

Projekt

z dnia 7 sierpnia 2024 r.

Zatwierdzony przez

**UCHWAŁA NR
RADY MIEJSKIEJ W MIECHOWIE**

z dnia 2024 r.

w sprawie przyjęcia „Planu mobilności dla Gminy Miechów”.

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 6 w związku z art. 7 ust. 1 pkt 1 i pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym /Dz. U. z 2024 r. poz. 609 z późn. zm./, Rada Miejska w Miechowie uchwala co następuje:

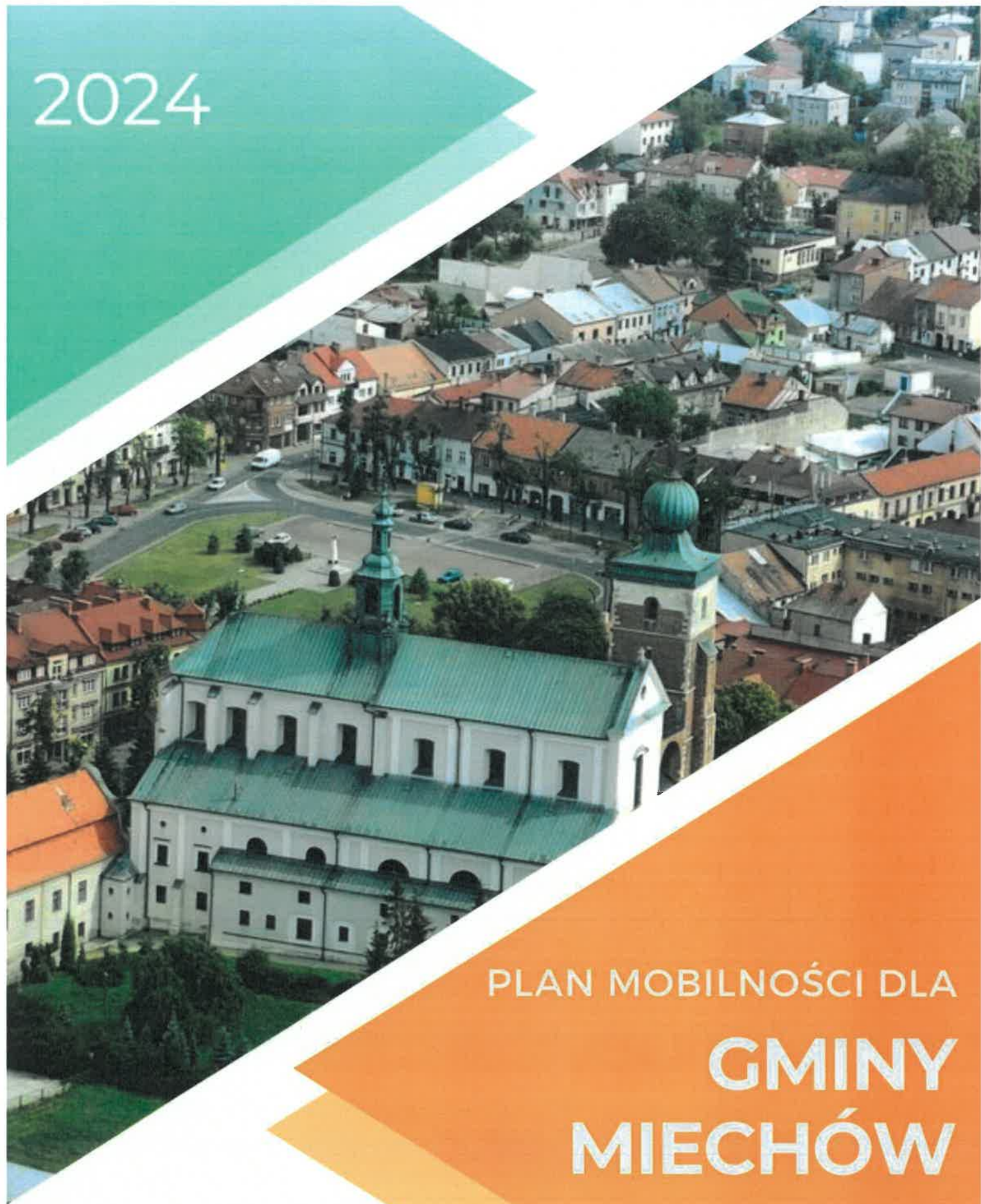
- § 1. Przyjmuje się „Plan mobilności dla Gminy Miechów” stanowiący załącznik nr 1 do niniejszej uchwały.
- § 2. Traci moc Uchwała nr XXIV/344/2016 Rady Miejskiej w Miechowie z dnia 23 grudnia 2016 r. w sprawie przyjęcia „Planu mobilności dla Gminy Miechów”.
- § 3. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Gminy i Miasta Miechów.
- § 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

RADCA PRAWNY

Elżbieta Pionóg-Gąsior

Kierownik Referatu
Drogi i Transportu Publicznego
inż. Grzegorz Szczepniak

2024



PLAN MOBILNOŚCI DLA
**GMINY
MIECHÓW**





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 Szpórnóg
mgr inż. Szymon Ściga
mgr inż. Bartłomiej Wiertel
mgr inż. Wiktor Wlazły
mgr inż. Michał Żutawiński



Zamawiający:

Urząd Gminy i Miasta w Miechowie
ul. Henryka Sienkiewicza 25
32-200 Miechów

Kraków, 2024

SPIS TREŚCI

1	Wprowadzenie	8
2	Dokumenty strategiczne	9
2.1	Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych 2030 (z perspektywą do 2033 r.)	9
2.2	Strategia Rozwoju Województwa „Małopolska 2030”	9
2.3	Regionalny Plan Transportowy Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 z perspektywą do 2030 roku 10	
3	Charakterystyka Gminy Miechów	12
3.1	Uwarunkowania demograficzno-społeczne	12
4	Charakterystyka sytuacji mobilnościowej	19
4.1	Dojazdy do pracy	19
4.2	Transport indywidualny	25
4.3	Transport zbiorowy	27
4.3.1	Komunikacja miejska	27
4.3.2	Komunikacja prywatna	28
4.3.3	Transport kolejowy	34
4.4	Węzły przesiadkowe	37
4.5	Transport pieszy i rowerowy	39
4.6	Dostępność do transportu zbiorowego	39
5	Analiza potoków pasażerskich	44
5.1	Autobusowy publiczny transport zbiorowy	44
5.1.1	Komunikacja gminy Miechów	44
5.2	Transport kolejowy	45
5.2.1	Analiza wyników badań napętnień SKA	45
6	Badania zachowań oraz preferencji komunikacyjnych	51
6.1	Źródła podróży respondentów	51
6.2	Cele podróży respondentów	52
6.3	Środki transportu wykorzystywane w podróżach	53
6.4	Charakterystyka środków transportowych będących w dyspozycji ankietowanych	53
6.5	Preferencje komunikacyjne respondentów	54
6.6	Analiza potrzeby uruchomienia linii dowozowych do Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej	56
7	Ewaluacja Planu Mobilności	58
7.1	Transport pieszy i rowerowy	58
7.2	Transport zbiorowy	58
7.3	Węzły przesiadkowe	59
7.4	ITS	59
7.5	Rozwiązania energooszczędne	60

7.6	Działania miękkie	60
8	Rekomendacje	61
8.1	Koncepcja obsługi Gminy Miechów komunikacją autobusową	61
8.2	Transport pieszy i rowerowy – propozycje działań	63
8.3	Węzły przesiadkowe – propozycje działań	64
8.3.1	Dworzec autobusowy	65
8.3.2	Rozbudowa P+R przy stacji kolejowej w Miechowie	65
8.3.3	P+R Szczepanowice	66
8.4	Propozycje działań miękkich	66
Spis tabel		67
Spis rysunków.....		68



Projekt: 9982917A-03D5-4013-ABF3-913692192D30. Projekt

1 WPROWADZENIE

Plan mobilności jest jednym z podstawowych narzędzi w procesie zarządzania zachowaniami komunikacyjnymi mieszkańców danego obszaru bądź wybranej społeczności. Mechanizmy i założenia opisane w Planie Mobilności są ukierunkowane na nakłonienie użytkowników systemu transportowego do zmian w sposobie użytkowania poszczególnych środków transportu, szczególnie przy wzrastającej mobilności mieszkańców i uzależnieniem od korzystania z samochodów osobowych.

Podstawowym celem zarządzania zachowaniami komunikacyjnymi jest uzyskanie bardziej zrównoważonej mobilności. Cel ten może zostać osiągnięty poprzez realizację szeregu mniejszych wymagań:

- Zachęcenie do zmiany nastawienia i zachowań komunikacyjnych, a w konsekwencji zwiększenie wykorzystania zrównoważonych środków transportu, tj. transportu zbiorowego, transportu wspólnego, ruchu pieszego, ruchu rowerowego oraz transportu bimodalnego,
- Rozwój zrównoważonych środków transportu i w konsekwencji wzrost dostępności do systemu transportowego dla wszystkich mieszkańców i organizacji funkcjonujących na terenie gminy,
- Zaspokojenie potrzeb transportowych przez bardziej efektywne i zintegrowane wykorzystanie istniejącej infrastruktury transportowej i urbanistycznej,
- Ograniczenie liczby i długości podróży samochodem osobowym, a także zapotrzebowania na te podróże, co w konsekwencji wpłynie na spadek natężenia ruchu na drogach,
- Zintegrowanie poszczególnych środków transportu i ułatwienie przesiadek w tym skoordynowanie rozkładów jazdy w publicznym transporcie zbiorowym,
- Zwiększenie efektywności ekonomicznej całego systemu transportowego.

Plan mobilności określa poszczególne elementy zarządzania zachowaniami komunikacyjnymi, opiera się na analizie stanu istniejącego, zachowując jednocześnie odpowiedni poziom elastyczności, umożliwiając bieżące oddziaływanie na występujące uwarunkowania zewnętrzne oraz stosowanie nowych pomysłów.

W Planie Mobilności dla Gminy Miechów zawarte są informacje na temat wyborów różnych środków transportu przez mieszkańców w podróżach realizowanych na terenie Gminy oraz propozycje zmian w celu zmniejszania udziału transportu indywidualnego na rzecz transportu zbiorowego, w tym głównie kolei.

W dokumencie uwzględniono również odniesienie do zapisów Regionalnego Planu Transportowego Województwa Małopolskiego¹ (RPTWM).

Niniejszy dokument stanowi aktualizację Planu Mobilności dla Gminy Miechów z roku 2016.

¹ "Regionalny plan transportowy Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 z perspektywą do 2030 roku" został przyjęty przez Zarząd Województwa Małopolskiego w dniu 2 kwietnia 2024 r. (Uchwała Nr 733/24).

2 DOKUMENTY STRATEGICZNE

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

Niniejszy dokument określa cele polityki transportowej w zakresie budowy drogowej sieci TEN-T² 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.

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 – Tarnów;
- 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 Chętnica;
- Przebudowa DK75 na odc. Brzesko – Nowy Sącz.

2.2 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 sprawią, 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

² Transeuropejska Sieć Transportowa – jest instrumentem służącym koordynacji oraz zapewnieniu spójności i komplementarności inwestycji infrastrukturalnych w skali europejskiej.

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.

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

Regionalny Plan Transportowy³ (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

³ 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.

z wytycznymi Komisji Europejskiej, RPT powinien koncentrować się na infrastrukturze i usługach transportowych służących przede wszystkim obsłudze ruchu regionalnego.

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 „młękke”.

Korelacja z zapisami Regionalnego Planu Transportowego Województwa Małopolskiego

Opisane w Planie Mobilności działania odnoszą się w szczególności do następujących celów głównych i szczegółowych RPTWM opisanych w poniższej tabeli. Realizacja zadań transportowych wpisujących się we wskazane w tabeli cele może umożliwić aplikowanie o środki finansowe z funduszy europejskich.

Tabela 2.2 Odniesienie działań opisanych w Planie Mobilności do celów RPTWM

Lp	Cel główny	Cel szczegółowy
1	Bezpieczny transport	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i wprowadzanie rozwiązań uspokajających ruch
		Działania edukacyjne
2	Transport przyjazny mieszkańcom i środowisku	Rozwój infrastruktury rowerowej oraz tras VeloMałopolska
		Poprawa oferty przewozowej (kolejowej i autobusowej)
		Minimalizacja wykluczenia transportowego
		Zarządzanie i koordynacja transportu
		Rozbudowa infrastruktury paliw alternatywnych (wodór, prąd)
		Ograniczenie emisyjności transportu, w tym zakup taboru
		Rozwój węzłów przesiadkowych
3	Dostępne województwo	Zapewnienie sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T)
4	Cyfryzacja transportu	Integracja taryfowo - biletowa
		Spójny system informacji pasażerskiej

3 CHARAKTERYSTYKA GMINY MIECHÓW

Gmina Miechów jest gminą miejsko-wiejską, która znajduje się w północnej części województwa małopolskiego. Jest częścią powiatu miechowskiego. Strukturę administracyjną tworzą 34 sołectwa oraz miasto Miechów, które jest siedzibą gminy.



Rysunek 3.1 Podział administracyjny Gminy Miechów

3.1 UWARUNKOWANIA DEMOGRAFICZNO-SPOŁECZNE

Tabela 3.1 przedstawia dane dotyczące liczby mieszkańców w poszczególnych jednostkach terytorialnych na przestrzeni lat 2010-2023. Z przedstawionych danych wynika, że zarówno powiat miechowski, a szczególnie gmina Miechów, doświadczyły spadku liczby mieszkańców w analizowanym okresie. Powiat miechowski i gmina Miechów (zarówno miasto, jak i obszar wiejski) wykazują systematyczny spadek liczby mieszkańców w każdym kolejnym badanym roku.

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 miechowski	50 585	49 592	47 756	46 667
Miechów (łącznie)	20 049	19 832	19 144	18 686
Miechów - miasto	11 946	11 737	11 238	10 918
Miechów - obszar wiejski (5)	8 103	8 095	7 906	7 768

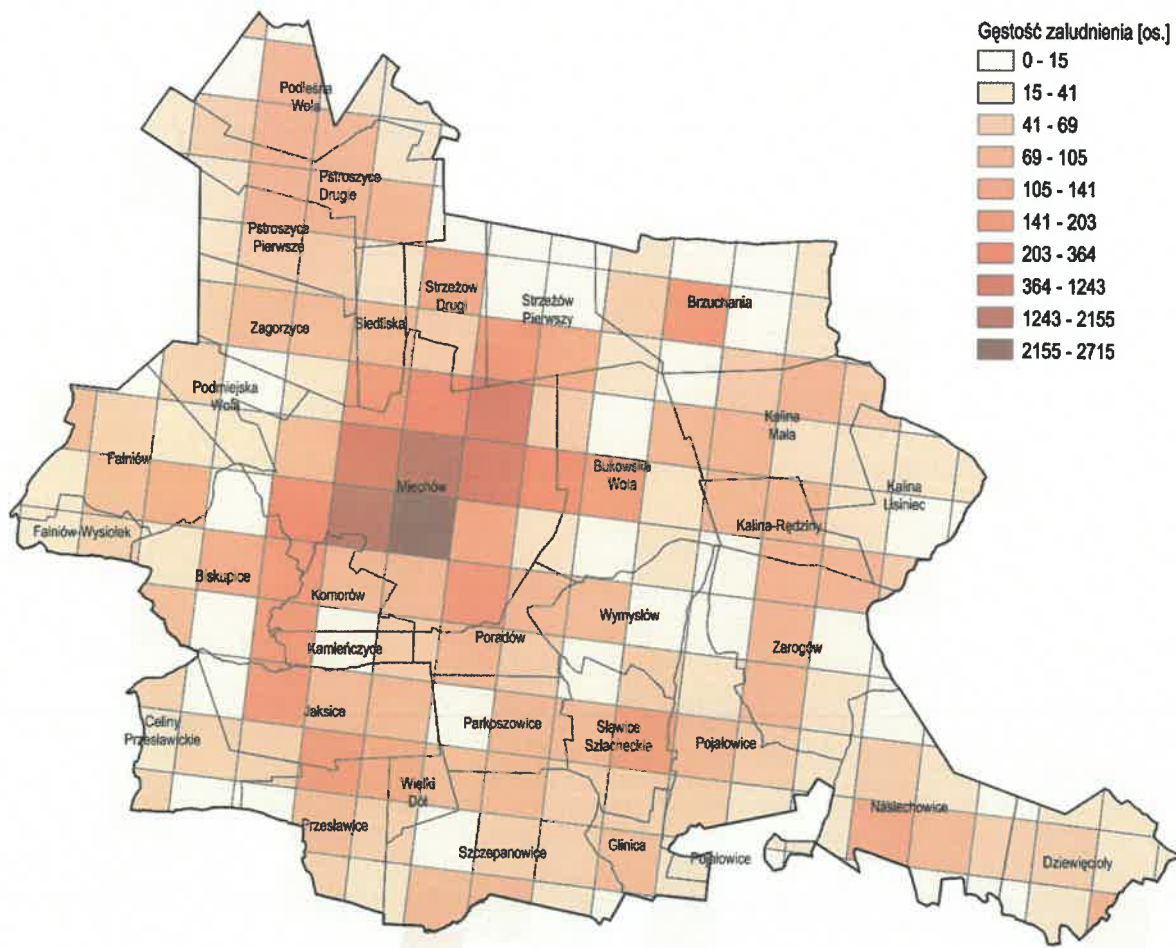
Gmina Miechów zamieszkiwana jest przez niemal 20 tys. osób. Tabela 3.2 przedstawia liczbę mieszkańców w poszczególnych miejscowościach statystycznych według danych zebranych przez GUS w ramach Narodowego Spisu Powszechnego 2021 (NSP 2021).

Tabela 3.2 Liczba mieszkańców wg Narodowego Spisu Powszechnego 2021

Obszar/Miejscowość	Liczba mieszkańców
Miechów - gmina	18 733
Miechów - miasto	10 962
Miechów - obszar wiejski	7 771
Biskupice	311
Brzuchanła	274
Bukowska Wola	411
Celiny Przestawickie	138
Dziewięcioły	206
Fałniów	312
Fałniów-Wysiótek	73
Glinica	149
Jaksice	544
Kalina-Lisowiec	214
Kalina Mała	320
Kalina-Rędziny	209
Kamieńczyce	52
Komorów	188
Nasiechowice	336
Parkoszowice	176
Podleśna Wola	346
Podmiejska Wola	101
Pojatowice	293
Poradów	214
Przestawice	258
Pstroszyce Drugie	276
Pstroszyce Pierwsze	244
Siedliska	138
Stawice Szlacheckie	217

Obszar/Miejscowość	Liczba mieszkańców
Strzeżów Drugi	223
Strzeżów Pierwszy	311
Szczepanowice	400
Wielki Dół	136
Wymysłów	151
Zagorzyce	234
Zarogów	316

Opisane dane zobrazowano także z wykorzystaniem tzw. siatki kilometrowej⁴, przedstawiającej gęstość zaludnienia w poszczególnych obszarach (Rysunek 3.2). Tak przedstawione dane wskazują na największą koncentrację ludności na terenie miasta Miechowa oraz wzdłuż linii kolejowej nr 8 (w szczególności na południowym jej odcinku).



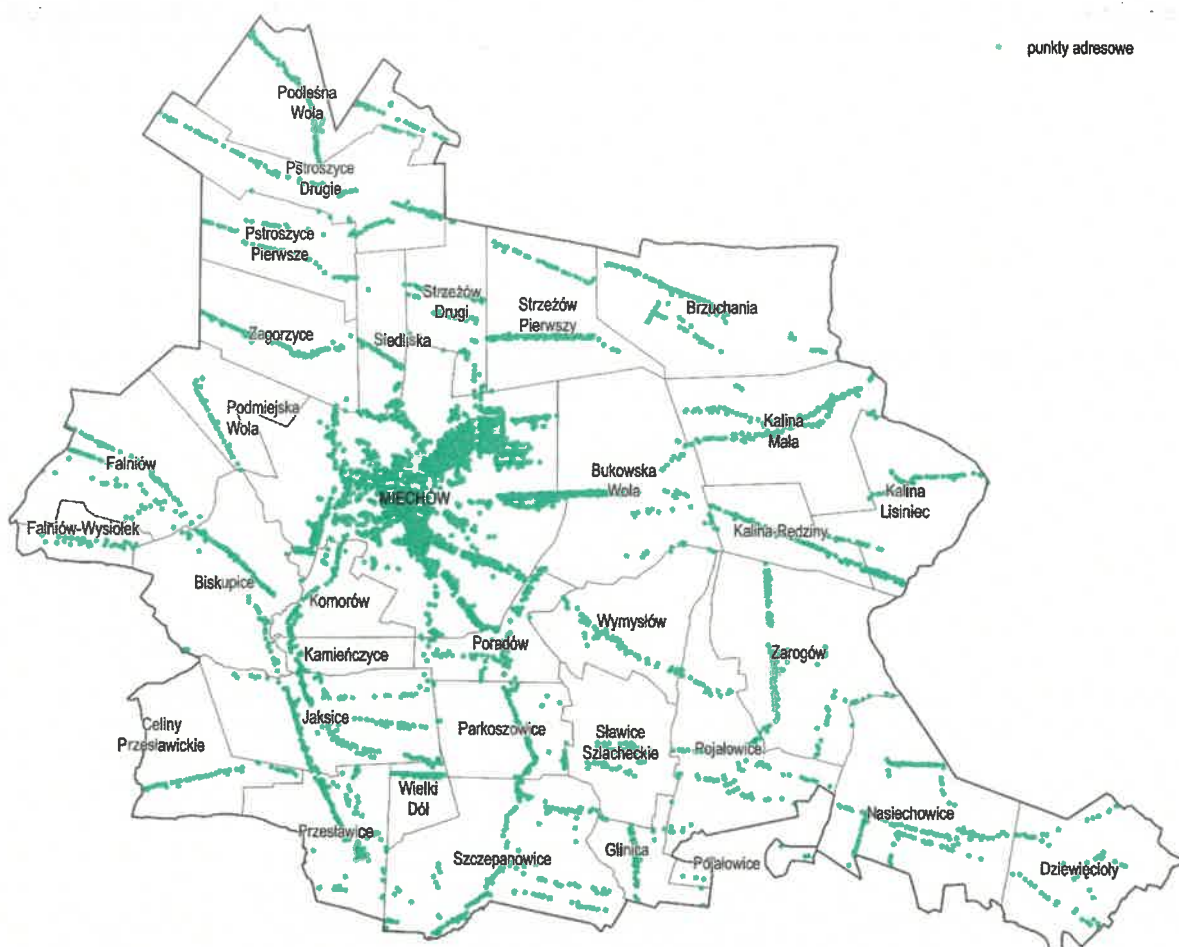
Rysunek 3.2 Gęstość zaludnienia na obszarze Gminy Miechów

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS – NSP2021

Obszar Gminy Miechów zajmuje 148,8 km² z czego przeważającą część stanowią użytki rolne.

