MAŁOPOLSKA



Małopolska 2030:
Gospodarka

Dostępność komunikacyjna w powiatach: dąbrowskim i gorlickim

Dostępność komunikacyjna w powiatach: dąbrowskim i gorlickim

Kraków 2026

Autor opracowania: Andrzej Binda

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: 978-83-68801-24-8

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

Wstęp 3

Powiat dąbrowski 7

Powiat gorlicki 16

Podsumowanie 27

Spis map 28

Spis tabel 28

Spis wykresów 29

WSTĘP

Zagadnienia związane z dostępnością bądź wykluczeniem transportowym (komunikacyjnym) stanowią temat licznych badań i analiz prowadzonych przez różne ośrodki naukowe w kraju. Wymienione pojęcia nie są tożsame – czym innym jest dostępność, czyli możliwość dojazdu do wyznaczonego miejsca (gmina, powiat, lotnisko, stacja kolejowa itp.), a czym innym wykluczenie, czyli brak możliwości dotarcia do danego punktu z uwagi na uwarunkowania zewnętrzne (np. brak połączeń komunikacją zbiorową, zły stan dróg), jak i indywidualne (koszt przejazdu, stan zdrowia uniemożliwiający skorzystanie z istniejącej oferty). Innym obszarem podmiotowym jest pojęcie **„transport”,** w przypadku którego na ogół badane są wszystkie możliwe środki przemieszczania, łącznie z prywatnymi samochodami osobowymi, motocyklami czy rowerami, a innym pojęciem **„komunikacja”**, łączona na ogół z regularnymi przewozami transportem zbiorowym. Dodatkowym pojęciem, odrębnym od powyższych, jest **„ubóstwo transportowe”**, co już wiąże się z sytuacją materialną poszczególnych mieszkańców danego obszaru.

Do klasycznych miar dostępności transportowej powszechnie stosowanych należy Wskaźnik Międzygałęziowej Dostępności Transportowej[1], opracowany i wyliczany przez Instytut Geografii i Zagospodarowania Przestrzennego Polskiej Akademii Nauk. Wskaźnik ten opiera się na analizie istniejącej infrastruktury oraz czasu i kosztu dojazdu do określonych lokalizacji, uzupełnionych o system wag odzwierciedlających znaczenie poszczególnych ośrodków w systemie społeczno-ekonomicznym i osadniczym kraju. Przyjęta metodologia pozwala na wyliczenie syntetycznego wskaźnika dostępności czasowej najważniejszych ośrodków osadniczych oraz węzłów transportowych z możliwością prezentacji dla poszczególnych województw, w rozbiciu na transport pasażerski i towarowy oraz rodzaje transportu (drogowy, kolejowy, lotniczy i żeglugę śródlądową). Z uwagi na skomplikowany algorytm i duży zakres przetwarzanych danych wskaźnik ten nie jest na bieżąco aktualizowany.

Interesujące są wyniki stosunkowo niedawno opublikowanej *Analizy skali wykluczenia komunikacyjnego na obszarze Polski wraz z rekomendacjami zmian legislacyjnych w kontekście publicznego transportu zbiorowego (T-Included)*[2]. Opracowanie to, zrealizowane przez konsorcjum Politechnik: Poznańskiej, Śląskiej, Gdańskiej i Warszawskiej w ramach Programu Strategicznego Gospostrateg wdrażanego przez NCBR, bazuje na badaniu dostępności poszczególnych punktów adresowych do połączeń realizowanych komunikacją zbiorową. Z uwagi na brak pełnych danych na temat liczby i kierunków kursów autobusów (busów) komunikacji zbiorowej obsługujących poszczególne przystanki w opracowaniu dokonano szeregu doszacowań, co w żaden sposób nie umniejsza wartości tej pracy. Dostępność komunikacyjna poszczególnych punktów adresowych wyznaczana była w oparciu o 5 parametrów:

- czas dojazdu,
- dostępności pieszej,

[1]https://www.researchgate.net/publication/260748862_Opracowanie_metodologii_liczenia_wskaznika_miedzygaleziowej_dostepnosci_transportowej_terytorium_polski_oraz_jego_oszacowanie

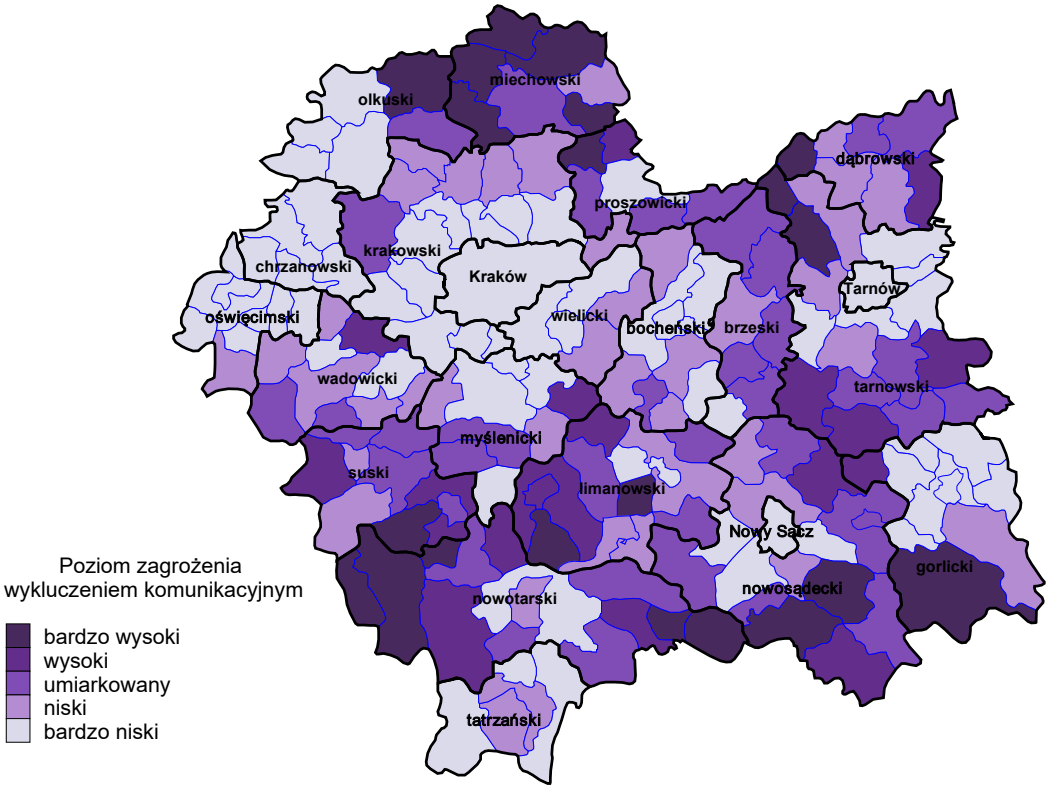
[2] https://www.gov.pl/web/infrastruktura/analiza-skali-wykluczenia-komunikacyjnego-na-obszarze-polski-wraz-z-rekomendacjami-zmian-legislacyjnych-w-kontekscie-publicznego-transportu-zbiorowego

- częstości kursowania,
- niezawodności czasu dojazdu,
- kosztu przejazdu,

przyjmując wartości binarne: 0 – punkt adresowy nie jest zagrożony wykluczeniem komunikacyjnym, 1 – punkt adresowy jest wykluczony komunikacyjnie.

Na podstawie opublikowanych wyników badania rysuje się obraz województwa małopolskiego o stosunkowo niskim poziomie zagrożenia wykluczeniem transportowym (drugie miejsce po województwie śląskim), aczkolwiek wśród gmin sytuacja nie jest jednorodna: od Zielonek i Wieliczki, gdzie wskaźnik jest najlepszy, po gminy bardziej peryferyjne, w których sytuacja jest zdecydowanie gorsza.

Mapa 1. Wskaźnik zagrożenia wykluczeniem komunikacyjnym w gminach województwa małopolskiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie załącznika 21 do raportu końcowego z *Analizy skali wykluczenia komunikacyjnego na obszarze Polski…*

Badania dostępności transportowej zlecane przez Małopolskie Obserwatorium Rozwoju Regionalnego, realizowane przez Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ za lata 2010 i 2014 opierały się na wyznaczaniu izochron dojazdu do wybranych lokalizacji w województwie w oparciu o czas dojazdu samochodem osobowym lub pociągiem[3]. Czas dojazdu drogowego wyliczany był w oparciu

[3] https://www.obserwatorium.malopolska.pl/publikacje/dostepnosc-komunikacyjna-wybranych-miast-malopolski

o przeciętną prędkość na danych odcinku drogi, korygowaną o potencjalne sytuacje drogowe (skrzyżowania, przejazd przez miejscowość, przejazdy kolejowe). Metoda ta miała swoje zalety zwłaszcza w tym okresie, gdy w kraju realizowano szereg inwestycji drogowych wspieranych ze środków europejskich, umożliwiając m.in. szacowanie spodziewanych efektów tych inwestycji. Podobną analizę wykonano w 2023 roku, bazując na orientacyjnym czasie dojazdu podawanym przez internetowe aplikacje drogowe[4].

Pierwszym opracowaniem, w którym przeanalizowano stronę podażową w dostępności komunikacyjnej było kompleksowe badanie *Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem*, zrealizowane dla 6 województw, w tym małopolskiego. Jeden z komponentów badania dotyczył dostępności komunikacyjnej miast[5], która opierała się m.in. na szczegółowej analizie liczby połączeń zbiorową komunikacją publiczną. Niestety, wyniki tych przemyśleń uległy dezaktualizacji w okresie pandemii, która okazała się również końcem działalności dla szeregu podmiotów zajmujących się regularnym transportem osobowym. Negatywnym skutkiem tej zmiany było pozostawienie w wykazach wydanych zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym wielu „martwych dusz", które zostały usunięte dopiero po 30 czerwca 2026 roku w wyniku wprowadzenia zmian do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r. z późniejszymi zmianami (t.j. Dz.U. 2025 poz. 285 z późn.zm.). Dużym utrudnieniem przy analizowaniu rozkładów jest ich nieedytowalna forma, na ogół są to skany zatwierdzonych rozkładów z wszelkimi koniecznymi pieczątkami i podpisami.

W niniejszym opracowaniu po raz pierwszy zdecydowaliśmy się na prezentację danych w układzie **miejscowości podstawowych**, a więc poniżej poziomu gminnego. Przygotowanie rozkładów do postaci przyjaznej analizom wymagałoby bardzo dużych nakładów pracy, wobec czego zdecydowano się na formę uproszczoną, tj. zliczenie **liczby par kursów linii rozkładowych realizowanych w dni powszednie w okresie nauki szkolnej,** zatrzymujących się na terenie danej miejscowości, oraz czasu dojazdu do wybranych lokalizacji (gmina, powiat, miasta na prawach powiatu). Dane w zakresie czasu dojazdu należy jednak traktować orientacyjnie ze względu na wielość przystanków w poszczególnych miejscowościach. Do obliczeń przyjmowano wartości skrajne w przypadku miejscowości początkowych i końcowych (odpowiednio pierwszy i ostatni przystanek), natomiast w przypadku miejscowości tranzytowych obiektem obserwacji był przystanek środkowy. Dodatkowe zastrzeżenia pojawiają się w przypadku linii lokalnych (gminnych), które starają się dotrzeć do możliwie wielu miejscowości w gminie, przez co nadkładają drogi i wydłużają czas przejazdu. W opracowaniu odwołujemy się do minimalnych czasów rozkładowych.

