

INFORMACJA WPROWADZAJĄCA

Temat: przyjęcia "Planu Mobilności dla Gminy Andrychów"

W związku z ubieganiem się o dofinansowanie zakupu nowego taboru autobusowego, w szczególności ze środków programu operacyjnego „Fundusze Europejskie dla Małopolski 2021–2027 / Działanie 3.2 Transport miejski, typ projektu A”, konieczna jest aktualizacja/zmiana dotychczasowego Planu mobilności, uwzględniająca rezultaty realizacji w latach 2017 – 2021 projektu „Rozbudowa i modernizacja infrastruktury techniczno-komunikacyjnej lokalnego transportu publicznego w Andrychowie wraz z zakupem taboru autobusowego” oraz aktualne potrzeby mieszkańców gminy i potencjalne możliwości rozwoju zrównoważonej mobilności w gminie Andrychów.

Niniejsza aktualizacja/zmiana wymaga uchylenia dotychczasowego Planu mobilności, stanowiącego załącznik nr 1 do uchwały nr XXXIV-357-17 Rady Miejskiej w Andrychowie z dnia 25 maja 2017 r. w sprawie: zmiany uchwały Nr XXIV-228-16 Rady Miejskiej w Andrychowie z dnia 30 czerwca 2016 roku w sprawie przyjęcia Planu Gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Andrychów.

Zgodnie z art. 46 pkt. 2, art. 48 oraz art. 57 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112), w dniu 24 września br. projekt aktualizacji „Planu mobilności dla Gminy Andrychów” przesłano do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie (RDOŚ), w celu uzgodnienia możliwości odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu aktualizacji „Planu mobilności dla Gminy Andrychów”.

W dniu 15 października br. do tutejszego urzędu wpłynęło pismo z RDOŚ, potwierdzające uzgodnienie wnioskowanego odstąpienia.

Oprac.: Wydział BTI

Inform.: Wydziału BTI

[Podpis]

Z up. Burmistrza
[Podpis]
Aleksander Kasperek
Zastępca Burmistrza

Projekt

**UCHWAŁA NR
RADY MIEJSKIEJ W ANDRYCHOWIE**

z dnia 2024 r.

w sprawie: przyjęcia "Planu Mobilności dla Gminy Andrychów"

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2024 r. poz. 1465) **Rada Miejska w Andrychowie uchwala, co następuje:**

§ 1. Przyjmuje się „Plan Mobilności dla Gminy Andrychów”, stanowiący załącznik do uchwały.

§ 2. Uchyla się załącznik nr 1 do uchwały nr XXXIV-357-17 Rady Miejskiej w Andrychowie z dnia 25 maja 2017 r. w sprawie: zmiany uchwały Nr XXIV-228-16 Rady Miejskiej w Andrychowie z dnia 30 czerwca 2016 roku w sprawie przyjęcia Planu Gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Andrychów.

§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Andrychowa.

§ 4. Uchwała wchodzi z dniem podjęcia.

Sprawdzono pod względem
formalno-prawnym
(podpis)
radca prawny
Agnieszka Wojsik (KT-3266)

Bmder



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY ANDRYCHÓW

2024



Wykonawca:

VIA VISTULA Sp. z o.o.

ul. Nowowiejska 35/5

30-052 Kraków

Zespół autorski:

mgr inż. Piotr Góralski

mgr inż. Marcelina Kowalczyk

mgr inż. Anna Matek

Grzegorz Romaniak

mgr inż. Mateusz Szpórńóg

mgr inż. Szymon Ściga

mgr inż. Bartłomiej Wiertel

mgr inż. Wiktor Wlazły

mgr inż. Michał Żuławiński



Zamawiający:

Gmina Andrychów

ul. Rynek 15

34-120 Andrychów

Kraków, 2024



SPIS TREŚCI

1	Wstęp.....	8
2	Dokumenty strategiczne	9
2.1	Powiązanie z dokumentami strategicznymi dla Gminy Andrychów	9
2.1.1	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Kęty oraz Gmin, które powierzyły Gminie Kęty jako organizatorowi zadania planowania rozwoju, organizacji i zarządzania w zakresie regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym tj. Andrychów, Osiek i Porąbka	9
2.1.2	Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Gminy Andrychów	10
2.1.3	Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Powiatu Wadowickiego	10
2.2	Powiązanie z obowiązującymi przepisami, wymogami, potrzebami	13
2.2.1	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Andrychów i Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego	13
2.2.2	Program Inwestycji Dworcowych na lata 2024 – 2030	13
2.2.3	Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych 2030 (z perspektywą do 2033 r.)	14
2.2.4	Program Budowy 100 obwodnic	15
2.2.1	Strategia Rozwoju Województwa „Małopolska 2030”	16
2.2.2	Regionalny Plan Transportowy Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 z perspektywą do 2030 roku	17
3	Diagnoza stanu istniejącego	19
3.1	Uwarunkowania lokalne	19
3.1.1	Uwarunkowania demograficzno – społeczne	19
3.2	Dojazdy do pracy	21
3.3	Analiza systemu transportowego	27
3.3.1	Transport indywidualny	27
3.3.2	Transport zbiorowy	31
3.3.3	Integracja taryfowo-biletowa	36
3.3.4	Ruch pieszych i rowerów	39
3.4	Dostępność do transportu zbiorowego	40
3.5	Obecna sytuacja transportowa	43
3.5.1	Charakterystyka respondentów	43
3.5.2	Zachowania komunikacyjne respondentów	44
4	Analiza potoków pasażerskich	51
4.1	Autobusowy publiczny transport zbiorowy	51
4.1.1	Komunikacja gminy Andrychów	51
4.1.2	Komunikacja Powiatu Wadowickiego	52
4.1.3	Komunikacja Beskidzka	52
4.1.4	Małopolskie Linie Dorożowe	54
4.2	Kolejowy transport zbiorowy	55

5	Wnioski.....	56
5.1	Możliwości zmian.....	57
5.1.1	Zwiększenie liczby kursów, poprawa częstotliwości (możliwość wdrożenia wariantu zmian)	57
5.1.2	Wskazanie propozycji nowych tras autobusowych (możliwość wdrożenia wariantu zmian)	58
5.1.3	Wariantowe możliwości utworzenia połączeń pomiędzy Gminą Andrychów, a Gminą Wadowice.....	60
5.1.4	Infrastruktura dla rowerów.....	60
5.1.5	Infrastruktura punktowa	62
6	Rekomendacje	63
	Spis tabel	64
	Spis rysunków.....	65



1 WSTĘP

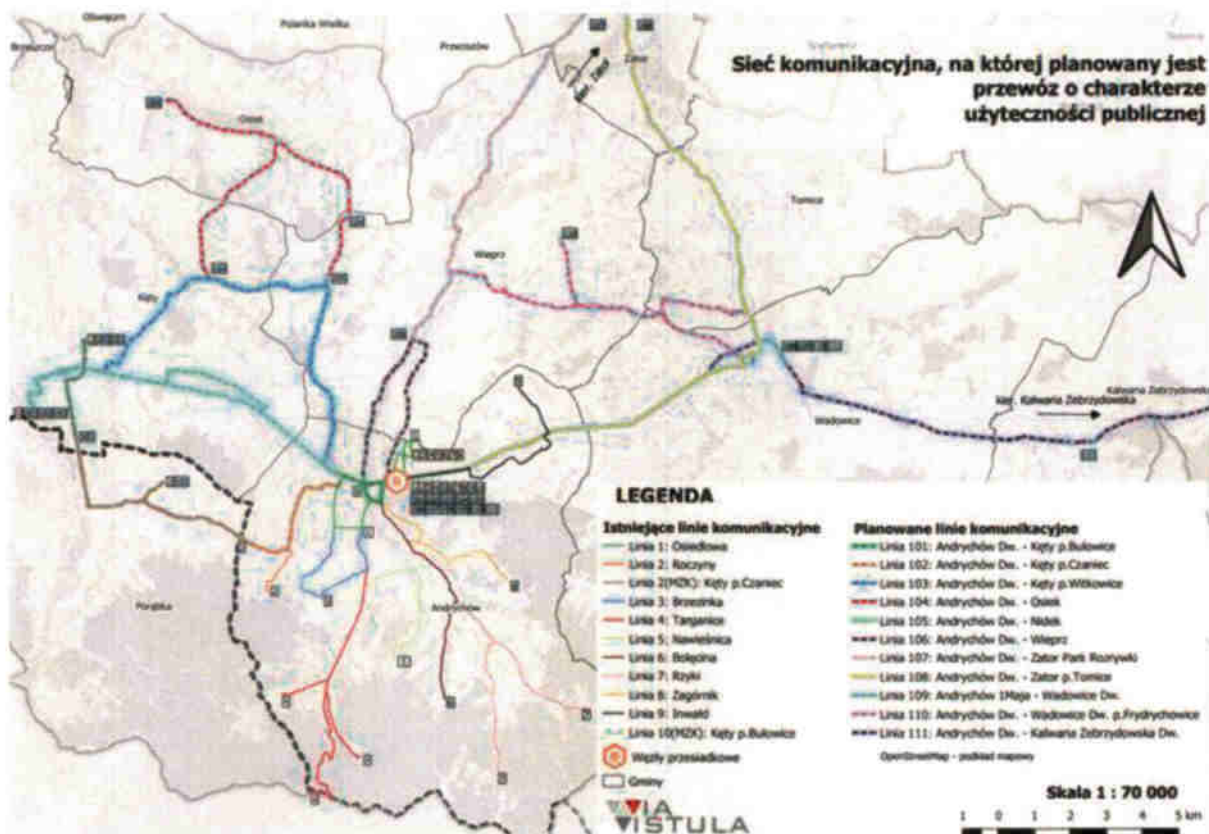
Gmina Andrychów jest obszarem, w którym system transportowy jest zdominowany przez podróże realizowane samochodem osobowym, głównie z uwagi na duże rozproszenie zabudowy, zwłaszcza w obszarze wiejskim. Równolegle jednak w ostatnich latach w gminie, a zwłaszcza pomiędzy większymi miejscowościami sąsiadującymi z Andrychowem, obsługa transportem publicznym ulega systematycznej poprawie. Z uwagi na uwarunkowania lokalne, do których należy przede wszystkim położenie Andrychowa w osi większych miast: Bielska Białej oraz Krakowa, a także bliskość takich miast jak Kęty czy Wadowice, konieczne jest zapewnienie sprawnego i atrakcyjnego systemu transportu zbiorowego jako alternatywę dla możliwości poruszania się samochodem osobowym, które staje się coraz bardziej uciążliwe z uwagi na rosnące natężenie ruchu drogowego na sieci ulic. Dobry transport publiczny ma także wymiar podnoszący jakość życia mieszkańców, którzy potencjalnie mogą skorzystać z oferty, lecz musi on być dostępny, osiągalny oraz kursować z relatywnie wysoką częstotliwością. Gmina Andrychów jest dużym wyzwaniem w obsłudze transportowej z uwagi na położenie, lecz także na liczbę punktów docelowych – w mieście zlokalizowane są nie tylko miejsca pracy, lecz także miejsca nauki w szkole. Jak wspomniano, bliskość województwa śląskiego i większych miast, a także tych sąsiednich – Kęt i Wadowic, będących celami podróży wielu użytkowników generuje bardzo dużą liczbę podróży, co widać na drogach krajowych, wojewódzkich, ale także powiatowych czy gminnych. Dodatkowo położenie w osi wschód – zachód generuje duży ruch tranzytowy przez centrum Andrychowa, co może negatywnie wpływać na funkcjonowanie mieszkańców Andrychowa. Ci zaś powinni, zgodnie z ideą zrównoważonej mobilności, mieć możliwość wyboru środka transportu, z czego każdy, a więc nie tylko samochód osobowy, ale także transport publiczny, rower czy poruszanie się pieszo, mogą być wykorzystywane w codziennych podróżach do miejsc pracy czy nauki. Każdy środek transportu może być wykorzystywany na inne odległości oraz z uwagi na inne motywacje, ale powinno się dążyć do ich zrównoważenia, dzięki czemu zredukuje się koszty transportu (te są wysokie jeśli system transportowy oparty jest na jednym środku transportu). Różne grupy społeczne mają inne oczekiwania, dlatego należy ofertę transportową kształtować na bazie diagnozy stanu obecnego oraz wymagań mieszkańców, co zrealizowano w dalszej części opracowania.

Niniejszy dokument ma na celu diagnozę stanu obecnego, w tym całego systemu transportowego, uwzględniając ruch samochodowy, transport zbiorowy, ruch pieszy i rowerowy, także popyt na usługi transportowe mieszkańców, co zrealizowano na bazie przeprowadzonych 500 ankiet wśród mieszkańców gminy Andrychów. Opracowanie zawiera odniesienie do dokumentów tożsamyh, lecz realizowanych w ostatnich latach w Andrychowcie – Planu Mobilności, Planów Transportowych oraz dokumentów wyższego szczebla, mając na celu uporządkowanie ich oraz wyszczególnienie najważniejszych kwestii mających wpływ na funkcjonowanie systemu transportowego. W ostatniej części zaprezentowano rekomendacje wynikające z analiz, diagnozy oraz innych dokumentów strategicznych, co może być podstawą do rozwoju systemu transportowego w zakresie kompetencji Gminy Andrychów. Przedstawiono możliwości rozwoju transportu publicznego w Andrychowcie oraz potencjalne połączenia z większymi ośrodkami, w tym głównie z Wadowicami, uwzględniając takie czynniki jak częstotliwość kursowania autobusów, poprawę jakości oraz rozszerzenie oferty transportu zbiorowego, równolegle dając rekomendacje dla innych elementów systemu transportowego, w tym głównie systemu pieszego i rowerowego. Brano pod uwagę także planowane inwestycje drogowe, jak Beskidzka Droga Integracyjna, która będzie kluczowym elementem systemu transportowego gminy po jej oddaniu do użytku. W dokumencie położono nacisk na rozwój transportu zbiorowego na terenie gminy Andrychów, co jest spowodowane oczekiwaniami społecznymi oraz możliwościami w zakresie wsparcia środków zewnętrznych w nowej perspektywie finansowej na lata 2021 – 2027 z różnych programów.

2.1.2 PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO DLA GMINY ANDRYCHÓW

Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Gminy Andrychów¹ opisuje zasady organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie Gminy Andrychów w sposób prowadzący do podniesienia dostępności transportowo-komunikacyjnej Gminy, w tym dostosowanie systemu transportu publicznego do potrzeb mieszkańców Gminy. Plan transportowy przyczyni się do realizacji wyzwań transportowych określonych w dokumentach strategicznych Gminy. Dokument przewiduje zwiększenie roli integracji transportu zbiorowego, a także wzrost udziału transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych.

Plan transportowy określa również proponowaną sieć komunikacyjną (ze wskazaniem linii autobusowych) oraz oczekiwany standard jakości usług transportowych. Główny węzeł przesiadkowy został wyznaczony w rejonie Dworca Autobusowego w Andrychowie, który sąsiaduje ze stacją kolejową Andrychów. Powyższe informacje przedstawia Rysunek 2.2.



Rysunek 2.2 Proponowana sieć komunikacyjna na terenie Gminy Andrychów

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Gminy Andrychów

2.1.3 PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO DLA POWIATU WADOWICKIEGO

Dokument swoim zakresem obejmuje powiat wadowicki, który zawiera w sobie także obszar gminy Andrychów. Plan transportowy wskazuje, że miasto Andrychów oraz Wadowice stanowią centra społeczno-gospodarcze regionu, a ich rola będzie sukcesywnie rosnąć. Podkreślono potrzebę realizacji przewozów pomiędzy ww. ośrodkami.

¹ przyjęty Uchwałą Nr XX-153-20 Rady Miejskiej w Andrychowie z dnia 27 lutego 2020 roku w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Gminy Andrychów.

Wskazano również istotność wykorzystania nowoczesnego i ekologicznego taboru autobusowego oraz zwiększenia liczby kursów w godzinach szczytów komunikacyjnych, a także uruchomienia nowych linii. Infrastruktura rowerowa może pełnić rolę uzupełniającą i doprowadzającą pasażerów do środków transportu zbiorowego.

Plan transportowy wskazuje główne czynniki zachęcające pasażerów do zmiany swoich zachowań transportowych i częstszego wyboru transportu publicznego:

- zwiększanie częstotliwości kursowania linii lub tworzenie nowych linii na ciągach, które cieszą się największą popularnością wśród pasażerów,
- integracja różnych środków transportu (np. rozkładowe skomunikowania linii uruchamianych przez Powiat Wadowicki z pojazdami innych przewoźników, a także kolei). Należy rozważyć uruchomienie nowych linii (proponycja nowych linii w dalszej części Planu),
- wprowadzanie atrakcyjnej i zintegrowanej taryfy przewozowej,
- nowoczesna informacja pasażerska, zarówno na przystankach jak i w pojazdach,
- dbanie o wysoką dostępność do sieci transportu zbiorowego, także dla osób o ograniczonej mobilności,
- dążenie do sukcesywnej wymiany najbardziej wyeksploatowanego taboru i podejmowanie działań, których celem będzie kierowanie do ruchu nowoczesnego i ekologicznego taboru,
- poprawa infrastruktury transportowej (przystanki, perony przystankowe).

Dokument proponuje także uruchomienie nowych połączeń autobusowych. Wśród propozycji obejmujących Gminę Andrychów znalazły się 2 linie autobusowe:

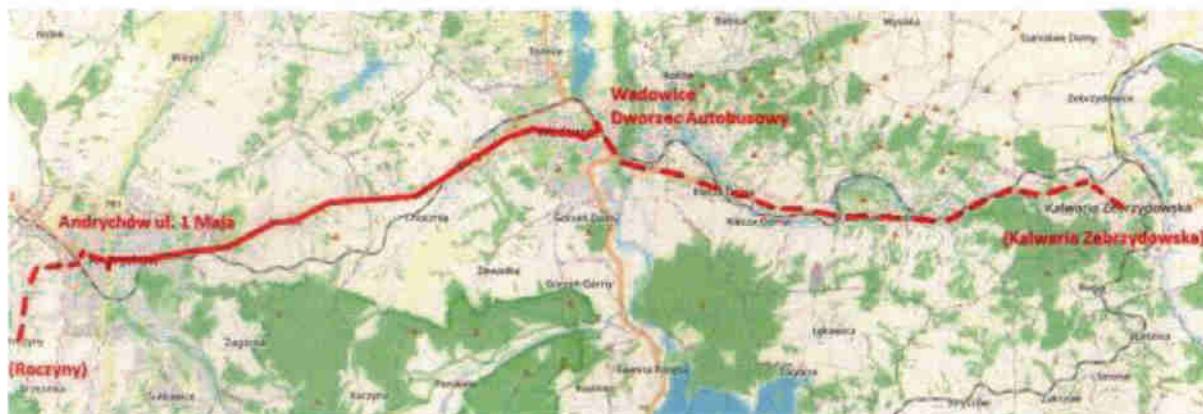
- Wadowice Dworzec Autobusowy – Tomice – Frydrychowice – Wieprz – Andrychów
- Roczyny – Andrychów – Inwałd – Wadowice Dworzec Autobusowy – Kalwaria Zebrzydowska

Przebiegi ww. linii przedstawiono na poniższych rysunkach.



Rysunek 2.3 Proponowany przebieg linii Wadowice Dworzec Autobusowy – Tomice – Frydrychowice – Wieprz – Andrychów

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Powiatu Wadowickiego



Rysunek 2.4 Proponowany przebieg linii Roczný – Andrychów – Inwałd – Wadowice Dworzec Autobusowy – Kalwaria Zebrzydowska

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Powiatu Wadowickiego

W odniesieniu do trasy Andrychów – Wadowice, w ramach przeprowadzanych ankiet z mieszkańcami, zgłaszano zawodność usług prywatnego przewoźnika. Uwagi dotyczyły w szczególności punktualności lub nawet braku realizacji kursów.

Z badań ankietowych, mieszkańcy powiatu bardzo krytycznie oceniali jakość taboru autobusowego oraz niską częstotliwość połączeń.

W zakresie węzłów przesiadkowych, na terenie Gminy Andrychów, najważniejszym jest dworzec autobusowy, który zapewnia możliwość przesiadki nie tylko na inne linie autobusowe ale także na połączenia kolejowe.

Najważniejsze działania wskazane w Planie transportowym, które można podjąć w celu zwiększania atrakcyjności transportu zbiorowego w Powiecie Wadowickim:

- należy dotożyć wszelkich starań, aby do obsługi linii uruchamianych na terenie Powiatu Wadowickiego, kierowany był nowoczesny, przyjazny dla osób o ograniczonej mobilności tabor autobusowy. Działania te są niezbędne, w celu zwiększenia atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego.
- współpraca pomiędzy organizatorami transportu zbiorowego, przewoźnikami drogowymi i kolejowymi, w celu kształtowania wspólnej oferty przewozowej oraz wspólnej taryfy przewozowej, która zachęci korzystania z transportu zbiorowego, w tym celu rekomenduje się przystąpienie Powiatu Wadowickiego do systemu Małopolska Karta Aglomeracyjna,
- poprawa oferty przewozowej pomiędzy gminami objętymi niniejszym Planem Transportowym poprzez zwiększenie częstotliwości kursowania,
- poprawa oferty przewozowej w godzinach wieczornych oraz w weekendy,
- rozwój informacji pasażerskiej, zarówno w pojazdach jak i na przystankach, w tym także w oparciu o system MKA,
- ciągłe monitorowanie popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego i w przypadku powstania nowych generatorów ruchu modyfikacja obecnej oferty komunikacji miejskiej i układu tras do występujących potrzeb,
- kontrola usług przewozowych – w szczególności realizacji usług przewozowej oraz punktualności kursowania, w tym także w oparciu o system MKA,
- uświadamianie mieszkańców pod kątem atrakcyjności korzystania z transportu zbiorowego.



2.2 POWIĄZANIE Z OBOWIĄZUJĄCYMI PRZEPISAMI, WYMOGAMI, POTRZEBAMI

2.2.1 STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GMINY ANDRYCHÓW I MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

Zapisy Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Andrychów zakładają wprowadzenie systemu transportowego opartego na szynobusach i nowoczesnych składach kolejowych na trasie: Bielsko Biała – Kalwaria Zebrzydowska – Kraków. Wskazuje się również na rozwój i racjonalizację transportu zbiorowego obsługiwane przez autobusy. Jak napisano: „kluczem do zwiększenia znaczenia komunikacji autobusowej jest poprawa jakości świadczonych usług poprzez:

- modernizacja oraz stałe podnoszenie standardu taboru autobusowego i mikrobusowego,
- dostosowanie podaży komunikacji autobusowej (rozkłady jazdy, pojemności pojazdów) do aktualnych potrzeb przewozowych wraz z ich stałym monitoringiem,
- poprawę niezawodności systemu
- punktualność i regularność kursowania,
- zwiększenie atrakcyjności węzłów przesiadkowych oraz przystanków komunikacji zbiorowej,
- dostosowanie tras linii komunikacyjnych do zmieniających się potrzeb i zagospodarowania”.

2.2.2 PROGRAM INWESTYCJI DWORCOWYCH NA LATA 2024 – 2030

Program Inwestycji Dworcowych jest jednym z projektów przewidzianych do realizacji w ramach „Strategii na rzecz odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”. Dzięki niemu zostanie przeprowadzonych 189 inwestycji dworcowych na łączną kwotę ponad 1,8 mld zł. W wyniku podejmowanych działań na dworcach poprawi się poziom obsługi pasażerów oraz nastąpi integracja kolei z innymi gałęziami transportu.

Efektem końcowym realizacji Programu Inwestycji Dworcowych będą wystandaryzowane, charakteryzujące się wysoką jakością dworce kolejowe, dostosowane do potrzeb pasażerów oraz systemu transportowego, a jednocześnie odpowiadające uwarunkowaniom lokalnym. Dworce kolejowe będą odpowiadać realnym potrzebom lokalnych społeczności, zapewniając funkcje związane ze zmianą środków transportu, tak by skłonić podróżnych do korzystania z kolei.

