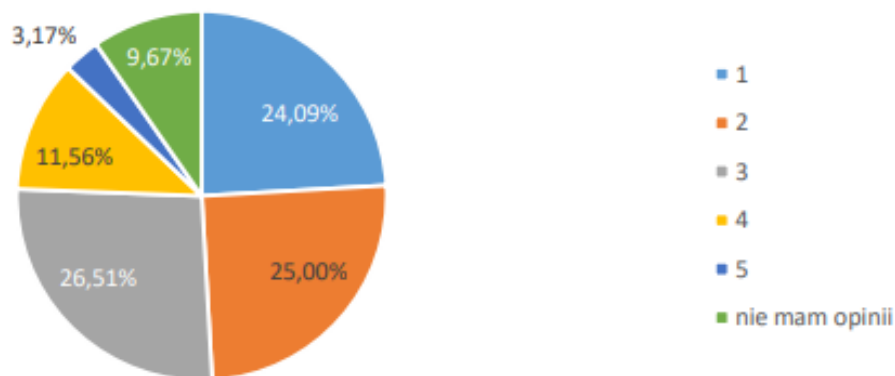


**RYSUNEK 7.3 OCENA JAKOŚCI TRANSPORTU ZBIOROWEGO POD KĄTEM DOPASOWANIA DO POTRZEB MIESZKAŃCÓW**

ŹRÓDŁO: STRATEGIA ROZWOJU POWIATU WADOWICKIEGO NA LATA 2021 - 2027

W tym pytaniu respondenci także byli bardzo krytyczni. Ponad 60 % badanych oceniło, że transport zbiorowy jest źle dopasowany do ich potrzeb. Przeciętną ocenę wystawiło nieco ponad 20 %, a dobrą i bardzo dobrą (oceny 4 i 5) jedynie niecałe 10 % badanych.

Ostatniej oceny jakości transportu zbiorowego na terenie Powiatu Wadowickiego dokonano biorąc pod uwagę koszty jakie ponoszą mieszkańcy.



**RYSUNEK 7.4 OCENA JAKOŚCI TRANSPORTU ZBIOROWEGO POD KĄTEM KOSZTÓW PONOSZONYCH PRZEZ MIESZKAŃCÓW**

ŹRÓDŁO: STRATEGIA ROZWOJU POWIATU WADOWICKIEGO NA LATA 2021 - 2027

W tym pytaniu respondenci byli nieco mniej krytyczni, ale i tak prawie 50 % oceniło jako źle, przeciętnie nieco ponad 26 %, a dobrze (oceny 4 i 5) tylko niecałe 15 %.

Odpowiedzi na powyższe pytania jednoznacznie oceniają transport zbiorowy w Powiecie Wadowickim jako złej jakości. Mieszkańcy nie są zadowoleni ani z jakości i stanu technicznego pojazdów, ani z częstotliwości połączeń. Uważają także, że transport nie jest dopasowany do ich potrzeb i jest zbyt drogi.

Oceny 1 i 2 w ww. pytaniach wskazało aż od ok. 50 % do ok. 61 % badanych. Ocen pozytywnych (4 i 5) było w zależności od pytania od tylko ok. 9 % do ok. 15 %. Tym bardziej Powiat Wadowicki i gminy powiatu powinni podejmować szereg działań, które zwiększą atrakcyjność transportu publicznego oraz zachęcą do niego mieszkańców.

## 7.2. Wyniki badania ankietowego dotyczącego wyboru środka transportu przeprowadzonego w ramach prac na Planem

Na potrzeby niniejszego Planu Transportowego zostało przeprowadzone badanie ankietowe z mieszkańcami wszystkich gmin Powiatu Wadowickiego. W badaniu udział wzięły 504 osoby.

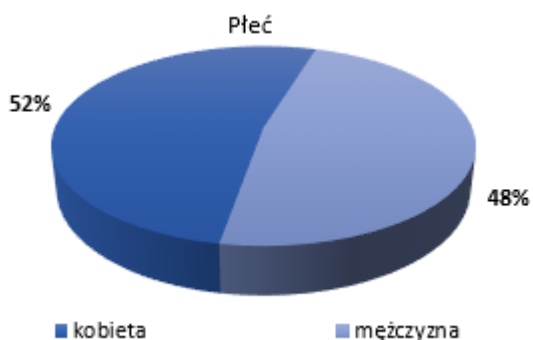
TABELA 7.1 PROCENTOWY WSKAŹNIK BIORĄCYCH UDZIAŁ W BADANIU ANKIETOWYM

Gmina	Wartość %
Andrychów	27%
Wadowice	24%
Kalwaria Zebrzydowska	12%
Wieprz	8%
Brzeźnica	6%
Spytkowice	6%
Stryszów	5%
Tomice	5%
Lanckorona	4%
Mucharz	3%

*Źródło: opracowanie własne*

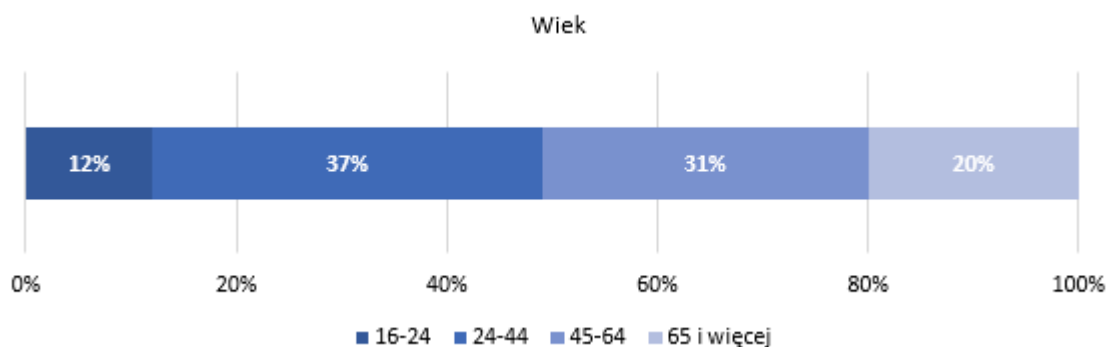
Największą grupę biorącą udział w badaniu ankietowym stanowili mieszkańcy gminy Andrychów (27 % wszystkich uczestniczących), gminy Wadowice (24 %) oraz gminy Kalwaria Zebrzydowska (12 %). Wynika to z proporcjonalnie większej liczby mieszkańców tych gmin w stosunku do pozostałych.

Na kolejnych rysunkach przedstawiono procentowy udział kobiet i mężczyzn w badaniu ankietowym oraz przedział wiekowy respondentów.