Opracowanie ogranicza się do dwóch powiatów: **dąbrowskiego i gorlickiego**. Obydwa powiaty leżą we wschodniej części Małopolski, poza głównymi szlakami komunikacyjnymi, w podregionach o dosyć podobnym potencjale gospodarczym, i mają zbliżoną liczbę miejscowości.

Dane prezentują stan na 1 lipca 2026 roku.

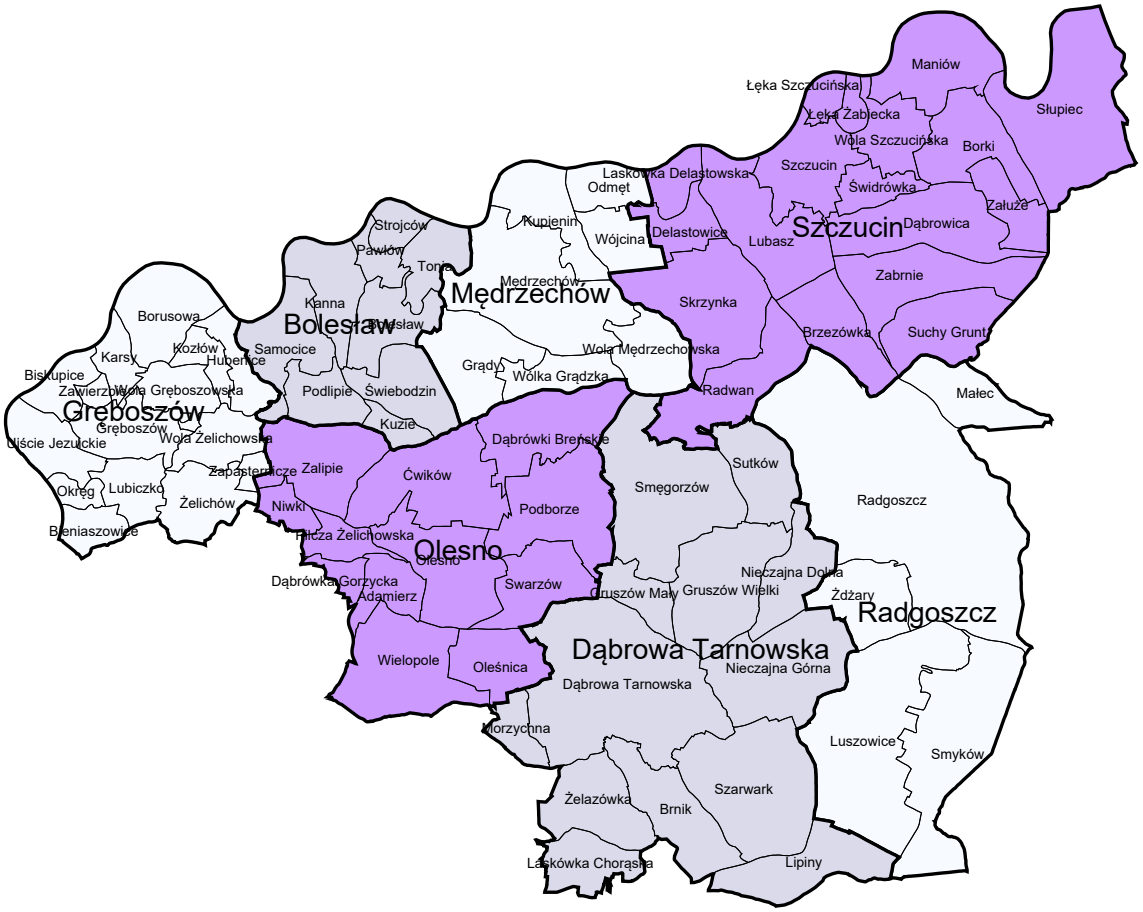
[4] https://www.obserwatorium.malopolska.pl/publikacje/izochrony-dojazdu-do-wybranych-miast-wojewodztwa-malopolskiego

[5] https://www.obserwatorium.malopolska.pl/publikacje/relacje-przestrzenne-i-dostepnosc-komunikacyjna-komponent-3-dla-malopolski

POWIAT DĄBROWSKI

Powiat dąbrowski leży w północno-wschodniej części województwa małopolskiego, sąsiadując z województwami świętokrzyskim i podkarpackim. Na powiat składa się 7 gmin, w których znajduje się 79 miejscowości podstawowych, najwięcej w gminie Szczucin (18) oraz gminie Gręboszów (15), najmniej w gminie Radgoszcz – 5 miejscowości.

Mapa 2. Podział administracyjny powiatu dąbrowskiego na gminy i miejscowości



Źródło: opracowanie własne.

Na terenie powiatu znajduje się jedna nieeksploatowana linia kolejowa Tarnów – Szczucin (nr 115), na której ruch pasażerski zawieszono w 2000 roku po blisko stuletniej działalności. Obecnie linia oczekuje podjęcia działań w celu przynajmniej częściowej reaktywacji.

Na 1 lipca 2026 roku w wykazach Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego[6], Starostwa Dąbrowskiego[7], gmin: Mędrzechów[8] i Szczucin[9] zidentyfikowane zostały 33 linie autobusowe publicznego transportu zbiorowego (PTZ), łączące miejscowości na terenie powiatu dąbrowskiego.

[6] https://bip.malopolska.pl/umwm,m,256914,rozklady-jazdy.html

[7] https://bip.malopolska.pl/spdabrowatarnowska,m,287507,rozklady-jazdy.html

[8] https://medrzechow.net/images/downloads/2025/Rozkad-jazdy.pdf

[9] https://szczucin.pl/transport-zbiorowy-na-terenie-gminy-szczucin

Na zbiór ten składa się 13 linii międzypowiatowych, w tym linia dowozowa A36, 16 linii powiatowych i 4 linie gminne zorganizowane przez wskazane powyżej gminy. Dla każdej z tych linii policzone zostały pary kursów mające przystanki w poszczególnych miejscowościach. Para kursów rozumiana jest jako jeden przejazd „tam" i „z powrotem", czyli faktycznie liczba przejazdów przez daną miejscowość jest dwukrotnie wyższa, tylko w przeciwnych kierunkach. Operowanie pojęciem „pary kursów" jest mniej mylące od podawania całkowitej liczby przejazdów, gdyż unika się przypadkowego zduplikowania danych.

Okazuje się, że przynajmniej 1 przystanek, na którym zatrzymują się linie publicznego transportu zbiorowego znajduje się na obszarze 65 miejscowości powiatu dąbrowskiego, tj. w 82,4% wszystkich miejscowości podstawowych. W poszczególnych gminach odsetek miejscowości obsługiwanych zbiorową komunikacją publiczną jest różny, lecz nigdzie nie spada poniżej 50%.

Tabela 1. Miejscowości obsługiwane publicznym transportem zbiorowym w gminach powiatu dąbrowskiego

GMINA	LICZBA MIEJSCOWOŚCI		ODSETEK MIEJSCOWOŚCI Z DOSTĘPEM DO ZBIOROWEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO
	OGÓŁEM	OBSŁUGIWANYCH ZBIOROWYM TRANSPORTEM PUBLICZNYM	
Bolesław	9	5	55,6
Dąbrowa Tarnowska	13	11	84,6
Gręboszów	15	12	80,0
Mędrzechów	7	7	100,0
Olesno	12	9	75,0
Radgoszcz	5	4	80,0
Szczucin	18	14	77,8

Źródło: opracowanie własne.

Wysoki stopień pokrycia dostępnością do publicznego transportu zbiorowego w ujęciu miejscowości jest również pochodną organizowania przez gminy własnej siatki połączeń. Wprawdzie na obecnym etapie są to pojedyncze linie, realizujące nieliczne kursy, za to po trasie łączącej jak najwięcej miejscowości, ale w przyszłości właśnie taka forma organizacji komunikacji może okazać się najefektywniejsza. Dodatkowym argumentem przemawiającym za taką formą organizacji transportu publicznego jest możliwość skorzystania z usług przewoźników prywatnych, co odciąża jednostki samorządu terytorialnego jako organizatorów zbiorowego transportu publicznego na obszarze odpowiednio: województwa, powiatu i gminy, od tworzenia wyspecjalizowanych podmiotów transportowych w formie, np. zakładów komunalnych. Obecnie jedynym publicznym operatorem realizującym przewozy autobusowe są Koleje Małopolskie Sp. z o.o. poprzez Małopolskie Linie Dowozowe.

Liczba linii autobusowych w poszczególnych gminach mieści się w granicach od 5 do 27. Wszystkie linie organizowane przez Powiat Dąbrowski przebiegają przez stolicę powiatu, w przypadku linii zarejestrowanych przez Marszałka Województwa Małopolskiego prawie 85% linii ma przystanek w Dąbrowie Tarnowskiej.

Tabela 2. Liczba linii autobusowych zbiorowego transportu publicznego zatrzymujących się w poszczególnych gminach powiatu dąbrowskiego

GMINA	LICZBA LINII			RAZEM
	GMINNYCH	POWIATOWYCH	MIĘDZY POWIATOWYCH	
Bolesław	0	2	3	5
Dąbrowa Tarnowska	0	16	11	27
Gręboszów	0	6	3	9
Mędrzechów	1	3	1	5
Olesno	0	8	5	13
Radgoszcz	0	8	3	11
Szczucin	3	4	1	8
RAZEM	**4**	**16**	**13**	**33**

Źródło: opracowanie własne.

Na poszczególnych liniach w dni powszednie w okresie nauki szkolnej realizowanych jest od 1 do ponad 40 kursów dziennie. Przekłada się to również na liczbę kursów realizowanych w poszczególnych miejscowościach. Przez 14 miejscowości (tj. 17,7% wszystkich miejscowości) nie przejeżdża żaden autobus regularnej linii autobusowej. Słabe skomunikowanie, liczone do 4 par kursów dziennie, odnotowano w 13 miejscowościach (16,5%), przeciętnie skomunikowanych jest 17 miejscowości (21,5%) w których codziennie przejeżdża po 5–9 autobusów w przeciwnych kierunkach. Do dobrze skomunikowanych zaliczono 15 miejscowości, w których rozkłady jazdy przewidują pojawienie się 10–19 par połączeń dziennie, a do bardzo dobrze skomunikowanych (20 i więcej par kursów autobusowych dziennie) zalicza się 20 miejscowości, tj. ponad ¼.

