DZIENNIK URZĘDOWY
WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO

Kraków, dnia 7 marca 2017 r.

Poz. 1737

Elektronicznie podpisany przez:
Monika Majsak-Białczyk; MUW
Data: 2017-03-07 15:15:44

UCHWAŁA NR 200/XXVII/2017
RADY POWIATU NOWOTARSKIEGO

z dnia 23 lutego 2017 roku

o aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Nowotarskiego

Na podstawie art. 12 pkt 11 oraz art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tekst jedn.: Dz. U. z 2016 r. poz. 814, z późn. zm.) oraz art. 9 ust. 1 pkt 3 i ust. 3, art. 11 ust. 2 i art. 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jedn.: Dz. U. z 2016 r. poz. 1867, z późn. zm.) Rada Powiatu Nowotarskiego uchwala, co następuje

§ 1. Przyjmuje aktualizację Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Nowotarskiego stanowiącą załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Staroście Nowotarskiemu.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Małopolskiego.

Przewodniczący Rady Powiatu Nowotarskiego
lek. med. Jan Krzak

Załącznik do uchwały Nr 200/XXVII/2017 Rady Powiatu Nowotarskiego z dnia 23.02.2017 r.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU NOWOTARSKIEGO

Warszawa, 10.06.2016

Dokument opracowany przez zespół ekspertów Blue Ocean Business Consulting ds. transportu publicznego

blueocean

Ul. Kopernika 30
lok. 536
00-950
Warszawa

Tel: 22 828 49 90
Fax: 22 828 49 93
www.bobc.pl
biuro@bobc.pl

SPIS TREŚCI

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA 5
1.1. CEL OPRACOWANIA 5
1.2. ZAKRES PLANU 6
1.3. DEFINICJE I OKREŚLENIA 7
2. METODYKA TWORZENIA PLANU 8
3. CHARAKTERYSTYKA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM 10
3.1. INFORMACJE OGÓLNE O POWIECIE NOWOTARSKIM 10
3.2. DEMOGRAFIA 12
3.3. GOSPODARKA 24
3.4. SFERA SPOŁECZNA 27
3.5. INFORMACJE OGÓLNE O GMINACH WCHODZĄCYCH W SKŁAD POWIATU NOWOTARSKIEGO 29
4. ISTNIEJĄCA SIEĆ KOMUNIKACYJNA NA OBSZARZE POWIATU NOWOTARSKIEGO 32
4.1. REGIONALNY OSOBOWY TRANSPORT DROGOWY 32
4.2. 41
4.3. ZEZWOLENIA WYDANE PRZEZ STAROSTĘ NOWOTARSKIEGO 42
5. DETERMINANTY ROZWOJU TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM . 51
5.1. ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE 51
5.2. POWIĄZANIA Z INNYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI 54
5.3. USTALENIA KRAJOWEGO PLANU TRANSPORTOWEGO 54
5.4. USTALENIA WOJEWÓDZKIEGO PLANU TRANSPORTOWEGO 56
5.5. UKŁAD DROGOWY 58
5.6. TRANSPORT INDYWIDUALNY 64
5.7. WPŁYW TRANSPORTU NA ŚRODOWISKO 66
5.8. KORZYSTANIE ZE ŚRODOWISKA NATURALNEGO 66
5.9. EMISJA SPALIN 69
5.10. EMISJA HAŁASU 72
6. OCENA I PROGNOZA SPOŁECZNYCH POTRZEB PRZEWOZOWYCH W TRANSPORCIE PUBLICZNYM 76
6.1. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH 76
6.2. NAJWAŻNIEJSZE GENERATORY RUCHU W POWIECIE NOWOTARSKIM 77
7. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU 81

7.1. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU WYNIKAJĄCE ZE STRATEGII ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO 81
7.2. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU W PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM UWZGLĘDNIAJĄCE INFRASTRUKTURĘ TRANSPORTOWĄ 83
7.3. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU WYNIKAJĄCE Z POTRZEB OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH 89
7.4. DOMINUJĄCE KIERUNKI PRZEMIESZCZANIA SIĘ MIESZKAŃCÓW POWIATU NOWOTARSKIEGO 90

8. PLANOWANA OFERTA TRANSPORTOWA ORAZ POŻĄDANY STANDARD USŁUG TRANSPORTOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ 93

8.1. GWARANTOWANA DOSTĘPNOŚĆ PRZESTRZENNA – SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ 93
8.2. GWARANTOWANA DOSTĘPNOŚĆ PRZESTRZENNA – OKREŚLENIE PRZYSTANKÓW KOMUNIKACYJNYCH I DWORCÓW UDOSTĘPNIONYCH DLA OPERATORÓW I PRZEWOŹNIKÓW ORAZ WARUNKÓW I ZASAD KORZYSTANIA Z NICH 96
8.3. PUNKTUALNOŚĆ KURSOWANIA 98
8.4. GWARANTOWANY KOMFORT PODRÓŻY ROZUMIANY JAKO MAKSYMALNE NAPEŁNIENIE POJAZDU 98
8.5. GWARANTOWANY KOMFORT ROZUMIANY JAKO WYMAGANE WYPOSAŻENIE POJAZDÓW 99
8.6. DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTU PUBLICZNEGO DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH 99
8.7. PRZYSTOSOWANIE TABORU DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH 99
8.8. PRZYSTOSOWANIE INFRASTRUKTURY DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH 99
8.9. STANDARD W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA 101
8.10. POLITYKA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU I ZWIĘKSZENIE UDZIAŁU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO 102
8.11. WYMOGI STOSOWANIA EKOLOGICZNYCH NAPĘDÓW W POJAZDACH PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO 104

9. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZOWEGO W TRANSPORCIE PUBLICZNYM 104

9.1. ASPEKTY PRAWNE ZARZĄDZANIA TRANSPORTEM PUBLICZNYM 104
9.2. WYBÓR OPERATORA 107
9.3. PRZYGOTOWANIE OFERTY PRZEWOZOWEJ 112
9.4. ZASADY PROJEKTOWANIA ROZKŁADÓW JAZDY 116
9.5. PROJEKTOWANIE SYSTEMÓW TARYFOWO-BILETOWYCH I DYSTRYBUCJA BILETÓW 117

10. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH 118

10.1. FORMY I ŹRÓDŁA FINANSOWANIA USŁUG PRZEWOZOWYCH 118
10.2. RENTOWNOŚĆ LINII KOMUNIKACYJNYCH 121

11. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZACJI SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA 122

11.1. INFORMACJA PASAŻERSKA W WĘZŁACH PRZESIADKOWYCH, NA DWORCACH I PRZYSTANKACH 122
11.2. INFORMACJA PASAŻERSKA W POJAZDACH 125
11.3. INFORMACJA PASAŻERSKA NA MIEJSCACH NIEZWIĄZANYCH BEZPOŚREDNIO Z TRANSPORTEM 126

12. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO 126

12.1. ZADANIA WYZNACZAJĄCE KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO 126

12.2. KSZTAŁTOWANIE WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH KOLEJ/AUTOBUS MIEJSKI/AUTOBUS REGIONALNY 130
12.3. INTEGRACJA TARYFOWA TRANSPORTU PUBLICZNEGO 131
12.4. DOSTOSOWANIE INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ DO POTRZEB OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH 133

ZAŁĄCZNIK NR I - CZĘŚĆ GRAFICZNA PLANU TRANSPORTOWEGO 136

SPIS TABEL 137
SPIS MAP 139
SPIS WYKRESÓW 140

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

1.1. CEL OPRACOWANIA

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

Tak sformułowany cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiągany poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

Cel 1. **Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu** - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych

Cel 2. **Poprawa efektywności** funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów

Cel 3. **Integracja systemu transportowego –** w układzie gałęziowym i terytorialnym

Cel 4. **Wspieranie konkurencyjności gospodarki** obszaru - instrument rozwoju gospodarczego

Cel 5. **Poprawa bezpieczeństwa -** radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu

Cel 6. **Ograniczenie negatywnego wpływu** transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

1.2. ZAKRES PLANU

Zakres planu transportowego został określony w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684) i przedstawia się następująco:

1. Charakterystyka obszaru objętego planem transportowym
2. Sieć drogowa i kolejowa w powiecie
   - Analiza zezwoleń wydanych przez starostę powiatu
3. Organizacja rynku przewozów
   - Rola organizatora transportu publicznego
   - Integracja transportu publicznego z indywidualnym
4. Określenie pożądanego standardu usług przewozowych
5. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych
6. Ochrona środowiska naturalnego w powiecie
7. Sposób organizowania systemu informacji pasażerskiej
8. Wyznaczenie linii o charakterze użyteczności publicznej
9. Określenie trybu wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego
10. Przewidywane finansowanie usług przewozowych
11. Kierunki rozwoju transportu publicznego w perspektywie do 2025 roku

1.3. DEFINICJE I OKREŚLENIA

Tabela 1. definicje i określenia

Lp.	Pojęcie	Opis
1	Plan Transportowy	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
2	Organizator transportu publicznego	Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem", o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w powiecie nowotarskim jest Starosta Powiatu Nowy Targ.
3	Operator	Samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.
4	Przewoźnik	Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.
7	Rekompensata	Środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, przyznawane albo z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg (ustawowych / wprowadzonych przez organizatora), albo poniesionych kosztów związanych ze świadczeniem usług w zakresie transportu zbiorowego, z uwzględnieniem wysokości tzw. „rozsądnego zysku".
8	Dopłata	Partycypacja (udział) w kosztach realizacji powierzonego zadania w zakresie prowadzenia na określonym terenie lokalnego transportu zbiorowego.

2. METODYKA TWORZENIA PLANU

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym t.j (Dz. U. z 2015 poz. 1440) (zwana dalej Ustawą) powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art.8):

1. planowanie rozwoju transportu,
2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
3. zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

O skutecznym wykonywaniu pozostałych funkcji przesądza prawidłowa realizacja zadania planowania rozwoju transportu w formie **planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** (plan transportowy). Celem nadrzędnym planu transportowego jest więc rozwój systemu transportowego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Zakres przedmiotowy planu transportowego zostaje określony w art. 12 Ustawy oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku *w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego* (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684).

Obowiązek opracowania planu transportowego zostaje nałożony tylko na niektórych organizatorów. W przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek opracowania planu ma odpowiednia jednostka samorządu terytorialnego, spełniająca wymagania wymienione w art. 9 ust. 1 Ustawy, zapewniająca właściwe funkcjonowanie transportu publicznego na danym obszarze. Pozostali organizatorzy, na obszarze liczącym mniejszą liczbę ludności niż wskazana w tym przepisie, mogą, ale nie muszą opracowywać planów transportowych. Kryterium decydującym o powstaniu tego obowiązku jest zatem liczba mieszkańców oraz planowanie organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z definicją zawartą w Ustawie przewozy takie oznaczają powszechnie dostępną usługę w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywaną przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

Plan transportowy uchwalony przez właściwe organy tych jednostek jako akt prawa miejscowego, jest podawany do publicznej wiadomości przez jego ogłoszenie we właściwym dla organizatora dzienniku urzędowym. W procedurze jego uchwalania należy uwzględnić etap przeznaczony na konsultacje społeczne, zorganizowane w formie określonej w art. 10 Ustawy, podczas których swoje opinie mogą zgłaszać wszyscy interesariusze planu. Jednocześnie przed uchwaleniem organizator ma obowiązek uzgodnić projekt z właściwymi organami sąsiadujących jednostek, wskazanymi w art. 13 ust. 1-3 Ustawy.

Pomiędzy planami transportowymi opracowanymi przez różnych organizatorów zachodzą oczywiste związki, które muszą być uwzględnione w procedurze przygotowywania planów również w wymiarze wertykalnym. Oznacza to, że plany transportowe opracowywane na różnych szczeblach administracji muszą być ze sobą komplementarne. Dlatego w pierwszej kolejności plan transportowy powinien opracować minister właściwy do spraw transportu (art. 13 ust. 6). Zgodnie z tymi wytycznymi Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej dnia 23 października 2012 roku wydał rozporządzenie *w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci*

komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym. Pozostali organizatorzy muszą uwzględnić zapisy planu transportowego ogłoszonego przez ministra.

Taka regulacja prawna art. 11 ust. 1 Ustawy ma na celu uporządkowanie działań i zapewnienie kontynuacji rozwiązań w planach transportowych niższego szczebla administracji. Ponieważ termin, do którego należy uchwalić pierwszy plan transportowy minął 1 marca 2014 roku część organizatorów zdecydowała się na rozpoczęcie prac przed powstaniem planów transportowych wyższego szczebla. W praktyce powoduje to jednak, że plan transportowy opracowywany na najniższym poziomie, czyli w gminie, o ile nie zostaną wcześniej opublikowane plany ministra, marszałka województwa i starosty, może wymagać aktualizacji po opublikowaniu planów transportowych administracji wyższego szczebla.

Warto jednak podkreślić, że przewozy o charakterze użyteczności publicznej wykonywane na danym obszarze mają specyficzny zakres, a zagadnienia opracowane na wyższych szczeblach w planach transportowych naturalnie stanowią uzupełnienie komunikacji w danym regionie.

3. CHARAKTERYSTYKA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM

3.1. INFORMACJE OGÓLNE O POWIECIE NOWOTARSKIM

Powiat nowotarski – powiat położony w południowej Polsce w województwie małopolskim, utworzony w 1999 roku w ramach reformy administracyjnej.

Jego siedzibą jest miasto Nowy Targ.

Na strukturę administracyjną powiatu składa się:

- **11 gmin wiejskich:** Czarny Dunajec, Czorsztyn, Jabłonka, Krościenko nad Dunajcem, Lipnica Wielka, Łapsze Niżne, Nowy Targ, Ochotnica Dolna, Raba Wyżna, Spytkowice, Szaflary,
- 1 gmina miejska: Nowy Targ,
- **2 gminy miejsko – wiejskie**: Rabka-Zdrój i Szczawnica.

Powiat nowotarski zajmuje powierzchnię 1 474,66 km², co stanowi blisko 10% ogólnej powierzchni Małopolski (tj. 15 183). Daje mu to drugie miejsce wśród wszystkich powiatów w województwie małopolskim, z punktu widzenia wielkości zajmowanej powierzchni.

Powiat nowotarski graniczy:

od północy – z powiatami limanowskim, myślenickim, nowosądeckim, suskim,

od południa – z powiatem tatrzańskim,

od zachodu i wschodu – z Republiką Słowacji.

Prawie cały obszar powiatu zaliczany jest do obszarów o wysokich walorach przyrodniczych wymagających proekologicznych działań i przeciwdziałania możliwej degradacji środowiska naturalnego. Ponadto, na terenie powiatu położone są trzy cenne parki narodowe: Babiogórski, Gorczański i Pieniński.

Powiat nowotarski jest regionem o charakterze rolniczo-turystycznym. Specyficzne warunki klimatyczno-glebowe ukształtowały główne kierunki rozwoju i produkcji rolnej jakimi są chów bydła i owiec, oraz agroturystyka jako dodatkowe źródło dochodu w gospodarstwach.

Mapa 1. Powiat nowotarski

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

3.2. DEMOGRAFIA

LICZBA LUDNOŚCI

Jednym z elementów, które należy uwzględnić, przy długoterminowej prognozie potrzeb przewozowych w powiatowych przewozach pasażerskich są cechy demograficzne mieszkańców powiatu nowotarskiego. W poniższym rozdziale przedstawione są dane przedstawiające liczbę ludności, gęstość zaludnienia, analizę struktury wiekowej, liczbę urodzeń i stopień urbanizacji, które w bezpośredni sposób wpływają na rozwój powiatu i generują zapotrzebowania w sferach życia publicznego.

Powiat nowotarski zamieszkuje według danych na dzień 31.12.2014 - 190 128 tys. mieszkańców, z czego kobiety stanowią 97 119 (51,1%), mężczyźni 93 009 (48,9%).

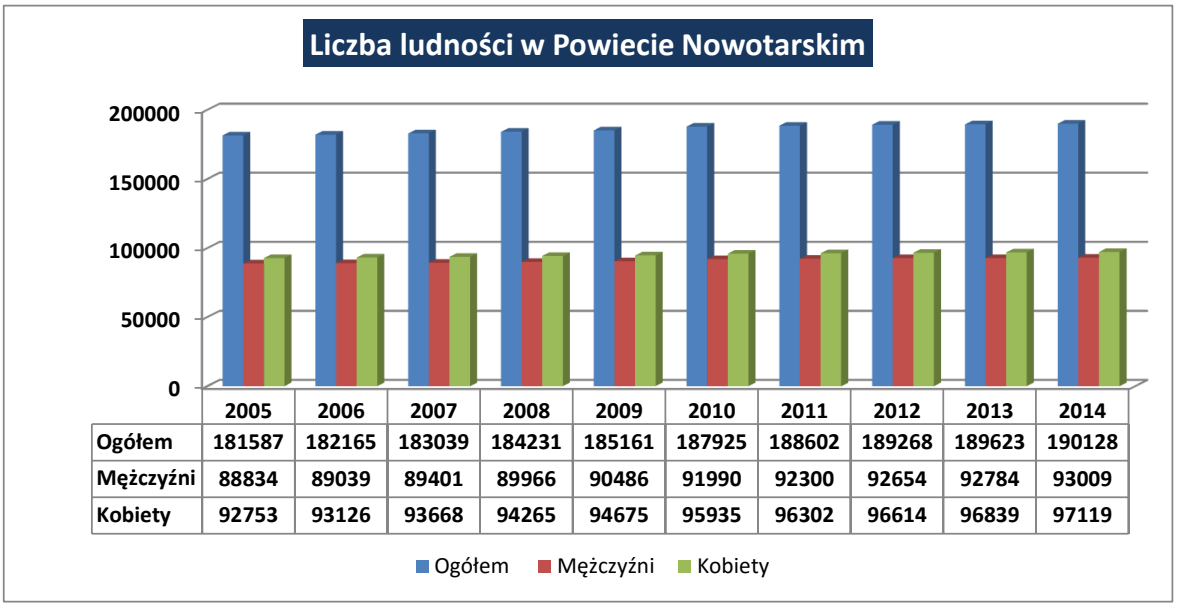
Liczba mieszkańców całego województwa małopolskiego wynosi 3 368 336 mieszkańców.

Procentowy rozkład mieszkańców miasta i wsi wyniósł odpowiednio: 27,69% i 72,31%. W odniesieniu do 2013 roku , w 2014 roku odnotowany został spadek ludności w wieku przedprodukcyjnym o 621 osób (1,5%).

W 2014 roku liczba osób w wieku produkcyjnym zwiększyła się w porównaniu z rokiem poprzednim o 340 osób (0,3%). Wzrosła również liczba osób w wieku poprodukcyjnym o 786 osób (2,7%).

Biorąc po uwagę tę strukturę zmian w przedziałach kwalifikujących poszczególne grupy wiekowe domniemywać należy, że społeczeństwo nowotarskie na przestrzeni najbliższych lat będzie się starzeć, czego konsekwencją będzie większe zaangażowanie powiatu i gmin w zapewnienie opieki i co za tym idzie dostępności szerszego wachlarza usług transportowych.

Wykres 1. Liczba ludności w powiecie nowotarskim

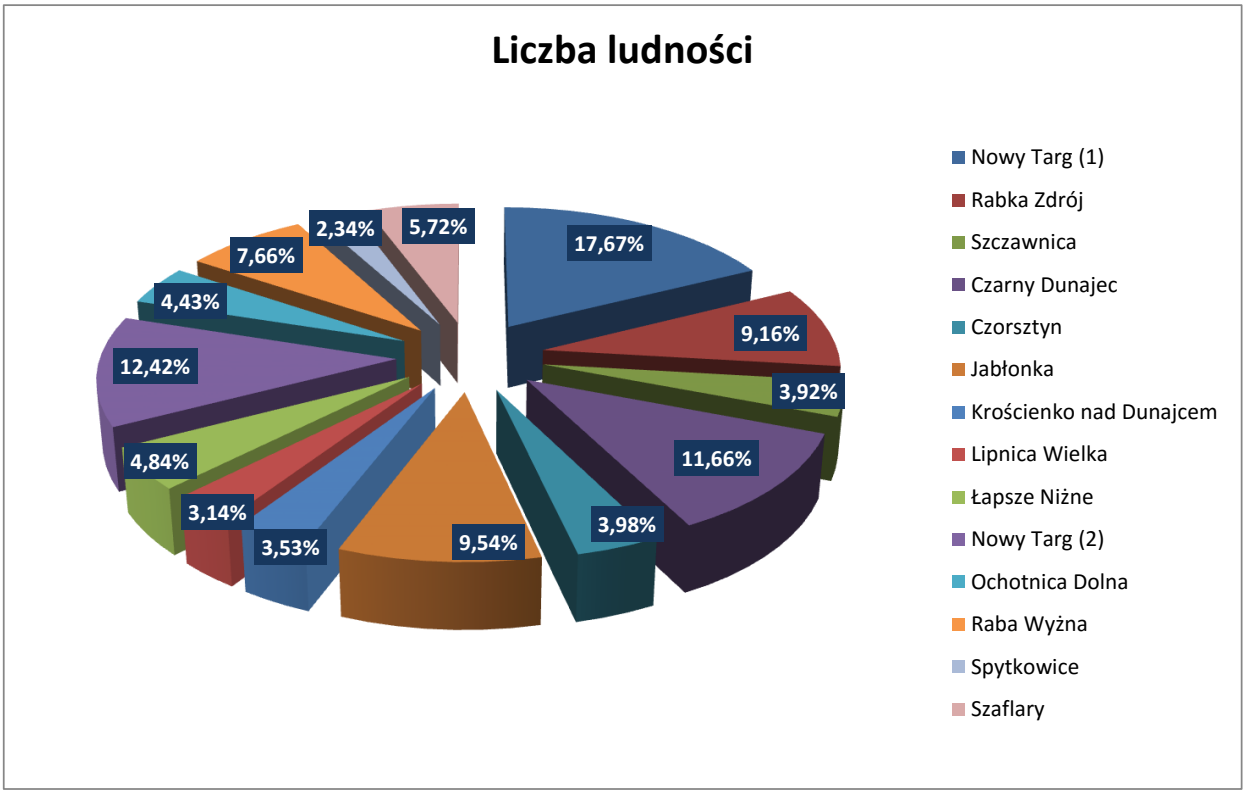


	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ogółem	181587	182165	183039	184231	185161	187925	188602	189268	189623	190128
Mężczyźni	88834	89039	89401	89966	90486	91990	92300	92654	92784	93009
Kobiety	92753	93126	93668	94265	94675	95935	96302	96614	96839	97119

Źródło:opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Wpływ na popyt na transport publiczny ma przede wszystkim ogólna liczba mieszkańców oraz ich lokalizacja. Analizując powyższy wykres można zaobserwować brak wyraźnego trendu demograficznego. Na przestrzeni analizowanego czasu korzystnym okresem był rok 2010.

Wykres 2. Liczba ludności



źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Tabela 2. Prognoza ludności na lata 2020 – 2035

Wyszczególnienie	2020	2025	2030	2035
powiat nowotarski	191,5	192,4	192,6	192,2

Źródło: opracowanie własne na postawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Prognoza Głównego Urzędu Statystycznego dotycząca ogólnej liczby ludności na przestrzeni 20 lat pokazuje stabilny poziom liczby ludności. W porównaniu do 2014 roku można mówić nawet o tendencji wzrostowej. Warto to podkreślić szczególnie w sytuacji przewidywań ogólnopolskich gdzie w perspektywie 20-letniej i dłuższej populacja będzie miała tendencję spadkową.

STRUKTURA WIEKU MIESZKAŃCÓW

Tabela 3. Wiek mieszkańców powiatu nowotarskiego

średni wiek mieszkańców	
powiat nowotarski	38,0 lat
województwo małopolskie	39,7 lat
Polska	40,6 lat
kobiety (średnia wieku) 39,2 lata	mężczyźni (średnia wieku) 36,7 lata

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Populacja powiatu jest stosunkowo młoda - średni wiek mieszkańców wynosi 38,0 lat i jest nieznacznie mniejszy od średniego wieku mieszkańców województwa małopolskiego oraz mniejszy od średniego wieku mieszkańców całej Polski. W konsekwencji pozwoli to długoterminowo w sposób naturalny utrzymać stabilny odsetek osób w wieku produkcyjnym.

W powiecie nowotarskim na 100 mężczyzn przypada 104 kobiet.

GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA

Współczynnik gęstości zaludnienia wynosił w 2014 r. 129 os/km^2, co lokuje powiat nowotarski w strefie średnio uprzemysłowionej na obszarze województwa małopolskiego, o stosunkowo dużym odsetku ludności zamieszkującej tereny wiejskie. Dla porównania współczynnik gęstości zaludnienia województwa małopolskiego wynosi 221 os/km^2., a Polski 123 os/km^2.

Tabela 4. Gęstość zaludnienia w powiecie nowotarskim na tle sąsiednich jednostek

L.p.	Jednostka terytorialna	Ludność na 1 km²
1	Powiat Myślenicki	185
2	Powiat Limanowski	136
3	Powiat Nowosądecki	137
4	**Powiat Nowotarski**	**129**
5	Powiat Tatrzański	144
6	Województwo Małopolskie	222
7	Powiat Suski	123

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Na tle województwa małopolskiego oraz „sąsiadów" powiat nowotarski plasuje się na przedostatnim miejscu wyprzedzając jedynie powiat suski. Na pierwszym miejscu znalazł się powiat myślenicki (185 mieszkańców na 1 km²)[2] ze znaczącą przewagą wobec pozostałych powiatów.

Tabela 5. Gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach powiatu nowotarskiego

Rok	Nowy Targ (1)	Rabka Zdrój	Czarny Dunajec	Szczawnica	Czorsztyn	Jabłonka	Krościenko nad Dunajcem
2010	662	254	101	84	119	83	116
2011	662	253	101	85	119	84	117
2012	662	253	101	85	121	84	117
2013	659	253	102	85	121	85	118
2014	658	252	102	85	122	85	118
Rok	**Lipnica Wielka**	**Łapsze Niżne**	**Nowy Targ (2)**	**Ochotnica Dolna**	**Raba Wyżna**	**Spytkowice**	**Szaflary**
2010	88	72	111	58	161	135	195
2011	88	72	112	59	161	135	197
2012	88	73	113	59	163	137	199
2013	88	73	113	59	163	136	199
2014	88	73	114	60	164	138	200

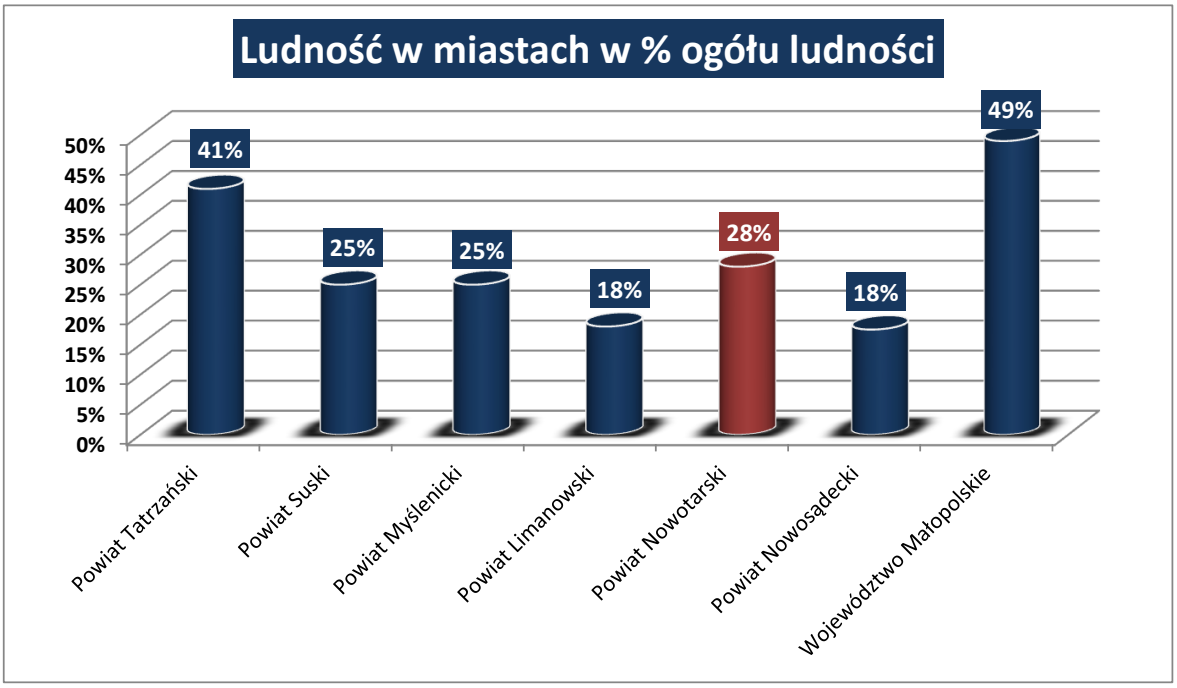
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Analiza obszaru pod względem gęstości zaludnienia w poszczególnych gminach pozwala wskazać miejsca o największym potencjalnym zapotrzebowaniu na przewozy. Wśród gmin na obszarze powiatu nowotarskiego największą gęstością zaludnienia charakteryzuje się zdecydowanie gmina miejska Nowy Targ, gdzie przypada 658 osób na km^2. Drugą gminą pod tym względem jest gmina miejsko-wiejska Rabka Zdrój, gdzie współczynnik ten jest już znacznie mniejszy – 252 osób na km^2. Jednostką z najmniejszą gęstością zaludnienia jest gmina Ochotnica Dolna gdzie na 1 km^2 przypada 60 mieszkańców.

WSKAŹNIK URBANIZACJI

Wskaźnik urbanizacji określa stopień i zakres procesów urbanizacji danej jednostki terytorialnej. Dane dotyczące gęstości zaludnienia są dość silnie skorelowane ze wskaźnikiem urbanizacji. Całe województwo Małopolskie posiada wskaźnik na poziomie 49%. Powiat nowotarski na tle województwa oraz powiatów sąsiadujących odznacza się przeciętnym poziomem zurbanizowania wynoszącym 28%.

Wykres 3. Wskaźnik urbanizacji wybranych JST

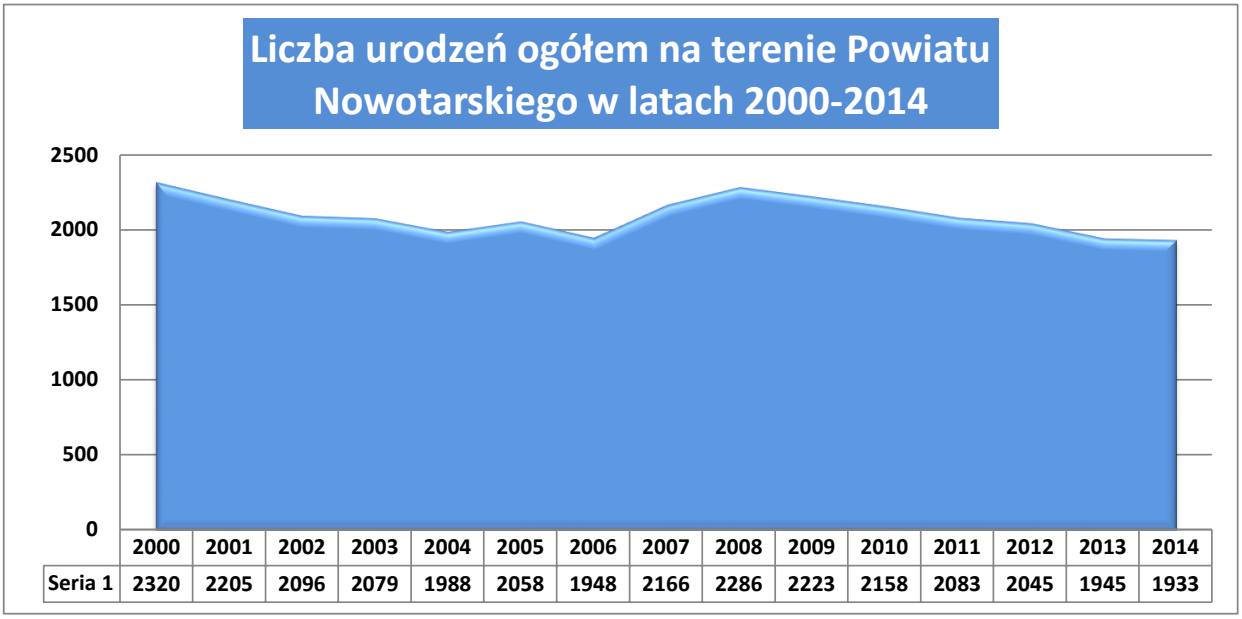


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

LICZBA URODZEŃ

Na 14 gmin w powiecie nowotarskim jedynie 3 z nich odnotowały wzrost liczby urodzeń w 2014 roku w porównaniu z rokiem 2010. Największy wzrost liczby urodzeń można odnotować w gminie Łapsze Niżne (16,16 proc.). Natomiast w odwrotnym kierunku- największy spadek liczby narodzin można zauważyć w gminie miejskiej Nowy Targ (10,42 proc.).

Wykres 4. Liczba urodzeń w powiecie nowotarskim w latach 2000-2014



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Seria 1	2320	2205	2096	2079	1988	2058	1948	2166	2286	2223	2158	2083	2045	1945	1933

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Tabela 6. Ruch naturalny ludności w 2014 roku

WYSZCZEGÓLNIENIE	Urodzenia żywe	Zgony	Przyrost naturalny	Urodzenia żywe	Zgony	Przyrost naturalny
POWIAT NOWOTARSKI	1933	1421	512	10,2	7,5	2,7
Gminy miejskie:						
Nowy Targ	300	271	29	8,9	8,1	0,9
Gminy miejsko-wiejskie:						
Rabka-Zdrój	151	134	17	8,7	7,7	1,0
w tym miasto	96	114	-18	7,3	8,7	-1,4
Szczawnica	73	71	2	9,8	9,5	0,3
w tym miasto	57	53	4	9,5	8,8	0,7
Gminy wiejskie:						
Czarny Dunajec	214	161	53	9,7	7,3	2,4
Czorsztyn	90	56	34	11,9	7,4	4,5
Jabłonka	229	131	98	12,7	7,3	5,4
Krościenko nad Dunajcem	65	50	15	9,7	7,4	2,2
Lipnica Wielka	71	42	29	11,9	7,1	4,9
Łapsze Niżne	115	77	38	12,5	8,4	4,1
Nowy Targ	243	148	95	10,3	6,3	4,0
Ochotnica Dolna	97	67	30	11,5	8,0	3,6
Raba Wyżna	126	96	30	8,7	6,6	2,1
Spytkowice	45	35	10	10,2	8,0	2,3
Szaflary	114	82	32	10,5	7,6	3,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Powiat nowotarski ma dodatni przyrost naturalny wynoszący 512. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu 2,7 na 1000 mieszkańców powiatu nowotarskiego. W 2014 roku urodziło się 1 933 dzieci, w tym 48,7% dziewczynek i 51,3% chłopców. Współczynnik dynamiki demograficznej, czyli stosunek liczby urodzeń żywych do liczby zgonów wynosi 1,36 i jest znacznie większy od średniej dla województwa oraz znacznie większy od współczynnika dynamiki demograficznej dla całego kraju.

Dla porównania województwo małopolskie ma dodatni przyrost naturalny wynoszący 4 808. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu 1,4 na 1000 mieszkańców województwa małopolskiego.

Współczynnik dynamiki demograficznej, czyli stosunek liczby urodzeń żywych do liczby zgonów wynosi 1,16 i jest znacznie większy od średniej dla całego kraju.

Małopolska jest województwem, które silnie podlega zmianom demograficznym, które dotyczą zarówno naturalnych zmian związanych z przyrostem naturalnym, jak i migracjami. Biorąc pod uwagę przyrost naturalny w powiecie

nowotarskim (na przestrzeni 4 ostatnich lat) obserwuje się wyraźnie przyrost dodatni. W latach 2011-2014 obserwowana jest tendencja wzrostowa liczby mieszkańców powiatu.

Odsetek populacji w powiecie nowotarskim w starszym wieku przekracza 13 %. Dodatkowa grupa osób w wieku 60-65 lat naturalnie przystępuje do populacji starszej. Odsetek ludności w wieku 65 lat i więcej charakteryzuje tylko jeden segment populacji a mianowicie ludzi starszych.

Ta grupa wiekowa mająca tendencję wzrostową, co pokazuje poniższa tabela, generować będzie w najbliższej przyszłości potrzeby związane z transportem publicznym.

Tabela 7. Wiek przedprodukcyjny i poprodukcyjny – rok 2014

Zmienna	powiat	powiat %	województwo
Ludność	190 128		3 368 336
Ludność w wieku:			
przedprodukcyjnym	40 211	21,15%	640 835
produkcyjnym	119 532	62,87%	2 115 881
poprodukcyjnym	30 385	15,98%	611 620

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Jak wynika z poniższego zestawienia 62,9% stanowią osoby w wieku produkcyjnym, osoby w wieku przedprodukcyjnym stanowią 21,1% ludności powiatu, natomiast osoby w wieku poprodukcyjnym to 16,0% mieszkańców.

Porównując do struktury wiekowej województwa małopolskiego jedynie odsetek ludzi w wieku przedprodukcyjnym jest wyższy o 2,12%. Jest to oczywiście korzystna sytuacja. Liczba ludności w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym kształtuje się na podobnym poziomie.

Wpływ na sytuację demograficzną ma przede wszystkim liczebność podstawowej grupy wiekowej jaką są osoby w wieku produkcyjnym. Jest ona istotna ze względu na tworzenie bazy dla siły roboczej na lokalnym rynku pracy. W 2014 r. w powiecie nowotarskim analizowana grupa wiekowa liczyła 119,5 tys. osób. Warto jednak ocenę zjawiska wzbogacić o zmienną jaką jest udział osób w wieku produkcyjnym w ogólnej liczbie mieszkańców. Tutaj zaobserwować można stopniowe odwracanie się trendów demograficznych. W powiecie nowotarskim w 2013 r. udział ten po raz pierwszy od 1999 r. spadł w stosunku do roku poprzedniego. W Krośnie, Nowym Sączu i powiecie kłodzkim maksima wystąpiły już w latach 2006-2007.

W perspektywie najbliższych lat należy spodziewać się pogorszenia struktury wiekowej powiatu nowotarskiego. Świadczą o tym trendy obserwowane w pozostałych grupach wiekowych – osób w wieku przedprodukcyjnym oraz osób w wieku poprodukcyjnym.

Pierwsza z wymienionych grup w każdej z badanych jednostek samorządu terytorialnego znacząco zmniejszyła swoją liczebność. W powiecie nowotarskim wynosiła 33,3 tys. osób, co stanowi 76% stanu z 1999 r. Wolniej liczebność osób młodych zmniejszała się tylko w powiecie nowosądeckim – obecnie stanowi 82,3% stanu z 1999 r. Najbardziej negatywne trendy widoczne są w miastach Nowy Sącz i Krosno. Spadek liczebności omawianej grupy wiekowej powoduje także spadek jej udziału w ogólnej liczbie mieszkańców. W badanym powiecie wskaźnik ten wynosi aktualnie 17,6% wobec 24,9% w 1999 r. Najgorzej sytuacja wygląda w powiecie kłodzkim, gdzie aktualnie osoby młode stanowią tylko 13% ogółu mieszkańców. Najlepiej zaś w powiecie nowosądeckim, gdzie wskaźnik wynosi 19,7%.

Aktualna struktura demograficzna w długoterminowej perspektywie z kolei powinna gwarantować stabilny poziom konsumpcji i inwestycji . Pamiętać też należy, że wskaźnik osób w wieku przedprodukcyjnym, jest dzisiaj ciągle korzystniejszy niż średnia dla województwa małopolskiego.

Jak wynika z danych liczbowych na przestrzeni lat 2012 – 2014 wystąpił dodatni przyrost naturalny. W kontekście jednak stopniowego zmniejszania się liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym, można postawić tezę o naturalnej migracji osób w wieku przedprodukcyjnym poza granice powiatu. Determinują taki trend z pewnością dwa czynniki: wyjazdy do szkół/na studia wyższe, migracje opiekunów wraz z małoletnimi osobami w poszukiwaniu bardziej atrakcyjnych warunków zarobkowania.

Tabela 8. Migracje na pobyt stały w latach 2011 – 2014 w powiecie nowotarskim

Zmienna	2011	2012	2013	2014
saldo migracji	16	-14	-142	105
saldo migracji wewnętrznych	-88	-61	-105	77
zameldowania w ruchu wewnętrznym	1 148	1077	1 264	1289
wymeldowania w ruchu wewnętrznym	1 236	1138	1 369	1212
saldo migracji zagranicznych	104	47	-37	28

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Rok 2014 wykazuje dodatni bilans migracji co oznacza pozytywna tendencję. Napływ ludności do powiatu nowotarskiego można wiązać z wieloma czynnikami takimi jak: walory przyrodnicze terenów, niskie ceny nieruchomości. Przyjąć można, że przyrost jest związany z walorami turystycznymi, w takim aspekcie mogą przeważać osoby w wieku poprodukcyjnym. Świadczyć tez o tym może odsetek osób zameldowanych z zagranicy. Na pewno odsetek ludzi zameldowanych w wieku przed i produkcyjnym wzmacnia pozytywne trendy rozwojowe.