RYSUNEK 7.5 PROCENTOWY UDZIAŁ KOBIECI I MĘŻCZYŹN W BADANIU ANKIETOWYM

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE



**RYSUNEK 7.6 PRZEDZIAŁ WIEKOWY RESPONDENTÓW W BADANIU ANKIETOWYM**

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE

W badaniu ankietowym uczestniczyły 262 kobiety, co stanowiło 52 % ogółu oraz 242 mężczyzn, którzy stanowili 48 %.

Największą grupę wśród respondentów stanowiły osoby w przedziale wiekowym 24-44 lata (37 %) oraz 45-64 lata (31 %). Ponad połowa respondentów (59 %) to osoby pracujące, z czego 49 % stanowiły osoby pracujące poza domem, a 10 % w domu.

**TABELA 7.2 PODSTAWOWE ZAJĘCIE RESPONDENTÓW**

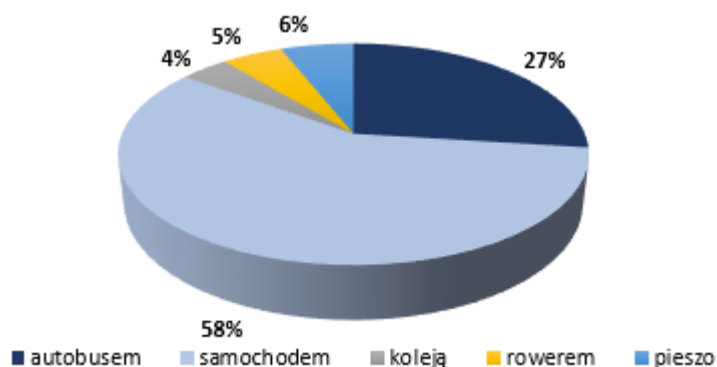
Podstawowe zajęcie	Wartość %
uczeń szkoły podstawowej i średniej	7%
student	2%
bezrobotny	3%
pracujący poza domem	49%
pracujący w domu	10%
rencista / emeryt	25%
gospodyni domowa	4%

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE

Ponad połowa respondentów (59 %) to osoby pracujące, z czego 49 % stanowiły osoby pracujące poza domem, a 10 % w domu. Zgodnie z założeniami zamawiającego z pytań dotyczących preferencji podróżowania zostali wykluczeni renciści/emeryci (25 %), gospodynie domowe (4 %) oraz bezrobotni (3 %).

Kolejne pytanie dotyczyło preferencji wyboru środka transportu w codziennych podróżach do pracy czy szkoły. Na poniższym rysunku przedstawiono

odpowiedzi na pytanie: *Jakim przede wszystkim środkiem transportu na co dzień porusza się Pan/i do miejsca pracy / nauki / innego celu?*



**RYSUNEK 7.7 WYBÓR ŚRODKA TRANSPORTU W CODZIENNYCH PODRÓŻACH**

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE

Zdecydowana większość respondentów, w swoich codziennych podróżach korzysta z samochodu. Tej odpowiedzi udzieliło aż 58 % badanych. Z autobusu korzysta 27 % pytanych, a pozostałe odpowiedzi stanowią marginalny odsetek – 6 % dla podróży pieszych, 5 % dla podróży rowerem i 4 % dla podróży koleją.

Niestety jest to bardzo niepokojące zjawisko. Zestawiając te wyniki z badaniami przeprowadzonymi podczas opracowywania strategii rozwoju dla Powiatu Wadowickiego można stwierdzić, że mieszkańcy powiatu bardzo nisko oceniają jakość transportu zbiorowego na ich terenie i jest on dla nich zupełnie nieatrakcyjny. Dlatego zdecydowana większość korzysta na co dzień z samochodów.

W kolejnej tabeli przedstawiono odpowiedzi na pytanie: *Dlaczego akurat tym środkiem transportu na co dzień porusza się Pan/i do miejsca pracy/nauki/innego celu?*

TABELA 7.3 POWÓD WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU

przyczyna	jazda samochodem n=198	jazda autobusem n=92	podróż koleją n=15	jazda rowerem n=16	pieszo n=22
wygoda	138	22	10	12	17
wykorzystanie pojazdu jako narzędzia pracy	80	0	0	0	0
krótki czas dojazdu/dojścia	75	35	11	8	14
brak konieczności przesiadania się	36	25	2	2	0
brak odpowiedniej oferty komunikacji zbiorowej	34	0	0	3	0
zbyt duża odległość do przystanku /stacji	24	0	0	0	1
atrakcyjny koszt dojazdu	7	37	4	0	1
brak dostępu do samochodu	1	40	1	1	1
brak prawa jazdy	0	14	0	1	1
trudność ze znalezieniem miejsca parkingowego	1	15	0	1	1
troska o środowisko naturalne	0	1	0	7	1
bliskość przystanków	0	20	1	0	0
<b>Inne:</b>	-	-	-	-	-
duża niezależność	5	-	-	2	-
dbanie o zdrowie	-	-	-	1	1
konieczność przewozu członków rodziny	1	-	-	-	-
duża odległość od pracy	1	-	-	-	-

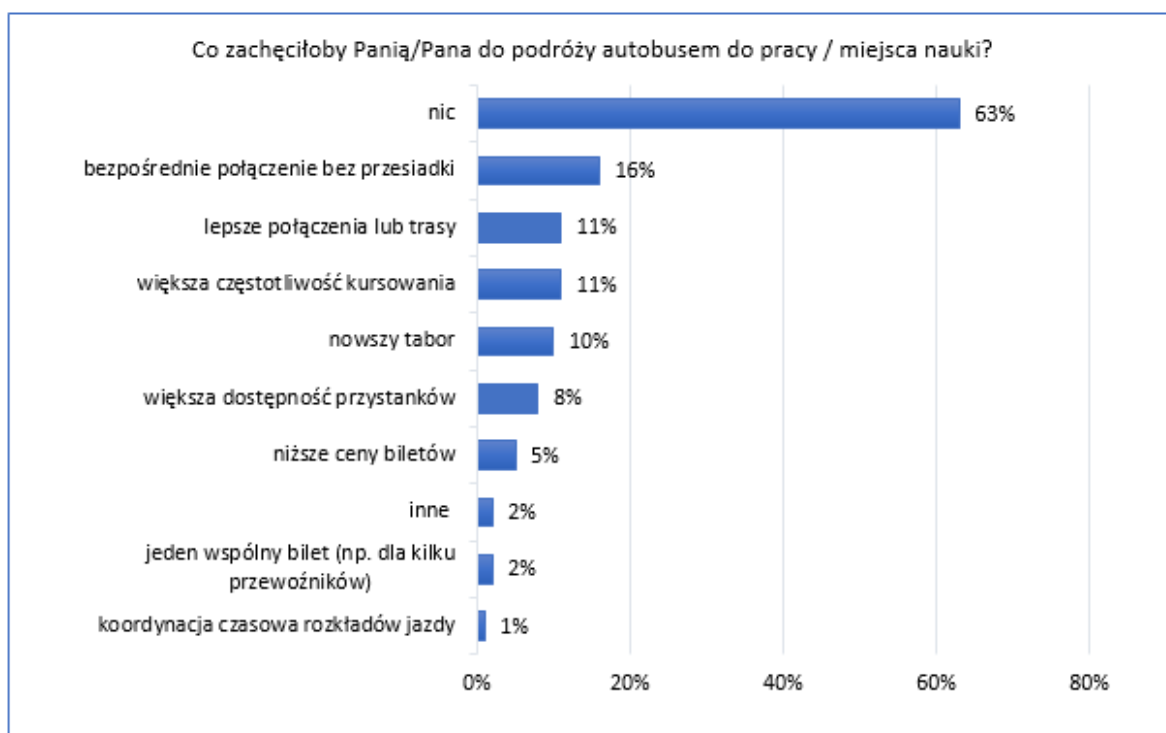
ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE