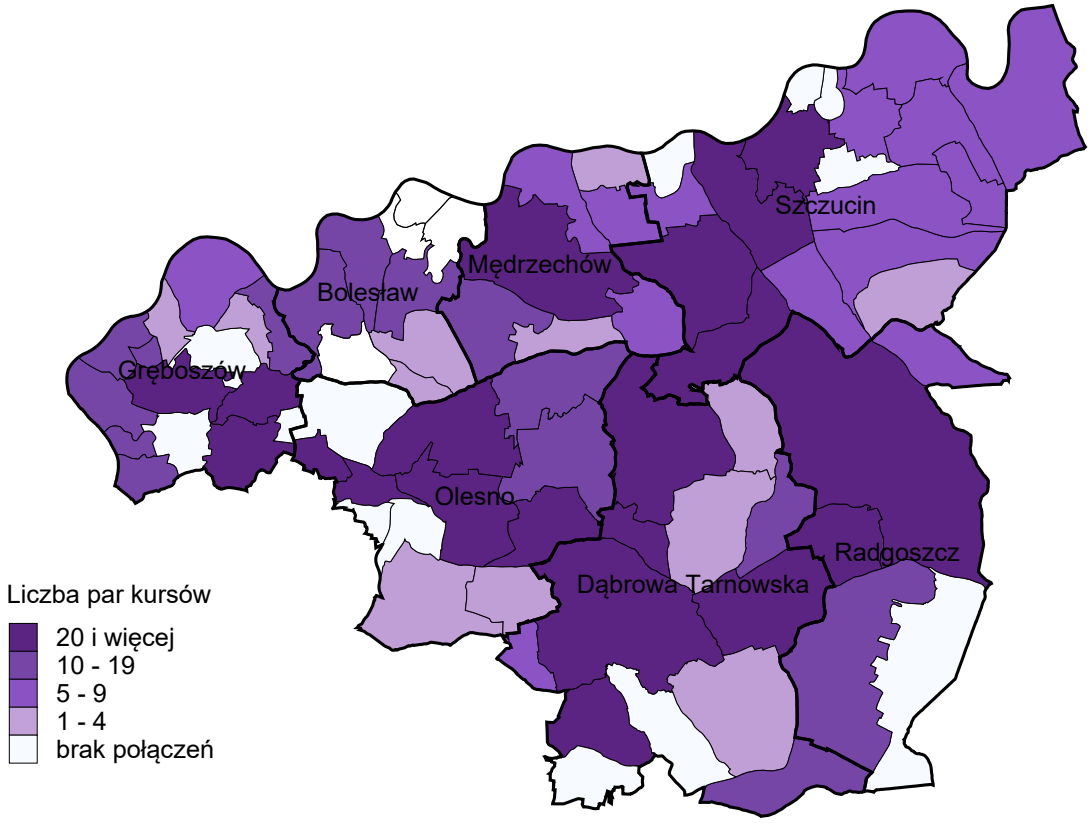
Tabela 3. Liczba miejscowości w gminach powiatu dąbrowskiego według poziomu skomunikowania

GMINA	LICZBA MIEJSCOWOŚCI SKOMUNIKOWANYCH				
	BRAK SKOMUNIKOWANIA	SŁABO	PRZECIĘTNIE	DOBRZE	BARDZO DOBRZE
Bolesław	4	2	0	3	0
Dąbrowa Tarnowska	2	2	1	2	4
Gręboszów	3	2	1	6	3
Mędrzechów	0	2	3	1	1
Olesno	3	2	0	2	5
Radgoszcz	1	0	1	1	2
Szczucin	4	1	9	0	4

Źródło: opracowanie własne.

Miejscowości o bardzo dobrej dostępności komunikacyjnej (według powyższych założeń) tworzą na terenie powiatu dąbrowskiego wyraźną sieć łączącą ośrodki gminne. Nieco słabiej prezentuje się na tym tle jedynie Bolesław.

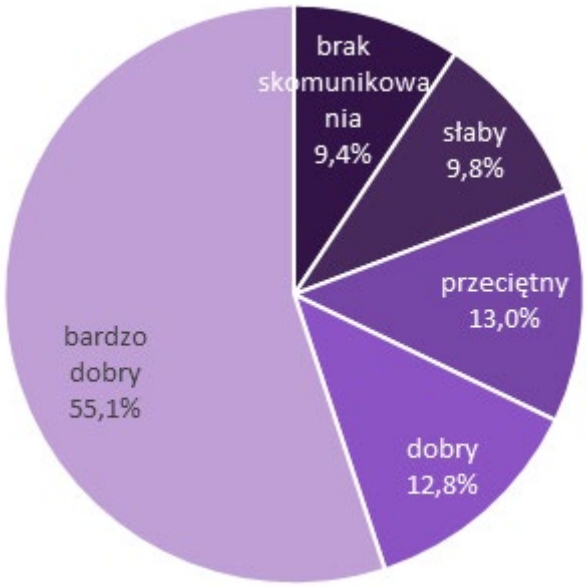
Mapa 3. Liczba par kursów do/z miejscowości powiatu dąbrowskiego



Źródło: opracowanie własne.

Tym niemniej niemal na terenie każdej gminy pojawiają się białe plamy charakteryzujące miejscowości, do których nie dociera publiczny transport zbiorowy. Stanowi to niewątpliwie wyzwanie dla jednostek samorządu terytorialnego, ale może też okazać się, że organizowanie siatki połączeń jest nieracjonalne z uwagi na zbyt duże koszty, np. związane z koniecznością modernizacji dróg, przebudową mostów lub innych obiektów inżynierii drogowej, a z drugiej strony stosunkowo niewielkim popytem na usługi tego rodzaju. O ile aspekty techniczne nie są przedmiotem niniejszej analizy, to popyt można spróbować ocenić przez kontekst liczby mieszkańców na poziomie poszczególnych miejscowości. Dla każdej miejscowości przypisany został poziom skomunikowania w zależności od liczby par kursów autobusów (busów) regularnej komunikacji zbiorowej w skali 5-stopniowej, tj. od braku skomunikowania do bardzo dobrego w przypadku realizacji co najmniej 20 kursów w ciągu doby. Przekładając to na bardziej obrazową formę – oznacza to przejazd autobusu w jednym bądź przeciwnym kierunku średnio co 25 minut przez 16 godzin dziennie. Oczywiście jest to duże uproszczenie, bo rozkłady są układane w zależności od szczytów komunikacyjnych.

Wykres 1. Struktura ilościowa mieszkańców powiatu dąbrowskiego w zależności od stopnia dostępności komunikacyjnej miejscowości zamieszkania



Źródło: opracowanie własne.

Przeszło połowa mieszkańców powiatu dąbrowskiego zamieszkuje w miejscowościach bardzo dobrze skomunikowanych zbiorowym transportem publicznym, przynajmniej pod względem liczby rozkładowych kursów. Nieco inną miarą jest przypisanie konkretnej wartości (wagi) do poszczególnych grup agregatów. I tak w przypadku miejscowości nieskomunikowanych zbiorowym transportem publicznym waga wyniesie 0, dla miejscowości słabo skomunikowanych waga równa się 1, dla miejscowości przeciętnie skomunikowanych waga wyniesie 2, dla dobrze skomunikowanych – 3, dla bardzo dobrze – 4.

Wówczas wartość wskaźnika syntetycznego W^n dla dowolnej gminy n przyjmie wartość:

$$W^n = \frac{\sum_k W_k^n * L_k^n}{\sum_k L_k^n}$$

gdzie

W_k^n oznacza wagę ze zbioru {0,1,2,3,4} dla miejscowości k gminy n

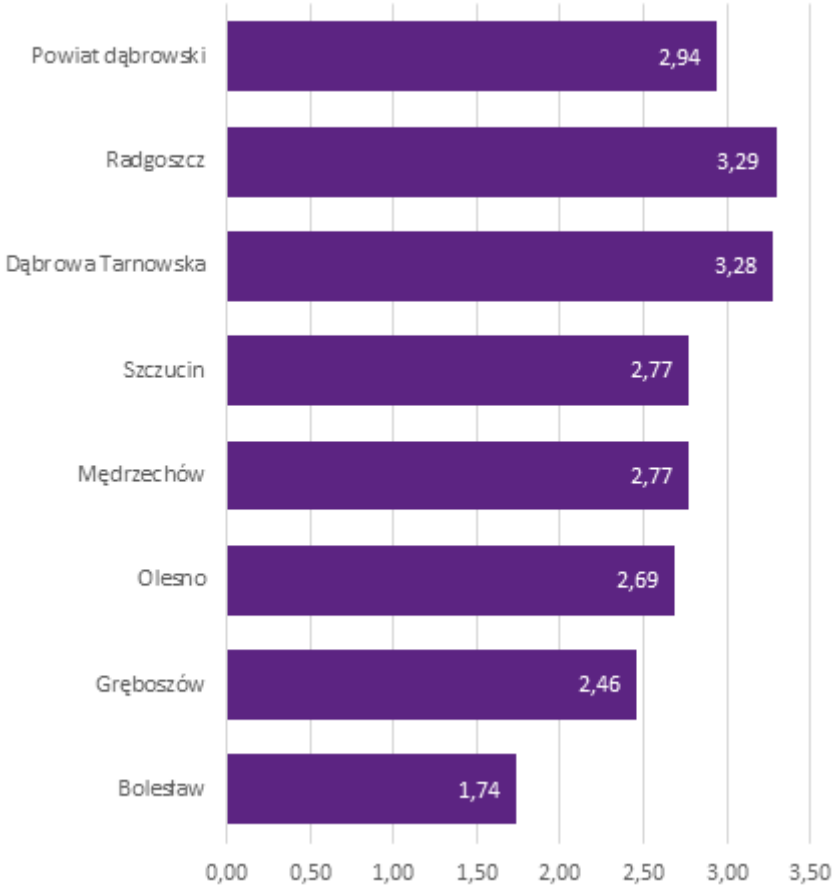
L_k^n oznacza liczbę ludności w miejscowości k gminy n.

Wartość wskaźnika dla całego powiatu wyraża się wzorem:

$$W = \frac{\sum_{n=1}^{7} \sum_k W_k^n * L_k^n}{\sum_{n=1}^{7} \sum_k L_k^n}$$

W wyniku uzyskujemy Wartość wskaźnika W=2,96, a zatem dostępność transportową powiatu dąbrowskiego można określić jako dobrą. W poszczególnych gminach wartości wskaźnika różnią się nawet o 50%.

Wykres 2. Wartość wskaźnika syntetycznego dostępności komunikacyjnej gmin powiatu dąbrowskiego



Źródło: opracowanie własne.

Z pozycji mieszkańca miejscowości od samej liczby połączeń ważniejsza jest możliwość realizacji swoich potrzeb w miejscowości docelowej (praca, lekarz, szkoła, kultura itp.), stąd istotne jest omówienie również połączeń do gminy czy powiatu. Pomijając linie międzynarodowe i międzywojewódzkie, z miejscowości na terenie powiatu dąbrowskiego nie kursują żadne autobusy bezpośrednie do Krakowa i Nowego Sącza, natomiast połączeń z Tarnowem jest stosunkowo dużo. Do miejscowości będącej siedzibą własnej gminy nie mają połączeń publicznym transportem zbiorowym mieszkańcy 19 miejscowości, a do miasta powiatowego mieszkańcy 26 miejscowości z powiatu dąbrowskiego.

