

## **Powstał raport "Relacje przestrzenne i dostępność komunikacyjna" w Małopolsce**

**Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie we współpracy z Małopolskim Obserwatorium Rozwoju Regionalnego wydał raport na temat „Relacji przestrzennych i dostępności komunikacyjnej - województwo małopolskie" (komponent 3).**

Raport jest wynikiem badania „Relacje funkcjonalno-przestrzenne między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem”, którego głównym celem był analiza relacji i powiązań funkcjonalno-przestrzennych w sieci miast oraz określenie ich zasięgów oddziaływania w 6 województwach.

Projekt, który rozpoczął się w lipcu 2018 roku stanowi odpowiedź na potrzeby informacyjne Regionalnych Obserwatoriów Terytorialnych. Badanie w ramach współpracy 6 województw: pomorskiego, małopolskiego, kujawsko-pomorskiego, zachodniopomorskiego, warmińsko-mazurskiego i łódzkiego. W badaniu zastosowano wspólną dla wszystkich województw metodykę badawczą, która daje możliwość porównania wyników i analizę kontekstową.

W ramach wspomnianego komponentu 3 pt. [„Relacje przestrzenne i dostępność komunikacyjna - województwo małopolskie”](#), zastosowano szereg zagadnień i pytań badawczych, a wśród nich między innymi:

- Jaki jest stopień dopasowania powiązań komunikacją publiczną do powiązań funkcjonalnych (rynek pracy, szkolnictwo, w tym szkolnictwo zawodowe)?
- Jak jest natężenie i jak kształtują się zasięgi oddziaływania ośrodków miejskich województwa małopolskiego w zakresie dojazdów do pracy?
- Jaka jest siła i jakie są kierunki powiązań miast w systemie komunikacji publicznej?
- Czy i gdzie występują obszary o niezadowolającej obsłudze transportem publicznym?
- Jakiego rodzaju działania należy podejmować w celu poprawy sprawności obsługi transportem publicznym?

---

### **Dostępność drogowa**

Badania, które zostały przeprowadzone wskazują, że jednym z najistotniejszych elementów wzmacniających potencjał miast jest dostępność drogowa. Dostęp do dróg różnej kategorii, warunkuje dostępność transportową miast, ta z kolei jest istotnym czynnikiem warunkującym poziom i tempo rozwoju gospodarczego i społecznego.

Transport drogowy w Małopolsce jest dominującym typem transportu, zarówno w zakresie przewozu towarów, jak i osób. Niestety nie wszystkie części województwa mają dobrze rozwiniętą infrastrukturę drogową, a co za tym idzie także transportową. Najlepszą dostępnością, zarówno z perspektywy gospodarczej, jak i jakości życia, cechuje się Krakowski Obszar Metropolitalny oraz gminy położone w ciągu komunikacyjnym autostrady A4. Dostępność ta pogarsza się jednak im bardziej na północ od głównej osi transportowej województwa oraz na południe od tego układu. Najsłabszą dostępnością cechują się powiaty tatrzański, nowotarski, gorlicki i nowosądecki.

Kraków, jako miasto wojewódzkie, dostępny jest z niemal całego obszaru województwa w mniej niż 2 godziny. Drugim według badanej wielkości miastem Małopolski jest Oświęcim, a kolejne miejsca zajmują Tarnów, który zasięgiem 2 godzin obejmuje m.in. Rzeszów oraz Olkusz. Najdalej (pod względem czasu przejazdu) od Krakowa położone są gminy: Muszyna, Uście Gorlickie i Piwniczna-Zdrój. Słaba dostępność południowo-wschodniej części województwa, pozostaje jedną z najważniejszych barier w przyciąganiu zewnętrznych inwestorów, a ponadto przekłada się na niższą jakość życia i może skutkować odpływem migracyjnym z takich obszarów do cechujących się lepszą dostępnością i poziomem rozwoju gmin.

Z perspektywy poziomu i codziennego życia mieszkańców, często o wiele ważniejsza od dostępności do stolicy regionu, zwłaszcza w obszarach peryferyjnych, jest dostępność do innych ośrodków miejskich, na różnych szczeblach hierarchii usług i hierarchii administracyjnej. Na przykład dostępność miast powiatowych w transporcie drogowym zależy głównie od ich położenia wobec dużych skupisk ludności oraz klasy dróg jakie przebiegają przez te miasta lub w ich pobliżu. Najwięcej osób (w izochronie 120 min) mieszka w zasięgu Wieliczki i Chrzanowa, na co wpływa sąsiedztwo Krakowa oraz dobre skomunikowanie z miastami województwa śląskiego. Obecność autostrady A4 sprawia, że pozytywnie wyróżnia się też dostępność Brzeska i Bochni.