Po wyborze odpowiedzi na temat preferencji w codziennych, regularnych podróżach respondenci zostali poproszeni o uzasadnienie przyczyn wyboru takiej formy przemieszczania się. Udział procentowy dotyczy tylko respondentów, którzy wybrali poszczególną formę przemieszczania się w codziennych podróżach. W interpretacji wyników używano liczb bezwzględnych tak, aby wszystkie wyniki były ujednolicone, a to wynika z niewielkiego wyboru podróżowania koleją, rowerem oraz na piechotę.

W przypadku osób podróżujących samochodem respondenci najczęściej wybierają podróż ze względu na wygodę (138 wskazań), wykorzystanie pojazdu jako narzędzia pracy (80 wskazań) oraz krótkiego czasu dojazdu (75 wskazań).

Mniej popularne odpowiedzi związane były z brakiem odpowiedniej oferty komunikacji zbiorowej (34 wskazania), braku konieczności przesiadania się (36 wskazań). W kategorii inne pojawiła się m.in. odpowiedzi duża niezależność (5 wskazań). Przyczyny wyboru podróżowania autobusem spowodowane są przede wszystkim brakiem dostępu do samochodu (40 wskazań) oraz krótki czas dojazdu/dojścia (35 wskazań) i atrakcyjnym kosztem dojazdu (37 wskazań). W przypadku pozostałych form podróżowania tj. koleją, rowerem oraz pieszo we wszystkich kategoriach główny wybór respondentów spowodowany był wygodą oraz krótkim czasem dojazdu/dojścia do miejsca pracy lub nauki.

W ankiecie zawarto również pytanie *co zachęciłoby respondentów do podróży autobusem do pracy/miejsca nauki* – z tego pytania wykluczono osoby, które wskazały autobus jako główny środek transportu w codzienny podróżach.



**RYСУNEK 7.8 ODPOWIEDZI NA PYTANIE CO ZACHĘCIŁOBY DO KORZYSTANIA Z AUTOBUSÓW**

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE

Zdecydowana większość respondentów odpowiedziała (63 %), że nic nie jest w stanie zachęcić ich do korzystania z autobusów. Odpowiedź ta tylko utwierdza w przekonaniu, że mieszkańcy Powiatu Wadowickiego w ogóle nie mają zaufania do transportu publicznego i ciężko będzie ich do niego przekonać. Jednak pojawiały się odpowiedzi, że to, co przekonałoby respondentów do autobusu to

przede wszystkim bezpośrednie połączenie bez przesiadki (16 %), lepsze połączenia lub trasy, większa częstotliwość kursowania (po 11%) oraz nowszy tabor (10 %).

### 7.3. Podsumowanie

W sytuacji zakończenia lub zdecydowanego ograniczenia skutków trwającej pandemii, Organizator wspólnie z gminami z terenu powiatu podejmie działania, mające na celu umożliwienie i przeprowadzenie badań wśród mieszkańców, aby monitorować aktualne zapotrzebowanie na usługi transportu publicznego. Aby przeprowadzić badanie na reprezentatywnej grupie mieszkańców, należy oszacować właściwą liczbę wywiadów do przeprowadzenia w poszczególnych gminach. Można tego dokonać określając jaki procent wszystkich mieszkańców Powiatu Wadowickiego mieszka w danej gminie z podziałem na poszczególne przedziały wiekowe. Następnie zakładając, że planuje się przeprowadzenie np. 500 wywiadów, obliczyć ile ankiet należy przeprowadzić w danej gminie w poszczególnych grupach badanych. Jeżeli środki finansowe pozwolą, proponuje się przeprowadzenie badań na próbie 1 000 czy nawet 1 500.

Niezależnie od trwającej pandemii, ogólnopolski trend jaki wyłania się z obserwacji ruchu drogowego w polskich miastach, to taki, że ruch samochodowy sukcesywnie wzrasta. To niebezpieczny trend, który należy zahamować. Oczywiście można przyjąć, że wynika on po części z pandemii i wygody. Część ludzi zauważając, że w czasie pandemii ruch na ulicach spadł, przesiadła się do samochodów. Niemniej należy uważnie obserwować zachowania transportowe i podejmować działania, które sprawią, że transport zbiorowy będzie bardziej przyjazny mieszkańcom.

Poniżej zdiagnozowano działania, które można podjąć w celu zwiększania atrakcyjności transportu zbiorowego w Powiecie Wadowickim:

- należy dołożyć 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 do

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,
- ciągle monitorowane 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 usługi przewozowej oraz punktualności kursowania, w tym także w oparciu o system MKA,
- uświadamianie mieszkańców pod kątem atrakcyjności korzystania z transportu zbiorowego.

## 8. Zasady organizacji rynku przewozów

Definicja organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określona w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Jest to właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo ministra właściwego do spraw transportu zapewniającego funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Starosta Powiatu Wadowickiego będzie wykonywał zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w przewozach pasażerskich, która obejmuje linie komunikacyjne na terenie Powiatu Wadowickiego. Zaleca się, aby Powiat Wadowicki dążył do zawierania porozumień, które będą określały zasady organizacji publicznego transportu zbiorowego.

### 8.1. Realizacja funkcji organizatorskich

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje na czym polega organizowanie publicznego transportu zbiorowego. Organizatorem jest Powiat Wadowicki. Zadania organizatora w imieniu powiatu wykonuje Starosta Wadowicki, do którego zadań należeć będzie m.in.:

- badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
- zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
  - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
  - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
  - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
  - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
  - systemu informacji dla pasażera,
- określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych, dla wszystkich operatorów i przewoźników,

- przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984r. – Prawo przewozowe, za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalenie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, czyli zadań związanych z podjęciem niezbędnych środków, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej mającej na celu wyłonienie operatora publicznego transportu zbiorowego lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wskazane w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 informacje.