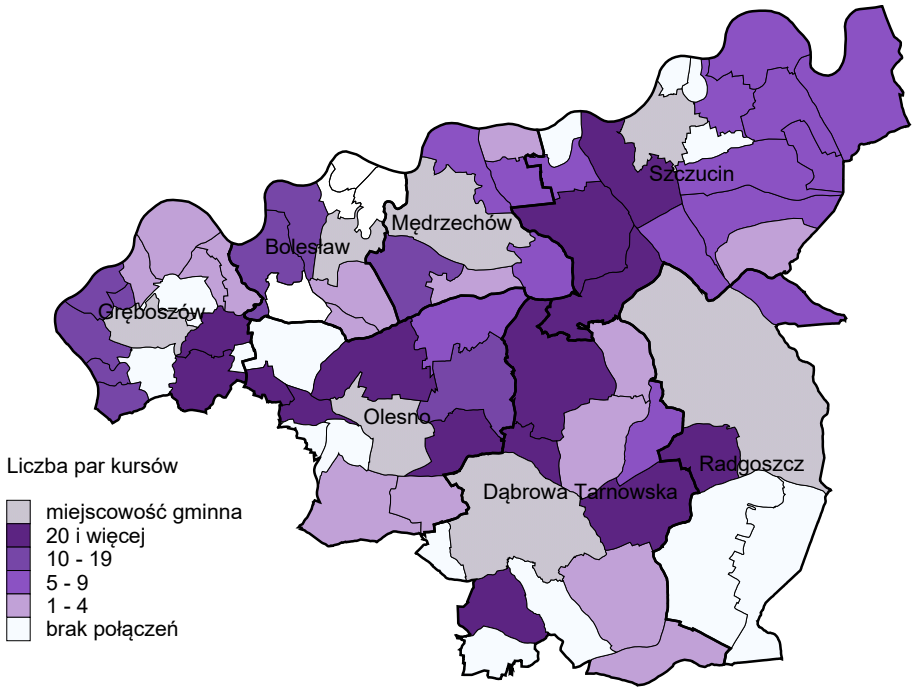
W poniżej tabeli zestawiono dostępność transportową do miejscowości gminnej, miasta powiatowego i Tanowa według liczby mieszkańców miejscowości, w których odnotowane zostały regularne kursy autobusów w tych kierunkach. Do wyliczeń w przypadku dojazdu do miejscowości gminnych nie brano pod uwagę ludności tych miejscowości, podobnie w przypadku dojazdu do miasta powiatowego nie brano pod uwagę mieszkańców Dąbrowy Tarnowskiej.

Tabela 4. Odsetek mieszkańców miejscowości powiatu dąbrowskiego mających dostęp publicznym transportem zbiorowym do własnej miejscowości gminnej, miasta powiatowego i Tarnowa

GMINA	ODSETEK MIESZKAŃCÓW MAJĄCYCH POŁĄCZENIE DO		
	GMINY	POWIATU	TARNOWA
Bolesław	61,5	69,2	69,2
Dąbrowa Tarnowska	82,5	82,5	89,5
Gręboszów	79,5	82,0	71,7
Mędrzechów	100,0	89,9	50,9
Olesno	81,0	85,4	85,4
Radgoszcz	31,8	92,0	85,5
Szczucin	87,6	64,9	48,8

Źródło: opracowanie własne.

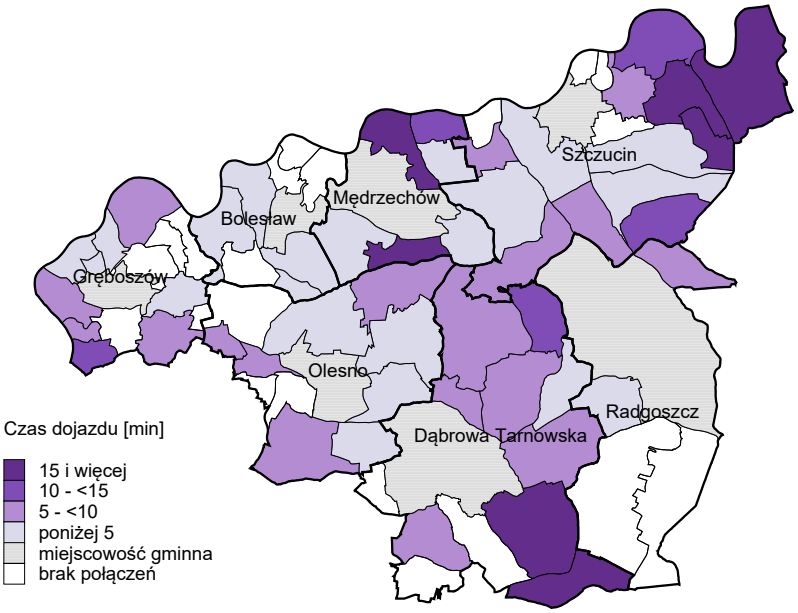
Mapa 4. Liczba połączeń z miejscowością będącą siedzibą gminy z miejscowości na terenie właściwej gminy



Źródło: opracowanie własne.

Drugim istotnym parametrem oprócz rozkładowej liczby kursów w określonym kierunku jest czas dojazdu. Analizie poddane zostały rozkładowe czasy przejazdu, o czym była mowa wcześniej, przy czym dwie linie mające taką samą destynację końcową mogą mieć wyznaczone całkowicie odmienne marszruty, stąd pojawiające się różnice w czasie maksymalnym i minimalnym przejazdu. Różnice wystąpiły w 32 miejscowościach, średnio wynoszą one poniżej 5 minut. Jest to dosyć duża różnica, jeśli weźmiemy pod uwagę, że średni czas dojazdu do własnej miejscowości gminnej z miejscowości znajdujących się w powiecie dąbrowskim wynosi ok. 7,5 minuty.

Mapa 5. Minimalny czas rozkładowego dojazdu z miejscowości powiatu dąbrowskiego do miejscowości będącej siedzibą własnej gminy



Źródło: opracowanie własne.

Warto zwrócić uwagę na stosunkowo długi czas dojazdu z niektórych miejscowości obsługiwanych komunikacją gminną. Wynika to z układu trasy mającej za zadanie dotarcie do możliwie wielu części składowych miejscowości, a przez to wydłużające czas przejazdu.

W przypadku połączeń do miasta powiatowego całkowity brak połączeń bezpośrednich publicznym transportem zbiorowym jest zauważalny przede wszystkim w północno-wschodniej części województwa (gmina Szczucin). W tym przypadku średni czas dojazdu bezpośrednim połączeniem komunikacji publicznej wynosi ponad 20 minut. Na ile czas ten jest konkurencyjny w stosunku do przejazdu samochodem osobowym[10], obrazują porównania dojazdu z miejscowości będących siedzibą gminy.

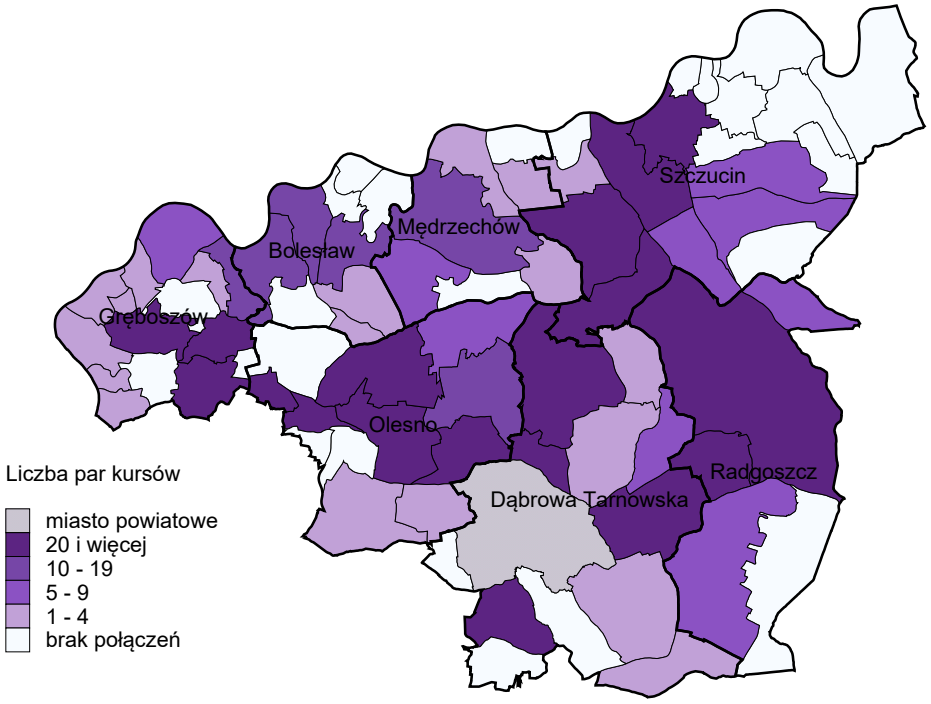
Tabela 5. Orientacyjny czas przejazdu bezpośrednim autobusem publicznej komunikacji zbiorowej i samochodem osobowym z miejscowości będących siedzibą gminy do Dąbrowy Tarnowskiej (w min)

MIEJSCOWOŚĆ GMINNA	CZAS PRZEJAZDU	
	AUTOBUSEM	SAMOCHODEM OSOBOWYM
Bolesław	29	17
Gręboszów	23	22
Mędrzechów	25	16
Olesno	8	8
Radgoszcz	15	11
Szczucin	20	16

Źródło: opracowanie własne.

[10] Na podstawie Google Maps.

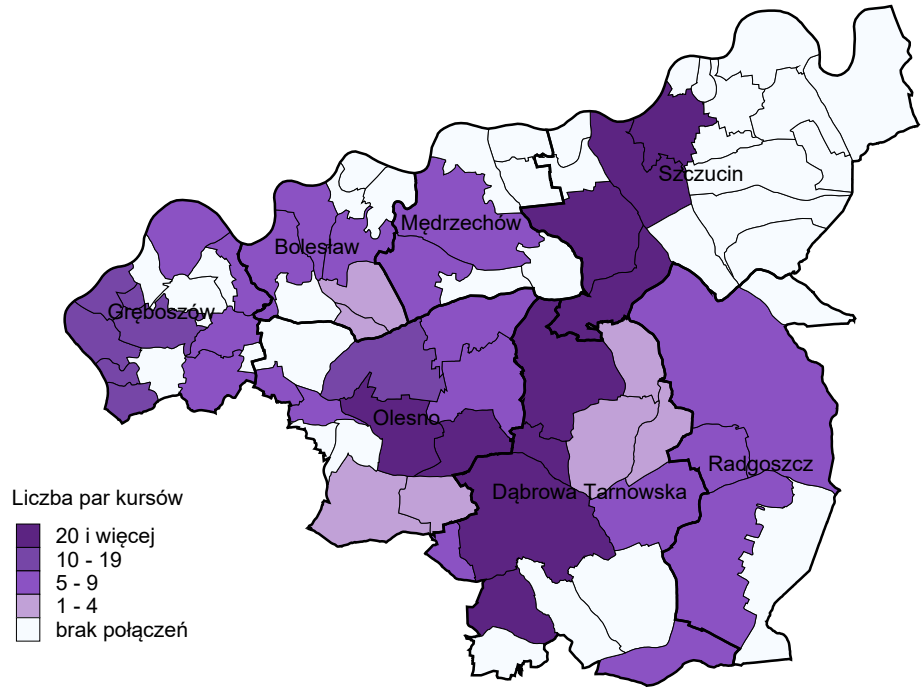
Mapa 6. Liczba połączeń miejscowości na terenie powiatu dąbrowskiego z Dąbrową Tarnowską



Źródło: opracowanie własne.