⁴ siatka o boku długości 1km.

Rysunek 3.3 przedstawia lokalizację punktów adresowych na terenie gminy Miechów. Punkty te obejmują, poza budynkami mieszkalnymi, obiekty usługowe, handlowe oraz inne, które mogą generować ruch pieszych i samochodowych podróżujących.



Rysunek 3.3 Lokalizacja punktów adresowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych o budynkach BDOT10k

W celu doprecyzowania informacji zawartych na rysunku 3.3 pozyskano dane o liczbie osób zamieszkujących gospodarstwo domowe, w oparciu o złożone deklaracje dotyczące wysokości opłaty za gospodarowanie odpadami komunalnymi. Dane te otrzymano od Urzędu Gminy i Miasta Miechów (Tabela 3.3).

Tabela 3.3 Liczba ludności zamieszkująca miasto Miechów, z podziałem na ulicę

Ulica	Liczba mieszkańców [os.]
Adama Mickiewicza	28
Bolesława Prusa	70
Fotusz	94
Graniczna	44
Henryka Sienkiewicza	186
Ignacego Prądzyńskiego	102
Jagiellońska	1 143
Jaksy	10

Ulica	Liczba mieszkańców [os.]
Jana Kilińskiego	55
Jana Matejki	87
Jana Sobieskiego	85
Janów Dolny	46
Janów Górny	22
Józefa Bema	163
Józefa Dwernickiego	31
Józefa Ignacego Kraszewskiego	68
Józefa Longina Sowińskiego	32
Józefa Piłsudskiego	231
Juliusza Słowackiego	21
Kamienna	68
Kolejowa	41
Krótką	7
Księdza Ignacego Skorupki	10
Łąkowa	6
Maril Konopnickiej	103
Michała Drzymały	86
Mikołaja Kopernika	250
Macieja Mlechowity	0
Nowa	62
Ogrodowa	87
Osiedle Generała Władysława Sikorskiego	1 476
Osiedle Kolejowe	221
Osiedle Młodych	62
Osiedle Parkowe	1 059
Osiedle Stanisława Żeromskiego	321
Partyzantów	105
Plac Tadeusza Kościuszki	4
Podmiejska	185
Podzamcze	54
Połna	71
Poprzeczna	2
Powstańców 1863 Roku	439
Raławicka	572
Robotnicza	163
Rośnieszka	32
Romualda Traugutta	103
Rynek	58
Składowa	0
Stanisławy Daneckiej	0

Ulica	Liczba mieszkańców [os.]
Słoneczna	130
Służba Polsce	185
Szewska	158
Szpitalna	243
Spacerowa	211
Targowa	6
Topolowa	33
Waleriana Łukaszyńskiego	58
Walki Zbrojnej	64
Warszawska	346
Wesoła	170
Wojciecha Głowackiego	15
Wspólna	112
Zagrody	74
Zbigniewa Pęckowskiego	30
Zielona	54
Suma	10 054

Najbardziej zaludnione jest Osiedle Generała Władysława Sikorskiego (1 476 mieszkańców), ul. Jagiellońska (1 143 mieszkańców) oraz Osiedle Parkowe (1 059 mieszkańców). Najmniej osób mieszka przy ul. Poprzecznej (2 mieszkańców), Placu Tadeusza Kościuszki (4 mieszkańców), ul. Łąkowej i ul. Targowej (po 6 mieszkańców), ul. Krótkiej (7 mieszkańców). Natomiast, według pozyskanych informacji, obszary przy ul. Miechowity, ul. Składowej i ul. Daneckiej nie są zamieszkane. Rysunek 3.4 przedstawia wizualizację danych.



Rysunek 3.4 Liczba osób zameldowana przy poszczególnych ulicach w mieście Miechów

4 CHARAKTERYSTYKA SYTUACJI MOBILNOŚCIOWEJ

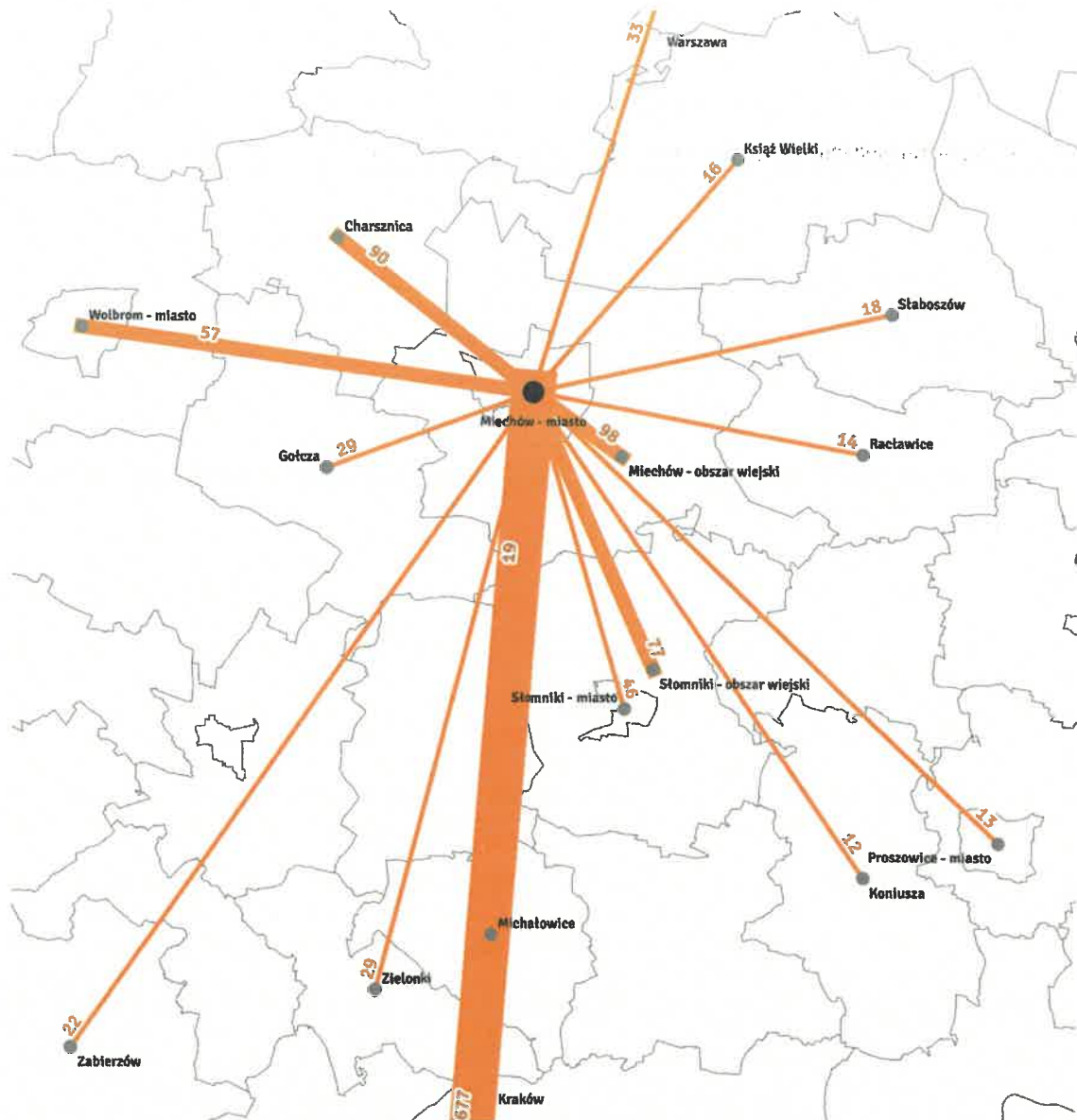
4.1 DOJAZDY DO PRACY

Na podstawie publikacji Głównego Urzędu Statystycznego „Dojazdy do pracy w świetle wyników Narodowego Spisu Powszechnego ludności i mieszkań 2021” oraz macierzy przepływów związanych z zatrudnieniem ze stycznia 2024 r. dokonano analizy dojazdów do pracy dla gminy Miechów.

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

Tabela 4.1 Przepływy ludności z Miechowa (miasto) związane z zatrudnieniem

Nazwa gminy pracy	Dojeżdżający [os.]
Kraków	677
Miechów - obszar wiejski	98
Charsznica	90
Słomniki - obszar wiejski	77
Wolbrom - miasto	57
Słomniki - miasto	46
M.st.Warszawa	33
Zielonki	29
Gołcza	29
Zabierzów	22
Michałowice	19
Staboszów	18
Książ Wielki	16
Ractawice	14
Proszowice - miasto	13
Koniusza	12



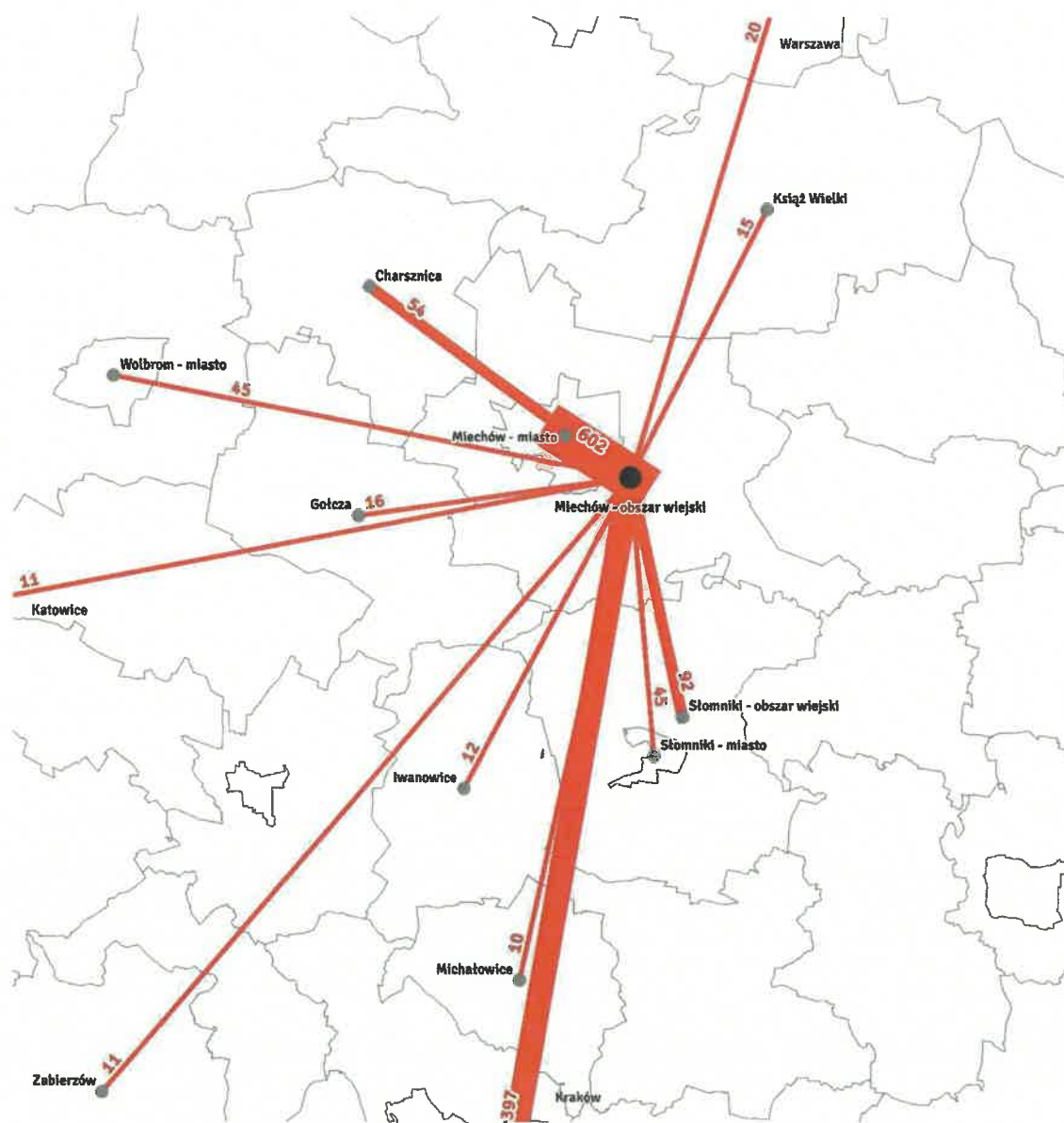
Rysunek 4.1 Dojazdy z miasta Miechów związane z zatrudnieniem

Kraków jest wyraźnym dominującym celem dojazdów do pracy z miasta Miechów, co wynika z jego roli jako regionalnego centrum gospodarczego. Znaczna liczba dojeżdżających do Miechowa - obszar wiejski i pobliskich gmin (Charsznica, Stomniki) wskazuje na silne lokalne powiązania zatrudnieniowe. Stosunkowo mała liczba dojeżdżających do dalszych gmin, takich jak Warszawa, wynika z większych odległości oraz związanych z tym kosztów i czasu podróży.

Tabela 4.2 Przepływy ludności z Miechowa (obszar wiejski) związane z zatrudnieniem

Nazwa gminy pracy	Dojeżdżający [os.]
Miechów - miasto	602
Kraków	397
Stomniki - obszar wiejski	92
Charsznica	54
Stomniki - miasto	45
Wolbrom - miasto	45

M.st.Warszawa	20
Gołcza	16
Książ Wielki	15
Iwanowice	12
Zabierzów	11
Katowice	11
Michałowice	10

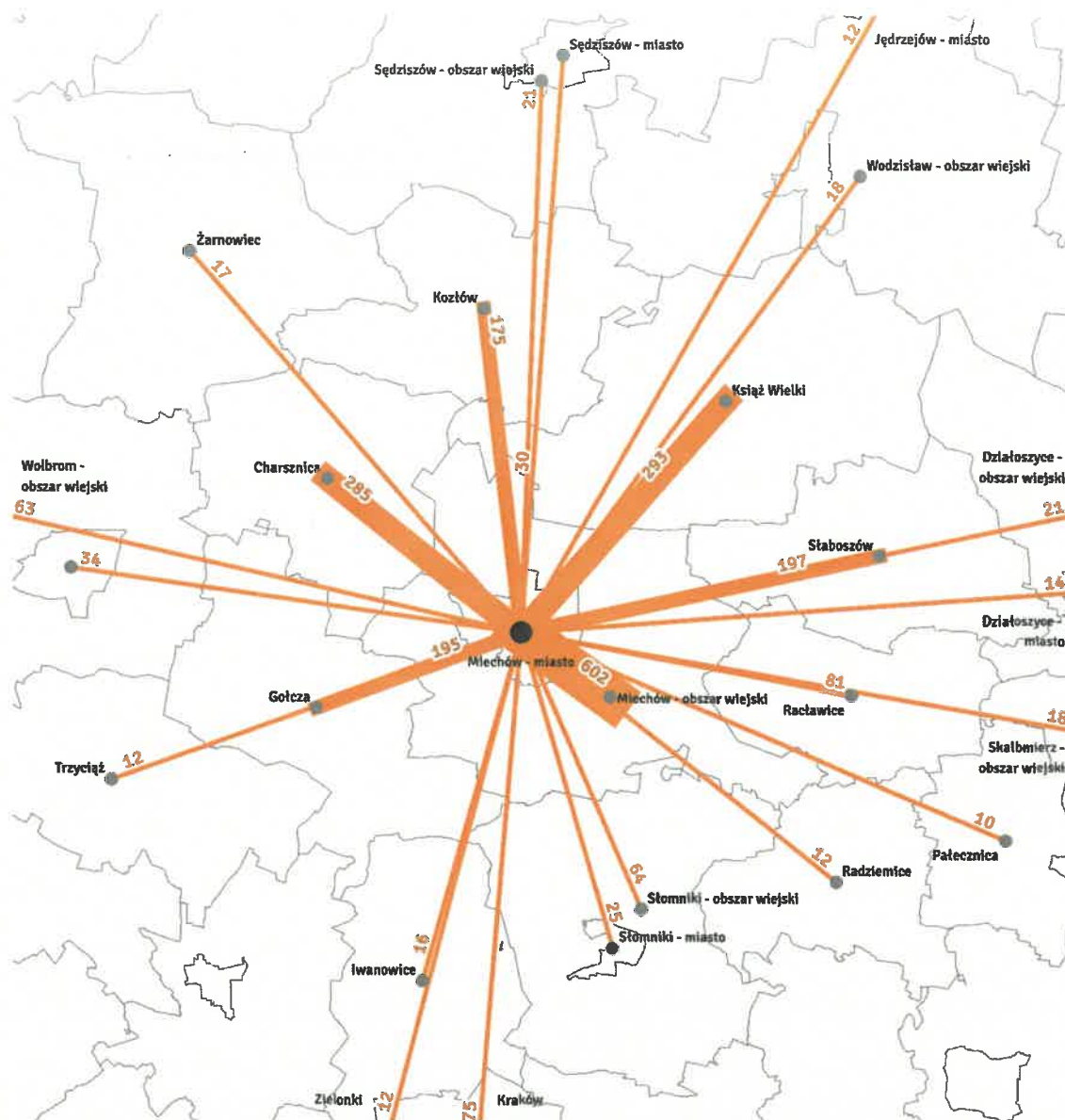


Rysunek 4.2 Dojazdy z obszarów wiejskich gminy Miechów związane z zatrudnieniem

Najwięcej pracowników z obszarów wiejskich gminy Miechów dojeżdża do miasta Miechowa (602 osoby), co podkreśla silne lokalne powiązania gospodarcze. Do sąsiednich gmin Stomniki, Charsznica dojeżdża odpowiednio 137 i 54 osoby, a do miasta Wołbrom 45 osób. Kraków jest głównym większym ośrodkiem miejskim przyciągającym znaczną liczbę pracowników (397 osób). Mieszkańcy obszarów wiejskich gminy Miechów podróżują również do bardziej oddalonych miast jakimi są Katowice, czy Warszawa.

Tabela 4.3 Przepływy ludności do Miechowa (miasto) związane z zatrudnieniem

Nazwa gminy zamieszkania	Dojeżdżający [os.]
Miechów - obszar wiejski	602
Książ Wielki	293
Charsznica	285
Staboszów	197
Gołcza	195
Kozłów	175
Ractawice	81
Kraków	75
Słomniki - obszar wiejski	64
Wolbrom - obszar wiejski	63
Wolbrom - miasto	34
Sędziszów - miasto	30
Słomniki - miasto	25
Sędziszów - obszar wiejski	21
Działoszyce - obszar wiejski	21
Wodzisław - obszar wiejski	18
Skalbmierz - obszar wiejski	18
Żarnowiec	17
Iwanowice	16
Działoszyce - miasto	14
Zielonki	12
Trzyciąż	12
Radziemice	12
Jędrzejów - miasto	12
Pałecznica	10

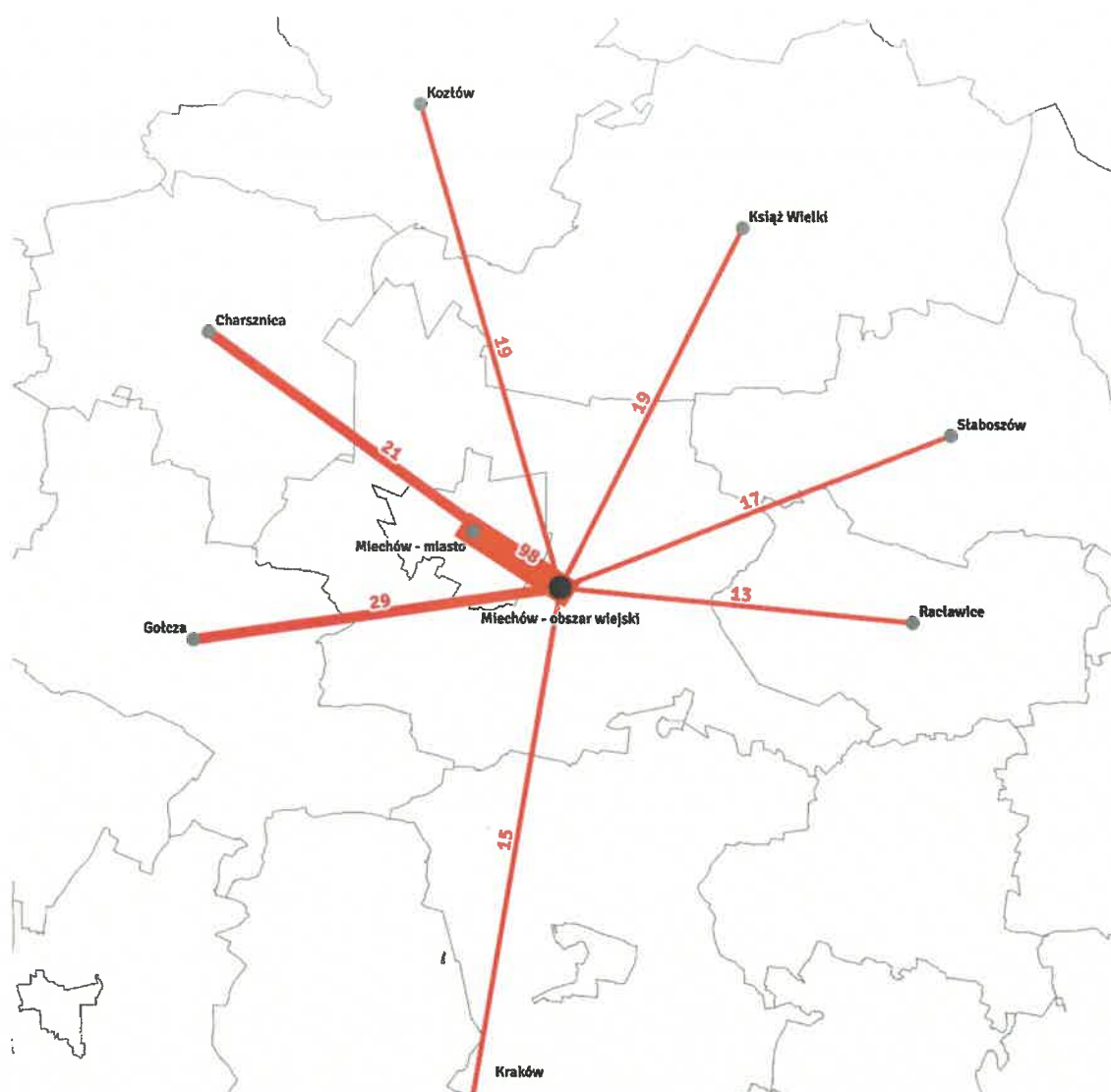


Rysunek 4.3 Dojazdy do miasta Miechów związane z zatrudnieniem

Najwięcej pracowników do miasta Miechów dojeżdża z obszarów wiejskich gminy Miechów i są 602 osoby. Z gmin Książ Wielki i Charsznica podróżuje odpowiednio 293 i 285 osób. Istotny udział w liczbie dojeżdżających do pracy do miasta Miechów są również gminy Staboszów (197 osób), Gołcza (195 osób) oraz Kozłów (175 osób).

