



Małopolska 2030:
Gospodarka

Izochrony dojazdu do wybranych miast województwa małopolskiego

Izochrony dojazdu do wybranych miast województwa małopolskiego

Kraków 2024



Autorzy 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 90 926

Opracowanie w wersji elektronicznej dostępne na stronie
www.obserwatorium.malopolska.pl

Skład publikacji:

Euro Pilot Sp. z o.o.
ul. Konarskiego 3, 01-355 Warszawa
www.europilot.com.pl

Projekt okładki:

Euro Pilot Sp. z o.o.

ISBN:

978-83-67243-47-6

Egzemplarz bezpłatny

Przy publikowaniu danych z raportu prosimy o podawanie źródła.



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



MAŁOPOLSKA

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



Spis treści

Wstęp	4
Dostępność drogowa	6
Metodologia.....	6
Uwagi ogólne na temat wyników badania dostępności drogowej.....	8
Dostępność drogowa do Krakowa.....	11
Dostępność drogowa do Portu Lotniczego Kraków-Balice	13
Dostępność drogowa do Trzebini.....	15
Dostępność drogowa do Oświęcimia	17
Dostępność drogowa do Nowego Targu.....	19
Dostępność drogowa do Nowego Sącza	21
Dostępność drogowa do Tarnowa.....	23
Dostępność kolejowa	25
Metodologia.....	25
Uwagi ogólne na temat wyników badania dostępności kolejowej.....	26
Dostępność kolejowa do Krakowa.....	29
Dostępność kolejowa do Portu Lotniczego Kraków-Balice	31
Dostępność kolejowa do Trzebini.....	33
Dostępność kolejowa do Oświęcimia	35
Dostępność kolejowa do Nowego Sącza.....	37
Dostępność kolejowa do Tarnowa.....	39
Rzeczywisty czas dojazdu	41
Podsumowanie	43
Spis map	44
Spis tabel	45
Spis wykresów	47



Wstęp

Jednym z najistotniejszych warunków zapewnienia zrównoważonego rozwoju całego regionu jest posiadanie spójnego i efektywnego systemu transportowego, gwarantującego możliwie sprawne połączenia komunikacyjne pomiędzy dowolnymi jednostkami administracyjnymi na danym obszarze. Dzięki temu możliwe jest wygodne przemieszczanie osób, towarów czy usług, a w dalszej kolejności kapitału i inwestycji.

Problemem jest zdefiniowanie samego pojęcia efektywności transportowej. Zagadnienie to obejmuje wiele aspektów wynikających z charakteru przewozu. A zatem może to być przewóz pasażerski lub towarowy czy też transport lądowy, wodny lub powietrzny. Transport lądowy można podzielić na drogowy i kolejowy, transport pasażerski według celów podróży itd. Ważne jest również znaczenie miejsca docelowego jako ośrodka rozwojowego i jego interakcje z obszarami ościennymi. Coraz ważniejsze zaczynają być w ostatnich latach również **energochłonność i ślad węglowy** pozostawiany przez poszczególne rodzaje transportu.

Działania w kierunku zmierzenia dostępności transportowej podejmowane były od wielu lat. Obecnie chyba najbardziej kompleksową metodologię takiego pomiaru opracował Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego Polskiej Akademii Nauk¹. Zaproponowany przez tę instytucję **wskaźnik międzygałęziowej dostępności transportowej** (WMDT) jest chyba narzędziem najbardziej kompleksowym, lecz jednocześnie trudnym do zastosowania i interpretacji. Na potrzeby monitorowania programów operacyjnych stosowany jest Wskaźnik Drogowej Dostępności Transportowej (WDDT II) syntetyczny. Określa on sumę drogowych relacji transportowych między ośrodkami/regionami, przy czym każda relacja uwzględnia zarówno czas przejazdu między ośrodkami/regionami A i B, jak i znaczenie (atrakcyjność) tych ośrodków/regionów w systemie transportowym (potencjał demograficzny, ekonomiczny lub inny). Jednostki o wyższej wielkości wskaźnika charakteryzuje wyższa dostępność. Wskaźnik jest zbudowany w oparciu o model potencjału, dla którego atrakcyjność celu podróży/przewozu (ludność w transporcie osób oraz ludność i PKB w transporcie towarów) maleje wraz z wydłużaniem się czasu podróży/przewozu.

¹ <https://www.ewaluacja.gov.pl/media/24318/Opracowanie%20metodologii%20liczenia%20wska%C5%BAnika%20mi%C4%99dzyga%C5%82%C4%99ziowej%20dost%C4%99pno%C5%9Bci%20transportowej%20terytorium%20Polski%20oraz%20jego%20oszacowanie.pdf> [dostęp: 30.10.2023].



W województwie małopolskim przyjęto uproszczoną wersję wskaźnika dostępności transportowej, ograniczając się jedynie do czasu dojazdu w ruchu osobowym z wykorzystaniem samochodów osobowych i połączeń kolejowych. Dotychczas zrealizowano badania w latach 2011, 2014, 2016² i 2019³. Indeks ten wykorzystywany jest do monitorowania realizacji Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego 2014–2020.

2 <https://www.obserwatorium.malopolska.pl/blog/dostepnosc-komunikacyjna-wybranych-miast-malopolski-2/> [dostęp: 30.10.2023].

3 <https://www.obserwatorium.malopolska.pl/blog/relacje-przestrzenne-i-dostepnosc-komunikacyjna-komponent-3-dla-malopolski/> [dostęp: 30.10.2023].



Dostępność drogowa

Metodologia

Badanie przeprowadzone zostało w odniesieniu do 7 punktów, w przypadku których zmierzono czas dojazdu ze wszystkich gmin województwa małopolskiego: **Kraków, Trzebinia, Nowy Targ, Nowy Sącz, Oświęcim, Tarnów i Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków-Balice**. W przypadku miast jako punkt docelowy (lub startowy przy badaniu dostępności do innych ośrodków) przyjmowano najbliższy punkt (skrzyżowanie) znajdujący się na obrzeżach obszarów:

- a. Kraków (strefa: Nowy Kleparz – Wita Stwosza – rondo Mogiłskie – rondo Grzegorzec-
kie – rondo Grunwaldzkie – aleja Mickiewicza – Nowy Kleparz);
- b. Trzebinia (jeden punkt: Rynek);
- c. Nowy Targ (strefa: Dworzec PKS – aleja Tysiąclecia – Orkana – Kościelna – Kolejowa
– Kilińskiego – dworzec PKS);
- d. Nowy Sącz (strefa: most Sybiraków – bulwar Narwiku – rondo Obrońców Pokoju –
Młyńska – dworzec PKS – Jagiellońska – Stare Miasto – most Sybiraków);
- e. Oświęcim (strefa: Bulwary – Królowej Jadwigi – Zaborska – Sienkiewicza – Dąbrow-
skiego – Bulwary);
- f. Tarnów (rondo Fieldorfa – Słowackiego – Sitko – Starodąbrowska – Lwowska – Dąbrow-
skiego – Konarskiego – Narutowicza – Sikorskiego – Szkotnik – rondo Fieldorfa);
- g. Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków-Balice (jeden punkt: terminal).

Rozwiązanie takie pozwalało wyeliminować konieczność doliczania czasu potrzebnego na dojazd do ścisłego centrum, zwłaszcza że większość podróży prawdopodobnie i tak nie jest ukierunkowana na dojazdy w tę lokalizację. W przypadku pozostałych gmin jako punkt startowy przyjęto centrum miejscowości będącej ośrodkiem władz gminy, bez doliczania czasu dojazdu z poszczególnych miejscowości gminy.



Bazą do badania były **rzeczywiste czasy przejazdu** samochodem osobowym, podawane w aplikacjach Google Navigation (www.google.com/maps) oraz TomTom My Drive (www.mydrive.tomtom.com). Odczytów dokonywano w dni robocze, w godzinach między 9:00 a 13:00, czyli po porannym szczycie komunikacyjnym, a przed rozpoczęciem szczytu popołudniowego. Spośród proponowanych przez aplikacje tras dojazdu wybierano **wskazania pozwalające na najkrótszy czas podróży**, niezależnie od faktycznej odległości w kilometrach. Dodatkowym warunkiem było położenie trasy dojazdowej w całości na terenie Polski, mimo że w niektórych przypadkach przejazd przez Słowację byłby szybszy. Wielkości uzyskane podczas głównego odczytu zostały w kilkunastu przypadkach sprawdzone przy ponownym odczycie. Uzyskane wyniki różniły się najwyżej o kilka minut, co mogło wynikać z odmiennej sytuacji na drogach lub wyboru odpowiedniejszej w danym momencie trasy. Nie miało to jednak wpływu na ogólne wyniki.

Przyjęta metoda liczenia dostępności różni się od stosowanej na potrzeby badań z poprzednich lat. W latach 2011–2019 bazowano na teoretycznych wyliczeniach czasu dotarcia do określonego celu w zależności od kategorii drogi, średniego natężenia ruchu i wynikającej z niego średniej prędkości na poszczególnych odcinkach trasy, oraz czasu potrzebnego do wykonania manewrów na drogach. Metoda ta miała za to istotną zaletę – pozwalała na prognozowanie wartości w kolejnych latach z uwzględnieniem ruchu na planowanych i obecnie realizowanych inwestycjach drogowych. Metoda odczytu rzeczywistego czasu przejazdu nie pozwala na stawianie prognoz. Należy jednak wziąć pod uwagę, że prognozy opierają się na pewnych założeniach – w tym przypadku na planowanych inwestycjach drogowych – które niekoniecznie muszą być zrealizowane w zakładanym terminie. W 2016 roku optymistycznie zakładano oddanie do użytku do 2023 roku m.in. Beskidzkiej Trasy Integracyjnej, północnej obwodnicy Krakowa, drogi ekspresowej Brzesko – Nowy Sącz, drogi ekspresowej S7 Kraków Igołomska – granica województwa świętokrzyskiego. Obecnie plany powiększyły się o alternatywną drogę ekspresową S7 na odcinku południowa obwodnica Kraków – Myślenice.

Do wyliczenia wskaźnika dostępności przyjęto liczbę ludności zamieszkałej na omawianych obszarach według stanu na 31 grudnia 2022 roku, podawaną przez GUS.



Uwagi ogólne na temat wyników badania dostępności drogowej

Wyniki przeprowadzonej analizy wskazują na **wydłużenie czasu dojazdu w ruchu drogowym**, a zatem **pogorszenie dostępności komunikacyjnej** w przypadku większości obserwowanych punktów i wyznaczonych izochron. Implikuje to konieczność zastanowienia się nad efektywnością wydatkowania olbrzymich środków na rozwój infrastruktury drogowej, a przede wszystkim nad kierunkiem dalszego rozwoju systemów transportowych.

Na początek warto przyjrzeć się podstawowym faktom – w samym województwie małopolskim w latach 2015–2021 liczba zarejestrowanych pojazdów samochodowych i ciągników wzrosła o 590,1 tys., tj. o ponad 26%⁴. Z Generalnego Pomiaru Ruchu 2015 i Generalnego Pomiaru Ruchu 2020/21 wynika, że średni dobowy ruch roczny pojazdów wzrósł pomiędzy latami 2015 a 2020/21 w województwie małopolskim na drogach krajowych o 30%, a na drogach wojewódzkich o 21%⁵. Do tego trzeba pamiętać, że GPR 2020/21 odbywał się w warunkach pandemii, gdy obowiązywały ograniczenia w przemieszczaniu się. Dodatkową przyczyną wzrostu natężenia ruchu samochodów osobowych jest znacząca redukcja transportu zbiorowego, w tym dominujących przed pandemią w Małopolsce linii obsługiwanych przez prywatnych „busiarzy”. Wyniki obecnie przeprowadzanego pomiaru ruchu zapewne wskażą dalszy wzrost natężenia na małopolskich drogach, choćby ze względu na zwiększony ruch tranzytowy w celach wypoczynkowych i rekreacyjnych.

Pogorszenie wartości omawianych wskaźników można zatem w dużej mierze przypisać przyrostowi liczby pojazdów i zwiększającemu się natężeniu ruchu. Zrealizowane inwestycje stały się elementem przeciwdziałającym znacznie większemu wydłużeniu czasów dojazdu, jednak dalszy niekontrolowany wzrost liczby pojazdów na drogach przy ograniczonych możliwościach przepustowych i parkingowych nie jest optymalnym rozwiązaniem. Teza ta wymaga jednak przeprowadzenia dodatkowych badań.

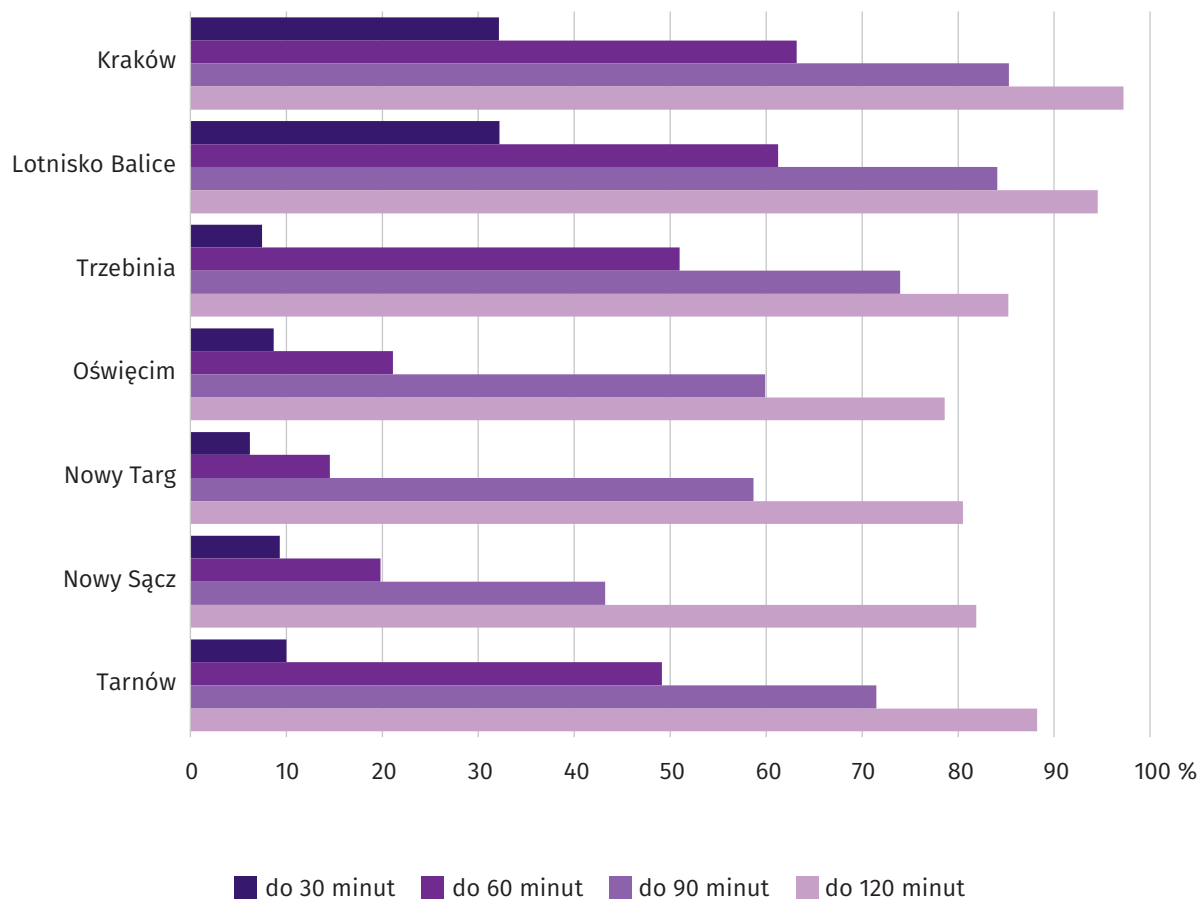
Podobnie jak w przypadku poprzednich edycji badania na szczególną uwagę pod względem dostępności komunikacyjnej w ruchu drogowym zasługują peryferyjne obszary województwa, zwłaszcza położone na terenach górzystych. Wyniki dla poszczególnych badanych ośrodków prezentowane są w dwóch układach: bez ludności miasta docelowego oraz razem z ludnością miasta docelowego. Dodatkowo w tym roku wprowadzono parametr określający odsetek powierzchni województwa leżący w poszczególnych izochronach (razem z miastem docelowym).