W 2014 roku zarejestrowano 1 289 zameldowań w ruchu wewnętrznym oraz 1 212 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznej dla powiatu wynosiło 77. W obu kluczowych grupach: wymeldowania/zameldowania

wewnętrzne saldo jest dodatnie w roku 2014 r. Nadmienić jednak można, że w poprzednich 3 latach saldo zameldowań do wymeldowań wewnętrznych było ujemne. Więc trudno tutaj mówić o trwałym trendzie. O takim trendzie, dodatniego salda można mówić w przypadku zameldowań z zagranicy, co zdaje się potwierdzać tezę o walorach turystycznych powiatu. Sieć infrastrukturalna i transportowa ułatwiająca lokację do miejsc turystycznych także może wzmacniać ten trend.

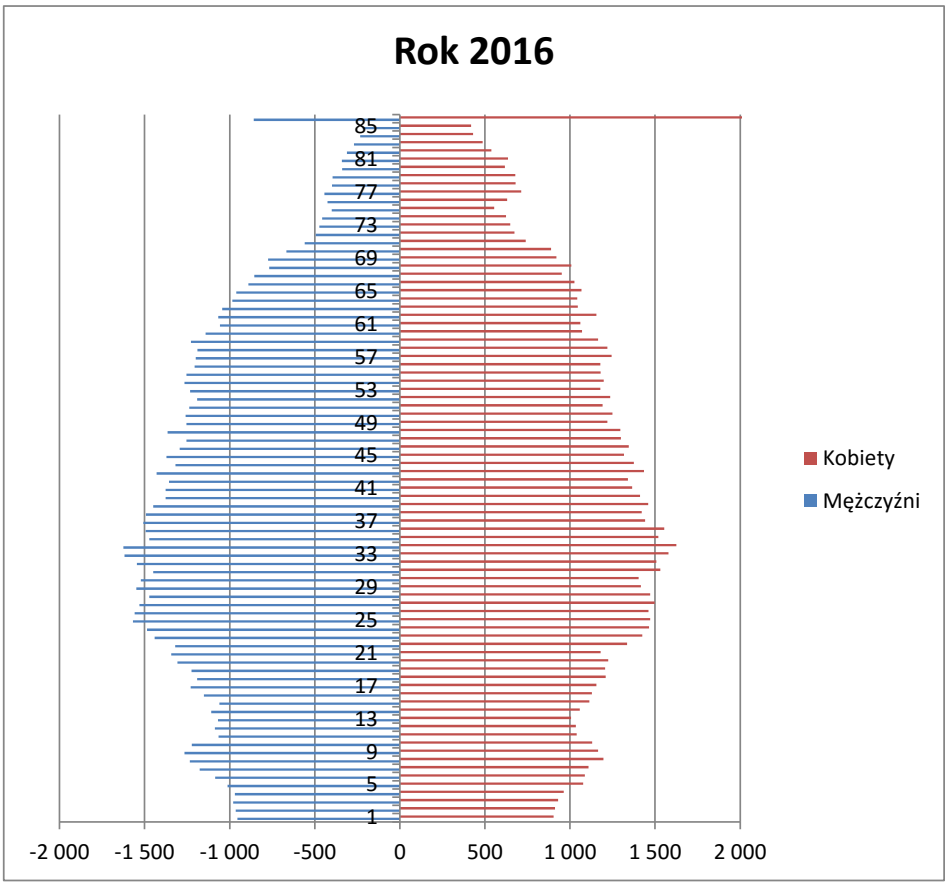
Dane migracyjne są do pewnego stopnia szacunkowe, gdyż nie ma prawnie obowiązku zmiany zameldowania na miejsce zamieszkania. Tym samym można szacować, że realnie przepływy migracyjne mogą być o około 10-20% wyższe.

PROGNOZA DEMOGRAFICZNA DLA POWIATU NOWOTARSKIEGO

Popyt na transport publiczny zależy przede wszystkim od zmian jakie zachodzą w liczbie i strukturze ludności. Stąd w niniejszej części opracowania dokonano podsumowania prognoz demograficznych do 2026 roku przygotowanych przez Główny Urząd Statystyczny.

Poniższy wykres przedstawia strukturę wiekową ludności całego powiatu w roku 2016. Największą grupę stanowi ludność w wieku produkcyjnym. W tym wieku widać przewagę liczby mężczyzn nad liczbą kobiet. Liczba ludności w wieku przedrodukcyjnym jest większa od liczby ludności w wieku podprodukcyjnym.

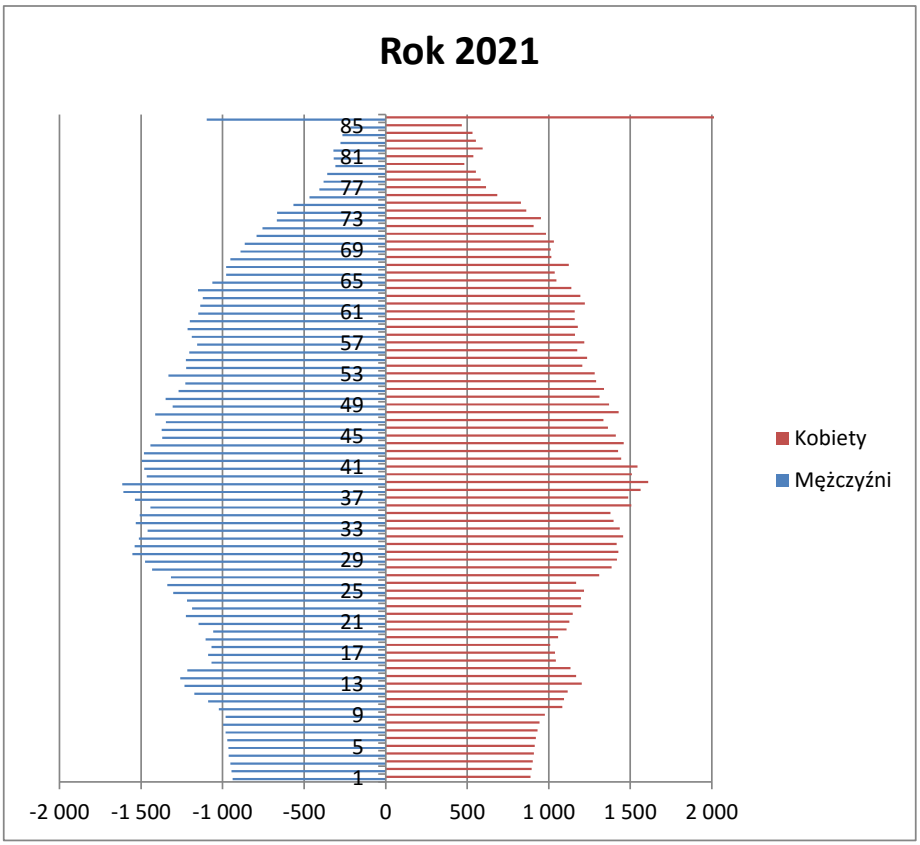
Wykres 5. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2016)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Na podstawie prognoz demograficznych można zaobserwować, że liczba ludności w powiecie w 2021 roku lekko wzrośnie i będzie wynosić 191 738. Różnice w liczbie ludności w opisywanym roku porównano do liczby ludności w roku 2016. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym będzie wynosiła 37 094 co stanowi spadek o 5%. Natomiast w wieku produkcyjnym spadnie o 1,2% i będzie wynosiła 123 033. Grupa osób w wieku poprodukcyjnym wzrośnie aż o 5,5%. Stąd wyłania się obraz społeczeństwa, w którym liczba ludności w wieku poprodukcyjnym wzrasta.

Wykres 6. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2021)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Zgodnie z poniższą prognozą demograficzną opracowaną przez Główny Urząd Statystyczny w 2026 roku teren powiatu będzie zamieszkiwany przez 192 467 osób. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym będzie wynosiła 35 193 co stanowi spadek o 5,1% w porównaniu do roku 2021. Natomiast liczba ludności w wieku produkcyjnym będzie wynosiła 122 828, co stanowi spadek o 0,1%. Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym będzie wynosiła 34 446, co stanowi wzrost o 8,9%. Tak wysoki wzrost liczby ludności w wieku poprodukcyjnym będzie skutkował zmianami w strukturze demograficznej społeczeństwa i koniecznością dostosowania komunikacji do potrzeb osób starszych.

3.3. GOSPODARKA

W powiecie nowotarskim działa prawie 4,5 tys. podmiotów gospodarczych (stan na koniec 2014 roku), a sam powiat charakteryzuje się niskim stopniem uprzemysłowienia.

W 2014 roku było 47 134 osób pracujących, które stanowiły 24,79% ogółu mieszkańców (jest to 39,43% osób w wieku produkcyjnym). Stopa bezrobocia kształtuje się na poziomie 12,3%. Stopa bezrobocia jest zatem wyższa, niż średnia ogólnopolsko.

Liczba zatrudnionych osób w wieku produkcyjnym znacznie różni się od ilości osób zarejestrowanych jako osoby bezrobotne. Różnica wynika na pewno z braku wyróżnienia w danych osób prowadzących działalność rolniczą, a także z migracji wewnętrznej i za granicę osób w wieku produkcyjnym bez wymeldowania. Kolejną przyczyną może być też zatrudnienie w tzw. „szarej strefie'', choć w tym przypadku należy szacować że znaczny odsetek tych osób jest wykazywany jako osoby bezrobotne.

Tabela 9. Struktura zatrudnienia w powiecie nowotarskim w 2014 roku

wyszczególnienie	pracujący ogółem (w tys.)	pracujący w % - przemysł, budownictwo	pracujący w % - handel, usługi	pracujący w % - działalność finansowa, ubezpieczeniowa oraz „pozostałe usługi''*
powiat nowotarski	47 134	22,69%	19,73%	23,50%
województwo małopolskie	739 922	31,12%	26,18%	42,22%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

(*) pod pojęciem „pozostałe usługi" należy rozumieć następujące sekcje PKD: „Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna", „Administrowanie i działalność wspierającą", „Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne", „Edukacja", „Opieka zdrowotna i pomoc społeczna", „Działalność związana z kulturą, rozrywką"

Najwyższe zatrudnienie w powiecie 23,50% jest w działalności skategoryzowanej jako finansowa, ubezpieczeniowa i pozostała. W tabeli brak wyróżnienia działalności rolniczej, która zajmuje dominującą pozycję.

Tabela 10. Podmioty gospodarcze w Rejestrze REGON w 2012 roku

WYSZCZEGÓLNIENIE	Ogółem	Sektor publiczny	Sektor prywatny	osoby prawne i jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej				osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą
				w tym				
				spółki handlowe	spółki cywilne	spółdzielnie	fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne	
POWIAT NOWOTARSKI	**14 564**	455	14 109	503	972	39	459	11 761
Gminy miejskie:								
Nowy Targ	**4 655**	104	4 551	189	476	15	108	3 648
Gminy miejsko-wiejskie:								
Rabka-Zdrój	**1 650**	51	1 599	70	109	4	60	1 275
w tym miasto	**1 395**	39	1 356	66	103	4	46	1 063
Szczawnica	**857**	13	844	19	69	3	21	704
w tym miasto	**739**	12	727	12	64	3	15	608
Gminy wiejskie:								
Czarny Dunajec	**1 007**	30	977	16	47	2	59	810
Czorsztyn	**636**	19	617	19	22	1	24	539
Jabłonka	**925**	45	880	15	50	2	25	752
Krościenko nad Dunajcem	**566**	27	539	11	30	4	16	453
Lipnica Wielka	**326**	18	308	2	11	-	8	280
Łapsze Niżne	**439**	28	411	14	13	3	16	346
Nowy Targ	**1 376**	32	1 344	21	58	1	67	1 164
Ochotnica Dolna	**471**	20	451	8	17	-	13	400
Raba Wyżna	**840**	25	815	19	33	2	26	718
Spytkowice	**263**	12	251	10	10	2	3	220
Szaflary	**553**	31	522	18	27	-	13	452

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Ważnym przejawem przedsiębiorczości jest tendencja do prowadzenia indywidualnej działalności gospodarczej. Ta najprostsza forma organizacyjnoprawna charakterystyczna jest raczej dla podmiotów małych i mikro. Jest też wciąż najbardziej popularnym rozwiązaniem w gospodarce. Im większa część społeczeństwa jest skłonna do uruchomienia tego typu aktywności gospodarczej, tym lepsza kondycja lokalnego rynku pracy. Po pierwsze, samozatrudnienie ogranicza poziom bezrobocia. Po drugie, część przedsiębiorców tworzy także miejsca pracy dla innych osób.

Sytuacja gospodarcza przekłada się bezpośrednio na lokalny rynek pracy – zarówno na poziomie wynagrodzenia, jak i bezrobocie czy wielkość zatrudnienia. W powiecie nowotarskim przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto wynosiło w 2014 roku 3 039,93 zł.

Powiat nowotarski na tle województwa małopolskiego, charakteryzuje się niewielką liczbą miejsc pracy powstałych w wyniku inwestycji zagranicznych, jak i inwestycji w zakłady już funkcjonujące.

Największym pracodawcą na terenie powiatu nowotarskiego, co jest charakterystyczne dla słabo rozwiniętych gospodarczo obszarów jest Podhalański Szpital Specjalistyczny im. J. Pawła II w Nowym Targu (zatrudniający w 2012 roku ok.900 osób).Drugie miejsce zajmują zakłady obuwnicze Wojas (zatrudniający ok. 500 osób), kolejnym producent metalowych pokryć dachowych Blachotrapez (zatrudniający ok. 360 osób), firma Kegel Błażusiak wytwarzająca pokrowce samochodowe i odzież roboczą (zatrudniający ok. 300 osób) oraz firma z branży budowlanej Podhalańskie Przedsiębiorstwo Drogowo – Mostowe.

W dalszym ciągu na terenie powiatu funkcjonuje wiele zakładów kuśnierskich, produkujących wyroby ze skóry.

W Nowym Targu istnieje Strefa Aktywności Gospodarczej o powierzchni 11,5 ha. Celem bezpośrednim projektu „Utworzenie SAG w Nowym Targu" jest stworzenie korzystnych warunków dla lokowania, prowadzenia i rozwoju działalności gospodarczej oraz poszerzenia lokalnego rynku pracy. W Gminie Rabka-Zdrój planowana jest również budowa Strefy ekonomicznej „Rdzawka", w bezpośrednim sąsiedztwie „zakopianki", o powierzchni ok. 2 ha.

Zachętami dla przyszłych inwestorów są preferencyjne stawki dzierżawy terenów objętych Strefą Aktywnosci Gospodarczej oraz zwolnienia z podatku od nieruchomości wynikającego z opłat za budynki i budowle. Ich wysokość będzie uzależniona od liczby nowo zatrudnionych osób w przedsiębiorstwach.

3.4. SFERA SPOŁECZNA

Na terenie powiatu nowotarskiego znajdują się przedszkola, szkoły podstawowe, gimnazja, licea ogólnokształcące, szkoły techniczne oraz szkoły policealne. W roku szkolnym 2014/2015 w do przedszkoli uczęszczało 3 424 dzieci, w szkołach podstawowych uczyło się 13 226 uczniów, w szkołach gimnazjalnych 6 589, a w ponadgimnazjalnych 8 671. Na terenie powiatu funkcjonuje Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny w Nowym Targu Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie oraz Podhalańska Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Nowym Targu.

Wydatki na oświatę i wychowanie stanowiły 37,7% wydatków budżetu powiatu w 2014 roku.

W roku 2015 zakończyła się realizacja wieloletniego projektu systemowego „Modernizacja kształcenia zawodowego w Małopolsce" dofinansowanego ze środków Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki na lata 2007-2013. Dzięki środkom z projektu wyposażono pracownie, zakupiono nowoczesny sprzęt i pomoce dydaktyczne. W projekcie wzięło udział ponad 2 tys. uczniów szkół powiatu. Młodzież miała możliwość uczestniczenia w szkoleniach i kursach, a także w płatnych stażach zawodowych u pracodawców i zagranicznych wizytach studyjnych. Cały projekt realizowany od 2011 roku zamknął się w kwocie ok. 6 mln złotych.

Tabela 11. Edukacja w powiecie nowotarskim w roku szkolnym 2014/2015

Placówka	liczba placówek	liczba uczniów	liczba uczniów kl. I
Przedszkola	159	3 424	
Oddziały	52		
szkoły podstawowe	110	13 226	2 943
Oddziały	821		
Gimnazja	55	6 589	2 120
Oddziały	316		
zasadnicze szkoły zawodowe	12	2 322	755
Technika	8	2 552	729
szkoły policealne	10	908	
szkoły dla dorosłych	9	789	192

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Sieć dojazdowa do przedszkoli i szkół to jeden z kluczowych determinantów planu transportu publicznego.

Kolejny obszar infrastruktury to infrastruktura turystyczna. W przypadku badanego powiatu jest to szczególnie istotny obszar ze względu na bogate walory przyrodnicze i ukształtowanie terenu. Potencjał turystyczny ocenić można m.in. na podstawie bazy noclegowej turystyki.

Według danych z 2014 roku miejsc noclegowych ogółem w powiecie nowotarskim było, 8 168 z czego całoroczne to 6 641, korzystających z noclegów było 176 258 w tym 6 470 turystów zagranicznych, udzielono noclegów ogółem 774 371 w tym 13 558 turystom zagranicznym.

Zaplecze kulturalno- rozrywkowe powiatu nowotarskiego według danych GUS z 2014 r. przedstawia się następująco:

- ✓ Biblioteki 56 (liczba czytelników 28 892)
- ✓ Muzea 5 (liczna odwiedzających 307 411)
- ✓ Kina - 2
- ✓ Domy, Ośrodki Kultury I Świetlice – 28
- ✓ Kluby sportowe – 107
- ✓ Baza noclegowa turystyki - 197

Biorąc pod uwagę turystyczny charakter powiatu warto zwrócić uwagę na sektor turystyki skupiający się na muzeach i wystawach.

W zakresie ochrony zdrowia w powiecie nowotarskim według danych GUS z 2014 r. funkcjonuje 81 Przychodni Zdrowia – porady podstawowej opieki zdrowotnej udzielonej na 1 mieszkańca w powiecie – to średnia 3,1. W porównaniu do danych województwa małopolskiego średnia wynosi 3,9.

Na terenie powiatu nowotarskiego znajduje się 81 przychodni zdrowia, 729 łóżek w szpitalach ogólnych, 2 placówki opiekuńczo – wychowawcze oraz stacjonarne placówki pomocy społecznej (7 placówek), w których w 2014 roku przebywało 216 osób.

Powiat nowotarski na pomoc społeczną i pozostałe zadania w zakresie polityki społecznej przeznaczył w 2014 roku 8,4% środków budżetu powiatu. Biorąc pod uwagę naturalny przyrost osób w wieku poprodukcyjnym, co wiąże się także z wydłużaniem przeciętnej długości życia należy szacować długoterminowo wzrost wydatków w szeroko pojętym sektorze ochrony zdrowia, a co za tym idzie także wzrost zatrudnienia. Z racji wiejskiego charakteru większości gmin nie należy raczej przewidywać inwestycji w ten obszar przedsiębiorców z sektora prywatnego. Jednocześnie te długoterminowe tendencje powinny znaleźć odzwierciedlenie w planowaniu transportu publicznego.

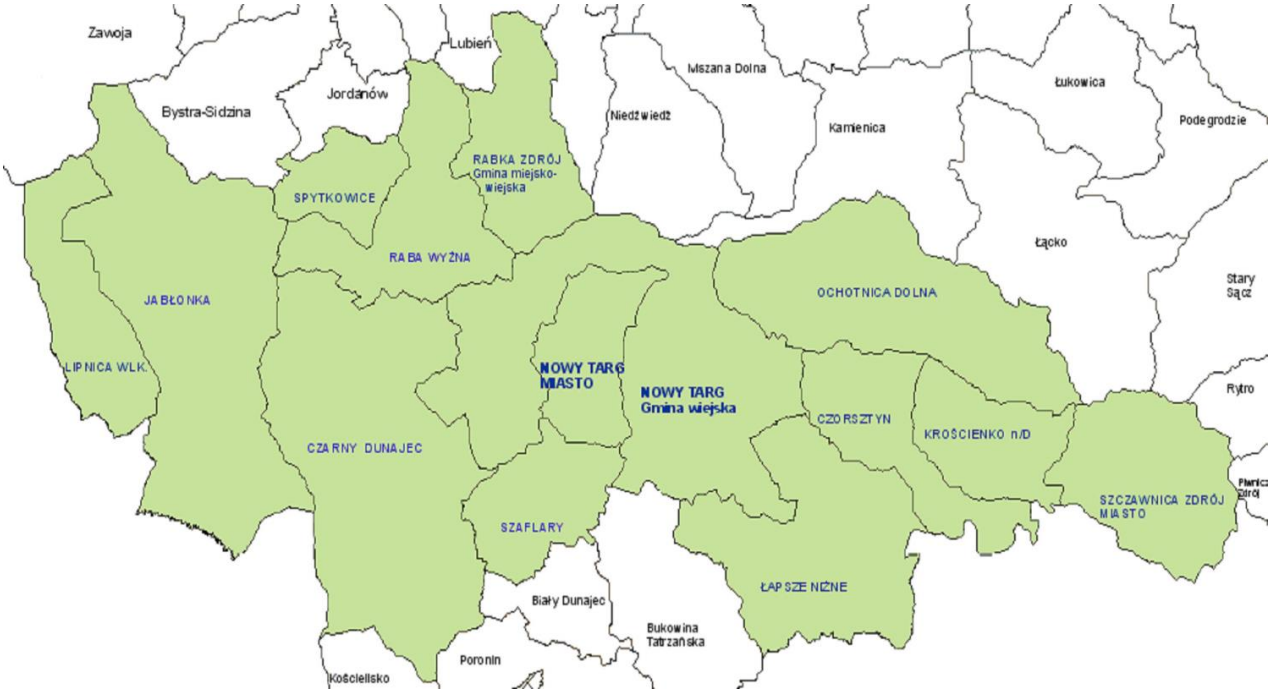
3.5. INFORMACJE OGÓLNE O GMINACH WCHODZĄCYCH W SKŁAD POWIATU NOWOTARSKIEGO

Powiat nowotarski wyraźnie odróżnia się od pozostałych powiatów województwa małopolskiego. Wyjątkowe uwarunkowania przyrodnicze oraz kulturowe sprawiają, iż jego atrakcyjność jest prezentowana w sposób odmienny niż przez pozostałe powiaty w regionie.

Powiat nowotarski ogółem tworzy 14 gmin:

- 1 gmina miejska (Nowy Targ),
- 2 gminy miejsko-wiejskie (Rabka-Zdrój i Szczawnica),
- 11 gmin wiejskich: Czarny Dunajec, Czorsztyn, Jabłonka, Krościenko nad Dunajcem, Lipnica Wielka, Łapsze Niżne, Nowy Targ, Ochotnica Dolna, Raba Wyżna, Spytkowice i Szaflary.
- 103 ogólna liczba miejscowości podstawowych w powiecie (łącznie z miastami).

Mapa 2. Mapa powiatu nowotarskiego z podziałem na gminy



Źródło: Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Nowotaskiego

Miasto Nowy Targ jest siedzibą powiatu nowotarskiego oraz historyczną stolicą Podhala. Obszar miasta liczy 51,07 km² zamieszkiwany jest przez ok. 33 598 tys. osób.

Gmina Rabka-Zdrój składa się z miasta Rabka-Zdrój - siedziby gminy, oraz trzech sołectw: Chabówki, Ponic i Rdzawki. Obejmuje obszar 69 km^2 , zamieszkiwany przez ok. 17 416 tys. osób.

Rabka Zdrój jest znanym uzdrowiskiem oraz ośrodkiem turystyki i sportów zimowych.

Miasto i Gmina Szczawnica składa się z siedziby władz gminy - miasta Szczawnica oraz wsi Jaworki i Szlachtowa. Obejmuje obszar 87,90 km² , zamieszkały przez ok. 7 445 tys. osób.

Gmina Czarny Dunajec jest jedną z większych samorządowych jednostek administracyjnych województwa małopolskiego, podzieloną na 15 sołectw: Chochołów, Ciche, Czarny Dunajec, Czerwienne, Dział, Koniówka, Odrowąż, Piekielnik, Pieniążkowice, Podczerwone, Podszkle, Ratułów, Stare Bystre, Wróblówka oraz Załuczne. Gmina Czarny Dunajec zajmuje powierzchnię ewidencyjną około 217,2 km2, natomiast powierzchnia geodezyjna to 238,3 km2. Zamieszkiwana jest przez ok. 22 163 tys. osób.

Gmina Czorsztyn składa się z 7 sołectw: Maniowy – siedziba gminy (dawniej Czorsztyn), Huba, Kluszkowce, Mizerna, Sromowce Niżne i Sromowce Wyżne. Zajmuje powierzchnię 61,72 km² , zamieszkaną przez ok. 7 573 tys. osób.

Gmina Jabłonka składa się z 7 sołectw: Jabłonka, – siedziba gminy, Jabłonka-Bory, Lipnica Mała, Orawka, Podwilk, Zubrzyca Dolna, Zubrzyca Górna. Obejmuje obszar 213,28 km² , zamieszkany przez ok. 18 144 tys. osób.

Gmina Krościenko nad Dunajcem składa się z miejscowości: Krościenko nad Dunajcem (sołectwa: Krościenko-Centrum i Krościenko-Zawodzie), Dziadowe Kąty, Grywałd, Hałuszowa, Kąty-Niwki,Krośnica, Tylka-Biały Potok. Obejmuje obszar 57,27 km² , zamieszkany przez ok. 6 721 tys. osób.

Tereny gminy zaliczane są do najciekawszych i najpiękniejszych zakątków Polski.

Gmina Lipnica Wielka składa się z 5 miejscowości: Lipnica Wielka (sołectwa: Murowanica, Centrum, Skoczyki, Przywarówka), Bartoszowa Polana, Kiczory, Leśniczówka na Lniarce, Śmietanowa. Obejmuje obszar 67,47 km² , zamieszkany przez ok. 5 961 tys. osób.

Gmina Łapsze Niżne składa się z 9 sołectw: Łapsze Niżne – siedziba gminy, Falsztyn, Frydman, Kacwin, Łapszanka, Łapsze Wyżne, Niedzica, Niedzica-Zamek, Trybsz. Obejmuje obszar 124,79 km² , zamieszkany przez ok. 9 205 tys. osób.

Gmina Nowy Targ jest jedną z największych gmin podhalańskich pod względem liczby ludności, składa się na nią bowiem 21 sołectw, w tym 20 wsi, położonych w sąsiedztwie Nowego Targu, gdzie znajduje się siedziba urzędu gminy. Obejmuje obszar 207,62 km^2, zamieszkiwany przez ok. 33 598 tys. osób w mieście i 23 606 tys. we wsi.

Do gminy Nowy Targ należą wsie: Dębno, Długopole, Dursztyn, Gronków, Harklowa, Klikuszowa, Knurów, Krauszów, Krempachy, Lasek, Ludźmierz, Łopuszna, Morawczyna, Nowa Biała, Obidowa, Ostrowsko, Pyzówka, Rogoźnik, Szlembark, Waksmund oraz sołectwo Trute.

Gmina Ochotnica Dolna składa się z 4 sołectw: Ochotnica Dolna – siedziba gminy, Ochotnica Dolna – Młynne, Ochotnica Górna, Tylmanowa. Obejmuje obszar 141,03 km² , zamieszkany przez ok. 8 422 tys. osób.

Na terenie gminy znajduje się część Gorczańskiego Parku Narodowego oraz Popradzkiego Parku Krajobrazowego.

Gmina Raba Wyżna składa się z 8 sołectw: Raba Wyżna – siedziba gminy, Skawa, Rokiciny Podhalańskie, Sieniawa, Bielanka, Podsarnie, Harkabuz oraz Bukowina-Osiedle. Obejmuje obszar 88,28 km² , zamieszkany przez ok. 14 557 tys. osób.

Gmina Spytkowice ma swą siedzibę w miejscowości Spytkowice. Zajmuje obszar 32,19 km², zamieszkany przez ok. 4 443 tys. osób.

Gmina Szaflary składa się z 7 sołectw: Szaflary – siedziba gminy, Bańska Niżna, Bańska Wyżna, Bór, Maruszyna, Skrzypne oraz Zaskale. Obejmuje obszar 54,31 km² , zamieszkany przez ok. 10 874 tys. osób.

Tabela 12. Wykaz ludności powiatu w podziale na kategorie w roku 2014

WYSZCZEGÓLNIENIE	Powierzchnia w km²	Ludność				
		ogółem	w wieku			w wieku nieproduk-cyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym
			przedprodukcyjnym	produkcyjnym	poprodukcyjnym	
			razem	razem	razem	
POWIAT NOWOTARSKI	1 474	190 128	40 211	119 532	30 385	59
Gminy miejskie:						
Nowy Targ	51	33 598	6 201	21 099	6 298	59
Gminy miejsko-wiejskie:						
Rabka-Zdrój	69	17 416	3 174	10 802	3 440	61
w tym miasto	36	13 082	2 253	8 003	2 826	64
Szczawnica	88	7 445	1 432	4 626	1 387	61
w tym miasto	33	5 972	1 093	3 671	1 208	63
Gminy wiejskie:						
Czarny Dunajec .	218	22 163	4 542	14 124	3 497	57
Czorsztyn	62	7 573	1 638	4 780	1 155	58
Jabłonka	212	18 144	4 470	11 295	2 379	61
Krościenko nad Dunajcem	57	6 721	1 445	4 101	1 175	64
Lipnica Wielka	67	5 961	1 473	3 729	759	60
Łapsze Niżne	126	9 205	1 929	5 863	1 413	57
Nowy Targ	208	23 606	5 214	14 988	3 404	58
Ochotnica Dolna	141	8 422	2 054	5 224	1 144	61
Raba Wyżna	89	14 557	3 217	9 231	2 109	58
Spytkowice	32	4 443	1 066	2 771	606	60
Szaflary	54	10 874	2 356	6 899	1 619	58

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Porównując strukturę populacji w wieku nieprodukcyjnym do wieku produkcyjnego można zaobserwować równomierne rozłożenie tego wskaźnika w większości gmin powiatu. Nie widać tutaj uprzywilejowania gmin

miejskich, czy miejsko-wiejskich. Ma to związek z wyraźnie większą dzietnością (przyrostem naturalnym) w gminach wiejskich w stosunku do gmin pozostałych.

4. ISTNIEJĄCA SIEĆ KOMUNIKACYJNA NA OBSZARZE POWIATU NOWOTARSKIEGO

4.1. REGIONALNY OSOBOWY TRANSPORT DROGOWY

Zapotrzebowanie komunikacyjne powiatu nowotarskiego zaspokaja na dzień dzisiejszy 52 linie regularne i 7 linii specjalnych. Zdecydowana większość linii komunikacyjnych uruchamiana jest w kierunku Nowego Targu (39 linii regularnych i 4 linie specjalne) do Szpitala dojeżdżają 33 linie (32 linie regularne i 1 linia specjalna). Kolejnymi kierunkami najbardziej aktywnymi pod względem liczby połączeń jest:

- dojazd do Rabki Zdroju (3 linie z Bielanki, 1 linia z Jabłonki, 1 linia ze Spytkowic Dolnych, 1 linia ze Skawy, 1 linia z Harkabuza) łącznie 7 linii i 7 zezwoleń,

- trasa Szczawnica w kierunku Sromowce Niżne (2 linie – zezwoleń 7) – w tym przypadku mamy większą podaż połączeń skierowaną na potrzeby turystyczne tego terenu.

Tabela 13. Liczba linii regularnych i zezwoleń w powiecie nowotarskim

Liczba zezwoleń	Liczba linii	przewoźnik	Nr zezwolenia	linia		
1	1	Firma Przewozowa "BUS" Jacenty Mrożek	195	Bielanka	Raba Wyżna	Rabka-Zdrój
2	2	Firma Przewozowa "BUS" Jacenty Mrożek	204			
3	3	Usługi Transportowo-Osobowe "MINI-BUS" Marian Zając	105			
4	4	Przedsiębiorstwo Wielobranżowe "KAJA" Marta Strama	226	Chabówka	Nowy Targ	Bańska Wyżna
5	5	Przedsiębiorstwo Wielobranżowe "KAJA" Marta Strama	139	Chabówka	Nowy Targ	Maruszyna
6	6	Firma Usługowa-Transportowa Natalia Strama	227	Chabówka	Nowy Targ	Skrzypne
7	7	Transport Osobowy Adam Górecki	114	Ciche Górne	Czarny Dunajec	Nowy Targ
8	8	Transport Osobowy Adam Górecki	142	Ciche Górne	Stare Bystre	Nowy Targ
9	9	Przewóz Osób Bus Edward Tyrpuła	213	Czerwienne	Czarny Dunajec	Nowy Targ

10	10	F.H.U. Tyrpuła Katarzyna Zapała	230	Czorsztyn	Krośnica	Nowy Targ
11	11	Firma Usługowo-Transportowa IBERT Daniel Krusinowski	146	Frydman	Dursztyn	Nowy Targ
12	12	Transport Towarowo-Osobowy Sławomir Półchłopek	216			
13	13	Przewóz Osób Bus Edward Tyrpuła	210	Frydman	Krempachy	Nowy Targ
14	14	Przewóz Osób Edward Chowaniec	77	Harkabuz	Czarny Dunajec	Nowy Targ
15	15	Firma Przewozowa JANKARA Janina Wnęk	189			
16	16	Usługi Transportowe Agencja Turystyczna, Pośrednictwo Wojciech Jarosz	203	Harkabuz	Spytkowice	Rabka-Zdrój
17	17	Firma Przewozowa JANKARA Janina Wnęk	103	Jabłonka	Spytkowice	Rabka-Zdrój
18	18	F.H.U. Grzegorz Chlipała	41	Jaworki	Krościenko n.D.	Nowy Targ
19		F.H.U. Halina Malinowska	42			
20	19	Bus-Przewóz Osób i Towarów Paweł Wójcik	148			
21	20	Przewozy-Bus Stanisław Dyda	130			
22	21	P.H.U.P. Mount Tour Zygmunt Białek	190			
23	22	Przewozy-Bus Stanisław Dyda	193	Jaworki	Krościenko n.D.	Szczawnica
24	23	F.H.U. Tyrpuła Katarzyna Zapała	207	Kluszkowce	Maniowy	Nowy Targ
25	24	Firma Przewozowa JANKARA Janina Wnęk	101	Lipnica Mała	Jabłonka	Nowy Targ
26	25	Przewóz Osób Edward Chowaniec	129	Lipnica Wielka	Jabłonka	Nowy Targ
27	26	Firma Przewozowa JANKARA Janina Wnęk	100			
28	27	Przewóz Osób Krzysztof Pilch	164			

29	28	Firma Usługowo-Transportowa IBERT Daniel Krusinowski	185	Łapszanka	Niedzica	Nowy Targ
30	29	Firma Wielobranżowa Kowalczyk Leszek	157	Maniowy	Kluszkowce	Krościenko n.D.
31	30	Usługi Transportowe Agencja Turystyczna, Pośrednictwo Wojciech Jarosz	147	Maniowy	Szlembark	Nowy Targ
32	31	Przewozy-Bus Stanisław Dyda	161	Ochotnica Górna	Szczawnica	Nowy Targ
33	32	Przewozy-Bus Stanisław Dyda	192	Ochotnica Górna	Tylmanowa	Szczawnica
34	33	Firma Usługowa-Transportowa Natalia Strama	196	Rabka-Zdrój	Chabówka	Skawa
35	34	Usługi Transportowo-Osobowe "MINI-BUS" Marian Zając	66	Rabka-Zdrój	Czarny Dunajec	Nowy Targ
36	35	Usługi Transportowo-Osobowe "MINI-BUS" Marian Zając	165	Rabka-Zdrój	Rdzawka	Nowy Targ
37	36	MITRANS "BUS" Robert Łyszczarczyk, Michał Łyszczarczyk Spółka Jawna	212			
38	37	Usługi Transportowo-Osobowe "MINI-BUS" Marian Zając	150	Rabka-Zdrój	Sieniawa	Nowy Targ
39	38	MITRANS "BUS" Robert Łyszczarczyk, Michał Łyszczarczyk Spółka Jawna	211			
40	39	Usługi Transportowo-Osobowe "MINI-BUS" Marian Zając	131	Rabka-Zdrój	Skawa	Spytkowice
41	40	Usługi Transportowe-Osobowe Andrzej Janowiec	187	Rdzawka	Pyzówka	Nowy Targ
42	41	Usługi Transportowe Towarowe i Osobowe Zenon Świder	224	Rdzawka	Rabka-Zdrój	Raba Wyżna
43	42	Usługi Transportowo-Osobowe "MINI-BUS" Marian Zając	133	Rokiciny Podhalańskie	Czarny Dunajec	Nowy Targ

44	43	Usługi Transportowo-Osobowe "MINI-BUS" Marian Zając	87	Skawa	Sieniawa	Nowy Targ
45	44	Usługi Transportowe Agencja Turystyczna, Pośrednictwo Wojciech Jarosz	134	Spytkowice	Sieniawa	Nowy Targ
46	45	Transport Towarowo-Osobowy Sławomir Półchłopek	225	Sromowce Niżne	Frydman	Nowy Targ
47	46	Usługi Transportowe Adam Podsiadło	109	Sromowce Niżne	Krościenko n.D.	Szczawnica
48	47	P.H.U.P. Mount Tour Zygmunt Białek	223			
49		Usługi Transportowe Paweł Ciesielka	220			
50		Firma Transportowo-Usługowa Przewóz Osób, Noclegi Janusz Mężyk	219			
51		F.H.U. Grzegorz Chlipała	222			
52		Przewóz Osób i Towarów Mariusz Szczepaniak	221			
53		F.H.U. Halina Malinowska	218			
54	48	Transport Osobowy Andrzej Langowski	183	Szczawnica	Krościenko n.D.	Nowy Targ
55	49	Przewóz Osób i Towarów Marian Ligas	191			
56		Przewóz Osób i Towarów Kazimierz Kacwin	201			
57	50	Przewozy-Bus Stanisław Dyda	194	Szczawnica	Ochotnica Górna	Nowy Targ
58	51	Transport Osobowy Adam Górecki	108	Załuczne	Krauszów	Nowy Targ
59	52	Przewóz Osób Alojzy Machaj	106	Zubrzyca Górna	Jabłonka	Nowy Targ

Źródło: dane otrzymane ze Starostwa Powiatowego w Nowym Targu

Tabela 14. Liczba przewoźników i zezwoleń obsługujących transport publiczny powiatu nowotarskiego

liczba przewoźników	liczba zezwoleń na przewoźnika	przewoźnik	Nr zezwolenia	linia		
1	3	Transport Osobowy Adam Górecki	114	Ciche Górne	Czarny Dunajec	Nowy Targ
			142	Ciche Górne	Stare Bystre	Nowy Targ
			108	Załuczne	Krauszów	Nowy Targ
2	1	Usługi Transportowe Adam Podsiadło	109	Sromowce Niżne	Krościenko n.D.	Szczawnica
3	1	Przewóz Osób Alojzy Machaj	106	Zubrzyca Górna	Jabłonka	Nowy Targ
4	1	Usługi Transportowe-Osobowe Andrzej Janowiec	187	Rdzawka	Pyzówka	Nowy Targ
5	1	Transport Osobowy Andrzej Langowski	183	Szczawnica	Krościenko n.D.	Nowy Targ
6	2	Firma Usługowo-Transportowa IBERT Daniel Krusinowski	146	Frydman	Dursztyn	Nowy Targ
			185	Łapszanka	Niedzica	Nowy Targ
7	2	Przewóz Osób Edward Chowaniec	77	Harkabuz	Czarny Dunajec	Nowy Targ
			129	Lipnica Wielka	Jabłonka	Nowy Targ
8	2	Przewóz Osób Bus Edward Tyrpuła	213	Czerwienne	Czarny Dunajec	Nowy Targ
			210	Frydman	Krempachy	Nowy Targ
9	2	F.H.U. Grzegorz Chlipała	41	Jaworki	Krościenko n.D.	Nowy Targ
			222	Sromowce Niżne	Krościenko n.D.	Szczawnica
10	2	F.H.U. Halina Malinowska	42	Jaworki	Krościenko n.D.	Nowy Targ
			218	Sromowce Niżne	Krościenko n.D.	Szczawnica
11	2	Firma Przewozowa "BUS" Jacenty Mrożek	195	Bielanka	Raba Wyżna	Rabka-Zdrój
			204	Bielanka	Raba Wyżna	Rabka-Zdrój

12	4	Firma Przewozowa JANKARA Janina Wnęk	189	Harkabuz	Czarny Dunajec	Nowy Targ
			103	Jabłonka	Spytkowice	Rabka-Zdrój
			101	Lipnica Mała	Jabłonka	Nowy Targ
			100	Lipnica Wielka	Jabłonka	Nowy Targ
13	1	Firma Transportowo-Usługowa Przewóz Osób, Noclegi Janusz Mężyk	219	Sromowce Niżne	Krościenko n.D.	Szczawnica
14	2	F.H.U. Tyrpuła Katarzyna Zapała	207	Kluszkowce	Maniowy	Nowy Targ
			230	Czorsztyn	Krośnica	Kluszkowce
15	1	Przewóz Osób i Towarów Kazimierz Kacwin	201	Szczawnica	Krościenko n.D.	Nowy Targ
16	1	Przewóz Osób Krzysztof Pilch	164	Lipnica Wielka	Jabłonka	Nowy Targ
17	1	Firma Wielobranżowa Kowalczyk Leszek	157	Maniowy	Kluszkowce	Krościenko n.D.
18	1	Przewóz Osób i Towarów Marian Ligas	191	Szczawnica	Krościenko n.D.	Nowy Targ
19	7	Usługi Transportowo-Osobowe "MINI-BUS" Marian Zając	105	Bielanka	Raba Wyżna	Rabka-Zdrój
			66	Rabka-Zdrój	Czarny Dunajec	Nowy Targ
			165	Rabka-Zdrój	Rdzawka	Nowy Targ
			150	Rabka-Zdrój	Sieniawa	Nowy Targ
			131	Rabka-Zdrój	Skawa	Spytkowice
			133	Rokiciny Podhalańskie	Czarny Dunajec	Nowy Targ
			87	Skawa	Sieniawa	Nowy Targ
20	1	Przewóz Osób i Towarów Mariusz Szczepaniak	221	Sromowce Niżne	Krościenko n.D.	Szczawnica

21	2	Przedsiębiorstwo Wielobranżowe "KAJA" Marta Strama	226	Chabówka	Nowy Targ	Bańska Wyżna
			139	Chabówka	Nowy Targ	Maruszyna
22	2	MITRANS "BUS" Robert Łyszczarczyk, Michał Łyszczarczyk Spółka Jawna	212	Rabka-Zdrój	Rdzawka	Nowy Targ
			211	Rabka-Zdrój	Sieniawa	Nowy Targ
23	2	Firma Usługowa-Transportowa Natalia Strama	227	Chabówka	Nowy Targ	Skrzypne
			196	Rabka-Zdrój	Chabówka	Skawa
24	1	Usługi Transportowe Paweł Ciesielka	220	Sromowce Niżne	Krościenko n.D.	Szczawnica
25	1	Bus-Przewóz Osób i Towarów Paweł Wójcik	148	Jaworki	Krościenko n.D.	Nowy Targ
26	2	Transport Towarowo-Osobowy Sławomir Półchłopek	216	Frydman	Dursztyn	Nowy Targ
			225	Sromowce Niżne	Frydman	Nowy Targ
27	5	Przewozy-Bus Stanisław Dyda	130	Jaworki	Krościenko n.D.	Nowy Targ
			193	Jaworki	Krościenko n.D.	Szczawnica
			161	Ochotnica Górna	Szczawnica	Nowy Targ
			192	Ochotnica Górna	Tylmanowa	Szczawnica
			194	Szczawnica	Ochotnica Górna	Nowy Targ
28	3	Usługi Transportowe Agencja Turystyczna, Pośrednictwo Wojciech Jarosz	203	Harkabuz	Spytkowice	Rabka-Zdrój
			147	Maniowy	Szlembark	Nowy Targ
			134	Spytkowice	Sieniawa	Nowy Targ
29	1	Usługi Transportowe Towarowe i Osobowe Zenon Świder	224	Rdzawka	Rabka-Zdrój	Raba Wyżna
30	2	P.H.U.P. Mount Tour Zygmunt Białek	190	Jaworki	Krościenko n.D.	Nowy Targ
			223	Sromowce Niżne	Krościenko n.D.	Szczawnica

Źródło: dane otrzymane ze Starostwa Powiatowego w Nowym Targu

Na terenie powiatu nowotarskiego połączenia w transporcie publicznym oferowane są przez 30 przewoźników. Ogółem na terenie powiatu w ciągu doby uruchamianych jest do 1 122 kursów.