Tabela 4.4 Przepływy ludności do Miechowa (obszar wiejski) związane z zatrudnieniem

Nazwa gminy zamieszkania	Dojeżdżający [os.]
Miechów - miasto	98
Gołcza	29
Charsznica	21
Kozłów	19
Książ Wielki	19
Staboszów	17
Kraków	15
Ractawice	13



Rysunek 4.4 Dojazdy do obszarów wiejskich gminy Miechów związane z zatrudnieniem

Najwięcej osób do pracy do obszarów wiejskich gminy Miechów dojeżdża z miasta Miechów (98 osób), gminy Gołcza (29 osób), Charsznicy (21 osób) oraz gmin Kozłów i Książ Wielki (po 19 osób).

4.2 TRANSPORT INDYWIDUALNY

Na sieć drogową w gminie Miechów składają się:

- **Droga krajowa nr 7 (S7, DK7)** – jest drogą klasy S, GP oraz G, prowadzącą z Żukowa k. Gdańska przez Gdańsk, Elbląg, Ostródę, Olsztynek, Płońsk, Warszawę, Janki, Grójec, Radom, Kielce, Kraków, Rabkę do granicy państwa w Chyżnem. Jest jedną z najważniejszych dróg krajowych w Polsce o znaczeniu międzynarodowym (E-77) oraz wchodzi w skład kompleksowej sieci TEN-T. Łączy ona gminę Miechów z ważnymi ośrodkami miejskimi, m.in. z Krakowem, Kielcami czy Warszawą. Na terenie gminy Miechów, sukcesywnie w ostatnich latach realizowana jest budowa trasy S7 w parametrach drogi ekspresowej na odcinkach:
 - o Moczydło – węzeł Książ – węzeł Miechów (18,7 km) – otwarty dla ruchu od 05.09.2023 r.
 - o Węzeł Miechów – węzeł Szczepanowice (5,3 km) – planowane otwarcie w sierpniu 2024 r.
 - o Węzeł Szczepanowice – węzeł Widoma (13,1 km) – otwarty dla ruchu od 04.10.2021 r.Jednocześnie, podczas oddawania do użytku kolejnych odcinków trasy S7, dawny przebieg drogi krajowej jest przekazywany pod zarząd województwa małopolskiego i posiada status drogi wojewódzkiej nr 772. Do czasu oddania do użytku odcinka Miechów – Szczepanowice, przebieg drogi krajowej nr 7 pozostaje bez zmian w gminie Miechów, natomiast dostęp do węzła Miechów jest realizowany od ronda na skrzyżowaniu dróg wojewódzkich nr 772 i 783, a następnie obwodnicą Miechowa w ciągu drogi wojewódzkiej 783.
- **Droga wojewódzka nr 783 (DW783)** – droga relacji wschód-zachód, prowadząca z Olkusza (województwo małopolskie) do Skalmierza (województwo świętokrzyskie), m.in. przez Wolbrom, Miechów, Racławice. DW783 stanowi północną obwodnicę Miechowa (realizowaną w latach 2015 – 2018), a na fragmencie zapewnia dojazd do trasy S7.
- **Droga wojewódzka nr 772 (DW772)** – droga wojewódzka przebiegająca przez powiaty miechowski i krakowski. DW772 łączy gminę Miechów z gminą Słomniki i jest to dawny przebieg drogi krajowej nr 7.
- **Drogi powiatowe:**
 - o 1174K – przebieg przez: Szreniawa – Przybystawice – Falniów
 - o 1182K – przebieg przez: Bryzdyn – Tunel – Miechów
 - o 1184K – przebieg przez: Uniejów Kolonia – Pstroszyce II
 - o 1188K – przebieg przez: Uniejów – Chodowiec – Charsznica
 - o 1189K – przebieg przez: Chodów – Dziadówki – Strzeżów II
 - o 1190K – przebieg przez: Pstroszyce I – Strzeżów II – Zapustka
 - o 1191K – przebieg przez: Podleśna – Antolka – Glebuttów
 - o 1192K – przebieg przez: Podleśna Wola – Łazy – Rzędowice
 - o 1200K – Miechów ul. Warszawska
 - o 1201K – Miechów ul. Podzamcze
 - o 1204K – przebieg przez: Gołcza – Rzeżuśnia – Jaksice
 - o 1205K – przebieg przez: Celiny Przystawickie – Przystawice – Wielki Dół – Kalina Rędziny
 - o 1206K – przebieg przez: Jaksice do drogi krajowej nr 7
 - o 1207K – przebieg przez: Czaple Małe – Szczepanowice
 - o 1208K – przebieg przez: Szczepanowice – Stacja PKP
 - o 1209K – przebieg przez: Poradów przez wieś
 - o 1210K – przebieg przez: Poradów – Parkoszowice
 - o 1211K – przebieg przez: Miechów (ul. Powstańców) – Zielenice
 - o 1212K – przebieg przez: Strzeżów I – Kalina Mała
 - o 1213K – przebieg przez: Brzuchania przez wieś
 - o 1224K – przebieg przez: Bukowska Wola – Działoszyce
 - o 1225K – przebieg przez: Kalina Rędziny – Kropidło – Gluzy – Działoszyce
 - o 1239K – przebieg przez: Biskupice – Jaksice – Kamieńczyce – Miechów
 - o 1240K – przebieg przez: Jaksice – Przystawice – Szczepanowice

Tabela 4.5 przedstawia wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu 2015, a Tabela 4.6 przedstawia wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu 2020/2021 na drodze ekspresowej nr 7, drodze krajowej nr 7, drodze wojewódzkiej nr 783. W tabelach zestawiono:

- **SDRR** - średniodobowe natężenie ruchu,
- **M** - liczbę motocykli,
- **SO** - liczbę samochodów osobowych i mikrobusów,
- **SD** - liczbę lekkich samochodów ciężarowych (dostawczych),
- **SC** - liczbę samochodów ciężarowych bez przyczep i naczep,
- **SCP** - liczbę samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami,
- **A** - liczbę autobusów i autokarów,
- **CR** - liczbę pojazdów wolnobieżnych i ciągników rolniczych.

Tabela 4.5 Wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu 2015

Nr punkt pomiar.	Nr drogi	Nazwa odcinka	SDRR	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
				M	SO	SD	SC	SCP	A	CR
20308	7	Łączyn - Miechów	12242	38	9239	1171	518	1156	110	10
20318	7	Miechów /PRZEJŚCIE/	12698	33	10496	453	314	1287	102	13
20309	7	Miechów - Słomniki	13660	36	10455	1050	529	1326	258	6
12031	DW783	Wolbrom - Miechów	4721	33	4065	260	113	236	5	9
12033	DW783	Miechów /PRZEJŚCIE/	8958	72	8357	484	27	0	18	0
12034	DW783	Miechów - Kalina Rzędziny	4714	28	4045	358	132	118	9	24

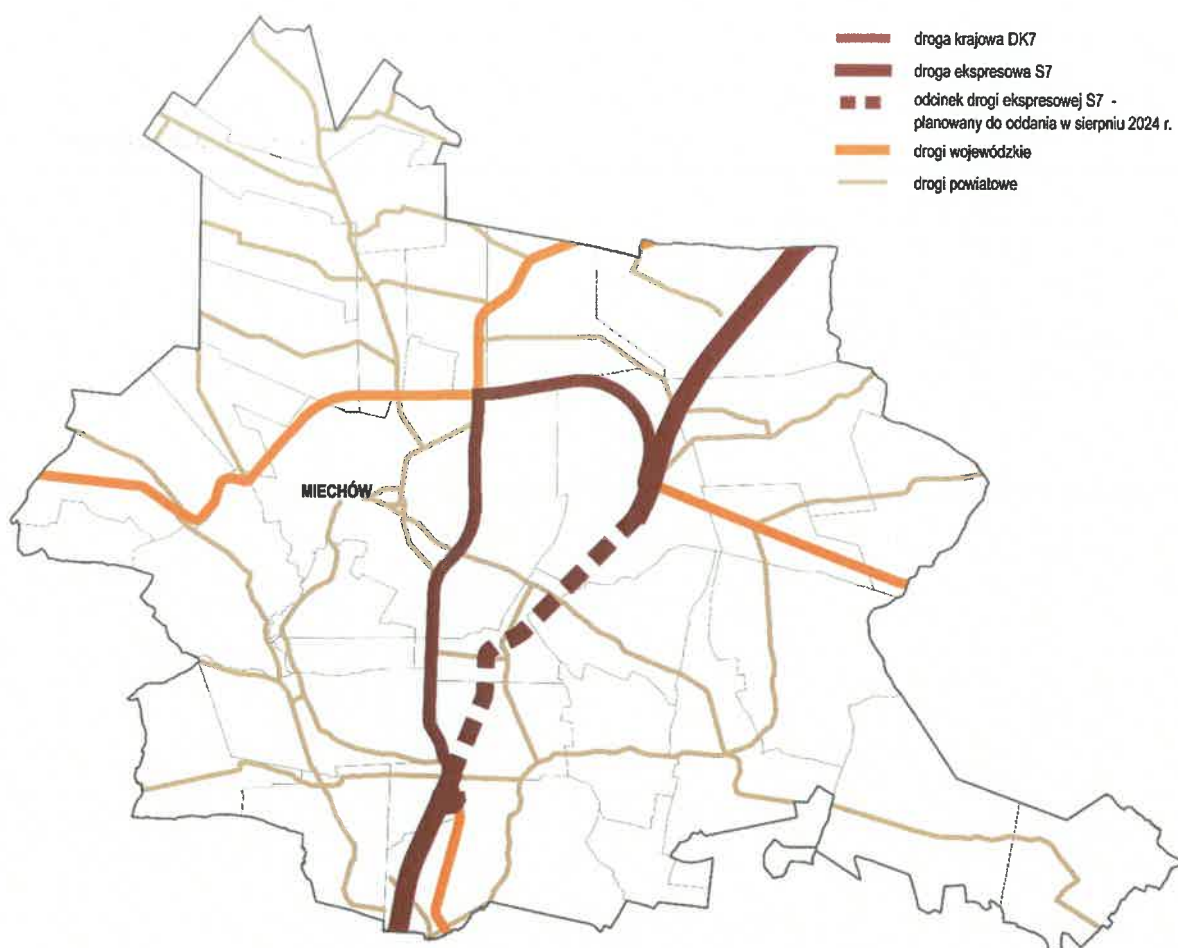
Źródło: GDDKiA

Tabela 4.6 Wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu 2020/2021

Nr punkt pomiar.	Nr drogi	Nazwa odcinka	SDRR	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
				M	SO	SD	SC	SCP	A	CR
20308	S7	W. Wodzisław /ul. Brzezie/ - Miechów /DW783/	19362	42	15614	1503	325	1850	28	0
20309	7	Miechów /DW783/ - Słomniki /ul. Proszowska (DW775)/	19427	40	15229	1854	457	1769	69	9
12031	DW783	Wolbrom - Miechów	8722	59	6120	993	583	939	7	21
12033	DW783	Miechów /Obwodnica 1: Ul. Sienkiewicza - DK7/	6396	49	4658	928	195	559	2	5
12034	DW783	Miechów /Obwodnica 2: DK7 - Bukowska Wola/	1611	16	1103	240	77	173	1	1

Źródło: GDDKiA

W zależności od odcinka pomiarowego, wzrost ruchu na drodze krajowej nr 7 wahał się między 42% - 58% dla punktów 20309 i 20308. W pomiarze w 2020/2021 roku nie było punktu pomiarowego na odcinku przez Miechów, tj. 20318. Na drodze wojewódzkiej odnotowano wzrost na odcinku dla punktu 12031 o 85%, natomiast na dwóch pozostałych spadki kolejno 29% i 66%. Zmiany wartości natężenia ruchu w gminie Miechów wynikają głównie ze zmiany w układzie drogowym i zmian przebiegu dróg wojewódzkich nr 783, w tym budowy obwodnicy Miechowa w latach 2015 - 2018.



Rysunek 4.5 Sieć drogowa na terenie gminy Miechów

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z BDOT10k

4.3 TRANSPORT ZBIOROWY

System transportu zbiorowego w gminie Miechów jest kompleksowy i zróżnicowany. Oparty na komunikacji miejskiej, połączeniach prywatnych przewoźników autobusowych oraz rozwiniętej sieci kolejowej, zapewnia mieszkańcom i turystom wygodne i efektywne możliwości podróżowania.

4.3.1 KOMUNIKACJA MIEJSKA

Aktualny układ linii autobusowych Komunikacji Miejskiej w Miechowie jest zbliżony z proponowanym układem linii zaproponowanym w poprzednim Planie Mobilności. Obecnie funkcjonują 2 linie autobusowe, obsługiwane w całości pojazdami elektrycznymi, niskopodłogowymi i dostosowanymi do osób ze szczególnymi potrzebami. Rysunek 3.1 prezentuje przebieg linii Komunikacji Miejskiej.



Rysunek 4.6 Schemat Komunikacji Miejskiej w Miechowie

Źródło: opracowanie własne na podstawie <https://www.miechow.eu/>

Obecny rozkład jazdy wskazanych linii autobusowych obejmuje po 13 kursów dziennie w dni robocze. Obie linie największą częstotliwość zapewniają w godzinach szczytu porannego i popołudniowego zapewniając odjazdy co ok. godzinę. W okresie międzyszczytowym odnotowuje się pojedyncze kursy. Komunikacja miejska funkcjonuje do ok. godziny 19. Ponadto realizowane są po 4 kursy podczas wjazdu na trasę i zjazdu z trasy. Linia nr 2 funkcjonuje również w weekendy (po 8 kursów w sobotę i niedzielę).

Aktualne ceny biletów Komunikacji Miejskiej w Miechowie wynoszą:

- 1 zł – bilet jednorazowy;
- 30 zł – bilet okresowy 30 dniowy;
- 80 zł – bilet okresowy 90 dniowy.

W ofercie dostępne są również bilety ulgowe z 50% zniżką.

4.3.2 KOMUNIKACJA PRYWATNA

Poza Komunikacją Miejską w Miechowie przez teren gminy przebiegają trasy prywatnych przewoźników. Przewozy międzygminne realizowane są na podstawie zezwolenia na wykonywanie transportu drogowego osób, wydawanego przez Starostę powiatu miechowskiego. Tabela 4.7 zawiera wykaz prywatnych przewoźników realizujących ww. połączenia na terenie Gminy Miechów wraz z częstotliwością kursowania wyrażoną poprzez liczbę kursów w ciągu dnia roboczego, sobotę oraz niedzielę.

Tabela 4.7 Zestawienie połączeń międzygminnych przewoźników prywatnych

Przewoźnik	Linia	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
F.H.U DTM-BUS Tomasz Dróżdź	Miechów Dworzec aut. - Przybysławice -	4	0	2	0	0	0	0	0	0
	Przybysławice - Miechów Dworzec aut.	6	4	2	0	0	0	0	0	0
	Wysocice - Miechów Dworzec aut.	5	2	1	0	0	0	0	0	0
	Miechów Dworzec aut. - Wysocice	3	0	1	0	0	0	0	0	0
	Miechów Dworzec aut. - Mostek	11	2	3	2	0	0	0	0	0
	Mostek - Miechów Dworzec aut.	12	4	2	2	0	0	0	0	0
Przewóz osób i towarów Niklewicz Marek	Miechów - Swojczany - Jelcza	13	5	3	1	1	0	1	1	0
	Książ Wielki - Miechów - Giebułtów - Książ Wielki	7	1	2	2	1	0	0	0	0
	Miechów - Charsznica - Kozłów	6	2	0	1	0	0	1	0	0
	Kępie - Charsznica - Kozłów	16	6	2	2	1	0	2	1	0

Przewoźnik	Linia	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
TRANS -BUS	Miechów Dworzec aut. – Tunel - Kozłów	14	3	3	2	2	0	2	2	0
	Kozłów – Tunel - Miechów Dworzec aut.	13	5	2	2	1	0	2	1	0
TRANSPORT J.S. Sylwester Jackiewicz	Kropidło – Kalina Lisieniec - Miechów	2	1	0	0	0	0	0	0	0
	Miechów – Kalina Lisieniec - Kropidło	2	0	1	0	0	0	0	0	0
Firma usługowo – transportowa KRZYSZTOFIK	Dziemierzycze – Klonów - Miechów	4	2	1	0	0	0	0	0	0
	Miechów – Klonów - Dziemierzycze	6	1	3	0	0	0	0	0	0
	Miroszów - Dale – Racławice - Miechów	4	2	1	0	0	0	0	0	0
	Racławice - Dale - Miechów	8	3	2	0	0	0	0	0	0

Tabela 4.8 i Tabela 4.7 zawiera wykaz połączeń międzypowiatowych przebiegających przez Gminę Miechów wraz z częstotliwością kursowania wyrażoną poprzez liczbę kursów w ciągu dnia roboczego, sobotę oraz niedzielę.

Tabela 4.8 Zestawienie połączeń międzypowiatowych przewoźników prywatnych

Przewoźnik	Linia	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
Usługi Transportowe Ryszard Majcher	Miechów - Pojatówice - Zielenice	2	0	1	0	0	0	0	0	0
	Zielenice - Pojatówice - Miechów	3	1	1	0	0	0	0	0	0
MINI BUS Andrzej Domagała	Miechów - Słomniki - Kraków	9	2	3	8	2	1	4	1	0
	Kraków - Słomniki - Miechów	9	1	2	8	1	2	4	1	1
	Działoszyce Plac Partyzantów - Miechów - Kraków MDA	16	5	3	6	1	1	6	1	1
	Kraków MDA - Miechów - Działoszyce Plac Partyzantów	15	3	3	6	1	1	6	1	1
F.H.U DTM-BUS Tomasz Drózd	Miechów Dworzec aut. - Wolbrom Dworzec aut.	5	1	1	0	0	0	0	0	0
	Wolbrom Dworzec aut. - Miechów Dworzec aut.	5	2	1	0	0	0	0	0	0

Tabela 4.9 Zestawienie połączeń przewoźników prywatnych z dworca autobusowego w Miechowie

Przewoźnik	Linia	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
Przewóz osób autobusem Marek Łach	Miechów - Działoszyce - Kazimierza Wielka - Krzyż	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	Miechów - Działoszyce - Kazimierza Wielka	2	0	0	0	0	0	1	0	0

Przewoźnik	Linia	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
	Miechów – Wolbrom – Dąbrowa Górnicza – Katowice	3	2	1	1	1	0	2	1	1
Przedsiębiorstwo transportowe Łukasz Łach	Miechów – Działoszyce – Kazimierza Wielka – Busko Zdrój	2	1	0	1	1	0	1	1	0
	Miechów – Wolbrom – Dąbrowa Górnicza – Katowice	2	0	1	1	0	0	1	0	0
Dariusz Bus Dariusz Okrajek	Miechów – Muniakowice	6	2	1	0	0	0	0	0	0
	Miechów – Stomnik	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Transport J.S. Sylwester Jackiewicz Przewóz osób mini-bus Andrzej Grądek	Miechów – Ractawice	8	1	3	8	1	3	8	1	3
	Miechów – Marchocice – Ractawice	2	0	1	2	0	1	2	0	1
	Miechów – Dale – Ractawice	2	0	1	2	0	1	2	0	1
	Miechów – Kościelejów	3	0	1	3	0	1	3	0	1
	Miechów – Miroszów	3	0	1	3	0	1	3	0	1
	Miechów – Kropidło – Raszków	3	0	1	3	0	1	3	0	1
	Miechów – Głupczów	3	0	1	3	0	1	3	0	1
	Miechów – Ractawice – Skalbierz – Kazimierza Wielka	2	1	0	2	1	0	2	1	0

Przewoźnik	Linia	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
Stefan Przewozy autokarowe	Miechów – Kraków	23	4	3	5	2	1	1	0	0
Przewóz osób i towarów Niklewicz Marek	Miechów – Charsznica – Kępie – Kozłów	4	1	0	4	1	0	4	1	0
	Miechów – Charsznica – Kępie	10	3	3	10	3	3	10	3	3
	Miechów – Charsznica – Jelcza	7	2	1	7	2	1	7	2	1
	Miechów – Charsznica – Podlesice	3	1	0	3	1	0	3	1	0
	Miechów – Charsznica – Swojczany	5	2	0	5	2	0	5	2	0
	Miechów – Tochołów – Giebułtów – Książ Wielki	5	2	2	5	2	2	5	2	2
	Miechów – Charsznica	25	8	5	25	5	5	25	5	5
AD Bus	Miechów – Kraków	24	5	5	13	2	2	10	2	2
F.U.H DTM Bus Tomasz Drózd	Miechów – Czaple Wielkie – Wysocice	2	0	0	0	0	0	0	0	0
	Miechów – Szreniawa – Wolbrom	5	1	1	0	0	0	0	0	0
	Miechów – Szreniawa – Przybysławice	2	0	1	0	0	0	0	0	0
	Miechów – Jaksice – Gołcza	9	1	3	2	0	0	0	0	0

Przewoźnik	Linia	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
Mat Bus Warzecha Michał	Miechów – Pińczów – Busko zdrój	3	0	1	3	0	1	3	0	1
	Miechów – Wolbrom – Dąbrowa – Górnica – Katowice	3	1	0	3	1	0	3	1	0



Rysunek 4.7 Korytarze transportowe obsługiwane przez linie komunikacyjne prywatnych przewoźników

4.3.3 TRANSPORT KOLEJOWY

Dzięki strategicznemu położeniu na linii kolejowej nr 8, wchodzącej w skład bazowej sieci TEN-T, gmina Miechów cieszy się dobrymi połączeniami zarówno na szczeblu regionalnym, jak i krajowym, co czyni ją ważnym węzłem komunikacyjnym w południowej Polsce. Na terenie gminy znajduje się stacja kolejowa Miechów oraz trzy przystanki kolejowe: Kamieńczyce, Pstroszyce, Szczepanowice. Usługi kolejowe świadczone są przez trzech przewoźników:

- **PKP Intercity** – zapewnia połączenia dalekobieżne z Miechowa do dużych ośrodków miejskich, takich jak Warszawa, Kraków. PKP Intercity obsługuje stację kolejową Miechów, oferując dwa typy połączeń: Intercity (IC) i Twoje Linie Kolejowe (TLK).
- **Polregio** - zapewnia połączenia regionalne z gminy Miechów do pobliskich miejscowości oraz większych miast województwa małopolskiego i sąsiednich województw. Polregio obsługuje stację kolejową Miechów oraz przystanki kolejowe: Kamieńczyce, Pstroszyce, Szczepanowice.
- **Koleje Małopolskie** – oferuje połączenia regionalne z gminy Miechów, m. in. do Krakowa, Oświęcimia, czy Sędziszowa. Koleje Małopolskie obsługują stację kolejową Miechów oraz przystanki kolejowe: Kamieńczyce, Pstroszyce, Szczepanowice.