4 Obliczenia własne na podstawie BDL GUS.

5 <https://polskieregion.pl/wp-content/uploads/2022/03/generalny-pomiar-ruchu-wyniki.pdf> [dostęp: 30.10.2023].



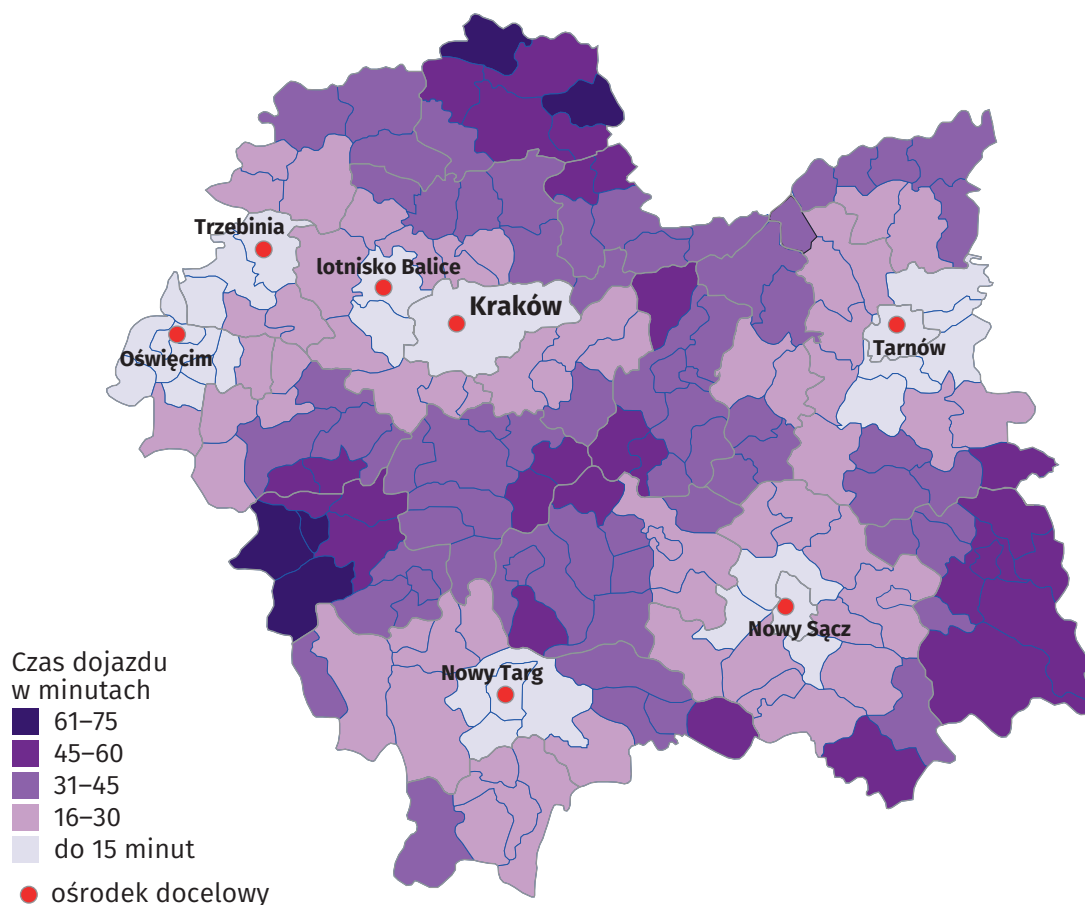
Wykres 1. Odsetek mieszkańców Małopolski mieszkający w gminach położonych w izochronie do 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu samochodem osobowym do wybranych ośrodków



Źródło: opracowanie własne.



Mapa 1. Izochrony dojazdu samochodem osobowym z terenu województwa małopolskiego do najbliższego wskazanego ośrodka



Źródło: opracowanie własne.

Dostępność drogowa do jednego ze wskazanych w niniejszym opracowaniu ośrodków wskazuje na większą spójność województwa – praktycznie niemal wszystkie gminy województwa mieszczą się w izochronie do 60 minut, z wyjątkiem Zawoi, Stryszawy, Suchej Beskidzkiej, Słaboszowa i Kozłowa, z których dojazd do najbliższego wskazanego ośrodka trwa do 75 minut. Oznacza to, że 98,4% mieszkańców województwa mieszka w zakresie odległości umożliwiającym dojazd samochodem osobowym w ciągu 60 minut (a więc realny maksymalny czas codziennych dojazdów) do dużego ośrodka miejskiego.

Wyniki badania dla Krakowa, Nowego Targu, Trzebini, Oświęcimia, Nowego Sącza i Tarnowa prezentowane są w dwóch układach – razem z mieszkańcami tego miasta jako ośrodka docelowego i bez mieszkańców tego miasta.



Dostępność drogowa do Krakowa

Tabela 1. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu samochodem osobowym do Krakowa

Wyszczególnienie	rok	Izochrona dojazdu			
		do 30 minut	do 60 minut	do 90 minut	do 120 minut
		w procentach			
z miastem, do którego badana jest dostępność	2011	29,5	54,6	71,1	92,0
	2014	32,7	65,9	89,6	98,6
	2016	32,4	64,4	86,9	98,3
	2019	24,5	49,6	73,2	90,9
	2023	32,2	63,2	85,3	97,2
bez miasta, do którego badana jest dostępność	2011	8,9	42,0	63,8	91,2
	2014	13,1	56,1	86,9	98,6
	2016	12,5	53,9	83,0	97,8
	2019	2,4	34,8	65,4	88,2
	2023	11,4	51,9	80,8	96,4

Źródło: opracowanie własne.

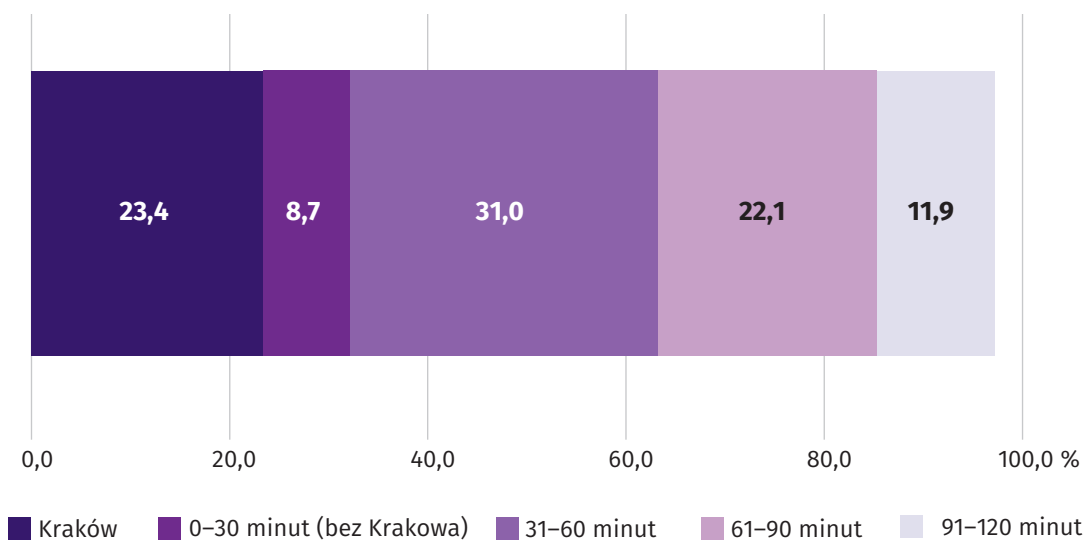
Tabela 2. Odsetek powierzchni województwa małopolskiego w gminach zamieszkałych przez ludność w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu samochodem osobowym do Krakowa

Ośrodek docelowy	do 30 minut	do 60 minut	do 90 minut	do 120 minut
	w procentach			
Kraków	7,3	45,4	77,0	90,9

Źródło: opracowanie własne.

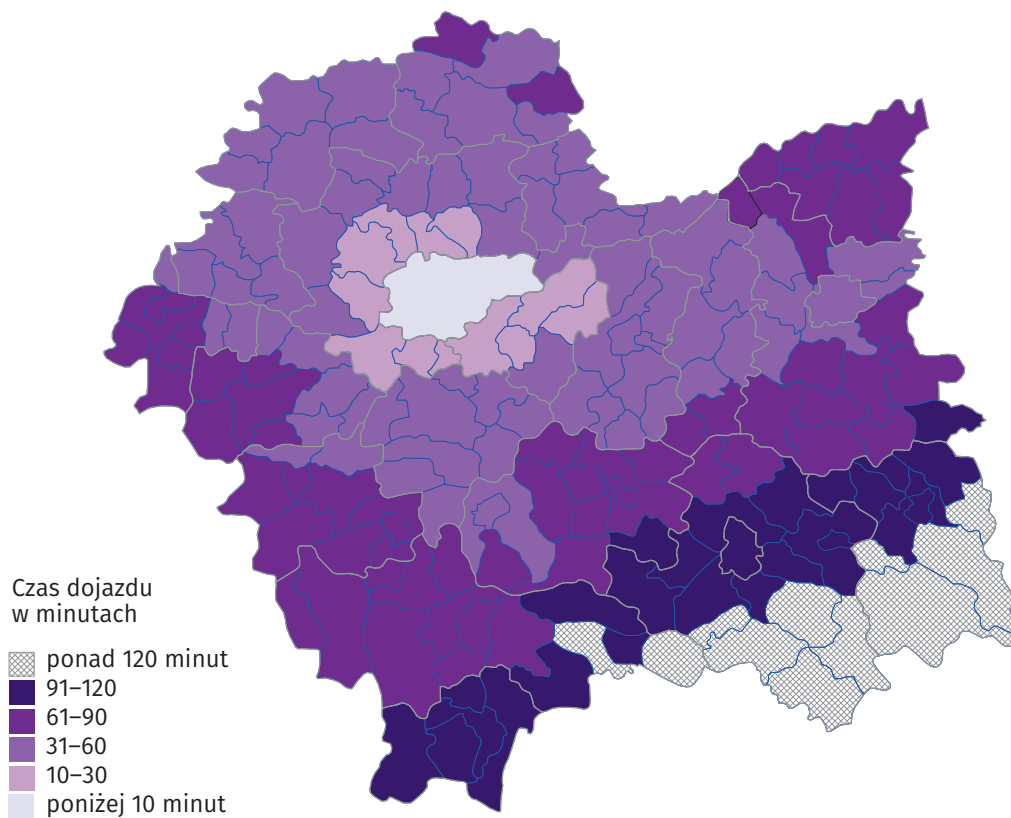


Wykres 2. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w przedziałach czasowych dojazdu samochodem osobowym do Krakowa



Źródło: opracowanie własne.

Mapa 2. Izochrony dojazdu samochodem osobowym z terenu województwa małopolskiego do Krakowa w 2023 roku



Źródło: opracowanie własne.



Dostępność drogowa do Portu Lotniczego Kraków-Balice

Tabela 3. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu samochodem osobowym do Portu Lotniczego Kraków-Balice

Rok	do 30 minut	do 60 minut	do 90 minut	do 120 minut
	w procentach			
2016	35,6	65,2	86,4	98,3
2019	12,3	62,1	81,4	95,6
2023	32,2	61,2	84,1	94,6

Źródło: opracowanie własne.

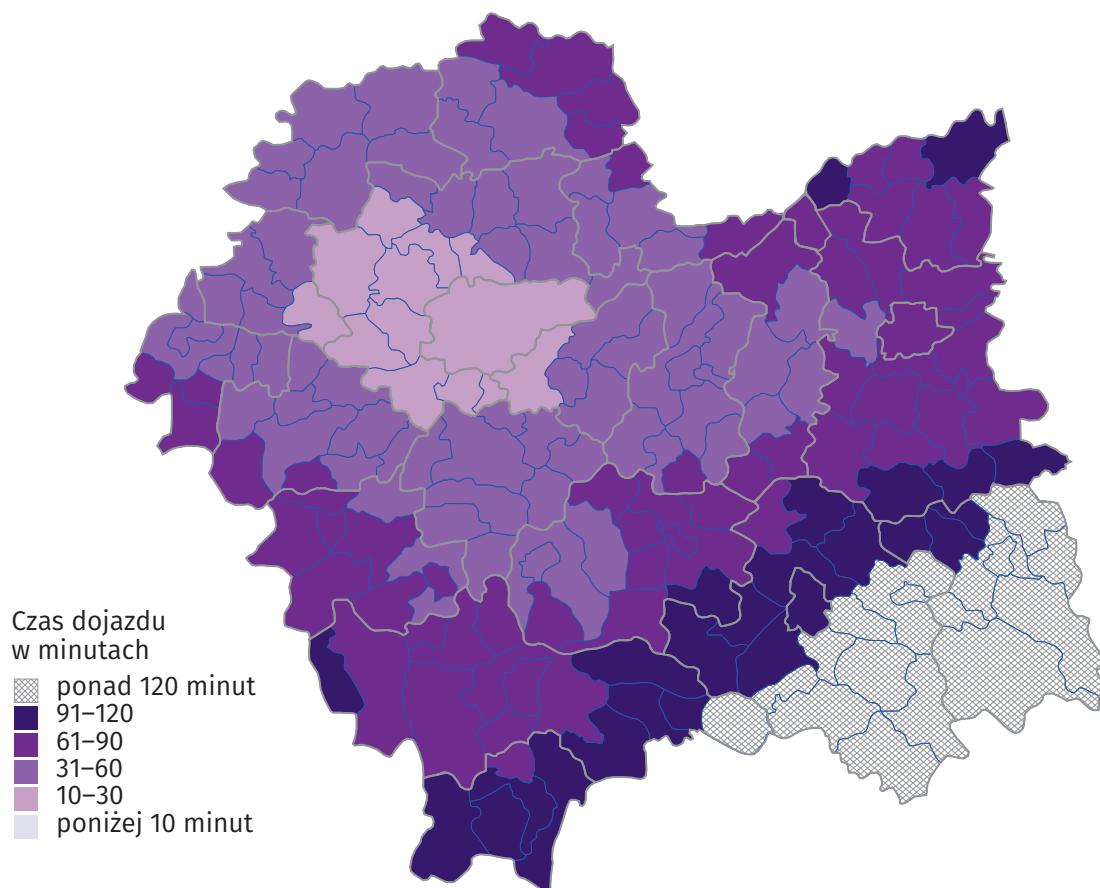
Tabela 4. Odsetek powierzchni województwa małopolskiego w gminach zamieszkałych przez ludność w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu samochodem osobowym do Portu Lotniczego Kraków-Balice

Ośrodek docelowy	do 30 minut	do 60 minut	do 90 minut	do 120 minut
	w procentach			
Port Lotniczy Kraków-Balice	8,1	42,8	73,9	88,3

Źródło: opracowanie własne.

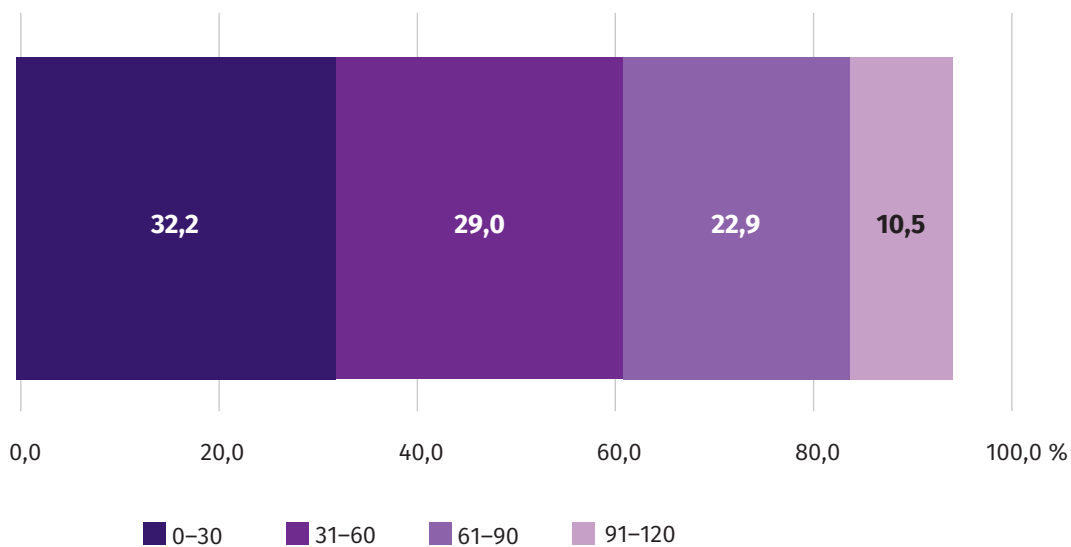


Mapa 3. Izochrony dojazdu samochodem osobowym z terenu województwa małopolskiego do Portu Lotniczego Kraków-Balice w 2023 roku



Źródło: opracowanie własne.