Liczba kursów w poszczególnych gminach rozkłada się podobnie w porównaniu do liczby linii komunikacyjnych. Najwięcej kursów funkcjonuje w gminach turystycznych, czyli Szczawnicy i Rabce Zdrój, kolejno Nowy Targ i gminy również o walorach turystycznych Czorsztyn, Lipnica Wielka i Jabłonka.

Inną liczbę kursów uruchamiają przewoźnicy w dni powszednie, inną w soboty, inna w niedziele i święta, inną w dni nauki szkolnej, inną w wakacje i ferie.

Poniższe zestawienie pokazuje maksymalną liczbę połączeń uruchamianych na danej linii przez danego przewoźnika

Tabela 15. Maksymalna liczba uruchamianych połączeń na danej linii przez przewoźnika

L.p.	Przewoźnik	Linia	Liczba kursów
1	Firma Przewozowa "BUS" Jacenty Mrożek	Rabka Zdrój - Chabówka – Bielanka (2 linie)	71
2	Usługi Transportowo-Osobowe "MINI-BUS" Marian Zając	Rabka Zdrój - Chabówka - Bielanka	49
3	Przedsiębiorstwo Wielobranżowe "KAJA" Marta Strama	Chabówka - Nowy Targ - Bańska Wyżna	12
4	Przedsiębiorstwo Wielobranżowe "KAJA" Marta Strama	Chabówka - Nowy Targ - Maruszyna	20
5	Firma Usługowa-Transportowa Natalia Strama	Chabówka - Nowy Targ - Skrzypne Górne	16
6	Transport Osobowy Adam Górecki	Ciche Górne - Czarny Dunajec - Nowy Targ	11
7	Transport Osobowy Adam Górecki	Ciche Górne - Stare Bystre - Nowy Targ	17
8	Przewóz Osób BUS Edward Tyrpuła	Czerwienne - Czarny Dunajec - Nowy Targ	17
9	F.H.U. Tyrpuła Katarzyna Zapała	Czorsztyn – Krośnica - Kluszkowce	8
10	Firma Usługowo-Transportowa IBERT Daniel Krusinowski	Frydman - Dursztyn - Nowy Targ	40
11	Transport Towarowo-Osobowy Sławomir Półchłopek	Frydman - Dursztyn - Nowy Targ	17
12	Przewóz Osób BUS Edward Tyrpuła	Frydman - Krempachy - Nowy Targ	25
13	Przewóz Osób Edward Chowaniec	Harkabuz - Podszkle - Nowy Targ	44
14	Firma Przewozowa JANKARA Janina Wnęk	Harkabuz - Jabłonka - Nowy Targ	11
15	Usługi Transportowe Agencja Turystyczna, Pośrednictwo Wojciech Jarosz	Rabka Zdrój - Spytkowice - Harkabuz	42
16	Firma Przewozowa JANKARA Janina Wnęk	Jabłonka - Spytkowice - Rabka Zdrój	19
17	F.H.U. Grzegorz Chlipała F.H.U. Halina Malinowska	Nowy Targ - Krościenko n.D. - Szczawnica - Jaworki	6
18	Bus-Przewóz Osób i Towarów Paweł Wójcik	Jaworki - Krościenko n.D. - Nowy Targ	6
19	Przewozy-Bus Stanisław Dyda	Jaworki - Krościenko n.D. - Nowy Targ	26

20	P.H.U.P. Mount Tour Zygmunt Białek	Szczawnica - Krościenko n.D. - Grywałd - Nowy Targ	7
21	Przewozy-Bus Stanisław Dyda	Jaworki - Szczawnica - Krościenko n.D.	8
22	F.H.U. Tyrpuła Katarzyna Zapała	Kluszkowce – Maniowy – Nowy Targ	33
23	Firma Przewozowa JANKARA Janina Wnęk	Lipnica Mała - Jabłonka - Nowy Targ	19
24	Przewóz Osób Edward Chowaniec	Lipnica Wielka - Jabłonka - Nowy Targ	6
25	Firma Przewozowa JANKARA Janina Wnęk	Lipnica Wielka - Jabłonka - Nowy Targ	49
26	Przewóz Osób Krzysztof Pilch	Lipnica Wielka - Czarny Dunajec - Nowy Targ	4
27	Firma Transportowo-Usługowa IBERT Daniel Krusinowski	Łapszanka - Niedzica - Nowy Targ	2
28	Firma Wielobranżowa Kowalczyk Leszek	Maniowy - Kluszkowce - Krościenko n.D.	6
29	Usługi Transportowe Agencja Turystyczna, Pośrednictwo Wojciech Jarosz	Nowy Targ - Szlembark - Maniowy	23
30	Przewozy-Bus Stanisław Dyda	Ochotnica Górna - Szczawnica - Nowy Targ	8
31	Przewozy-Bus Stanisław Dyda	Ochotnica Górna -Tylmanowa - Szczawnica	6
32	Firma Usługowo-Transportowa Natalia Strama	Rabka Zdrój - Chabówka - Skawa	25
33	Usługi Transportowo-Osobowe "MINI-BUS" Marian Zając	Rabka Zdrój - Czarny Dunajec - Nowy Targ	12
34	Usługi Transportowo-Osobowe "MINI-BUS" Marian Zając	Rabka Zdrój - Rdzawka - Nowy Targ	52
35	Mitrans "BUS" Robert Łyszczarczyk, Michał Łyszczarczyk Spółka Jawna	Rabka Zdrój - Rdzawka - Nowy Targ	36
36	Usługi Transportowo-Osobowe "MINI-BUS" Marian Zając	Rabka Zdrój - Sieniawa - Nowy Targ	48
37	MITRANS "BUS" Robert Łyszczarczyk, Michał Łyszczarczyk Spółka Jawna	Rabka Zdrój - Sieniawa - Nowy Targ	22
38	Usługi Transportowo-Osobowe "MINI-BUS" Marian Zając	Rabka Zdrój - Skawa - Spytkowice Dolne	23
39	Usługi Transportowe-Osobowe Andrzej Janowiec	Rdzawka - Pyzówka - Nowy Targ	45
40	Usługi Transportowe Towarowe i Osobowe Zenon Świder	Raba Wyżna - Rabka Zdrój - Rdzawka	10
41	Usługi Transportowo-Osobowe "MINI-BUS" Marian Zając	Rokiciny Podhalańskie - Czarny Dunajec - Nowy Targ	24
42	Usługi Transportowo-Osobowe "MINI-BUS" Marian Zając	Skawa Dolna - Raba Wyżna - Nowy Targ	26
43	Usługi Transportowe Agencja Turystyczna, Pośrednictwo Wojciech Jarosz	Spytkowice - Raba Wyżna - Nowy Targ	26
44	Transport Towarowo-Osobowy Sławomir Półchłopek	Nowy Targ - Frydman - Sromowce Niżne	34

45	Usługi Transportowe Adam Podsiadło	Sromowce Niżne - Krościenko n.D. - Szczawnica	9
46	F.H.U. Malinowska Halina	Szczawnica - Krościenko n.D. - Sromowce Niżne	12
	Firma Transportowo-Usługowa Przewóz Osób, Noclegi Janusz Mężyk		
	Usługi Transportowe Paweł Ciesielka		
	Przewóz Osób i Towarów Mariusz Szczepaniak		
	F.H.U. Grzegorz Chlipała		
	P.H.U.P. Mount Tour Zygmunt Białek		
47	Transport Osobowy Andrzej Langowski	Szczawnica - Krościenko n.D. - Nowy Targ	10
48	Przewóz Osób i Towarów Marian Ligas	Szczawnica - Krościenko n.D. - Nowy Targ	12
	Przewóz Osób i Towarów Kazimierz Kacwin		
49	Przewozy-Bus Stanisław Dyda	Szczawnica - Ochotnica Dolna - Nowy Targ	5
50	Transport Osobowy Adam Górecki	Załuczne - Krauszów - Nowy Targ	27
51	Przewóz Osób Alojzy Machaj	Zubrzyca Górna - Jabłonka - Nowy Targ	36

Źródło: opracowanie własne

4.2.

4.3. ZEZWOLENIA WYDANE PRZEZ STAROSTĘ NOWOTARSKIEGO

Tabela 16. Linie regularne - wykaz zezwoleń Starosty nowotarskiego

Lp.	Nr zezw.	Od	Przez	Do	Dł. Kursu (km)	Maksymalna liczba kursów w ciągu doby łącznie w dwie strony	Maksymalny czas przejazdu (godz:min)	Przewoźnik
1	185	Łapszanka	Łapsze Wyżne -Łapsze Niżne - Niedzica - Niedzica Zamek - Falsztyn – Frydman - Dębno – Knurów - Harklowa – Łopuszna – Ostrowsko - Waksmund	Nowy Targ	39,8	2	00:55	Firma Transportowo Usługowa IBERT Daniel Krusinowski
2	194	Szczawnica	Krościenko n.D. – Tylmanowa - Ochotnica Dolna - Ochotnica Górna – Knurów – Grywałd – Hałuszowa – Krośnica – Kluszkowce – Mizerna – Maniowy – Huba – Dębno - Harklowa- Łopuszna – Ostrowsko - Waksmund	Nowy Targ	55,9	5	01:20	Przewozy BUS - Stanisław Dyda
3	108	Nowy Targ	Ludźmierz – Krauszów – Długopole – Dział – Pieniążkowice - Odrowąż	Załuczne	24	27	00:45	Transport osobowy Adam Górecki
4	106	Zubrzyca Górna	Zubrzyca Dolna – Jabłonka – Piekielnik - Czarny Dunajec - Stare Bystre – Rogoźnik - Ludźmierz	Nowy Targ	46,9	36	01:23	Przewóz osób Alojzy Machaj
5	165	Rabka Zdrój	Chabówka – Rdzawka - Klikuszowa	Nowy Targ	24,4	52	00:34	Usługi Transportowo-Osobowe MINI BUS Marian Zając
6	212	Rabka Zdrój	Chabówka – Rdzawka –	Nowy Targ	29,6	36	01:08	MITRANS „BUS”

			Klikuszowa					Robert Łyszczarczyk, Michał Łyszczarczyk Spółka Jawna
7	150	Rabka Zdrój	Chabówka - Rokiciny Podhalańskie - Raba Wyżna – Sieniawa - Klikuszowa	Nowy Targ	27,8	46	00:43	Usługi Transportowo-Osobowe MINI BUS Marian Zając
8	211	Rabka Zdrój	Chabówka - Rokiciny Podhalańskie - Raba Wyżna – Sieniawa - Klikuszowa	Nowy Targ	25	22	00:46	MITRANS „BUS” Robert Łyszczarczyk, Michał Łyszczarczyk Spółka Jawna
9	131	Rabka Zdrój	Chabówka - Rabka Zabornia - Skawa	Spytkowice Dolne	13,1	23	00:27	Usługi Transportowo-Osobowe MINI BUS Marian Zając
10	187	Rdzawka	Pyzówka – Morawczyna – Trute – Lasek - Klikuszowa	Nowy Targ	32,7	39	00:54	Usługi Transportowe-Osobowe Andrzej Janowiec
11	224	Raba Wyżna	Rokiciny Podhalańskie – Chabówka - Rabka-Zdrój - Ponice	Rdzawka	15,0	9	00:34	Usługi Transportowe Towarowe i Osobowe Zenon Świder
12	133	Rokiciny Podhalańskie	Raba Wyżna – Bielanka – Pieniążkowice - Wróblówka - Czarny Dunajec - Stare Bystre – Rogoźnik - Ludźmierz	Nowy Targ	33,7	18	00:55	Usługi Transportowo-Osobowe MINI BUS Marian Zając
13	87	Skawa	Spytkowice - Raba Wyżna – Sieniawa - Klikuszowa	Nowy Targ	34,8	25	00:53	Usługi Transportowo-Osobowe MINI BUS Marian Zając

14	134	Spytkowice	Raba Wyżna – Sieniawa - Klikuszowa	Nowy Targ	29,2	26	00:41	Usługi Transportowe Agencja Turystyczna Pośrednictwo Wojciech Jarosz
16	225	Sromowce Niżne	Sromowce Średnie - Sromowce Wyżne - Niedzica – Niedzica Zamek – Falsztyn – Frydman – Dębno – Knurów – Harklowa – Łopuszna – Ostrowsko - Waksmund	Nowy Targ	44,9	33	00:55	Transport Towarowo-Osobowy Sławomir Półchłopek
17	109	Sromowce Niżne	Sromowce Średnie - Sromowce Wyżne – Hałuszowa – Czorsztyn – Krośnica – Grywałd - Krościenko n.D.	Szczawnica	31,5	9	00:40	Usługi Transportowe Adam Podsiadło
18	219	Szczawnica	Krościenko n.D. – Czorsztyn – Hałuszowa - Sromowce Wyżne	Sromowce Niżne	27,3	12	00:45	Firma Transportowo Usługowa Przewóz Osób, Noclegi Janusz Mężyk
19	221	Szczawnica	Krościenko n.D. – Czorsztyn – Hałuszowa - Sromowce Wyżne	Sromowce Niżne	27,3	12	00:45	Przewóz osób i towarów Mariusz Szczepaniak
20	220	Szczawnica	Krościenko n.D. – Czorsztyn – Hałuszowa - Sromowce Wyżne	Sromowce Niżne	27,3	12	00:45	Usługi Transportowe Paweł Ciesielka
21	218	Szczawnica	Krościenko n.D. – Czorsztyn – Hałuszowa - Sromowce Wyżne	Sromowce Niżne	27,3	12	00:45	F.H.U. Halina Malinowska
22	222	Szczawnica	Krościenko n.D. – Czorsztyn – Hałuszowa - Sromowce Wyżne	Sromowce Niżne	27,3	12	00:45	F.H.U. Grzegorz Chlipała

23	223	Szczawnica	Krościenko n.D. – Czorsztyn – Hałuszowa - Sromowce Wyżne	Sromowce Niżne	27,3	12	00:45	PHUP Mount Tour Zygmunt Białek
24	203	Harkabuz	Podsarnie - Podwilk – Spytkowice - Raba Wyżna - Rokiciny Podhalańskie – Skawa - Chabówka	Rabka-Zdrój	24,7	42	00:35	Usługi Transportowe Agencja Turystyczna, Pośrednictwo Wojciech Jarosz
25	77	Harkabuz	Podsarnie – Podwilk – Orawka – Jabłonka – Piekielnik – Podszkle – Piekielnik – Załuczne - Odrowąż Podhalański – Pieniążkowice – Wróblówka - Czarny Dunajec - Stare Bystre – Rogoźnik - Ludźmierz	Nowy Targ	47	44	01:06	Przewóz osób Edward Chowaniec
26	189	Harkabuz	Podsarnie – Podwilk – Orawka – Jabłonka – Piekielnik - Czarny Dunajec - Stare Bystre – Rogoźnik - Ludźmierz	Nowy Targ	44,5	11	01:17	Firma Przewozowa JANKARA Janina Wnęk
27	210	Frydman	Krempachy - Nowa Biała – Łopuszna – Ostrowsko - Waksmund	Nowy Targ	20,8	25	00:30	Przewóz Osób "BUS" Edward Tyrpuła
28	146	Frydman	Dursztyn - Nowa Biała – Krempachy – Frydman – Dębno – Knurów – Harklowa – Łopuszna – Ostrowsko - Waksmund	Nowy Targ	25,6	24	00:29	Firma Transportowo-Usługowa IBERT Daniel Krusinowski
29	216	Frydman	Dursztyn – Krempachy - Nowa Biała – Łopuszna – Ostrowsko - Waksmund	Nowy Targ	22,8	17	00:24	Transport Towarowo-Osobowy Sławomir Półchłopek

30	207	Kluszkowce	Mizerna – Maniowy – Dębno – Knurów – Harklowa – Łopuszna – Ostrowsko - Waksmund	Nowy Targ	31,5	33	00:40	F.H.U. TYRPUŁA Katarzyna Zapała
31	230	Czorsztyn	Krośnica	Kluszkowce	3,0	8	00:10	F.H.U. TYRPUŁA Katarzyna Zapała
31	213	Czerwienne	Ratułów – Ciche - Czarny Dunajec - Stare Bystre – Rogoźnik - Ludźmierz	Nowy Targ	31,1	15	00:44	Przewóz Osób "BUS" Edward Tyrpuła
32	114	Nowy Targ	Ludźmierz – Rogoźnik – Stare Bystre – Czarny Dunajec – Ciche – Ratułów – Ciche	Ciche Górne	30	11	00:59	Transport Osobowy Adam Górecki
33	227	Chabówka	Nowy Targ – Szaflary – Maruszyna	Skrzypne	32	14	00:33	Firma Usługowa-Transportowa Natalia Strama
34	139	Chabówka	Nowy Targ – Ludźmierz – Szaflary	Maruszyna	34	18	00:32	Przedsiębiorstwo Wielobranżowe "KAJA" Marta Strama
35	226	Chabówka	Nowy Targ – Szaflary – Bańska Niżna	Bańska Wyżna	33,5	12	00:35	Przedsiębiorstwo Wielobranżowe "KAJA" Marta Strama
36	195	Rabka-Zdrój	Chabówka - Rokiciny Podhalańskie - Raba Wyżna	Bielanka	12,6	44	00:23	Firma Przewozowa "BUS" Jacenty Mrożek
37	204	Rabka-Zdrój	Chabówka - Rokiciny Podhalańskie - Raba Wyżna	Bielanka	12,6	25	00:20	Firma Przewozowa "BUS" Jacenty Mrożek
38	105	Rabka-Zdrój	Chabówka - Rokiciny Podhalańskie - Raba Wyżna	Bielanka	14,9	26	00:25	Usługi Transportowo-Osobowe "MINI BUS" Marian Zając

39	66	Rabka-Zdrój	Chabówka - Rokiciny Podhalańskie - Raba Wyżna – Bielanka – Pieniążkowice – Wróblówka - Czarny Dunajec - Stare Bystre – Rogoźnik - Ludźmierz	Nowy Targ	38,3	13	00:56	Usługi Transportowo-Osobowe "MINI BUS" Marian Zając
40	196	Rabka-Zdrój	Chabówka	Skawa	11,2	22	00:17	Firma Usługowa-Transportowa Natalia Strama
41	192	Ochotnica Górna	Ochotnica Dolna – Tylmanowa - Krościenko n.D.	Szczawnica	38,8	6	01:04	Przewozy BUS Stanisław Dyda
42	161	Ochotnica Górna	Ochotnica Dolna – Tylmanowa - Krościenko n.D. – Szczawnica - Krościenko n.D. – Tylka – Grywałd – Krośnica – Kluszkowce – Mizerna – Maniowy – Dębno – Harklowa – Łopuszna – Ostrowsko - Waksmund	Nowy Targ	67,1	8	01:29	Przewozy BUS Stanisław Dyda
43	147	Nowy Targ	Waksmund – Ostrowsko – Łopuszna – Harklowa – Knurów - Szlembark	Maniowy	19,4	22	00:29	Usługo Transportowe Agencja Turystyczna, Pośrednictwo Wojciech Jarosz
44	157	Maniowy	Mizerna – Kluszkowce – Krośnica – Hałuszowa – Grywałd - Tylka	Krościenko n.D.	14,6	6	00:25	Firma Wielobranżowa "KOWALCZYK" Kowalczyk Leszek
45	129	Lipnica Wielka	Lipnica Mała – Jabłonka – Piekielnik - Czarny Dunajec - Stare Bystre – Rogoźnik – Ludźmierz	Nowy Targ	42,6	6	01:24	Przewóz osób Edward Chowaniec

46	100	Lipnica Wielka	Kiczory – Lipnica Mała – Jabłonka – Piekielnik - Czarny Dunajec - Stare Bystre – Rogoźnik - Ludźmierz	Nowy Targ	44,9	38	01:17	Firma Przewozowa JANKARA Janina Wnęk
47	164	Lipnica Wielka	Lipnica Mała – Jabłonka – Piekielnik - Czarny Dunajec - Stare Bystre – Rogoźnik - Ludźmierz	Nowy Targ	35,9	4	00:58	Przewóz Osób Krzysztof Pilch
48	101	Lipnica Mała	Jabłonka – Piekielnik - Czarny Dunajec - Stare Bystre – Rogoźnik - Ludźmierz	Nowy Targ	41,6	18	01:15	Firma Przewozowa JANKARA Janina Wnęk
49	193	Jaworki	Szlachtowa - Szczawnica	Krościenko n.D.	11,2	8	00:20	Przewozy BUS Stanisław Dyda
50	42	Jaworki	Szlachtowa – Szczawnica - Krościenko n.D. – Tylka – Grywałd – Hałuszowa – Krośnica – Kluszkowce – Mizerna – Maniowy – Huba – Dębno – Knurów – Harklowa – Łopuszna – Ostrowsko - Waksmund	Nowy Targ	43,8	6	01:00	F.H.U. Halina Malinowska
51	41	Jaworki	Szlachtowa – Szczawnica - Krościenko n.D. – Tylka – Grywałd – Hałuszowa – Krośnica – Kluszkowce – Mizerna – Maniowy – Huba – Dębno – Knurów – Harklowa – Łopuszna – Ostrowsko - Waksmund	Nowy Targ	43,8	6	01:00	F.H.U. Grzegorz Chlipała
52	148	Jaworki	Szlachtowa – Szczawnica - Krościenko n.D. – Tylka – Grywałd – Hałuszowa – Krośnica – Kluszkowce – Mizerna – Maniowy – Huba – Dębno – Knurów –	Nowy Targ	46,3	6	01:08	Bus-Przewóz Osób i Towarów Paweł Wójcik

			Harklowa – Łopuszna – Ostrowsko - Waksmund					
53	130	Jaworki	Szlachtowa – Szczawnica - Krościenko n.D. – Tylka – Grywałd – Hałuszowa – Krośnica – Kluszkowce – Mizerna – Maniowy – Huba – Dębno – Knurów – Harklowa – Łopuszna – Ostrowsko - Waksmund	Nowy Targ	45,9	26	01:05	Przewozy BUS Stanisław Dyda
54	190	Jaworki	Szlachtowa – Szczawnica - Krościenko n.D. – Tylka – Grywałd – Hałuszowa – Krośnica – Kluszkowce – Mizerna – Maniowy – Huba – Dębno – Knurów – Harklowa – Łopuszna – Ostrowsko - Waksmund	Nowy Targ	46,7	7	01:00	PHUP Mount Tour Zygmunt Białek
55	103	Jabłonka	Orawka – Podwilk – Spytkowice - Raba Wyżna - Rokiciny Podhalańskie – Skawa - Chabówka	Rabka-Zdrój	27	19	00:45	Firma Przewozowa JANKARA Janina Wnęk
56	191	Szczawnica	Krościenko n.D. – Grywałd – Hałuszowa – Krośnica – Kluszkowce – Mizerna – Maniowy – Huba – Dębno – Knurów – Harklowa – Łopuszna – Ostrowsko - Waksmund	Nowy Targ	41,3	12	00:59	Przewóz Osób i Towarów Marian Ligas
57	201	Szczawnica	Krościenko n.D. – Grywałd – Hałuszowa – Krośnica – Kluszkowce – Mizerna – Maniowy – Huba – Dębno – Knurów – Harklowa – Łopuszna – Ostrowsko - Waksmund	Nowy Targ	41,3	12	00:59	Przewóz Osób i Towarów Kazimierz Kacwin

58	183	Szczawnica	Krościenko n.D .- Grywałd – Hałuszowa – Krośnica – Kluszkowce – Mizerna – Maniowy – Huba – Dębno – Knurów – Harklowa – Łopuszna – Ostrowsko - Waksmund	Nowy Targ	40,6	10	01:02	Transport Osobowy Andrzej Langowski
59	142	Nowy Targ	Ludźmierz – Rogoźnik - Stare Bystre - Ciche - Ratułów	Ciche Górne	27	17	00:44	Transport Osobowy Adam Górecki

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ze Starostwa Powiatowego w Nowym Targu

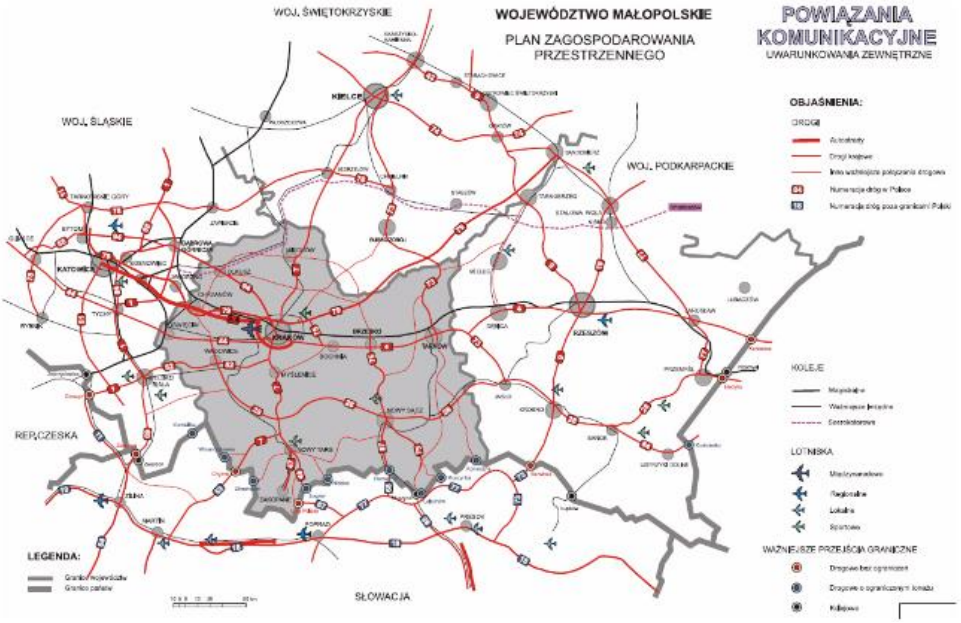
5. DETERMINANTY ROZWOJU TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM

5.1. ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE

Powiat nowotarski położony jest w południowej części Małopolski. Zajmuje rozległy obszar podgórski o pow. 1.475 km2 , na powiat przypada ok. 15% powierzchni wszystkich obszarów prawnie chronionych w województwie – ok. 128 tys. ha. Z tej powierzchni ok. 88% to obszar chronionego krajobrazu, 7,7% parki krajobrazowe; 3,7% parki narodowe. Ludność powiatu liczy ok. 190 tys., większość mieszka na terenach wiejskich. Na terenie powiatu znajdują się trzy miasta: w części centralnej Nowy Targ, na północnych obrzeżach Rabka, na wschodzie Szczawnica; część zachodnia powiatu nie ma ośrodka miejskiego. Stolicą powiatu jest miasto Nowy Targ, w którym mieszka ok. 33 tys. osób. W planie zagospodarowania przestrzennego województwa Nowy Targ ma status ośrodka ponadlokalnego I stopnia , Rabka (ok. 17 tys. mieszkańców) ma status ośrodka ponadlokalnego II stopnia, Szczawnica (ok. 7 tys. mieszkańców) traktowana jest, jako ośrodek lokalny. Prawie cały obszar powiatu zaliczany jest do obszarów o wysokich walorach przyrodniczych wymagających proekologicznych działań i przeciwdziałania możliwej degradacji. Na terenie powiatu położone są trzy cenne i znane parki narodowe: Babiogórski, Gorczański i Pieniński, a także największy w Małopolsce zbiornik wodny – Jezioro Czorsztyńskie. Również znacząca część powiatu to obszar o najwyższych walorach krajobrazu kulturowego (niestety w coraz większym stopniu zagrożonego rozproszonym osadnictwem).

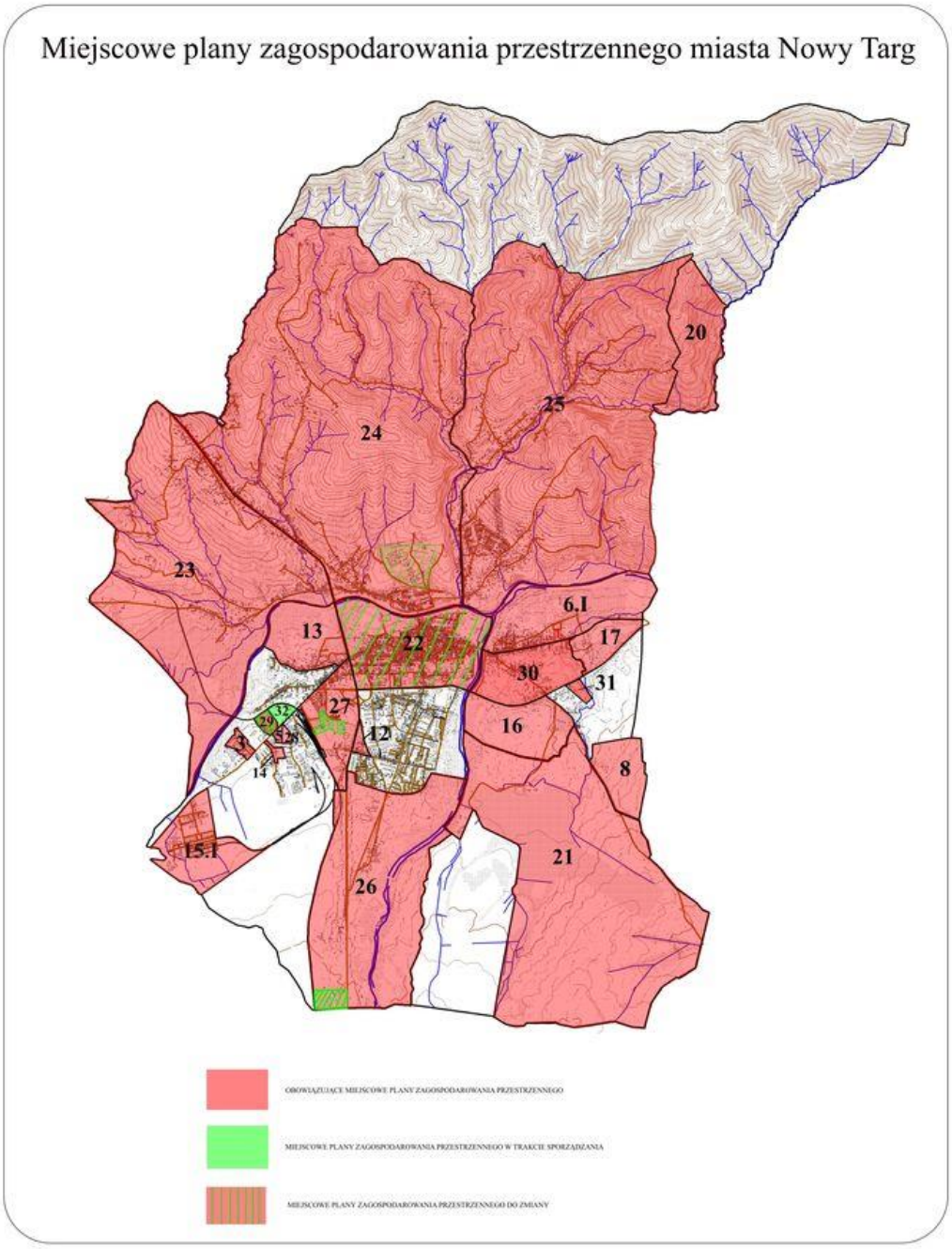
Bogactwem powiatu są lasy – wskaźnik lesistości nie należy wprawdzie do najwyższych w województwie (wynosi 37%, por. dla podregionu nowosądeckiego 39,4%, dla powiatu tatrzańskiego 45%, suskiego 48%), ale w granicach powiatu leży 12,6% powierzchni lasów całego województwa, co daje mu drugie miejsce pod tym względem – po powiecie nowosądeckim – w Małopolsce, są to w przeważającej części lasy prywatne.

Mapa 3. Wyciąg z planu zagospodarowania przestrzennego województwa małopolskiego



Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego dla Województwa Małopolskiego

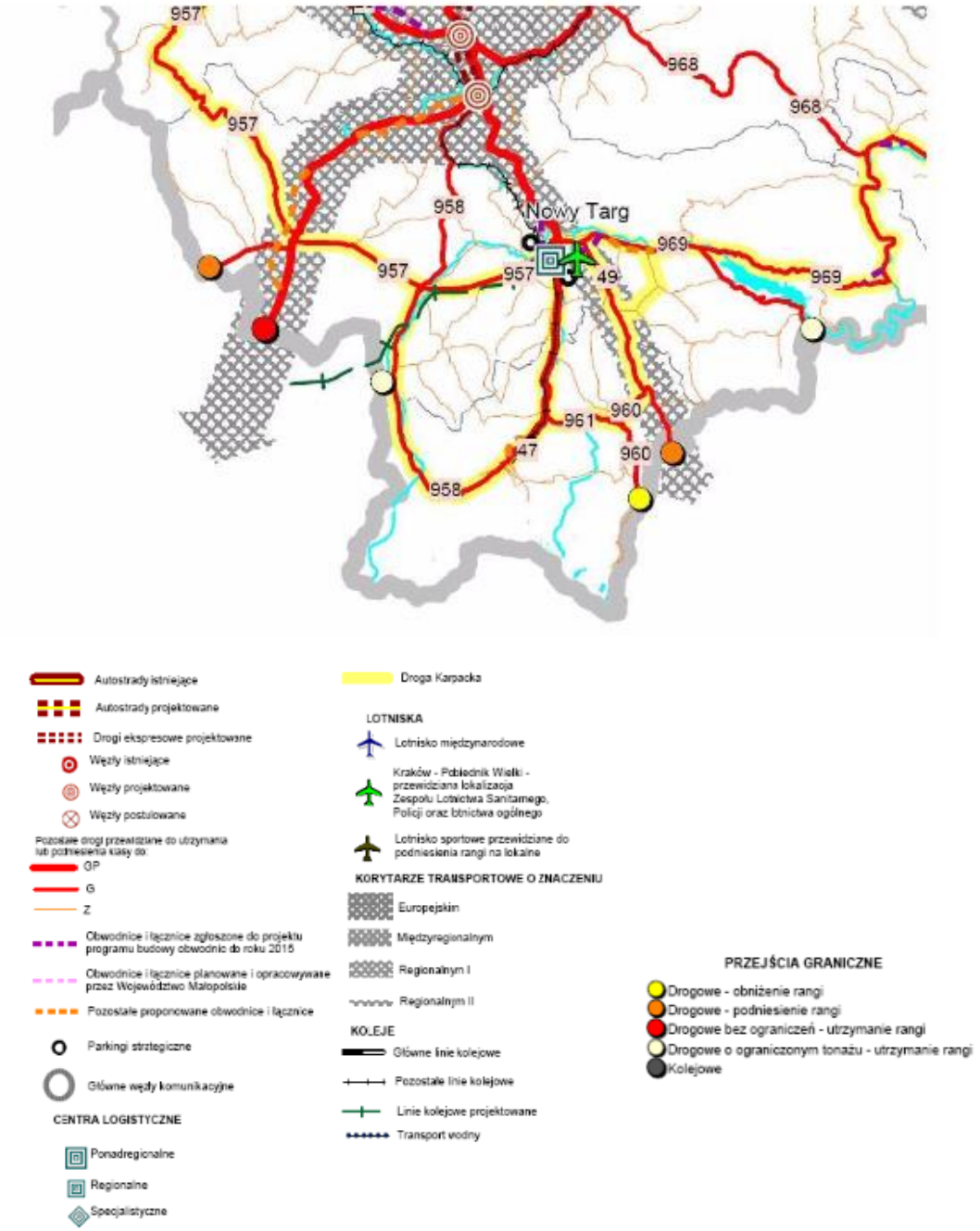
Mapa 4. Wyciąg z planu zagospodarowania przestrzennego miasta Nowy Targ



Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego dla miasta Nowy Targ

KIERUNKI I PLANY ROZWOJU UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO

Mapa 5. Mapa obrazująca ruch drogowy



Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa małopolskiego

5.2. POWIĄZANIA Z INNYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI

5.3. USTALENIA KRAJOWEGO PLANU TRANSPORTOWEGO

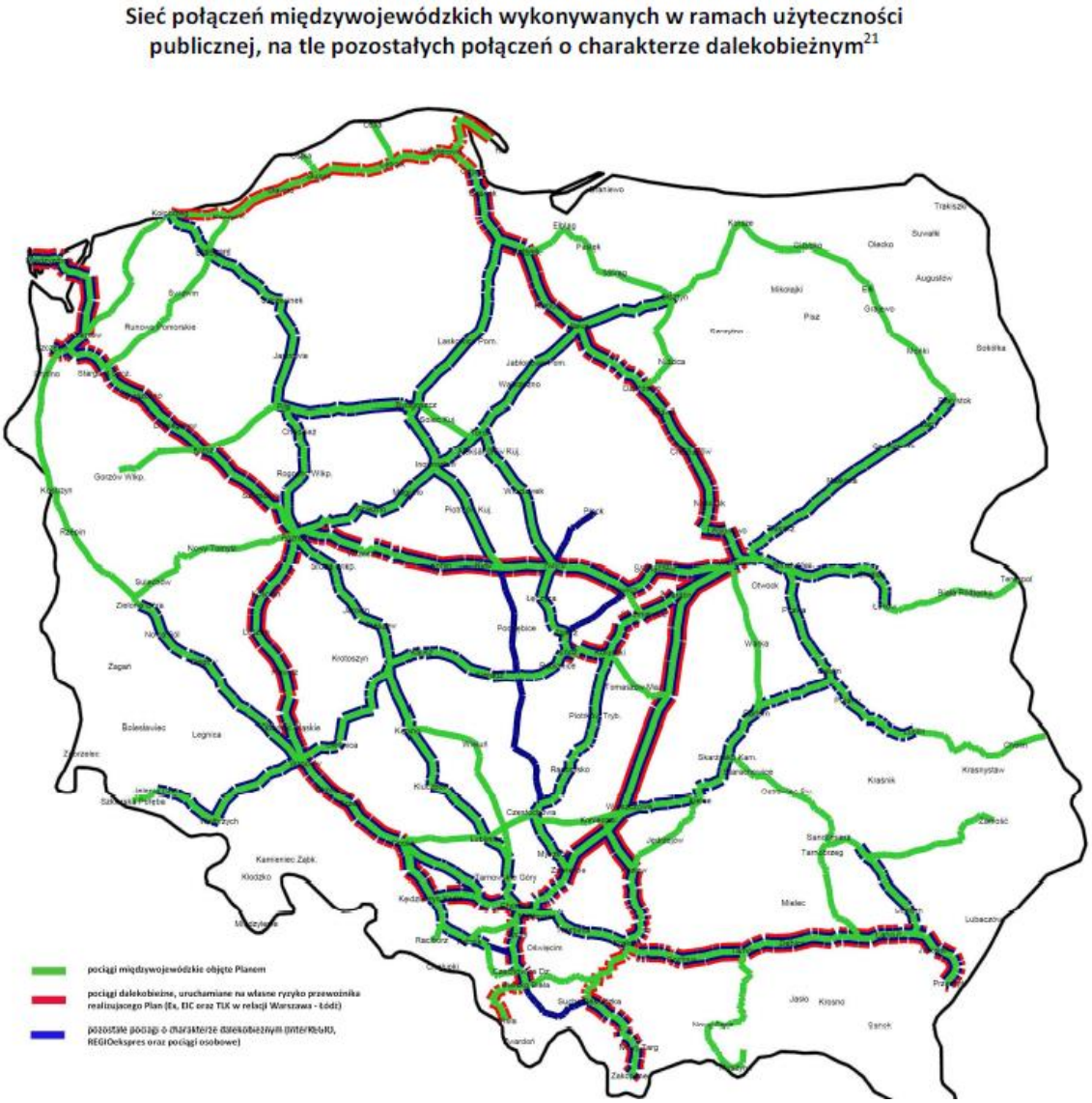
Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, przyjęty Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r.