Rysunek 4.8 Przebieg linii kolejowej na terenie gminy Miechów

Tabela 4.10, Tabela 4.11, Tabela 4.12 i Tabela 4.13 zawierają zestawienie liczby połączeń kolejowych dla poszczególnych przystanków i stacji, z podziałem na przewoźników kolejowych oraz kierunek (Sędziszów – północ, Kraków – południe). Częstotliwość kursowania zagregowana została dla doby, szczytu porannego (06:00 – 09:00) i szczytu popołudniowego (15:00 – 18:00).

Tabela 4.10 Liczba połączeń kolejowych – stacja kolejowa Miechów

Przewoźnik	Rodzaj połączeń	Doba		Szczyt poranny		Szczyt popołudniowy	
		Sędziszów	Kraków	Sędziszów	Kraków	Sędziszów	Kraków
PKP Intercity	IC	17	17	5	3	3	2

	TLK	3	3	0	1	1	1
Koleje Małopolskie	-	10	14	1	2	2	3
Polregio	-	8	8	1	3	1	1
Suma		38	42	7	9	7	7

Największą liczbę połączeń oferuje przewoźnik PKP Intercity, łącznie w dobie po 20 połączeń w każdym kierunku. W szczycie porannym w obu kierunkach, w sumie 9 połączeń, a w szczycie popołudniowym 7.

Tabela 4.11 Liczba połączeń kolejowych – przystanek kolejowy Kamieńczyce

Przewoźnik	Doba		Szczyt poranny		Szczyt popołudniowy	
	Sędziszów	Kraków	Sędziszów	Kraków	Sędziszów	Kraków
Koleje Małopolskie	10	14	1	2	2	3
Polregio	8	8	1	3	1	1
Suma	22	22	3	5	4	4

W przypadku przystanku kolejowego Kamieńczyce, gdzie usługi oferują dwaj przewoźnicy regionalni, najwięcej połączeń w dobie wykonuje przewoźnik Koleje Małopolskie (w sumie 24). W szczycie porannym 4 połączenia, a w szczycie popołudniowym 5.

Tabela 4.12 Liczba połączeń kolejowych – przystanek kolejowy Pstroszyce

Przewoźnik	Doba		Szczyt poranny		Szczyt popołudniowy	
	Sędziszów	Kraków	Sędziszów	Kraków	Sędziszów	Kraków
Koleje Małopolskie	10	10	1	1	2	3
Polregio	8	8	1	3	2	1
Suma	18	18	2	4	4	4

W przypadku przystanku kolejowego Pstroszyce, podobnie jak dla przystanku Kamieńczyce, najwięcej kursów oferuje przewoźnik Koleje Małopolskie (w obu kierunkach: 10 połączeń w dobie, 2 w szczycie porannym, 5 w szczycie popołudniowym).

Tabela 4.13 Liczba połączeń kolejowych – przystanek kolejowy Szczepanowice

Przewoźnik	Doba		Szczyt poranny		Szczyt popołudniowy	
	Sędziszów	Kraków	Sędziszów	Kraków	Sędziszów	Kraków
Koleje Małopolskie	14	14	2	2	3	3
Polregio	8	8	1	3	2	1
Suma	22	22	3	5	5	4

Pasażerowie korzystający z połączeń kolejowych mogą skorzystać z oferty biletowej przygotowanej we współpracy z władzami województwa małopolskiego. Małopolski Bilet Zintegrowany⁵ to oferta skierowana do podróżnych mająca na celu integrację usług transportowych oraz uproszczenie kwestii zakupu biletów. Oferta umożliwia poruszanie się pociągami Kolei Małopolskich, Kolei Śląskich i Polregio jak również komunikacją miejską w niektórych gminach (m.in.

⁵ szczegółowe informacje o ofercie znajdują się na stronie internetowej: <https://kolejmalopolskie.com.pl/pl/dla-pasazera/oferty-taryfy-przepisy/bilet-metropolitalny-i-malopolski-bilet-zintegrowany>

w Krakowie, Zielonkach, Michałowicach) oraz autobusami Małopolskich Linii Dostawczych. Okresowy (miesięczny) bilet kosztuje 295 zł (strefa IV).

4.4 WĘZŁY PRZESIADKOWE

W 2019 roku, przy stacji PKP w Miechowie został oddany do użytku parking Park and Ride (P&R). Parking posiada 134 miejsc postojowych dla samochodów osobowych, a także 4 miejsca dla autobusów⁶. Jest to jeden z trzech parkingów tego typu w gminie. Drugi parking znajduje się przy przystanku kolejowym Kamieńczyce (58 miejsc postojowe + 3 miejsca dla autobusów). Trzeci parking P&R zlokalizowany jest w miejscowości Pstroszyce Pierwsze - stacja Pstroszyce (18 miejsc postojowych). Dodatkowo przy każdym parkingu znajduje się parking Bike and Ride (B&R).



Rysunek 4.9 Parking P&R przy stacji PKP w Miechowie

⁶ Uwzględniając stanowiska dla osób z niepełnosprawnościami, stanowiska Kiss and Ride, stanowiska dla taksówek, łączna pojemność parkingu wynosi 151 miejsc postojowych.



Rysunek 4.10 Parking P&R przy przystanku kolejowym w Kamieńczycach

Ponadto, na potrzeby opracowania przeprowadzono obserwację napętnienia parkingów przy przystankach kolejowych na terenie gminy. Badanie zostało wykonane w dzień roboczy o godzinie 10:00 w czerwcu 2024 r. Liczba miejsc postojowych nie uwzględnia: miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnością, miejsc postojowych dla autobusów oraz miejsc postojowych w ramach Kiss&Ride.

Tabela 4.14 Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej

Stacja/przystanek kolejowy	Liczba pojazdów	Liczba miejsc	Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej
Miechów	252 (158+94*)	136	116%
Kamieńczyce	52	58	89%
Pstroszyce	7	16	44%

*pojazdy pozostawione poza infrastrukturą parkingu P&R

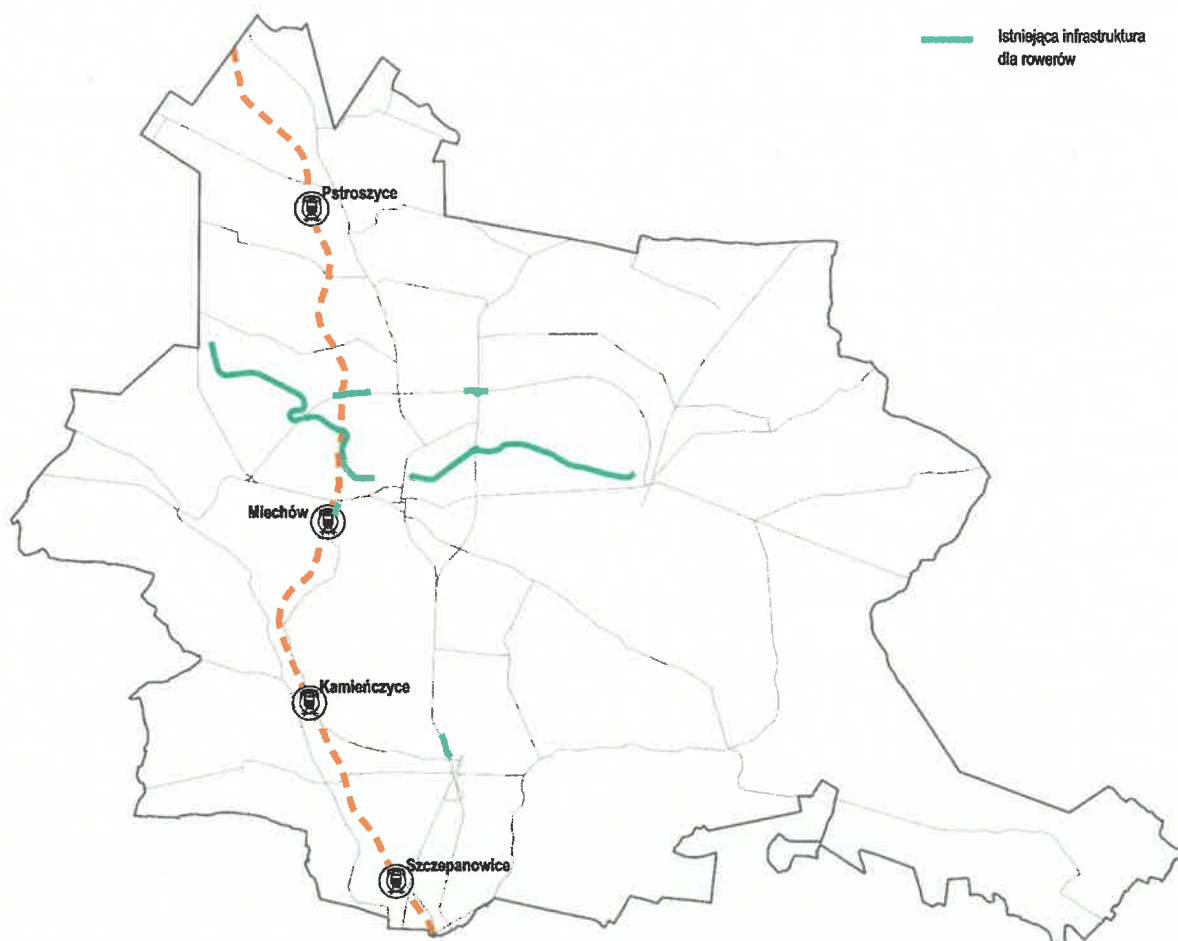
Na podstawie uzyskanych danych liczbowych można jednoznacznie stwierdzić, iż zainteresowanie powstałą infrastrukturą przy stacji kolejowej w Miechowie jest większe niż pierwotnie zakładano. O godzinie 10:00 parking wypełniony jest w ponad 100%, co oznacza, że 16% pojazdów zaparkowanych jest niezgodnie z przepisami. O ogromnym zainteresowaniu świadczy fakt, że znaczna liczba kierowców decyduje się zostawiać swoje pojazdy na przylegającej do parkingu niezagospodarowanej działce. Podczas obserwacji odnotowano, że swoje samochody pozostawiają tam 94 osoby.

4.5 TRANSPORT PIESZY I ROWEROWY

Przez gminę Miechów przebiega trasa rowerowa szlakiem wąskotorówki. Trasa ta rozpoczyna się w lesie Chodówki, a następnie prowadzi przez ul. Podmiejską, ul. Folusz, ul. Kopernika, ul. Wspólną, ul. Szewską, ul. Łąkową i ul. Graniczną, kończąc się w Bukowskiej Woli. Znaczna część trasy poprowadzona jest po dedykowanej dla rowerów infrastrukturze:

- las Chodówki - ul. Folusz
- dawny Dworzec Kolei Wąskotorowej – Szkoła Podstawowa nr 1
- ul. Traugutta – ul. Topolowa

Ponadto na terenie gminy Miechów znajduje się infrastruktura dla rowerów wzdłuż DW783,



Rysunek 4.11 Istniejąca infrastruktura dla rowerów

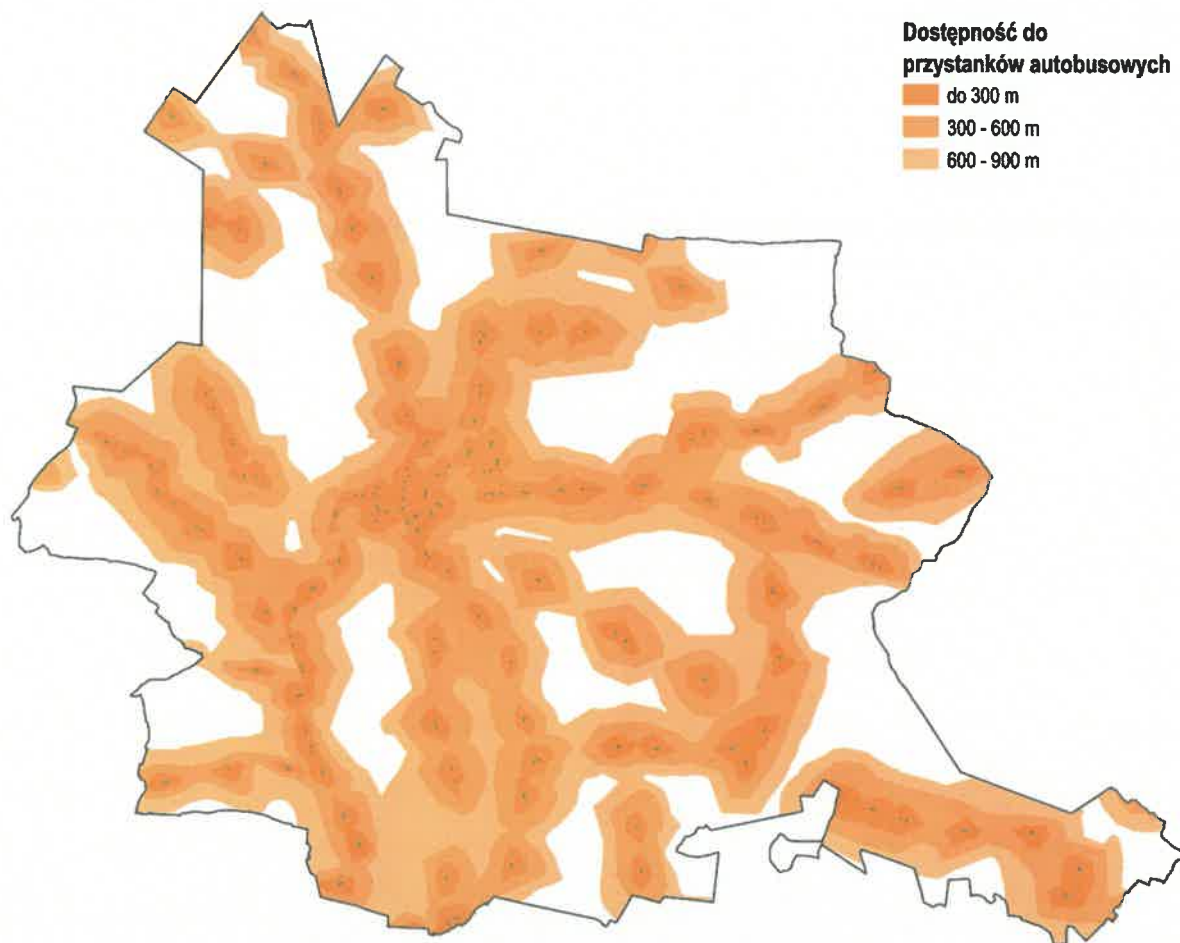
W zakresie infrastruktury pieszej zaznacza się dysproporcja pomiędzy Miechowem oraz pozostałymi obszarami w gminie. O ile, w samym mieście, infrastruktura piesza jest dość dobrze rozwinięta tak poza nim, praktycznie nie występuje. Stanowi to duże wyzwanie, by taka infrastruktura powstała również w pozostałych miejscowościach na terenie gminy. Zadanie będzie wymagać współpracy z różnymi zarządcami dróg na każdym szczeblu administracyjnym.

4.6 DOSTĘPNOŚĆ DO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Przestrzenna dostępność piesza do transportu zbiorowego została opracowana z uwzględnieniem wszystkich przystanków autobusowych i kolejowych w gminie. Dla przystanków autobusowych określono izochrony dojścia na

odległości 300, 600 oraz 900 m. Dla przystanków kolejowych wyznaczono strefy dojazdu na odległości 500, 1 000 oraz 1 500 m.

Oszacowano liczbę osób znajdujących się w poszczególnych izochronach. 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 pozyskana została z Banku Danych Lokalnych z 2021 roku.



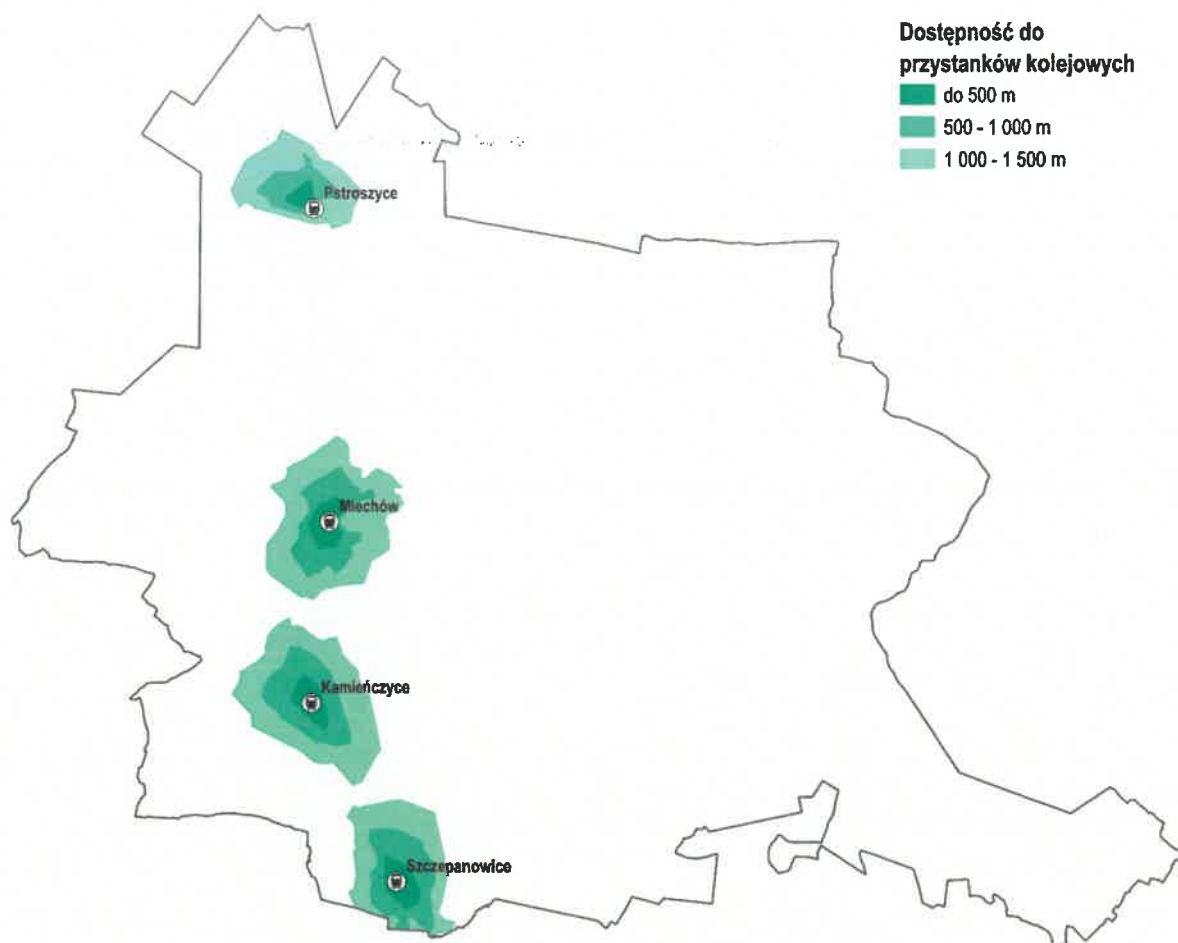
Rysunek 4.12 Dostępność przestrzenna do przystanków autobusowych

Tabela 4.15 Dostępność przestrzenna do przystanków autobusowych

MIEJSCOWOŚĆ	Liczba mieszkańców ogółem	Odległość [m]					
		300		600		900	
		liczba mieszkańców	procent	liczba mieszkańców	procent	liczba mieszkańców	procent
Biskupice	311	169	54%	279	90%	308	99%
Brzuchania	274	50	18%	97	35%	198	72%
Bukowska Wola	411	212	52%	376	91%	384	93%
Celiny Przesławickie	138	88	64%	138	100%	138	100%
Dziewięcioły	206	78	38%	138	67%	188	91%

MIEJSCOWOŚĆ	Liczba mieszkańców ogółem	Odległość [m]					
		300		600		900	
		liczba mieszkańców	procent	liczba mieszkańców	procent	liczba mieszkańców	procent
Falniów	312	164	53%	249	80%	300	96%
Falniów-Wysiótek	73	0	0%	0	0%	0	0%
Glinica	149	86	58%	119	80%	143	96%
Jaksice	544	217	40%	315	58%	396	73%
Kalina Lisiniec	214	79	37%	171	80%	211	99%
Kalina Mała	320	96	30%	235	73%	301	94%
Kalina-Rędziny	209	121	58%	205	98%	209	100%
Kamieńczyce	52	52	100%	52	100%	52	100%
Komorów	188	115	61%	188	100%	188	100%
Miechów	10962	8405	77%	10450	95%	10802	99%
Nasiechowice	336	130	39%	218	65%	248	74%
Parkoszowice	176	82	47%	153	87%	170	97%
Podleśna Wola	346	199	58%	326	94%	332	96%
Podmiejska Wola	101	85	84%	101	100%	101	100%
Pojatowice	293	76	26%	213	73%	273	93%
Poradów	214	109	51%	201	94%	214	100%
Przestawice	258	149	58%	206	80%	253	98%
Pstroszyce Drugie	276	79	29%	164	59%	208	75%
Pstroszyce Pierwsze	244	82	34%	134	55%	183	75%
Siedliska	138	56	41%	107	78%	138	100%
Stawice Szlacheckie	217	119	55%	198	91%	217	100%
Strzeżów Drugi	223	38	17%	88	39%	140	63%
Strzeżów Pierwszy	311	165	53%	261	84%	293	94%
Szczepanowice	400	120	30%	241	60%	314	79%
Wielki Dół	136	33	24%	86	63%	126	93%
Wymysłów	151	60	40%	119	79%	142	94%
Zagorzyce	234	0	0%	0	0%	3	1%
Zarogów	316	127	40%	242	77%	245	78%

Najlepszą dostępnością charakteryzuje się miejscowość Kamieńczyce, której wszyscy mieszkańcy znajdują się w izochronie 300 m. Natomiast w izochronie 900 m znajduje się 100 % mieszkańców Celin Przestawickich, Kaliny-Rędzin, Kamieńczyc, Komorowa, Podmiejskiej Woli, Poradowa, Siedlisk i Stawic Szlacheckich.



