



**Małopolska 2030:
Rozwój
zrównoważony
terytorialnie**

**Badanie dostępności
i jakości publicznego
transportu zbiorowego
realizowanego przez transport
kolejowy i linie dowozowe
w miejscowościach
województwa małopolskiego**

Opracowanie zostało przygotowane dla **Województwa Małopolskiego** przez firmę:



Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

ul. Sielecka 35
00-738 Warszawa
www.zdgtor.pl

na podstawie umowy nr **IXA/504/RR/25** z dnia 18 września 2025 r.

Zespół autorski:

Maciej Mysona – kierownik projektu Aleksandra
Bałyk – koordynator projektu Szymon Piotr
Bryzgalski
Stanisław Gonera
Bartłomiej Kasiuk
Julian Politt
Anna Maria Stachowicz
Olga Wardenecka
Justyna Wierzbowska
Jakub Wróblewski
Robert Wojciechowski
dr Maria Zych-Lewandowska
i inni

Skład i opracowanie graficzne: Natalia Jamróz

Wydawca:

Województwo Małopolskie
Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego
Departament Rozwoju Regionu
Małopolskie Obserwatorium Rozwoju Regionalnego
ul. Wielicka 72A, 30-552 Kraków
tel. (+48) 12 29 90 900, fax (+48) 12 29 926

Opracowanie w wersji elektronicznej dostępne na stronie:

www.obserwatorium.malopolska.pl

ISBN: 978-83-67243-99-5

Egzemplarz bezpłatny. Przy publikowaniu danych z opracowania prosimy
o podawanie źródła.

Publikacja współfinansowana ze środków Unii Europejskiej z programu
Fundusze Europejskie dla Małopolski 2021–2027.



Fundusze Europejskie
dla Małopolski



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



MAŁOPOLSKA

SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE	6
1. METODYKA BADANIA.....	8
1.1. DOSTĘPNOŚĆ PTZ REALIZOWANYM TRANSPORTEM KOLEJOWYM I LINIAMI DOWOZOWYMI W WOJEWÓDZTWIE MAŁOPOLSKIM.....	8
1.2. ROZKŁADY JAZDY	11
1.3. BADANIA ANKIETOWE	11
1.4. INDYWIDUALNE WYWIADY POGŁĘBIONE (IDI)	17
1.5. DANE UTK I BADANIA NAPEŁNIEŃ POCIĄGÓW	19
1.6. ANALIZA DESK RESEARCH: DOKUMENTY STRATEGICZNE I MODELE RUCHU	20
2. ANALIZA UWARUNKOWAŃ WYNIKAJĄCYCH Z DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH	23
2.1. REGIONALNY PLAN TRANSPORTOWY WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO NA LATA 2021-2027 Z PERSPEKTYWĄ DO 2030	23
2.2. PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI METROPOLII KRAKOWSKIEJ I JEJ OBSZARU FUNKCJONALNEGO	26
2.3. PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ OBSZARU FUNKCJONALNEGO MYŚLENIC DO ROKU 2032+	28
2.4. PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA	29
2.5. PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA	31
3. CHARAKTERYSTYKA ISTNIEJĄCEJ OFERTY TRANSPORTOWEJ	33
3.1. LINIE KOLEJOWE	33
3.2. MAŁOPOLSKIE LINIE DOWOZOWE	42
3.3. TARYFA KMŁ I MLD	48
4. WYNIKI BADAŃ ILOŚCIOWYCH	53
4.1. PRZEBIEG BADANIA ANKIETOWEGO	53
4.2. CHARAKTERYSTYKA BADANYCH PASAŻERÓW	54
4.3. CHARAKTERYSTYKA ZACHOWAŃ I PREFERENCJI PASAŻERÓW	55
4.4. OCENA MAŁOPOLSKICH LINII DOWOZOWYCH	88
5. WYNIKI BADAŃ JAKOŚCIOWYCH	106
5.1. PRZEBIEG INDYWIDUALNYCH WYWIADÓW POGŁĘBIONYCH (IDI)	106
5.2. PODSUMOWANIE INDYWIDUALNYCH WYWIADÓW POGŁĘBIONYCH	107
6. ANALIZA ROZKŁADÓW JAZDY POD KĄTEM REGULARNOŚCI I SYNCHRONIZACJI	118

6.1.	KRAKÓW - SKAWINA	118
6.2.	SKAWINA – OŚWIĘCIM	120
6.3.	SKAWINA – KALWARIA ZEBRZYDOWSKA - LANCKORONA	122
6.4.	KALWARIA ZEBRZYDOWSKA - LANCKORONA – KĘTY	125
6.5.	KALWARIA ZEBRZYDOWSKA - LANCKORONA – SUCHA BESKIDZKA	127
6.6.	SUCHA BESKIDZKA – CHABÓWKA	129
6.7.	CHABÓWKA – ZAKOPANE	131
6.8.	KRAKÓW – TRZEBINIA	133
6.10.	TRZEBINIA – OŚWIĘCIM	136
6.11.	KRAKÓW – TUNEL	138
6.12.	KRAKÓW – TARNÓW	140
6.13.	TARNÓW – NOWY SĄCZ	142
6.14.	NOWY SĄCZ – KRYNICA ZDRÓJ	144
6.15.	KRAKÓW – WIELICZKA	146
6.16.	KRAKÓW – BALICE	148
7.	ANALIZA DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ W MAŁOPOLSCE	151
7.1.	DOSTĘPNOŚĆ LOKALNA (DO MIEJSCOWOŚCI GMINNEJ)	151
7.2.	DOSTĘPNOŚĆ PONADLOKALNA (DO MIASTA POWIATOWEGO)	155
7.3.	DOSTĘPNOŚĆ REGIONALNA (DO GŁÓWNYCH MIAST WOJEWÓDZTWA)	157
7.4.	WYKLUCZENIE TRANSPORTOWE W TRANSPORCIE PONADLOKALNYM W UJĘCIU MIEJSCOWOŚCI .	161
8.	REKOMENDACJE ZMIAN W SIATCE POŁĄCZEŃ	165
8.1.	REKOMENDACJE W ZAKRESIE OPTYMALIZACJI SIATKI MAŁOPOLSKICH LINII DOWOZOWYCH	165
8.2.	REKOMENDACJE W ZAKRESIE CZĘSTOTLIWOŚCI I GODZIN KURSOWANIA MLD	166
8.3.	REKOMENDACJE W ZAKRESIE ZMIAN W ROZKŁADACH JAZDY POCIĄGÓW	166
8.4.	REKOMENDACJE W ZAKRESIE INTEGRACJI KOLEJ–MLD	166
8.5.	REKOMENDACJE W ZAKRESIE INTEGRACJI TARYFOWO-BILETOWEJ	167
8.6.	WSKAZANIE OBSZARÓW WYMAGAJĄCYCH WZMOCNIENIA OFERTY	167
9.	PODSUMOWANIE I WNIOSKI KOŃCOWE	169
	SPIS RYSUNKÓW, TABEL I WYKRESÓW	171
	WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW	178

SŁOWNIK POJĘĆ

CAPI	Ankieta z wykorzystaniem urządzeń mobilnych, np. tabletów (ang. <i>Computer-Assisted Personal Interviewing</i>).
CAWI	Wspomagany komputerowo wywiad przy pomocy strony www (ang. <i>Computer-Assisted Web Interview</i>).
GTFS	Otwarty, standardowy format danych o podaży transportu publicznego (kursy, przystanki, linie) umożliwiający wymianę tych danych pomiędzy przewoźnikami lub organizatorami a użytkownikami m.in. poprzez planery podróży (ang. <i>General Transit Feed Specification</i>).
IDI	Indywidualny wywiad pogłębiony (ang. <i>Individual In-Depth Interview</i>).
KMŁ	Koleje Małopolskie
KŚ	Koleje Śląskie
MaaS	Mobilność jako Usługa (MaaS) to model organizacji integrujący różne środki transportu w jedną cyfrową platformę, umożliwiającą elastyczne i spersonalizowane planowanie oraz opłacanie podróży, często w modelu subskrypcyjnym (ang. <i>Mobility-as-a Service</i>).
MLD	Małopolskie Linie Dostawcze
NPS	Wskaźnik lojalności klientów (ang. <i>Net Promoter Score</i>)
OF	Obszar funkcjonalny
OzN	Osoby z niepełnosprawnościami
PAPI	Wywiad bezpośredni z wykorzystaniem kwestionariusza w formie papierowej (ang. <i>Paper and Pencil Interviewing</i>).
PRG	Państwowy Rejestr Granic
PTZ	Publiczny transport zbiorowy
SUMP	Plan zrównoważonej mobilności miejskiej (ang. <i>Sustainable Urban Mobility Plan</i>)
TEN-T	Transeuropejska sieć transportowa to sieć głównych połączeń transportowych w ramach Unii Europejskiej, obejmująca szlaki drogowe, kolejowe, lotnicze, morskie oraz rzeczne, a także platformy multimodalne i węzły miejskie (z ang. <i>Trans-European Transport Network</i>).
UTK	Urząd Transportu Kolejowego
ZMR	Zintegrowany Model Ruchu

WPROWADZENIE



WPROWADZENIE

Skuteczność regionalnego systemu transportowego zależy od stopnia, w jakim kolej oraz uzupełniające ją linie autobusowe tworzą spójną, przewidywalną i dostępną ofertę przewozową. W województwie małopolskim istotnym elementem tego systemu są Małopolskie Linie Dostawcze (MLD), których zadaniem jest zapewnienie mieszkańcom dogodnych połączeń do stacji kolejowych oraz węzłów przesiadkowych.

Celem badania była **kompleksowa diagnoza dostępności i jakości publicznego transportu zbiorowego w regionie** – zarówno w wymiarze przestrzennym, jak i funkcjonalnym. Analiza objęła m.in. przebieg i ofertę kolejowych przewozów regionalnych, funkcjonowanie linii dostawczych oraz ocenę ich użyteczności z perspektywy pasażerów i przedstawicieli gmin. Badanie pozwala określić, w jakim stopniu obecny układ połączeń odpowiada na potrzeby transportowe mieszkańców, a także wskazać obszary o ograniczonej dostępności komunikacyjnej.

Zakres terytorialny badania obejmował **wszystkie miejscowości województwa małopolskiego**, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów oddalonych od stacji kolejowych lub pozbawionych transportu wysokiej częstotliwości. **Analiza pokazała, że oferta przewoźników kolejowych, w tym MLD, była dostępna w województwie małopolskim w 495 miejscowościach (26,3%), które zamieszkiwało 1 240 328 osób (52,6% mieszkańców województwa, bez mieszkańców Krakowa, Tarnowa i Nowego Sącza).** Kolej była dostępna w 129 ośrodkach województwa (6,9%), a MLD, zapewniające dowóz do kolei, umożliwiły przesiadki autobus-pociąg dla mieszkańców kolejnych 204 miejscowości. W rezultacie bezpośredni lub pośredni dostęp do transportu kolejowego mieli mieszkańcy 333 ośrodków (17,7%), które zamieszkiwało 971 391 osób (41,2%).

W rozdziale pierwszym przedstawiono zastosowaną **metodykę badawczą**, obejmującą analizę rozkładów jazdy, ankietyzację wśród pasażerów MLD, indywidualne wywiady pogłębione z przedstawicielami gmin, analizę danych UTK oraz przegląd dokumentów strategicznych i modeli ruchu.

Kolejna część raportu prezentuje **uwarunkowania wynikające z dokumentów strategicznych**, w tym kierunki rozwoju transportu zbiorowego oraz ramy planistyczne dla integracji usług kolejowych i autobusowych.

W dalszej kolejności omówiono **charakterystykę istniejącej oferty przewozowej, wyniki badań ilościowych oraz syntetyczne wnioski z badań jakościowych**.

Następne rozdziały obejmują analizę **regularności i synchronizacji rozkładów jazdy** oraz dostępności **transportowej** w ujęciu lokalnym, ponadlokalnym i regionalnym.

Raport zamykają **rekomendacje** dotyczące zmian w układzie połączeń oraz wnioski końcowe wskazujące kierunki działań na rzecz poprawy integracji transportu i zwiększenia dostępności komunikacyjnej w regionie.

1. METODYKA BADANIA



1. METODYKA BADANIA

Realizacja badania została oparta na zestawie komplementarnych źródeł, umożliwiających ocenę dostępności i jakości transportu w ujęciu ilościowym i jakościowym. Podstawą analiz były obowiązujące rozkłady jazdy przewoźników kolejowych oraz Małopolskich Linii Dostawowych, które pozwoliły na odtworzenie faktycznej oferty przewozowej w poszczególnych miejscowościach. Dane te uzupełniono wynikami badań ankietowych przeprowadzonych wśród pasażerów MLD oraz informacjami pozyskanymi w trakcie pogłębionych wywiadów z przedstawicielami gmin. Wykorzystano również dane Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) oraz zapisy dokumentów strategicznych na poziomie regionalnym. Połączenie wymienionych źródeł pozwoliło na ocenę systemu transportowego zarówno z perspektywy użytkowników, jak i organizatorów, a także na identyfikację kluczowych obszarów wymagających optymalizacji.

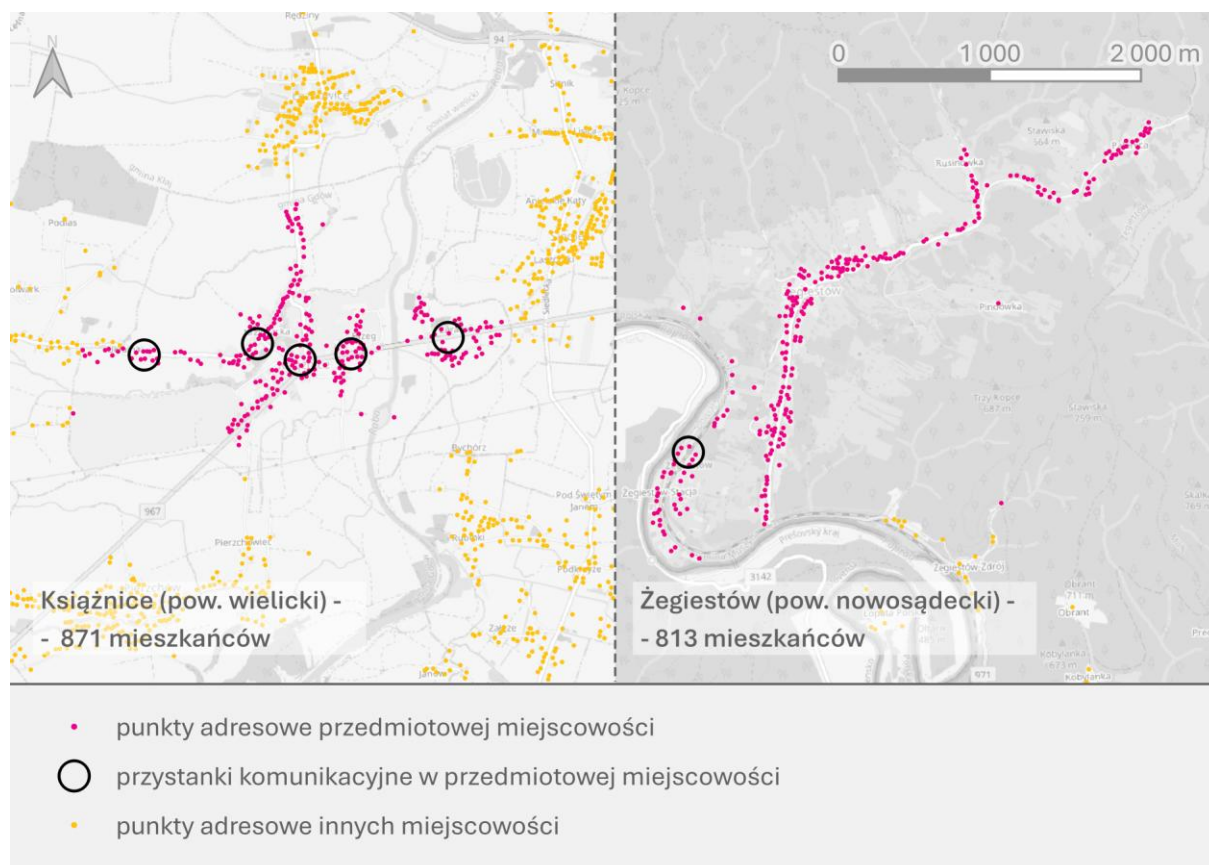
1.1. DOSTĘPNOŚĆ PTZ REALIZOWANYM TRANSPORTEM KOLEJOWYM I LINIAMI DOWOZOWYMI W WOJEWÓDZTWIE MAŁOPOLSKIM

Na potrzeby określenia poziomu dostępności oferty publicznego transportu publicznego (PTZ), realizowanej transportem kolejowym oraz autobusowymi liniami dostawowymi, przygotowano **bazę miejscowości z określaniem liczby dostępnych kursów w ciągu doby oraz czasu dojazdu**. Dla każdej miejscowości województwa małopolskiego określono oferowaną liczbę kursów do oraz z określonych celów podróży, którymi były: właściwa terytorialnie miejscowość gminna (główna miejscowość gminy, najczęściej siedziba władz samorządowych gminy), właściwe terytorialnie miasto powiatowe, a także stolica województwa – Kraków, Tarnów lub Nowy Sącz jako uzupełniające miasta prezydenckie w przypadku niedostępności połączeń ze stolicą województwa. Określono tu liczbę i czas połączenia z tymi ośrodkami w ujęciu kursu bezpośredniego lub połączenia przesiadkowego z wykorzystaniem linii MLD oraz połączenia kolejowego. **Za odpowiednio atrakcyjną przesiadkę pomiędzy autobusem a pociągiem uznano połączenia, dla których czas oczekiwania pomiędzy przyjazdem jednego środka transportu a odjazdem drugiego nie przekraczał 15 minut.** Analizowano dostępność wewnętrzną, co oznacza, że nie uwzględniono relacji wyjazdowych poza granice województwa małopolskiego.

Podstawą referencyjną bazy miejscowości były jednostki osadnicze zadeklarowane jako miejsce zamieszkania rezydenta na cele Narodowego Spisu Ludności i Mieszkań 2021. Reprezentację geograficzną tych miejscowości ustalono według danych Państwowego Rejestru Granic (PRG), który m.in. gromadzi informacje o kartograficznym położeniu miejscowości reprezentowanej przez punkt. Trzeba jednak podkreślić, że według stanu prawnego-organizacyjnego miejscowości w Polsce są jedynie zbiorem (tzw. chmurą) punktów adresowych bez reprezentacji powierzchniowej czy pojedynczego punktu. Na potrzeby niniejszej analizy, dopasowanej do regionalnej optyki polityki rozwoju, konieczne było uznanie, czy dana miejscowość jest obsługiwana przez przedmiotowe środki transportu. Należało więc, dla określonego w PRG punktu symbolizującego miejscowość, ustalić reprezentatywną obsługę PTZ, która odbywa się w oparciu o przystanki komunikacyjne. Ich liczba różni się w zależności od wielkości miejscowości, charakteru jej osadnictwa oraz liczby jej mieszkańców. W przypadku miejscowości, w których liczba przystanków komunikacyjnych obsługujących

dany ośrodek była większa niż jeden, podaż PTZ określono dla najbardziej centralnego przystanku. Jednocześnie przyjmowano, że miejscowość jest obsługiwana przez przystanek komunikacyjny, jeżeli nawet niewielka część jej zabudowy znajduje się w jego bezpośrednim sąsiedztwie. W efekcie uznaje się, że wszyscy mieszkańcy administracyjnie zamieszkujący daną miejscowość objęci są takim samym poziomem obsługi przypisanej do miejscowości. Jest to determinowane zarówno przez charakter rozkładu przestrzennego zabudowy takiej miejscowości, jak i charakter sieci komunikacyjnej.

Rysunek 1. Przykłady dwóch miejscowości o centralnej i acentralnej obsłudze przez przystanki PTZ

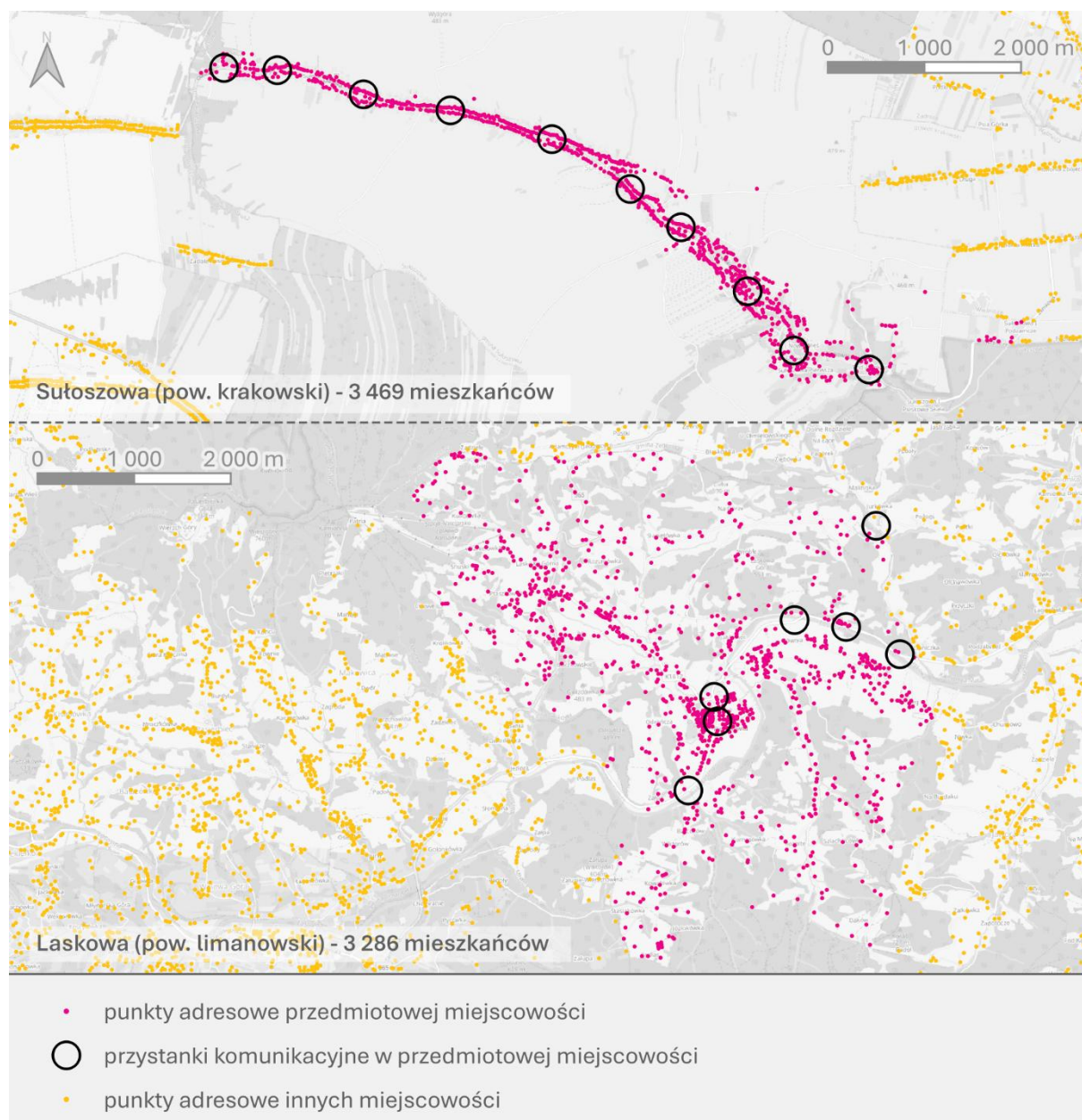


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Dodatkowym, ale bardzo istotnym uwarunkowaniem, jest tutaj charakter osadnictwa i fizjonomia miejscowości, jakie występują w Małopolsce. Zabudowa miejscowości ma tutaj silnie rozproszony charakter, który jest uwarunkowany historycznie i kulturowo. Dodatkowo silną determinantą charakteru sieci osadniczej jest orografia terenu, co może skutkować pasmowością zabudowy lub jej silnym izolowaniem. Aspekty te znacząco mogą wpływać na możliwość i efektywność obsługi komunikacyjnej. Dodatkowo istotne jest jeszcze organizacyjne przyporządkowanie poszczególnych adresów budynków do miejscowości oraz polityka wyznaczania samych miejscowości. Można spotkać się z sytuacjami rozdzielenia poszczególnych jednostek osadniczych na niewielkie miejscowości, co jest szczególnie powszechne na otwartych terenach rolniczych północnej Małopolski, np. w gminie Słaboszów (pow. miechowski) z 20 miejscowościami zamieszkаныmi przez 3 373 osoby lub w gminie Pałecznica (pow. proszowski), gdzie 3 469 osób mieszka w 14 wsiach. Jednocześnie w południowej części województwa powszechniej obserwuje się sytuację, gdzie rozproszoną

zabudowę traktuje się jako pojedynczą miejscowość, do której zalicza się zabudowę rozciągającą się na bardzo dużej przestrzeni, jak ma to miejsce na przykładzie zamieszkałej przez 4 748 osób gminy Moszczenica (pow. gorlicki), w której wyznaczono jedynie dwie miejscowości. W sytuacji, gdy należy ocenić, czy dana miejscowość jest obsługiwana przez PTZ, sposób wyznaczania miejscowości ma duży wpływ na końcowy wynik analizy.

Rysunek 2. Przykłady dwóch miejscowości o skrajnie różnym charakterze zabudowy w zakresie obsługi komunikacyjnej



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, formułując wyniki dotyczące dostępności PTZ w województwie małopolskim, należy mówić nie o mieszkańcach posiadających lub nieposiadających dostęp do oferty PTZ, a o mieszkańcach miejscowości, w których określony poziom dostępności PTZ.

Analiza objęła 1 886 zamieszkałych miejscowości województwa małopolskiego. Jeśli w wynikach nie zaznaczano inaczej, w sumach mieszkańców nie uwzględniano osób mieszkających w 3 miastach prezydenckich (Kraków, Tarnów, Nowy Sącz).

1.2. ROZKŁADY JAZDY

Analiza funkcjonowania połączeń kolejowych obejmowała **ocenę siatki połączeń pomiędzy stacjami węzłowymi w województwie małopolskim, w podziale na następujące odcinki:**

- Kraków – Skawina;
- Skawina – Oświęcim;
- Skawina – Kalwaria Zebrzydowska – Lanckorona;
- Kalwaria Zebrzydowska – Lanckorona – Kęty;
- Kalwaria Zebrzydowska – Lanckorona – Sucha Beskidzka;
- Sucha Beskidzka – Chabówka;
- Chabówka – Zakopane;
- Kraków – Trzebinia;
- Trzebinia – Oświęcim;
- Kraków – Tunel;
- Kraków – Tarnów;
- Tarnów – Nowy Sącz;
- Nowy Sącz – Krynica Zdrój.

Dla każdego z odcinków dokonano szczegółowej analizy obowiązujących rozkładów jazdy wszystkich przewoźników kolejowych. Ocenie podlegała liczba kursów, ich częstotliwość i równomierność ich rozkładu w ciągu doby. Szczególną uwagę poświęcono połączeniom o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym, które w największym stopniu determinują codzienną mobilność mieszkańców województwa, zapewniając dojazdy do pracy, szkół oraz ośrodków usług publicznych.

Analizy zostały przeprowadzone w oparciu o rozkłady jazdy dla dnia roboczego, aktualne w drugiej połowie listopada 2025 r. Podstawowym źródłem danych były rozkłady publikowane na oficjalnych stronach internetowych Kolei Małopolskich, Polregio, Kolei Śląskich oraz PKP Intercity. W procesie wykorzystano zarówno standardowe rozkłady liniowe, jak i narzędzia planowania podróży, a także dane w formacie GTFS udostępniane przez przewoźników.

1.3. BADANIA ANKIETOWE

Badanie ankietowe zostało zaprojektowane jako ilościowe narzędzie oceny przez pasażerów jakości i dostępności usług świadczonych w ramach Małopolskich Linii Dowozowych. Jego podstawą był standaryzowany kwestionariusz obejmujący pytania dotyczące oceny funkcjonowania transportu dowozowego, komfortu podróży oraz dopasowania oferty przewozowej do potrzeb pasażerów.

Do realizacji badania zostały wykorzystane następujące techniki badawcze:

- **PAPI** (*Paper and Pencil Interviewing*) – wywiad bezpośredni z wykorzystaniem kwestionariusza w formie papierowej;
- **CAPI** (*Computer Assisted Personal Interviewing*) – ankieta z wykorzystaniem urządzeń mobilnych (np. tabletów);
- **CAWI** (*Computer Assisted Web Interviewing*) – samodzielne wypełnianie ankiety online przez pasażerów po zeskanowaniu kodu QR lub wejściu w link, który przenosił na dedykowaną stronę internetową.

Badanie ankietowe w Małopolskich Liniach Dłozowych z wykorzystaniem metody PAPI i CAPI zostało przeprowadzone w dniach 16-24 października 2025 r. Z kolei badanie CAWI trwało również po zakończeniu ankietyzacji w autobusach – do 31 października 2025 r.

Zakres badania obejmował 46 z 48 linii autobusowych. Z ankietyzacji wyłączone były dwie linie – nr 26 oraz nr 45 – ponieważ kursują one wyłącznie w weekendy i święta lub poza godzinami szczytu przewozowego, to zaś wykluczyło je z zakresu badania zleconego przez Zamawiającego. **Co najmniej jedna z ankietyzacji na każdej analizowanej linii została przeprowadzona w dniu roboczym w godzinach szczytu przewozowego porannego (5:00–9:00) lub popołudniowego (14:00–18:00).** Minimalna liczebność próby została określona na poziomie 20 ankiet na każdej linii, co daje co najmniej 920 kwestionariuszy.

Poniżej wskazano wykaz linii MLD, na których przeprowadzono badanie ankietowe.

Tabela 1. Linie Małopolskich Linii Dłozowych podlegające badaniu ankietowemu

Numer linii	Trasa
A1	Kraków – Libertów – Gaj – Mogilany – Głogoczów – Myślenice
A2	Wieliczka – Byszyce – Świętniki Górne – Siepraw – Myślenice
A3	Bochnia – Nowy Wiśnicz – Limanowa
A4	Bochnia – Drwinia – Uście Solne – Szczurowa
A5	Brzesko – Przyborów – Borzęcin – Szczurowa – Wietrzychowice
A6	Wieliczka – Mietniów – Dobranowice – Hucisko – Gdów – Łapanów
A7	Podłęże – Niepołomice – Ispina – Nowe Brzesko – Proszowice – (Koniusza)
A8	Wieliczka – Raciborsko – Dziekanowice – Dobczyce
A9	Wieliczka – Dobczyce – Wiśniowa – Skrzydlina – Dobra – Tymbark – Limanowa
A10	Olkusz – Gorenice – Krzeszowice
A11	Koninki – Mszana Dolna – Wiśniowa – Myślenice
A12	Olkusz – Trzyciąż – Skała – Kraków

Numer linii	Trasa
A13	Olkusz – Sułoszowa – Skała – Kraków
A14	Spytkowice – Czernichów – Wołowice – Piekary – Kraków
A15	(Vysoké Tatry Starý Smokovec – Jurgów –) Bukowina Tatrzańska – Zakopane – Chochołów (– Trstená)
A16	Wieliczka – Byszyce – Zakliczyn – Borzęta – Myślenice
A17	Wieliczka – Biskupice – Grajów – Winiary – Dobczyce – Raciechowice – Szczyrzyc – Pogorzany
A18	Niepołomice – Podłęże – Czarnochowice – Wieliczka – Szczygłów – Lipas – Niegowić – Książnice – Siedlec
A19	Olszowice – Świątniki Górne – Wieliczka – Szczytniki
A20	Bochnia – Nowy Wiśnicz – Lipnica Murowana – Rajbrot – Iwkowa
A21	Nowy Targ – Ochotnica Górna – Czarny Potok – Stary Sącz – Nowy Sącz
A22	Nowy Sącz – Gródek nad Dunajcem – Zakliczyn – Zgłobice – Tarnów
A23	Tarnów – Tuchów – Moszczenica – Gorlice – Szymbark – Wysowa Zdrój
A24	Lisia Góra – Śmigno – Pawężów – Tarnów – Zbylitowska Góra – Tarnów (Mościce)
A25	Andrychów – Wieprz – Gierałtowice – Zator – Smolice
A27	Tarnów (Mościce) – Zbylitowska Góra – Tarnów – Tarnowiec – Zawada
A28	Tarnów – Tarnowiec – Nowodworze – Poręba Radlna – Łękawka – Poręba Radlna – Nowodworze – Tarnowiec – Tarnów
A29	Tarnów – Koszyce Wielkie – Zgłobice – Koszyce Małe – Tarnów (linia okrężna)
A30	Tarnów – Koszyce Małe – Zgłobice – Koszyce Wielkie – Tarnów (linia okrężna)
A31	Szczepanowice – Błonie – Zgłobice – Koszyce Wielkie – Tarnów – Tarnowiec – Nowodworze – Radlna – Świebodzin
A34	Tarnów – Wola Rzędzińska – Jodłówka – Wałki (Szpic)
A35	Lichwin – Rychwałd – Pleśna – Rzychowa – Koszyce – Tarnów – Wola Rzędzińska – Jodłówka – Wałki przez Górówkę (Polmark)
A36	Tarnów – Pawężów – Śmigno – Lisia Góra – Dąbrowa Tarnowska
A37	(Koniusza) – Proszowice – Łaganów – Wawrzeńczyce – Igołomia – Kraków – Niepołomice – Podłęże

Numer linii	Trasa
A38	Tarnów – Lisia Góra – Nowa Jastrzębka
A39	Tarnów – Brzozówka – Zaczarnie
A40	Kęty – Andrychów – Wadowice – Kalwaria Zebrzydowska – Kraków
A41	Myślenice – Pćim – Mszana Dolna – Pórzeczki – Dobra – Limanowa
A42	Kraków – Krzeszowice – Trzebinia – Chrzanów
A43	Skawina – Rzozów – Gołuchowice – Polanka Hallera – Grabie – Przytkowice – Zebrzydowice – Kalwaria Zebrzydowska
A44	Kraków – Rączna – Liszki – Baczyn – Zalas – Alwernia – Babice – Oświęcim
A46	Tarnów – Skrzyszów – Szywałd – Zalasowa – Ryglice
A47	Oświęcim – Osiek – Kęty – Andrychów
A48	Olkusz – Lgota – Trzebinia – Chrzanów
A50	Proszowice – Nowe Brzesko – Igołomia – Kraków
A53	Skawina – Harbutowice – Zembrzyce – Sucha Beskidzka – Maków Podhalański – Zawoja

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie kolejmalopolskie.com.pl.

Przed rozpoczęciem właściwych badań przeprowadzono pilotaż obejmujący 20 ankiet zrealizowanych technikami PAPI i CAPI. Jego celem była weryfikacja zrozumiałości pytań i logiki narzędzia-kwestionariusza. Na podstawie wyników pilotażu przygotowano notatkę zawierającą wnioski i ewentualne rekomendacje zmian, którą przekazano Zamawiającemu; dopiero po akceptacji ustalono ostateczną wersję ankiety oraz przygotowano jej format papierowy i cyfrowy.

Kwestionariusz badania właściwego składał się z 4 pytań dotyczących cech respondenta i 15 pytań merytorycznych, wśród których jedno było pytaniem otwartym. W kilku przypadkach respondenci mieli możliwość wyboru więcej niż 1 odpowiedzi. Badanie miało charakter anonimowy. Po zakończeniu wywiadów rozdawano ulotki z kodem QR kierującym do ankiety CAWI.

Ostateczny etap obejmował kontrolę, kodowanie i wprowadzenie danych oraz przygotowanie materiału do analizy.

Rysunek 3. Kwestionariusz badania ankietowego

Badanie pasażerów Małopolskich Linii Dowozowych

Szanowni Państwo,
zapraszamy do wzięcia udziału w anonimowej ankiecie, której celem jest ocena satysfakcji pasażerów Kolei Małopolskich na trasach Małopolskich Linii Dowozowych. Badanie realizowane jest przez Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego w ramach prac badawczych Zespołu ds. Małopolskiego Obserwatorium Rozwoju Regionalnego. Państwa opinie pomogą dalej doskonalić i podnosić jakość usług regionalnego przewoźnika. Udzielenie odpowiedzi nie powinno zająć więcej niż 10 minut.
W przypadku dodatkowych pytań/wątpliwości dotyczących badania prosimy o kontakt z Wykonawcą badania, email: 25MAL_BAD@zdgtor.pl
Z góry dziękujemy za uzupełnienie ankiety!

WYPEŁNIA ANKIETER
Nr ankiety:
Data:

P1.
 Nr linii: Kierunek: Godz. wyjazdu z przystanku początkowego:

P2. Proszę zaznaczyć płeć:
☐ kobieta
☐ mężczyzna
☐ odmowa odpowiedzi

P3. Proszę zaznaczyć przedział Pana/i wieku:

☐ poniżej 18 lat
☐ 19-24 lat
☐ 25-34 lat

☐ 35-44 lat
☐ 45-54 lat
☐ 55-64 lat

☐ 65 i więcej lat
☐ odmowa odpowiedzi

P4. Proszę podać odcinek linii dowozowej, po której Pan/i obecnie podróżuje:
 Miejscowość początkowa:
 Miejscowość końcowa:

P5. Proszę podać cel obecnej podróży:
Pytanie wielokrotnego wyboru.

☐ praca
☐ nauka
☐ zakupy
☐ zdrowie

☐ sprawy osobiste
☐ rekreacja i wypoczynek
☐ kultura
☐ inne

P6. Jak długo będzie Pan/i jechać autobusem Małopolskich Linii Dowozowych?

☐ do 15 minut
☐ od 16 do 30 minut

☐ od 31 do 45 minut
☐ powyżej 45 minut

P7. Jak często podróżuje Pan/i Małopolskimi Liniami Dowozowymi?

☐ prawie codziennie
☐ przynajmniej raz w tygodniu

☐ kilka razy w miesiącu, ale nie w każdym tygodniu
☐ sporadycznie

P8. Co decyduje o wyborze przejazdu Małopolskimi Liniami Dowozowymi (zamiast innych środków transportu)?
Proszę zaznaczyć maksymalnie 3 najważniejsze przyczyny.

☐ komfort
☐ czas przejazdu
☐ dogodny czas połączenia
☐ możliwość wygodnych przesiadek na inne środki transportu zbiorowego
☐ brak konieczności korzystania z własnego środka transportu
☐ brak możliwości korzystania z własnego środka transportu (np. samochód, skuter)

☐ brak alternatywnej komunikacji gminnej/ podmiejskiej/ regionalnej
☐ możliwość zabrania większego bagażu
☐ dostosowanie pojazdu do przejazdu z wózkami dziecięcymi, wózków inwalidzkich, osób niepełnosprawnych
☐ konkurencyjny koszt przejazdu
☐ przypadek losowy
☐ inne

P9. Jakich biletów na ogół Pan/i używa?
☐ mam prawo do bezpłatnych przejazdów
☐ jednorazowe ulgowe
☐ jednorazowe normalne
☐ bilet metropolitalny
☐ bilet zintegrowany
☐ bilet okresowy na wybraną linię MLD
☐ inne (np. bilet miesięczny)

P10. W jaki sposób najczęściej kupuje Pan/Pani bilet na przejazd?
☐ u kierowcy
☐ w biletomacie
☐ w stacjonarnym punkcie sprzedaży (dworzec, punkt obsługi klientów)
☐ przez stronę internetową KMŁ
☐ w aplikacji iMKA
☐ w aplikacji e-podróżnik
☐ w aplikacji Koleo

P11. Ile czasu zajmuje Panu/i dotarcie z miejsca zamieszkania do przystanku początkowego?
☐ do 10 minut
☐ 11-20 minut
☐ 21-30 minut
☐ powyżej 30 minut

P12. Jak najczęściej dociera Pan/i z miejsca zamieszkania do przystanku początkowego?
☐ pieszo
☐ rower/ hulajnoga / tyżworolki/ wrotki itp.
☐ skuter lub motocykl
☐ samochód osobowy
☐ komunikacja zbiorowa (np. autobus, bus itp.)

P13. Ile czasu zajmie dotarcie z przystanku końcowego do celu podróży (w tym ewentualne przesiadki, czas dojazdu innymi środkami transportu itp.)?
☐ do 10 minut
☐ 11 – 20 minut
☐ 21 – 30 minut
☐ powyżej 30 minut

P14. Czy przystanek końcowy linii dowozowej jest przystankiem docelowym Pana/i podróży?
☐ tak
☐ nie, muszę skorzystać z komunikacji miejskiej
☐ nie, muszę przesiąść się na pociąg
☐ nie, korzystam z komunikacji gminnej/ podmiejskiej/ regionalnej
☐ nie, ale organizuję przejazd we własnym zakresie

P15. Proszę ocenić poszczególne elementy komfortu przejazdu autobusami Małopolskich Linii Dowozowych:
Proszę o dokonanie oceny na skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza bardzo źle a 5 bardzo dobrze.

	1 (bardzo źle)	2	3	4	5 (bardzo dobrze)	nie wiem/ trudno powiedzieć
wygoda	☐	☐	☐	☐	☐	☐
czystość	☐	☐	☐	☐	☐	☐
informacja dla podróżnych	☐	☐	☐	☐	☐	☐
obsługa	☐	☐	☐	☐	☐	☐
punktualność	☐	☐	☐	☐	☐	☐
bezpieczeństwo	☐	☐	☐	☐	☐	☐
dostępność pojazdu (np. udogodnienia dla osób z niepełnosprawnościami, rodziców podróżujących z dziećmi itp.)	☐	☐	☐	☐	☐	☐

P16. Proszę ocenić poszczególne elementy infrastruktury wspomagającej przejazdy Małopolskimi Liniami Dowozowymi:
Proszę o dokonanie oceny na skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza bardzo źle a 5 bardzo dobrze.

	1 (bardzo źle)	2	3	4	5 (bardzo dobrze)	nie wiem/ trudno powiedzieć	nie korzystam
systemy informacji pasażerskiej	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
integracja połączeń komunikacji zbiorowej (węzły przesiadkowe)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
wyposażenie przystanków (np. wiaty, ławki)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
dostępność przystanków (np. połączenie z infrastrukturą pieszą lub rowerową)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
biletomaty (np. liczba, łatwość obsługi)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

P17. Jak ocenia Pan/i ofertę biletową oraz rozkład jazdy autobusów?
Proszę o dokonanie oceny na skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza bardzo źle a 5 bardzo dobrze.

	1 (bardzo źle)	2	3	4	5 (bardzo dobrze)	nie wiem/ trudno powiedzieć
przejrzystość i czytelność oferty biletowej	☐	☐	☐	☐	☐	☐
łatwość uzyskania informacji o ofercie biletowej	☐	☐	☐	☐	☐	☐
łatwość wybrania najkorzystniejszej oferty biletowej	☐	☐	☐	☐	☐	☐
łatwość sprawdzenia rozkładu jazdy autobusów	☐	☐	☐	☐	☐	☐
częstotliwość kursowania autobusów	☐	☐	☐	☐	☐	☐
punktualność kursowania autobusów	☐	☐	☐	☐	☐	☐
bilety metropolitalne	☐	☐	☐	☐	☐	☐
bilety zintegrowane	☐	☐	☐	☐	☐	☐

P18. Proszę określić w skali 0-10 stopień Pan/i zadowolenia z podróżowania autobusami w ramach Małopolskich Linii Dowozowych („0” oznacza całkowite rozczarowanie, „10” oznacza pełne zadowolenie).

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐ 7 ☐ 8 ☐ 9 ☐ 10 ☐
P19. Czy ma Pan/i sugestie dotyczące poprawy świadczonych usług przez Koleje Małopolskie w odniesieniu do przewozów autobusowych (np. komfortu, kanałów sprzedaży biletów, rozkładu jazdy autobusów)**Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.**

1.4. INDYWIDUALNE WYWIADY POGŁĘBIONE (IDI)

Indywidualne wywiady pogłębione zostały zrealizowane w celu dokładnego poznania potrzeb transportowych mieszkańców oraz oczekiwań przedstawicieli gmin względem funkcjonowania istniejących lub planowanych połączeń Małopolskich Linii Dozowych. Badanie miało na celu identyfikację kluczowych kierunków podróży, ocenę częstotliwości i adekwatności kursów, dostosowania taboru oraz barier i uwarunkowań wpływających na dostępność transportu publicznego. **W badaniu uczestniczyli przedstawiciele wszystkich gmin podregionu tarnowskiego oraz wybranych gmin z powiatów limanowskiego, myślenickiego i proszowickiego**, zgodnie z listą uprzednio uzgodnioną i zaakceptowaną przez Zamawiającego.

Tabela 2. Lista gmin objętych indywidualnymi wywiadami pogłębionymi (IDI)

Powiat brzeski	
1.	Borzęcin
2.	Czchów
3.	Dębno
4.	Gnojnik
5.	Iwkowa
6.	Szczurowa
Powiat dąbrowski	
7.	Bolesław
8.	Dąbrowa Tarnowska
9.	Gręboszów
10.	Mędrzechów
11.	Olesno
12.	Radgoszcz
13.	Szczucin
Powiat tarnowski	
14.	Ciężkowice
15.	Gromnik
16.	Lisia Góra

17.	Pleśna
18.	Radłów
19.	Ryglice
20.	Rzepiennik Strzyżewski
21.	Skrzyszów
22.	Szerzyny
23.	Tarnów (gmina wiejska)
24.	Tuchów
25.	Wierzchosławice
26.	Wietrzychowice
27.	Wojnicz
28.	Zakliczyn
29.	Żabno
Powiat limanowski	
30.	Łukowica
31.	Kamienica
Powiat myślenicki	
32.	Tokarnia
33.	Sułkowice
Powiat proszowski	
34.	Koszyce
35.	Pałecznicza

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Proces realizacji badania rozpoczął się od przygotowania i rozesłania imiennych zaproszeń do udziału w wywiadach. Zaproszenia zostały przekazane drogą mailową i zawierały list polecający podpisany przez Zamawiającego, podkreślający rangę badania oraz zachęcający do udziału. Po wysyłce prowadzono kontakt telefoniczny z przedstawicielami gmin w celu potwierdzenia otrzymania zaproszenia, udzielenia dodatkowych informacji oraz uzgodnienia dogodnego terminu wywiadu. Takie podejście pozwoliło na sprawną organizację spotkań oraz efektywną koordynację całego procesu badawczego.

Wywiady przeprowadzono w okresie od 15 października do 17 listopada 2025 r. Każdy wywiad odbywał się z wykorzystaniem wcześniej przygotowanego scenariusza, który obejmował pytania otwarte, umożliwiające swobodne przedstawienie opinii, doświadczeń i obserwacji w zakresie lokalnej specyfiki funkcjonowania transportu publicznego.

Po zakończeniu realizacji IDI sporządzono transkrypcje wszystkich wywiadów, a następnie treść zweryfikowano i skorygowano niejasne fragmenty poprzez ponowne odsłuchanie nagrań, usunięto powtórzenia oraz uporządkowano zapis w sposób ułatwiający dalszą analizę. Oczyszczony materiał został poddany analizie jakościowej, której celem była identyfikacja powtarzających się problemów, oczekiwań oraz propozycji zgłaszanych przez przedstawicieli poszczególnych gmin. Proces ten umożliwił również wskazanie różnic i podobieństw pomiędzy gminami oraz określenie obszarów, w których potencjalne działania optymalizacyjne mogą przynieść największe korzyści.

Wyniki przeprowadzonych wywiadów stanowiły podstawę do opracowania rekomendacji dotyczących dalszego rozwoju oferty transportu publicznego, w tym funkcjonowania Małopolskich Linii Dowozowych. Rekomendacje te odzwierciedlają zarówno potrzeby mieszkańców, jak i uwarunkowania lokalne przedstawione przez respondentów, a także obszary wymagające poprawy. Wszystkie transkrypcje zostały przekazane Zamawiającemu jako integralna część dokumentacji badawczej.

1.5. DANE UTK I BADANIA NAPEŁNIEŃ POCIĄGÓW

W ramach realizacji badania Wykonawca zwrócił się do Departamentu Infrastruktury Drogowej i Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego z prośbą o udostępnienie danych dotyczących badań nappełnień pociągów przewoźników, takich jak: Koleje Małopolskie, Polregio oraz Koleje Śląskie, obejmujących porównawczo okresy w październiku 2022, 2023 i 2024 lub innych miesiącach o charakterze miarodajnym. Dane te miały stanowić istotny element analizy potoków pasażerskich, umożliwiając m.in. identyfikację kierunków o największym potencjale przewozowym, ocenę obszarów zagrożonych wykluczeniem transportowym oraz przygotowanie w pełni uzasadnionych rekomendacji dotyczących integracji rozkładów jazdy i funkcjonowania Małopolskich Linii Dowozowych. Udostępnione materiały – mimo że przekazane w odpowiedzi na wniosek – miały jednak wysoki poziom agregacji, co znacząco ograniczyło możliwości ich wykorzystania w analizach szczegółowych. W szczególności brakowało danych w układzie wsiadło/wysiadło na poszczególnych postojach pociągów, co uniemożliwiło pełne odtworzenie potoków pasażerskich i ich zestawienie z wynikami badań pierwotnych. Wykonawca podjął działania mające na celu maksymalne wykorzystanie dostępnych danych, jednak ograniczony poziom szczegółowości przekazanych informacji wpłynął na zakres analityczny możliwy do uzyskania w tym obszarze.

Dodatkowo, w ramach realizacji badania, Wykonawca wykorzystał dane udostępnione na stronie internetowej UTK:

- dane o zatrzymaniach w 2024 r.;
- wskaźnik punktualności na stacjach – udział liczby zatrzymań pociągów punktualnych (z uwzględnieniem od 6 minut) w ogólnej liczbie zatrzymań – wrzesień 2025 r.

1.6. ANALIZA DESK RESEARCH: DOKUMENTY STRATEGICZNE I MODELE RUCHU

Analiza danych zastanych (*desk research*) stanowiła jeden z elementów procesu diagnozowania mobilności, jakości usług transportowych oraz uwarunkowań funkcjonowania transportu publicznego w województwie małopolskim. Metoda ta polegała na przeglądzie, selekcji oraz opracowaniu danych już istniejących – w szczególności dokumentów strategicznych i planistycznych oraz modeli ruchu – co umożliwiło zbudowanie szerokiego kontekstu badawczego.

W pierwszej kolejności dokonano przeglądu dostępnych dokumentów transportowych o charakterze strategicznym i planistycznym, w szczególności na poziomie województwa, takich jak **Regionalny Plan Transportowy**, jak również **planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** oraz **planów zrównoważonej mobilności miejskiej**. Na potrzeby raportu przeanalizowano 5 takich dokumentów:

- Regionalny Plan Transportowy Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 z perspektywą 2030;
- Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego;
- Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Funkcjonalnego Myślenic do roku 2032+;
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumień między gminami;
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Nowego Sącza oraz gmin, z którymi zawarto porozumienie międzygminne w sprawie powierzenia miastu Nowy Sącz organizowania publicznego transportu zbiorowego. Aktualizacja.

Równolegle przeprowadzono analizę istniejących modeli ruchu, zawierających dane dotyczące natężeń ruchu, zachowań komunikacyjnych oraz przewidywanych kierunków przemieszczania się mieszkańców. **W ramach niniejszego projektu przeanalizowano 2 modele ruchu:**

- Zintegrowany Model Ruchu (ZMR) udostępniany przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych;
- model ruchu opracowany na potrzeby Regionalnego Planu Transportowego Województwa Małopolskiego.

Zakres przedmiotowy analizy *desk research* obejmował przede wszystkim identyfikację i analizę kluczowych uwarunkowań wpływających na funkcjonowanie transportu publicznego w województwie małopolskim. W szczególności analizie poddano:

- istniejące potoki ruchu i główne kierunki przemieszczeń,
- organizację i ofertę przewozową,
- preferencje oraz zachowania transportowe użytkowników,
- relacje między transportem kolejowym a siecią linii dowozowych,

- dane dotyczące dostępności transportowej w układzie województwa, powiatów i gmin,
- wcześniejsze rekomendacje i ustalenia zawarte w dokumentach planistycznych i strategicznych.

Tak zdefiniowany zakres umożliwił kompleksowe uchwycenie zarówno warstwy organizacyjnej systemu transportowego, jak i perspektywy pasażerów oraz przestrzennego zróżnicowania dostępności usług przewozowych.

Materiały pochodziły z ogólnodostępnych źródeł – dzienników urzędowych, Biuletynów Informacji Publicznej oraz stron internetowych jednostek samorządu terytorialnego. Ze względu na ich powszechną dostępność, w większości przypadków możliwe było pozyskanie danych bez konieczności występowania o udostępnienie dodatkowych plików.

Wykorzystanie istniejących modeli ruchu oraz dokumentów strategicznych było uzasadnione merytorycznie – powstają one na podstawie badań nappełnień, analiz zachowań podróżnych oraz diagnoz stanu istniejącego, co czyni je cennym źródłem danych wejściowych. Zestawienie ich z wynikami prowadzonych w projekcie badań ankietowych oraz IDI pozwoliło na wieloaspektową ocenę jakości i dostępności transportu publicznego.

2. ANALIZA UWARUNKOWAŃ WYNIKAJĄCYCH Z DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH



2. ANALIZA UWARUNKOWAŃ WYNIKAJĄCYCH Z DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH

W niniejszej części przedstawiono analizę kluczowych dokumentów strategicznych i planistycznych dotyczących transportu i mobilności w województwie małopolskim. Uwzględniono zarówno dokumenty regionalne, jak i lokalne, które wyznaczają kierunki rozwoju transportu publicznego oraz zrównoważonej mobilności.

2.1. REGIONALNY PLAN TRANSPORTOWY WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO NA LATA 2021-2027 Z PERSPEKTYWĄ DO 2030

Dokument pt. „Regionalny Plan Transportowy Województwa Małopolskiego na lata 2021–2027 z perspektywą do 2030” pełni rolę kluczowego narzędzia prowadzenia spójnej, wielowymiarowej polityki transportowej regionu. Jego głównym celem jest wyznaczenie kierunków rozwoju systemu transportowego, zgodnych z priorytetami Unii Europejskiej, polityką krajową oraz regionalnymi potrzebami rozwojowymi.

Dokument określa zarówno wizję rozwoju infrastruktury transportowej do 2030 r., jak i zestaw celów dotyczących zrównoważonej mobilności, jakości i dostępności transportu publicznego, zarządzania danymi transportowymi, edukacji transportowej oraz poprawy efektywności zarządzania całym systemem. Uwzględnia także transport towarowy, intermodalność oraz wpływ infrastruktury na środowisko.

W diagnozie stanu istniejącego dokument ten podkreśla, że Województwo Małopolskie korzysta ze swojego położenia w kluczowych korytarzach transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), co przekłada się na globalnie dobrą dostępność transportową. Region aktywnie inwestuje w poprawę jakości i dostępności transportu zbiorowego, czego dowodem są strategiczne projekty, takie jak Szybka Kolej Aglomeracyjna i Autobusowe Linie Dostawowe. Ponadto, wdrażane są kluczowe narzędzia integracyjne, w tym Małopolska Karta Aglomeracyjna i integracja taryfowa, które mają na celu podniesienie jakości obsługi i ułatwienie korzystania z różnych form transportu publicznego.

Główne problemy transportu zbiorowego w Małopolsce koncentrują się na niskiej jakości obsługi i ograniczonej dostępności, zwłaszcza poza głównymi ośrodkami. Istotnym czynnikiem negatywnym jest podatność infrastruktury transportowej na uwarunkowania terenowe (szczególnie w obszarach górskich) oraz na ekstremalne zjawiska atmosferyczne, co skutkuje obniżeniem niezawodności usług.

W kontekście infrastruktury kolejowej, dokument zauważa pewne braki. Dotyczy to w szczególności realizacji połączeń kolejowych do istotnych ośrodków (Myślenice, Niepołomice), brakujących łącznic kolejowych, jak i zapewnienia sprawnego połączenia kolejowego w południowej części województwa w ramach inwestycji Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna.

Plan również zwraca uwagę na konieczność podniesienia jakości i integracji regionalnej komunikacji autobusowej z transportem kolejowym, zwłaszcza poza aglomeracją. Wymaga to poprawy regularności, niezawodności, częstotliwości kursów i stabilności oferty (szczególnie u przewoźników prywatnych). Największe luki w dostępności występują w gminach przygranicznych województwa. Wysoka jakość i dostępność transportu zbiorowego stają się krytycznie ważne z uwagi na starzenie się społeczeństwa.

Regionalny Plan Transportowy posiada cztery cele główne:

1. bezpieczny transport,
2. transport przyjazny mieszkańcom i środowisku,
3. dostępne województwo,
4. cyfryzacja transportu.

W kontekście publicznego transportu zbiorowego plan wymienia poniższe cele szczegółowe:

- poprawa oferty przewozowej (kolejowej i autobusowej),
- minimalizacja wykluczenia transportowego,
- rozwój węzłów przesiadkowych,
- ograniczenie emisyjności transportu, w tym zakup taboru,
- zarządzanie transportem i jego koordynacja,
- poprawa dostępności głównych ośrodków regionu (Kraków, Tarnów, Nowy Sącz, Nowy Targ),
- rozwój systemu Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej,
- integracja taryfowo–biletowa,
- spójny system informacji pasażerskiej.

W dalszej części Planu, w celu oceny przyszłego rozwoju systemu transportowego i wyboru optymalnych rozwiązań dla Małopolski, opracowano pięć scenariuszy (wariantów) prognoz uwzględniających pełny zakres planowanych działań infrastrukturalnych i organizacyjnych. Poniżej przedstawiono przyjęte scenariusze:

- Scenariusz BAU – stanowi scenariusz odniesienia;
- Scenariusz Kolejowy – koncentruje się na priorytetowym rozwoju kolei (infrastruktura i poprawa oferty przewozowej);
- Scenariusz Zielony – skupia się na działaniach mających na celu minimalizację negatywnego oddziaływania transportu na środowisko;
- Scenariusz Drogowy – zakłada realizację wszystkich planowanych inwestycji drogowych na poziomie krajowym i wojewódzkim;
- Scenariusz Pełny – jest kompleksowym wariantem, który uwzględnia inwestycje wskazane we wszystkich poprzednich scenariuszach.

W planie przedstawiono dogłębną analizę każdego z tych scenariuszy. Z uwagi na wysoką niepewność realizacyjną, przyjęto **otwarte i kierunkowe podejście** do rozwoju, co pozwala na elastyczne dostosowanie planów inwestycyjnych do zmieniających się potrzeb regionu.

Preferowany kierunek rozwoju został wybrany **w oparciu o Scenariusz Zielony**. Uznano go za optymalny ze względu na bardzo dobre parametry w zakresie bezpieczeństwa oraz korzystne zmiany podziału zadań przewozowych (na korzyść transportu zbiorowego), przy relatywnie niskich nakładach finansowych i największej redukcji emisji CO₂. Scenariusz ten koncentruje się na poprawie oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego (kolejowego i miejskiego) oraz realizacji kluczowych inwestycji drogowych ukierunkowanych na zwiększenie bezpieczeństwa i odciążenie miejscowości. Wybór ten równoważy nakłady finansowe, efekty emisyjne i oczekiwania społeczne, gwarantując potencjał dla korzyści regionalnych.

Jednocześnie patrząc bardziej szczegółowo na Scenariusz Zielony w kontekście publicznego transportu zbiorowego, uwzględnione działania obejmują:

- zwiększenie oferty przewozowej – zapewnienie standardowej częstotliwości połączeń kolejowych:
 - dla aglomeracji krakowskiej (połączenia w ramach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej) – co 20-30 min w godzinach szczytu, co 30-60 min poza godzinami szczytu;
 - pomiędzy głównymi ośrodkami regionu – co 60 min w godzinach szczytu i poza godzinami szczytu;
 - pomiędzy pozostałymi miejscowościami – co 60-120 min w godzinach szczytu i 120 min poza godzinami szczytu;
- poprawa dostępności infrastruktury kolejowej dla osób ze szczególnymi potrzebami, z uwzględnieniem informacji pasażerskiej;
- zwiększenie liczby kursów i linii realizowanych:
 - w ramach Małopolskich Linii Dowozowych do kolei – częstotliwości kursów będą dostosowane do oferty połączeń kolejowych, w sposób umożliwiającą integrację tych dwóch środków transportu;
 - w ramach wojewódzkich linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej;
 - na terenach wybranych gmin;
 - w połączeniach pomiędzy miejscowościami;
- realizacji projektów w ramach programu Kolej+ (odcinki do: Olkusza, Niepołomic) – realizacja do 2030;
- zakup niezbędnego taboru kolejowego i autobusowego wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą, budowa niezbędnej infrastruktury, która będzie obejmować m.in.: infrastrukturę do obsługi taboru kolejowego i autobusowego, w tym punkty zaplecza technicznego, stanowiska techniczne;
- wprowadzenie priorytetu dla: środków publicznego transportu zbiorowego, ruchu rowerów i pieszych, przede wszystkim w obszarach centralnych miejscowości;
- zapewnienie warunków rozwoju dla multimodalności w ruchu: pasażerskim (poprawa dostępności do węzłów przesiadkowych lub budowa nowych);

- dalszy rozwój Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej i działania związane z integracją taryfowo-biletową.

2.2. PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI METROPOLII KRAKOWSKIEJ I JEJ OBSZARU FUNKCJONALNEGO

„Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego” jest strategicznym dokumentem wyznaczającym kierunki działań na rzecz zrównoważonej mobilności w obszarze metropolii. **Jego celem jest nie tylko wprowadzenie realnych zmian w systemie transportowym poprawiających dostępność i komfort podróży, lecz także kształtowanie nowych postaw i zachowań komunikacyjnych mieszkańców.** Plan ma eliminować stereotypy dotyczące mobilności, wspierać integrację różnych środków transportu oraz tworzyć warunki do zmiany sposobu myślenia o codziennym przemieszczaniu się w kierunku rozwiązań przyjaznych środowisku.

Częścią Planu jest diagnoza, która obejmowała trzy główne źródła informacji: analizę danych i badań, opinie ekspertów oraz interesariuszy, a także głos mieszkańców, co pozwoliło na kompleksową ocenę uwarunkowań demograficznych, przestrzennych, środowiskowych, gospodarczych, społecznych i transportowych w obszarze Metropolii Krakowskiej. Kluczowe wnioski z diagnozy to:

- relacje transportu i zagospodarowania przestrzennego oddziałujące na problem dostępności transportowej i zapewnienie mieszkańcom właściwej obsługi komunikacyjnej;
- poziom zintegrowania systemu transportowego, zarówno biorąc pod uwagę transport zbiorowy, mobilność aktywną, jak i powiązanie z ruchem samochodowym, w sposób bezpośredni oddziałujące na poziom zatłoczenia, hałasu i zanieczyszczeń powietrza ze źródeł transportowych;
- bezpieczeństwo w ruchu drogowym – w odniesieniu do wszystkich uczestników ruchu;
- koordynacja działań i zarządzanie systemem transportowym, w tym dostęp do danych oraz informacja i zaangażowanie mieszkańców w tematy zrównoważonej mobilności;
- kwestia logistyki oraz docelowego układu komunikacyjnego.

W dalszej części Plan wyznacza cele strategiczne i operacyjne. W kontekście dostępności i jakości publicznego transportu zbiorowego są to:

- poprawa jakości życia i przestrzeni publicznych w kontekście zagospodarowania przestrzennego oraz ochrony środowiska naturalnego i zdrowia mieszkańców:
 - poprawa jakości planowania i zagospodarowania przestrzeni z uwzględnieniem priorytetu dla zrównoważonych sposobów podróżowania;
 - redukcja poziomu hałasu i emisyjności systemu transportowego wpływających negatywnie na zdrowie mieszkańców, w tym poprzez zwiększenie roli transportu zbiorowego i mobilności aktywnej w podróżach do centrum Miasta Krakowa;

- poprawa dostępności przestrzeni publicznej oraz komfortu korzystania z systemu transportowego osób o szczególnych potrzebach, przy uwzględnieniu zasad uniwersalnego projektowania;
- wzrost atrakcyjności mobilności efektywnej w codziennych podróżach:
 - poprawa warunków funkcjonowania ruchu rowerowego (rozwój infrastruktury zapewniającej spójność sieci rowerowej w wymiarze lokalnym i metropolitalnym oraz powiązanie z systemem transportu zbiorowego);
 - poprawa jakości taboru, infrastruktury transportowej Miasta Krakowa i gmin Metropolii Krakowskiej (w tym przystanków i zintegrowanych węzłów przesiadkowych) oraz jakości i efektywności czasowej powiązań komunikacyjnych gmin Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego w relacji z Miastem Krakowem oraz w relacjach międzygminnych i dowozowych za pomocą zrównoważonych form mobilności (transport zbiorowy, mobilność aktywna oraz mikromobilność);
- poprawa jakości planowania, organizacji i promocji zrównoważonego transportu na terenie metropolii krakowskiej:
 - poprawa poziomu współpracy organizatorów transportu i innych podmiotów na terenie Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego prowadzącej do realizacji spójnych działań w kierunku integracji systemów transportowych;
 - optymalizacja siatki połączeń transportowych oraz osiągnięcie pełnej integracji taryfowej w skali Metropolii Krakowskiej;
 - budowa relacji pomiędzy planowaniem przestrzennym a planowaniem i zarządzaniem w transporcie (w tym poprzez realizację rekomendacji wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej Metropolii Krakowskiej);
 - poprawa skuteczności i zasięgu działań informacyjno-promocyjnych w zakresie wykorzystywania zrównoważonych form mobilności w codziennych podróżach i informowania o dostępnych możliwościach codziennych podróży wraz z konsultowaniem oraz angażowaniem mieszkańców w kwestie zrównoważonej mobilności.

Dodatkowo, wśród kluczowych działań dotyczących publicznego transportu zbiorowego, w dokumencie wymieniono:

- modernizację i budowę nowej infrastruktury szynowej (w tym premetra w Krakowie) oraz wprowadzanie priorytetów dla transportu zbiorowego na potrzeby rozwoju systemu publicznego transportu zbiorowego (w tym w przemieszczeniach obwodowych);
- wymianę i zakup taboru wraz z realizacją infrastruktury wspierającej mikromobilność i elektromobilność;
- optymalizację funkcjonowania linii autobusowych – w tym rozwój siatki połączeń dowozowych oraz synchronizację z systemem kolei i poprawę stopnia zintegrowania przewoźników prywatnych z systemem transportu zbiorowego;

- działania koordynacyjne pomiędzy organizatorami transportu a zarządcami infrastruktury transportowej w zakresie organizowania, zarządzania i finansowania działań związanych z mobilnością, w tym wprowadzenie i rozwój integracji taryfowo-biletowej oraz wdrożenie koncepcji Mobilność jako usługa (MaaS).

2.3. PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ OBSZARU FUNKcjONALNEGO MYŚLENIC DO ROKU 2032+

„Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Funkcjonalnego Myślenic do roku 2032+” to strategiczny dokument planistyczny, który wyznacza kierunki rozwoju mobilności w ujęciu funkcjonalnym, obejmując zagadnienia transportu, urbanistyki, logistyki i ochrony środowiska, a jego celem jest wdrożenie działań sprzyjających zrównoważonemu rozwojowi i poprawie jakości życia mieszkańców.

Diagnoza w dokumencie wskazuje, że transport zbiorowy na obszarze funkcjonalnym Myślenic zapewnia stosunkowo dogodne, częste połączenia w północnej części oraz wzdłuż osi drogi S-7, jednak w rejonach podgórskich występują obszary wykluczenia komunikacyjnego. Istotnym problemem pozostaje niski standard taboru oraz ograniczona dostępność i aktualność informacji pasażerskiej. W planie dodano, że mieszkańcy korzystają z kilku popularnych punktów przesiadkowych, gdzie pozostawiają samochody, co wskazuje na potrzebę budowy parkingów typu Park&Ride. Diagnoza wykazała również niedobory w infrastrukturze pieszej i rowerowej – brak chodników, przejść dla pieszych i spójnej sieci ścieżek rowerowych, przy jednoczesnej organizacji ruchu faworyzującej transport samochodowy. System transportu zbiorowego jest rozproszony, obsługiwany przez trzech organizatorów i 37 operatorów, co utrudnia integrację rozkładową, taryfową i informacyjną. Dodatkowo rozwój nowej zabudowy ma chaotyczny charakter, niepowiązany z infrastrukturą transportu publicznego, co generuje wysokie koszty przyłączeń oraz utrzymania infrastruktury w przyszłości.

W kolejnej części dokumentu przedstawiono pięć kluczowych celów strategicznych:

- rozwój i uzupełnienie sieci połączeń transportu zbiorowego w oparciu o porozumienie wewnętrzne oraz współpracę z interesariuszami zewnętrznymi;
- lepsza integracja transportu zbiorowego z transportem samochodowym, rowerowym i pieszym;
- rozwój bezpiecznej i komfortowej infrastruktury pieszej i rowerowej dla mieszkańców i turystów;
- budowa platformy partnerstwa w zarządzaniu mobilnością z uwzględnieniem działań partycypacyjnych i promocyjnych;
- wprowadzenie zmian w kształtowaniu stref nowej zabudowy uwzględniających kwestię zrównoważonej mobilności.