## 8.2. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym określa sposób wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z definicją zawartą w wyżej wspomnianej ustawie, operatorem publicznego transportu zbiorowego jest samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że operator publicznego transportu zbiorowego może zostać wybrany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z Ustawą z dnia 11 września 2019 roku Prawo zamówień publicznych, albo

- w trybie określonym ustawą z dnia 21 października 2016 roku o koncesji na roboty budowlane lub usługi, albo
- w trybach bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
  - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo tzw. Podmiotowi wewnętrznemu, w rozumieniu Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołanego do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
  - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo jeśli średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie, lub
  - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.
- zgodnie z ostatnimi orzeczeniami TSUE nie rekomenduje się zawierania w trybie bezpośrednim umów na świadczenie usług w zakresie transportu autobusowego. Ewentualnym rozwiązaniem, które można zastosować, jest tryb in house w ramach PZP.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może obejmować okres nie dłuższy niż 10 lat. Wieloletnia umowa umożliwia Operatorowi publicznego transportu zbiorowego realizację działań inwestycyjnych, zmierzających m.in. do poprawy jakości taboru oraz jakości świadczonych usług.

Ukształtowanie sieci o charakterze użyteczności publicznej jest ważne z punktu widzenia dalszego finansowania transportu publicznego na terenie powiatu. Refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane są z budżetu Państwa.

Od dnia 1 stycznia 2017 roku refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane są wyłącznie na liniach, które uzyskają status linii użyteczności

publicznej. Przewoźnicy realizujący przewozy na tych liniach określani są jako Operatorzy tych linii.

Na pozostałych liniach nadal możliwe jest stosowanie przez przewoźników ulg ustawowych, jednakże nie są one refundowane z budżetu Państwa.

W związku z powyższym w przypadku przewozów autobusowych najbardziej efektywnym trybem wyboru operatora powinna być koncesja. W tym przypadku wybór operatora mógłby się odbywać na konkretne linie bądź na wiązki kilku linii. Jednym z podstawowych kryteriów przetargu na udzielenie koncesji powinna być liczba kursów w dobie na każdej linii. W ten sposób organizator ma aktywne narzędzie w tworzeniu i nadzorowaniu autobusowej polityki przewozowej. Taka sytuacja z pewnością poprawi dostępność komunikacyjną mieszkańcom Powiatu Wadowickiego.

Zarządzanie rozwojem jest jednym z najważniejszych zadań należących do organizatora transportu. Wszystkie decyzje muszą uwzględniać główne determinanty zawarte w planie transportowym. Powinny również brać pod uwagę założenia strategii transportowej i polityki ekologicznej. Ważne jest też uwzględnienie potrzeb społecznych w szczególności w kwestii jakości usług publicznego transportu zbiorowego. A jakość w transporcie zbiorowym w Powiecie Wadowickim, w badaniu ankietowym w 2020 roku, wypadła stopniu niezadawalającym.

## 9. Pożądany standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

### 9.1. Informacje ogólne

Ciągłe zwiększanie dostępności do publicznego transportu zbiorowego, do infrastruktury przystankowej, szczególnie dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej, czytelny układ komunikacyjny dostosowany do aktualnych potrzeb przewozowych czy wreszcie troska o środowisko naturalne, to pożądany standard w przewozach przez użytkowników transportu zbiorowego, który dzięki ciągłemu podnoszeniu jakości może zachęcić kolejnych mieszkańców do korzystania z niego.

### 9.2. Realizacja postulatów przewozowych

Dzięki swoim działaniom Powiat Wadowicki, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, nieustannie będzie dążył zarówno na etapie organizowania, jak i na etapie zarządzania, do zapewnienia możliwie najwyższego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej i najbardziej odpowiadającego oczekiwaniom mieszkańców powiatu.

Planuje się podejmowanie działań, mających na celu wzrost zaufania społecznego do usług transportu publicznego przede wszystkim dzięki systematycznemu podnoszeniu ich jakości.

W poniższej tabeli zostały przedstawione działania, które planuje zrealizować Powiat Wadowicki, w celu podwyższenia standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej poprzez wzrost jakości, wyrażony realizacją postulatów przewozowych, czyli dostosowaniem oferty przewozowej do potrzeb obecnych i potencjalnych pasażerów.

**TABELA 9.1 DZIAŁANIA PODEJMOWANE PRZEZ POWIAT WADOWICKI W CELU PODNOSZENIA  
STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH**

<b>Postulat transportowy</b>	<b>Sposób realizacji</b>
<b>Częstotliwość kursowania</b>	Zapewnienie podaży usług transportu publicznego w zakresie częstotliwości odpowiadającej popytowi na te usługi. Ze szczególnym uwzględnieniem godzin szczytów, godzin wieczornych oraz weekendowych.
<b>Połączenia bezpośrednie</b>	Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach. W przypadku, gdy postulat bezpośredniości, z przesłanek ekonomicznych, nie może być zapewniony – zapewnienie dogodnego systemu przesiadkowego, najlepiej na odpowiednio przystosowanych do tego celu centrach przesiadkowych.
<b>Dostępność do publicznego transportu zbiorowego</b>	Wzrost dostępności do publicznego transportu zbiorowego poprzez modernizację oraz rozbudowę infrastruktury transportowej dedykowanej w szczególności dla publicznego transportu zbiorowego. Eliminacja barier na drodze dojścia do/z przystanków, np. niedostatecznej liczby przejść dla pieszych. Obejmowanie usługami publicznego transportu zbiorowego nowopowstających skupisk ludności i generatorów ruchu.
<b>Niezawodność</b>	Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wprowadzanie do ruchu sprawnych i niewyeksplotowanych pojazdów.
<b>Punktualność</b>	Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie ilości odjazdów przed czasem i po czasie poprzez kontrolę jakości świadczonych usług przewozowych.
<b>Komfort podróży</b>	Poprawa standardu infrastruktury przystankowej w celu stworzenia warunków umożliwiających komfortowe i bezpieczne oczekiwanie na przystankach poprzez instalację wiat i miejsc siedzących na wybranych przystankach komunikacyjnych oraz objęcie przystanków komunikacyjnych systemem monitoringu miejskiego oraz systemu ITS, w tym na wybranych przystankach systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, działającego w oparciu o system MKA.  Priorytetowo zostanie potraktowana poprawa standardu taboru kursującego na terenie Powiatu Wadowickiego.
<b>Koszty</b>	Dostosowanie opłat taryfowych do realnych potrzeb pasażerów.