W ramach realizacji inwestycji z Programu przewidziano wdrożenie rozwiązań energooszczędnych, obniżających koszty utrzymania dworców. Jednolity standard budynków pozwoli na wypracowanie spójnej polityki zarządzania nieruchomościami dworcowymi. Dworce będą przyjazne również środowisku. Zostaną wyposażone w oświetlenie w technologii LED wraz z automatyką sterującą, panele fotowoltaiczne do produkcji zielonej energii oraz systemu BMS (Building Management System) sterujące urządzeniami i instalacjami w budynku, zapewniające optymalizację zużycia wody, energii, elektrycznej i ciepłej. Wśród zaprojektowanych rozwiązań ekologicznych znalazły się pompy ciepła do ogrzewania budynków oraz centrale wentylacyjne z odzyskiem ciepła.

Małopolska jest jednym z największych beneficjentów Programu – zakładana liczba inwestycji to ok. 20 lokalizacji. Są to m. in. prace na dworcach: Andrychów, Balin, Białe Dunajce, Bukowno, Dulowa, Jarosławiec Olkuski, Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona, Kraków Bieżanów, Kraków Bonarka, Leńcze, Łowczówek Plesna, Muszyna, Podtęże, Stronie, Stryszów, Sucha Beskidzka, Tarnów Mościce, Trzebinia, Wola Rzędzińska, Wolbrom.

Orientacyjna lokalizacja inwestycji została przedstawiona na poniższej mapie. Kolorem czerwonym oznaczono zadania z edycji 2016-2023, a kolorem niebieskim z edycji 2024-2030.



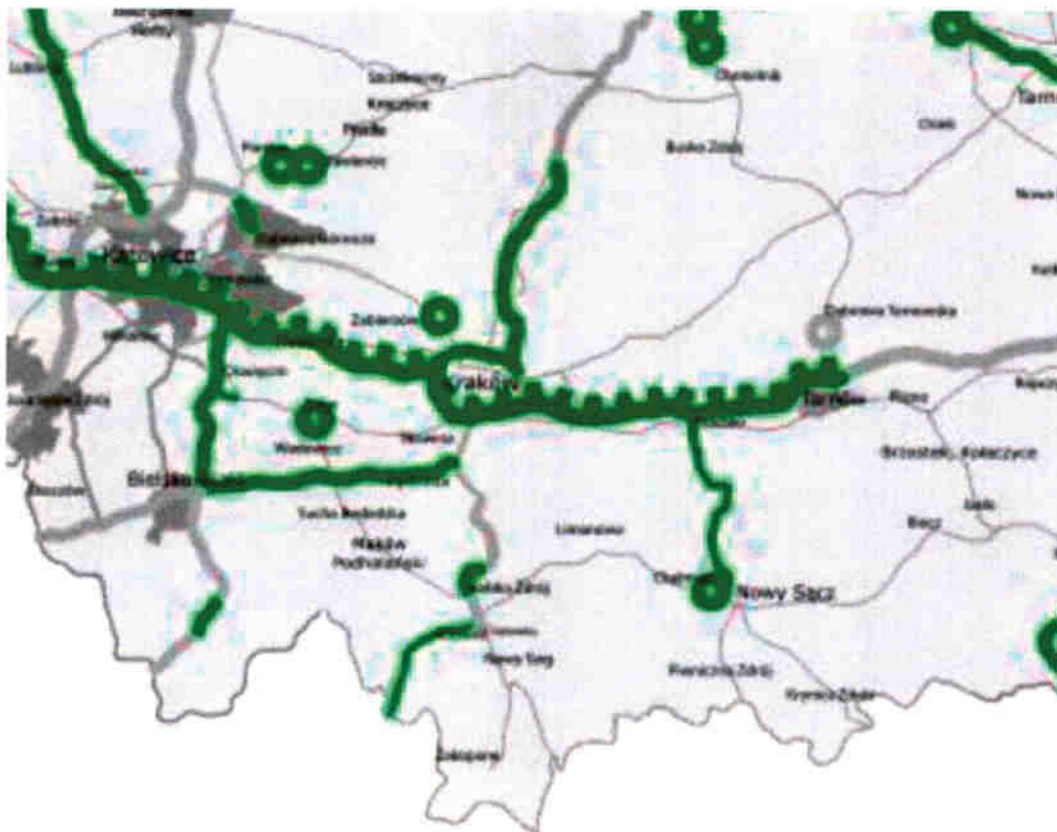
Rysunek 2.5 Lokalizacja inwestycji dworcowych na terenie Małopolski

Źródło: Program Inwestycji Dworcowych na lata 2024-2030

2.2.3 RZĄDOWY PROGRAM BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH 2030 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2033 R.)

Niniejszy dokument określa cele polityki transportowej w zakresie budowy drogowej sieci TEN-T na terenie Rzeczypospolitej Polskiej oraz połączeń drogowych komplementarnych wobec niej, których zarządcą zgodnie z definicją ujętą w art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. Dokument jest równocześnie kontynuacją wcześniejszych dokumentów, w tym Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.). Ramy czasowe obowiązywania Programu zostają określone na lata 2021-2030.

W ramach łącznej kwoty około 292 mld zł przewiduje się realizację zadań inwestycyjnych polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych (w tym dobudowie pasów ruchu lub jezdni do istniejących już odcinków autostrad i dróg ekspresowych), odcinków wybranych dróg krajowych oraz obwodnic.



Rysunek 2.6 Planowane inwestycje drogowe na terenie Małopolski

Źródło: Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)

Na terenie Małopolski, Program zakłada m.in. realizację następujących inwestycji:

- Budowa drogi S52 na odc. Bielsko-Biała – Głogoczów;
- Budowa drogi dwujezdniowej klasy GP (na parametrach klasy S) w ciągu DK7 na odc. Rabka – Chyżne;
- Rozbudowa autostrady A4 odc. Wrocław – Tarnobrzeg;
- Budowa drogi S7 gr. woj. świętokrzyskiego – Kraków;
- Budowa drogi S7 Bieżanów – Christo Botewa – Igołomska, odc. Kraków (w. Igołomska, DK 79) – Kraków w. Christo Botewa (Rybitwy);
- Budowa drogi S7 Lubień – Rabka;
- S52 Północna Obwodnica Krakowa;
- Obwodnica Zatora;
- Obwodnica Dąbrowy Tarnowskiej;
- Obwodnica Zabierzowa;
- Obwodnica Nowego Sącza i Chęlmca;
- Przebudowa DK75 na odc. Brzesko – Nowy Sącz.

2.2.4 PROGRAM BUDOWY 100 OBWODNIC

Rada Ministrów przyjęła 13 kwietnia 2021 r. uchwałę w sprawie ustanowienia *Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030*. W ramach programu obwodnicowego w całej Polsce powstanie 100 zadań o łącznej długości ok. 820 km. Na realizację Programu rząd przeznaczy 28 mld zł.

Poprawa bezpieczeństwa na drogach, wyprowadzenie ruchu z zatłoczonych miast, czystsze powietrze, mniejszy hałas i poprawa przepustowości sieci drogowej – to główne założenia opracowanego w Ministerstwie Infrastruktury Programu. Jego realizacja przyczyni się również do powstania nowych miejsc pracy oraz rozwoju firm wykonujących inwestycje drogowe.

W ramach Programu powstaną trasy o najwyższych parametrach technicznych, dostosowane do przenoszenia obciążenia 11,5 t/oś. Inwestycjom tym będą towarzyszyły urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym oświetlenie spełniające wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych.

W programie zostały ujęte zadania na różnym etapie przygotowania. Wybór obwodnic do realizacji odbywał się przy uwzględnieniu stanu prac przygotowawczych, natężenia ruchu, w tym ruchu ciężkiego, stanu bezpieczeństwa ruchu w miejscowościach liczonego poziomem wypadkowości i ofiarami wypadków, poprawy dostępności połączeń z państwami sąsiednimi oraz koniecznością zachowania zrównoważonego rozwoju kraju.

Na terenie województwa małopolskiego wskazano do realizacji 7 obwodnic.



Rysunek 2.7 Planowane do realizacji obwodnice na terenie woj. małopolskiego

Źródło: gov.pl

2.2.1 STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA „MAŁOPOLSKA 2030”

Zrównoważony i trwały rozwój transportu jest kluczowy z punktu widzenia rozwoju całego województwa oraz podnoszenia jego atrakcyjności. Transport ma istotne znaczenie nie tylko dla rozwoju gospodarki, ale także dla poprawy jakości życia mieszkańców. Działania podejmowane w tym zakresie sprawiają, że infrastruktura i usługi transportowe będą lepiej zaspokajały potrzeby Małopolan. Rozwój infrastruktury transportowej polegać będzie na sukcesywnej modernizacji istniejących elementów oraz tworzeniu jej nowych segmentów. Kluczowe znaczenie będą miały duże inwestycje drogowe oraz kolejowe o znaczeniu krajowym i międzynarodowym (m.in. trasa ekspresowa S7 od granicy północnej do południowej województwa, dobudowa trzeciego pasa autostrady A4, północna obwodnica Krakowa, Beskidzka Droga Integracyjna, droga ruchu przyspieszonego Brzesko – Nowy Sącz – granica państwa, droga Tarnów – Kielce, droga S1 z obwodnicą Oświęcimia, zadania związane z realizacją Centralnego Portu Komunikacyjnego „Solidarność” (węzeł małopolsko-śląski), powstanie nowej linii kolejowej Podtęże – Szczyrzyc – Tymbark / Mszana Dolna wraz z modernizacją odcinka Chabówka – Nowy Sącz, linia kolejowa nr 96), których realizacja zapewni stabilny rozwój Małopolski i będzie miała duże znaczenie w kontekście wzmocnienia regionalnej gospodarki. Jednym z zadań Województwa będzie lobbing na rzecz wykonania tych inwestycji oraz zapewnianie komplementarnej infrastruktury na poziomie regionalnym. Istotnym przedsięwzięciem w tym zakresie będzie powstanie linii kolejowej z Krakowa do Myślenic oraz z Krakowa do Olkusza). Zakłada się uruchomienie zarówno autobusowych linii dowozowych zintegrowanych z siecią połączeń kolejowych, jak również kursów bezpośrednich, dodatkowo integrację



taryfowo-biletową pomiędzy poszczególnymi systemami transportu, w tym z systemami komunikacji miejskiej, oraz koordynację rozkładów jazdy. Wspomniane inwestycje mają znaczenie nie tylko w odniesieniu do poprawy infrastruktury drogowo-kolejowej wewnątrz województwa, ale przede wszystkim służyć będą poprawie komunikacyjnej z sąsiednimi województwami, a także wpłyną na ruch międzynarodowy i otwarcie województwa w kierunku południowym.

Tabela 2.1 Wykaz wybranych przedsięwzięć strategicznych z dziedziny transportu

Drogi wojewódzkie dostosowane do wymogów UE	Rozbudowa i przebudowa (modernizacja) ciągów drogowych z dostosowaniem nośności do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 tony (uwzględnienie ciągów komunikacyjnych łączących ośrodki regionalne i subregionalne), budowa obwodnic dla miejscowości o dużym natężeniu ruchu i uciążliwości komunikacyjnej, budowa węzłów drogowych w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu oraz zwiększenia przepustowości, przebudowa obiektów mostowych z dostosowaniem do obciążenia pojazdami samochodowymi wg klasy I (klasa A) dla obiektów usytuowanych w ciągu drogi klasy G lub GP.
Budowa spójnej sieci połączeń kolejowych – aglomeracyjnych i regionalnych „SKA” i „MKR”	Opracowanie standardu obsługi dla poszczególnych segmentów przewozów kolejowych (SKA, MKR, przewozy międzywojewódzkie), zakup taboru na potrzeby obsługi przewozów w tych segmentach.
Inwestycje drogowe przyjazne środowisku	Inwestycje drogowe przyjazne środowisku, m.in.: budowa nowych obwodnic przyczyniająca się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń, poprawa retencji wód dzięki budowie nowych i modernizacji istniejących systemów odwodnienia dróg wraz systemem oczyszczania, stabilizacja osuwisk, budowa i modernizacja dróg z zastosowaniem rozwiązań umożliwiających utrzymanie bioróżnorodności, rozwijanie zieleni przydrożnej w ciągu dróg poza centrum miejscowości.

2.2.2 REGIONALNY PLAN TRANSPORTOWY WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO NA LATA 2021-2027 Z PERSPEKTYWĄ DO 2030 ROKU

Regionalny Plan Transportowy² (RPT) stanowi wizję rozwoju zarówno infrastruktury transportowej regionu do roku 2030 jak i określa szersze cele skutecznego wdrażania polityki transportowej obejmujące m.in. zagadnienia transportu publicznego, problematykę zrównoważonej mobilności, kwestie zarządzania danymi transportowymi, politykę edukacyjną czy optymalizację procesów skutecznego zarządzania politykami transportowymi. W planie została uwzględniona również problematyka transportu towarowego i zagadnienia rozwoju transportu intermodalnego, ocena kosztów utrzymania istniejącej i planowanej infrastruktury oraz jej wpływu na środowisko.

Dokument w założeniu pełni również rolę narzędzia implementacyjnego dla nowej perspektywy finansowej na lata 2021-2027 która określiła szereg tematycznych warunków podstawowych odnoszących się do funduszy EFRR, Funduszu Spójności i EFS+. W obrębie dokumentu przeprowadzono „Multimodalną ocenę istniejącej i planowanej infrastruktury do roku 2030” będącą tematycznym warunkiem podstawowym dla celu 3. Lepiej połączona Europa. W celu wypełnienia wymogów warunkowości podstawowej dla ww. celu, w perspektywie finansowej 2021-2027 (2030), w tym warunku dotyczącego sektora transportu na poziomie regionalnym, województwa zostały zobowiązane przez Komisję Europejską do przygotowania planu/planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych. Zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej, RPT powinien koncentrować się na infrastrukturze i usługach transportowych służących przede wszystkim obsłudze ruchu regionalnego.

² W dniu 2 kwietnia 2024 r. Zarząd Województwa Małopolskiego przyjął dokument pn. Regionalny Plan Transportowy Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 z perspektywą do 2030 roku - przyjęcie tego dokumentu nastąpiło na podstawie Uchwały Nr 733/24 Zarządu Województwa Małopolskiego z dnia 2 kwietnia 2024 r. w sprawie przyjęcia Regionalnego Planu Transportowego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 z perspektywą do 2030 roku.

W oparciu o przeprowadzoną diagnozę oraz uwzględniając udział strony społecznej i samorządowej zostały określone cztery główne cele Regionalnego Planu Transportowego Województwa Małopolskiego:

- Bezpieczny transport
- Transport przyjazny mieszkańcom i środowisku
- Dostępne województwo
- Cyfryzacja transportu

Zakładają one m.in. działania: z zakresu poprawy bezpieczeństwa ruchu i wprowadzania rozwiązań uspokajających ruch, eliminację ruchu tranzytowego, działania edukacyjne, poprawę oferty przewozowej (kolejowej i autobusowej), minimalizację wykluczenia transportowego, rozwój węzłów przesiadkowych, poprawę dostępności do sieci TEN-T (kolejowej i drogowej), rozwój systemu MKA, integrację taryfowo-biletową, czy cyfryzację rozkładów jazdy.

W ramach preferowanego scenariusza rozwoju zdefiniowano m.in. następujące działania: zwiększenie oferty przewozowej (w tym liczby kursów i linii) oraz jej dostosowanie do oferty połączeń kolejowych, wprowadzenie stref ograniczonej prędkości (Tempo 30), zakup niezbędnego taboru autobusowego wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą, wprowadzenie priorytetu dla środków publicznego transportu zbiorowego, ruchu rowerów i pieszych (przez wszystkim w obszarach centralnych miejscowości), realizacja węzłów przesiadkowych, działania „miękkie”.

3 DIAGNOZA STANU ISTNIEJĄCEGO

3.1 UWARUNKOWANIA LOKALNE

3.1.1 UWARUNKOWANIA DEMOGRAFICZNO – SPOŁECZNE

Miasto i Gmina Andrychów znajdują się na zachodzie Powiatu Wadowickiego. Z racji położenia miejsce to jest bardzo atrakcyjnym ośrodkiem turystycznym w Beskidzie Małym. Teren gminy Andrychów stanowi doskonałą bazę wypoczynkową i rekreacyjną. Na jej terenie znajdują się atrakcje turystyczne takie jak: stok narciarski Czarny Groń i Pracica, obiekt wypoczynkowy Kocierz SPA. Atrakcyjnym miejscem rekreacyjnym są także tereny nad rzeką Wieprzówką. Ponadto, na terenie gminy znajdują się pieszkie szlaki turystyczne m.in.: na Górę Żar czy prowadzący do schroniska PTTK Leskowiec. Miasto jest siedzibą gminy, w skład której wchodzi 8 sołectw: Inwałd, Zagórnik, Sułkowice Łęg, Sułkowice Bołęcina, Brzezinka, Targanice, Rzyki i Roczyny. Powierzchnia Gminy to 100 km², którą zamieszkuje około 42 tys. mieszkańców.



Rysunek 3.1 Podział terytorialny gminy Andrychów

Liczba mieszkańców w Andrychowie (miasto) w ostatnich latach stopniowo maleje na rzecz ich wzrostu w obszarze wiejskim Andrychowa (Tabela 3.1). Wskazuje to na stały trend suburbanizacji wokół miasta Andrychowa, który będzie powodował zwiększenie liczby podróży w relacji Andrychów (miasto) – Andrychów (obszar wiejski). Tym samym będzie odczuwalny wzrost znaczenia oferty transportu publicznego w tych połączeniach z uwagi na zwiększone zapotrzebowanie na usługi przewozowe spowodowane między innymi lokalizacjami źródeł i celów podróży mieszkańców.

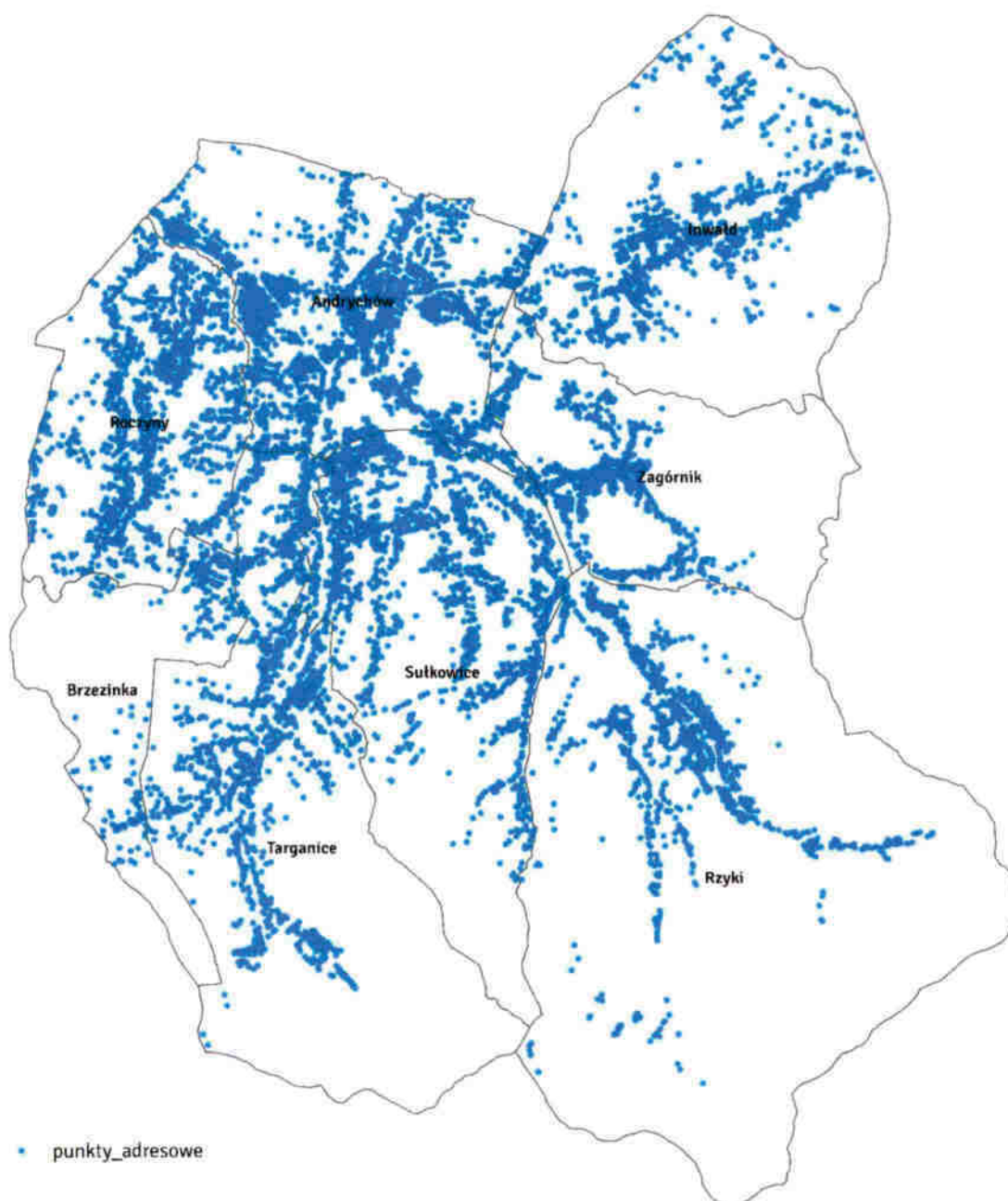
Tabela 3.1 Liczba mieszkańców ogółem

Jednostka terytorialna	2010	2015	2020	2023
Województwo Małopolskie	3 336 699	3 372 618	3 432 692	3 429 632
Powiat wadowicki	158 031	159 538	158 764	157 473
Andrychów (łącznie)	43 895	43 957	42 700	41 946
Andrychów - miasto	21 585	20 940	19 293	18 311
Andrychów - obszar wiejski	22 310	23 017	23 407	23 635

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, 2024

Obszar gminy Andrychów charakteryzuje się nierównomierną gęstością punktów adresowych. Miasto Andrychów posiada dużo większą liczbę punktów w odniesieniu do powierzchni, zwłaszcza w obszarze centrum miasta. W przypadku pozostałych miejscowości gminy, są one charakterystycznie zabudowane wzdłuż korytarzy drogowych, co jest spowodowane przede wszystkim uwarunkowaniami terenowymi. Równocześnie pozwala to na sprawniejszą obsługę mieszkańców systemem transportowym, gdyż zabudowa jest intensywna w korytarzach drogowych, a dostępność potencjalnie większa.

Rysunek 3.2 przedstawia lokalizację punktów adresowych w gminie Andrychów. Są to punkty mieszkaniowe, ale także usługowe, handlowe, itd., a więc wszystkie które potencjalnie mogą generować lub absorbować podróże.