Rysunek 4.13 Dostępność przestrzenna do przystanków kolejowych

Tabela 4.16 Dostępność przestrzenna do przystanków kolejowych

MIEJSCOWOŚĆ	Liczba mieszkańców ogółem	Odległość [m]					
		500		1 000		1 500	
		liczba mieszkańców	procent	liczba mieszkańców	procent	liczba mieszkańców	procent
Biskupice	311	0	0%	2	1%	34	11%
Brzuchania	274	0	0%	0	0%	0	0%
Bukowska Wola	411	0	0%	0	0%	0	0%
Celiny Przeważskie	138	0	0%	0	0%	0	0%
Dziewięcioły	206	0	0%	0	0%	0	0%
Falników	312	0	0%	0	0%	0	0%
Falników-Wysiótek	73	0	0%	0	0%	0	0%
Glinica	149	0	0%	0	0%	0	0%
Jaksice	544	83	15%	243	45%	376	69%
Kalina Lisiniec	214	0	0%	0	0%	0	0%
Kalina Mała	320	0	0%	0	0%	0	0%

MIEJSCOWOŚĆ	Liczba mieszkańców ogółem	Odległość [m]					
		500		1 000		1 500	
		liczba mieszkańców	procent	liczba mieszkańców	procent	liczba mieszkańców	procent
Kalina-Rędziny	209	0	0%	0	0%	0	0%
Kamieńczyce	52	0	0%	36	69%	52	100%
Komorów	188	0	0%	78	41%	144	77%
Miechów	10962	188	2%	401	4%	3043	28%
Nasiechowice	336	0	0%	0	0%	0	0%
Parkoszwice	176	0	0%	0	0%	0	0%
Podleśna Wola	346	0	0%	0	0%	13	4%
Podmiejska Wola	101	0	0%	0	0%	0	0%
Pojatówice	293	0	0%	0	0%	0	0%
Poradów	214	0	0%	0	0%	0	0%
Przestawice	258	6	2%	27	10%	88	34%
Pstroszyce Drugie	276	0	0%	33	12%	87	32%
Pstroszyce Pierwsze	244	0	0%	0	0%	7	3%
Siedliska	138	0	0%	0	0%	0	0%
Stawice Szlacheckie	217	0	0%	0	0%	0	0%
Strzeżów Drugi	223	0	0%	0	0%	0	0%
Strzeżów Pierwszy	311	0	0%	0	0%	0	0%
Szczepanowice	400	9	2%	11	3%	54	14%
Wielki Dół	136	0	0%	0	0%	0	0%
Wymysłów	151	0	0%	0	0%	0	0%
Zagorzyce	234	0	0%	0	0%	0	0%
Zarogów	316	0	0%	0	0%	0	0%

Najlepszą dostępności do przystanków kolejowych (odległość do 1 500 m) charakteryzują się miejscowości Kamieńczyce (100 % mieszkańców), Komorów (77 % mieszkańców), Jaksice (69 % mieszkańców).

5 ANALIZA POTOKÓW PASAŻERSKICH

5.1 AUTOBUSOWY PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY

W zakresie autobusowego publicznego transportu zbiorowego, analizę liczby przejazdów przeprowadzono dla linii komunikacji miejskiej w Miechowie, z uwagi na dostępność danych. W przypadku przewozów powiatowych oraz wojewódzkich, organizatorzy transportu udostępnili zezwolenia i rozkłady jazdy, bez danych w zakresie potoków pasażerskich lub liczby sprzedanych biletów. Dla linii gminnych analizę wykonano na podstawie liczby sprzedanych biletów, w rozdziale poniżej.

5.1.1 KOMUNIKACJA GMINY MIECHÓW

W zakresie komunikacji miejskiej w Miechowie, dane zestawiono kwartalnie, z uwagi na ich dostępność. Dla każdego kwartału podano liczbę sprzedanych biletów okresowych, a na podstawie badań ankietowych przeprowadzonych przez pracowników UGiM podano średnią liczbę przejazdów jednego pasażera dziennie w komunikacji miejskiej. Na podstawie przyjętych założeń, oszacowano liczbę przejazdów na podstawie średniej liczby przejazdów jednego pasażera oraz liczby sprzedanych biletów okresowych. Dane zestawiono w tabeli poniżej.

Tabela 5.1 Liczba przejazdów pasażerów komunikacji miejskiej w Miechowie, na podstawie biletów okresowych

Rok	Kwartał	Liczba biletów okresowych	Średnia liczba przejazdów 1 pasażera w ciągu 1 dnia w komunikacji miejskiej wg badań ankietowych	Średnia liczba przejazdów 1 pasażera przemnożona przez 30 dni w miesiącu	Liczba przejazdów obliczona na podstawie liczby przejazdów 1 pasażera i liczby biletów okresowych
2023	I	139	3	90	12 510
	II	124	4	120	14 880
	III	110	4	120	13 200
	IV	148	2	60	8 880
	suma				49 470

Tabela 5.2 Zestawienie liczby sprzedanych biletów na poszczególnych liniach komunikacji miejskiej w Miechowie

Typ przejazdu	I kwartał	II kwartał	III kwartał	IV kwartał	2023 rok	
Liczba przejazdów na podstawie biletów okresowych	12 510	14 880	13 200	8 880	49 470	
Liczba przejazdów na podstawie biletów jednorazowych Unicard	2 083	2 132	2 708	3 006	9929	
Liczba przejazdów na linii nr 1 na podstawie biletów z automatu biletowego	12 539	11 216	11 762	10 974	46 491	101 338
Liczba przejazdów na linii nr 2 na podstawie biletów z automatu biletowego	12 976	14 102	13 179	14 590	54 847	
Średnia roczna liczba przejazdów pasażerów uprawnionych do przejazdów bezpłatnych (średnie oszacowanie na podstawie ankiet przeprowadzonych przez UGiM w autobusach w 2021 i 2022 roku)					2 955	

5.2 TRANSPORT KOLEJOWY

W przeciągu ostatnich lat, oferta przewozów kolejowych w relacji Miechów – Kraków uległa istotnej poprawie. Według danych otrzymanych z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego, liczba pasażerów, w dniu roboczym, korzystających z pociągów obsługiwanych przez operatora – Koleje Małopolskie sp. z o.o. wzrosła 3-krotnie w relacji Kraków – Sędziszów oraz ponad 2-krotnie w relacji Sędziszów – Kraków. Szczegółowe zestawienie wymiany pasażerskiej na podstawie ww. danych przedstawiono poniżej wraz z porównaniem danych z roku 2016.

5.2.1 ANALIZA WYNIKÓW BADAŃ NAPEŁNIEŃ SKA

Na podstawie wyników pomiarów wielkości potoków pasażerskich pozyskanych od przewoźnika – Kolei Małopolskich, dokonano analizy napełnień pociągów kursujących w relacji Kraków Główny – Sędziszów z podziałem na typ dnia. Wykonano zestawienie pasażerów wsiadających i wysiadających na każdym przystanku na trasie, z rozróżnieniem kierunków jazdy.

We wszystkich typach dnia tygodnia, największy potok pasażerski wsiada i wysiada na stacji Miechów. W dni robocze, na wszystkich przystankach zlokalizowanych na terenie Gminy wsiada łącznie 802 pasażerów, w soboty 346, a w niedzielę 511. Liczba osób wysiadających to odpowiednio – 950 w dni robocze, 275 w soboty i 271 w niedzielę.

Tabela 5.3 Zestawienie wyników napełnień pociągów Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej – kierunek Kraków Główny – Sędziszów (2016 r.).

Stacje	Dzień roboczy			Sobota			Niedziela		
	Wsiadło	Wysiadło	Napełnienie	Wsiadło	Wysiadło	Napełnienie	Wsiadło	Wysiadło	Napełnienie
Kraków Główny	1034	0	1034	565	0	565	446	0	446
Kraków Batowice	19	22	1030	9	13	561	4	11	439
Zastów	4	24	1010	1	5	557	0	9	430
Baranówka	2	78	934	1	36	522	3	34	399
Łuczyce	3	126	811	2	68	456	6	50	355
Goszcza	1	77	734	4	32	428	1	19	337
Niedźwiedź	4	50	688	0	19	409	0	18	319
Stomniki Miasto	5	74	619	1	36	374	2	20	301
Stomniki	9	107	521	1	33	342	2	40	263
Smroków	1	31	446	0	12	289	0	8	225
Szczepanowice	2	13	435	1	10	280	4	9	220
Kamieńczyce	3	58	380	1	26	255	1	32	189
Miechów	8	291	142	3	213	86	3	154	68
Działówki/Pstroszyce	0	4	138	0	3	83	0	4	64
Tunel	2	16	124	0	9	74	0	6	58
Kozłów	1	46	79	2	37	39	0	29	29
Kłimontów	4	9	74	6	8	37	1	2	28
Sędziszów	0	74	0	0	37	0	0	28	0
Suma	1098			597			473		

Źródło: Plan Mobilności dla Gminy Miechów, 2016

Tabela 5.4 Zestawienie wyników napętnień pociągów Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej – kierunek Kraków Główny – Sędziszów (2024 r.).

Stacje	Dzień roboczy			Sobota			Niedziela		
	Wsiadko	Wysiadko	Napętnienie	Wsiadko	Wysiadko	Napętnienie	Wsiadko	Wysiadko	Napętnienie
Kraków Główny	2635	671	2635	539	285	539	459	184	459
Kraków Batowice	72	172	2535	16	26	529	26	38	447
Zastów	47	124	2458	19	29	519	24	38	433
Baranówka	48	297	2209	14	52	481	21	62	392
Łuczyce	48	295	1962	15	58	438	26	66	352
Goszcza	45	196	1811	20	50	408	21	31	342
Niedźwiedź	45	214	1642	16	24	400	21	35	328
Stomniki Miasto	57	231	1468	17	86	331	35	54	309
Stomniki	57	388	1137	16	72	275	28	87	250
Smroków	52	105	1084	13	27	261	23	37	236
Szczepanowice	42	67	1059	12	19	254	29	17	248
Kamieńczyce	50	126	983	13	39	228	24	32	240
Miechów	71	593	461	13	114	127	42	144	138
Działówki/Pstroszyce	32	51	442	10	15	122	16	15	139
Tunel	39	93	388	10	23	109	17	30	126
Kozłów	35	203	220	9	52	66	9	55	80
Klimontów	23	59	184	8	17	57	9	15	74
Sędziszów	5	189	0	0	57	0	1	75	0
Suma	3403			760			831		

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UMWM i KML, wg stanu na czerwiec 2024 (dane średniodobowe z całego miesiąca)

Tabela 5.5 Zestawienie wyników napętnień pociągów Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej – kierunek Sędziszów - Kraków Główny (2016 r.).

Stacje	Dzień roboczy			Sobota			Niedziela		
	Wsiadko	Wysiadko	Napętnienie	Wsiadko	Wysiadko	Napętnienie	Wsiadko	Wysiadko	Napętnienie
Sędziszów	161	0	161	80	0	80	62	0	62
Klimontów	48	8	201	21	9	92	23	2	83
Kozłów	117	6	312	59	8	143	64	1	146
Tunel	29	2	339	12	0	155	22	1	167
Działówki	6	0	345	4	0	159	3	0	170
Miechów	265	18	592	207	6	360	216	14	372
Kamieńczyce	51	8	634	34	12	382	42	14	400
Szczepanowice	18	2	637	15	0	383	4	3	374

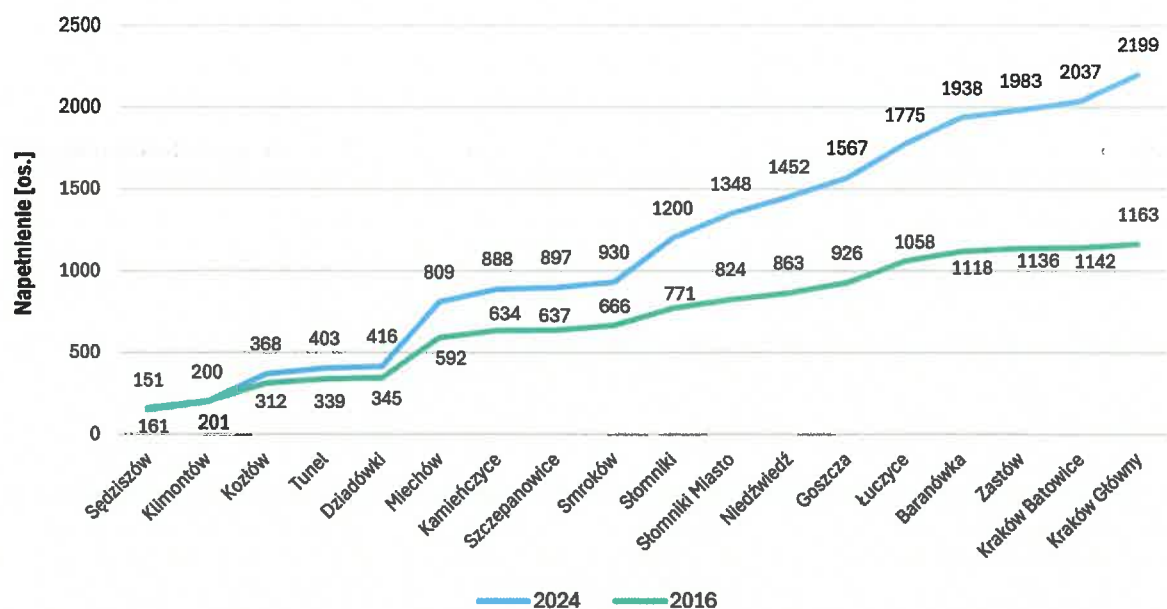
Smroków	30	1	666	9	0	392	10	2	382
Stomniki	101	10	771	36	2	440	37	3	443
Stomniki Miasto	74	4	824	26	1	446	23	2	436
Niedźwiedź	45	6	863	17	1	462	18	0	454
Goszcza	63	0	926	30	4	488	12	2	464
Łuczyce	118	2	1058	75	2	580	61	1	552
Baranówka	83	2	1118	31	0	585	36	0	552
Zastów	22	4	1136	9	3	591	12	1	563
Kraków Batowice	26	20	1142	16	13	594	17	7	573
Kraków Główny	0	1163	0	0	620	0	0	609	0
Suma	1254			681			662		

Źródło: Plan Mobilności dla Gminy Miechów, 2016

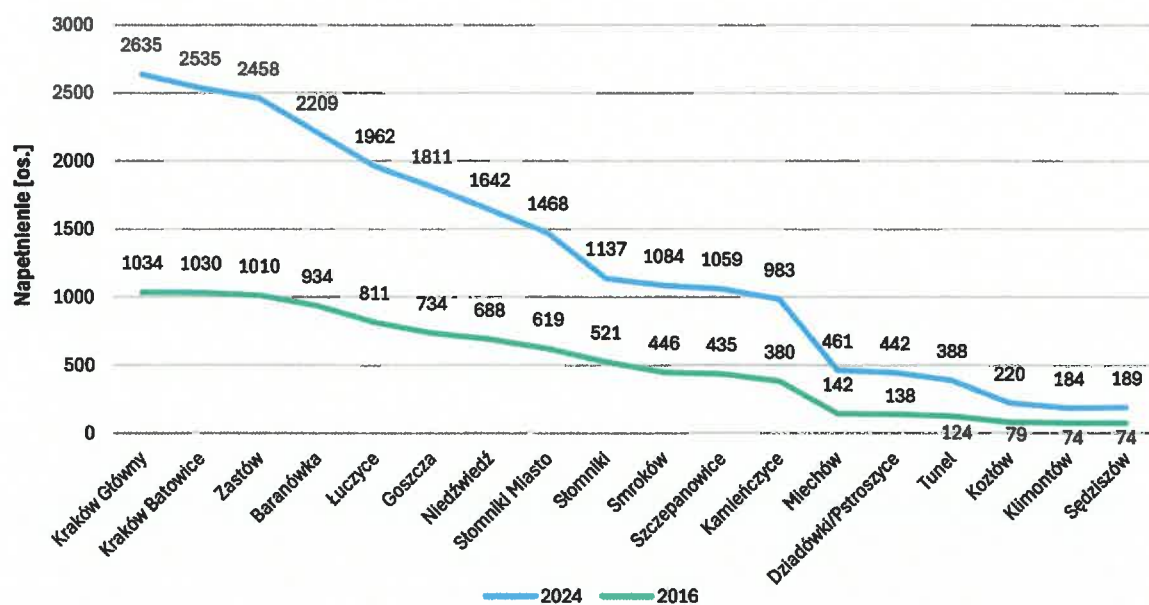
Tabela 5.6 Zestawienie wyników napętnień pociągów Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej – kierunek Sędziszów - Kraków Główny (2024 r.).

Stacje	Dzień roboczy			Sobota			Niedziela		
	Wsiadło	Wysiadło	Napętnienie	Wsiadło	Wysiadło	Napętnienie	Wsiadło	Wysiadło	Napętnienie
Sędziszów	151	0	151	62	0	62	122	0	122
Klimontów	63	14	200	32	9	85	33	8	147
Kozłów	187	19	368	110	15	180	120	8	259
Tunel	48	13	403	25	9	196	26	10	275
Działdówki	27	14	416	16	17	195	11	13	273
Miechów	440	47	809	196	34	357	231	17	487
Kamieńcysce	107	28	888	53	18	392	45	12	520
Szczepanowice	33	24	897	23	19	396	16	21	515
Smroków	60	27	930	29	20	405	19	27	507
Stomniki	308	38	1200	104	23	486	65	16	556
Stomniki Miasto	174	26	1348	81	29	538	32	18	570
Niedźwiedź	133	29	1452	49	15	572	37	23	584
Goszcza	139	24	1567	63	27	608	45	19	610
Łuczyce	233	25	1775	103	21	690	74	15	669
Baranówka	189	26	1938	52	26	716	60	25	704
Zastów	66	21	1983	39	20	735	37	19	722
Kraków Batowice	98	44	2037	31	18	748	33	23	732
Kraków Główny	162	2199	0	149	897	0	23	755	0
Suma	2618			1217			1029		

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UMWM i KML, wg stanu na czerwiec 2024 (dane średniodobowe z całego miesiąca)



Rysunek 5.1 Porównanie napętnień pociągów Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej – kierunek Sędziszów - Kraków Główny



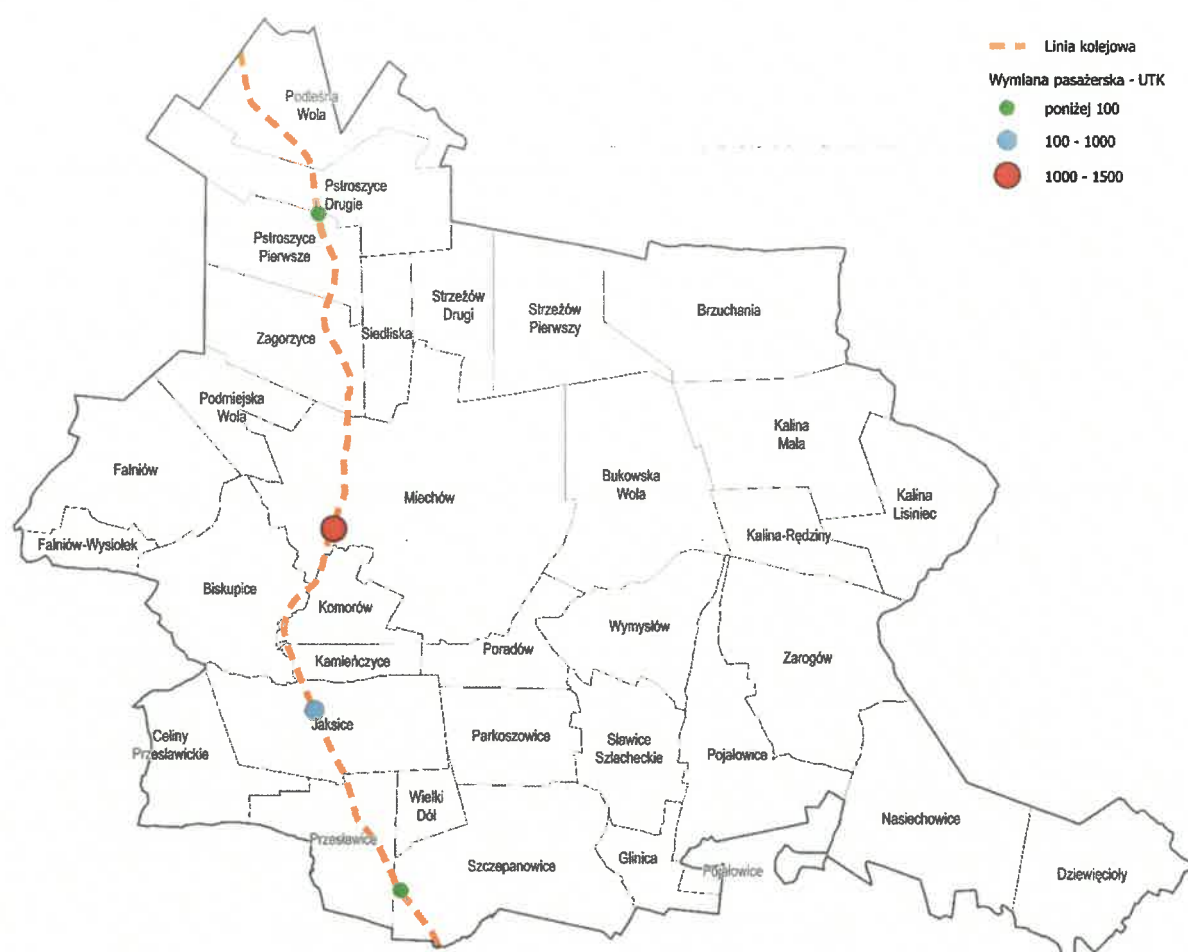
Rysunek 5.2 Porównanie napętnień pociągów Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej – kierunek Kraków Główny - Sędziszów

Przeprowadzono również analizę najnowszych dostępnych danych (z roku 2023) gromadzonych przez Urząd Transportu Kolejowego (UTK). Dane te uwzględniają wymianę pasażerską na przystankach kolejowych uwzględniające wszystkich przewoźników.