Dodatkowo, w kontekście dostępności i jakości publicznego transportu zbiorowego, Plan wyznacza konkretne działania:

- uruchomienie nowych linii autobusowych obsługujących obszary wykluczenia komunikacyjnego;
- zakup taboru niskoemisyjnego do obsługi połączeń międzygminnych;
- system transportu zbiorowego oparty na istniejących i nowych połączeniach kolejowych;
- poprawa dostępności punktów przesiadkowych;
- integracja taryfowa pomiędzy przewoźnikami;
- ujednolicenie standardu przystanków autobusowych i informacji pasażerskiej;
- budowa nowych przystanków autobusowych;
- otwarcie przewozów szkolnych dla pasażerów;
- powiązanie sieci transportu zbiorowego z obiektami turystycznymi i instytucjami kultury;
- utworzenie nowej platformy współpracy pomiędzy gminami OF w oparciu o Grupę Roboczą ds. Zrównoważonej Mobilności;
- lokalne porozumienia gmin OF Myślenic dla wspólnej organizacji transportu;
- powołanie związku międzygminnego i zwiększanie kompetencji decydentów oraz przedstawicieli sektora publicznego;
- ujednoliconą, scentralizowaną informację pasażerską w Internecie;
- promocja zrównoważonych form mobilności jako alternatywy dla transportu samochodowego.

2.4. PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA TARNOWA

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa z powierzonym zadaniem organizacji transportu na mocy porozumień między gminami” jest dokumentem strategiczny o charakterze planistycznym, którego głównym celem jest określenie zasad funkcjonowania systemu transportu zbiorowego oraz wyznaczenie kierunków jego rozwoju w zgodzie z zasadą zrównoważonej mobilności. Dokument obejmuje analizę uwarunkowań prawnych, społeczno-gospodarczych i przestrzennych, ocenę potrzeb przewozowych oraz wskazanie standardów jakości usług przewozowych. Stanowi podstawę do podejmowania decyzji w zakresie organizacji transportu publicznego, integracji taryfowej i rozkładowej, rozwoju

infrastruktury oraz dostosowania systemu do potrzeb mieszkańców i wymogów środowiskowych.

W kierunkach rozwoju publicznego transportu zbiorowego Plan wyznacza działania w trzech głównych obszarach oraz pozostałe działania mające wpływ na poprawę systemu publicznego transportu zbiorowego:

- tabor:
 - system transportu publicznego w Tarnowie będzie oparty na autobusach niskoemisyjnych lub zeroemisyjnych, co ma na celu ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko;
 - pojazdy zostaną dostosowane do potrzeb wszystkich grup społecznych, w tym osób starszych oraz osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej sprawności ruchowej;
- integracja systemu publicznego transportu zbiorowego:
 - zachowanie spójności przestrzennej oraz usprawnienie przesiadek poprzez czytelne i zwarte ukształtowania pasażerskich węzłów przesiadkowych, a także koordynację rozkładu jazdy w celu usprawnienia przesiadek;
 - poprawa jakości świadczonych usług transportowych poprzez zapewnienie kompatybilności systemów informatycznych (sterowanie ruchem, łączność, portale informacyjne) oraz integracja taryfowa tarnowskiej komunikacji miejskiej z taryfą Kolei Małopolskich;
 - usprawnienie organizacji transportu na terenie Tarnowa i gmin ościennych poprzez jednolite wymagania w specyfikacjach zamówień publicznych dla kompatybilności systemów, koordynację oferty przewozowej różnych operatorów, a także wspólne planowanie projektowanie, budowę, modernizację i utrzymanie systemu transportowego;
- przystanki komunikacyjne:
 - w przypadku dostępności środków finansowych rozważona zostanie budowa autonomicznych wiat przystankowych oraz ekologicznych „zielonych” przystanków;
- pozostałe działania:
 - rozwój sieci publicznego transportu zbiorowego oraz powiązanej z nią sieci nowoczesnych, zrównoważonych systemów komunikacji pieszej i rowerowej dla poprawy warunków codziennej mobilności;
 - zapewnienie odpowiedniej częstotliwości kursowania i zdolności przewozowej publicznego transportu zbiorowego;
 - budowa i modernizacja infrastruktury publicznego transportu zbiorowego na obszarze Gminy;
 - promocja i rozwój rozwiązań w zakresie integracji funkcjonalno–przestrzennej podsystemów transportowych, np. P&R, B&R;
 - rozbudowa sieci skrzyżowań z priorytetami dla transportu zbiorowego;
 - doskonalenie kwalifikacji i motywujących warunków pracy pracowników miejskiego systemu transportowego;
 - dostosowanie sieci publicznego transportu zbiorowego do potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz osób starszych (likwidacja barier architektonicznych);
 - tworzenie spójnych tras rowerowych.

2.5. PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

Dokument pt. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Nowego Sącza oraz gmin, z którymi zawarto porozumienie międzygminne w sprawie powierzenia miastu Nowy Sącz organizowania publicznego transportu zbiorowego. Aktualizacja” jest dokumentem strategicznym, którego głównym celem jest zaplanowanie systemu transportu publicznego w sposób zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Plan uwzględnia oczekiwania społeczne mieszkańców, stosowanie rozwiązań przyjaznych środowisku oraz wdrażanie nowoczesnych koncepcji zachęcających do korzystania z komunikacji zbiorowej. Dokument określa kierunki rozwoju sieci komunikacyjnej, standardy usług przewozowych oraz zasady integracji różnych środków transportu, w tym transportu drogowego i kolejowego. Wskazuje również działania zmierzające do poprawy dostępności transportowej, jakości usług, bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko. Rozwój sieci komunikacyjnej jest powiązany z ustaleniami „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Nowego Sącza” oraz z lokalnymi dokumentami strategicznymi.

Kluczowym elementem dokumentu jest przedstawienie głównych kierunków rozwoju, które miasto Nowy Sącz planuje zrealizować w obszarze publicznego transportu zbiorowego. Są to:

- promocja usług transportu miejskiego oraz programy edukacyjne dla dzieci i młodzieży;
- integracja środków publicznego transportu zbiorowego:
 - wprowadzenie jednego systemu biletowego (przystąpienie do zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego województwa małopolskiego);
 - koordynacja rozkładów jazdy między transportem kolejowym a miejskim;
 - tworzenie węzłów przesiadkowych oraz rozwój systemów Park+Ride i Bike+Ride;
- zwiększenie dostępności publicznej komunikacji zbiorowej:
 - rozbudowa sieci przystanków w związku ze starzeniem się społeczeństwa i potrzebami osób o ograniczonej mobilności;
 - zagęszczenie sieci w okolicach głównych generatorów ruchu;
 - projektowanie przystanków z uwzględnieniem bezpieczeństwa i komfortu: lokalizacja względem jezdni, obecność ścieżek rowerowych, brak zakłóceń w ruchu pieszym i drogowym;
- infrastruktura drogowa, priorytety dla komunikacji miejskiej:
 - podniesienie efektywności miejskiego systemu komunikacyjnego poprzez zwiększenie roli ruchu pieszego i rowerowego, a nie pojazdów komunikacji indywidualnej, głównie samochodów osobowych;
 - rozbudowę już wdrożonego Inteligentnego Systemu Transportu;
- budowa parkingów typu Bike+Ride, Park+Ride, Kiss+Ride;
- modernizacja i wymiana taboru.

3. CHARAKTERYSTYKA ISTNIEJĄCEJ OFERTY TRANSPORTOWEJ



3. CHARAKTERYSTYKA TRANSPORTOWEJ

ISTNIEJĄCEJ

OFERTY

3.1. LINIE KOLEJOWE

Sieć kolejowa województwa małopolskiego pełni kluczową rolę w obsłudze podróży ponadlokalnych, zapewniając powiązania zarówno w skali krajowej, jak i regionalnej. Głównym węzłem komunikacyjnym jest Kraków, który integruje połączenia dalekobieżne, regionalne oraz aglomeracyjne. W województwie działalność przewozową prowadzi czterech przewoźników pasażerskich:

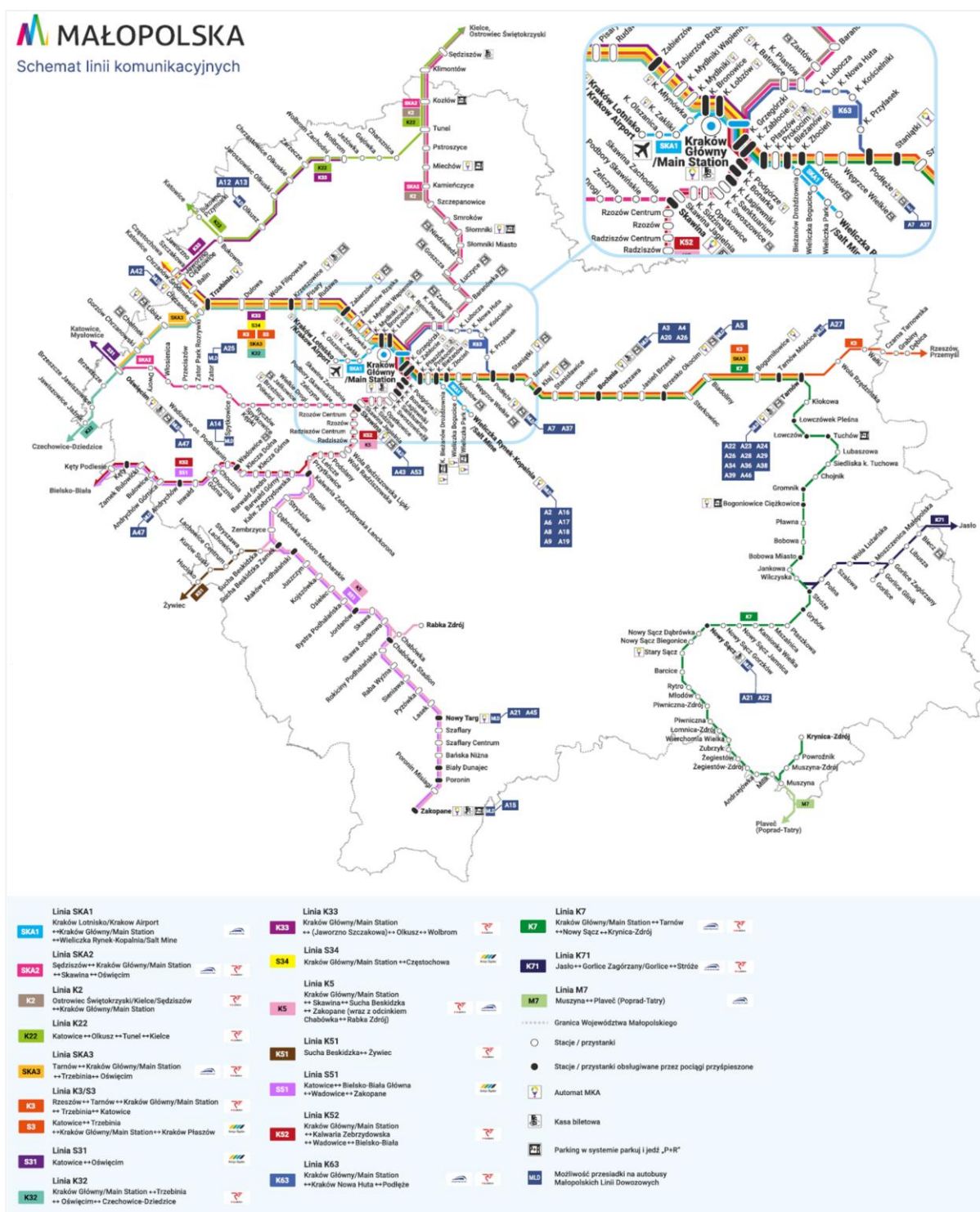
- PKP Intercity;
- Polregio;
- Koleje Małopolskie (KMŁ);
- Koleje Śląskie (KŚ).

Zakres niniejszej analizy obejmuje pociągi trzech przewoźników: Polregio, Koleje Małopolskie oraz Koleje Śląskie. Wszystkie dane i wskaźniki przedstawione w dalszej części tego rozdziału odnoszą się wyłącznie do tych operatorów.

Rysunek 4 przedstawia wszystkie linie kolejowe w województwie małopolskim. W sumie jest to 19 linii komunikacyjnych:

- SKA1: Wieliczka Rynek–Kopalnia – Kraków Główny – Kraków Lotnisko (KMŁ);
- SKA2: Kraków Główny – Miechów – Sędziszów (KMŁ i Polregio);
- K2: Ostrowiec Świętokrzyski/Kielce/Sędziszów – Kraków Główny (Polregio);
- K22: Katowice Olkusz – Tunel – Kielce (Polregio);
- SKA3: Tarnów Kraków Główny - Trzebinia – Oświęcim (KMŁ i Polregio);
- K3: Rzeszów – Tarnów – Kraków Główny – Trzebinia Katowice (KMŁ);
- S3: Katowice – Trzebinia – Kraków Główny – Kraków Płaszów (KŚ);
- S31: Katowice – Oświęcim (KŚ);
- K32: Kraków Główny – Trzebinia – Oświęcim – Czechowice-Dziedzice (Polregio);
- K33: Kraków Główny – (Jaworzno Szczakowa) – Olkusz Wolbrom (Polregio);
- S34: Kraków Główny – Częstochowa (KŚ);
- K5: Kraków Główny – Skawina – Sucha Beskidzka – Zakopane (wraz z odcinkiem Chabówka-Rabka Zdrój) (Polregio i KMŁ);
- K51: Sucha Beskidzka – Żywiec (KŚ);
- S51: Katowice – Bielsko Biała Główna – Wadowice – Zakopane (KŚ);
- K52: Kraków Główny – Kalwaria Zebrzydowska – Wadowice – Bielsko-Biała (Polregio);
- K63: Kraków Główny – Kraków – Nowa Huta – Podłęże (KMŁ i Polregio);
- K7: Kraków Główny – Tarnów – Nowy Sącz – Krynica-Zdrój (KMŁ i Polregio);
- K71: Jasło – Gorlice Zagórzany/Gorlice – Stróże (KMŁ i Polregio);
- M7: Muszyna Plaveč (Poprad-Tatry) (KMŁ).

Rysunek 4. Schemat połączeń kolejowych w województwie małopolskim



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie [nowy-schemat-linie-kolejowe.pdf](#).

Na kolejnych stronach Tabela 3 oraz Wykres 1 pokazują liczbę pasażerów dla analizowanych trzech przewoźników i ich linii komunikacyjnych. Przedstawione dane to miesięczna suma pasażerów w październiku w latach 2022-2024.

Z tabel i wykresów wynika, że najwięcej pasażerów przewożą Koleje Małopolskie, a każdy z trzech przewoźników zanotował znaczący wzrost rok do roku.

Tabela 3. Liczba pasażerów na liniach komunikacyjnych Polregio (dane z października: 2022, 2023, 2024).

Linia komunikacyjna	październik 2022	październik 2023	październik 2024
Katowice – Olkusz – Sędziszów	13 458	11 003	8 425
Kraków – Olkusz – Wolbrom	8 584	10 061	9 198
Kraków – Sędziszów/Kielce/Ostrowiec Świętokrzyski	34 992	30 358	29 386
Kraków – Tarnów – Nowy Sącz – Krynica-Zdrój	26 912	30 475	35 644
Kraków – Katowice	68 571	72 323	78 170
Kraków – Zakopane	13 313	16 755	22 773
Kraków – Wadowice – Bielsko-Biała	13 424	15 197	15 701
Rzeszów/Jasło – Gorlice	153	19	156
Sucha Beskidzka – Żywiec	459	495	818
Kraków – Trzebinia – Oświęcim – Czechowice – Dziedzice	11 797	14 387	11 440
RAZEM	191 663	201 073	211 711

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Tabela 4. Liczba pasażerów na liniach komunikacyjnych Koleje Śląskie (dane z października: 2022, 2023, 2024).

Linia komunikacyjna	październik 2022	październik 2023	październik 2024
S3: Katowice – Kraków	45 880	52 266	61 783
S31: Katowice – Oświęcim	22 590	24 494	13 984
RAZEM	68 470	76 760	75 767

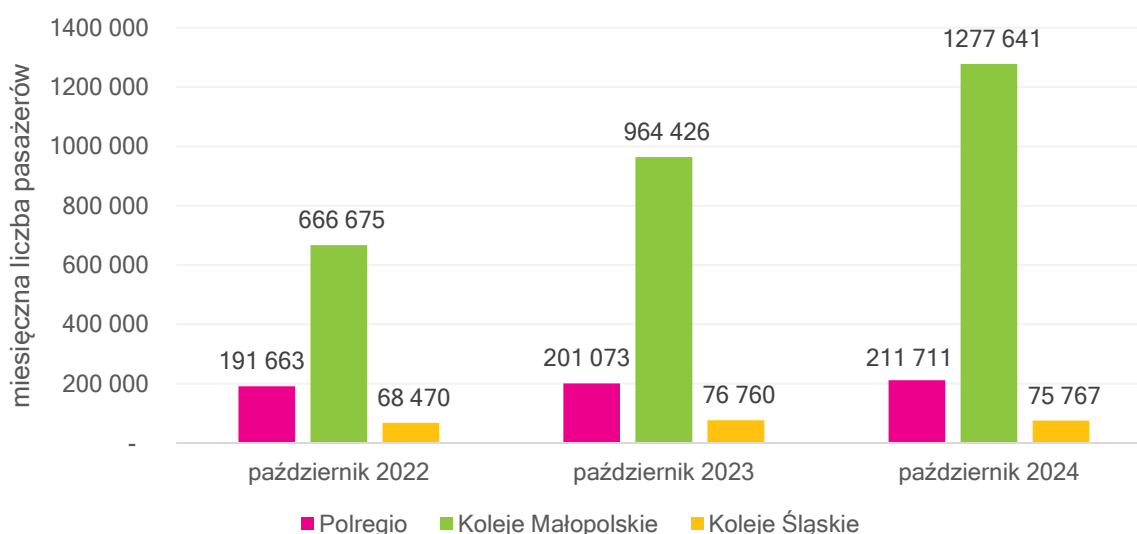
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Tabela 5. Liczba pasażerów na liniach komunikacyjnych Koleje Małopolskie (dane z października: 2022, 2023, 2024).

Linia komunikacyjna	październik 2022	październik 2023	październik 2024
SKA1: Wieliczka Rynek–Kopalnia – Kraków Lotnisko	177 583	277 746	422 039
SKA2: Kraków Główny – Sędziszów	142 527	148 961	120 399
SKA3: Kraków Główny – Tarnów	192 411	296 444	343 603
Kraków Główny – Nowy Sącz	36 201	32 434	22 850
Kraków – Jasło	6 250	4 687	2 546
Kraków Główny – Trzebinia – Oświęcim	79 562	129 961	220 094
Kraków Główny – Skawina – Oświęcim	32 141	74 193	146 110
RAZEM	666 675	964 426	1 277 641

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

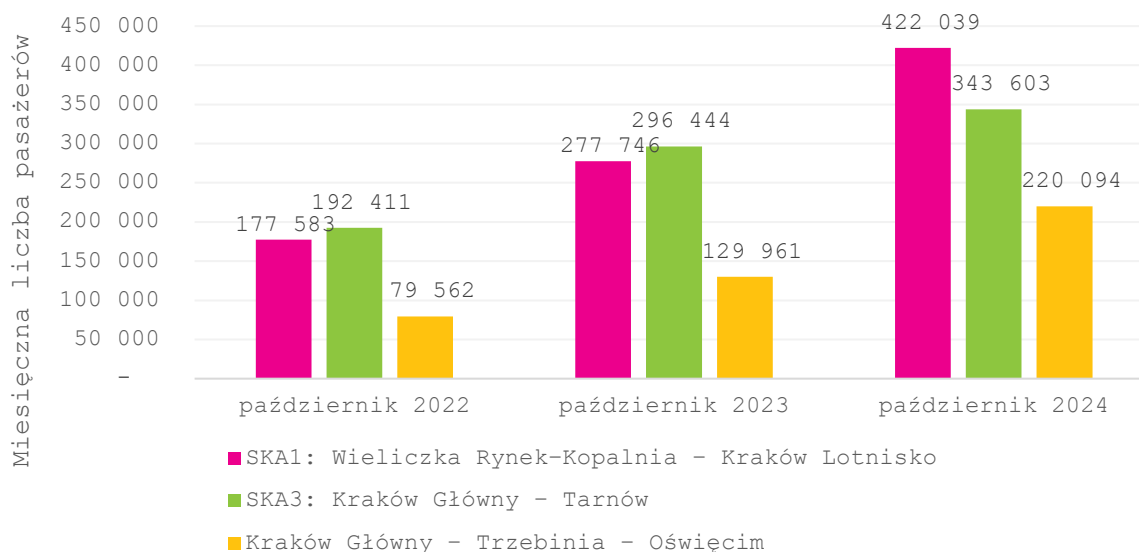
Wykres 1. Liczba pasażerów wg przewoźnika (dane z października: 2022, 2023, 2024).



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Wykres 2 na następnej stronie przedstawia trzy największe linie komunikacyjne w województwie małopolskim pod względem liczby przewiezionych pasażerów. W październiku 2024 r. liderem była linia SKA1, łącząca Lotnisko Kraków-Balice z Wieliczką. W latach 2022 i 2023 najwyższą liczbę pasażerów obsługiwała linia SKA3, kursująca między Tarnowem a Krakowem. Zmiana lidera może być związana ze wzrostem liczby turystów odwiedzających Kraków oraz powrotem do normalności po okresie ograniczeń związanych z pandemią COVID-19. Wszystkie trzy linie są obsługiwane przez Koleje Małopolskie i podobnie jak inni przewoźnicy odnotowały wzrost liczby pasażerów w analizowanym okresie.

Wykres 2. Liczba pasażerów na 3 największych liniach komunikacyjnych (dane z października: 2022, 2023, 2024).



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Rysunek 5 przedstawia zsumowaną średnią dobową liczbę zatrzymań pociągów przewoźników Polregio, Koleje Małopolskie oraz Koleje Śląskie na stacjach w województwie małopolskim w 2024 r. na podstawie danych z UTK. Punkty na mapie oznaczają lokalizację stacji oraz przystanków kolejowych, a ich kolor odzwierciedla natężenie zatrzymań.

Mapa wskazuje, że największą liczbę zatrzymań – ponad 100 dziennie – odnotowano na stacjach w Krakowie oraz Oświęcimiu. Kolejne pod względem częstotliwości, z wartościami między 75 a 100 zatrzymań dziennie, są stacje w Krzeszowicach, Tarnowie, Trzebini oraz Zabierzowie. Wysoką intensywność zatrzymań obserwuje się również na linii SKA1 (Wieliczka Rynek-Kopalnia – Kraków Lotnisko), na odcinku Kraków – Skawina oraz na wybranych stacjach linii Kraków – Tarnów. Natomiast brak zatrzymań występuje m.in. w Rabce-Zdroju oraz na linii K51 (Sucha Beskidzka – Żywiec), co wynika z prowadzonych prac modernizacyjnych. W roku 2024 stacja Rabka-Zdrój przechodziła modernizację w ramach przebudowy linii kolejowej nr 104 między Nowym Sączem i Chabówką¹. Natomiast odcinek Sucha Beskidzka – Żywiec ma zostać ponownie uruchomiony w połowie 2026 r.²

Na podstawie danych z UTK z września 2025 r., Rysunek 6-Rysunek 8 przedstawiają wskaźnik punktualności pociągów trzech analizowanych przewoźników. Opóźnienie jest rejestrowane od 6 minut (tj. pociąg uznaje się za punktualny, jeśli przyjedzie lub odjedzie do 5 minut później względem rozkładu).

Rysunek 6 wskazuje, że największe opóźnienia pociągów Polregio występują na linii Kraków – Tarnów oraz Kraków – Kozłów. Wysoką punktualnością wyróżniają się natomiast odcinki Tarnów – Nowy Sącz – Krynica-Zdrój oraz Kraków – Zakopane.

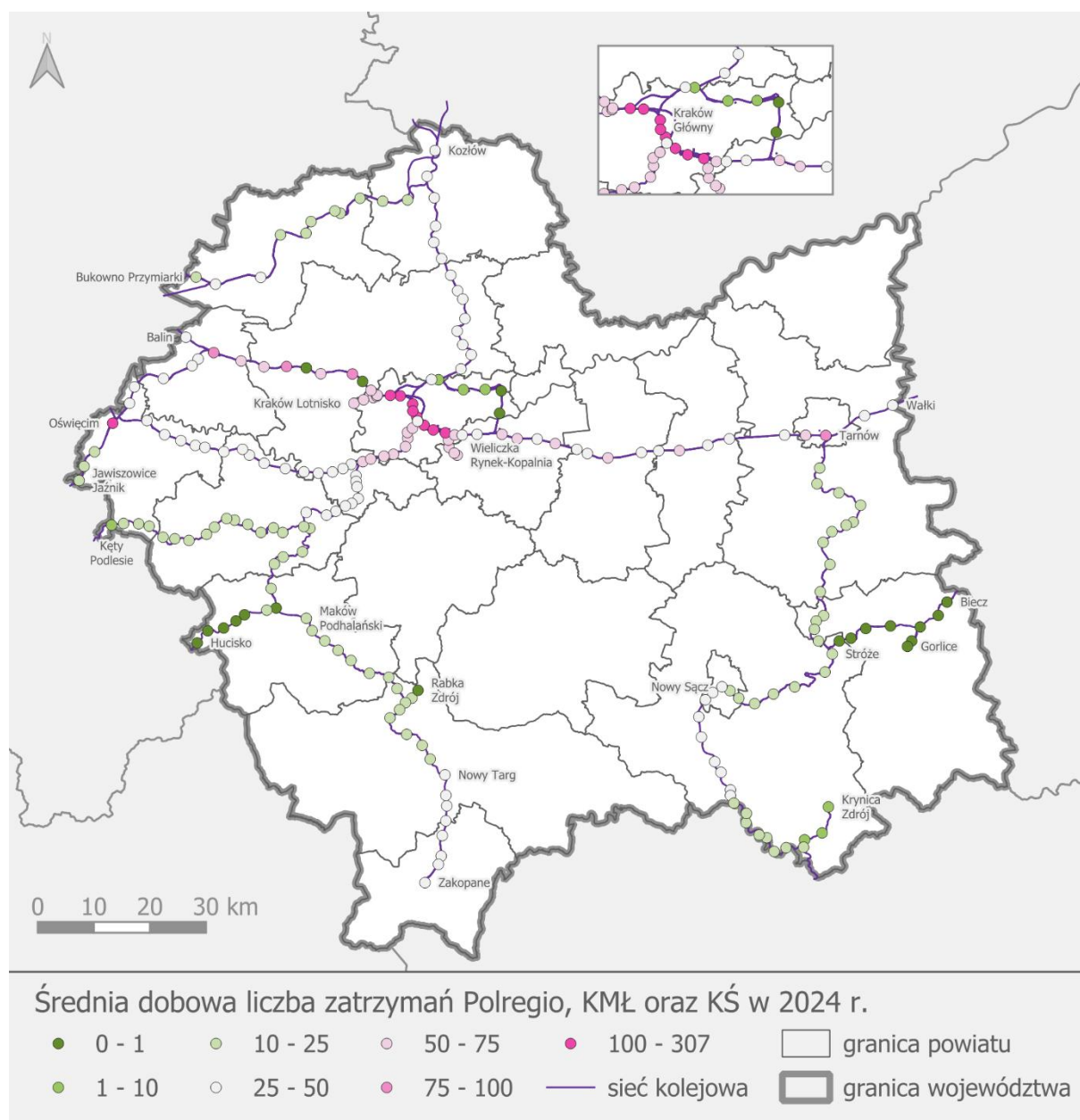
¹ „Już za kilka dni na pierwszy odcinek modernizowanej linii kolejowej do Chabówki wracają pociągi!”, *Twój Sącz*, 25 sierpnia 2025, <https://twojsacz.pl/juz-za-kilka-dni-na-pierwszy-odcinek-modernizowanej-linii-kolejowej-do-chabowki-wracaja-pociagi/> (dostęp: 17 grudnia 2025).

² Paweł Szczotka, „Jak idzie modernizacja linii kolejowej Żywiec – Sucha Beskidzka?”, *Beskidzka24.pl*, 28 września 2025, <https://beskidzka24.pl/jak-idzie-modernizacja-linii-kolejowej-zywiec-sucha-beskidzka/> (dostęp: 17 grudnia 2025).

Rysunek 7 pokazuje bardzo wysoką punktualność Kolei Małopolskich – na większości stacji i przystanków odnotowano ponad 96% punktualnych zatrzymań.

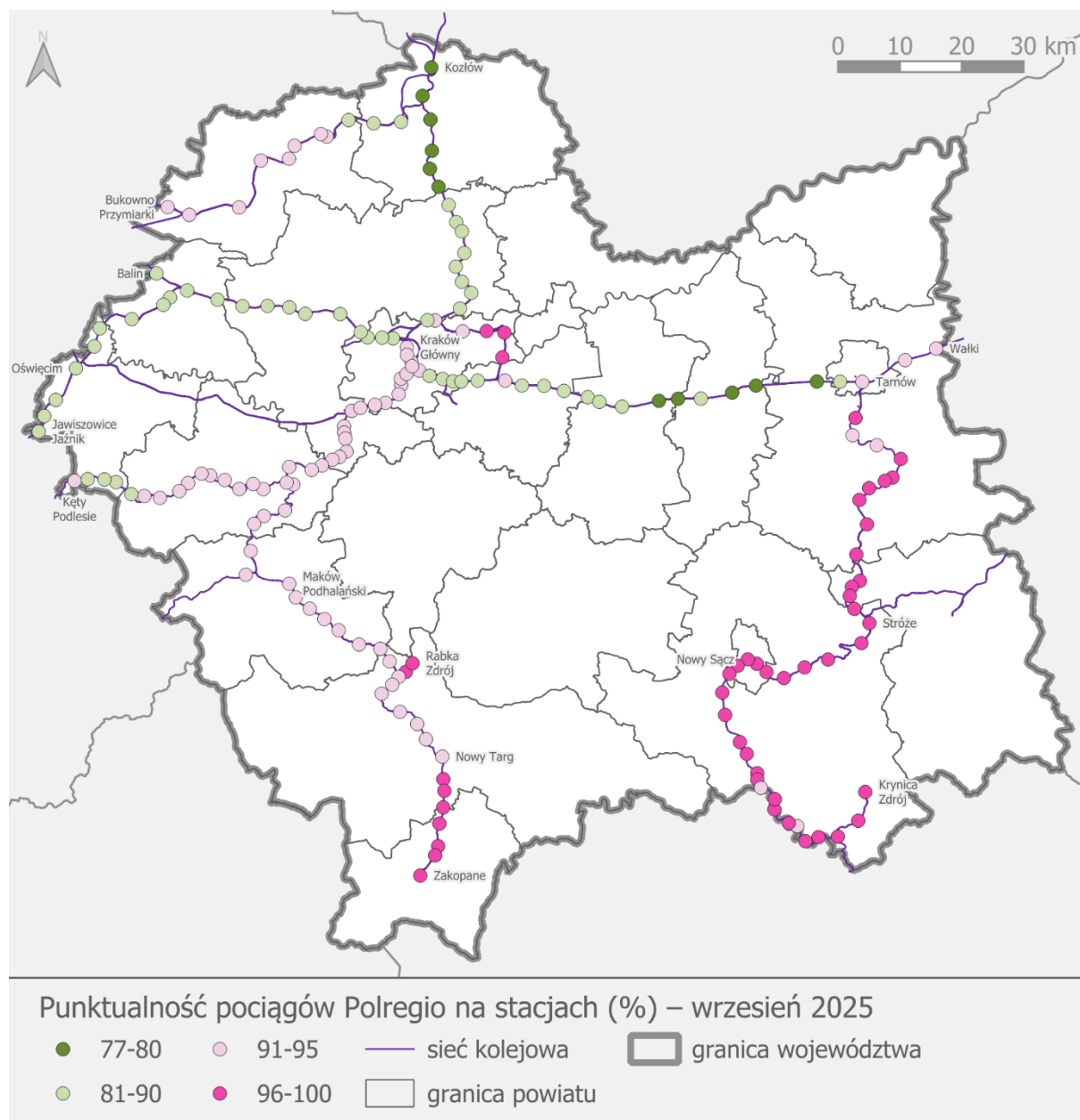
Znacząco niższą punktualność wykazują pociągi Kolei Śląskich, co obrazuje Rysunek 8. Największe opóźnienia zanotowano na stacji Maków Podhalański.

Rysunek 5. Średnia dobową liczba zatrzymań pociągów Polregio, KMŁ oraz KŚ w 2024 r.



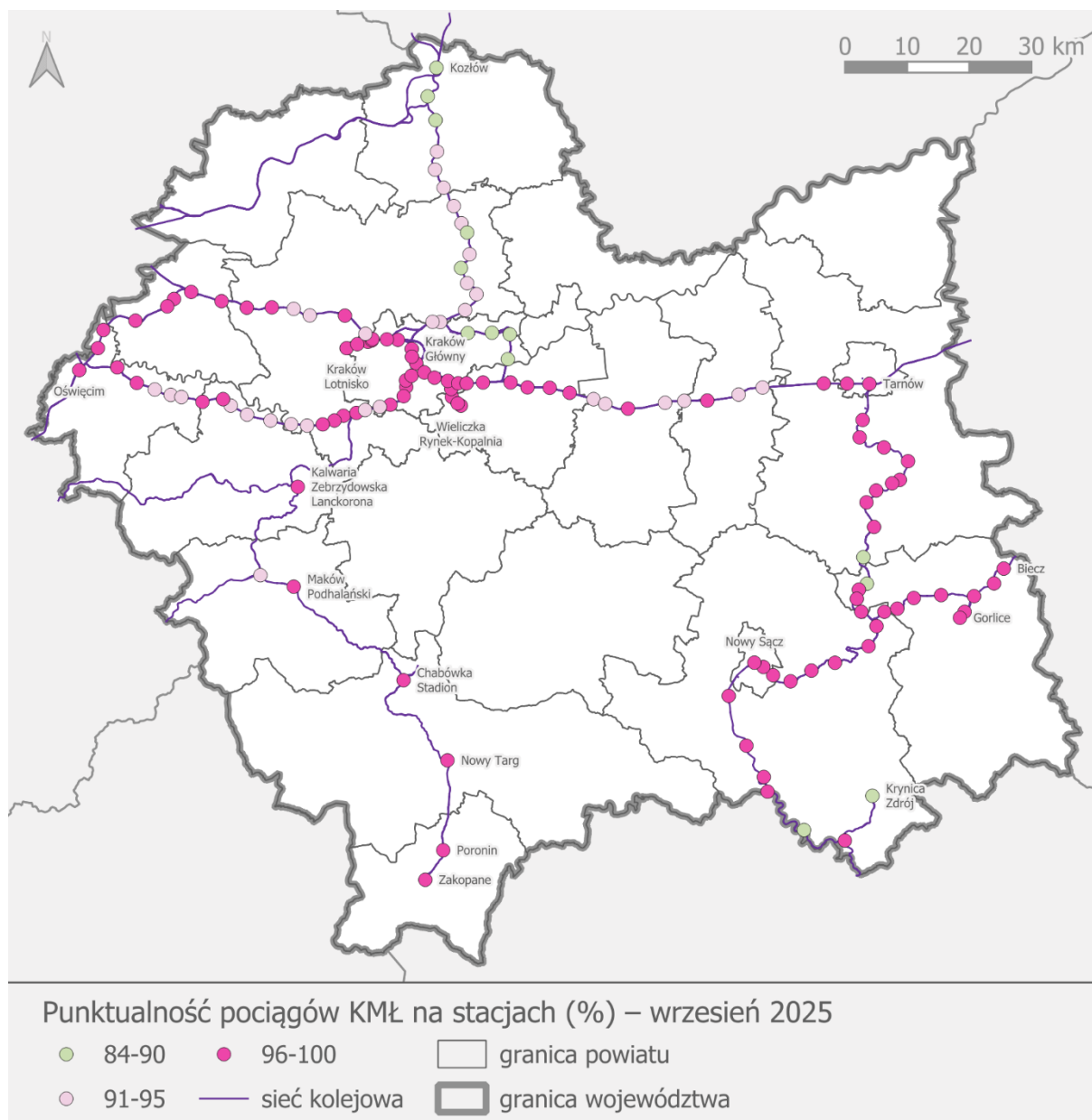
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Rysunek 6. Udział liczby zatrzymań pociągów punktualnych z uwzględnieniem od 6 minut w ogólnej liczbie zatrzymań (wrzesień 2025) - Polregio



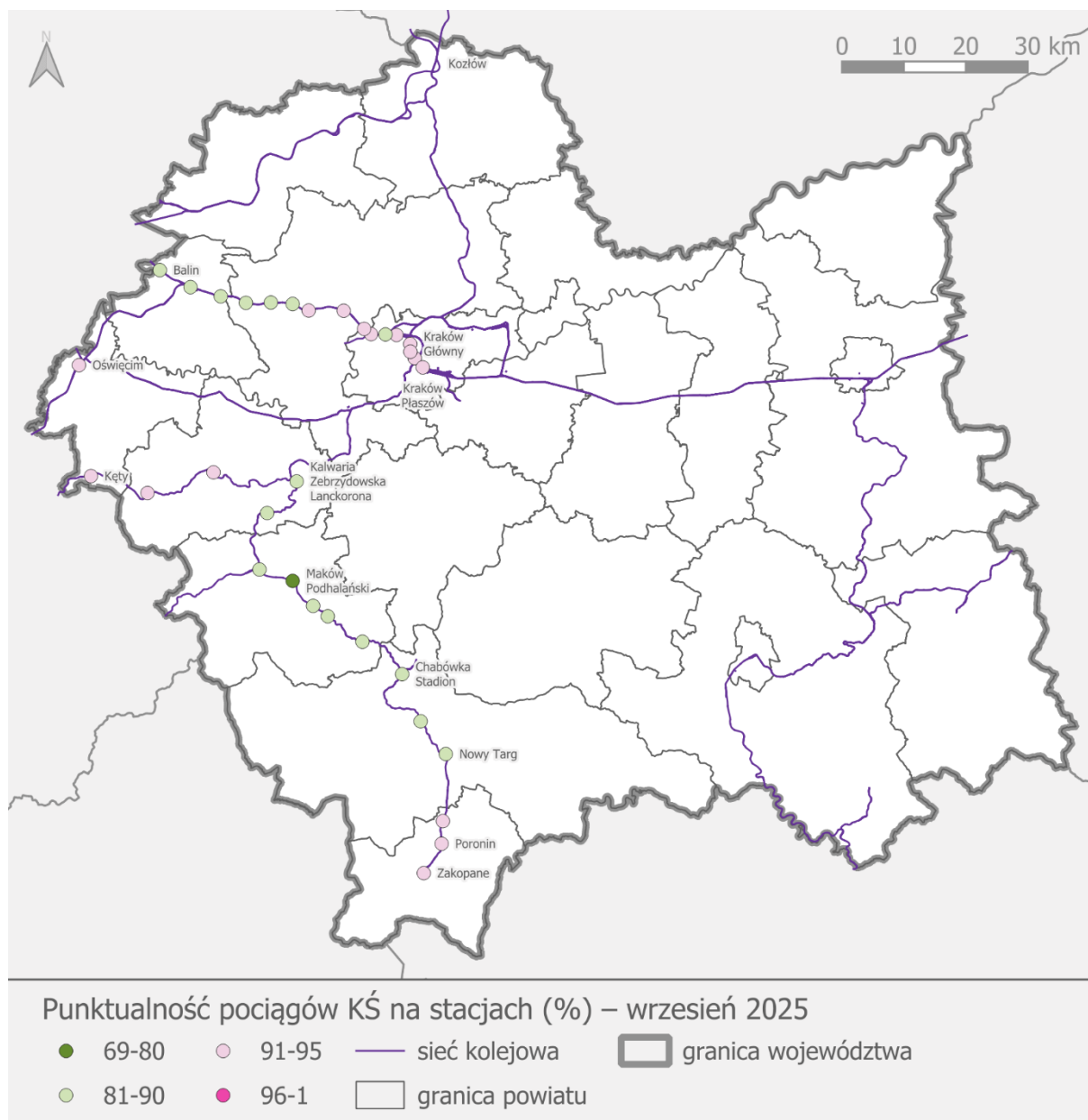
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Rysunek 7. Udział liczby zatrzymań pociągów punktualnych z uwzględnieniem od 6 minut w ogólnej liczbie zatrzymań (wrzesień 2025) – Koleje Małopolskie



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Rysunek 8. Udział liczby zatrzymań pociągów punktualnych z uwzględnieniem od 6 minut w ogólnej liczbie zatrzymań (wrzesień 2025) – Koleje Śląskie



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

3.2. MAŁOPOLSKIE LINIE DOWOZOWE

Małopolskie Linie Dłozowe (MLD) to sieć autobusowych połączeń dłozowych w województwie małopolskim, uruchomiona w 2021 r. przez Koleję Małopolskie. Początkowo system miał na celu dół pasażerów z mniejszych miejscowości do stacji kolejowych i węzłów przesiadkowych, wspierając integrację transportu publicznego. W odpowiedzi na rosnące zapotrzebowanie na przewozy autobusowe w regionie, formuła została rozszerzona o regularne linie łączące mniejsze gminy z dużymi miastami, takimi jak Kraków czy Tarnów. Obecnie MLD obejmuje 48 linii obsługujących wszystkie 22 powiaty oraz 116 z 183 gmin województwa. Dodatkowo linie A15 i A45 zapewniają połączenia transgraniczne, łącząc miejscowości w powiatach tatrzańskim i nowotarskim z miejscowościami na Słowacji, m.in. Trsteną i Nowym Smokovcem. W 2024 r. MLD przewiozły ok. 3,5 mln pasażerów, co potwierdza rosnące znaczenie systemu w zapewnianiu dostępności transportowej i integracji różnych środków komunikacji w Małopolsce³. Rysunek 9 na kolejnej stronie przedstawia schemat połączeń MLD wraz ze wszystkimi 48 liniami.

Tabela 6 przedstawia liczbę kursów MLD dla każdej z 48 linii z podziałem na dni robocze, soboty oraz niedziele i święta. Warto zaznaczyć, że podane wartości obejmują sumę kursów w obu kierunkach, np. z Krakowa do Myślenic oraz z Myślenic do Krakowa.

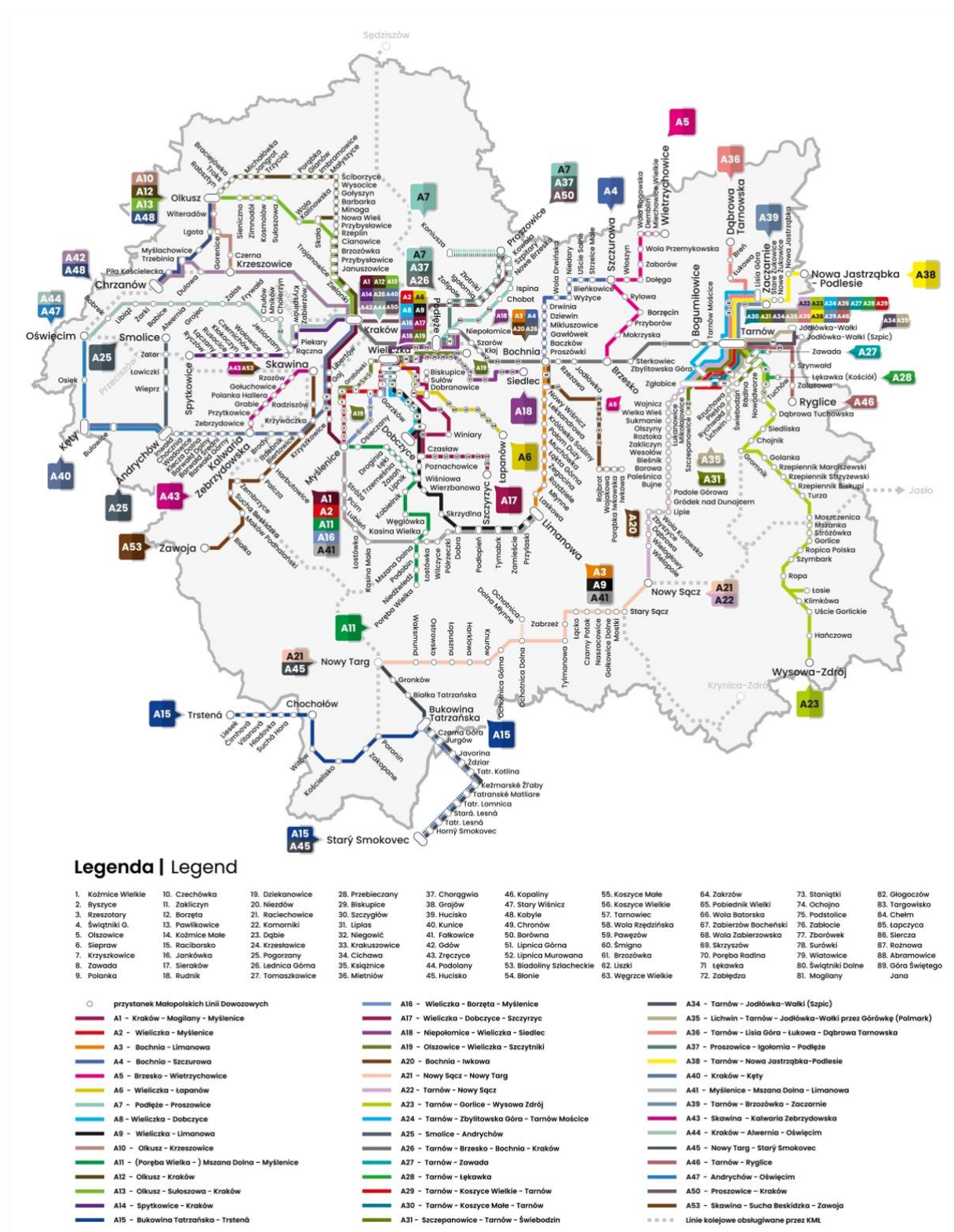
Linie z największą liczbą kursów w dni robocze to A1 (Kraków – Myślenice) – 58 kursów oraz A34 (Tarnów – Jodłówka) – 52 kursy. Kolejne miejsca zajmują linie A8 i A35, każda z 38 kursami. Te same linie kursują najczęściej również w soboty oraz niedziele i święta.

Z kolei linie z najmniejszą liczbą kursów to A45 (Nowy Targ – Stary Smokovec), obsługiwana wyłącznie w weekendy z 4 kursami w soboty oraz niedziele i święta, a także A26 (Kraków – Tarnów) z 2 kursami dziennie w każdym typie rozkładu jazdy.

Dodatkowo, na podstawie danych z tabeli, średnia liczba kursów wynosi ok. 19 w dni robocze, ok. 12 w soboty oraz ok. 11 w niedziele i święta.

³ TVP Kraków, „56 linii autobusowych w Małopolskich Liniach Dłozowych – nowe trasy w regionie”, [krakow.tvp.pl](https://krakow.tvp.pl/86343427/56-linii-autobusowych-w-malopolskich-liniach-dlowych-nowe-trasy-w-regionie), 24 kwietnia 2025, <https://krakow.tvp.pl/86343427/56-linii-autobusowych-w-malopolskich-liniach-dlowych-nowe-trasy-w-regionie> (dostęp: 17 grudnia 2025).

Rysunek 9. Schemat małopolskich linii dowozowych



Źródło: [Rozkład jazdy - Rozkłady autobusowe - Koleje Małopolskie](#) (dostęp 11.12.2025 r.).

Tabela 6. Liczba kursów małopolskich linii dowozowych

Numer linii	Trasa	Liczba kursów		
		Dni robocze	Soboty	Niedziele i święta
A1	Kraków – Libertów – Gaj – Mogilany – Głogoczów – Myślenice	58	36	32
A2	Wieliczka – Byszyce – Świątniki Górne – Siepraw – Myślenice	34	26	18
A3	Bochnia – Nowy Wiśnicz – Limanowa	12	8	8
A4	Bochnia – Drwinia – Uście Solne – Szczurowa	14	8	6
A5	Brzesko – Przyborów – Borzęcin – Szczurowa – Wietrzychowice	8	6	4
A6	Wieliczka – Mietniów – Dobranowice – Hucisko – Gdów – Łapanów	38	28	18
A7	Podłęże – Niepołomice – Ispina – Nowe Brzesko – Proszowice – (Koniusza)	30	18	12
A8	Wieliczka – Raciborsko – Dziekanowice – Dobczyce	38	28	18
A9	Wieliczka – Dobczyce – Wiśniowa – Skrzydlina – Dobra – Tymbark – Limanowa	8	6	4
A10	Olkusz – Gorenice – Krzeszowice	12	8	6
A11	Koninki – Mszana Dolna – Wiśniowa – Myślenice	8	8	8
A12	Olkusz – Trzyciąż – Skała – Kraków	16	14	8
A13	Olkusz – Sułoszowa – Skała – Kraków	4	4	4
A14	Spytkowice – Czernichów – Wołowice – Piekary – Kraków	24	14	14
A15	(Vysoké Tatry Starý Smokovec – Jurgów –) Bukowina Tatrzańska – Zakopane – Chocholów (– Trstená)	12	12	12
A16	Wieliczka – Byszyce – Zakliczyn – Borzęta – Myślenice	24	14	10
A17	Wieliczka – Biskupice – Grajów – Winiary – Dobczyce – Raciechowice – Szczyrzyc – Pogorzany	24	14	10
A18	Niepołomice – Podłęże – Czarnochowice – Wieliczka – Szczyglów – Liplas – Niegowić – Książnice – Siedlec	22	14	10

Numer linii	Trasa	Liczba kursów		
		Dni robocze	Soboty	Niedziele i święta
A19	Olszowice – Świątniki Górne – Wieliczka – Szczytники	20	14	10
A20	Bochnia – Nowy Wiśnicz – Lipnica Murowana – Rajbrot – Iwkowa	16	8	6
A21	Nowy Targ – Ochotnica Górna – Czarny Potok – Stary Sącz – Nowy Sącz	18	8	6
A22	Nowy Sącz – Gródek nad Dunajcem – Zakliczyn – Zgłobice – Tarnów	24	16	14
A23	Tarnów – Tuchów – Moszczenica – Gorlice – Szymbark – Wysowa Zdrój	8	8	6
A24	Lisia Góra – Śmigno – Pawężów – Tarnów – Zbylitowska Góra – Tarnów (Mościce)	18	8	8
A25	Andrychów – Wieprz – Gierałtowice – Zator – Smolice	12	8	6
A26	Kraków – Niepołomice – Bochnia – Bogumiłowice – Tarnów	2	2	2
A27	Tarnów (Mościce) – Zbylitowska Góra – Tarnów – Tarnowiec – Zawada	36	20	16
A28	Tarnów – Tarnowiec – Nowodworze – Poręba Radlna – Łękawka – Poręba Radlna – Nowodworze – Tarnowiec – Tarnów	23	17	16
A29	Tarnów – Koszyce Wielkie – Zgłobice – Koszyce Małe – Tarnów (linia okrężna)	14	12	11
A30	Tarnów – Koszyce Małe – Zgłobice – Koszyce Wielkie – Tarnów (linia okrężna)	8	3	3
A31	Szczepanowice – Błonie – Zgłobice – Koszyce Wielkie – Tarnów – Tarnowiec – Nowodworze – Radlna – Świebodzin	36	18	14
A34	Tarnów – Wola Rzędzińska – Jodłówka-Wałki (Szpic)	52	34	34
A35	Lichwin – Rychwałd – Pleśna – Rzychowa – Koszyce – Tarnów – Wola Rzędzińska – Jodłówka-Wałki przez Górówkę (Polmark)	20	10	10
A36	Tarnów – Pawężów – Śmigno – Lisia Góra – Dąbrowa Tarnowska	10	8	8
A37	(Koniusza) – Proszowice – Łaganów – Wawrzeńczyce – Igołomia – Kraków – Niepołomice – Podłęże	16	10	6
A38	Tarnów – Lisia Góra – Nowa Jastrzębka	20	14	14

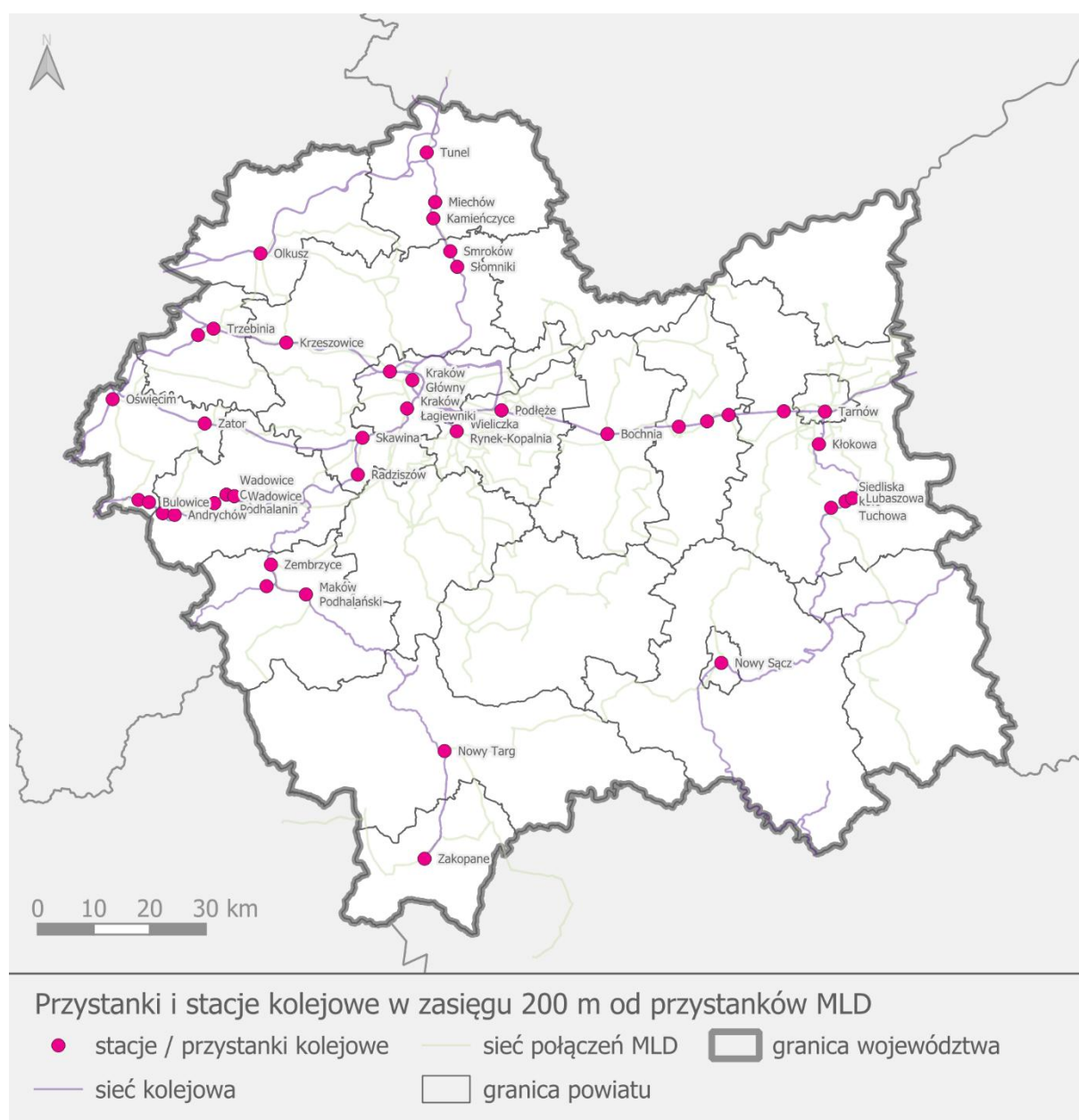
Numer linii	Trasa	Liczba kursów		
		Dni robocze	Soboty	Niedziele i święta
A39	Tarnów – Brzozówka – Zaczarnie	18	14	14
A40	Kęty – Andrychów – Wadowice – Kalwaria Zebrzydowska – Kraków	12	8	8
A41	Myślenice – Pcim – Mszana Dolna – Pórzeczki – Dobra – Limanowa	8	6	4
A42	Kraków – Krzeszowice – Trzebinia – Chrzanów	12	12	6
A43	Skawina – Rzozów – Gołuchowice – Polanka Hallera – Grabie – Przytkowice – Zebrzydowice – Kalwaria Zebrzydowska	26	12	12
A44	Kraków – Rączna – Liszki – Baczyn – Zalas – Alwernia – Babice – Oświęcim	16	8	8
A45	Nowy Targ – Jurgów – Starý Smokovec	0	4	4
A46	Tarnów – Skrzyszów – Szywałd – Zalasowa – Ryglice	16	10	8
A47	Oświęcim – Osiek – Kęty – Andrychów	12	8	6
A48	Olkusz – Lgota – Trzebinia – Chrzanów	10	8	8
A50	Proszowice – Nowe Brzesko – Igołomia – Kraków	16	10	8
A53	Skawina – Harbutowice – Zembrzyce – Sucha Beskidzka – Maków Podhalański – Zawoja	16	10	6

Źródło: [Rozkłady Jazdy Małopolskich Linii Dowozowych MLD](#) (dostęp 11.12.2025 r.).

W zakresie synchronizacji z koleją rozkłady jazdy Małopolskich Linii Dowozowych są projektowane tak, aby zapewnić skoordynowane przesiadki na pociągi w kluczowych węzłach komunikacyjnych. Kursy autobusów są dostosowane do godzin odjazdów i przyjazdów pociągów, co minimalizuje czas oczekiwania i zwiększa atrakcyjność podróży multimodalnych. Przykładowo każdy kurs linii A2 rozpoczyna się 11 minut po przyjeździe pociągu SKA1 z Krakowa, co daje pasażerom wystarczający czas na przesiadkę. W rozkładach jazdy dostępnych na stronie MLD dla każdej linii dowozowej wskazano najbliższy odjazd pociągu, co ułatwia planowanie podróży.

Rysunek 10 przedstawia stacje i przystanki kolejowe zlokalizowane w promieniu 200 metrów od przystanków MLD, co obrazuje skalę integracji systemu z koleją.

Rysunek 10. Przystanki i stacje kolejowe w zasięgu 200 metrów od przystanków MLD



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

3.3. TARYFA KMŁ I MLD

System taryfowy Kolei Małopolskich oraz Małopolskich Linii Dozozowych został opracowany w celu zapewnienia pasażerom wygodnych i ekonomicznych możliwości podróżowania różnymi środkami transportu publicznego w regionie. Dzięki współpracy Województwa Małopolskiego, Gminy Miejskiej Kraków oraz Stowarzyszenia Metropolia Krakowska wprowadzono zintegrowaną ofertę biletową, umożliwiającą korzystanie z pociągów, autobusów i tramwajów w ramach jednego biletu.

Oferta obejmuje dwa główne produkty:

- Małopolski Bilet Zintegrowany – bilety okresowe oraz krótkookresowe (24 h, 72 h, weekendowe, 7-dniowe) dla stref I–IV, I–V oraz dla całej Małopolski (sieciowy). Ceny biletów miesięcznych wynoszą od 295 zł (Strefy I–IV) do 365 zł (sieciowy), natomiast bilety krótkookresowe zaczynają się od 39 zł (24 h dla stref I–V bez lotniska). Rysunek 11 przedstawia podział na strefy i dokładną ofertę biletową.
- Bilet Metropolitalny – bilety okresowe (miesięczne) oraz bilety 24-godzinne dla stref I–III. Dostępne są w systemie Małopolska Karta Aglomeracyjna (MKA) oraz w kanałach sprzedaży Komunikacji Miejskiej w Krakowie. Ceny biletów miesięcznych wahają się od 109 zł (Strefa II lub III) do 199 zł (Strefy I–III). Rysunek 12 przedstawia podział na strefy i dokładną ofertę biletową.

Każdy z biletów uprawnia do nieograniczonej liczby przejazdów w wyznaczonej strefie, obejmując:

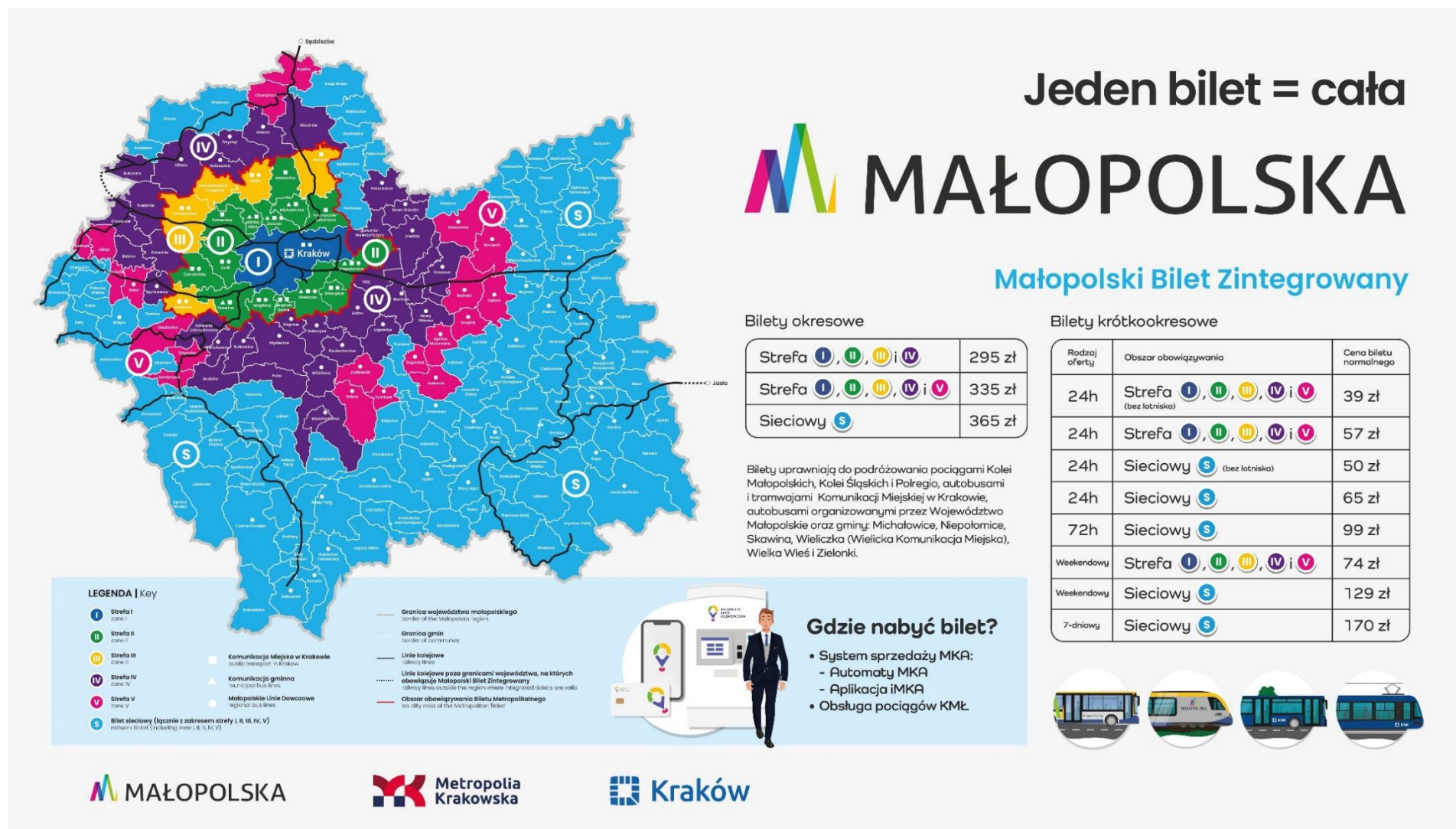
- tramwaje i autobusy Komunikacji Miejskiej w Krakowie;
- autobusy komunikacji gminnej w Wielkiej Wsi;
- pociągi Kolei Małopolskich;
- pociągi Polregio;
- pociągi Kolei Śląskich;
- autobusy Małopolskich Linii Dozozowych;
- autobusy WST Wieliczka;
- Autobusy komunikacji gminnej w Skawinie, Niepołomicach, Zielonkach i Michałowicach.

Zintegrowana oferta biletowa umożliwia podróżowanie w ramach jednego biletu zarówno pociągami, jak i autobusami dozozowymi MLD. Rozwiązanie to znacząco ułatwia planowanie podróży, redukuje koszty i wspiera rozwój zrównoważonej mobilności w regionie. Bilety są dostępne m.in. w biletomatach MKA, aplikacji iMKA oraz w lokalnych punktach obsługi np. na dworcu PKP w Tarnowie. W przypadku biletów kolejowych obowiązują ulgi ustawowe, natomiast dla biletów komunikacji miejskiej – ulgi zgodne z systemem KMK.

Jednocześnie istnieje możliwość zakupu biletu jednorazowego m.in. u kierowcy, w biletomatach oraz poprzez aplikacje iMKA. Ceny biletów zależą od linii oraz strefy, w której znajduje się stacja lub przystanek – przejazd w obrębie jednej strefy jest tańszy niż podróż obejmująca dwie różne strefy. W przypadku relacji zagranicznych, czyli takich, w których co najmniej jeden przystanek znajduje się na terytorium Republiki Słowacji, bilet można nabyć

wyłącznie u kierowcy po wejściu do pojazdu, płacąc gotówką w złotych lub euro, a także przy użyciu karty płatniczej lub BLIK.

Rysunek 11. Grafika informacyjna Małopolskiego Biletu Zintegrowanego wraz z podziałem na strefy i ofertą



Źródło: [Bilet Metropolitalny i Małopolski Bilet Zintegrowany - Koleje Małopolskie](#) (dostęp 11.12.2025 r.).

Rysunek 12. Grafika informacyjna Biletu Metropolitalnego wraz z podziałem na strefy i ofertą

Bilet Metropolitalny:

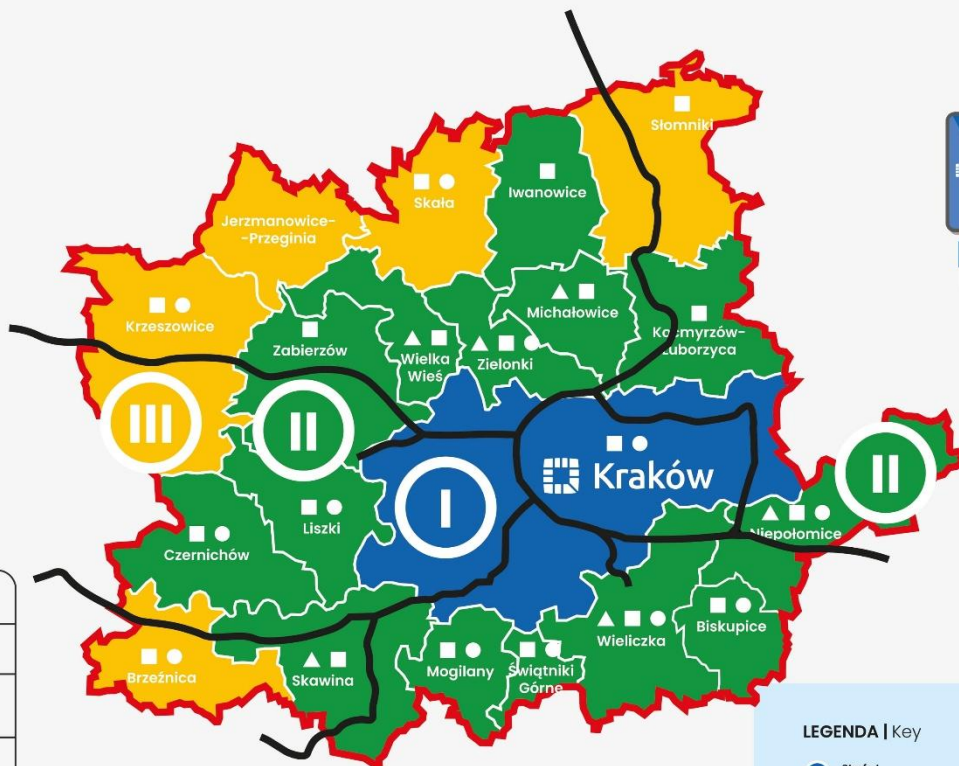
Bilety okresowe

Strefa I	159 zł
Strefa II	109 zł
Strefa III	109 zł
Strefa I i II	169 zł
Strefa II i III	169 zł
Strefa I, II i III	199 zł

Bilety krótkookresowe

Rodzaj oferty	Obszar obowiązywania	Cena biletu normalnego
24h	Strefa I	22 zł
24h	Strefa I, II i III (bez lotniska)	30 zł
24h	Strefa I, II i III	50 zł

Bilety uprawniają do podróżowania pociągami Kolei Małopolskich, Kolei Śląskich i Polregio, autobusami i tramwajami Komunikacji Miejskiej w Krakowie, autobusami organizowanymi przez Województwo Małopolskie oraz gminy: Michałowice, Niepołomice, Skawina, Wieliczka (Wielicka Komunikacja Miejska), Wielka Wieś i Zielonki.



Gdzie nabyć bilet?

- System sprzedaży KMK:
 - Automaty KMK
 - Aplikacja mKKM
 - Aplikacja mKK
- System sprzedaży MKA:
 - Automaty MKA
 - Aplikacja iMKA
- Obsługa pociągów KMŁ
- U kierowców autobusów MLD (za wyjątkiem biletów okresowych)

LEGENDA | Key

- I Strefa I zone I
- II Strefa II zone II
- III Strefa III zone III
- Granica gmin border of communes
- Komunikacja Miejska w Krakowie public transport in Kraków
- Komunikacja gminna municipal bus lines
- Małopolskie Linie Dostawcze regional bus lines
- Linie kolejowe railway lines



Szczegóły: kolejemalopolskie.com.pl | ztp.krakow.pl

MAŁOPOLSKA

Metropolia Krakowska

Kraków

Źródło: [Bilet Metropolitalny i Małopolski Bilet Zintegrowany - Koleje Małopolskie](#) (dostęp 11.12.2025 r.).

4. WYNIKI BADAŃ ILOŚCIOWYCH



4. WYNIKI BADAŃ ILOŚCIOWYCH

Rozdział przedstawia wyniki badań ilościowych zrealizowanych wśród pasażerów korzystających z Małopolskich Linii Dłozowych. W pierwszej kolejności opisano przebieg badania ankietowego oraz scharakteryzowano respondentów biorących udział w badaniu. Kolejne podrozdziały poświęcono analizie zachowań komunikacyjnych oraz preferencji pasażerów, a także ocenie funkcjonowania MLD, w tym ogólnego poziomu satysfakcji z realizowanych połączeń.