Minister właściwy ds. transportu jest organizatorem przewozów o charakterze użyteczności publicznej jedynie w transporcie kolejowym. W związku z tym zapisy Krajowego Planu Transportowego nie dotyczą potrzeb przewozowych mieszkańców na poziomie powiatowym.

Poniżej przedstawiona jest część sieci połączeń międzywojewódzkich wykonywanych w ramach użyteczności publicznej na obszarze powiatu nowotarskiego zgodnie z zapisami krajowego planu transportowego.

Zgodnie z krajowym planem transportowym linie o charakterze użyteczności publicznej to połączenie Warszawa Centralna – Zakopane.

Mapa 6. Linie o charakterze użyteczności publicznej wyznaczone w krajowym planie transportowym



Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego" - Krajowy Plan Transportowy

5.4. USTALENIA WOJEWÓDZKIEGO PLANU TRANSPORTOWEGO

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim przyjęty uchwałą NR LVI/908/14 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27 października 2014 r.

Wyznaczenie sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej, której organizatorem jest Marszałek Województwa Małopolskiego:

- Główne kryterium - podstawowy szkielet komunikacyjny województwa stanowi sieć kolejowa.
- Transport drogowy ma wspierać komunikację kolejową i być komplementarnym środkiem transportu.
- Najważniejszym zadaniem, jakie ma spełniać sieć o charakterze użyteczności publicznej jest zapewnienie połączeń na poziomie wojewódzkim tzn. połączenie stolicy województwa z siedzibami władz miast powiatowych.
- Inne linie mogą zostać uruchomione, jeśli będą za tym przemawiały ważne względy społeczne, gospodarcze, turystyczne lub efektywność systemu transportowego.

Celem generalnym planu transportowego województwa małopolskiego jest poprawa dostępności (w rozumieniu: skracanie czasów podróży, zwiększanie zasięgu usług), przy czym w odniesieniu do zadania własnego województwa, jakim jest regionalny zbiorowy transport publiczny, chodzi głównie o poprawę dostępności w obrębie województwa.

W tym zakresie wyznaczono dwa zadania szczegółowe:

a) poprawa dostępności Krakowa, stolicy regionu,

b) poprawa dostępności ośrodków subregionalnych (Tarnowa, Nowego Sącza, Nowego Targu, oraz zespołu miast zachodniej Małopolski: Oświęcimia-Olkusza –Chrzanowa).

Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie połączeń o charakterze użyteczności publicznej obejmuje:

- wybrane odcinki sieci kolejowej województwa,
- wybrane odcinki dróg publicznych, po których kursują linie użyteczności publicznej określone w planie,
- dworce, zintegrowane węzły przesiadkowe oraz ważniejsze parkingi (Parkuj i Jedź), położone na sieci linii użyteczności publicznej.

Planowany układ linii kolejowych obejmuje dwa typy połączeń:

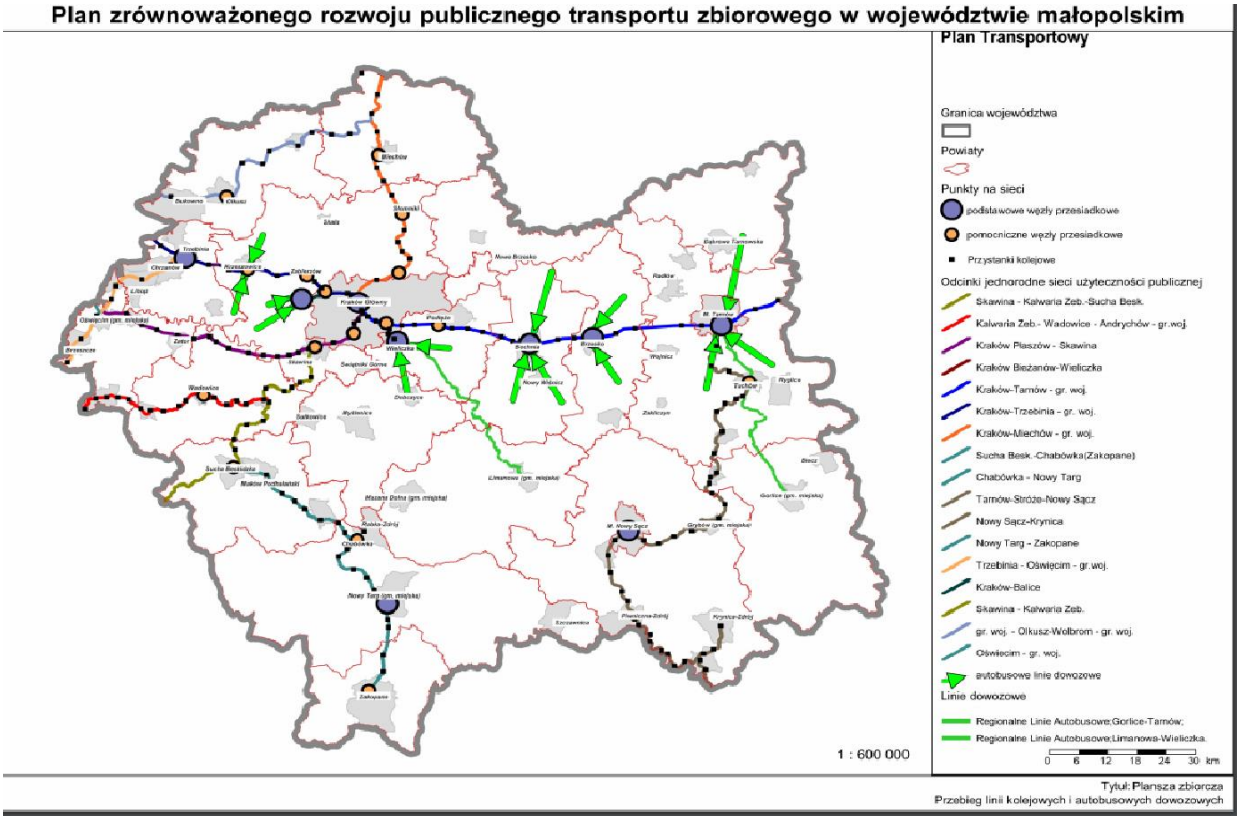
- sieć SKA, czyli Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej – podstawowa dla sprawnego funkcjonowania małopolskiego transportu kolejowego, skoordynowana z siecią komunikacji miejskiej Krakowa i Tarnowa, o stało-odstępowych rozkładach jazdy; stacje krańcowe: Skawina, Wieliczka Rynek Kopalnia, Tarnów, Sędziszów (woj. świętokrzyskie), Trzebinia, Kraków Balice.
- sieć REGIO – linie regionalne dalszego zasięgu, o rozkładzie kursów w dostosowaniu do potoków pasażerskich i możliwości sieci;

W planie sieci uwzględniono także odcinki linii, na których przewozy są obecnie wykonywane z niską częstotliwością (linia 96 na odcinku Nowy Sącz – Piwniczna Zdrój oraz 99 na odcinku Nowy Targ – Zakopane), a dla których analiza

wykazała, że zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów pozwali na zwiększenie frekwencji na tyle, aby uzyskać zadowalające ekonomicznie i funkcjonalnie napełnienie pociągów.

Jako punkty integrujące pociągi organizowane przez marszałka województwa z pociągami organizowanymi przez ministra właściwego do spraw transportu plan przewiduje stacje: Miechów, Kraków Główny i Kraków Płaszów, Tarnów, Brzesko Okocim, Bochnia, Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona, Sucha Beskidzka, Maków Podhalański, Chabówka, Nowy Targ, Biały Dunajec, Poronin, Zakopane, Andrychów, Wadowice, Stróże, Nowy Sącz, Rytro, Piwniczna-Zdrój, Żegiestów-Zdrój, Muszyna, Krynica, Krzeszowice, Trzebinia, Oświęcim, Czechowice Dziedzice.[1]

Mapa 7. Linie użyteczności publicznej w województwie małopolskim



Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim"

[1] *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa małopolskiego*

5.5. UKŁAD DROGOWY

Dobrze rozwinięty układ drogowy jest podstawowym czynnikiem decydującym o dostępności zewnętrznej i wewnętrznej powiatu. Przez powiat przechodzą następujące drogi:

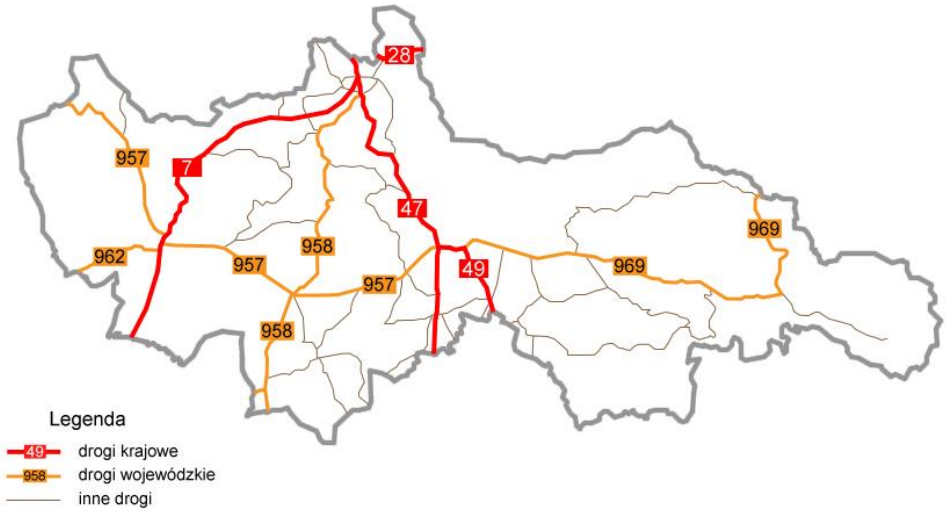
- Droga europejska E77- pośrednia północ-południe, biegnąca przez Europę Środkową.
- Droga krajowa nr 7- Żukowo-Chyżne o długości ok. 776 km
- Droga krajowa nr 47- Rabka-Zakopane o długości 40 km
- Droga krajowa nr 49- Nowy Targ-Jurgów o długości 24 km
- Droga wojewódzka nr 957 – Białka – Zawoja – Jabłonka – Czarny Dunajec – Nowy Targ o długości 68,588 km
- Droga wojewódzka nr 958 – Chabówka – Czarny Dunajec – Chochołów – Zakopane o długości 50,724 km
- Droga wojewódzka nr 959 – Chochołów – Granica Państwa o długości 1,089 km
- Droga wojewódzka nr 962 – Jabłonka – Lipnica Wielka – Granica Państwa o długości 9,05 km
- Droga wojewódzka nr 969 – Nowy Targ – Czorsztyn – Krościenko – Zabrzeź o długości 67,283 km

W obrębie powiatu nowotarskiego przebiega droga międzynarodowa E 77 Gdańsk-Chyżne. Jednocześnie zlokalizowane są trzy ważne drogowe przejścia graniczne ze Słowacją: Winczarówka-Bobrov (Gmina Lipnica Wielka), Chochołów-Sucha Hora (Gmina Czarny Dunajec) oraz Niedzica-Lysa nad Dunajcem (Gmina Łapsze Niżne).

Aktualnie przez miasto Nowy Targ przebiega droga krajowa nr 47 łącząca Kraków z Zakopanem, stanowiąca ważny odcinek tzw. Zakopianki. W Nowym Targu zaczyna się również droga krajowa nr 49 prowadząca do przejścia granicznego ze Słowacją w Jurgowie (powiat tatrzański).

Przez powiat przebiega również linia kolejowa Kraków Główny-Zakopane. W nowej perspektywie finansowej na lata 2014-2020 na terenie powiatu nowotarskiego rozpoczną się prace nad budową DK47 na odcinku od Rdzawki do Nowego Targu, budowa obwodnicy Nowego Targu od strony węzła łączącego DK47 z DK49, w tym modernizacja dróg prowadzących do granicy państwa ze Słowacją oraz DW962 Jabłonka-Lipnica Wielka - granica państwa i dojazd do przejścia granicznego. Pomimo jednak stosunkowo dobrej gęstości sieci dróg, ich bezpośrednia przepustowość na kilku odcinkach jest niewystarczająca, co niekorzystnie wpływa na ograniczenie dostępności niektórych obszarów.

Mapa 8. Sieć drogowa na terenie powiatu nowotarskiego



Źródło: Opracowanie własne

Poniższa mapa przedstawia stan budowy dróg szybkiego ruchu na terenie powiatu nowotarskiego.

Mapa 9. Mapa budowy dróg

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Planowana budowa droga ekspresowej S7 – Lubień – Rabka

GDDKiA Oddział Kraków

długość : 16,7 km (w tym tunel 2,1 km)

etap : przygotowanie dokumentacji technicznej

lata realizacji : planowane 2014 - 2017

wartość projektu : 3 630 101,5 tys zł

Zakres inwestycji: budowa drogi ekspresowej S-7 na odcinku obejście Lubnia - Rabka Zdrój na dł. 15,83 km oraz budowa drogi krajowej nr 47 klasy GP na odcinku Rabka Zdrój - Chabówka dł. 0,87 km - całkowita długość odcinka 16,68 km.

Charakter inwestycji: droga dwujezdniowa o dwóch pasach ruchu w terenie górskim.

Parametry:

- szerokość jezdni 2 x 7,00 m
- szerokość opasek wewnętrznych 2 x 0,50 m
- szerokość poboczy bitumicznych 2 x 2,00 m (dla klasy GP)
- szerokość pasów awaryjnych 2 x 2,50m (dla drogi klasy S)
- szerokość poboczy ziemnych 0,75m lub 1,25m
- szerokość pasa dzielącego z opaskami:

- dla drogi klasy S - 7, 4 - 24m (przy wlocie i wylocie z tunelu)

- dla drogi klasy GP - 5,0 m

- 14 obiektów inżynierskich, w tym tunel dł. 2 100 m pod Luboniem oraz wiadukty i estakady o długości 45 - 983 m
- 14 przejazdów drogowych pod lub nad trasą główną
- dwa węzły drogowe: Skomielna i Zabornia
- MOP II - 2 szt.
- MOP III - 1 szt.
- ekrany akustyczne i zieleń osłonowa
- kanalizacja deszczowa
- oświetlenie węzłów
- przepusty
- mury oporowe

DROGI POWIATOWE NA OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM

Tabela 17. Wykaz dróg powiatowych na obszarze powiatu nowotarskiego*

Nr drogi	Nazwa drogi	Długość	W utrzymaniu	Od km	Do km	Gmina	Klasa drogi
1636K	Krościenko – Szczawnica	11,188	11,173	0+000	1+835	UG Krościenko	Z
				1+835	11+188	UM Szczawnica	Z
1637K	Harklowa – Tylmanowa	25,021	24,995	0+000	5+912	UG Nowy Targ	Z
				5+912	25+021	UG Ochotnica D.	Z
1638K	Krośnica – Sromowce Niżne	13,308	13,289	0+000	1+729	UG Krościenko	Z
				1+729	13+308	UG Czorsztyn	Z
1639K	Dębno–Niedzica–Granica Państwa	15,787	15,752	0+000	1+727	UG Nowy Targ	G
				1+727	15+787	UG Łapsze Niżne	G
1640K	Niedzica – Kacwin	3,241	3,213	0+000	3+241	UG Łapsze Niżne	L
1641K	Łapsze Wyżne – Jurgów	7,185	7,167	0+000	7+185	UG Łapsze Niżne	Z
1642K	Groń – Trybsz – Niedzica	20,226	20,175	0+000	2+073	UG Nowy Targ	Z
				2+073	20+226	UG Łapsze Niżne	Z
1643K	Krempachy – Frydman	4,783	4,739	0+000	1+875	UG Nowy Targ	L
				1+875	4+783	UG Łapsze Niżne	L
1644K	Łopuszna – Dursztyn	8,687	8,675	0+000	8+687	UG Nowy Targ	L
1645K	Nowa Biała – Białka Tatrzańska	3,174	3,155	0+000	3+174	UG Nowy Targ	L
1646K	Skrzypne – Szaflary – Ostrowsko	18,436	18,342	0+000	13+938	UG Szaflary	L (do km 8+112)

				13+938	18+436	UG Nowy Targ	Z (od km 8+112)
1646K'	DW 969 - 1646K	0,171	0,157	0+000	0+171	UG Nowy Targ	Z
1647K	Gronków – Bukowina Tatrzańska	1,8	1,785	0+000	1+800	UG Nowy Targ	Z
1651K	Czarny Dunajec – Poronin	12,89	12,864	0+000	12+890	UG Czarny Dunajec	G
1652K	Ciche – Dzianisz	6,326	6,311	0+000	6+326	UG Czarny Dunajec	L
1653K	Szaflary – Ząb	7,274	7,258	0+000	7+274	UG Szaflary	Z
1654K	Ząb – Ratułów – Ciche – Chochołów	13,484	13,44	1+160	14+644	UG Czarny Dunajec	Z
1655K	Rogoźnik – Ciche	6,949	6,912	0+000	6+949	UG Czarny Dunajec	Z
1658K	Szaflary – Ludźmierz	3,869	3,81	0+000 3+378	3+378 3+869	UG Szaflary UG Nowy Targ	Z Z
1659K	Maruszyna – Ludźmierz – Czarny Dunajec	16,488	16,395	0+000 2+944 13+298	2+944 13+298 16+488	UG Szaflary UG Nowy Targ UG Czarny Dunajec	Z Z Z
1660K	Ludźmierz – Pyzówka	8,932	8,897	0+000	8+932	UG Nowy Targ	Z
1661K	Trute – Klikuszowa – Obidowa	9,103	8,907	0+000	9+103	UG Nowy Targ	Z (do km 3+600) L (od km 3+600)
1662K	Raba Wyżna – Klikuszowa	8,585	8,553	0+000 5+880	5+880 8+585	UG Raba Wyżna UG Nowy Targ	Z Z
1663K	Długopole – Pieniążkowice – Piekielnik	11,907	11,847	0+000 1+343	1+343 11+907	UG Nowy Targ UG Czarny Dunajec	Z Z
1664K	Harkabuz – Piekielnik	11,965	11,916	0+000	5+195	UG Raba Wyżna	Z

				5+195	11+965	UG Czarny Dunajec	Z
1665K	Skawa – Raba Wyżna	8,425	8,346	0+000	4+086	UG Raba Wyżna	L
				4+086	6+414	UG Spytkowice	L
				6+414	8+425	UG Raba Wyżna	Z
1666K	Ponice – Rdzawka	3,729	3,715	0+000	3+729	UM Rabka – Zdrój	Z
1667K	Rabka – Zdrój (ul. Podhalańska) – Ponice	6,577	6,568	0+000	6+577	UM Rabka – Zdrój	Z (do km 1+594) L (od km 1+594)
1668K	Rabka (ul. Sądecka – Rynek – ul. Kilińskiego) – Skawa – Naprawa	9,657		0+000	3+338	UM Rabka – Zdrój	G
				3+338	9+657	UG Raba Wyżna	Z
1669K	Jordanów – Spytkowice	2,124	2,11	7+877	10+001	UG Spytkowice	Z
1670K	Lasek – Stacja PKP	0,401	0,376	0+000	0+401	UG Nowy Targ	L
1671K	ul. Św. Anny – ul. Kowaniec w m. Nowy Targ	4,63	4,604	0+000	4+630	UM Nowy Targ	Z (do km 1+253) L (od km 1+253)
1672K	ul. Szaflarska w m. Nowy Targ	2,827	2,719	0+000	2+827	UM Nowy Targ	G
1673K	ul. Waksmundzka w m. Nowy Targ	2,47	2,452	0+000	2+470	UM Nowy Targ	Z
1675K	Jabłonka – Lipnica Mała	9,933	9,907	0+000	9+933	UG Jabłonka	Z
1676K	Lipnica Wielka – Przywarówka	9,844	9,815	0+000	9+844	UG Lipnica Wielka	Z

1677K	Zubrzyca Górna – Sidzina – Bystra – Łętownia	4,259	4,245	0+000	4+259	UG Jabłonka	L
1678K	Raba Wyżna – Podwilk	13,242	13,212	0+000	12+210	UG Raba Wyżna	Z
				12+210	13+242	UG Jabłonka	Z
1679K	Wygon – Niedzica	1,803	1,768	0+000	1+803	UG Czorsztyn	Z
1681K	Baza ZUM – Kościół w m. Skawa	0,314	0,287	0+000	0+314	UG Raba Wyżna	L
1682K	Podszkle - Podwilk	6,905	6,838	0+000	3+086	UG Cz. Dunajec	L
				3+086	4+842	UG Raba Wyżna	
				4+842	6+905	UG Jabłonka	
	SUMA:	**337,919**	**336,253**				

*Stan na dzień 7.01.2016

Źródło: Starostwo Powiatowe w Nowym Targu

5.6. TRANSPORT INDYWIDUALNY

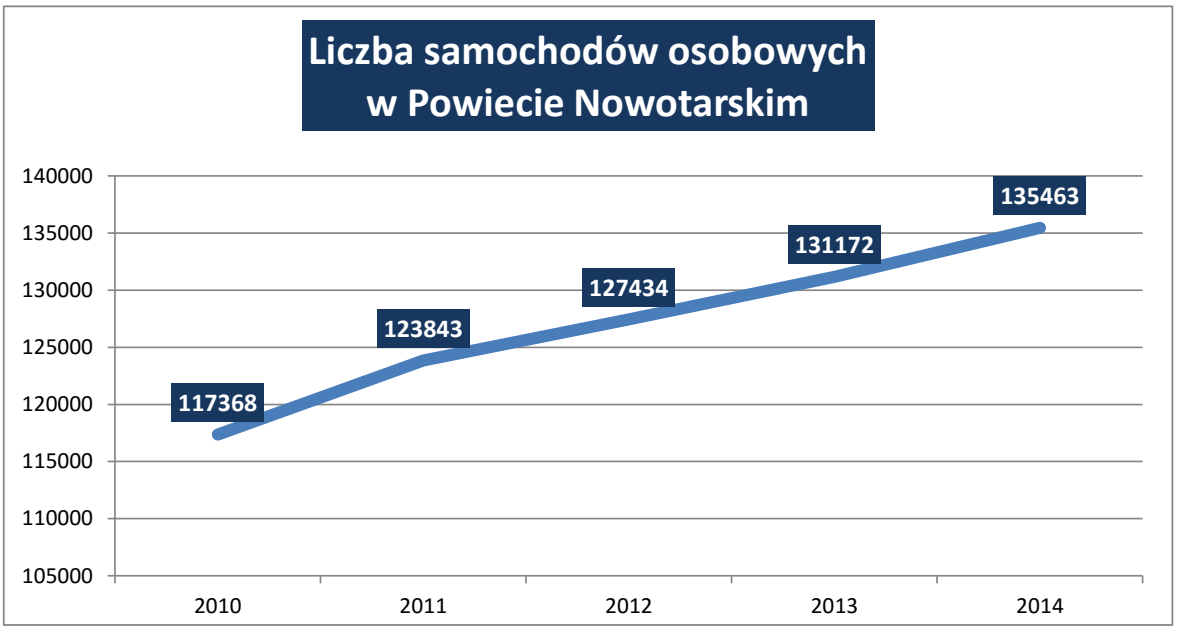
Celem nadrzędnym planu transportowego jest zapewnienie podstawowych połączeń komunikacyjnych dla mniej mobilnych mieszkańców.

Liczba samochodów osobowych w powiecie nowotarskim w 2010 roku wynosiła, 117368 podczas gdy w 2014 roku ta liczba powiększyła się do 135463 pojazdów, jest to liczba 18095 aut, co stanowi umiarkowany wzrost 15,42% na przestrzeni 5 lat.

Komunikacja indywidualna w powiatach o słabo rozwiniętej komunikacji publicznej jest często wybieranym, alternatywnym środkiem przemieszczania się.

Celem jest między innymi poprawa, jakości i konkurencyjności transportu publicznego stąd duże wyzwanie stanowi wzrastająca liczba samochodów osobowych. Zwiększająca się liczba pojazdów ma również duży wpływ na stan nawierzchni dróg.

Wykres 7. Liczba samochodów osobowych w powiecie nowotarskim w latach 2010 - 2014



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Regularny przewóz osób w transporcie drogowym jest realizowany na terenie wszystkich gmin wchodzących w skład powiatu nowotarskiego, przy czym widoczne jest wyraźne zróżnicowanie stopnia obsługi komunikacyjnej poszczególnych gmin.

SIEĆ KOLEJOWA W POWIECIE NOWOTARSKIM

Gęstość linii kolejowych w województwie małopolskim należy do najniższych w Polsce i wynosi 7,3 na 100 km^2 (wartość średnia dla całego kraju, wynosi 6,5 km na 100 km^2 powierzchni ogólnej).

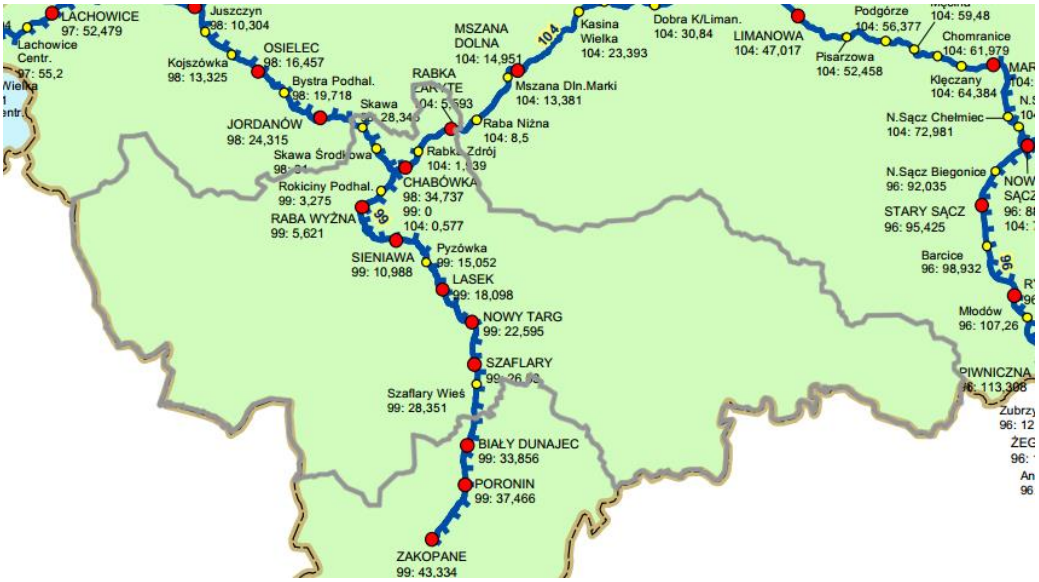
Na teren powiatu nowotarskiego wjeżdżają pociągi następujących przewoźników kolejowych:

- Przewozy Regionalne
- PKP Intercity

Przez powiat przechodzi:

- Linia kolejowa nr 98 - linia kolejowa zelektryfikowana o długości 34,737 km, łącząca stację Sucha Beskidzka ze stacją Chabówka. Prędkość maksymalna na linii to 90 km/h.
- Linia kolejowa nr 99 - linia kolejowa zelektryfikowana o długości 43,334 km łącząca stację Chabówka ze stacją Zakopane. Prędkość maksymalna na linii to 100 km/h.
- Linia kolejowa nr 104 - górska linia kolejowa zelektryfikowana o długości 76,076 km łącząca Chabówkę z Nowym Sączem. Prędkość maksymalna na linii to 50 km/h.

Mapa 10. Sieć kolejowa w powiecie nowotarskim



Źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A

5.7. WPŁYW TRANSPORTU NA ŚRODOWISKO

5.8. KORZYSTANIE ZE ŚRODOWISKA NATURALNEGO

Transport obok przemysłu posiada ogromny wpływ na środowisko naturalne, dlatego też coraz bardziej niezbędna staje się integracja polityki transportowej z polityką ekologiczną.

Liczne analizy prowadzone na terenie Unii Europejskiej wskazują jednoznacznie, że znaczną część zanieczyszczeń do środowiska emituje w pierwszej kolejności transport drogowy za nim plasuje się kolej i pozostałe rodzaje transportu.

Podejmowane są, więc działania zmierzające do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu, w szczególności emisji zanieczyszczeń do atmosfery, które wywołują szkody dla środowiska oraz zdrowia ludzi, a także wpływ działalności transportowej na zmiany klimatyczne.

Istnieje, więc potrzeba zastosowania metod organizacyjnych i technologicznych zmierzających do ochrony środowiska w transporcie, ograniczania ruchu czy też wykorzystywania środków transportu mniej szkodliwych dla otoczenia. Niezbędną funkcję pełni też promowanie idei zrównoważonego rozwoju transportu polegającego na zaspokojeniu potrzeb człowieka przy jednoczesnym dbaniu o jego bezpieczeństwo, a także zachowaniu walorów środowiska.

Transport drogowy przyczynia się do degradacji środowiska naturalnego i negatywnie oddziałuje na samego człowieka. W skutek spalania paliw jest on źródłem emisji tlenków azotu, tlenku węgla, nie metanowych lotnych związków organicznych oraz pyłów. Odpowiada również za emisję prekursorów ozonu troposferycznego oraz emisję, CO2 i innych gazów cieplarnianych.

Transport kolejowy przede wszystkim oddziałuje na środowisko poprzez emisję hałasu, drgań, w mniejszym zakresie poprzez emisję spalin (w pojazdach o napędzie spalinowym).

Odpowiednie regulacje prawne zarówno w Polsce jak i w Europie stanowią jeden z najistotniejszych instrumentów ograniczających szkodliwy wpływ transportu na środowisko.

Instrumentem, ograniczającym negatywny wpływ działalności transportowej są Europejskie normy emisji substancji szkodliwych.

Poniżej w tabelach zestawiono określone europejskim standardem emisji spalin dopuszczalne wartości emisji do atmosfery: tlenków azotu (NOx), węglowodorów (HC), tlenków węgla, (CO) oraz cząstek stałych (PM). Standardy te dotyczą nowych pojazdów sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej, w szczególności: samochodów osobowych i ciężarowych, autobusów, ciągników i maszyn rolniczych, kolejowych pojazdów trakcyjnych oraz statków śródlądowych.

DOPUSZCZALNE WARTOŚCI SPALIN W POSZCZEGÓLNYCH NORMACH DLA WSKAZANYCH RODZAJÓW POJAZDÓW

Tabela 18. Dopuszczalne wartości spalin w poszczególnych normach dla pojazdów z silnikiem benzynowym

EURO. [g/km]	1	2	3	4	5	6
CO	2,72	2,2	2,3	1	1	1
HC	-	-	0,2	0,1	0,1	0,1
NOx	-	-	0,15	0,08	0,06	0,06
HC+NOx	0,97	0,5	-	-	-	-
PM	-	-	-	-	0,05	0,05

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (EURO 5 i EURO 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów.

Tabela 19. Dopuszczalne wartości spalin w poszczególnych normach dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym

URO. [g/km]	1	2	3	4	5	6
CO	3,16	1	0,64	0,5	0,5	0,5
HC	-	0,15	0,6	0,5	0,5	0,5
NOx	-	0,55	0,5	0,25	0,18	0,08
HC+NOx	1,13	0,7	0,56	0,3	0,23	0,17
PM	0,14	0,08	0,05	0,009	0,005	0,005

Źródło: j.w.

Tabela 20. Dopuszczalne wartości spalin w poszczególnych normach dla pojazdów dwukołowych

EURO. [g/km]	1	2	3
CO	13	5,5	2
HC	3	1	0,3
NO	0,3	0,3	0,15

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (EURO 5 i EURO 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów.

W Polsce ochrona środowiska, jako istotne zagadnienie jest regulowana nie tylko konstytucyjnie, ale też w szeregu regulacjach prawnych, które bezpośrednio bądź pośrednio odnoszą się do obowiązków poszczególnych podmiotów w tym zakresie. Do najważniejszych regulacji prawnych w zakresie oddziaływania transportu na środowisko zaliczamy:

a) Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r.: Prawo ochrony środowiska, Dz.U. z 2008 nr 25 poz. 150,

b) Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, Dz.U. z 2009 nr 151 poz. 1220,

c) Ustawa z dnia 3 października 2008 r.: o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko Dz.U. z 2008 nr 199 poz. 1227.

d) Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025., 27 czerwca 2005 Warszawa.

Aktualny stan ekologiczny powiatu nowotarskiego oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

Dokumenty na poziomie wojewódzkim

1. Strategia Województwa Małopolskiego na lata 2011 – 2020;
2. Program Strategiczny Ochrona Środowiska;
3. Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego;
4. Program ochrony Środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego;
5. Plan Gospodarki Odpadami Województwa Małopolskiego;

Dokumenty na poziomie powiatowym:

1. Strategia Rozwoju Społeczno – Gospodarczego Powiatu Nowotarskiego na lata 2015 – 2022;

5.9. EMISJA SPALIN

Ocena, jakości powietrza w województwie małopolskim prowadzona jest przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Krakowie (WIOŚ). Od 2010 r. ocena dokonywana jest w 3 strefach (Aglomeracja Krakowska, miasto Tarnów i strefa małopolska) w oparciu o wyniki monitoringu z 24 stanowisk pomiarowych. Na podstawie pomiarów i w oparciu o dostępne wyniki modelowania rozprzestrzeniana zanieczyszczeń została opracowana „Roczna ocena, jakości powietrza w województwie małopolskim w 2014 roku" dla następujących substancji: SO2, NO2, NOx, CO, C6H6, O3, pyłu zawieszonego PM10, zawartości Pb, As, Cd, Ni i B(a)P w pyle zawieszonym PM10 oraz dla pyłu PM2,5.

Na przestrzeni ostatnich lat odnotowywane są przekroczenia poziomów normatywnych wartości stężeń dwutlenku azotu, dwutlenku siarki, pyłu zawieszonego PM10, PM2,5 oraz benzo(a)pirenu. W latach 2002-2003, 2005-2007 i 2012 notowane były przekroczenia stężeń dwutlenku siarki, w latach 2002-2011 notowane są przekroczenia stężeń dwutlenku azotu i pyłu zawieszonego PM10.

Wynikiem rocznej oceny, jakości powietrza w województwie małopolskim w 2014 roku jest klasyfikacja stref wykonana dla kryterium ochrony zdrowia i kryterium ochrony roślin. Zgodnie z tą klasyfikacją dla kryterium ochrony zdrowia do: klasy C zostały zakwalifikowane wszystkie strefy:

1. Aglomeracja Krakowska (NO2, pył zawieszony PM10, benzo(a)piren w pyle PM10, pył zawieszony PM2,5),

2. miasto Tarnów (pył zawieszony PM10, benzo(a)piren w pyle PM10),

3. strefa małopolska, w której znajdują się wszystkie gminy), (pył zawieszony PM10, benzo(a)piren w pyle PM10, pył zawieszony PM2,5).

Zgodnie z klasyfikacją dla kryterium ochrony roślin do: klasy A zaliczono strefę małopolską.

W wyniku klasyfikacji stwierdzono przekroczenie poziomu celu długoterminowego ozonu zarówno dla kryterium ochrony zdrowia, jak i roślin. Wykonana klasyfikacja stref za 2014 rok potwierdziła występujące w poprzednich latach przekroczenia dopuszczalnych i docelowych poziomów stężeń pyłu zawieszonego PM10 i PM2,5 oraz benzo(a)pirenu w pyle zawieszonym PM10 na terenie województwa małopolskiego, a także dwutlenku azotu w Aglomeracji Krakowskiej, co skutkuje kontrolowaniem stężeń zanieczyszczeń na obszarach przekroczeń oraz realizacją wszystkich działań określonych w Programie ochrony powietrza dla województwa małopolskiego opracowanym w 2013 roku i wdrożonym uchwałą Nr XLII/662/13 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 30.09.2013 roku. W 2014 roku stwierdzono obniżenie się poniżej poziomu docelowego pyłu PM2,5 w strefie Tarnów.[2]

Na jakość powietrza, a szczególnie przekroczenia w zakresie emisji dwutlenku azotu ma wpływ wzmożony ruch komunikacyjny szczególnie w miastach. W powiecie nowotarskim najwyższe stężenia zanieczyszczeń zlokalizowane są wokół Nowego Targu i Rabki-Zdrój.

Głównymi kierunkami działań w zakresie ochrony powietrza wyznaczonymi w Programie Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego są między innymi wprowadzane systemu zarządzania ruchem oraz rozwój sieci dróg wraz z obwodnicami miast, a także postęp technologiczny dokonujący się w motoryzacji – wprowadzanie samochodów elektrycznych, hybrydowych, bardziej rygorystycznych norm EURO. Wskazana jest kontynuacja zaplanowanych

[2] *WIOŚ w Krakowie, Ocena jakości powietrza w województwie małopolskim w 2014 r., Kraków kwiecień 2015 r.*

inwestycji komunikacyjnych oraz intensyfikacja działań w zakresie ograniczenia ruchu pojazdów w centrach dużych miast. Dodatkowym elementem, który musi być w dalszym ciągu realizowany jest rozwój komunikacji publicznej z systemami Park&Ride oraz rozbudowa sieci tras rowerowych. Działania te będą wymuszone również przez ciągle zwiększającą się liczbę pojazdów na drogach. Dzięki nim jednak w perspektywie roku 2023 ulec może poprawie, jakość powietrza w odniesieniu do zanieczyszczenia dwutlenkiem azotu, oraz pyłem ze źródeł związanych z transportem. Zagrożeniem dla zapewnienia właściwej skali ograniczenia emisji jest brak możliwości prawnych wprowadzania rozwiązań stosowanych w innych krajach, np. strefa ograniczonej emisji komunikacyjnej, opłata kongestyjna, elastyczne stawki opłat za parkowanie. [3]

Głównymi źródłami emisji zanieczyszczeń do powietrza w powiecie nowotarskim są: kotłownie lokalne i paleniska indywidualne oraz transport.

Obszar całego powiatu nowotarskiego jest narażony na emisję zanieczyszczeń do powietrza związanych z komunikacją choćby ze względu na fakt, że przez obszar powiatu przebiega droga międzynarodowa E77 (nr 7) Gdańsk – Chyżne (przejście graniczne Chyżne). Dodatkowo zlokalizowane są tam trzy drogowe przejścia graniczne ze Słowacją: Winiarczykówka – Bobrov (gmina Lipnica Wielka); Chochołów – Sucha Hora (gmina Czarny Dunajec) i Niedzica – Lysa n/Dunajcem (gmina Łapsze Niżne).

Ruch drogowy jest istotnym zagrożeniem dla środowiska i zdrowia człowieka. Zwiększające się natężenie ruchu, stan dróg oraz stan techniczny pojazdów stanowią źródło zagrożeń, w tym przyczyniają się do wzrostu emisji zanieczyszczeń do powietrza w powiecie nowotarskim. [4]

Ogromny wpływ na stan powietrza ma, jakość taboru stosowanego w transporcie. Większość taboru będącego w posiadaniu przedsiębiorstw autobusowych realizujących przewozy na terenie nie tylko powiatu nowotarskiego, ale całej Polski stanowią aktualnie konwencjonalne autobusy z silnikiem wysokoprężnym Diesla. Jest to spowodowane ich dużą dostępnością na rynku i wynikającą z tego stosunkowo niską ceną. Z uwagi jednak na wzrost kosztów utrzymania takiego taboru chociażby wzrostu cen paliw coraz częściej analizuje się możliwość wprowadzenia autobusów z napędami alternatywnymi (z napędem wodorowym, elektryczne, hybrydowe), co jest zgodne z polityką Unii Europejskiej zapisaną w Białej Księdze Transportu z 2011 r. Nie mniej jednak te rozwiązania na chwilę obecną wymagają ogromnych nakładów finansowych a w perspektywie nie dają wystarczającej gwarancji zwrotu poniesionych kosztów (wysoki koszt paliw alternatywnych, koszt serwisu i utrzymania).