Tabela 5.7 Zestawienie wyników wymiany pasażerskiej wg danych UTK

Stacje	Wymiana pasażerska
Sędziszów	1700
Klimontów	300 - 499
Kozłów	300 - 499
Tuńel	100 - 149
Działówki / Pstroszyce	20 - 49
Miechów	1 400
Kamieńczyce	100 - 149
Szczepanowice	20 - 49
Smroków	100 - 149
Słomniki	500 - 699
Słomniki Miasto	200 - 299
Niedźwiedź	200 - 299
Goszcza	200 - 299
Łuczyce	300 - 499
Baranówka	300 - 499
Zastów	50 - 99
Kraków Batowice	200 - 299
Kraków Główny	64 100

Informacje o wymianie pasażerskiej na stacjach wykazują istotny wzrost ruchu pasażerskiego w porównaniu do lat ubiegłych. Oferta transportu kolejowego jest sukcesywnie coraz bardziej atrakcyjna dla mieszkańców i zapewnia szybki dojazd do Krakowa. Na terenie Gminy Miechów najbardziej obciążona jest stacja kolejowa Miechów. Jest to również jedyna stacja, która odnotowała łączną wymianę pasażerską powyżej 1 000 osób. Dane dla Gminy Miechów zobrazowano na poniższej mapie.



Rysunek 5.3 Wymiana pasażerska na stacjach kolejowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UTK

6 BADANIA ZACHOWAŃ ORAZ PREFERENCJI KOMUNIKACYJNYCH

W ramach opracowywanego Planu Mobilności wykorzystano badania przeprowadzone w poprzedniej wersji dokumentu z roku 2016 oraz przeprowadzone w roku 2024⁷. Przeprowadzono badania kwestionariuszowe z użytkownikami stacji kolejowej Miechów oraz z użytkownikami przystanków kolejowych Kamieńczyce i Pstroszyce.

Badania przeprowadzono z pasażerami oczekującymi na pociąg, których zapytano o źródło i cel podróży, wybierany środek transportu w codziennych podróżach oraz częstotliwość korzystania z połączeń kolejowych.

Kwestionariusz ankietowy zawierał pytania dotyczące dostępu do samochodu, posiadania biletów okresowych oraz czynników które zachęcałyby do podróży transportem zbiorowym lub rowerem. Respondenci udzielali odpowiedzi dotyczących m.in.: miejscowości źródła i celu podróży oraz środków transportu wykorzystywanych w podróżach. W obu badaniach (z roku 2016 i 2024) przeprowadzono łącznie wywiady z ponad trzystoma respondentami, co sprawiło, że ich wyniki są porównywalne ze sobą. Dodatkowo ankietę z uwagi na swoją charakterystykę pozwalała na pomijanie niektórych pytań oraz zaznaczanie więcej niż jednej odpowiedzi - stąd w niektórych tabelach n=395 albo n=268, gdzie "n" to liczba udzielonych odpowiedzi.

6.1 ŹRÓDŁA PODRÓŻY RESPONDENTÓW

Miejscowości, będące źródłem podróży ankietowanych na terenie gminy (korzystających ze stacji kolejowej Miechów oraz przystanków kolejowych Kamieńczyce i Pstroszyce) przedstawia Tabela 6.1.

Tabela 6.1 Źródła podróży ankietowanych z gminy Miechów (dla n=310)

Miejscowość zamieszkania	2024	2016
Miechów	115	184
Jaksice	23	
Pstroszyce Pierwsze	23	
Kamieńczyce	14	
Rzeżuśnia	14	
Gołcza	6	
Kraków	6	
Podleśna Wola	6	2
Biskupice	5	
Charsznica	5	21
Książ Wielki	5	
Bukowska Wola	4	
Kozłów	4	9
Krępa	4	
Pojatówice	4	
Sędziszów	4	
Brzuchania	3	2
Celiny Przeważskie	3	
Komorów	3	
Tczyca	3	

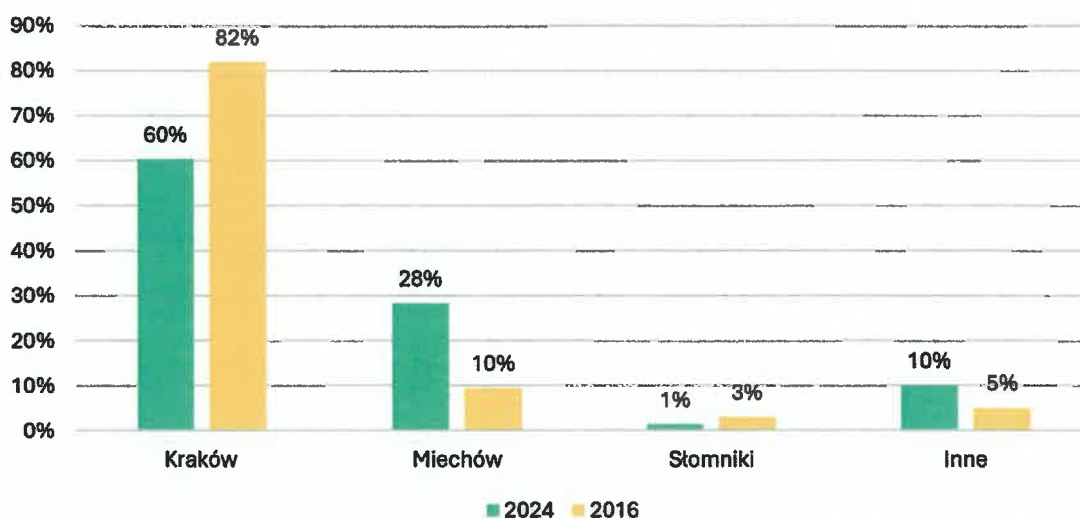
⁷ Wszystkie przywołane w tym rozdziale dane archiwalne (2016) pochodzą z Planu Mobilności dla Gminy Miechów z roku 2016.

Miejscowość zamieszkania	2024	2016
Antolka	2	4
brak	2	
Ilkowice	2	
Iwanowice	2	
Przestawice	2	
Pstroszyce Drugie	2	4
Staboszów	2	
Stawice Szlacheckie	2	
Strzeżów Pierwszy	2	13
Tunel	2	
Widnica	2	
Zarogów	2	
Uniejów		9
Komorów		9
Książ Wielki		7
Poradów		5
Wolbrom		3
Chodów		2
Zagorzyce		2
Kamionka		2

W trakcie badania odnotowano także podróże z miejscowości: Szczepanowice, Maków, Marcinkowice, Przybysławice, Wielki Dół, Wielkanoc, Wieliczka, z których podróżowały pojedyncze osoby.

6.2 CELE PODRÓŻY RESPONDENTÓW

W trakcie badania respondenci wskazywali cel realizowanej podróży, a najliczniejszą grupę stanowiły osoby podróżujące do Krakowa.

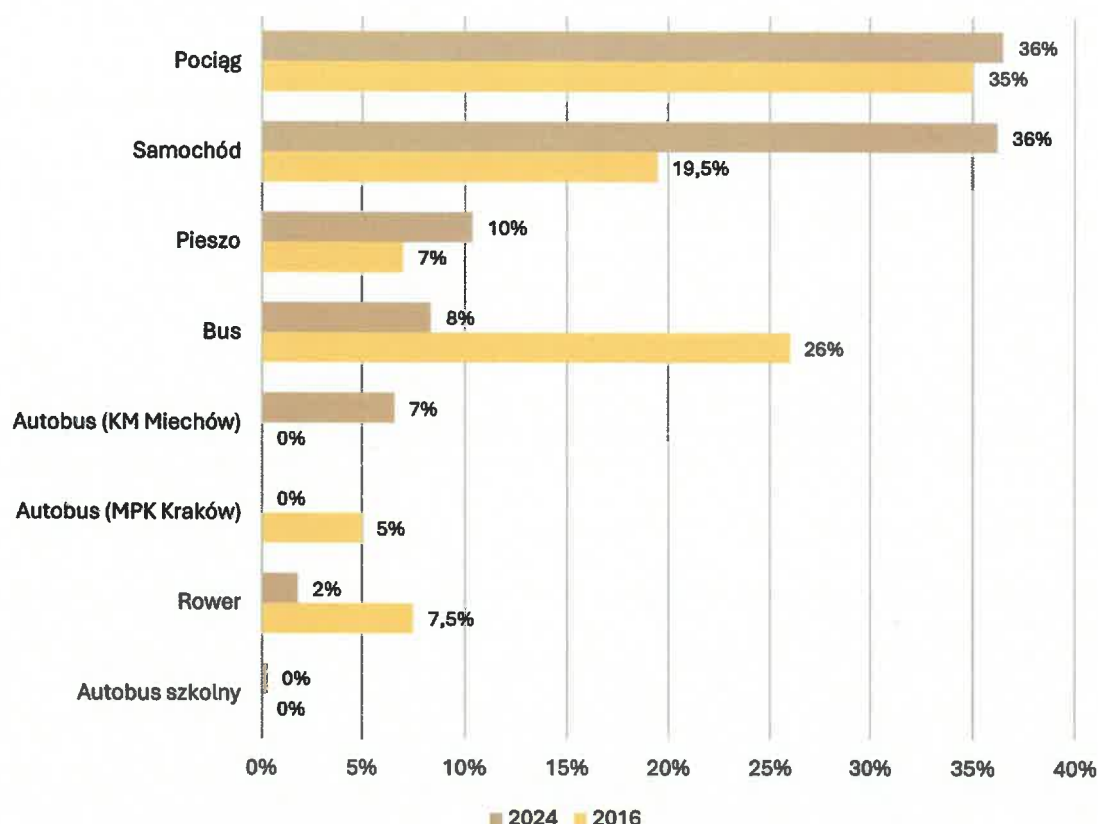


Rysunek 6.1 Cele podróży ankietowanych (dla n=290)

Najczęściej obieranym celem podróży wśród ankietowanych jest Kraków (60 %) oraz Miechów (28%). Największa zmiana w procentowym udziale celów podróży dotyczy Krakowa, gdzie w przeciągu 8 lat odsetek ten spadł o 22 punkty procentowe oraz Miechowa, gdzie odnotowano wzrost o 18 punktów procentowych.

6.3 ŚRODKI TRANSPORTU WYKORZYSTYWANE W PODRÓŻACH

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

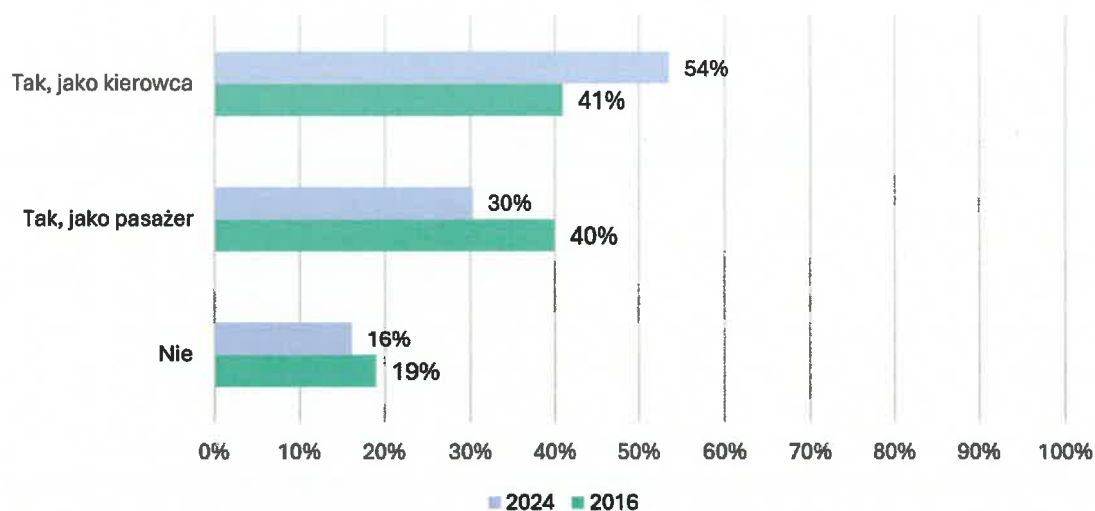


Rysunek 6.2 Podział zadań przewozowych na terenie gminy Miechów (dla n=395)

Wśród wszystkich środków transportu, do których respondenci posiadają dostęp największa grupa nadal wybiera pociąg w codziennych podróżach do miejsc pracy i nauki (36%). Kolejnym najczęściej wybieranym środkiem transportu jest samochód (36%). W porównaniu z 2016 r. odnotowano wzrost wykorzystania tego środka transportu o 6,5 punktu procentowego. Jednocześnie, udział osób korzystających z busów znacznie spadł, z 26% w 2016 roku do 8% w 2024 roku.

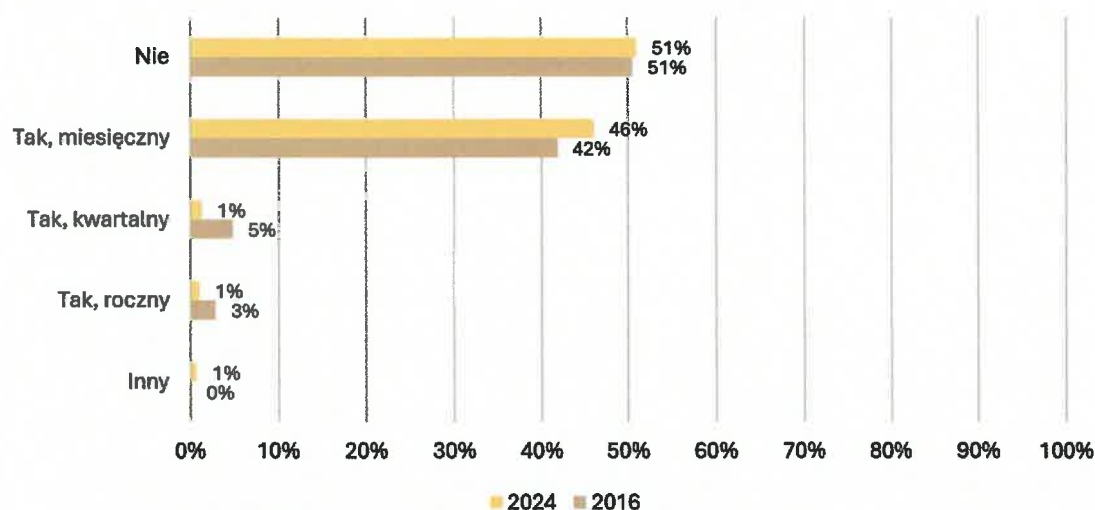
6.4 CHARAKTERYSTYKA ŚRODKÓW TRANSPORTOWYCH BĘDĄCYCH W DYSPOZYCJI ANKIETOWANYCH

W trakcie badania zebrano także informacje dotyczące dysponowania przez respondentów samochodem osobowym lub biletem okresowym na komunikację zbiorową.



Rysunek 6.3 Dysponowanie samochodem osobowym przez ankietowanych (dla n=310)

Aż 84% procent respondentów deklaruje dostęp do samochodu osobowego jako kierowca lub pasażer.

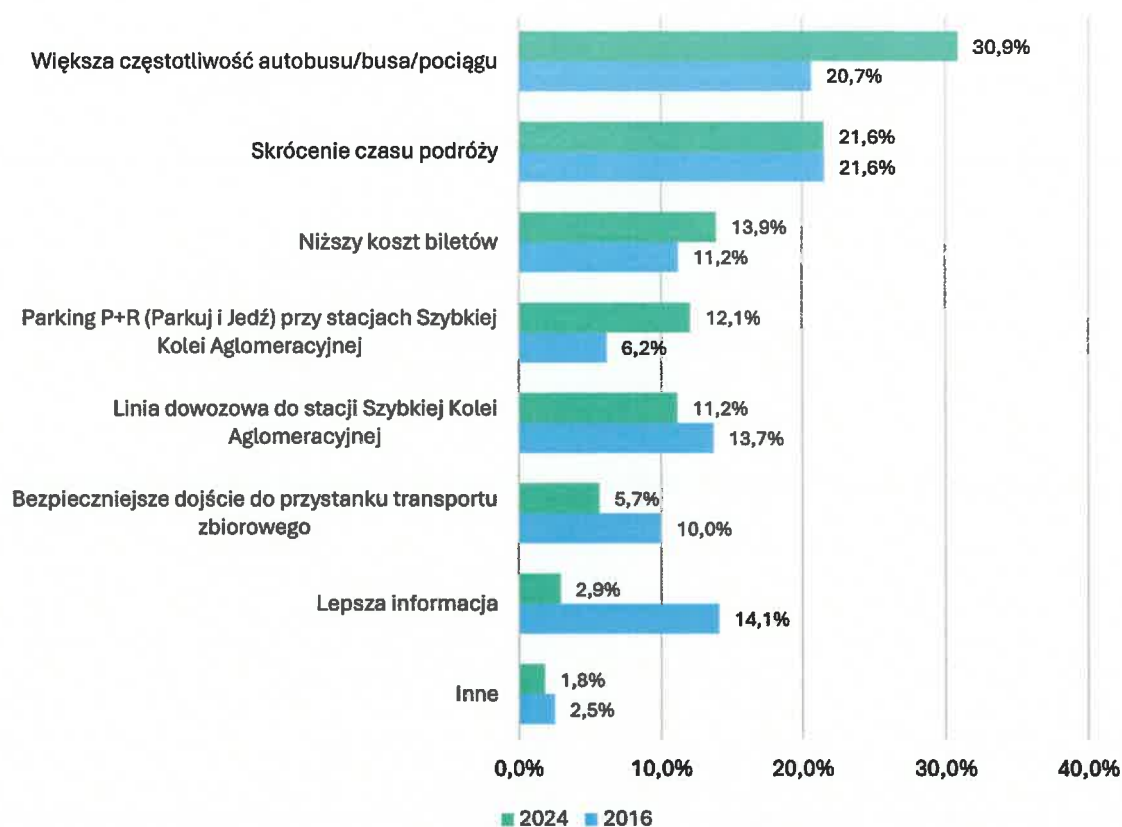


Rysunek 6.4 Dysponowanie biletem okresowym na komunikację zbiorową (dla n=310)

Posiadanie biletu okresowego na komunikację zbiorową deklaruje ponad 40% ankietowanych. Najbardziej popularny jest nadal bilet miesięczny, który posiada niemal 46% respondentów. W porównaniu z 2016 rokiem mniej osób kupuje bilet kwartalny i roczny.

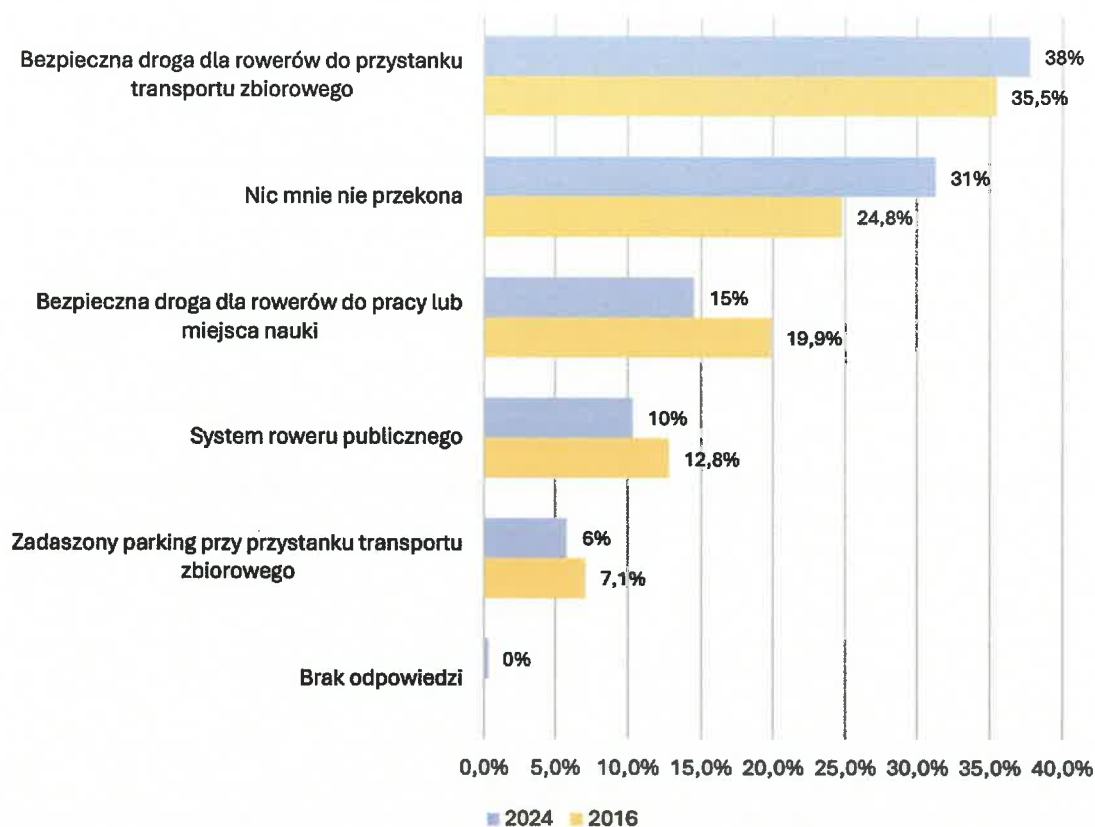
6.5 PREFERENCJE KOMUNIKACYJNE RESPONDENTÓW

Zadano respondentom pytanie, co mogłoby ich skłonić do skorzystania z transportu zbiorowego.