Rysunek 3.2 Lokalizacja punktów adresowych

3.2 DOJAZDY DO PRACY

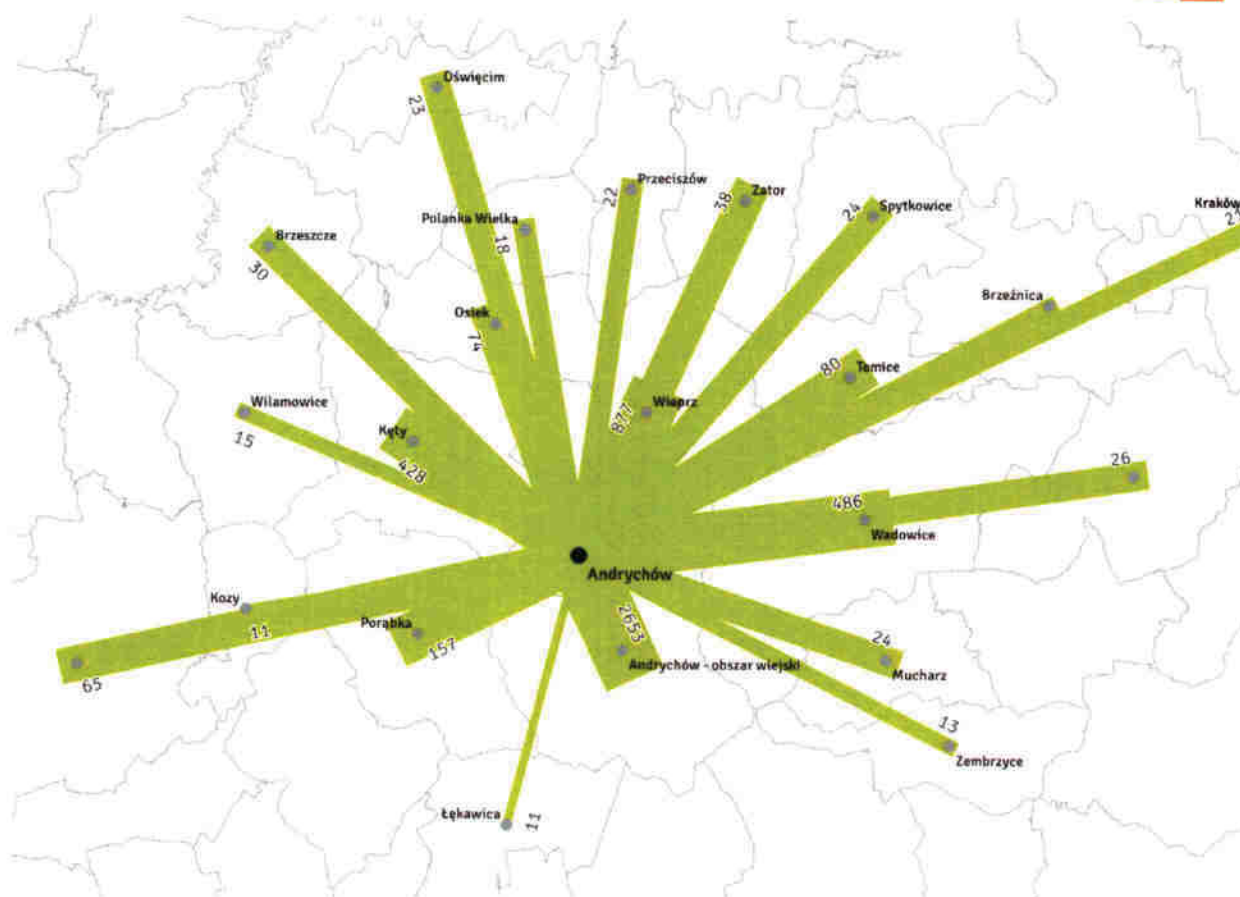
Dojazdy do pracy dla gminy Andrychów zostały przedstawione w oparciu o publikację Głównego Urzędu Statystycznego „Dojazdy do pracy w świetle wyników Narodowego Spisu Powszechnego ludności i mieszkań 2021” i macierzy przepływów związanych z zatrudnieniem ze stycznia 2024 r.

W tabelach podano dane dotyczące liczby dojeżdżających do pracy dla miasta Andrychów oraz obszaru wiejskiego gminy Andrychów. W tabelach podano liczbę osób dojeżdżających powyżej 10 osób w dobie.

Miasto Andrychów absorbuje najwięcej podróży z obszaru wiejskiego gminy Andrychów, co wydaje się być naturalne. Średnio w dobie do pracy dojeżdżają do miasta 2 653 osoby. Pozostałe kierunki nie są tak popularne, choć bardzo duża relatywnie liczba pracujących dojeżdża z Wieprza, 877 osób. Kolejne są Wadowice i Kęty, zarówno obszar wiejski, jak i miasto. Dane przedstawia tabela oraz rysunek poniżej.

Tabela 3.2 Liczba osób dojeżdżających do pracy do Andrychowa

Kod gminy zamieszkania Gmina of residence - territorial code	Nazwa gminy zamieszkania Gmina of residence - name	Dojeżdżający* Commuters*
1218015	Andrychów - obszar wiejski	2653
1218102	Wieprz	877
1218095	Wadowice - obszar wiejski	301
1213045	Kęty - obszar wiejski	263
1218094	Wadowice - miasto	185
1213044	Kęty - miasto	165
2402082	Porąbka	157
1218082	Tomice	80
1213052	Osiek	74
2461011	Bielsko-Biała	65
1218035	Kalwaria Zebrzydowska - obszar wiejski	26
1213011	Oświęcim	25
1218052	Mucharz	24
1218062	Spytkowice	24
1213062	Oświęcim	23
1213082	Przeciszów	22
1213095	Zator - obszar wiejski	21
1261011	Kraków	21
1213072	Polanka Wielka	18
1213025	Brzeszcze - obszar wiejski	17
1213094	Zator - miasto	17
1218022	Brzeźnica	14
1213024	Brzeszcze - miasto	13
1215092	Zembrzyce	13
2402072	Kozy	11
2402095	Wilamowice - obszar wiejski	11
2417072	Łękawica	11

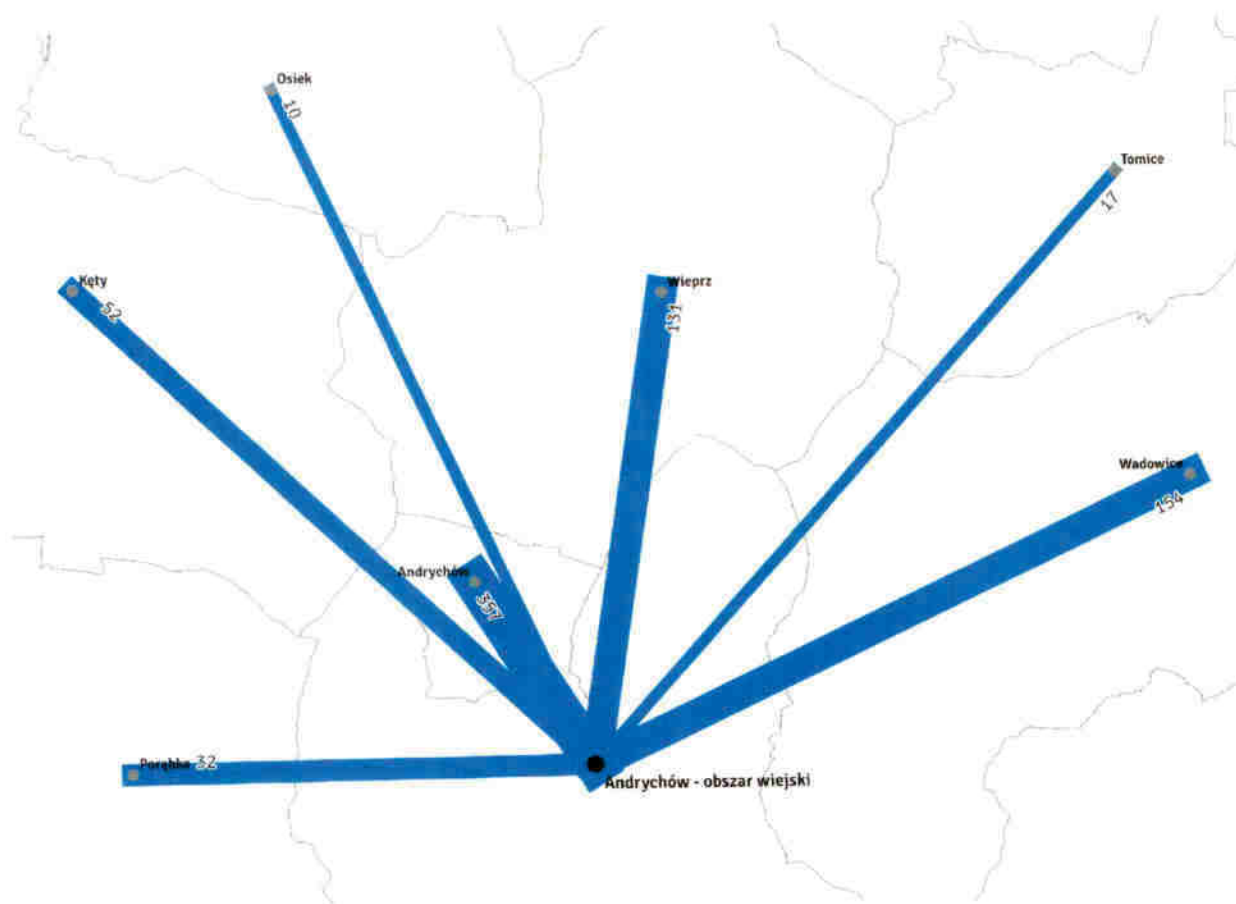


Rysunek 3.3 Dojazdy do pracy do Andrychowa

W przypadku dojazdów do pracy do obszaru wiejskiego gminy Andrychów, najwięcej osób GUS odnotowuje z miasta Andrychów oraz z Wieprza, a także z Wadowic. Jest to kolejno 357, 131 i 97 osób.

Tabela 3.3 Liczba osób dojeżdżających do pracy do obszaru wiejskiego gminy Andrychów

Kod gminy zamieszkania Gmina of residence - territorial code	Nazwa gminy zamieszkania Gmina of residence - name	Dojeżdżający* Commuters*
1218014	Andrychów - miasto	357
1218102	Wieprz	131
1218095	Wadowice - obszar wiejski	97
1218094	Wadowice - miasto	57
2402082	Porąbka	32
1213045	Kęty - obszar wiejski	30
1213044	Kęty - miasto	22
1218082	Tomice	17
1213052	Osiek	10



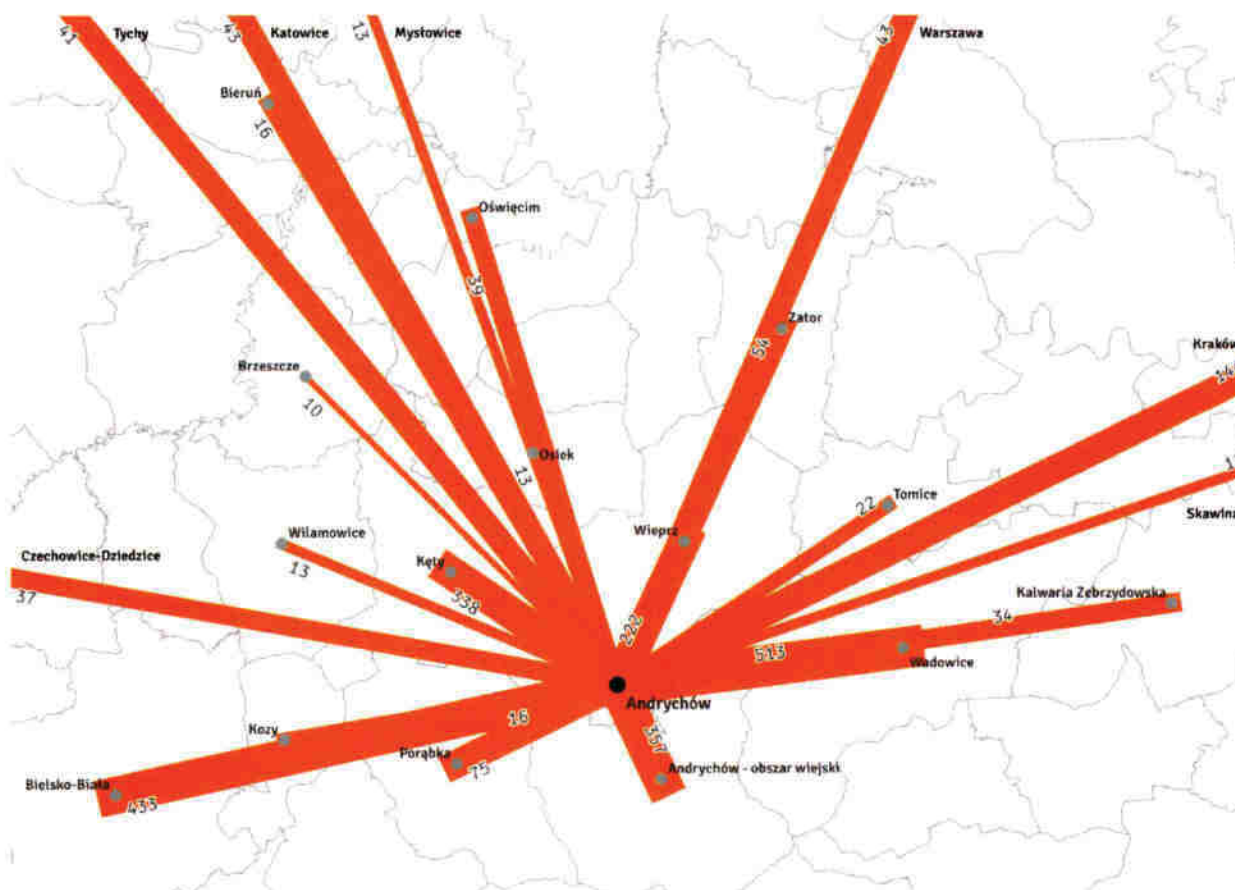
Rysunek 3.4 Dojazdy do pracy do obszaru wiejskiego gminy Andrychów

Z miasta Andrychów największa liczba osób dojeżdża codziennie do pracy do Wadowic (439 osób), Bielska-Białej (433 osoby), Andrychowa (obszaru wiejskiego) (357 osób), a także do Kęt i Wieprza, kolejno 277 i 222 osoby. W tym zestawieniu w czołówce pojawia się także Kraków (144 osoby).

Tabela 3.4 Liczba osób dojeżdżających do pracy z miasta Andrychów

Kod gminy pracy Gmina of labour - territorial code	Nazwa gminy pracy Gmina of labour - name	Dojeżdżający* Commuters*
1218094	Wadowice - miasto	439
2461011	Bielsko-Biała	433
1218015	Andrychów - obszar wiejski	357
1213044	Kęty - miasto	277
1218102	Wieprz	222
1261011	Kraków	144
2402082	Porąbka	75
1218095	Wadowice - obszar wiejski	74
1213045	Kęty - obszar wiejski	61
1213094	Zator - miasto	54
1465011	M.st.Warszawa	43
2469011	Katowice	43
2477011	Tychy	41
1213011	Oświęcim	39

Kod gminy pracy Gmina of labour - territorial code	Nazwa gminy pracy Gmina of labour - name	Dojeżdżający* Commuters*
2402044	Czechowice-Dziedzice - miasto	37
1218082	Tomice	22
1218034	Kalwaria Zebrzydowska - miasto	21
2402072	Kozy	16
2414011	Bieruń	16
1213052	Osiek	13
1218035	Kalwaria Zebrzydowska - obszar wiejski	13
2470011	Mystowice	13
1206114	Skawina - miasto	12
1213024	Brzeszcze - miasto	10
2402094	Wilamowice - miasto	10

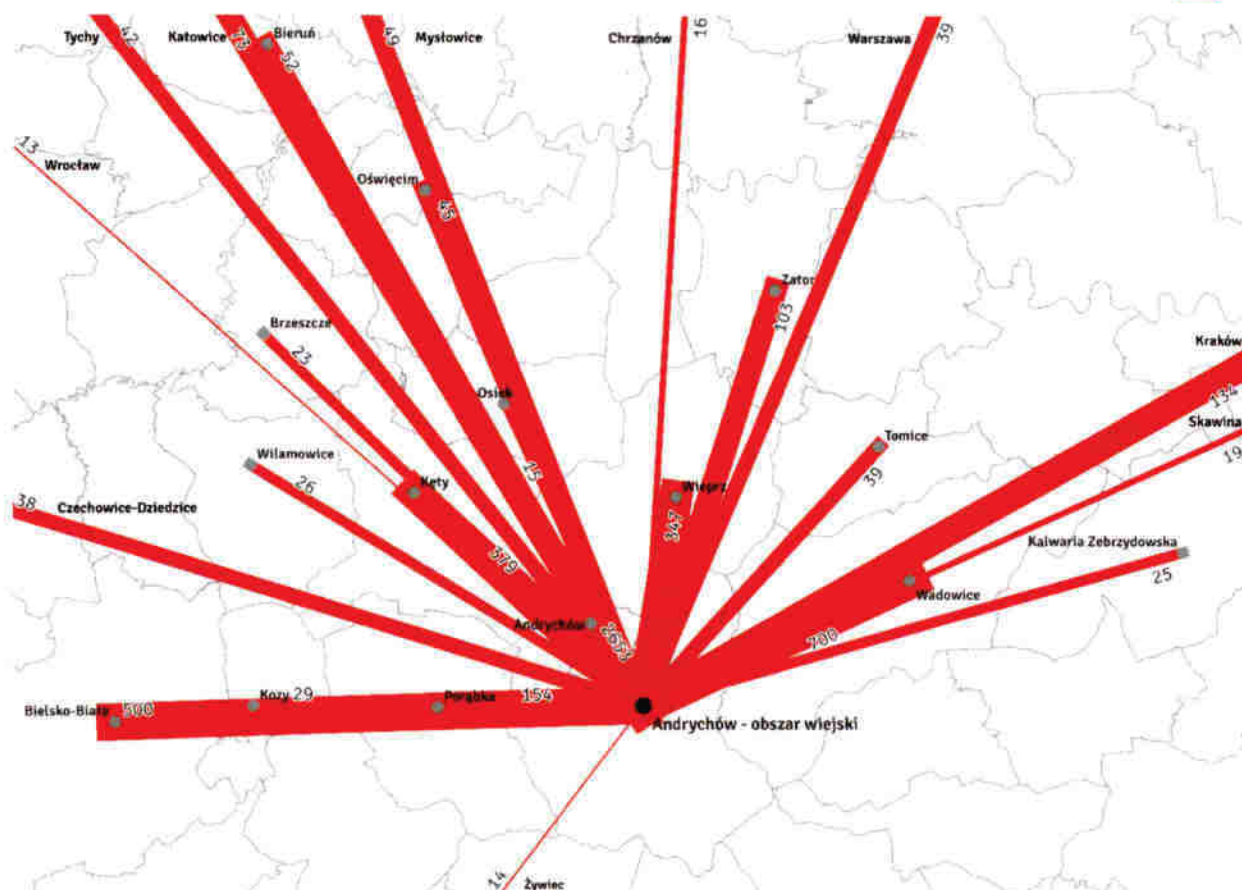


Rysunek 3.5 Dojazdy do pracy z Andrychowa

Mieszkańcy obszaru wiejskiego gminy Andrychów podróżują wg danych GUS do miasta Andrychów – zdecydowana większość, 2 653 osoby, a także do Wadowic, Bielska-Białej, Wierza oraz Kęt. Było to kolejno 582, 500, 347 i 309 osób.

Tabela 3.5 Liczba osób dojeżdżających do pracy z obszaru wiejskiego gminy Andrychów

Kod gminy pracy Gmina of labour - territorial code	Nazwa gminy pracy Gmina of labour - name	Dojeżdżający* Commuters*
1218014	Andrychów - miasto	2653
1218094	Wadowice - miasto	582
2461011	Bielsko-Biała	500
1218102	Wieprz	347
1213044	Kęty - miasto	309
2402082	Porąbka	154
1261011	Kraków	134
1218095	Wadowice - obszar wiejski	118
1213094	Zator - miasto	97
2469011	Katowice	73
1213045	Kęty - obszar wiejski	70
2414011	Bieruń	52
2470011	Mysłowice	49
1213011	Oświęcim	45
2477011	Tychy	42
1218082	Tomice	39
1465011	M.st.Warszawa	39
2402044	Czechowice-Dziedzice - miasto	38
2402072	Kozy	29
1213024	Brzeszcze - miasto	23
1206114	Skawina - miasto	19
2402095	Wilamowice - obszar wiejski	17
1203034	Chrzanów - miasto	16
1213052	Osiek	15
1218035	Katwaria Zebrzydowska - obszar wiejski	14
2417011	Żywiec	14
0264011	Wrocław	13
1213062	Oświęcim	12
1218034	Katwaria Zebrzydowska - miasto	11



Rysunek 3.6 Dojazdy do pracy z obszaru wiejskiego gminy Andrychów

Przedstawione dane wskazują na silne lokalne oddziaływania między miejscowościami, dla których miasto Andrychów jest najbliższym lokalnym ośrodkiem. W szczególności dotyczy to obszaru wiejskiego Gminy Andrychów oraz miejscowości sąsiadujących (m.in. Wierzy). Zauważalne są również silne powiązania w osi wschód-zachód, pokrywającej się z przebiegiem drogi krajowej nr 52, tj. z takimi ośrodkami jak: Bielsko-Biała, Kęty, Wadowice oraz Kraków.

3.3 ANALIZA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

System transportowy gminy Andrychów jest oparty na sieci drogowej, której szkielet tworzą drogi: krajowa nr 52 łącząca Ciszyn z Krakowem o przebiegu zachód - wschód oraz wojewódzka nr 781 łącząca Chrzanów z Łękawicą o przebiegu północ - południe. Sieć dróg głównych uzupełniają drogi powiatowe oraz gminne. Sieć drogowa charakteryzuje się relatywnie wysoką gęstością w obszarze miejskim, z uwagi na uwarunkowania terenowe w miejscowościach ościennych gęstość ta maleje. W przypadku infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, chodniki występują z reguły w obszarze miejskim Andrychowa, a infrastruktura dla rowerów występuje sporadycznie (z reguły przy okazji budowy nowych inwestycji) i ma charakter przeznaczony dla podróży turystycznych. W zakresie transportu kolejowego, przez gminę przebiega linia kolejowa nr 117 Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Bielsko-Biała Główna, na której realizowane są przewozy z Krakowa do Bielska-Białej.

3.3.1 TRANSPORT INDYWIDUALNY

W zakresie transportu indywidualnego, na sieć drogową składają się:

Droga krajowa nr 52, która przebiega przez: Głogoczów – Biertowice – Kalwaria Zebrzydowska – Wadowice – Andrychów – Bielsko-Biała – Cieszyn (granica państwa z Republiką Czeską). Droga ta stanowi istotną oś komunikacyjną Gminy, zapewniając zarówno powiązania z najbliższymi lokalnymi ośrodkami jak również połączenie ze stolicą województwa. Jest również częścią transeuropejskich korytarzy transportowych (w ramach kompleksowej sieci TEN-T).

Droga wojewódzka nr 781, która przebiega przez: Chrzanów – Babice – Zator – Andrychów – Łękawica (oraz dalej w kierunku Żywca). Droga ta krzyżuje się z: DK 52 w mieście Andrychów, DK 44 w Zatorze, DK 79 w Chrzanowie oraz zapewnia połączenia w osi północ-południe (w tym dostęp do autostrady A4).

Drogi powiatowe:

- 1737K – droga klasy Z, przebieg przez: Andrychów – Rzyki – Jagódki
- 1738K – droga klasy L, przebieg przez: Rzyki – Praciaki
- 1739K – droga klasy L, przebieg przez: Sułkowice – Bołęcina
- 1740K – droga klasy L, przebieg przez: Sułkowice – Targanice
- 1741K – droga klasy L, przebieg przez: Sułkowice – Brzezinka – Roczyny – Andrychów
- 1742K – droga klasy Z, przebieg przez: Czaniec – Roczyny – Andrychów
- 1743K – droga klasy Z, przebiega przez: Andrychów - Nidek-Głębówice
- 1746K – droga klasy L, przebieg wzdłuż ul. Tkackiej w Andrychowie
- 1750K – droga klasy L, przebieg wzdłuż ul. Szewskiej w Andrychowie
- 1752K – droga klasy Z, przebieg wzdłuż ul. Starowiejskiej w Andrychowie
- 1754K – droga klasy L, przebieg wzdłuż ul. Lenartowicza w Andrychowie
- 1756K – droga klasy L, przebieg wzdłuż ul. Kilińskiego w Andrychowie

Drogi gminne stanowią uzupełnienie podstawowego szkieletu drogowego składającego się z ww. dróg.

W poniższych tabelach przedstawiono średniodobowe natężenie ruchu drogowego, uzyskane w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu 2015 i 2020 na drogach krajowych i wojewódzkich. W tabelach przedstawiono dane dla odcinków pomiarowych na drodze krajowej nr 52 oraz wojewódzkiej 781. W tabelach zestawiono kolejno: średniodobowe natężenie ruchu (SDRR), liczbę motocykli (M), liczbę samochodów osobowych (SO), liczbę samochodów dostawczych (SD), liczbę samochodów ciężarowych bez przyczep i naczep (SC), liczbę samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami (SCP), liczbę autobusów i autokarów (A) oraz liczbę pojazdów wolnobieżnych i ciągników rolniczych (CR). Ostatnią kategorią były rowery (R), ujęte w pomiarze tylko na drodze krajowej.