Wykres 3. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w przedziałach czasowych dojazdu samochodem osobowym do Portu Lotniczego Kraków-Balice



Źródło: opracowanie własne.



Dostępność drogowa do Trzebini

Tabela 5. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu samochodem osobowym do Trzebini

Wyszczególnienie	Rok	Izochrona dojazdu			
		do 30 minut	do 60 minut	do 90 minut	do 120 minut
		w procentach			
z miastem, do którego badana jest dostępność	2011	6,9	48,7	64,3	80,9
	2014	7,5	53,6	75,2	92,6
	2016	8,2	50,3	73,9	89,5
	2019	6,6	51,9	73,7	89,2
	2023	7,5	51,0	74,0	85,2
bez miasta, do którego badana jest dostępność	2011	6,4	49,3	65,3	82,3
	2014	7,0	53,8	75,7	93,4
	2016	7,3	49,8	73,6	89,4
	2019	6,0	51,6	73,6	89,9
	2023	7,0	50,7	73,8	85,2

Źródło: opracowanie własne.

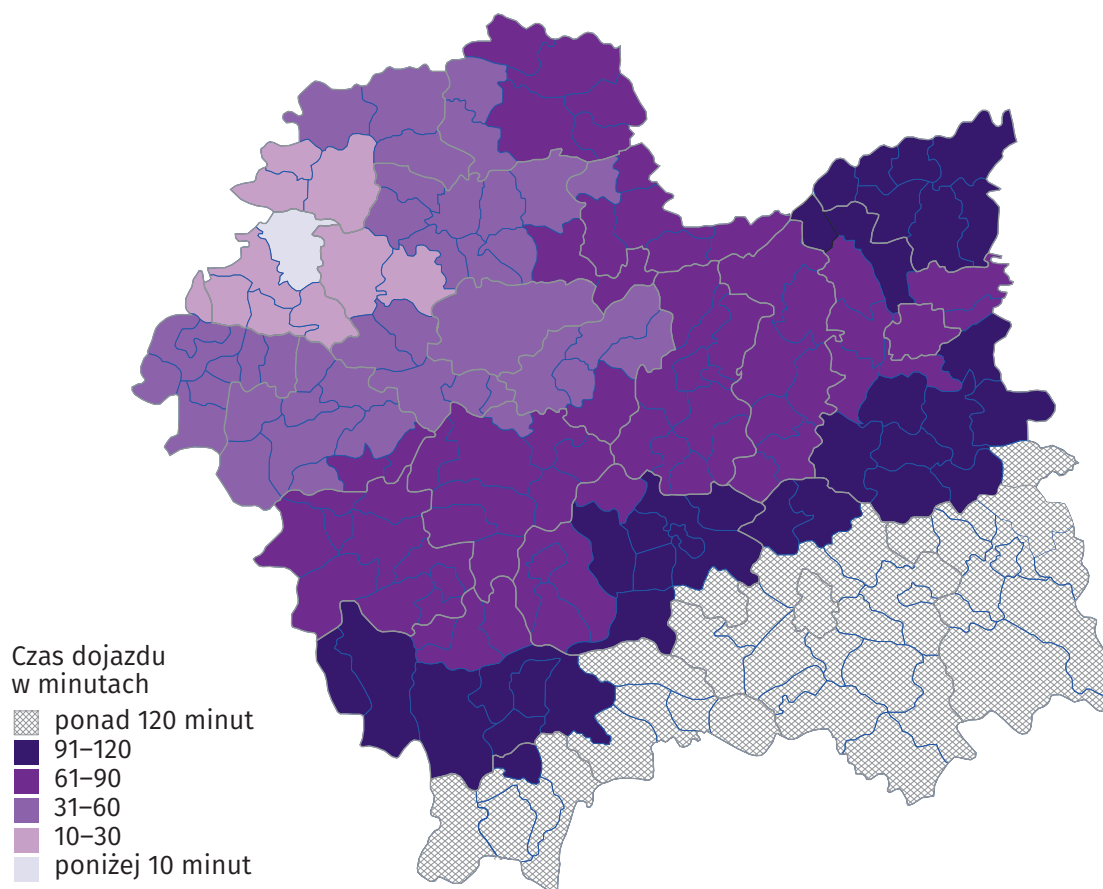
Tabela 6. Odsetek powierzchni województwa małopolskiego w gminach zamieszkałych przez ludność w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu samochodem osobowym do Trzebini

Ośrodek docelowy	do 30 minut	do 60 minut	do 90 minut	do 120 minut
	w procentach			
Trzebinia	5,9	25,8	57,5	76,6

Źródło: opracowanie własne.

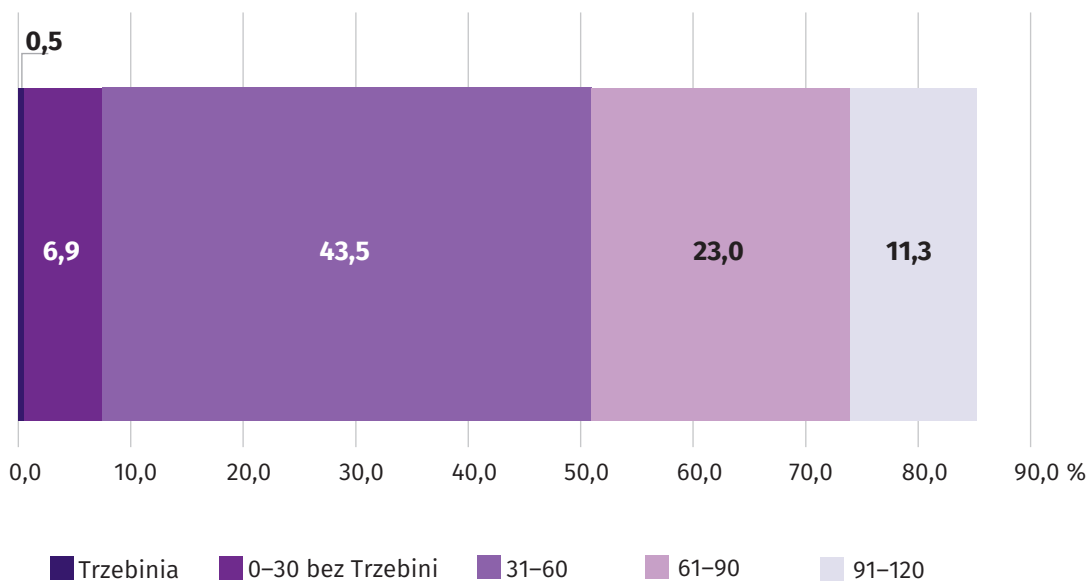


Mapa 4. Izochrony dojazdu samochodem osobowym z terenu województwa małopolskiego do Trzebini w 2023 roku



Źródło: opracowanie własne.

Wykres 4. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w przedziałach czasowych dojazdu samochodem osobowym do Trzebini



Źródło: opracowanie własne.



Dostępność drogowa do Oświęcimia

Tabela 7. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu samochodem osobowym do Oświęcimia

Wyszczególnienie	Rok	Izochrona dojazdu			
		do 30 minut	do 60 minut	do 90 minut	do 120 minut
		w procentach			
z miastem, do którego badana jest dostępność	2011	6,3	42,0	54,4	68,2
	2014	7,4	21,0	60,1	80,5
	2016	7,8	19,6	53,6	76,4
	2019	3,9	13,3	55,1	73,3
	2023	8,7	21,1	59,9	78,6
bez miasta, do którego badana jest dostępność	2011	5,1	41,3	53,8	67,8
	2014	8,0	21,1	63,8	83,0
	2016	6,7	18,7	53,0	76,2
	2019	2,8	12,3	54,6	73,0
	2023	7,7	20,3	61,9	80,8

Źródło: opracowanie własne.

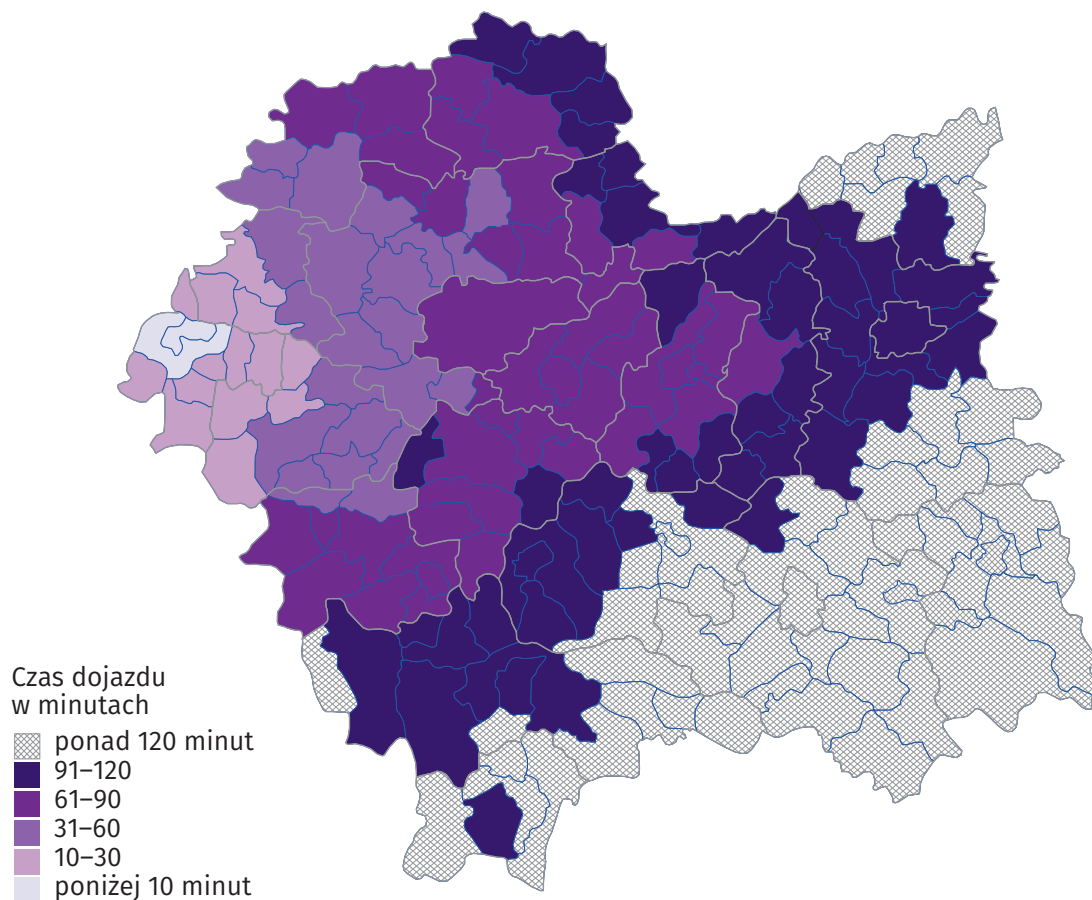
Tabela 8. Odsetek powierzchni województwa małopolskiego w gminach zamieszkałych przez ludność w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu samochodem osobowym do Oświęcimia

Ośrodek docelowy	do 30 minut	do 60 minut	do 90 minut	do 120 minut
	w procentach			
Oświęcim	5,7	16,9	40,9	68,2

Źródło: opracowanie własne.

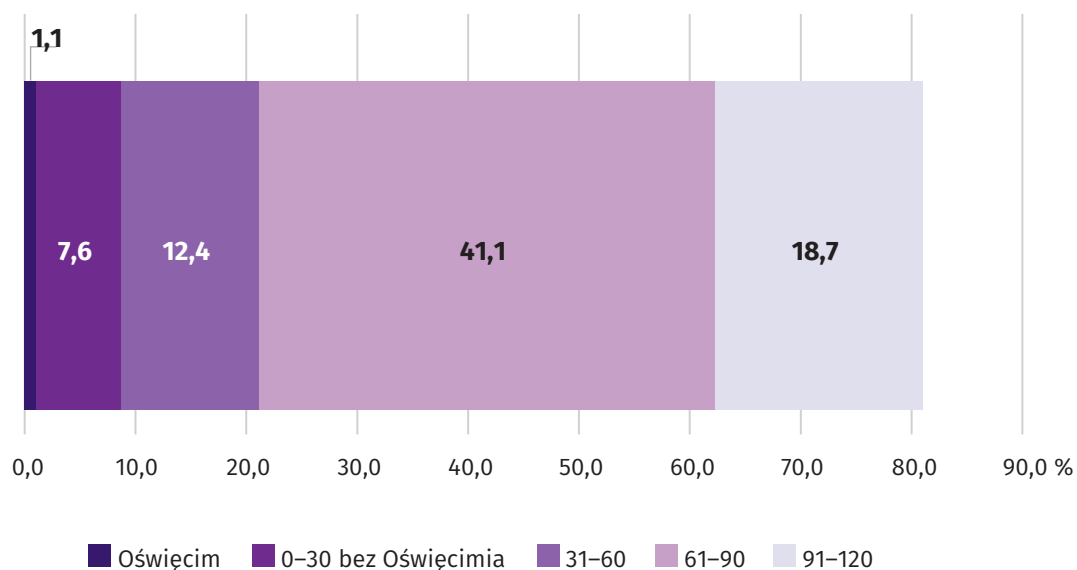


Mapa 5. Izochrony dojazdu samochodem osobowym z terenu województwa małopolskiego do Oświęcimia w 2023 roku



Źródło: opracowanie własne.

Wykres 5. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w przedziałach czasowych dojazdu samochodem osobowym do Oświęcimia



Źródło: opracowanie własne.



Dostępność drogowa do Nowego Targu

Tabela 9. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu samochodem osobowym do Nowego Targu

Wyszczególnienie	Rok	Izochrona dojazdu			
		do 30 minut	do 60 minut	do 90 minut	do 120 minut
		w procentach			
z miastem, do którego badana jest dostępność	2011	5,9	12,9	54,4	79,6
	2014	6,0	15,9	60,9	91,9
	2016	6,0	14,9	55,6	87,4
	2019	3,6	11,5	26,6	74,2
	2023	6,2	14,5	58,7	80,5
bez miasta, do którego badana jest dostępność	2011	5,0	12,1	54,8	80,6
	2014	5,1	15,1	60,8	92,3
	2016	5,6	14,5	55,4	87,4
	2019	2,7	10,6	25,9	73,9
	2023	5,3	13,7	58,3	80,3

Źródło: opracowanie własne.