Postulat transportowy	Sposób realizacji
Prędkość przejazdu	Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej poprzez stosowanie priorytetów dla pojazdów transportu zbiorowego.

Planując ciągłe podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w przewozach pasażerskich należy pamiętać i uwzględniać również:

- ochronę środowiska naturalnego,
- zwiększanie dostępu osób o ograniczonej mobilności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego,
- zwiększanie dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej.

### 9.3. Standard usług a ochrona środowiska naturalnego

Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Ciągły wzrost udziału transportu indywidualnego w globalnej liczbie podróży przyczynia się do wzrostu zanieczyszczenia powietrza.

Według najnowszych raportów Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) frakcja PM<sub>2,5</sub> uważana jest za wywołującą poważne konsekwencje zdrowotne, ponieważ ziarna o tak niewielkich średnicach mają zdolność łatwego wnikania do pęcherzyków płucnych, a stąd do układu krążenia.

Największe zawartości frakcji PM<sub>2,5</sub> w TSP w Polsce występują w przypadku procesów produkcyjnych (ok. 54 %), oraz w sektorze komunalno-bytowym (ok. 35 %). Analizując udział frakcji pyłu PM<sub>2,5</sub> w pyłe PM<sub>10</sub> warto zwrócić uwagę, że jest on największy przy transporcie drogowym, gdzie stanowi ok. 90 %. Należy przy tym podkreślić, że znaczna część emisji pyłu z transportu drogowego pochodzi z procesów innych niż spalanie paliw, do których zaliczyć można np. ścieranie opon i hamulców oraz ścieranie nawierzchni dróg.

27 października 2020 roku w Małopolsce zaczął obowiązywać uchwalony przez Sejmik Województwa Małopolskiego Program Ochrony Powietrza. Kompleksowy projekt działań na rzecz poprawy jakości powietrza w naszym regionie pozwoli osiągnąć m.in. znaczącą redukcję emisji pyłów zawieszonych w atmosferze i dwutlenku azotu do roku 2023 oraz benzo(a)pirenu do roku 2026.

Do najważniejszych zadań określonych w Programie ochrony powietrza należą przyspieszenie wymiany przestarzałych pieców, promowanie wykorzystania odnawialnych źródeł energii poprzez zapewnienie wyższego dofinansowania dla nich oraz usprawnienie systemu kontroli.<sup>8</sup>

Poniżej zostały przedstawione zalecane działania w zakresie ograniczania emisji liniowej (komunikacyjnej) – pierwotnej i wtórnej:

- całościowe zintegrowane planowanie rozwoju systemu transportu w mieście,
- zintegrowany system kierowania ruchem ulicznym z uwzględnieniem priorytetu dla komunikacji zbiorowej,
- kierowanie ruchu tranzytowego z ominięciem miasta lub jego części centralnych,
- tworzenie stref z zakazem ruchu samochodów oraz stref czystego transportu,
- rozwój systemu transportu publicznego,
- polityka cenowa opłat za przejazdy i zsynchronizowanie rozkładów jazdy transportu zbiorowego zachęcające do korzystania z systemu transportu zbiorowego,
- tworzenie systemu ścieżek rowerowych,
- wprowadzanie nowych niskoemisyjnych paliw i technologii, szczególnie w systemie transportu publicznego i służb miejskich,
- intensyfikacja okresowego czyszczenia ulic (szczególnie w okresach bezdeszczowych).

Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) tak, aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym.

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, wpływ ma także standard taboru. Obecnie przewoźnicy prywatni nie są zobligowani do przestrzegania jakiegokolwiek standardu w zakresie związanym z ochroną środowiska naturalnego.

Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich,

---

<sup>8</sup> [www.malopolska.pl](http://www.malopolska.pl)

które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- tlenek azotu (NOX),
- węglowodór (HC),
- tlenek węgla (CO),
- cząstki stałe.

Obecnie najwyższą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę. Kwestia dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu powstają między innymi strefy, do których wjechać mogą wyłącznie pojazdy (w tym również pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego), posiadające silniki spełniające odpowiednio wysoką normę EURO. W przypadku, gdy będzie następował wybór operatora świadczącego usługi przewozowe, uwzględnienie w standardzie usługi taboru niskoemisyjnego z silnikami o odpowiednio wysokiej normie EURO będzie jednym z wymagań postawionych wybranemu operatorowi (jeśli operator będzie wybierany w innym trybie niż dotychczas). Innymi niż zaostrzenie norm w zakresie emisji spalin proekologicznymi rozwiązaniami, mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych. Komisja Europejska w tzw. Białej Księdze wyznaczyła państwom członkowskim cel wyeliminowania połowy autobusów spalinowych w transporcie miejskim do 2030 roku i wszystkich autobusów tego typu do 2050 roku.

#### 9.4. Standard usług przewozowych a dostęp osób o ograniczonej mobilności do publicznego transportu zbiorowego

W ostatnich latach w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji, problem ten dotyczy także obszaru objętego planem. Udział osób starszych

w ogóle społeczeństwa, jak przedstawiono niniejszym planie w części dotyczącej demografii, będzie systematycznie rósł.

W przypadku, gdy będzie następował wybór operatora świadczącego usługi przewozowe, uwzględnienie w standardzie taboru potrzeb osób o ograniczonej mobilności będzie jednym z wymagań postawionych wybranemu operatorowi.

Dostępność dla pasażerów, w tym dla osób o ograniczonej mobilności:

- integracja przestrzenna i uzupełnienie funkcji węzłów przesiadkowych w celu zapewnienia dogodnych i bezpiecznych przesiadek,
- usunięcie barier stanowiących przeszkody dla osób o ograniczonej mobilności (np. poprzez wprowadzenie taboru niskopodłogowego lub niskowejściowego, dostosowanie infrastruktury przystankowej, zniwelowanie różnic poziomów),
- zapewnienie osobom niepełnosprawnym nieodpłatnej pomocy przy wsiadaniu/wysiadaniu do/z pojazdów transportu zbiorowego,
- budowa parkingów/wyznaczanie miejsc postojowych w systemie P+R (Parkuj i Jedź), w tym wyznaczanie miejsc dla pojazdów osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w możliwie jak najbliższej odległości od miejsca odjazdu środków transportu zbiorowego, zapewniającej łatwy dostęp do transportu zbiorowego,
- wyposażenie węzłów przesiadkowych oraz ich otoczenia w systemy wspomagające poruszanie się i orientację dla osób niewidomych, niedowidzących oraz o ograniczonej mobilności.

W celu zapewnienia możliwości obserwowania przez pasażerów (w tym niedowidzących) otoczenia pojazdów, należy dążyć do ograniczenia możliwości umieszczania reklam na szybach pojazdów, a w szczególności naklejania ich w taki sposób, by całkowicie przysłaniały lub zakrywały widoczność otoczenia dla pasażerów.