Tabela 3.6 Wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu 2015 w obszarze Andrychowa

Nr punktu	Numer drogi i odcinek pomiarowy	SDRR	M	SO	SD	SC	SCP	A	CR	R
20206	DK52: Kęty - Andrychów	10 690	73	8 719	823	326	552	180	17	39
20207	DK52: Andrychów / PRZEJŚCIE /	13 167	122	10 558	1 462	362	465	194	4	147
20208	DK52: Andrychów - Wadowice	13 985	84	11 573	1 486	364	376	97	5	12
12026	DW781: Zator - Andrychów	5 824	105	5 043	408	111	93	23	41	-
12027	DW781: Andrychów / PRZEJŚCIE /	9 893	188	8 894	633	79	40	49	10	-
12028	DW781: Andrychów - Przelęcz Kocierska	1 539	103	1 349	65	12	0	8	2	-

Tabela 3.7 Wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu 2020 w obszarze Andrychowa

Nr punktu	Numer drogi i odcinek pomiarowy	SDRR	M	SO	SD	SC	SCP	A	CR	R	Wzrost/ spadek
20206	Kęty - Andrychów	12 723	62	10 475	1 284	284	521	86	11	16	19,02%
20207	Andrychów / PRZEJŚCIE /	16 422	114	13 961	1 471	307	379	183	7	40	24,72%
20208	Andrychów - Wadowice	15 258	87	12 600	1 759	344	428	33	7	27	9,10%
12026	Zator - Andrychów	7 243	86	6 166	739	126	67	18	41	-	24,36%
12027	Andrychów / PRZEJŚCIE /	7 209	127	6 421	523	42	8	82	6	-	-27,13%
12028	Andrychów - Przelęcz Kocierska	2 393	83	2 067	197	7	3	32	4	-	55,49%

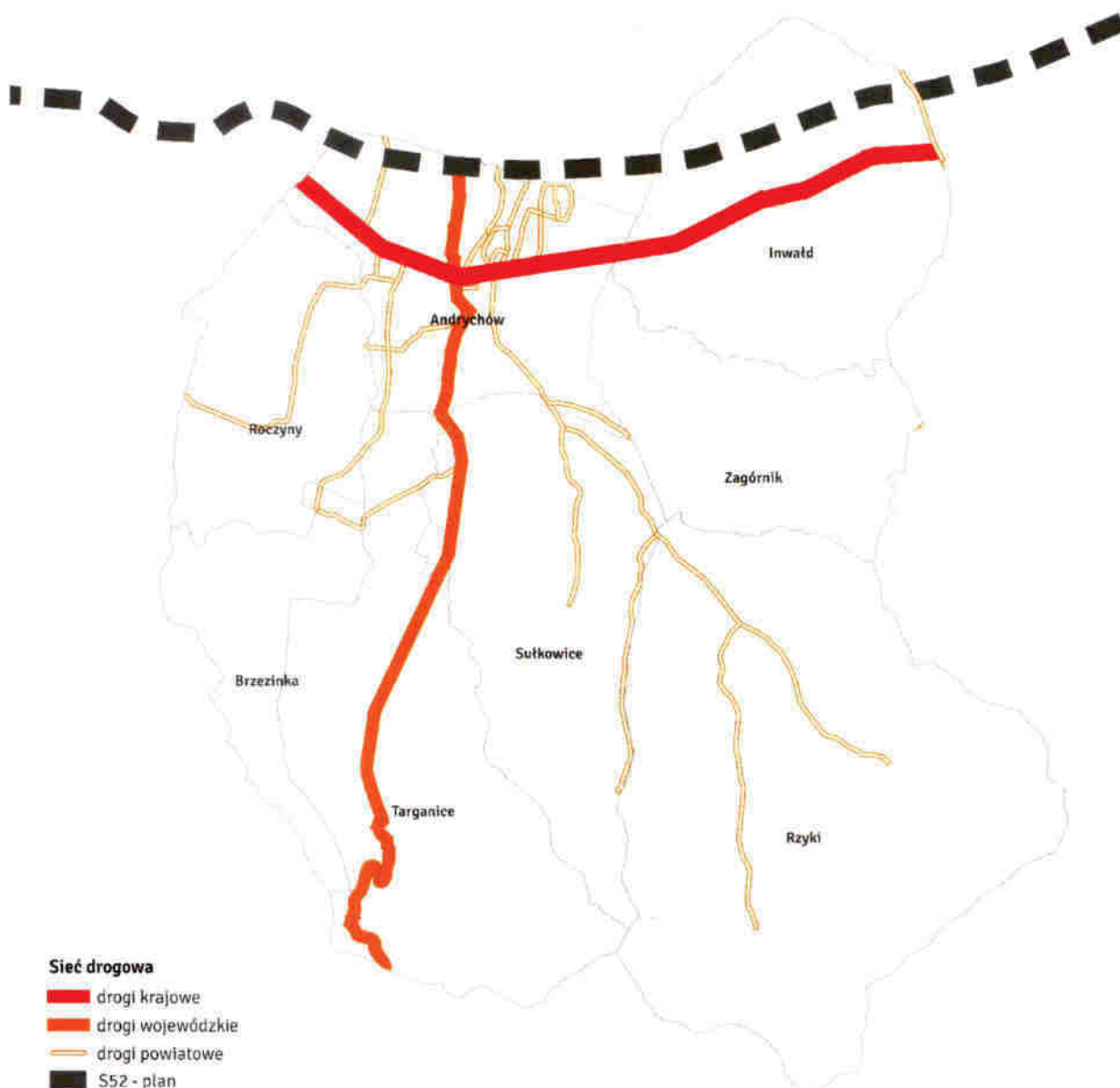


Największe wartości natężenia ruchu odnotowano w ciągu drogi krajowej nr 52 – pomiędzy 12 723, a 16 422 pojazdy w średniodobowym ruchu rocznym. Na drodze wojewódzkiej odnotowano dużo niższe wartości natężenia ruchu, oscylujące pomiędzy 2 393, a 7 243 pojazdy. W tabeli 3.6 dodatkowo zestawiono wzrost i spadek wartości natężenia ruchu w odniesieniu do roku 2015, o ile na większości odcinków były wzrosty ruchu, wynoszące pomiędzy 9,10%, a 55,49%, o tyle na jednym z odcinków w centrum Andrychowa odnotowano spadek natężenia ruchu aż o 27,13%.

S52 jako Beskidzka Droga Integracyjna

W perspektywie najbliższych lat przez Andrychów przebiegać będzie Beskidzka Droga Integracyjna jako droga krajowa nr S52 o przebiegu Bielsko-Biała – Głogoczów. Docelowo ma mieć 61 km i zostanie poprowadzona w nowym śladzie. Będzie ona drogą dwujezdniową klasy drogi ekspresowej o przekroju 2/2. Zostanie wybudowanych 12 węzłów: Kozy, Kęty, Bulowice, Andrychów, Inwałd, Choczniak, Wadowice, Jarosławice, Kalwaria Północ, Kalwaria Wschód, Sułkowice i Skawina. Planowany termin ogłoszenia przetargu na zaprojektowanie i budowę S52 od Bielska-Białej do Głogoczowa to czwarty kwartał przyszłego roku. Droga będzie budowana w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)³.

³ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad o. Kraków, luty 2024



Rysunek 3.7 Sieć drogowa na terenie gminy Andrychów

Strefa Płatnego Parkowania

Na terenie Andrychowa funkcjonuje Strefa Płatnego Parkowania⁴ (SPP) podzielona na Strefę A i B. Swoim zasięgiem obejmuje centrum miasta w rejonie ulicy Krakowskiej, Legionów, Floriańskiej i Placu Mickiewicza. SPP funkcjonuje w dni robocze od poniedziałku do piątku w godzinach od 7:00 do 17:00. Wielkości opłat za postój przedstawia Tabela 3.8. Opłata dodatkowa za nieuiszczenie opłaty wynosi 50 zł.

Tabela 3.8 Stawki opłat w SPP

Stawki opłat [zł]	Strefa A	Strefa B
za postój do 30 minut	1,5	1,0

⁴ przyjęta Uchwałą nr IV-18-15 Rady Miejskiej w Andrychowie z dnia 29 stycznia 2015 r. w sprawie wprowadzenia Stref Płatnego Parkowania pojazdów samochodowych na obszarze Miasta Andrychowa oraz ustalenia opłat za parkowanie pojazdów (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z dnia 2 lutego 2022 r. poz. 807)



Stawki optat [zł]	Strefa A	Strefa B
za postój do jednej godziny	3,5	2,5
za drugą godzinę postoju	4,2	3,0
za trzecią rozpoczętą godzinę postoju	5,0	3,6
za każdą kolejną rozpoczętą godzinę postoju	3,5	2,5
abonament postojowy dzienny	15,0	10,0
abonament postojowy 14 dniowy	60,0	40,0
abonament postojowy miesięczny	80,0	60,0
abonament postojowy kwartalny	150,0	120,0
abonament postojowy półroczny	280,0	220,0
abonament postojowy roczny	540,0	400,0

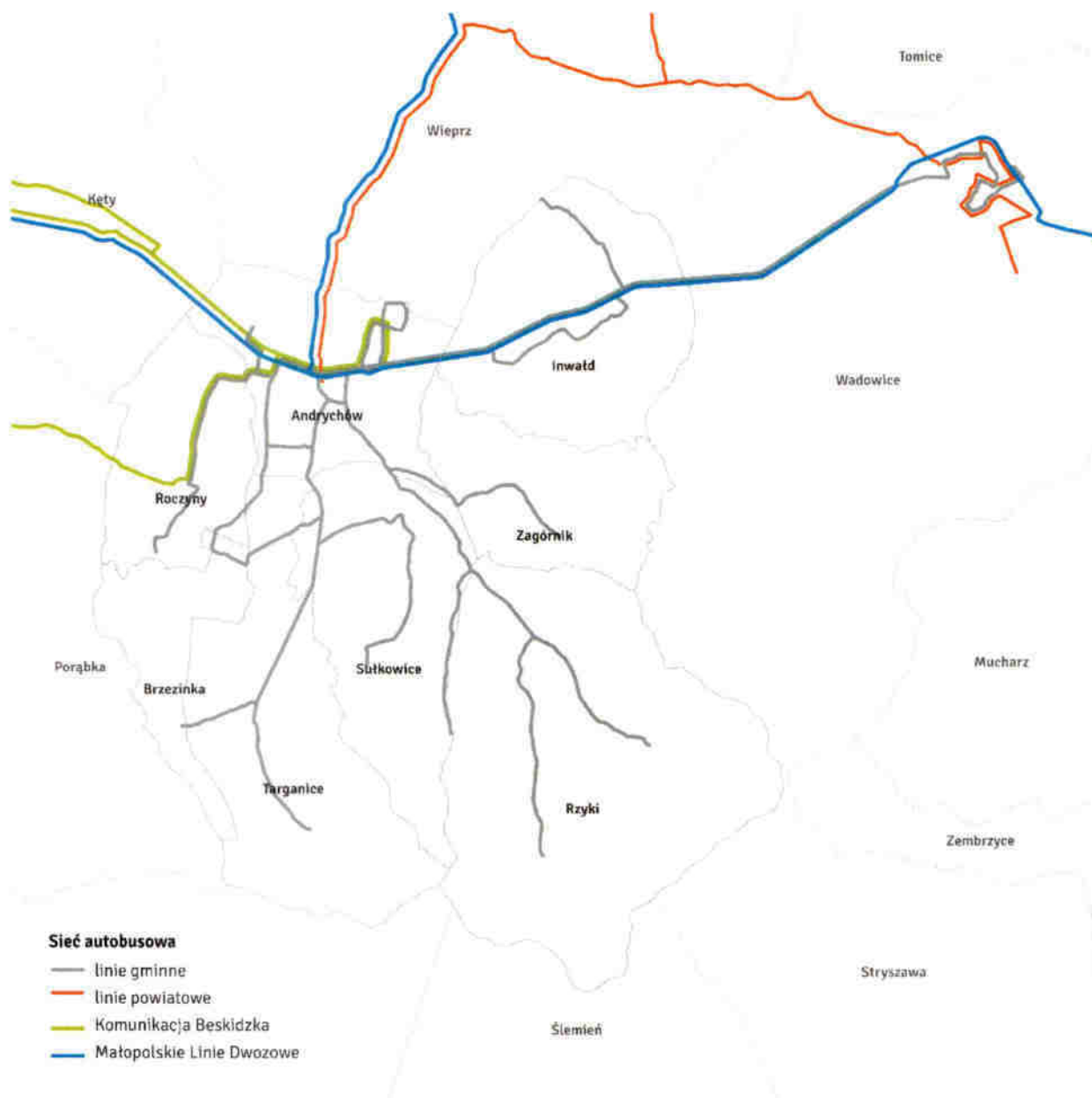
3.3.2 TRANSPORT ZBIOROWY

Transport zbiorowy na terenie gminy Andrychów realizowany jest w większości jako przewozy autobusowe, uzupełniane połączeniami kolejowymi na linii w kierunku Bielska-Białej oraz Krakowa. Poza połączeniami autobusowymi, gmina Andrychów realizuje przewozy o charakterze zamkniętym, dzieci do szkół na terenie gminy Andrychów. Jest to przewóz zamknięty, realizowany taborem autobusowym w ramach komunikacji miejskiej w Andrychowie.

Przewozy autobusowe

Przewozy autobusowe, organizowane są w zależności od zasięgu i charakteru. Na terenie Andrychowa przewozy organizowane są przez:

- Województwo Małopolskie, jako Małopolskie Linie Dostawcze nr A25 i A40
- Gminę Andrychów jako linie 1 – 10, kursujące na terenie gminy Andrychów z wyłączeniem linii 10 do Wadowic,
- Powiat Wadowicki jako linie 1 – 9, kursujące na terenie powiatu wadowickiego, w tym także obsługujące gminę Andrychów,
- Beskidzki Związek Powiatowo – Gminny, jako linie 110, 140, 142 łączące Andrychów z Kętami oraz Bielskiem-Białą.



Rysunek 3.8 Sieć linii autobusowych przebiegających przez gminę Andrychów

Poszczególne kategorie linii autobusowych uzupełniają się, tworząc zintegrowaną sieć transportu publicznego w regionie. Każda kategoria linii ma swoje specyficzne funkcje i trasy. Linie gminne zapewniają podstawowe połączenia lokalne, linie powiatowe rozszerzają zasięg na większe odległości (do Wadowic). Komunikacja Beskidzka odgrywa kluczową rolę w łączeniu miejscowości w regionie Beskidów, obsługując miejscowości turystyczne, a Małopolskie Linie Dwozowe łączą gminę Andrychów z resztą województwa małopolskiego, zapewniając jednocześnie integrację z komunikacją kolejową.

Szczegółowe dane wraz ze średnią liczbą kursów w dobie oraz godzinach szczytu porannego i popołudniowego, zestawiono w tabeli oraz przedstawiono na mapach poniżej.



Tabela 3.9 Oferta transportu publicznego w obszarze gminy Andrychów

Organizator	Operator/ Przewoźnik	Linie	Kierunek	Obsługiwane miejscowości
Województwo Małopolskie	Koleje Małopolskie Sp. z o.o.	Małopolskie Linie Dowozowe: A25	Andrychów – Smolice	Andrychów, Wleprz, Gieraltowice, Łowiczki, Zator, Smolice
		Małopolskie Linie Dowozowe: A40	Kęty - Kraków	Kęty, Bułowice, Andrychów, Inwałd, Chocznia, Wadowice, Klecza Dolna, Barwałd Dolny, Barwałd Średni, Barwałd Górny, Kalwaria Zebrzydowska, Brody, Izdebnik, Biertowice, Krzywaczka, Głogoczów, Mogilany, Gaj, Libertów, Kraków
Gmina Andrychów	PKS Południe Sp. z o.o.	1	Andrychów D.A. – Andrychów ul. Żwirki i Wigury	Andrychów
		2	Andrychów D.A. – Roczyny	Andrychów, Roczyny
		3	Andrychów D.A. – Brzezinka	Andrychów, Brzezinka
		4	Andrychów D.A. – Targanice	Andrychów, Sułkowice, Targanice
		5	Andrychów D.A. – Sułkowice/Nawieśnica	Andrychów, Sułkowice
		6	Andrychów D.A. – Sułkowice	Andrychów, Sułkowice
		7	Andrychów D.A. – Rzyki	Andrychów, Sułkowice, Rzyki
		8	Andrychów D.A. – Zagórnik	Andrychów, Zagórnik
		9	Andrychów ul. 1 Maja – Inwałd	Andrychów, Inwałd, Korcza
		10	Andrychów ul. 1 Maja – Wadowice D.A.	Andrychów, Inwałd, Chocznia, Wadowice
Powiat Wadowicki	Prywatny Przewóz Osób i Towarów Mieczysław Byrski	1*	Wadowice – Jaszczurowa	Wadowice, Jaroszewice, Gorzeń Górny, Świnna Poręba, Jaszczurowa
	MK Trans Warchał Karol	2*	Wadowice – Stanisław Dolny – Kalwaria Zebrzydowska	Wadowice, Klecza Dolna, Roków, Babica, Wysoka, Stanisław Górny, Zebrzydowice, Brody, Kalwaria Zebrzydowska
	MK Trans Warchał Karol	3	Wadowice – Wleprz – Andrychów	Wadowice, Tomice, Frydrychowice, Wleprz, Andrychów
	Grażyna Chachuta	4*	Wadowice – Lgota – Wadowice	Wadowice, Tomice, Witanowice, Lgota
	Beata Cichoń – Przewóz Osób „ALBATROS”	5*	Wadowice – Zygodowice – Wadowice	Wadowice, Tomice, Radocza, Witanowice, Woźniki, Zygodowice, Ryczów, Spytkowice
	Szczurek Marzena Globus	6*	Wadowice – Wyżrań – Brzeźnica	Wadowice, Tomice, Witanowice, Wyżrań, Tłuczań, Nowe Dwory, Marcyporęba, Brzeźnica
	Prywatny Przewóz Osób i Towarów Mieczysław Byrski	7*	Wadowice – Bachowice – Miejsce	Wadowice, Tomice, Radocza, Witanowice, Woźniki, Bachowice, Spytkowice, Miejsce
	Józef Skubis BAKO	8*	Wadowice – Radocza – Wadowice	Wadowice, Tomice, Radocza
	Szczurek Marzena Globus	9*	Kalwaria Zebrzydowska – Leńcze – Sosnowice	Kalwaria Zebrzydowska, Zebrzydowice, Leńcze, Przytkowice, Paszkówka, Sosnowice
Beskidzki Związek	Komunikacja Beskidzka S. A.	110	Bielsko-Biała D.A. – Andrychów D.A. (przez Kęty Podlesie)	Andrychów, Bułowice, Kęty, Kozy, Bielsko- Biała

Organizator	Operator/ Przewoźnik	Linie	Kierunek	Obsługiwane miejscowości
Powiatowo - Gminny		140	Kęty Basen – Andrychów D.A. (przez Bulowice Sklep)	Andrychów, Bulowice, Kęty
		142	Kęty ZPW – Andrychów D.A. (przez Czaniec Centrum)	Andrychów, Roczyny, Czaniec, Porąbka, Kęty

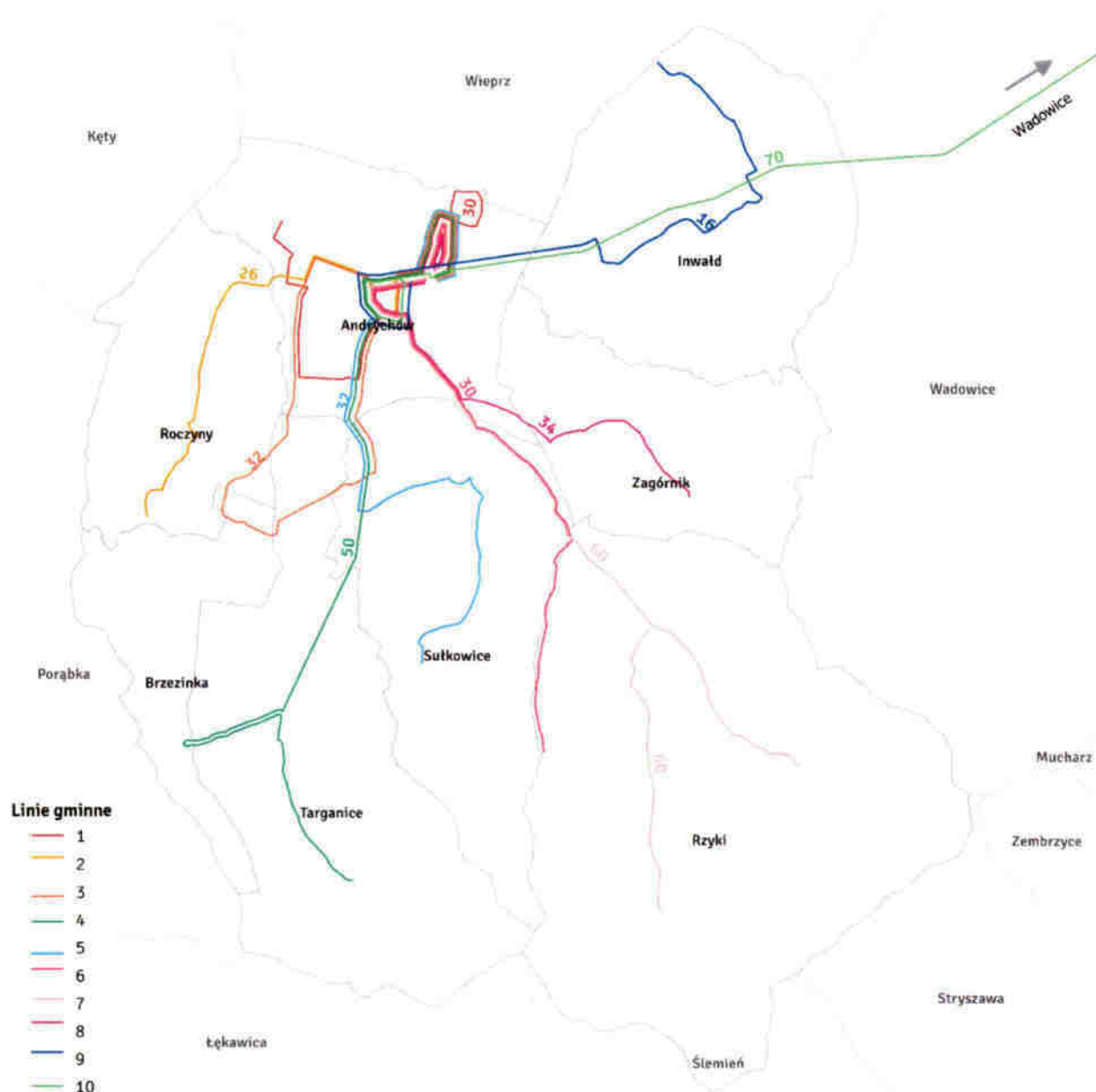
*linie autobusowe, których przebiegi znajdują się na terenie powiatu wadowickiego, ale nie obsługują Andrychowa

Tabela 3.10 Zestawienie liczby kursów realizowanych dla każdej z linii

Komunikacja	Nr linii	Dzień roboczy			Sobota			Niedziela		
		Doba	Szczyt poranny 6:00 - 9:00	Szczyt popołudniowy 15:00 - 18:00	Doba	Szczyt poranny 6:00 - 9:00	Szczyt popołudniowy 15:00 - 18:00	Doba	Szczyt poranny 6:00 - 9:00	Szczyt popołudniowy 15:00 - 18:00
MLD	A25	12	2	2	8	2	2	6	0	2
	A40	12	2	2	8	2	2	8	2	2
Gmina Andrychów	1	30	6	6	28	4	6	8	2	2
	2	26	6	4	10	2	0	6	2	0
	3	32	6	6	12	4	0	6	2	0
	4	50	10	10	26	6	4	14	4	2
	5	32	6	6	16	4	4	4	2	0
	6	30	6	6	12	4	0	4	2	2
	7	60	14	12	20	4	2	16	4	4
	8	34	8	6	10	4	0	6	0	0
	9	16	6	2	0	0	0	0	0	0
	10	70	16	14	34	8	6	8	0	0
Powiat Wadowicki	1	16	4	4	0	0	0	0	0	0
	2	28	8	6	10	2	2	0	0	0
	3	8	4	2	0	0	0	0	0	0
	4	20	4	6	0	0	0	0	0	0
	5	24	4	4	12	2	2	8	2	0
	6	26	6	6	8	2	2	0	0	0
	7	24	6	4	12	4	2	8	4	0
	8	16	6	2	0	0	0	0	0	0
	9	8	2	2	0	0	0	0	0	0



Komunikacja	Nr linii	Dzień roboczy			Sobota			Niedziela		
		Doba	Szczyt poranny 6:00 - 9:00	Szczyt popołudniowy 15:00 - 18:00	Doba	Szczyt poranny 6:00 - 9:00	Szczyt popołudniowy 15:00 - 18:00	Doba	Szczyt poranny 6:00 - 9:00	Szczyt popołudniowy 15:00 - 18:00
Komunikacja Beskidzka	110	14	2	4	10	2	2	0	0	0
	140	36	12	8	18	6	4	12	4	4
	142	40	8	6	20	6	4	18	4	4



Rysunek 3.9 Schemat linii gminnych wraz z częstotliwością kursowania w dobie

Tabor autobusowy

Linie gminne obsługiwane są przy pomocy pojazdów marki Iveco Urby wyprodukowanych w roku 2017. Są to pojazdy przystosowane do przewozu osób z niepełnosprawnościami, posiadają wejście z niską podłogą w tylnej części pojazdu. Autobus może pomieścić łącznie ok. 35 pasażerów (15 na miejscach siedzących i ok. 20 stojących). W przypadku linii nr 10 do jej obsługi wykorzystywany jest bardziej pojemny tabor (łącznie 92 miejsca, w tym 34 siedzące) w postaci autobusu Iveco Crossway 10.8 LE City z roku 2013. Autobus w całości dysponuje niską podłogą i jest przystosowany do przewozu osób z niepełnosprawnościami.