Bezpośrednie połączenia z Tarnowem ma 2/3 miejscowości z powiatu dąbrowskiego. Sieć połączeń najlepiej rozwinięta jest wzdłuż dawnej linii kolejowej Tarnów–Szczucin.

Mapa 7. Liczba połączeń miejscowości na terenie powiatu dąbrowskiego z Tarnowem

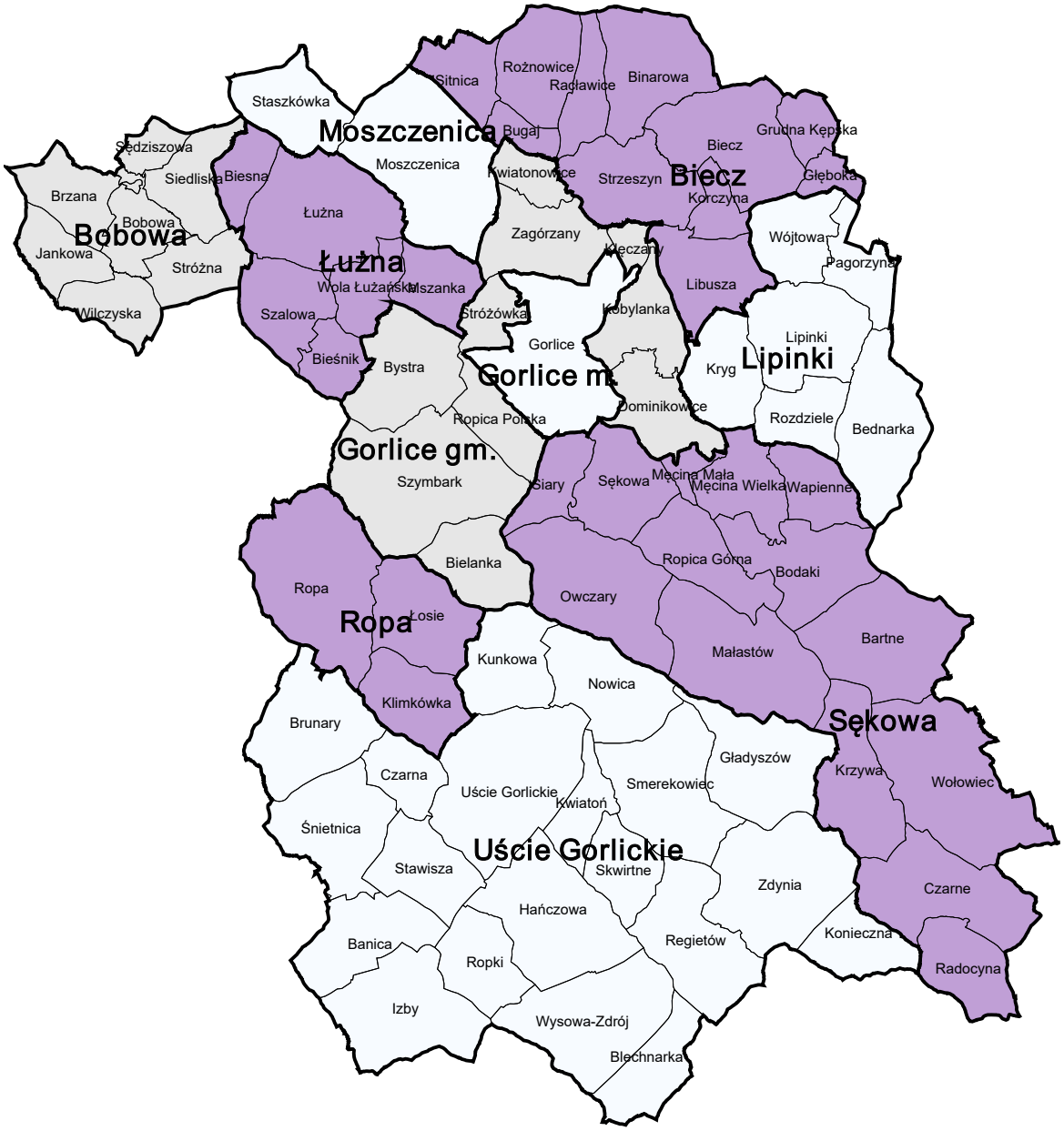


Źródło: opracowanie własne.

POWIAT GORLICKI

Powiat gorlicki położony jest w południowo-wschodniej części Województwa Małopolskiego, u styku województwa podkarpackiego i Republiki Słowackiej. Składa się z 10 gmin, w tym gminy miejskiej Gorlice, oraz 80 miejscowości.

Mapa 8. Podział administracyjny powiatu gorlickiego na gminy i miejscowości



Źródło: opracowanie własne.

Przez powiat gorlicki przebiegają 2 linie kolejowe:

108: Stróże – Krościenko, przez którą codziennie przejeżdża 9 par pociągów[11], w tym 4 pary pociągów pospiesznych zatrzymujących się tylko na dwóch stacjach w powiecie: Bieczu i Gorlicach–Zagórzanach (a więc na terenie gminy wiejskiej Gorlice). Z drugiej strony pociągi te stanowią połączenie z Tarnowem i Krakowem. Do Nowego Sącza kursują 3 pary pociągów osobowych. Stacja Gorlice, będąca przy linii kolejowej 110, obsługiwana jest przez pociągi pasażerskie jedynie w niektórych okresach.

96: Tarnów – Leluchów, której fragment przebiega przez gminę Bobowa i mająca na jej terenie 4 stacje/przystanki kolejowe. Codziennie na tej linii przejeżdża 17 par pociągów, w tym 7 pospiesznych zatrzymujących się tylko na stacji Bobowa Miasto. Linia ta umożliwia bezpośredni dojazd do Nowego Sącza, Tarnowa i Krakowa.

Z uwagi na ograniczoną liczbę połączeń i umiarkowaną dostępność do stacji kolejowych (jedynie 9 miejscowości posiada na swoim terenie stację/przystanek kolejowy), połączenia kolejowe będą brane pod uwagę tylko przy analizie połączeń do miast regionalnych.

Przez powiat gorlicki kursują 43 regularne linie publicznego transportu zbiorowego, w tym 11 linii międzypowiatowych[12], 15 międzygminnych jeżdżących po terenie powiatu[13], 10 linii podmiejskich obsługiwanych przez Miejski Zakład Komunikacji w Gorlicach[14] oraz połączenie gminne organizowane przez gminy: Bobowa[15], Łużna[16] i Uście Gorlickie[17].

Co najmniej 1 para kursów regularnym publicznym transportem zbiorowym jest wykazywana w 72 miejscowościach powiatu gorlickiego, tj. 90,0% wszystkich miejscowości. W zdecydowanej większości gmin występuje pełne pokrycie miejscowości komunikacją publiczną. Nie jest również wykluczone, iż z uwagi na rozproszone informacje o połączeniach niektóre istniejące linie nie zostały zidentyfikowane.

Tabela 6. Miejscowości obsługiwane regularnym publicznym transportem zbiorowym w gminach powiatu gorlickiego

GMINA	LICZBA MIEJSCOWOŚCI		ODSETEK MIEJSCOWOŚCI Z DOSTĘPEM DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
	OGÓŁEM	OBSŁUGIWANYCH PUBLICZNYM TRANSPORTEM ZBIOROWYM	
Gorlice m.	1	1	100,0
Biecz	11	8	72,7
Bobowa	7	7	100,0
Gorlice gm.	10	10	100,0

[11] https://portalpasazera.pl/Tablice/TabliceWgLinii

[12] https://bip.malopolska.pl/umwm,m,256914,rozklady-jazdy.html

[13] https://samorzad.gov.pl/web/powiat-gorlicki/rozklady-jazdy-obowiazujace-od-01012026-r

[14] https://www.mzkgorlice.pl/

[15] https://samorzad.gov.pl/web/gmina-bobowa/informacja-o-uruchomieniu-linii-komunikacyjnych2026

[16] https://luzna.pl/gmina/nowe-linie-autobusowe-w-gminie-luzna/, https://libropol.com.pl/przewozy/rozklady-jazdy/

[17] http://www.usciegorlickie.pl/news/cat_id/30

Gmina	Liczba miejscowości		Odsetek miejscowości z dostępem do publicznego transportu zbiorowego
	ogółem	obsługiwanych publicznym transportem zbiorowym	
Lipinki	6	6	100,0
Łużna	6	6	100,0
Moszczenica	2	2	100,0
Ropa	3	3	100,0
Sękowa	14	11	78,6
Uście Gorlickie	20	18	90,0
powiat gorlicki	80	72	90,0

Źródło: opracowanie własne.

Na organizację własnej siatki połączeń zdecydowały się na razie 3 gminy w powiecie gorlickim. Jest to jednak coraz powszechniejsza forma rozwiązywania problemów transportowych, zwłaszcza dzięki możliwości korzystania ze środków Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Do przewozów lokalnych należy również usługa świadczona przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Gorlicach na rzecz 8 gmin powiatu (bez Bobowej i Uścia Gorlickiego). W prezentowanej poniżej tabeli przewozy MZK Gorlice wykazane są zarówno wśród połączeń gminnych (12 linii), jak i w rubryce „komunikacji podmiejskiej w Gorlicach", stąd niezgodność sumy kolumn z kolumną „Razem".

Przewozy międzygminne w powiecie realizowane na mocy zezwolenia wydanego przez starostę obejmują 15 linii, spośród których 13 łączy stolicę powiatu z innymi gminami. Ponadto przez powiat kursuje 11 linii międzypowiatowych, w tym jedna A23 organizowana przez Województwo Małopolskie.

Tabela 7. Liczba linii autobusowych zbiorowego transportu publicznego zatrzymujących się w poszczególnych gminach powiatu gorlickiego