Rysunek 6.5 Czynniki zachęcające do korzystania z transportu zbiorowego (dla n=547)

Wzrost częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej (31%) oraz skrócenie czasu podróży (22%) będą najważniejszymi motywatorami do skorzystania z komunikacji zbiorowej. 14% respondentów uznaje, że niższe koszty biletów, wpłyną na ich komunikacyjne wybory. W porównaniu z 2016 rokiem więcej osób zachęci budowa parkingów typu P+R przy stacjach SKA. Czynniki takie jak: bezpieczniejsze dojście do przystanku transportu zbiorowego (6%), lepsza informacja (3%), będą mieć mniejszy, ale wciąż zauważalny wpływ na decyzję respondentów. Zadano również respondentom pytanie, co mogłoby ich skłonić do skorzystania z roweru.

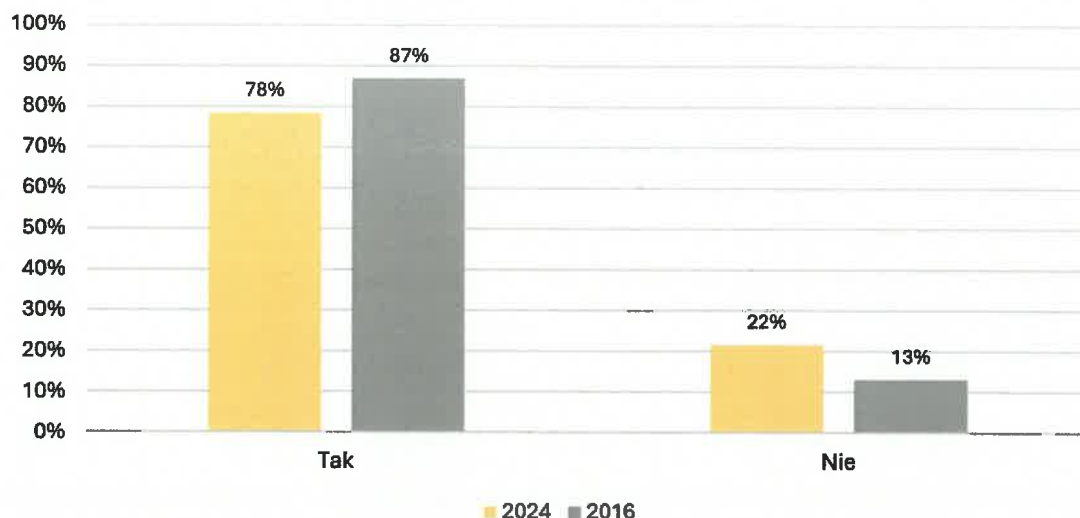


Rysunek 6.6 Czynniki zachęcające do korzystania z roweru (dla n=310)

Najwięcej respondentów tj. 38%, nadal wskazuje, że do częstszego korzystania z roweru w codziennych podróżach zachęciłaby ich bezpieczna droga dla rowerów prowadząca do przystanków komunikacji zbiorowej. Co ciekawe ponad 30% ankietowanych nic nie przekona do codziennego podróżowania rowerem – wzrost o 6 punktów procentowych w porównaniu z 2016 rokiem. Najmniejszy wpływ na wzrost udziału roweru w codziennych podróżach mieszkańców Gminy Miechów ma zadaszony parking przy przystanku transportu zbiorowego.

6.6 ANALIZA POTRZEBY URUCHOMIENIA LINII DOWOZOWYCH DO SZYBKIEJ KOLEI AGLOMERACYJNEJ

W ramach ankiety zapytano mieszkańców, czy widzą potrzebę uruchomienia linii dowozowych do Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej oraz czy takie udogodnienie skłoniłoby ich do zmiany swoich zachowań komunikacyjnych i korzystania z kolei w codziennych podróżach.



Rysunek 6.7 Potrzeba uruchomienia linii dowozowych do SKA (dla n=310)

Aż 78% badanych jest skłonna dojeżdżać codziennie przy wykorzystaniu SKA do celów swoich podróży w przypadku uruchomienia linii dowozowych do stacji kolejowych. Odpowiedzi respondentów potwierdzają niską atrakcyjność przewozów komunikacji zbiorowej na terenie miasta. Wyniki badań wskazują na konieczność organizacji regularnych przewozów na pozwalających w krótkim czasie dotrzeć do najważniejszych obiektów użyteczności publicznej oraz węzłów przesiadkowych na terenie miasta.

7 EWALUACJA PLANU MOBILNOŚCI

Plan Mobilności dla gminy Miechów został opracowany we wrześniu 2016 roku i obejmował swoimi działaniami większość elementów systemu transportowego gminy. Diagnoza sytuacji mobilnościowej została opracowana na podstawie danych z ankiet (wykonano 300 ankiet z mieszkańcami gminy), a ponadto wykonano badania w transporcie zbiorowym (badanie wykonane przez obserwatorów na przystanku autobusowym w centrum Miechowa). Poza badaniami wykonanymi na potrzeby Planu Mobilności, przeprowadzono szereg analiz z danych udostępnionych, np. ze spółki Koleje Małopolskie czy Głównego Urzędu Statystycznego. Na podstawie diagnozy stanu istniejącego, przeprowadzono analizę i przedstawiono możliwości rekomendacji zmian w zakresie sytuacji transportowej, której głównym efektem była propozycja przebiegów dwóch linii autobusowych, które kursują do dziś po Miechowie. Dodatkowo istotnymi rekomendacjami z Planu Mobilności były także propozycje budowy nowych parkingów przesiadkowych przy przystankach i stacjach kolejowych w Miechowie, Kamieńczycach, Pstroszycach i Szczepanowicach. Uzupełnieniem były rekomendacje w zakresie infrastruktury dla rowerów i pieszych.

7.1 TRANSPORT PIESZY I ROWEROWY

Stan realizacji działań Planu Mobilności 2016 – 1/5

Infrastruktura w odniesieniu do Planu Mobilności z 2016 roku występuje jako prowadzenie ruchu rowerów w ruchu ogólnym na ciągu ul. Traugutta – Marii Konopnickiej – Ractawicką do Rynku. Na pozostałych odcinkach nie ma obecnie infrastruktury dla rowerów.

Proponuje się zatem wyznaczenie dróg dla rowerów i pieszych lub sąsiadującej z chodnikiem drogi dla rowerów (w przypadku możliwości terenowych) na odcinkach:

- Traugutta (od planowanej trasy rowerowej) – Marii Konopnickiej – Ractawicka – Rynek – Henryka Sienkiewicza,
- Ulica Józefa Piłsudskiego (od E77) – Rynek,
- Warszawska (od planowanej trasy rowerowej) – Podzamcze,
- Powstańców 1863r. do Piłsudskiego,
- Ulica Jana Sobieskiego.

Proponowany przebieg infrastruktury rowerowej pozwoli na bezpieczny dojazd rowerem do większości szkół, urzędów, miejsc wypoczynku, centrum miasta, ośrodków sportowo wypoczynkowych oraz przystanków i węzłów przesiadkowych.

7.2 TRANSPORT ZBIOROWY

Stan realizacji działań Planu Mobilności 2016 – 2/2 oraz 9/9

Obecnie na terenie gminy Miechów funkcjonują dwie linie autobusowe o przebiegu zbliżonym do założeń Planu Mobilności z 2016 roku. Tabor do obsługi linii jest w 100% elektryczny.

Przebieg linii dowozowej U-A-SKA – 1a określono ulicami: Kolejowa – Henryka Sienkiewicza – Stanisławy Daneckiej – 106 Dywizji Piechoty AK – Jana Sobieskiego – Henryka Sienkiewicza – Rynek – Józefa Piłsudskiego – Powstańców 1863r. – Szpitalna – Ractawicka – Droga E77 – Szewska – Romualda Traugutta – Marii Konopnickiej – Ractawicka – Rynek – Henryka Sienkiewicza – Kolejowa.

Przebieg linii dowozowej U-A-SKA – 1b określono ulicami: Kolejowa – Henryka Sienkiewicza – Rynek – Ractawicka – Marii Konopnickiej – Romualda Traugutta – Szewska – Droga E77 – Ractawicka – Szpitalna – Powstańców 1863r. – Józefa Piłsudskiego – Rynek – Henryka Sienkiewicza – Jana Sobieskiego – 106 Dywizji Piechoty AK – Stanisławy Daneckiej – Henryka Sienkiewicza – Kolejowa.

Obecnie w Miechowie dla potrzeb funkcjonowania komunikacji miejskiej, uruchomiono 9 przystanków autobusowych.

Proponuje się utworzenie nowych przystanków, które zapewnią wysoką dostępność do linii dowozowych w następujących lokalizacjach:

- ul. 106 Dywizji Piechoty AK,
- ul. Szpitalna na wysokości szpitala Św. Anny,
- ul. Racławicka przy drodze DK7,
- ul. Szewska na wysokości ul. Sowińskiego,
- ul. Szewska na wysokości Stadionu Pogoni Miechów,
- ul. Traugutta na wysokości Szkoły Podstawowej nr 1,
- ul. Konopnickiej na wysokości Liceum Ogólnokształcącego,
- Plac Tadeusza Kościuszki,
- ul. Sienkiewicza przy ul. Daneckiej.

7.3 WĘZŁY PRZESIADKOWE

Stan realizacji działań Planu Mobilności 2016 – 3/4

Obecnie na terenie gminy Miechów funkcjonują węzły przesiadkowe w Miechowie, Pstroszycach i Kamieńczech. Do realizacji pozostała inwestycja w Szczepanowicach.

Park and Ride (po polsku: Parkuj i Jedź) oznacza system parkingów przesiadkowych, których założeniem jest pozostawianie na nich pojazdów przez użytkowników i przesiadka do środków publicznego transportu zbiorowego. Są to parkingi lokalizowane przy węzłach przesiadkowych, przystankach metra czy przystankach kolejowych w celu kontynuowania podróży. W przypadku gminy Miechów, biorąc pod uwagę istniejącą dokumentację powstałą w ramach Programu Funkcjonalno – Użytkowego, proponuje się koncepcję budowy parkingów Park and Ride przy trasie Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej w Miechowie wraz z budową parkingów w miejscowościach Kamieńczyce, Pstroszyce Pierwsze (Działówki) oraz Szczepanowice.

7.4 ITS

Stan realizacji działań Planu Mobilności 2016 – 0/2

Autobusy kursujące po Miechowie nie są wyposażone w GPS, a także nie nadają komunikatów dla osób niesłyszących.

Zaleca się zakup autobusów wyposażonych w system GPS, pozwalający na pozycjonowanie czasowo – przestrzenne w czasie rzeczywistym pojazdów, połączony za pomocą serwera ze stanowiskiem obsługi komputerowej w Urzędzie Gminy. Zapewni to możliwość przesyłu informacji o bieżącej pozycji autobusów oraz możliwość uzyskania podstawowych statystyk dotyczących czasów przejazdu, czasu traconego oraz obsługi przystanków. Ponadto rekomenduje się równoległy zakup otwartego systemu, umożliwiającego dostęp przez komputery osobiste lub urządzenia mobilne, którego funkcjonalność opierać się będzie na możliwości uzyskania z systemu bieżącej informacji o pozycji danego autobusu oraz ewentualnie o czasie i przyczynach jego opóźnienia.

W ramach likwidacji barier dla ludzi niedostyszących rekomenduje się równoległe uruchomienie powyższej aplikacji z możliwością odsłuchu głosowego bieżących komunikatów. Jako alternatywę dla użytkowników systemu, którzy nie będą korzystać z aplikacji mobilnych rekomenduje się uruchomienie automatycznej infolinii, z możliwością uzyskania bieżących informacji o pozycji autobusów na sieci transportowej.

7.5 ROZWIĄZANIA ENERGOOSZCZĘDNE

Stan realizacji działań Planu Mobilności 2016 – 1/2

Obecnie na terenie Miechowa w ramach komunikacji miejskiej kursują autobusy o napędzie elektrycznym, ładowane na zajezdni.

Na etapie planowania funkcjonowania autobusowych linii dowozowych oraz przygotowywania specyfikacji do zakupu pojazdów, rekomenduje się rozważenie zakupu pojazdów elektrycznych oraz ulokowania stacji ładującej na pętli końcowej zlokalizowanej przy dworcu kolejowym w Miechowie. Biorąc pod uwagę długość planowanych linii komunikacyjnych – około 6,2 km, oraz planowany czas przejazdu - w granicach 20 minut, pozostały 10 minutowy czas pomiędzy kolejnymi odjazdami będzie wystarczający do bieżącego ładowania pojazdów.

Plan Mobilności dla
gminy Miechów 2016

7.6 DZIAŁANIA MIĘKKIE

Stan realizacji działań Planu Mobilności 2016 – 7/12

W Miechowie nastąpiła poprawa jakości usług oferowanych w transporcie zbiorowym. Dodatkowo Miechów bierze udział w akcjach ulotkowych i promocyjnych, a także akcji „Dzień bez samochodu” w ramach Europejskiego Tygodnia Mobilności. W ramach happenningów promowany jest transport publiczny, jak również wykorzystanie np. rowerów. W Miechowie w ramach komunikacji miejskiej obowiązuje jeden bilet na pociąg i wewnętrzną komunikację autobusową.

W ramach działań miękkich związanych z promowaniem transportu zbiorowego rekomenduje się:

- *Wprowadzenie integracji taryfowo-biletowej, obejmującej jeden bilet na komunikację zbiorową i pociąg,*
- *Wprowadzenie biletu na parkingach Park and Ride obejmującego parkowanie oraz przejazd środkiem publicznego transportu zbiorowego (głównie kolej),*
- *Edukacja wśród młodzieży z położeniem nacisku na rezygnację z samochodu w dojazdach do szkoły i pracy,*
- *Akcje ulotkowe, akcje promocyjne (bilety),*
- *Darmowy bilet w zamian za okazanie dowodu rejestracyjnego pojazdu w ciągu kilku dni w roku,*
- *Poprawa jakości usług oferowanych przez transport zbiorowy,*
- *Tworzenie punktów informacyjnych dla osób chcących skorzystać z transportu zbiorowego.*

W ramach działań miękkich związanych z promowaniem pieszych i rowerzystów:

- *Akcje ulotkowe, akcje promocyjne,*
- *Edukacja wśród młodzieży oraz dzieci (eksperyment z węzłem, wykorzystywany w miastach zachodnich polegający na zwróceniu uwagi dzieci na korzyści związane z podróży pieszych),*
- *Udział w akcji „Dzień bez samochodu”,*
- *Organizowanie happeningów rowerowych,*
- *Oznakowanie poziome głównych tras rowerowych w mieście (zwrócenie uwagi na zmniejszenie kosztów).*

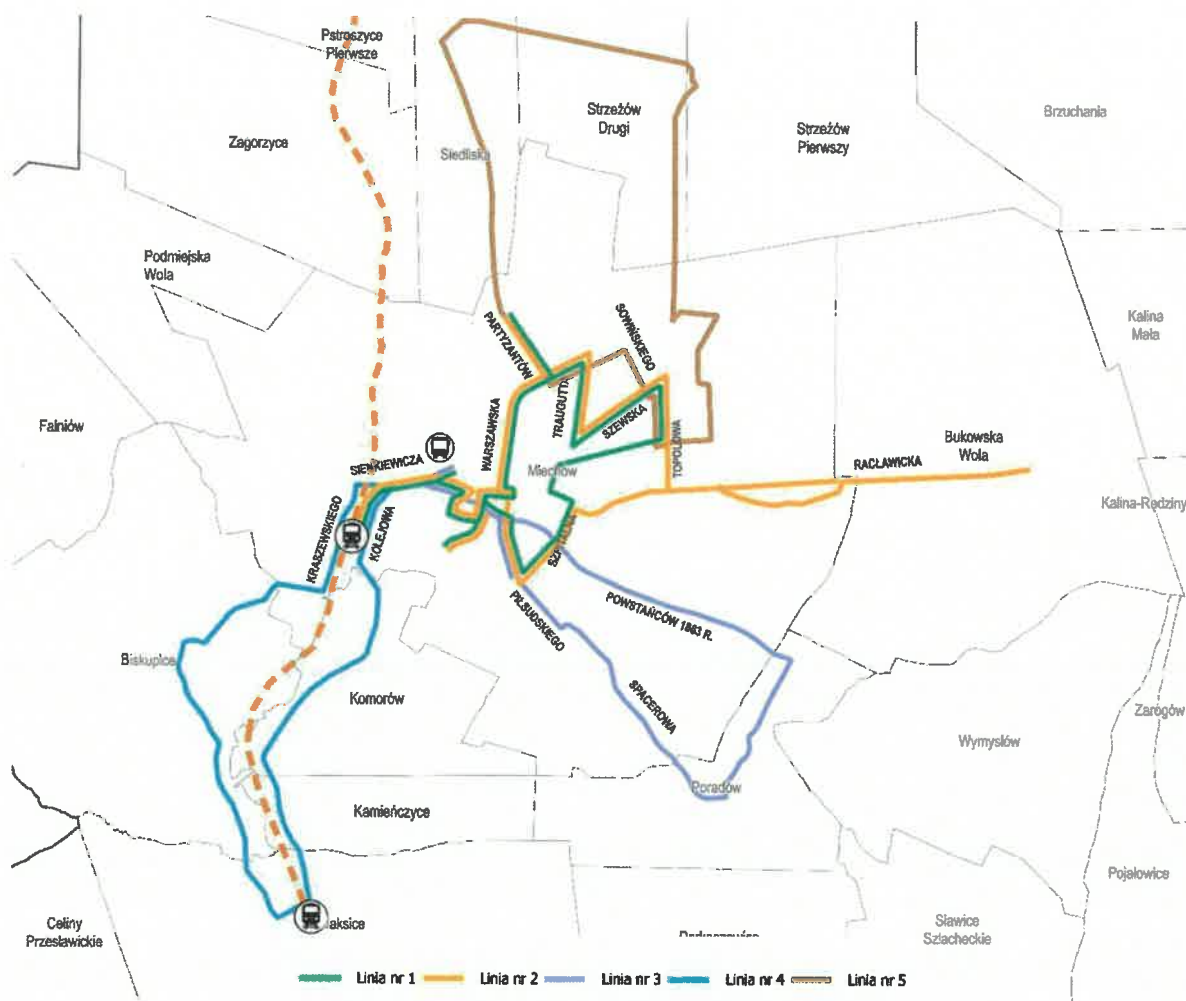
Plan Mobilności dla
gminy Miechów 2016

W rozdziale zaproponowano możliwe do wprowadzenia działania, związane z poprawą obsługi komunikacyjnej na obszarze Gminy Miechów.

8.1 KONCEPCJA OBSŁUGI GMINY MIECHÓW KOMUNIKACJĄ AUTOBUSOWĄ

Koncepcja obsługi Gminy Miechów komunikacją autobusową została zaproponowana z uwzględnieniem m.in. badań ankietowych mieszkańców, zgłaszanych postulatów, gęstości zaludnienia oraz istniejącej oferty przewozowej (kolejowej i autobusowej).

Łącznie zaproponowano 5 linii komunikacyjnych, przy czym linia nr 1 i linia nr 2 stanowi modyfikację (uproszczenie) istniejących przebiegów komunikacji miejskiej (Rysunek 8.1).



Rysunek 8.1 Proponowana sieć linii komunikacji gminnej

Przebiegi poszczególnych linii prezentują oraz podstawowe charakterystyki podano poniżej.

Linia nr 1 – przebieg ulicami: Kolejowa – Podzamcze – Daneckiej – 106 Dywizji Piechoty AK – Jana Sobieskiego – Warszawska – Partyzantów – Traugutta – Szewska – Konopnickiej – Racławicka – Szpitalna – Piłsudskiego – Rynek – Sienkiewicza – Kolejowa.

Linia nr 2 – przebieg ulicami: Kolejowa – Podzamcze – Daneckiej – 106 Dywizji Piechoty AK – Jana Sobieskiego – Warszawska – Partyzantów – Traugutta – Szewska – Racławicka – DW 783 (Rondo) – Racławicka – Szpitalna – Piłsudskiego – Rynek – Sienkiewicza – Kolejowa.

Linia nr 3 – przebieg ulicami: Podzamcze – Sienkiewicza – Słowackiego – Piłsudskiego – Spacerowa – Powstańców 1863 Roku – Słowackiego – Sienkiewicza – Podzamcze.

Linia nr 4 – przebieg ulicami: Kolejowa – Sienkiewicza – Kraszewskiego – Biskupice – DP1174K – P&R Kamieńczone – DP1204K – Kolejowa.

Linia nr 5 – przebieg ulicami: Sowińskiego – Szewska – DK7 – Prusa – Topolowa – Kamienna – Zielona – Warszawska – DW772 – DP1189K – DP1182K – Partyzantów.

Dla poszczególnych linii zaproponowano również minimalną częstotliwość kursowania (co 30 lub 60 minut w dzień roboczy oraz co 60 lub 120 minut w pozostałe dni) wraz z wydłużeniem jej funkcjonowania do godziny 22. Na tej podstawie oszacowano również wielkość pracy przewozowej w ujęciu dziennym i rocznym.

Tabela 8.1 Parametry proponowanych linii komunikacji gminnej

Linia	Długość [km]	Dobowa liczba kursów	Praca przewozowa dzienna [wzkm]	Praca przewozowa roczna [wzkm]
1	11,6	18	208,8	63892,8
2	16,5	18	297,0	90882,0
3	8,0	36	288,0	88128,0
4	8,4	18	151,5	46349,8
5	9,9	36	359,5	110016,8

Do obsługi linii nr 1, 2 i 3 przewiduje się tabor autobusowy klasy MIDI w łącznej ilości 4 pojazdów. W przypadku linii nr 4 i 5 przewiduje się ich obsługę przy pomocy taboru autobusowego klasy MINI w łącznej ilości 2 pojazdów.