Przewozy kolejowe

Transport kolejowy w Gminie Andrychów jest zapewniony dzięki istnieniu linii kolejowej nr 117 Kalwaria Zebrzydowska - Bielsko-Biała. Linia ma 58,5 km długości. Jest to linia jednotorowa i tylko na dworcach w Kętach i Andrychowie zbudowano po 4 tory kolejowe: 2 lub 3 do obsługi ruchu pasażerskiego, a reszta obsługuje ruch towarowy lub pełni funkcję rampy wyladowczej. W Gminie Andrychów znajdują się 3 przystanki kolejowe: Inwałd, Andrychów i Andrychów Górnicza.

Linia kolejowa nr 117 Kalwaria Lanckorona przez Wadowice, Andrychów do Bielska Białej, przeszła w ostatnich latach wartość 129 milionów złotych rewitalizację. Na odcinku Wadowice – Andrychów inwestycja obejmowała przebudowę 12 km szlaku kolejowego, budowę mijanki w Barwałdzie Średnim i stacji w Andrychowie. Efektem budowy mijanki w Barwałdzie Średnim jest krótszy o kilkanaście minut czas podróży – do tej pory linia była w tym miejscu jednotorowa. Zwiększenie przepustowości torów daje też przewoźnikom kolejowym możliwość do uruchamiania dodatkowych połączeń z Krakowa na Podbeskidzie.

W poniższej tabeli przedstawiono liczbę kursów w kierunku Bielska-Białej oraz Krakowa Głównego, dokąd dojeżdżają pociągi przewoźnika Polregio S.A. W dobie jest realizowanych kolejno 8 i 7 kursów, natomiast w okresie szczytów komunikacyjnych (przyjęto jako szczyt poranny godziny między 6:00, a 9:00, a popołudniowy godziny między 15:00, a 18:00), są to po 2 pociągi do Bielska-Białej i po 1 pociąg do stacji Kraków Główny. Pociągi kursują w dni robocze, soboty i niedziele.

Tabela 3.11 Obsługa kolejną stacji Andrychów

Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów	Liczba kursów w okresie szczytów komunikacyjnych	Czas jazdy
Andrychów – Bielsko-Biała Główna	Polregio S.A.	8	Rano: 2 Popołudniu: 2	00:52 (1:13*)
Andrychów – Kraków Główny	Polregio S.A.	7	Rano: 1 Popołudniu: 1	1:45 – 2:02

*w relacji występują połączenia o czasie przejazdu dłuższym, niż średni jako 52 minuty

Ponadto występują połączenia dalekobieżne w okresie wakacyjnym, czyli pociągi IC Podhalanin odjeżdżające o godzinie 21:57 oraz o 3:43 kolejno relacji Zakopane – Szczecin Gł. (19:29 – 8:02) przez Oświęcim, Katowice i Poznań, w drugim kierunku relacji Szczecin Gł. (17:50 – 06:52) przez Wadowice i Nowy Targ.

3.3.3 INTEGRACJA TARYFOWO-BILETOWA

Mnogość dostępnych ofert taryfowych (w szczególności w relacjach wykraczających poza obszar jednej gminy) nie sprzyja czytelności i łatwości w wyborze oferty biletowej dla podróżnych. Niska intuicyjność takiego systemu powoduje również problemy w pozyskaniu nowych użytkowników transportu zbiorowego. Stąd, władze województwa małopolskiego podjęły działania zmierzające do integracji taryfowo-biletowej oraz stworzenia platformy skupiającej informacje transportowe. Efektem tych działań jest wdrożenie systemu Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej (MKA) oraz oferty biletowej pn. Małopolski Bilet Zintegrowany, co opisano bardziej szczegółowo w dalszej części rozdziału.

Zaproponowana oferta integracji taryfowo-biletowej w znaczący sposób ułatwia skorzystanie ze środków publicznego transportu zbiorowego. Pasażer, korzystając z jednego rodzaju biletu może podróżować zarówno pociągami (różnych



przewoźników jak m.in. Polregio, Koleje Małopolskie) jak i autobusami (Małopolskich Linii Dowozowych lub innych partnerów). Małopolski Bilet Zintegrowany można zakupić w ramach systemu MKA przez internet, aplikację mobilną, automat biletowy MKA oraz w punkcie obsługi klienta MKA.

W przypadku Gminy Andrychów ww. oferta pozwala m.in. na:

- skorzystanie z linii MLD w celu bezpośredniego dojazdu do Wadowic, Kęt, Krakowa, Zatora;
- skorzystanie z linii MLD w celu przesiadki na połączenia kolejowe (np. do Oświęcimia, Skawiny, Zakopanego);
- skorzystanie z bezpośrednich połączeń kolejowych (Polregio) w relacjach:
 - Andrychów – Kęty – Bielsko-Biała;
 - Andrychów – Wadowice – Kraków.

Małopolska Karta Aglomeracyjna

Małopolska Karta Aglomeracyjna to funkcjonujący na terenie Województwa Małopolskiego nowoczesny system zarządzania transportem, dedykowany dla mieszkańców regionu oraz turystów. MKA integruje funkcjonujące w regionie usługi związane z publicznym transportem zbiorowym w jeden spójny i przyjazny system. Projekt jest realizowany przy współpracy z różnymi interesariuszami: władzami samorządowymi, organizatorami transportu jak i przewoźnikami.

W ramach MKA zintegrowane zostały istniejące systemy Krakowskiej Karty Miejskiej oraz Tarnowskiej Karty Miejskiej z usługami świadczonymi przez spółki Koleje Małopolskie oraz POLREGIO. Uzyskano w ten sposób rozwiązanie, dzięki któremu stając się użytkownikiem systemu MKA otrzymuje się dostęp do coraz większej liczby usług związanych z publicznym transportem zbiorowym w województwie małopolskim. Możliwe jest także korzystanie za jej pomocą: z infrastruktury parkingów P+R, ze stref płatnego parkowania oraz zniżek dostępnych w ramach Karty Krakowskiej.

MKA umożliwia zakup m.in. biletów kolejowych (Koleje Małopolskie, POLREGIO) oraz biletów na komunikację miejską w Krakowie, Tarnowie, Zakopanem, Nowym Targu, Wieliczce, Miechowie, Oświęcimiu jak również na Małopolskie Linie Dowozowe i komunikację autobusową w wybranych gminach.

Oprócz fizycznego nośnika w postaci plastikowej karty, dostępna jest też wersja cyfrowa w postaci aplikacji iMKA dostępnej na smartfony i smartwatche. Aplikacja zapewnia dostęp do okresowych oraz jednorazowych biletów kolejowych i wielu systemów komunikacji miejskich funkcjonujących w regionie. W odniesieniu do fizycznej wersji narzędzia, aplikacja została wzbogacona m.in. o następujące funkcjonalności:

- planer podróży (docelowo uwzględniający takie środki transportu jak: autobus, tramwaj, pociąg);
- możliwość tworzenia profili innych pasażerów (np. dzieci) i przypisywania odpowiednich ulg;
- różne metody płatności (m.in. karty płatnicze, portfele internetowe, Blik);
- tryb Check-in-Check-out (CiCo)⁵ oferuje możliwość korzystania z taryf przystankowych;
- integracja z usługami mObywatel.

System MKA stanowi dobrą bazę do dalszej integracji transportu w Małopolsce i docelowego stworzenia jednej platformy integrującej wszystkie środki transportu w regionie.

Małopolski Bilet Zintegrowany

Małopolski Bilet Zintegrowany to oferta stworzona dzięki współpracy Województwa Małopolskiego oraz poszczególnych gmin. Jest to oferta okresowych i krótkookresowych biletów umożliwiających podróżowanie na jednym bilecie autobusami, tramwajami i pociągami. Dostępne warianty oraz zasięg obowiązywania Małopolskiego Biletu Zintegrowanego przedstawiają poniższe tabele (stan na czerwiec 2024 r.).

Ważnym zadaniem będzie podejmowanie działań zmierzających do dalszej integracji obowiązujących ofert taryfowych, w celu ich uproszczenia, tak aby korzystanie z nich było dla pasażerów łatwiejsze.

⁵ Tryb CiCo pozwala na automatyzację procesu zakupu biletów. Aplikacja wykryje, na którym przystanku wsiada podróżujący, do jakiego pociągu i w którym kierunku podróżuje. Wsiadając z pociągu aplikacja zakończy przejazd i wybierze opłatę najkorzystniejszą dla podróżującego.

Tabela 3.12 Strefy obowiązywania Małopolskiego Biletu Zintegrowanego

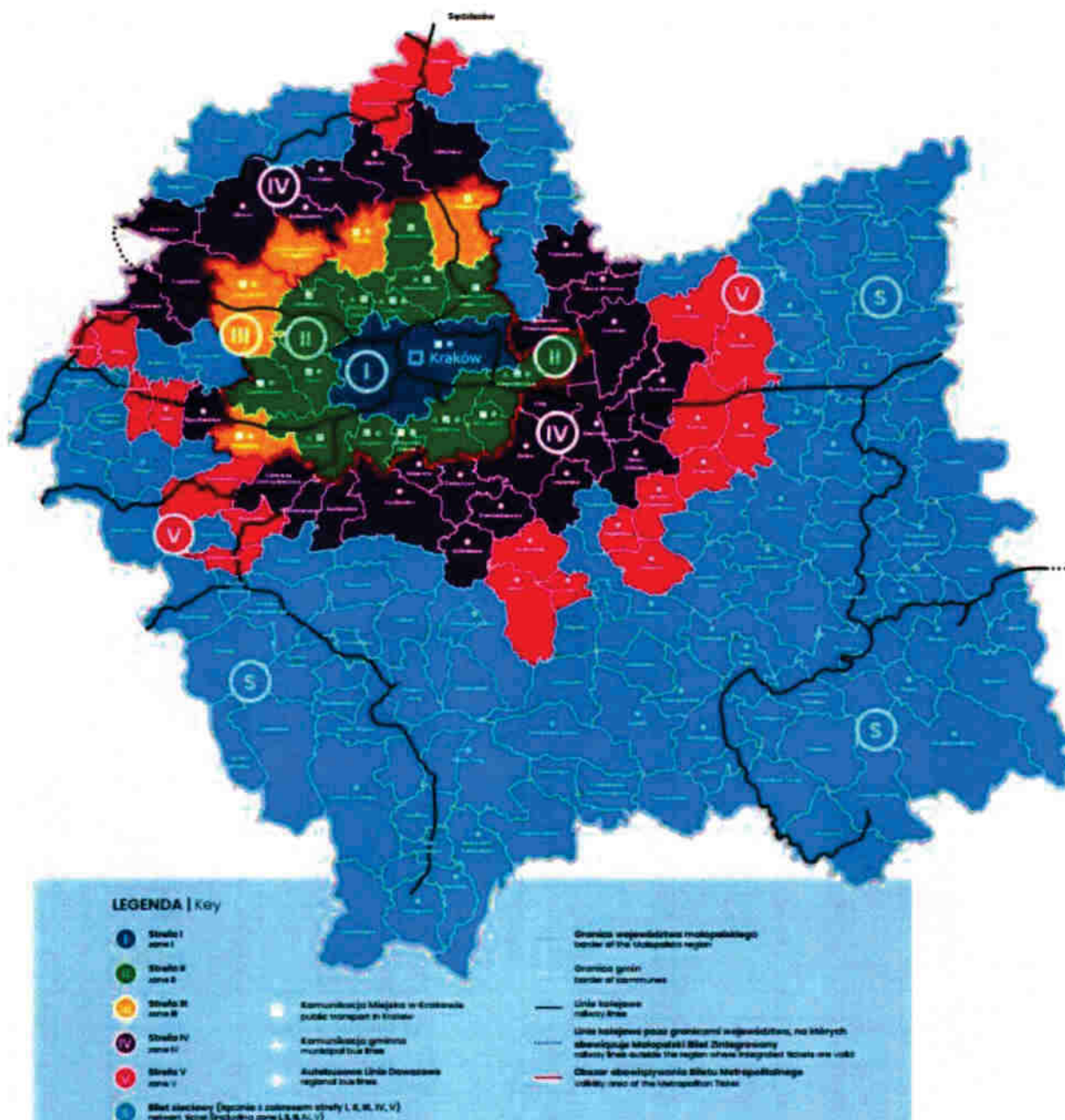
Rodzaj strefy	Obszar oddziaływania - Gmina
Strefa I	Kraków
Strefa II	Biskupice, Czernichów, Iwanowice, Kocmyrzów-Luborzycza, Liszki, Michałowice, Mogilany, Niepotomice, Skawina, Świątniki Górne, Wieliczka, Wielka Wieś, Zabierzów, Zielonki
Strefa III	Brzeźnica, Krzeszowice, Skąta, Słomniki, Jerzmanowice-Przeginia
Strefa IV	Miechów, Gołcza, Trzyciąż, Sutoszowa, Olkusz, Bukowno, Trzebinia, Chrzanów, Spytkowice, Kalwaria Zebrzydowska, Myślenice, Siepraw, Dobczyce, Wiśniowa, Raciechowice, Gdów, Kłaj, Łapanów, Bochnia, Nowy Wiśnicz, Rzezawa, Drwinia, Nowe Brzesko, Proszowice, Igołomia-Wawrzeńczyce, Sułkowice, Lanckorona
Strefa V	Kozłów, Charsznica, Libiąż, Chelmek, Przeciszów, Zator, Wadowice, Stryszów, Zembrzyce, Jodłownik, Tymbark, Dobra, Laskowa, Żegocina, Lipnica Murowana, Gnojnik, Dębno, Brzesko, Borzęcin, Szczurowa
Sieciowy	Cały obszar, na którym świadczone są usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, organizowane przez Województwo Małopolskie.

Wykaz partnerów, którzy honorują bilety zakupione z oferty "Bilet Metropolitalny" oraz "Małopolski Bilet Zintegrowany"⁶:

- Tramwaje i autobusy Komunikacji Miejskiej w Krakowie,
- Autobusy komunikacji gminnej w Wielkiej Wsi,
- Pociągi Kolei Małopolskich,
- Pociągi Polregio,
- Pociągi Kolei Śląskich,
- Autobusy Małopolskich Linii Dowozowych,
- Autobusy WST Wieliczka,
- Autobusy komunikacji gminnej w Skawinie,
- Autobusy komunikacji gminnej w Niepotomicach,
- Autobusy komunikacji gminnej w Zielonkach,
- Autobusy komunikacji gminnej w Michałowicach.

Obszar obowiązywania oferty „Małopolski Bilet Zintegrowany” przedstawia Rysunek 3.10.

⁶ wg stanu na czerwiec 2024 r.



Rysunek 3.10 Obszar obowiązywania oferty "Małopolski Bilet Zintegrowany"

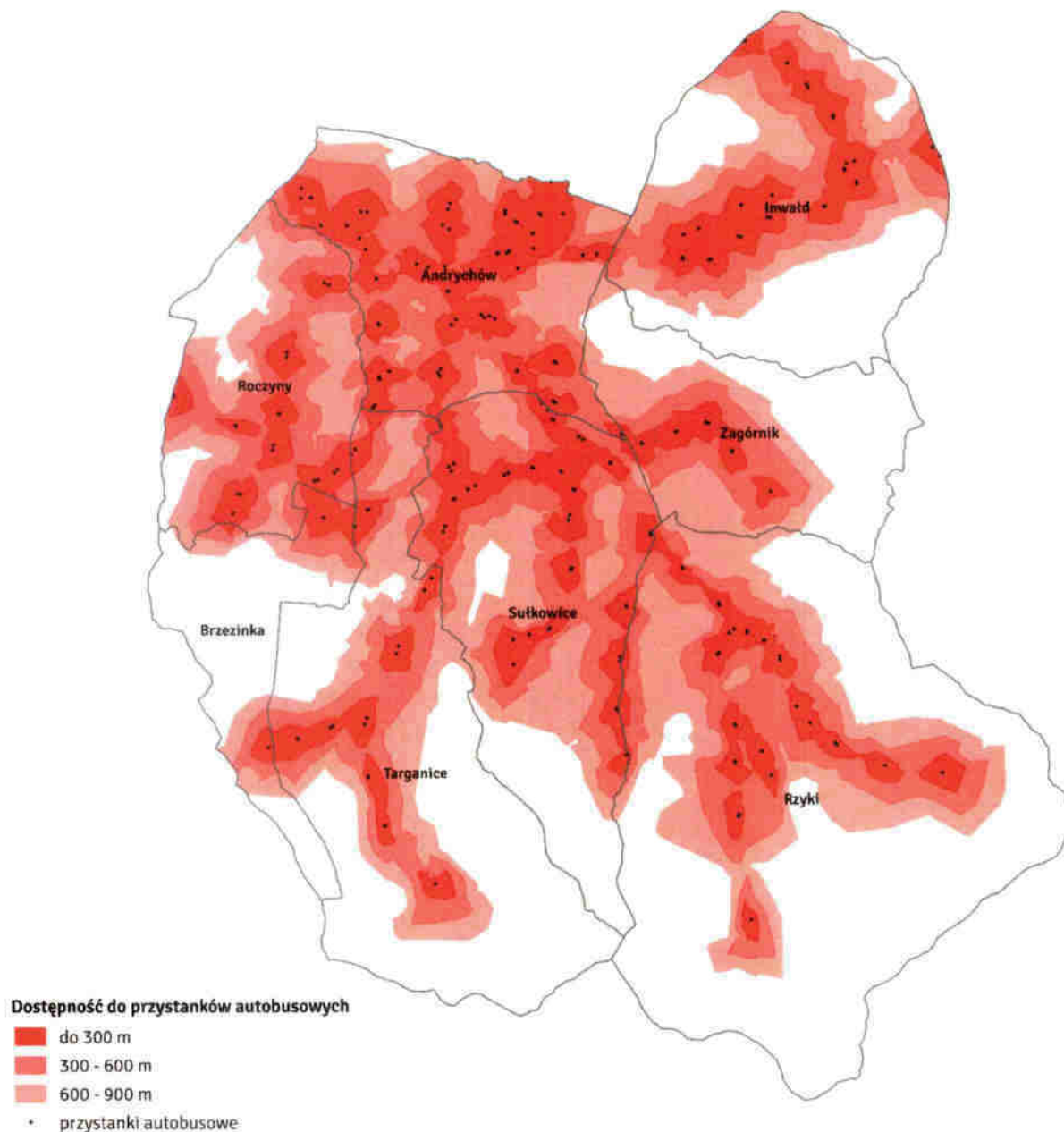
Źródło: KMR, wg stanu na czerwiec 2024

3.3.4 RUCH PIESZYCH I ROWERÓW

Infrastruktura dla rowerów w gminie Andrychów ma wymiar turystyczno – rekreacyjny i występuje sporadycznie na niektórych ulicach miasta Andrychów, m.in. na ul. Lenartowicza, ul. Włóknarzy, ul. Przemysłowej. Warty podkreślenia jest fakt, że jeśli występuje, ma wysokie parametry. Z reguły występuje ona w sąsiedztwie chodników jako droga dla rowerów. Obecna sieć infrastruktury może być fundamentem dla budowy w przyszłości spójnej sieci infrastruktury, łączącej osiedla miasta Andrychów z ważniejszymi generatorami ruchu, jak np. licea, ośrodki zdrowia, węzły przesiadkowe, miejsca pracy czy urzędy.

3.4 DOSTĘPNOŚĆ DO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Dostępność piesza do transportu zbiorowego wykonana została z podziałem na wszystkie przystanki autobusowe oraz kolejowe znajdujące się w gminie. W przypadku przystanków autobusowych wyznaczone zostały izochrony dojścia do 300, 600 oraz 900 m. Natomiast dla przystanków kolejowych zdefiniowane zostały strefy dojścia do 500, 1 000 m oraz 1 500 m.



Rysunek 3.11 Dostępność przestrzenna do przystanków autobusowych

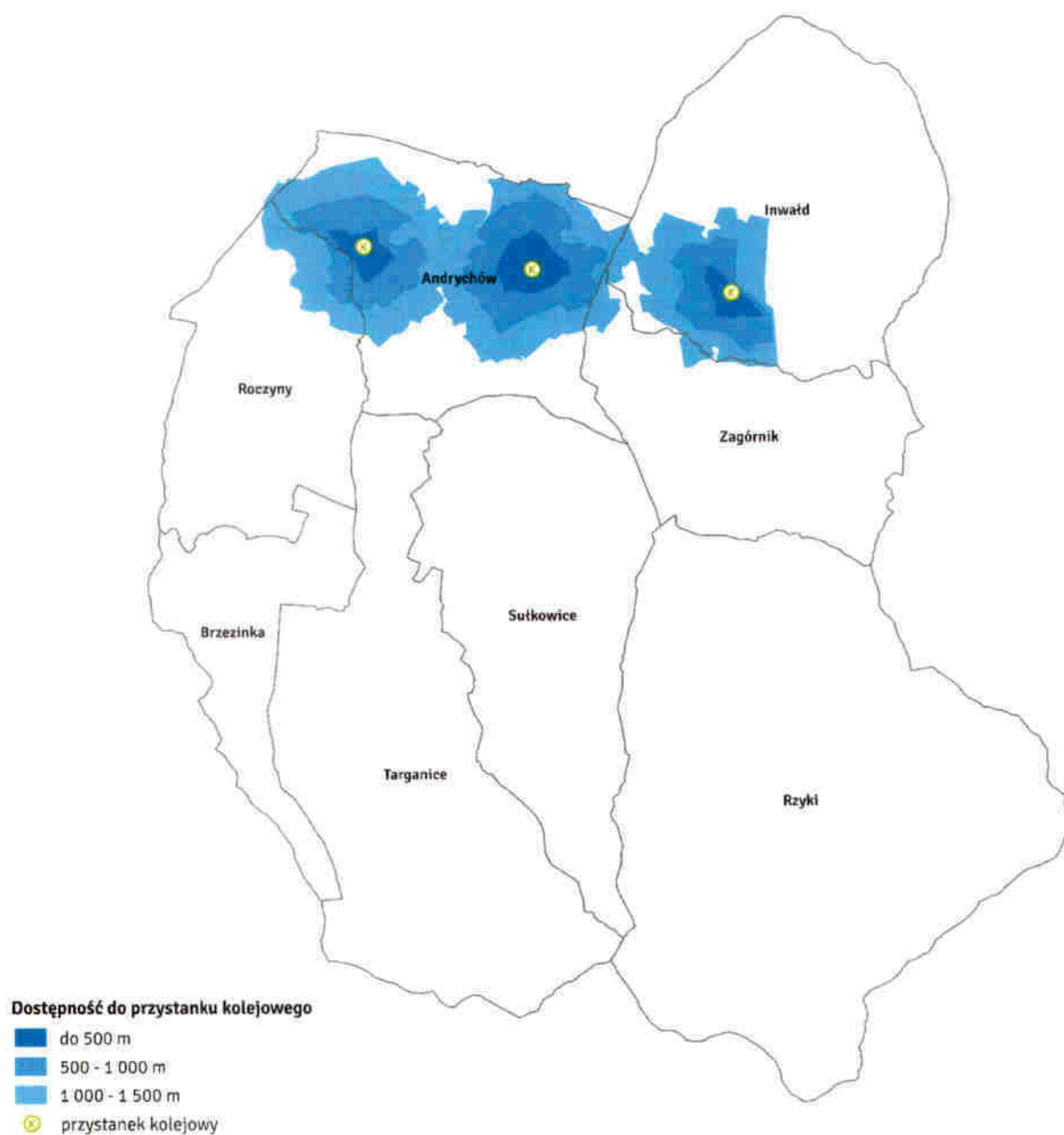
Liczba mieszkańców do każdego z budynków została przyporządkowana na podstawie siatki kilometrowej Narodowego Spisu Powszechnego 2021 oraz aktualnej bazy budynków mieszkalnych z BDOT10k. Liczba ludności w poszczególnych miejscowościach zaczerpnięta została z Banku Danych Lokalnych z 2021 roku.