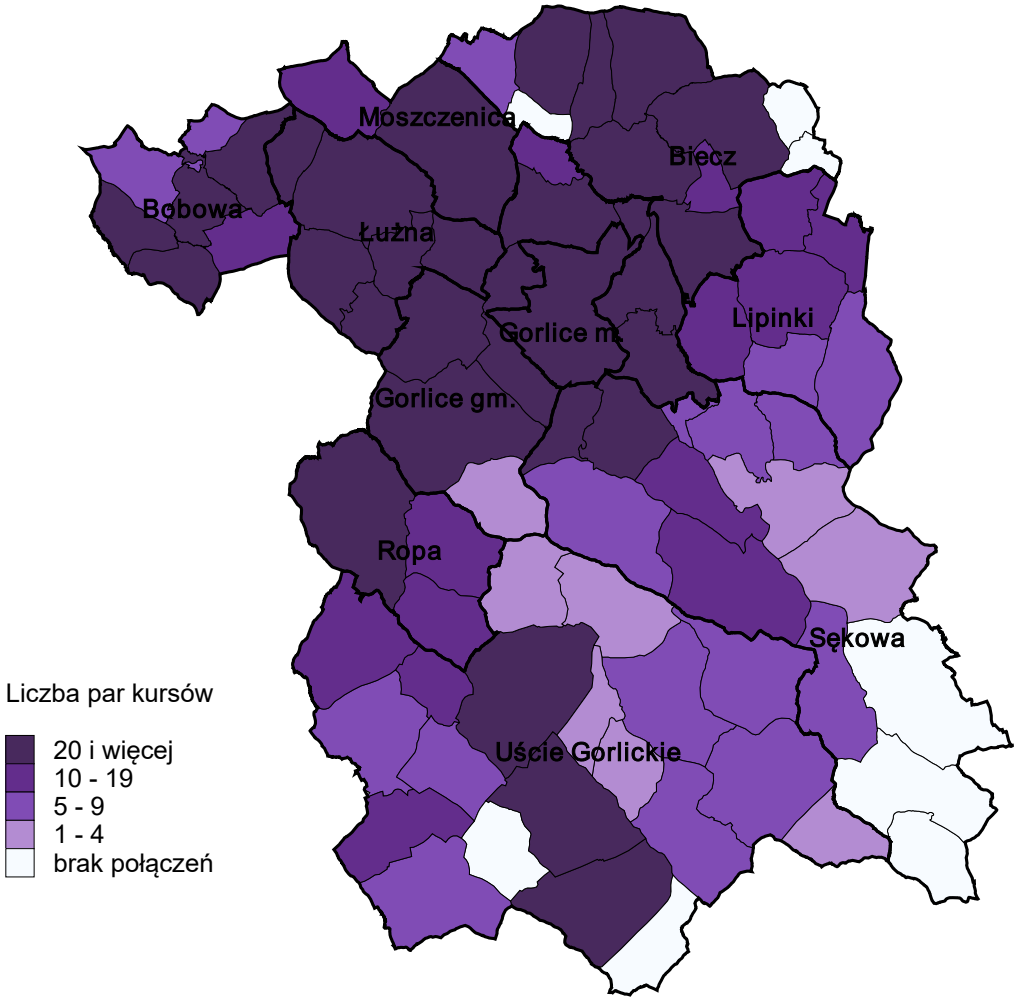
Gmina	Liczba linii				Razem
	gminnych	komunikacji podmiejskiej w Gorlicach	powiatowych	międzypowiatowych	
Gorlice m.	12	10	13	9	34
Biecz	0	2	4	2	8
Bobowa	2	0	4	3	9
Gorlice gm.	0	9	12	7	28
Lipinki	0	1	2	0	3
Łużna	2	2	5	5	14
Moszczenica	0	3	4	5	12
Ropa	0	0	2	2	4
Sękowa	0	1	3	0	4
Uście Gorlickie	4	0	4	2	10
powiat gorlicki	20	10	15	11	56

Źródło: opracowanie własne.

Niniejsza analiza obejmuje wyłącznie połączenia realizowane w dni robocze, w okresie nauki szkolnej. Jest to ważne ograniczenie, gdyż w weekendy i święta liczba połączeń drastycznie maleje. Maksymalna

liczba par kursów realizowana na pojedynczej linii wynosi 21. Są również linie, gdzie dziennie wykonuje się 2–3 pary przejazdów. Trudno jednoznacznie określić, czy jest to wartość pozwalająca za zaspokojenie potrzeb mieszkańców w wystarczającym stopniu.

Mapa 9. Liczba par kursów realizowanych w dni powszednie w okresie nauki szkolnej przez miejscowości powiatu gorlickiego



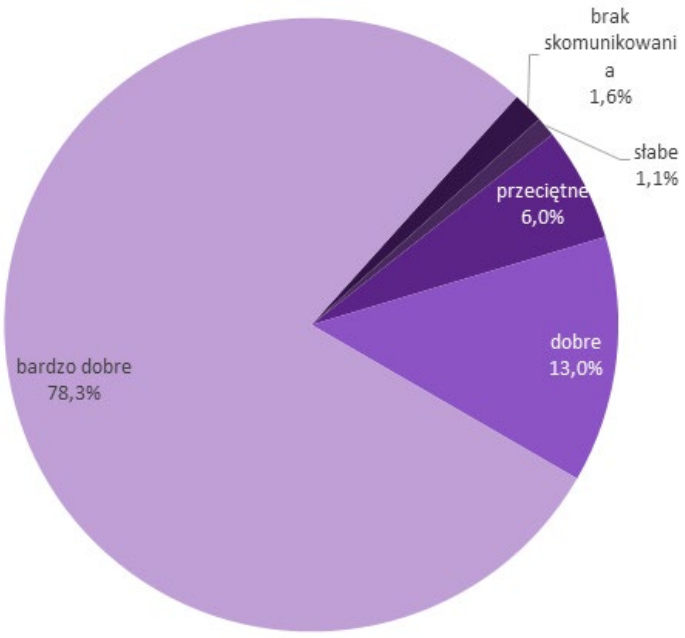
Źródło: opracowanie własne.

Podobnie jak zostało to wykonane w stosunku do powiatu dąbrowskiego, również w powiecie gorlickim podjęto próbę znalezienia wskaźnika syntetycznego określającego poziom dostępności transportowej publicznym transportem zbiorowy. Przyjęty system pozostaje bez zmiany, tj. dla każdej miejscowości w przypadku braku połączeń wartość wskaźnika wynosi 0, jeśli liczba par połączeń mieści się w przedziale od 1 do 4 – wskaźnik wynosi 1, przy 5-9 połączeniach wartość wynosi 3, a przy 20 i więcej – 4.

Struktura tak skonstruowanego wskaźnika wskazuje, że 10,0% miejscowości powiatu nie posiada dostępu do publicznego transportu zbiorowego, w przypadku 11,3% dostępność komunikacyjna jest słaba, dla 21,3% miejscowości wskaźnik jest przeciętny, dla 17,5% dobry, a dla 40,0% można uznać za bardzo dobry.

Zupełnie inny rozkład widoczny jest w przypadku analizy od strony ludności zamieszkałej w poszczególnych gminach – tutaj skrajne wartości wynoszą odpowiednio 1,6% oraz 78,3%. Dobrą i bardzo dobrą, według przyjętych grupowań, dostępność do publicznego transportu zbiorowego ma 91,3% mieszkańców powiatu gorlickiego. Można zatem wnioskować, że pozbawione połączeń komunikacją publiczną są miejscowości słabo zaludnione, chociaż obszarowo niektóre są stosunkowo duże. Zorganizowanie i utrzymanie komunikacji dla tych terenów generowałoby bardzo wysokie koszty, przy jednocześnie stosunkowo niewielkiej efektywności przewozów.

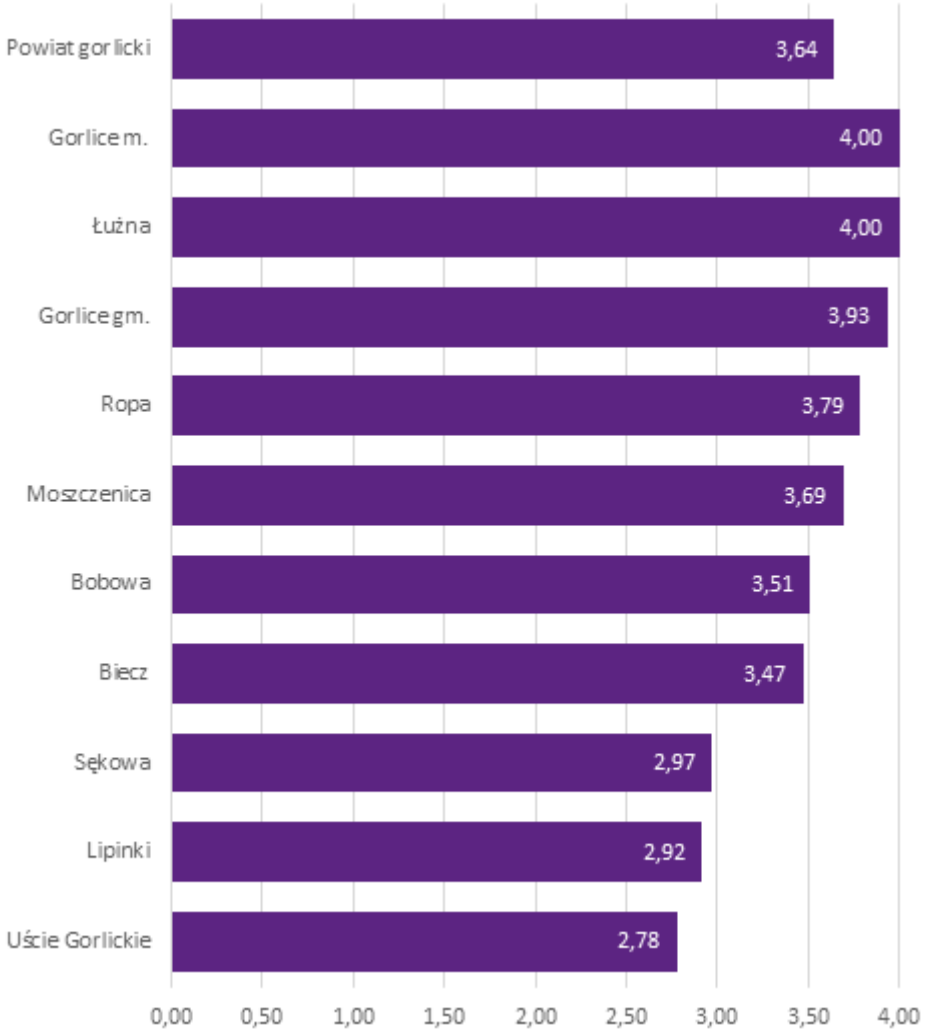
Wykres 3. Struktura ilościowa mieszkańców powiatu gorlickiego w zależności od stopnia dostępności komunikacyjnej miejscowości zamieszkania



Źródło: opracowanie własne.

Syntetyczny wskaźnik dostępności komunikacyjnej dla poszczególnych gmin jest wysoki, osiągając maksimum w przypadku miasta Gorlice i gminy Łużna.

Wykres 4. Wartość wskaźnika syntetycznego dostępności komunikacyjnej gmin powiatu gorlickiego



Źródło: opracowanie własne.