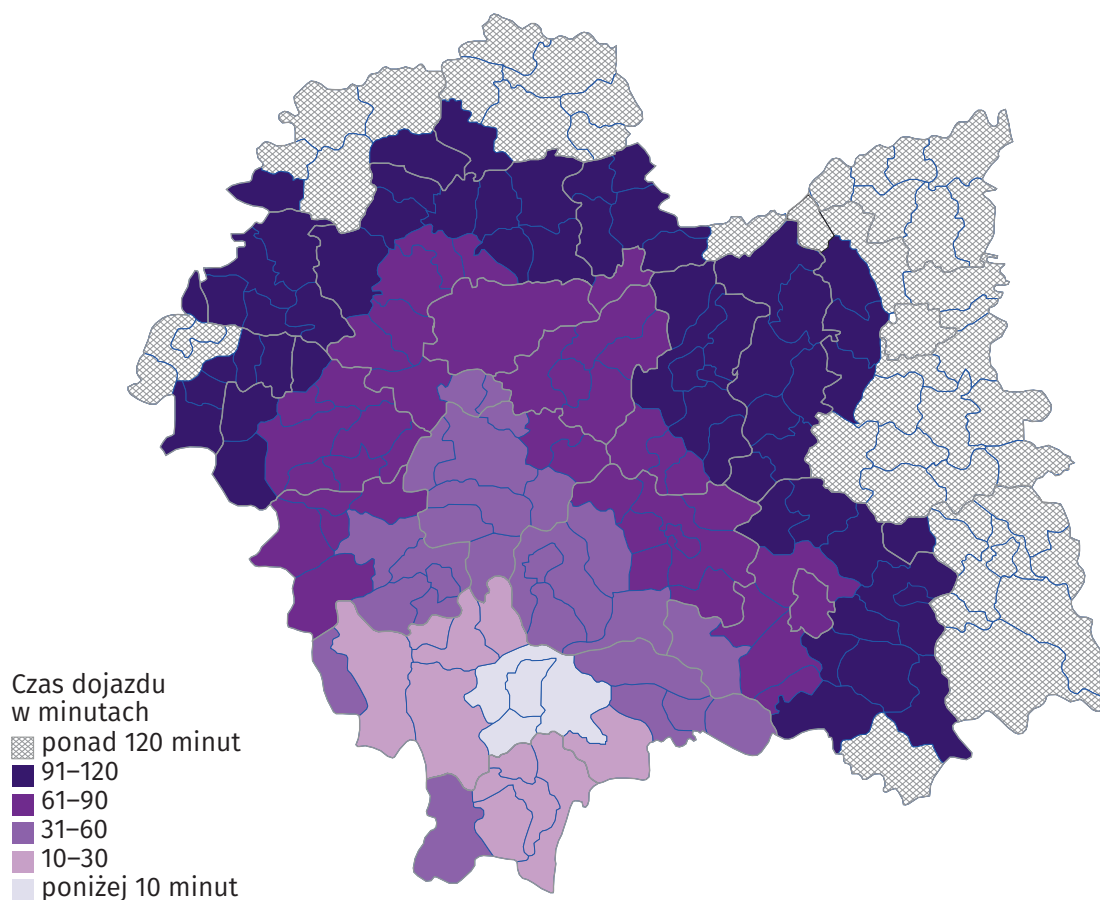
Tabela 10. Odsetek powierzchni województwa małopolskiego w gminach zamieszkałych przez ludność w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu samochodem osobowym do Nowego Targu

Ośrodek docelowy	do 30 minut	do 60 minut	do 90 minut	do 120 minut
	w procentach			
Nowy Targ	9,2	22,8	43,8	72,3

Źródło: opracowanie własne.

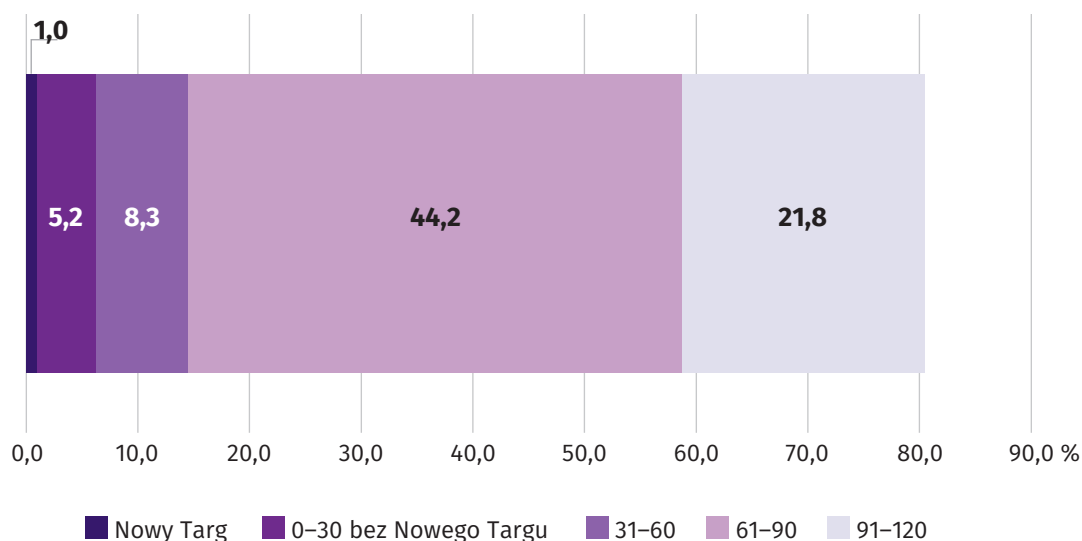


Mapa 6. Izochrony dojazdu samochodem osobowym z terenu województwa małopolskiego do Nowego Targu w 2023 roku



Źródło: opracowanie własne.

Wykres 6. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w przedziałach czasowych dojazdu samochodem osobowym do Nowego Targu



Źródło: opracowanie własne.



Dostępność drogowa do Nowego Sącza

Tabela 11. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu samochodem osobowym do Nowego Sącza

Wyszczególnienie	Rok	Izochrona dojazdu			
		do 30 minut	do 60 minut	do 90 minut	do 120 minut
		w procentach			
z miastem, do którego badana jest dostępność	2011	7,0	16,1	35,4	73,9
	2014	9,5	21,4	66,5	87,2
	2016	8,7	21,3	66,9	84,9
	2019	5,5	18,4	36,6	83,7
	2023	9,3	19,8	43,2	81,9
bez miasta, do którego badana jest dostępność	2011	4,7	14,1	34,2	74,3
	2014	7,2	19,5	65,9	87,2
	2016	6,3	19,3	66,1	84,5
	2019	3,1	16,4	35,0	83,2
	2023	7,1	17,9	41,8	81,4

Źródło: opracowanie własne.

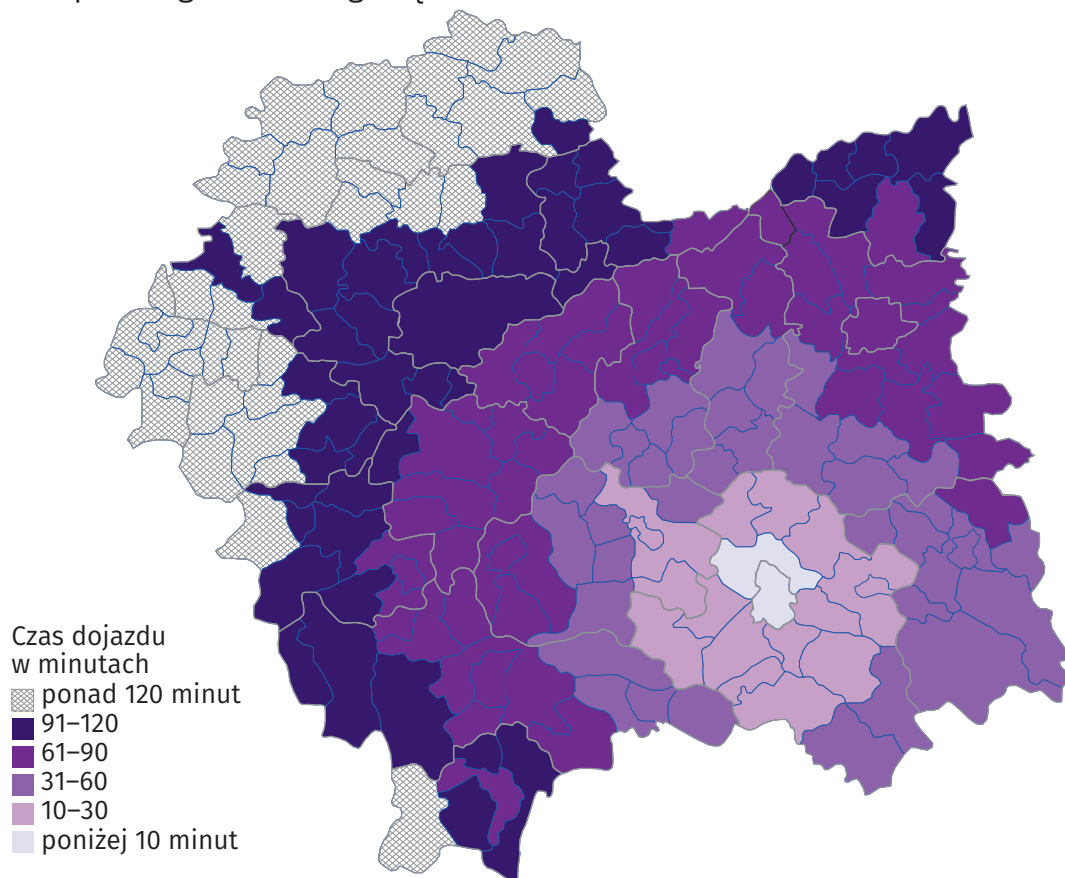
Tabela 12. Odsetek powierzchni województwa małopolskiego w gminach zamieszkałych przez ludność w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu samochodem osobowym do Nowego Sącza

Ośrodek docelowy	do 30 minut	do 60 minut	do 90 minut	do 120 minut
	w procentach			
Nowy Sącz	10,3	30,3	56,8	79,2

Źródło: opracowanie własne.

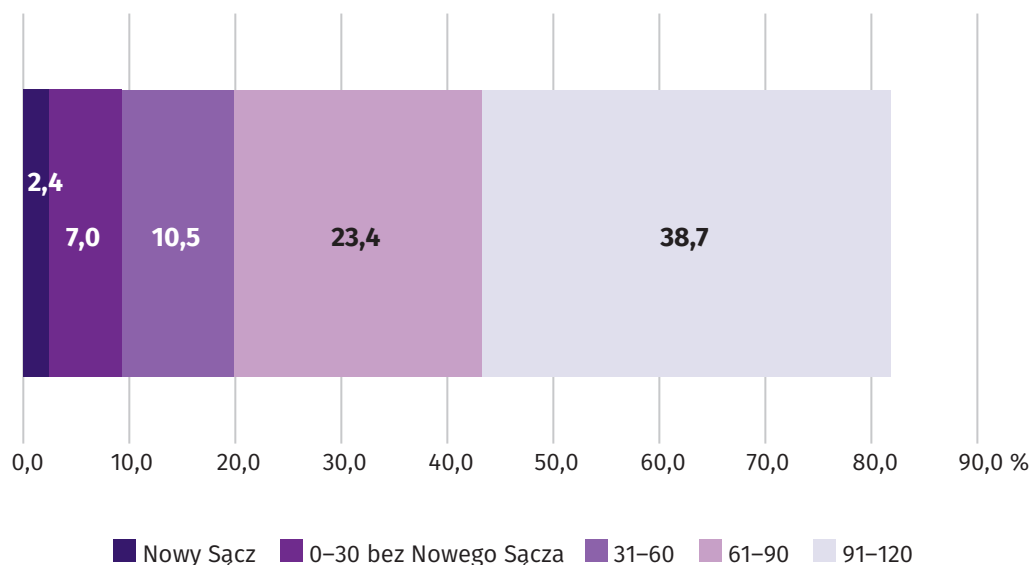


Mapa 7. Izochrony dojazdu samochodem osobowym z terenu województwa małopolskiego do Nowego Sącza w 2023 roku



Źródło: opracowanie własne.

Wykres 7. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w przedziałach czasowych dojazdu samochodem osobowym do Nowego Sącza



Źródło: opracowanie własne.



Dostępność drogowa do Tarnowa

Tabela 13. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu samochodem osobowym do Tarnowa

Wyszczególnienie	Rok	Izochrona dojazdu			
		do 30 minut	do 60 minut	do 90 minut	do 120 minut
		w procentach			
z miastem, do którego badana jest dostępność	2011	8,4	16,2	31,6	74,7
	2014	9,5	45,6	75,2	96,7
	2016	9,9	47,1	77,0	96,4
	2019	6,0	18,8	70,4	88,7
	2023	10,0	49,1	71,5	88,2
bez miasta, do którego badana jest dostępność	2011	5,3	13,5	29,6	75,0
	2014	6,4	43,9	74,8	97,1
	2016	6,8	45,3	76,2	96,3
	2019	2,9	16,1	69,4	88,3
	2023	7,2	47,6	70,6	87,9

Źródło: opracowanie własne.

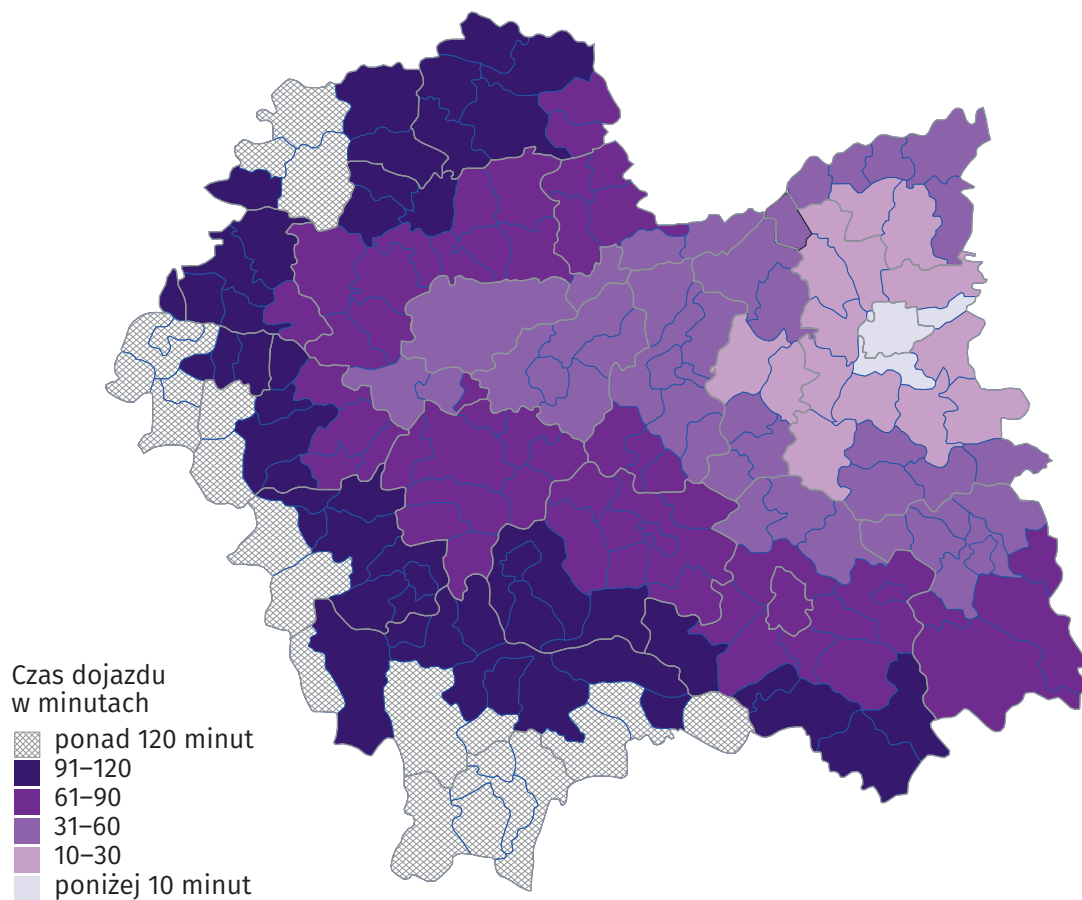
Tabela 14. Odsetek powierzchni województwa małopolskiego w gminach zamieszkałych przez ludność w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu samochodem osobowym do Tarnowa

Ośrodek docelowy	do 30 minut	do 60 minut	do 90 minut	do 120 minut
	w procentach			
Tarnów	9,8	31,7	60,1	84,9

Źródło: opracowanie własne.

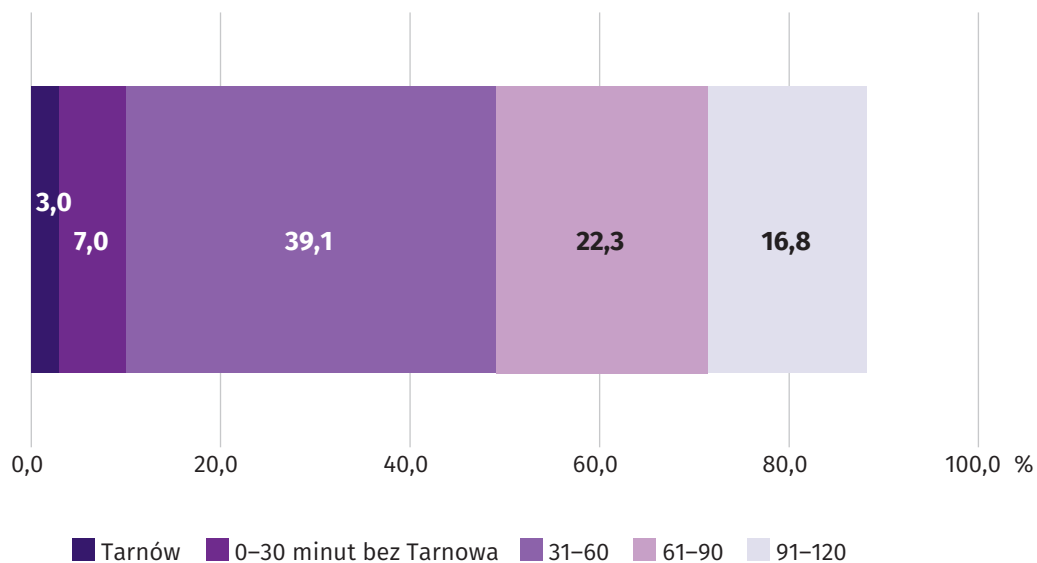


Mapa 8. Izochrony dojazdu samochodem osobowym z terenu województwa małopolskiego do Tarnowa w 2023 roku



Źródło: opracowanie własne.