Tabela 3.13 Dostępność przestrzenna do przystanków autobusowych

Miejscowość	Odległość [m]						Ludność
	300		600		900		
	liczba	procent	liczba	procent	liczba	procent	
Andrychów	15 069	78%	18 134	94%	18 697	97%	19 203
Inwałd	1 714	52%	2 619	80%	3 047	93%	3 292
Zagórnik	870	38%	1 435	63%	1 884	83%	2 279
Sutkowice	2 525	45%	4 306	77%	5 017	90%	5 598
Rzyki	1 279	41%	2 573	82%	3 014	96%	3 124
Targanice	978	25%	2 274	58%	3 428	88%	3 907
Brzezinka	319	44%	531	73%	641	89%	724
Roczyny	1 054	23%	2 673	60%	3 925	87%	4 489

Najlepszą dostępnością charakteryzują się miejscowości Andrychów, Inwałd, Rzyki w których ponad 90% mieszkańców znajduje się obszarze dojazdu do 900 m. Najniższą dostępność do infrastruktury punktowej publicznego transportu zbiorowego ma miejscowość Zagórnik, gdzie 83% mieszkańców znajduje się w akceptowalnej strefie dojazdu.



Rysunek 3.12 Dostępność przestrzenna do przystanków kolejowych

Tabela 3.14 Dostępność przestrzenna do przystanków kolejowych

Miejscowość	Odległość [m]						Ludność
	500		1000		1500		
	liczba	procent	liczba	procent	liczba	procent	
Andrychów	3 965	21%	10 766	56%	16 794	87%	19 203
Inwałd	145	4%	616	19%	1 178	36%	3 292
Zagórnik	-	0%	-	0%	63	3%	2 279
Sutkowice	-	0%	-	0%	-	0%	5 598
Rzyki	-	0%	-	0%	-	0%	3 124
Targanice	-	0%	-	0%	-	0%	3 907



Miejscowość	Odległość [m]						Ludność
	500		1000		1500		
	liczba	procent	liczba	procent	liczba	procent	
Brzezinka	-	0%	-	0%	-	0%	724
Roczyny	-	0%	78	2%	608	14%	4 489

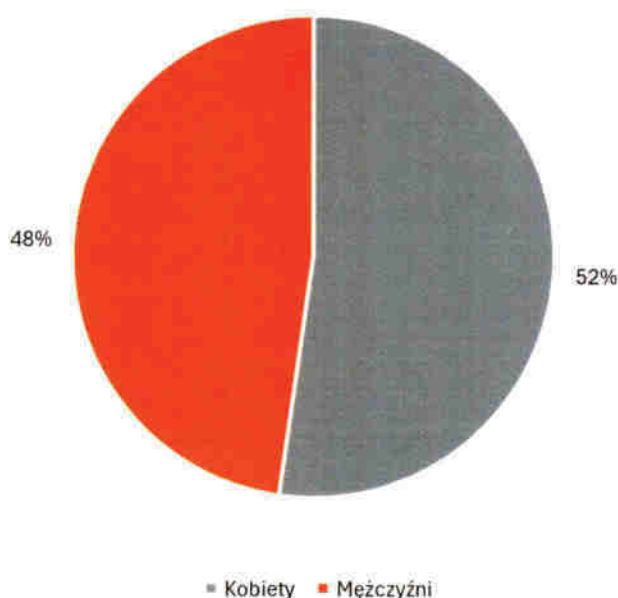
W obszarze dojazdu 1500 m dla przystanków kolejowych, znajduje się 18 643 osób, co stanowi 44% mieszkańców całej gminy. Najlepsza dostępność występuje w mieście Andrychów, gdzie 87% osób objętych jest strefą dojazdu do 1500 m.

3.5 OBECNA SYTUACJA TRANSPORTOWA

W maju i czerwcu 2024 roku przeprowadzono badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców gminy Andrychów. Głównym celem przedsięwzięcia było określenie preferencji transportowych mieszkańców oraz codziennych użytkowników tego obszaru. Badania miały również na celu zebranie informacji na temat podziału zadań przewozowych, określając, jakimi środkami transportu podróżują ankietowani.

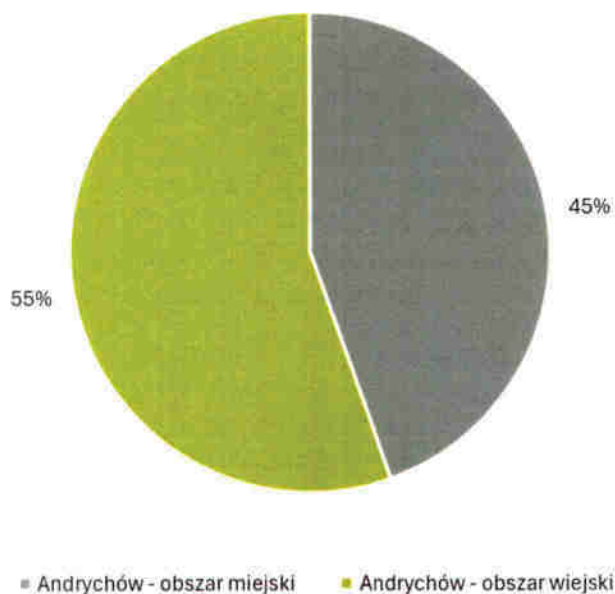
Łącznie zrealizowano 507 ankiet, na podstawie których przeprowadzono wnikliwą analizę preferencji mieszkańców. Dodatkowo ankietę z uwagi na swoją charakterystykę pozwalała na pomijanie niektórych pytań oraz zaznaczanie więcej niż jednej odpowiedzi - stąd w niektórych tabelach $n=507$ albo $n=268$, gdzie "n" to liczba udzielonych odpowiedzi.

3.5.1 CHARAKTERYSTYKA RESPONDENTÓW



Rysunek 3.13 Struktura płci respondentów (n=507)

Badaniu zostało poddanych 265 kobiet oraz 242 mężczyzn.

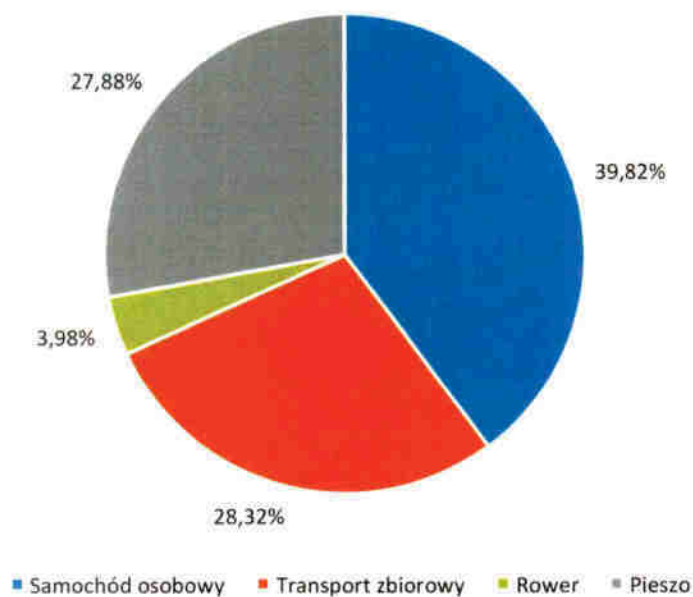


Rysunek 3.14 Miejsce zamieszkania respondentów (n=507)

Spośród badanych respondentów 45% (czyli 226 osób) zamieszkuje miasto Andrychów, a pozostałe 55% (281 osób) mieszka na obszarach wiejskich gminy.

3.5.2 ZACHOWANIA KOMUNIKACYJNE RESPONDENTÓW

Podział zadań przewozowych, rozumiany jako procentowe wykorzystanie poszczególnych środków transportu w codziennych podróżach do miejsc pracy, nauki oraz w innych motywacjach, przedstawiono dla miasta Andrychowa, uwzględniając rozróżnienie na podróże piesze i niepiesze. Na podział zadań przewozowych mają wpływ takie czynniki jak: charakter obsługi transportem zbiorowym, zwartość zabudowy, występowanie podróży pieszych w obszarze miejskim, a także intensywność zabudowy i zagospodarowania (w tym usług, celów podróży).



Rysunek 3.15 Podział modalny w podróżach na terenie miasta Andrychowa (n=226)



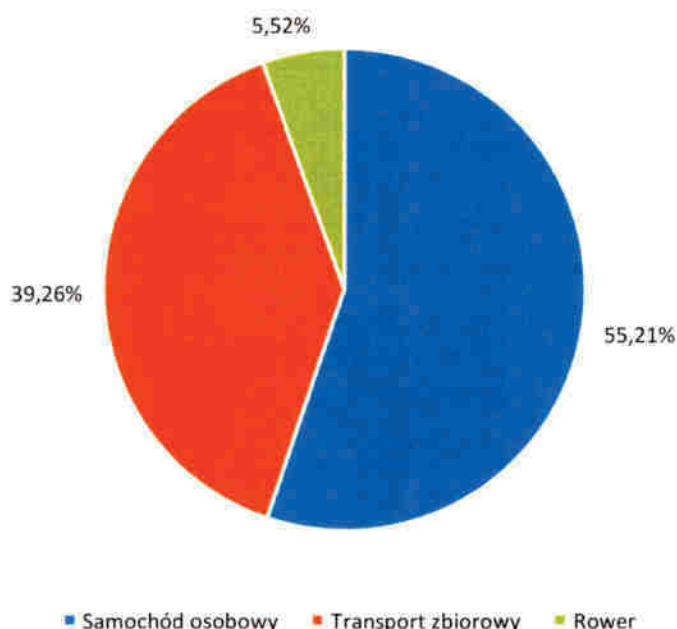
W Andrzejowie najwięcej osób korzysta z własnego samochodu w codziennych podróżach, jednak bardzo istotny jest wysoki udział podróży transportem zbiorowym oraz podróży pieszych, kolejno 28,32% i 27,88%. Najmniejszy jest udział roweru (3,98%), co jest naturalne z uwagi nie tylko na zagospodarowanie, ukształtowanie terenu, ale także na istniejącą infrastrukturę.

Tabela 3.15 obrazuje szczegółowo, jakimi środkami transportu podróżują mieszkańcy miasta Andrzejowa na co dzień w dojazdach do miejsc nauki, pracy oraz w innych motywacjach.

Tabela 3.15 Środek transportu wybierany przez respondenta w ramach codziennych podróży

Jakim środkiem transportu Pan/Pani podróżuje? (n=226)		
samochód	90	39,82%
pieszo	63	27,88%
autobus Komunikacji Beskidzkiej	21	9,29%
miastopociąg regionalny - REG	17	7,52%
autobus miejski - PKS Południe	14	6,19%
rower	9	3,98%
autobus międzygminny	8	3,54%
bus/autobus prywatny - BUS	2	0,88%
pociąg dalekobieżny - IC	1	0,44%
autobus miejski inny	1	0,44%

Rysunek 3.16 oraz Tabela 3.16 przedstawia podział zadań przewozowych dla miasta Andrzejowa bez uwzględnienia podróży pieszych.



Rysunek 3.16 Podział modalny w podróżach niepieszych na terenie miasta Andrzejowa

Tabela 3.16 Środek transportu wybierany przez respondenta w ramach codziennych podróży niepieszych

Jakim środkiem transportu Pan/Pani podróżuje? (n=163)		
samochód	90	55,21%
autobus Komunikacji Beskidzkiej	21	12,88%
pociąg regionalny - REG	17	10,43%
autobus miejski – PKS Południe	14	8,59%
rower	9	5,52%
autobus międzygminny	8	4,91%
bus/autobus prywatny - BUS	2	1,23%
autobus miejski inny	1	0,61%
pociąg dalekobieżny – IC	1	0,61%

Respondentów zapytano o to ile razy przesiadają się w ciągu swojej podróży.

Tabela 3.17 Liczba przesiadek respondentów

Ile razy Pan/Pani przesiada się podczas podróży? (n=268)		
0	173	64,55%
1	85	31,72%
2	10	3,73%

Zdecydowana większość respondentów (64,55%) nie przesiada się w trakcie swojej podróży, 31,72% przesiada się raz, a 3,73% dwa razy.

Mieszkańców gminy Andrychów zapytano dlaczego nie korzystają z komunikacji miejskiej.

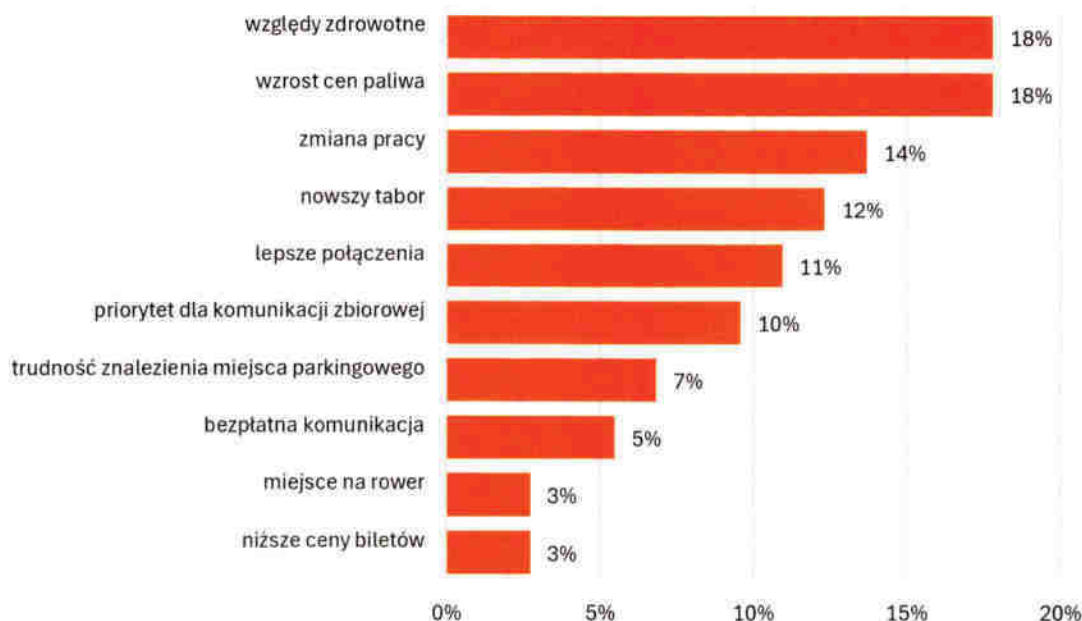




Rysunek 3.17 Powody niekorzystania z komunikacji miejskiej (n=179)

Najczęstszymi powodami niekorzystania z komunikacji miejskiej jest: słaby komfort podróży (34,08%) oraz większa elastyczność podróżowania samochodem (27,37%). Kolejne istotne powody to bliskość celu podróży (10,06%) oraz specyfika pracy, która wymaga wykorzystania samochodu (10,06%). Kongestia (zastój komunikacyjny) jest przeszkodą dla 8,38% respondentów, a niezależność od warunków atmosferycznych dla 4,47%. Rzadziej wskazywane powody to względy bezpieczeństwa (1,68%), problemy zdrowotne (1,68%), wysokie koszty biletu (1,12%) oraz brak bezpośrednich połączeń (1,12%).

Zadano respondentom pytanie, co mogłoby ich skłonić do skorzystania z usług komunikacji miejskiej.



Rysunek 3.18 Powody wyboru komunikacji miejskiej (n=73)

Wzrost cen paliwa (18%) oraz względy zdrowotne (18%) będą najważniejszymi motywatorami do skorzystania z komunikacji miejskiej. 14% respondentów uznaje, że zmiana miejsca pracy, które jest lepiej obsługiwane przez transport publiczny, wpłynie na ich komunikacyjne wybory. Czynniki takie jak: priorytet dla komunikacji zbiorowej (10%), trudność znalezienia miejsca parkingowego (7%), bezpłatna komunikacja (5%) będą mieć mniejszy, ale wciąż zauważalny wpływ na decyzję respondentów.

Tabela 3.18 Najważniejsze aspekty funkcjonowania komunikacji miejskiej w gminie

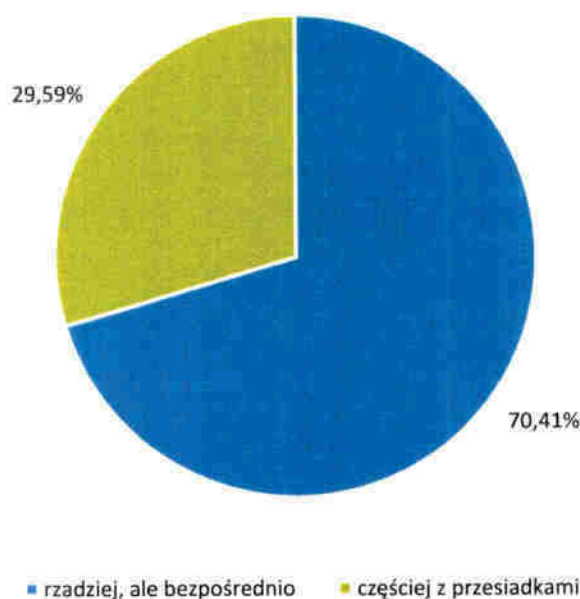
Co jest dla Pana/Pani najważniejsze w komunikacji miejskiej? (n=507)		
częstotliwość kursowania	127	25,05%
punktualność kursowania	95	18,74%
wygoda przejazdu	77	15,19%
bezpośredniość połączeń	74	14,60%
inne	44	8,68%
koszt przejazdu	41	8,09%
odległość do przystanku	29	5,72%
dogodność przesiadania się	20	3,94%

Do najważniejszych aspektów funkcjonowania komunikacji miejskiej respondenci zaliczyli: częstotliwość kursowania (25,05%), punktualność kursowania (18,74%) oraz komfort przejazdu (15,19%). Najrzadziej wymieniono odległość do przystanku (5,72%) oraz dogodność przesiadania się (3,94%).

Tabela 3.19 Częstotliwość korzystania z komunikacji miejskiej

Jak często korzysta Pan/Pani z komunikacji miejskiej? (n=507)		
kilka razy w tygodniu	175	34,52%
kilka razy w miesiącu	108	21,30%
rzadziej	101	19,92%
kilka razy w roku	98	19,33%
codziennie	25	4,93%

Najczęściej korzystający z komunikacji miejskiej to osoby, które podróżują kilka razy w tygodniu, stanowią one 34,52% badanych respondentów. Osoby korzystające kilka razy w miesiącu reprezentują 21,40% badanych. Rzadsze korzystanie z komunikacji miejskiej, czyli mniej niż kilka razy w miesiącu, deklaruje 19,92% respondentów.



Rysunek 3.19 Czy woli Pan/Pani więcej połączeń, ale z przesiadkami, czy mniej ale bezpośrednich?
(n=507)

Zdecydowana większość respondentów (70,41%) wyraziła preferencję dla rzadszych, ale bezpośrednich kursów komunikacji miejskiej.

Obecnie istnieją braki w połączeniach komunikacyjnych między niektórymi miejscowościami, co wpływa na codzienne życie mieszkańców gminy Andrychów. Analiza danych dotyczących zapotrzebowania na połączenia pokazuje, że szczególnie odczuwane są braki w połączeniach międzygminnych oraz międzypowiatowych w następujących relacjach:

- Andrychów - Kraków
- Andrychów - Katowice
- Sułkowice - Wadowice
- Andrychów - Targanice

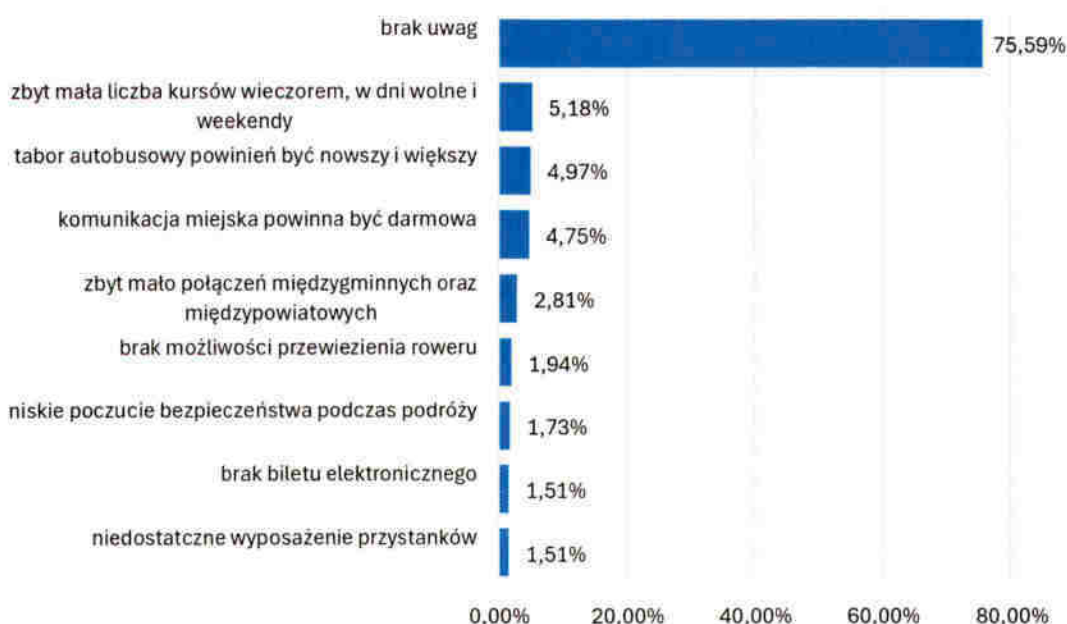


- Rzyki - Wadowice
- Inwałd - Bielsko-Biała
- Roczyny - Kraków
- Zagórnik - Wadowice

Tabela 3.20 Akceptowalny czas oczekiwania na przesiadkę

Jaki jest akceptowalny Pani/Pana czas oczekiwania na przesiadkę (w minutach) pomiędzy liniami komunikacji miejskiej lub pomiędzy liniami komunikacji miejskiej i pociągami? (n=507)		
5-10 min	173	34,12%
nie akceptuję przesiadek	155	30,57%
powyżej 10 min	83	16,37%
do 5 min	74	14,60%
inne	22	4,34%

Największa grupa respondentów (34,12%) akceptuje czas oczekiwania na przesiadkę pomiędzy 5 a 10 minut. 30,57% badanych nie akceptuje przesiadek, natomiast 16,37% respondentów uważa, że akceptowalny czas oczekiwania na przesiadkę powinien być powyżej 10 minut. Czas oczekiwania na przesiadkę do 5 minut akceptuje 14,60% respondentów.