4.1. PRZEBIEG BADANIA ANKIETOWEGO

Badanie ankietowe w Małopolskich Liniach Dłozowych z wykorzystaniem metody PAPI i CAPI zostało przeprowadzone w dniach 16-24 października 2025 r., badanie CAPI trwało do 31 października 2025 r. **W przeprowadzonym badaniu wzięło udział 1124 pasażerów MLD podróżujących na 46 liniach** przedstawionych w tabeli poniżej. Na każdej linii zrealizowano minimum 20 ankiet. Najwięcej ankiet wypełniali pasażerowie linii A1 (trasa: Kraków – Libertów – Gaj – Mogilany – Głogoców – Myślenice) – 36 ankiet, A37 (trasa: (Koniusza) – Proszowice – Łaganów – Wawrzeńczyce – Igołomia – Kraków – Niepołomice – Podłęże) – 35 oraz A9 (trasa: Wieliczka – Dobczyce – Wiśniowa – Skrzydlina – Dobra – Tymbark – Limanowa) – 34.

Tabela 7. Liczba ankiet zrealizowanych na poszczególnych liniach [n=1124]

Nr linii:	Liczba zrealizowanych ankiet:	Nr linii:	Liczba zrealizowanych ankiet:
A1	36	A24	24
A2	27	A25	20
A3	32	A27	27
A4	21	A28	22
A5	24	A29	22
A6	28	A30	21
A7	30	A31	23
A8	26	A34	22
A9	34	A35	21
A10	21	A36	24
A11	23	A37	35
A12	37	A38	21
A13	22	A39	23
A14	33	A40	22

Nr linii:	Liczba zrealizowanych ankiet:	Nr linii:	Liczba zrealizowanych ankiet:
A15	21	A41	20
A16	22	A42	22
A17	26	A43	21
A18	21	A44	22
A19	22	A46	21
A20	20	A47	20
A21	23	A48	20
A22	26	A50	32
A23	24	A53	20

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Ze względu na fakt, iż do przeprowadzenia badania wykorzystano dwie techniki gromadzenia danych, w formie papierowej bądź elektronicznej, to ankiety wypełnione w sposób tradycyjny cechują się występowaniem braków danych w pojedynczych odpowiedziach badanych. Zatem w dalszej części raportu do kolejnych prezentacji wyników przypisane są różne liczebności całkowite.

4.2. CHARAKTERYSTYKA BADANYCH PASAŻERÓW

Większość badanej próby stanowiły **kobiety** (62,5%). Wskaźnik ten odpowiada widocznemu od lat trendowi, że transport publiczny jest częściej wybierany przez kobiety niż mężczyzn.

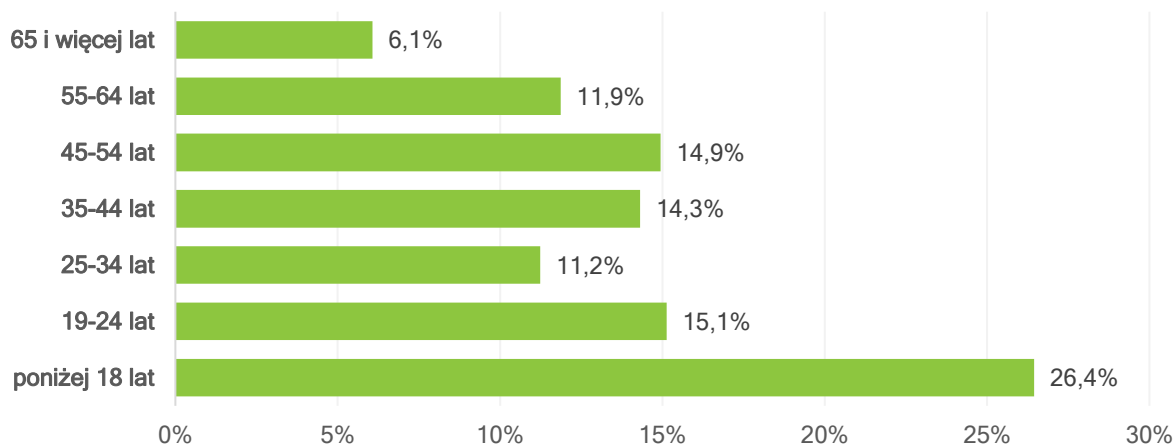
Wykres 3. Płeć badanych pasażerów [n=1076]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Na kolejnym wykresie przedstawiano **strukturę wiekową** ankietowanych pasażerów. Najliczniejszą grupę stanowiły osoby poniżej 18 roku życia (26,4%). Najmniej liczną grupą byli natomiast seniorzy w wieku powyżej 65 lat i więcej (6,1%).

Wykres 4. Wiek badanych pasażerów [n=1113]

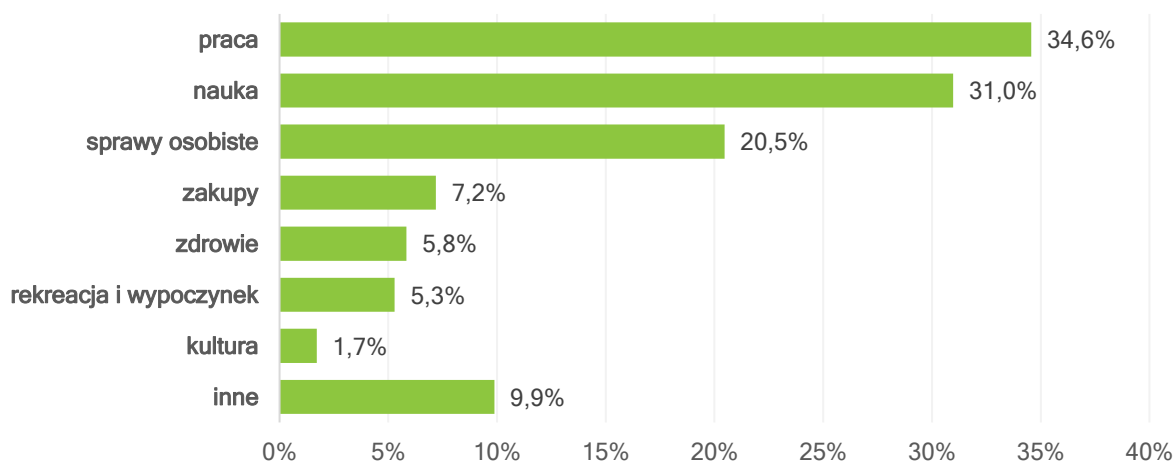


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

4.3. CHARAKTERYSTYKA ZACHOWAŃ I PREFERENCJI PASAŻERÓW

Podczas badania pasażerowie zostali poproszeni o podanie **celu obecnej podróży**. Dwoma zdecydowanie najczęściej wskazywanymi odpowiedziami były: **praca** (34,6%) oraz **nauka** (31,0%). Wysoki odsetek wskazań uzyskały także **sprawy osobiste** (20,5%). Pozostałe cele podróży, takie jak **zakupy, zdrowie, rekreacja i wypoczynek, kultura oraz inne**, uzyskały odsetki wskazań niższe niż 10%. Łącznie pozostałe cele stanowią mniej niż 20% odpowiedzi. Pokazuje to, że podróże w regionie są w przeważającej mierze związane z obowiązkami zawodowymi i edukacyjnymi.

Wykres 5. Cele podróży wskazywane przez badanych [n=1114, dane nie sumują się do 100%, ponieważ badani mogli wskazać więcej niż 1 odp.]

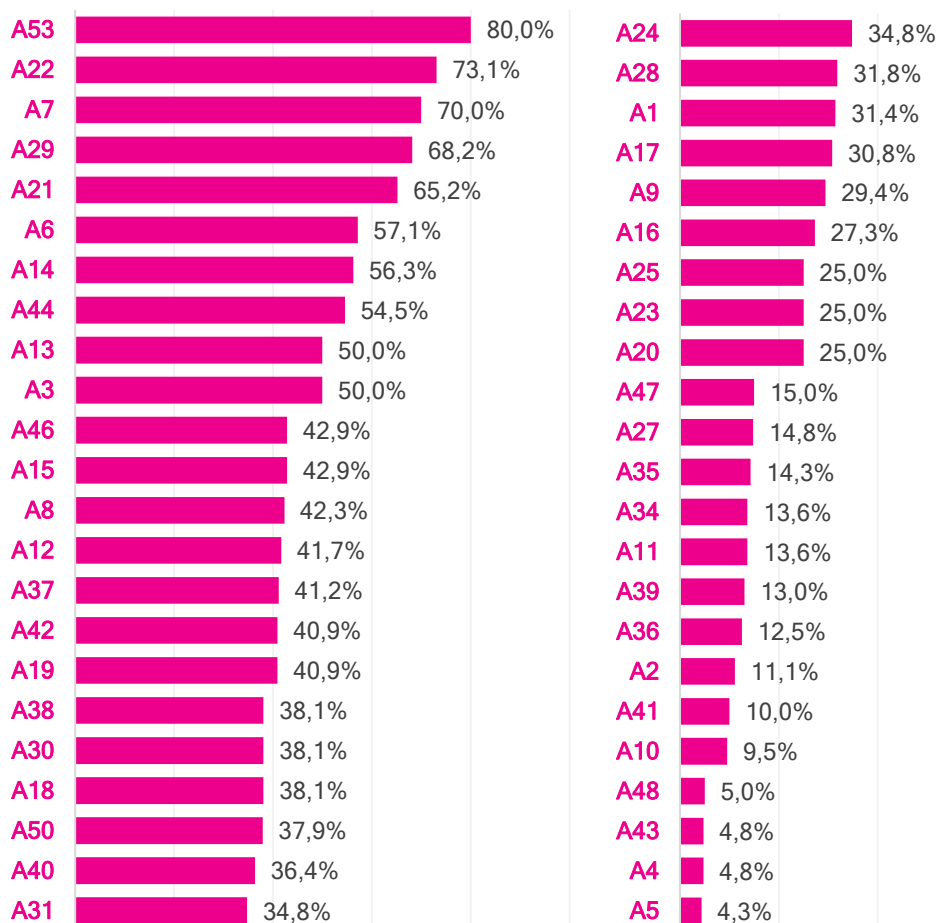


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Na kolejnych wykresach **zestawiono poszczególne cele podróży z liniami**, na których zrealizowano badanie.

Najwięcej odpowiedzi „praca” w zakresie celu podróży zostało udzielonych na liniach: A53 (Skawina – Harbutowice – Zembrzyce – Sucha Beskidzka – Maków Podhalański – Zawoja), A22 (Nowy Sącz – Gródek nad Dunajcem – Zakliczyn – Zgłobice – Tarnów) oraz A7 (Podłęże – Niepołomice – Ispina – Nowe Brzesko – Proszowice – (Koniusza)). Natomiast najmniej wskazań tej odpowiedzi było na liniach: A43 (Skawina – Rzozów – Gołuchowice – Polanka Hallera – Grabie – Przytkowice – Zebrzydowice – Kalwaria Zebrzydowska), A4 (Bochnia – Drwinia – Uście Solne – Szczurowa) i A5 (Brzesko – Przyborów – Borzęcin – Szczurowa – Wietrzychowice).

Wykres 6. Odsetki osób na poszczególnych liniach wskazujących pracę jako cel podróży [n=1114]

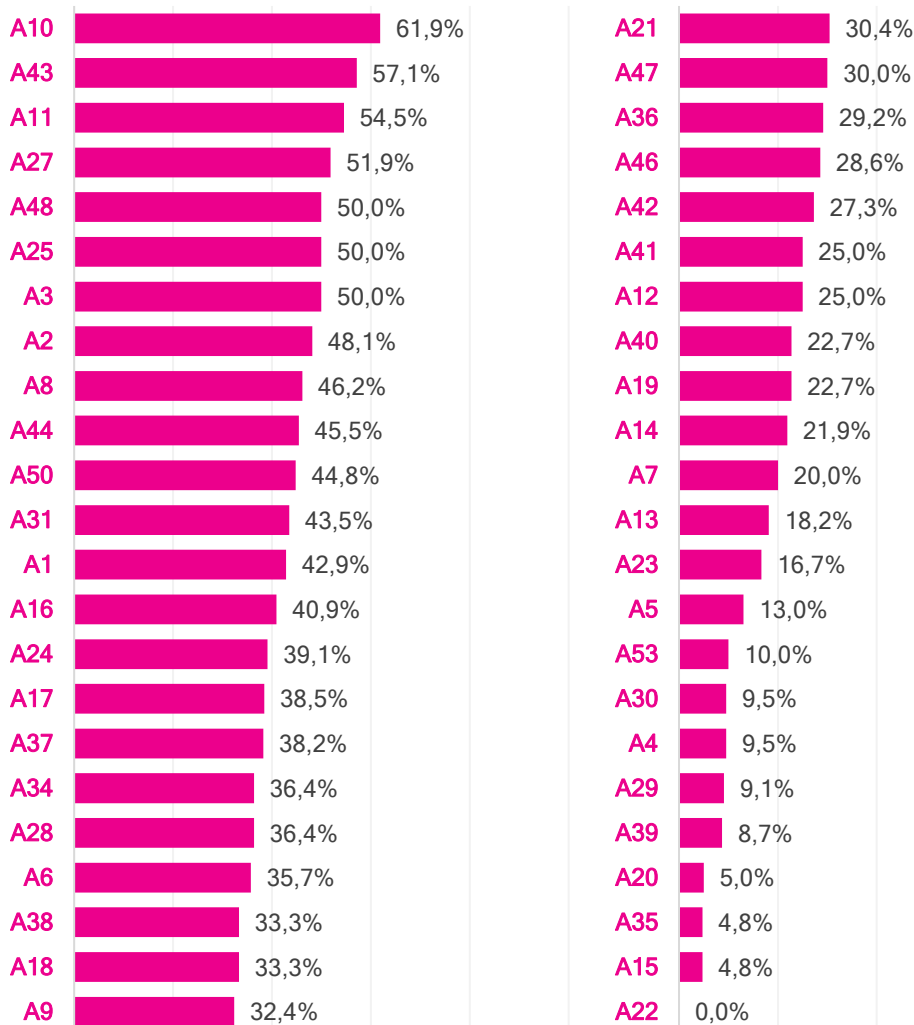


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Odpowiedź „nauka” najczęściej została wskazana na liniach: A10 (Olkusz – Gorenice – Krzeszowice), A43 (Skawina – Rzozów – Gołuchowice – Polanka Hallera – Grabie –

Przytkowice – Zebrzydowice – Kalwaria Zebrzydowska) oraz A11 (Koninki – Mszana Dolna – Wiśniowa – Myślenice). Natomiast odpowiedź ta na liniach: A35 (Lichwin – Rychwałd – Pleśna – Rzychowa – Koszyce – Tarnów – Wola Rzędzińska – Jodłówka-Wałki przez Górówkę (Polmark)), A15 ((Vysoké Tatry Starý Smokovec – Jurgów –) Bukowina Tatrzańska – Zakopane – Chochołów (– Trstená)) i A22 (Nowy Sącz – Gródek nad Dunajcem – Zakliczyn – Zgłobice – Tarnów) została wskazana najrzadziej.

Wykres 7. Odsetki osób na poszczególnych liniach wskazujących naukę jako cel podróży [n=1114]

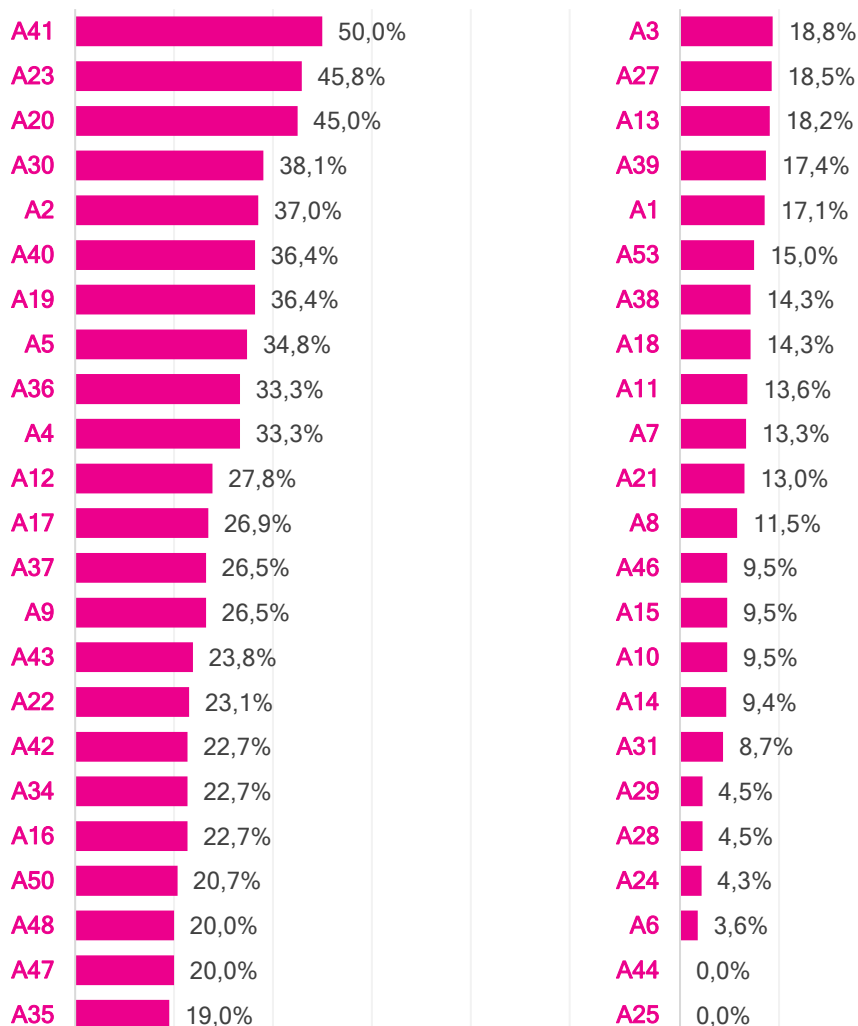


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Cel podróży „**sprawy osobiste**” pojawił się jako odpowiedź najczęściej na liniach: A41 (Myślenice – Pćim – Mszana Dolna – Półrzeczki – Dobra – Limanowa), A23 (Tarnów – Tuchów – Moszczenica – Gorlice – Szymbark – Wysowa Zdrój) oraz A20 (Bochnia – Nowy Wiśnicz – Lipnica Murowana – Rajbrot – Iwkowa). „Sprawy osobiste” były najmniej popularną odpowiedzią na linii A6 (Wieliczka – Mietniów – Dobranowice – Hucisko – Gdów – Łapanów), z kolei na liniach: A44 (Kraków – Rączna – Liszki – Baczyn – Żalas – Alwernia – Babice –

Oświęcim) i A25 (Andrychów – Wieprz – Gierałtowice – Zator – Smolice) nie zostały wskazane przez żadnego z pasażerów.

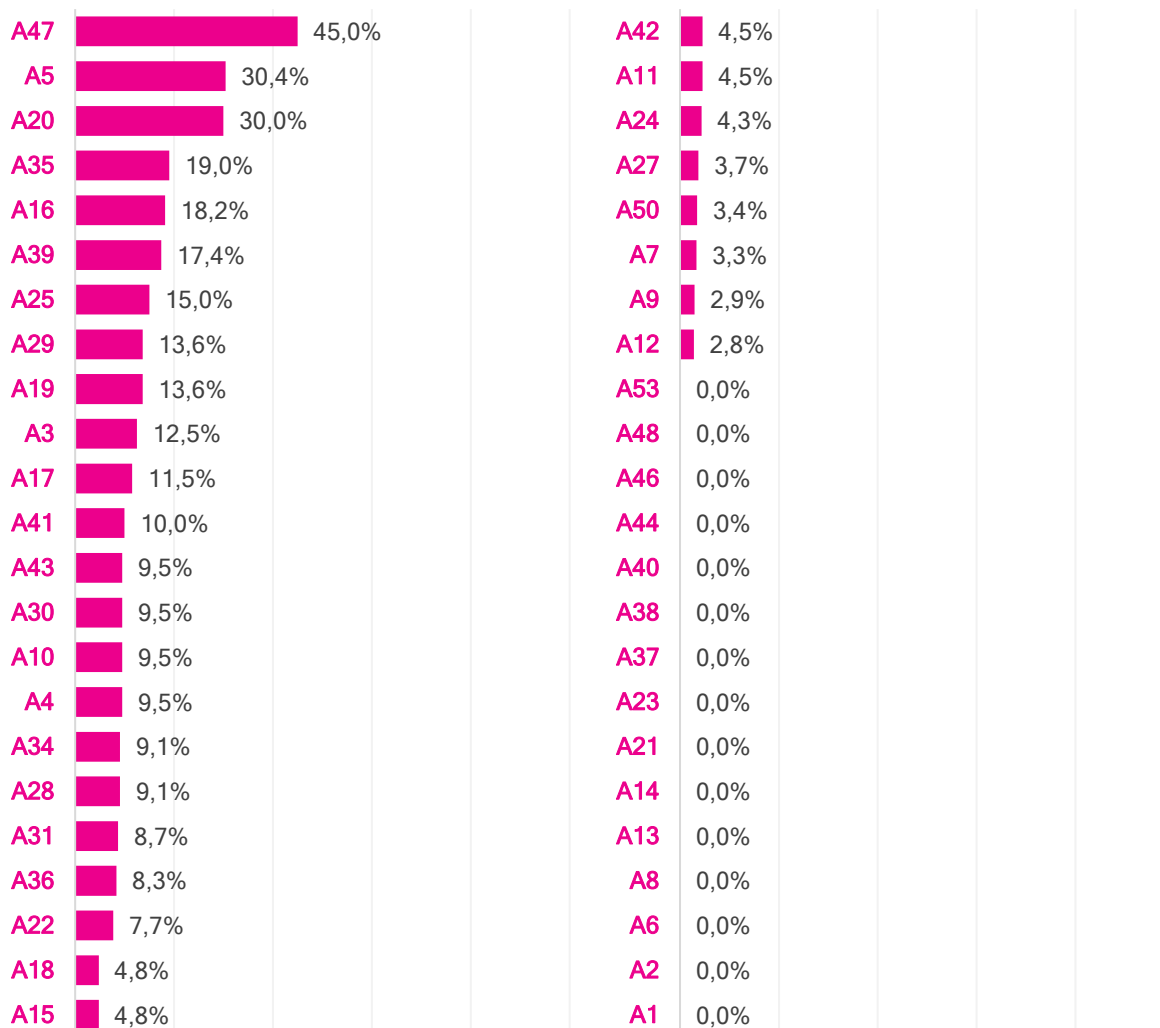
Wykres 8. Odsetki osób na poszczególnych liniach wskazujących sprawy osobiste jako cel podróży [n=1114]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Odpowiedź „zakupy”, jako cel podróży, najczęściej została wskazana na liniach: A47 (Oświęcim – Osiek – Kęty – Andrychów), A5 (Brzesko – Przyborów – Borzęcin – Szczurowa – Wietrzychowice) oraz A20 (Bochnia - Nowy Wiśnicz – Lipnica Murowana – Rajbrot – Iwkowa). Natomiast odpowiedź ta na linii A12 (Olkusz – Trzyciąż – Skąła – Kraków) została udzielona najrzadziej, a na 15 liniach MLD nie pojawiła się w ogóle.

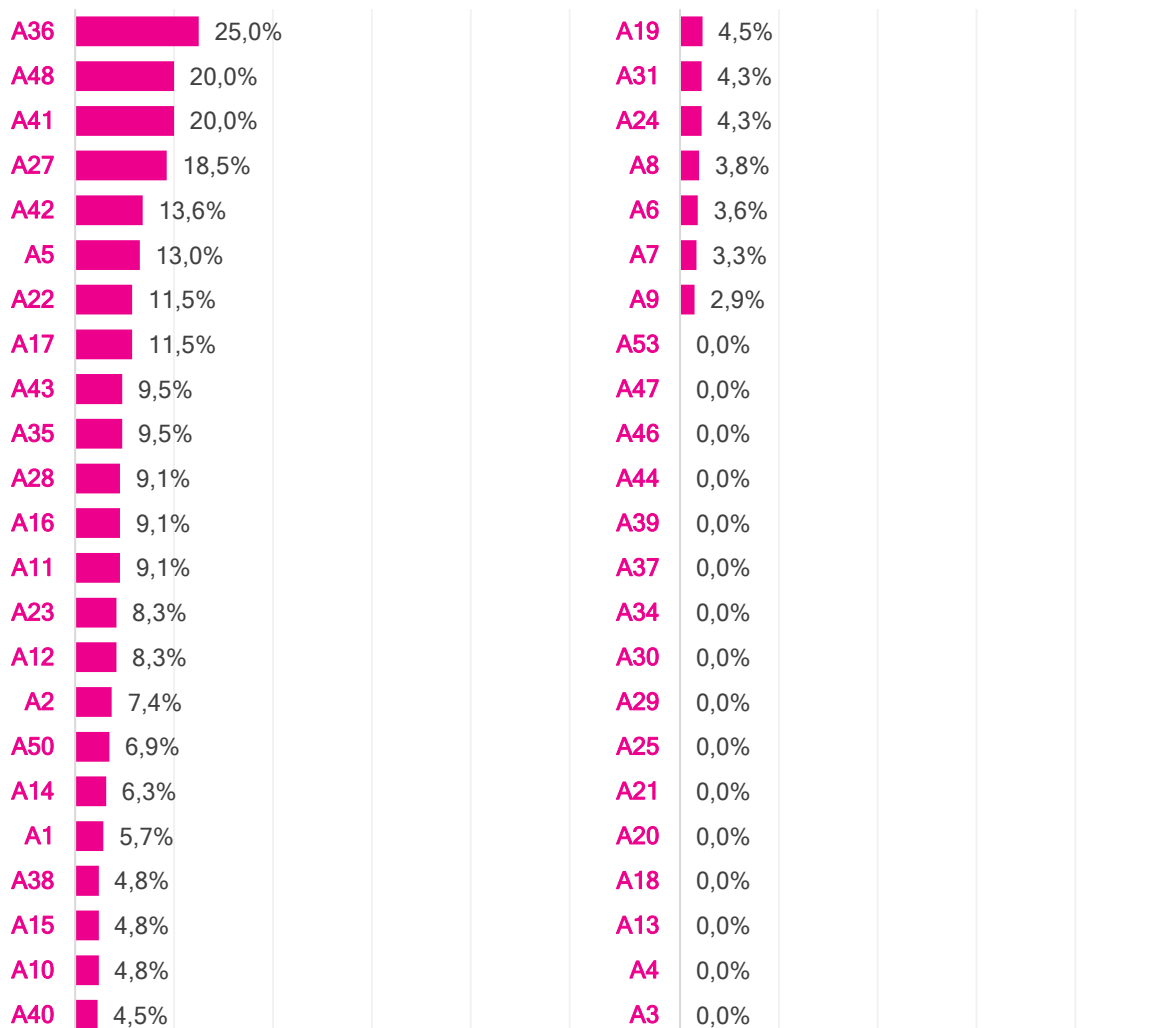
Wykres 9. Odsetki osób na poszczególnych liniach wskazujących zakupy jako cel podróży [n=1114]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Najwięcej wskazań odpowiedzi „**zdrowie**” odnotowano na liniach: A36 (Tarnów – Pawężów – Śmigno – Lisia Góra – Dąbrowa Tarnowska), A48 (Olkusz – Lgota – Trzebinia – Chrzanów) oraz A41 (Myślenice – Pcim – Mszana Dolna – Półrzeczki – Dobra – Limanowa). Najrzadziej odpowiedź ta pojawiła się na linii A9 (Wieliczka – Dobczyce – Wiśniowa – Skrzydlina – Dobra – Tymbark – Limanowa) została udzielona najrzadziej, a na 16 liniach MLD nie pojawiła się ani razu.

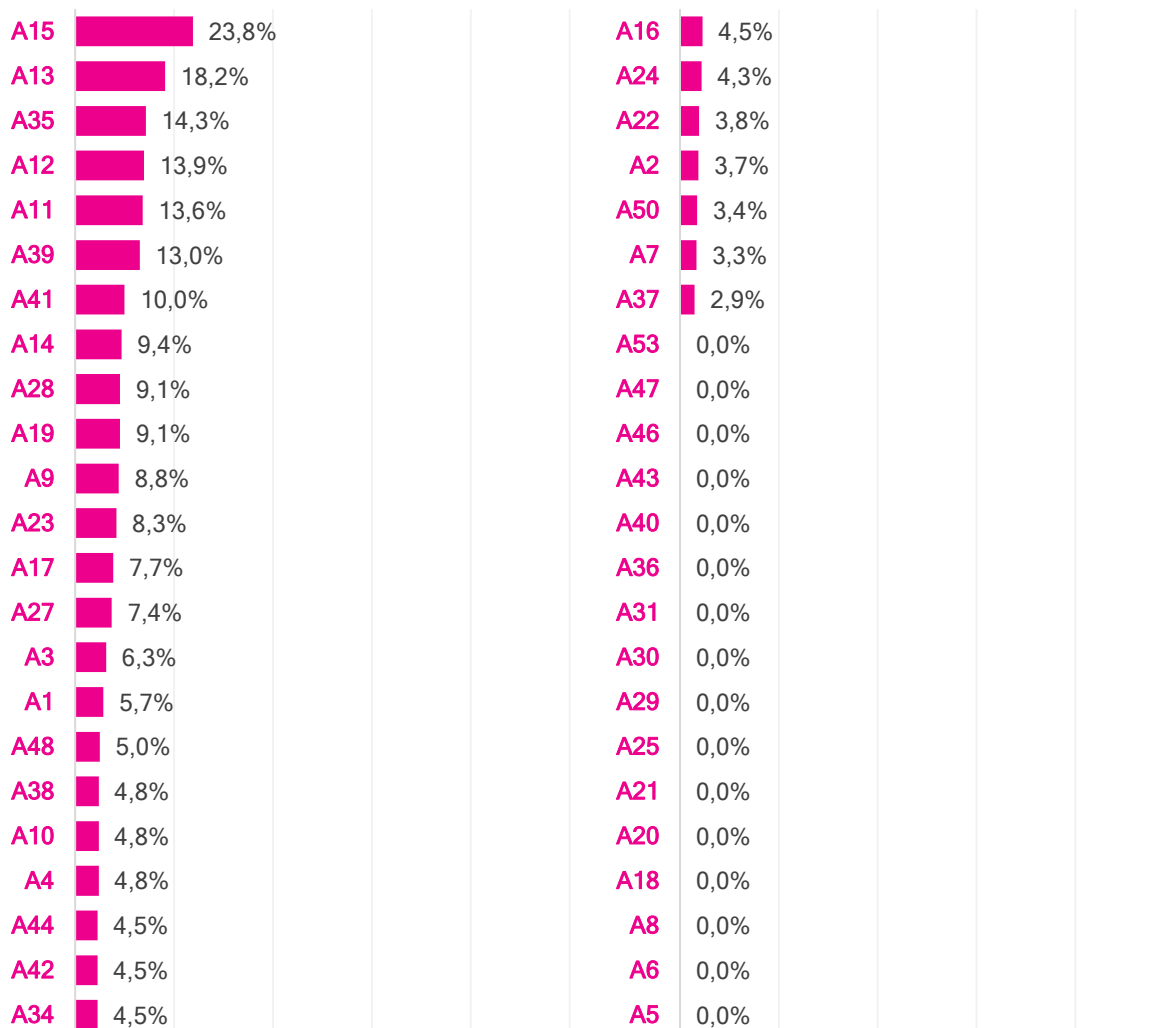
Wykres 10. Odsetki osób na poszczególnych liniach wskazujących zdrowie jako cel podróży [n=1114]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Najwięcej odpowiedzi „**rekreacja i wypoczynek**” w zakresie celu podróży zostało udzielonych na liniach: A15 ((Vysoké Tatry Starý Smokovec – Jurgów –) Bukowina Tatrzańska – Zakopane – Chochółów (– Trstená)), A13 (Olkusz – Sułoszowa – Skała – Kraków) oraz A35 (Lichwin – Rychwałd – Pleśna – Rzechowa – Koszyce – Tarnów – Wola Rzędzińska – Jodłówka-Wałki przez Górówkę (Polmark)). Natomiast najmniej wskazań tej odpowiedzi było na liniach: A37 ((Koniusza) – Proszowice – Łaganów – Wawrzeńczyce – Igołomia – Kraków – Niepołomice – Podłęże), a na 16 liniach MLD ten cel podróży nie został wskazany przez żadnego pasażera.

Wykres 11. Odsetki osób na poszczególnych liniach wskazujących rekreację i wypoczynek jako cel podróży [n=1114]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Odpowiedź „kultura”, jako cel podróży, najczęściej została wskazana na liniach: A13 (Olkusz – Sułoszowa – Skała – Kraków), A39 (Tarnów – Brzozówka – Zaczarnie) oraz A12 (Olkusz – Trzyciąż – Skała – Kraków). Natomiast odpowiedź ta na linii A7 (Podłęże – Niepołomice – Ispina – Nowe Brzesko – Proszowice – (Koniusza)) została udzielona najrzadziej, a na 33 liniach MLD nie pojawiła się w ogóle.

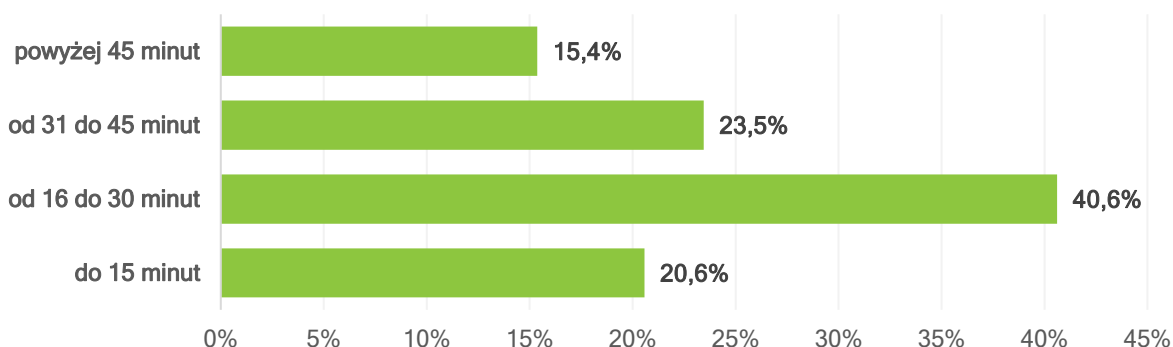
Wykres 12. Odsetki osób na poszczególnych liniach wskazujących kulturę jako cel podróży [n=1114]

A13	9,1%	A38	0,0%
A39	8,7%	A37	0,0%
A12	8,3%	A36	0,0%
A3	6,3%	A34	0,0%
A9	5,9%	A31	0,0%
A35	4,8%	A29	0,0%
A30	4,8%	A27	0,0%
A15	4,8%	A25	0,0%
A10	4,8%	A24	0,0%
A28	4,5%	A23	0,0%
A16	4,5%	A22	0,0%
A2	3,7%	A21	0,0%
A7	3,3%	A20	0,0%
A53	0,0%	A19	0,0%
A50	0,0%	A18	0,0%
A48	0,0%	A17	0,0%
A47	0,0%	A14	0,0%
A46	0,0%	A11	0,0%
A44	0,0%	A8	0,0%
A43	0,0%	A6	0,0%
A42	0,0%	A5	0,0%
A41	0,0%	A4	0,0%
A40	0,0%	A1	0,0%

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Pasażerowie Małopolskich Linii Dostawowych zostali również poproszeni o odpowiedź w zakresie **czasu podróży autobusem MLD**. Najwięcej odpowiedzi dotyczyło przedziału czasowego „od 16 do 30 minut” (40,6%). Najmniej liczne były przypadki, w których podróż trwała dłużej niż 45 minut (15,4%).

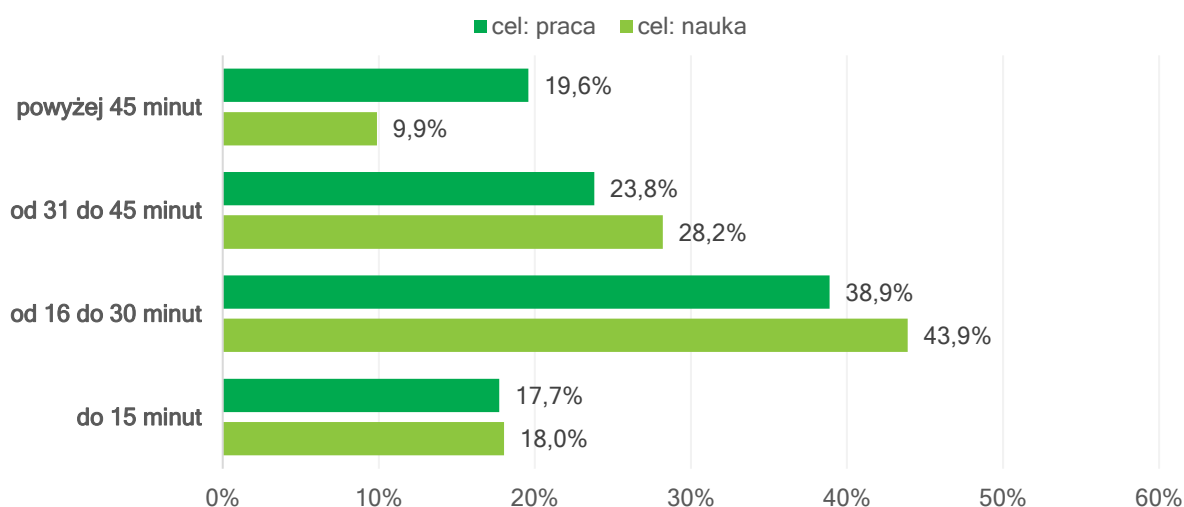
Wykres 13. Czas podróżowania autobusem Małopolskich Linii Dłozowych [n=1113]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Czas podróży zestawiono także z jej celem, uwzględniając dwa najczęściej wskazywane cele podróży – pracę oraz naukę. Najwyraźniejsza różnica wystąpiła w kategorii pasażerów podróżujących autobusem Małopolskich Linii Dłozowych powyżej 45 minut. Wśród osób jadących do pracy odsetek takich podróży wyniósł 19,6%, a wśród badanych, którzy wskazali naukę jako cel podróży – 9,9%.

Wykres 14. Czas podróżowania autobusem Małopolskich Linii Dłozowych w podziale na cel podróży [n=1103]

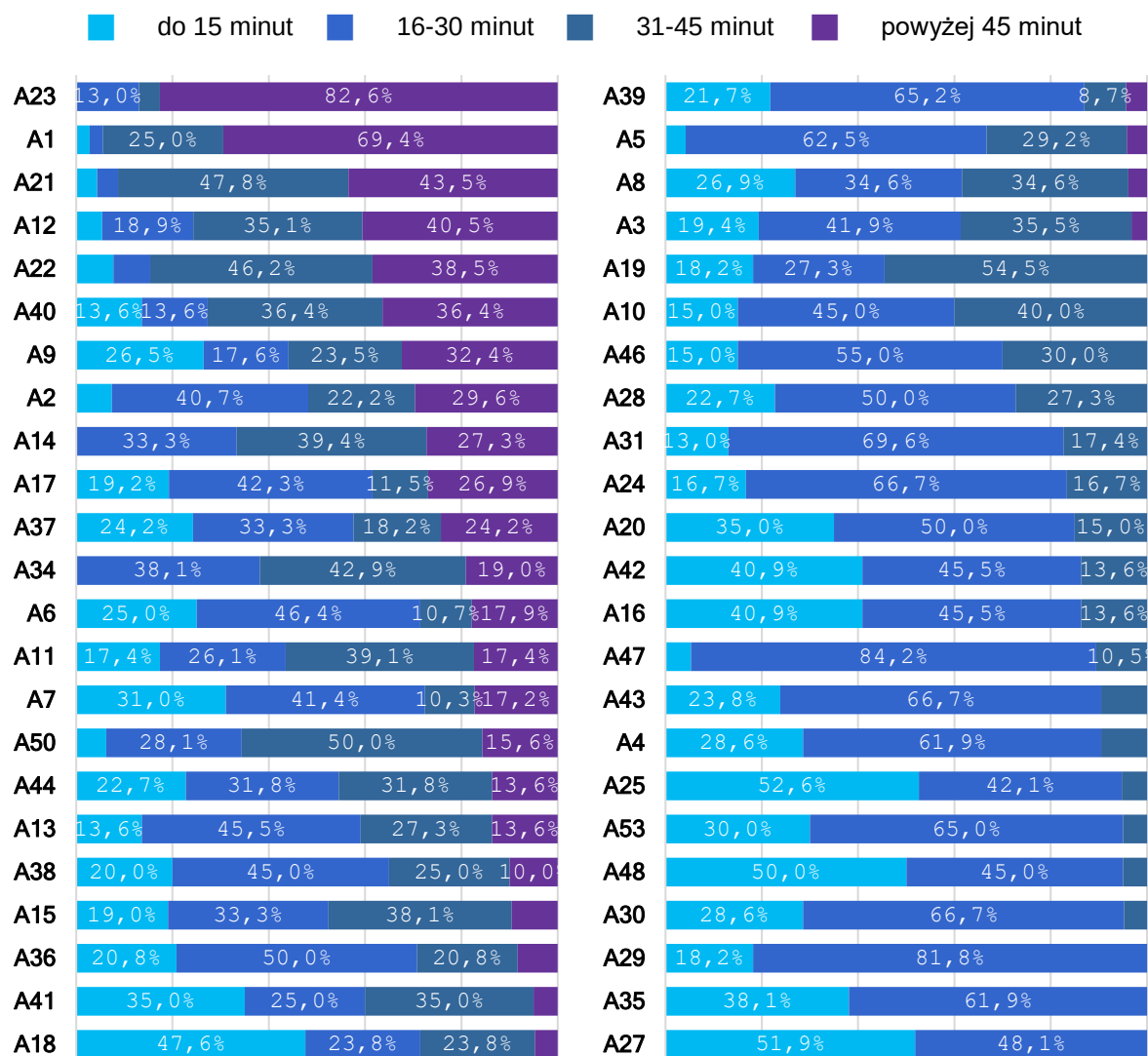


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Na kolejnym wykresie zaprezentowano natomiast **zestawienie czasu podróży z poszczególnymi liniami**. Zdecydowanie najczęściej podróże trwające powyżej 45 minut odnotowano na liniach A23 (Tarnów – Tuchów – Moszczenica – Gorlice – Szymbark – Wysowa Zdrój) oraz A1 (Kraków – Libertów – Gaj – Mogilany – Głogoczów – Myślenice). Było to odpowiednio 82,6% i 69,4%. Natomiast na liniach A29 (Tarnów – Koszyce Wielkie – Zgłobice – Koszyce Małe – Tarnów), A37 ((Koniusza) – Proszowice – Łaganów – Wawrzeńczyce – Igołomia – Kraków – Niepołomice – Podłęże) i A35 żaden z pasażerów nie podróżował dłużej

niż 30 minut (Lichwin – Rychwałd – Pleśna – Rzuchowa – Koszyce – Tarnów – Wola Rzędzińska – Jodłówka-Wałki przez Górówkę (Polmark)).

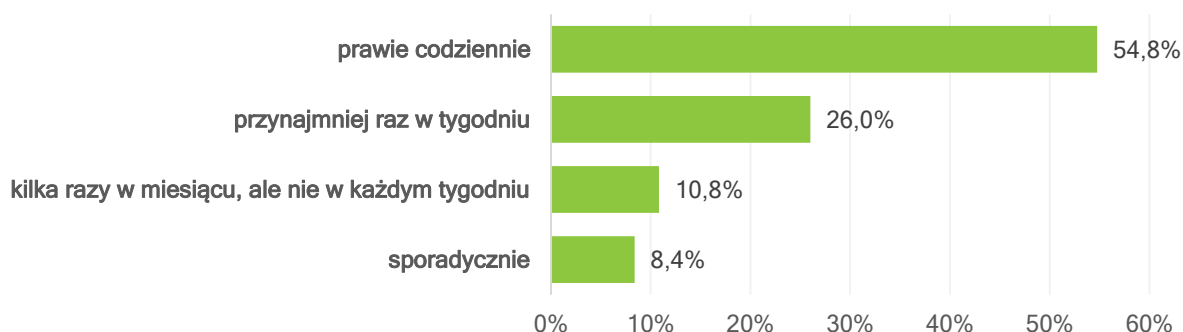
Wykres 15. Czas podróży autobusem Małopolskich Linii Dostawowych na poszczególnych liniach [n=1114]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Kolejne pytanie w kwestionariuszu dotyczyło **częstotliwości podróży MLD**. Ponad połowa badanych pasażerów podróżowała Małopolskimi Liniami Dostawowymi prawie codziennie (54,8%). Kolejne 26,0% respondentów zadeklarowało przynajmniej jedną podróż w tygodniu. Co dziesiąty ankietowany (10,8%) wskazał, iż podróżuje kilka razy w miesiącu, ale nie w każdym tygodniu, a 8,4% pasażerów odpowiedziało, że korzysta z MLD sporadycznie.

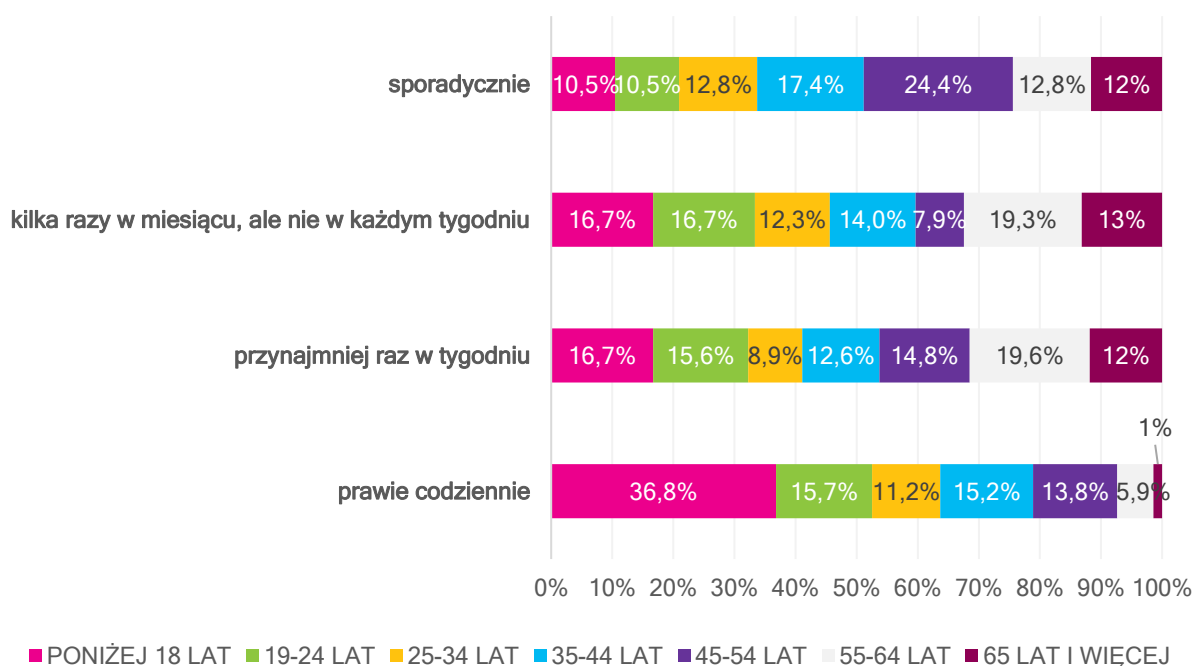
Wykres 16. Częstotliwość podróżowania Małopolskimi Liniami Dłozowymi [n=1061]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Częstotliwość podróżowania zestawiono także z wiekiem respondentów. Wśród pasażerów podróżujących prawie codziennie największą grupę wiekową stanowiły osoby poniżej 18 roku życia (36,8%), a najmniej liczną – seniorzy w wieku 65 lat i więcej. Z kolei grupę wiekową, która podróżuje sporadycznie najczęściej stanowią osoby w wieku 45-54 lat.

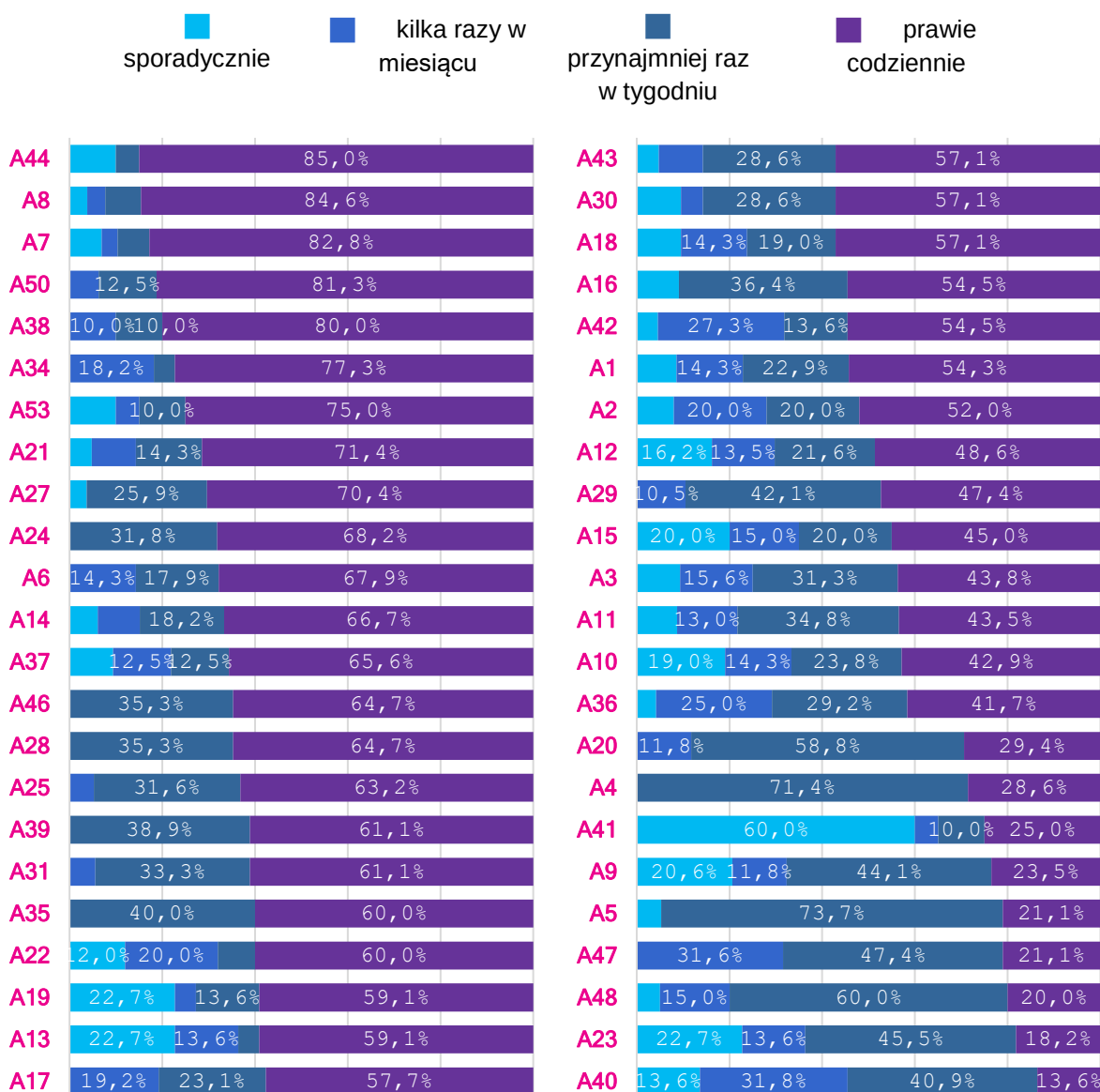
Wykres 17. Częstotliwość podróżowania autobusem Małopolskich Linii Dłozowych w podziale na wiek pasażerów [n=1061]



Częstotliwość podróżowania zaprezentowano także w podziale na poszczególne linie. Ogólnie rozkład częstotliwości podróży jest zróżnicowany i zależy od specyfiki danej linii, co widoczne jest na poniższym wykresie. **Na większości linii dominują podróże codzienne**, przy czym najwyższy ich udział – sięgający 80% lub więcej – odnotowano na liniach A40 (Kęty – Andrychów – Wadowice – Kalwaria Zebrzydowska – Kraków), A8 (Wieliczka – Raciborsko – Dziekanowice – Dobczyce), A7 (Podłęże – Niepołomice – Ispina – Nowe Brzesko – Proszowice – (Koniusza)), A50 (Proszowice – Nowe Brzesko – Igołomia – Kraków) i A38

(Tarnów – Lisia Góra – Nowa Jastrzębka). Odpowiedź „przynajmniej raz w tygodniu” najczęściej wskazywali pasażerowie linii A5 (Brzesko – Przyborów – Borzęcin – Szczurowa – Wietrzychowice) i A4 (Bochnia – Drwinia – Uście Solne – Szczurowa) – odpowiednio 73,7% i 71,4%. Na części linii większy udział mają **przejazdy realizowane kilka razy w miesiącu lub okazjonalnie**. Najwyższy udział odpowiedzi „kilka razy w miesiącu” odnotowano na liniach A40 (Kęty – Andrychów – Wadowice – Kalwaria Zebrzydowska – Kraków) i A47 (Oświęcim – Osiek – Kęty – Andrychów) – 31,8% i 31,6%. Natomiast podróże sporadyczne zdecydowanie dominują na linii A41 (Myślenice – Pcim – Mszana Dolna – Pólrzeczki – Dobra – Limanowa), gdzie stanowią 60% odpowiedzi na tej linii.

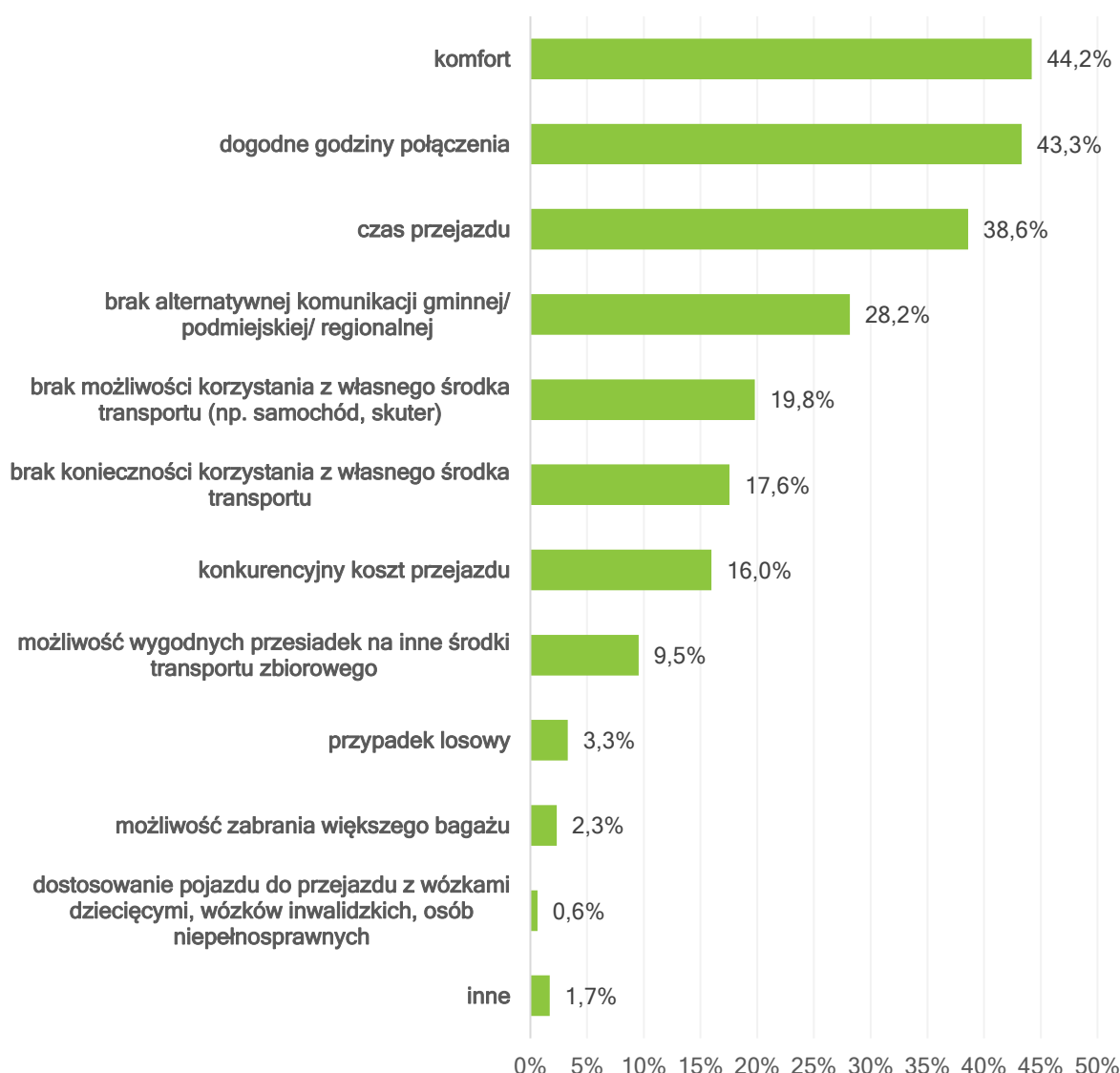
Wykres 18. Częstotliwość podróżowania Małopolskimi Liniami Długozasięgowymi na poszczególnych liniach [n=1061]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Pasażerowie MLD zostali również poproszeni o odpowiedź na pytanie „Co decyduje o wyborze przejazdu Małopolskimi Liniami Długozbowymi (zamiast innych środków transportu)?”. Trzema najważniejszymi czynnikami wyboru były: **komfort** (44,2%), **dogodne godziny połączenia** (43,3%) oraz **czas przejazdu** (38,6%). W dalszej kolejności wskazywane były czynniki związane z selekcją negatywną: **brak alternatywnej komunikacji gminnej/podmiejskiej/regionalnej** (28,2%) oraz **brak możliwości korzystania z własnego środka transportu** (19,8%). Czynnikiem najrzadziej wskazywanym było dostosowanie pojazdu do przejazdu z wózkami dziecięcymi, wózków inwalidzkich, osób z niepełnosprawnościami.

Wykres 19. Czynniki decydujące o wyborze przejazdu Małopolskimi Liniami Długozbowymi [n=1122, dane nie sumują się do 100%, ponieważ badani mogli wskazać więcej niż 1 odp.]

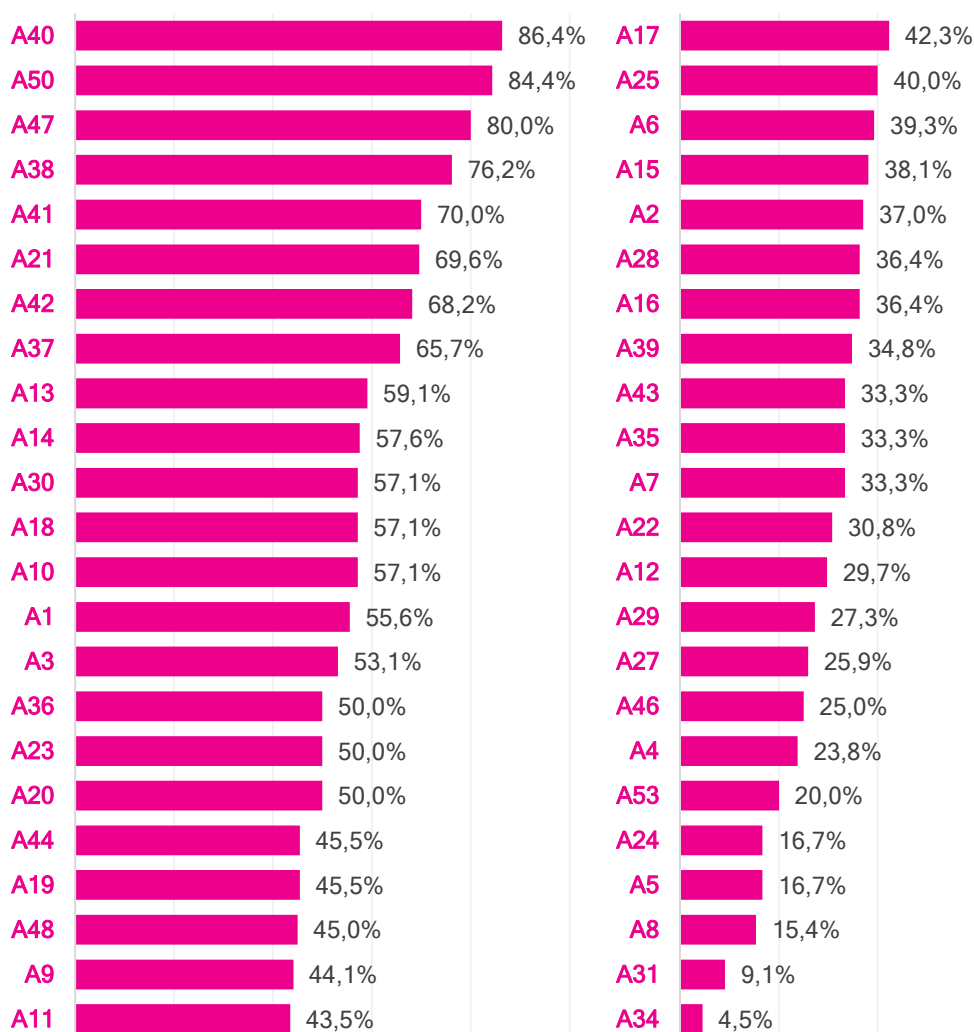


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Na kolejnych wykresach zamieszczono zestawienie najbardziej popularnych czynników wyboru przejazdu Małopolskimi Liniami Długozbowymi z liniami, na których realizowano badanie.

Najwięcej odpowiedzi „komfort” zostało udzielonych na liniach: A40 (Kęty – Andrychów – Wadowice – Kalwaria Zebrzydowska – Kraków), A50 (Proszowice – Nowe Brzesko – Igołomia – Kraków) oraz A47 (Oświęcim – Osiek – Kęty – Andrychów). Natomiast najmniej wskazań tej odpowiedzi było na liniach: A8 (Wieliczka – Raciborsko – Dziekanowice – Dobczyce), A31 (Szczepanowice – Błonie – Zgłobice – Koszyce Wielkie – Tarnów – Tarnowiec – Nowodworze – Radlna – Świebodzin) i A34 (Tarnów – Wola Rzędzińska – Jodłówka-Wałki (Szpic)).

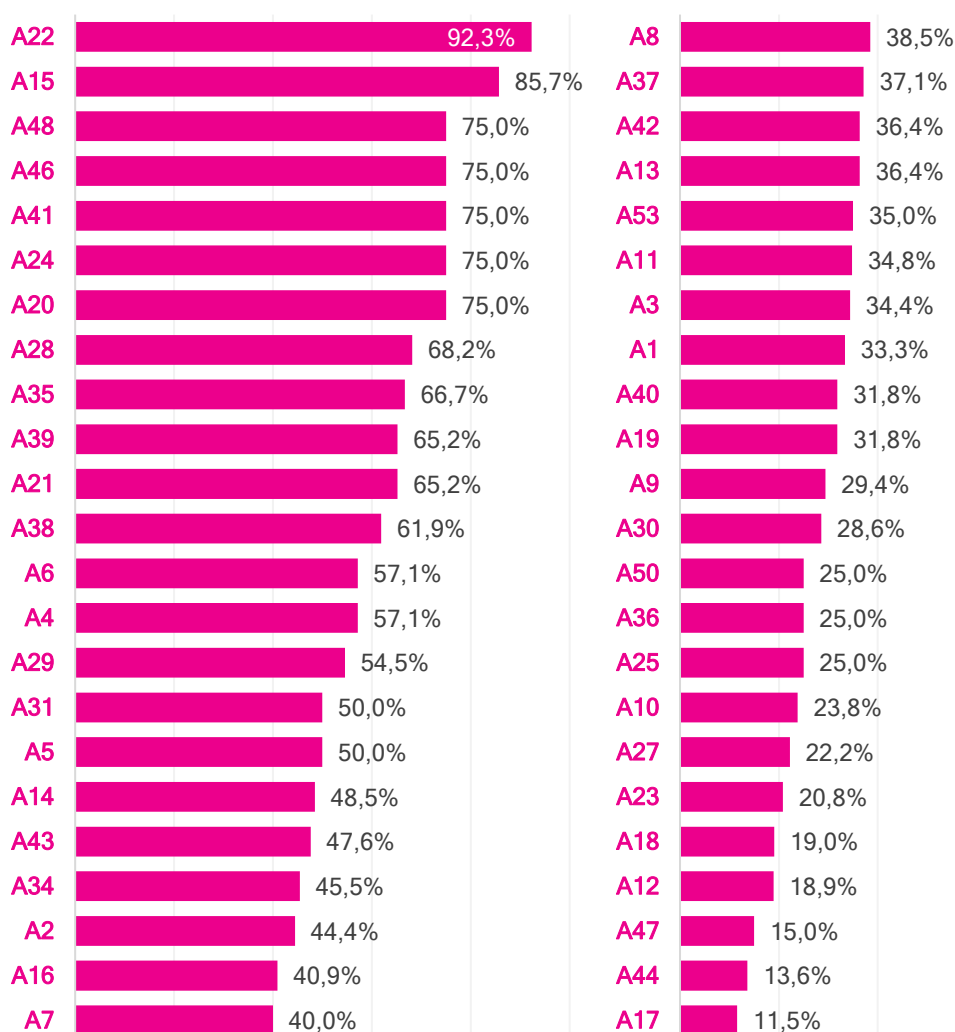
Wykres 20. Odsetki osób na poszczególnych liniach wskazujących komfort jako czynnik decydujący o wyborze przejazdu Małopolskimi Liniami Długozbowymi [n=1122]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Czynnik decydujący o wyborze przejazdu MLD w postaci „dogodnych godzin połączenia” najczęściej wskazywali pasażerowie linii: A22 (Nowy Sącz – Gródek nad Dunajcem – Zakliczyn – Zgłobice – Tarnów) oraz A15 ((Vysoké Tatry Starý Smokovec – Jurgów –) Bukowina Tatrzańska – Zakopane – Chochółów (–Trstená)). Z kolei najmniej wskazań tej odpowiedzi odnotowano na liniach A47 (Oświęcim – Osiek – Kęty – Andrychów), A44 (Kraków – Rączna – Liszki – Baczyn – Zalas – Alwernia – Babice – Oświęcim) oraz A17 (Wieliczka – Biskupice – Grajów – Winiary – Dobczyce – Raciechowice – Szczyrzyc – Pogorzany).

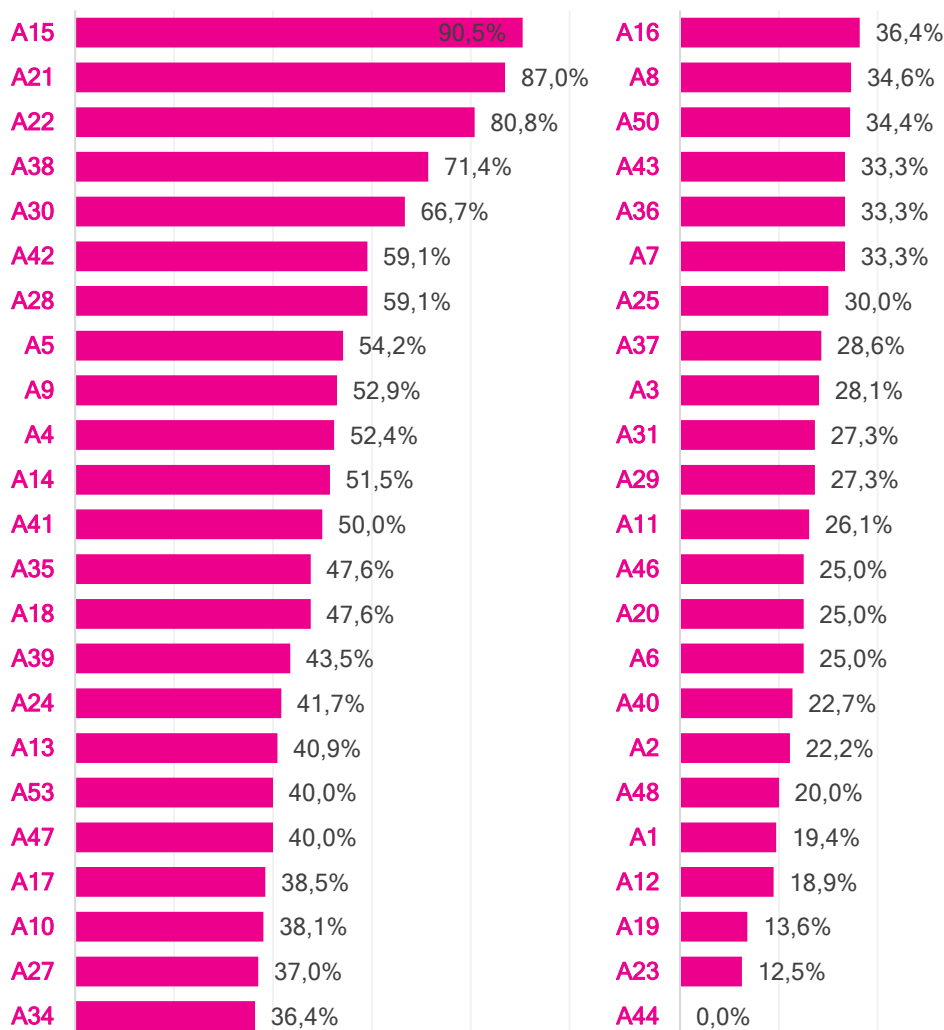
Wykres 21. Odsetki osób na poszczególnych liniach wskazujących dogodne godziny połączenia jako czynnik decydujący o wyborze przejazdu Małopolskimi Liniami Długozasięgowymi [n=1122]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Trzeci czynnik decydujący o wyborze przejazdu MLD, czyli „**czas przejazdu**”, pojawiał się najczęściej wśród odpowiedzi pasażerów na liniach A15 ((Vysoké Tatry Starý Smokovec – Jurgów –) Bukowina Tatrzańska – Zakopane – Chochółów (– Trstená)), A21 (Nowy Targ – Ochotnica Górna – Czarny Potok – Stary Sącz – Nowy Sącz) oraz A22 (Nowy Sącz – Gródek nad Dunajcem – Zakliczyn – Zgłobice – Tarnów). Natomiast na liniach A19 (Olszowice – Świątniki Górne – Wieliczka – Szczytniki) oraz A23 (Tarnów – Tuchów – Moszczenica – Gorlice – Szymbark – Wysowa Zdrój) czynnik ten pojawiał się najrzadziej. W przypadku linii A44 nie został wskazany ani razu (Kraków – Rączna – Liszki – Baczyn – Zalas – Alwernia – Babice – Oświęcim).