Wykres 8. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w przedziałach czasowych dojazdu samochodem osobowym do Tarnowa



Źródło: opracowanie własne.



Dostępność kolejowa

Metodologia

Źródłem informacji do zbudowania bazy danych o połączeniach kolejowych realizowanych w Małopolsce był aktualny rozkład jazdy dostępny na stronie internetowej <https://rozklad-pkp.pl/>. Wyboru najszybszego połączenia pomiędzy dwoma wybranymi stacjami dokonywano spośród zaproponowanych przejazdów odbywających się pomiędzy godziną 6.00 a 14.00, niezależnie od przewoźnika czy liczby przesiadek. Obecnie na terenie Małopolski przewozy realizują: Koleje Małopolskie, Koleje Śląskie, Polregio (d. Przewozy Regionalne), Twoje Linie Kolejowe (TLK) oraz PKP Intercity.

Dostępność kolejową mierzono do głównych stacji w miastach: Kraków, Tarnów, Trzebinia, Nowy Sącz oraz do lotniska w Balicach. Pominięto Nowy Targ ze względu na trwający remont torowiska i brak połączeń kolejowych (niektóre połączenia realizowane są za pośrednictwem zastępczej komunikacji autobusowej na trasie Sucha Beskidzka – Nowy Targ – Zakopane). Czas przejazdu liczono od stacji znajdującej się w głównej miejscowości gminy, a jeżeli linia kolejowa omija stolicę gminy – od stacji lub przystanku kolejowego na terenie gminy (np. w przypadku Niepołomic dojazdy liczone są od przystanku osobowego Staniątki). Zbiór uzupełniono o wybrane gminy nieposiadające na swoim terenie linii kolejowej. Warunkiem objęcia danej gminy obszarem pomiaru była możliwość dojazdu samochodem osobowym w czasie do 20 minut do wskazanej stacji lub przystanku. Do czasu dojazdu doliczano dodatkowe 10 minut potrzebne na zaparkowanie i przejście na peron. Z listy tej wyeliminowano gminy, z których czas dojazdu samochodem do miasta docelowego był krótszy niż teoretycznie dojazd do innej gminy celem dalszej przesiadki. Przykładem może być gmina Czernichów, w przypadku której dojazd do centrum Krakowa samochodem wynosi 32 minuty, a dojazd koleją przez Brzeźnicę 76 minut.



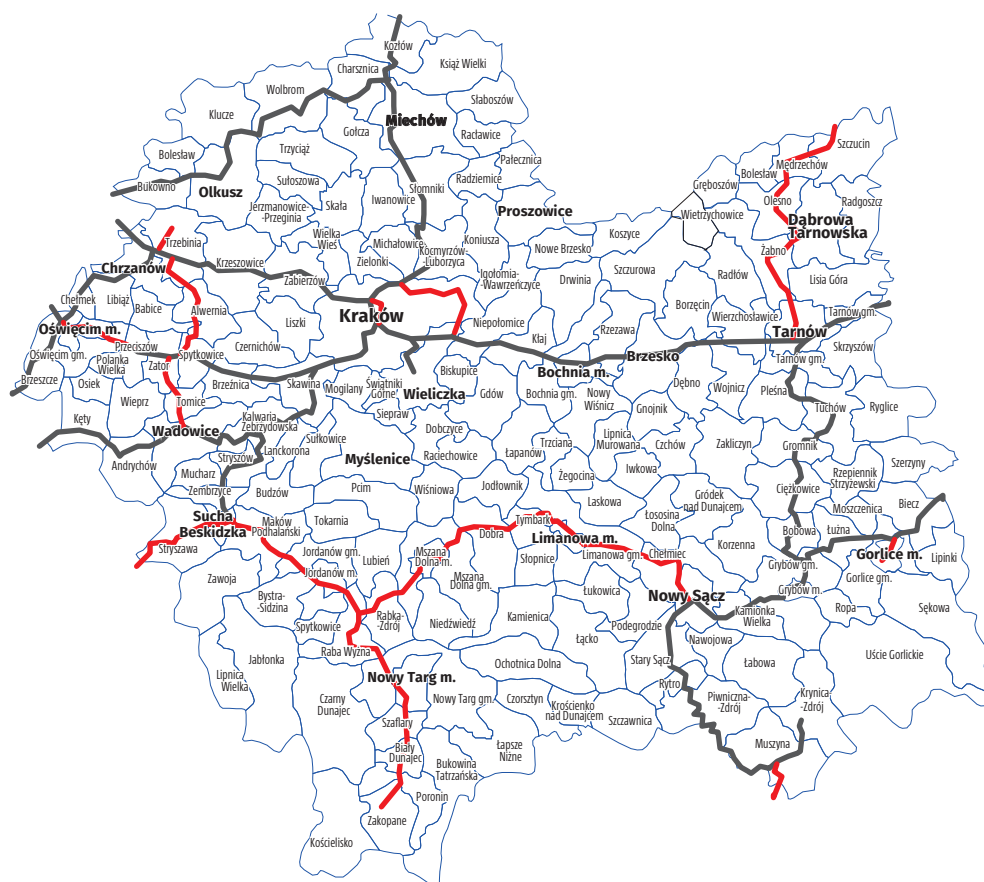
Uwagi ogólne na temat wyników badania dostępności kolejowej

Sieć kolejowa w Małopolsce opiera się niemal w całości o układ wypracowany i zbudowany jeszcze za czasów rozbiorów. W okresie porozbiorowym sieć kolejowa uzupełniona została o linię kolejową nr 8 Kraków – Warszawa Zachodnia (oddana do użytku w 1934 roku), linię 95 Kraków Mydlniki – Podłęże przez Nową Hutę, tzw. „dużą obwodnicę” (1953), linię 100 Kraków Mydlniki – Bieżanów, tzw. „małą obwodnicę” (1959), linię 94 Kraków Płaszów – Oświęcim (1960), linię 118 Kraków Główny – Lotnisko oraz łącznice kolejowe.

Dziedzictwo porozbiorowe jest z jednej strony wielkim potencjałem, a z drugiej olbrzymim obciążeniem. Wprawdzie za czasów austriackich kolej transwersalna została zbudowana w ciągu dwóch lat, lecz dopasowanie jej parametrów do obecnych wymagań generuje olbrzymi zakres prac i zaangażowanie środków, co miało i ma miejsce na wielu odcinkach. Ponadto niektóre połączenia utraciły obecnie swoje znaczenie gospodarcze i militarne, będące jedną z głównych przestanek budowy określonych odcinków kolejowych za czasów austriackich. Niemniej wypracowane wówczas projekty cały czas są planowane do wdrożenia (np. linia Kraków – Piekietko, linia Kraków – Myślenice).



Mapa 9. Schemat sieci kolejowej w województwie małopolskim – stan na październik 2023 roku



— linie kolejowe eksploatowane w ruchu pasażerskim

— linie kolejowe wyłączone z regularnej eksploatacji w ruchu pasażerskim

Źródło: opracowanie własne.

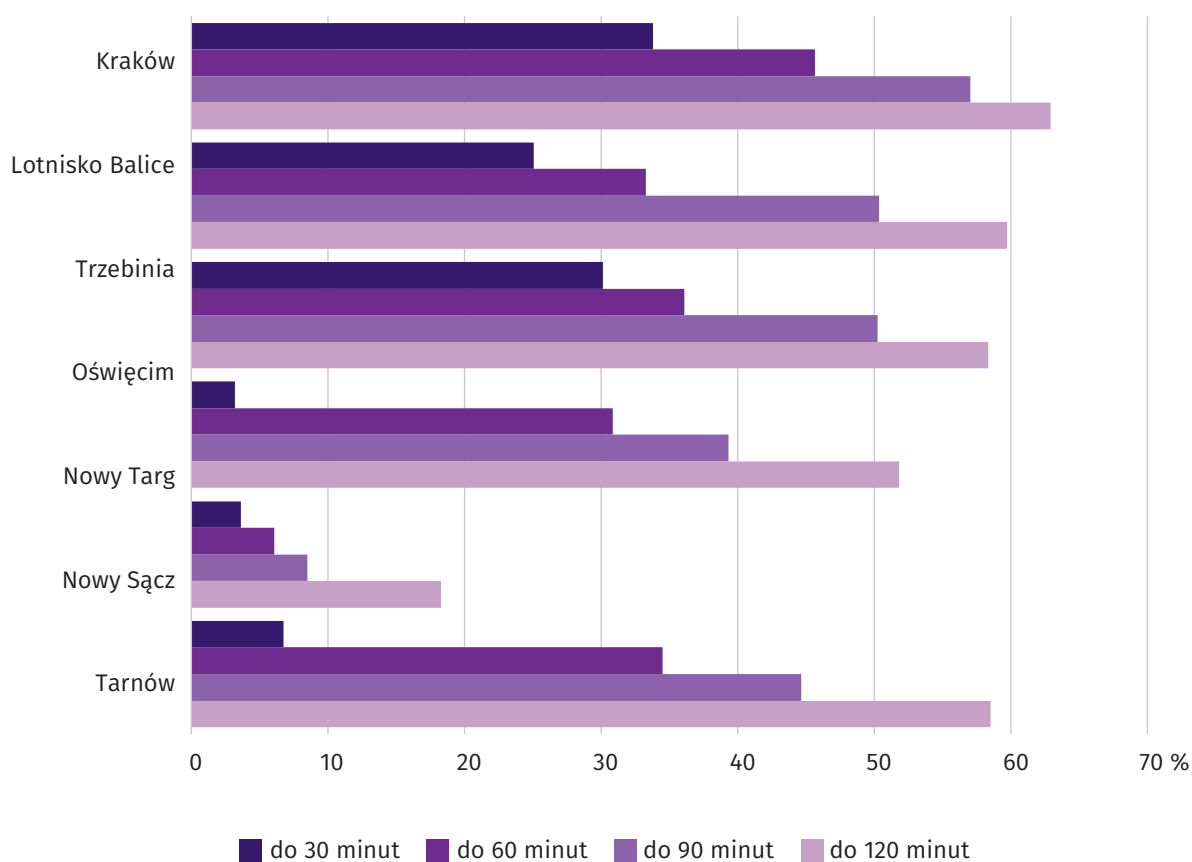
Pełne wykorzystanie możliwości istniejącej sieci kolejowej uwarunkowane jest z jednej strony poprawą jej parametrów, a więc modernizacją, w tym wdrożeniem bardziej konkurencyjnych prędkości podróży, a z drugiej zbudowaniem atrakcyjnej siatki połączeń, uwzględniającej różne godziny rozpoczęcia i zakończenia pracy bądź nauki czy też możliwość przesiadki do składów innych relacji. Dodatkowym argumentem musi być komfort podróży, a więc czystość, bezpieczeństwo, punktualność, życzliwość obsługi itp. Duży wpływ na zainteresowanie pasażerów ma również ich przyzwyczajenie do korzystania z prywatnych środków komunikacji, wyrosłe między innymi na bazie utrudnień spowodowanych przeprowadzanymi modernizacjami.

W związku z trwającymi remontami linii kolejowych w niektórych poprzednich edycjach badania nie uwzględniano dostępności kolejowej. Natomiast efektywność prowadzonych inwestycji jest widoczna np. w przypadku Trzebini i Oświęcimia,



dla których wskaźnik mieszkańców Małopolski zamieszkałych w poszczególnych izochronach wzrósł o kilkanaście punktów procentowych w porównaniu z poprzednimi okresami. Stało się tak dzięki zakończeniu remontu na linii 133 Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Kraków Główny.

Wykres 9. Odsetek mieszkańców Małopolski mieszkających w gminach położonych w izochronie do 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu koleją do wybranych ośrodków w październiku 2023 roku



Źródło: opracowanie własne.



Dostępność kolejowa do Krakowa

Tabela 15. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu pociągiem do Krakowa

Wyszczególnienie	Rok	Izochrona dojazdu			
		do 30 minut	do 60 minut	do 90 minut	do 120 minut
		w procentach			
z miastem, do którego badana jest dostępność	2011	26,8	36,4	48,4	57,7
	2014	27,4	33,9	41,6	52,7
	2016	30,5	41,9	49,2	55,7
	2023	33,8	45,7	57,0	62,9
bez miasta, do którego badana jest dostępność	2011	5,4	18,1	33,8	46,1
	2014	6,2	14,6	24,6	39,1
	2016	10,0	24,8	34,3	42,6
	2023	13,6	29,0	43,9	51,6

Źródło: opracowanie własne.

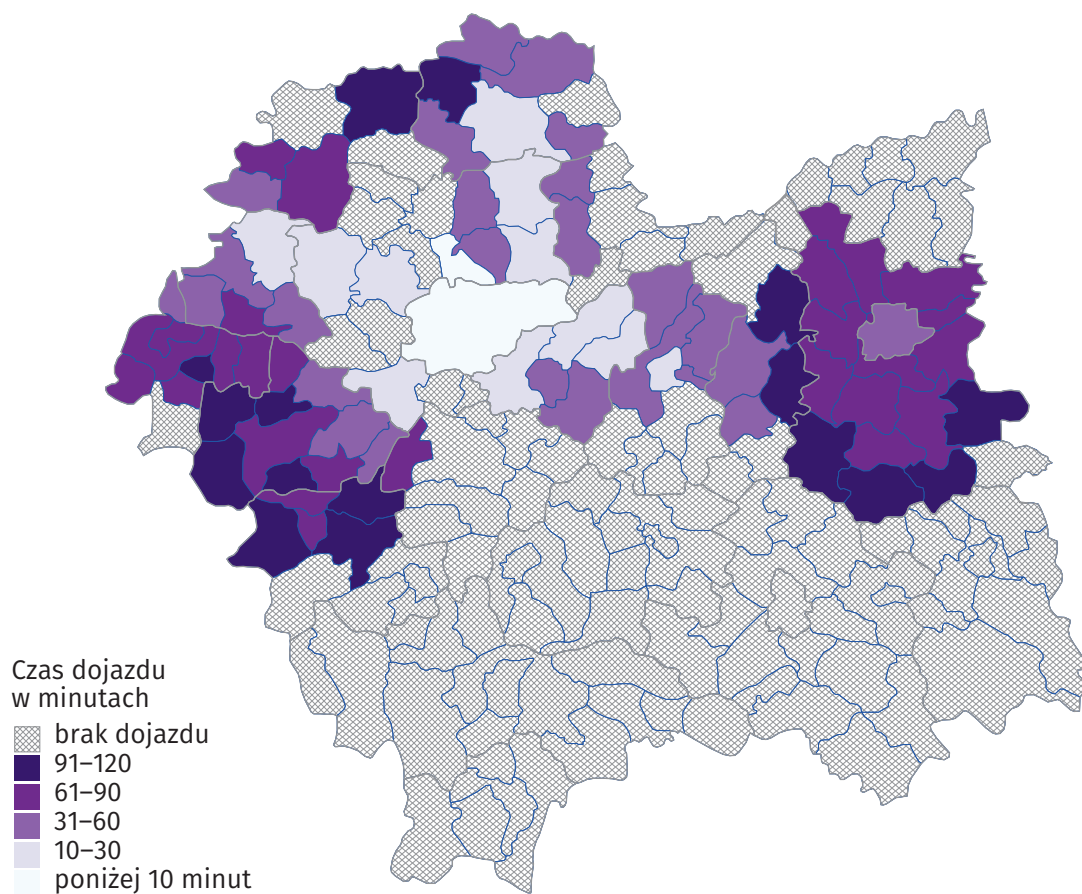
Tabela 16. Odsetek powierzchni województwa małopolskiego w gminach zamieszkałych przez ludność w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu pociągiem do Krakowa

Ośrodek docelowy	do 30 minut	do 60 minut	do 90 minut	do 120 minut
	w procentach			
Kraków	9,6	21,6	33,0	42,2

Źródło: opracowanie własne.