Przyporządkowując poszczególne strefy zanieczyszczenia do określonej klasy (**A, B, C**), które zależy od stężeń zanieczyszczeń występujących na danym obszarze i wiąże się z określonymi wymaganiami, co do działań na rzecz poprawy, jakości powietrza wskazano wyniki czystości powietrza w strefie nowotarskiej.

[3] *Załącznik nr 1 do uchwały Nr XLII/662/13 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 30 września 2013 r. Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego, Kraków 2013*

[4] *Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Nowotarskiego na lata 2004-2015, marzec 2004*

Tabela 21. Klasyfikacja strefy nowotarskiej pod kątem ochrony zdrowia

Rodzaj zanieczyszczenia	Symbol klasy dla obszaru strefy nie obejmującego obszarów ochrony uzdrowiskowej dla poszczególnych czasów uśrednienia			Symbol klasy dla obszarów ochrony uzdrowiskowej dla poszczególnych czasów uśrednienia			Symbol klasy wynikowej w strefie
	24 godz*)	rok	wynikowa	24 godz*)	rok	wynikowa	
Dwutlenek siarki (SO2)	A		A	A		A	A
Dwutlenek azotu (NO2)		A	A		A	A	A
Pył zawieszony PM 10	C	C	C	B/C	A	B/C	C
Ołów (Pb)			A			A	A
Benzen C6H6			A			A	A
Tlenek węgla CO			B			A	B
Ozon O3			A			A	A
Ogólny wynik			C			B/C	C

Źródło: Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Nowotarskiego na lata 2004-2015, marzec 2004.

Tabela 22. Klasyfikacja strefy nowotarskiej pod kątem ochrony roślin

Rodzaj zanieczyszczenia	Symbol klasy dla obszaru strefy nie obejmującego obszarów parków narodowych	Symbol klasy dla obszarów parków narodowych w strefie	Symbol klasy wynikowej w strefie
Dwutlenek siarki SO2	A	A	A
Tlenów azotu (NOx)	A	A	A
Ozon O3			A
Ogólny wynik			A

Źródło: Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Nowotarskiego na lata 2004-2015, marzec 2004.

Istnieje, więc potrzeba dbałości o poprawę stanu powietrza, dlatego też wyznaczono zadania ekologiczne prowadzące do realizacji tego kierunku działania, które są systematycznie wdrażane. W zakresie transportowym do zadań tych należą:

1. Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszaru miast (budowa obejść drogowych obwodnic), przebudowa dróg o małej przepustowości.
2. Bieżąca modernizacja dróg i ciągów komunikacyjnych.
3. Egzekwowanie reżimów emisji spalin przez pojazdy oraz eliminacja pojazdów o podwyższonej emisji i nieposiadających katalizatorów.
4. Wspieranie rozwoju ruchu rowerowego poprzez likwidację barier technicznych oraz tworzenie ścieżek rowerowych.
5. Stosowanie stref (pasów) zieleni izolacyjnej wzdłuż ciągów komunikacyjnych (strefy te powinny być komponowane z gatunków o dużej odporności na zanieczyszczenia oraz właściwie pielęgnowane, a ubytki uzupełniane).[5]

5.10. EMISJA HAŁASU

W kontekście generowanego hałasu znaczącą rolę odgrywa transport, a szczególnie pojazdy ciężkie (ciężarówki, autobusy) a także motocykle.

Na poziom emisji hałasu drogowego ma wpływ postęp techniczny i technologiczny pojazdów, a także stopniowe zmienianie się struktury ruchu.

Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie poziomu hałasu pojazdów silnikowych z dnia 09.12.2011 nakazuje obniżenie emisji hałasu nowych pojazdów osobowych o 4 dB, a ciężarowych o 3 dB w ciągu pięciu lat. Istotne dla emisji hałasu będzie też stopniowe wprowadzanie pojazdów hybrydowych (szacuje się ich udział na 5 do 20% w roku 2030) oraz elektrycznych (szacuję się ich udział na 11 do 30% w roku 2030).

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t .jedn. Dz. U. z 2014 r. poz. 112) przedstawiamy poniższą tabelę obrazującą dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu, z wyłączeniem hałasu powodowanego przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych oraz linie elektroenergetyczne, wyrażone wskaźnikami LAeq D i LAeq N, które to wskaźniki mają zastosowanie do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska, w odniesieniu do jednej doby.

[5] *Program Ochrony Środowiska dla powiatu nowotarskiego na lata 2004-2015, Nowy Targ, marzec 2004*

Tabela 23. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku

Lp.	Rodzaj terenu	Dopuszczalny poziom hałasu w [dB]			
		Drogi lub linie kolejowe		Pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu	
		L Aeq D	L Aeq N	L Aeq D	L Aeq N
		przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom	przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom	przedział czasu odniesienia równy 8 najmniej korzystnym godzinom dnia kolejno po sobie następującym	przedział czasu odniesienia równy 1 najmniej korzystnej godzinie nocy
1.	a) Strefa ochronna „A" uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	50	45	45	40
2.	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży[1] c) Tereny domów opieki społecznej d) Tereny szpitali w miastach	55	50	50	40
3.	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe[1] d) Tereny mieszkaniowo-usługowe	60	50	55	45
4.	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców[2]	65	55	55	45

(*)W przypadku niewykorzystywania tych terenów zgodnie z ich funkcją w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu określony dla pory nocy.

(**)Strefa śródmiejska miast powyżej 100 tys. mieszkańców to teren ze zwartej zabudowy mieszkaniowej i koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych. W przypadku miast, w których występują dzielnice o liczbie mieszkańców pow. 100 tys., można wyznaczyć w tych dzielnicach strefę śródmiejską, jeżeli charakteryzuje się ona zwartą zabudową mieszkaniową z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 r. Nr 120, poz. 826) oraz Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 października 2010 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2012 r., poz. 1109).

Szlaki komunikacyjne przebiegające przez powiat nowotarski takie jak:

a) droga międzynarodowa E77 (nr 7) Gdańsk – Chyżne (przejście graniczne Chyżne),

b) linia kolejowa nr 99 – Zakopane – Chabówka, o znacznym nasileniu ruchu, głównie pasażerskiego,

oraz liczne drogi krajowe, wojewódzkie (254 km.) oraz drogowe przejścia graniczne ze Słowacją (3) mają wpływ na pogorszenie klimatu akustycznego na obszarze powiatu.

Zmierzając do zmniejszenia poziomu hałasu w powiecie nowotarskim wyznaczono następujące cele :

1. Dokonanie rozpoznania klimatu akustycznego (sporządzenie map akustycznych) ze wskazaniem terenów szczególnie narażonych na emisję hałasu.
2. Eliminowanie ruchu tranzytowego z obszarów o gęstej zabudowie np. przez budowę obwodnic.
3. Wspomaganie gmin w modernizacji i budowie dróg (budowa obwodnic, optymalizacja przebiegu tras komunikacyjnych oraz optymalizacja płynności ruchu).
4. Wspieranie inwestycji ograniczających ujemny wpływ hałasu, mianowicie: budowy ekranów akustycznych i tworzenia pasów zwartej zieleni ochronnej, a także izolacji budynków (np. wymiana okien).
5. Prowadzenie monitoringu poziomu hałasu wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych przechodzących przez teren powiatu.
6. Integrowanie planów zagospodarowania przestrzennego z problemami zagrożenia hałasem.

Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Krakowie - Delegatura w Nowym Sączu w 2013 roku objął badaniami emisji hałasu komunikacyjnego wybrany punkt na terenie powiatu nowotarskiego -Spytkowice w powiecie nowotarskim w ciągu drogi krajowa nr 7 - pomiar hałasu komunikacyjnego, drogowego krótkookresowego we wskaźnikach LAeqD i LAeqN.[6]

Poniższe tabele zawierają zestawienie wyników badań i przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku zlokalizowanym w miejscowości Spytkowice w porze dnia oraz nocy.

Tabela 24. Zestawienie wyników badań i przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku zlokalizowanym w miejscowości Spytkowice w porze dnia

PORA DNIA			
Rok	Dopuszczalny poziom równoważnego poziomu dźwięku	Wartość równoważnego poziomu dźwięku	Przekroczenia
2013	65 dB	68,2 dB	3,2 dB

[6] *Program Ochrony Środowiska dla powiatu nowotarskiego na lata 2004-2015, Nowy Targ, marzec 2004*

Źródło: Sprawozdanie z pomiarów hałasu komunikacyjnego w punktach pomiarowych miasta Nowego Sącza oraz powiatów: nowosądeckiego, gorlickiego i nowotarskiego wykonanych w 2013 r. –Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Krakowie delegatura w Nowym Sączu

Tabela 25. Zestawienie wyników badań i przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku zlokalizowanym w miejscowości Spytkowice w porze nocy

PORA NOCY			
Rok	Dopuszczalny poziom równoważnego poziomu dźwięku	Wartość równoważnego poziomu dźwięku	Przekroczenia
2013	56 dB	63,4 dB	7,4 dB

Źródło: Sprawozdanie z pomiarów hałasu komunikacyjnego w punktach pomiarowych miasta Nowego Sącza oraz powiatów: nowosądeckiego, gorlickiego i nowotarskiego wykonanych w 2013 r. –Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Krakowie delegatura w Nowym Sączu

W zakresie działań związanych z ochroną środowiska Plan Transportowy może wspomagać dalsze zmniejszanie poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych poprzez promowanie działań, mających na celu:

1) poprawę, jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,
2) popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego),
3) promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej,
4) stworzenie nowych parkingów w celu wprowadzenia parkingów „Parkuj i Jedź" w okolicach węzłów przesiadkowych w ramach istniejących parkingów,
5) eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe),
6) działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu),
7) modernizacje dróg i ulic oraz rozbudowę obwodnic i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów gęstej zabudowy,
8) poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji publicznej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO),
9) zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.

Plan Transportowy omawia charakterystykę ogólną obszaru oraz jego charakterystykę komunikacyjną, a także zasady organizacji rynku przewozów. Dokument wskazuje istotne – z punktu widzenia zapewnienia ciągłości wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej – połączenia pośród istniejącej sieci komunikacyjnej obszaru.

Plan Transportowy stanowi, więc jedynie ocenę istniejącej sieci komunikacyjnej, ze wskazaniem sposobu efektywnego jej wykorzystania oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego; jest to, więc dokument wtórny wobec wcześniej obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych zarówno jednostek samorządu

terytorialnego (województw, powiatów, gmin), jak i urzędów administracji centralnej (jak np. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad czy Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie) i nie ustala ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, mogących oddziaływać na środowisko.

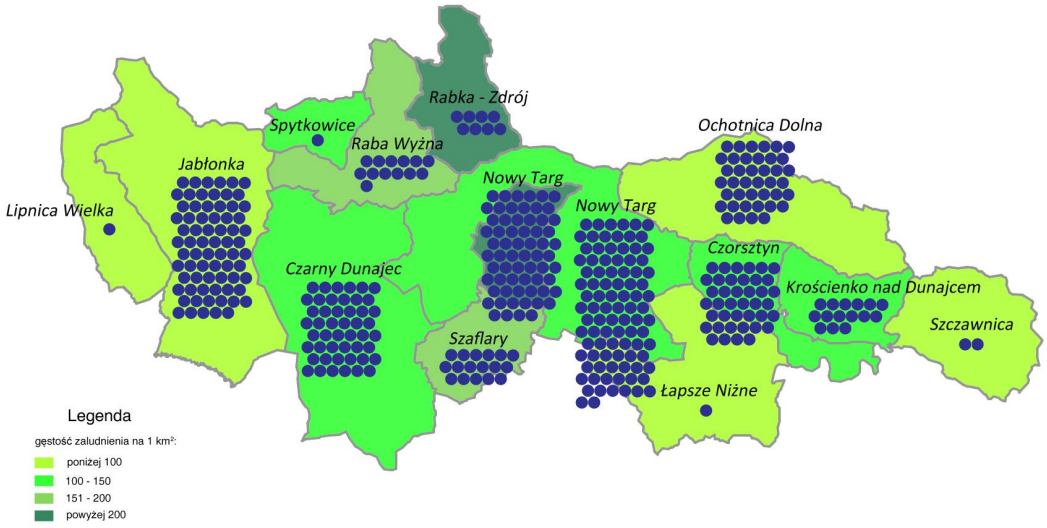
6. OCENA I PROGNOZA SPOŁECZNYCH POTRZEB PRZEWOZOWYCH W TRANSPORCIE PUBLICZNYM

6.1. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH

Na podstawie wcześniej zaprezentowanych informacji dotyczących charakterystyki demograficznej, społecznej oraz gospodarczej powiatu można wskazać miejsca, do których dojazd powinien być zagwarantowany i ocenić potrzeby przewozowe mieszkańców. Ponieważ przedmiotem niniejszego opracowania są przewozy powiatowe, dlatego analizie zostały poddane połączenia komunikacyjne, które przebiegają przez obszar przynajmniej dwóch gmin.

Na poniższej mapie wskazano granatowymi kropkami liczbę i lokalizację najważniejszych obiektów użyteczności publicznej na tle gęstości zaludnienia, które generują ruch na poziomie powiatu (generatory ruchu). Stanowią one główny cel podróży mieszkańców powiatu nowotarskiego. Poniższa mapa pokazuje, że największym generatorem ruchu, jeśli chodzi o cel podróży jest miasto Nowy Targ.

Mapa 11. Gęstość zaludnienia na 1 km2



Źródło: opracowanie własne

Generatory ruchu są to najważniejsze obiekty użyteczności publicznej, które generują ruch na poziomie powiatu. Stanowią one główny cel podróży mieszkańców powiatu nowotarskiego. W Nowym Targu znajduje się największa liczba placówek o charakterze użyteczności publicznej, do których dostęp zależy w dużej mierze od dobrze zorganizowanego transportu publicznego. Dlatego najistotniejsze jest połączenie wszystkich gmin wchodzących

w skład powiatu z miastem Nowy Targ, ponieważ to na jego terenie jak już wspomniano na początku znajduje się największa liczba obiektów użyteczności publicznej oraz szkół.

Ze względu na częsty charakter podróży, czyli miejsce zamieszkania - miejsce nauki bądź miejsce pracy oraz w relacji odwrotnej, czyli miejsce nauki bądź miejsce pracy - miejsce zamieszkania potrzeby komunikacyjne mieszkańców różnią się w zależności od pory i dnia tygodnia. W dni robocze (poniedziałek-piątek) występuje większe natężenie liczby podróżnych na poszczególnych trasach związane z koniecznością dotarcia do pracy bądź szkoły i na odwrót. Tą samą zależność można przypisać częstotliwości podróżowania ze względu na porę dnia. Większe natężenie ludzi podróżujących można zaobserwować w godzinach szczytu porannego 7: 00-9: 00 oraz w godzinach szczytu popołudniowego 15:00-17:00

6.2. NAJWAŻNIEJSZE GENERATORY RUCHU W POWIECIE NOWOTARSKIM

W perspektywie wyznaczenia linii o charakterze użyteczności publicznej należy wziąć pod uwagę obiekty stale generujące ruch plus dodatkowo jak najwięcej punktów ruchu zmiennego.

Kategoryzując generatory ruchu można podzielić je na generatory o natężeniu ruchu stałym i zmiennym. Generatorami ruchu o natężeniu stałym są szkoły, zakłady pracy, urzędy oraz ośrodki zdrowia i szpitale. Natężenie ruchu zmienne dotyczy ośrodków turystycznych i sportowych, oraz sklepów i centrów handlowych.

W przypadku ośrodków turystycznych i sportowych można mówić o sezonowym nasileniu ruchu w okresie: wakacji, ferii zimowych i okresów świątecznych. W pozostałym okresie obserwuje się stałe natężenie ruchu.

W przypadku sklepów i centrów handlowych natężenie ruchu obserwuje się w weekendy i w okresach przedświątecznych.

Wyróżniono następujące rodzaje generatorów ruchu: szkoły, urzędy, sklepy i centra handlowe, ośrodki turystyczne i obiekty sportowe, szpitale i ośrodki zdrowia i zakłady pracy.

Tabela 26. generatory ruchu – szkoły

gmina	Nazwa	adres
Jabłonka	Zespół Szkół	Jabłonka, ul. Podhalańska 3
Krościenko n.D.	Zespół Szkół Zawodowych i Placówek	Krościenko n.D., ul. Jagiellońska 4
Krościenko n.D.	Liceum Ogólnokształcące	Krościenko n.D., ul. Zdrojowa 11
Nowy Targ Miasto	Zespół Szkół Ogólnokształcących Nr 1	Nowy Targ, pl. Krasińskiego 1
Nowy Targ Miasto	Zespół Szkół Technicznych i Placówek	Nowy Targ, ul. Wojska Polskiego 9
Nowy Targ Miasto	Zespół Szkół nr 1	Pl. Słowackiego 13
Nowy Targ Miasto	Zespół Szkół Ekonomicznych	Nowy Targ, ul. Kowaniec 125
Nowy Targ Miasto	Zespół Szkół Ogólnokształcących Nr 2	Nowy Targ, ul. Ludźmierska 32
Nowy Targ Miasto	Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy Nr 1	Nowy Targ, ul. Jana Pawła II 85
Rabka-Zdrój	I Liceum Ogólnokształcące	Rabka-Zdrój, ul. Jana Pawła II 41
Rabka-Zdrój	Zespół Szkół	Rabka-Zdrój, ul. Kościuszki 9

Nowy Targ Miasto	Podhalańska Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa	Nowy Targ, ul. Kokoszków 71

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ze Starostwa Powiatowego w Nowym Targu

Tabela 27. generatory ruchu – urzędy

gmina	nazwa	adres
Czarny Dunajec	Urząd Gminy	Czarny Dunajec, ul. Józefa Piłsudskiego 2
Czorsztyn	Urząd Gminy Czorsztyn z/s w Maniowach	Maniowy, ul. Gorczańska 3
Jabłonka	Urząd Gminy Jabłonka	ul. 3-go Maja 1, 34-480 Jabłonka
Krościenko n.D.	Urząd Gminy	Krościenko n.D., Rynek 35
Nowy Targ Gmina	Urząd Gminy	Nowy Targ, ul. Bulwarowa 9
Nowy Targ Miasto	Urząd Miasta	Nowy Targ, Krzywa 1
Nowy Targ Miasto	Starostwo Powiatowe	Nowy Targ, ul. Bolesława Wstydliwego 14
Nowy Targ Miasto	Urząd Skarbowy	Nowy Targ, ul. Parkowa 13
Nowy Targ Miasto	Sąd Rejonowy	Nowy Targ, ul. Ludźmierska 29
Nowy Targ Miasto	Prokuratura Rejonowa	Nowy Targ, ul. Ludźmierska 29
Nowy Targ Miasto	Zakład Ubezpieczeń Społecznych	Nowy Targ, ul. Królowej Jadwigi 10
Nowy Targ Miasto	Powiatowy Urząd Pracy	Nowy Targ, ul. Szpitalna 14
Nowy Targ Miasto	Powiatowe Centrum Kultury	Nowy Targ, ul. Jana Kazimierza 20
Ochotnica Dolna	Urząd Gminy	Ochotnica Dolna os. Dłubacze 160
Ochotnica Dolna	Urząd Pocztowy	Tylmanowa
Ochotnica Dolna	Urząd Pocztowy	Ochotnica Dolna
Ochotnica Dolna	Urząd Pocztowy	Ochotnica Górna
Raba Wyżna	Urząd Gminy	Raba Wyżna 41
Szaflary	Urząd Gminy	Szaflary, ul. Zakopiańska 18
Rabka-Zdrój	Urząd Miejski	Rabka-Zdrój, ul. Parkowa 2
Spytkowice	Urząd Gminy	Spytkowice 26
Szczawnica	Urząd Miasta i Gminy	Szczawnica, ul. Szalaya 103
Łapsze Niżne	Urząd Gminy	Łapsze Niżne, ul. Jana Pawła II 20
Lipnica Wielka	Urząd Gminy	Lipnica Wielka 518

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ze Starostwa Powiatowego w Nowym Targu

Tabela 28. generatory ruchu – zakłady pracy

gmina	nazwa	adres
Nowy Targ Miasto	WOJAS S.A.	Nowy Targ, ul. Ludźmierska 29
Nowy Targ Miasto	CH E'Leclerc	Nowy Targ, ul. Składowa 2
Nowy Targ Miasto	KEGEL BŁAŻUSIAK	Ochotnica Dolna, os. Janczury 30
Nowy Targ Miasto	Zakład Energetyczny ENION S.A. Rejon Dystrybucji Nowy Targ	Nowy Targ, ul. Parkowa 11
Nowy Targ Miasto	Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska w Radomsku, Zakład Produkcji Mleczarskiej w Nowym Targu	Nowy Targ, ul. Jana Pawła II 95
Nowy Targ Miasto	Zakład Utylizacji Odpadów IB Sp. z o.o.	Nowy Targ, ul. Jana Pawła II 115
Nowy Targ Miasto	ŻANEX Sp. z o.o.	Nowy Targ, ul. Ludźmierska 34b

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ze Starostwa Powiatowego w Nowym Targu

Tabela 29. generatory ruchu – szpitale i ośrodki zdrowia

gmina	nazwa	adres
Nowy Targ Miasto	Podhalański Szpital Specjalistyczny im. Jana Pawła II	Nowy Targ, ul. Szpitalna14
Rabka Zdrój	Szpital Miejski w Rabce-Zdroju Sp. z o.o.	Rabka-Zdrój, ul. Słoneczna 3

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ze Starostwa Powiatowego w Nowym Targu

Tabela 30. generatory ruchu – sklepy i centra handlowe

gmina	nazwa	adres
Czarny Dunajec	Sklep Lewiatan	Chochołów 76
Czarny Dunajec	Sklep Biedronka	Czarny Dunajec, ul. Kolejowa 22
Jabłonka	Biedronka	34-480 Jabłonka (Niżnie Sołtystwo), Sobieskiego 604
Krościenko n.D.	Supermarket Lewiatan	Krościenko n.D., ul. Potoczki 1 A
Krościenko n.D.	Delikatesy Centrum	Krościenko n.D., ul. Jana III Sobieskiego 4
Krościenko n.D.	Supermarket Mila	Krościenko n.D., ul. Jana III Sobieskiego 2B
Krościenko n.D.	obiekty handlowo-usługowe	Krościenko, Rynek

Nowy Targ Miasto	CH E'Leclerc	Nowy Targ, ul. Składowa 2
Nowy Targ Miasto	CH Stopiak	Nowy Targ, ul. Ludźmierska 26 a
Nowy Targ Miasto	Castorama	Nowy Targ, ul. Szaflarska 176
Nowy Targ Miasto	Alma Market S.A.	Nowy Targ, ul. Szaflarska 174
Nowy Targ Miasto	Lidl	Nowy Targ, ul. Szaflarska 162
Nowy Targ Miasto	Galeria Buy&fly	Nowy Targ, ul. Królowej Jadwigi 17
Nowy Targ Miasto	CH Dekada	Nowy Targ, ul. Kilińskiego 20
Nowy Targ Miasto	Biedronka	Nowy Targ, plac Evry 1
Nowy Targ Miasto	Biedronka	Nowy Targ, ul. Lotników
Nowy Targ Miasto	Biedronka	Nowy Targ, ul. Królowej Jadwigi 17
Nowy Targ Miasto	Biedronka	Nowy Targ, ul. Ludźmierska 26 a
Nowy Targ Miasto	Supermarket Lewiatan	Nowy Targ, ul. Adama Mickiewicza 11
Nowy Targ Miasto	Supermarket Lewiatan	Nowy Targ, ul. Kopernika 8a
Nowy Targ Miasto	Supermarket Lewiatan	Nowy Targ, ul. Legionów Józefa Piłsudskiego 14
Nowy Targ Miasto	Hala Handlowa	Nowy Targ, ul. Ludźmierska 25 a
Nowy Targ Miasto	Supermarket STESKAL	Nowy Targ, Pl. Evry 2
Nowy Targ Miasto	Supermarket STESKAL	Nowy Targ, ul. Szaflarska 144
Nowy Targ Miasto	Nowa Targowica Sp. z o.o.	Nowy Targ, ul. Willowa 45
Nowy Targ Miasto	Supermarket STESKAL	Nowy Targ, ul. Szaflarska 144
Rabka-Zdrój	Sklep Biedronka	Rabka-Zdrój, ul. Zakopiańska 22
Rabka-Zdrój	Supermarket Intermarché	Rabka-Zdrój, ul. Podhalańska 2c

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ze Starostwa Powiatowego w Nowym Targu

Tabela 31. generatory ruchu – ośrodki turystyczne I obiekty sportowe

gmina	nazwa	adres
Czorsztyn	Ośrodek Narciarski	Kluszkowce, ul. Kamieniarska 30a
Nowy Targ Miasto	Przystań Flisacka	Sromowce Niżne
Nowy Targ Miasto	Przystań Flisacka	Sromowce Wyżne - Kąty
Nowy Targ Miasto	Basen Miejski	Nowy Targ, Plac Evry 4

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ze Starostwa Powiatowego w Nowym Targu

7. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU

7.1. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU WYNIKAJĄCE ZE STRATEGII ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników i organizatora transportu publicznego, biorąc pod uwagę zarówno aktualny stan świadczenia tych usług jak i możliwości inwestycyjne, wynikające z wysokości środków dostępnych na finansowanie rozwoju systemu transportu publicznego i czasu przewidzianego na osiągnięcie założonego standardu.

W poniższej tabeli przedstawiono najważniejsze postulaty przewozowe oraz pożądany poziom ich realizacji, który determinuje później preferencje dotyczące wyboru rodzaju środka transportu.

Tabela 32 Postulaty przewozowe oraz poziom ich realizacji

POSTULAT PRZEWOZOWY	POŻĄDANY POZIOM REALIZACJI USŁUG
DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ	• Utrzymanie liczby przystanków odpowiadających potrzebom komunikacyjnym mieszkańców powiatu nowotarskiego. • Budowa zatok przystankowych w miejscach, które tego wymagają. • Zwiększenie udziału przystanków posiadających wiaty. • Budowa nowych przystanków w lokalizacjach odpowiadających potrzebom mieszkańców obszaru.
CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSWNIA POJAZDÓW	• Utrzymanie wysokiej częstotliwości kursowania pojazdów na liniach o większym natężeniu podróżnych. • Dostosowanie częstotliwości kursowania pojazdów do potrzeb mieszkańców powiatu w szczególności tych podróżujących komunikacją do miejsc pracy i szkół ponadgimnazjalnych. • Utrzymanie wysokiej częstotliwości kursowania pojazdów w godzinach szczytu porannego i popołudniowego.
BEZPOŚREDNIOŚĆ POŁĄCZENIA	• Zapewnienie jak największej ilości połączeń bezpośrednich zgłaszanych w postulatach przez mieszkańców, (jeśli ich uruchomienie jest zasadne). • Zapewnienie połączeń bezpośrednich pomiędzy sąsiadującymi ze sobą siedzibami władz gmin i miast.
INFORMACJA	Wyposażenie przystanków w: 1. Rozkłady jazdy 2. Obowiązujące opłaty za przejazd 3. Obowiązujące uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego 4. Regulamin przewozu osób środkami publicznego transportu zbiorowego.

OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO	Postulaty zawarte w Planie Transportowym mogą pozytywnie wpływać na zwiększenie ochrony środowiska naturalnego poprzez: • poprawę, jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych, • popularyzację środków transportu zbiorowego, • promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej, • eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe), • zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.
DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	Komunikacja publiczna powinna uwzględniać również potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej poprzez: • eksploatacje autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkiem inwalidzkim lub dziecięcym i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków, • zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu lub budowanie przystanków o platformach niższych o 3-4 cm względem linii nadwozia pojazdu, co uczyni różnicę poziomów akceptowalną dla osób niepełnosprawnych oraz ograniczy ryzyko uszkodzeń autobusów o krawędzie peronów przystankowych), • stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej, • wprowadzenie rampy wjazdowej w pojazdach dla wózków inwalidzkich oraz dla wózków dziecięcych, • wyznaczenie bezpiecznych miejsc w pojeździe dla wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych, • zapowiedź następnego przystanku wewnątrz pojazdu - głosową i elektroniczną (wyświetlacze).

Dostosowany do powyższych zasad i standardów, system transportu publicznego zapewnia sprawną obsługę pasażerów, uzyskując w ich oczach pozytywne oceny, jak również umożliwia sprawne i punktualne poruszanie się po całym obszarze objętym planem transportowym.

Warto podkreślić, że dla oceny całego systemu transportu publicznego jest bardzo ważne, by przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, skutkował rozwiązaniami, w wyniku, których cały system zostanie uznany przez użytkowników za system transportu publicznego przyjazny dla pasażerów.

7.2. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU W PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM UWZGLĘDNIAJĄCE INFRASTRUKTURĘ TRANSPORTOWĄ

Według uchwalonej „Strategii Rozwoju Społeczno – Gospodarczego Powiatu Nowotarskiego na lata, 2015 – 2022" w której to został zawarty program rozwojowy pod nazwą „Utrzymanie i rozwój infrastruktury drogowej", którego głównym celem jest:

- ✓ system kontroli zarządczej jest dopasowany do aktualnych potrzeb procesu zarządzania,
- ✓ system kontroli zarządczej w 100% zapewnia utrzymanie przyjętych standardów zarządzania,
- ✓ 100% projektów jest realizowanych zgodnie z wytycznymi Systemu Zarządzania Zadaniami,
- ✓ system kontroli wewnętrznej zapewnia w 100% zgodność podejmowanych działań z prawem,
- ✓ system audytu wewnętrznego zapewnia w 100% identyfikację niesprawności w zakresie realizacji zadań powiatu,
- ✓ pieniądze publiczne wydawane są efektywnie,
- ✓ udział wydatków bieżących na wynagrodzenia nie przekracza 35% budżetu,
- ✓ udział kosztów zadań pośrednich nie przekracza 40% wartości Budżetu,
- ✓ pieniądze publiczne wydawane są skutecznie.
- ✓ cele operacyjne dotyczące zakresu projektów osiągane są na poziomie nie niższym niż 90% wartości docelowej.
- ✓ budżety projektów odchylone są od planu o nie więcej niż 5%.
- ✓ cele strategiczne osiągane są na poziomie nie niższym niż 80% wartości docelowej,
- ✓ pieniądze publiczne wydawane są właściwie,
- ✓ 100% wydatków realizowanych jest bez naruszenia dyscypliny finansów publicznych.

Powiat poprzez swoją jednostkę - Powiatowy Zarząd Dróg w Nowym Targu zrealizował bardzo wiele inwestycji usprawniających system komunikacyjny w powiecie nowotarskim. Nakłady na infrastrukturę drogową wyniosły w roku 2015 ponad 22 mln złotych, z czego ponad 11 mln złotych pozyskanych zostało ze środków budżetu państwa.

Łącznie zmodernizowano ok. 19,2 km nawierzchni jezdni, wykonano lub obudowano ok. 6,8 km chodników, przebudowano lub odbudowano 3 obiekty mostowe oraz 15 przepustów.

Do najważniejszych zadań w tym zakresie można zaliczyć odbudowę obiektów mostowych: „Malinów" na potoku Grajcarek na drodze powiatowej Krościenko - Szczawnica, most na potoku Piaskówka w miejscowości Sieniawa oraz strategiczny obiekt-most na Białym Dunajcu na ul. Waksmundzkiej w Nowym Targu.

Dlatego infrastruktura transportowa również w pewnym stopniu determinuje wybór środka transportu. Powiat ma wpływ szczególnie na wielkość inwestycji w drogi powiatowe natomiast, jeśli chodzi o wpływ na infrastrukturę kolejową to jest on bardzo minimalny. Stąd też poprawiając infrastrukturę drogową wpływa się na poprawę konkurencyjności przewozów kołowych w powiecie.

W celu bliższego poznania preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu nowotarskiego w dniach od 1 do 4 lutego przeprowadzono badania ankietowe na próbie około 500 mieszkańców powiatu nowotarskiego, które są omówione poniżej.

BADANIA ANKIETOWE PREFERENCJI WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU

Badania zostały przeprowadzone wśród pasażerów, co wiąże się z uzyskaniem miarodajnej próby do poznania preferencji użytkowników komunikacji zbiorowej. Poniższe zestawienie obrazuje miejsce zamieszkania respondentów, którzy wzięli udział w badaniu. Ponad 50% odpowiadających na pytania mieszkała w gminie miejskiej Nowy Targ.

Tabela 33. Miejsce zamieszkania respondentów

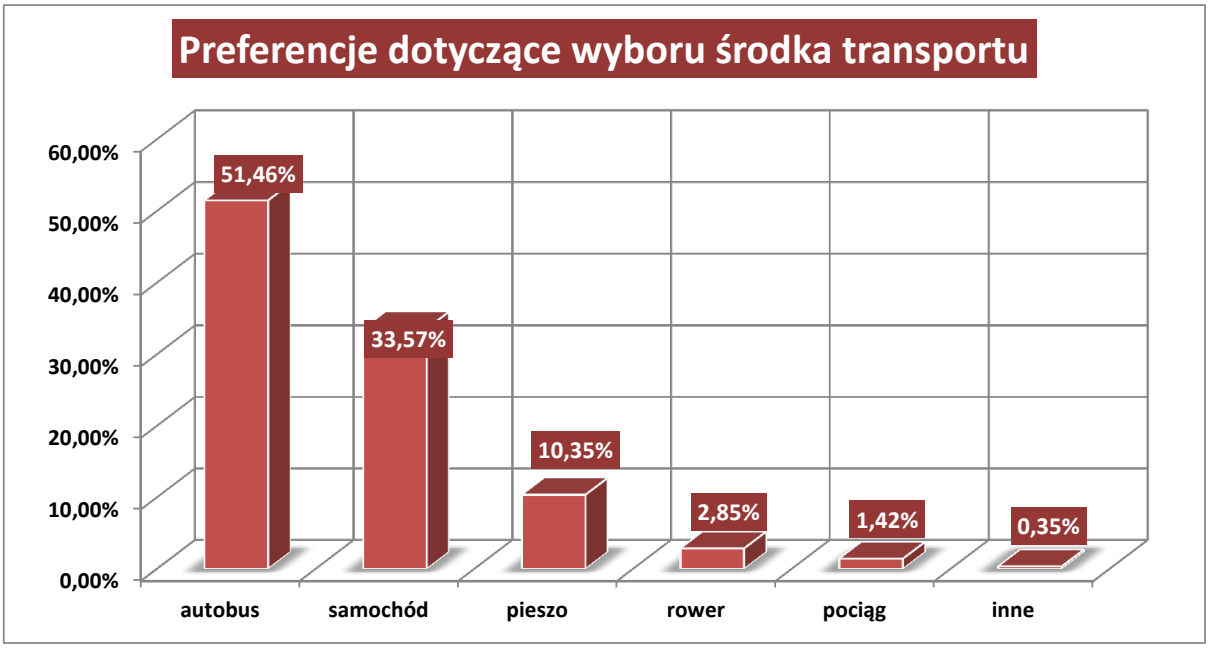
Lp.	Miejsce zamieszkania	wskazań (proc.)
1	Gmina miejska Nowy Targ	55,49%
2	Gmina wiejska Nowy Targ	20,91%
3	Gmina Szaflary	11,80%
4	Gmina Spytkowice	1,24%
5	Gmina Raba Wyżna	1,66%
6	Gmina Rabka Zdrój	1,45%
7	Gmina Łapsze Niżne	1,04%
8	Gmina Krościenko nad Dunajcem	0,21%
9	Gmina Czorsztyn	1,04%
10	Gmina Szczawnica	0,20%
11	Gmina Czarny Dunajec	4,96%

Źródło: opracowanie własne

Najczęściej wybieranym środkiem transportu przez respondentów okazał się autobus. Wskaźnik ten osiąga wysoki poziom (51,46 proc.), przy 33,57 proc. wskazań dla samochodu. Przyczyn takiego stanu rzeczy należy upatrywać w konkurencyjnej ofercie przewozowej przewoźników funkcjonujących na terenie powiatu nowotarskiego. Jedynie 1,42 proc. ankietowanych osób wybrała pociąg, jako najczęstszy środek transportu, co można uzasadnić niezbyt szeroką siatką połączeń kolejowych, do których mieszkańcy powiatu nowotarskiego mają dostęp na wybranych stacjach i przystankach kolejowych.

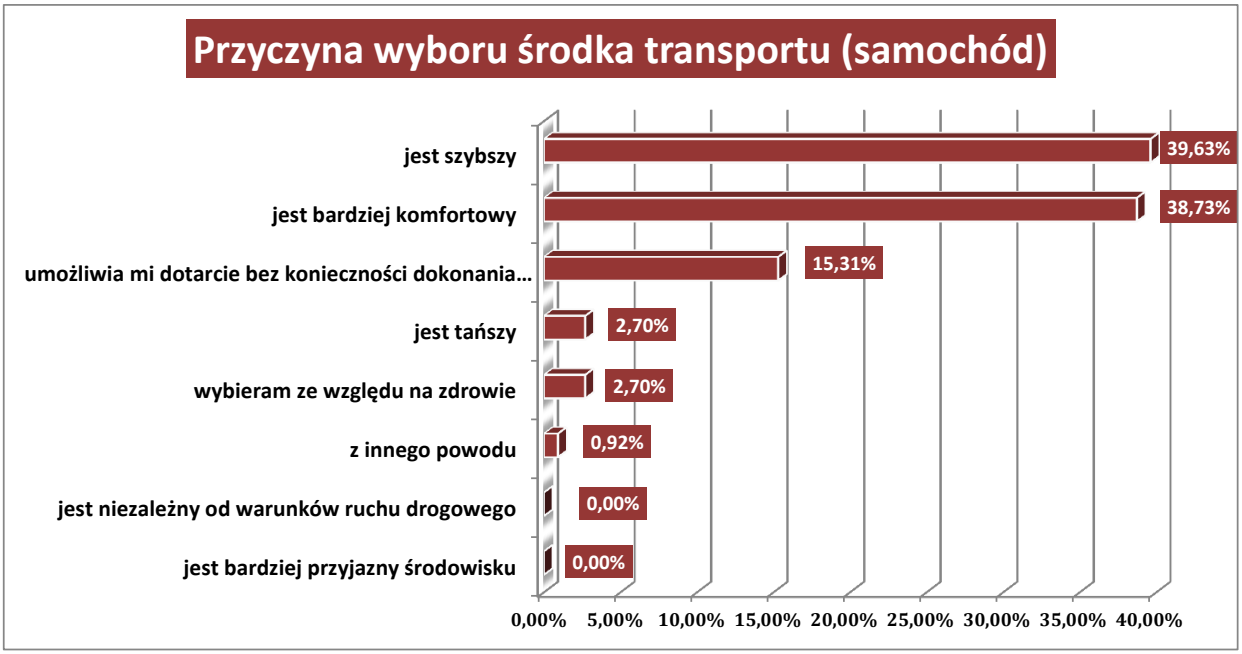
Zaskakująco często podróż na terenie powiatu nowotarskiego odbywa się pieszo (10,35 proc.) . Stosunkowo mało osób jako najczęstszy środek transportu wybiera rower (1,42 proc.) . Świadczyć to może m.in. o nieskuteczności inwestycji władz lokalnych w ścieżki rowerowe, jak również braku odpowiednich działań propagujących wybór tego rodzaju transportu w codziennych podróżach respondentów.

Wykres 8. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu



Źródło: opracowanie własne

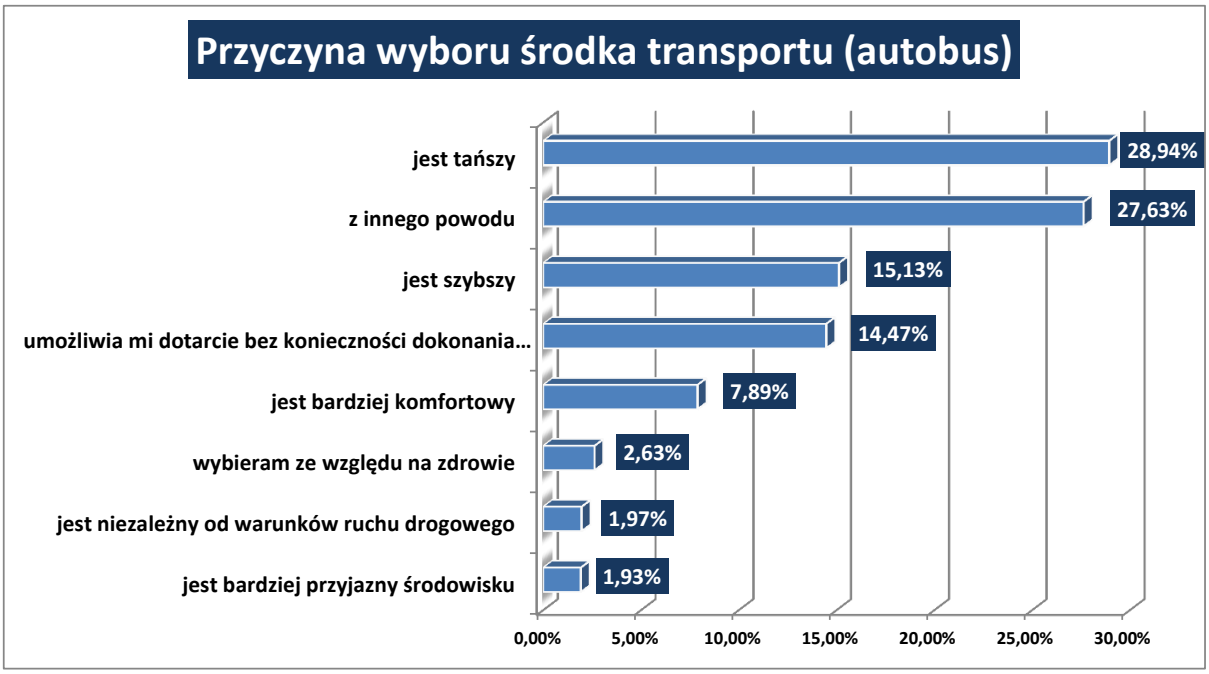
Wykres 9. Przyczyna wyboru środka transportu (samochód)



Źródło: opracowanie własne

Respondenci wskazujący samochód, jako podstawowy środek transportu najczęściej podawali, że decydują się na niego, przede wszystkim ze względu na to, że jest szybszy (39,63 proc.) oraz bardziej komfortowy (38,73 proc.). Dla, ponad co szóstej osoby ten rodzaj transportu umożliwia dotarcie na miejsce bez konieczności dokonania przesiadek (15,31 proc.). Z kolei w przypadku 2,70 proc. respondentów samochód jest wybierany ze względów oszczędnościowych. Taki sam odsetek badanych osób wybiera samochód ze względu na zdrowie. Z innego powodu- taką odpowiedź zaznaczyło 0,92 proc. ankietowanych. Nikt spośród osób ankietowanych swoją decyzję nie opiera na przesłankach środowiskowych oraz że samochód jest niezależny od warunków ruchu drogowego.