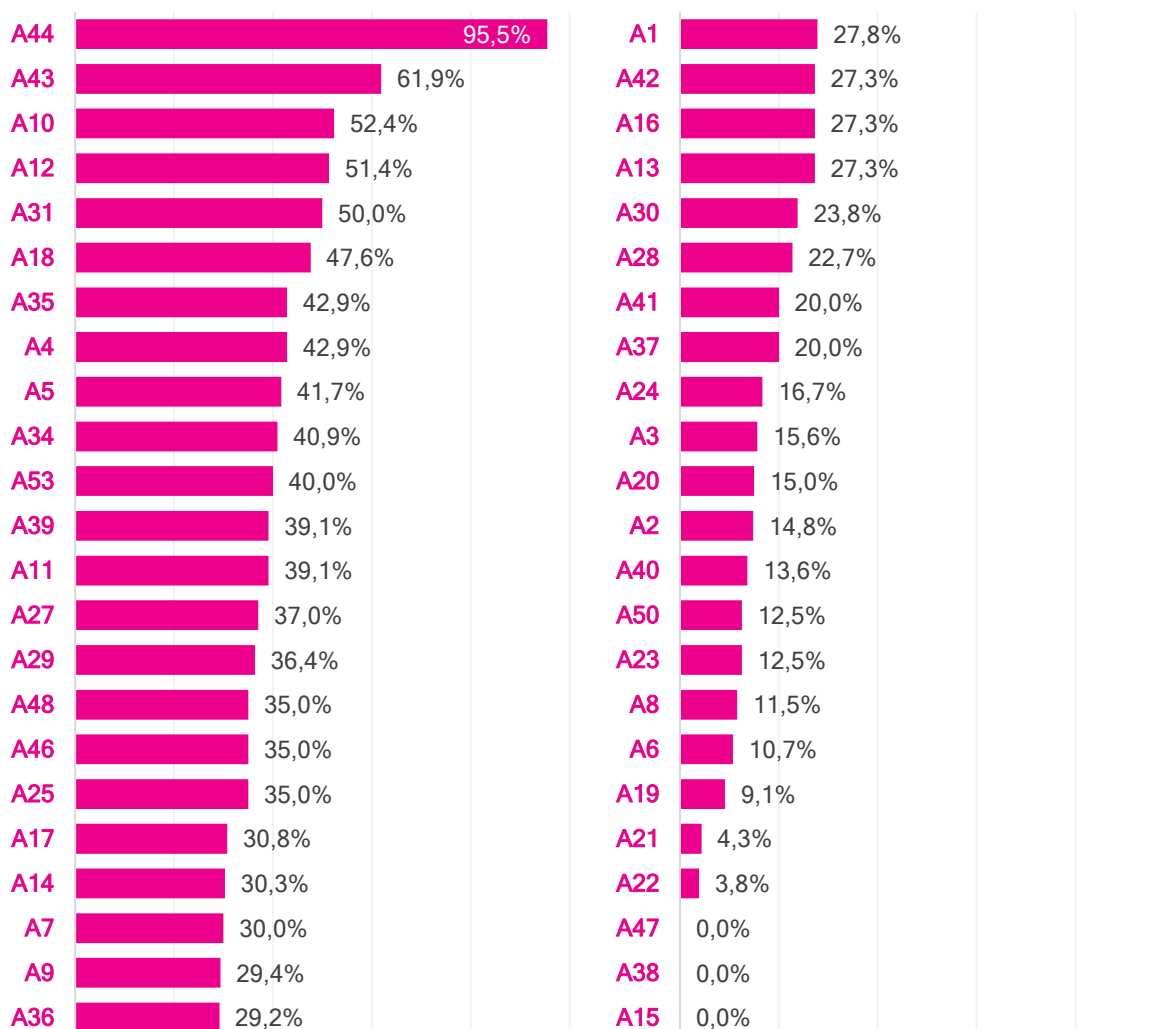
Wykres 22. Odsetki osób na poszczególnych liniach wskazujących czas przejazdu jako czynnik decydujący o wyborze przejazdu Małopolskimi Liniami Dowozowymi [n=1122]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Najwięcej odpowiedzi „brak alternatywnej komunikacji gminnej/podmiejskiej/regionalnej” zostało udzielonych na liniach: A44 (Kraków – Rączna – Liszki – Baczyn – Zalas – Alwernia – Babice – Oświęcim), A43 (Skawina – Rzozów – Gołuchowice – Polanka Hallera – Grabie – Przytkowice – Zebrzydowice – Kalwaria Zebrzydowska) oraz A10 (Olkusz – Gorenice – Krzeszowice). Natomiast najmniej wskazań tej odpowiedzi było na liniach: A21 (Nowy Targ – Ochotnica Górna – Czarny Potok – Stary Sącz – Nowy Sącz) oraz A22 (Nowy Sącz – Gródek nad Dunajcem – Zakliczyn – Zgłobice – Tarnów). Na trzech liniach: A47 (Oświęcim – Osiek – Kęty – Andrychów), A38 (Tarnów – Lisia Góra – Nowa Jastrzębka) oraz A15 ((Vysoké Tatry Starý Smokovec – Jurgów –) Bukowina Tatrzańska – Zakopane – Chochółów (– Trstená)) żaden z pasażerów nie wskazał tej odpowiedzi.

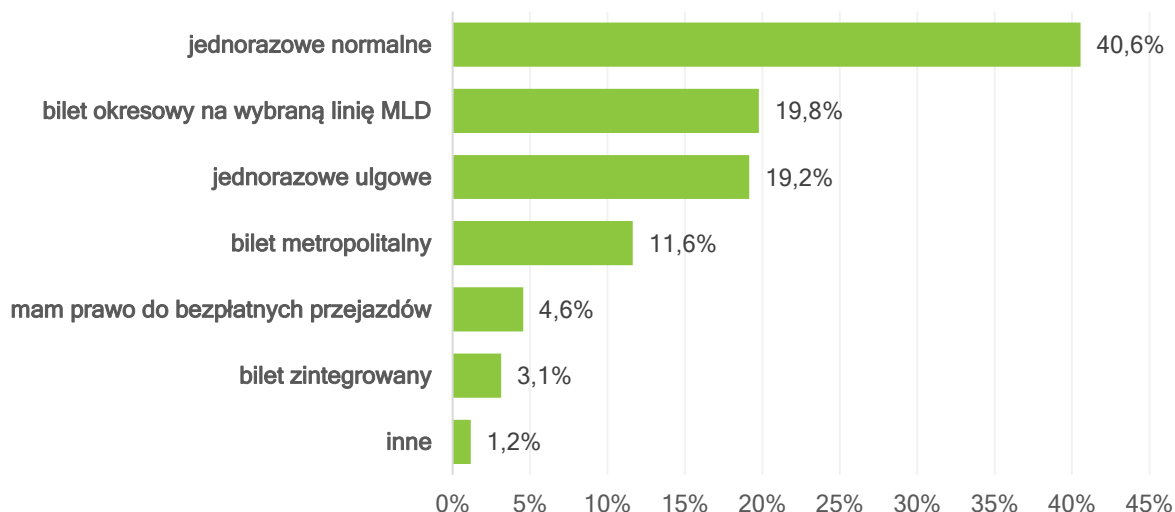
Wykres 23. Odsetki osób na poszczególnych liniach wskazujących brak alternatywnej komunikacji gminnej/podmiejskiej/regionalnej jako czynnik decydujący o wyborze przejazdu Małopolskimi Liniami Dozowowymi [n=1122]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Kolejne dwa pytania dotyczyły tematyki biletów. **Najczęściej wykorzystywanym rodzajem biletów przez pasażerów biorących udział w badaniu, był bilet jednorazowy normalny, który wskazało 40,6%.** W dalszej kolejności wykorzystywano bilety okresowe na wybrane linie MLD (19,8%), bilety jednorazowe ulgowe (19,2%) oraz bilety metropolitalne (11,6%).

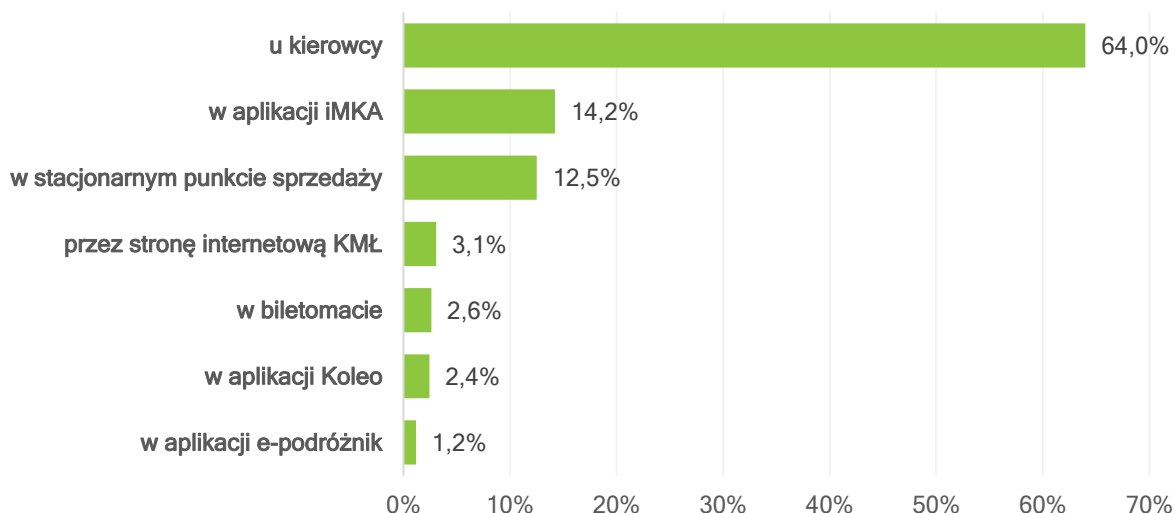
Wykres 24. Wykorzystywane rodzaje biletów [n=1117]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Badani zdecydowanie najczęściej kupowali bilety u kierowców (64,0%). Dwoma kolejnymi kanałami zakupu biletów okazały się być: aplikacja iMKA (14,2%) oraz stacjonarne punkty sprzedaży (12,5%).

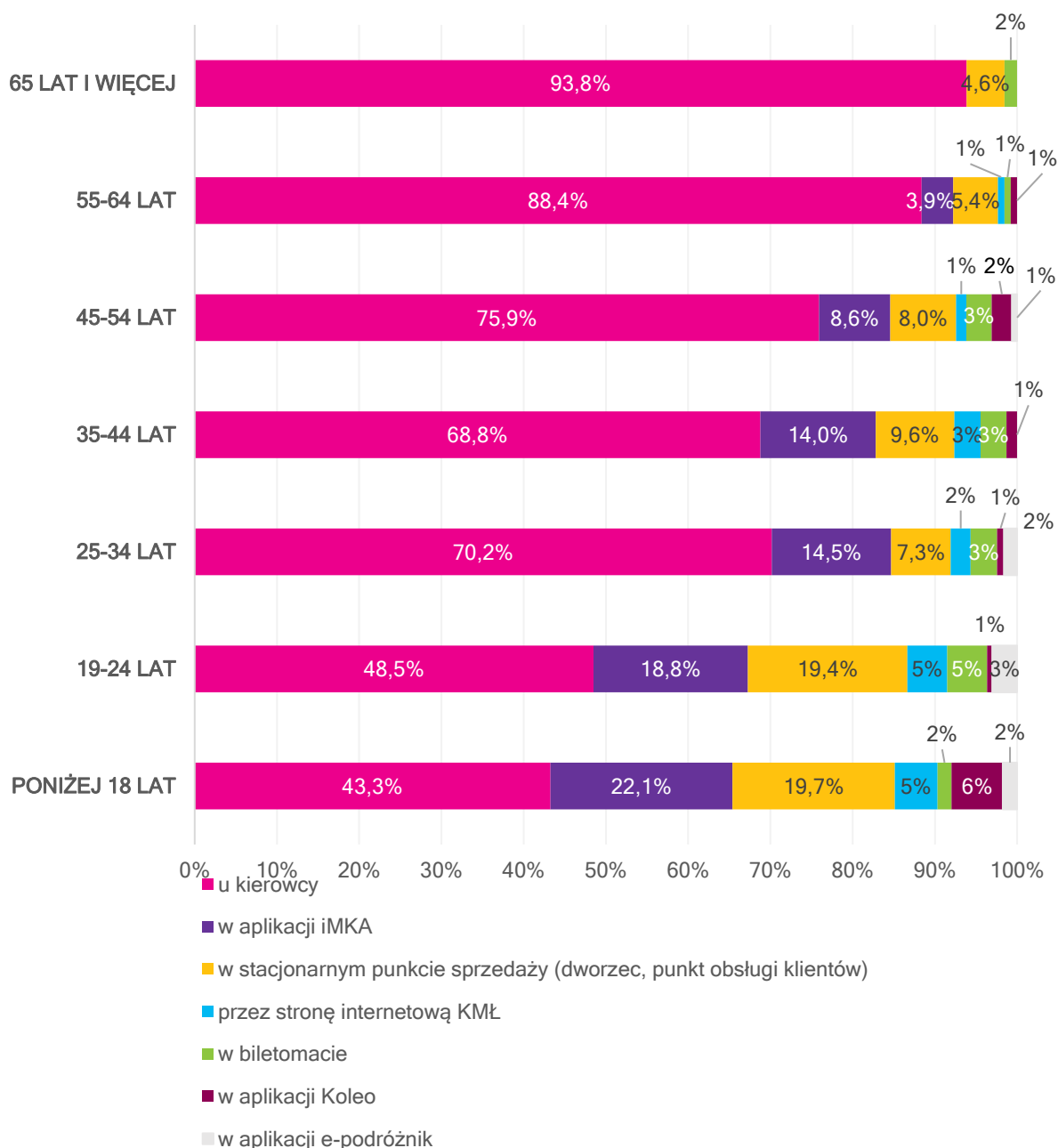
Wykres 25. Sposoby zakupu biletów [n=1111]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Sposoby zakupu biletów zestawiono z wiekiem pasażerów. **We wszystkich grupach wiekowych najpopularniejszą metodą pozostawał zakup biletu u kierowcy.** Nawet wśród osób poniżej 18. roku życia był on dwukrotnie częściej wybierany niż druga pod względem popularności forma zakupu, czyli aplikacja iMKA, oraz trzecia – zakup w stacjonarnym punkcie sprzedaży. **Wyniki te mogą wskazywać, że wśród pasażerów Małopolskich Linii Dostawczych wciąż dominuje preferencja bezpośredniego, tradycyjnego sposobu nabywania biletu, niezależnie od wieku.**

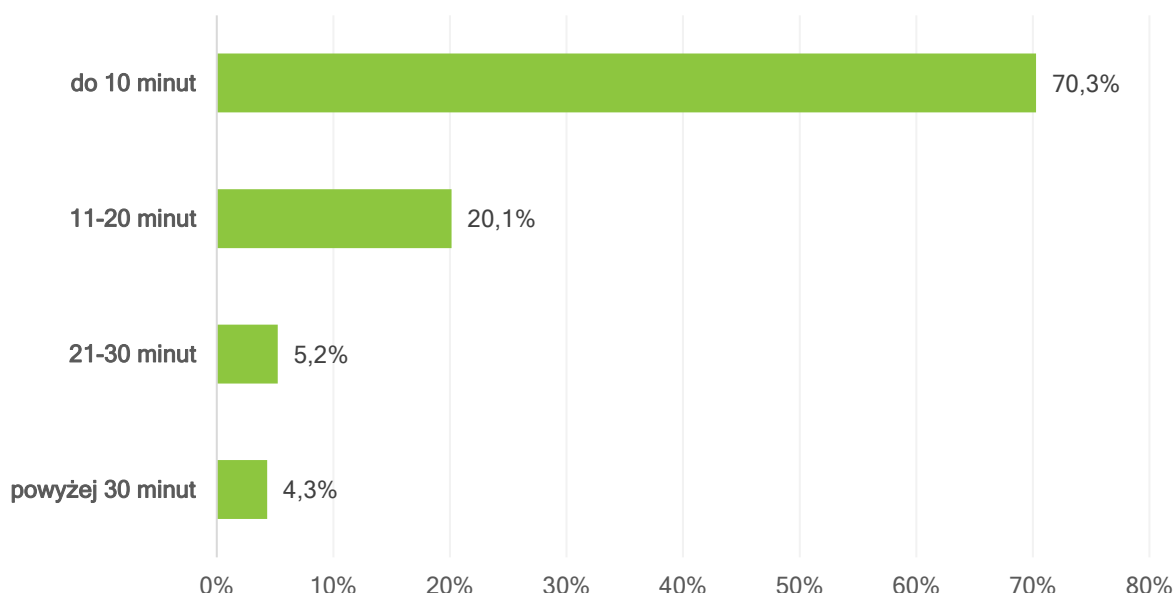
Wykres 26. Sposoby zakupu biletu w podziale na wiek [n =1111]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Ankietowani byli również pytani o **czas niezbędny na dotarcie z miejsca zamieszkania do przystanku początkowego**⁴. Przeważająca większość pasażerów biorących udział w badaniu wskazała odpowiedź „do 10 minut” (70,3%). Tylko co dziesiąty pasażer potrzebował na to przynajmniej ponad 20 minut.

Wykres 27. Czas potrzebny na dotarcie z miejsca zamieszkania do przystanku początkowego [n=1107]

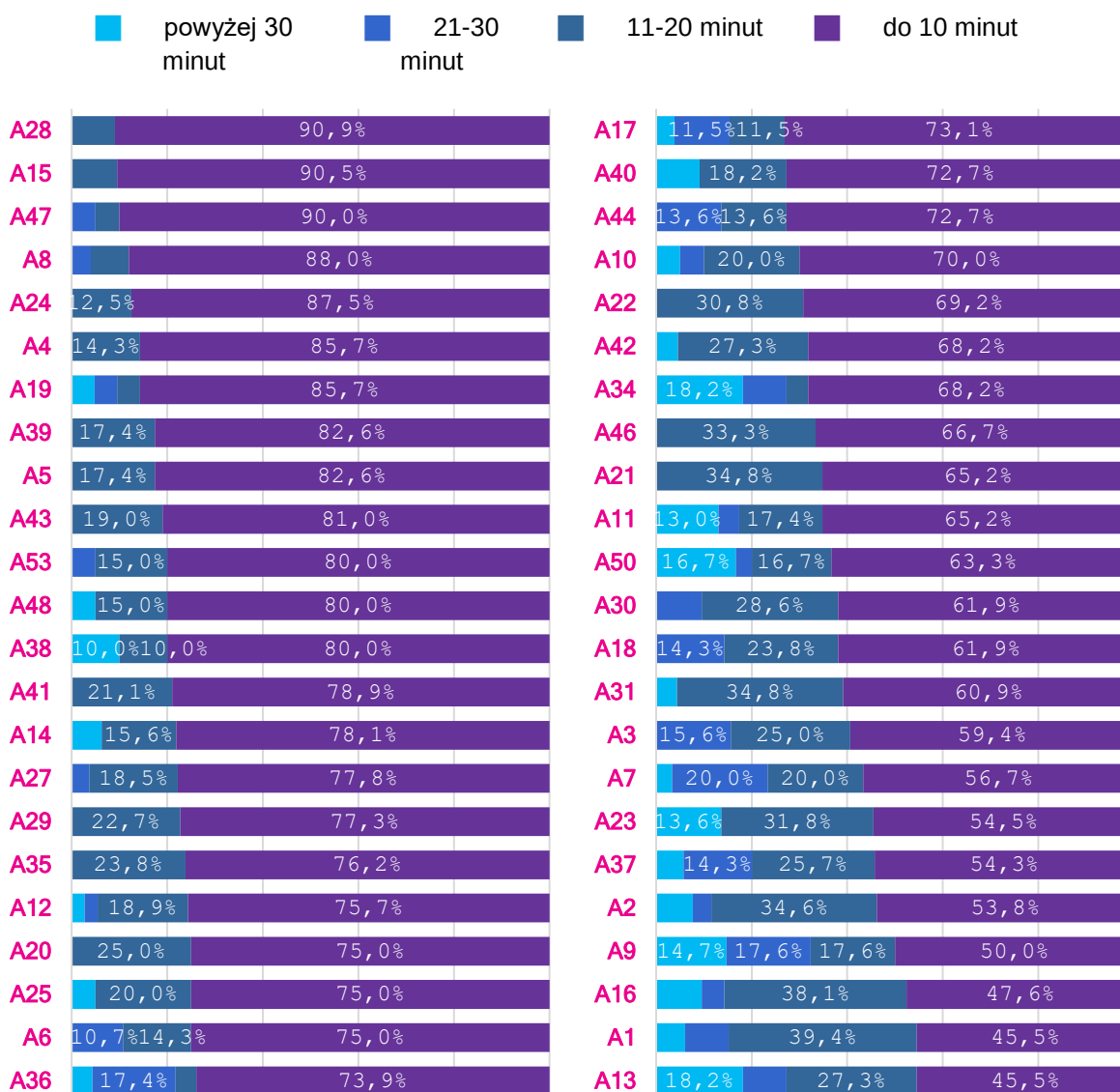


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Czas potrzebny na dotarcie z miejsca zamieszkania do przystanku początkowego zaprezentowano także w podziale na poszczególne linie. Jedynie na trzech liniach najkrótszy czas dotarcia, czyli „do 10 minut” został wskazany w mniej niż 50% odpowiedzi na tej linii. Były to A16 (Wieliczka – Byszyce – Zakliczyn – Borzęta – Myślenice), A1 (Kraków – Libertów – Gaj – Mogilany – Głogoczów – Myślenice) oraz A13 (Olkusz – Sułoszowa – Skała – Kraków). Odsetek odpowiedzi „powyżej 30 minut” był najwyższy na liniach: A34 (Tarnów – Wola Rzędzińska – Jodłówka-Wałki (Szpic)) i A13 (Olkusz – Sułoszowa – Skała – Kraków). W obydwóch przypadkach wyniósł on 18,2%.

⁴ Na potrzeby niniejszego opracowania przez „przystanek początkowy” rozumie się przystanek, na którym pasażer rozpoczynał swoją podróż i wsiadał do autobusu, niezależnie od tego, czy był to przystanek początkowy danej linii w rozumieniu rozkładu jazdy.

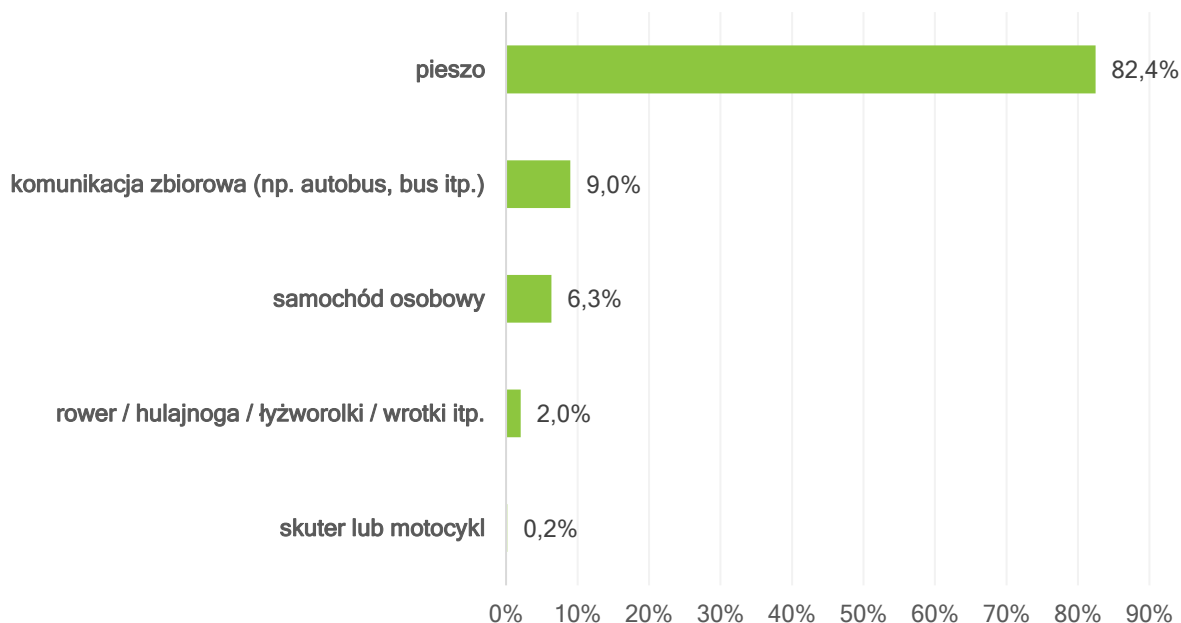
Wykres 28. Czas potrzebny na dotarcie z miejsca zamieszkania do przystanku początkowego na poszczególnych liniach [n=1107]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

W zakresie tematyki dotarcia na przystanek początkowy pasażerowie byli również pytani o **sposoby dotarcia z miejsca zamieszkania do owego przystanku początkowego**. Zdecydowana większość ankietowanych odpowiedziała, że dociera pieszo (82,4%). Wśród pozostałych sposobów najczęściej wskazywano na inną komunikację zbiorową (9,0%).

Wykres 29. Sposoby dotarcia z miejsca zamieszkania do przystanku początkowego [n=1122]

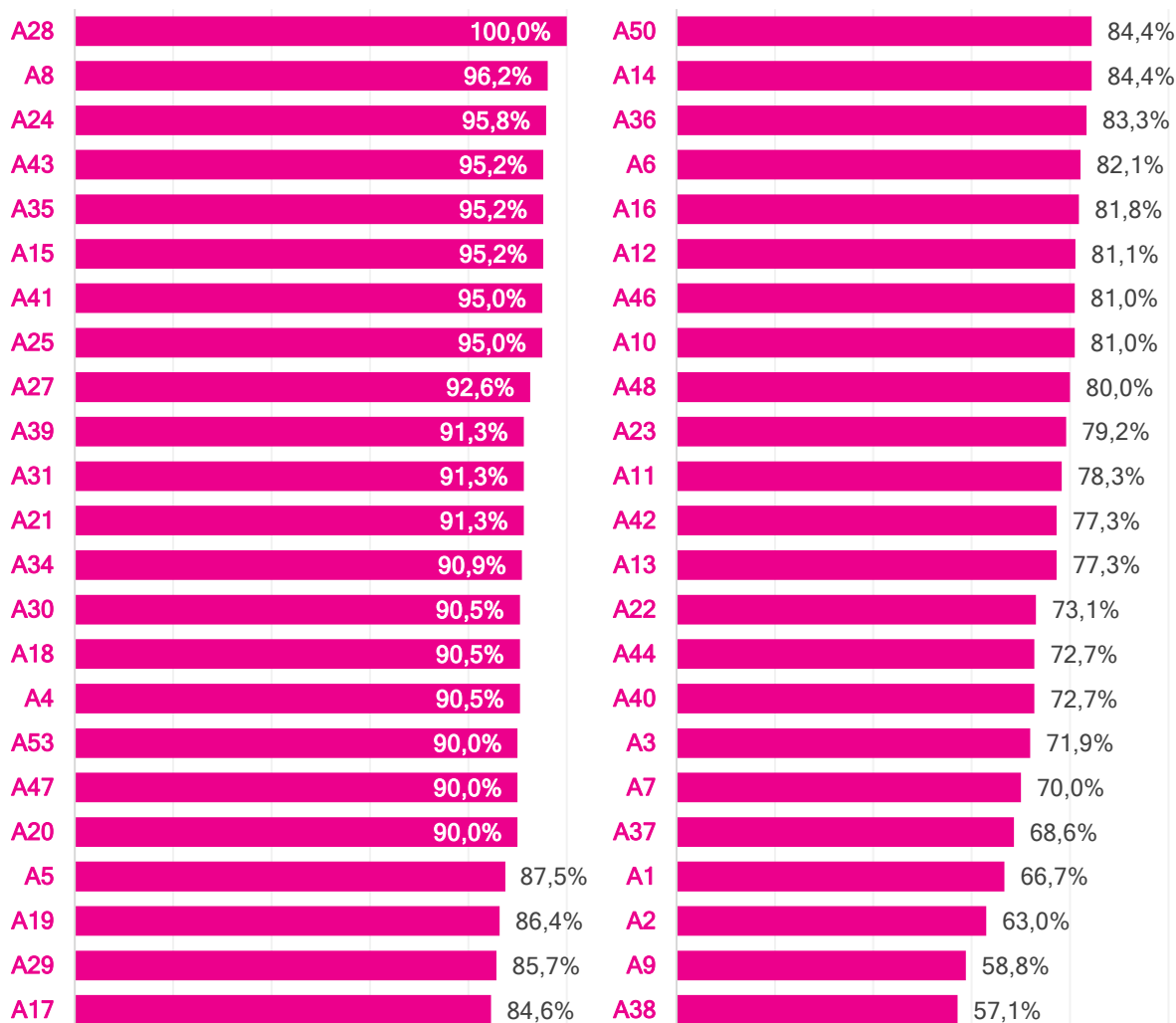


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Na kolejnych wykresach przedstawiono zestawienie najczęściej wybieranych sposobów dotarcia z miejsca zamieszkania do przystanku początkowego MLD w podziale na poszczególne linie.

Aż na 19 liniach odpowiedź „**pieszo**” stanowiła 90% lub więcej wszystkich wskazań. Na żadnej z linii udział tej odpowiedzi nie spadł poniżej 50%. Taki rozkład może sugerować, że rozmieszczenie przystanków względem miejsc zamieszkania jest korzystne i umożliwia dogodne dojście pieszo. Jednocześnie może on wskazywać, że pasażerowie nie odczuwają potrzeby korzystania z innych, szybszych form dotarcia na przystanek, takich jak samochód, rower czy inny środek transportu zbiorowego.

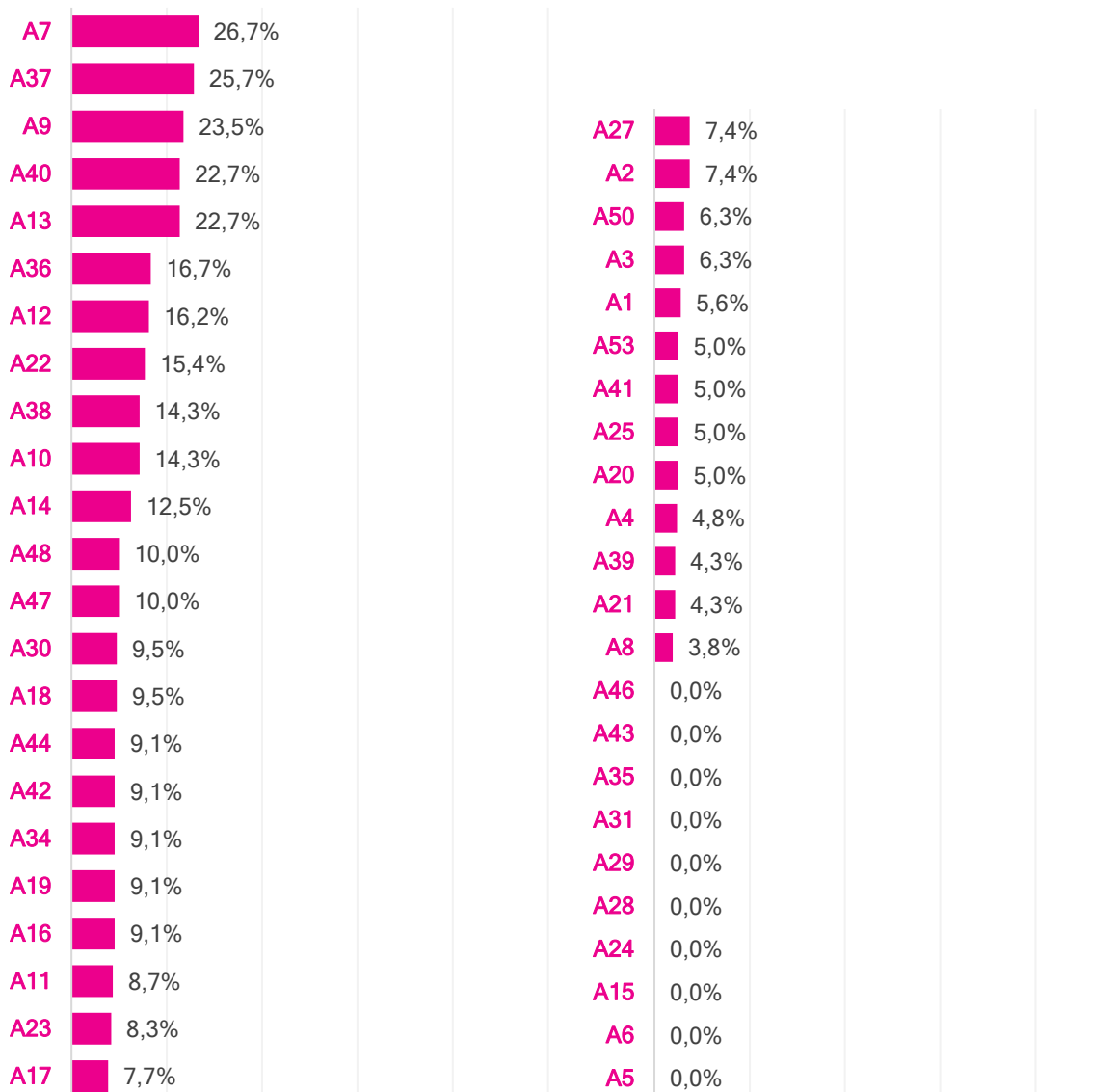
Wykres 30. Odsetek osób na poszczególnych liniach wskazujących pieszo jako sposób dotarcia z miejsca zamieszkania do przystanku początkowego [n=1122]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Drugi najpopularniejszy sposób dotarcia z miejsca zamieszkania do przystanku początkowego, czyli „**komunikacja zbiorowa**”, najczęściej pojawiał się na liniach A7 (Podłęże – Niepołomice – Ispina – Nowe Brzesko – Proszowice – (Koniusza)), A37 ((Koniusza) – Proszowice – Łaganów – Wawrzeńczyce – Igołomia – Kraków – Niepołomice – Podłęże) i A9 (Wieliczka – Dobczyce – Wiśniowa – Skrzydlina – Dobra – Tymbark – Limanowa). Jednak w żadnym z tych przypadków odpowiedź ta nie przekroczyła 30% odpowiedzi na danej linii. Jednocześnie na 10 liniach pasażerowie nie wskazali tej odpowiedzi ani razu.

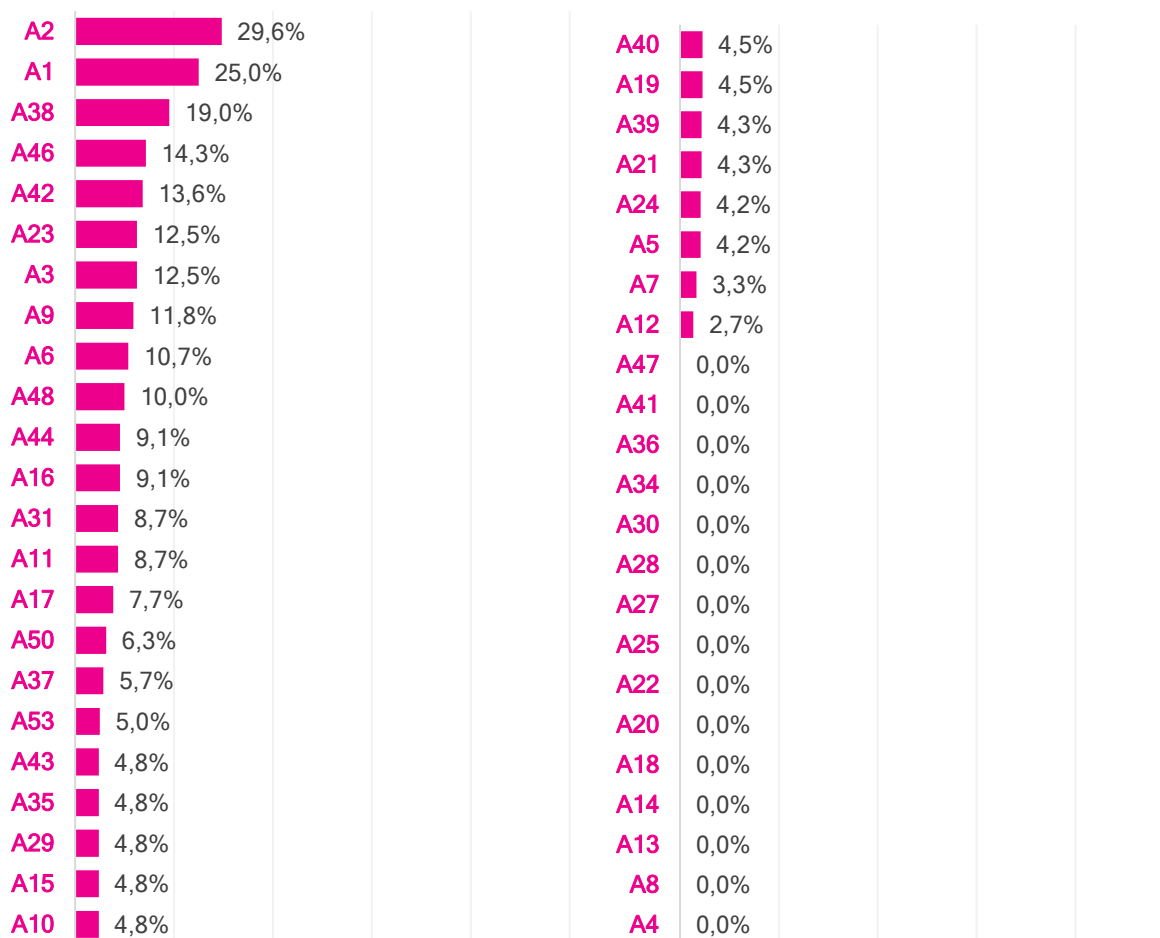
Wykres 31. Odsetki osób na poszczególnych liniach wskazujących komunikację zbiorową jako sposób dotarcia z miejsca zamieszkania do przystanku początkowego [n=1122]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Sposób dotarcia „**samochód**” najczęściej został wskazany na liniach: A2 (Wieliczka – Byszyce – Świątniki Górne – Siepraw – Myślenice), A1 (Kraków – Libertów - Gaj – Mogilany – Głogoczów – Myślenice) oraz A38 (Tarnów – Lisia Góra – Nowa Jastrzębka). Również w tym przypadku odpowiedź ta na żadnej linii nie przekroczyła 30% odpowiedzi, a na 15 liniach pasażerowie nie wskazali tej odpowiedzi ani razu.

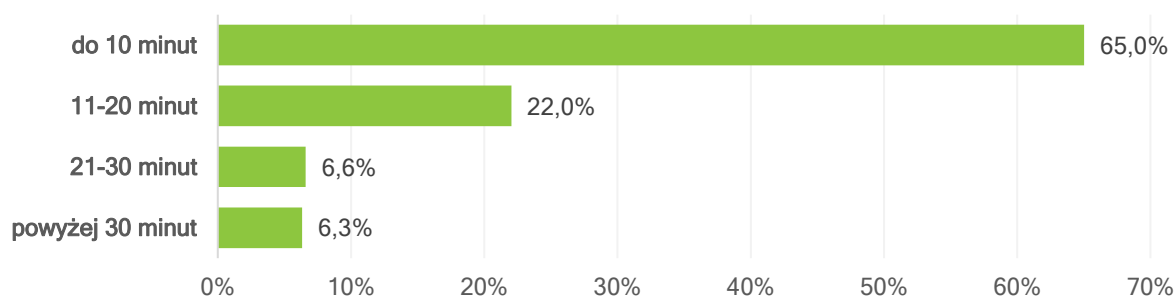
Wykres 32. Odsetki osób na poszczególnych liniach wskazujących samochód jako sposób dotarcia z miejsca zamieszkania do przystanku początkowego [n=1122]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Ankietowani pasażerowie **najczęściej potrzebowali nie więcej niż 10 minut (65,0%) na dotarcie do celu podróży** po opuszczeniu autobusu Małopolskich Linii Dostaw. Odpowiedź „powyżej 30 minut” wskazało jedynie 6,3% pasażerów.

Wykres 33. Czas potrzebny na dotarcie z przystanku końcowego do celu podróży [n=1121]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Czas potrzebny na dotarcie do celu podróży z przystanku końcowego zaprezentowano także w podziale na poszczególne linie.

Aż na 41 liniach biorących udział w badaniu odpowiedź „do 10 minut” stanowiła co najmniej 50% odpowiedzi na danej linii, na 13 liniach – więcej niż 75%, a na linii A47 (Oświęcim – Osiek – Kęty – Andrychów) aż 95% odpowiedzi.

Wykres 34. Czas potrzebny na dotarcie z przystanku końcowego do celu podróży na poszczególnych liniach [n=1121]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

W ponad $\frac{3}{4}$ badanych przypadków (76,7%) przystanek końcowy⁵ był docelowym przystankiem dla podróżnych (nie musieli kontynuować podróży innym środkiem komunikacji). Wśród pozostałych przypadków najczęstsze były przesiadki do komunikacji miejskiej (10,3%). W zakresie konieczności przesiadki na inny środek transportu zbiorowego, niebędący komunikacją miejską, 4,5% ankietowanych wskazało konieczność kontynuowania podróży pociągiem, natomiast 2,1% zadeklarowało przesiadkę na komunikację gminną, podmiejską lub regionalną.

Wykres 35. Rozkład odpowiedzi na pytanie „Czy przystanek końcowy linii dowozowej jest przystankiem docelowym podróży?” [n=1121]



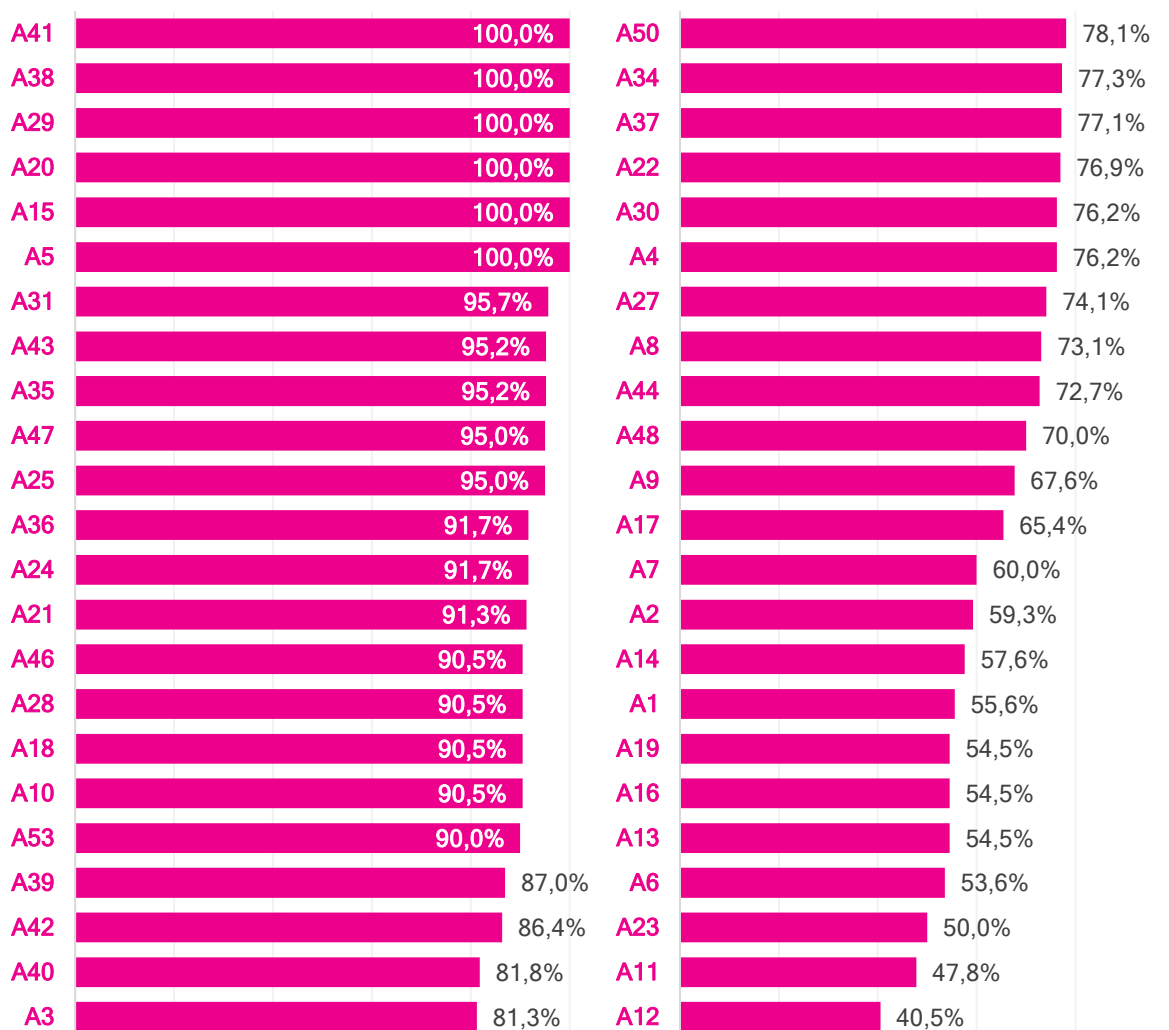
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Odpowiedzi na to pytanie zestawiono również w podziale na poszczególne linie.

Na 6 liniach MLD: A41 (Myślenice – Pcim – Mszana Dolna – Pólrzeczki – Dobra – Limanowa), A38 (Tarnów – Lisia Góra – Nowa Jastrzębka), A29 (Tarnów – Koszyce Wielkie – Zgłobice – Koszyce Małe – Tarnów), A20 (Bochnia – Nowy Wiśnicz – Lipnica Murowana – Rajbrot – Iwkowa), A15 ((Vysoké Tatry Starý Smokovec – Jurgów –) Bukowina Tatrzańska – Zakopane – Chochołów – Trstená)) oraz A5 (Brzesko – Przyborów – Borzęcin – Szczurowa – Wietrzychowice) **wszyscy pasażerowie biorący udział w badaniu wskazali, że przystanek, na którym wysiadają, jest docelowym przystankiem ich podróży.** Najniższy odsetek takich wskazań odnotowano na linii A12 (Olkusz – Trzyciąż – Skała – Kraków), gdzie tylko 40,5% pasażerów zadeklarowało, że ich podróż kończy się na przystanku, na którym wysiadają.

⁵ Na potrzeby niniejszego opracowania przez „przystanek końcowy” rozumie się przystanek, na którym pasażer kończył swoją podróż i wysiadał do autobusu, niezależnie od tego, czy był to przystanek końcowy danej linii w rozumieniu rozkładu jazdy.

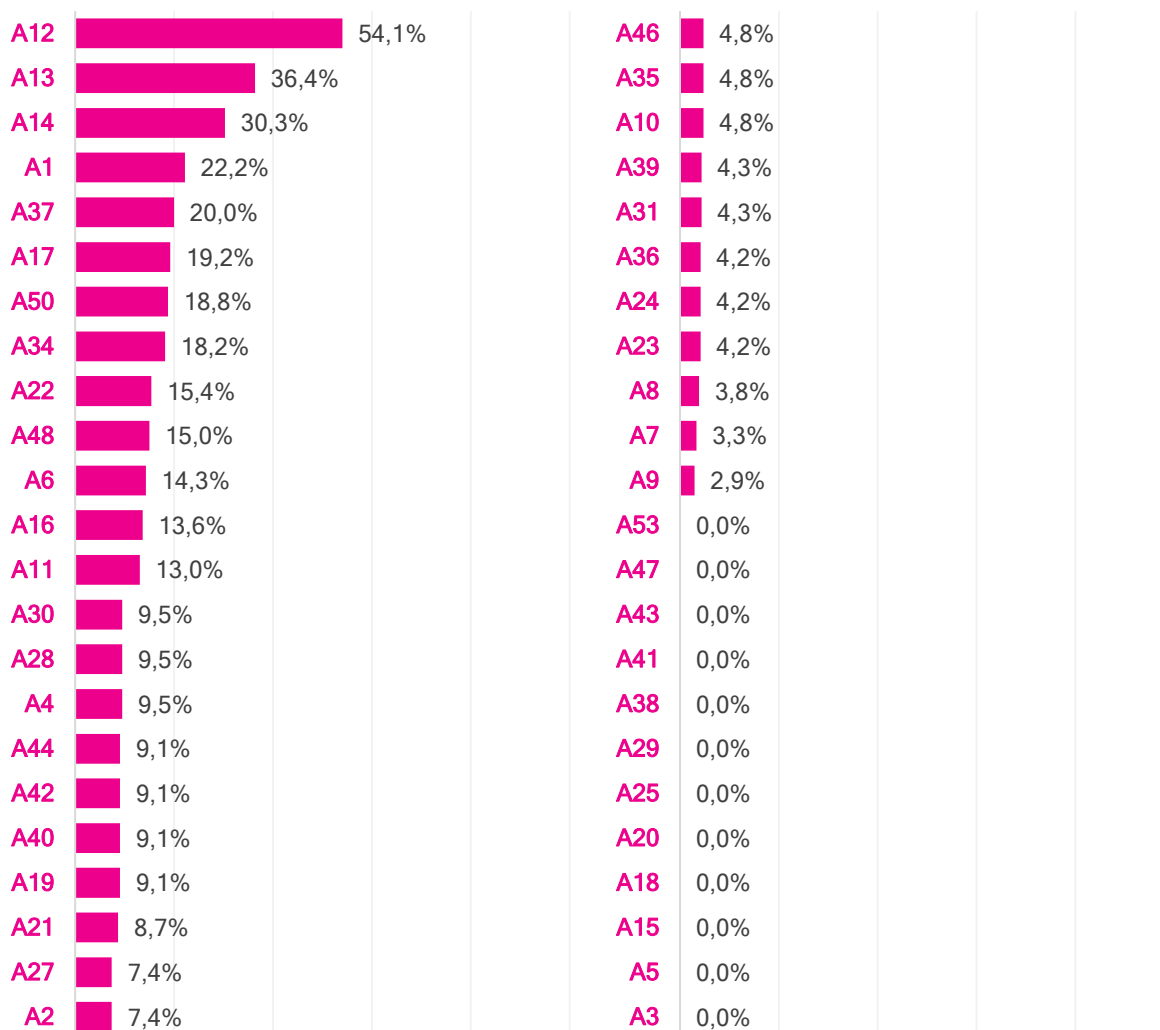
Wykres 36. Odsetki osób na poszczególnych liniach, dla których przystanek końcowy linii dowozowej jest przystankiem końcowym podróży [n=1121]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Najwyższy odsetek pasażerów **korzystających z komunikacji miejskiej po opuszczeniu autobusu** MLD odnotowano na linii A12 (Olkusz – Trzyciąż – Skała – Kraków) i wyniósł on 54,1%. W większości pozostałych przypadków odsetek ten nie przekraczał 10% podróżnych na danej linii, a na 12 liniach objętych badaniem żaden pasażer nie wskazał potrzeby przesiadki na komunikację miejską.

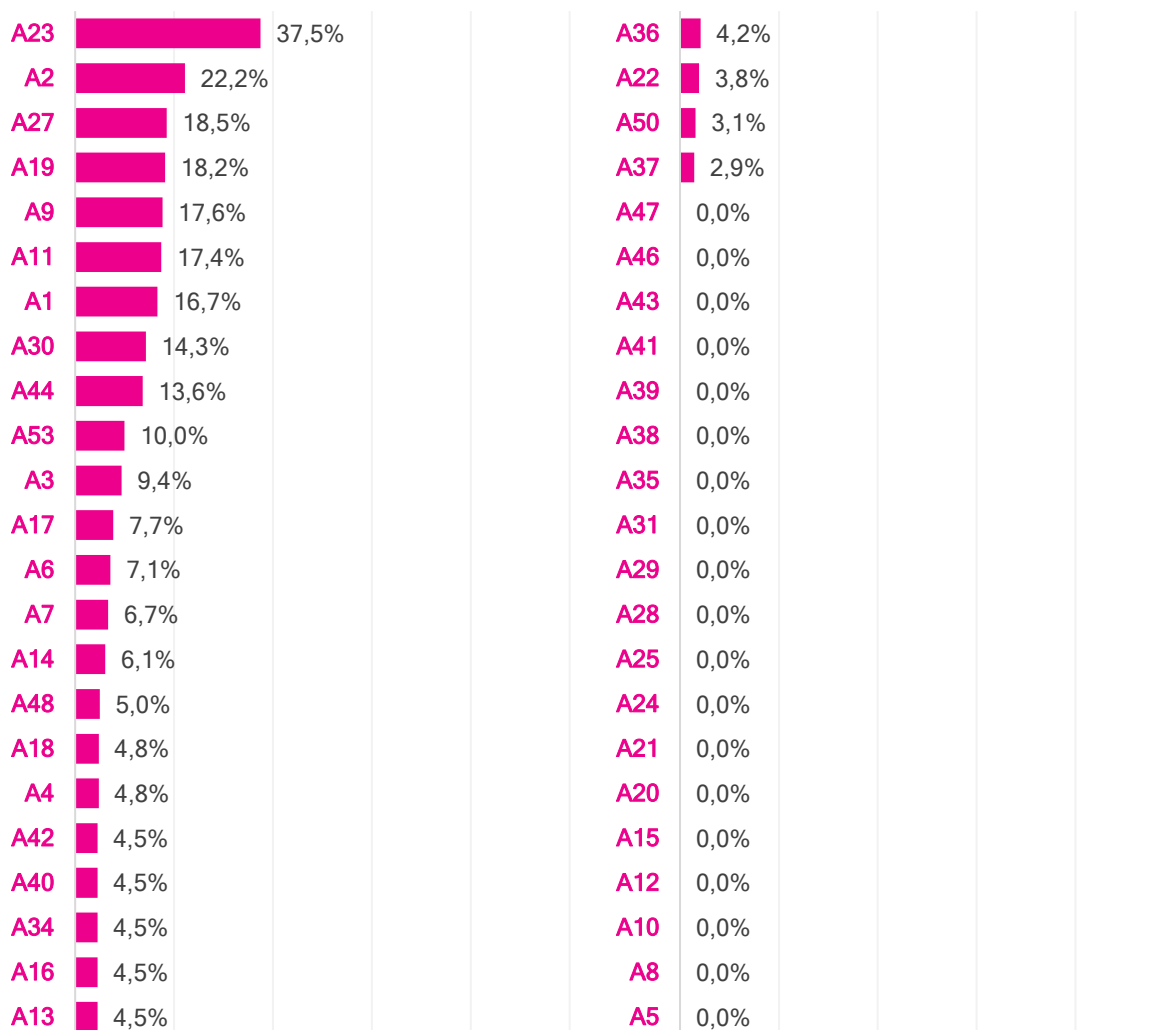
Wykres 37. Odsetki osób na poszczególnych liniach, którzy po opuszczeniu autobusu muszą skorzystać z komunikacji miejskiej [n=1121]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Największy udział osób deklarujących **konieczność samodzielnego zorganizowania dalszego przejazdu po opuszczeniu autobusu** MLD zaobserwowano na linii A23 (Tarnów – Tuchów – Moszczenica – Gorlice – Szymbark – Wysowa-Zdrój), gdzie wskazanie to dotyczyło 37,5% ankietowanych. Na pozostałych liniach odsetek ten był zdecydowanie niższy i najczęściej nie przekraczał 10%, a na 19 liniach biorących udział w badaniu żadna osoba nie zgłosiła takiej potrzeby.

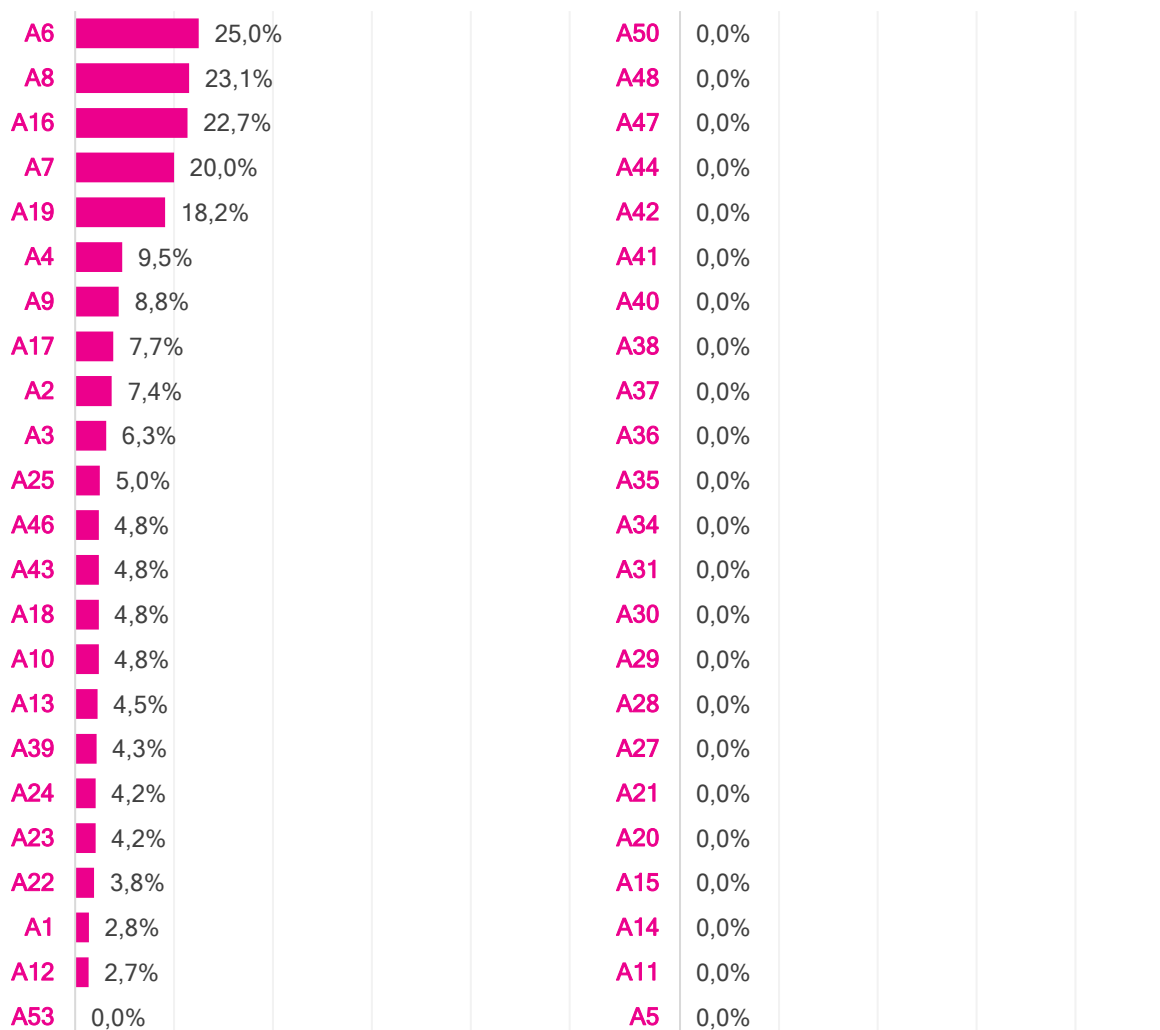
Wykres 38. Odsetki osób na poszczególnych liniach, którzy po opuszczeniu autobusu organizują przejazd we własnym zakresie [n=1121]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Najczęściej **konieczność przesiadki na kolej** po opuszczeniu autobusu MLD zgłaszali pasażerowie linii A6 (Wieliczka – Mietniów – Dobranowice – Hucisko – Gdów – Łapanów), gdzie rozwiązanie to dotyczyło 25,0% respondentów. W przypadku 41 innych linii odsetek takich wskazań był niewielki i nie przekraczał 10%, a na 24 liniach nie pojawiła się ani jedna deklaracja potrzeby przesiadki na pociąg.

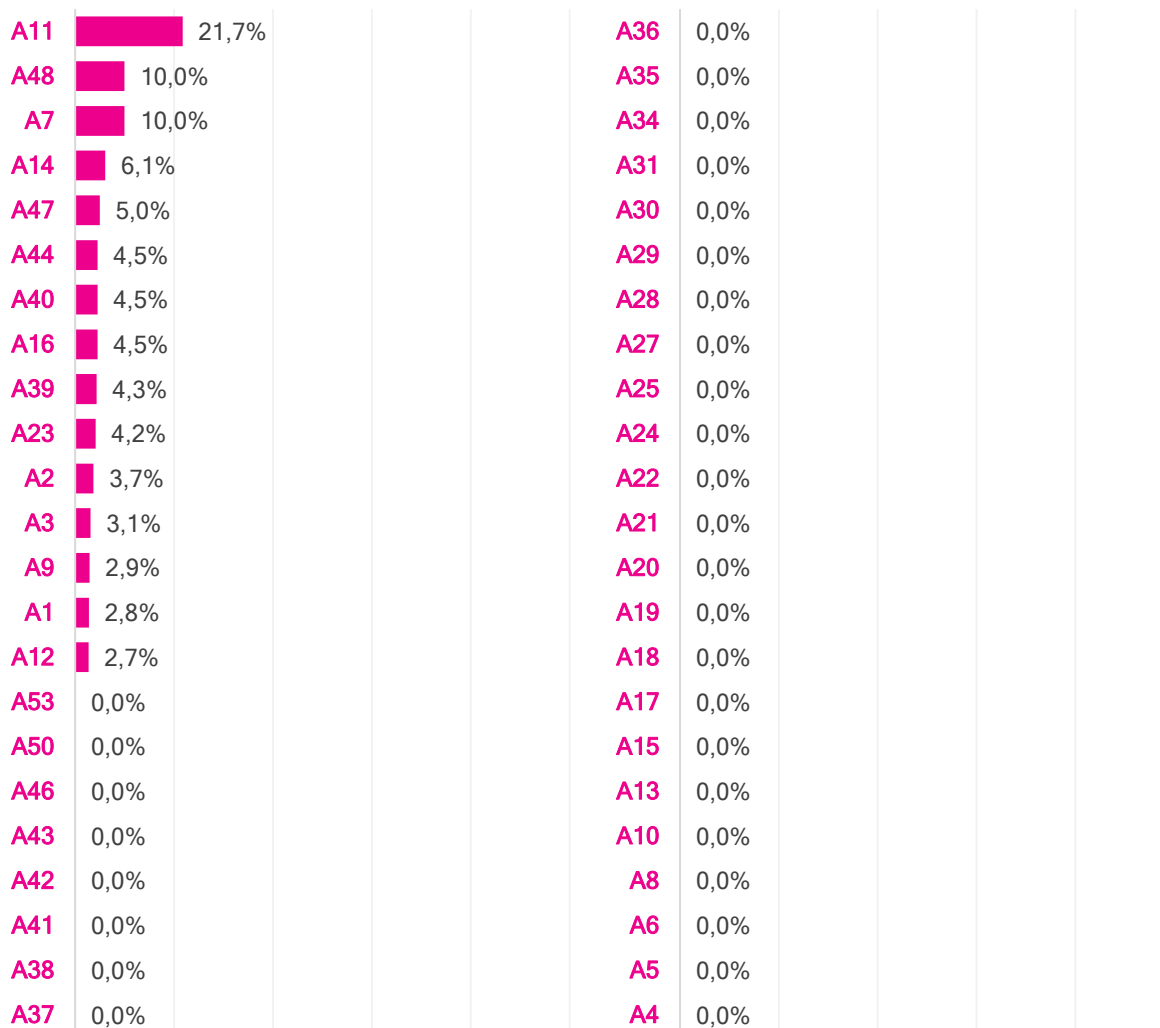
Wykres 39. Odsetki osób na poszczególnych liniach, którzy po opuszczeniu autobusu muszą przesiąść się na pociąg [n=1121]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Najczęściej potrzebę **kontynuowania podróży innymi formami komunikacji – gminną, podmiejską czy regionalną** – sygnalizowali pasażerowie linii A11 (Koninki – Mszana Dolna – Wiśniowa – Myślenice). Wskazało ją 21,7% ankietowanych. W odniesieniu do pozostałych 45 linii odsetek takich wskazań nie przekroczył 10%, a na 31 liniach nie pojawiła się ani jedna deklaracja potrzeby przesiadki tego typu.

Wykres 40. Odsetki osób na poszczególnych liniach, którzy po opuszczeniu autobusu muszą skorzystać z komunikacji gminnej/ podmiejskiej/ regionalnej [n=1121]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

4.4. OCENA MAŁOPOLSKICH LINII DOWOZOWYCH

W drugiej części kwestionariusza ankiety pasażerowie dokonywali **wieloaspektowej oceny Małopolskich Linii Dłozowych**.

W pierwszej kolejności analizie poddano elementy związane z **komfortem porórowania**. Respondenci oceniali takie kwestie jak: wygoda, czystość, informacja dla podróżnych, obsługa, punktualność, bezpieczeństwo oraz dostępność pojazdu w zakresie potrzeb osób z niepełnosprawnościami czy rodziców podróżujących z dziećmi. Każy z aspektów oceniano w pięciostopniowej skali, w której 1 oznaczało „bardzo źle”, a 5 – „bardzo dobrze”.

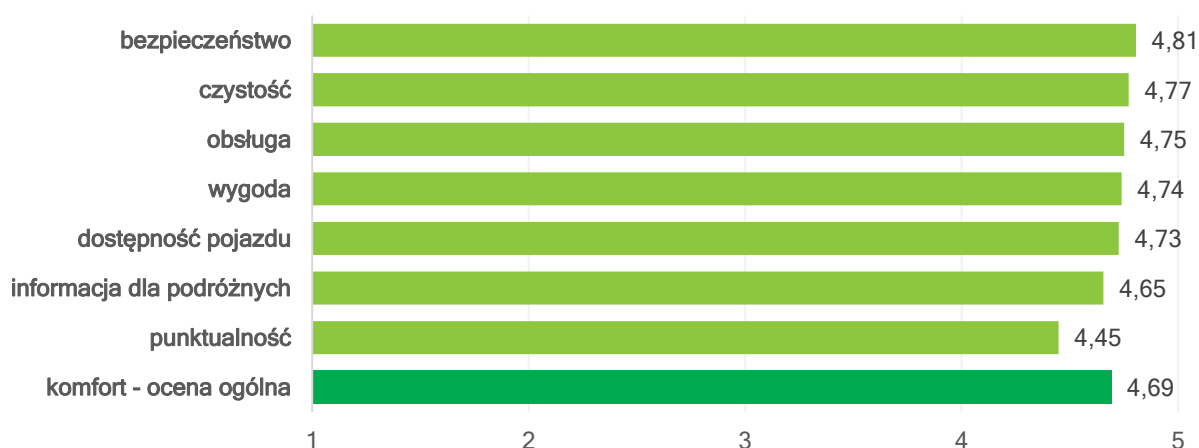
Tabela 8. Ocena komfortu przejazdu autobusami Małopolskich Linii Dostawczych [n=1117]

Oceniany aspekt:	n	1 (bardzo źle)	2	3	4	5 (bardzo dobrze)	nie wiem/ trudno powiedzieć
wygoda	1117	0,6%	0,5%	3,0%	15,8%	79,6%	0,4%
czystość	1116	0,4%	0,1%	2,5%	15,9%	80,7%	0,4%
informacja dla podróżnych	1104	0,5%	1,0%	5,2%	18,3%	71,9%	3,2%
obsługa	1115	0,3%	0,7%	3,7%	14,2%	80,4%	0,8%
punktualność	1116	1,6%	3,0%	9,4%	20,6%	64,7%	0,7%
bezpieczeństwo	1116	0,4%	0,4%	1,9%	12,5%	83,0%	1,8%
dostępność pojazdu	1103	0,7%	0,7%	3,2%	11,4%	67,5%	16,5%

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Najlepiej ocenianym aspektem komfortu podróżowania było bezpieczeństwo (4,81). Natomiast najslabiej pasażerowie ocenili punktualność autobusów, jednak należy zaznaczyć, że średnia ocena 4,45 na pięciostopniowej skali jest obiektywnie również wysoka. Średnia wynikająca z wszystkich aspektów przypisanych do komfortu podróży wyniosła 4,69.