Wszystkie wymienione powyżej rozwiązania wpływają pozytywnie na odbiór usług w zakresie dostępu osób o ograniczonej mobilności do publicznego transportu zbiorowego. Ponadto wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez wszystkie grupy pasażerów publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności przez osoby w podeszłym wieku. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często z racji wieku i stanu

zdrowia nie będą mogły podróżować samodzielnie transportem indywidualnym – dlatego będą wybierać usługi publiczne.

### 9.5. Standard usług przewozowych a dostępność podróży do infrastruktury przystankowej

Dostępność infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia do najbliższego przystanku komunikacyjnego. W polskich warunkach za strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego uznaje się obszar o promieniu 300 m (dla obszaru miejskiego), 500 m (dla obszaru zamiejskiego) oraz 1 000 m dla przystanku kolejowego. W przeliczeniu odpowiada to czasowi dojścia rzędu odpowiednio 4 min, 6 min oraz 12 minut, zakładając, iż średnia prędkość poruszania się pieszego wynosi ok. 5 km/h.

Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy od odległości i struktury urbanistycznej otoczenia przystanku komunikacyjnego oraz strat czasowych związanych m.in. z pokonywaniem przez pieszych miejsc kolizji potoków ruchu pieszych z potokami ruchu samochodowego lub różnic wysokości, w tym schodów, dlatego na obszarach miast strefa oddziaływania poszczególnego przystanku komunikacyjnego mierzona odległością jest mniejsza.

W celu zwiększenia dostępności do transportu zbiorowego planuje się rozważenie wprowadzenia nowych lokalizacji przystanków komunikacyjnych oraz w trakcie remontów ciągów komunikacyjnych, przenoszenie przystanków możliwie blisko generatorów ruchu.

## 10. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy określa:

- treść rozkładów jazdy,
- tryb zatwierdzania rozkładów jazdy,
- sposób i terminy ogłaszania oraz aktualizacji rozkładów jazdy,
- warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości.

Obecny system informacji pasażerskiej stosowany w Powiecie Wadowickim składa się z:

- rozkładów jazdy wywieszonych na przystankach komunikacyjnych,
- rozkładu jazdy na stronie internetowej – Starostwa Powiatowego lub na stronach poszczególnych urzędów gmin.

### 10.1. System Informacji Pasażerskiej.

Bardzo istotną kwestią, która bezpośrednio wpływa na postrzegania jakości transportu zbiorowego, jest pełna i łatwo dostępna informacja o przewoźnikach i o realizowanych przez nich połączeniach transportu publicznego, rozkładach jazdy, przystankach, czasie przejazdu, czasie przyjazdu najbliższego pojazdu danej linii, możliwych do dokonania przesiadek, taryfie biletowej itp.

Stosowanie nowoczesnych technologii z zakresu inteligentnych systemów transportowych przy wykorzystaniu elementów elektroniki i informatyki powoduje podnoszenie jakości i atrakcyjności transportu zbiorowego.

Nowoczesne technologie w zakresie elektroniki oraz informatyki pozwalają na:

- koordynację rozkładów jazdy,
- wykrywanie pojazdów zbliżających się do skrzyżowania (detekcja),
- usprawnienie przejazdu, szczególnie przez skrzyżowania (także: omijanie zatorów),

- lokalizację pojazdów na trasie (GPS) i bezprzewodowe przesyłanie informacji (GPRS),
- tworzenie systemów dystrybucji i identyfikacji biletów przejazdowych,
- poprawę obsługi podróżnych oraz monitoring bezpieczeństwa podróżowania.

Tak zwana statyczna informacja pasażerska na przystankach jest jednym z najważniejszych elementów funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Minimalny jej zakres powinien uwzględniać potrzeby pasażerów związane z dostępem do informacji w zakresie godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportu, obowiązujących opłat za przejazd, obowiązujących uprawnień do ulgowych i bezpłatnych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, węzłów przesiadkowych, koordynacji połączeń różnych środków transportu, a także regulaminów przewozu.

W Powiecie Wadowickim, w pierwszej kolejności należałoby wprowadzić dynamiczny system informacji w pojazdach. Tworząc nowe połączenia, można wymagać od Operatora czy przewoźnika, aby jego pojazdy były wyposażone w wewnętrzne oraz zewnętrzne tablice informacji pasażerskiej.

W dalszej perspektywie należy rozważyć montaż dynamicznych tablic informacji pasażerskiej na przystankach, zwłaszcza w głównych punktach przesiadkowych. W pierwszej kolejności takie tablice mogłyby się pojawić na dworcu autobusowym w Andrychowie, Wadowicach oraz Kalwarii Zebrzydowskiej. Tablice te powinny prezentować informacje o odjazdach kolejnych autobusów w kolejności chronologicznej, opóźnieniach w ruchu oraz awariach, a w rejonach dworców kolejowych także o odjazdach pociągów.

System taki spełniłby swoją rolę integrując różnych przewoźników i służył mieszkańcom całego powiatu. Powyżej wskazane rozwiązania mogłyby funkcjonować w oparciu o rekomendowany system Małopolska Karta Aglomeracyjna.

Bardzo ważnym elementem w układzie transportu publicznego na danym obszarze jest możliwość obsługi pasażera już przed podjęciem podróży. Zanim pasażer skorzysta z dostępnych usług transportowych, powinien mieć możliwość pozyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz innych informacjach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego.

Operator będzie na bieżąco aktualizował informacje związane z korzystaniem z pojazdów i infrastruktury transportu publicznego w zakresie:

- godzin przyjazdu i odjazdu środków transportu,
- obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- węzłów przesiadkowych,
- koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu,
- regulaminów przewozu osób.

Organizator wraz z wybranym Operatorem transportu zbiorowego będzie podejmował działania, w celu poprawy kanałów komunikacyjnych dla pasażerów. Modernizacja wiat, oświetlenie tablic informacyjnych, dbałość o szczegółowe informacje dotyczące trasy przejazdu w pojazdach. Działania te przyczynią się do zwiększenia udziału transportu publicznego w podziale zadań przewozowych.

W poniższej tabeli zestawiono elementy informacji pasażerskiej, które należy zapewnić mieszkańcom obszaru objętego Planem Transportowym.