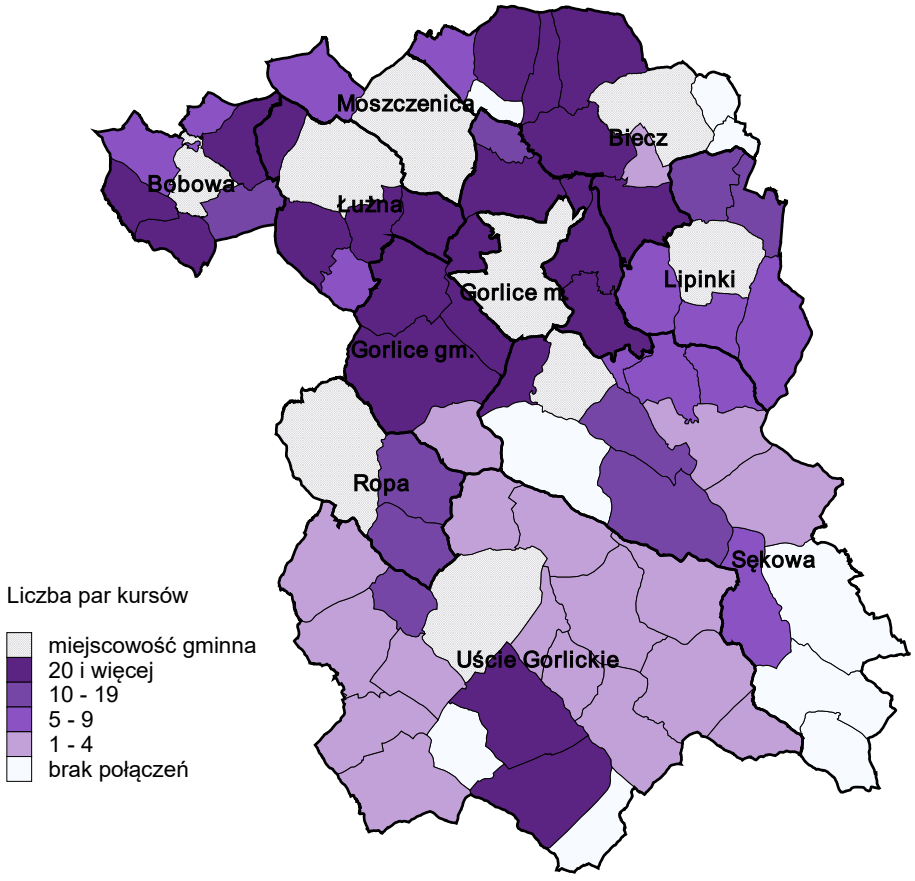
Publiczny transport zbiorowy powinien zapewnić mieszkańcom możliwość dojazdu w celu zaspokojenia ich potrzeb – przez organy, instytucje i podmioty do tego powołane lub świadczące usługi w tym zakresie. Stąd istotne jest zbadanie możliwości dojazdu do miejscowości będącej siedzibą gminy, miasta powiatowego lub regionalnego. W poniższym zestawieniu uwzględniona została ludność zamieszkała w miejscowościach mających bezpośrednie połączenia autobusowe do właściwej miejscowości będącej siedzibą gminy (bez mieszkańców tej miejscowości), do powiatu (bez mieszkańców miasta Gorlice). Natomiast przy wyliczaniu odsetka ludności mającej bezpośredni dojazd do Krakowa, Nowego Sącza i Tarnowa, oprócz połączeń autobusowych uwzględniono również połączenia kolejowe, doliczając ludność z miejscowości, gdzie znajduje się stacja lub przystanek kolejowy. Pozwoliło to zwiększyć wartości wskaźnika w przypadku gmin: Biecz i Łużna oraz gminy wiejskiej Gorlice.

Tabela 8. Odsetek mieszkańców miejscowości powiatu gorlickiego mających dostęp publicznym transportem zbiorowym do miejscowości będącej siedzibą własnej gminy, miasta powiatowego, Krakowa, Nowego Sącza i Tarnowa

GMINA	ODSETEK MIESZKAŃCÓW GMINY MAJĄCYCH BEZPOŚREDNI DOJAZD DO				
	GMINY	POWIATU	KRAKOWA	NOWEGO SĄCZA	TARNOWA
Gorlice m.	x	x	100,0	100,0	100,0
Biecz	86,5	90,2	46,7	46,7	46,7
Bobowa	100,0	94,3	70,8	54,6	54,6
Gorlice gm.	100,0	99,0	13,8	44,0	54,2
Lipinki	100,0	100,0	0,0	0,0	0,0
Łużna	100,0	100,0	75,5	36,7	47,6
Moszczenica	100,0	100,0	69,0	0,0	69,0
Ropa	100,0	100,0	0,0	78,7	100,0
Sękowa	91,6	92,2	0,0	0,0	0,0
Uście Gorlickie	98,2	88,2	0,0	0,0	36,1
powiat gorlicki	96,5	95,6	49,6	50,8	59,9

Źródło: opracowanie własne.

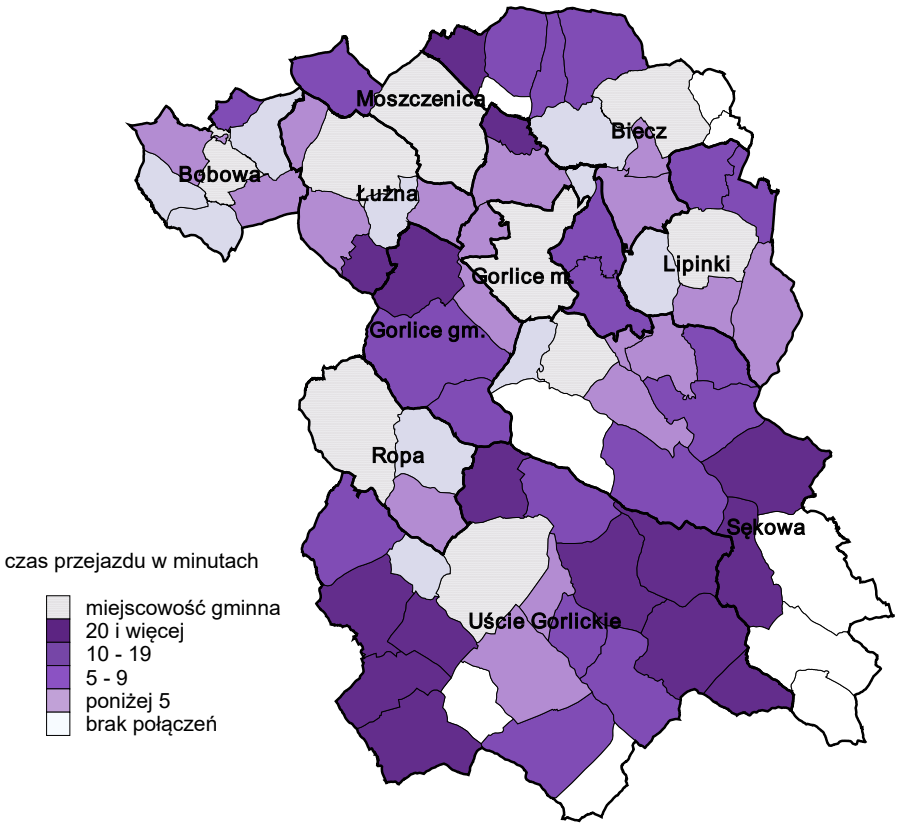
Mapa 10. Liczba połączeń z miejscowości na terenie właściwej gminy z miejscowością będącej siedzibą własnej gminy



Źródło: opracowanie własne.

Drugim istotnym parametrem związanym z dostępnością do gmin jest czas dojazdu. Różnice w czasie dojazdów są niekiedy dosyć znaczne, zwłaszcza w przypadku miejscowości gminy wiejskiej Gorlice. Obsługujące te miejscowości linie autobusowe mają różne trasy, dojeżdżają w różne lokalizacje w samych Gorlicach, co silnie różnicuje czas przejazdu. W poniższym kartogramie zaprezentowane są minimalne rozkładowe czasy przejazdu pomiędzy miejscowościami w gminie a miejscowością gminną.

Mapa 11. Minimalny czas bezpośredniego rozkładowego dojazdu z miejscowości powiatu gorlickiego do własnej gminy

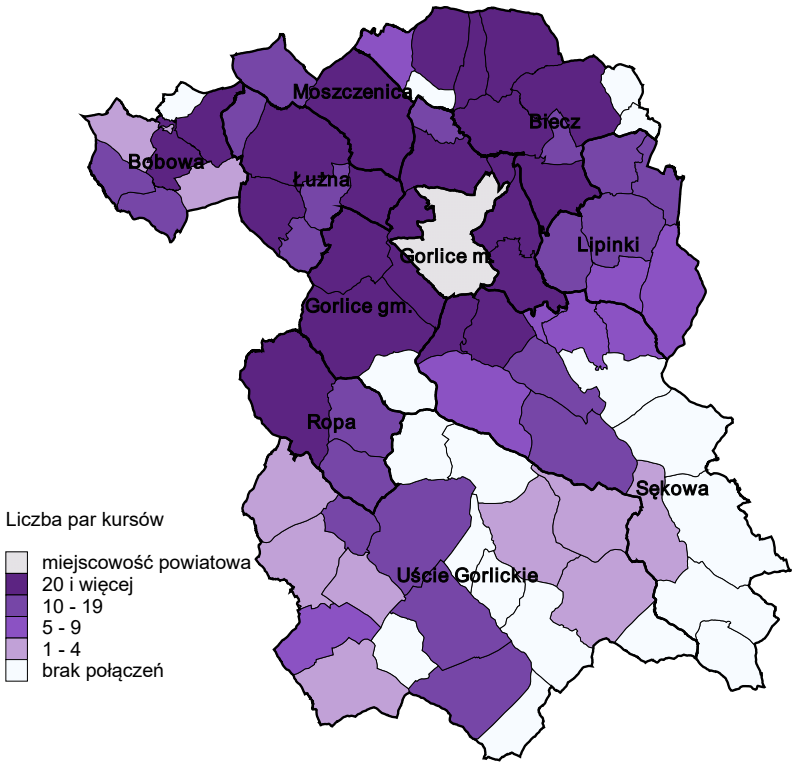


Źródło: opracowanie własne.

Mediana czasu dojazdu do miejscowości będącej siedzibą własnej gminy wynosi dla całego powiatu 10 minut (średnia 14,6 minut). W przypadku dojazdu do miasta powiatowego mediana wynosi 29 minut, a średnia jest o 1 minutę większa.

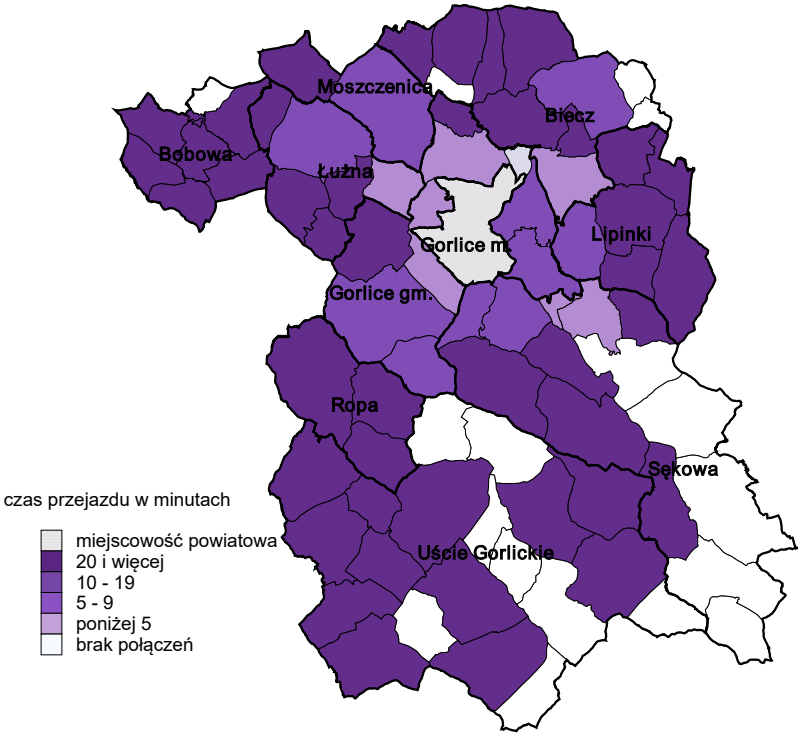
Dojazdu publicznym transportem zbiorowym bezpośrednio do miasta powiatowego jest pozbawionych 18 miejscowości powiatu gorlickiego, z czego większość leży w południowych gminach: Sękowej i Uściu Gorlickim.