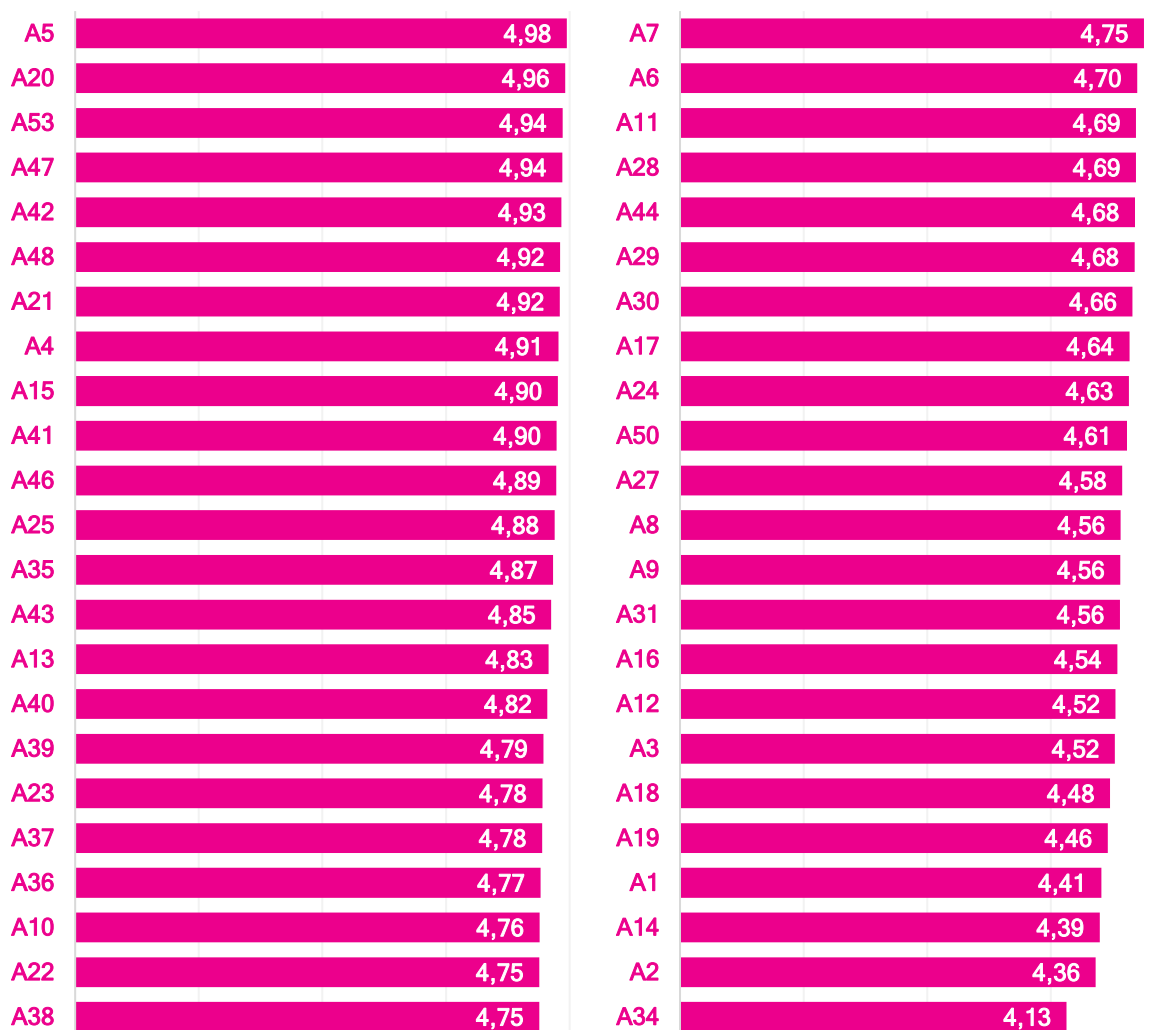
Wykres 41. Ocena komfortu przejazdu autobusami Małopolskich Linii Dostawczych [n=1118]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Zbiorcza ocena komfortu podróży została zestawiona z liniami Małopolskich Linii Dostaw, na których prowadzono badanie. Średnie ocen oscylowały na wysokim poziomie od 4,13 (linia A34 – Tarnów – Wola Rzędzińska – Jodłówka-Wałki (Szpic)) do 4,98 (linia A5 – Brzesko – Przyborów – Borzęcin – Szczurowa – Wietrzychowice). **Na żadnej linii średnia ocena nie spadła poniżej 4,00, a na 27 liniach ocena ta była co najmniej równa średniej na wszystkich badanych liniach.**

Wykres 42. Ogólna ocena komfortu przejazdu autobusami Małopolskich Linii Drowozowych na poszczególnych liniach [n=1118]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Kolejnym ocenianym obszarem działalności Małopolskich Linii Drowozowych była **infrastruktura wspomagająca przejazdy**. W jej ramach analizowano pięć szczegółowych aspektów: systemy informacji pasażerskiej, integrację połączeń komunikacji zbiorowej, wyposażenie i dostępność przystanków oraz biletomaty. Również w tym przypadku pasażerowie przyznawali oceny w pięciostopniowej skali od 1 do 5.

Tabela 9. Ocena infrastruktury wspomagającej przejazdu Małopolskimi Liniami Dłozowymi [n=1115]

Oceniany aspekt:	n	1 (bardzo źle)	2	3	4	5 (bardzo dobrze)	nie wiem/ trudno powie- dzieć	nie korzys- tam
systemy informacji pasażerskiej	1115	0,4%	1,3%	4,3%	17,8%	64,5%	5,8%	5,8%
integracja połączeń komunikacji zbiorowej	1113	0,8%	0,9%	4,8%	16,9%	58,6%	5,8%	12,2%
wyposażenie przystanków	1113	2,2%	3,7%	11,2%	25,2%	53,2%	3,1%	1,3%
dostępność przystanków	1113	1,1%	1,3%	7,4%	21,7%	57,2%	6,1%	5,2%
biletomaty	1115	2,7%	4,0%	5,0%	12,2%	35,2%	13,2%	27,6%

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Respondenci najwyżej ocenili systemy informacji pasażerskiej (4,64), a najniżej wyposażenie przystanków (4,29) oraz biletomaty (4,24). Ogólna ocena infrastruktury wspomagającej przejazdu wyniosła 4,46.

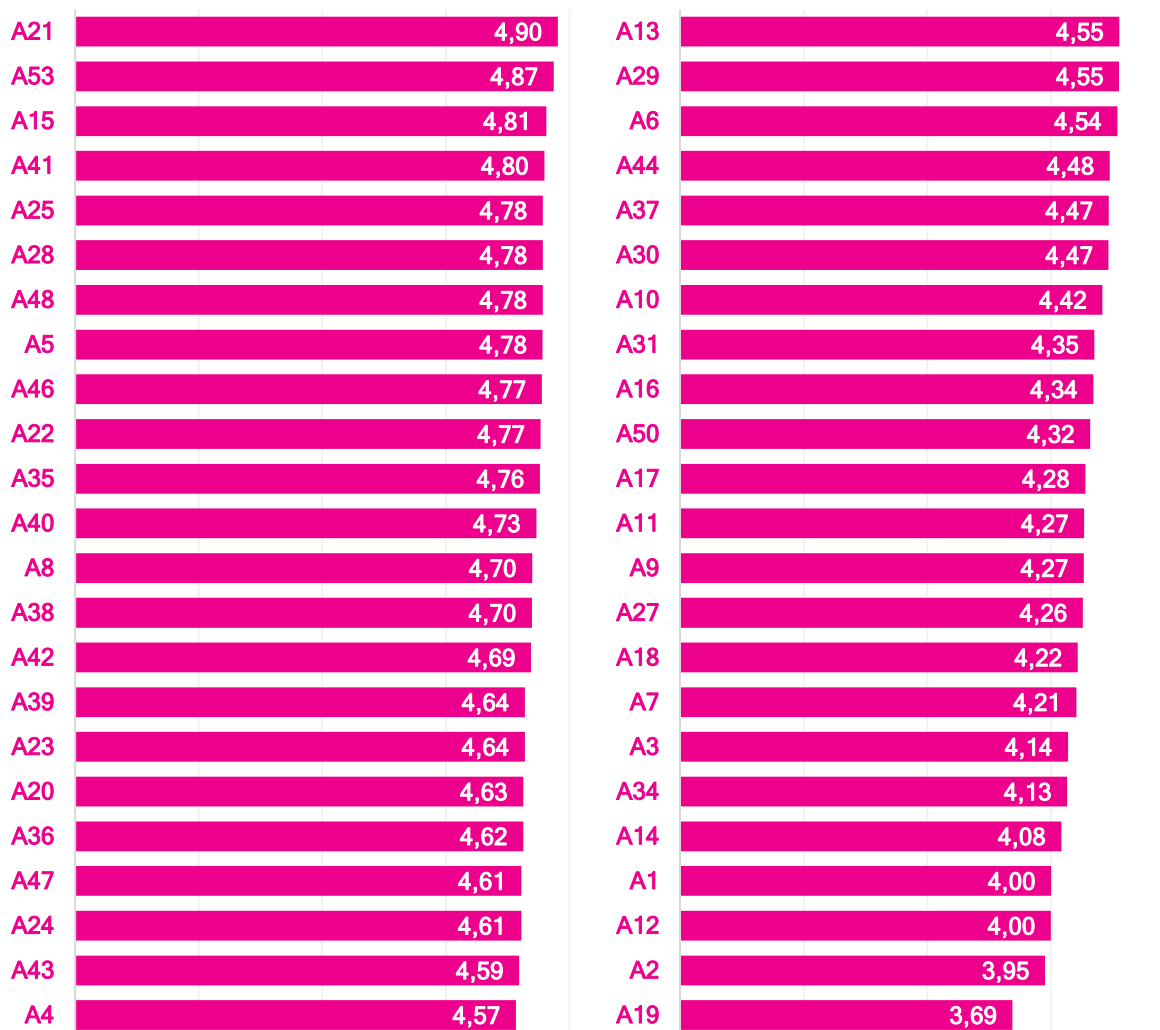
Wykres 43. Ocena infrastruktury wspomagającej przejazdu Małopolskimi Liniami Dłozowymi [n=1104]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Ocenę infrastruktury wspomagającej pojazdy zestawiono również z poszczególnymi liniami MLD. Najwyższą wartość – 4,90 – odnotowano na linii A21 (Nowy Targ – Ochotnica Górna – Czarny Potok – Stary Sącz – Nowy Sącz). Na dwóch liniach: A19 (Olszowice – Świątniki Górne – Wieliczka – Szczytniki) oraz A2 (Wieliczka – Byszyce – Świątniki Górne – Siepraw – Myślenice) wskaźnik oceny infrastruktury wspomagającej przejazdu spadł poniżej 4,00 i wyniósł odpowiednio 3,69 oraz 3,95. **Niemniej jednak na 29 liniach ocena ta była co najmniej równa średniej na wszystkich badanych liniach.**

Wykres 44. Ogólna ocena infrastruktury wspomagającej przejazdu Małopolskimi Liniami Dozowowymi na poszczególnych liniach [n=1104]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Ostatnim ocenianym w pięciostopniowej skali obszarem obsługi pasażerów Małopolskich Linii Dostawczych była **oferta biletowa i rozkład jazdy**. W ramach tej części kwestionariusza pasażerowie przypisywali oceny w zakresie: przejrzystości i czytelności oferty biletowej, łatwości uzyskania informacji i wybrania najkorzystniejszej oferty biletowej, łatwości sprawdzenia rozkładu jazdy autobusów, częstotliwości i punktualności kursowania autobusów, a także biletów metropolitalnych i zintegrowanych.

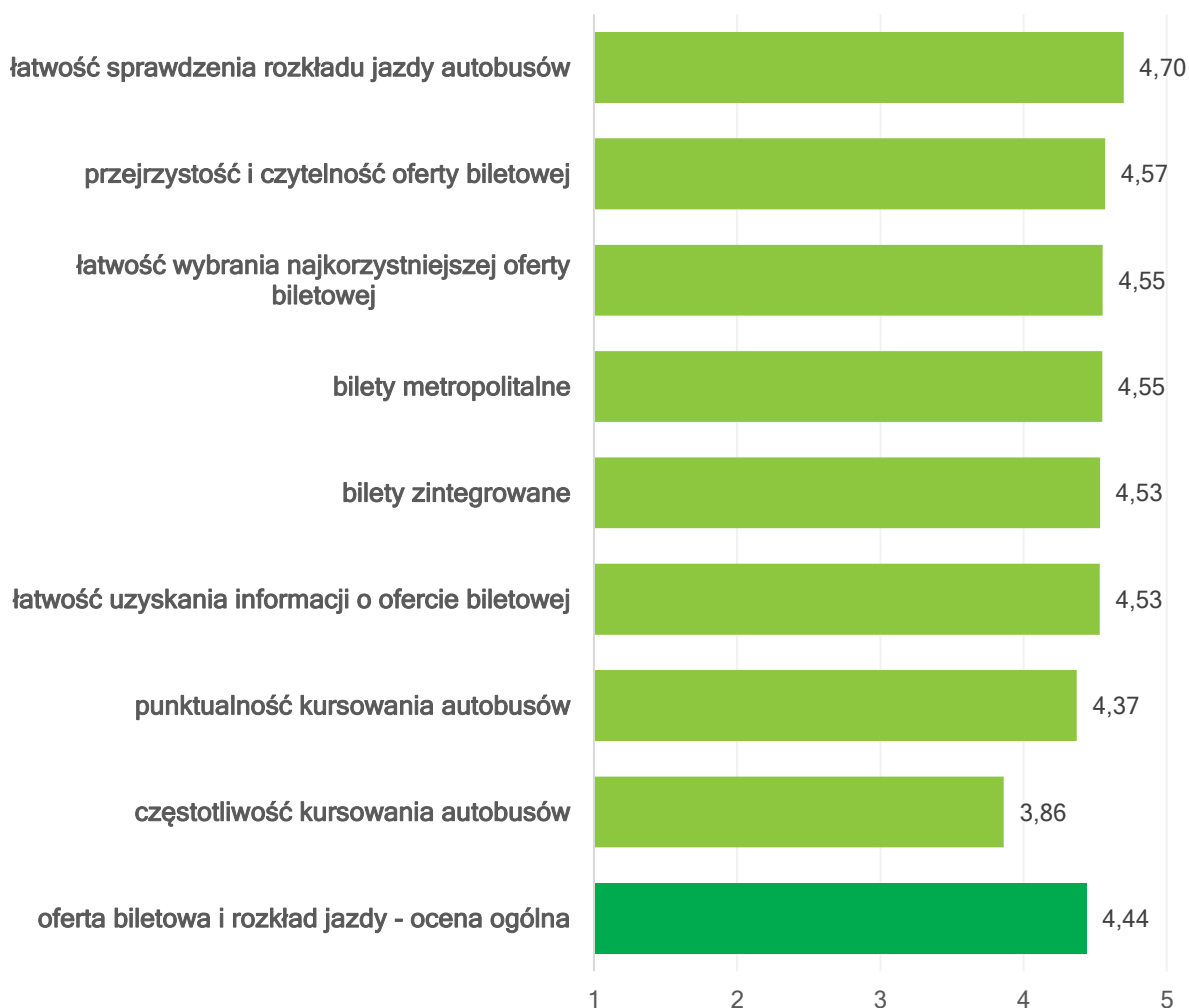
Tabela 10. Ocena oferty biletowej oraz rozkładu jazdy [n=1115]

Oceniany aspekt:	n	1 (bardzo źle)	2	3	4	5 (bardzo dobrze)	nie wiem/ trudno powiedzieć
przejrzystość i czytelność oferty biletowej	1115	0,4%	1,2%	5,7%	24,4%	63,9%	4,3%
łatwość uzyskania informacji o ofercie biletowej	1113	0,5%	1,5%	6,5%	24,9%	61,7%	4,9%
łatwość wybrania najkorzystniejszej oferty biletowej	1113	0,5%	1,5%	5,2%	24,6%	61,5%	6,6%
łatwość sprawdzenia rozkładu jazdy autobusów	1115	0,2%	1,4%	4,1%	16,4%	76,2%	1,6%
częstotliwość kursowania autobusów	1111	4,7%	9,4%	19,2%	26,1%	38,3%	2,3%
punktualność kursowania autobusów	1108	1,9%	3,3%	10,3%	22,9%	58,7%	2,9%
bilety metropolitalne	1109	0,6%	0,5%	2,8%	6,9%	26,1%	62,9%
bilety zintegrowane	1101	0,5%	0,5%	2,2%	6,4%	20,8%	69,7%

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Średnia wartość ogólnej oceny oferty biletowej i rozkładu jazdy wyniosła 4,44. Najwyżej w tym względzie oceniono łatwość sprawdzenia rozkładu jazdy autobusów (4,70). Natomiast zdecydowanie najgorsze zdanie pasażerowie mieli o częstotliwości kursowania autobusów (3,86).

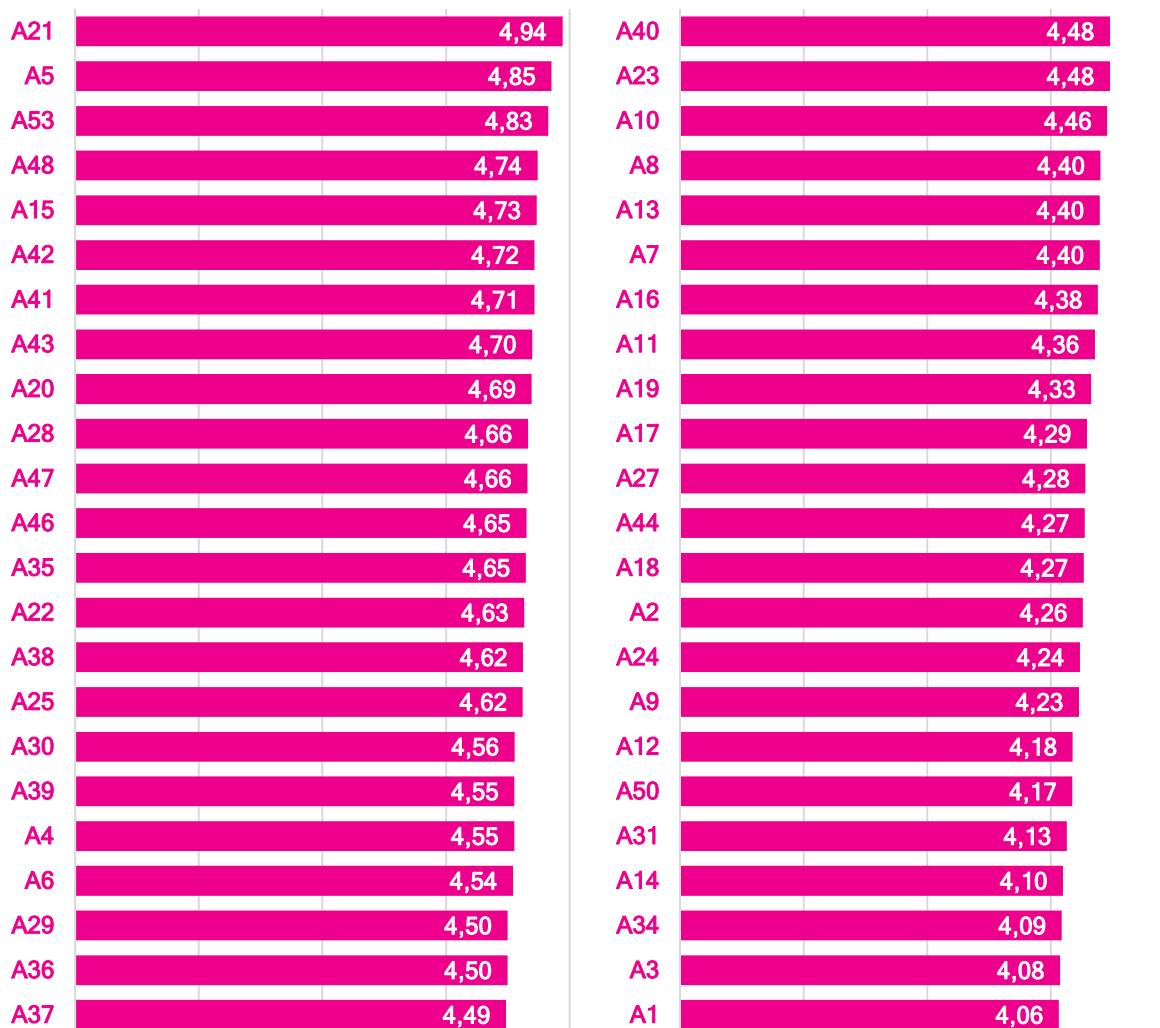
Wykres 45. Ocena oferty biletowej oraz rozkładu jazdy [n=1117]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Ogólny wskaźnik oceny oferty biletowej oraz rozkładu jazdy był najwyższy – 4,94 – na linii A21 (Nowy Targ – Ochotnica Górna – Czarny Potok – Stary Sącz – Nowy Sącz), a najniższy – 4,06 – na linii A1 (Kraków – Libertów – Gaj – Mogilany – Głogoczów – Myślenice). **Na żadnej linii ocena nie spadła poniżej 4,00, a ponadto na 26 liniach ocena w tym zakresie była co najmniej równa średniej na wszystkich badanych liniach.**

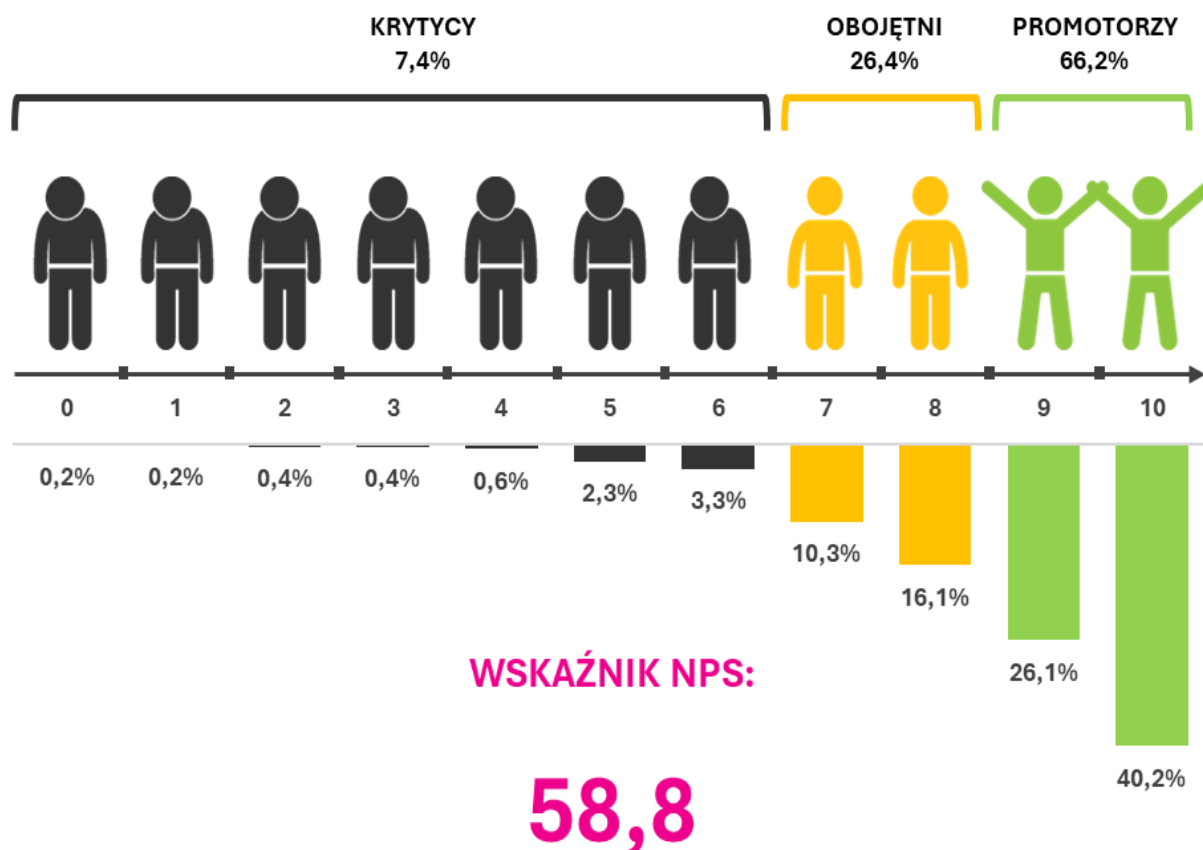
Wykres 46. Ogólna ocena oferty biletowej oraz rozkładu jazdy na poszczególnych liniach [n=1117]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

Do ogólnej oceny postrzegania oferty Małopolskich Linii Dłozowych wykorzystano miarę NPS (*Net Promoter Score*). Choć wskaźnik ten mierzy przede wszystkim skłonność do rekomendacji, w praktyce stanowi także cenne uzupełnienie wyników dotyczących satysfakcji, odzwierciedlając ogólne doświadczenia pasażerów z korzystania z usług. Respondenci na 11-stopniowej skali (0-10) ocenili swoje zadowolenie z podróżowania autobusami Małopolskich Linii Dłozowych. Na tej podstawie zostali podzieleni na trzy kategorie, wśród których najliczniejszą byli tzw. promotorzy (66,2%). Krytycy marki stanowili 7,4% badanej próby, a wskaźnik NPS w przeprowadzonym badaniu wyniósł 58,8.

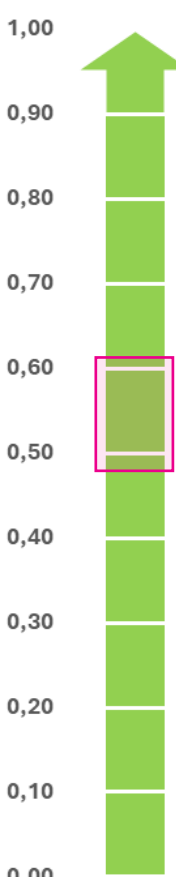
Wykres 47. Ogólne zadowolenie z podróżowania autobusami Małopolskich Linii Dostawczych – wskaźnik NPS [n=1113]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

W toku analizy wyników przeprowadzonego badania sprawdzono też wpływ ocen poszczególnych aspektów na ogólną satysfakcję z oferty Małopolskich Linii Dostawczych. **Uzyskane wyniki wskazują, że największe znaczenie dla kształtowania ogólnego zadowolenia miały aspekty związane z punktualnością autobusów, a najmniejsze dotyczące biletów metropolitalnych oraz łatwości sprawdzenia rozkładu jazdy autobusów.** Niemniej siła wszystkich zmierzonych korelacji była na stosunkowo zbliżonym poziomie (wartość współczynnika korelacji w przedziale od 0,48 do 0,61). Przy analizie tych wyników należy zwrócić uwagę, że niemal wszystkie szczegółowe aspekty zostały ocenione na wysokim i zbliżonym do siebie poziomie. Warto zwrócić uwagę, że w takich sytuacjach to nie różnice między poszczególnymi ocenami są kluczowe, lecz utrzymanie stabilnej jakości we wszystkich obszarach. **Nawet niewielki spadek w jednym aspekcie – szczególnie tak istotnym jak punktualność czy komfort podróży – mógłby relatywnie silnie obniżyć ogólny poziom satysfakcji, ponieważ pasażerowie traktują ofertę jako całościowe doświadczenie.**

Tabela 11. Wpływ poszczególnych czynników na ogólne zadowolenie z podróżowania autobusami Małopolskich Linii Dostawczych [n=1106]

Korelacja z ogólnym wskaźnikiem satysfakcji		Szczegółowe aspekty	Ocena aspektu (1-5)
 1,00 pełna korelacja 0,90 0,80 0,70 0,60 0,50 0,40 0,30 0,20 0,10 0,00 brak korelacji	0,61	punktualność kursowania autobusów [C]	4,37
	0,59	punktualność [A]	4,45
	0,59	systemy informacji pasażerskiej [B]	4,64
	0,59	bilety zintegrowane [C]	4,53
	0,58	integracja połączeń komunikacji zbiorowej [B]	4,61
	0,58	wygoda [A]	4,74
	0,57	obsługa [A]	4,75
	0,57	bezpieczeństwo [A]	4,81
	0,56	dostępność pojazdu [A]	4,73
	0,54	informacja dla podróżnych [A]	4,65
	0,54	dostępność przystanków [B]	4,50
	0,53	częstotliwość kursowania autobusów [C]	3,86
	0,53	łatwość wybrania najkorzystniejszej oferty biletowej [C]	4,55
	0,53	biletomaty [B]	4,24
	0,52	łatwość uzyskania informacji o ofercie biletowej [C]	4,53
	0,51	czystość [B]	4,77
	0,51	przejrzystość i czytelność oferty biletowej [C]	4,57
	0,49	wyposażenie przystanków [B]	4,29
	0,48	bilety metropolitalne [C]	4,55
	0,48	łatwość sprawdzenia rozkładu jazdy autobusów [C]	4,70
		Legenda: A – komfort przejazdu B – infrastruktura wspomagająca C – oferta biletowa i rozkład jazdy	

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

W ramach badania ankietowego pasażerowie mieli również możliwość udzielenia odpowiedzi na pytanie otwarte dotyczące sugestii w zakresie poprawy usług realizowanych przez Małopolskie Linie Dłozowe. Pytanie to miało charakter fakultatywny, a udzielone odpowiedzi cechowały się zróżnicowanym poziomem szczegółowości – od krótkich sformułowań i ogólnych uwag po bardziej rozbudowane komentarze odnoszące się do konkretnych sytuacji, propozycji zmian czy postulatów. Z uwagi na dużą różnorodność treści odpowiedzi poddano kategoryzacji tematycznej, umożliwiającej identyfikację głównych obszarów oczekiwań i sugestii zgłaszanych przez pasażerów. Zdecydowanie przeważały odpowiedzi neutralne lub pozytywne (75%), wskazujące na brak uwag, brak potrzeby zmian lub wysokie zadowolenie z obecnego funkcjonowania systemu MLD.

W zakresie uwag i postulatów zmian (25% odpowiedzi) najczęściej pojawiała się potrzeba **zwiększenia częstotliwości kursów czy też korekty konkretnych godzin odjazdów**, zarówno w dni robocze, jak i w weekendy, ze szczególnym wskazaniem na poranne i popołudniowe godziny szczytu oraz wieczorne połączenia. Sugestie te wynikały głównie z indywidualnych harmonogramów pracy lub nauki. Kolejnym obszarem były kwestie związane z **dostępnością przestrzenną**, obejmujące propozycje rozszerzenia przebiegu tras, obsługi dodatkowych przystanków lub zapewnienia dojazdu do miejscowości obecnie pomijanych w siatce połączeń. Odnotowano również uwagi dotyczące **punktualności**, obejmujące zarówno opóźnienia, jak i pojedyncze wskazania przypadków odjazdów przed czasem. Pojawiły się komentarze odnoszące się do **informacji pasażerskiej**, np. częstych zmian rozkładów, braku komunikatów o opóźnieniach czy oczekiwań dotyczących powiadomień w aplikacji. Część zgłoszeń odnosiła się także do **komfortu podróży i parametrów taboru**, w tym zwłaszcza do poziomu zatłoczenia w godzinach szczytu, działania klimatyzacji i ogrzewania oraz ogólnego standardu pojazdów. Liczna grupa pasażerów postulowała również **lepsze dostosowanie rozkładów jazdy autobusów do rozkładów pociągów**, wskazując m.in. na zbyt krótkie lub zbyt długie czasy oczekiwania oraz przypadki odjazdów autobusów bez możliwości dogodnej przesiadki z pociągu. Wśród rzadszych, lecz wyraźnie artykułowanych postulatów, znalazły się kwestie związane z **cenami biletów oraz integracją taryfową** (m.in. propozycje ujednolicenia cen, wprowadzenia szerszych zniżek lub integracji z biletami komunikacji miejskiej). Pojawiły się też uwagi dotyczące **kanałów sprzedaży biletów**, które koncentrowały się głównie na aspekcie braku biletomatów w autobusach. Pojedyncze odpowiedzi dotyczyły także **zachowań kierowców**, w tym ich relacji z pasażerami czy przestrzegania zasad bezpieczeństwa.

Tabela 12. Sugestie pasażerów dotyczące poprawy świadczonych usług przez Małopolskie Linie Drowozowe

Kategoria	Odsetek odpowiedzi ⁶	Krótki opis	Linia (miejscowość początkowa – miejscowość końcowa) – przykładowe cytaty
Częstotliwość kursów	61%	Ogólne postulaty zwiększenia liczby połączeń, jak i bardziej szczegółowe sugestie dotyczyły dodania kursów o określonych godzinach lub zagęszczenia rozkładu w wybranych porach dnia. Odpowiedzi wskazywały na potrzebę częstszego kursowania autobusów w godzinach porannych i popołudniowych, a także na odczuwalne braki w połączeniach w weekendy oraz w późnych godzinach wieczornych. Wielu respondentów zwracało uwagę na długie przerwy pomiędzy kursami (tzw. „okienka”) utrudniające dojazdy do pracy, szkoły lub powroty z zajęć. Wśród wskazań powtarzały się także prośby o przywrócenie kursów zlikwidowanych w ostatnich miesiącach oraz potrzeba wprowadzenia dodatkowych połączeń, które umożliwiałyby wygodniejsze zsynchronizowanie dojazdów z godzinami rozpoczynania zajęć i pracy. Odpowiedzi w tej kategorii podkreślały, że zachowanie obecnych tras i godzin kursowania jest oceniane raczej pozytywnie, ale ich częstotliwość wymaga dostosowania do rzeczywistych potrzeb mieszkańców.	Linia A44 (Oświęcim – Babice): „Większa częstotliwość kursowania autobusów.” Linia A43 (Przytkowice – Skawina): „Większa częstotliwość kursowania linii. Usunięcie "okienek" np. pomiędzy godziną 8 a 10, w moim przypadku rodzi to problem powrotu z pracy, gdzie muszę czekać godzinę na bus, szczególnie uciążliwe w zimie.” Linia 19 (Wieliczka – Szczytniki): „W niedzielę i święta powinny jeździć, od kwietnia zabrali, okroili busy. Potrzebny jest autobus rano.” Linia A46 (Tarnów – Zalasowa): „Powinny być kursy po 22:30 lub później – nie można zdążyć na wcześniejszy kurs po pracy.” Linia A3 (Nowy Wiśnicz – Bochnia): „Mało kursów rano, dobrze jakby był dodatkowy kurs do Bochni na pociąg, który odjeżdża o 5:15 do Krakowa.” Linia A7 (Podłęże – Proszowice): „Na linii A7 brakuje kursu ok. godz. 13.30 z Podłęża do Proszowic. Na tej linii jest za duża przerwa w kursowaniu autobusów, ponieważ jest kurs autobusu o 11.22 a potem następny dopiero o 14.12.” Linia A12 (Kraków – Rzeplin): „Moją sugestią jest zwiększenie częstotliwości kursów. Uzasadnieniem mojej sugestii jest

⁶ Wartość procentowa przedstawia udział danej kategorii wyłącznie wśród osób, które udzieliły odpowiedzi zawierające uwagi i postulaty zmian w funkcjonowaniu MLD.

Kategoria	Odsetek odpowiedzi ⁶	Krótki opis	Linia (miejscowość początkowa – miejscowość końcowa) – przykładowe cytaty
			między innymi długi czas pomiędzy kursami A12 z Krakowa – między godziną 10:50 a 14:30 oraz 16:30 a 19:30. Wiele osób kończy pracę o godzinie 17:00 i 18:00, więc muszą długo oczekiwać na możliwość powrotu do domu.”
Dostępność przestrzenna	8%	Odpowiedzi koncentrowały się na potrzebie lepszego rozmieszczenia przystanków i tras autobusowych, tak aby obejmowały wszystkie miejscowości i były bardziej funkcjonalne dla mieszkańców. Respondenci wskazywali na luki w obecnych trasach, w tym miejscowości, które są omijane przez autobusy lub w których przystanki znajdują się w znacznej odległości od miejsc użyteczności publicznej. Ważnym aspektem była również dostępność do kluczowych punktów przesiadkowych. Wiele osób podkreślało, że drobne korekty tras, wydłużenie niektórych kursów do końca gminy lub przejazd przez dodatkowe miejscowości, mogłyby znacznie zwiększyć użyteczność komunikacji. Pojawiły się również postulaty zatrzymywania się autobusów na wszystkich przystankach (zamiast przystanków na żądanie).	Linia A44 (Libiąż – Oświęcim): „Są jeszcze miejscowości, które omija autobus, a ułatwiłoby to innym na tej trasie – Gromiec.” Linia 53 (Biertowice – Skawina): „Brak bezpośredniego połączenia z Izdebnikiem (przystanek przy kościele) w godz. porannych (dojazd do szkół np. średnich/pracy).” A40 (Krzywaczka – Kalwaria Zebrzydowska): „Autobusy powinny zatrzymywać się na każdym przystanku, gdyż jak się nie da znaku to autobus przejedzie.” Linia A46 (Ryglice – Tarnów): „Brak kursu do końca gminy – kurs powinien być wydłużony o te 6 km.” Linia A2 (Krzyszkowice – Wieliczka): „Trasy autobusów są źle zaplanowane. Ich niewielka korekta pozwoliłaby zwiększyć liczbę osób korzystających. Linia A19 — kto jeździ z Olszowic w stronę Szczytnik? Widzę, że autobus jeździ pusty. A gdyby jeździł do Swoszowic lub Opatkowic – gdzie można się przesiąść na pociąg do Krakowa – linia byłaby użyteczna. (...)” Linia A9 (Wieliczka – Skrzydlna): „Proszę, aby autobus linii A9 kursował przez Wielką Drogę (Wola Skrzydlańska) (...). Obecnie ten odcinek drogi jest wykluczony komunikacyjnie. (...) Proszę przywrócić ten przejazd, tak jak było dawniej.”

Kategoria	Odsetek odpowiedzi ⁶	Krótki opis	Linia (miejscowość początkowa – miejscowość końcowa) – przykładowe cytaty
Punktualność	6%	Respondenci wskazywali przede wszystkim na problem opóźnień oraz nieregularności kursowania autobusów. Zgłaszane uwagi dotyczyły zarówno spóźnień sięgających kilku lub kilkunastu minut, jak i przypadków odjazdów przed planowanym czasem. Część badanych zwracała uwagę, że opóźnienia występują nawet w godzinach o niewielkim natężeniu ruchu.	Linia A23 (Tarnów – Wysowa Zdrój): „Często się opóźnia.” Linia A24 (Śmigno – Tarnów): „Ciągłe się spóźnia.” Linia A1 (Głogoczków – Kraków): „Lepsza punktualność.” Linia A30 (Koszyce Wielkie – Tarnów): „Autobusy po 20 min się spóźniają, autobus ma być 17:33, jest 17:53, nie ma o takich godzinach korków, a to nie raz 3 pod rząd.” Linia A24 (Śmigno – Tarnów): „Kierowcy odjeżdżają przed czasem.”
Informacja pasażerska	6%	Pasażerowie zwracali uwagę na potrzebę poprawy komunikacji w zakresie informacji o opóźnieniach, zmianach w kursowaniu oraz trudności w kontakcie z infolinią. Część badanych wskazywała na brak aktualnych rozkładów na przystankach oraz niewystarczającą czytelność istniejących informacji. Pojawiały się także postulaty wprowadzenia rozwiązań cyfrowych umożliwiających bieżące śledzenie pozycji autobusów oraz otrzymywanie powiadomień o zakłóceniach w ruchu za pośrednictwem aplikacji.	Linia A3 (Limanowa – Laskowa): „Powinny przychodzić powiadomienia na aplikacje o opóźnieniach i zmianach.” Linia A2 (Wieliczka – Zawada): „Problem z infolinią. Nie można się dodzwonić. Chciałam dowiedzieć się o kursowaniu autobusów w święto.” Linia A40 (Kraków – Kleczna Dolna): „Dodanie większych możliwości sprawdzenia, gdzie w danym momencie znajduje się autobus. Ostatnio czekałam pół godziny i autobus nie przyjechał. Nie wiedziałam, czy ma takie opóźnienie czy może w ogóle nie wyjechał na trasę.” Linia A16 (Wieliczka – Myślenice): „Bardziej czytelne rozkłady jazdy.” Linia A1 (Kraków – Głogoczków): „Brak rozkładów jazdy na przystankach.”

Kategoria	Odsetek odpowiedzi ⁶	Krótki opis	Linia (miejscowość początkowa – miejscowość końcowa) – przykładowe cytaty
Komfort podróży i tabor	5%	Pojawiły się sugestie dotyczące poprawy warunków podróżowania oraz dostosowania wielkości pojazdów do rzeczywistych potoków pasażerskich. Respondenci wskazywali przede wszystkim na problem przepełnienia autobusów w godzinach szczytu oraz wynikające z tego trudności z wejściem do pojazdu czy brakiem zatrzymania na przystankach. Część odpowiedzi dotyczyła potrzeby kierowania większych lub przegubowych autobusów na wybrane kursy poranne i popołudniowe. Wśród zgłaszanych kwestii znalazły się także elementy związane z komfortem jazdy, takie jak utrzymanie odpowiedniej temperatury (zarówno latem, jak i zimą), wygoda foteli czy sprawność wyposażenia (np. przycisku „stop”).	Linia A34 (Tranów – Wola Rzędzińska): „Włączanie klimatyzacji, w godzinach szczytu ogromny tłok w autobusie.” Linia A1 (Kraków – Głogoczów): „W godzinach szczytu wypuszczanie autobusów przegubowych.” Linia A16 (Wieliczka – Myślenice): „Proszę poprawić wygodę foteli.” Linia A19 (Wieliczka – Szczytniki) „Tak, prośba o używanie większego autobusu na linii A19. Wielokrotnie kierowca, nie zatrzymuje się na przystanku, ponieważ pojazd jest przepełniony.”
Synchronizacja rozkładów	4%	Sugestie respondentów koncentrowały się na potrzebie lepszego zgrania kursów autobusów z rozkładami pociągów, szczególnie w godzinach porannych i popołudniowych. Zgłaszane uwagi dotyczyły zarówno minimalizacji czasu oczekiwania na przesiadkę, jak i poprawy koordynacji pomiędzy MLD a komunikacją gminną i miejską. Wskazywano również potrzebę bardziej równomiernego rozmieszczenia kursów w ciągu dnia.	Linia A7 (Wola Batorska – Podłęże): „Rozkłady jazdy mogłyby być lepiej rozplanowane do rozkładów pociągów, szczególnie w godzinach rannych.” Linia A14 (Rączna – Kraków): „Rozkład jazdy linii A14 pokrywa się w wielu wypadkach z linią MPK 259. Dobrze byłoby, gdyby A14 jeździło w czasie przerw w kursowaniu 259.” Linia A8 (Dobczyce – Wieliczka) „Najlepiej byłoby, żeby kursowały co 30min tak jak pociąg. Czasem trzeba czekać 30min od przyjazdu pociągiem na autobus.”
Ceny biletów i integracja taryfowa	4%	Uwagi respondentów odnosiły się przede wszystkim do poziomu cen biletów oraz pełnej integracji taryfowej między systemami transportu zbiorowego. Zwracano uwagę, że w niektórych relacjach ceny są postrzegane jako	Linia A2 (Wieliczka – Koźmice): „Cena biletu na trasę Wieliczka–Koźnice jest za duża.”

Kategoria	Odsetek odpowiedzi ⁶	Krótki opis	Linia (miejscowość początkowa – miejscowość końcowa) – przykładowe cytaty
		zbyt wysokie, pojawiały się postulaty wprowadzenia zniżek – m.in. dla uczniów, seniorów, posiadaczy Karty Krakowskiej czy Karty Dużej Rodziny. Respondenci sygnalizowali również potrzebę połączenia taryfowego między MLD a komunikacją miejską, co miałoby ułatwić codzienne podróże i obniżyć ich koszt.	Linia A27 (Tarnów – Zawada): „Połączyć bilety miejskie z MLD.” Linia A1 (Kraków – Mogilany): „Bilety z ulgami na kartę krakowską lub kartę dużej rodziny lub ulgowe.”
Kanały sprzedaży biletów	3%	W odpowiedziach podkreślano przede wszystkim brak biletomatów w pojazdach, co utrudnia zakup biletu i wydłuża obsługę u kierowcy. Wskazywano potrzebę zapewnienia stałego dostępu do biletomatów obsługujących płatność gotówką i kartą.	Linia A40 (Kraków – Kraków): „W autobusie powinny być automaty na gotówkę i kartę.” Linia A2 (Siepraw – Myślenice): „W autobusie nie ma biletomatu.”
Zachowania kierowców	3%	Pojawiły się pojedyncze uwagi w zakresie poprawy kultury osobistej kierowców, zastrzeżenia dotyczące braku reakcji na agresywne sytuacje lub powodowanie przez kierowców niebezpiecznych sytuacji.	Linia A11 (Kasina Wielka – Mszana Dolna): „Warto pracować nad kulturą kierowców.” Linia A12 (Minoga – Kraków): „Kierowcy wpuszczają wszystkie pijane osoby i nie reagują na agresywne zachowania pasażerów.” Linia A14 (Łączany – Kraków): „(...) warto zwrócić uwagę na fakt prowadzenia rozmów telefonicznych przez kierowców. Skupianie uwagi na rozmowie wydłuża czas przejazdu oraz wpływa na bezpieczeństwo. A niestety jeden kierowca A14 robi to notorycznie.”

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiet.

5. WYNIKI BADAŃ JAKOŚCIOWYCH



5. WYNIKI BADAŃ JAKOŚCIOWYCH

Rozdział prezentuje wyniki badań jakościowych zrealizowanych w formule indywidualnych wywiadów pogłębionych (IDI) z przedstawicielami jednostek samorządu terytorialnego. Wnioski zostały przyporządkowane do bloków tematycznych obejmujących: organizację oferty transportowej, kierunki podróży i potrzeby mieszkańców, częstotliwość kursowania, integrację transportu, jakość taboru i komfort podróży, infrastrukturę drogową, dane o liczbie pasażerów oraz oczekiwania wobec dalszego rozwoju transportu.

5.1. PRZEBIEG INDYWIDUALNYCH WYWIADÓW POGŁĘBIONYCH (IDI)

W ramach badania jakościowego przeprowadzono łącznie 35 pogłębionych wywiadów indywidualnych (IDI). Zrealizowano je we wszystkich gminach powiatów tarnowskiego, brzeskiego i dąbrowskiego, a także w wybranych gminach z powiatów limanowskiego, myślenickiego i proszowickiego. **Dobór lokalizacji pozwolił objąć analizą samorządy korzystające już z usług MLD** (m.in. Borzęcin, Iwkowa, Szczurowa, Dąbrowa Tarnowska, Lisia Góra, Pleśna, Skrzyszów, Wierzchosławice, Wietrzychowice, Wojnicz, Zakliczyn, Sułkowice), **jak również gminy, na których terenie MLD nie funkcjonują**, często z powodu istnienia silnego rynku przewoźników prywatnych lub braku zgłaszanego dotychczas zapotrzebowania (m.in. Dębno, Gnojnik, Bolesław, Mędrzechów, Szczucin, Gromnik, Radłów, Żabno, Tokarnia, Pałecznicza).

Zróznicowanie gmin – zarówno pod względem obecności MLD, jak i dostępu do transportu kolejowego czy struktury lokalnych potrzeb przewozowych – pozwoliło na uchwycenie szerokiego spektrum opinii i oczekiwań dotyczących funkcjonowania transportu zbiorowego w regionie.

W niniejszym rozdziale przedstawiono syntetyczne podsumowanie wyników IDI, pogrupowane w zestaw kluczowych bloków tematycznych, które pojawiały się we wszystkich wywiadach i stanowią podstawę do dalszej analizy potrzeb transportowych gmin. Są to:

- organizacja oferty transportowej;
- kierunki podróży i potrzeby mieszkańców;
- częstotliwość kursowania;
- integracja transportu;
- jakość taboru i komfort podróży;
- dostępność transportu (w tym dla OzN oraz osób podróżujących z dziećmi);
- infrastruktura drogową;
- dane o liczbie pasażerów;
- oczekiwania w zakresie MLD i ogólnego systemu transportowego.

Każdy z bloków podsumowuje najważniejsze obserwacje, tendencje oraz problemy zgłaszane przez gminy. Dzięki takiej strukturze możliwe jest jednoczesne uchwycenie różnic między gminami oraz identyfikacja wspólnych wyzwań, które pojawiają się niezależnie od skali czy charakteru lokalnego systemu transportowego.

5.2. PODSUMOWANIE INDYWIDUALNYCH WYWIADÓW POGŁĘBIONYCH

5.2.1. ORGANIZACJA OFERTY PRZEWOZOWEJ W GMINIE

Na podstawie odpowiedzi udzielonych podczas wywiadów zidentyfikowano bardzo zróżnicowane modele organizacji transportu publicznego. Różnice te wynikają przede wszystkim z lokalnej struktury osadniczej, dostępności przewoźników prywatnych, położenia względem większych ośrodków i linii kolejowych, a także z dotychczasowych decyzji samorządów dotyczących przystępowania do Małopolskich Linii Dozowowych (MLD).

Widoczny jest podział na trzy dominujące grupy gmin:

1. gminy z dobrze rozwiniętą ofertą, w tym korzystające z MLD;
2. gminy oparte niemal wyłącznie na przewoźnikach prywatnych;
3. gminy z ograniczoną dostępnością transportu – tzw. „białe plamy transportowe”, wskazujące na realne braki lub wręcz brak formalnej oferty przewozowej.

Część gmin ocenia funkcjonowanie transportu publicznego jednoznacznie pozytywnie.

Są to najczęściej jednostki, które:

- posiadają połączenia MLD;
- mają dobrą dostępność do transportu kolejowego;
- podpisały porozumienia z większymi jednostkami samorządu (najczęściej z Tarnowem).

Przykładem jest gmina Borzęcin, która ocenia funkcjonowanie transportu jako „bardzo dobre”. Podobnie wypowiadają się przedstawiciele gmin: Tarnów, Gromnik czy Pleśna, a także gmin współpracujących z większymi organizatorami transportu (np. Wierchosławice dzięki porozumieniu z miastem Tarnowem wprowadziły trzy nowe linie gminne).

Gminy dobrze skomunikowane podkreślają rolę MLD jako stabilnego elementu systemu. W Iwkowej funkcjonowanie linii A20 oceniane jest jako bardzo dobre – mieszkańcy regularnie z niej korzystają, a gmina zgłasza potencjał do dalszego rozwoju oferty w stronę Nowego Sącza. Lisia Góra, Skrzyszów, Tuchów czy Zakliczyn wskazują, że MLD wzmocniły lokalny system przewozów.

W gminach, gdzie funkcjonuje zarówno kolej, jak i przewozy autobusowe, obserwuje się wysoki poziom zadowolenia. Przykładem jest Wojnicz, w którym MLD zapewniają połączenie z Tarnowem.

Dużą grupę stanowią gminy, w których transport publiczny realizowany jest wyłącznie przez przewoźników prywatnych (niewiele gmin organizuje własny transport gminny). Część z nich ocenia tę ofertę pozytywnie lub „w miarę sprawnie”, zwłaszcza jeśli mieszkańcy zgłaszają niewielkie potrzeby przewozowe lub miejscowości położone są wzdłuż rentownych tras przelotowych (np. Dębno, Olesno, Tokarnia, Radłów, Pałecznica).

W wielu gminach jednak sygnalizowano **problemy wynikające z komercyjnego charakteru przewozów**, m.in.:

- kursują tylko linie rentowne;
- deficyt kursów w godzinach niedochodowych;
- niedostateczne pokrycie obszaru gminy (obsługiwane tylko główne drogi);
- ograniczona oferta w weekendy.

Jest to szczególnie widoczne w gminach takich jak Czchów, gdzie przewoźnicy prywatni nie obsługują całego obszaru gminy, czy Gręboszów, w którym wprost wskazano, że liczba kursów jest niewystarczająca.

Najbardziej krytyczne oceny pojawiły się w gminach, gdzie system jest **niespójny lub niewystarczający**, a mieszkańcy mają utrudniony dostęp do usług transportowych. Dotyczy to głównie miejscowości peryferyjnych, o rozproszonej zabudowie, położonych poza głównymi szlakami komunikacyjnymi.

Przykładem mogą być Ryglice, gdzie system został określony jako „kiepsko działający”. Gmina położona na granicy województw nie jest atrakcyjna dla prywatnych przewoźników, a przedstawiciel samorządu określił ją jako „białą plamę transportową”. Podobne problemy sygnalizują: Bolesław, w którym transport istnieje, ale mieszkańcy podobno z niego nie korzystają, czy Radgoszcz, w którym organizowane są jedynie dowozy szkolne, a poza nimi brakuje oferty.

W niektórych przypadkach przedstawiciele gmin stwierdzili wręcz, że „nie wiedzą, czym są Małopolskie Linie Dowozowe” (np. Dębno, Szczucin).

Analiza IDI pokazuje wyraźny **dualizm regionalnego systemu transportowego**. Z jednej strony funkcjonują gminy dobrze skomunikowane – również ze względu na MLD, kolej lub porozumienia międzygminne – które oceniają ofertę pozytywnie. Z drugiej strony istnieje duża grupa gmin uzależnionych od przewoźników prywatnych, gdzie transport jest fragmentaryczny, nieregularny i ograniczony tylko do rentownych tras. W gminach peryferyjnych i rozproszonych problem braku systemowego transportu publicznego jest szczególnie dotkliwy.

5.2.2. KIERUNKI PODRÓŻY I POTRZEBY MIESZKAŃCÓW

Analiza wywiadów pogłębionych wskazuje, że potrzeby transportowe mieszkańców badanych gmin są w dużej mierze jednorodne – dominują dojazdy do pracy, szkół oraz innych miejsc użyteczności publicznej, np. do ośrodków zdrowia. Ponadto, we wszystkich gminach często wskazywanym kierunkiem docelowym jest najbliższe miasto powiatowe. W licznych gminach powiatu tarnowskiego, dąbrowskiego i brzeskiego kluczową rolę pełni miasto Tarnów (np. Borzęcin, Czchów, Radłów, Szczucin), jak również pozostałe miasta powiatowe: Dobrowa Tarnowska czy Brzesko. Ponadto w powiecie tarnowskim wskazano również miasto Gorlice (np. Ciężkowice, Szerzyny). W południowych gminach pojawiają się kierunki takie jak Nowy Sącz, Limanowa, Myślenice czy Kraków (np. Iwkowa, Kamienica, Tokarnia). W powiecie proszowickim bardzo silnie akcentowana jest potrzeba dogodnych połączeń z Krakowem, ale również pojawia się stolica powiatu – Proszowice – czy stolica sąsiedniego powiatu – Miechów.

Wśród odpowiedzi sporadyczne wskazano także kierunki spoza województwa małopolskiego np. w Szczucinie propozycja połączenia z Mielcem.

Część gmin wskazywała konkretne miejscowości lub przysiółki, które są pozbawione dostępu do transportu autobusowego – zarówno MLD, jak i przewoźników prywatnych.

Problem ten dotyczył m.in.:

- południowych części gminy Iwkowa (Dobrociesz);
- wsi Lubiczko, Wola Gręboszowska i Zapasternicze w gminie Gręboszów;
- mniejszych miejscowości Brzozowa i Polichty w gminie Gromnik;
- Isepu i Rudki w gminie Wojnicz.

Z wywiadów wyłaniają się cztery kluczowe typy potrzeb:

- dojazdy do najbliższego miasta powiatowego;
- połączenia zapewniające dostęp do miejsc pracy, edukacji i ochrony zdrowia;
- obsługa peryferyjnych przysiółków, gdzie mieszkańcy często pozostają bez możliwości dojazdu;
- relacje ponadlokalne, w szczególności do Krakowa, Nowego Sącza, Gorlic i Myślenic.

5.2.3. CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSOWANIA

Oceny dotyczące częstotliwości kursowania były silnie zróżnicowane między gminami.

W części gmin przedstawiciele wskazywali, że obecna liczba kursów odpowiada na potrzeby mieszkańców, a do urzędu nie wpływają skargi ani wnioski o zwiększenie częstotliwości. Dotyczy to zarówno połączeń realizowanych w ramach MLD, jak i komunikacji prywatnej. Do takich gmin należą m.in.: Borzęcin, Gnojnik, Iwkowa, Szczurowa, Lisia Góra, Pleśna, Skrzyszów, Zakliczyn, Żabno czy Łukowica.

W kilku miejscowościach podkreślano, że rozkłady jazdy w tzw. godzinach szczytu są już zoptymalizowane pod potrzeby uczniów i pracowników, np. w Wojniczu czy w Dębnie, gdzie przewoźnicy prywatni, zdaniem przedstawicieli gmin, oferują wystarczającą liczbę kursów w godzinach rannych i popołudniowych.

W części gmin wskazywano natomiast, że liczba kursów jest niewystarczająca, a oferta nie odpowiada potrzebom mieszkańców. Najczęściej dotyczyło to małych miejscowości oddalonych od głównych ciągów komunikacyjnych, gdzie autobus pojawia się rzadko lub w ogóle.

Wyraźne deficyty pojawiły się m.in. w:

- Czchowie, gdzie „tych kursów po prostu nie ma”;
- Gręboszowie, w którym poza rokiem szkolnym dostępność jest określana jako „bardzo kiepska”;
- Mędrzechowie, gdzie jedna z miejscowości „nie ma połączenia w ogóle ze światem”;

- Ciężkowicach, gdzie szczególnie brakuje kursów porannych dla mniejszych miejscowości;
- Ryglicach, gdzie poza jedną linią MLD transport w weekend „praktycznie zanika”;
- Wierzchosławicach, gdzie brakuje kursów „przed południem i wieczorem”, dla osób pracujących na drugą zmianę;
- Tokarni, w której po godzinie 20:00 „nie ma już żadnego autobusu” i „bez samochodu ciężko tu funkcjonować”;
- Sułkowicach, gdzie brakuje późnowieczornych kursów z Krakowa, szczególnie w weekendy.

W kilku gminach zwracano uwagę, że nawet gdy kursy istniały, przewoźnicy prywatni rezygnowali z nich ze względu na bardzo niską frekwencję, co prowadzi do trwałego ograniczenia oferty.

Weekendowe kursy są jedną ze słabości systemu w niemal wszystkich powiatach. Wypowiedzi wskazują, że w soboty, a szczególnie w niedziele większość linii kursuje rzadko, a w niektórych gminach oferta zanika całkowicie.

W tym zakresie można wskazać na następujące obserwacje:

- ograniczona, ale wystarczająca liczba kursów – m.in. Dębno, Iwkowa;
- bardzo ograniczona liczba połączeń lub brak połączeń w niedziele i święta – np. Gręboszów, Mędrzechów, Ryglice, Radgoszcz;
- brak możliwości powrotu po wydarzeniach wieczornych – m.in. Tokarnia, Sułkowice;
- wyjątkowe pozytywne przykłady – Pleśna, w której od 2025 r. linia A33 zaczęła kursować również w weekendy, co zostało ocenione jako znacząca poprawa.

Dodatkowo w części wywiadów wskazywano, że mieszkańcy w weekendy „radzą sobie na własny sposób”, co może sugerować, że **braki w ofercie stanowią barierę, ale są akceptowane jako stały element systemu.**

5.2.4. INTEGRACJA TRANSPORTU

Oceny integracji transportu obejmującej zarówno przesiadki między autobusami, jak i skomunikowanie z koleją, były bardzo zróżnicowane w zależności od lokalizacji gminy. Najlepsze opinie pojawiały się tam, gdzie funkcjonują stacje kolejowe w bezpośrednim sąsiedztwie głównych punktów gminy (np. Gromnik, Tarnów), natomiast największe trudności dotyczyły obszarów pozbawionych kolei, w których do najbliższego dworca trzeba dojechać nawet 20–30 km.

W wielu gminach respondenci podkreślali, że przesiadki na kolej oraz inne linie autobusowe są bezproblemowe, a mieszkańcy nie sygnalizują konieczności zmian w tym zakresie i mogą sprawnie organizować dalszą podróż. Dotyczy to m.in.: Borzęcina, Szczurowej, Gromnika, Lisiej Góry, Pleśnej, Tarnowa, Wierzchosławic, Wietrzychowic, Zakliczyna, Sułkowic, Pałeczniczy.

Najczęściej podkreślano, iż kursy są zsynchronizowane lub przedstawiciele gmin nie otrzymują sygnałów od mieszkańców o niedopasowaniu godzin (np. w Lisiej Górze) czy też przystanki autobusowe znajdują się w bezpośredniej bliskości stacji PKP. Dla przykładu, linia A5 w Wietrzychowicach jest dopasowana do pociągów w Brzesku, natomiast ze Szczucina prywatni przewoźnicy co 10-15 minut dowożą do dworca PKP w Tarnowie. Z kolei w Gromniku integracja transportu została szczególnie dobrze oceniana – w jednej miejscowości znajdują się zarówno stacja PKP, jak i centrum przesiadkowe, co umożliwia wygodny model podróży.

W części gmin wskazywano, że **integracja z koleją jest stosunkowo utrudniona lub ograniczona**. Kluczowe przyczyny:

- brak funkcjonującej linii kolejowej lub zawieszenie linii kolejowych przed laty, np. Radgoszcz czy Mędrzechów, co oznacza, że najbliższa stacja jest oddalona (w obydwu przypadkach dworzec PKP w Tarnowie);
- konieczność wykonywania dwóch lub trzech przesiadek, aby dotrzeć do miasta powiatowego lub kolei (np. Czchów);
- przystanki autobusowe są oddalone od kolei, np. w Ciężkowicach, odległość od centrum i okolic P&R do stacji PKP to około 2 km.

5.2.5. JAKOŚĆ TABORU I KOMFORT PODRÓŻY

Oceny jakości taboru oraz komfortu podróży były mocno zróżnicowane między gminami, przede wszystkim ze względu na rodzaj operatora. **W zdecydowanej większości wywiadów wskazywano, że tabor obsługujący linie MLD jest nowoczesny, wygodny, czysty i dostosowany do potrzeb różnych grup podróżnych**, podczas gdy tabor przewoźników prywatnych oceniano jako nierówny – od po wyrażnie przestarzały i niekomfortowy.

Widoczne są więc dwie wyraźne tendencje:

1. „**Standard MLD**” – wysoki poziom, brak skarg, dobre doświadczenia pasażerskie;
2. „**Standard prywatny**” – akceptowalny, ale często niższy i niejednorodny.

Gminy posiadające połączenia MLD wypowiadały się o nich konsekwentnie pozytywnie. W wielu przypadkach wskazywano, że:

- autobusy są czyste, nowoczesne i klimatyzowane;
- pojazdy są dostosowane dla osób starszych, OzN czy podróżujących z małymi dziećmi i wózkami;
- tabor jest komfortowy, zadbane, dobrze oznakowany, a pasażerowie nie zgłaszają problemów;
- standard przewozów jest jednostajnie dobry niezależnie od pory dnia i liczby pasażerów (Borzęcin – wielkość taboru oceniana jako wystarczająca).

W Lisiej Górze wskazano wręcz, że „byliśmy bardzo zadowoleni, bardzo wysoki standard”, co dobrze oddaje dominujący ton wypowiedzi w gminach objętych MLD.

Znacznie bardziej zróżnicowane opinie pojawiały się w gminach korzystających z taboru przewoźników prywatnych. W wielu miejscach nie zgłaszano skarg (Gnojnik, Szczucin,

Mędrzechów, Wojnicz), co sugeruje, że tabor jest akceptowalny i funkcjonalny. Jednocześnie liczne wywiady wskazują na istotne problemy, takie jak:

- przestarzały tabor – Gręboszów („starsze autobusy”), Kamienica („stary tabor”), Tokarnia („starsze autobusy”);
- brak klimatyzacji, szczególnie uciążliwy w sezonie letnim (Szerzyny);
- brak dostosowania dla zapotrzebowania – Tokarnia („busy są małe. Czasem jest w nich za dużo osób”);
- niedostosowanie do potrzeb OZN, seniorów czy osób podróżujących z dziećmi ze względu na wielkość pojazdów (np. Bolesław: „Raczej nie, bo to są busy, więc małe.”) czy fakt, iż nie są to pojazdy niskopodłogowe (np. Czchów: „Obecnie wykorzystywane autobusy nie są niskopodłogowe – wejście do nich wymaga pokonania schodów.”).

W kilku gminach zaznaczono, że **prywatni przewoźnicy rozwijają tabor, ale stopniowo**, np. w Radogoszczu czy Radłowie („coraz lepsze autobusy u niego są”).

W prawie wszystkich gminach zauważano, że **czystość nie jest obszarem znaczących problemów, niezależnie od typu operatora**. Brudne pojazdy zdarzały się sporadycznie, głównie u przewoźników prywatnych, ale nie był to powszechny temat wywiadów.

5.2.6. INFRASTRUKTURA DROGOWA

W zdecydowanej większości gmin stan infrastruktury drogowej nie stanowi ograniczenia dla funkcjonowania linii – zarówno MLD, jak i przewozów prywatnych. Badane samorządy oceniały drogi jako dobre lub bardzo dobre, zwłaszcza te, po których przebiegają drogi powiatowe, wojewódzkie i krajowe. Gminy zwracały uwagę, że przejezdność jest zapewniona także zimą, a zarządcy dróg reagują sprawnie na warunki pogodowe; nie odnotowano zgłoszeń o problemach technicznych ani roszczeń związanych z użytkowaniem infrastruktury (m.in. Tarnów, Lisia Góra).

Pojedyncze gminy wskazywały na lokalne uwarunkowania terenowe, które wymagają stosowania mniejszych pojazdów (np. górzyste odcinki w Pleśnej). W kilku przypadkach podkreślano, że standard MLD wymaga tras o dobrej jakości, co może ograniczać możliwość prowadzenia linii po drogach niższej kategorii (np. podczas IDI w Ciężkowicach). Jednocześnie nie pojawiły się sygnały o negatywnym wpływie transportu na stan dróg, a wręcz zauważono, że ruch autobusowy sprzyja utrzymaniu i modernizacji tras (np. w trakcie wywiadu w Mędrzechowie).

Całościowo infrastruktura drogowa jest oceniana jako wystarczająca, stabilna i dobrze dostosowana do obsługi istniejących linii, a wskazywane ograniczenia mają charakter lokalny i nie wpływają na funkcjonowanie systemu jako całości.

5.2.7. DANE O LICZBIE PASAŻERÓW I WYKORZYSTANIU LINII

Zdecydowana większość badanych gmin nie prowadzi żadnych systematycznych badań dotyczących liczby pasażerów, nappełnień pojazdów czy struktury popytu na transport zbiorowy. Brak danych dotyczy zarówno przewozów realizowanych w ramach MLD, jak i komercyjnych linii prywatnych. Samorządy podkreślały, że nie posiadają narzędzi, zasobów kadrowych ani standardów pomiaru, a wiedza o potokach pasażerskich opiera się zwykle na bieżącej obserwacji prowadzonej przez pracowników urzędu – co skutkuje wyłącznie bardzo orientacyjnymi szacunkami.

W wielu gminach wskazywano, że **podstawową grupę korzystającą z transportu zbiorowego stanowią uczniowie szkół ponadpodstawowych oraz osoby dojeżdżające do pracy**, ale również te informacje mają charakter opisowy, a nie liczbowy. Tylko nieliczne samorządy były w stanie przytoczyć szacunki (np. Borzęcin – ok. 200 pasażerów dziennie, łącznie z uczniami; Pleśna – ok. 300 osób miesięcznie) lub dane operatora (Wierzchosławice – ponad 15,5 tys. pasażerów od początku roku na tarnowskiej linii 100, kursującej również do gminy Wierzchosławice; Sułkowice – 2700–3600 pasażerów miesięcznie na całej linii A53).

Gminy podkreślały, że próbowały pozyskać dane od podmiotów zewnętrznych. W kilku przypadkach samorządy kierowały zapytania o potoki pasażerskie do urzędu marszałkowskiego, jednak najczęściej nie otrzymywały odpowiedzi. Tylko pojedyncze jednostki samorządu deklarowały, że uzyskały dane na temat liczby pasażerów dla swojej linii.

W efekcie gminy funkcjonują w warunkach bardzo ograniczonej wiedzy o rzeczywistym popycie, co utrudnia planowanie lokalnej polityki transportowej, ocenę efektywności kursów czy przygotowanie kompletnych wniosków o dofinansowanie. Ten brak danych jest problemem systemowym – obejmuje zarówno kwestie liczby pasażerów, jak i szersze obszary: potrzeb transportowych, kierunków podróży czy preferencji mieszkańców. **Bez wprowadzenia jednolitego standardu gromadzenia i udostępniania informacji analiza popytu pozostaje fragmentaryczna i opiera się głównie na intuicjach oraz obserwacjach urzędników.**

5.2.8. OCZEKIWANIA W ZAKRESIE FUNKCJONOWANIA TRANSPORTU, W TYM MAŁOPOLSKICH LINII DOWOZOWYCH

Analiza IDI pokazuje, że **nie wszystkie samorządy posiadają wyraźnie ukształtowaną wizję rozwoju transportu zbiorowego na swoim terenie**. O ile część gmin potrafi jasno zidentyfikować potrzeby mieszkańców i formułować konkretne postulaty dotyczące zmian w ofercie przewozowej, o tyle w wielu przypadkach brak jest pogłębionej diagnozy, co skutkuje postawą zachowawczą lub brakiem jednoznacznych oczekiwań wobec dalszego rozwoju systemu. Jednocześnie należy podkreślić, że większość samorządów, biorących udział w badaniu, nie prowadzi systematycznych badań preferencji transportowych mieszkańców ani analiz popytu na transport zbiorowy. Diagnozy i oczekiwania opierają się zatem głównie na własnych obserwacjach oraz zgłoszeniach – bądź ich braku – kierowanych przez mieszkańców. **W związku z powyższym oczekiwania zgłaszane przez samorządy należy interpretować jako wstępne wskazania obszarów wymagających dalszej analizy, a nie jako jednoznaczne przesłanki do bezpośrednich decyzji organizacyjnych.**

Często powtarzającym się oczekiwaniem było **zwiększenie liczby kursów** zwłaszcza:

- w godzinach porannych (dojazdy do pracy i szkół);
- w godzinach popołudniowych (powroty);
- w weekendy, które w wielu gminach pozostają luką w ofercie transportowej.