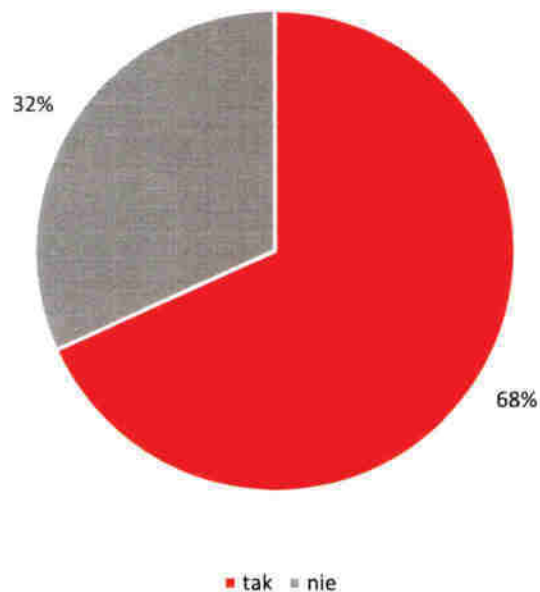


Rysunek 3.20 Uwagi dotyczące funkcjonowania transportu publicznego (n=463)

Większość respondentów (ponad 75%) nie ma uwag dotyczących funkcjonowania transportu publicznego, co może wskazywać na ogólną satysfakcję z obecnego stanu usług. 5,18% badanych zwróciło uwagę na zbyt małą liczbę kursów linii transportu publicznego wieczorem, w dni wolne i weekendy. Prawie 5% badanych wskazało na potrzebę modernizacji taboru autobusowego. Znaczna część respondentów (4,75%) uważa, że darmowa komunikacja publiczna zachęciłaby ich do korzystania z niej. Nieliczni zwrócili uwagę na: niskie poczucie bezpieczeństwa podczas podróży (1,73%), brak biletu elektronicznego (1,51%) oraz niedostateczne wyposażenie przystanków (1,51%).

Analiza danych dotyczących potrzeb mieszkańców gminy Andrychów wskazuje na brak potrzeby rozbudowy infrastruktury dla rowerów. Tylko 44 respondentów wskazało obszary w gminie wymagające skomunikowania:

- Miasto Andrychów (25%)
- Andrychów - Inwałd
- Sułkowice - Andrychów
- Sułkowice - Rzyki
- Andrychów - Nowa Wieś
- Andrychów - Inwałd
- Rzyki - Andrychów
- Zagórnik - Andrychów
- Andrychów - rozczyny



Rysunek 3.21 Czy widzi Pan/Pani konieczność może rozbudowy centrum przesiadkowego w rejonie dworców?

Na podstawie danych można wywnioskować, że zdecydowana większość respondentów (68%) uważa, że istnieje konieczność rozbudowy centrum przesiadkowego w rejonie dworców, podczas gdy 32% respondentów nie widzi takiej potrzeby.



4 ANALIZA POTOKÓW PASAŻERSKICH

Analiza potoków pasażerskich w ramach regularnych przewozów na terenie gminy Andrychów została podzielona na przewozy autobusowe i kolejowe. Dla obu typów przewozów zestawiono dane na podstawie informacji uzyskanych od operatorów transportu publicznego, a więc gminy Andrychów, powiatu wadowickiego, Kolei Małopolskich Sp. z o.o., a także z Urzędu Transportu Kolejowego. Dane z reguły są szacunkowe i obejmują informacje przeliczone na podstawie liczby sprzedanych biletów, jednak dla analiz statystycznych oraz określenia potencjału transportu publicznego, dają one obraz wykorzystania systemu transportowego w gminie Andrychów.

4.1 AUTOBUSOWY PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY

4.1.1 KOMUNIKACJA GMINY ANDRYCHÓW

W zakresie komunikacji gminnej Andrychowa, poniżej w tabeli przedstawiono dane o potokach pasażerskich osób korzystających z linii, które zostały uzyskane od Organizatora – gminy Andrychów. Pokazują one dane na podstawie liczby sprzedanych biletów, przy czym dane dla linii 10 z uwagi na brak szczegółowych informacji przedstawiono dla miesięcy od września do grudnia 2023 r., a dane roczne zaprosymowano.

Tabela 4.1 Potoki pasażerskie na liniach gminnych w Andrychowie w 2023 roku

Nr linii gminnej	Potok pasażerski (dane ze sprzedaży biletów)	Potok pasażerski w roku 2023	Liczba pasażerów na 1 kurs
Linie 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9	992 905	992 905	11
Linia 10	69 407*	138 814	12

*(dane dla okresu IX – XII)

W celu określenia dobowego potoku pasażerskiego, na podstawie liczby sprzedanych biletów w okresie wrzesień – grudzień 2023 r., dla linii 10 obliczono liczbę kursów tygodniowo, która jest realizowana na założonej trasie. W dniu roboczym jest to 35 kursów w jednym kierunku, w sobotę 17, a w niedzielę 4. Daje to 392 kursy tygodniowo, a w okresie wrzesień – grudzień, łącznie 6272 kursy. Na tej podstawie przeliczono średnią liczbę pasażerów na 1 kurs – 12 osób. Wykonując analogiczne obliczenia dla linii 1 – 9, uzyskano informację że średnio na 1 kurs przypada 11 osób. W tej analizie przyjęto proste założenia, że liczba kursów średniorocznie jest taka sama, a więc nie uwzględniono np. okresu wakacyjnego kiedy oferta transportu zbiorowego jest mniejsza. Na tej podstawie obliczono dobowy potok pasażerski na liniach komunikacji gminnej, co przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 4.2 Dobowe potoki pasażerskie na liniach gminnych w oparciu o dane ze sprzedanych biletów

Nr linii	Dobowy potok pasażerski
1	330
2	286
3	352
4	550
5	352
6	330
7	660
8	374
9	176
10	840

4.1.2 KOMUNIKACJA POWIATU WADOWICKIEGO

Dla linii 3 relacji Andrychów – Wieprz – Wadowice, obliczono średnią liczbę pasażerów na kurs, przy założeniu, że dziennie realizowane są 4 kursy w jednym kierunku, a przewozy realizowane są tylko w dzień roboczy. Daje to średnią liczbę w zależności od miesiąca. Dane w zakresie liczby sprzedanych biletów jednorazowych oraz miesięcznych, a także wynikające z danych przeliczenia na średnią liczbę pasażerów na 1 kurs (z uwzględnieniem biletów miesięcznych oraz bez), przedstawiono poniżej.

Tabela 4.3 Dane o liczbie sprzedanych biletów oraz szacunkowej średniej liczbie pasażerów na kurs dla linii 3

Rok	Miesiąc	Liczba sprzedanych biletów jednorazowych	Liczba sprzedanych biletów miesięcznych	Średnia pasażerów na kurs (na podstawie biletów jednorazowych)	Średnia pasażerów na kurs (uwzględniając pasażerów z biletami miesięcznymi)
2023	-	-	-	-	-
	Luty	608	4	4	5
	Marzec	601	4	3	4
	Kwiecień	609	3	3	4
	Maj	692	3	4	5
	Czerwiec	636	0	4	4
	Lipiec	553	0	3	3
	Sierpień	597	0	3	3
	Wrzesień	839	12	5	8
	Październik	932	10	5	8
	Listopad	751	10	4	7
	Grudzień	700	6	5	7
2024	Styczeń	858	10	4	7
	Luty	665	14	4	8
	Marzec	890	7	5	7
	Kwiecień	811	14	4	8
	Maj	609	11	3	6

Dane w zakresie średniej liczby pasażerów na 1 kurs zostały opracowane uwzględniając liczbę sprzedanych biletów jednorazowych, co było podzielone przez liczbę dni roboczych w poszczególnych miesiącach (a więc w dniach, kiedy realizowane są przewozy na linii nr 3) oraz przez liczbę kursów w każdym kierunku (po 4 kursy dziennie na 1 kierunek). To dało średnią liczbę pasażerów na 1 kurs autobusu, która wahała się pomiędzy 3, a 5 osób. Następnie uwzględniono także bilety miesięczne, przy założeniu, że każda osoba posiadająca bilet miesięczny wykonuje co najmniej 2 podróże dziennie, korzystając z linii nr 3 (podróż do i z pracy lub miejsca nauki). Dodając te wartości, przedstawiono średnią liczbę pasażerów na kurs, która waha się pomiędzy 3, a 8 osób, w zależności od miesiąca.

4.1.3 KOMUNIKACJA BESKIDZKA

Komunikacja Beskidzka Spółka Akcyjna obsługuje linie autobusowe nr 110, 140 i 142, które kursują na obszarze Gminy Andrychów. W ramach pozyskanych informacji otrzymano m.in. dane dotyczące liczby pasażerów korzystających z poszczególnych linii (Tabela 4.4) oraz wymianie pasażerskiej na przystankach autobusowych.



Tabela 4.4 Dane o liczbie pasażerów korzystających z poszczególnych linii

Numer linii	Relacja	Dzień			
		roboczy	sobota	niedziela	miesięcznie
110	Bielsko-Biała – Andrychów	1745	441	132	40210
140	Kęty – Bułowice – Andrychów	758	187	61	17736
142	Kęty – Czaniec – Andrychów	917	271	130	22477
Ogółem		3420	899	323	80423

Poniżej zestawiono dane o wymianie pasażerskiej na poszczególnych przystankach w Gminie Andrychów.

Tabela 4.5 Dane o liczbie pasażerów korzystających z linii 110

Numer linii	Przystanki	Wymiana pasażerska	
		wsiadło	wysiadło
110	Andrychów Granica	69	41
	Andrychów Górnica	134	10
	Andrychów Osiedle WSW	849	53
	Andrychów ul. Krakowska	37	31
	Andrychów 1 Maja	89	0
	Andrychów Daszyńskiego	77	2
	Andrychów ul. Włókniarzy Eldom	322	17
	Andrychów ul. Włókniarzy	335	61
	Andrychów ul. Włókniarzy Rondo	3	47
	Andrychów ul. Lenartowicza Sklep	253	0
	ANDRYCHÓW, D.A.	126	23
Razem		2618	4310

Tabela 4.6 Dane o liczbie pasażerów korzystających z linii 140

Numer linii	Przystanki	Wymiana pasażerska	
		wsiadło	wysiadło
140	Andrychów Górnica 1	82	1
	Andrychów Górnica 2	20	1
	Andrychów Górnica 3	0	1
	Andrychów Granica	303	66
	Andrychów Górnica	263	48
	Andrychów Osiedle Wsw	1747	155
	Andrychów ul. Krakowska	182	238
	Andrychów 1 Maja	333	5
	Andrychów Daszyńskiego	273	4
	Andrychów ul. Włókniarzy Eldom	403	248

Numer linii	Przystanki	Wymiana pasażerska	
		wsiadło	wysiadło
	Andrychów Ul. Włókniarzy	641	431
	Andrychów Ul. Włókniarzy Rondo	0	392
	Andrychów Rondo	488	0
	Andrychów Ul. Lenartowicza Sklep	171	228
	ANDRYCHÓW, D.A.	371	4757
Razem		5277	6575

Tabela 4.7 Dane o liczbie pasażerów korzystających z linii 142

Numer linii	Przystanki	Wymiana pasażerska	
		wsiadło	wysiadło
142	Roczyny Kowal	278	135
	Roczyny Remiza	396	105
	Roczyny Kościół	476	127
	Roczyny Pks	247	107
	Roczyny N/Ż	272	93
	Andrychów Ul. Wolfa	368	74
	Andrychów Osiedle Wsw	2365	120
	Andrychów Ul. Krakowska	92	271
	Andrychów 1 Maja	327	1
	Andrychów Daszyńskiego	253	2
	Andrychów Ul. Włókniarzy Eldom	550	244
	Andrychów Ul. Włókniarzy	636	423
	Andrychów Ul. Włókniarzy Rondo	0	326
	Andrychów Rondo	522	0
	Andrychów Ul. Lenartowicza Sklep	195	206
	Andrychów D.A	609	6555
Razem		7586	8789

4.1.4 MAŁOPOLSKIE LINIE DOWOZOWE

W zakresie Małopolskich Linii Dłwzowoych, spółka Koleje Małopolskie Sp. z o.o. udostępniła dane w celu aktualizacji Planu Mobilności w zakresie liczby sprzedanych biletów na liniach A25 i A40. Dla linii A40 dane pozyskano tylko dla miesięcy kwiecień i maj 2024 r. Dane zestawiono w tabeli poniżej.

Tabela 4.8 Dane o liczbie sprzedanych biletów na liniach A25 i A40 w 2024 roku

Numer linii	Relacja	Miesiąc				
		I	II	III	IV	V
A25	Smolice – Andrychów	843	833	947	1 107	1 044
A40	Kraków - Kęty	-	-	-	2 448	3 237



Dane dotyczące średniej liczby pasażerów, przypadającej na 1 kurs obliczono na takiej samej zasadzie jak dla linii gminnych oraz powiatowych. Zsumowano liczbę kursów przypadającą na kolejne miesiące i podzielono liczbę sprzedanych biletów przez liczbę kursów w miesiącu. Są to dane obrazujące liczbę pasażerów, lecz tylko w oparciu o sprzedane bilety.

Tabela 4.9 Średnia liczba pasażerów przypadająca na 1 kurs obliczona na podstawie liczby sprzedanych biletów

Numer linii	Relacja	Miesiąc				
		I	II	III	IV	V
A25	Smolice – Andrychów	3	3	3	4	4
A40	Kraków - Kęty	-	-	-	8	11

4.2 KOLEJOWY TRANSPORT ZBIOROWY

W zakresie kolejowego transportu zbiorowego, dane jakie pozyskano dotyczą dobowej wymiany pasażerskiej na stacjach kolejowych w Polsce w 2022 roku, które udostępnia cyklicznie Urząd Transportu Kolejowego. Według danych na stacjach i przystankach w gminie Andrychów, wykorzystanie przystanków to:

- Andrychów Górnica 50 – 99 osób/dobę,
- Andrychów 200 – 299 osób/dobę,
- Inwałd 20 - 49 osób/dobę.

5 WNIOSKI

W zakresie działań mobilnościowych w gminie Andrychów, priorytet powinno się położyć na poprawę transportu zbiorowego, który z uwagi na swój charakter, ma szansę być alternatywą dla podróży samochodem osobowym. Obecna oferta transportu zbiorowego jest dobra, lecz musi być ciągle udoskonalana, aby być atrakcyjna. W przypadku transportu indywidualnego, w perspektywie najbliższych kilku lat można spodziewać się wzrostu podróży, z uwagi na oddanie do użytku nowej inwestycji – Beskidzkiej Drogi Integracyjnej. Relatywnie duży udział transportu zbiorowego w podróżach powinno się promować i kontynuować rozwój komunikacji, zwłaszcza gminnej, oraz tej łączącej Andrychów z Kętami, Wadowicami i Wieprzem. Transport rowerowy, a także sieć piesza powinna być uzupełnieniem systemu dla podróży krótkich, wewnątrz Andrychowa w miejscowości w gminie Andrychów na odległości tzw. „ostatniej mili”, a więc w podróżach do węzłów przesiadkowych i przystanków autobusowych oraz kolejowych.

Zmiany w funkcjonowaniu transportu zbiorowego, a więc poprawa oferty w zakresie jego funkcjonowania jest następstwem zmian w ostatnich latach, gdzie z uwagi na uruchomienie nowych połączeń oraz poprawę jakości i standardu transportu zbiorowego, jest on coraz bardziej popularny wśród osób korzystających na terenie gminy Andrychów. W ostatnich latach poprawie uległa także sytuacja w zakresie połączeń z gminami sąsiednimi, co potwierdza liczba kursów, połączenia do Wadowic to 35 kursów dziennie w jednym kierunku, połączenia do Kęt to 45 kursów Komunikacji Beskidzkiej, z czego część realizowana jest dalej do Bielska-Białej. Jednocześnie na linii Kęty – Andrychów – Wadowice kursują autobusy Małopolskich Linii Dostawczych, uzupełniając ofertę. Dodatkowo, w ramach prowadzonych analiz na potrzeby dokumentu, zdiagnozowano czynniki wpływające na konieczność propozycji poprawy funkcjonowania transportu zbiorowego w Andrychowie, jak:

- Wyniki badań ankietowych, w tym:
 - o częstotliwość kursowania najbardziej istotna dla ankietowanych (25,05%),
 - o punktualność kursowania, wygoda przejazdu i bezpośredniość połączeń, jako czynniki bardzo istotne dla mieszkańców, kolejno 18,74%, 15,19% i 14,60%,
 - o ludzie nie korzystają z komunikacji miejskiej ze względu na niski komfort podróży (34,08%),
 - o większa elastyczność samochodu (27,37%), jako czynnik z którym transport zbiorowy ma ciężko konkurować,
 - o wysoki odsetek podróży transportem zbiorowym (28,32%) w Andrychowie, a przy podróżach nie pieszych, aż 39,26%,
 - o wysoki odsetek ankietowanych nie ma uwag do funkcjonowania transportu publicznego (75%),
- Dobra dostępność do transportu zbiorowego, kolejno:
 - o 78%, 94% i 97% mieszkańców Andrychowa w strefach dojazdu 300, 600 i 900 metrów do transportu zbiorowego autobusowego,
 - o 21%, 56% i 87% mieszkańców Andrychowa w strefach dojazdu 500, 1000 i 1500 metrów do kolei,
 - o Dość dobra dostępność do transportu autobusowego, w strefie dojazdu 900 metrów (około 12 minut) między 83% - 96% dla miejscowości obszaru gminy,
- Relatywnie dobra częstotliwość komunikacji gminnej, uzupełnionej pozostałymi przewozami, np. linia 4 do Targanic to 25 kursów w każdym kierunku, linia do Rzyk to 30 kursów w każdym kierunku, a linia do Wadowic to 35 kursów w każdym kierunku, a linie do Kęt to 45 kursów Komunikacji Beskidzkiej + 6 kursów MLD,
- Występują połączenia powiatowe ale komunikacja gminna zapewnia dobrą obsługę, a powiatowe przewozy to tylko linia nr 3 z liczbą 4 kursów dziennie tylko w dni robocze,
- Komunikacja gminna jest szkieletem obsługi transportem publicznym, przewozy powiatowe to w ujęciu Andrychowa jedna linia, a Komunikacja Beskidzka zapewnia połączenie do Kęt i Bielska, dlatego najważniejsze połączenie Andrychowa z Wadowicami oraz komunikacja wewnętrzna to przewozy gminne,
- Napętnienie transportu publicznego to 11 lub 12 pasażerów na kurs co jest wartością dającą nadzieję na przyszłe zwiększenie potoków, jednak oferta musi ulec poprawie co potwierdzają badania ankietowe.

Jednocześnie, w Andrychowie zdiagnozowano szereg czynników negatywnie wpływających na odbiór transportu zbiorowego przez mieszkańców, w tym:



- Niewystarczające przewozy w weekendy, w soboty oferta komunikacji gminnej zmniejsza się blisko o połowę, natomiast w niedzielę jest to 20% oferty z dnia roboczego,
- Niewystarczająca częstotliwość kursowania autobusów gminnych, co było potwierdzone wynikiem badań ankietowych,
- Dobra oferta transportu w osi Kęty – Andrychów – Wadowice, przy niewystarczającej ofercie w kierunku Wieprza czy Zatora,
- Wysokie wykorzystanie taboru autobusowego w komunikacji gminnej, co uniemożliwia elastyczne zarządzanie taborom autobusowym przez organizatora przewozów,

5.1 MOŻLIWOŚCI ZMIAN

Z uwagi na dobrą ofertę oraz wynik transportu zbiorowego wśród mieszkańców, należy dążyć do rozwoju tej formy transportu na terenie gminy. Do możliwości zwiększenia usług przewozowych należą przede wszystkim: zwiększenie liczby kursów (czyli zwiększenie częstotliwości kursowania) oraz utworzenie nowych tras autobusowych. Rozwiązaniem alternatywnym jest uruchomienie komunikacji „na żądanie”, funkcjonującej w obszarach tzw. „ubóstwa transportowego”, która jest dostępna dla osób, które zgłaszają potrzebę usługi przewozowej do dyspozytora, który później organizuje i zapewnia przewóz. Takie rozwiązanie funkcjonuje m.in. w Krakowie w ramach usługi Tele-Bus i było proponowane w obszarze gminy Nowy Targ w ramach zmian w funkcjonowaniu transportu zbiorowego.

W przypadku przewozów kolejowych jedynym sposobem zwiększenia możliwości przewozowych jest zwiększenie liczby kursów (czyli zwiększenie częstotliwości kursowania), co jest jednak zależne od organizatora przewozów – województwa małopolskiego, a gmina w ramach niniejszego dokumentu może lobbować za zwiększeniem częstotliwości czy standardu usług przewozowych.

5.1.1 ZWIĘKSZENIE LICZBY KURSÓW, POPRAWA CZĘSTOTLIWOŚCI (MOŻLIWOŚĆ WDROŻENIA WARIANTU ZMIAN)

Zwiększenie liczby kursów, a więc poprawa częstotliwości kursowania może być realizowana w różnych wariantach i konfiguracjach. Zakładając dotożenie przynajmniej 4 autobusów do obecnej oferty transportu gminy Andrychów zyskać mogą 4 linie komunikacyjne, o największym obciążeniu pasażerami, przy jednocześnie realizowanej największej liczbie kursów, czyli linie 4, 7 i 10. Dwie pierwsze to dodatkowo po 1 autobusie, natomiast linia 10 wymaga dodania 2 autobusów, dzięki czemu częstotliwość w okresie funkcjonowania, a więc między 4:00 – 21:00 może zwiększyć się nawet do 4 kursów w godzinie. W przypadku linii 4 i 7, dodatkowe dwa autobusy mogą zapewnić zwiększenie z 1,39 oraz 1,67 kursów w godzinie (średnio), do 2,78 i 3,33 kursu w godzinie.

Dodatkowe autobusy skierowane do obsługi linii mogą zapewnić także wydłużenie godzin funkcjonowania transportu zbiorowego, zwłaszcza w osi do Wadowic, czy obsługi gminy Andrychów połączeniami wewnętrznymi.

Tabela 5.1 Propozycja zwiększenia częstotliwości kursowania linii 4, 7, 10

Organizator	Numer linii	Liczba kursów - dzień roboczy	Częstotliwość 4:00 - 21:00	Liczba kursów - dzień roboczy	Częstotliwość 4:00 - 21:00
Gmina Andrychów	1	30	0,83	30	bez zmian
	2	26	0,72	26	bez zmian
	3	32	0,89	32	bez zmian
	4	50	1,39	100	2,78
	5	32	0,89	32	bez zmian
	6	30	0,83	30	bez zmian
	7	60	1,67	120	3,33
	8	34	0,94	34	bez zmian
	9	16	0,44	16	bez zmian
	10	70	1,94	140	3,89
	1	16	0,44	16	bez zmian

Organizator	Numer linii	Liczba kursów - dzień roboczy	Częstotliwość 4:00 - 21:00	Liczba kursów - dzień roboczy	Częstotliwość 4:00 - 21:00
Powiat Wadowicki	2	28	0,78	28	bez zmian
	3	8	0,22	8	bez zmian
	4	20	0,56	20	bez zmian
	5	24	0,67	24	bez zmian
	6	26	0,72	26	bez zmian
	7	24	0,67	24	bez zmian
	8	16	0,44	16	bez zmian
	9	8	0,22	8	bez zmian

5.1.2 WSKAZANIE PROPOZYCJI NOWYCH TRAS AUTOBUSOWYCH (MOŻLIWOŚĆ WDROŻENIA WARIANTU ZMIAN)

W celu zwiększenia dostępności do usług publicznych, terenów rekreacyjnych oraz obiektów handlowo-usługowych zaproponowano nową linię autobusową na terenie Andrychowa. Proponowany przebieg trasy: Andrychów Dworzec Autobusowy – Krakowska – Garncarska – Daszyńskiego – Rynek – Legionów – 1 Maja – Krakowska – Biała Droga – Przemysłowa – Starowiejska – Metalowców – Włókniarzy – Andrychów Dworzec Autobusowy.