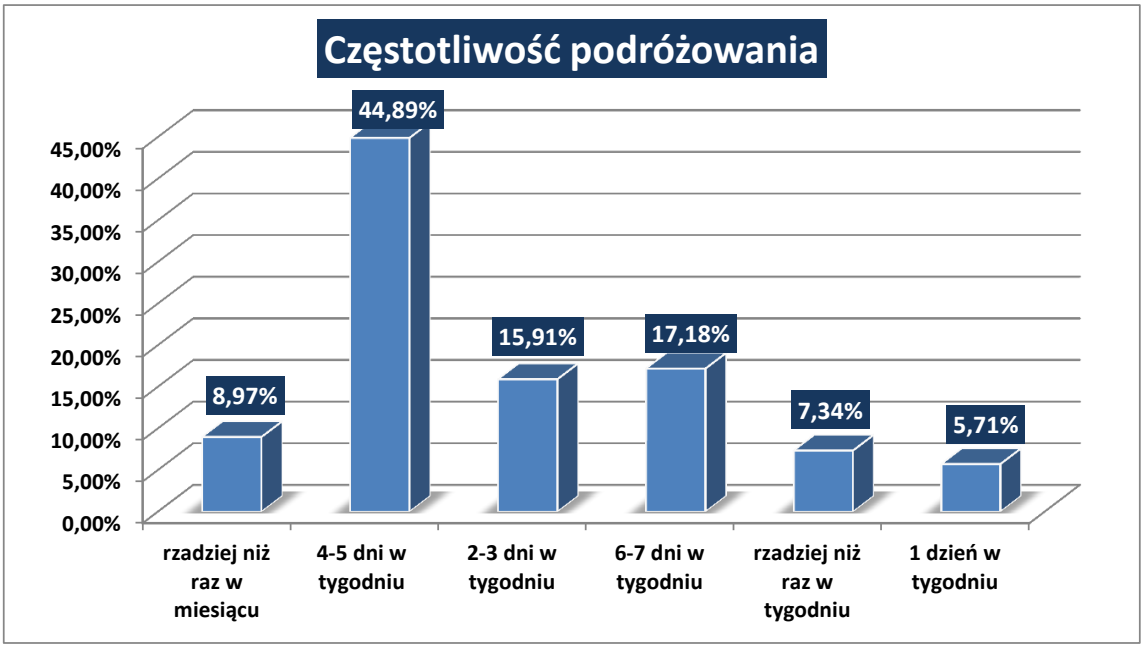
Wykres 10. Przyczyna wyboru środka transportu (autobus)



Źródło: opracowanie własne

Respondenci wskazujący autobus, jako podstawowy środek transportu najczęściej podawali, że decydują się na niego, przede wszystkim ze względu na to, że jest tańszy od pozostałych środków transportu. Takie wskazanie zadeklarowało 28,94 proc. respondentów. Lekko ponad 27 proc. wybiera ten środek transportu „z innego powodu"- w tym najczęściej przez brak samochodu lub uprawnień do jego kierowania. Dla więcej, niż co szóstej osoby ankietowanej było to również rozwiązanie szybsze. Niewiele mniejszy odsetek ankietowanych (14,47 proc.) uważa, że autobusem dotrą do celu bez konieczności przesiadek. Z kolei, blisko co dwunasta osoba wskazywała na uwarunkowania związane z komfortem podróży (7,89 proc.). Pozostałe odpowiedzi cieszyły się marginalnym zainteresowaniem ankietowanych.

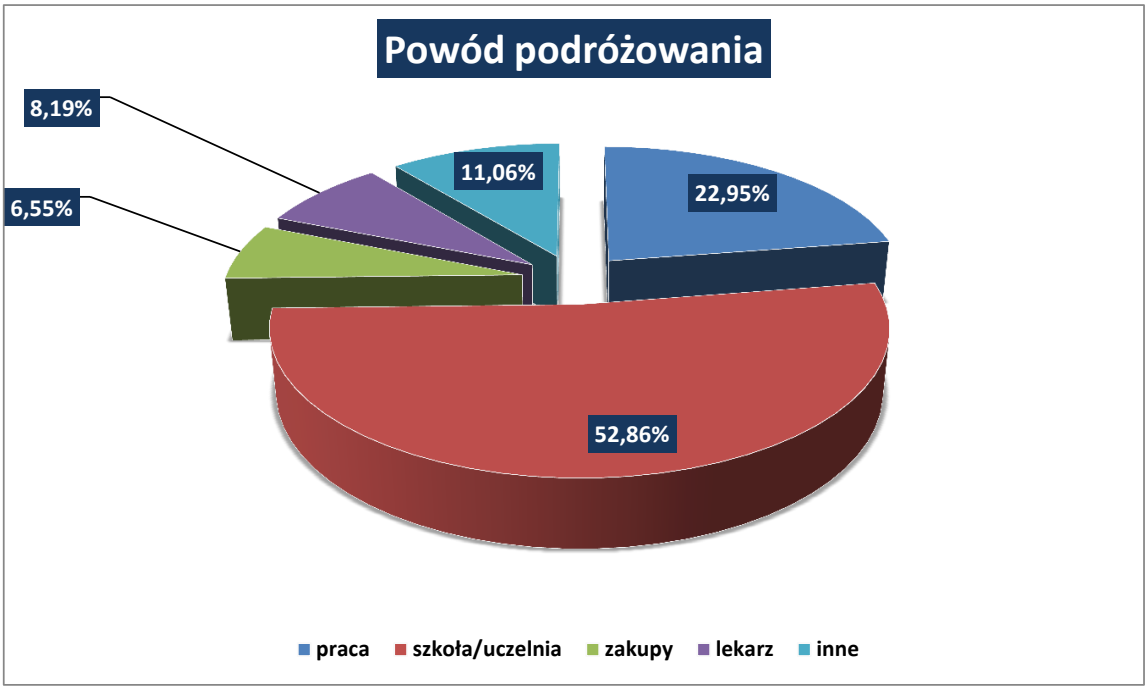
Wykres 11. Częstotliwość podróżowania



Źródło: opracowanie własne

Z przeprowadzonych badań wynika, że 8,97 proc. ankietowanych korzysta z transportu publicznego rzadziej niż raz w miesiącu. Blisko połowa ankietowanych (44,89 proc.) korzysta z transportu publicznego 4-5 dni w tygodniu. Jedna na niemal 6 osób biorących udział w ankiecie korzysta z komunikacji publicznej 6-7 dni w tygodniu (17,18 proc.). 2-3 dni tygodniu korzysta z komunikacji publicznej 15,91 proc. respondentów. Dla wskazań „rzadziej niż raz w tygodniu" oraz „1 dzień w tygodniu" wskaźnik ten oscylował w granicy 6 proc.

Wykres 12. Powód podróżowania

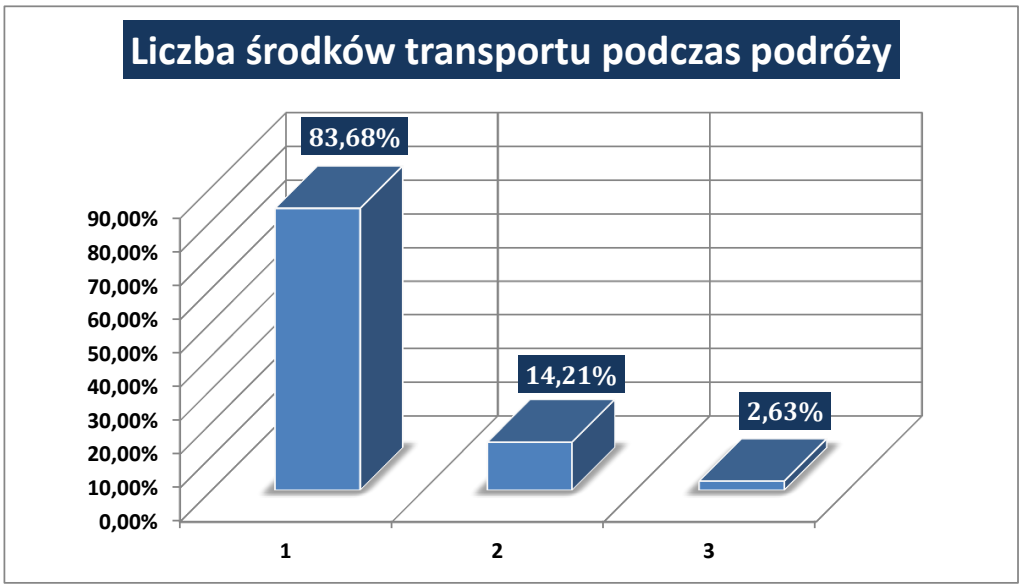


Źródło: opracowanie własne

Powód podróżowania jest silnie skorelowany ze statusem zawodowym i częstością podróżowania. Cel podróży uczniów i osób pracujących jest oczywisty, natomiast emeryci jeżdżą głównie na zakupy lub do lekarza.

LICZBA ŚRODKÓW TRANSPORTU PODCZAS PODRÓŻY

Wykres 13. Liczba środków transportu podczas podróży



Źródło: opracowanie własne

Wśród respondentów blisko 83 % korzysta z jednego środka transportu. Przesiada się raz blisko 14% zapytanych o zwyczaje podróżowania. Jedna osoba na trzydzieści osiem musi przesiadać się dwukrotnie.

7.3. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU WYNIKAJĄCE Z POTRZEB OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH

Starzenie się społeczeństwa jest procesem postępującym w całej Europie. Wiąże się to bezpośrednio z zwiększeniem się średniego wieku pasażerów, co skutkuje powiększeniem liczebności osób mających problem ze sprawnym poruszaniem się. To powoduje sytuację wymagającą działań w zakresie ułatwienie podróżowania osobom o ograniczonych zdolnościach ruchowych publicznym transportem zbiorowym.

Na terenie województwa małopolskiego zgodnie ze spisem ludności z roku 2011 jest 11,8% osób niepełnosprawnych.

Publiczny transport zbiorowy z założenia powinien być otwarty na osoby o wszelakich ograniczeniach ruchowych i ma umożliwiać aktywizację tej grupy społecznej, jej rehabilitację społeczną, umożliwiać przemieszczanie się, zapewnić niezależność oraz możliwość udziału w życiu społecznym poprzez likwidację barier, jakie tworzą:

- autobusy z wysoką podłogą,
- niepełne oznakowanie pojazdów transportu publicznego,
- przystanki z peronami niedostosowanymi do wysokości stopni w pojazdach,
- niedogodne drogi dojścia do przystanków,
- nieczytelne informacje przystankowe.

Za standard dotyczący taboru autobusowego jest wyposażenie go w platformę ułatwiającą wprowadzenie wózka oraz miejsce przeznaczone dla niego. Ponadto autobusy powinny być wyposażone w sprawny system informacji wizualnej (dla osób niesłyszących lub słabosłyszących) oraz system informacji dźwiękowej (dla osób niedowidzących i ociemniałych). Im większa liczba autobusów tego typu obsługujących linie o charakterze użyteczności publicznej, tym jego większa dostępność dla osób niepełnosprawnych.

Podstawowymi kryteriami wyboru środka transportu przez osoby o ograniczonych możliwościach ruchowych jest brak alternatywy. Organizator przewozów pasażerskich powinien dążyć do zwiększenia liczby pojazdów posiadających ułatwienia dla niepełnosprawnych. Efektem działań organizatora wychodzących naprzeciw preferencjom osób niepełnosprawnych powinno być osiągnięcie wysokiego udziału pojazdów tego typu w sieci komunikacyjnej.

7.4. DOMINUJĄCE KIERUNKI PRZEMIESZCZANIA SIĘ MIESZKAŃCÓW POWIATU NOWOTARSKIEGO

Analiza rozkładu przestrzennego ruchu w podróżach wewnętrznych i zewnętrznych mieszkańców powiatu nowotarskiego możliwa była na podstawie badania „Dojazdy do pracy –NSP 2011", które zrealizowane zostało na potrzeby Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2011. Badanie zrealizowano dla ogółu pracujących na podstawie danych rejestrowych, pozyskanych przez statystykę publiczną. Co za tym idzie, badanie to pozwala na określenie kierunków przepływów związanych z pracą.

Inwentaryzacja udostępnionych danych pozwoliła na określenie liczby wykonywanych podróży wewnętrznych i zewnętrznych zarówno mieszkańców powiatu nowotarskiego, jak również innych osób, których miejscem pracy był powiat nowotarski.

Przepływy międzygminne na terenie powiatu przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 34. Macierz podróży wewnątrzpowiatowych – przepływy pracy

OD/DO	Nowy Targ**	Jabłonka	Raba Wyżna	Szaflary	Krościenko n/Dunajcem	Łapsze Niżne	Czarny Dunajec	Lipnica Wielka	Rabka Zdrój (miasto)	Rabka Zdrój obszar wiejski	Szczawnica (miasto)	Czorsztyn	Ochotnica Dolna	Spytkowice	Łącznie
Czarny Dunajec	326	92	13	24	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	455
Czorsztyn	286	*	*	*	36	50	*	*	*	*	*	*	*	*	372
Jabłonka	236	*	18	*	*	*	115	16	16	*	*	*	*	*	401
Krościenko n/Dunajcem	180	*	*	*	*	11	*	*	*	*	111	85	21	*	408
Lipnica Wielka	80	131	*	*	*	*	11	*	*	*	*	*	*	*	222
Łapsze Niżne	311	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	16	*	*	327

Nowy Targ	1 241	62	36	231	12	33	161	*	44	*	*	46	*	*	**1 866**
Ochotnica Dolna	81	*	*	*	44	*	*	*	*	*	38	16	*	*	**179**
Raba Wyżna	288	62	*	15	*	*	28	*	325	16	*	*	*	69	**803**
Rabka Zdrój miasto	160	13	78	*	*	*	*	*	*	29	*	*	*	21	**301**
Rabka Zdrój obszar wiejski	64	*	34	*	*	*	*	*	200	*	*	*	*	*	**298**
Spytkowice	36	65	57	*	*	*	*	*	60	*	*	*	*	*	**218**
Szaflary	203	*	*	*	*	*	16	*	*	*	*	*	*	*	**219**
Szczawnica miasto	62	*	*	*	75	*	*	*	*	*	*	16	14	*	**167**
Szczawnica obszar wiejski	12	*	*	*	18	*	*	*	*	*	58	*	*	*	**88**
Łącznie	**3 566**	**425**	**236**	**270**	**185**	**94**	**331**	**16**	**645**	**45**	**207**	**179**	**35**	**90**	**6 324**

źródło: opracowanie własne na podstawie „Dojazdy do pracy –NSP 2011”,

Największe przepływy pracy w podróżach wewnętrznych mieszkańców powiatu występują w podróżach do gminy miejskiej

i wiejskiej Nowy Targ. Największa liczba przemieszczeń występuje pomiędzy gminami Nowy Targ jak tez z gmin: Czarny Dunajec, Łapsze Niżne, Czorsztyn i Raba Wyżna w kierunku gminy Nowy Targ. Podróże ze wszystkich gmin powiatu nowotarskiego do Nowego Targu stanowiły 56,39 proc. wszystkich podróży wewnętrznych. Drugim miejscem, które generowało najwyższy wskaźnik podróży w powiecie była Rabka Zdrój (miasto) 10,20 proc. wszystkich podróży, co pokazuje dużą dysproporcję pomiędzy miejscem docelowym Nowy Targ a pozostałymi miejscami w powiecie nowotarskim. Dla przykładu kolejne miejsca tj. Jabłonka (gmina wiejska) jako miejsce docelowe podróży generowało wskaźnik 6,72 proc, zaś Czarny Dunajec (gmina wiejska) 5,23 proc i Szaflary (gmina wiejska) 3,89%.

Tabela 35. Macierz podróży wewnętrznych i zewnętrznych (powiat zamieszkania – powiat nowotarski)

rozkład przestrzenny podróży (powiat zamieszkania - powiat nowotarski	powiat nowotarski
powiat nowotarski	6 115 (podróże wewnętrzne)
powiat tatrzański	1 331 (z czego 950 Zakopane)
powiat m. Kraków	1 640
powiat m. st. Warszawa	244
powiat m. Nowy Sącz	231
powiat myślenicki	41
powiat suski	77
powiat tarnowski	33
powiat limanowski	33
powiat nowosądecki	37
powiat częstochowski	19
powiat radomszczański	31
powiat m. Krosno	26
powiat gliwicki	13
powiat m. Opole	17
powiat mogileński	10
powiat żywiecki	10
łącznie	**9 908**

źródło: opracowanie własne na podstawie „Dojazdy do pracy –NSP 2011”,

W rozkładzie przestrzennym ruchu dla powiatu nowotarskiego (jako miejsca zamieszkania), odsetek podróży wewnętrznych stanowi 61,72 proc., podczas gdy podróże zewnętrzne to 38,28 proc.

43,24 proc. podróży zewnętrznych wykonywanych jest do Krakowa, 25,05 proc. do Zakopanego. Pozostałe 31,72 proc. przemieszczeń generują pozostałe miejsca. Statystyka potwierdza, że wskazane ośrodki stanowią najbliższą alternatywę dla mieszkańców powiatu nowotarskiego dotyczącą zatrudnienia, co generuje ruch związany z dojazdem do pracy.

W przypadku sytuacji odwrotnej tj. gdy, potraktujemy powiat nowotarski, jako miejsce pracy, okazuje się, że podróże wewnętrzne stanowią 79,24 proc., a podróże zewnętrzne 20,76 proc. Obrazuje to dokładnie poniższa tabela:

Tabela 36. Macierz podróży wewnętrznych i zewnętrznych (powiat pracy – powiat nowotarski)

rozkład przestrzenny podróży (powiat pracy - powiat nowotarski	powiat nowotarski
powiat nowotarski	6 348
powiat tatrzański	379
powiat m. Kraków	213
powiat m. Nowy Sącz	15
powiat myślenicki	269
powiat suski	318
powiat m. Łódź	11
powiat gorlicki	35
powiat limanowski	364
powiat nowosądecki	59
łącznie	**8 011**

źródło: opracowanie własne na podstawie „Dojazdy do pracy –NSP 2011",

W przypadku podróży do powiatu nowotarskiego: 4,73 proc. podróży zewnętrznych wykonywanych jest z powiatu tatrzańskiego, 4,54 proc. z powiatu limanowskiego i 3,97 proc. z powiatu suskiego. Co za tym idzie zdecydowana większość popytu na przewozy generowana jest obszarze powiatu (przy założeniu powiatu nowotarskiego, jako miejsca pracy).

8. PLANOWANA OFERTA TRANSPORTOWA ORAZ POŻĄDANY STANDARD USŁUG TRANSPORTOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

8.1. GWARANTOWANA DOSTĘPNOŚĆ PRZESTRZENNA – SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym do zadań Powiatu Nowotarskiego, jako organizatora publicznego transportu zbiorowego, należy m.in. zorganizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Dokumentem to umożliwiającym jest Plan transportowy.

Przygotowując projekt planu transportowego, Powiat Nowotarski zobowiązany jest uwzględnić Plan transportowy opracowany dla Województwa Małopolskiego, który w zakresie przewozów kolejowych przewiduje na terenie Powiatu funkcjonowanie linii Kraków Główny – Kraków Płaszów – Sucha Beskidzka – Zakopane, natomiast w zakresie przewozów drogowych nie przewiduje organizacji na terenie Powiatu Nowotarskiego wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.

Biorąc powyższe pod uwagę uznano, że funkcjonowanie połączenia kolejowego na terenie Powiatu Nowotarskiego zostanie w wystarczającym stopniu zabezpieczone przez Województwo Małopolskie. Wobec niewyznaczenia w Planie transportowym Województwa Małopolskiego linii o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym, obejmujących teren Powiatu Nowotarskiego, na tej gałęzi transportu należało skoncentrować niniejszy dokument.

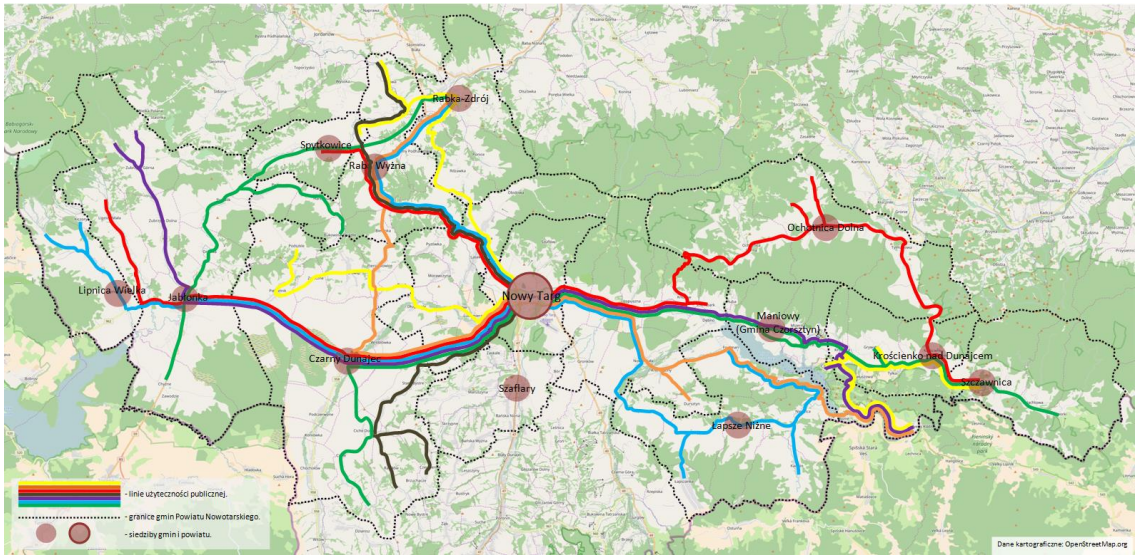
Na podstawie obecnej sieci połączeń komunikacyjnych Powiatu Nowotarskiego została określona sieć transportu drogowego, na której należy zabezpieczyć funkcjonowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Podstawowymi kryteriami, którymi kierowano się określając tę sieć są:

- Wielkość potoków pasażerskich realizowanych obecnie przez przedsiębiorców wykonujących regularne przewozy osób w krajowym transporcie drogowym;
- Zapewnienie połączeń na poziomie powiatowym, tj. między siedzibą Powiatu, a siedzibami gmin, między siedzibami gmin, tam, gdzie takie połączenia istnieją obecnie, jak również zapewnienie bezpośrednich połączeń z siedzibą Powiatu dla miejscowości, które takie połączenia posiadają obecnie.

Wobec funkcjonowania na terenie Powiatu Nowotarskiego porozumienia, obejmującego Gminę Miejską Nowy Targ, Gminę Wiejską Nowy Targ oraz Gminę Szaflary, na mocy którego za organizację przewozów na ich terenie odpowiada Burmistrz Miasta Nowego Targu, linie komunikacyjne, nie wykraczające poza granice porozumienia, nie zostały uwzględnione w projektowanej sieci.

Mapa 12. Linie o charakterze użyteczności publicznej



Źródło: opracowanie własne

Tabela 37. Linie użyteczności publicznej

Relacja
Jaworki – Szlachtowa – Szczawnica – Krościenko nad Dunajcem – Grywałd (pętla) – Krośnica – Kluszkowce – Mizerna – Maniowy – Dębno – Harklowa – Łopuszna – Ostrowsko – Waksmund – Nowy Targ
Szczawnica – Krościenko nad Dunajcem – Tylmanowa – Ochotnica Dolna – Ochotnica Górna – Knurów – Szlembark (pętla) – Harklowa – Łopuszna – Ostrowsko – Waksmund – Nowy Targ (z pętlami na os. Młynne i Gorcowe w Ochotnicy Dolnej)
Rabka-Zdrój – Chabówka – Rokiciny Podhalańskie – Raba Wyżna – Sieniawa – Klikuszowa – Nowy Targ
Lipnica Wielka – Kiczory (pętla) – Lipnica Mała – Jabłonka – Piekielnik – Czarny Dunajec – Stare Bystre – Rogoźnik – Ludźmierz – Nowy Targ
Zubrzyca Górna – Zubrzyca Dolna – Jabłonka – Piekielnik – Czarny Dunajec – Stare Bystre – Rogoźnik – Ludźmierz – Nowy Targ
Lipnica Mała – Jabłonka – Piekielnik – Czarny Dunajec – Stare Bystre – Rogoźnik – Ludźmierz – Nowy Targ
Sromowce Niżne – Sromowce Wyżne – Niedzica – Niedzica Zamek – Falsztyn – Frydman – Krempachy – Dursztyn (pętla) – Nowa Biała – Łopuszna – Ostrowsko – Waksmund – Nowy Targ
Frydman – Falsztyn – Niedzica Zamek – Niedzica – Kacwin (pętla) – Łapsze Niżne – Łapsze Wyżne – Trybsz – Łapszanka (pętla) – Nowa Biała – Łopuszna – Ostrowsko – Waksmund – Nowy Targ
Chyżne – Jabłonka – Orawka – Podwilk – Podsarnie (pętla) – Harkabuz (pętla) – Bukowina Osiedle (pętla) – Spytkowice – Raba Wyżna – Skawa – Chabówka – Rabka-Zdrój
Rabka-Zdrój – Chabówka – Rokiciny Podhalańskie – Raba Wyżna – Bielanka – Pieniążkowice – Wróblówka – Czarny Dunajec – Stare Bystre – Rogoźnik – Ludźmierz – Nowy Targ
Sromowce Niżne – Sromowce Wyżne – Czorsztyn (pętla) – Krośnica – Kluszkowce – Mizerna – Maniowy – Dębno – Harklowa – Łopuszna – Ostrowsko – Waksmund – Nowy Targ
Ciche Górne –Ciche – Ciche Dolne – Czarny Dunajec –Stare Bystre – Rogoźnik – Ludźmierz – Nowy Targ
Czerwienne – Ratułów (pętla) – Ciche – Stare Bystre – Rogoźnik – Ludźmierz – Nowy Targ
Podszkle – Piekielnik – Załuczne – Odrowąż – Pieniążkowice – Dział – Długopole – Krauszów – Ludźmierz – Nowy Targ
Skawa – Spytkowice Dolne (pętla) – Rabka Zdrój – Chabówka – Rdzawka – Klikuszowa – Nowy Targ
Spytkowice – Raba Wyżna – Sieniawa – Klikuszowa – Nowy Targ
Sromowce Niżne – Sromowce Wyżne – Czorsztyn (pętla) – Krośnica – Grywałd (pętla) – Krościenko nad Dunajcem – Szczawnica
Skawa – Spytkowice Dolne – Raba Wyżna – Sieniawa – Klikuszowa – Nowy Targ

Źródło: opracowanie własne

8.2. GWARANTOWANA DOSTĘPNOŚĆ PRZESTRZENNA – OKREŚLENIE PRZYSTANKÓW KOMUNIKACYJNYCH I DWORCÓW UDOSTĘPNIONYCH DLA OPERATORÓW I PRZEWOŹNIKÓW ORAZ WARUNKÓW I ZASAD KORZYSTANIA Z NICH

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym do zadań Powiatu Nowotarskiego, jako organizatora publicznego transportu zbiorowego, należy m.in.:

A. Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów.

W powiatowych przewozach pasażerskich, realizowanych w publicznym transporcie zbiorowym na terenie Powiatu Nowotarskiego, określa się wyżej wymienione przystanki i dworce, a także warunki korzystania z nich, zgodnie z:

- Uchwałą Nr XXVI/430/12 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27 sierpnia 2012 roku w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Województwo Małopolskie, oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków (Dz. Urz. Województwa Małopolskiego z 2012 r., poz. 4491, z późn. zm.) – w granicach Powiatu Nowotarskiego;
- Uchwałą Nr 291/XXXIX/2014 Rady Powiatu Nowotarskiego z dnia 27 lutego 2014 roku w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Nowotarski udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków (Dz. Urz. Województwa Małopolskiego z 2014 r., poz. 1423, z późn. zm.);
- Uchwałą Nr XX/183/2016 Rady Miasta Nowy Targ z dnia 21 marca 2016 roku w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych na terenie miasta Nowy Targ, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Miasto Nowy Targ oraz ustalenia warunków i zasad korzystanie z tych obiektów (Dz. Urz. Województwa Małopolskiego z 2016 r., poz. 2107);
- Uchwałą Nr XXXIII/321/2014 Rady Gminy Czorsztyn z dnia 16 czerwca 2014 roku w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Czorsztyn oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków (Dz. Urz. Województwa Małopolskiego z 2014 r., poz. 3428);
- Uchwałą Nr XV/74/16 Rady Gminy Spytkowice z dnia 31 marca 2016 roku w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Spytkowice, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Spytkowice oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków (Dz. Urz. Województwa Małopolskiego z 2016 r. poz. 2441);
- Uchwałą Nr XIX/160/2012 Rady Gminy Krościenko nad Dunajcem z dnia 26 czerwca 2012 roku w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych oraz warunków korzystania z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Krościenko nad Dunajcem (tekst jedn. Dz. Urz. Województwa Małopolskiego z 2014 r. poz. 979, z późn. zm.);
- Uchwałą Nr XXIII/162/16 Rady Gminy Ochotnica Dolna z dnia 13 czerwca 2016 roku w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Ochotnica Dolna których właścicielem lub zarządzającym

jest Gmina Ochotnica Dolna oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków (Dz. Urz. Województwa Małopolskiego z 2016 r. poz. 3686);

- Uchwałą Nr XXII/160/2016 Rady Miejskiej w Szczawnicy z dnia 23 czerwca 2016 roku w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto i Gmina Szczawnica oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków (Dz. Urz. Województwa Małopolskiego z 2016 r. poz. 3866);
- Uchwałą Nr XVI/164/2016 z dnia 30 czerwca 2016 roku w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Czarny Dunajec, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Czarny Dunajec oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków (Dz. Urz. Województwa Małopolskiego z 2016 r. poz. 4168);
- Uchwałą Nr XIX-165/16 Rady Gminy Łapsze Niżne z dnia 23 czerwca 2016 roku w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Łapsze Niżne, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Łapsze Niżne oraz warunków korzystania z przystanków komunikacyjnych (Dz. Urz. Województwa Małopolskiego z 2016 r. poz. 3899);
- Uchwałą Nr XXIII-164/16 Rady Miejskiej w Rabce-Zdroju z dnia 29 czerwca 2016 roku w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych i dworca, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Rabka-Zdrój, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów. (Dz. Urz. Województwa Małopolskiego z 2016 r. poz. 4100);
- Uchwałą Nr XXI/173/2016 Rady Gminy Raba Wyżna z dnia 28 czerwca 2016 roku w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Raba Wyżna oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków (Dz. Urz. Województwa Małopolskiego z 2016 r. poz. 4128);
- Uchwałą Nr XXIX/194/2016 Rady Gminy Szaflary z dnia 24 października 2016 roku w sprawie: ustalenia lokalizacji przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Szaflary, położonych przy drogach, których zarządcą jest Gmina Szaflary oraz określenia warunków i zasad korzystania z tych przystanków (Dz. Urz. Województwa Małopolskiego z 2016 r. poz. 6017);
- Uchwałą Nr XVIII/108/2016 Rady Gminy Lipnica Wielka z dnia 15 czerwca 2016 roku w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych oraz warunków i zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Lipnica Wielka, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Lipnica Wielka (Dz. Urz. Województwa Małopolskiego z 2016 r. poz. 5499)

B. Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowanie o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów.

W powiatowych przewozach pasażerskich, realizowanych w publicznym transporcie zbiorowym na terenie Powiatu Nowotarskiego, wyżej wymienione przystanki i dworce stanowią:

- Dworzec Autobusowy DEKADA, zlokalizowany w Nowym Targu, przy ulicy Jana Kilińskiego 20;
- Przystanki zlokalizowane na Placu Dworcowym w Jabłonce;

- Przystanki wskazane w projekcie organizacji ruchu dla drogi krajowej nr 7 Żukowo – Chyżne – granica państwa – w granicach Powiatu Nowotarskiego;
- Przystanki wskazane w projekcie organizacji ruchu dla drogi krajowej nr 47 Rabka – Zakopane – w granicach Powiatu Nowotarskiego;
- Przystanki wskazane w projekcie organizacji ruchu dla drogi krajowej nr 49 Nowy Targ – Jurgów – granica państwa – w granicach Powiatu Nowotarskiego.

8.3. PUNKTUALNOŚĆ KURSOWANIA

Punktualność kursowania autobusowej komunikacji publicznej powinna przekraczać 90% i wynosić nie mniej niż 80%. Punktualność jest jednym z ważnych kryteriów decydujących, o jakości transportu i wyboru jego, jako środka transportu. To kryterium zostało też potwierdzone w trakcie badań ankietowych przeprowadzonych w powiecie nowosądeckim. Waga tego kryterium wynika z faktu, że większość osób korzystających z transportu musi dotrzeć do pracy czy szkoły punktualnie a jeśli chodzi o połączenia skomunikowane to opóźnienie może spowodować utratę takiego połączenia i uniemożliwić dotarcie do ostatecznego celu podróży. Dlatego, dla jakości transportu publicznego punktualność odgrywa jedną z ważniejszych cech.

8.4. GWARANTOWANY KOMFORT PODRÓŻY ROZUMIANY JAKO MAKSYMALNE NAPEŁNIENIE POJAZDU

Napełnienie pojazdu można rozpatrywać w dwóch obszarach. W pierwszym przypadku z punktu widzenia przewoźnika, wskaźnik ten mówi o opłacalności ekonomicznej danego kursu. Z uwagi na fakt, że na dzień dzisiejszy ryzyko finansowe wszystkich połączeń autobusowych w powiecie nowotarskim ponosi przewoźnik to będzie on dążył do maksymalizacji napełnienia. W drugim przypadku z punktu widzenia pasażera nie należy dopuszczać do napełnień autobusów przekraczających 75% zajętych wszystkich miejsc przewidzianych przez producenta w autobusach posiadających miejsca stojące. Po przekroczeniu napełnień granicznych danego rodzaju środka publicznego transportu zbiorowego należy zastosowań bardziej pojemny bądź dodatkowy pojazd. Jednym z kluczowych elementów wyboru transportu publicznego to gwarancja, że podróż odbędzie się siedząco, dlatego w przypadku przekraczania dopuszczalnego stopnia wykorzystania podaży miejsc należy rozważyć możliwość uruchomienia dodatkowego kursu lub ewentualnie podniesienia częstotliwości kursowania linii komunikacyjnej.

8.5. GWARANTOWANY KOMFORT ROZUMIANY JAKO WYMAGANE WYPOSAŻENIE POJAZDÓW

W przypadku przewozów o charakterze użyteczności publicznej w pierwszej kolejności należy dążyć, aby taka usługa była realizowana jak najnowszym taborem najchętniej nie starszym niż 5 lat. Ponieważ nowy tabor jest przede wszystkim bardziej estetyczny i wyposażony w bardziej wydajną klimatyzację czy ogrzewanie. Ponadto każdy autobus powinien posiadać aktualną tablicę kierunkową z dynamiczną informacją pasażerską. Przy zakupie nowych autobusów należy mieć na uwadze osoby o ograniczonych zdolnościach ruchowych.

8.6. DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTU PUBLICZNEGO DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH

8.7. PRZYSTOSOWANIE TABORU DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH

Dostosowanie systemu komunikacji publicznej do potrzeb każdego pasażera jest ważnym elementem stworzenia możliwości aktywnego realizowania tychże potrzeb przez osoby niepełnosprawne, a także osoby o ograniczonej zdolności ruchowej i przeciwdziałania ich wykluczeniu. Pozwala to tym osobom na uzyskanie zaradności osobistej i samodzielności. Ma to również istotne znaczenie dla kształtowania w społeczeństwie właściwych postaw niezbędnych w procesie integracji z osobami niepełnosprawnymi.

8.8. PRZYSTOSOWANIE INFRASTRUKTURY DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH

Konstytucja RP z 2 kwietnia 1997 r. gwarantuje prawa osób niepełnosprawnych. Zapewnia ona prawo do niedyskryminacji stanowiąc, że nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiejkolwiek przyczyny (art. 32 pkt 2.). Konstytucja nakłada też na władze publiczne obowiązek pomocy osobom niepełnosprawnym w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej (art. 69). Karta Praw Osób Niepełnosprawnych z 1 sierpnia 1997 r. zapewnia osobom niepełnosprawnym, m. in.: dostęp do dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym, a także życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, w tym: dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu, dostępu do informacji, możliwości komunikacji międzyludzkiej.

Organizator transportu publicznego ma, więc obowiązek zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. System transportu publicznego powinien być otwarty na potrzeby m. in. osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób głuchoniemych lub niewidomych, osób starszych, osób z małymi dziećmi w wózkach itp.

W celu sprostania przez system transportu publicznego wymaganiom różnych grup osób, należy dążyć do włączenia w jego planowanie jak najszerszej reprezentacji zainteresowanych np. poprzez konsultacje społeczne z organizacjami pozarządowymi działającymi na rzecz osób niepełnosprawnych itp.

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

- odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej:

- eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkiem inwalidzkim lub dziecięcym i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,
- wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej,

• usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:

- zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu),
- lokalizacja przystanków bliżej pożądanych celów podróży,

• odpowiedniej organizacji przystanku:

- miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,
- czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej,
- czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu,
- zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek,

• stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:

- zniżki dla wybranych grup pasażerów,
- przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

We współczesnym transporcie publicznym szczególnego znaczenia nabiera obecnie ułatwianie podróżowania komunikacją publiczną osobom mającym problem w swobodnym poruszaniu się - osoby nieposiadające własnego środka transportu, osoby starsze, niepełnosprawne, matki z małymi dziećmi oraz osoby ubogie i bezrobotne. Dlatego należy dążyć do zminimalizowania problemów przestrzennych w komunikacji publicznej poprzez:

• likwidowanie przeszkód w drodze na przystanek:

- przeszkody przestrzenne:
  - obniżanie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, skracanie długości przejścia przez szerokie, wielopasmowe jezdnie – azyle na przejściach dla pieszych,
  - odpowiednia lokalizacja przejść dla pieszych jak najbliżej przystanków, zrównanie poziomu peronu przystankowego z podłogą w pojeździe,
- przeszkody organizacyjne:
  - lokalizacja przystanku bliżej źródeł i celów podróży, przy skrzyżowaniach itp., odpowiednia infrastruktura przystankowa – miejsca do siedzenia, ochrona przed warunkami atmosferycznymi,
  - czytelna informacja pasażerska na przystanku,

• likwidowanie barier w pojazdach komunikacji publicznej:

- pojazdy z niską podłogą,
- rampy wjazdowe w pojazdach dla wózków inwalidzkich oraz dla wózków dziecięcych,

- wyznaczone, bezpieczne miejsce w pojeździe dla wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych,
- czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów (tablice elektroniczne),
- zapowiedź następnego przystanku wewnątrz pojazdu – głosowa i elektroniczna (wyświetlacze),

- ułatwienie w korzystaniu z komunikacji publicznej:
- bilety ulgowe dla wybranych grup pasażerów,
- przejazdy bezpłatne dla osób na wózkach inwalidzkich,
- przejazdy bezpłatne dla małych dzieci.

Ulgi i zniżki w systemie opłat za korzystanie z transportu publicznego mają istotne znaczenie zarówno dla polityki socjalnej, jak i dla rozwoju przewozów o charakterze publicznym.

8.9. STANDARD W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA

Standardy techniczne pojazdów zgodnie z Art. 25 ust. 3 p. 5 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym powinny zostać ustalone przez Organizatora i zawarte w umowie pomiędzy organizatorem a wykonawcą.