Tego typu postulat pojawił się przede wszystkim w gminie Borzęcin, Ciężkowice, Gręboszów, Pleśna, Rzepiennik Strzyżewski, Tokarnia czy Koszyce, w których to właśnie mieszkańcy pracujący oraz młodzież szkolna stanowią dominującą grupę użytkowników transportu. W zakresie braku połączeń weekendowych w tych gminach (np. Rzepiennik Strzyżewski, Tokarnia, Koszyce), stanowiącego istotną barierę mobilności, pojawiały się konkretne propozycje, np. niedzielnych popołudniowych kursów ze względu na młodzież wracająca do internatów i akademików (połączenie z Tokarni do Krakowa).

W części gmin zwracano uwagę, że obecny system jest wystarczający w zakresie podstawowych godzin, jednak pojawiają się oczekiwania dotyczące pojedynczych kursów wieczornych. Przykładem jest gmina Sułkowice, w której mieszkańcy zgłaszali potrzebę, by linia A53 kursowała również w późnych godzinach wieczornych, w tym w weekendy, ze względu na powroty mieszkańców z Krakowa po wydarzeniach kulturalnych.

Wśród wypowiedzi pojawił się również wątek niedostosowania godzin kursowania do potrzeb osób pracujących na drugą zmianę. Wskazano, że oferta transportowa koncentruje się głównie na szczycie porannym oraz popołudniowym, podczas gdy część osób pracujących ze względu na zmianowy charakter pracy potrzebuje kursów w innych godzinach.

W niektórych gminach proponowano **także uruchomienie nowych linii lub wydłużenie istniejących tras**, szczególnie w celu:

- skomunikowania peryferyjnych miejscowości;
- zapewnienia dojazdu do miast powiatowych i regionalnych;
- obsługi miejscowości dotąd pozbawionych transportu zbiorowego.

Poniższa tabela prezentuje relacje transportowe wskazane przez przedstawicieli gmin jako kierunki, na których obecnie występuje niedobór lub brak połączeń. Zestawienie obejmuje zarówno trasy łączące gminy z większymi ośrodkami miejskimi (m.in. Kraków, Nowy Sącz), jak i relacje obsługujące bardzo małe miejscowości, często pozbawione regularnego transportu zbiorowego. Jedną z propozycji (lp. 10) dotyczy połączenia wykraczającego poza granice województwa małopolskiego – do Mielca w województwie podkarpackim – co może wskazywać na potrzebę uwzględnienia dojazdów międzyregionalnych w planowaniu siatki połączeń, szczególnie w gminach blisko granicy województwa.

Tabela 13. Propozycje nowych tras MLD lub wydłużenia istniejących linii MLD

Lp.	Proponowana trasa
1.	Iwkowa – Dobrociesz – Laskowa – Nowy Sącz
2.	Iwkowa – Dobrociesz – Łososina – Nowy Sącz
3.	Iwkowa – Brzesko
4.	Bolesław – Kraków
5.	Wytrzyszczka – Będziszyna – Czchów – Jurków – Biskupice Melsztyńskie – Domosławice – Zakliczyn – Tarnów
6.	Gręboszów – Kraków
7.	Mędrzechów – Wola Mędrzechowska – Dąbrowa Tarnowska
8.	Mędrzechów – Wola Mędrzechowska – Szczucin – Dąbrowa Tarnowska
9.	Ragogoszcz – Smyków – Lisia Góra
10.	Szczucin – Mielec
11.	Ciężkowice – Staszkówka – Turza – Gorlice
12.	Gromnik – Brzozowa – Zakliczyn – Tarnów
13.	Polichy – Gromnik – Brzozowa – Zakliczyn – Tarnów
14.	Lubcza – Zalasowa – Ryglice – Tuchów
15.	Lubcza – Kowalowa – Ryglice – Tuchów
16.	Olszyny – Rzepiennik Strzyżewski – Gorlice
17.	Gorlice – Szerzyny – Kraków
18.	Wojnicz – Kraków
19.	Gromnik – Brzozowa – Zakliczyn – Wojnicz – Tarnów
20.	Wytrzyszczka – Czchów – Zakliczyn – Wojnicz – Tarnów
21.	Łukowica – Limanowa
22.	Bodganówka – Skomielna Czarna – Tokarnia – Krzczonów – Myślenice
23.	Więciórka – Tokarnia – Krzczonów – Myślenice
24.	Sułkowice – Jawornik – Rudnik – Kraków
25.	Koszyce – Kraków

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie indywidualnych wywiadów pogłębionych.

Jednocześnie w gminach takich jak Gnojnik, Dąbrowa Tarnowska, Olesno wskazywano brak potrzeby uruchamiania dodatkowych linii przy obecnym popycie.

W gminie wiejskiej Tarnów bardzo mocno wybrzmiał postulat **lepszego integracji taryfowo-biletowej**. Wskazano, iż bardzo dobrym pomysłem z perspektywy pasażerów byłoby wprowadzanie biletu zintegrowanego obowiązującego w ramach MLD oraz komunikacji miejskiej w mieście Tarnów.

Bardzo często zgłaszano potrzebę **bezpośrednich połączeń do dużych ośrodków** (Kraków, Tarnów, Nowy Sącz), co ma szczególne znaczenie dla młodzieży i osób korzystających z usług społecznych i zdrowotnych.

W części gmin pojawiały się postulaty dotyczące:

- **zniżek lub tańszych biletów**, szczególnie dla seniorów czy uczniów;
- wprowadzenia **biletów za symboliczną opłatą** na wzór miasta Tarnowa (na podstawie wywiadu z przedstawicielem gminy Lisia Góra: „Na przykład w gminie Miasta Tarnowa, którą mamy po sąsiedzku, są takie bardzo tanie, albo darmowe bilety dla kategorii wiekowych. Czyli osoby, jeśli dobrze pamiętam po 70. roku życia na terenie gminy Miasta Tarnowa jeżdżą za darmo. I mieszkańcy też sugerowali, żebyśmy wprowadzili coś podobnego. Ewentualnie uruchomili bilety za złotówkę, które pozwolą dojechać do – Tarnowa właśnie. Jeżeli ktoś dotąd płaci 8, to płaciłby na przykład 2 zł”;
- **zapewnienia oferty korzystniejszej niż przewoźnicy komercyjni** (szczególnie tam, gdzie gminy obawiają się konieczności dopłat lub ryzyka likwidacji połączeń prywatnych, np. Radłów).

6. ANALIZA ROZKŁADÓW JAZDY POD KĄTEM REGULARNOŚCI I SYNCHRONIZACJI



6. ANALIZA ROZKŁADÓW JAZDY POD KĄTEM REGULARNOŚCI I SYNCHRONIZACJI

6.1. KRAKÓW - SKAWINA

Na odcinku Kraków – Skawina dominuje ruch regionalno–aglomeracyjny. Koleje Małopolskie realizują 38 kursów w obu kierunkach, a Polregio – 35 kursów, tworząc razem gęstą siatkę połączeń. Pociągi PKP Intercity pojawiają się sporadycznie (5 razy na dobę w obu kierunkach łącznie) obsługując dłuższe podróże. Na stacji Skawina pociągi dalekobieżne nie zatrzymują się.

Tabela 14. Liczba pociągów na odcinku Kraków–Skawina

Przewoźnik	Liczba pociągów w obu kierunkach łącznie	odstęp pomiędzy pociągami	
		min	max
Polregio	35	00:13:00	01:32:30
KMŁ	38	00:32:00	02:16:00
PKP IC	5	02:00:00	06:10:00

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Pomimo gęstej siatki, oferowane na tym odcinku połączenia regionalne/ aglomeracyjne nie utrzymują regularnego taktu. Odstępy pomiędzy pociągami nie są równomierne, dla pociągów Polregio wahają się od 13 minut do 1 godziny 32 minut, a dla kursów Kolei Małopolskich od 32 minut do 2 godzin i 16 minut.

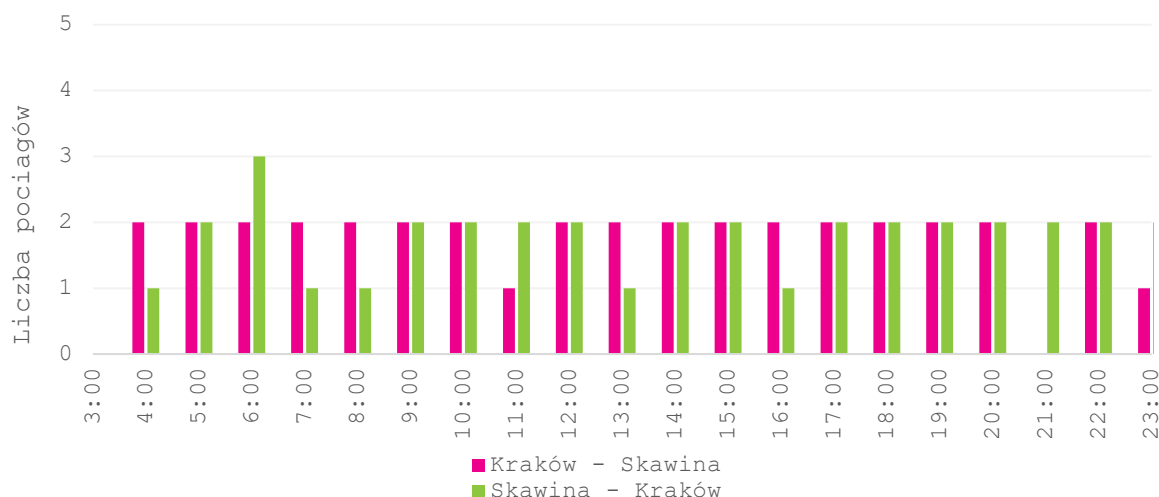
Analizując rozkład dostępnych połączeń w dobie, można zauważyć, że liczba kursów w poszczególnych godzinach jest stosunkowo równomierna w ciągu dnia – w większości godzin kursują po dwa pociągi w każdym kierunku. Wyjątek stanowi godzina 6:00, gdzie w kierunku Skawina – Kraków odnotowano trzy połączenia. Należy jednak podkreślić, że jeden z tych kursów rozpoczyna się o 6:55, co oznacza, że faktycznie większość jego trasy przypada na kolejną godzinę (7:00). W związku z tym wykres może sugerować większe natężenie w godzinie 6:00, choć realny rozkład ruchu pasażerskiego jest bardziej rozłożony w czasie. W pozostałych godzinach różnice są minimalne, co wskazuje na stabilny rozkład kursów bez wyraźnych szczytów komunikacyjnych.

W analizowanym rozkładzie dobowym na odcinku Kraków – Skawina zauważalne są niewielkie różnice w liczbie kursów pomiędzy kierunkami w poniższych godzinach:

- godzina 4:00 – w kierunku Kraków – Skawina kursują 2 pociągi, natomiast w kierunku Skawina – Kraków tylko 1;
- godzina 8:00 – 2 pociągi z Krakowa do Skawiny, 1 w przeciwnym kierunku;
- godzina 11:00 – 2 pociągi Skawina – Kraków, 1 w kierunku Kraków – Skawina;
- godzina 16:00 – 2 pociągi z Krakowa do Skawiny, 1 w przeciwnym kierunku;

- godzina 23:00 – 1 pociąg w relacji Kraków – Skawina, 2 pociągi w przeciwnym kierunku.

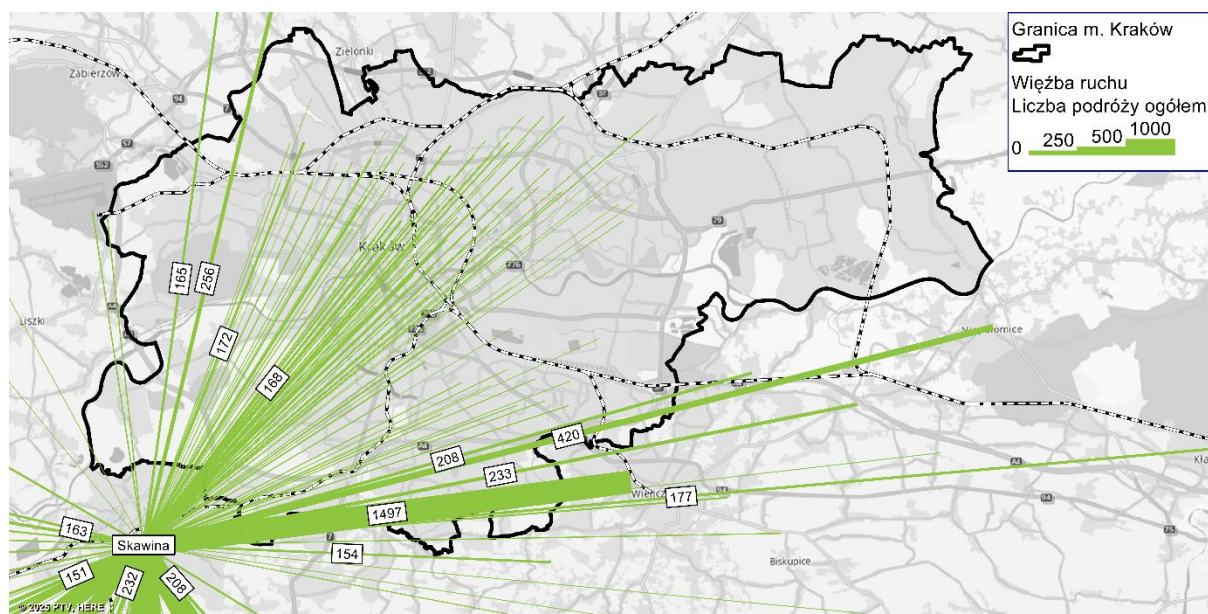
Wykres 48. Rozkład dobowy pociągów o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym na odcinku Kraków – Skawina



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Na podstawie dostępnych modeli ruchu oceniono istniejący popyt na podróże. Na poniższym rysunku przedstawiono graficzne odzwierciedlenie liczby i kierunków podróży rejonów komunikacyjnych składający się na potencjalny popyt dla ruchu kolejowego na odcinku Kraków – Skawina. Więźba ruchu wskazuje na silne powiązanie Skawiny z Krakowem (9765 podróży w obu kierunkach łącznie), Wieliczką i Niepołomicami.

Rysunek 13. Więźba ruchu dla odcinka Kraków - Skawina

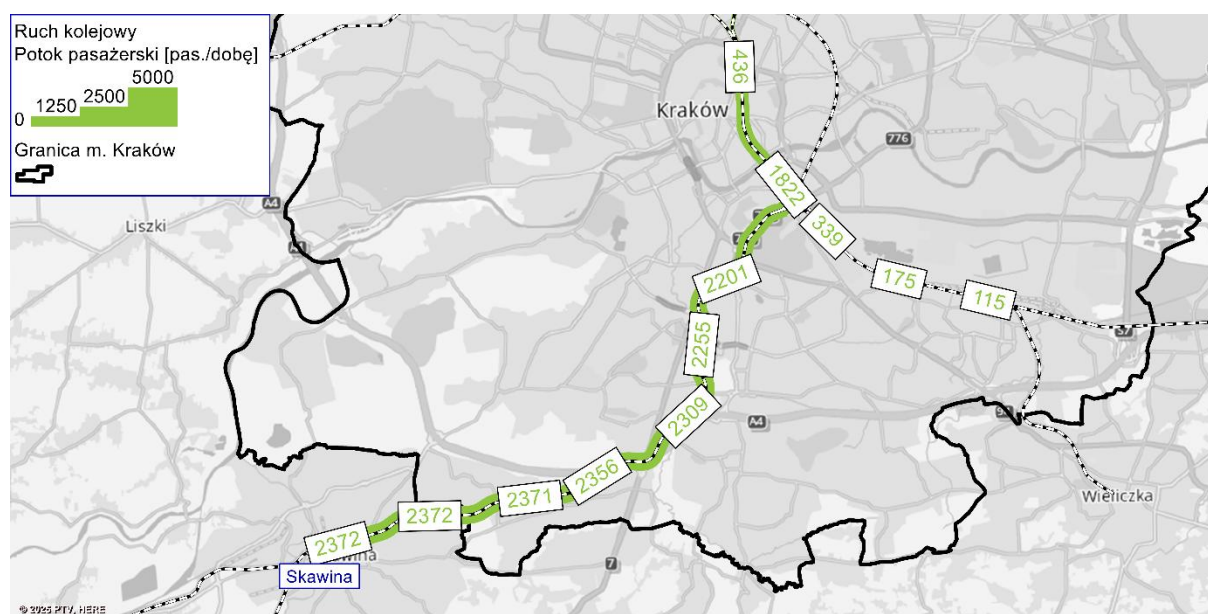


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie modelu ruchu.

Poniższy rysunek ilustruje liczbę podróży w ramach analizowanej węzły realizowanych transportem kolejowym. Wartości potoków pasażerskich w ciągu doby na poszczególnych odcinkach sieci kolejowej odzwierciedlają wartości średniej dobowej liczby pasażerów dla dnia roboczego obejmujące przejazdy w obu kierunkach łącznie w roku 2022 (zgodnie z modelem ruchu przygotowanym w ramach RPT Województwa Małopolskiego).

Choć kolej jest intensywnie wykorzystywana, wciąż istnieje potencjał do przejęcia dodatkowych pasażerów z innych środków transportu poprzez poprawę oferty przewozowej. Rekomenduje się w szczególności wzmocnienie oferty przewozowej w godzinach szczytu, aby lepiej odpowiadać na potrzeby pasażerów i zwiększyć atrakcyjność kolei względem transportu drogowego.

Rysunek 14. Potoki ruchu pasażerskiego kolejowego na odcinku Kraków – Skawina



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie modelu ruchu.

6.2. SKAWINA – OŚWIĘCIM

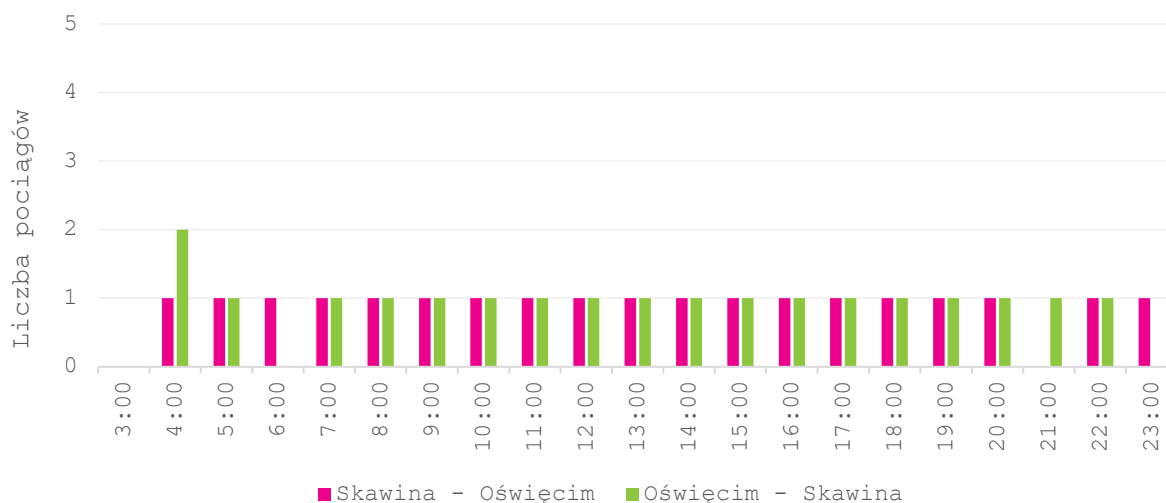
Na odcinku Skawina – Oświęcim dominującym operatorem jest Polregio, które zapewnia 38 połączeń łącznie w obu kierunkach w ciągu doby. Zakres odstępów między pociągami Polregio wynosi od 41 minut (min) do 1 godziny 21 minut (max), co oznacza częstotliwość zbliżoną do godzinnej, jednak bez regularnego taktu.

Tabela 15. Liczba pociągów na odcinku Skawina - Oświęcim

Przewoźnik	Liczba pociągów w obu kierunkach łącznie	odstęp pomiędzy pociągami	
		min	max
Polregio	38	00:41:00	01:21:00
PKP IC	1	1 pociąg w dobie	

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Wykres 49. Rozkład dobowy pociągów o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym na odcinku Skawina - Oświęcim



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Między 4:00 a 23:00 w większości godzin kursuje po jednym pociągu w każdym kierunku, co odzwierciedla niemal godzinny takt i równomierną ofertę przewozową. Wyjątek stanowi godzina 5:00, kiedy w kierunku Oświęcim – Skawina odnotowano dwa kursy, wskazujące na lekkie zagęszczenie poranne. Brak wyraźnych szczytów komunikacyjnych w późniejszych godzinach.

Rysunek 15. Więźba ruchu dla odcinka Skawina – Oświęcim



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie modelu ruchu.

Analiza więźby ruchu dla odcinka Kraków – Oświęcim wskazuje na umiarkowaną liczbę podróży. Najsilniejsze powiązania występują między Oświęcimiem a Krakowem, mniejsza liczba podróży występuje z miejscowości położonych bliżej Krakowa, takich jak: Zator, Brzeszcze czy Libiąż.

Zgodnie z poniższym rozkładem potoków ruchu kolejowego dla analizowanej więzby ruchu, podróże w relacji Kraków – Oświęcim częściej realizowane są nie linią kolejową nr 94, a liniami nr 93 oraz 133, gdzie oferta kolejowa jest zdecydowanie bardziej rozbudowana. Na uwagę zasługuje również fakt większych potoków pasażerskich na odcinku Zator – Kraków, co świadczy o silnym powiązaniu funkcjonalnym tego obszaru z Krakowem oraz o znaczącym potencjale dojazdowym.

Umiarkowany popyt na podróże, konkurencyjność linii kolejowej nr 93 i linii kolejowej nr 133 oraz dość równomierne rozłożenie oferty przewozowej w dobie nie wskazuje na konieczność rozbudowy oferty na tym odcinku. Wskazane byłoby jedynie jej uporządkowanie do równego taktu.

Rysunek 16. Potoki ruchu pasażerskiego kolejowego na odcinku Skawina – Oświęcim



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie modelu ruchu.

6.3. SKAWINA – KALWARIA ZEBRZYDOWSKA - LANCKORONA

Analiza oferty przewozowej na odcinku Skawina – Kalwaria Zebrzydzka – Lanckorona wskazuje na dominującą rolę przewoźnika Polregio, który realizuje 35 połączeń w obu kierunkach łącznie. Odstępy między kursami wahają się od 14 minut do 2 godzin i 16 minut, co oznacza średni takt zbliżony do godzinnego, z okresowymi zagęszczeniami w porach szczytu oraz sporadycznymi dłuższymi przerwami. PKP Intercity obsługuje 12 połączeń na dobę, przy odstępach od 2 godzin do 4 godzin i 27 minut, co potwierdza jego rolę jako przewoźnika dalekobieżnego, uzupełniającego ofertę regionalną.

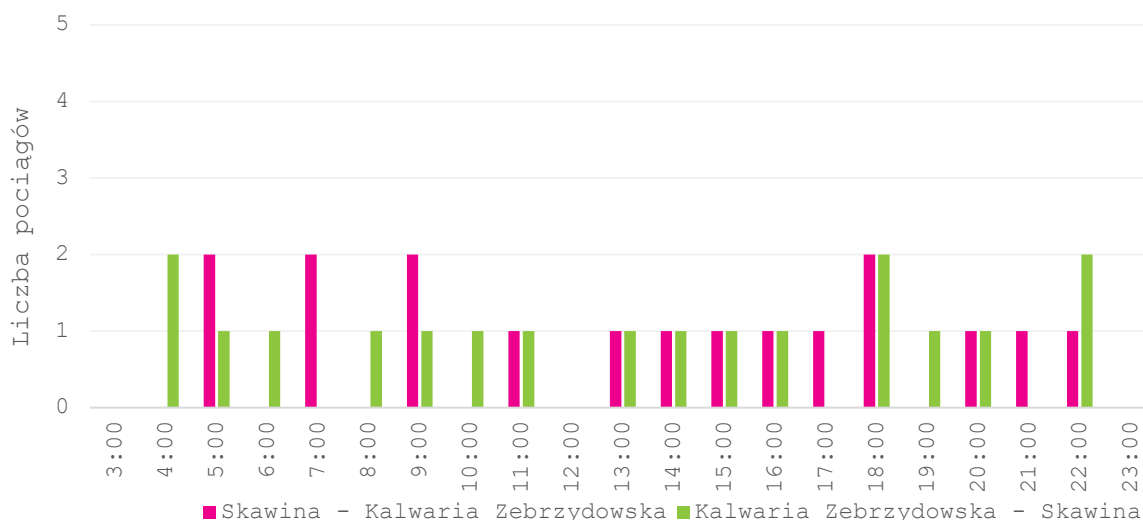
Tabela 16. Liczba pociągów na odcinku Skawina – Kalwaria Zebrzydzka - Lanckorona

Przewoźnik	Liczba pociągów w obu kierunkach łącznie	odstęp pomiędzy pociągami	
		min	max

Polregio	35	00:14:00	02:16:00
PKP IC	12	02:00:00	04:27:00

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Wykres 50. Rozkład dobowy pociągów o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym na odcinku Skawina – Kalwaria Zebrzydowska



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Rozkład dobowy kursów pokazuje, że pociągi kursują nierównomiernie a oferta przewozowa nie jest symetryczna. W kierunku Skawiny w godzinach porannych (5:00 – 9:00) widoczne jest zagęszczenie połączeń – 2 kursy w godzinie, co drugą godzinę. Kolejne zagęszczenie występuje między godziną 18:00 a 20:00. A w przeciwnym kierunku 2 pociągi kursują w przedziałach 4:00 – 5:00, 18:00 – 19:00 oraz 22:00 – 23:00. Nie w każdej godzinie występują połączenia w obu kierunkach.

Poniższy rysunek przedstawia więźbę ruchu, obrazującą przestrzenny układ kierunków oraz skalę natężenia podróży pomiędzy rejonami komunikacyjnymi wzdłuż korytarza Skawina – Kalwaria Zebrzydowska. Analiza wskazuje na wyraźną dominację powiązań ze Skawiną.

Rysunek 17. Więźba ruchu dla odcinka Skawina – Kalwaria Zebrzydowska – Lanckorona



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie modelu ruchu.

Potoki ruchu pasażerskiego na analizowanym odcinku są umiarkowane i maleją wraz ze wzrostem odległości od Krakowa. W porównaniu do liczby podróży wynikającej z więźby ruchu, wykorzystanie transportu kolejowego jest dość niskie, szczególnie na odcinku Kalwaria Zebrzydowska – Radziszów. Ze względu na fakt, iż liczba oferowanych kursów na tym odcinku jest relatywnie wysoka, można wnioskować, że problemem nie jest częstotliwość połączeń, lecz ich niedostosowanie do rzeczywistych potrzeb pasażerów. W celu zwiększenia atrakcyjności oferty przewozowej, sugeruje się wprowadzić regularny takt kursów.

Rysunek 18. Potoki ruchu pasażerskiego kolejowego na odcinku Skawina – Kalwaria Zebrzydowska



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie modelu ruchu.

6.4. KALWARIA ZEBRZYDOWSKA - LANCKORONA – KĘTY

Na analizowanym odcinku głównym operatorem jest Polregio, które realizuje 20 połączeń w obu kierunkach łącznie w ciągu doby. Odstępy między kursami wahają się od 1 godziny 34 minut do 3 godzin 14 minut, co oznacza brak stałego taktu i umiarkowaną częstotliwość – średnio jeden pociąg co około 2 godziny. PKP Intercity obsługuje 2 połączenia na dobę (po jednym w każdym kierunku), co zapewnia minimalną łączność dalekobieżną, bez wpływu na regularność ruchu regionalnego.

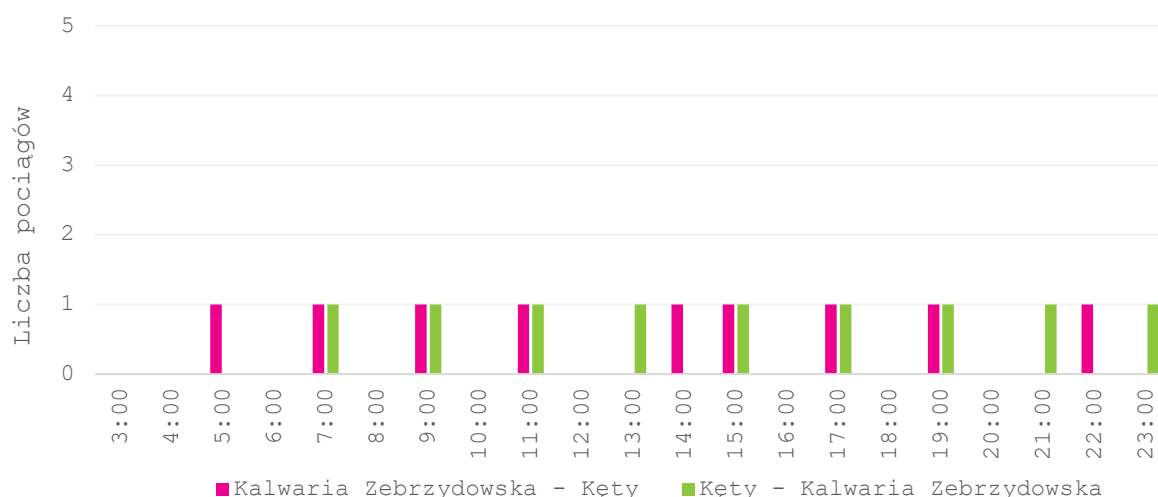
Tabela 17. Liczba pociągów w dobie na odcinku Kalwaria Zebrzydowska - Lanckorona – Kęty

Przewoźnik	Liczba pociągów w obu kierunkach łącznie	odstęp pomiędzy pociągami	
		min	max
Polregio	20	01:34:00	03:14:00
PKP IC	2	Po 1 pociągu w każdym kierunku	

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

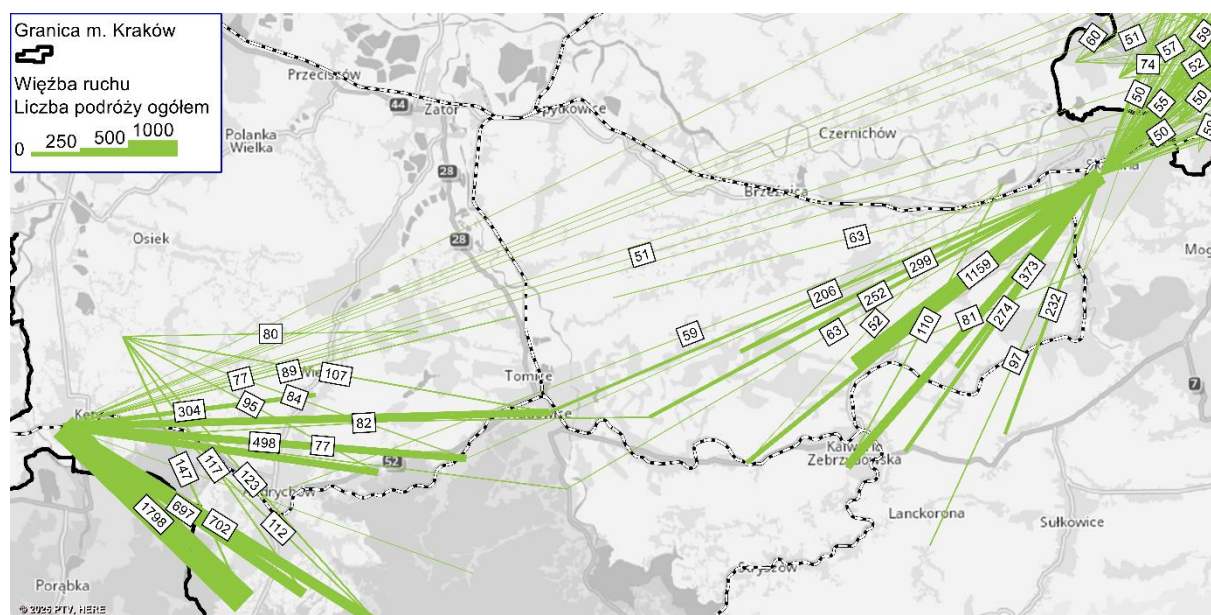
Rozkład dobowy pociągów o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym jest nierównomierny i asymetryczny, z dość długimi przerwami między kursami. W większości godzin występuje po jednym pociągu w jednym kierunku, a w niektórych godzinach brak kursów. Nie ma wyraźnych szczytów przewozowych.

Wykres 51. Rozkład dobowy pociągów o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym na odcinku Kalwaria Zebrzydowska – Lanckorona - Kęty



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

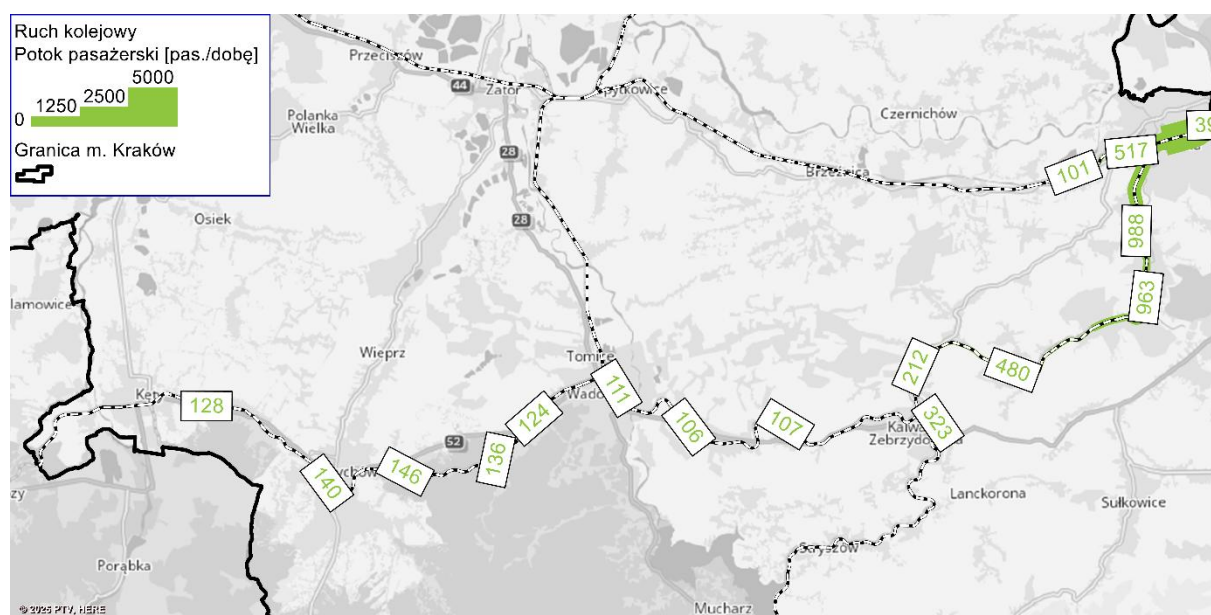
Rysunek 19. Więźba ruchu dla odcinka Kalwaria Zebrzydowska – Lanckorona – Kęty



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie modelu ruchu.

Zgodnie z analizą więzby ruchu, miejscowości położone wzdłuż korytarza Kalwaria – Kęty wykazują wyraźne ciśnienie zarówno w kierunku Krakowa oraz Skawiny, jak i w stronę Kęt, co potwierdza znaczenie tego odcinka w obsłudze ruchu regionalnego. Jednak analiza potoków pasażerskich wskazuje na ich niskie wartości, szczególnie w relacjach lokalnych, co sugeruje niedostosowanie obecnej oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb podróżnych. Rekomenduje się uporządkowanie oferty przewozowej poprzez wprowadzenie równomiernego taktu oraz zagęszczenie liczby kursów w godzinach szczytów przewozowych.

Rysunek 20. Potoki ruchu pasażerskiego kolejowego na odcinku Kalwaria Zebrzydowska –Lanckorona - Kęty



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie modelu ruchu.

6.5. KALWARIA ZEBRZYDOWSKA - LANCKORONA – SUCHA BESKIDZKA

Na analizowanym odcinku głównym operatorem jest Polregio, które realizuje 18 połączeń w obu kierunkach łącznie w ciągu doby. Odstępy między kursami wahają się od 54 minut do 3 godzin i 24 minut, co oznacza brak stałego taktu i umiarkowaną częstotliwość. PKP Intercity obsługuje 12 połączeń na dobę, przy odstępach od 2 godzin do 4 godzin i 27 minut.

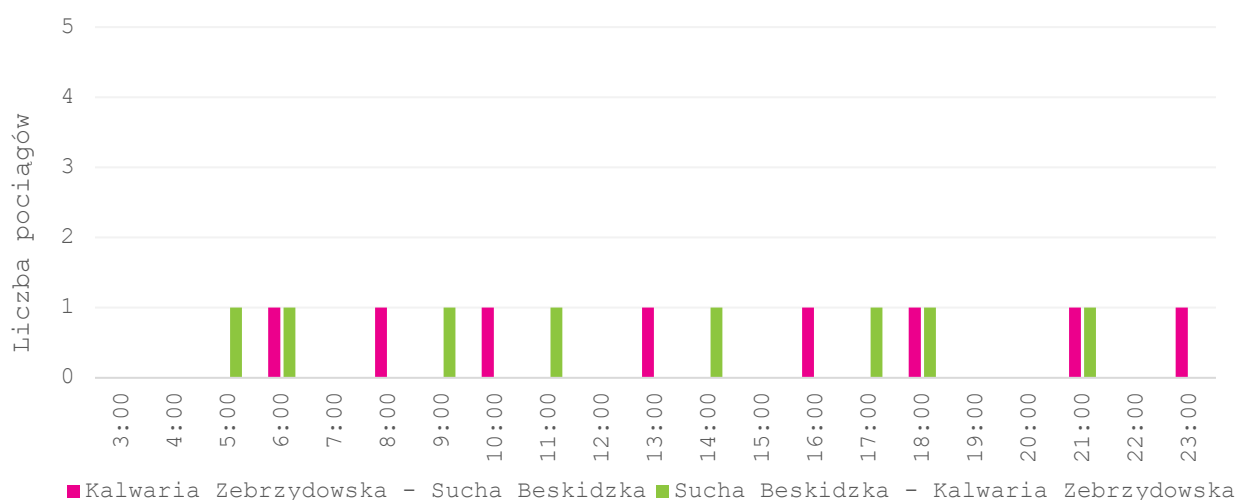
Tabela 18. Liczba pociągów w dobie na odcinku Kalwaria Zebrzydowska – Lanckorona – Sucha Beskidzka

Przewoźnik	Liczba pociągów w obu kierunkach łącznie	odstęp pomiędzy pociągami	
		min	max
Polregio	18	00:54:00	03:24:00
PKP IC	12	02:00:00	04:27:00

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Podobnie jak w przypadku poprzedniego odcinka, rozkład dobowy na analizowanym odcinku jest nierównomierny i asymetryczny, z długimi przerwami między kursami. W większości godzin kursuje tylko jeden pociąg w jednym kierunku, a w niektórych godzinach brak jest połączeń. Nie występują wyraźne szczyty przewozowe, co potwierdza rozproszony charakter oferty i brak stałego taktu.

Wykres 52. Rozkład dobowy pociągów o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym na odcinku Kalwaria Zebrzydowska – Lanckorona – Sucha Beskidzka



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Rysunek 21. Więźba ruchu dla odcinka Kalwaria Zebrzydowska – Lanckorona – Sucha Beskidzka

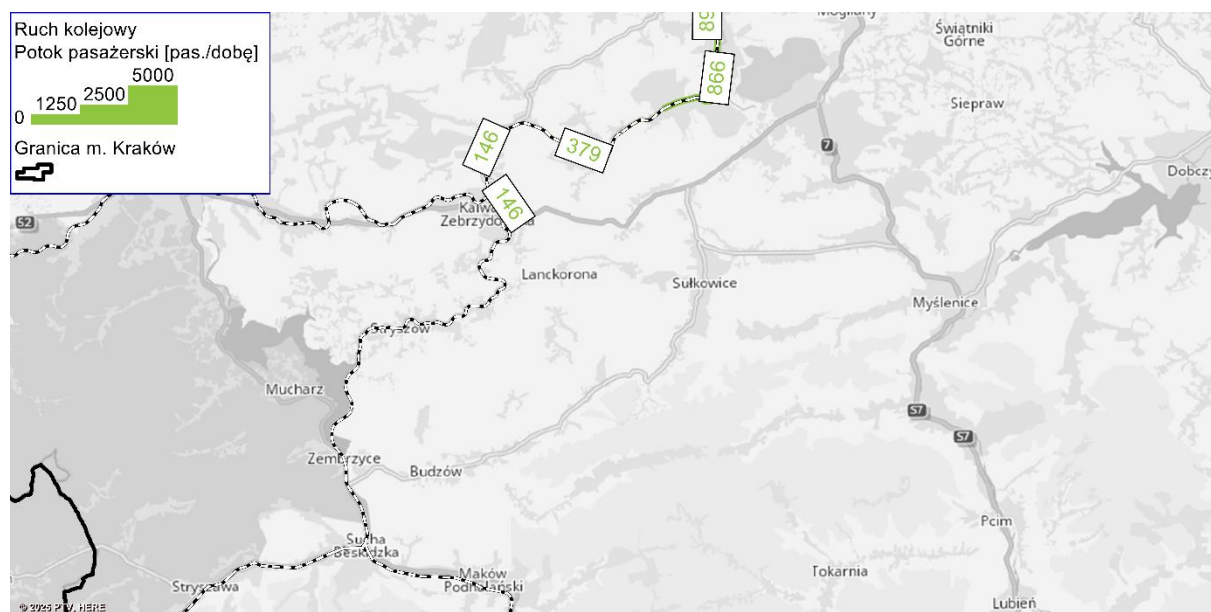


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie modelu ruchu.

Analiza więźby ruchu na odcinku Kalwaria – Sucha Beskidzka wskazuje na bardzo ograniczoną liczbę podróży, co potwierdza marginalne znaczenie tego korytarza w strukturze popytu. Brak potoków pasażerskich w transporcie kolejowym świadczy o niskiej atrakcyjności

kolei w tym obszarze. Pomimo istnienia oferty przewozowej, jej nierównomierny charakter – brak regularnego taktu oraz niedostosowanie godzin kursów do potrzeb podróżnych – dodatkowo ogranicza wykorzystanie potencjału przewozowego.

Rysunek 22. Potoki ruchu pasażerskiego kolejowego na odcinku Kalwaria Zebrzydowska –Lanckorona – Sucha Beskidzka



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie modelu ruchu.

6.6. SUCHA BESKIDZKA – CHABÓWKA

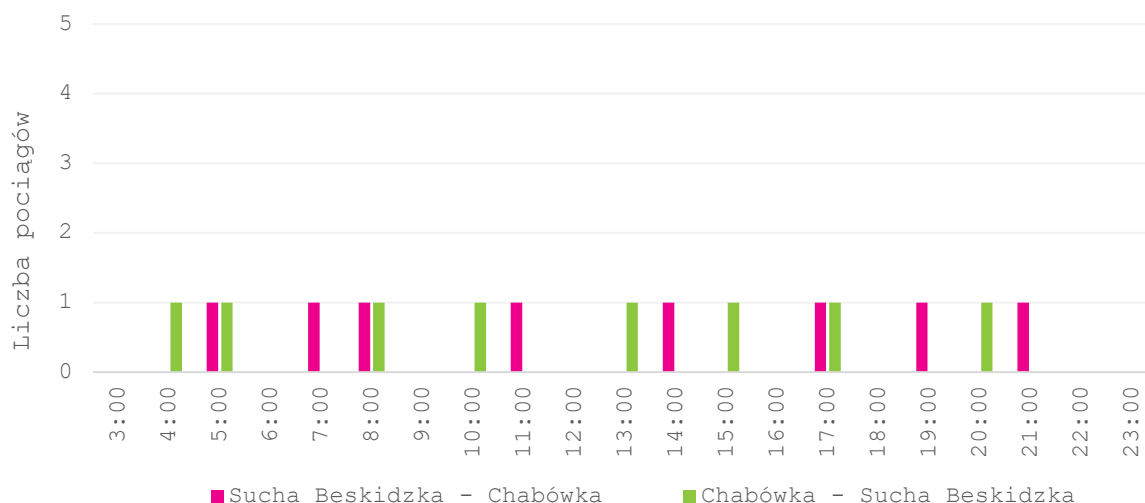
Na analizowanym odcinku Polregio realizuje 16 połączeń w obu kierunkach łącznie w ciągu doby. Odstępy między kursami wahają się od 51 minut do 3 godzin i 17 minut, co oznacza brak stałego taktu i umiarkowaną częstotliwość. PKP Intercity obsługuje 12 połączeń na dobę, przy odstępach od 1 godziny 59 minut do 4 godzin i 23 minut.

Tabela 19. Liczba pociągów w dobie na odcinku Sucha Beskidzka – Chabówka

Przewoźnik	Liczba pociągów w obu kierunkach łącznie	odstęp pomiędzy pociągami	
		min	max
Polregio	16	00:51:00	03:17:00
PKP IC	12	01:59:30	04:23:00

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

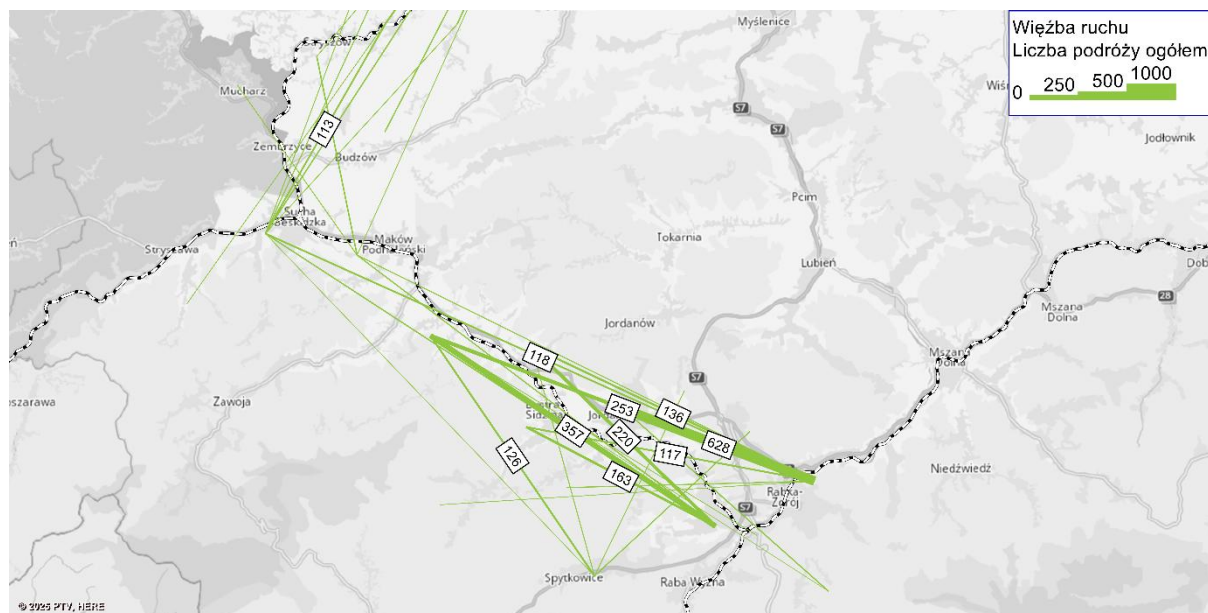
Wykres 53. Rozkład dobowy pociągów o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym na odcinku Sucha Beskidzka – Chabówka



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Rozkład dobowy pociągów na odcinku Sucha Beskidzka – Chabówka jest nieregularny, z wyraźnymi przerwami między kursami i brakiem stałego taktu. W większości godzin kursuje tylko jeden pociąg w jednym kierunku, a w niektórych przedziałach czasowych nie ma żadnych połączeń. Średnio występuje jeden pociąg co około 2 godziny, z krótszymi odstępami w porze szczytu porannego.

Rysunek 23. Więźba ruchu dla odcinka Sucha Beskidzka – Chabówka

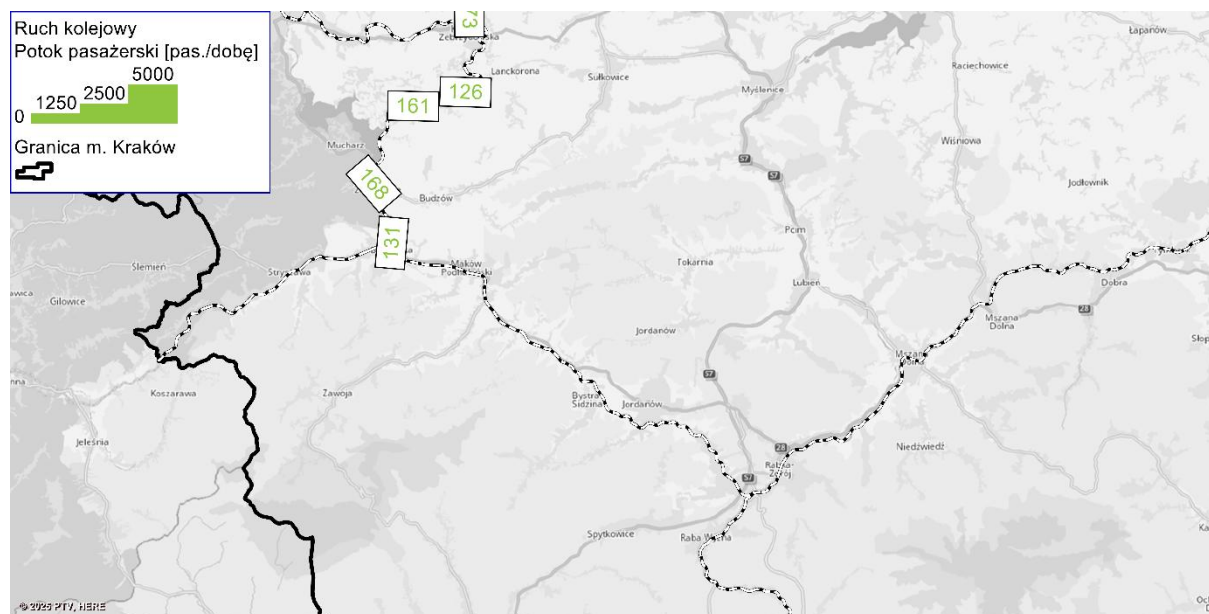


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie modelu ruchu.

Analiza więźby ruchu wskazuje na silne ciśnienie miejscowości położonych wśród korytarza w kierunku Chabówki i Rabki Zdroju, co potwierdza istotny potencjał podróży w tym obszarze. Pomimo tego kolej nie jest wykorzystywana jako środek transportu. Brak potoków

pasażerskich w transporcie kolejowym, przy istniejącym popycie w relacjach lokalnych, sugeruje niedostosowanie rozkładu jazdy i parametrów oferty do oczekiwań podróżnych.

Rysunek 24. Potoki ruchu pasażerskiego kolejowego na odcinku Sucha Beskidzka – Chabówka



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie modelu ruchu.

6.7. CHABÓWKA – ZAKOPANE

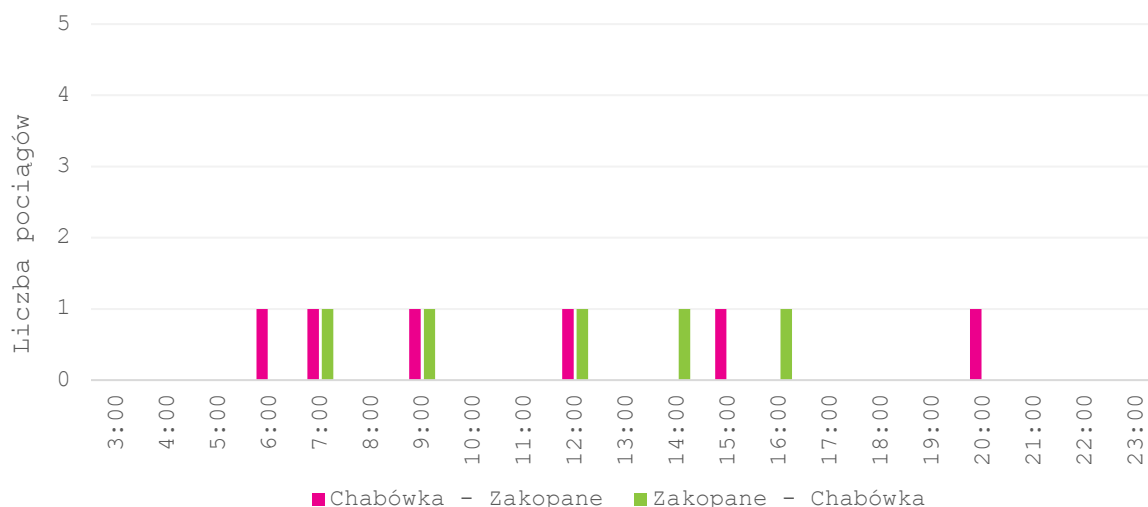
Na analizowanym odcinku przeważa ruch dalekobieżny, PKP Intercity realizuje 18 połączeń w obu kierunkach łącznie w ciągu doby. Odstępy między kursami wahają się od 29 minut do 2 godzin i 54 minut, co wskazuje na stosunkowo częstą obsługę w porównaniu z innymi odcinkami, choć bez stałego taktu. Polregio oferuje 11 połączeń w obu kierunkach, przy odstępach od 1 godziny 24 minut do 4 godzin i 49 minut, co oznacza bardzo nieregularny rozkład i długie przerwy między kursami. Oferta regionalna jest więc ograniczona.

Tabela 20. Liczba pociągów w dobie na odcinku Chabówka – Zakopane

Przewoźnik	Liczba pociągów w obu kierunkach łącznie	odstęp pomiędzy pociągami	
		min	max
Polregio	11	01:24:00	04:49:00
PKP IC	18	00:29:30	02:54:30

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

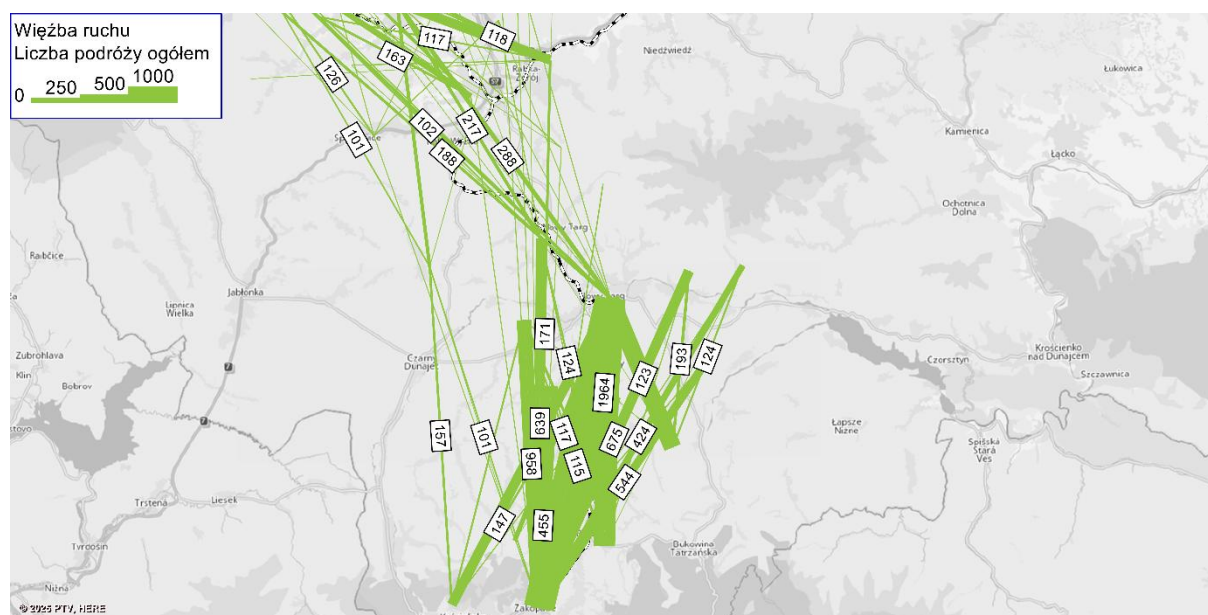
Wykres 54. Rozkład dobowy pociągów o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym na odcinku Chabówka - Zakopane



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Rozkład dobowy pociągów regionalnych na odcinku Chabówka – Zakopane jest wyraźnie rozproszony i nieregularny. W większości godzin pojawia się tylko jeden pociąg w jednym kierunku, a w niektórych godzinach brak jest jakichkolwiek połączeń. Nie występują typowe szczyty przewozowe związane z dojazdami do pracy czy szkoły. Na powyższym wykresie widoczne jest zagęszczenie połączeń w godzinach porannych, jednak jest ono pozorne – w rzeczywistości odstęp pomiędzy tymi kursami wynosi około 1,5 godziny.

Rysunek 25. Więźba ruchu dla odcinka Chabówka – Zakopane

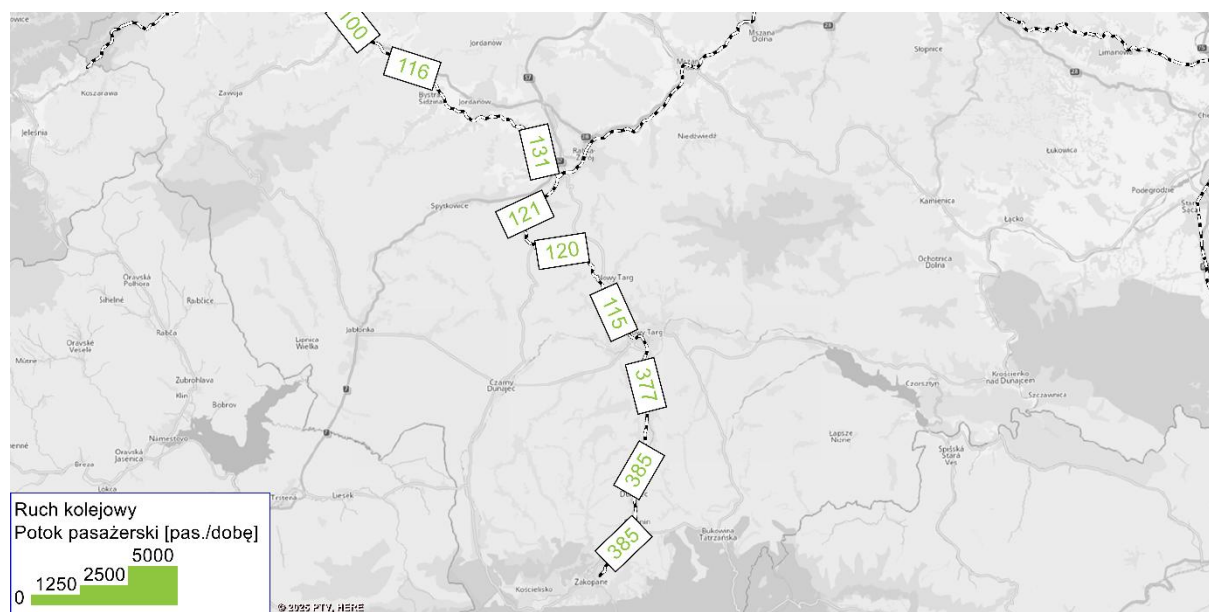


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie modelu ruchu.

Na odcinku Chabówka – Zakopane analiza więźby ruchu wskazuje na istotny wolumen podróży, z wyraźnym ukierunkowaniem miejscowości położonych wzdłuż korytarza w stronę Zakopanego. Powiązania w kierunku Krakowa również występują, lecz mają zdecydowanie

mniejszą skalę. Pomimo wysokiego potencjału popytu, potoki pasażerskie w transporcie kolejowym pozostają niskie, co jednoznacznie wskazuje na ograniczoną konkurencyjność i niedostateczną atrakcyjność obecnej oferty przewozowej. W celu poprawy sytuacji rekomenduje się zwiększenie częstotliwości kursów, szczególnie w szczycie popołudniowym.

Rysunek 26. Potoki ruchu pasażerskiego kolejowego na odcinku Chabówka – Zakopane



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie modelu ruchu.

6.8. KRAKÓW – TRZEBINIA

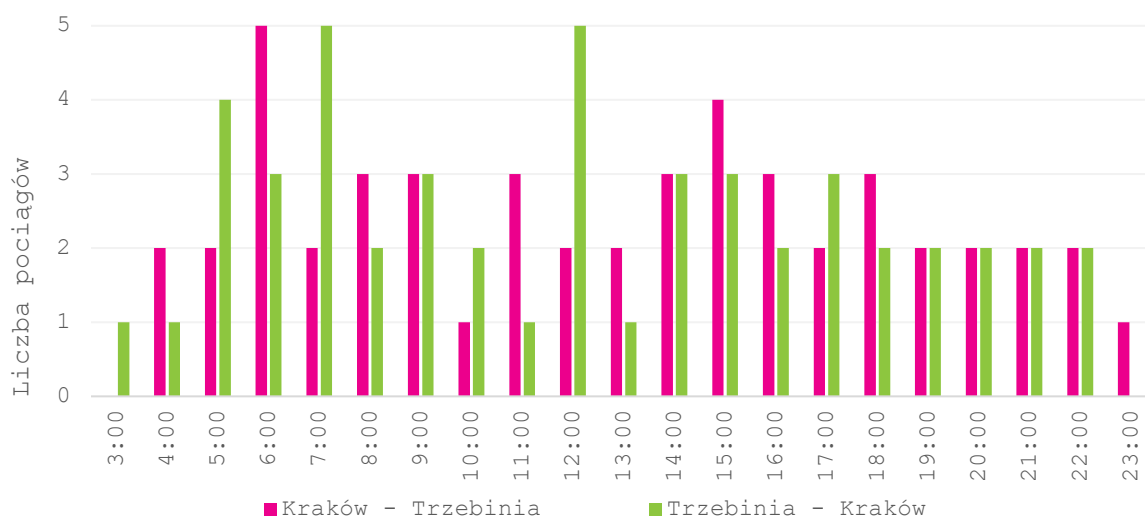
Odcinek Kraków – Trzebinia jest jednym z najlepiej obsługiwanych w analizowanej sieci. Polregio realizuje 56 połączeń w obu kierunkach łącznie, przy odstępach od 4 minut do 1 godziny 47 minut, co oznacza bardzo wysoką częstotliwość. Koleje Małopolskie oferują 28 połączeń, z odstępami od 19 minut do 2 godzin 56 minut a Koleje Śląskie zapewniają 14 połączeń, przy odstępach od 46 minut do 4 godzin 43 minut, co uzupełnia ofertę regionalną. PKP Intercity obsługuje 44 połączenia dalekobieżne, z odstępami od 4 minut do 2 godzin 36 minut, co dodatkowo zwiększa dostępność połączeń na tym odcinku.

Tabela 21. Liczba pociągów w dobie na odcinku Kraków – Trzebinia

Przewoźnik	Liczba pociągów w obu kierunkach łącznie	odstęp pomiędzy pociągami	
		min	max
Polregio	56	00:04:00	01:47:00
KMŁ	28	00:19:00	02:56:00
KŚ	14	00:46:00	04:43:00
PKP IC	44	00:04:00	02:36:00

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Wykres 55. Rozkład dobowy pociągów o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym na odcinku Kraków – Trzebinia



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Rozkład dobowy pociągów o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym jest intensywny i różnicowany z wyraźnymi szczytami przewozowymi:

- poranny szczyt (ok. 5:00–7:00) – do 5 pociągów w godzinie w obu kierunkach, co odpowiada dużemu zapotrzebowaniu na dojazdy do Krakowa;
- popołudniowy szczyt (ok. 14:00–18:00) – również zwiększona liczba kursów (3–4 pociągi w godzinie);
- w pozostałych godzinach utrzymuje się wysoka częstotliwość – zwykle 2–3 pociągi na godzinę w każdym kierunku, co zapewnia bardzo dobrą dostępność transportu.

Pomimo dużej częstotliwości kursów, brak jest równomiernego taktu – odstępy między pociągami są zmienne.

Na poniższych rysunkach przedstawiono więźbę ruchu oraz rozkład potoków pasażerskich w transporcie kolejowym dla analizowanego odcinka. Na odcinku Kraków – Trzebinia, analiza więźby ruchu wskazuje na wyraźneciążenie miejscowości w kierunku Krakowa. Potoki pasażerskie w transporcie kolejowym są wysokie, a liczba kursów znacząca, co świadczy o dużym wykorzystaniu kolei w tym obszarze. Pomimo rozbudowanej oferty przewozowej, jej struktura jest nierównomierna – brak regularnego taktu powoduje, że rozkład jazdy jest mniej przewidywalny i może ograniczać komfort planowania podróży.

Rysunek 27. Więźba ruchu dla odcinka Kraków – Trzebinia



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie modelu ruchu.

Rysunek 28. Potoki ruchu pasażerskiego kolejowego na odcinku Kraków – Trzebinia



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie modelu ruchu.

6.10. TRZEBINIA – OŚWIĘCIM

Na analizowanym odcinku dominuje przewoźnik Koleje Małopolskie, realizując 28 połączeń w ciągu doby (w obu kierunkach łącznie). Odstępy między pociągami wynoszą od 19 minut do ponad 5 godzin, co wskazuje na nieregularny rozkład z dużymi wahaniami częstotliwości. Polregio oferuje 16 połączeń, z odstępami od 12 minut do 5 godzin 56 minut, co potwierdza brak stałego taktu i długie przerwy między kursami. PKP Intercity obsługuje 10 połączeń dalekobieżnych, z odstępami od 1 godziny 50 minut do ponad 4,5 godziny.

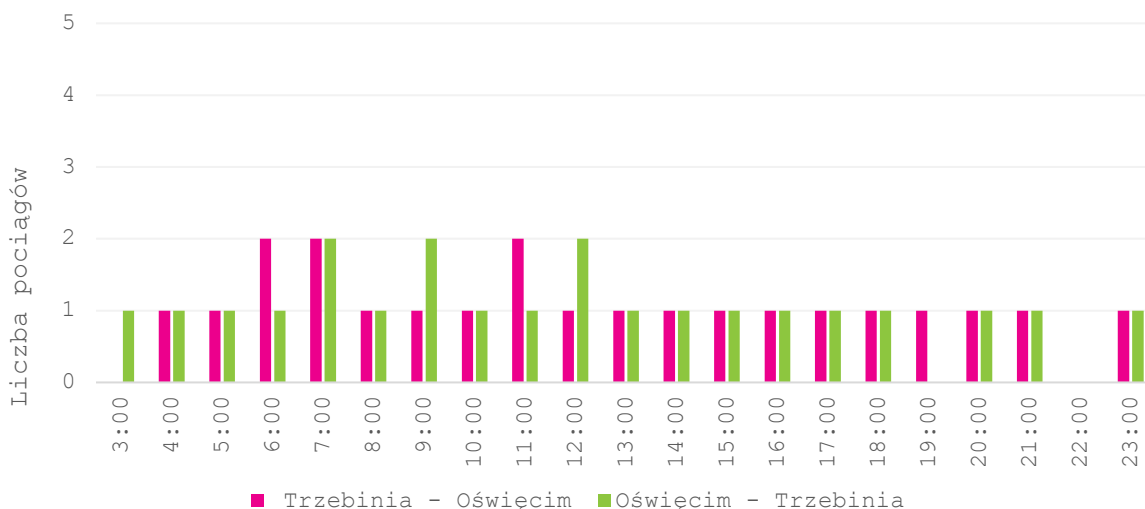
Tabela 22. Liczba pociągów w dobie na odcinku Trzebinia – Oświęcim

Przewoźnik	Liczba pociągów w obu kierunkach łącznie	odstęp pomiędzy pociągami	
		min	max
Polregio	16	00:12:00	05:56:00
KMŁ	28	00:19:00	02:56:00
PKP IC	10	01:50:00	04:35:00

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Pomimo dużej zmienności częstotliwości pociągów poszczególnych przewoźników, rozkład kursów w dobie jest dość równomierny. W większości godzin występuje po jednym pociągu w jednym kierunku, a w niektórych godzinach brak połączeń. W godzinach szczytu porannego (między 6:00 a 8:00) występuje zagęszczenie liczby połączeń.