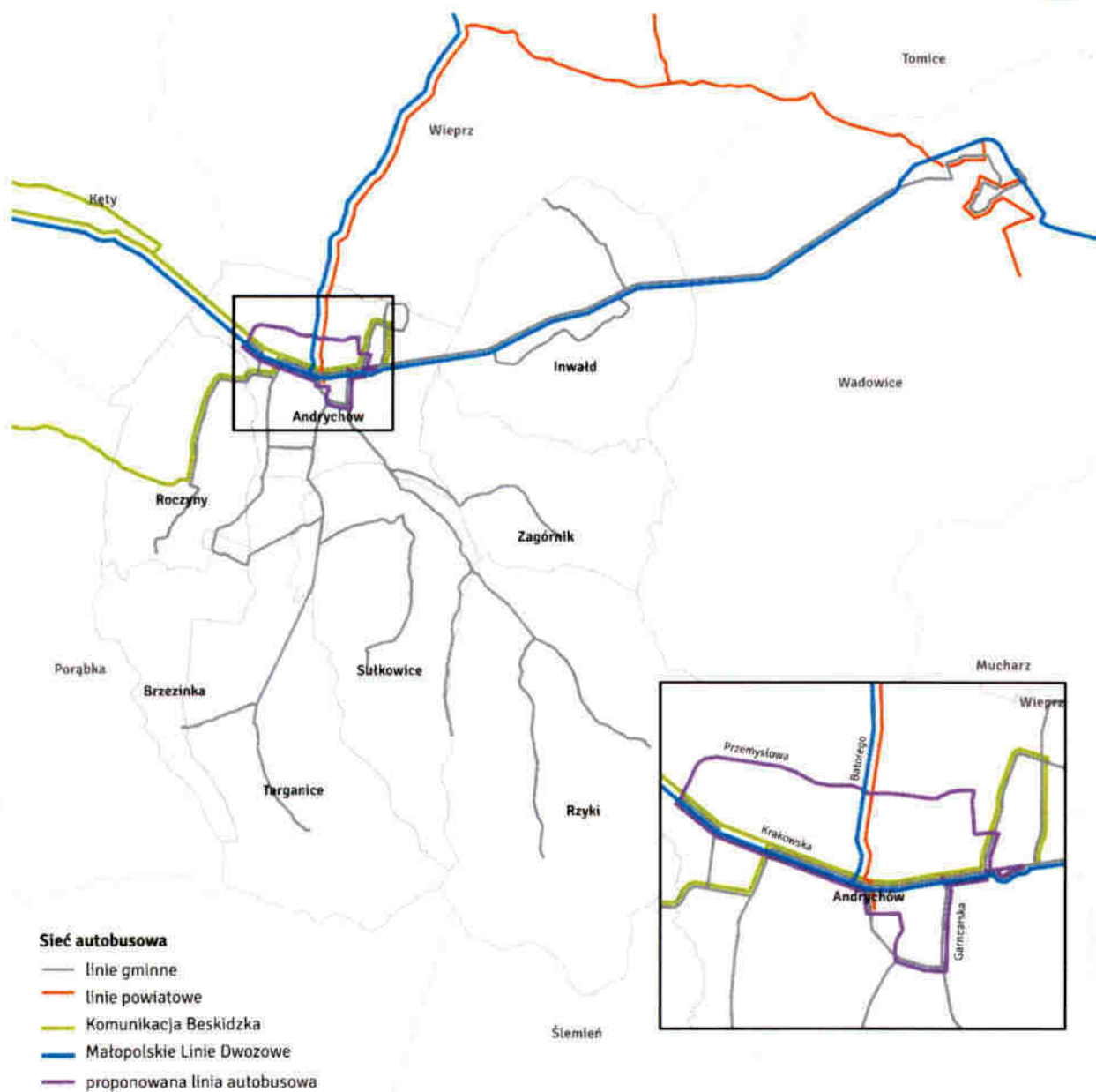
Proponowana linia autobusowa zapewnia dostęp do licznych punktów usługowych zlokalizowanych w centrum Andrychowa. Obejmują one m.in. usługi publiczne (Urząd Miejski w Andrychowie), obiekty kultu religijnego (Kościół św. Macieja Apostoła w Andrychowie), tereny rekreacji (Park Miejski w Andrychowie) jak również lokale gastronomiczne i inne punkty handlowo-usługowe.

Linia autobusowa zapewnia także połączenie z dużym generatorem ruchu w postaci centrum handlowego usytuowanego przy ul. Biała Droga. Ponadto, trasa penetruje obszar licznych zakładów pracy zlokalizowanych przy ul. Przemysłowej oraz łączy obszary mieszkalne w rejonie ul. Starowiejskiej i Metalowców z dostępem do multimodalnego węzła przesiadkowego (dworzec autobusowy i kolejowy). Trasa przebiega również w pobliżu Miejskiego Ośrodka Sportu i Turystyki (obiekt basenowy).

Nowa linia autobusowa wymaga także realizacji nowych przystanków autobusowych, przede wszystkim w następujących lokalizacjach: ul. Rynek (przy Urzędzie Miejskim), skrzyżowanie ul. Rynek i ul. Legionów, skrzyżowanie ul. Biała Droga i ul. Przemysłowej, skrzyżowanie ul. Przemysłowej i ul. Starowiejskiej.

Wskazana linia autobusowa przyczyni się do poprawy dostępności usług dla osób ze szczególnymi potrzebami, zapewniając możliwie najkrótszą drogę z przystanku do celu podróży.

Zakładana długość trasy wynosi ok. 6,37 km. Proponuje się częstotliwość kursowania w dzień roboczy wynoszącą przynajmniej 1 kurs na godzinę, co przy założeniu funkcjonowania w godzinach 6-22 przekłada się na 16 kursów. W okresie weekendowy proponuje się niższą częstotliwość, lecz nie rzadziej niż 1 kurs na 2 godziny. Szacunkowa praca przewozowa w dzień roboczy wynosi 101,92 wozokilometrów. Przy tak zdefiniowanych parametrach, do obsługi proponowanej trasy będzie potrzebny 1 pojazd.



Rysunek 5.1 Przebieg proponowanej linii autobusowej

5.1.3 WARIANTOWE MOŻLIWOŚCI UTWORZENIA POŁĄCZEŃ POMIĘDZY GMINĄ ANDRYCHÓW, A GMINĄ WADOWICE

Transport autobusowy

W zakresie transportu autobusowego najkrótsze (a w praktyce – jedyne) połączenie między Gminą Andrychów a Gminą Wadowice może być realizowane wzdłuż drogi krajowej nr 52. Dlatego proponuje się rozważenie zwiększenia częstotliwości istniejących linii autobusowych w poniższych scenariuszach:

- scenariusz 1 – zwiększenie częstotliwości międzygminnej linii nr 10;
- scenariusz 2 – zwiększenie częstotliwości linii A40 we współpracy ze spółką Koleje Małopolskie.

Scenariusz 1 jest prostszy w realizacji z uwagi na istniejącą już współpracę międzygminną w zakresie prowadzonej linii autobusowej nr 10 oraz bezpośrednią zależność finansowania przewozów opartą o lokalnych organizatorów.

Zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów będzie wymagało również zakupu nowego taboru zgodnie z propozycją opisaną w rozdziale 5.1.1.

W przypadku scenariusza 2 konieczna jest współpraca na szczeblu wojewódzkim przy udziale spółki Koleje Małopolskie. Z uwagi na aktualny przebieg linii A40, zwiększenie częstotliwości kursowania może się wiązać z większymi kosztami oraz dłuższym procesem organizacyjnym.

Transport kolejowy

Alternatywnym podejściem jest wykorzystanie istniejącej linii kolejowej nr 117 i uruchomienie połączenia kolejowego (realizowanego np. przy pomocy szynobusa) w relacji Andrychów – Wadowice, z możliwością wydłużenia trasy zarówno w kierunku Kęt i Bielska-Białej jak i Kalwarii Zebrzydowskiej. Zakłada się współpracę ze spółką Koleje Małopolskie jako przewoźnikiem kolejowym oraz spółką PKP PLK jako zarządcą infrastruktury kolejowej.

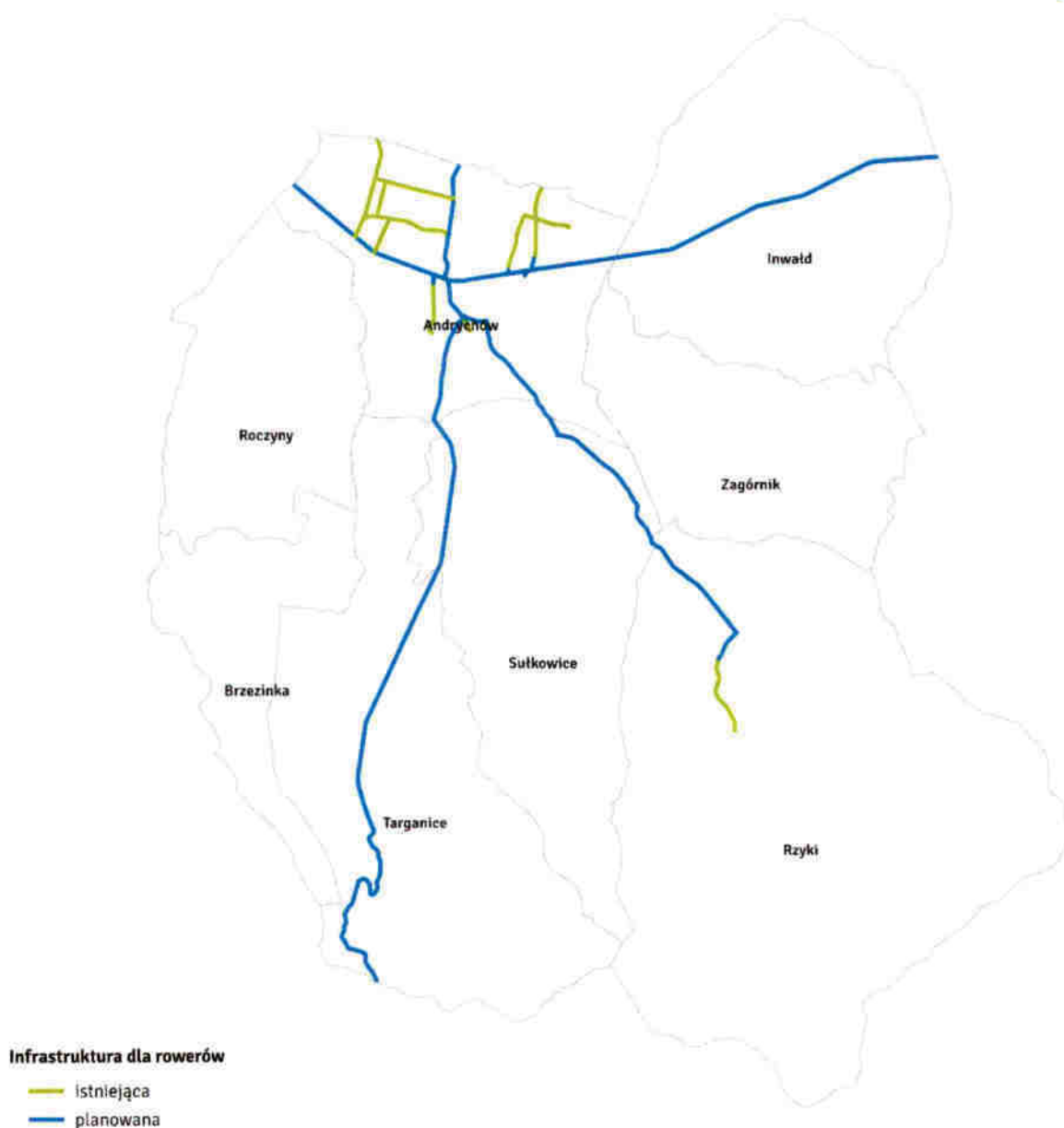
Niezależnie od powyższych działań, rekomenduje się współpracę ze spółką Polregio w celu zwiększenia częstotliwości istniejących połączeń kolejowych.

5.1.4 INFRASTRUKTURA DLA ROWERÓW

W zakresie infrastruktury rowerowej proponuje się utworzenie szkieletu dróg dla rowerów w osi północ-południe wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 781 oraz w osi wschód-zachód wzdłuż drogi krajowej nr 52, z uwzględnieniem dojazdu do węzła przesiadkowego (dworzec autobusowy i kolejowy). Taki układ pozwoli na zapewnienie bezpiecznych warunków ruchu na głównych kierunkach ciążenia w gminie.

Biorąc pod uwagę kategorię ww. dróg, powyższe działania będą wymagały współpracy z innymi zarządcami dróg: Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad oraz Zarządem Dróg Wojewódzkich w Krakowie.

Zaproponowano również realizację infrastruktury rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 1737K w celu połączenia obszarów na terenie sołectwa Rzyki z centrum Andrychowa oraz proponowanym głównym szkieletem dróg dla rowerów wzdłuż drogi krajowej i drogi wojewódzkiej. W propozycjach, znalazły się również uzupełnienia w zakresie dowiązania istniejącej infrastruktury do jej rekomendowanych przebiegów. Planowany podstawowy układ infrastruktury dla rowerów przedstawiono na poniższej mapie.



Rysunek 5.2 Rekomendowany podstawowy układ infrastruktury dla rowerów w gminie Andrychów

W odniesieniu do dróg gminnych oraz części dróg powiatowych, uwarunkowania lokalne predysponują prowadzenie ruchu rowerów w ruchu ogólnym. W tym celu proponuje się wprowadzenie ograniczeń prędkości, najlepiej w postaci kompleksowych działań obejmujących wprowadzenie stref ograniczonej prędkości do 30 km/h w połączeniu ze środkami uspokojenia ruchu drogowego (np. szykany, wyniesione tarcze skrzyżowań, naprzemienne parkowanie, zawężenia przekroju jezdni).

W przypadku nowobudowanej infrastruktury drogowej, rekomenduje się uwzględnienie realizacji infrastruktury rowerowej i pieszej po obu stronach jezdni, przynajmniej w formie drogi dla pieszych i rowerów.

Niezależnie od działań związanych z realizacją infrastruktury liniowej, ważnym elementem przyczyniającym się do wzrostu udziału ruchu rowerów jest infrastruktura punktowa, obejmująca przede wszystkim miejsca do parkowania rowerów. W tym celu rekomenduje się tworzenie ogólnodostępnych miejsc postojowych dla rowerów w postaci

stojaków rowerowych w kształcie odwróconej litery U⁷, a w ważniejszych punktach (węzły przesiadkowe, usługi publiczne – administracja publiczna, szkoły) także montaż wiat rowerowych.

5.1.5 INFRASTRUKTURA PUNKTOWA

Najważniejszym węzłem przesiadkowym na terenie Gminy Andrychów jest usytuowany przy drodze krajowej nr 52 Dworzec Autobusowy oraz Dworzec Kolejowy znajdujący się nieopodal. Wskazany węzeł umożliwia przesiadkę na transport kolejowy i autobusowy różnych przewoźników. Integruje połączenia autobusowe realizowane przez Gminę Andrychów i Gminę Wadowice oraz spółki: Komunikacja Beskidzka i Koleje Małopolskie (Małopolskie Linie Długościowe). Dzięki skupieniu wszystkich ww. środków transportu w jednym miejscu, zapewniona jest intuicyjna możliwość przesiadki na połączenia w kierunku Kęt i Bielska-Białej, Wadowic, Krakowa, Zatora.

Mając na uwadze, bardzo dobrą lokalizację ww. węzła, rekomenduje się podniesienie standardu obsługi pasażerów oraz dostosowania do osób ze szczególnymi potrzebami zarówno z części autobusowej jak i kolejowej. Na terenie węzła powinny się znajdować m.in.:

- system informacji pasażerskiej wraz z dynamicznymi tablicami informującymi o odjazdach autobusów/pociągów
- budynek dworca z poczekalnią i toaletą dostępną dla osób ze szczególnymi potrzebami
- automat biletowy (obsługujący system MKA)
- miejsca oczekiwania pasażerów na peronach wyposażone w ławki i zadaszenie (stosowanie do uwarunkowań lokalnych)
- zadaszone miejsca postojowe dla rowerów
- miejsca postojowe dla samochodów osobowych (parking P+R)
- oświetlenie
- monitoring wizyjny

Proponuje się również nawiązanie współpracy ze spółką PKP PLK w powyższym zakresie w celu koordynacji działań inwestycyjnych (planowana modernizacja dworca kolejowego). Do rozważenia jest także możliwość relokacji dworca autobusowego na tereny kolejowe przy budynku dworca kolejowego, co umożliwiłoby przesiadkę niemal „drzwi w drzwi” między autobusami a pociągami. Istniejący plac przy układzie torowym, mógłby stanowić nowe miejsce postoju linii autobusowych, zapewniając jednocześnie wyjazd w stronę ul. Krakowskiej oraz ul. Leśnej.

⁷ nie zaleca się stosowania innej formy stojaków, w szczególności stojaków spiralnych (tzw. wyrwikótka) z uwagi na trudności z prawidłowym zabezpieczeniem roweru (brak możliwości zabezpieczenia za ramę roweru), uszkodzaniem tarcz hamulcowych, niedostosowaniem do wszystkich rozmiarów kół i ogumienia oraz brakiem możliwości obsługi każdego typu roweru.



6 REKOMENDACJE

W nawiązaniu do wniosków i możliwości poprawy jakości **systemu transportowego** na terenie gminy Andrychów, rekomendacje obejmują w pierwszej kolejności inwestycje w zakresie **taboru autobusowego**, realizującego połączenia na terenie gminy. Kluczową kwestią jest poprawa jakości taboru, co przekłada się bezpośrednio na możliwość realizacji kursów autobusowych z większą częstotliwością, a także zwiększenie zaplecza technicznego dla obecnego taboru, wykorzystywanego w przewozach. Zarówno zwiększenie częstotliwości, jak również uruchomienie nowych połączeń powiązane jest bezpośrednio z taboru autobusowym, co w pierwszej kolejności jest wnioskiem Planu Mobilności.

Proponowane zmiany w zakresie poprawy oferty przewozowej transportu autobusowego wymagają zakupu nowych pojazdów. Do ich pełnej realizacji niezbędne będzie pozyskanie przynajmniej 5 autobusów. Rekomenduje się zakup nowych pojazdów, spełniających aktualne normy emisji spalin określone w obowiązujących przepisach prawa.

Niezależnie od pozyskania nowego taboru do obsługi nowych lub modernizowanych linii komunikacyjnych, zaleca się również sukcesywną wymianę istniejącego taboru autobusowego, zaczynając od pojazdów najstarszych. W pierwszej kolejności wymianie powinien podlegać tabor kursujący na linii nr 10, a w dalszej perspektywie czasowej pojazdy na pozostałych liniach gminnych.

W przypadku **infrastruktury dla rowerów** oraz **infrastruktury dla pieszych**, potencjalne inwestycje lub obszary działań zostały wskazane w rozdziale 5 gdzie opisano wnioski wynikające z diagnozy potrzeb gminy Andrychów w tym zakresie.

AKTUALIZACJA PLANU MOBILNOŚCI DLA GMINY ANDRYCHÓW

SPIS TABEL

Tabela 2.1 Wykaz wybranych przedsięwzięć strategicznych z dziedziny transportu	17
Tabela 3.1 Liczba mieszkańców ogółem	20
Tabela 3.2 Liczba osób dojeżdżających do pracy do Andrychowa	22
Tabela 3.3 Liczba osób dojeżdżających do pracy do obszaru wiejskiego gminy Andrychów	23
Tabela 3.4 Liczba osób dojeżdżających do pracy z miasta Andrychów	24
Tabela 3.5 Liczba osób dojeżdżających do pracy z obszaru wiejskiego gminy Andrychów	26
Tabela 3.6 Wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu 2015 w obszarze Andrychowa	28
Tabela 3.7 Wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu 2020 w obszarze Andrychowa	28
Tabela 3.8 Stawki opłat w SPP	30
Tabela 3.9 Oferta transportu publicznego w obszarze gminy Andrychów	33
Tabela 3.10 Zestawienie liczby kursów realizowanych dla każdej z linii	34
Tabela 3.11 Obsługa kolejną stacji Andrychów	36
Tabela 3.12 Strefy obowiązywania Małopolskiego Biletu Zintegrowanego	38
Tabela 3.13 Dostępność przestrzenna do przystanków autobusowych	41
Tabela 3.14 Dostępność przestrzenna do przystanków kolejowych	42
Tabela 3.15 Środek transportu wybierany przez respondenta w ramach codziennych podróży	45
Tabela 3.16 Środek transportu wybierany przez respondenta w ramach codziennych podróży pieszych	46
Tabela 3.17 Liczba przesiadek respondentów	46
Tabela 3.18 Najważniejsze aspekty funkcjonowania komunikacji miejskiej w gminie	47
Tabela 3.19 Częstotliwość korzystania z komunikacji miejskiej	48
Tabela 3.20 Akceptowalny czas oczekiwania na przesiadkę	49
Tabela 4.1 Potoki pasażerskie na liniach gminnych w Andrychowie w 2023 roku	51
Tabela 4.2 Dobowe potoki pasażerskie na liniach gminnych w oparciu o dane ze sprzedanych biletów	51
Tabela 4.3 Dane o liczbie sprzedanych biletów oraz szacunkowej średniej liczbie pasażerów na kurs dla linii 3	52
Tabela 4.4 Dane o liczbie pasażerów korzystających z poszczególnych linii	53
Tabela 4.5 Dane o liczbie pasażerów korzystających z linii 110	53
Tabela 4.6 Dane o liczbie pasażerów korzystających z linii 140	53
Tabela 4.7 Dane o liczbie pasażerów korzystających z linii 142	54



Tabela 4.8 Dane o liczbie sprzedanych biletów na liniach A25 i A40 w 2024 roku	54
Tabela 4.9 Średnia liczba pasażerów przypadająca na 1 kurs obliczona na podstawie liczby sprzedanych biletów	55
Tabela 5.1 Propozycja zwiększenia częstotliwości kursowania linii 4, 7, 10	57

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 2.1 Proponowana sieć linii autobusowych w rejonie Gminy Andrychów	9
Rysunek 2.2 Proponowana sieć komunikacyjna na terenie Gminy Andrychów	10
Rysunek 2.3 Proponowany przebieg linii Wadowice Dworzec Autobusowy – Tomice – Frydychowice – Wieprz – Andrychów	11
Rysunek 2.4 Proponowany przebieg linii Roczyny – Andrychów – Inwałd – Wadowice Dworzec Autobusowy – Kalwaria Zebrzydowska	12
Rysunek 2.5 Lokalizacja inwestycji dworcowych na terenie Małopolski	14
Rysunek 2.6 Planowane inwestycje drogowe na terenie Małopolski	15
Rysunek 2.7 Planowane do realizacji obwodnice na terenie woj. małopolskiego	16
Rysunek 3.1 Podział terytorialny gminy Andrychów	19
Rysunek 3.2 Lokalizacja punktów adresowych	21
Rysunek 3.3 Dojazdy do pracy do Andrychowa	23
Rysunek 3.4 Dojazdy do pracy do obszaru wiejskiego gminy Andrychów	24
Rysunek 3.5 Dojazdy do pracy z Andrychowa	25
Rysunek 3.6 Dojazdy do pracy z obszaru wiejskiego gminy Andrychów	27
Rysunek 3.7 Sieć drogowa na terenie gminy Andrychów	30
Rysunek 3.8 Sieć linii autobusowych przebiegających przez gminę Andrychów	32
Rysunek 3.9 Schemat linii gminnych wraz z częstotliwością kursowania w dobie	35
Rysunek 3.10 Obszar obowiązywania oferty "Małopolski Bilet Zintegrowany"	39
Rysunek 3.11 Dostępność przestrzenna do przystanków autobusowych	40
Rysunek 3.12 Dostępność przestrzenna do przystanków kolejowych	42
Rysunek 3.13 Struktura płci respondentów (n=507)	43
Rysunek 3.14 Miejsce zamieszkania respondentów (n=507)	44
Rysunek 3.15 Podział modalny w podróżach na terenie miasta Andrychowa (n=226)	44
Rysunek 3.16 Podział modalny w podróżach pieszych na terenie miasta Andrychowa	45
Rysunek 3.17 Powody niekorzystania z komunikacji miejskiej (n=179)	47

Rysunek 3.18 Powody wyboru komunikacji miejskiej (n=73)	47
Rysunek 3.19 Czy woli Pan/Pani więcej połączeń, ale z przesiadkami, czy mniej ale bezpośrednich? (n=507)	48
Rysunek 3.20 Uwagi dotyczące funkcjonowania transportu publicznego (n=463)	49
Rysunek 3.21 Czy widzi Pan/Pani konieczność może rozbudowy centrum przesiadkowego w rejonie dworców?	50
Rysunek 5.1 Przebieg proponowanej linii autobusowej.....	59
Rysunek 5.2 Rekomendowany podstawowy układ infrastruktury dla rowerów w gminie Andrychów	61