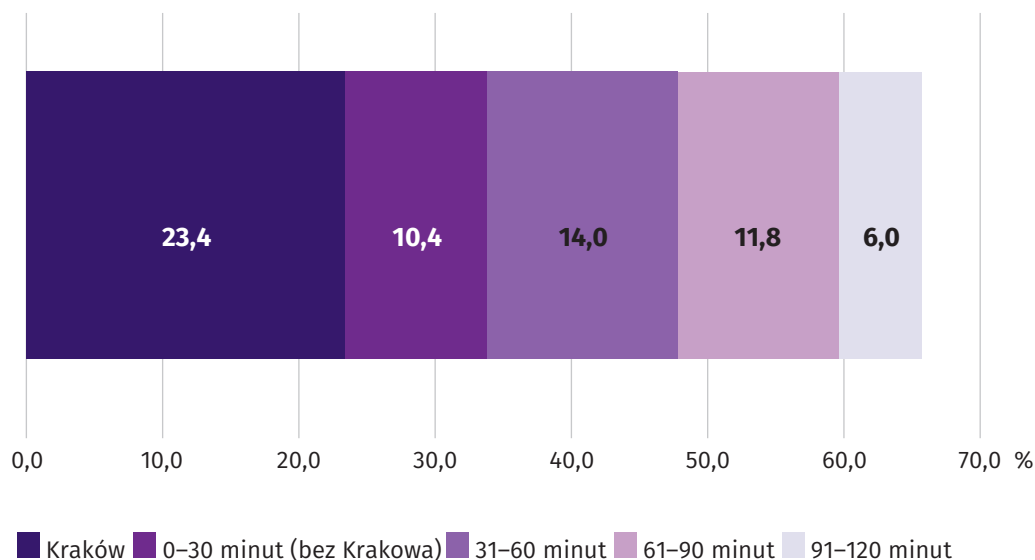


Mapa 10. Izochrony dojazdu pociągiem z terenu województwa małopolskiego do Krakowa w 2023 roku



Źródło: opracowanie własne.

Wykres 10. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w przedziałach czasowych dojazdu pociągiem do Krakowa



Źródło: opracowanie własne.



Dostępność kolejowa do Portu Lotniczego Kraków-Balice

Tabela 17. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu pociągiem do Portu Lotniczego Kraków-Balice

Rok	Izochrona dojazdu			
	do 30 minut	do 60 minut	do 90 minut	do 120 minut
	w procentach			
2016	22,7	28,1	39,0	47,2
2023	25,1	33,3	50,4	59,7

Źródło: opracowanie własne.

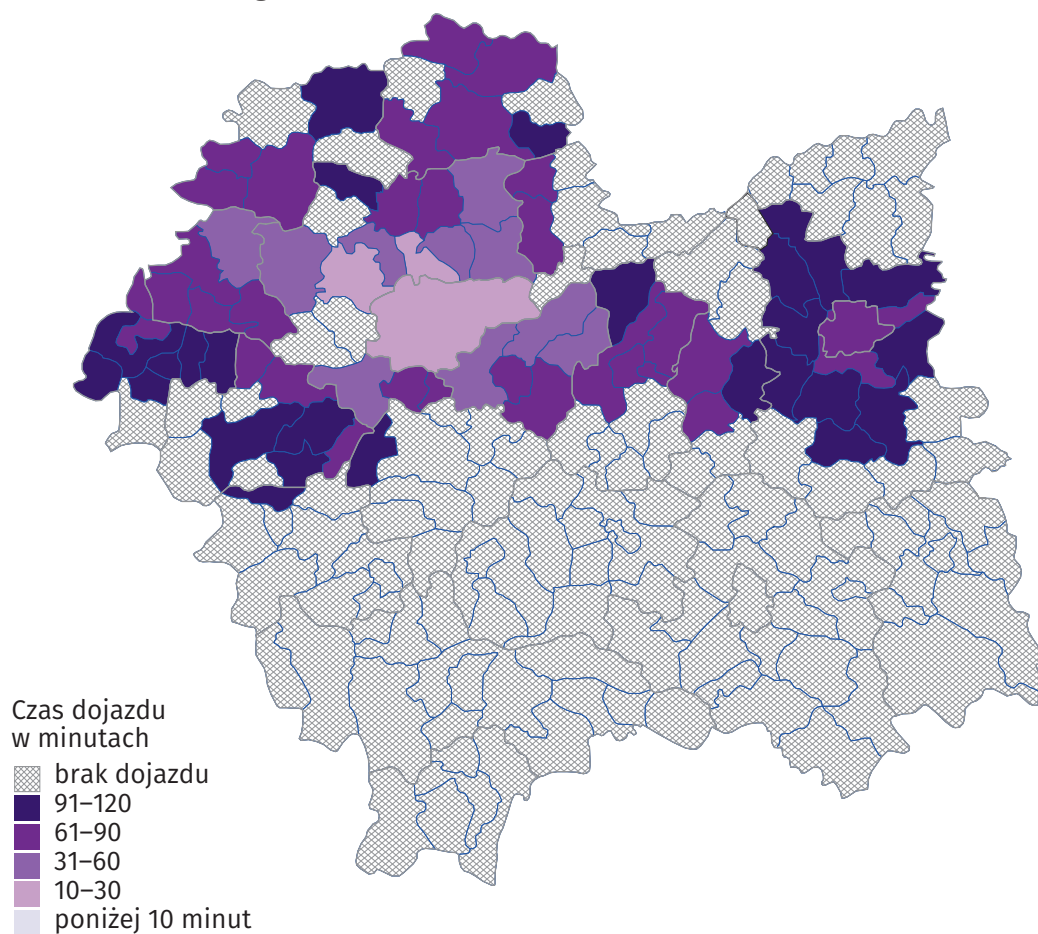
Tabela 18. Odsetek powierzchni województwa małopolskiego w gminach zamieszkałych przez ludność w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu pociągiem do Portu Lotniczego Kraków-Balice

Ośrodek docelowy	do 30 minut	do 60 minut	do 90 minut	do 120 minut
	w procentach			
Port Lotniczy Kraków-Balice	3,1	9,0	24,0	36,1

Źródło: opracowanie własne.

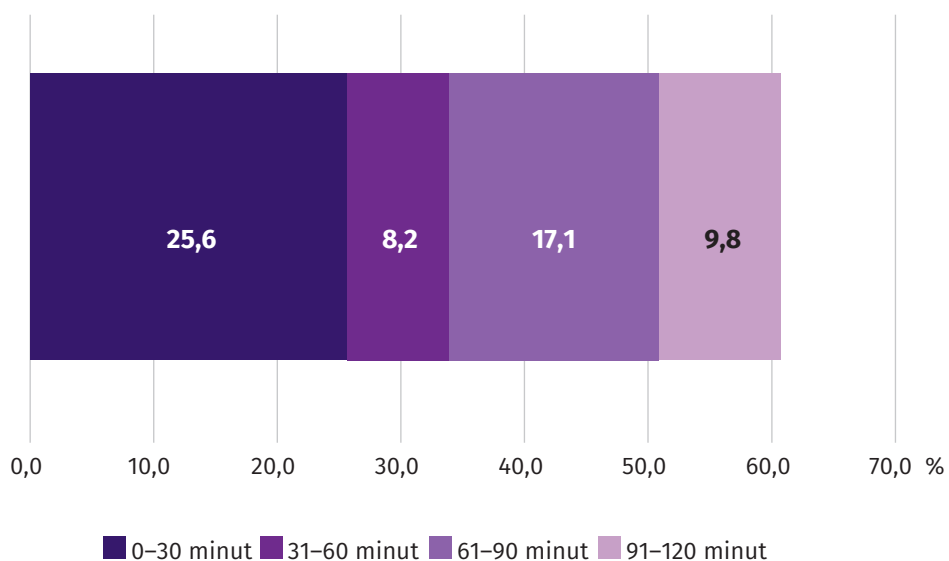


Mapa 11. Izochrony dojazdu pociągiem z terenu województwa małopolskiego do Portu Lotniczego Kraków-Balice w 2023 roku



Źródło: opracowanie własne.

Wykres 11. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w przedziałach czasowych dojazdu pociągiem do Portu Lotniczego Kraków-Balice



Źródło: opracowanie własne.



Dostępność kolejowa do Trzebini

Tabela 19. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu pociągiem do Trzebini

Wyszczególnienie	Rok	Izochrona dojazdu			
		do 30 minut	do 60 minut	do 90 minut	do 120 minut
		w procentach			
z miastem, do którego badana jest dostępność	2011	3,0	29,8	36,3	43,1
	2014	3,7	7,2	34,2	40,4
	2016	4,1	7,3	32,1	40,5
	2023	30,1	36,1	50,2	58,4
bez miasta, do którego badana jest dostępność	2011	2,5	29,9	36,6	43,6
	2014	3,1	6,7	34,1	40,4
	2016	3,1	6,3	31,4	39,9
	2023	29,7	35,7	50,0	58,1

Źródło: opracowanie własne.

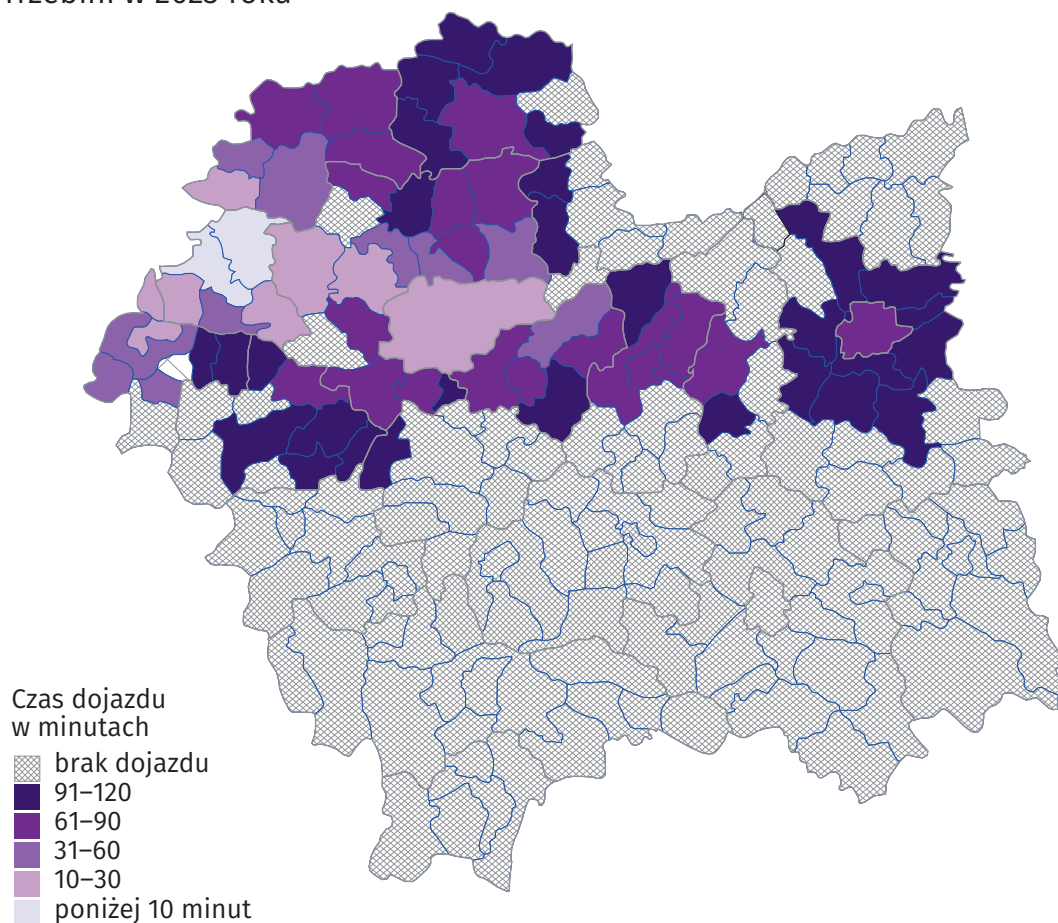
Tabela 20. Odsetek powierzchni województwa małopolskiego w gminach zamieszkałych przez ludność w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu pociągiem do Trzebini

Ośrodek docelowy	do 30 minut	do 60 minut	do 90 minut	do 120 minut
	w procentach			
Trzebinia	6,6	11,1	22,3	35,4

Źródło: opracowanie własne.

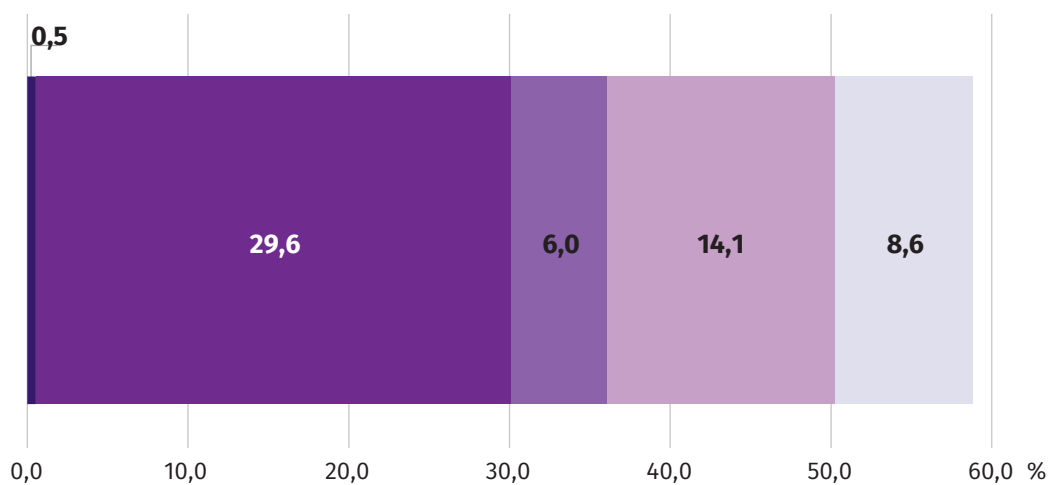


Mapa 12. Izochrony dojazdu pociągiem z terenu województwa małopolskiego do Trzebini w 2023 roku



Źródło: opracowanie własne.

Wykres 12. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w przedziałach czasowych dojazdu pociągiem do Trzebini



Trzebinia 0-30 minut (bez Trzebini) 31-60 minut 61-90 minut 91-120 minut

Źródło: opracowanie własne.



Dostępność kolejowa do Oświęcimia

Tabela 21. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu pociągiem do Oświęcimia

Wyszczególnienie	Rok	Izochrona dojazdu			
		do 30 minut	do 60 minut	do 90 minut	do 120 minut
		w procentach			
z miastem, do którego badana jest dostępność	2011	3,0	29,8	36,3	43,1
	2014	3,7	7,2	34,2	40,4
	2016	4,1	7,3	32,1	40,5
	2023	30,1	36,1	50,2	58,4
bez miasta, do którego badana jest dostępność	2011	2,5	29,9	36,6	43,6
	2014	3,1	6,7	34,1	40,4
	2016	3,1	6,3	31,4	39,9
	2023	29,7	35,7	50,0	58,1

Źródło: opracowanie własne.