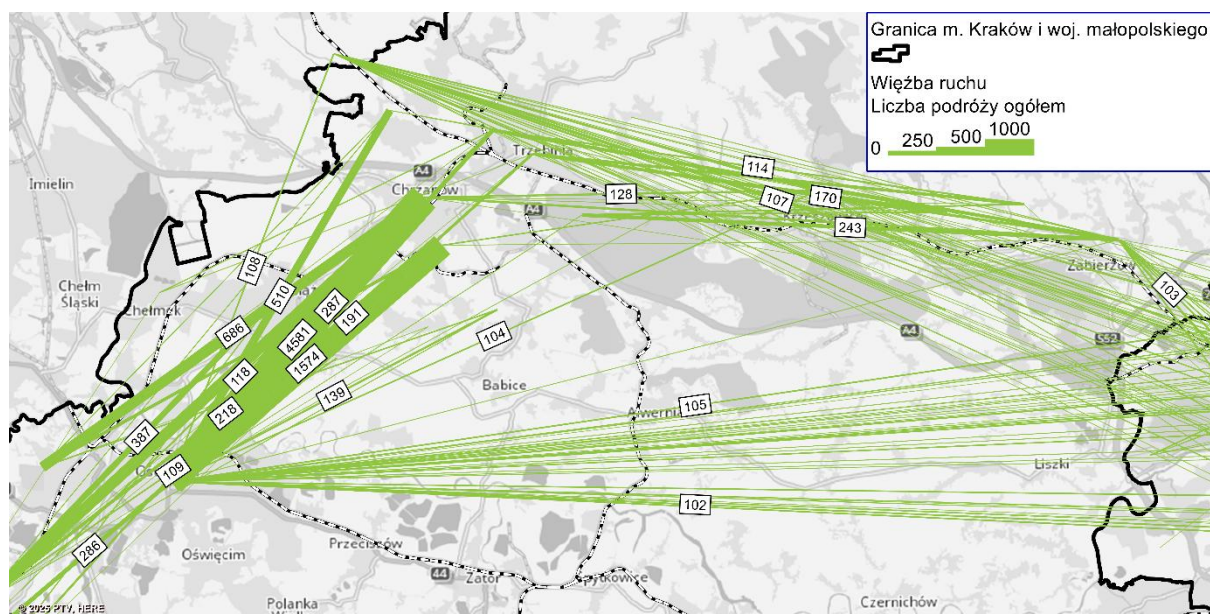
Wykres 56. Rozkład dobowy pociągów o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym na odcinku Trzebinia – Oświęcim



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

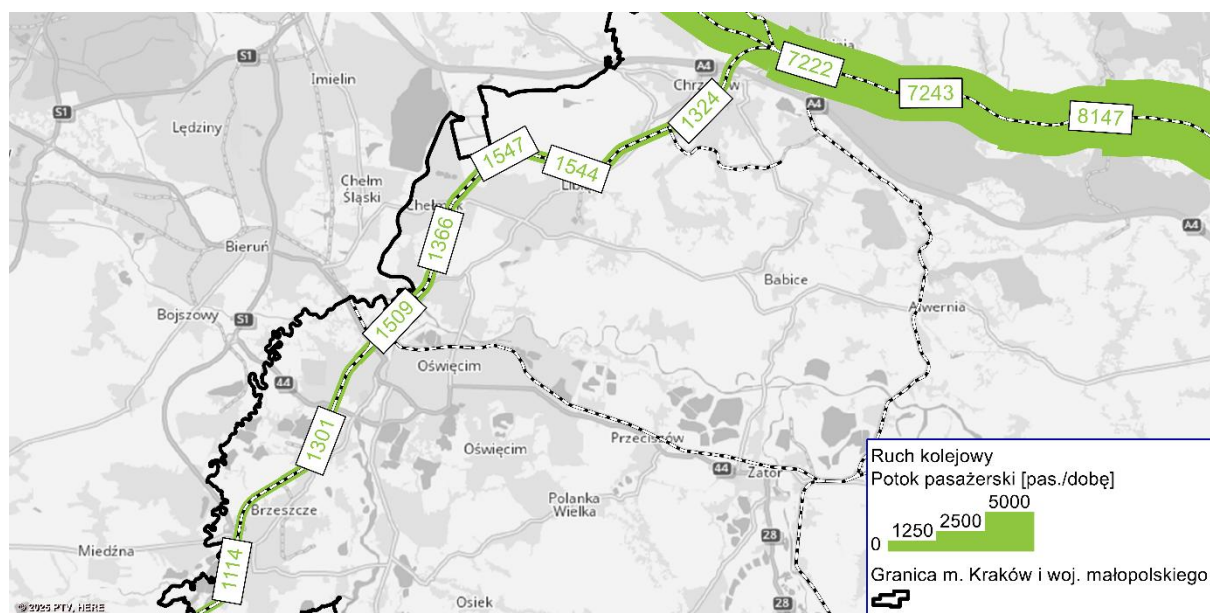
Na odcinku Trzebinia – Oświęcim analiza więzby ruchu wskazuje na duży popyt zarówno w kierunku Krakowa, jak i w relacji Chrzanów – Oświęcim. Oferta przewozowa charakteryzuje się stosunkowo wysoką częstotliwością kursów, jednak pomimo dużego potencjału popytu, wykorzystanie kolei jest umiarkowane, co sugeruje niedostosowanie rozkładu jazdy do oczekiwań podróżnych.

Rysunek 29. Więźba ruchu dla odcinka Trzebinia – Oświęcim



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie modelu ruchu.

Rysunek 30. Potoki ruchu pasażerskiego kolejowego na odcinku Trzebinia – Oświęcim



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie modelu ruchu.

6.11. KRAKÓW – TUNEL

Analizowany odcinek obsługuje 3 przewoźników: Polregio realizuje 18 połączeń w obu kierunkach, przy odstępach od 26 minut do 6 godzin i 4 minut, Koleje Małopolskie (KMŁ) oferują 20 połączeń, z odstępami od 21 minut do 4 godzin, PKP Intercity, które obsługuje 43 połączenia dalekobieżne.

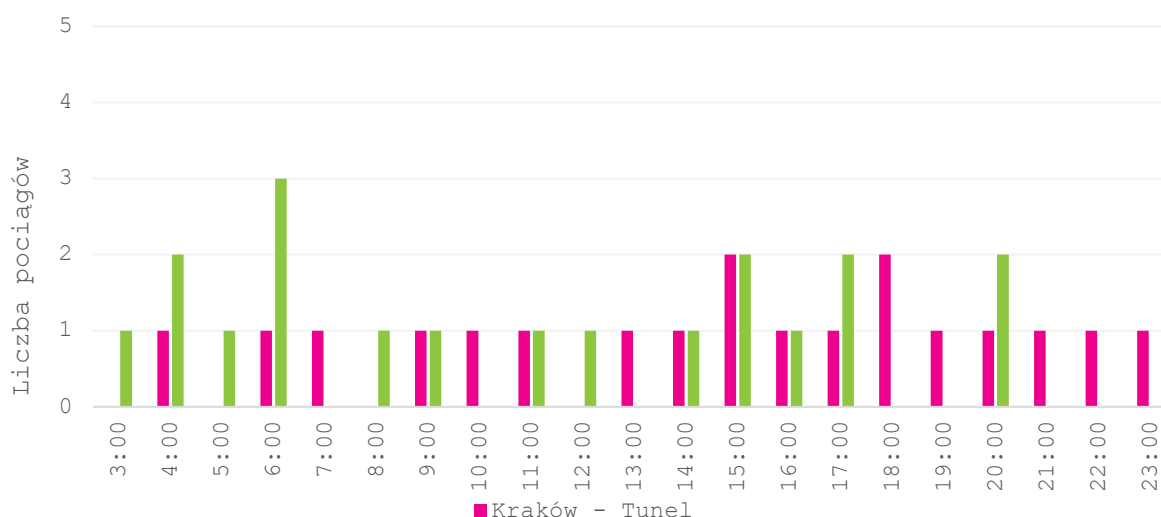
Tabela 23. Liczba pociągów w dobie na odcinku Kraków – Tunel

Przewoźnik	Liczba pociągów w obu kierunkach łącznie	odstęp pomiędzy pociągami	
		min	max
Polregio	18	00:26:00	06:04:00
KMŁ	20	00:21:00	04:00:00
PKP IC	43	00:05:00	01:56:00

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Rozkład dobowy oferty regionalnej/aglomeracyjnej jest nierównomierny, choć cechuje się pewną logiką. W pierwszej części doby (do ok. godz. 13:00) dostępnych jest więcej połączeń w kierunku Krakowa, w drugiej części doby – w odwrotnym kierunku, co wskazuje na aglomeracyjny charakter obsługiwanego tam ruchu (i dojazdy do pracy/szkoły). W większości godzin występuje po jednym pociągu w jednym lub obu kierunkach, ale widoczne są niewielkie zagęszczenia w godzinach szczytu porannego (do 2-3 pociągów) i popołudniowego (do 2 pociągów).

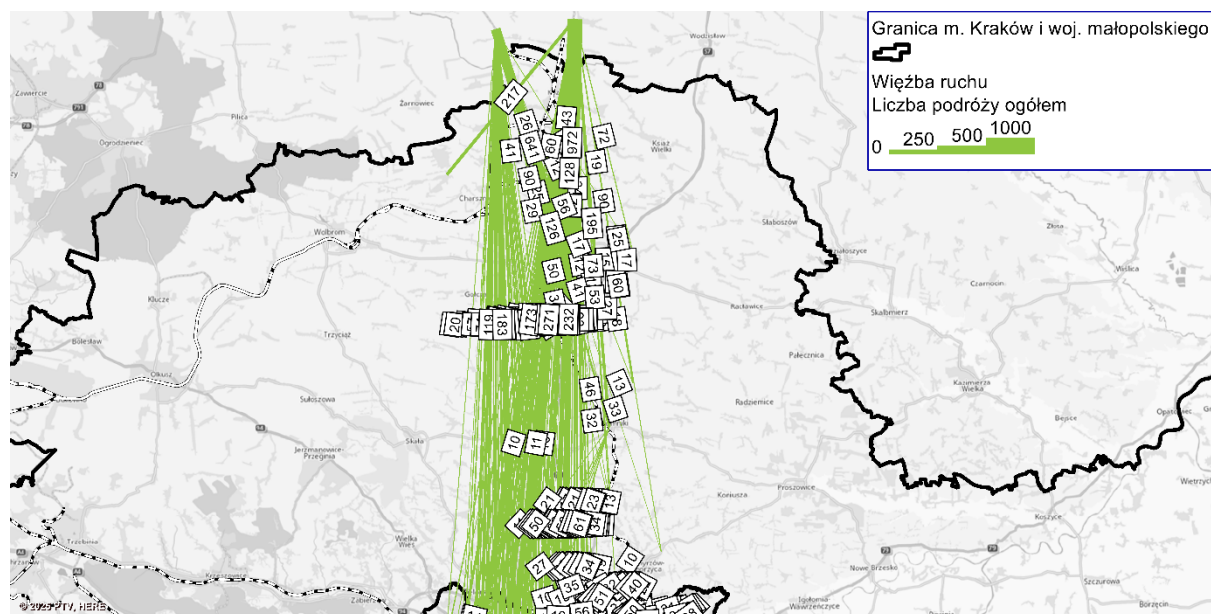
Wykres 57. Rozkład dobowy pociągów o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym na odcinku Kraków – Tunel



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

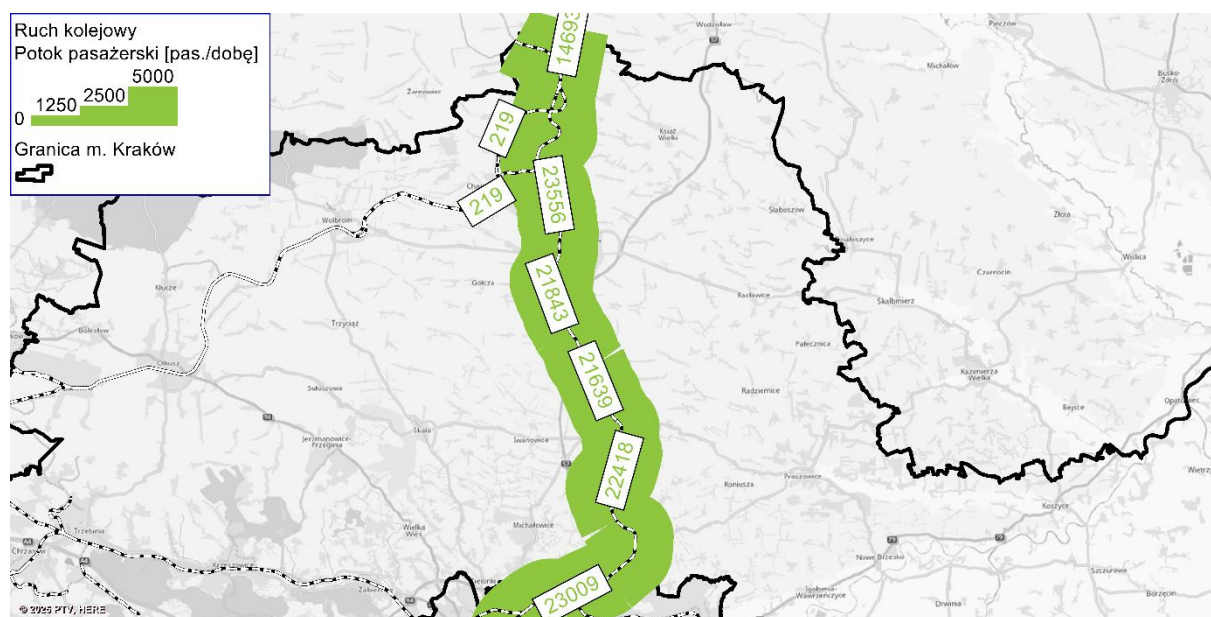
Odcinek Kraków – Tunel charakteryzuje się bardzo wysokim natężeniem podróży, co wynika z jego strategicznej roli jako głównego szlaku kolejowego w kierunku Warszawy i północnej Polski. Analiza więzby ruchu potwierdza dominujący udział tego korytarza w obsłudze zarówno ruchu dalekobieżnego, jak i regionalnego. Pomimo znaczącej liczby połączeń, w tym rozbudowanej oferty dalekobieżnej, struktura kursów regionalnych pozostaje nieuporządkowana – brak regularnego taktu oraz niewystarczające wzmocnienie w godzinach szczytu ograniczają efektywność obsługi popytu i komfort planowania podróży.

Rysunek 31. Wieżba ruchu dla odcinka Kraków – Tunel



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie modelu ruchu.

Rysunek 32. Potoki ruchu pasażerskiego kolejowego na odcinku Kraków – Tunel



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie modelu ruchu.

6.12. KRAKÓW – TARNÓW

Odcinek Kraków – Tarnów charakteryzuje się dość wysoką intensywnością przewozów kolejowych. Koleje Małopolskie (KMŁ) realizują 37 połączeń w obu kierunkach, przy odstępach od 7 minut do 2 godzin 51 minut. Polregio oferuje 18 połączeń, z odstępami od 11 minut do 5 godzin 6 minut. Z kolei PKP Intercity obsługuje 50 połączeń dalekobieżnych, przy odstępach od 4 minut do 1 godziny 29 minut.

Tabela 24. Liczba pociągów w dobie na odcinku Kraków – Tarnów

Przewoźnik	Liczba pociągów w obu kierunkach łącznie	odstęp pomiędzy pociągami	
		min	max
Polregio	18	00:11:00	05:06:00
KMŁ	37	00:07:00	02:51:00
PKP IC	50	00:04:00	01:29:00

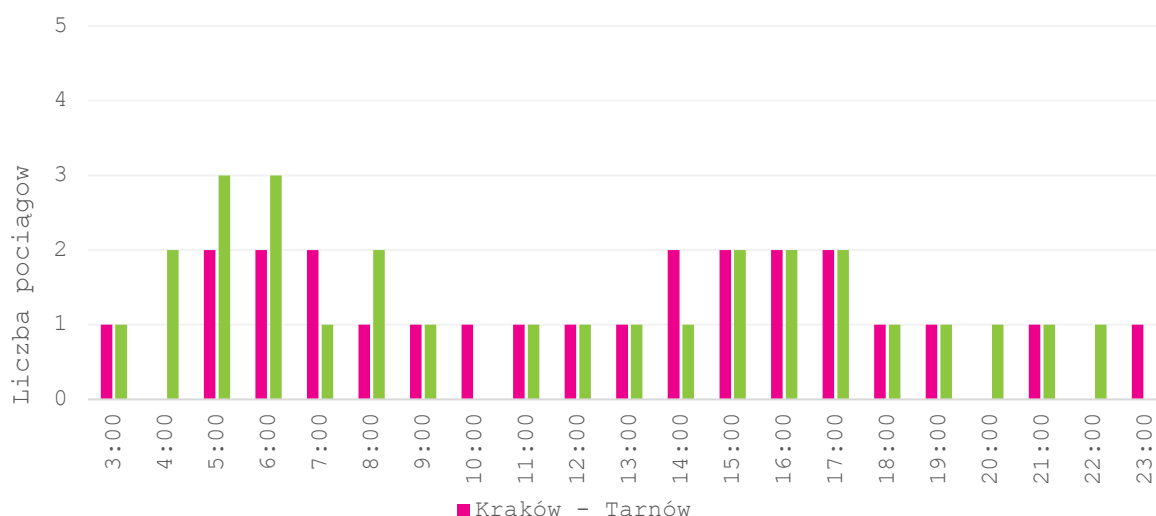
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Rozkład dobowy pociągów o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym jest intensywny i dość równomierny, z wyraźnymi szczytami przewozowymi:

- poranny szczyt (ok. 5:00–7:00) – od 2 do 3 pociągów w godzinie w kierunku Krakowa i do 2 pociągów w kierunku Tarnowa;
- popołudniowy szczyt (ok. 14:00–17:00) – również zwiększona liczba kursów (2 pociągi w godzinie).

W pozostałych godzinach utrzymuje się umiarkowana częstotliwość – zwykle 1–2 pociągi na godzinę w każdym kierunku. Pomimo dużej liczby kursów w skali doby, brak jest równomiernego taktu, a odstępy między pociągami są zmienne.

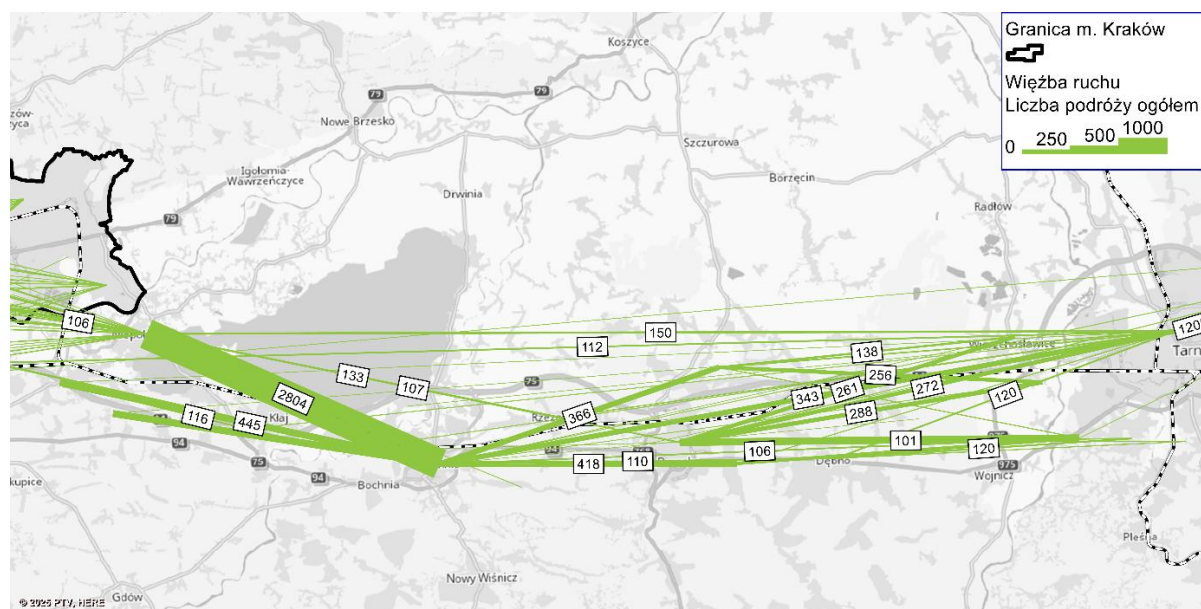
Wykres 58. Rozkład dobowy pociągów o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym na odcinku Kraków – Tarnów



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Odcinek Kraków – Tarnów charakteryzuje się wysoką intensywnością przewozów kolejowych, z dominującym udziałem połączeń dalekobieżnych, co wynika z jego znaczenia w obsłudze ruchu na głównym szlaku w kierunku wschodniej Polski. Analiza więźby ruchu wskazuje na zróżnicowane kierunki ciążenia: w relacjach od Wieliczki do Bochni dominuje popyt w kierunku Krakowa, natomiast od Bochni do Tarnowa przeważają podróże do Tarnowa. Wykorzystanie kolei na tym odcinku jest stosunkowo wysokie.

Rysunek 33. Więźba ruchu dla odcinka Kraków – Tarnów



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie modelu ruchu.

Rysunek 34. Potoki ruchu pasażerskiego kolejowego na odcinku Kraków – Tarnów



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie modelu ruchu.

6.13. TARNÓW – NOWY SĄCZ

Na analizowanym odcinku głównym operatorem jest Polregio, które realizuje 28 połączeń w obu kierunkach łącznie w ciągu doby. Odstępy między kursami wahają się od 51 minut do 4 godzin 44 minut. Koleje Małopolskie (KMŁ) oferują jedynie 2 połączenia na dobę (po jednym w każdym kierunku), co ma charakter marginalny. PKP Intercity obsługuje 10 połączeń dalekobieżnych, przy odstępach od 3 godzin 40 minut do 4 godzin 37 minut.

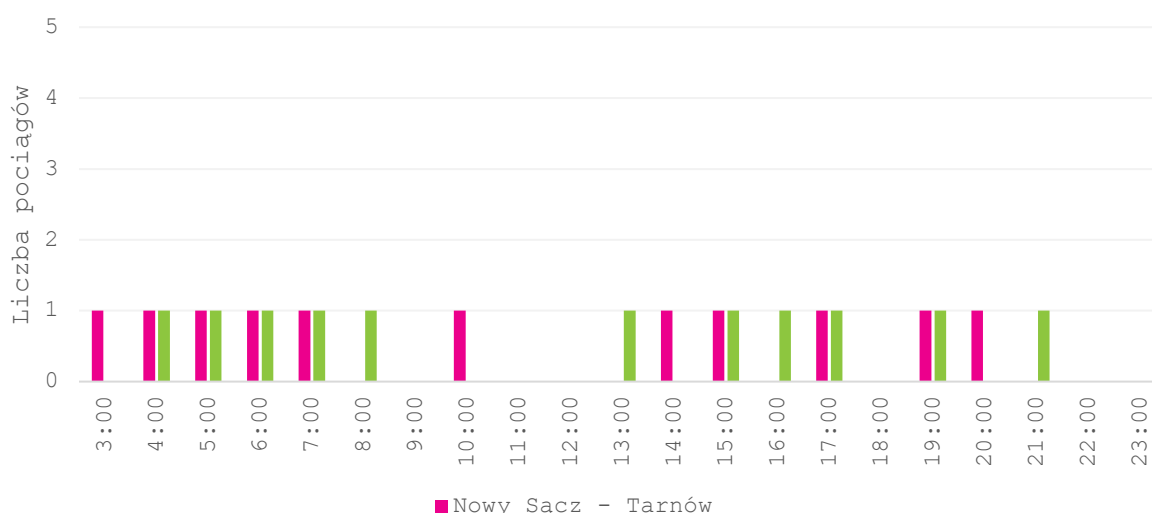
Tabela 25. Liczba pociągów na odcinku Tarnów – Nowy Sącz

Przewoźnik	Liczba pociągów w obu kierunkach łącznie	odstęp pomiędzy pociągami	
		min	max
Polregio	28	00:51:00	04:44:00
KMŁ	2	Po 1 pociągu w każdym kierunku	
PKP IC	10	03:40:00	04:37:00

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

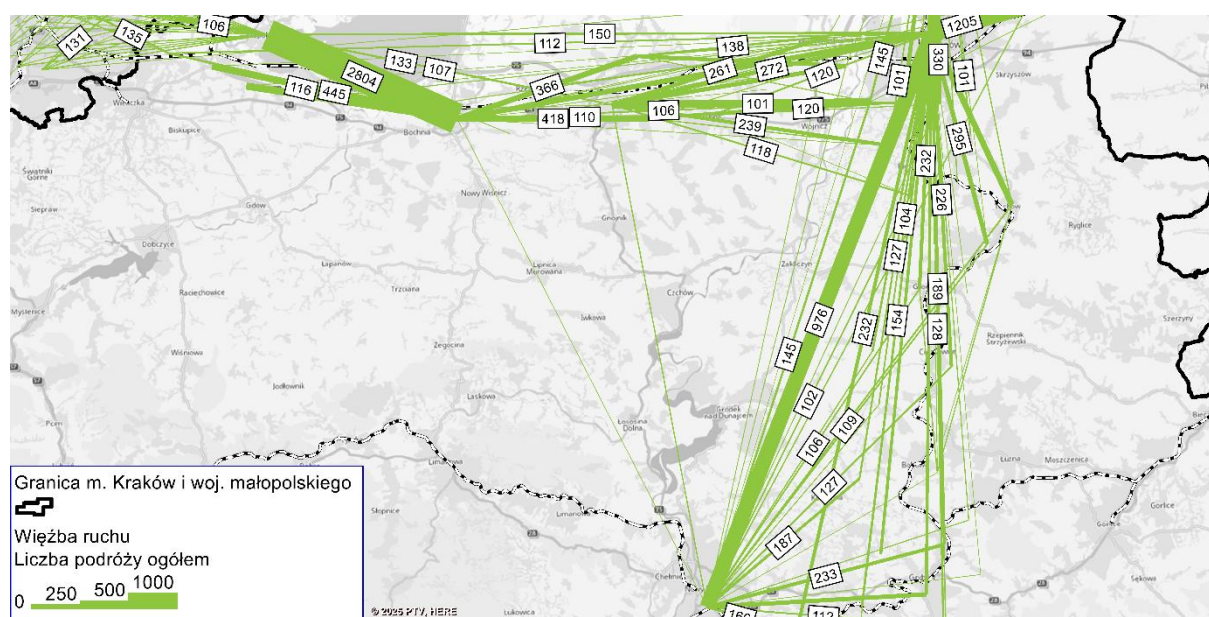
Odcinek Tarnów – Nowy Sącz charakteryzuje się umiarkowaną liczbą połączeń oraz nieregularnym rozkładem. Rozkład dobowy pociągów o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym jest nierównomierny i asymetryczny, z długimi przerwami między kursami. W większości godzin występuje po jednym pociągu w jednym kierunku, a w niektórych godzinach brak jest połączeń. Nie ma wyraźnych szczytów przewozowych.

Wykres 59. Rozkład dobowy pociągów o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym na odcinku Nowy Sącz – Tarnów



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

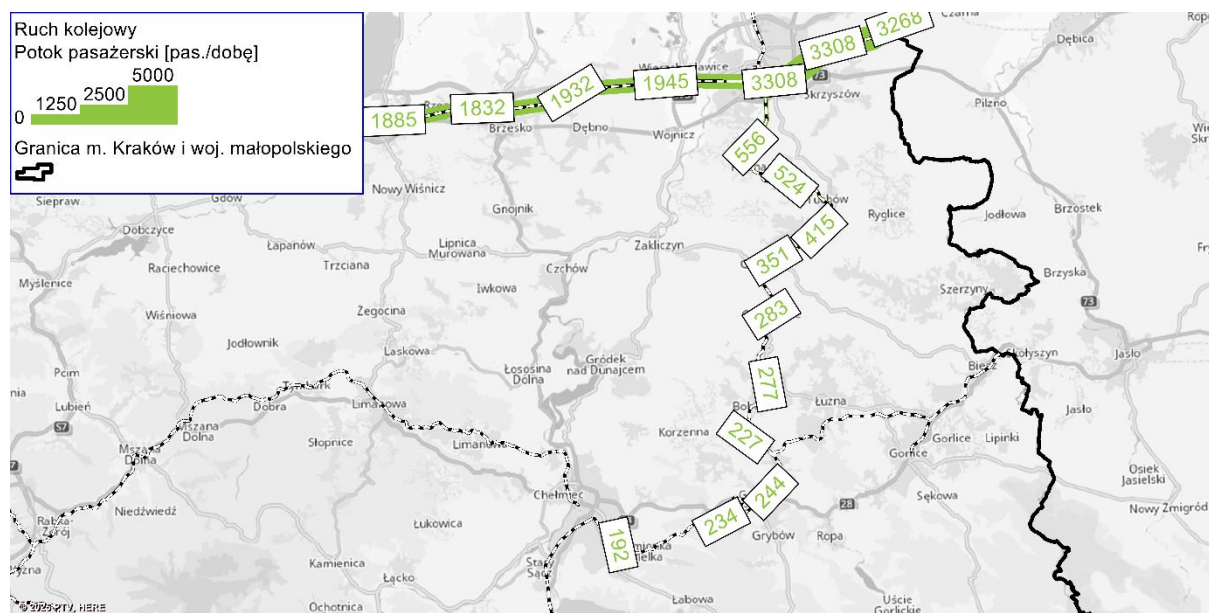
Rysunek 35. Więźba ruchu dla odcinka Tarnów – Nowy Sącz



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie modelu ruchu.

Analiza węży ruchu wskazuje na wyraźne ciążenie podróży w kierunku Tarnowa oraz znaczący popyt w relacji Tarnów – Nowy Sącz. Jednocześnie na odcinku Nowy Sącz – Tuchów wykorzystanie kolei jest niewielkie, co sugeruje niedostosowanie oferty do lokalnych potrzeb. Zaleca się poprawę regularności rozkładu jazdy poprzez wprowadzenie spójnego taktu kursów oraz wzmocnienie oferty w godzinach szczytu.

Rysunek 36. Potoki ruchu pasażerskiego kolejowego na odcinku Tarnów – Nowy Sącz



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie modelu ruchu.

6.14. NOWY SĄCZ – KRYNICA ZDRÓJ

Odcinek Nowy Sącz – Krynica-Zdrój charakteryzuje się bardzo niską częstotliwością kursów i dużymi odstępami między pociągami. Oferta Polregio jest ograniczona – oferuje 8 połączeń w obu kierunkach łącznie w ciągu doby. Odstępy między kursami wahają się od 1 godziny 9 minut do 7 godzin 50 minut. PKP Intercity obsługuje 6 połączeń dalekobieżnych, przy odstępach od 3 godzin 38 minut do 4 godzin 29 minut.

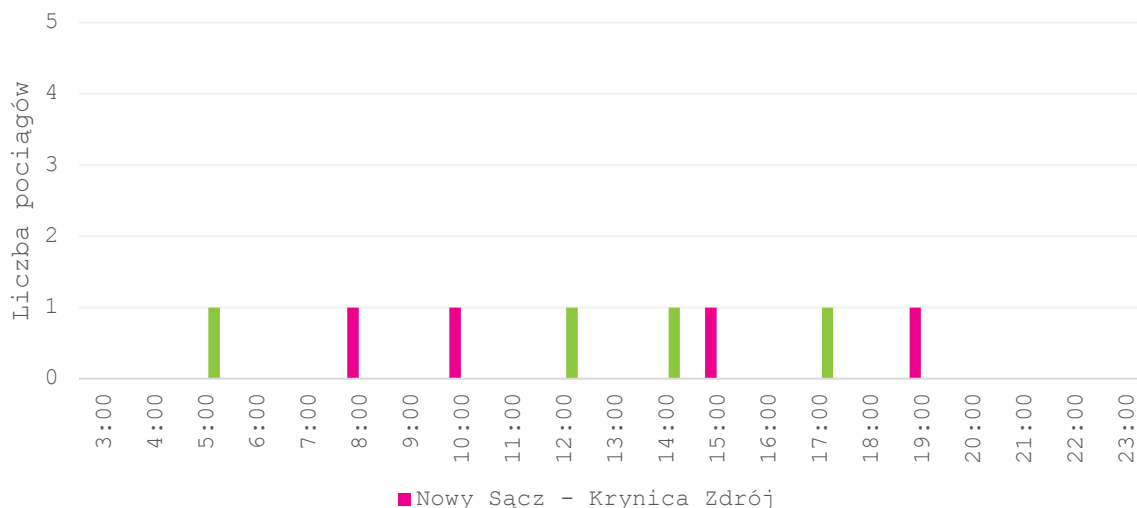
Tabela 26. Liczba pociągów na odcinku Nowy Sącz – Krynica Zdrój

Przewoźnik	Liczba pociągów w obu kierunkach łącznie	odstęp pomiędzy pociągami	
		min	max
Polregio	8	01:09:00	07:50:00
PKP IC	6	03:38:00	04:29:00

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

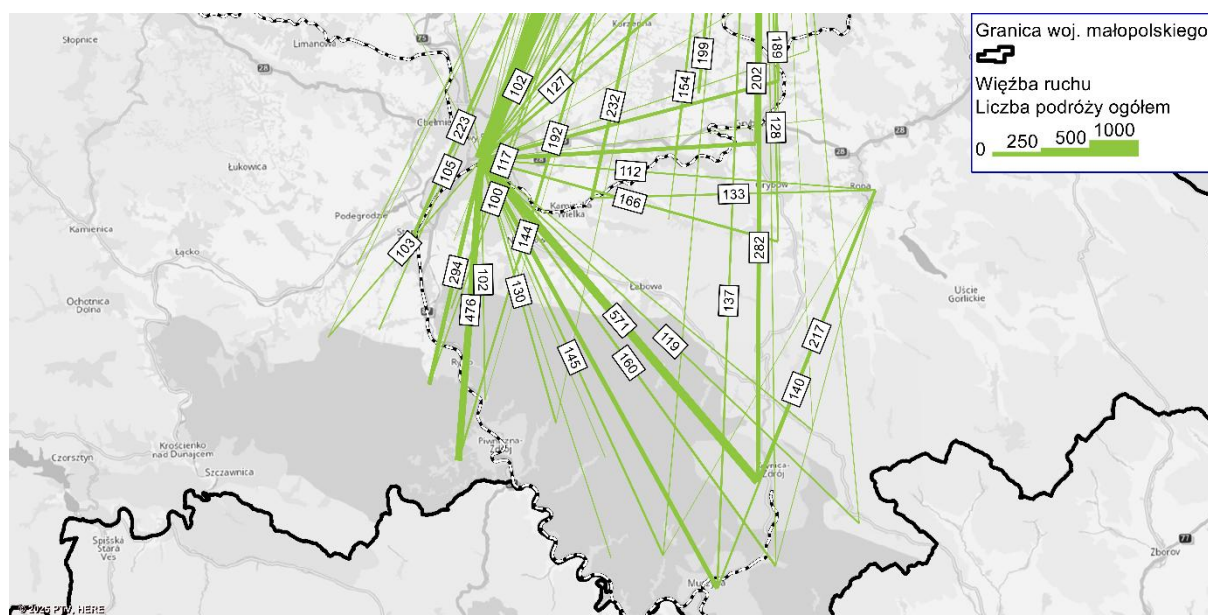
Rozkład dobowy pociągów Polregio jest rozproszony i bardzo nierównomierny, z długimi przerwami między kursami. Nie ma wyraźnych szczytów przewozowych – kursy są rozmieszczone w sposób przypadkowy w ciągu dnia.

Wykres 60. Rozkład dobowy pociągów o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym na odcinku Nowy Sącz – Krynica Zdrój



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Rysunek 37. Więźba ruchu dla odcinka Nowy Sącz – Krynica



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie modelu ruchu.

Analiza więźby ruchu wskazuje na wyraźne ciśnienie podróży w kierunku Nowego Sącza, jednak potoki pasażerskie w transporcie kolejowym pozostają niewielkie, co świadczy o niskiej konkurencyjności kolei względem transportu drogowego. Odcinek Nowy Sącz – Krynica-Zdrój charakteryzuje się bardzo ograniczoną ofertą przewozową, z niską częstotliwością kursów i dużymi odstępami pomiędzy pociągami, co dodatkowo obniża dostępność i atrakcyjność kolei. Niedostosowanie rozkładu jazdy do potrzeb podróżnych powoduje niewykorzystanie potencjału popytu w tym korytarzu. Zaleca się wzmocnienie oferty przewozowej na tym odcinku.

Rysunek 38. Potoki ruchu pasażerskiego kolejowego na odcinku Nowy Sącz – Krynica



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie modelu ruchu.

6.15. KRAKÓW – WIELICZKA

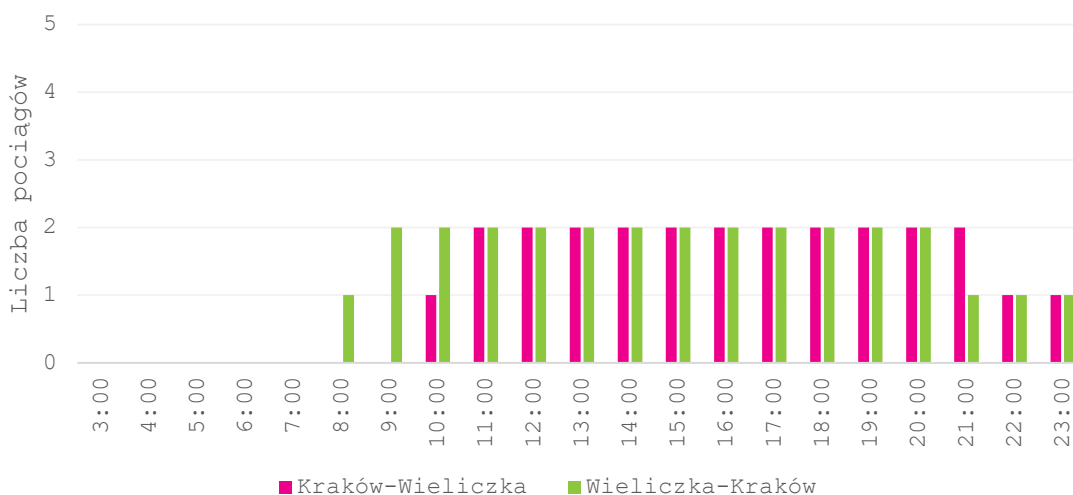
Odcinek Kraków – Wieliczka jest obsługiwany przez Koleje Małopolskie (KMŁ), które realizują 75 połączeń w obu kierunkach łącznie. Odstępy pomiędzy pociągami wynoszą od 30 minut do 1 godziny, co zapewnia dobrą dostępność środka transportu w ciągu dnia. Oferta przewozowa jest skoncentrowana na obsłudze ruchu aglomeracyjnego, umożliwiając regularne dojazdy do Krakowa.

Tabela 27. Liczba pociągów na odcinku Kraków – Wieliczka

Przewoźnik	Liczba pociągów w obu kierunkach łącznie	odstęp pomiędzy pociągami	
		min	max
KMŁ	75	00:30:00	01:00:00

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

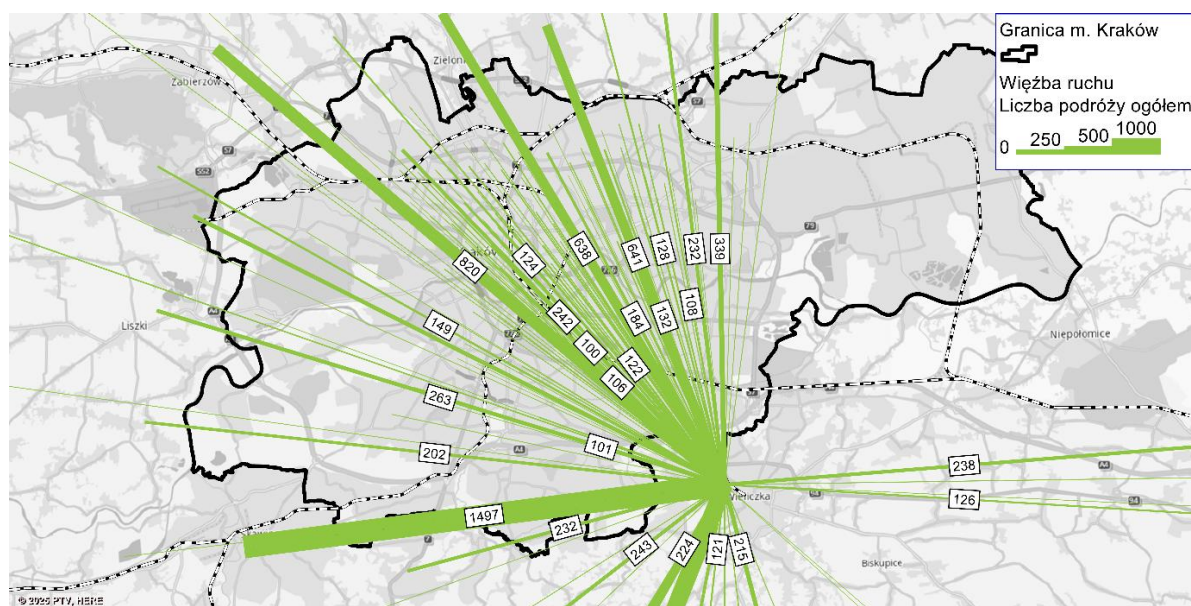
Wykres 61. Rozkład dobowy pociągów o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym na odcinku Kraków – Wieliczka



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Rozkład dobowy pociągów na odcinku Kraków – Wieliczka charakteryzuje się regularnym taktem w ciągu dnia. W godzinach 10:00–20:00 kursują 2 pociągi na godzinę w każdym kierunku w odstępach 30 minut, co zapewnia wysoką przewidywalność oferty. W godzinach porannych (przed 8:00) brak kursów, a między 8:00–9:00 częstotliwość jest niższa (1–2 pociągi/h), co ogranicza możliwość dojazdów na wczesne godziny pracy lub zajęć. Po godzinie 21:00 oferta stopniowo maleje do 1 pociągu na godzinę, co zmniejsza dostępność w późnych godzinach wieczornych. Rozkład jest symetryczny kierunkowo, a brak wyraźnych szczytów przewozowych wskazuje na stabilny, całodzienny charakter obsługi.

Rysunek 39. Więźba ruchu dla odcinka Kraków – Wieliczka



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Rysunek 40. Potoki ruchu pasażerskiego kolejowego na odcinku Kraków – Wieliczka



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Analiza więźby ruchu wskazuje na silne ciążenie w kierunku Krakowa, co potwierdza dominującą rolę miasta jako głównego celu podróży. Istotne powiązania występują również w kierunku Skawiny oraz obszarów położonych na północ od Krakowa. Potoki pasażerskie na odcinku Kraków – Wieliczka są znaczące, szczególnie w kierunku centrum Krakowa, które pełni rolę głównego węzła przesiadkowego w aglomeracji. Duże natężenie ruchu wynika z koncentracji miejsc pracy, edukacji i usług w Krakowie oraz dogodnych możliwości dalszych podróży – zarówno w ramach transportu kolejowego, jak i komunikacji miejskiej. Wysokie wartości potoków na odcinku centralnym potwierdzają aglomeracyjny charakter linii i jej kluczowe znaczenie w codziennych dojazdach. W miarę oddalania się od Krakowa potoki maleją, co wskazuje na dominującą funkcję dowozową w kierunku miasta.

6.16. KRAKÓW – BALICE

Odcinek Kraków – Balice jest obsługiwany przez Koleje Małopolskie (KMŁ), które realizują 75 połączeń w obu kierunkach łącznie.

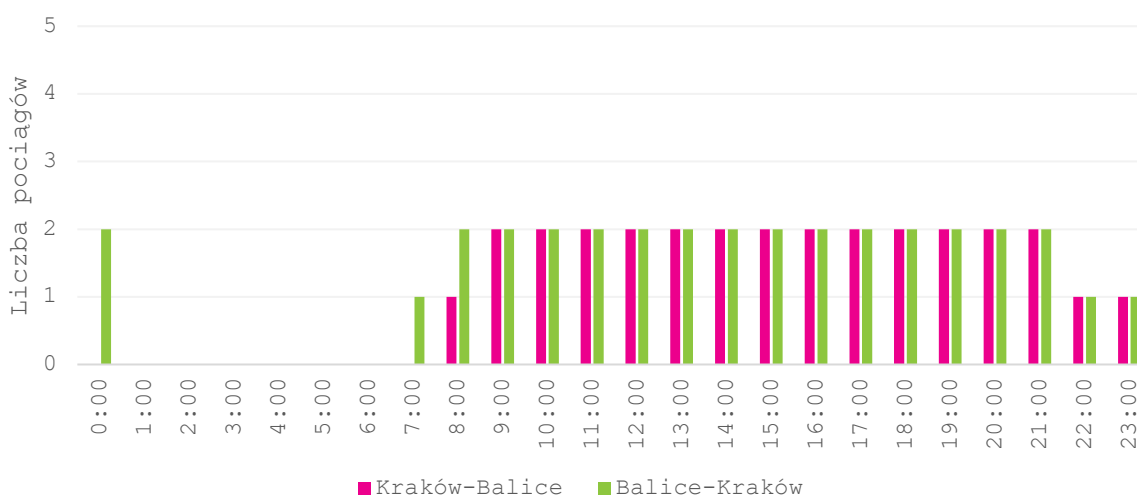
Tabela 28. Liczba pociągów na odcinku Kraków – Balice

Przewoźnik	Liczba pociągów w obu kierunkach łącznie	odstęp pomiędzy pociągami	
		min	max
KMŁ	75	00:30:00	03:20:00

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Rozkład dobowy pokazuje, że w godzinach 8:00–20:00 utrzymuje się regularny takt co 30 minut (2 pociągi na godzinę w każdym kierunku), co zapewnia wysoką przewidywalność i dobrą dostępność środka transportu w ciągu dnia. W godzinach porannych (przed 8:00) oraz późnym wieczorem (po 21:00) częstotliwość spada do 1 pociągu na godzinę, co ogranicza możliwość dojazdów w tych porach.

Wykres 62. Rozkład dobowy pociągów o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym na odcinku Kraków – Balice



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Istotnym elementem tego odcinka jest obsługa Portu Lotniczego Kraków-Balice, który stanowi kluczowy węzeł komunikacyjny w regionie. Regularny takt w ciągu dnia zapewnia wygodne połączenie z centrum Krakowa dla pasażerów lotniczych. Dodatkowo w rozkładzie uwzględniono dwa kursy między 0:00 a 1:00, ewidentnie dostosowane do przylotów samolotów, co zwiększa dostępność w godzinach nocnych i podkreśla integrację kolei z transportem lotniczym.

Rysunek 41. Wieżba ruchu dla odcinka Kraków – Balice



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Rysunek 42. Potoki ruchu pasażerskiego kolejowego na odcinku Kraków – Balice



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Analiza węzły ruchu dla odcinka Kraków – Balice wskazuje na silne ciśnienie w kierunku Krakowa, co potwierdza dominującą rolę miasta jako głównego celu podróży. Istotne powiązania występują również z obszarami przyległymi do rejonu lotniskowego, co odzwierciedla rolę portu lotniczego i jego otoczenia również jako obszaru aktywności zawodowej. Potoki pasażerskie na odcinku Kraków – Balice są wysokie, szczególnie na fragmencie do centrum Krakowa. W miarę oddalania się od centrum potoki maleją do kilkuset pasażerów, co potwierdza aglomeracyjny charakter połączenia i jego kluczową rolę w obsłudze Portu Lotniczego Kraków-Balice.

7. ANALIZA DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ W MAŁOPOLSCE



7. ANALIZA DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ W MAŁOPOLSCE

Oferta przewoźników kolejowych, w tym MLD, była dostępna w województwie małopolskim w 495 miejscowościach (26,3%), w których zamieszkiwało 1 240 328 osób (52,6% mieszkańców województwa bez mieszkańców Krakowa, Tarnowa i Nowego Sącza). Kolej była dostępna w 129 ośrodkach województwa (6,9%), które było miejscem zamieszkania dla 649 157 osób (27,6%). MLD, zapewniające dowóz do kolei, umożliwiły przesiadki autobus-pociąg dla mieszkańców kolejnych 204 miejscowości, które zamieszkiwały 322 234 osoby. W efekcie bezpośredni lub pośredni dostęp do transportu kolejowego mieli mieszkańcy 333 ośrodków (17,7%), które zamieszkiwało 971 391 osób (41,2%). MLD pełniły nie tylko rolę dowozową do kolei, zapewniając dojazd autobusowy do macierzystej miejscowości gminnej, powiatowej, Krakowa, Tarnowa lub Nowego Sącza. Sytuację taką obserwowano dla 384 miejscowości (20,4%). Zamieszkiwało je 804 028 osób, co stanowiło ponad jedną trzecią (34,1%) mieszkańców regionu.

Pełna baza inwentaryzacyjna miejscowości województwa małopolskiego w zakresie dostępności PTZ organizowanego przez przewoźników kolejowych stanowi załącznik nr 1 niniejszego opracowania. Poziom dostępności tych miejscowości zwizualizowano na mapach w ujęciu powiatów, które również stanowią załączniki niniejszego opracowania.

7.1. DOSTĘPNOŚĆ LOKALNA (DO MIEJSCOWOŚCI GMINNEJ)

Możliwość dojazdu autobusowego liniami MLD do macierzystej miejscowości gminnej dostępna była w 384 ośrodkach zamieszkiwanych przez 1 092 685 osób⁷ (46,4%). Jednocześnie 64 miejscowości posiadały bezpośredni kolejowy dostęp do swojej miejscowości gminnej. W tych ośrodkach mieszkało 849 448 osób⁸ (36,1%). Ponieważ zdarzały się sytuacje, gdzie do miejscowości gminnej można było dojechać zarówno autobusem MDL jak i pociągiem łącznie dostęp ten zapewniony był dla 434 ośrodków. Mieszkało w nich łącznie 1 154 815 osób⁹. Oznacza to, że przewoźnicy kolejowi zapewniają dostęp do macierzystej miejscowości gminnej blisko połowie (49,0%) mieszkańców województwa małopolskiego z wyłączeniem osób zamieszkujących w granicach 3 największych miast regionu.

Dojazd autobusowy do miejscowości gminnej był zazwyczaj krótki i wynosił niewiele ponad 9 minut. Średni rozkładowy czas jazdy wynosił 9,4 minuty. Notowano bardzo krótkie czasu dojazdu wynoszące 1 minutę, jak miało to miejsce w przypadku wsi Brody gm. Kalwaria Zebrzydowska, wsi Lipnica Dolna gm. Lipnica Murowana czy wsi Wygiełzów gm. Babice. Łącznie zanotowano 7 takich przypadków. Jednocześnie zaobserwowano 17 miejscowości, w których rozkładowy czas dojazdu autobusem do macierzystej miejscowości gminnej wynosił 20 minut lub dłużej. W tym gronie wyróżniają się gminy Niepołomice, Nowy Targ (gmina wiejska), Tarnów (gm. wiejska) oraz Wieliczka, w których znajdowały się co najmniej 3

⁷ Wraz z mieszkańcami miejscowości gminnych.

⁸ Jw.

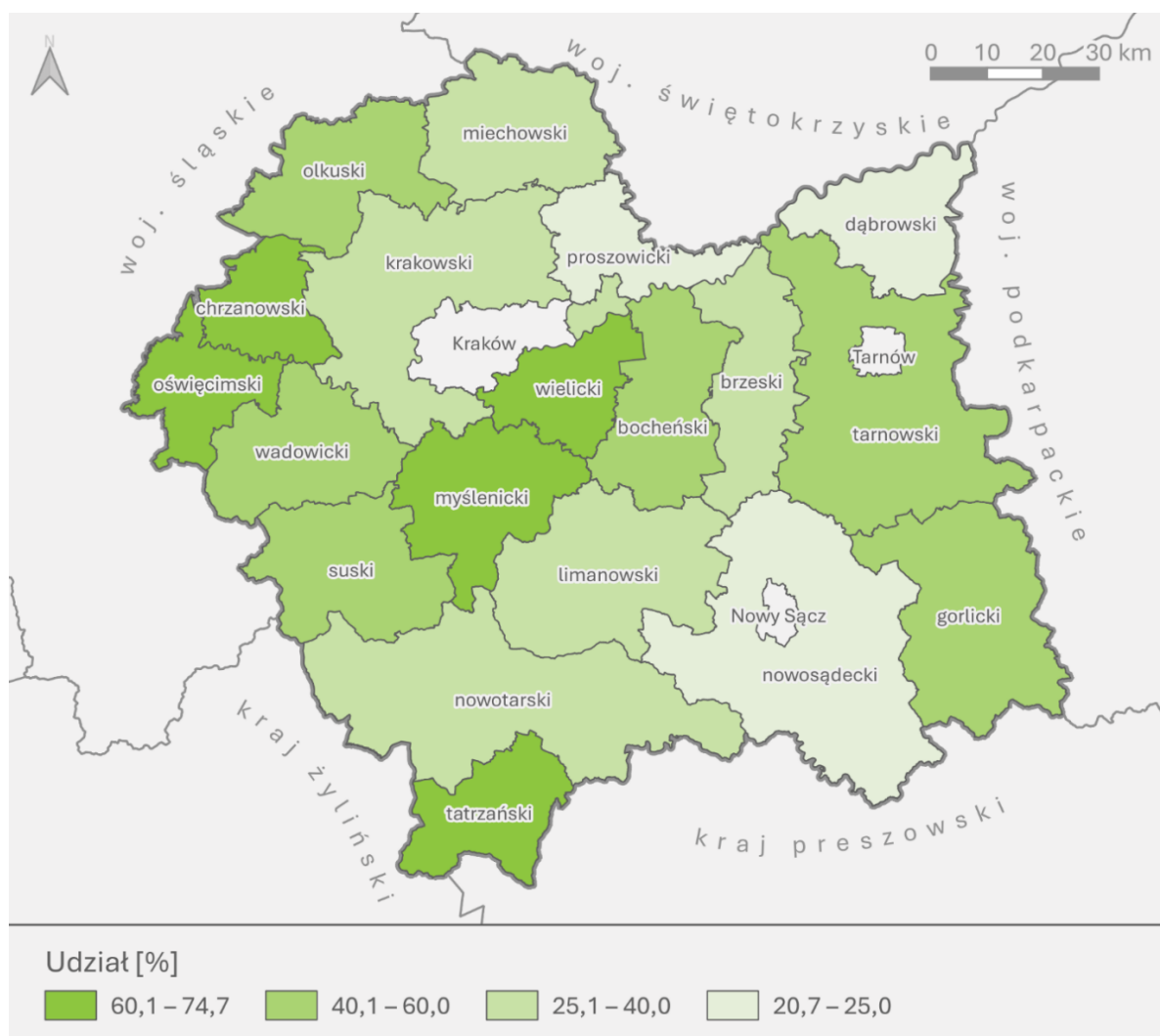
⁹ Jw.

miejsowości o czasie dojazdu 20 minut lub więcej. Rekordzistką jest tu wieś Grajów, gdzie czas dojazdu autobusem MLD do centralnego przystanku w Wieliczce wyniósł aż 35 minut.

Jak wspomniano powyżej 64 miejscowości posiadały możliwość dojazdu do macierzystej miejscowości gminnej pociągiem. Rozkładowy czas dojazdu wahał się od 2 do 18 minut (Żegiestów, gm. Muszyna), zapewniał przeciętnie szybszy czas dojazdu niż kursy MLD i wynosił średnio 6,4 minuty. Mediana czasu dojazdów autobusem bądź pociągiem do macierzystej miejscowości gminnej wynosiła 8 minut.

W zakresie rozkładu przestrzennego udziału mieszkańców, którzy mieszkają w miejscowości gminnej lub mają zapewniony do niej dojazd najlepiej prezentują się powiaty chrzanowski (74,7%), tatrzański (72,8%), myślenicki (64,6%), wielicki (64,3%) oraz oświęcimski (64,1%). Jest to często efekt sytuacji, w której miejscowość gminna jest dość duża ludnościowo albo sieć osadnicza poza miejscowością gminną jest niewielka (bądź występuje kombinacja obydwu tych czynników), a jednocześnie sieć transportu publicznego, w tym sieć kolejowa, jest tam silnie rozwinięta.

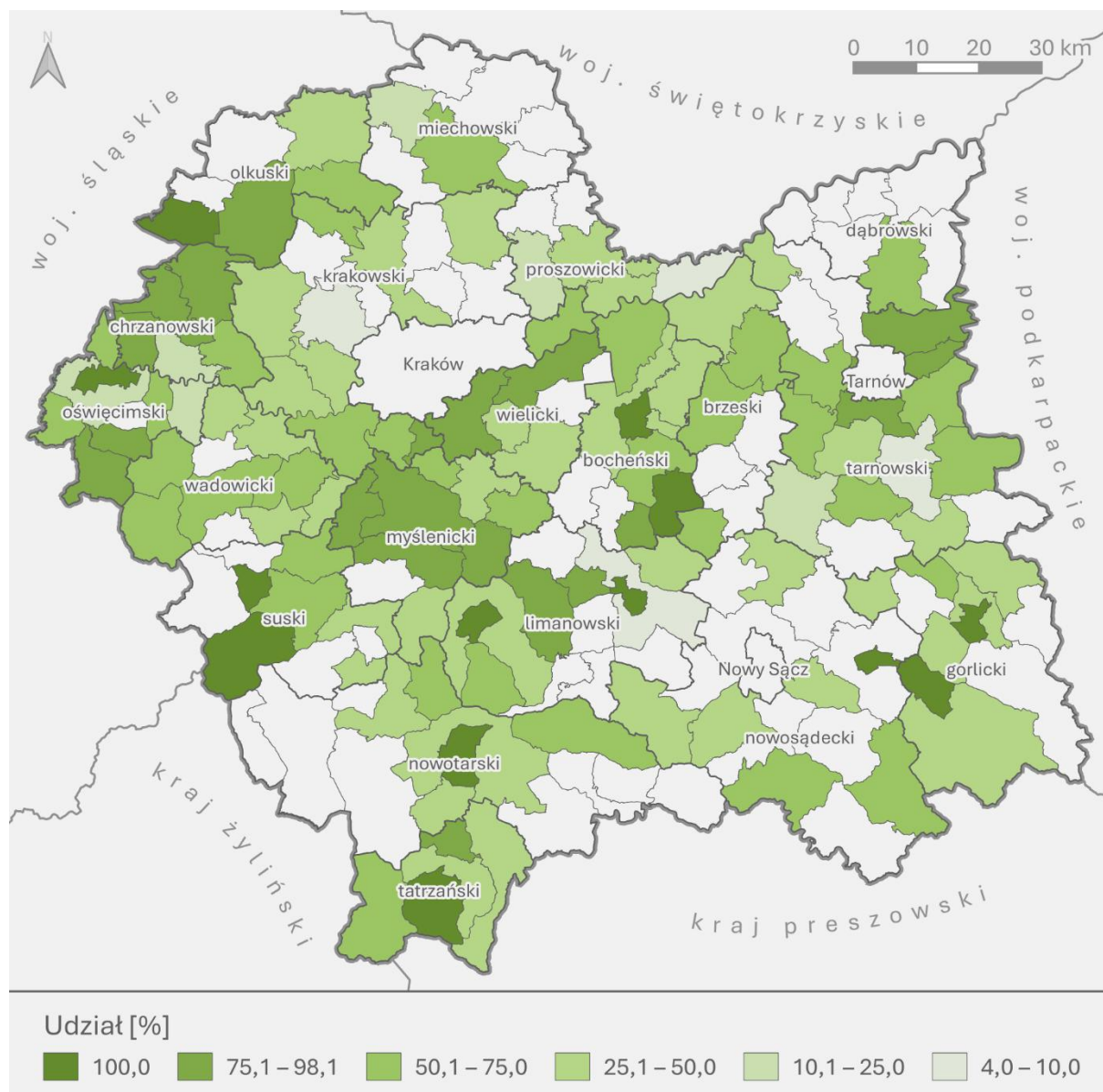
Rysunek 43. Udział osób zamieszkujących miejscowości gminne oraz mających możliwość dojazdu do miejscowości gminnej (wg powiatów)



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

W posiadającym najwyższy odsetek tego wskaźnika powiecie chrzanowskim, do wszystkich miejscowości gminnych jest możliwy dojazd transportem kolejowym lub liniami MLD. Tak samo jest w powiecie tatrzańskim. Najłabsze wyniki notują tutaj powiaty, gdzie linii PTZ wykonywanego przez przewoźników kolejowych jest najmniej (pow. nowosądecki – 20,7%, pow. dąbrowski – 20,9%). W układzie gmin omawiany wskaźnik prezentuje już bardziej mozaikowe wyniki. Pełny udział mają tu gminy będące jedną miejscowością – jak miejscowości powiatowe. Istnieją jednak gminy, w których liczba miejscowości jest większa, a mimo to z każdej z nich jest możliwość dojazdu do siedziby gminy. Są to gminy: Zawoja (pow. suski) o dwóch miejscowościach, gmina Ropa (pow. gorlicki) o 3 wsiach oraz gmina Lipnica Murowana (pow. bocheński) o 5 miejscowościach. Bardzo wysoki odsetek zamieszkujących ośrodki z dojazdem do miejscowości gminne ma gmina wiejska Tarnów (98,1%, dojazd z 13 na 14 miejscowości), gmina Wiśniowa (pow. myślenicki), gmina Libiąż (pow. chrzanowski) czy gmina Olkusz (dojazd z 8 na 18 miejscowości). Brak możliwości dojazdu do miejscowości gminnych liniami komunikacyjnymi realizowanymi przez przewoźników kolejowych jest wyraźnie widoczny w północno-wschodniej części powiatu miechowskiego, prawie całym powiecie dąbrowskim, części powiatu brzeskiego, części powiatu limanowskiego, dużych obszarach powiatu nowosądeckiego oraz wschodniej i zachodniej części powiatu nowotarskiego. Wyspowo zjawisko to występuje powszechnie na terenie województwa z wyłączeniem powiatów chrzanowskiego i tatrzańskiego. Na powyższych obszarach może występować zjawisko wykluczenia transportowego w zakresie relacji lokalnych.

Rysunek 44. Udział osób zamieszkujących miejscowości gminne oraz mających możliwość dojazdu do miejscowości gminnej (wg gmin)



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Należy pamiętać, że dostępność jest tutaj określana z punktu widzenia podaży linii komunikacyjnych organizowanych przez przewoźników kolejowych. Realizując obowiązki ustawowe samorządy gminne organizują najczęściej własny lokalnie linie PTZ, którymi realizują zadania związane z dowozem uczniów do szkół podstawowych. Może to niwelować zjawisko ograniczonego dostępu do miejscowości gminnych, które w zdecydowanej większości wyposażone są w szkołę podstawową.

7.2. DOSTĘPNOŚĆ PONADLOKALNA (DO MIASTA POWIATOWEGO)

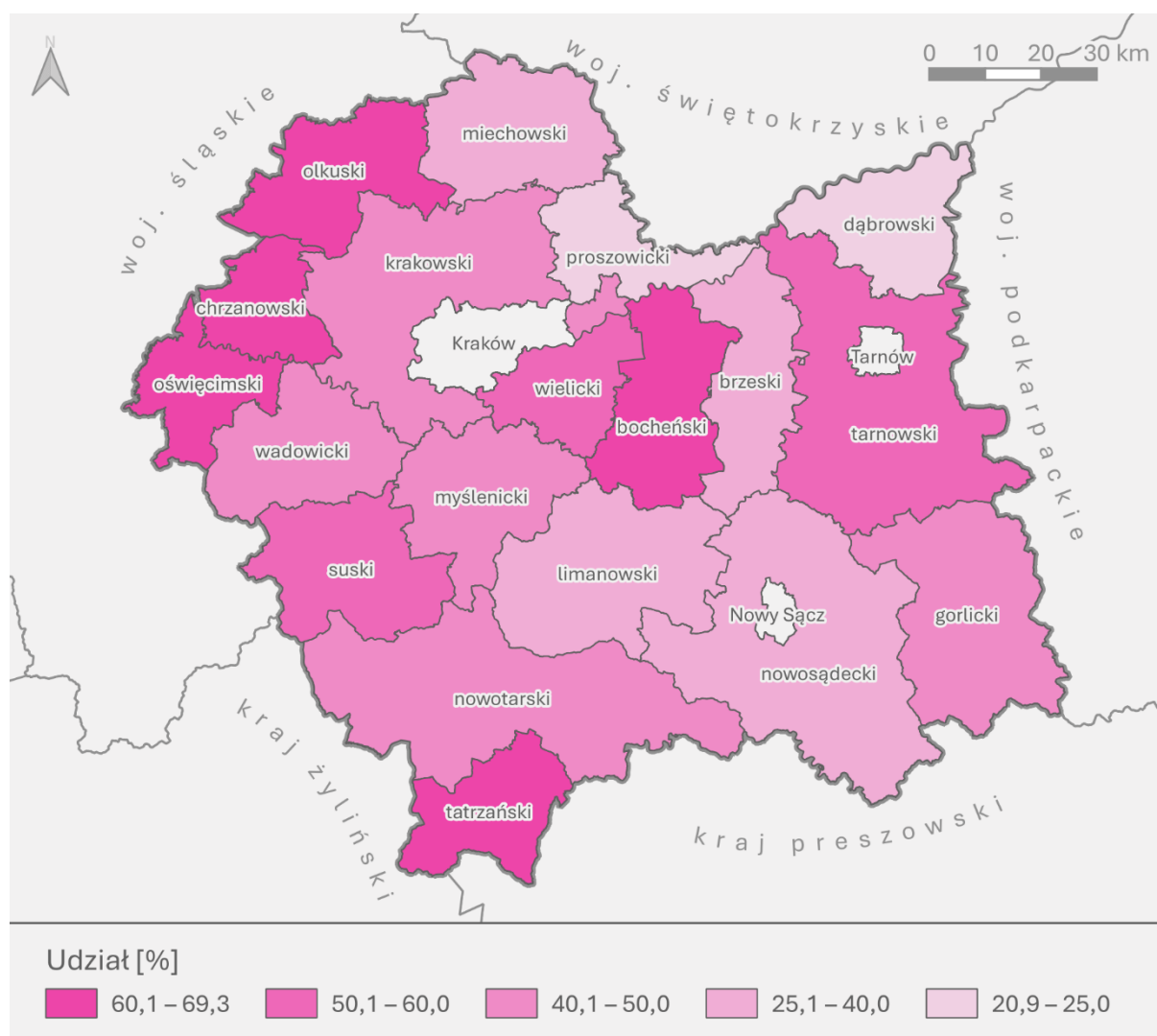
Możliwość dojazdu autobusowego liniami MLD do macierzystego miasta powiatowego dostępna była w 337 ośrodkach zamieszkiwanych przez 828 028¹⁰ osób (35,1%). Jednocześnie 115 miejscowości posiadało bezpośredni kolejowy dostęp do swojego miasta powiatowego. W tych ośrodkach mieszkało 670 349 osób (28,5%). Ponadto w przypadku 8 miejscowości nie było bezpośredniej możliwości dojazdu autobusem, ale z wykorzystaniem przesiadki na połączenie kolejowe umożliwiony był dojazd do właściwego terytorialnie miasta powiatowego. Miejscowości te zamieszkiwało 9 130 osób (0,4%). Ponieważ zdarzały się sytuacje, gdzie do miasta powiatowego można było dojechać zarówno bezpośrednio autobusem MDL, jak i pociągiem lub z wykorzystaniem przesiadki autobusowo-kolejowej łącznie dostęp do miasta powiatowego zapewniony był dla 430 ośrodków. Mieszkało w nich łącznie 1 123 336 osób. Oznacza to, że przewoźnicy kolejowi zapewniają dostęp do macierzystego miasta powiatowego blisko połowie (47,7%) mieszkańców województwa małopolskiego, z wyłączeniem osób zamieszkujących w granicach 3 największych miast regionu.

Dojazd autobusowy do macierzystego miasta powiatowego był, co naturalne, dłuższy niż dojazd do miejscowości gminnych. Średni rozkładowy czas jazdy wynosił 27,5 minuty, przy medianie wynoszącej 23 minuty. Notowano bardzo krótkie czasy dojazdu wynoszące nawet 2 minuty, jak miało to miejsce w przypadku wsi Jazdowiczki w gminie Proszowice (do Proszowic) lub 3 minuty – Ropica Polska w gminie wiejskiej Gorlice (do Gorlic). Jednocześnie zaobserwowano 129 miejscowości, w których rozkładowy czas dojazdu autobusem do macierzystego miasta powiatowego wynosił 30 minut lub dłużej. W tym gronie wyróżniają się miejscowości części powiatów: krakowskiego, tarnowskiego, wielickiego, limanowskiego i nowosądeckiego. Szczególnie w przypadku powiatów krakowskiego i tarnowskiego widać fakt, że właściwy ośrodek powiatowy jest poza granicą powiatu (są one tzw. powiatami ziemskimi wokół miasta na prawach powiatu) i jednocześnie duża część podróży przypada tutaj na jazdę w granicach samego miasta na prawach powiatu do punktu docelowego. Właśnie w tych powiatach występują wyłącznie miejscowości, z których czas dojazdu autobusem do ośrodka powiatowego wynosi godzinę lub dłużej. Najdłużej trwa dojazd do miasta powiatowego z miejscowości Zalas w gminie Krzeszowice do Krakowa – 71 minut.

Nieco krótszy jest średni czas dojazdu do miasta powiatowego za pośrednictwem pociągu. Wynosi on niecałe 21 minut. W ten sposób można dojechać do miasta powiatowego z 99 miejscowości. Wysokie czasy dojazdów notują tu miejscowości gmin Krynica-Zdrój i Muszyna (powyżej 50 minut), a w przypadku miejscowości Powroźnik w gminie Muszyna średni czas dojazdu pociągiem do miasta powiatowego (Nowego Sącza) zajmował aż od 83 do 96 minut. Jednocześnie wspomniano o 8 miejscowościach, gdzie w celu dojazdu do miasta powiatowego konieczna była przesiadka. Łączny czas podróży, obejmujący czas jazdy oraz czas oczekiwania na przystanku przesiadkowym, w analizowanych przypadkach oscylował w granicach od 38 (Łowiczki, gm. Zator – Oświęcimia) do 89 minut (miejscowość gminna Wietrzychowice do Tarnowa przez Brzesko).

¹⁰ Wraz z mieszkańcami miasta powiatowego.