W zakresie preferencji dotyczących środków transportu i ich stanu technicznego, Starosta Nowotarski, jako organizator transportu publicznego, podczas dokonywania wyboru operatora działającego na liniach o charakterze użyteczności publicznej, weźmie pod uwagę następujące elementy charakterystyczne taboru autobusowego:

- Dostosowanie do przewozu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej
- Dostosowanie pojemności pojazdów do potoków podróżnych przewidywanych na określonej linii komunikacyjnej
- Dostosowanie do norm ochrony środowiska, tj. zgodność z europejskimi standardami emisji spalin, jak pokazano w poniższej tabeli:

Tabela 38. Europejskie standardy emisji spalin EURO

Norma	Obowiązywała/ obowiązuje od	Opis
EURO 1	1993 r.	Dyrektywa 91/441/EC [11] dla samochodów osobowych oraz dla osobowych i lekkich ciężarówek - 93/59/EEC.
EURO 2	1996 r.	Dyrektywa 94/12/EC (& 96/69/EC) dla samochodów osobowych.
EURO 3	2000 r.	Dyrektywa 98/69/EC [12] dla wszystkich pojazdów.
EURO 4	2005 r.	Dyrektywa 98/69/EC (& 2002/80/EC) dla wszystkich pojazdów.
EURO 5	2009 r.	Dyrektywa 2007/715/EC[13] dla lekkich samochodów osobowych i służbowych.
EURO 6	2014 r.	Dyrektywa 2007/715/EC[13] dla ciężkich pojazdów samochodowych.

8.10. POLITYKA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU I ZWIĘKSZENIE UDZIAŁU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Zasada zrównoważonego rozwoju oznacza równowagę i integrację pomiędzy aspektem społecznym i gospodarczym a ochroną środowiska. Dotyczy to również transportu. Poprawa, jakości sytemu transportowego w zasadniczy sposób wpływa na rozwój gospodarczy i społeczny danego regionu.

Zasada zrównoważonego rozwoju została wprowadzona do polskiego systemu prawnego w art. art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej: „Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju". Zrównoważony rozwój jest, więc fundamentem, na którym powinny opierać się dokumenty strategiczne, krajowe i lokalne, w odniesieniu do wszelkich dziedzin, społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju i jego poszczególnych regionów. Dotyczy to szczególnie miast - poprawienie stanu środowiska naturalnego wpłynie na poprawę warunków życia ich mieszkańców, w konsekwencji, więc spowoduje, że miasta w dłuższej perspektywie pozostaną miejscami zamieszkiwania, nauki, pracy i odpoczynku, postępu społecznego, wzrostu, innowacji i rozwoju.

Włączenie Polski do Unii Europejskiej przyczyniło się do przyjęcia unijnych standardów i regulacji prawnych pozwalających na otwarcie gospodarcze i swobodę przepływu osób, towarów i kapitału. Dotyczy to także transportu - należy wprowadzać w nim uczciwą konkurencję oraz utrzymywać normy techniczne i ekologiczne. Wytyczne europejskiej polityki transportowej zostały zawarte w Białej Księdze z 2001 r., jak również uwzględnione w polskiej polityce transportowej, gdzie, jako podstawowy cel przyjęto poprawę, jakości systemu transportowego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Podstawowym determinantem rozwoju transportu publicznego na obszarze powiatu nowotarskiego wynikającym z Białej Księgi jest, więc konieczność realizacji poprawy jego, jakości przez:

- prowadzenie polityki zrównoważonego rozwoju powiatu, ukierunkowanej na unikanie niepotrzebnego wzrostu mobilności,
- prowadzenie polityki transportowej, zmierzającej do uzyskania równowagi między transportem publicznym a transportem indywidualnym,
- prowadzenie polityki ekologicznej ukierunkowanej na promowanie transportu publicznego o napędzie nieszkodliwym dla środowiska, dostępnego dla wszystkich użytkowników, również dla osób niepełnosprawnych,
- prowadzenie polityki budżetowej i fiskalnej zmierzającej do uwzględnienia w całkowitych kosztach związanych ze świadczeniem usług transportowych wszystkich kosztów zewnętrznych i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury transportowej,
- prowadzenie polityki konkurencyjności zapewniającej otwieranie rynku usług przewozowych.

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój powiatów. Biorąc pod uwagę poziom jego negatywnego oddziaływania na środowisko, należy kłaść szczególny nacisk na zrównoważony rozwój systemu transportowego. Aktywne wdrażanie zrównoważonego rozwoju opiera się przede wszystkim na ograniczaniu zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną. Niebagatelne znaczenie ma tu też

ograniczanie natężenia ruchu: decyzje polegające na wprowadzaniu ulic jednokierunkowych, ograniczaniu prędkości maksymalnie do 30 lub 40 km/godz., czy też redukcji miejsc parkingowych, mimo iż są niepopularne, przynoszą oczekiwany efekt środowiskowy.

Wdrażanie zrównoważonego rozwoju oznacza także kreowanie nowych wzorców zachowań komunikacyjnych (m.in. kampanie promujące ruch rowerowy, szczególnie te adresowane do dzieci i młodzieży) oraz rozwijanie i popieranie tańszych, mniej uciążliwych dla środowiska systemów transportu:

- kolejowy - zadaniem jest zintegrowanie transportu miejskiego z kolejowym, tak by doprowadzić do elastycznego, efektywnego systemu komunikacji regionalnej,
- rowerowy - istotny jest rozwój bezpiecznej i zapewniającej wygodne poruszanie się infrastruktury w postaci dróg rowerowych, stref uspokojonego ruchu i parkingów rowerowych. Istotna jest również koordynacja z komunikacją publiczną w postaci możliwości przewozu rowerów w pojazdach transportu publicznego,
- pieszy - poprawa warunków ruchu pieszego jest często najważniejszym krokiem w programach rewitalizacji centralnych, historycznych części miast. Dzięki zwiększeniu liczby pieszych obszary te odzyskują funkcje turystyczne, rekreacyjne i handlowe.

Tak, więc system transportu realizując zrównoważony rozwój musi:

- intensywnie promować skuteczny i korzystny cenowo transport publiczny oraz jednocześnie racjonalizować transport prywatny,
- budować nowoczesną infrastrukturę transportową oraz modernizować infrastrukturę istniejącą, również przeznaczoną dla ruchu rowerowego i pieszego, a także wyposażać ją w systemy sterowania ruchem,
- używać środki transportu wysokiej, jakości, bezpieczne w ruchu i przyjazne dla środowiska, wyposażone w wydajne silniki i układy paliwowe, przystosowane do paliw alternatywnych,
- stosować nowoczesne strategie utylizacji tych środków,
- stosować systemy zarządzania oparte o europejskie normy zarządzania, jakością (EMAS, ISO 14001).

Unia Europejska udziela wsparcia działaniom na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu, zarówno poprzez współfinansowanie inwestycji transportowych, jak i poprzez merytoryczne inicjowanie i patronowanie różnym akcjom informacyjnym. Wskazuje także przesłanki, istotne dla rozwoju systemu transportowego: „najlepszą praktykę", „innowacyjność" i „zrównoważony rozwój":

- „najlepsza praktyka" sprowadza się do wykorzystania najlepszych doświadczeń w dziedzinach planowania przestrzennego i zarządzania transportem oraz wspierania komunikacji publicznej. Dziedziny te winny być ze sobą powiązane i uwzględniać cele bezpieczeństwa ruchu drogowego i jakości środowiska,
- „innowacyjność" przejawia się we wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań w zakresie planowania przestrzennego i zarządzania transportem. Innowacje powinny być podstawą decyzji dotyczących planowania przestrzennego (lokalizacji miejsc pracy, osiedli mieszkaniowych, innych czynników generujących ruch) oraz zarządzania transportem. Na zachowania komunikacyjne równie ważny wpływ ma uspokojenie ruchu czy priorytet dla autobusów, jak i inwestycje w postaci nowych osiedli mieszkaniowych czy centrów handlowych. Do polityki

innowacyjnej należy także rozwój branży telekomunikacyjnej, dającej szansę odciążenia sieci komunikacyjnej: praca czy handel przez Internet mogą stanowić czynnik zmniejszający potrzebę dokonywania podróży,

- „zrównoważony rozwój" wdrażany konsekwentnie przyczynia się do uzyskania takiego podziału zadań przewozowych, w którym główną rolę odgrywa transport przyjazny środowisku.

Tak, więc system transportowy, realizując zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy, wymusza koordynację (a nawet podporządkowanie) wszelkich działań politycznych, gospodarczych i społecznych z wymogami ochrony środowiska i w tym aspekcie opiera się na następujących zasadach:

- polityka przestrzenna - zagospodarowanie terenu ukierunkowane na ograniczanie zapotrzebowania na transport (wielofunkcyjność osiedli miejskich),
- polityka gospodarcza - rozwój poszczególnych gałęzi gospodarki ukierunkowany na zmniejszanie ich transportochłonności (rozwój kolejowego przewozu towarów, wprowadzanie tranzytu kolejowego ograniczającego tranzytowy transport samochodowy),
- polityka społeczna - kreowanie nowych zachowań komunikacyjnych (zachęcanie do korzystania z komunikacji publicznej oraz do korzystania z niesilnikowych środków transportu).

8.11. WYMOGI STOSOWANIA EKOLOGICZNYCH NAPĘDÓW W POJAZDACH PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Ograniczenia emisji spalin silników autobusowych wprowadzone zostaną wymogami obowiązującej od 2014 roku normy Euro 6. W przypadku zakupu taboru używanego, eksploatowanego głównie w okresach szczytowych, dopuszcza się autobusy nie spełniające wyżej opisanych wymogów czystości spalin, jednak powinny one spełniać, co najmniej normy Euro 3.

9. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZOWEGO W TRANSPORCIE PUBLICZNYM

9.1. ASPEKTY PRAWNE ZARZĄDZANIA TRANSPORTEM PUBLICZNYM

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t. jedn. Dz.U. z 2015 r, poz., 1440) jako podstawowy akt prawny regulujący zasady zarządzania transportem publicznym definiuje publiczny transport zbiorowy, jako powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.

Wspomniana ustawa nie jest jedynym aktem prawnym, w którym znajdujemy regulacje dotyczące

organizacji i zarządzania transportem publicznym. Inne akty prawne to między innymi:

1) ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2015 r. poz. 611);
2) ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2013 r. poz. 1458);
3) ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;
4) ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;

5) ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2015 r. poz. 584, z późn. zm.5));
6) ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2013 r. poz. 758 i 1014 oraz z 2014 r. poz. 1554);
7) Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. 2001 Nr 142, poz. 1592 ze zm.);
8) Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2013 r., poz. 594).

Powiatowy przewóz osób wykonywany jest w granicach, co najmniej dwóch gmin (warunkiem jest jednocześnie niewykraczanie poza teren powiatu) lub w granicach, co najmniej 2 powiatów sąsiadujących, które zawarły porozumienie międzypowiatowe lub stworzyły związek międzypowiatowy).

W świetle prawnym za organizację publicznego transportu zbiorowego odpowiada organizator, którym jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora publicznego transportu zbiorowego, zwanego dalej „operatorem", lub przewoźnika spełniających warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób.

Operatorem w rozumieniu tejże ustawy jest samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

Przewoźnikiem zaś jest przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Na szczeblu powiatowym organizatorem odpowiedzialnym za organizację transportu publicznego jest:

- powiat:

a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie.

- związek powiatów na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów tworzących związek powiatów.

Na szczeblu wojewódzkim i gminnym organizatorem jest:

- województwo:

a) na linii (sieci) komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz transporcie morskim

b) właściwym ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich;

c) któremu na mocy porozumienia międzywojewódzkiego inne województwa przekazały zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii (sieci) komunikacyjnej na terenie województw będących w porozumieniu

- gmina

a) w gminnych przewozach pasażerskich na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej, albo, której, na mocy porozumienia między gminami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin, które zawarły porozumienie,

c) związek międzygminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin tworzących związek międzygminny,

Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego wykonuje w przypadku :

1) gminy – wójt, burmistrz albo prezydent miasta;

2) związku międzygminnego – zarząd związku międzygminnego;

3) miasta na prawach powiatu – prezydent miasta na prawach powiatu;

4) powiatu – starosta;

5) związku powiatów – zarząd związku powiatów;

6) związku powiatowo-gminnego – zarząd związku powiatowo-gminnego;

7) związku metropolitalnego – zarząd związku metropolitalnego;

8) województwa – marszałek województwa.

Organizator zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym jest zobowiązany do:

1) planowania rozwoju transportu;

2) organizowania publicznego transportu zbiorowego;

3) zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

Zadania związane z organizowaniem publicznego transportu zbiorowego zostały szczegółowo określone w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym jednak nie jest to zamknięta lista zadań. Należą do nich między innymi:

1) badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;

2) podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;

3) zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego,

4) ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora;

6) przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

7) zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

8) ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym, w świetle wspomnianej wyżej ustawy polega między innymi na:

1) negocjowaniu i zatwierdzaniu zmian do umowy z operatorem;

2) ocenie i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

3) kontroli nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego,

4) współpracy przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej;

5) analizie realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

6) dokonywaniu zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych;

7) zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu;

8) administrowaniu systemem informacji dla pasażera.

Istotą i celem ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz innych ustaw regulujących organizację transportu publicznego jest wychodzenie naprzeciw potrzebom i oczekiwaniom społecznym w zakresie transportu zbiorowego i zmiana dotychczasowego sposobu funkcjonowania przewozów w transporcie publicznym. Nie ulega wątpliwości, że główną rolę w organizacji publicznego transportu zbiorowego ustawodawca wyznaczył organizatorowi, na którym spoczywają obowiązki ustawowe w tym zakresie.

9.2. WYBÓR OPERATORA

Zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (dalej „ustawa ptz"), która określa zasady organizacji rynku transportu publicznego, w tym zarządzanie usługami przewozowymi na tym rynku a także reguluje kwestie związane z finansowaniem transportu publicznego w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, organizator publicznego transportu zbiorowego, którym jest właściwa jednostka samorządowa albo minister właściwy do spraw transportu, musi zapewnić funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Jest to jeden z podstawowych celów nałożonych na organizatora przez ustawodawcę. Organizowanie

publicznego transportu zbiorowego, w praktyce będzie realizowane poprzez umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierane z operatorem publicznego transportu zbiorowego, tj. samorządowym zakładem budżetowym oraz przedsiębiorcą uprawnionym do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu.

Zgodnie z w/w Ustawą wybór operatora i zawarcie umowy o świadczenie usług może nastąpić w trzech trybach tj.:

a) ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655, z późn. zm.),

b) ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. Nr 19, poz. 101),

c) umowy zawartej bezpośrednio zgodnie z art. 22 ustawy ptz

chyba, że organizator będzie realizował przewozy w formie samorządowego zakładu budżetowego.

Organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku, gdy:

1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300.000 kilometrów rocznie albo

2) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo

3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo

4) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa powyżej

Ustawa stanowi, że jeżeli bezpośrednio zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, progi, o których mowa powyżej, mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie. Regulacje dotyczące umowy zawieranej bezpośrednio stanowią lex specialis w stosunku do przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych oraz ustawy o koncesji na roboty budowlane i usługi.

Do decyzji organizatora pozostawia się wybór trybu, w jakim będzie następować wskazanie operatora.

Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w art. 7 ust. 2 nakłada na każdego organizatora obowiązek publikowania, najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej lub przed bezpośrednim zawarciem umowy, informacji związanych z tymi trybami w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Postanowiono podobną regulację wprowadzić na poziomie krajowym (art. 23 ustawy ptz), z tą różnicą, że rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 zwalnia z ww.

obowiązku, jeżeli umowa dotyczy świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 50 000 kilometrów rocznie, natomiast ustawa ptz przewiduje również w takim przypadku obowiązek publikacji ogłoszenia, z tym, że termin skrócono do sześciu miesięcy.

Ogłoszenie powinno zawierać, co najmniej:

1) nazwę (firmę) i adres zamawiającego (organizatora);

2) określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia – warto rozważyć wskazanie dwóch trybów wyboru operatora, (jako podstawowego – trybu przetargowego zapewniającego uczciwą konkurencję oraz jako warunkowego – bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jako trybu, który będzie zastosowany przez organizatora wyłącznie w przypadku, gdy zostanie unieważnione postępowanie przetargowe).

3) określenie rodzaju transportu oraz linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy,

4) przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w tym trybie.

Dodatkowe wymagania w zakresie treści ogłoszenia, ze względu na specyfikę trybu określa również stosowna ustawa regulująca dany tryb.

Organizator, po wybraniu najkorzystniejszej oferty na podstawie warunków i kryteriów określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w terminie 30 dni od dnia przekazania zawiadomienia o wyborze oferty, zawiera z przedsiębiorcą umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 25 ust. 1 ustawy ptz).

Przepisy ustawy ptz określają zawartość projektu umowy o świadczenie usług transportowych, do których zgodnie z art. 25 ust 3 ustawy ptz należą:

1) opis usług wynikających z zamówienia;

2) linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa;

3) czas trwania umowy;

4) warunki dotyczące norm, jakości oraz podnoszenia, jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

5) wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;

6) warunki zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli stroną umowy, której przysługują wpływy z tych opłat, jest operator;

7) warunki, na jakich jest dopuszczalne podwykonawstwo w realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

8) sposób rozpatrywania przez operatora skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz przyznawania ewentualnych odszkodowań wynikających z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

9) częstotliwość składania sprawozdań z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym informacji dotyczących liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej;

10) zasady rozliczeń, w szczególności zasady podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora;

11) zasady rozliczeń za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie tych usług z przyczyn niezależnych od operatora;

12) stronę umowy, której przysługują wpływy z opłat, o których mowa w pkt 6;

13) stronę umowy, która jest zobowiązana do wykonania obowiązku, o którym mowa w art. 46 ust. 1 pkt 3, 6 oraz 9;

14) sposób dystrybucji biletów;

15) sposób, w jaki jest obliczana rekompensata;

16) stronę umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi;

17) warunki korzystania ze środków transportu organizatora, jeżeli są udostępnione operatorowi;

18) warunki wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów;

19) warunki zakupu przez operatora środków transportu drogowego niezbędnych do realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

20) zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów;

21) w transporcie kolejowym – zakres korzystania z infrastruktury, w szczególności zakres przepustowości trasy oraz standard, jakości dostępu będące przedmiotem umowy;

22) kary umowne;

23) warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

Warunki umowy oczywiście są dostosowywane do potrzeb organizatora transportu i przygotowywane indywidulanie.

Umowa zgodnie z art. 25 ust.2 ustawy ptz, jest zawierana na czas oznaczony, nie dłuższy niż:

1) 10 lat – w transporcie drogowym;

2) 15 lat – w transporcie kolejowym, z zastrzeżeniem art. 22 ust. 7;

3) 15 lat – w transporcie innym szynowym, linowym, linowo - terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej.

W przypadku wykonywania przez operatora przewozów o charakterze użyteczności publicznej bez umowy, przewidziano karę pieniężną w wysokości 10 000 zł (art. 59 ust. 1 projektu).

Wyznaczenie sieci o charakterze użyteczności publicznej jest istotne z punktu widzenia dalszego finansowania transportu publicznego w powiecie nowotarskim. Refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane są

z budżetu Państwa. Obecnie refundacje te stosowane są na wszystkich liniach, zgodnie z wydanymi zezwoleniami na przewóz osób w krajowym transporcie drogowym. Począwszy od 1 stycznia 2017 r. refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane będą wyłącznie na liniach, które uzyskają status linii użyteczności publicznej. Podmioty realizujące przewozy na tych liniach określani będą, jako Operatorzy tych linii. Na pozostałych liniach nadal będzie możliwe stosowanie przez przewoźników ulg tylko handlowych, które jednakże nie będą refundowane z budżetu Państwa i ich stosowanie będzie odbywało się na ryzyko przewoźnika.

W związku z powyższym w przypadku przewozów autobusowych najbardziej efektywnym trybem wyboru takich operatorów dla powiatu nowotarskiego powinna być koncesja, o ile nieskuteczny będzie tryb wyboru operatora w wyniku bezpośredniego przyznania. W tym przypadku wybór operatora mógłby się odbywać na poszczególne linie bądź na pewne grupy tych linii. Jednym z podstawowych kryteriów przetargu na udzielenie koncesji powinna być liczba kursów w dobie na każdej linii. W ten sposób Starosta Nowotarski będzie miał aktywne narzędzie w kreowaniu autobusowej polityki przewozowej. Taka sytuacja może poprawić dostępność komunikacyjną mieszkańcom powiatu nowotarskiego.

9.3. PRZYGOTOWANIE OFERTY PRZEWOZOWEJ

W celu przygotowania optymalnej oferty przewozowej dla mieszkańców powiatu nowotarskiego należy w pierwszej kolejności poznać ich preferencje komunikacyjne. Preferencje te zostały określone na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych mieszkańców powiatu.

Preferencje pasażerów korzystających z publicznego transportu pasażerskiego przedstawiono w poniższej tabeli.

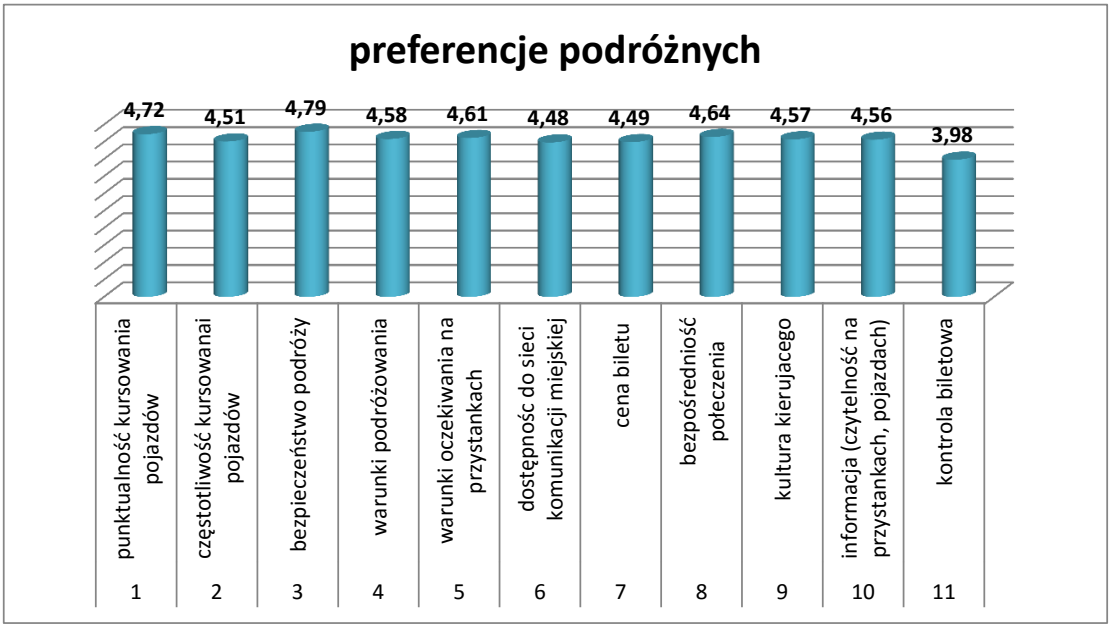
Tabela 39. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji

L.p.	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji
1	Punktualność kursowania pojazdów	4,72
2	Częstotliwość kursowania pojazdów	4,51
3	Bezpieczeństwo podróży	4,79
4	Warunki podróżowania	4,58
5	Warunki oczekiwania na przystankach	4,61
6	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	4,48
7	Cena biletu	4,49
8	Bezpośredniość połączenia	4,64
9	Kultura kierujących	4,57
10	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	4,56
11	Kontrola biletowa	3,98

Źródło: opracowanie własne

Pasażerowie uczestniczący w badaniu ankietowym za najważniejszą cechę uznali bezpieczeństwo podróży (4,79) oraz punktualność kursowania pojazdów (4,72) natomiast za najmniej istotną dostępność do sieci komunikacji miejskiej (4,48) oraz kontrolę biletową (3,98).

Wykres 14. Preferencje podróżnych



Źródło: opracowanie własne

OCENA JAKOŚCI USŁUG

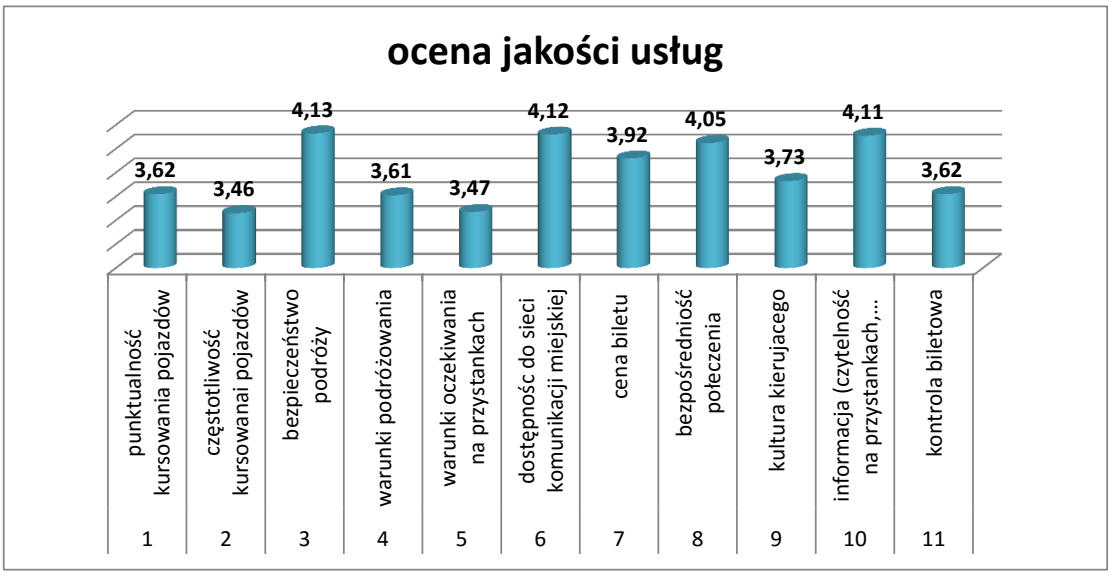
Ocenę jakości usług osób korzystających z publicznego transportu pasażerskiego przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 40. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji

L.p.	Cecha usługi przewozu	Ocena jakości usług
1	Punktualność kursowania pojazdów	3,62
2	Częstotliwość kursowania pojazdów	3,46
3	Bezpieczeństwo podróży	4,13
4	Warunki podróżowania	3,61
5	Warunki oczekiwania na przystankach	3,47
6	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	4,12
7	Cena biletu	3,92
8	Bezpośredniość połączenia	4,05
9	Kultura kierujących	3,73
10	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	4,11
11	Kontrola biletowa	3,62

Podróżni uczestniczący w badaniu ankietowym najwyżej ocenili bezpieczeństwo podróży oraz dostępność do sieci komunikacji publicznej. Stosunkowo najniżej zostały ocenione warunki oczekiwania na przystankach oraz częstotliwość kursowania pojazdów.

Wykres 15. Ocena jakości usług



Źródło: opracowanie własne

LUKI JAKOŚCIOWE, PREFERENCJE VERSUS OCENY RESPONDENTÓW

Zastosowane narzędzie badawcze dało możliwość oszacowania luk jakościowych względnej i bezwzględnej.

Luka jakościowa względna stanowi różnicę pomiędzy rzeczywistymi oczekiwaniami respondentów a ich odnotowanymi w trakcie badań ocenami usług transportowych,

Luka jakościowa bezwzględna stanowi różnicę pomiędzy maksymalnymi, wzorcowymi na najwyższym poziomi (5) oczekiwaniami respondentów a rzeczywistymi ich oczekiwaniami.

Tabela 41. Luki jakościowe względne i bezwzględne

	Cecha usługi przewozu	Preferencje maksymalne	Preferencje rzeczywiste podróżnych	Ocena jakości usług	Względna luka jakościowa	Bezwzględna luka jakościowa
1	Punktualność kursowania pojazdów	5	4,72	3,62	1,1	1,48
2	Częstotliwość kursowania pojazdów	5	4,51	3,46	1,05	1,54
3	Bezpieczeństwo podroży	5	4,79	4,13	0,66	0,87
4	Warunki podróżowania	5	4,58	3,61	0,97	1,39
5	Warunki oczekiwania na przystankach	5	4,61	3,47	1,14	1,53
6	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	5	4,48	4,11	0,37	0,89
7	Cena biletu	5	4,49	3,92	0,57	1,08
8	Bezpośredniość połączenia	5	4,64	4,05	0,59	0.95
9	Kultura kierujących	5	4,57	3,73	0,84	1,27
10	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	5	4,56	4,11	0,45	0,89
11	Kontrola biletowa	5	3,98	3,62	0,36	1,38

Źródło: opracowanie własne

Największa luka jakościowa względna wystąpiła dla cech:

- Warunki oczekiwania na przystankach (1,14)
- Punktualność kursowania pojazdów (1,59)

Najmniejsza luka jakościowa względna wystąpiła dla następujących cech:

- Dostępność do sieci komunikacji miejskiej (0,37)
- Kontrola biletowa (0,36)

Największa luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Warunki oczekiwania na przystankach (1,53)
- Częstotliwość kursowania pojazdów (1,54)

Najmniejsza luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Bezpieczeństwo podróży (0,87)
- Informacja (czytelność na przystankach, pojazdach (0,89)

9.4. ZASADY PROJEKTOWANIA ROZKŁADÓW JAZDY

Rozkład jazdy, obejmujący trasę, przystanki i godziny odjazdów, jest podstawowym elementem oferty przewozowej. Musi być opracowany według określonych zasad, zapewniających jego dostosowanie do potrzeb przewozowych i warunków ruchu. Rozkład jazdy jest dla przewoźników planem pracy pojazdów a dla pasażerów stanowi podstawowy element oferty przewozowej.

Rozkład jazdy powinien odpowiadać rozkładowi czasowemu i przestrzennemu potrzeb przewozowych, musi, więc uwzględniać wiele elementów takich jak:

- ✓ zróżnicowaną w przekroju rodzajów dni tygodnia i pór dnia częstotliwość kursowania pojazdów oraz liczbę kursów wykonywanych,
- ✓ warunki ruchu, znajdujące odbicie w czasach przejazdów,
- ✓ czasy postojów,
- ✓ okres funkcjonowania linii,
- ✓ liczbę zaangażowanego taboru,
- ✓ czas pracy kierowców,

Prace związane z konstrukcją rozkładu jazdy powinny rozpocząć się od szczegółowej analizy wyników badań potrzeb przewozowych lub popytu. Badania marketingowe potrzeb przewozowych pozwalają na określenie potencjalnej wielkości popytu na poszczególnych połączeniach komunikacyjnych i powinny przesądzać o ich celowości.

9.5. PROJEKTOWANIE SYSTEMÓW TARYFOWO-BILETOWYCH I DYSTRYBUCJA BILETÓW

Jednolity system poboru opłat za bilety jest o tyle istotnym elementem usług przewozowych gdyż pozwala na usprawnienie działania komunikacji publicznej, ponadto niesie korzyści zarówno dla użytkowników komunikacji publicznej jak i operatorów. Obecnie najczęściej wykorzystywanym systemem jest system opierający się na sprzedaży biletu w pojeździe poprzez kasę fiskalną. Jest to system, który należałoby wzbogacić o możliwość zakupu biletów w kasach biletowych usytuowanych w pobliżu węzłów przesiadkowych.

Dodatkowo istotną kwestią dotyczącą pobierania opłat za bilety jest rozmieszczenie miejsc sprzedaży tychże biletów na terenie całego powiatu, po to by wszyscy mieszkańcy mieli do nich w miarę swobodny dostęp.

Najbardziej adekwatnym rozwiązaniem jest tu rozlokowanie punktów sprzedaży biletów lub automatów biletowych w każdej miejscowości na terenie powiatu, która jest siedzibą gminy. Automaty biletowe mają umożliwić pasażerom szybki i wygodny zakup biletu.

Warto podkreślić, że zakup biletu w automacie wiąże się z oszczędnością czasu, z dostępnością usługi przez całą dobę. Automat powinien też oprócz płatności monetami i banknotami przyjmować płatność bezgotówkową (płatność kartą).

Wyżej zaproponowane rozwiązanie jest adekwatne do warunków rynkowych i potrzeb transportowych mieszkańców powiatu.

10. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

10.1. FORMY I ŹRÓDŁA FINANSOWANIA USŁUG PRZEWOZOWYCH

Zgodnie z art. 50 ust. 1 ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym* finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

1. **Pobieraniu** przez operatora lub organizatora **opłat** w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
2. **Przekazaniu** operatorowi **rekompensaty** z tytułu:

a. utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,

b. utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,

c. poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

3. **Udostępnieniu** operatorowi przez organizatora **środków transportu** na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Ustawodawca określając trzy główne sposoby finansowania publicznego transportu zbiorowego, określa także trzy główne źródła tego finansowania jak poniżej:

1. Środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem,
2. Środki z budżetu państwa,
3. Wpływy ze sprzeda sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe.

Zgodnie z art. 52 ust. 1 Ustawy operatorowi przysługuje rekompensata, jeżeli wykaże, że podstawą poniesionej straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody i poniesione koszty, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt. 2 proporcjonalnie do poniesionej straty. Z tego wynika, że rekompensata jest podstawową formą finansowania przewozów nierentownych niezależnie od tego, kto jest organizatorem transportu. Natomiast w przypadku, gdy operatorem jest podmiot wewnętrzny w rozumieniu Rozporządzenia 1370/2007 w ramach rekompensaty przysługuje mu także rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku do Rozporządzenia 1370/2007. W praktyce rozsądny zysk zgodnie z europejskimi doświadczeniami powinien oscylować wokół 5-6% w naszej praktyce jest to bliżej 2-3%..

Warto też zauważyć, że wypłata rekompensaty nie jest czynnością automatyczną. Ustawodawca wprowadził w tym względzie pewien rodzaj procedury, który ma zapewnić, aby operator transportu nie otrzymał nadmiernej rekompensaty od organizatora. Zgodnie z art. 53. Ust. 1 Ustawy właściwy organizator przekazuje operatorowi rekompensatę, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2, jeżeli operator poniósł stratę i złożył wniosek o rekompensatę

w trybie określonym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W powyższym wniosku operator jest zobligowany do określenia wysokości utraconych przychodów i poniesionych kosztów, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2, obliczoną zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr. 1370/2007, a także załączenia dokumentów potwierdzających wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów. Zgodnie z art. 54 ust. 1 Ustawy organizator weryfikuje wniosek i dokumenty przedstawione przez operatora, stanowiące podstawę obliczenia rekompensaty. W przypadku pozytywnego wyniku weryfikacji organizator:

1. Występuje do właściwego marszałka województwa z wnioskiem o przekazanie rekompensaty w części stanowiącej zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym do wysokości poniesionej z tego tytułu straty,

Wypłaca przyznaną operatorowi rekompensatę w zakresie poniesionej straty z tytułu:

a. Realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
b. Utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora.

FINANSOWANIE POWIATOWEGO TRANSPORTU DROGOWEGO

Powiatowy transport drogowy jest finansowany z dwóch głównych źródeł:

1. Przychody ze sprzedaży biletów
2. Refundacji utraconych przychodów, wynikających ze stosowania ulg ustawowych

Na wielkość przychodów ze sprzedaży biletów wpływają następujące czynniki:

1. Konkurencyjność oferty

a. Dopasowanie rozkładu jazdy do oczekiwań pasażerów
b. Częstotliwość kursowania
c. Jakość taboru

2. Wielkość popytu na usługi przewozowe
3. Poziom cen biletów

Zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1992 roku o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, koszty związane z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów pokrywane są z budżetu państwa.

W latach 2004-2007, zgodnie z art. 8 a ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, finansowanie uprawnień do ulgowych autobusowych przejazdów pasażerskich należało do zadań własnych samorządów województw. Zgodnie z nowelizacją ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, dopłaty do ulgowych pasażerskich przewozów autobusowych od stycznia 2008 roku są zadaniem z zakresu administracji rządowej finansowanym z dotacji celowej pochodzącej z budżetu państwa. Koszty obsługi administracyjnej dopłat ponosi samorząd województwa. Kwotę dopłaty stanowi różnica pomiędzy wartością sprzedaży biletów obliczoną wg. cen nieuwzględniających ulgi a wartością sprzedaży tych

biletów w cenach uwzględniających ulgi. W imieniu budżetu państwa, dopłaty z tytułu stosowania obowiązujących ustawowych ulg w przewozach pasażerskich, przekazują podmiotom wykonującym krajowe drogowe przewozy osób samorządy województw. Dopłaty przysługują wyłącznie z tytułu stosowania obowiązujących ulg ustawowych, a zasady ich przekazywania określają umowy zawierane pomiędzy samorządami województw a przewoźnikami.

Od 1 stycznia 2017 roku środki te będą przekazywane przez właściwego organizatora przewozów operatorom wyłonionym w trybie przetargu lub zlecenia bezpośredniego, udzielonego przez tego organizatora. Jeśli do tego czasu zostanie utworzony związek powiatów lub podpisane zostaną stosowne porozumienia, to właściwym organizatorem przewozów na tym obszarze będzie związek powiatów lub jeden ze starostów, któremu przekazane zostaną uprawnienia do organizacji przewozów.

Po powołaniu międzypowiatowego organizatora transportu kołowego podstawowe źródła finansowania będą następujące:

- Przychody ze sprzedaży biletów
- Refundacje utraconych przychodów w rezultacie stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych biletów,
- Dopłaty z budżetów jednostek samorządu terytorialnego, w szczególności gmin do zamawianych usług.

Wybór operatora na liniach użyteczności publicznej da możliwość organizatorowi większy wpływ na ofertę przewozową operatora w zakresie rozkładu jazdy, również ceny za przejazd. Ale może się okazać, że w sytuacji poprawy oferty przewozowej dla podróżnych niezbędne będą dopłaty z budżetów jednostek samorządu terytorialnego w tym szczególnie gmin.

STWORZENIE ZWIĄZKU POWIATÓW

Jedną z form efektywnego zarządzania transportem publicznym w powiecie nowotarskim może być powołanie związku powiatów. Aby tak się stało konieczne jest przede wszystkim określenie zasad finansowania jednostki zarządzającej transportem. Takie zasady to:

- Udział wszystkich członków w nakładach i kosztach działalności wspólnej wykonywanej w ramach związku oraz udziału w ewentualnych zyskach i stracie
- Udział uczestnika związku obejmuje składkę członkowską oraz wpłaty uczestników związku na dofinansowanie statutowych zadań związku

STWORZENIE SPÓŁKI POWIATÓW

O przystąpieniu powiatu do spółki decydują organy uchwałodawcze jednostki samorządu terytorialnego, w naszym przypadku rada powiatu. Rodzi to ryzyko związane z możliwością upolitycznienia decyzji o przystąpieniu do spółki. Konstrukcja prawna spółki powiatów umożliwia rozłożenie odpowiedzialności i ryzyka na wszystkich wspólników, stosownie do udziałów. Poważnym ryzykiem jest jednak możliwość wyjścia ze spółki jednego lub kilku wspólników.

Spółka powiatów może również zapewnić obsługę jednostek samorządu terytorialnego, które nie przystąpiły chodzi tu przede wszystkim o gminy lub związki gmin. Do spółki mogą również przystępować zainteresowane gminy. Wspólnicy na podstawie uchwał organów uchwałodawczych przyznają dopłaty do spółki. Spółka powiatów w tym przypadku

będzie pełniła funkcje organizatora przewozów. Warto podkreślić, że operator powinien być zakontraktowany bezpośrednio przez jednostkę samorządu terytorialnego będącą organizatorem na mocy porozumień powiatowych. W przypadku, gdy występuje kilku udziałowców spółki pełniącej funkcję organizatora, podmiotem zatrudniającym operatora jest ten samorząd, który na mocy porozumień powiatowych jest organizatorem. Spółka zastępuje, bowiem jednostkę budżetową lub wydział merytoryczny na szczeblu powiatu, jako organizatora.

Jednym z działań podnoszącym efektywność ekonomiczną w powiatowej komunikacji autobusowej jest rezygnacja przez gminy z zamawiania tzw. „przewozów zamkniętych" (dowóz dzieci do szkoły podstawowej, gdy znajduje się ona powyżej 3 km od miejsca zamieszkania i powyżej 4 km w przypadku gimnazjum przy zapewnieniu wszystkim dzieciom miejsc siedzących) na rzecz „przewozów otwartych", w których będzie można uzyskać dopłaty do imiennych okresowych biletów ulgowych dzieci i młodzieży szkolnej. Przewozy dzieci i młodzieży w ramach komunikacji ogólnodostępnej muszą być jednak odpowiednio zorganizowane pod kątem zapewnienia wymaganych warunków. Zaoszczędzone w przedstawiony sposób środki mogą być przeznaczone na dopłaty do utrzymania między-powiatowego przewoźnika (operatora) kołowego lub organizatora drogowego transportu zbiorowego.

W świetle UPTZ nie jest możliwe łączenie działalności organizatorskiej i przewozowej. W pierwszej kolejności, w celu wyłonienia podmiotu prowadzącego działalność przewozową należy rozpatrywać procedurę przetargową. W określonych przypadkach, ze względów politycznych, społecznych i ekonomicznych można brać pod uwagę bezpośrednie powierzenie zadań przewozowych.

Podsumowując ten rozdział należy dodać, że powiat nowotarski w roku 2015 nie przeznaczył żadnych środków na transport publiczny oraz nie ma tego w planach na rok 2016.

10.2. RENTOWNOŚĆ LINII KOMUNIKACYJNYCH

Istotna w określeniu efektywności ekonomicznej realizowanego przewozu osób na konkretnym połączeniu jest rentowność linii komunikacyjnej. Wskaźnik ten oblicza się na podstawie przychodów się ze sprzedaży biletów plus ewentualna rekompensata oraz kosztu wozokilometra zrealizowanego na danej linii.