**TABELA 10.1 PLANOWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA**

<b>Część składowa systemu</b>	<b>Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności</b>
Zintegrowana informacja pasażerska na przystankach	1) Rozkłady jazdy na przystankach. Rekomendowane rozwiązanie w oparciu o system MKA. 2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów (przynajmniej wyciąg z regulaminu) na wiatkach przystankowych. 3) Zastosowanie jednolitego wzoru rozkładów jazdy dla operatorów i przewoźników korzystających z przystanków publicznego transportu zbiorowego. 4) Schematy sieci komunikacyjnej na tablicach umieszczonych na wiatkach. 5) Informacja o możliwości kontynuowania podróży innym środkiem transportu. 6) Rozwijanie dynamicznej informacji pasażerskiej w kluczowych z punktu widzenia publicznego

Część składowa systemu	Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności
	transportu publicznego lokalizacjach w oparciu o system MKA.
Informacja w pojazdach	1) Zewnętrzne tablice kierunkowe (diodowe, ciekłokrystaliczne lub inne). 2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów. 3) Wewnętrzne tablice, prezentujące pełną trasę przejazdu. 4) Zapowiadanie głosowe oraz wizualna prezentacja trasy i kolejnych przystanków.
Zintegrowana informacja na stronie internetowej organizatora dostępna również w telefonach komórkowych (smartfonach) oraz w wersji desktop.	1) Informacja o rozkładach jazdy. 2) Informacja o opłatach, ulgach, regulamin przewozów. 3) Wyszukiwarka połączeń w oparciu o system MKA. 4) Mapy i schematy sieci komunikacyjnej.

System informacji dla pasażera w wyżej zaprezentowanym kształcie zapewni łatwy dostęp do szczegółowych informacji niezbędnych z punktu widzenia podróżnego. Należy również pamiętać, że elementem ułatwiającym odbiór informacji oraz identyfikację elementów sieci transportowej jest wspólna szata graficzna. Logo i stosowana kolorystyka powinny być jednolite zarówno na stronie internetowej, jak i na przystankach (rozkłady jazdy, schematy sieci) i w pojazdach.

## 11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie objętym Planem Transportowym

Stworzenie zrównoważonego systemu transportu, zaspokajającego potrzeby mieszkańców wymaga podjęcia działań wpływających na podniesienie atrakcyjności i jakości oferowanych usług oraz poziomu integracji poszczególnych podsystemów. Realizacja działań określonych w Planie transportowym powinna prowadzić do organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Wadowickiego w sposób poprawiający dostępność transportowo-komunikacyjną obszaru, w tym dostosowania systemu transportu publicznego do potrzeb jego mieszkańców, a także usprawnienia połączeń komunikacyjnych z gminami, które zawarły lub będą podpisywać porozumienia międzygminne w zakresie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na wybranych liniach komunikacyjnych.

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

Integracja powinna odbywać się na kilku płaszczyznach:

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

- integracja rozkładów jazdy polegająca na koordynacji rozkładów jazdy poszczególnych operatorów i przewoźników,
- integracja systemów informacji pasażerskiej, zmierzająca do stworzenia wspólnego, jednolitego systemu informacji pasażerskiej.

Rekomenduje się przystąpienie Powiatu Wadowickiego do systemu Małopolska Karta Aglomeracyjna w celu realizacji części elementów wskazanych powyżej.

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

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

Organizator będzie podejmował działania w celu wprowadzania do ruchu niskoemisyjnego lub zeroemisyjnego taboru autobusowego, przystosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych, w postaci pozyskania środków zewnętrznych.

W chwili obecnej kursujący tabor na liniach obsługiwanych przez prywatnych przewoźników jest mocno wyeksploatowany i konieczna jest jego wymiana. Organizator będzie podejmował działania komplementarne do sprawnego funkcjonowania transportu zbiorowego. Wprowadzenie do ruchu nowoczesnych i przyjaznych środowisku autobusów istotnie wpłynie na poprawę wizerunku transportu zbiorowego jako komfortowego środka transportu i jednocześnie ekologicznego.

W ramach podnoszenia atrakcyjności transportu zbiorowego Organizator będzie analizował możliwość uruchomienia nowych linii.

Powiat Wadowicki będzie dbał także o rozwój infrastruktury rowerowej, jako alternatywy do indywidualnego transportu samochodowego.

Wszystkie powyższe działania będą miały na celu zmniejszenie ruchu samochodowego w powiecie, dążenie do zrównoważonego jego rozwoju oraz istotnemu zwiększeniu atrakcyjności transportu zbiorowego, przedstawianego jako dobrą alternatywę dla indywidualnego transportu samochodowego.

## Spis tabel

Tabela 2.1 Liczba ludności w gminach objętych Planem transportowym .....	25
Tabela 2.2 Liczba ludności, gęstość zaludnienia, dynamika zmian liczby ludności.....	26
Tabela 2.3 Zestawienie liczby osób w grupach wiekowych w latach 2011-2020 .....	27
Tabela 2.4 Zmiany procentowe w liczbie ludności w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym na przestrzeni lat 2011-2020 .....	29
Tabela 2.5 Procentowa proporcja liczby osób w wieku produkcyjnym oraz poprodukcyjnym. Porównanie roku 2011 i 2020.....	31
Tabela 2.6 Zestawienie liczby osób z podziałem ze względu na płeć w latach 2011 - 2022.....	32
Tabela 2.7 Wydatki budżetu powiatu wadowickiego na transport i łączność.....	35
Tabela 2.8 Cennik opłat w strefie płatnego parkowania w Andrychowie .....	38
Tabela 3.1 Kolejowa oferta przewozowa na stacji Wadowice .....	51
Tabela 4.1 Urzędy i instytucje publiczne w powiecie wadowickim .....	58
Tabela 4.2 Placówki oświatowe na terenie powiatu wadowickiego .....	59
Tabela 4.3 Pozostałe obiekty będące generatorami ruchu w powiecie wadowickim.....	60
Tabela 7.1 Procentowy wskaźnik biorących udział w badaniu ankietowym .....	84
Tabela 7.2 Podstawowe zajęcia respondentów .....	85
Tabela 7.3 Powód wyboru środka transportu .....	87
Tabela 9.1 Działania podejmowane przez powiat wadowicki w celu podnoszenia standardu usług przewozowych .....	96
Tabela 10.1 Planowany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera .....	104