Mając na uwadze obecny park maszynowy będący w dyspozycji Gminy Miechów (2 pojazdy elektryczne marki Solaris), niezbędne będzie pozyskanie nowych pojazdów: przynajmniej dwóch autobusów klasy MIDI i przynajmniej dwóch autobusów klasy MINI. W przypadku krótkich tras (linia nr 4 i 5), planowo obsługiwanych mało pojemnym tabor, można rozważyć zastosowanie pojazdów autonomicznych⁸.

W celu zapewnienia sprawności obsługi nowego taboru, rekomenduje się zakup pojazdów z tym samym rodzajem napędu (elektrycznym) co już istniejące. Dodatkowo rekomenduje się rozbudowę istniejącego zaplecza technicznego znajdującego się na terenie zajezdni autobusowej, uwzględniającego m.in. halę napraw, stanowiska do ładowania pojazdów elektrycznych, instalacje OZE.

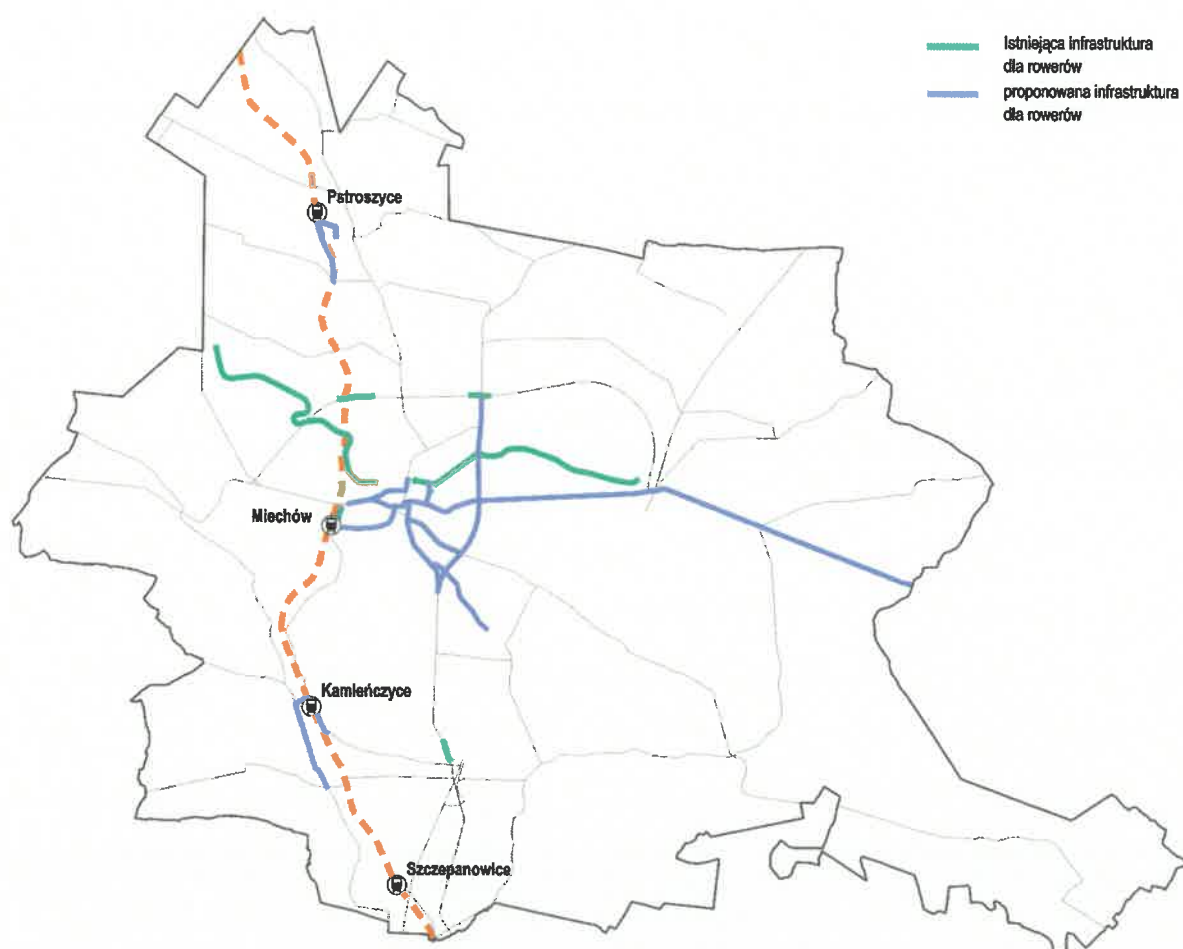
Zaleca się zakup autobusów wyposażonych w system GPS, pozwalający na pozycjonowanie czasowo – przestrzenne w czasie rzeczywistym pojazdów, połączony za pomocą serwera ze stanowiskiem obsługi komputerowej w Urzędzie Gminy. Zapewni to możliwość przesyłu informacji o bieżącej pozycji autobusów oraz możliwość uzyskania podstawowych statystyk dotyczących czasów przejazdu, czasu traconego oraz obsługi przystanków. W dalszych

⁸ zaleca się wykorzystanie pojazdów na 4 lub wyższym poziomie autonomiczności SAE.

krokach rekomenduje się integrację danych czasowo – przestrzennych z systemem MKA oraz aplikacją iMKA w celu przekazania pasażerom informacji o pozycji danego autobusu.

8.2 TRANSPORT PIESZY I ROWEROWY – PROPOZYCJE DZIAŁAŃ

Przeprowadzona analiza dostępności do transportu zbiorowego wykazała duży potencjał przystanków kolejowych w zakresie ich obszaru oddziaływania. Stąd rekomenduje się stworzenie dogodnej infrastruktury pieszej i rowerowej w zasięgu 10 minut dojazdu rowerem do analizowanych stacji. W pierwszej kolejności podjęte działania powinny obejmować dojazd i dojście do stacji Miechów.



Rysunek 8.2 Proponowane korytarze interwencji w zakresie infrastruktury pieszej i dla rowerów

Źródło: opracowanie własne

Zaproponowane obszary interwencji obejmują zarówno istniejące pasy drogowe jak i korytarze dotychczas nie przeznaczone na funkcję komunikacyjną. Stanowią rozwinięcie propozycji z poprzedniego Planu Mobilności. Są to w szczególności łączniki zapewniające skrócenie trasy dojścia pieszo lub dojazdu rowerem do infrastruktury kolejowej: stacji kolejowej Miechów oraz przystanków kolejowych Kamieńczyce i Dziadówki/Pstroszyce. W szczególności łącznik, poprowadzony po obecnie niezagospodarowanym terenie, między ul. Kolejową a osiedlem generała Sikorskiego zapewni istotne skróceniu dojścia do stacji kolejowej Miechów.

Zakłada się również realizację ciągu w kierunku Raclawic wzdłuż istniejącej DW 783. Po oddaniu do użytku drogi ekspresowej S7⁹, rekomenduje się realizację infrastruktury pieszej i dla rowerów wzdłuż obecnego przebiegu DK7 oraz ul. Raclawickiej (odcinek od DK7 do S7).

Pozostałe propozycje uwzględniają zapewnienie dogodnych parametrów do poruszania się rowerem oraz pieszo w kierunku centrum miasta. Proponowane połączenia mieszczą się wzdłuż następujących ulic: Spacerowej, Piłsudskiego, Powstańców 1863 Roku, Sobieskiego, Sienkiewicza, Podzamcze.

Zaproponowany układ zapewnia obsługę terenów o dużej gęstości zaludnienia łącząc je z lokalnymi generatorami ruchu jak: węzły transportowe, placówki edukacyjne, obiekty rekreacyjne, obiekty kultu religijnego oraz z centrum miasta.

Wskazane propozycje nie przekreślają możliwości realizacji innych inwestycji dotyczących infrastruktury pieszej lub dla rowerów.

Rekomenduje się również realizację dotychczasowych zamierzeń inwestycyjnych i organizacyjnych w zakresie infrastruktury pieszej i dla rowerów tj. m.in.:

- Rewitalizacja zabytkowego centrum miasta Miechowa (obejmująca przebudowę ciągów pieszych)
- Budowa ciągu pieszo-rowerowego na ul. Spacerowej w Miechowie
- Budowa rodzinnego parku rowerowego w Miechowie
- Program kompleksowej poprawy bezpieczeństwa komunikacyjnego na terenie miasta (modernizacja i budowa chodników, lepsze oznakowanie i budowa nowych, bezpiecznych i doświetlonych przejść dla pieszych, spowolnienie ruchu samochodów w ścisłym centrum miasta, ograniczenie tranzytu i ruchu samochodów ciężarowych w centrum miasta)
- Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego na terenach wiejskich (budowa chodników w ciągach dróg o dużym natężeniu ruchu i potwierdzonych zagrożeniach, lepsze oznakowanie i budowa nowych, bezpiecznych i doświetlonych przejść dla pieszych, budowa oświetlenia ciągów pieszych przy drogach o dużym natężeniu ruchu)

W miarę możliwości technicznych zaleca się by realizowane inwestycje były dedykowane poszczególnym uczestnikom ruchu tj. drogi dla pieszych oraz drogi dla rowerów. Odseparowanie ruchu tych dwóch grup pozwoli na zwiększenie ich komfortu i bezpieczeństwa. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się realizację drogi dla pieszych i rowerów, jednak z uwagi na fakt występowania konfliktów na tego rodzaju infrastrukturze jest to rozwiązanie niezalecane.

Alternatywnym rozwiązaniem jest wprowadzenie uspokojenia ruchu drogowego np. poprzez stworzenie stref ograniczonej prędkości do 30 km/h (tzw. Tempo 30). Obniżenie dopuszczalnej prędkości pojazdów do 30 km/h powoduje istotną poprawę uczestników ruchu drogowego, w szczególności tych niechronionych tj. pieszych i rowerzystów. W razie wypadku, przy prędkości 30 km/h szansę na przeżycie ma aż 80% z nich, podczas gdy przy prędkości 50 km/h zaledwie 50%, a przy 70 km/h ok. 20%. Jednocześnie, dzięki obniżeniu dopuszczalnej prędkości do 30 km/h, zakłada się, że ruch rowerów będzie odbywał się po jezdni, co pozwala na odseparowanie ruchu pieszych od ruchu pojazdów.

Niezbędnym uzupełnieniem infrastruktury liniowej są również miejsca postojowe dla rowerów. Rekomenduje się realizację stojaków rowerów w kształcie odwróconej litery U, w pobliżu głównych generatorów ruchu jak: węzły przesiadkowe, punkty usługowe, obiekty administracji publicznej itp.

8.3 WĘZŁY PRZESIADKOWE – PROPOZYCJE DZIAŁAŃ

Realizacja węzłów przesiadkowych wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą jest jednym z ważnych elementów wpływających na wybór bardziej ekologicznych form przemieszczania się. W ramach „Regionalnego Planu Transportowego Województwa Małopolskiego na lata 2021-2027 z perspektywą do 2030 roku” (RPTWM), został wskazany cel szczegółowy 2.4 „Rozwój węzłów przesiadkowych”. W ramach tego celu możliwe jest staranie się

⁹ odcinek węzeł Miechów – węzeł Szczepanowice

o dofinansowanie działań z zakresu budowy parkingów P+R, B+R, K+R jak również realizacji węzłów przesiadkowych w pobliżu stacji i przystanków oraz węzłów autobusowych.

8.3.1 DWORZEC AUTOBUSOWY

Obecnie realizowany jest kompleksowy projekt: „Budowa Dworca Autobusowego w Miechowie wraz z zagospodarowaniem terenu”, który obejmuje m.in.: budynek dworca z częścią handlową i gastronomiczną oraz tarasem na dachu obiektu, parkingiem dla samochodów osobowych o pojemności 60 stanowisk, parking dla autobusów wraz z dwoma stanowiskami ładowania autobusów.



Rysunek 8.3 Wizualizacja dworca autobusowego

Źródło: miechow.eu

Oddanie do użytku budowanego dworca autobusowego przyczyni się do poprawy jakości usług transportowych oraz obsługi pasażerów.

8.3.2 ROZBUDOWA P+R PRZY STACJI KOLEJOWEJ W MIECHOWIE

Istniejący parking P+R o pojemności 151 miejsc postojowych dla samochodów osobowych jest zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie stacji kolejowej Miechów. W ramach zrealizowanej infrastruktury znajdują się także zadaszone miejsca postojowe dla rowerów jak również stanowiska dla taksówek oraz autobusów. Dogodna lokalizacja w połączeniu z dobrą ofertą przewozową transportu zbiorowego sprawia, że inwestycja cieszy się dużym zainteresowaniem, co przekłada się na wykorzystanie istniejących miejsc postojowych niemal w 100%.

Mając na uwadze, rosnącą popularność przewozów kolejowych oraz aktualny stopień wykorzystania parkingu, zasadnym jest podjęcie działań zmierzających do jego rozbudowy. Gmina Miechów podjęła już działania w zakresie opracowania koncepcji rozbudowy parkingu. Zakłada się wykonanie parkingu wielopoziomowego (4 kondygnacje) o pojemności ok. 200 miejsc postojowych. Zaplanowano także dogodny dojazd pieszy z parkingu na peron kolejowy w postaci kładki, co pozwoli jednocześnie zminimalizować różnicę wysokości do pokonania (Rysunek 8.4).

Rekomenduje się kontynuację podjętych działań zmierzających realizacji ww. inwestycji.



Rysunek 8.4 Wizualizacja parkingu P+R w Miechowie

Źródło: UGiM Miechów, pracownia BEGIE+ Architekci

8.3.3 P+R SZCZEPANOWICE

W pobliżu przystanku kolejowego Szczepanowice rekomenduje się realizację parkingu P&R o podobnej pojemności jak przy przystanku kolejowym Pstroszyce tj. kilkunastu miejsc postojowych. Obecne dane o wymianie pasażerskiej oraz przeprowadzone obserwacje wskazują, że jest to optymalna pojemność parkingu w tej lokalizacji. Oprócz miejsc postojowych dla samochodów osobowych, rekomenduje się montaż przynajmniej dwóch stojaków rowerowych.

8.4 PROPOZYCJE DZIAŁAŃ MIĘKKICH

W ramach działań miękkich związanych z promowaniem zrównoważonej mobilności rekomenduje się:

- Wprowadzenie Integracji taryfowo-biletowej, obejmującej jeden bilet na komunikację zbiorową i pociąg,
- Udział w projektach/programach europejskich w zakresie zrównoważonej mobilności (np. URBACT, CIVITAS,),
- Akcje zachęcające do korzystania ze zrównoważonych środków mobilności, np. kampania „Rowerem do pracy”.

SPIS TABEL

Tabela 2.1 Wykaz wybranych przedsięwzięć strategicznych z dziedziny transportu.....	10
Tabela 2.2 Odniesienie działań opisanych w Planie Mobilności do celów RPTWM	11
Tabela 3.1 Liczba mieszkańców ogółem	13
Tabela 3.2 Liczba mieszkańców wg Narodowego Spisu Powszechnego 2021	13
Tabela 3.3 Liczba ludności zamieszkująca miasto Miechów, z podziałem na ulicę.....	15
Tabela 4.1 Przepływy ludności z Miechowa (miasto) związane z zatrudnieniem	19
Tabela 4.2 Przepływy ludności z Miechowa (obszar wiejski) związane z zatrudnieniem	20
Tabela 4.3 Przepływy ludności do Miechowa (miasto) związane z zatrudnieniem	22
Tabela 4.4 Przepływy ludności do Miechowa (obszar wiejski) związane z zatrudnieniem	23
Tabela 4.5 Wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu 2015	26
Tabela 4.6 Wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu 2020/2021	26
Tabela 4.7 Zestawienie połączeń międzygminnych przewoźników prywatnych	29
Tabela 4.8 Zestawienie połączeń międzypowiatowych przewoźników prywatnych	31
Tabela 4.9 Zestawienie połączeń przewoźników prywatnych z dworca autobusowego w Miechowie	31
Tabela 4.10 Liczba połączeń kolejowych – stacja kolejowa Miechów	35
Tabela 4.11 Liczba połączeń kolejowych – przystanek kolejowy Kamieńczyce	36
Tabela 4.12 Liczba połączeń kolejowych – przystanek kolejowy Pstroszyce	36
Tabela 4.13 Liczba połączeń kolejowych – przystanek kolejowy Szczepanowice	36
Tabela 4.14 Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej	38
Tabela 4.15 Dostępność przestrzenna do przystanków autobusowych	40
Tabela 4.16 Dostępność przestrzenna do przystanków kolejowych	42
Tabela 5.1 Liczba przejazdów pasażerów komunikacji miejskiej w Miechowie, na podstawie biletów okresowych	44
Tabela 5.2 Zestawienie liczby sprzedanych biletów na poszczególnych liniach komunikacji miejskiej w Miechowie	44
Tabela 5.3 Zestawienie wyników nappełnień pociągów Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej – kierunek Kraków Główny – Sędziszów.	45
Tabela 5.4 Zestawienie wyników nappełnień pociągów Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej – kierunek Kraków Główny – Sędziszów.	46
Tabela 5.5 Zestawienie wyników nappełnień pociągów Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej – kierunek Sędziszów - Kraków Główny.	46

Tabela 5.6 Zestawienie wyników nappełnień pociągów Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej – kierunek Sędziszów - Kraków Główny.....	47
Tabela 5.7 Zestawienie wyników wymiany pasażerskiej wg danych UTK.....	49
Tabela 6.1 Źródła podróży ankietowanych z gminy Miechów (dla n=310).....	51
Tabela 8.1 Parametry proponowanych linii komunikacji gminnej	62

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 3.1 Podział administracyjny Gminy Miechów.....	12
Rysunek 3.2 Gęstość zaludnienia na obszarze Gminy Miechów	14
Rysunek 3.3 Lokalizacja punktów adresowych.....	15
Rysunek 3.4 Liczba osób zameldowana przy poszczególnych ulicach w mieście Miechów	18
Rysunek 4.1 Dojazdy z miasta Miechów związane z zatrudnieniem	20
Rysunek 4.2 Dojazdy z obszarów wiejskich gminy Miechów związane z zatrudnieniem	21
Rysunek 4.3 Dojazdy do miasta Miechów związane z zatrudnieniem	23
Rysunek 4.4 Dojazdy do obszarów wiejskich gminy Miechów związane z zatrudnieniem	24
Rysunek 4.5 Sieć drogowa na terenie gminy Miechów	27
Rysunek 4.6 Schemat Komunikacji Miejskiej w Miechowie	28
Rysunek 4.7 Korytarze transportowe obsługiwane przez linie komunikacyjne prywatnych przewoźników	34
Rysunek 4.8 Przebieg linii kolejowej na terenie gminy Miechów	35
Rysunek 4.9 Parking P&R przy stacji PKP w Miechowie.....	37
Rysunek 4.10 Parking P&R przy przystanku kolejowym w Kamieńczycach.....	38
Rysunek 4.11 Istniejąca infrastruktura dla rowerów	39
Rysunek 4.12 Dostępność przestrzenna do przystanków autobusowych.....	40
Rysunek 4.13 Dostępność przestrzenna do przystanków kolejowych	42
Rysunek 5.1 Porównanie nappełnień pociągów Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej – kierunek Sędziszów - Kraków Główny.....	48
Rysunek 5.2 Porównanie nappełnień pociągów Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej – kierunek Kraków Główny - Sędziszów.....	48
Rysunek 5.3 Wymiana pasażerska na stacjach kolejowych.....	50
Rysunek 6.1 Cele podróży ankietowanych (dla n=290)	52
Rysunek 6.2 Podział zadań przewozowych na terenie gminy Miechów (dla n=395)	53

Rysunek 6.3 Dysponowanie samochodem osobowym przez ankietowanych (dla n=310).....	54
Rysunek 6.4 Dysponowanie biletem okresowym na komunikację zbiorową (dla n=310)	54
Rysunek 6.5 Czynniki zachęcające do korzystania z transportu zbiorowego (dla n=547)	55
Rysunek 6.6 Czynniki zachęcające do korzystania z roweru (dla n=310)	56
Rysunek 6.7 Potrzeba uruchomienia linii dowozowych do SKA (dla n=310)	57
Rysunek 8.1 Proponowana sieć linii komunikacji gminnej	61
Rysunek 8.2 Proponowane korytarze interwencji w zakresie infrastruktury pieszej i dla rowerów	63
Rysunek 8.3 Wizualizacja dworca autobusowego	65
Rysunek 8.4 Wizualizacja parkingu P+R w Miechowie	66

UZASADNIENIE

„Plan mobilności dla Gminy Miechów” stanowiący załącznik do niniejszej uchwały jest strategicznym dokumentem dla Miasta Miechowa. Opracowany dokument zawiera analizę systemu transportowego oraz identyfikację zachowań komunikacyjnych mieszkańców związanych z użytkowaniem m.in. transportu publicznego, samochodowego, rowerowego oraz z ruchem pieszym. Opracowanie zawiera również zestawienie i propozycje działań zmierzających do kształtowania zrównoważonego systemu transportowego, w którym zmniejszony zostanie udział ruchu samochodowego na rzecz wykorzystania efektywniejszych i bardziej ekonomicznych przemieszczeń transportem zbiorowym, rowerem lub pieszo. Efektem ma być zwiększenie wydajności systemu transportowego poprzez likwidowanie zatorów komunikacyjnych, a także zwiększenie komfortu życia i poruszania się na terenach zurbanizowanych poprzez poprawę bezpieczeństwa i redukcję emisji gazów cieplarnianych.

Przyczyną podjęcia prac nad przedmiotowym planem mobilności jest ubieganie się o fundusze unijne w ramach programu Fundusze Europejskie dla Małopolski na lata 2021-2027 (*3 oś Priorytetowa Fundusze europejskie dla transportu, Działanie 3.2 Transport miejski, typ projektu A Transport miejski*). Plan mobilności stanowi załącznik do wniosków aplikacyjnych o środki zewnętrzne. Przedmiotowy Plan mobilności jest aktualizacją Planu mobilności z 2016 r.

Przyjęcie dokumentu przez Radę Miejską w Miechowie pozwoli na ubieganie się o środki zewnętrzne na realizację ww. zadania.

W związku z powyższym wnioskuję o podjęcie uchwały o przedstawionej treści.

Kierownik Referatu
Dróg i Transportu Publicznego

inż. Grzegorz Szczęśniak