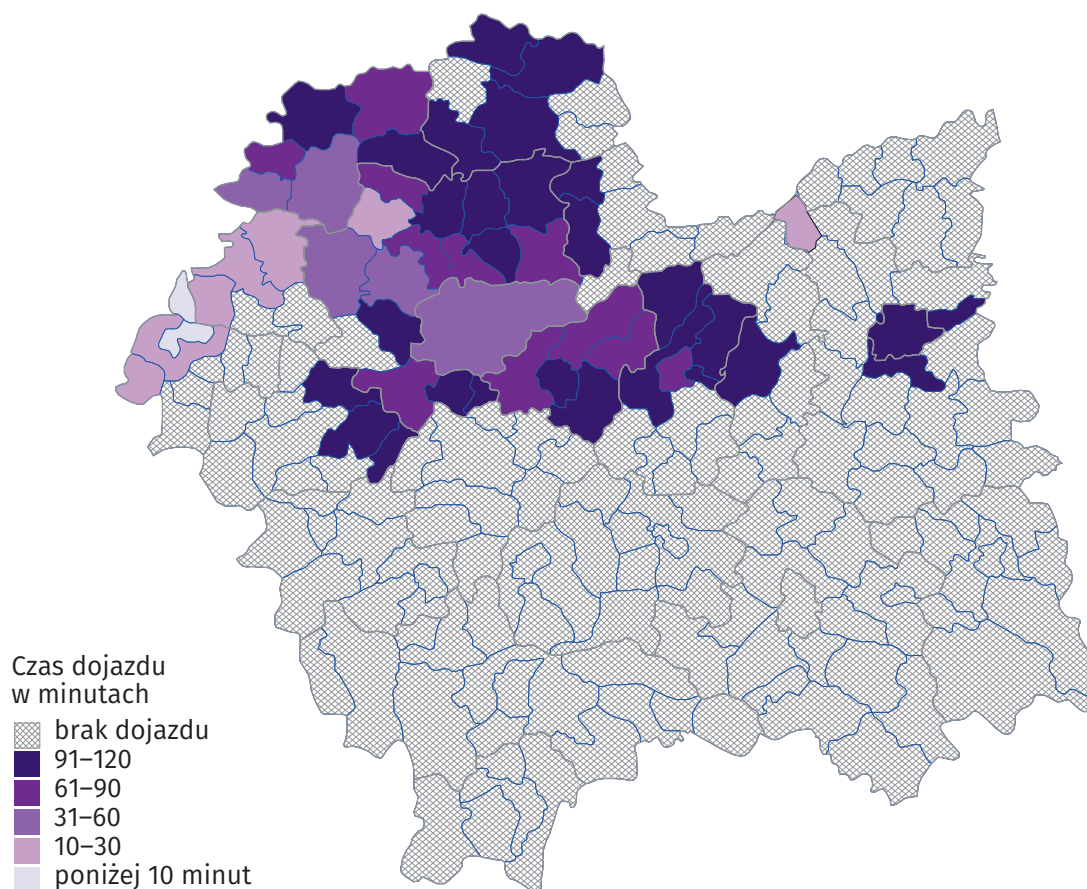
Tabela 22. Odsetek powierzchni województwa małopolskiego w gminach zamieszkałych przez ludność w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu pociągiem do Oświęcimia

Ośrodek docelowy	do 30 minut	do 60 minut	do 90 minut	do 120 minut
	w procentach			
Oświęcim	4,4	9,5	14,9	28,5

Źródło: opracowanie własne.

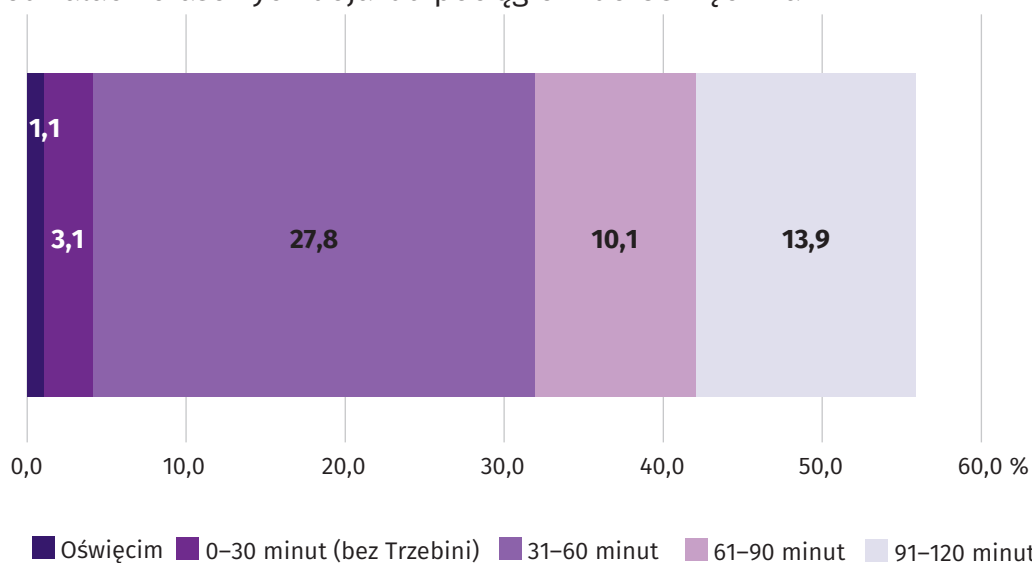


Mapa 13. Izochrony dojazdu pociągiem z terenu województwa małopolskiego do Oświęcimia w 2023 roku



Źródło: opracowanie własne.

Wykres 13. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w przedziałach czasowych dojazdu pociągiem do Oświęcimia



Źródło: opracowanie własne.



Dostępność kolejowa do Nowego Sącza

Tabela 23. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu pociągiem do Nowego Sącza

Wyszczególnienie	Rok	Izochrona dojazdu			
		do 30 minut	do 60 minut	do 90 minut	do 120 minut
		w procentach			
z miastem, do którego badana jest dostępność	2011	3,9	6,6	10,3	16,2
	2014	4,8	6,7	8,3	14,8
	2016	3,6	4,8	6,8	12,5
	2023	3,6	6,1	8,5	18,3
bez miasta, do którego badana jest dostępność	2011	1,4	4,3	8,1	14,2
	2014	2,3	4,3	6,0	12,7
	2016	1,1	2,4	4,4	10,3
	2023	1,3	3,8	6,3	16,3

Źródło: opracowanie własne.

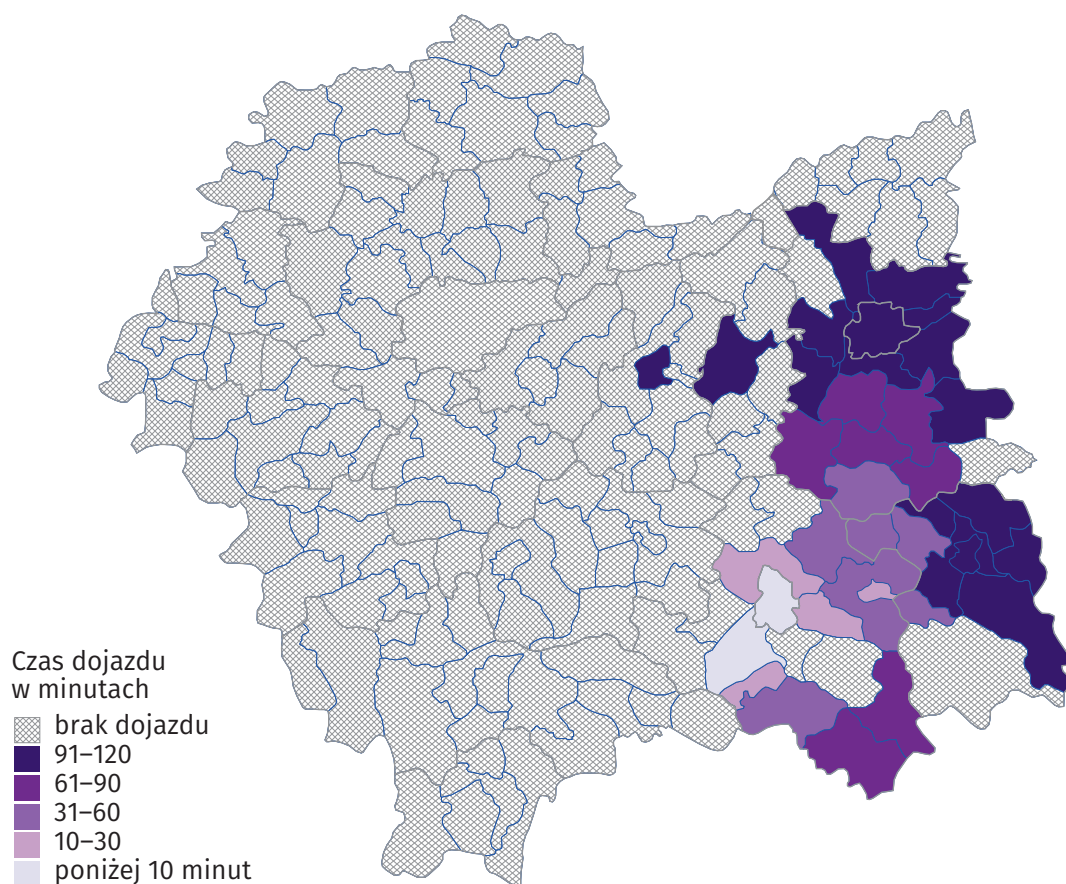
Tabela 24. Odsetek powierzchni województwa małopolskiego w gminach zamieszkałych przez ludność w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu pociągiem do Nowego Sącza

Ośrodek docelowy	do 30 minut	do 60 minut	do 90 minut	do 120 minut
	w procentach			
Nowy Sącz	1,9	6,1	10,9	19,3

Źródło: opracowanie własne.

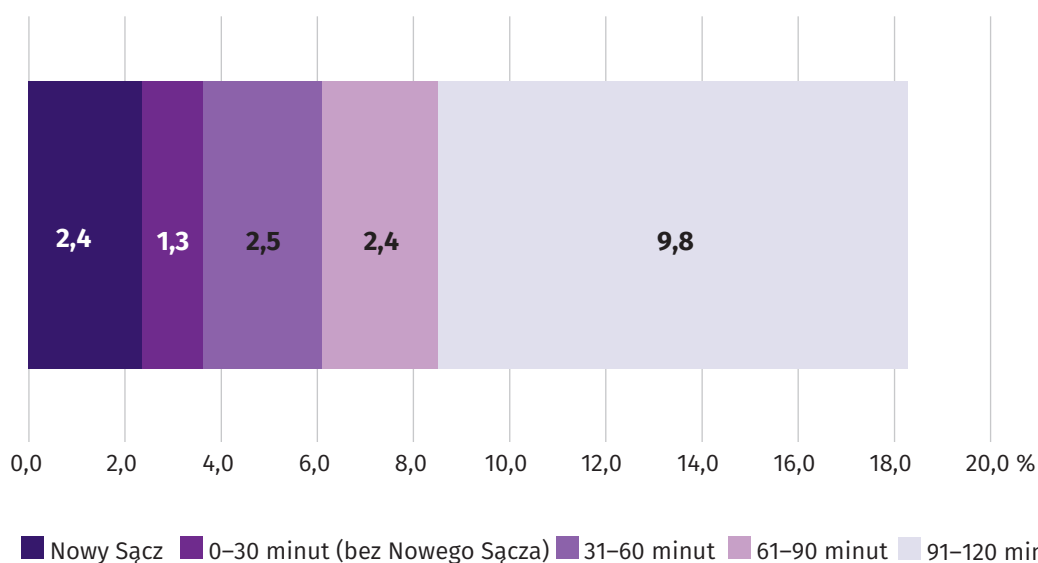


Mapa 14. Izochrony dojazdu pociągiem z terenu województwa małopolskiego do Nowego Sącza w 2023 roku



Źródło: opracowanie własne.

Wykres 14. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w przedziałach czasowych dojazdu pociągiem do Nowego Sącza



Źródło: opracowanie własne.



Dostępność kolejowa do Tarnowa

Tabela 25. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu pociągiem do Tarnowa

Wyszczególnienie	Rok	Izochrona dojazdu			
		do 30 minut	do 60 minut	do 90 minut	do 120 minut
		w procentach			
z miastem, do którego badana jest dostępność	2011	8,2	12,7	37,2	48,2
	2014	6,8	10,7	15,1	43,5
	2016	6,3	10,1	38,5	42,8
	2023	6,8	34,5	44,7	58,5
bez miasta, do którego badana jest dostępność	2011	5,1	9,8	35,6	47,1
	2014	3,6	7,6	12,3	41,8
	2016	3,1	7,0	36,3	40,8
	2023	3,8	32,5	42,9	57,2

Źródło: opracowanie własne.

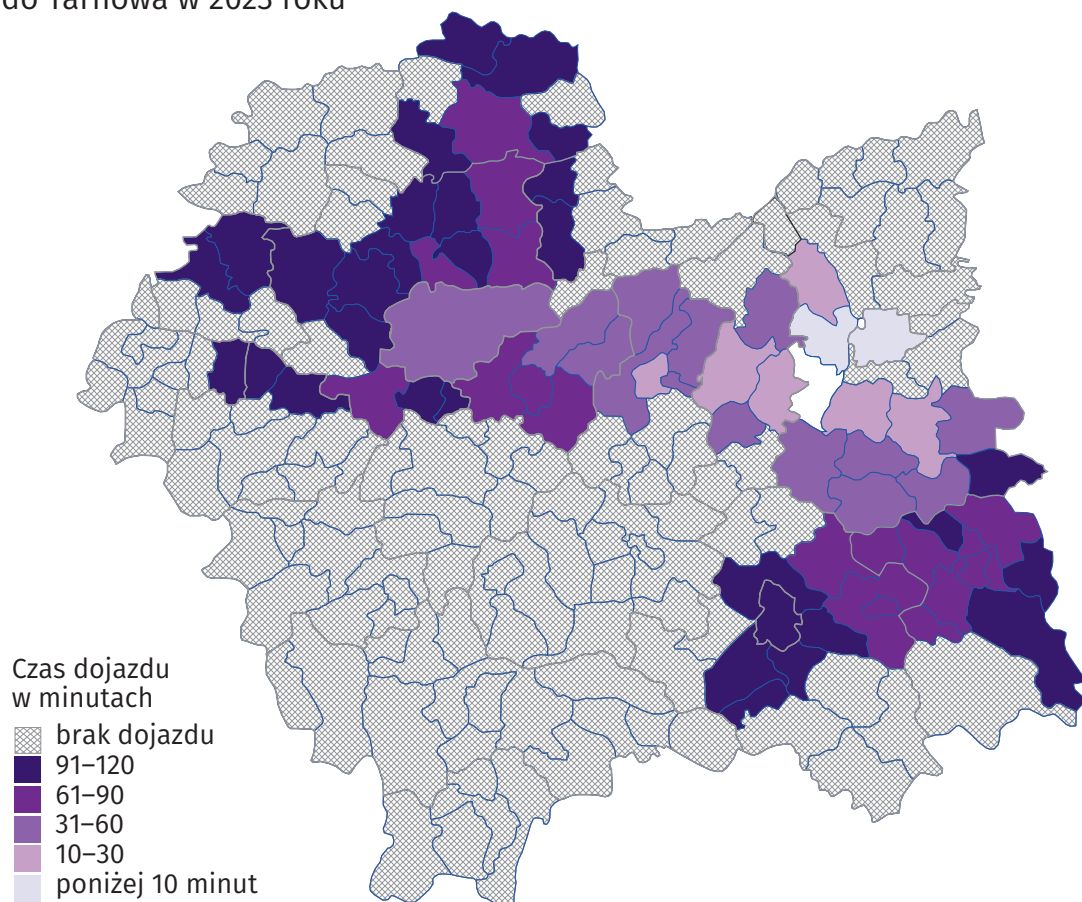
Tabela 26. Odsetek powierzchni województwa małopolskiego w gminach zamieszkałych przez ludność w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu pociągiem do Tarnowa

Ośrodek docelowy	do 30 minut	do 60 minut	do 90 minut	do 120 minut
	w procentach			
Tarnów	4,2	13,7	23,0	38,1

Źródło: opracowanie własne.

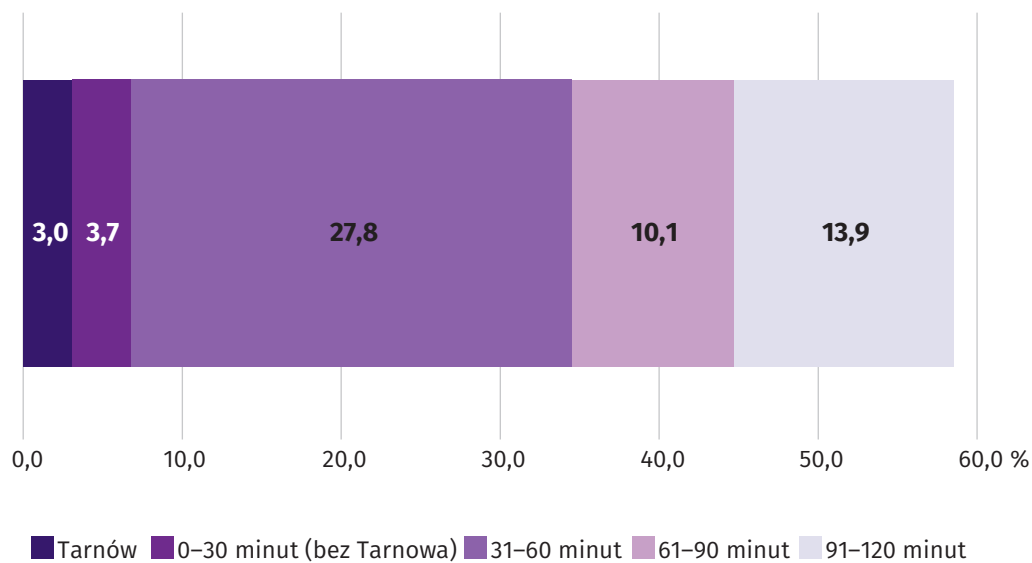


Mapa 15. Izochrony dojazdu pociągiem z terenu województwa małopolskiego do Tarnowa w 2023 roku



Źródło: opracowanie własne.