Mapa 12. Liczba par kursów do miasta Gorlice z miejscowości powiatu gorlickiego



Źródło: opracowanie własne.

Mapa 13. Minimalny czas bezpośredniego rozkładowego dojazdu z miejscowości powiatu gorlickiego do miasta powiatowego



Źródło: opracowanie własne.

W porównaniu do czasu przejazdu samochodem osobowym do Gorlic z miejscowości będących siedzibą gminy oferta publicznego transportu zbiorowego przedstawia się dosyć zachęcająco. Oczywiście występują różnice na korzyść samochodu, ale nie są one zbyt duże. Należy przy tym pamiętać, że sam przejazd przez miasto może zająć kilka minut, co też wpływa na ostateczne wyniki. Do przeliczeń jako miejsce docelowe w Gorlicach przyjęto dworzec kolejowy.

Tabela 9. Orientacyjny czas przejazdu z miejscowości gminnej do centrum Gorlic autobusami publicznego transportu zbiorowego i samochodem osobowym (w min)

MIEJSCOWOŚĆ GMINNA	CZAS PRZEJAZDU DO M. GORLICE	
	AUTOBUSEM	SAMOCHODEM OSOBOWYM
Biecz	25	17
Bobowa	42	23
Lipinki	28	17
Łużna	19	14
Moszczenica	15	13
Ropa	24	23
Sękowa	18	12
Uście Gorlickie	41	32

Źródło: opracowanie własne.

Powiat gorlicki jest skomunikowany publicznym transportem zbiorowym ze wszystkimi miastami o znaczeniu regionalnym w Małopolsce, tj. Krakowem, Tarnowem i Nowym Sączem. W połączeniach znaczący udział mają linie kolejowe, które na dłuższych dystansach mogą konkurować z drogowymi środkami komunikacji.

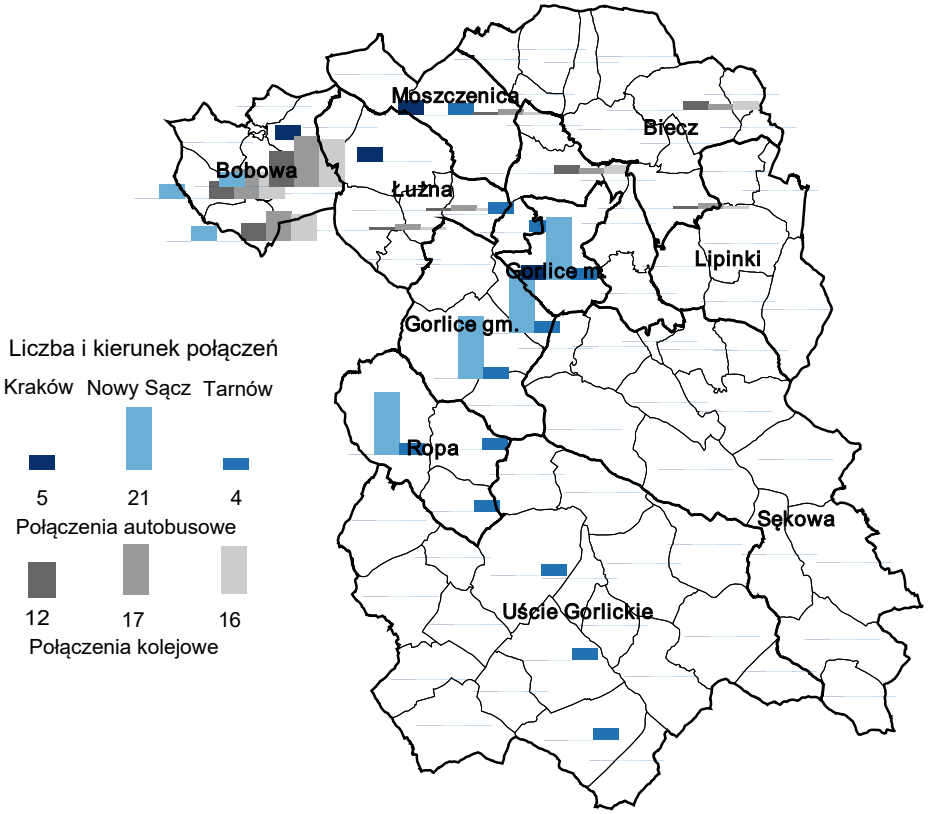
Tabela 10. Czas przejazdu z Gorlic do miast o znaczeniu regionalnym w województwie małopolskim (w min)

ŚRODEK TRANSPORTU	CZAS PRZEJAZDU Z GORLIC DO		
	KRAKOWA	TARNOWA	NOWEGO SĄCZA
autobus	152	65	86
pociąg*	123	80	80
samochód osobowy	130	65	51

*pospieszny ze stacji Gorlice – Zagórzany

Źródło: opracowanie własne.

Mapa 14. Liczba par połączeń zbiorowym transportem publicznym miejscowości powiatu gorlickiego z Krakowem, Tarnowem i Nowym Sączem



Źródło: opracowanie własne.

PODSUMOWANIE

Niniejsze opracowanie jest eksperymentalną analizą stanowiącą odpowiedź na zapotrzebowanie informacyjne zgłoszone do Zespołu ds. Małopolskiego Obserwatorium Rozwoju Regionalnego dotyczące zbadania dostępności do publicznego transportu zbiorowego. Rozproszone informacje, nieedytowalne rozkłady jazdy oraz ich częsta nieaktualność stanowią barierę uniemożliwiającą podejście kompleksowe na terenie całego województwa. Powiaty dąbrowski i gorlicki zostały wybrane celowo jako powiaty leżące nieco na uboczu województwa, a zatem mogące odczuwać dyskomfort dostępności transportowej. W toku zbierania danych trzeba było dokonać znaczących ograniczeń, np. zrezygnować z analizy połączeń w weekendy i święta, czy zbierania informacji w interwałach czasowych odpowiadających godzinom szczytów komunikacyjnych. Pominięto również linie autobusowe międzywojewódzkie czy międzynarodowe (np. FLIXBUS), które także realizują kursy w tych powiatach. Podobnie nie ujęto w opracowaniu linii z sąsiednich województw (głównie podkarpackiego, np. realizowanych przez Powiatowo-Gminny Związek Komunikacyjny w Powiecie Jasielskim), które lokalnie mogą przebiegać przez gminy nadgraniczne naszego województwa.

Weryfikacji powinny podlegać również założone wartości przy wyliczaniu wskaźnika syntetycznego dostępności (niezależnie od formuły samego wskaźnika) – to, co sprawdzało się w powiecie dąbrowskim, nie do końca „pasowało" w gorlickim. Wymaga to jednak szerszego spojrzenia, a więc możliwości porównania w kolejnych obszarach.

I ostatnia uwaga – idealnym rozwiązaniem byłoby dopasowanie rozkładów jazdy do mapy istniejących przystanków, niezależnie od operatora czy przewoźnika[18].

[18] https://mapymalopolski.pl/app/mapa/miip/przystanki/

SPIS MAP

Mapa 1. Wskaźnik zagrożenia wykluczeniem komunikacyjnym w gminach województwa małopolskiego 5

Mapa 2. Podział administracyjny powiatu dąbrowskiego na gminy i miejscowości 7

Mapa 3. Liczba par kursów do/z miejscowości powiatu dąbrowskiego 10

Mapa 4. Liczba połączeń z miejscowością będącą siedzibą gminy z miejscowości na terenie właściwej gminy 13

Mapa 5. Minimalny czas rozkładowego dojazdu z miejscowości powiatu dąbrowskiego do miejscowości będącej siedzibą własnej gminy 14

Mapa 6. Liczba połączeń miejscowości na terenie powiatu dąbrowskiego z Dąbrową Tarnowską 15

Mapa 7. Liczba połączeń miejscowości na terenie powiatu dąbrowskiego z Tarnowem 15

Mapa 8. Podział administracyjny powiatu gorlickiego na gminy i miejscowości 16

Mapa 9. Liczba par kursów realizowanych w dni powszednie w okresie nauki szkolnej przez miejscowości powiatu gorlickiego 19

Mapa 10. Liczba połączeń z miejscowością będącej siedzibą własnej gminy z miejscowości na terenie właściwej gminy 22

Mapa 11. Minimalny czas bezpośredniego rozkładowego dojazdu z miejscowości powiatu gorlickiego do własnej gminy 23

Mapa 12. liczba par kursów do miasta Gorlice z miejscowości powiatu gorlickiego 24

Mapa 13. Minimalny czas bezpośredniego rozkładowego dojazdu z miejscowości powiatu gorlickiego do miasta powiatowego 24

Mapa 14. Liczba par połączeń zbiorowym transportem publicznym miejscowości powiatu gorlickiego z Krakowem, Tarnowem i Nowym Sączem 26

SPIS TABEL

Tabela 1. Miejscowości obsługiwane publicznym transportem zbiorowym w gminach powiatu dąbrowskiego 8

Tabela 2. Liczba linii autobusowych zbiorowego transportu publicznego zatrzymujących się w poszczególnych gminach powiatu dąbrowskiego 9

Tabela 3. liczba miejscowości w gminach powiatu dąbrowskiego według poziomu skomunikowania . 9

Tabela 4. Odsetek mieszkańców miejscowości powiatu dąbrowskiego mających dostęp publicznym transportem zbiorowym do własnej miejscowości gminnej, miasta powiatowego i Tarnowa 13

Tabela 5. Orientacyjny czas przejazdu bezpośrednim autobusem publicznej komunikacji zbiorowej i samochodem osobowym z miejscowości będących siedzibą gminy do Dąbrowy Tarnowskiej (w min) 14

Tabela 6. Miejscowości obsługiwane regularnym publicznym transportem zbiorowym w gminach powiatu gorlickiego 17

Tabela 7. Liczba linii autobusowych zbiorowego transportu publicznego zatrzymujących się w poszczególnych gminach powiatu gorlickiego..... 18

Tabela 8. Odsetek mieszkańców miejscowości powiatu gorlickiego mających dostęp publicznym transportem zbiorowym do miejscowości będącej siedzibą własnej gminy, miasta powiatowego, Krakowa, Nowego Sącza i Tarnowa..... 22

Tabela 9. Orientacyjny czas przejazdu z miejscowości gminnej do centrum Gorlic autobusami publicznego transportu zbiorowego i samochodem osobowym (w min)..... 25

Tabela 10. Czas przejazdu z Gorlic do miast o znaczeniu regionalnym w województwie małopolskim (w min) 25

SPIS WYKRESÓW

Wykres 1. Struktura ilościowa mieszkańców powiatu dąbrowskiego w zależności od stopnia dostępności komunikacyjnej miejscowości zamieszkania 11

Wykres 2. Wartość wskaźnika syntetycznego dostępności komunikacyjnej gmin powiatu dąbrowskiego 12

Wykres 3. Struktura ilościowa mieszkańców powiatu gorlickiego w zależności od stopnia dostępności komunikacyjnej miejscowości zamieszkania..... 20

Wykres 4. Wartość wskaźnika syntetycznego dostępności komunikacyjnej gmin powiatu gorlickiego 21

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

www.obserwatorium.malopolska.pl

ISBN: 978-83-68801-24-8

Egzemplarz bezpłatny

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