## Spis rysunków

Rysunek 1.1 Obszar Powiatu Wadowickiego .....	8
Rysunek 1.2 Gminy w Powiecie Wadowickim .....	9
Rysunek 2.1 Gmina Andrychów .....	15
Rysunek 2.2 Gmina Brzeźnica .....	16
Rysunek 2.3 Gmina kalwaria Zebrzydowska .....	17
Rysunek 2.4 Gmina Lanckorona.....	18
Rysunek 2.5 Gmina Mucharz .....	19
Rysunek 2.6 Gmina Spytkowice .....	20
Rysunek 2.7 Gmina Stryszów .....	21
Rysunek 2.8 Gmina Tomice.....	22
Rysunek 2.9 Gmina Wadowice .....	23
Rysunek 2.10 Gmina Wieprz.....	24
Rysunek 2.11 Sieć dróg kołowych.....	36
Rysunek 2.12 Sieć nowych tras rowerowych.....	39
Rysunek 2.13 Sieć dróg kolejowych .....	41
Rysunek 5.1 Odpowiedzi na pytanie czy jest potrzeba uruchomienia nowej linii.....	67
Rysunek 5.2 Potencjalna częstotliwość korzystania z nowej linii .....	68
Rysunek 5.3 Schemat linii Wadowice – Jaszczurowa / Mucharz .....	70
Rysunek 5.4 Schemat linii Wadowice – Andrychów przez Frydrychowice .....	71
Rysunek 5.5 Schemat linii (Roczyny) – Andrychów – Wadowice – (Kalwaria Z.).....	72
Rysunek 5.6 Schemat linii Wadowice – Ryczów Chałupki .....	73
Rysunek 5.7 Schemat linii Lanckorona – Brzeźnica Dworzec.....	74
Rysunek 7.1 Ocena jakości transportu zbiorowego pod kątem stanu technicznego oraz jakości taboru .....	81

Rysunek 7.2 Ocena jakości transportu zbiorowego pod kątem częstotliwości połączeń.....	81
Rysunek 7.3 Ocena jakości transportu zbiorowego pod kątem dopasowania do potrzeb mieszkańców.....	82
Rysunek 7.4 Ocena jakości transportu zbiorowego pod kątem kosztów ponoszonych przez mieszkańców.....	83
Rysunek 7.5 Procentowy udział kobiet i mężczyzn w badaniu ankietowym .....	84
Rysunek 7.6 Przedział wiekowy respondentów w badaniu ankietowym .....	85
Rysunek 7.7 Wybór środka transportu w codziennych podróżach .....	86
Rysunek 7.8 Odpowiedzi na pytanie co zachęciłoby do korzystania z autobusów .....	88

### *Załącznik do Planu Transportowego*

Dzień dobry, nazywam się ... . Jestem ankierem firmy VIA VISTULA, która na zlecenie Powiatu Wadowickiego wykonuje badanie dotyczące zapotrzebowania na uruchomienie nowych linii użyteczności publicznej na terenie Powiatu Wadowickiego. Proszę o poświęcenie mi około 5 minut na przeprowadzenie anonimowej ankiety, której wyniki wykorzystane zostaną wyłącznie w zbiorczych zestawieniach statystycznych.

1. Imię i nazwisko ankiera lub inicjały

-----

2. Gmina

*Zaznacz tylko jedną odpowiedź*

- Andrychów
- Brzeźnica
- Kalwaria Zebrzydowska
- Lanckorona
- Mucharz
- Spytkowice
- Stryszów
- Tomice
- Wadowice
- Wieprz

3. Miejscowość

-----

4. Płeć

*Zaznacz tylko jedną odpowiedź*

- kobieta
- mężczyzna

5. Wiek

*Zaznacz tylko jedną odpowiedź*

- 16-24
- 25-44
- 45-64
- 65 i więcej

6. Jakie jest Pana/i podstawowe zajęcie? (zajmujące najwięcej czasu tygodniu)

*Zaznacz tylko jedną odpowiedź*

- uczeń szkoły podstawowej
- uczeń szkoły średniej
- student
- bezrobotny – przejście do pytania 15
- pracujący poza domem
- pracujący w domu
- rencista / emeryt – przejście do pytania 15
- inne (jakie?):

-----

7. Jakim środkiem transportu na co dzień porusza się Pan/i do miejsca pracy / nauki / innego celu i dlaczego akurat tym?

*Zaznacz tylko jedną odpowiedź*

- autobusem
- samochodem
- koleją
- rowerem
- pieszo
- inne (jakim?):

-----

8. Co zachęciłoby Panią/Pana do podróży autobusem do pracy / miejsca nauki?

Maksymalnie 3 odpowiedzi

*Zaznacz kilka odpowiedzi*

- autobus jest moim głównym środkiem transportu
- większa częstotliwość kursowania
- lepsze połączenia lub trasy
- większa dostępność przystanków
- bezpośrednie połączenie bez przesiadki
- niższe ceny biletów
- nowszy tabor
- jeden wspólny bilet (np. dla kilku przewoźników)
- koordynacja czasowa rozkładów jazdy
- nic
- inne (jakie?):

-----

9. Co zachęciłoby Panią/Pana do podróży koleją do pracy / miejsca nauki?

Maksymalnie 3 odpowiedzi

*Zaznacz kilka odpowiedzi*

kolej jest moim głównym środkiem transportu  
większa częstotliwość kursowania  
lepsze połączenia lub trasy  
większa dostępność przystanków  
bezpośrednie połączenie bez przesiadki  
niższe ceny biletów  
nowszy tabor  
jeden wspólny bilet (np. dla kilku przewoźników)  
koordynacja czasowa rozkładów jazdy  
nic  
inne (jakie?):

-----

10. Czy uważa Pan / Pani, że istnieje potrzeba uruchomienia nowej linii autobusowej użyteczności publicznej na terenie miasta, gminy, powiatu?

*Zaznacz tylko jedną odpowiedź*

tak  
nie – przejście do pytania 15

11. Na jakiej trasie powinna kursować oraz jakie punkty miasta, gminy, powiatu łączyć?

-----

12. W jakich dniach (dni powszednie czy weekendy) oraz godzinach powinna kursować oraz z jaką częstotliwością?

-----

13. Jeśli taka linia by powstała czy by Pan/i z niej korzystał(a)?

*Zaznacz tylko jedną odpowiedź*

tak  
nie

14. Jeśli taka linia by powstała, jak często by Pan/i z niej korzystał? *Zaznacz tylko jedną odpowiedź*

- codziennie
- tylko dni powszednie
- 3-4 razy w ciągu tygodnia
- tylko weekendy
- 1-2 razy w ciągu tygodnia

15. Jakie Pani/Pana zdaniem działania powinien podejmować Powiat na rzecz poprawy funkcjonowania transportu?

Maksymalnie 3 odpowiedzi

*Zaznacz kilka odpowiedzi*

- budowa nowych dróg
- nowe linie autobusowe
- nowe lokalizacje przystanków autobusowych / kolejowych
- tworzenie większej ilości buspasów
- poprawa infrastruktury rowerowej
- rozszerzenie systemu roweru miejskiego (BiKeR)
- stworzenie węzłów przesiadkowych
- wspólny bilet autobusowo-kolejowy
- koordynacja czasowa rozkładów jazdy
- inne (jakie?):

-----

16. Wolne wnioski / uwagi dotyczące transportu na terenie Powiatu Wadowickiego

-----