Wykres 15. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w przedziałach czasowych dojazdu pociągiem do Tarnowa



Źródło: opracowanie własne.



Rzeczywisty czas dojazdu

Przedstawione powyżej wyliczenia obrazują jedynie część zagadnień związanych z wyborem optymalnego rodzaju połączeń w województwie małopolskim. Zarówno dojazd samochodem osobowym, jak i przejazd koleją mają swoje wady i zalety. W przypadku samochodu do plusów zaliczyć można: elastyczny czas rozpoczęcia podróży, komfort przejazdu, możliwość wyboru trasy. Wadami są wyższy koszt, przynajmniej w przypadku podróży pojedynczej osoby, korki drogowe, problemy z zaparkowaniem, konieczność utrzymywania podwyższonej uwagi. Kolej dla odmiany umożliwia bezpieczny przejazd, dojazd do centrum miasta, atrakcyjną cenę pojedynczego biletu, możliwość wykorzystania czasu przejazdu na inne zajęcia. Z drugiej strony wymaga czasu na dojazd do dworca, możliwości przejazdu ogranicza do wyznaczonych godzin, a podróżowanie w godzinach szczytu nie należy do najprzyjemniejszych. Wskazane powyżej wady i zalety wymienionych rodzajów transportu nie wyczerpują oczywiście wszystkich możliwych czynników wpływających na decyzje pasażerów, gdyż nie jest to celem niniejszego opracowania.

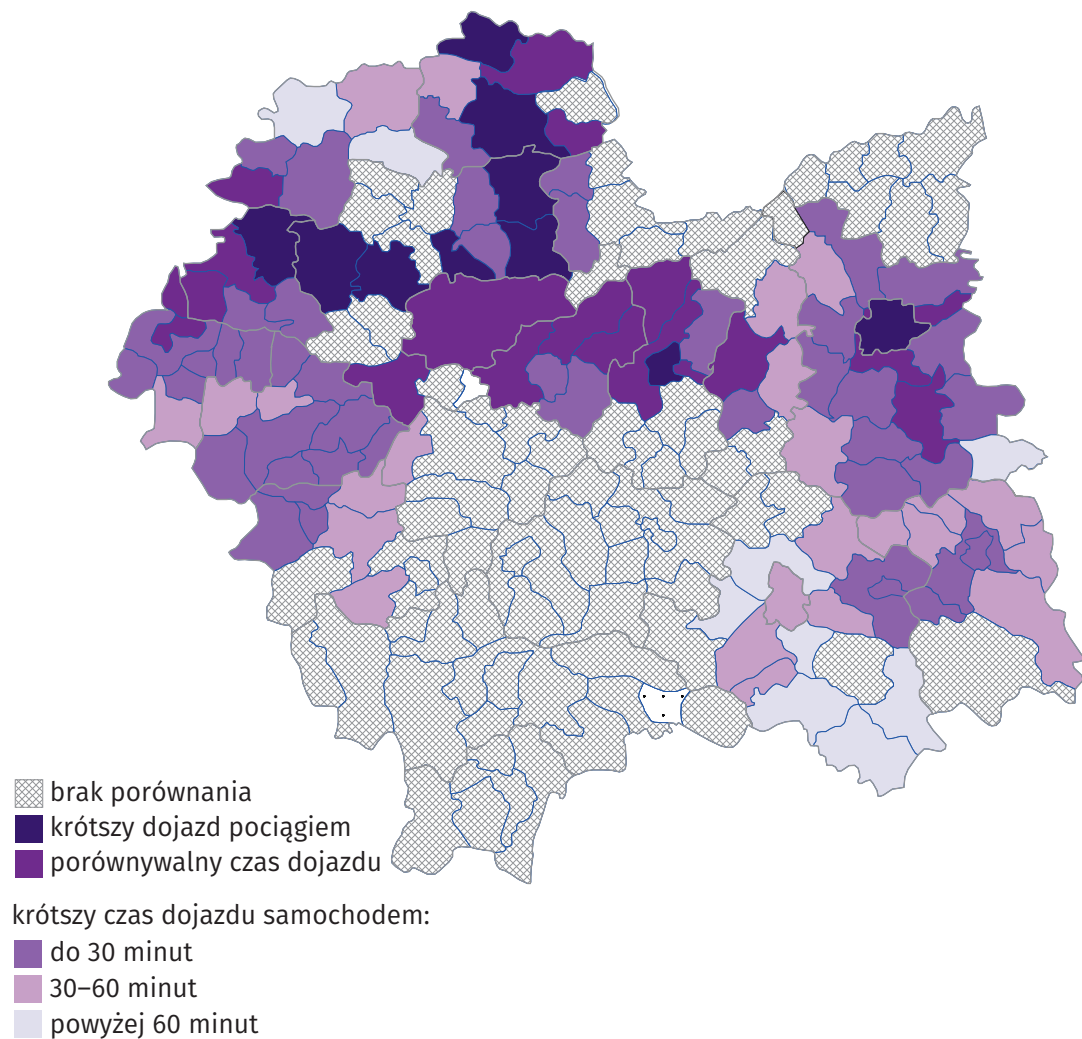
Warto jednak porównać różnicę w czasie dojazdu do Krakowa przy korzystaniu z samochodu osobowego i przejazdu pociągiem. Dla obydwu rodzajów transportu czas przejazdu został wyliczony zgodnie z metodologią przyjętą i opisana w poszczególnych rozdziałach.

Dla Krakowa porównanie takie możliwe było w przypadku 101 gmin, do których można dojechać koleją w czasie nieprzekraczającym 2 godzin.

W przypadku 20 gmin czas dojazdu pociągiem okazał się zbliżony do czasu przejazdu samochodem (z dokładnością +/- 5 minut). W przypadku 10 gmin pociąg był szybszy od samochodu, natomiast w przypadku pozostałych 71 gmin krótszy czas odnotowano w przypadku jazdy samochodem osobowym. Wszystkie gminy, w odniesieniu do których czas przejazdu koleją jest konkurencyjny w stosunku do samochodu, leżą przy zmodernizowanych szlakach kolejowych: od Trzebini do Tarnowa (linie kolejowe 133 i 91) oraz od Krakowa do Kozłowa (linia kolejowa 8). Jest to istotny argument za podejmowaniem działań poprawiających parametry przejazdu po istniejących szlakach kolejowych.



Mapa 16. Różnica czasu przejazdu samochodem osobowym i pociągiem do Krakowa w 2023 roku



Źródło: opracowanie własne.



Podsumowanie

Wyniki niniejszej analizy wskazują na nieznaczne pogorszenie dostępności komunikacyjnej w ruchu drogowym w stosunku do badań przeprowadzonych w poprzednich latach. Efekty remontów, modernizacji, przebudowy czy budowy nowych dróg z trudem rekompensują gwałtowny wzrost natężenia transportu indywidualnego realizowanego samochodami osobowymi.

W przypadku połączeń kolejowych zakończenie inwestycji na głównych szlakach kolejowych (m.in. linia Katowice – Kraków – Tarnów, budowa torów kolei aglomeracyjnej, modernizacja linii w kierunku Tunelu, Skawiny, budowa łącznicy kolejowej w Krakowie i in.) przyczyniło się do istotnej poprawy dostępności kolejowej dla miast i gmin leżących wzdłuż tych linii.

Czas dojazdu samochodem osobowym do wybranych ośrodków z większości gmin województwa małopolskiego jest krótszy od czasu dojazdu pociągiem, ale w przypadku sąsiadujących gmin posiadających połączenie kolejowe proporcja jest odwrotna.

Dalsze inwestowanie w sieć drogową pozwoli prawdopodobnie na zrekompensowanie wzrostu natężenia ruchu, zarówno lokalnego, jak i tranzytowego. Trzeba się jednak również liczyć z oporem społecznym ze strony osób wywłaszczanych i przesiedlanych.

Dla istotnej poprawy warunków życia mieszkańców Małopolski konieczne jest kontynuowanie działań w kierunku zmiany systemu transportowego w województwie, przy położeniu zdecydowanego nacisku na rozwój komunikacji zbiorowej, w tym systemu dowozu pasażerów do stacji i przystanków kolejowych leżących w pobliskich miejscowościach.

Okres pandemii wyeliminował z rynku liczne prywatne przedsiębiorstwa transportowe, które często dla mieszkańców niektórych miejscowości były jedynym łącznikiem z ośrodkami świadczącymi usługi publiczne (zdrowie, oświata, kultura itp.). Odtworzenie tej siatki połączeń, niekoniecznie w oparciu o transport publiczny, powinno być priorytetem w najbliższych latach.

Małopolska dysponuje bogatym dziedzictwem linii kolejowych, pozostałym po Monarchii Austro-Węgierskiej. Znaczący odsetek tych linii został już zmodernizowany i przywrócony do ruchu według współczesnych wymogów, ale sporo czeka jeszcze w kolejce do remontu. Są to wprawdzie długotrwałe i kosztowne przedsięwzięcia, ale realizowane po wyznaczonych trasach o uregulowanym statusie prawnym, niewymagające działań nadzwyczajnych, takich jak wywłaszczenia.



Spis map

Mapa 1. Izochrony dojazdu samochodem osobowym z terenu województwa małopolskiego do najbliższego wskazanego ośrodka	10
Mapa 2. Izochrony dojazdu samochodem osobowym z terenu województwa małopolskiego do Krakowa w 2023 roku.....	12
Mapa 3. Izochrony dojazdu samochodem osobowym z terenu województwa małopolskiego do Portu Lotniczego Kraków-Balice w 2023 roku	14
Mapa 4. Izochrony dojazdu samochodem osobowym z terenu województwa małopolskiego do Trzebini w 2023 roku.....	16
Mapa 5. Izochrony dojazdu samochodem osobowym z terenu województwa małopolskiego do Oświęcimia w 2023 roku	18
Mapa 6. Izochrony dojazdu samochodem osobowym z terenu województwa małopolskiego do Nowego Targu w 2023 roku.....	20
Mapa 7. Izochrony dojazdu samochodem osobowym z terenu województwa małopolskiego do Nowego Sącza w 2023 roku.....	22
Mapa 8. Izochrony dojazdu samochodem osobowym z terenu województwa małopolskiego do Tarnowa w 2023 roku.....	24
Mapa 9. Schemat sieci kolejowej w województwie małopolskim – stan na październik 2023 roku	27
Mapa 10. Izochrony dojazdu pociągiem z terenu województwa małopolskiego do Krakowa w 2023 roku	30
Mapa 11. Izochrony dojazdu pociągiem z terenu województwa małopolskiego do Portu Lotniczego Kraków-Balice w 2023 roku.....	32
Mapa 12. Izochrony dojazdu pociągiem z terenu województwa małopolskiego do Trzebini w 2023 roku	34
Mapa 13. Izochrony dojazdu pociągiem z terenu województwa małopolskiego do Oświęcimia w 2023 roku.....	36
Mapa 14. Izochrony dojazdu pociągiem z terenu województwa małopolskiego do Nowego Sącza w 2023 roku	38
Mapa 15. Izochrony dojazdu pociągiem z terenu województwa małopolskiego do Tarnowa w 2023 roku	40
Mapa 16. Różnica czasu przejazdu samochodem osobowym i pociągiem do Krakowa w 2023 roku	42



Spis tabel

Tabela 1. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu samochodem osobowym do Krakowa	11
Tabela 2. Odsetek powierzchni województwa małopolskiego w gminach zamieszkałych przez ludność w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu samochodem osobowym do Krakowa	11
Tabela 3. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu samochodem osobowym do Portu Lotniczego Kraków-Balice	13
Tabela 4. Odsetek powierzchni województwa małopolskiego w gminach zamieszkałych przez ludność w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu samochodem osobowym do Portu Lotniczego Kraków-Balice	13
Tabela 5. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu samochodem osobowym do Trzebini	15
Tabela 6. Odsetek powierzchni województwa małopolskiego w gminach zamieszkałych przez ludność w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu samochodem osobowym do Trzebini	15
Tabela 7. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu samochodem osobowym do Oświęcimia	17
Tabela 8. Odsetek powierzchni województwa małopolskiego w gminach zamieszkałych przez ludność w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu samochodem osobowym do Oświęcimia	17
Tabela 9. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu samochodem osobowym do Nowego Targu	19
Tabela 10. Odsetek powierzchni województwa małopolskiego w gminach zamieszkałych przez ludność w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu samochodem osobowym do Nowego Targu	19
Tabela 11. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu samochodem osobowym do Nowego Sącza	21
Tabela 12. Odsetek powierzchni województwa małopolskiego w gminach zamieszkałych przez ludność w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu samochodem osobowym do Nowego Sącza	21



Tabela 13. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu samochodem osobowym do Tarnowa	23
Tabela 14. Odsetek powierzchni województwa małopolskiego w gminach zamieszkałych przez ludność w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu samochodem osobowym do Tarnowa.....	23
Tabela 15. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu pociągiem do Krakowa.....	29
Tabela 16. Odsetek powierzchni województwa małopolskiego w gminach zamieszkałych przez ludność w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu pociągiem do Krakowa	29
Tabela 17. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu pociągiem do Portu Lotniczego Kraków-Balice	31
Tabela 18. Odsetek powierzchni województwa małopolskiego w gminach zamieszkałych przez ludność w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu pociągiem do Portu Lotniczego Kraków-Balice	31
Tabela 19. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu pociągiem do Trzebini.....	33
Tabela 20. Odsetek powierzchni województwa małopolskiego w gminach zamieszkałych przez ludność w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu pociągiem do Trzebini.....	33
Tabela 21. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu pociągiem do Oświęcimia.....	35
Tabela 22. Odsetek powierzchni województwa małopolskiego w gminach zamieszkałych przez ludność w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu pociągiem do Oświęcimia	35
Tabela 23. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu pociągiem do Nowego Sącza ...	37
Tabela 24. Odsetek powierzchni województwa małopolskiego w gminach zamieszkałych przez ludność w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu pociągiem do Nowego Sącza.....	37
Tabela 25. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu pociągiem do Tarnowa.....	39
Tabela 26. Odsetek powierzchni województwa małopolskiego w gminach zamieszkałych przez ludność w izochronach 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu pociągiem do Tarnowa	39



Spis wykresów

Wykres 1. Odsetek mieszkańców Małopolski mieszkający w gminach położonych w izochronie do 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu samochodem osobowym do wybranych ośrodków	9
Wykres 2. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w przedziałach czasowych dojazdu samochodem osobowym do Krakowa	12
Wykres 3. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w przedziałach czasowych dojazdu samochodem osobowym do Portu Lotniczego Kraków-Balice.....	14
Wykres 4. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w przedziałach czasowych dojazdu samochodem osobowym do Trzebini	16
Wykres 5. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w przedziałach czasowych dojazdu samochodem osobowym do Oświęcimia	18
Wykres 6. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w przedziałach czasowych dojazdu samochodem osobowym do Nowego Targu	20
Wykres 7. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w przedziałach czasowych dojazdu samochodem osobowym do Nowego Sącza	22
Wykres 8. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w przedziałach czasowych dojazdu samochodem osobowym do Tarnowa	24
Wykres 9. Odsetek mieszkańców Małopolski mieszkających w gminach położonych w izochronie do 30, 60, 90 i 120 minut dojazdu koleją do wybranych ośrodków w październiku 2023 roku	28
Wykres 10. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w przedziałach czasowych dojazdu pociągiem do Krakowa	30
Wykres 11. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w przedziałach czasowych dojazdu pociągiem do Portu Lotniczego Kraków-Balice.....	32
Wykres 12. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w przedziałach czasowych dojazdu pociągiem do Trzebini	34



Wykres 13. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w przedziałach czasowych dojazdu pociągiem do Oświęcimia.....	36
Wykres 14. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w przedziałach czasowych dojazdu pociągiem do Nowego Sącza	38
Wykres 15. Odsetek mieszkańców województwa małopolskiego zamieszkałych w przedziałach czasowych dojazdu pociągiem do Tarnowa	40



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: 978-83-67243-47-6



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



 MAŁOPOLSKA

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