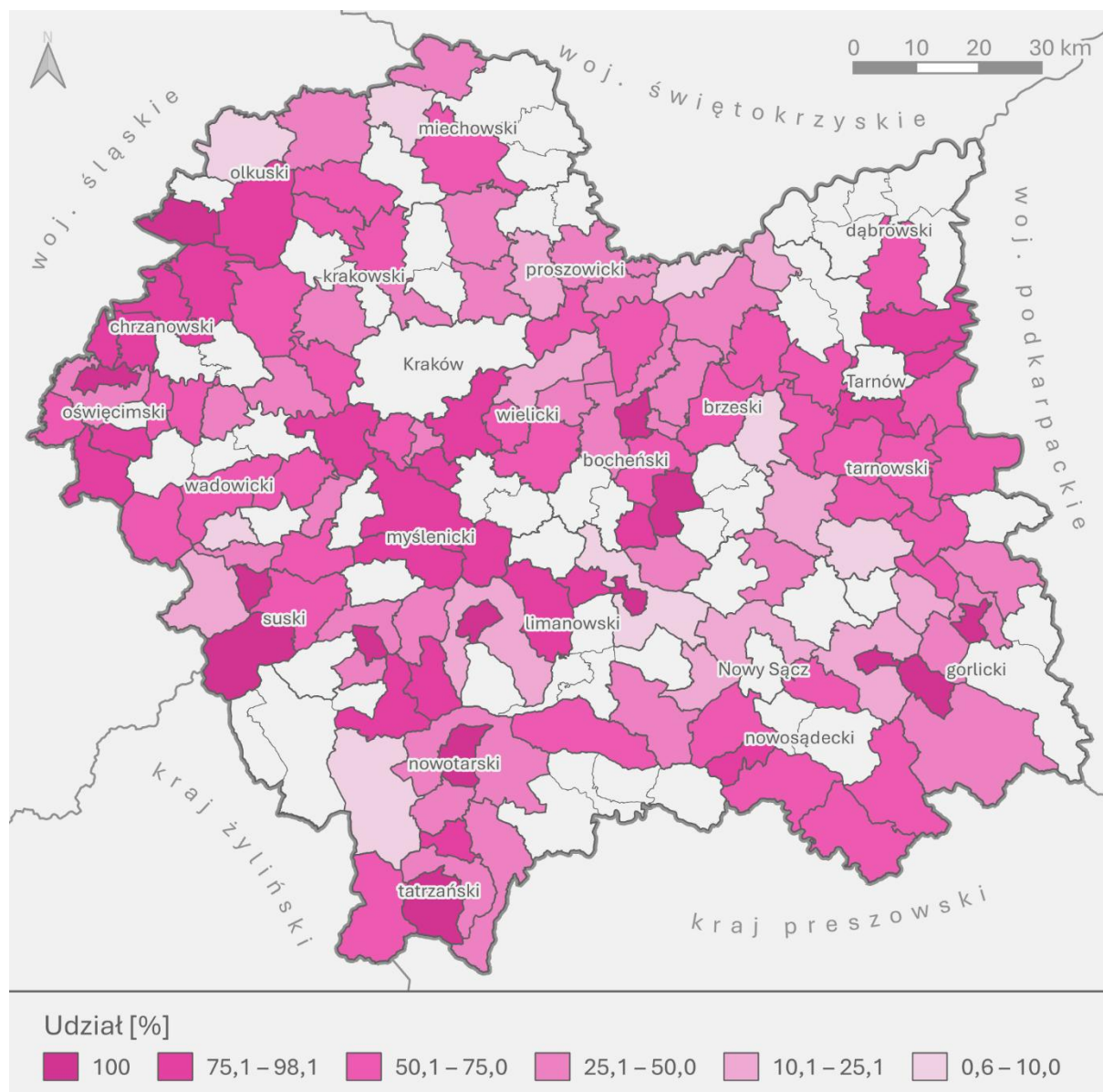
Rysunek 45. Udział osób zamieszkujących miejscowości powiatowe oraz mających możliwość dojazdu do miejscowości powiatowej (wg powiatów)



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

W zakresie rozkładu przestrzennego udziału mieszkańców, którzy mieszkają w mieście powiatowym lub mają zapewniony do niego dojazd najlepiej prezentują się powiaty tatrzański (69,3%), oświęcimski (69,1%) chrzanowski (64,6%), bocheński (61,4%) oraz olkuski (60,2%). Widać, że są to powiaty o względnie niewielkiej powierzchni oraz centralnie położonej i dobrze dostępnej stolicy powiatu (bocheński). Z drugiej strony obserwuje się powiaty rozległe o uboższej siatce połączeń jak dąbrowski (20,9%) z pojedynczą autobusową linią komunikacyjną oraz proszowicki (24,8%). Białe plamy transportowe uwidaczniają się również w peryferyjnych częściach powiatów nowotarskiego, nowosądeckiego i limanowskiego oraz na stykach powiatów myślenickiego i bocheńskiego, miechowskiego, proszowickiego, dąbrowskiego, tarnowskiego, brzeskiego i nowosądeckiego.

Rysunek 46. Udział osób zamieszkujących miejscowości powiatowe oraz mających możliwość dojazdu do miejscowości powiatowej (wg powiatów)



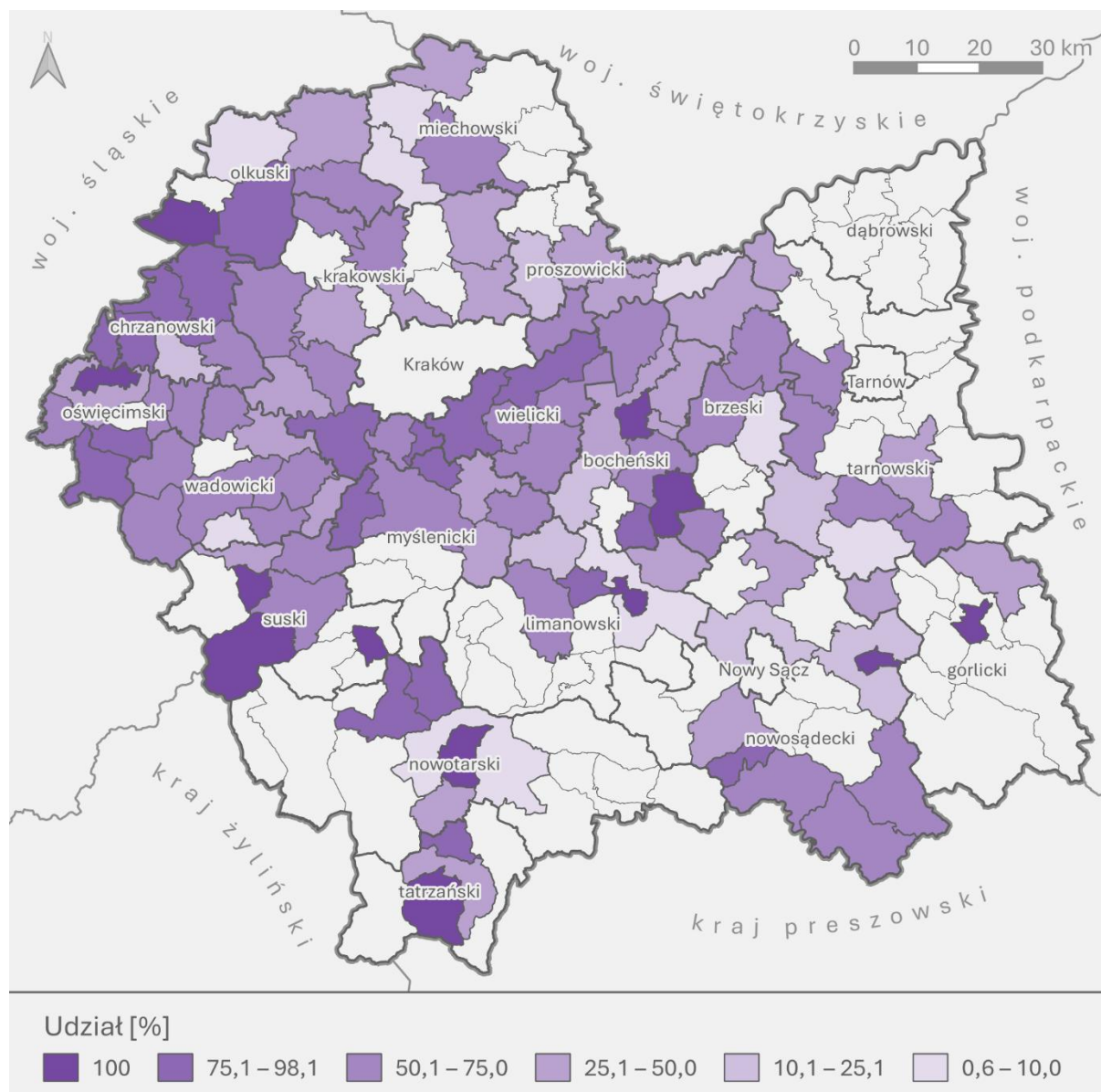
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

7.3. DOSTĘPNOŚĆ REGIONALNA (DO GŁÓWNYCH MIAST WOJEWÓDZTWA)

Dojazd do Krakowa był możliwy w każdej z analizowanych form w 393 miejscowościach (20,9%). Zamieszkiwały je 1 049 963 osoby, czyli 44,6% mieszkańców Małopolski z wyłączeniem miast na prawach powiatu. Wśród tych miejscowości bezpośredni dojazd autobusem był możliwy ze 111 miejscowości, a mieszkało w nich 350 343 osoby (16,9%). Miejscowości z bezpośrednim dojazdem koleją do stolicy województwa odnotowano również 111. Mieszkało w nich już jednak 620 015 osób (26,3%). Jednocześnie występowało 207 miejscowości, gdzie realizacja podróży do Krakowa mogą się odbyć za pośrednictwem przesiadki multimodalnej. Oferta taka dotyczyła 328 746 osób (14,0%).

Dostępność największego z małopolskich miast była powszechna w centralnej i północno-zachodniej części regionu. Obserwowano jedynie pojedyncze obszary bez tego dostępu w tym rejonie, jak wschodnia część powiatu miechowskiego z północnymi gminami powiatu proszowickiego oraz dwa „pasma” w powiecie krakowskim leżące ewidentnie pomiędzy trasami, gdzie realizowane są koncentryczne połączenia do Krakowa. Są to dwa obszary: gminy Iwanowice i Michałowice oraz gminy Jerzmanowice-Przeginia i Wielka Wieś.

Rysunek 47. Udział osób zamieszkujących miejscowości mające możliwość dojazdu do Krakowa

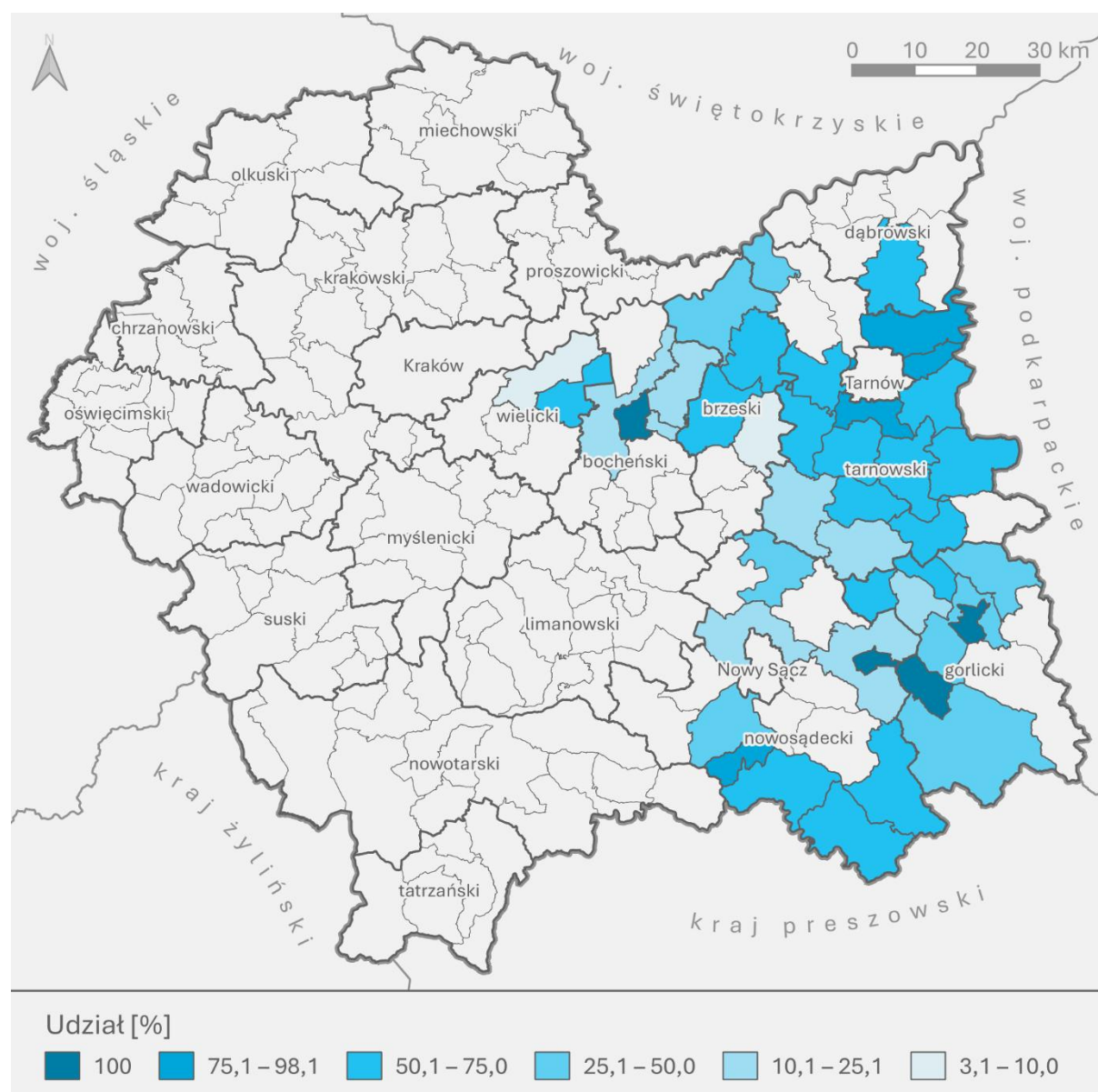


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Dalsze rejony województwa małopolskiego są już mniej dostępne, a poszczególne rejony układają się w pasma związane z funkcjonowaniem kolei jako środka transportu umożliwiającego przejazdy na dalsze odległości lub jako pośrednie połączenia umożliwiające rozkładowe skomunikowanie kursów autobusowych z pociągami w węzłach przesiadkowych.

Notuje się skrajnie różne czasy dojazdu w relacjach do Krakowa. Dla 210 miejscowości z bezpośrednim dojazdem koleją średni czas dojazdu kształtuje się na poziomie 77,8 minut (mediana 61 minut). Najgorzej wypadają tutaj miejscowości górskie na końcach linii kolejowych: Krynica-Zdrój (pow. nowosądecki, 272 minuty), sąsiednia miejscowość Powroźnik (265 minut) oraz Zakopane (pow. tatrzański, 243 minuty). Wskazać jednak należy, że w tych miejscowościach, prawdopodobnie z uwagi na ograniczenia przepustowości linii kolejowych notowane nieregularne czasy przejazdu, a dodatkowo Krynica-Zdrój i Zakopane posiadają jednocześnie szybszą i uprzywilejowaną w konstruowaniu rozkładu jazdy kolej dalekobieżną. Najszybsze pociągi przewoźnika Intercity notują tu czasy przejazdu do Krakowa odpowiednio 244 oraz 139 minut.

Rysunek 48. Udział osób zamieszkujących miejscowości mające możliwość dojazdu do Tarnowa

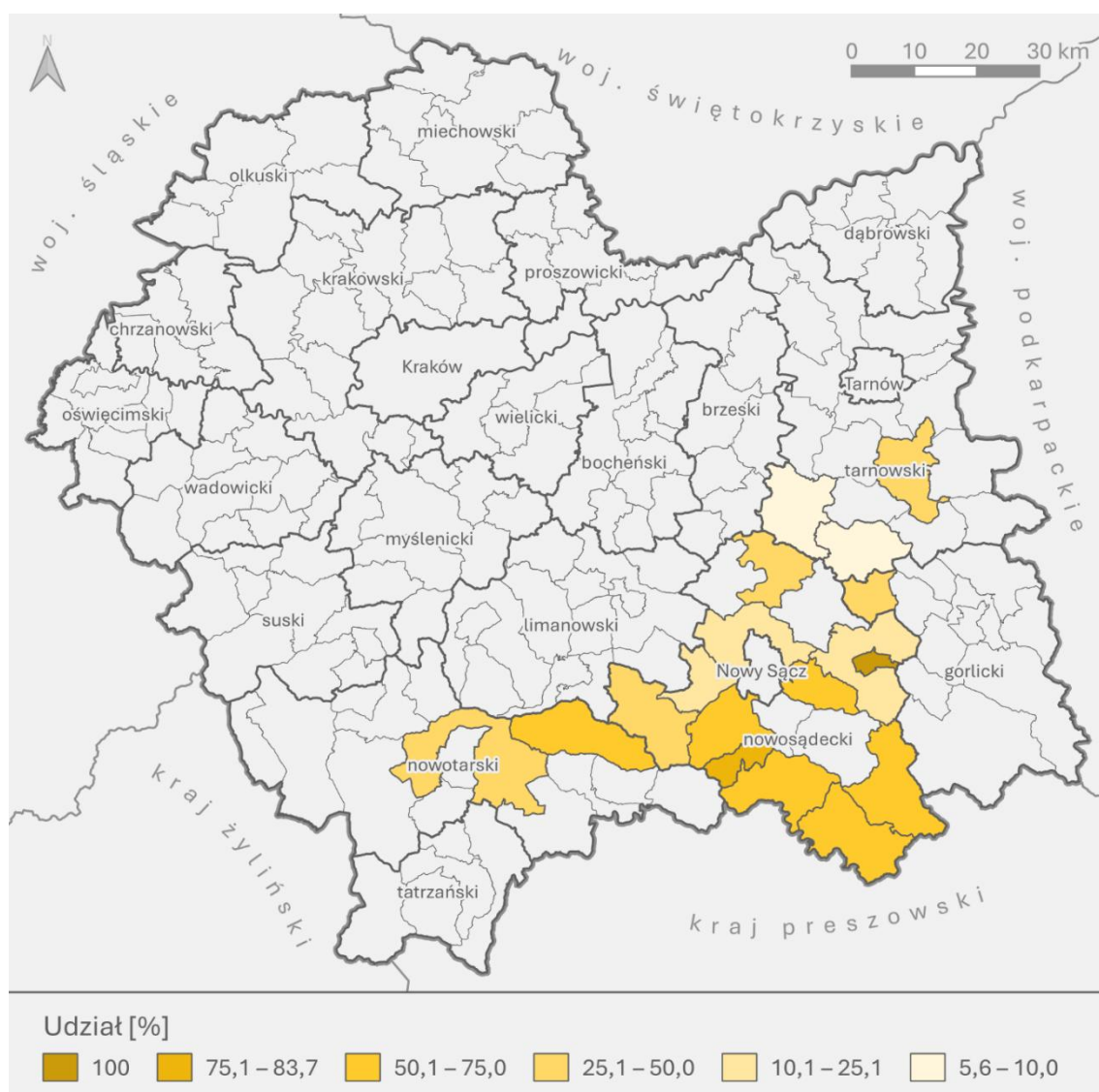


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Dojazd do Tarnowa był możliwy ze 136 miejscowości wschodniej części województwa. Miejscowości te zamieszkiwało 377 086 osób (16,0%), Spośród tych miejscowości w 86 możliwe było bezpośrednie dojechanie autobusem, w 45 bezpośrednie dojechanie pociągiem, a przypadku 11 możliwa była podróż pośrednia z przesiadką z autobusu MLD na kolej.

Dobrze dostępne było bezpośrednie zaplecze Tarnowa w postaci rozległego powiatu tarnowskiego (16 gmin), gdzie jedynie w 3 gminach dojazd nie był możliwy (Radłów, Żabno i Szerzyny). W tym względzie warto wskazać na miejscowości gminy Wietrzychowice, która jest dostępna jedynie przez przesiadkowe połączenia przez Brzesko. Jest tu widoczny wpływ efektywnego połączenia na linii SKA3 Kraków-Tarnów i skomunikowanie z pociągami autobusów MLN dojeżdżających do Brzeska i Bochni. Z obszaru powiatów gorlickiego i nowosądeckiego dostępne są miejscowości opierające się na trzech szlakach komunikacyjnych: autobusowym A22 (Tarnów – Nowy Sącz) i A23 (Tarnów – Gorlice – Wysowa-Zdrój) oraz kolejowym K7 (Kraków – Tarnów – Nowy Sącz – Krynica-Zdrój).

Rysunek 49. Udział osób zamieszkujących miejscowości mające możliwość dojazdu do Nowego Sącza



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Do Nowego Sącza dostać się mogli mieszkańcy 50 miejscowości, które zamieszkiwało 145 521 osób. Bezpośredni dostęp autobusowy gwarantowano w 26 miejscowościach, kolejowy – w 24. W przypadku dojazdu do Nowego Sącza nie udokumentowano możliwości dokonywania przesiadek autobusowo-kolejowych. Nowy Sącz był dostępny z obszarów 18 gmin południowo-wschodniej części województwa małopolskiego. Poza zaznaczającym się wpływem połączeń kolejowych na przywołanej wcześniej linii K7 dostępność terytorialną Nowego Sącza silnie warunkuje podaż PTZ na linii A21 do Nowego Targu, które umożliwia dojazd z kierunku zachodniego. Co ciekawe, w przeciwieństwie do Nowego Targu, nie ma połączenia MLD między Nowym Sączem, a bliżej położonym ośrodkiem powiatowymi – Limanową.

7.4. WYKLUCZENIE TRANSPORTOWE W TRANSPORCIE PONADLOKALNYM W UJĘCIU MIEJSCOWOŚCI

Miejscowości związane z wykluczeniem transportowym to takie, w których w analizowanej relacji nie posiadają dogodnej oferty PTZ uwzględniającej liczbę kursów w dobie oraz czas dojazdu do celu. Zdecydowano się sklasyfikować wszystkie analizowane miejscowości na cztery kategorie wykluczenia:

- A: miejscowości wykluczone;
- B: miejscowości częściowo wykluczone ze skrajnie niedostateczną ofertą transportową;
- C: miejscowości o niezadowalającej dostępności transportowej;
- D: miejscowości o akceptowalnej dostępności transportowej.

Miejscowości dotknięte całkowitym wykluczeniem transportowym nie posiadały żadnej obsługi PTZ oferowanej przez kolej i/lub MLD. W przypadku dostępności do miejscowości gminnych, ośrodki klasyfikowane na podstawie jedynie liczby kursów w dobie między tą miejscowością, a siedzibą gminy (uznano tutaj, że, co do zasady, czas dojazdu nie różnicuje dostępu z uwagi na generalnie niski zasięg terytorialny gmin).

Tabela 29. Warunki minimalnej liczby kursów w dobie – dostępność miejscowości gminnych

Liczba kursów PTZ dobowo w obie strony	Kategoria wykluczenia
0	A
8 lub mniej	B
15 lub mniej	C
16 lub więcej	D

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

W relacji do miast powiatowych oraz miast na prawach powiatu ośrodki klasyfikowane były przy spełnieniu dwóch warunków dostępowych; liczby kursów i czasu dojazdu według poniższego schematu.

Tabela 30. Warunki liczby kursów w dobie i czasu dojazdu w zakresie wykluczenia transportowego – kategorie dostępności do miast powiatowych

Liczba kursów PTZ dobowo w obie strony	Czas dojazdu do ośrodka [minuty]	
	30 lub mniej	31 lub więcej
0	A	A
8 lub mniej	B	A
15 lub mniej	C	B
16 lub więcej	D	C

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Tabela 31. Warunki liczby kursów w dobie i czasu dojazdu w zakresie wykluczenia transportowego – kategorie dostępności do miast na prawach powiatu

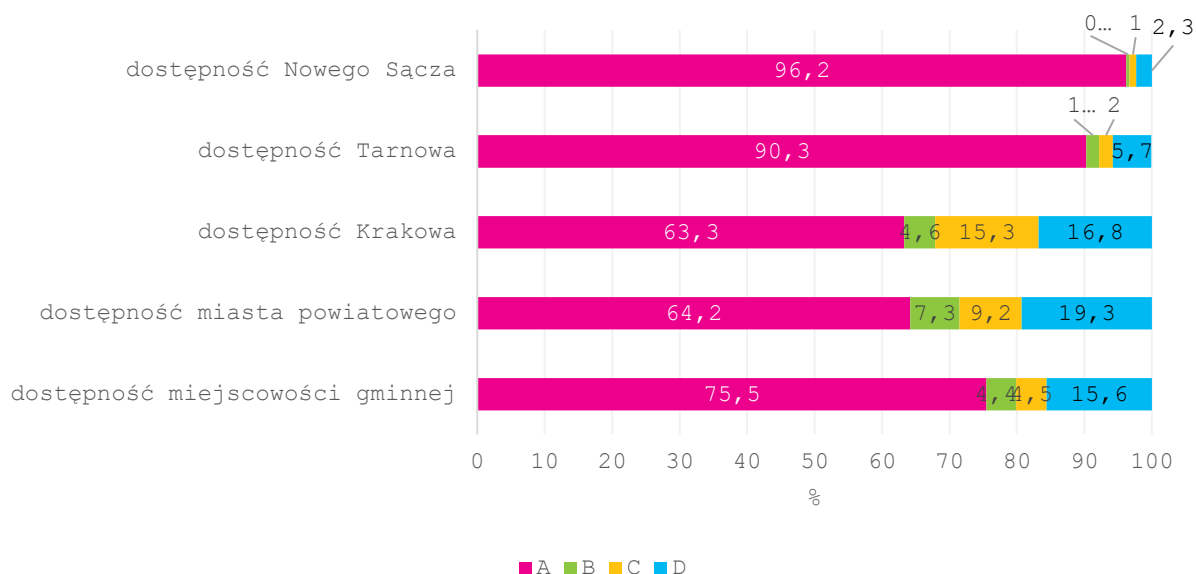
Liczba kursów PTZ dobowo w obie strony	Czas dojazdu do ośrodka [minuty]	
	60 lub mniej	61 lub więcej
0	A	A
8 lub mniej	B	A
15 lub mniej	C	B
16 lub więcej	D	C

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

W ten sposób sklasyfikowano 1883 miejscowości województwa małopolskiego, czyli wszystkie zamieszkałe miejscowości bez 3 miast na prawach powiatu. Ofertę transportową każdej z analizowanych miejscowości przedstawiono na mapach załącznika nr 2.

W 2021 r., poza miejscowościami gminnymi, w województwie małopolskim zamieszkiwało 1 649 976 osób. W zakresie dostępności do miejscowości gminnej trzy czwarte z nich mieszkało w miejscowościach kategorii A, gdzie przewoźnicy kolejowi lub MLD nie wykonywali połączeń w ramach PTZ. Dalszych 4,4% było dotkniętych częściowym wykluczeniem związanym z oferowaniem kursów do miejscowości gminnej, ale w dalece niewystarczającej liczbie. 20,1% to udział osób zamieszkujących miejscowości kategorii C (4,5%) i D (15,6%). Z kolei poza miastami na prawach powiatu zamieszkiwało 88,7% ludności Małopolski (bez ludności miast powiatowych). W tym wypadku poziom wykluczenia transportowego był niższy, gdyż w miejscowości kategorii A mieszkało 64,2% tej grupy ludności. Jednocześnie udział ludności, która w relacji do miasta powiatowego posiadała dostępność transportową na akceptowalnym poziomie wyniósł 19,3%. Ponieważ podczas badań ujawniono miejscowości, które nie posiadając dostępu do własnej miejscowości gminnej lub miejscowości powiatowej posiadały możliwość dojazdu do stolicy Małopolski poziom ludności zamieszkującej miejscowości kategorii A był najniższy i wyniósł 64,2%.

Wykres 63. Struktura wyników kategoryzacji wykluczenia transportowego wśród ludności województwa małopolskiego (bez ludności miast na prawach powiatu)



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Zdecydowanie niższe wyniki dostępności osiągał Tarnów, gdzie do kategorii A zaliczono 90,3% mieszkańców województwa oraz Nowy Sącz z poziomem 96,2%. Pokazuje to silnie ukierunkowanie regionalnego transportu na budowanie dostępności Krakowa oraz silniejsze oddziaływanie na swoje otoczenie stolicy Małopolski.

8. REKOMENDACJE ZMIAN W SIATCE POŁĄCZEŃ



8. REKOMENDACJE ZMIAN W SIATCE POŁĄCZEŃ

Rozdział prezentuje rekomendacje dotyczące zmian w funkcjonowaniu oraz organizacji siatki połączeń transportu zbiorowego, w tym Małopolskich Linii Dozowych, sformułowane na podstawie wyników badań ilościowych i jakościowych, analiz rozkładów jazdy oraz oceny powiązań pomiędzy transportem autobusowym i kolejowym. Rekomendacje odnoszą się zarówno do kwestii operacyjnych, takich jak przebieg tras, częstotliwość i godziny kursowania, jak i do rozwiązań systemowych obejmujących integrację kolej–MLD, integrację taryfowo-biletową oraz wzmocnienie oferty w wybranych relacjach.

8.1. REKOMENDACJE W ZAKRESIE OPTIMALIZACJI SIATKI MAŁOPOLSKICH LINII DOWOZOWYCH

Obecnie aż 8 linii MLD kończy swój bieg w ścisłym centrum Krakowa (dworzec autobusowy MDA). Zaletą takiego ułożenia linii jest umożliwienie sprawnej przesiadki na pociągi, przede wszystkim dalekobieżne, z sąsiedniej stacji kolejowej Kraków Główny. Prawdopodobnie jednak. Potrzeba kontynuacji podróży pociągiem z tego dworca nie jest podstawową potrzebą podróżnych korzystających z MLD, a jedynie sprawny dojazd do centrum Krakowa i kontynuacja podróży docelowej za pomocą komunikacji miejskiej. Jednocześnie należy się spodziewać, iż silny wpływ na rzeczywistą prędkość handlową i atrakcyjność połączeń ma konieczność realizowania części tras po centrum metropolii. Należałoby prowadzić dalsze badania, które zweryfikowałyby tezę czy nie byłoby zasadniej (unikanie kongestii, zanieczyszczeń, opóźnień, zmniejszenie pracy eksploatacyjnej) kończyć bezpośrednie kursy linii MLD w Krakowie na bardziej peryferyjnych, ale atrakcyjnych węzłach przesiadkowych (np. tramwajowo-autobusowych). W zakresie przebiegu tras oraz organizacji relacji MLD rekomenduje się dalsze odchodzenie od prowadzenia linii dowozowych do ścisłych centrów dużych miast na rzecz ich kończenia w węzłach przesiadkowych o charakterze „bramowym”, zlokalizowanych przy pętlach tramwajowych lub stacjach kolejowych. Zapewniają one taki sam poziom multimodalności z komunikacją miejską jak dojazd do dworca położonego centralnie. Praktyka ta, stosowana już na wybranych liniach (np. A37, A50 w Krakowie) i pozwala ograniczyć opóźnienia wynikające z kongestii, zmniejszyć pracę eksploatacyjną oraz poprawić punktualność połączeń.

Jednocześnie wskazuje się na potrzebę weryfikacji linii, które w znacznym stopniu dublują ofertę kolejową, w szczególności na odcinkach o wysokiej częstotliwości kursowania pociągów (np. linia A42 na odcinku Trzebinia – Kraków). W takich przypadkach zasadne jest rozważenie zmiany funkcji linii na stricte dowozową, poprzez wprowadzenie obsługi przystanków kolejowych lub skrócenie relacji.

Jednocześnie należy pamiętać, aby linie MLD zapewniały pasażerom przede wszystkim możliwość dokonania przesiadki na pociąg. Nie zawsze jest taka możliwość, mimo braku barier infrastrukturalnych. Przykładem takiego stanu rzeczy jest linia A42 na odcinku Trzebinia – Kraków, która biegnie wzdłuż silnie obsługiwanej linii kolejowej, ale nie ma zorganizowanych przystanków przy stacjach kolejowych (np. Rudawa, Zabierzów, Wola Filipowa mimo przejeżdżania przez te miejscowości).

W odniesieniu do obsługi lokalnych potrzeb komunikacyjnych rekomenduje się rozważenie korekt tras w postaci tzw. wjazdów kieszeniowych do miejscowości obecnie pomijanych przez linie MLD (np. Burzyn – linia A23), o ile analiza popytu potwierdzi zasadność takich rozwiązań.

8.2. REKOMENDACJE W ZAKRESIE CZĘSTOTLIWOŚCI I GODZIN KURSOWANIA MLD

Analiza badań jakościowych wskazuje na potrzebę odejścia od modelu organizacji rozkładów jazdy opartego wyłącznie na szczycie porannym i popołudniowym. Rekomenduje się uwzględnienie w planowaniu oferty przewozowej specyfiki systemu zmianowego funkcjonującego w zakładach pracy, w szczególności poprzez wzmocnienie oferty w późnych godzinach wieczornych oraz w godzinach przedpołudniowych.

W wybranych relacjach zauważalna jest także rozbieżność pomiędzy częstotliwością kursowania autobusów MLD a ofertą kolejową (np. linia A53). W takich przypadkach zasadne jest dostosowanie liczby kursów do rytmu połączeń kolejowych lub zmiana miejsca skomunikowania.

8.3. REKOMENDACJE W ZAKRESIE ZMIAN W ROZKŁADACH JAZDY POCIĄGÓW

Rekomendacje w zakresie oferty kolejowej ograniczono do kwestii rytmizacji rozkładów jazdy oraz analizy jej konsekwencji. Wskazuje się na istotne zróżnicowanie prędkości handlowej pociągów w relacji Zakopane – Kraków Główny oraz na odcinku Nowy Targ – Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona, co negatywnie wpływa na czytelność oferty i możliwość jej integracji z transportem dowozowym.

Ponadto na większości odcinków oferta przewozowa wymaga uporządkowania pod kątem dostępności połączeń oraz ich regularności. Niemniej jednak decyzja o zagęszczaniu siatki połączeń czy dążenie do równomiernego taktu przyjaznego pasażerom powinna zostać podjęta na podstawie analizy przepustowości poszczególnych odcinków kolejowych. Należy również mieć na uwadze kwestię priorytetów nadawanych poszczególnym segmentom przewozów pasażerskich. Powyższe zmiany w zakresie regularności mogą ułatwić również synchronizację z rozkładami MLD oraz poprawić przewidywalność podróży dla pasażerów.

8.4. REKOMENDACJE W ZAKRESIE INTEGRACJI KOLEJ–MLD

Jednym z kluczowych kierunków zmian powinna być poprawa integracji czasowej i funkcjonalnej pomiędzy MLD a koleją. Analiza wykazała liczne przypadki braku skomunikowania, mimo fizycznej bliskości infrastruktury kolejowej (m.in. linie A36 w Tarnowie, A31 w Kłodowej, A15 w Zakopanem, A35 w Makowie Podhalańskim).

W wybranych relacjach rekomenduje się zmianę miejsca przesiadki na stację o lepszych parametrach czasowych i częstotliwościowych (np. Radziszów zamiast Skawiny dla linii A53), co może skrócić czas podróży nawet o kilkanaście minut.

Istotnym elementem integracji pozostaje także poprawa informacji pasażerskiej – w rozkładach jazdy MLD czasem brakuje jednoznacznych informacji o możliwościach przesiadek na kolej (np. linia A46 w Tarnowie), co obniża czytelność systemu.

8.5. REKOMENDACJE W ZAKRESIE INTEGRACJI TARYFOWO-BILETOWEJ

W ramach rekomendacji dotyczących integracji taryfowo-biletowej zasadne jest rozważenie wdrożenia zintegrowanego biletu obejmującego Małopolskie Linie Dłozowe oraz komunikację miejską w mieście Tarnów. Postulat ten pojawiał się w trakcie wywiadów pogłębionych, w szczególności w kontekście regularnych dojazdów mieszkańców gmin ościennych do Tarnowa w celach zawodowych, edukacyjnych oraz związanych z dostępem do ochrony zdrowia.

Wprowadzenie oferty taryfowej, w ramach której pasażerowie byliby uprawnieni do korzystania z komunikacji miejskiej w Tarnowie (analogicznie jak w Krakowie), mogłoby przyczynić się do obniżenia kosztów codziennych podróży, zwiększenia atrakcyjności transportu zbiorowego oraz wzmocnienia jego roli jako realnej alternatywy dla transportu indywidualnego. Szczególne znaczenie takie rozwiązanie miałoby dla osób starszych oraz pasażerów często korzystających z dojazdów do specjalistycznych placówek medycznych.

Uzupełnieniem działań na rzecz poprawy funkcjonowania systemu transportu publicznego może być stopniowe wprowadzanie biletomatów w pojazdach Małopolskich Linii Dłozowych. Rozwiązanie to odpowiada na potrzeby części pasażerów preferujących samoobsługowe kanały sprzedaży biletów, jednak nie powinno wiązać się z rezygnacją z możliwości zakupu biletu u kierowcy, która pozostaje najczęściej wykorzystywanym kanałem sprzedaży we wszystkich grupach wiekowych. Kluczowym kierunkiem jest zatem dywersyfikacja kanałów sprzedaży, a nie ich zastępowanie.

Jednocześnie wprowadzenie biletomatów pokładowych może przyczynić się do ograniczenia opóźnień w kursowaniu autobusów, wynikających z obsługi sprzedaży biletów przez kierowców, zwłaszcza na liniach o dużym natężeniu ruchu pasażerskiego. Rekomenduje się pilotażowe wdrożenie tego rozwiązania na najbardziej obciążonych liniach MLD, w celu weryfikacji jego skuteczności zarówno w zakresie poprawy punktualności, jak i akceptacji przez pasażerów.

Z punktu widzenia organizacyjnego i przestrzennego zasadne wydaje się zastosowanie urządzeń łączących funkcję biletomatu i kasownika, co pozwoli ograniczyć zajęcie przestrzeni pasażerskiej w pojazdach oraz uprościć proces obsługi biletu. Wyniki pilotażu powinny stanowić podstawę do ewentualnego rozszerzenia tego rozwiązania na kolejne linie.

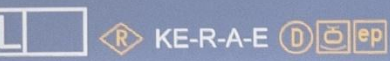
8.6. WSKAZANIE OBSZARÓW WYMAGAJĄCYCH WZMOCNIENIA OFERTY

Na podstawie badań zidentyfikowano obszary wymagające wzmocnienia oferty przewozowej, w szczególności:

- relacje obsługujące dojazdy do pracy w systemie zmianowym,
- obszary peryferyjne o ograniczonej dostępności transportowej,
- węzły kolejowe pozbawione efektywnej obsługi dłozowej.

9. PODSUMOWANIE I WNIOSKI KOŃCOWE



 KE-R-A-E  Masa hamująca EZT max:282t

9. PODSUMOWANIE I WNIOSKI KOŃCOWE

Najważniejszymi obszarami wykluczenia są szerokie obszary poza liniami kolejowymi oraz poza obsługą liniami MLD. Większe obszary to tereny powiatu dąbrowskiego, wschodnia część powiatu miechowskiego wraz z północną częścią powiatu proszowickiego, zachodnia oraz wschodnia część powiatu nowotarskiego oraz inne mniejsze tereny.

System transportowy, jaki tworzą przewoźnicy kolejowi oraz MLD, ma silne cechy systemu aglomeracyjnego Krakowa. W ujęciu dostępu do tego miasta notuje się najniższe wykluczenie transportowe, a szereg obszarów i miejscowości wykazuje lepszą dostępność do stolicy Małopolski niż do macierzystych siedzib gmin i powiatów

Oferta Małopolskich Linii Dowozowych zapewnia ogólnie wysoki poziom atrakcyjności z punktu widzenia organizacji połączeń. Kursy poszczególnych linii są zwykle oparte o taktowanie, a możliwość skomunikowania z koleją jest podawana wprost na rozkładach jazdy wraz z podaniem czasu odjazdu/przyjazdu pociągu. Należy kontynuować tę dobrą praktykę i stosować szerzej na większej liczbie linii.

Pociągi w relacji Zakopane – Kraków Główny notują znacznie różnice w prędkości handlowej – dla kolei regionalnej jest to przedział od 35,1 km/h do 42,8 km/h (Nowy Targ–Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona od 31,2 do 43,4 km/h). Skutkuje to dużymi różnicami w ofercie oraz niestabilnością i niepewnością rozkładu jazdy, co wydatnie obniża atrakcyjność połączeń w odczuciu pasażerów. Podobnie jest w relacji Muszyna – Nowy Sącz – Tarnów. Nie jest to element do poprawienia na etapie układania rozkładu jazdy, a wydaje się to być problemem infrastrukturalnym związanym z niską przepustowością linii kolejowych na tym odcinku. Jego rozwiązanie warunkuje poprawę słabej dostępności tego rejonu względem stolicy województwa (powiaty suski, nowotarski, tatrzański) i powinno być jednym z kluczowych wyzwań w polityce rozwoju regionu. Wydaje się, że w celu przezwyciężenia problemów niskiej dostępności południowej części Małopolski należy dążyć do poprawy przepustowości linii kolejowych nr 97, 98, 99 oraz nr 96 i 105. Z uwagi na charakter tych linii nie jest to jedynie zadanie dla samorządu regionu, ale przede wszystkim dla strony rządowej.

Jednocześnie, w celu poprawy możliwości realizacji połączeń komunikacyjnych w skali całego województwa, zasadne jest kontynuowanie procesów koncepcyjnych oraz projektowo-inwestycyjnych, które doprowadzą do kolejowej obsługi relacji Kraków – Myślenice oraz włączenia Limanowej w siatkę połączeń kolejowych. Równolegle szczególnej uwagi wymagają obszary północno-wschodniej części województwa, w tym powiat dąbrowski, charakteryzujące się ograniczonym dostępem do transportu kolejowego. **W tym kontekście warto rozważyć intensyfikację prac analityczno-przygotowawczych zmierzających do przywrócenia do eksploatacji linii kolejowej Tarnów–Szczucin, w tym rozważenie jej uruchomienia na skróconej relacji do Dąbrowy Tarnowskiej jako etapu pośredniego poprawy dostępności transportowej regionu.**

Ze względu na istotną rolę przewoźników prywatnych w systemie transportu zbiorowego zasadne jest rozważenie przeprowadzenia odrębnego badania dostępności i jakości usług realizowanych przez przewoźników komercyjnych. Pozwoliłoby to na pełniejszą diagnozę problemów transportowych oraz skali i uwarunkowań wykluczenia transportowego na terenie województwa małopolskiego.

SPIS RYSUNKÓW, TABEL I WYKRESÓW



SPIS RYSUNKÓW, TABEL I WYKRESÓW

Spis rysunków

RYSUNEK 1. PRZYKŁADY DWÓCH MIEJSCOWOŚCI O CENTRALNEJ I ACENTRALNEJ OBSŁUDZE PRZEZ PRZYSTANKI PTZ	9
RYSUNEK 2. PRZYKŁADY DWÓCH MIEJSCOWOŚCI O SKRAJNIE RÓŻNYM CHARAKTERZE ZABUDOWY W ZAKRESIE OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ	10
RYSUNEK 3. KWESTIONARIUSZ BADANIA ANKIETOWEGO	15
RYSUNEK 4. SCHEMAT POŁĄCZEŃ KOLEJOWYCH W WOJEWÓDZTWIE MAŁOPOLSKIM	34
RYSUNEK 5. ŚREDNIA DOBOWA LICZBA ZATRZYMAŃ POCIĄGÓW POLREGIO, KMŁ ORAZ KŚ W 2024 R.	38
RYSUNEK 6. UDZIAŁ LICZBY ZATRZYMAŃ POCIĄGÓW PUNKTUALNYCH Z UWZGLĘDNIENIEM OD 6 MINUT W OGÓLNEJ LICZBIE ZATRZYMAŃ (WRZESIEŃ 2025) - POLREGIO	39
RYSUNEK 7. UDZIAŁ LICZBY ZATRZYMAŃ POCIĄGÓW PUNKTUALNYCH Z UWZGLĘDNIENIEM OD 6 MINUT W OGÓLNEJ LICZBIE ZATRZYMAŃ (WRZESIEŃ 2025) – KOLEJE MAŁOPOLSKIE	40
RYSUNEK 8. UDZIAŁ LICZBY ZATRZYMAŃ POCIĄGÓW PUNKTUALNYCH Z UWZGLĘDNIENIEM OD 6 MINUT W OGÓLNEJ LICZBIE ZATRZYMAŃ (WRZESIEŃ 2025) – KOLEJE ŚLĄSKIE	41
RYSUNEK 9. SCHEMAT MAŁOPOLSKICH LINII DOWOZOWYCH	43
RYSUNEK 10. PRZYSTANKI I STACJE KOLEJOWE W ZASIĘGU 200 METRÓW OD PRZYSTANKÓW MLD	47
RYSUNEK 11. GRAFIKA INFORMACYJNA MAŁOPOLSKIEGO BILETU ZINTEGROWANEGO WRAZ Z PODZIAŁEM NA STREFY I OFERTĄ	50
RYSUNEK 12. GRAFIKA INFORMACYJNA BILETU METROPOLITALNEGO WRAZ Z PODZIAŁEM NA STREFY I OFERTĄ	51
RYSUNEK 13. WIĘŻBA RUCHU DLA ODCINKA KRAKÓW - SKAWINA	119
RYSUNEK 14. POTOKI RUCHU PASAŻERSKIEGO KOLEJOWEGO NA ODCINKU KRAKÓW – SKAWINA	120
RYSUNEK 15. WIĘŻBA RUCHU DLA ODCINKA SKAWINA – OŚWIĘCIM	121
RYSUNEK 16. POTOKI RUCHU PASAŻERSKIEGO KOLEJOWEGO NA ODCINKU SKAWINA – OŚWIĘCIM	122
RYSUNEK 17. WIĘŻBA RUCHU DLA ODCINKA SKAWINA – KALWARIA ZEBRZYDOWSKA – LANCKORONA	124
RYSUNEK 18. POTOKI RUCHU PASAŻERSKIEGO KOLEJOWEGO NA ODCINKU SKAWINA – KALWARIA ZEBRZYDOWSKA	124
RYSUNEK 19. WIĘŻBA RUCHU DLA ODCINKA KALWARIA ZEBRZYDOWSKA – LANCKORONA – KĘTY	126
RYSUNEK 20. POTOKI RUCHU PASAŻERSKIEGO KOLEJOWEGO NA ODCINKU KALWARIA ZEBRZYDOWSKA – LANCKORONA – KĘTY	126
RYSUNEK 21. WIĘŻBA RUCHU DLA ODCINKA KALWARIA ZEBRZYDOWSKA – LANCKORONA – SUCHA BESKIDZKA	128
RYSUNEK 22. POTOKI RUCHU PASAŻERSKIEGO KOLEJOWEGO NA ODCINKU KALWARIA ZEBRZYDOWSKA – LANCKORONA – SUCHA BESKIDZKA	129
RYSUNEK 23. WIĘŻBA RUCHU DLA ODCINKA SUCHA BESKIDZKA – CHABÓWKA	130
RYSUNEK 24. POTOKI RUCHU PASAŻERSKIEGO KOLEJOWEGO NA ODCINKU SUCHA BESKIDZKA – CHABÓWKA	131

RYSUNEK 25. WIĘŻBA RUCHU DLA ODCINKA CHABÓWKA – ZAKOPANE	132
RYSUNEK 26. POTOKI RUCHU PASAŻERSKIEGO KOLEJOWEGO NA ODCINKU CHABÓWKA – ZAKOPANE	133
RYSUNEK 27. WIĘŻBA RUCHU DLA ODCINKA KRAKÓW – TRZEBINIA.....	135
RYSUNEK 28. POTOKI RUCHU PASAŻERSKIEGO KOLEJOWEGO NA ODCINKU KRAKÓW – TRZEBINIA.....	135
RYSUNEK 29. WIĘŻBA RUCHU DLA ODCINKA TRZEBINIA – OŚWIĘCIM.....	137
RYSUNEK 30. POTOKI RUCHU PASAŻERSKIEGO KOLEJOWEGO NA ODCINKU TRZEBINIA – OŚWIĘCIM.....	137
RYSUNEK 31. WIĘŻBA RUCHU DLA ODCINKA KRAKÓW – TUNEL	139
RYSUNEK 32. POTOKI RUCHU PASAŻERSKIEGO KOLEJOWEGO NA ODCINKU KRAKÓW – TUNEL	139
RYSUNEK 33. WIĘŻBA RUCHU DLA ODCINKA KRAKÓW – TARNÓW	141
RYSUNEK 34. POTOKI RUCHU PASAŻERSKIEGO KOLEJOWEGO NA ODCINKU KRAKÓW – TARNÓW	141
RYSUNEK 35. WIĘŻBA RUCHU DLA ODCINKA TARNÓW – NOWY SĄCZ.....	143
RYSUNEK 36. POTOKI RUCHU PASAŻERSKIEGO KOLEJOWEGO NA ODCINKU TARNÓW – NOWY SĄCZ.....	143
RYSUNEK 37. WIĘŻBA RUCHU DLA ODCINKA NOWY SĄCZ – KRYNICA.....	145
RYSUNEK 38. POTOKI RUCHU PASAŻERSKIEGO KOLEJOWEGO NA ODCINKU NOWY SĄCZ – KRYNICA.....	145
RYSUNEK 39. WIĘŻBA RUCHU DLA ODCINKA KRAKÓW – WIELICZKA	147
RYSUNEK 40. POTOKI RUCHU PASAŻERSKIEGO KOLEJOWEGO NA ODCINKU KRAKÓW – WIELICZKA	147
RYSUNEK 41. WIĘŻBA RUCHU DLA ODCINKA KRAKÓW – BALICE.....	149
RYSUNEK 42. POTOKI RUCHU PASAŻERSKIEGO KOLEJOWEGO NA ODCINKU KRAKÓW – BALICE	149
RYSUNEK 43. UDZIAŁ OSÓB ZAMIESZKUJĄCYCH MIEJSCOWOŚCI GMINNE ORAZ MAJĄCYCH MOŻLIWOŚĆ DOJAZDU DO MIEJSCOWOŚCI GMINNEJ (WG POWIATÓW)	152
RYSUNEK 44. UDZIAŁ OSÓB ZAMIESZKUJĄCYCH MIEJSCOWOŚCI GMINNE ORAZ MAJĄCYCH MOŻLIWOŚĆ DOJAZDU DO MIEJSCOWOŚCI GMINNEJ (WG GMIN)	154
RYSUNEK 45. UDZIAŁ OSÓB ZAMIESZKUJĄCYCH MIEJSCOWOŚCI POWIATOWE ORAZ MAJĄCYCH MOŻLIWOŚĆ DOJAZDU DO MIEJSCOWOŚCI POWIATOWEJ (WG POWIATÓW).....	156
RYSUNEK 46. UDZIAŁ OSÓB ZAMIESZKUJĄCYCH MIEJSCOWOŚCI POWIATOWE ORAZ MAJĄCYCH MOŻLIWOŚĆ DOJAZDU DO MIEJSCOWOŚCI POWIATOWEJ (WG POWIATÓW).....	157
RYSUNEK 47. UDZIAŁ OSÓB ZAMIESZKUJĄCYCH MIEJSCOWOŚCI MAJĄCE MOŻLIWOŚĆ DOJAZDU DO KRAKOWA	158
RYSUNEK 48. UDZIAŁ OSÓB ZAMIESZKUJĄCYCH MIEJSCOWOŚCI MAJĄCE MOŻLIWOŚĆ DOJAZDU DO TARNOWA	159
RYSUNEK 49. UDZIAŁ OSÓB ZAMIESZKUJĄCYCH MIEJSCOWOŚCI MAJĄCE MOŻLIWOŚĆ DOJAZDU DO NOWEGO SĄCZA	160

Spis tabel

TABELA 1. LINIE MAŁOPOLSKICH LINII DOWOZOWYCH PODLEGAJĄCE BADANIU ANKIETOWEMU	12
TABELA 2. LISTA GMIN OBJĘTYCH INDYWIDUALNYMI WYWIADAMI POGŁĘBIONYMI (IDI)	17
TABELA 3. LICZBA PASAŻERÓW NA LINIACH KOMUNIKACYJNYCH POLREGIO (DANE Z PAŹDZIERNIKA: 2022, 2023, 2024).	35

TABELA 4. LICZBA PASAŻERÓW NA LINIACH KOMUNIKACYJNYCH KOLEJE ŚLĄSKIE (DANE Z PAŹDZIERNIKA: 2022, 2023, 2024).....	35
TABELA 5. LICZBA PASAŻERÓW NA LINIACH KOMUNIKACYJNYCH KOLEJE MAŁOPOLSKIE (DANE Z PAŹDZIERNIKA: 2022, 2023, 2024).....	36
TABELA 6. LICZBA KURSÓW MAŁOPOLSKICH LINII DOWOZOWYCH.....	44
TABELA 7. LICZBA ANKIET ZREALIZOWANYCH NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH [N=1124].....	53
TABELA 8. OCENA KOMFORTU PRZEJAZDU AUTOBUSAMI MAŁOPOLSKICH LINII DOWOZOWYCH [N=1117]	89
TABELA 9. OCENA INFRASTRUKTURY WSPOMAGAJĄCEJ PRZEJAZDY MAŁOPOLSKIMI LINIAMI DOWOZOWYMI [N=1115].....	92
TABELA 10. OCENA OFERTY BILETOWEJ ORAZ ROZKŁADU JAZDY [N=1115]	94
TABELA 11. WPŁYW POSZCZEGÓLNYCH CZYNNIKÓW NA OGÓLNE ZADOWOLENIE Z PODRÓŻOWANIA AUTOBUSAMI MAŁOPOLSKICH LINII DOWOZOWYCH [N=1106].....	98
TABELA 12. SUGESTIE PASAŻERÓW DOTYCZĄCE POPRAWY ŚWIADCZONYCH USŁUG PRZEZ MAŁOPOLSKIE LINIE DOWOZOWE.....	100
TABELA 13. PROPOZYCJE NOWYCH TRAS MLD LUB WYDŁUŻENIA ISTNIEJĄCYCH LINII MLD	115
TABELA 14. LICZBA POCIĄGÓW NA ODCINKU KRAKÓW–SKAWINA.....	118
TABELA 15. LICZBA POCIĄGÓW NA ODCINKU SKAWINA - OŚWIĘCIM.....	120
TABELA 16. LICZBA POCIĄGÓW NA ODCINKU SKAWINA – KALWARIA ZEBRZYDOWSKA - LANCKORONA	122
TABELA 17. LICZBA POCIĄGÓW W DOBIE NA ODCINKU KALWARIA ZEBRZYDOWSKA - LANCKORONA – KĘTY..	125
TABELA 18. LICZBA POCIĄGÓW W DOBIE NA ODCINKU KALWARIA ZEBRZYDOWSKA – LANCKORONA – SUCHA BESKIDZKA	127
TABELA 19. LICZBA POCIĄGÓW W DOBIE NA ODCINKU SUCHA BESKIDZKA – CHABÓWKA.....	129
TABELA 20. LICZBA POCIĄGÓW W DOBIE NA ODCINKU CHABÓWKA – ZAKOPANE.....	131
TABELA 21. LICZBA POCIĄGÓW W DOBIE NA ODCINKU KRAKÓW – TRZEBINIA	133
TABELA 22. LICZBA POCIĄGÓW W DOBIE NA ODCINKU TRZEBINIA – OŚWIĘCIM	136
TABELA 23. LICZBA POCIĄGÓW W DOBIE NA ODCINKU KRAKÓW – TUNEL	138
TABELA 24. LICZBA POCIĄGÓW W DOBIE NA ODCINKU KRAKÓW – TARNÓW	140
TABELA 25. LICZBA POCIĄGÓW NA ODCINKU TARNÓW – NOWY SĄCZ.....	142
TABELA 26. LICZBA POCIĄGÓW NA ODCINKU NOWY SĄCZ – KRYNICA ZDRÓJ.....	144
TABELA 27. LICZBA POCIĄGÓW NA ODCINKU KRAKÓW – WIELICZKA.....	146
TABELA 28. LICZBA POCIĄGÓW NA ODCINKU KRAKÓW – BALICE	148
TABELA 29. WARUNKI MINIMALNEJ LICZBY KURSÓW W DOBIE – DOSTĘPNOŚĆ MIEJSCOWOŚCI GMINNYCH....	161
TABELA 30. WARUNKI LICZBY KURSÓW W DOBIE I CZASU DOJAZDU W ZAKRESIE WYKLUCZENIA TRANSPORTOWEGO – KATEGORIE DOSTĘPNOŚCI DO MIAST POWIATOWYCH	162
TABELA 31. WARUNKI LICZBY KURSÓW W DOBIE I CZAS DOJAZDU W ZAKRESIE WYKLUCZENIA TRANSPORTOWEGO – KATEGORIE DOSTĘPNOŚCI DO MIAST NA PRAWACH POWIATU	162

Spis wykresów

WYKRES 1. LICZBA PASAŻERÓW WG PRZEWÓŹNIKA (DANE Z PAŹDZIERNIKA: 2022, 2023, 2024).....	36
WYKRES 2. LICZBA PASAŻERÓW NA 3 NAJWIĘKSZYCH LINIACH KOMUNIKACYJNYCH (DANE Z PAŹDZIERNIKA: 2022, 2023, 2024).....	37
WYKRES 3. PŁEĆ BADANYCH PASAŻERÓW [N=1076].....	54
WYKRES 4. WIEK BADANYCH PASAŻERÓW [N=1113].....	55
WYKRES 5. CELE PODRÓŻY WSKAZYWANE PRZEZ BADANYCH [N=1114, DANE NIE SUMUJĄ SIĘ DO 100%, PONIEWAŻ BADANI MOGLI WSKAZAĆ WIĘCEJ NIŻ 1 ODP.].....	55
WYKRES 6. ODSETKI OSÓB NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH WSKAZUJĄCYCH PRACĘ JAKO CEL PODRÓŻY [N=1114].....	56
WYKRES 7. ODSETKI OSÓB NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH WSKAZUJĄCYCH NAUKĘ JAKO CEL PODRÓŻY [N=1114].....	57
WYKRES 8. ODSETKI OSÓB NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH WSKAZUJĄCYCH SPRAWY OSOBISTE JAKO CEL PODRÓŻY [N=1114].....	59
WYKRES 9. ODSETKI OSÓB NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH WSKAZUJĄCYCH ZAKUPY JAKO CEL PODRÓŻY [N=1114].....	60
WYKRES 10. ODSETKI OSÓB NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH WSKAZUJĄCYCH ZDROWIE JAKO CEL PODRÓŻY [N=1114].....	61
WYKRES 11. ODSETKI OSÓB NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH WSKAZUJĄCYCH REKREACJĘ I WYPOCZYNEK JAKO CEL PODRÓŻY [N=1114]	62
WYKRES 12. ODSETKI OSÓB NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH WSKAZUJĄCYCH KULTURĘ JAKO CEL PODRÓŻY [N=1114].....	63
WYKRES 13. CZAS PODRÓŻOWANIA AUTOBUSEM MAŁOPOLSKICH LINII DOWOZOWYCH [N=1113]	64
WYKRES 14. CZAS PODRÓŻOWANIA AUTOBUSEM MAŁOPOLSKICH LINII DOWOZOWYCH W PODZIALE NA CEL PODRÓŻY [N=1103].....	64
WYKRES 15. CZAS PODRÓŻOWANIA AUTOBUSEM MAŁOPOLSKICH LINII DOWOZOWYCH NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH [N=1114].....	65
WYKRES 16. CZĘSTOTLIWOŚĆ PODRÓŻOWANIA MAŁOPOLSKIMI LINIAMI DOWOZOWYMI [N=1061].....	66
WYKRES 17. CZĘSTOTLIWOŚĆ PODRÓŻOWANIA AUTOBUSEM MAŁOPOLSKICH LINII DOWOZOWYCH W PODZIALE NA WIEK PASAŻERÓW [N=1061]	66
WYKRES 18. CZĘSTOTLIWOŚĆ PODRÓŻOWANIA MAŁOPOLSKIMI LINIAMI DOWOZOWYMI NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH [N=1061].....	67
WYKRES 19. CZYNNIKI DECYDUJĄCE O WYBORZE PRZEJAZDU MAŁOPOLSKIMI LINIAMI DOWOZOWYMI [N=1122, DANE NIE SUMUJĄ SIĘ DO 100%, PONIEWAŻ BADANI MOGLI WSKAZAĆ WIĘCEJ NIŻ 1 ODP.].....	68
WYKRES 20. ODSETKI OSÓB NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH WSKAZUJĄCYCH KOMFORT JAKO CZYNNIK DECYDUJĄCY O WYBORZE PRZEJAZDU MAŁOPOLSKIMI LINIAMI DOWOZOWYMI [N=1122]	69
WYKRES 21. ODSETKI OSÓB NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH WSKAZUJĄCYCH DOGODNE GODZINY POŁĄCZENIA JAKO CZYNNIK DECYDUJĄCY O WYBORZE PRZEJAZDU MAŁOPOLSKIMI LINIAMI DOWOZOWYMI [N=1122]	70
WYKRES 22. ODSETKI OSÓB NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH WSKAZUJĄCYCH CZAS PRZEJAZDU JAKO CZYNNIK DECYDUJĄCY O WYBORZE PRZEJAZDU MAŁOPOLSKIMI LINIAMI DOWOZOWYMI [N=1122]	71
WYKRES 23. ODSETKI OSÓB NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH WSKAZUJĄCYCH BRAK ALTERNATYWNEJ KOMUNIKACJI GMINNEJ/PODMIEJSKIEJ/REGIONALNEJ JAKO CZYNNIK DECYDUJĄCY O WYBORZE PRZEJAZDU MAŁOPOLSKIMI LINIAMI DOWOZOWYMI [N=1122]	72

WYKRES 24. WYKORZYSTYWANE RODZAJE BILETÓW [N=1117]	73
WYKRES 25. SPOSOBY ZAKUPU BILETÓW [N=1111]	73
WYKRES 26. SPOSOBY ZAKUPY BILETU W PODZIALE NA WIEK [N =1111]	74
WYKRES 27. CZAS POTRZEBNY NA DOTARCIE Z MIEJSCA ZAMIESZKANIA DO PRZYSTANKU POCZĄTKOWEGO [N=1107]	75
WYKRES 28. CZAS POTRZEBNY NA DOTARCIE Z MIEJSCA ZAMIESZKANIA DO PRZYSTANKU POCZĄTKOWEGO NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH [N=1107]	76
WYKRES 29. SPOSOBY DOTARCIA Z MIEJSCA ZAMIESZKANIA DO PRZYSTANKU POCZĄTKOWEGO [N=1122]	77
WYKRES 30. ODSETEK OSÓB NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH WSKAZUJĄCYCH PIESZO JAKO SPOSÓB DOTARCIA Z MIEJSCA ZAMIESZKANIA DO PRZYSTANKU POCZĄTKOWEGO [N=1122]	78
WYKRES 31. ODSETKI OSÓB NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH WSKAZUJĄCYCH KOMUNIKACJĘ ZBIOROWĄ JAKO SPOSÓB DOTARCIA Z MIEJSCA ZAMIESZKANIA DO PRZYSTANKU POCZĄTKOWEGO [N=1122]	79
WYKRES 32. ODSETKI OSÓB NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH WSKAZUJĄCYCH SAMOCHÓD JAKO SPOSÓB DOTARCIA Z MIEJSCA ZAMIESZKANIA DO PRZYSTANKU POCZĄTKOWEGO [N=1122]	80
WYKRES 33. CZAS POTRZEBNY NA DOTARCIE Z PRZYSTANKU KOŃCOWEGO DO CELU PODRÓŻY [N=1121]	80
WYKRES 34. CZAS POTRZEBNY NA DOTARCIE Z PRZYSTANKU KOŃCOWEGO DO CELU PODRÓŻY NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH [N=1121]	82
WYKRES 35. ROZKŁAD ODPOWIEDZI NA PYTANIE „CZY PRZYSTANEK KOŃCOWY LINII DOWOZOWEJ JEST PRZYSTANKIEM DOCELOWYM PODRÓŻY?” [N=1121]	83
WYKRES 36. ODSETKI OSÓB NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH, DLA KTÓRYCH PRZYSTANEK KOŃCOWY LINII DOWOZOWEJ JEST PRZYSTANKIEM KOŃCOWYM PODRÓŻY [N=1121]	84
WYKRES 37. ODSETKI OSÓB NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH, KTÓRZY PO OPUSZCZENIU AUTOBUSU MUSZĄ SKORZYSTAĆ Z KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ [N=1121]	85
WYKRES 38. ODSETKI OSÓB NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH, KTÓRZY PO OPUSZCZENIU AUTOBUSU ORGANIZUJĄ PRZEJAZD WE WŁASNYM ZAKRESIE [N=1121]	86
WYKRES 39. ODSETKI OSÓB NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH, KTÓRZY PO OPUSZCZENIU AUTOBUSU MUSZĄ PRZESIAŚĆ SIĘ NA POCIĄG [N=1121]	87
WYKRES 40. ODSETKI OSÓB NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH, KTÓRZY PO OPUSZCZENIU AUTOBUSU MUSZĄ SKORZYSTAĆ Z KOMUNIKACJI GMINNEJ/ PODMIEJSKIEJ/ REGIONALNEJ [N=1121]	88
WYKRES 41. OCENA KOMFORTU PRZEJAZDU AUTOBUSAMI MAŁOPOLSKICH LINII DOWOZOWYCH [N=1118]...	89
WYKRES 42. OGÓLNA OCENA KOMFORTU PRZEJAZDU AUTOBUSAMI MAŁOPOLSKICH LINII DOWOZOWYCH NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH [N=1118]	91
WYKRES 43. OCENA INFRASTRUKTURY WSPOMAGAJĄCEJ PRZEJAZDY MAŁOPOLSKIMI LINIAMI DOWOZOWYMI [N=1104]	92
WYKRES 44. OGÓLNA OCENA INFRASTRUKTURY WSPOMAGAJĄCEJ PRZEJAZDY MAŁOPOLSKIMI LINIAMI DOWOZOWYMI NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH [N=1104]	93
WYKRES 45. OCENA OFERTY BILETOWEJ ORAZ ROZKŁADU JAZDY [N=1117]	95
WYKRES 46. OGÓLNA OCENA OFERTY BILETOWEJ ORAZ ROZKŁADU JAZDY NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH [N=1117]	96
WYKRES 47. OGÓLNE ZADOWOLENIE Z PODRÓŻOWANIA AUTOBUSAMI MAŁOPOLSKICH LINII DOWOZOWYCH – WSKAŹNIK NPS [N=1113]	97

WYKRES 48. ROZKŁAD DOBOWY POCIĄGÓW O CHARAKTERZE REGIONALNYM I AGLOMERACYJNYM NA ODCINKU KRAKÓW – SKAWINA	119
WYKRES 49. ROZKŁAD DOBOWY POCIĄGÓW O CHARAKTERZE REGIONALNYM I AGLOMERACYJNYM NA ODCINKU SKAWINA - OŚWIĘCIM	121
WYKRES 50. ROZKŁAD DOBOWY POCIĄGÓW O CHARAKTERZE REGIONALNYM I AGLOMERACYJNYM NA ODCINKU SKAWINA – KALWARIA ZEBRZYDOWSKA.....	123
WYKRES 51. ROZKŁAD DOBOWY POCIĄGÓW O CHARAKTERZE REGIONALNYM I AGLOMERACYJNYM NA ODCINKU KALWARIA ZEBRZYDOWSKA – LANCKORONA - KĘTY	125
WYKRES 52. ROZKŁAD DOBOWY POCIĄGÓW O CHARAKTERZE REGIONALNYM I AGLOMERACYJNYM NA ODCINKU KALWARIA ZEBRZYDOWSKA – LANCKORONA – SUCHA BESKIDZKA	128
WYKRES 53. ROZKŁAD DOBOWY POCIĄGÓW O CHARAKTERZE REGIONALNYM I AGLOMERACYJNYM NA ODCINKU SUCHA BESKIDZKA – CHABÓWKA	130
WYKRES 54. ROZKŁAD DOBOWY POCIĄGÓW O CHARAKTERZE REGIONALNYM I AGLOMERACYJNYM NA ODCINKU CHABÓWKA - ZAKOPANE.....	132
WYKRES 55. ROZKŁAD DOBOWY POCIĄGÓW O CHARAKTERZE REGIONALNYM I AGLOMERACYJNYM NA ODCINKU KRAKÓW – TRZEBINIA.....	134
WYKRES 56. ROZKŁAD DOBOWY POCIĄGÓW O CHARAKTERZE REGIONALNYM I AGLOMERACYJNYM NA ODCINKU TRZEBINIA – OŚWIĘCIM	136
WYKRES 57. ROZKŁAD DOBOWY POCIĄGÓW O CHARAKTERZE REGIONALNYM I AGLOMERACYJNYM NA ODCINKU KRAKÓW – TUNEL	138
WYKRES 58. ROZKŁAD DOBOWY POCIĄGÓW O CHARAKTERZE REGIONALNYM I AGLOMERACYJNYM NA ODCINKU KRAKÓW – TARNÓW	140
WYKRES 59. ROZKŁAD DOBOWY POCIĄGÓW O CHARAKTERZE REGIONALNYM I AGLOMERACYJNYM NA ODCINKU NOWY SĄCZ – TARNÓW.....	142
WYKRES 60. ROZKŁAD DOBOWY POCIĄGÓW O CHARAKTERZE REGIONALNYM I AGLOMERACYJNYM NA ODCINKU NOWY SĄCZ – KRYNICA ŹRÓJ.....	144
WYKRES 61. ROZKŁAD DOBOWY POCIĄGÓW O CHARAKTERZE REGIONALNYM I AGLOMERACYJNYM NA ODCINKU KRAKÓW – WIELICZKA.....	146
WYKRES 62. ROZKŁAD DOBOWY POCIĄGÓW O CHARAKTERZE REGIONALNYM I AGLOMERACYJNYM NA ODCINKU KRAKÓW – BALICE	148
WYKRES 63. STRUKTURA WYNIKÓW KATEGORYZACJI WYKLUCZENIA TRANSPORTOWEGO WŚRÓD LUDNOŚCI WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO (BEZ LUDNOŚCI MIAST NA PRAWACH POWIATU)	163

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW



WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

1. **Załącznik nr 1** – Baza inwentaryzacyjna miejscowości województwa małopolskiego w zakresie dostępności PTZ organizowanego przez przewoźników kolejowych.
2. **Załącznik nr 2** – Atlas powiatowych map dostępności.

Województwo Małopolskie
Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego
Departament Rozwoju Regionu
Małopolskie Obserwatorium Rozwoju Regionalnego
ul. Wielicka 72A, 30-552 Kraków

www.obserwatorium.malopolska.pl

Egzemplarz bezpłatny

ISBN: 978-83-67243-99-5



Fundusze Europejskie
dla Małopolski



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



MAŁOPOLSKA

Publikacja współfinansowana ze środków Unii Europejskiej
w ramach programu Fundusze Europejskie dla Małopolski 2021–2027