Mapa 1. Dostępność drogowa do Krakowa w minutach  
miasta na prawach powiatu w minutach

Mapa 2. Dostępność drogowa do

Źródło:  
własne  
opracowanie własne

opracowanie  
Źródło:

---

## **Komunikacja publiczna**

Według badań, pomiędzy 62 miastami w Małopolsce (2019 rok) zinwentaryzowano 26867 połączeń, co stanowiło ponad 15% powiązań komunikacją publiczną w województwie w dzień powszedni. W niedzielę powiązania międzymiastowe (14687) stanowiły ponad 20%. Miasta Małopolski cechują się wyjątkowo wysokimi wskaźnikami siły powiązań międzymiastowych, a najlepsze powiązania, w skali badanych 6 województw, ma Kraków. Bardzo silne powiązania relacji z Krakowem, obserwuje się zarówno wzdłuż linii kolejowych (Oświęcim – Trzebinia – Kraków – Tarnów – Rzeszów), jak i dróg obsługiwanych wyłącznie przez autobusy (na przykład do Olkusza, do Skały, do Proszowic czy do Myślenic).

Mimo, że w województwie małopolskim dostępność z obszarów wiejskich do miast można ocenić jako dobrą, to warto zwrócić uwagę, że aż 16% miejscowości w okresie badania nie posiadało w ogóle przystanku komunikacji publicznej. Warto jednak podkreślić, że niemal 90% mieszkańców zamieszkuje w miejscowościach z dostępnością w komunikacji publicznej do najbliższego miasta: wzorową (27%), bardzo dobrą (15%) lub dobrą (16%).

Miejscowości o słabej i bardzo słabej dostępności koncentrowały się w kilku strefach:

- Beskidzie Niskim (powiat gorlicki),
- pasie Pogórzy (tarnowski, limanowski),
- Wyżynie Miechowskiej na granicy powiatów miechowskiego, krakowskiego, proszowickiego
- w Dolinie Wisły w powiecie dąbrowskim, tarnowskim i brzeskim.

Ponadto w 57 miejscowościach, zamieszkałych przez 24 tys. osób, nie było żadnych połączeń do miasta pomiędzy godziną 6<sup>00</sup> a 8<sup>00</sup>. Miejscowości takie występują wyłącznie w północnej i wschodniej części województwa. Jednak nawet w dobrze rozwiniętych komunikacyjnie powiatach KOM odnotowano miejscowości wiejskie o zaledwie dwóch kursach dziennie do miasta powiatowego.

Co ważne, ponad 50% miejscowości miało bezpośrednie połączenie z Krakowem, wśród nich były prawie wszystkie miasta województwa. Ogółem 69% mieszkańców

województwa mieszkających poza Krakowem ma do niego bezpośrednie połączenie w systemie transportu publicznego.

Komunikacja publiczna jest też bardzo ważnym składnikiem systemu transportowego w kontekście dojazdów do szkół średnich. W województwie małopolskim najwięcej uczniów dojeżdża do szkół w Krakowie, jako ośrodka ponadregionalnego z dużą liczbą wysoko wyspecjalizowanych placówek. Dużymi ośrodkami szkolnictwa średniego są też miasta regionalne, Nowy Sącz i Tarnów, a tuż za nimi Nowy Targ, Limanowa oraz Oświęcim.

Mapa 3. Schemat powiązań międzymiastowych komunikacją publiczną w woj. małopolskim w 2019 roku - mapa syntetyczna

## **Powiązania funkcjonalne i ciążenia do miast**

Poziom natężenia dojazdów do pracy w województwie małopolskim plasuje ten region powyżej wartości średnich dla Polski. Zasięg i skala oddziaływania poszczególnych ośrodków w województwie małopolskim są bardzo zróżnicowane. Wyraźnie zaznacza się wpływ trzech głównych ośrodków miejskich: Krakowa, Tarnowa i Nowego Sącza, z dominacją tego pierwszego. Bardzo wyraźnie kształtują one dojazdy do pracy w swoim zapleczu. Specyfiką odznacza się subregion zachodni i silne powiązania ze Śląskiem, co znajduje odbicie w natężeniu i kierunkach przepływów z ośrodków tam położonych.

Najsilniej oddziałującym ośrodkiem jest Kraków - ponad 84 tys. osób przyjeżdża tu do pracy, a niecałe 20 tys. opuszcza go. Razem z Tarnowem i Nowym Sączem skupiają ponad 37% wszystkich przemieszczających się za pracę (dane z 2016 r.). Wokół stolicy województwa rozwinął się obszar silnej suburbanizacji gospodarczej, który skupia miejscowości również o sporych dojazdach do pracy.

Niskie natężenie dojazdów do pracy cechuje obszar karpacki (z pewnymi wyjątkami w postaci Nowego Sącza, Gorlic, Nowego Targu czy Zakopanego) oraz pogranicze z województwem świętokrzyskim - ośrodki izolowane (Wolbrom, Sucha Beskidzka czy Dąbrowa Tarnowska) ze swoimi niewielkimi, ale atrakcyjnymi dla sąsiednich miejscowości rynkami pracy. Wśród miast o ujemnym bilansie dojazdów do pracy możemy jeszcze wyróżnić znajdujące się w zachodniej części województwa dawne miasta górnicze.

Mapa 4. Przyjeżdżający i wyjeżdżający do pracy do/z innej gminy w województwie małopolskim w 2016 r.

## **MORR**

Małopolskie Obserwatorium Rozwoju Regionalnego  
Zródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS  
<https://www.obserwatorium.malopolska.pl>

---

Zapoznaj się z raportem, komponent 3: [„Relacje przestrzenne i dostępność komunikacyjna - województwo małopolskie”](#) oraz [badaniem 6 województw](#).