Powiat nowotarski nie dysponuje danymi, obrazującymi rentowność linii komunikacyjnych uruchamianych przez przewoźników na terenie powiatu. Z uwagi na fakt, że ryzyko wszystkich połączeń autobusowych w powiecie nowotarskim ponosi przewoźnik, dlatego realizuje on takie przewozy, które nie przynoszą mu strat chyba, że godzi się czasowo dopłacać do takich przewozów, aby zrealizować inny cel strategiczny.

11. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZACJI SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA

11.1. INFORMACJA PASAŻERSKA W WĘZŁACH PRZESIADKOWYCH, NA DWORCACH I PRZYSTANKACH

Zgodnie z Ustawą o Publicznym Transporcie Zbiorowym rolą organizatora transportu zbiorowego jest między innymi (art. 15 pkt. 1) zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:

- standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
- systemu informacji dla pasażera.

Na prawidłowe funkcjonowanie Sytemu składają się następujące czynniki:

- odpowiedni dostęp: Aby był efektywny wymaga właściwej organizacji systemu informacji pasażerskiej.
- sprawność sytemu: Sprawność działania tego sytemu powinny charakteryzować następujące czynniki takie jak: kompleksowość, dostępność oraz łatwość w aktualizacji danych.

Na System Informacji Pasażerskiej powinny składać się:

- Oznakowania środków transportu (i odpowiednie ich wyposażenie)
- Oznakowania dworców, węzłów przesiadkowych i przystanków (oraz odpowiednie ich wyposażenie)
- Internetowy portal informacyjny

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, pasażer powinien zostać także poinformowany o następujących aspektach funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego:

1. Rozkłady jazdy
2. Obowiązujące opłaty za przejazd
3. Obowiązujące uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego
4. Regulamin przewozu osób środkami publicznego transportu zbiorowego.

Aby spełnić wymogi zawarte w punktach 1-4, stosowne informacje podawane będą pasażerom zarówno na dworcach autobusowych- przede wszystkim w głównych miejscach przesiadkowych- jak i na stronach internetowych przewoźników oraz Organizatora transportu.

Możliwość skorzystania z węzłów przesiadkowych- z uwzględnieniem różnego rodzaju środków transportu (transport intermodalny).

Ważnym elementem komunikacji publicznej jest, jakość obsługi pasażera jeszcze przed odbyciem podróży. Pasażer ma możliwość uzyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz o innych informacjach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego. Powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest udostępnianie takich informacji w Internecie. Innym rozwiązaniem jest tworzenie punktów obsługi pasażera w zakresie:

- Uzyskania informacji dotyczących funkcjonowania komunikacji zbiorowej;
- Zapoznania się z możliwością dotarcia do celu podróży, a w przypadku braku połączenia bezpośredniego także z możliwości dogodnych przesiadek;
- Zapoznania się z obowiązującą taryfą i dokonać zakupu różnego rodzaju biletów;
- Uzyskania informacji o aktualnych zmianach w komunikacji;
- Uzyskania podstawowych informacji turystycznych dotyczących regionu.

Punkt obsługi pasażera powinien być zlokalizowany przy węźle przesiadkowym.

Poprzez funkcjonowanie punktów obsługi pasażera, komunikacja publiczna staje się bardziej przyjazna dla jej użytkowników, ułatwia im przemieszczanie się, udziela niezbędnych informacji oraz kompleksowej obsługi pasażerskiej.

System Informacji Pasażerskiej obejmuje całość informacji pozwalających użytkownikom komunikacji publicznej na swobodne poruszanie się po obszarze objętym usługami transportowymi. W skład tego systemu wchodzą zazwyczaj dwa elementy: informacje stałe (statyczne) i zmienne (dynamiczne).

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

- mapę układu linii komunikacyjnych: dla dni powszednich, świątecznych i komunikacji nocnej
- rozkłady jazdy konkretnych linii
- rozkłady linii dla poszczególnych przystanków
- dodatkowe informacje przesiadkowe
- informacje o planowanych zmianach w rozkładach (podawane z wyprzedzeniem).

Rozkład jazdy zamieszczony na tablicach powinien uwzględniać następujące elementy:

- nazwę przystanku oraz numer porządkowy
- czas dojazdu do poszczególnych miejscowości
- wyróżnienie w rozkładzie węzłów przesiadkowych
- adres strony internetowej, na której będą umieszczone wszystkie rozkłady jazdy
- dane kontaktowe organizatora i operatora transportu

Zintegrowane węzły przesiadkowe powinny zapewnić dostęp do informacji pasażerskiej w zakresie szerszym niż na zwykłym przystanku. Dodatkowo powinny być zawarte informacje o cenach biletów, ulgach oraz regulamin przewozu osób i bagaży. Elementem usprawniającym działanie systemu mogą być elektryczne ekrany wyświetlające aktualne informacje dotyczące obszaru węzła przesiadkowego (min. przyjazdy, odjazdy opóźnienia itp.).

Serwis internetowy, powinien zawierać następujące sekcje tematyczne:

- Rozkłady jazdy:

– schemat linii komunikacyjnych,

− wybór linii komunikacyjnej umożliwiający „przejście" do informacji o rozkładach jazdy dla poszczególnych przystanków (z możliwością ich pobrania w formie pliku PDF),

− wybór dowolnego przystanku na sieci komunikacyjnej umożliwiający podgląd przebiegu poszczególnych linii komunikacyjnych wraz z wyświetleniem rozkładów jazdy,

- informację czy dany pojazd jest przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych.

- Zasady taryfowo-biletowe:

− ceny biletów i opłat

− wykaz ulg

- Obsługa pasażera:

− regulamin przewozów,

− procedura wnoszenia skarg i zażaleń.

Dynamiczny system informacji pasażerskiej to rozwiązanie nowoczesne, stosowane zwykle w dużych węzłach komunikacyjnych bądź w obszarach dużego natężenia ruchu komunikacji publicznej. Umożliwia on przedstawianie (wyświetlanie) zmiennej informacji o ruchu taboru w czasie rzeczywistym, tj. z uwzględnieniem faktycznych odchyleń ruchu na trasach spowodowanych różnorodnymi czynnikami zewnętrznymi (pogoda, korki, wypadek itd.).

Przykładowa konfiguracja takiego systemu wygląda następująco:

- urządzenia nadawcze GPS zainstalowane w autobusach
- komputer centralny:
  - zbiera informacje z autobusów
  - na podstawie wbudowanych algorytmów wylicza oczekiwane, realne czasy dojazdów do ustalonych miejsc
  - porównuje obliczone czasy z obowiązującym rozkładem jazdy
  - podaje niezbędne informacje na stanowisko operatorskie / dyspozytorskie oraz do serwera komunikacyjnego
- serwer komunikacyjny:
  - wyświetla informację zbiorczą w miejscu ogólnodostępnym, jak pokazano na przykładzie poniżej
  - wyświetla informację indywidualną, dla poszczególnych przystanków / stanowisk odjazdu
  - wyświetla informacje specjalne, zgodnie z dyspozycją operatora systemu.

W przypadku przyspieszenia, bądź opóźnienia pojazdu, system sterowania ruchem i dynamiczna informacja pasażerska na przystanku mogą działać następująco:

- przyspieszony pojazd danej linii zostaje opóźniony poprzez sygnalizację tak, by na przystanek podjechał o właściwym czasie, co ma decydujące znaczenie w przypadku, gdy krzyżuje się z inną linią i występuje przypadek możliwości przesiadki pomiędzy liniami,

- opóźniony pojazd danej linii dostaje specjalny priorytet na skrzyżowaniach wyposażonych w sygnalizację, by skrócić czas opóźnienia,
- w przypadku niemożności odrobienia opóźnienia, dynamiczna informacja pasażerska pokazuje rzeczywisty czas przyjazdu, przez co pasażer odbiera przyjazd pojazdu, jako przyjazd planowy,

co łącznie przyczynia się do pozytywniejszego odbioru komunikacji miejskiej przez pasażerów oraz – przede wszystkim – do poprawienia komfortu poruszania się transportem publicznym.

11.2. INFORMACJA PASAŻERSKA W POJAZDACH

W powiecie nowotarskim w pierwszej kolejności należałoby wprowadzić dynamiczny system informacji pasażerskiej we wszystkich pojazdach komunikacji publicznej. Wyposażenie takie obejmuje przede wszystkim elementy jak: wewnętrzne, elektroniczne tablice informacji pasażerskiej oraz zewnętrzne, elektroniczne wyświetlacze kierunkowe, system monitoringu wewnętrznego, system kontroli parametrów jazdy, oraz urządzenia komunikujące się z osobami niepełnosprawnymi. Dopiero w dalszej perspektywie należałoby rozważyć możliwość wprowadzenia dynamicznej informacji pasażerskiej na przystankach, zwłaszcza w głównych punktach przesiadkowych. Pozwoli to na poprawę komfortu oczekiwania pasażerów.

Bardzo dobrym i potrzebnym miejscem do wyświetlania tego typu informacji byłby punkt przesiadkowy, obejmujący Dworzec Kolejowy oraz Autobusowy. Umieszczone w kilku miejscach wyświetlacze powinny informować o:

- odjazdach kolejnych autobusów (w kolejności chronologicznej);
- opóźnieniach w ruchu oraz awariach;
- odjazdach pociągów

W ten sposób System Informacji Pasażerskiej spełniłby swoją rzeczywistą rolę, integrując różnych dostawców usług oraz służąc całemu miastu. Optymalna realizacja takiego systemu nie jest przedsięwzięciem drogim, jednakże wymaga bardzo dobrego wybrania miejsc do wyświetlania informacji oraz zaprojektowania całego systemu. Możliwe są dwa warianty realizacji:

- Oparcie danych wyświetlanych na panelach tylko o dostępne i przekazywane przez komputer rozkłady jazdy poszczególnych środków transportu;
- Oparcie danych wyświetlanych na panelach zarówno o rozkłady jazdy, jak i o bieżące położenia autobusów, które wraz z informacją o czasach dojazdu i utrudnieniach w ruchu pozwolą na wyświetlanie realnych informacji o odjazdach i opóźnieniach.

Działanie takiej formy informacji pasażerskiej oparte jest na przykład na systemie GPS w każdym autobusie, który może na bieżąco nadzorować każdy pojazd i w ten sposób ustalić dokładny przyjazd na dany przystanek. Dodatkową funkcją tego systemu jest bezpośredni nadzór nad autobusami obsługującymi linie komunikacyjne, co daje możliwość na przykład podmiany autobusu, który uległ awarii, wypadł z kursu itp.

Ważną kwestią dotyczącą organizacji Systemu Informacji Pasażerskiej dla Nowego Targu jest kwestia regulaminu dotyczącego korzystania z komunikacji miejskiej, a w szczególności uprawnienia do przejazdów ulgowych.

11.3. INFORMACJA PASAŻERSKA NA MIEJSCACH NIEZWIĄZANYCH BEZPOŚREDNIO Z TRANSPORTEM

Informacja o publicznym transporcie zbiorowym powinna także docierać do potencjalnego podróżnego. Bardzo dobrym kanałem docierania do potencjalnego podróżnego jest Internet. Dlatego też informację o ofercie transportu zbiorowego powinna być umieszczona w Internecie szczególnie poprzez wyszukanie potrzebnego nam połączenia komunikacyjnego, która pozwoli zaplanować podróż, uzyskać odpowiednią informację między innymi o czasie i cenie takiego połączenia. Warto, aby taka informacja była zamieszczona na stronie internetowej powiatu nowotarskiego.

12. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

12.1. ZADANIA WYZNACZAJĄCE KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Kierunki rozwoju transportu publicznego na obszarze powiatu nowotarskiego winny być definiowane przez organizatorów transportu publicznego w oparciu o zasady jego zrównoważonego rozwoju. Zakłada on poszukiwanie optymalnego podziału zadań pomiędzy transport publiczny i indywidualny.

Podstawowym zadaniem organizatora transportu na terenie powiatu nowotarskiego jest zwiększanie dostępności komunikacyjnej mieszkańcom oraz poprawę konkurencyjności transportu publicznego.

Integracja transportu publicznego z indywidualnym

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju obowiązującymi w Unii Europejskiej podział zadań przewozowych w transporcie, w miastach małych i średnich (do 100 000 mieszkańców), powinien kształtować się w proporcji 75% transport indywidualny - 25% transport zbiorowy, lub korzystniejszy dla transportu zbiorowego.

W celu integracji tego transportu pożądanym działaniem byłoby:

- Preferowanie komunikacji publicznej
- Budowa parkingów przy stacji kolejowej w Nowym Targu
- Budowa parkingów typu „parkuj i jedź” w węzłach i stacjach przesiadkowych
- Budowa parkingów typu „zaparkuj rower i jedź” w węzłach, stacjach przesiadkowych oraz miejscach użyteczności publicznej.

Taka sytuacja wynika z następujących uwarunkowań:

- zapewnienie możliwości przemieszczania wszystkim mieszkańcom, szczególnie tym, którzy nie mogą lub nie chcą korzystać z komunikacji indywidualnej (cel socjalny),
- umożliwienie w akceptowalnym tempie przemieszczanie się w tych obszarach, w których korzystanie z samochodu jest z różnych względów niewskazane lub nieefektywne (cel funkcjonalny),
- stworzenie alternatywę dla korzystania z samochodu prywatnego (cel ekologiczny, wynikający ze strategii zrównoważonego rozwoju).

Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego

Bardzo ważnym elementem kierunków rozwoju transportu publicznego są podejmowanie przez jego organizatora wysiłki w celu zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej. Cel ten można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności. Optymalny dla powiatu nowotarskiego stopień ich realizacji podaje poniższa tabela.

Tabela 42. Postulaty przewozowe

Lp.	Postulat	Opis
1.	**Punktualność**	• Udział odjazdów opóźnionych do 5 min: mniejszy niż 5% • Udział kursów przyspieszonych powyżej 1 min: mniejszy niż 1%
2.	**Wygoda**	• Wskaźnik przeciętnego wieku taboru do 10 lat powyżej 50% • Dodatkowe wyposażenie pojazdów, zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania, np. klimatyzacja • Wyposażenie w niską podłogę, w co najmniej 30% powierzchni pojazdu
3.	**Niezawodność**	Wskaźnik realizacji rozkładu jazdy mierzony liczbą wykonanych kursów: 98-100%
4.	**Dostępność**	• Udział przystanków wyposażonych w wiaty przystankowe: przynajmniej 40% Minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z/do przystanku poprzez budowę nowych przystanków lub zatrzymywanie autobusów powiatowej komunikacji pasażerskiej na dodatkowych przystankach np. na żądanie.
5.	**Regularność**	Utrzymanie zasady regularnej (rytmicznej) obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii, – jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy, dążenie do regularnych odjazdów także w ramach każdej z linii
6.	**Czas obsługi i częstotliwość**	Standardy częstotliwości obowiązujące na liniach a. głównych (nawet, co 20-30 minut) b. pozostałych • w dni robocze – w godz. 6-18: 30/40 min, w pozost. porach: 30/60 min • w soboty – w godzinach 8-14: 30/40 min, w pozostałych porach 30/60 min • w niedziele: 60 min, zmniejszona liczba linii Kursowanie linii pozostałych powinno odbywać się z zachowaniem stałych taktów odjazdów z dopuszczeniem uzasadnionych wyjątków
7.	**Prędkość**	Dążenie do jak najwyższego poziomu prędkości komunikacyjnej
8.	**Informacja**	• Informacja dynamiczna w punktach przesiadkowych • Szeroka informacja statyczna na przystankach • Rozkład jazdy w internecie – wraz z wyszukiwarką połączeń zintegrowaną z rozkładem jazdy pociągów oraz przewoźników prywatnych

		• Rozkłady jazdy dostępne w autobusach
9.	**Koszt**	• Utrzymanie relacji ceny biletu miesięcznego do jednorazowego nie więcej niż 30:1 • Analiza ekonomiczna wprowadzenia różnego rodzaju biletów • Wprowadzenie biletów długookresowych o większej opłacalności dla pasażerów

Źródło: opracowanie własne

Poprawa infrastruktury komunikacyjnej

Organizator transportu publicznego powinien starać się wprowadzać rozwiązania dotyczące infrastruktury komunikacyjnej jak najbardziej przyjazne dla pasażerów, co w szczególności oznacza, że sieć przystanków powinna zapewniać:

- możliwość wygodnego (najlepiej bezpośredniego) dojazdu z dowolnego punktu całego obszaru obsługiwanego komunikacją publiczną w powiecie,
- odległość do przystanków, możliwą do przebycia przez każdego z użytkowników komunikacji publicznej w sposób bezpieczny i wygodny.

Należy stworzyć sieć o jak największej gęstości, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. Dostępność sieci definiuje się jako całkowity czas dotarcia do transportu przystanku transportu publicznego. Składają się na to dwa elementy: czas dojścia od miejsca zamieszkania, pracy, edukacji, zakupów itp. do najbliższego przystanku transportu publicznego, czas oczekiwania na przyjazd pojazdu.

W praktyce za strefę oddziaływania przystanków transportu publicznego zwyczajowo przyjmuje się obszar w promieniu od 500 do 1000 m. Odpowiada to czasowi dojścia od 7 do 15 minut, dla średniej prędkości pieszego na poziomie około 5 km/h.

W praktyce powinno to oznaczać odległość między przystankami nieprzekraczającą 1000 m w rejonach wiejskich i ok. 200 m w rejonach o dużej gęstości zamieszkania lub o dużym natężeniu ruchu pieszego.

KIERUNKI SZCZEGÓŁOWE

Kluczowe kierunki rozwoju powiatu nowotarskiego to budowa zintegrowanego intermodalnego węzła komunikacyjnego w Nowym Targu. Przy czym dzisiejsza odległość pomiędzy dworcem kolejowym a autobusowym wynosząca około 1.600 metrów uniemożliwia jego zrealizowanie.

Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych pomiędzy regionalnym transportem kolejowym, lokalnym i regionalnym transportem autobusowym, komunikacją miejską oraz transportem indywidualnym stanowi szansę rozwoju wszystkich systemów transportu publicznego, który podnosi jego konkurencyjność. Zintegrowany intermodalny węzeł przesiadkowy powinien zapewnić, co najmniej jak najkrótsze i bezpośrednie przejście po między różnymi rodzajami środków transportu (najlepiej w systemie door-to-door). Konieczne jest również zniwelowanie wszelkich przeszkód dla osób niepełnosprawnych.

INTEGRACJA TARYFOWA I BILETOWA

Szkieletem transportu publicznego na obszarze powiatu Nowotarskiego jest kolej regionalna, która zgodnie z definicją przyjętą przez UITP[7], to regularne, nieturystyczne przewozy kolejowe, operujące na terytorium większym niż miasto (aglomeracja) i mniejszym niż obszar całego kraju.

Dynamiczny rozwój kolei regionalnych to nie tylko rozbudowa infrastruktury i inwestycje w tabor; nowoczesne systemy transportu regionalnego to, z jednej strony, koordynacja działań wielu operatorów transportu w obrębie aglomeracji i regionu, z drugiej – korzystanie z innowacyjnych rozwiązań w zakresie tworzenia wizerunku, informacji, bezpieczeństwa, jak również systemów sprzedaży i dystrybucji biletów.

Kluczowym zagadnieniem staje się tutaj integracja, która dokonuje się na bardzo wielu płaszczyznach, podporządkowanych zwykle nadrzędnemu celowi tworzenia spójnego, sprawnego i przyjaznego dla mieszkańców kompleksowego systemu transportu zbiorowego, obejmującego przewozy wielomodalne.

Ta integracja dotyczy systemów opłat za przejazd. W tym zakresie, w wielu wypadkach koleje regionalne przystępują do wspólnych projektów, których liderami są zarządy transportu poszczególnych aglomeracji.

W związku z powyższym rekomendowanym działaniem byłoby integracja taryfowa szczególnie na obszarze miasta Nowy Targ z komunikacją autobusową powiatową.

WYBÓR OPERATORA NA LINIACH UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ PO 01.01.2017 ROKU

Wyznaczenie sieci o charakterze użyteczności publicznej jest istotne z punktu widzenia dalszego finansowania transportu publicznego w powiecie. Refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane są z budżetu Państwa. Obecnie refundacje te stosowane są na wszystkich liniach, zgodnie z wydanymi zezwoleniami na przewóz osób w krajowym transporcie drogowym. Począwszy od 1 stycznia 2017 r. refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane będą wyłącznie na liniach, które uzyskają status linii użyteczności publicznej. Przewoźnicy realizujący przewozy na tych liniach określani będą, jako Operatorzy tych linii. Na pozostałych liniach nadal będzie możliwe stosowanie przez przewoźników ulg ustawowych, jednakże nie będą one refundowane z budżetu Państwa.

W związku z powyższym w przypadku przewozów autobusowych najbardziej efektywnym trybem wyboru takiego operatora powinna być koncesja. W tym przypadku wybór operatora mógłby się odbywać na poszczególne linie bądź na pewne grupy tych linii. Jednym z podstawowych kryteriów przetargu na udzielenie koncesji powinna być liczba kursów w dobie na każdej linii. W ten sposób organizator będzie miał aktywne narzędzie w kreowaniu autobusowej polityki przewozowej. Taka sytuacja może poprawić dostępność komunikacyjną mieszkańcom powiatu nowotarskiego.

Zarządzanie rozwojem jest jednym z najważniejszych zadań należących do organizatora transportu. Wszystkie decyzje muszą uwzględniać główne determinanty zawarte w planie transportowym. Powinny również brać pod uwagę założenia strategii komunikacyjnej i polityki ekologicznej. Ważne jest też uwzględnienie potrzeb społecznych w szczególności w kwestii, jakości usług publicznego transportu zbiorowego.

[7] *UITP – International Association of Public Transport.*

12.2. KSZTAŁTOWANIE WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH KOLEJ/AUTOBUS MIEJSKI/AUTOBUS REGIONALNY

Zgodnie z krajowym planem transportowym Nowy Targ jest węzłem przesiadkowym, co obrazuje poniższa mapka:

Mapa 13. Węzły przesiadkowe

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – Plan Krajowy

12.3. INTEGRACJA TARYFOWA TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Zróżnicowanie rodzajów przewozów i odległości wymaga koordynacji poszczególnych podsystemów oraz gałęzi transportowych w obszarze powiatu Nowotarskiego. Koordynacja poszczególnych podsystemów i gałęzi transportowych w przewozach pasażerskich to usprawnienie całego cyklu podróży w tym zakresie:

- współdziałania wszystkich elementów składowych realizacji potrzeb przewozowych w ramach pasażerskiego systemu transportu;
- integracji z innymi podsystemami i gałęziami transportu, co pozwala na spełnienie oczekiwań pasażera, co do punktualnego i szybkiego dotarcia do celu podróży.

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych

Zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej, można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności. Oprócz usprawnienia komunikacji zbiorowej należy zintegrować transport publiczny z transportem indywidualnym także poprzez tworzenie wspólnej infrastruktury:

- terminali intermodalnych (przesiadkowych, węzłowych);
- parkingów „Parkuj i Jedź” (P&R);
- systemu informacji i zarządzania ruchem;
- systemu ścieżek rowerowych (B&R).

Obydwa rodzaje transportu powinny się wspomagać, a nie wchodzić z sobą w konflikt. Transport publiczny przede wszystkim powinien dominować w przewozach miejskich, w relacjach dom - praca i dom - szkoła oraz w innych podróżach do centrum miasta.

Realizacja Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego Powiatu Nowotarskiego przyczyni się do zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu publicznego poprzez:

- usprawnienie jego funkcjonowania,
- wykształcenie nowoczesnych i wygodnych węzłów integracyjnych oraz punktów obsługi pasażera,
- skrócenie czasów podróży,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- podniesienie komfortu podróżowania, estetyki i czystości pojazdów,
- zwiększenie liczby pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych,
- wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań taryfowo-biletowych,
- stabilny system finansowania transportu publicznego

Integracja transportu stanowi istotny instrument krajowej i europejskiej polityki transportowej. Integracja obejmuje całą sieć połączeń, infrastrukturę, taryfy, systemy biletowe, informację, marketing. Dzięki ścisłej i sprawnej współpracy różnych przewoźników prowadzi do poprawy poziomu i jakości usług.

Koncepcje integracji transportu mogą obejmować:

1. Integrację systemów transportu zbiorowego o różnym zasięgu przestrzennym (np. transportu regionalnego kolejowego z regionalnym autobusowym oraz z komunikacją miejską),

Bardzo ważnym czynnikiem integracji różnych środków transportu komunikacji publicznej jest synchronizacja rozkładów jazdy. I tu komunikacja kołowa, czyli miejska, podmiejska i autobusowa dalekobieżna musi być dostosowana do komunikacji kolejowej. W autobusowych rozkładach jazdy przyjazd musi być dopasowany do odjazdu pociągu i później odjazd autobusu musi być dostosowany do przyjazdu pociągu. Z prowadzonych badań ankietowych wynika, że pasażerowie bardziej cenią poziom skomunikowanie, czyli częstszej możliwości dojechania do celu nawet z przesiadkami aniżeli rzadkie dotarcie do celu jednym środkiem transportu. **Tu kluczowym czynnikiem jest rozkład jazdy i ilość połączeń.**

2. Integrację transportu zbiorowego i indywidualnego

W tym przypadku kluczowym czynnikiem poprawy dostępności komunikacyjnej jest budowa parkingów typu Park & Ride (Parkuj i jedź) przy kluczowych dworcach kolejowych oraz Bike & Ride (Zaparkuj rower i jedź) przy kluczowych dworcach kolejowych oraz miejscach użyteczności publicznej.

Park & Ride

Rozwój systemu parkingów Parkuj i Jedź jest korzystny z punku widzenia oddziaływania na zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców powiatu Nowotarskiego. Należy traktować go, jako uzupełnienie systemu komunikacyjnego i powinny być ulokowane przy stacjach kolejowych. Przy tego typu przedsięwzięciach konieczna jest współpraca lokalnych władz samorządowych, władz województwa, władz miasta Nowy Targ i przewoźników kolejowych.

Integracja taryfowa

Kluczowym zagadnieniem staje się tutaj integracja, która dokonuje się na bardzo wielu płaszczyznach, podporządkowanych zwykle nadrzędnemu celowi tworzenia spójnego, sprawnego i przyjaznego dla mieszkańców kompleksowego systemu transportu zbiorowego, obejmującego przewozy wielomodalne. W tym zakresie, w wielu wypadkach koleje regionalne przystępują do wspólnych projektów, których liderami są zarządy transportu poszczególnych aglomeracji. W tym kontekście należy rozróżnić integrację taryfową od integracji systemów biletowych. Integracja taryf pozwala pasażerowi zrealizować podróż od punktu startowego do punktu docelowego w zamian za taką samą opłatę, niezależnie od wybranego środka transportu. Integracja biletowa natomiast ma miejsce, gdy istnieje możliwość zapłacenia tym samym biletem w każdym z wybranych środków transportu.

Dlaczego integracja, również w zakresie taryf i biletów, jest korzystnym procesem? Dla pasażera, w przypadku podróży różnymi środkami transportu, wymóg kupowania kilku różnych biletów często ma efekt zniechęcający, z uwagi na konieczność straty czasu, stania w kolejkach, itp. Zarówno użytkownicy, jak i przewoźnicy tracą wiele czasu na operacje związane z biletami. Ponadto wielokrotne płacenie sprawia, że pasażer ma większą świadomość kosztu

podróży niż w przypadku, gdyby odbył ją własnym samochodem, co może sprawiać wrażenie, że transport publiczny jest droższy niż w rzeczywistości, tym samym odstraszając od korzystania z niego.

Harmonizacja taryf wraz z integracją systemów biletowych ułatwia korzystanie z transportu zbiorowego, bowiem efektywny system biletowy posiada istotny wpływ na klientów. System ten powinien być możliwie najprostszy, przejrzysty i wygodny dla pasażera, tak, aby w decydującym momencie podjął on decyzję o skorzystaniu właśnie z tego środka transportu. Nic, więc dziwnego, iż od wielu lat zarządy transportu aglomeracji i regionów wielu krajów traktują integrację taryfowo-biletową, jako jeden z najważniejszych priorytetów. W tym aspekcie bardzo pomocne okazują się nowe technologie, które oferują ogromne możliwości tworzenia sprawnych, wygodnych i atrakcyjnych zarówno dla użytkownika, jak i operatora systemów poboru opłat za przejazd.

Integracja transportu jest postrzegana, jako czynnik doskonalenia, jakości usług przewozowych, prowadząc do wzrostu atrakcyjności transportu zbiorowego. W szczególności ma ona pozwolić na:

- wzmocnienie pozycji konkurencyjnej transportu zbiorowego na rynku przewozów pasażerskich,
- obniżenie kosztów przewozów poprzez szersze możliwości ograniczenia kosztowej bezpośredniości połączeń oraz likwidacji substytucyjnych linii komunikacyjnych,
- uzyskiwanie szerszych możliwości prowadzenia marketingu (efektywniejsza dystrybucja, większe możliwości różnicowania cen, efektywniejsza promocja transportu zbiorowego).

Wykorzystanie zalet procesów integracyjnych na rynku przewozów pasażerskich powinno prowadzić do wzrostu popytu na usługi transportowe oraz racjonalizacji wydatkowania środków publicznych na realizację usług o charakterze użyteczności publicznej. Konsekwencją wdrażanych procesów integracyjnych w transporcie regionalnym jest wzrost zaangażowania administracji samorządowej w sferę realną rynku transportowego.

Z prowadzonych badań integracją transportu w regionie zainteresowane są przedsiębiorstwa transportowe. Postrzegają one integrację, jako czynnik zwiększający efektywność ich funkcjonowania.

Podsumowując powyższą analizę można stwierdzić, że integracja transportu publicznego z transportem indywidualnym oraz integracja taryfowa podnosi konkurencyjność transportu publicznego.

12.4. DOSTOSOWANIE INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ DO POTRZEB OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH

W przypadku sieci transportu publicznego w Polsce, większa uwaga skierowana na potrzeby osób niepełnosprawnych stała się dostrzegalna w pierwszej połowie lat 90-tych XX wieku. Wcześniej takie osoby napotykały ciągłe utrudnienia w korzystaniu z transportu publicznego, co najczęściej wymagało pomocy kogoś drugiego lub po prostu były zmuszane do korzystania z innych form transportu lub – jeśli nie miały innego wyjścia – rezygnowały z przemieszczania się, co obniżało ich mobilność.

Pierwszym powszechnie rozpoznawalnym symbolem pojawiania się polityki ukierunkowanej na potrzeby osób niepełnosprawnych stały się autobusy komunikacji miejskiej, mające przynajmniej częściowo obniżoną podłogę. Stanowiły one przełom technologiczny w transporcie miejskim, natychmiast zyskując aprobatę pasażerów. Nie tylko dały szansę na w miarę komfortowe podróżowanie osobom na wózkach inwalidzkich, ale również dla osób

prowadzących wózki dziecięce. Przynajmniej w transporcie miejskimi aglomeracyjnym mobilność tych grup zauważalnie się poprawiła, a zapoczątkowany w Polsce trend dwadzieścia lat temu, jako nowość na liniach komunikacyjnych, stopniowo stał się standardem, od którego praktycznie nie ma już powrotu. Nic, więc dziwnego, że w bardzo wielu miastach już 100% taboru autobusowego stanowią pojazdy niskopodłogowe, a inne dążą do uzyskania tego wyniku i osiągną go w najbliższych latach.

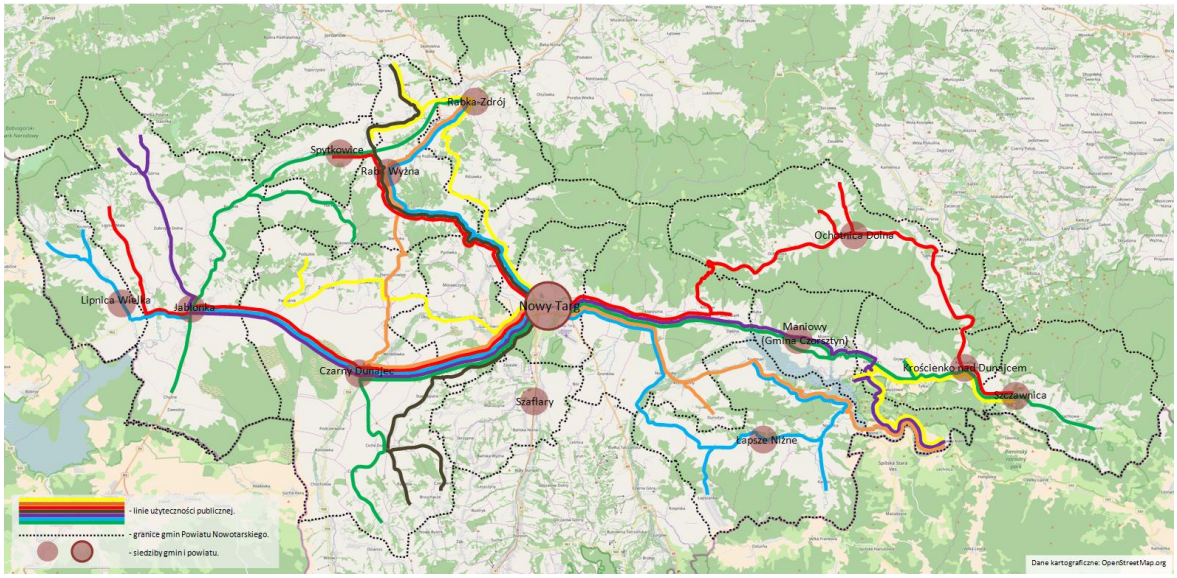
Oprócz samego taboru, również bardzo ważna jest kwestia infrastruktury transportowej, w tym szczególnie związanej z węzłami przesiadkowymi i wszystkimi rodzajami punktów wymiany pasażerów. W praktyce znanych i praktykowanych jest wiele rozwiązań, których zadaniem jest redukcja barier architektonicznych dla osób o obniżonej zdolności ruchowej, a do najbardziej popularnych, jak i rekomendowanych do stosowania należy zaliczyć:

- minimalizację różnic poziomów do pokonania w obrębie ciągów pieszych,
- eliminację lub stosowanie odpowiednich parametrów stopni, progów i uskoków na ciągach pieszych,
- stosowanie pochylni i ramp najazdowych,
- budowanie pochylni o dostatecznie dużej szerokości wraz z barierkami i poręczami,
- stosowanie w budynkach drzwi sterowanych automatycznie poprzez czujnik ruchu,
- dźwigi osobowe,
- chodniki ruchome,
- schody ruchome,
- dobrze oświetlone ciągi piesze,
- minimalizację odległości koniecznych do pokonania w obrębie węzła komunikacyjnego,
- minimalizację różnicy poziomów między platformą przystanku a podłogą w środku transportu publicznego,
- szerokie przejścia w budynkach, pozwalające na przejazd wózkom inwalidzkim i dziecięcym,
- wykorzystanie materiałów antypoślizgowych w budowie nawierzchni ciągów komunikacyjnych i podłóg w budynkach obsługi pasażerów,
- budowanie toalet dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- stosowanie przynajmniej w zakresie części informacji napisów w języku Braille'a,
- urządzenia zapowiedzi głosowej w budynkach dworcowych i na peronach zapewniające dostatecznie głośne i wyraźne brzmienie poszczególnych słów,
- w przypadku części informacji stosowanie preferowanych przez osoby niedowidzące napisów w formie negatywowej, tzn. z jasnymi znakami na ciemnym tle,
- stosowanie specjalnych wypukłości lub zmienionej faktury nawierzchni na ciągach pieszych i w rejonie krawędzi peronowych, np. wyznaczających strefy bezpieczeństwa,
- stosowanie w oznaczeniach, w tym również poziomych w przypadku peronów przystankowych, samoprzylepnych taśm lub farb fluorescencyjnych, zwracających uwagę na miejsca niebezpieczne,

- stosowanie wyraźnych piktogramów, informujących osoby o obniżonej zdolności ruchowej, którędy przebiegają ciągi komunikacyjne przystosowane do ich potrzeb,
- na przejściach dla pieszych w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych stosowanie dodatkowych elementów poprawiających bezpieczeństwo, jak np. punkty odblaskowe zabudowane w jezdni, odpowiednio dobrane czasy międzyzielone w sterowaniu sygnalizacją świetlną, zapowiedzi akustyczne, informujące o kolorze wyświetlanego sygnału dla pieszych,
- wyznaczanie możliwie najbliżej peronów przystankowych miejsc postojowych dla samochodów osób niepełnosprawnych, odpowiednio i czytelnie oznaczonych oraz mających zwiększoną szerokość,
- okienka kas biletowych lub przyciski paneli stacjonarnych automatów biletowych umieszczone na wysokości pozwalającej bezproblemowo obsłużyć osobę poruszającą się na wózku inwalidzkim,
- w różnego rodzaju wyświetlaczach, informujących np. o dacie i godzinie, elementach dynamicznej informacji pasażerskiej, czy też kontrolkach działania różnych systemów (przykładowo: zajętość kabiny WC na dworcu), stosowanie technologii jasnych i możliwie dużych punktów świetlnych LED, pobierających niewiele energii, a charakteryzujących się dobrą czytelnością i trwałością,
- dobry stan nawierzchni ciągów pieszych w obrębie i sąsiedztwie węzłów przesiadkowych, pozbawiony ubytków i nierówności, mogących utrudnić lub uniemożliwić przejazd osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich,
- zapewnienie zimowego utrzymania właściwej przyczepności na ciągach pieszych.

ZAŁĄCZNIK NR I - CZĘŚĆ GRAFICZNA PLANU TRANSPORTOWEGO

Mapa 14. Sieć linii o charakterze użyteczności publicznej



SPIS TABEL

Tabela 1. Definicje i określenia 7
Tabela 2. Prognoza ludności na lata 2020 – 2035 13
Tabela 3. Wiek mieszkańców powiatu nowotarskiego 14
Tabela 4. Gęstość zaludnienia w powiecie nowotarskim na tle sąsiednich jednostek 14
Tabela 5. Gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach powiatu nowotarskiego 15
Tabela 6. Ruch naturalny ludności w 2014 roku 18
Tabela 7. Wiek przedprodukcyjny i poprodukcyjny – rok 2014 19
Tabela 8. Migracje na pobyt stały w latach 2011 – 2014 w powiecie nowotarskim 20
Tabela 9. Struktura zatrudnienia w powiecie nowotarskim w 2014 roku 24
Tabela 10. Podmioty gospodarcze w Rejestrze REGON w 2012 roku 25
Tabela 11. Edukacja w powiecie nowotarskim w roku szkolnym 2014/2015 27
Tabela 12. Wykaz ludności powiatu w podziale na kategorie w roku 2014 31
Tabela 13. Liczba linii regularnych i zezwoleń w powiecie nowotarskim 32
Tabela 14. Liczba przewoźników i zezwoleń obsługujących transport publiczny powiatu nowotarskiego 36
Tabela 15. Maksymalna liczba uruchamianych połączeń na danej linii przez przewoźnika 39
Tabela 16. Linie regularne - wykaz zezwoleń Starosty nowotarskiego 42
Tabela 17. Wykaz dróg powiatowych na obszarze powiatu nowotarskiego* 61
Tabela 18. Dopuszczalne wartości spalin w poszczególnych normach dla pojazdów z silnikiem benzynowym 67
Tabela 19. Dopuszczalne wartości spalin w poszczególnych normach dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym 67
Tabela 20. Dopuszczalne wartości spalin w poszczególnych normach dla pojazdów dwukołowych 68
Tabela 21. Klasyfikacja strefy nowotarskiej pod kątem ochrony zdrowia 71
Tabela 22. Klasyfikacja strefy nowotarskiej pod kątem ochrony roślin 71
Tabela 23. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku 73
Tabela 24. Zestawienie wyników badań i przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku zlokalizowanym w miejscowości Spytkowice w porze dnia 74
Tabela 25. Zestawienie wyników badań i przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku zlokalizowanym w miejscowości Spytkowice w porze nocy 75
Tabela 26. generatory ruchu - szkoły 77
Tabela 27. generatory ruchu - urzędy 78
Tabela 28. generatory ruchu – zakłady pracy 79
Tabela 29. generatory ruchu – szpitale i ośrodki zdrowia 79

Tabela 30. generatory ruchu – sklepy i centra handlowe 79
Tabela 31. generatory ruchu – ośrodki turystyczne I obiekty sportowe 80
Tabela 32 Postulaty przewozowe oraz poziom ich realizacji 81
Tabela 33. Miejsce zamieszkania respondentów 84
Tabela 34. Macierz podróży wewnątrzpowiatowych – przepływy pracy 90
Tabela 35. Macierz podróży wewnętrznych i zewnętrznych (powiat zamieszkania – powiat nowotarski) 92
Tabela 36. Macierz podróży wewnętrznych i zewnętrznych (powiat pracy – powiat nowotarski) 93
Tabela 37. Linie użyteczności publicznej 95
Tabela 38. Europejskie standardy emisji spalin EURO 101
Tabela 39. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji 112
Tabela 40. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji 113
Tabela 41. Luki jakościowe względne i bezwzględne 115
Tabela 42. Postulaty przewozowe 127

SPIS MAP

Mapa 1. Powiat nowotarski 11
Mapa 2. Mapa powiatu nowotarskiego z podziałem na gminy 29
Mapa 3. Wyciąg z planu zagospodarowania przestrzennego województwa małopolskiego 51
Mapa 4. Wyciąg z planu zagospodarowania przestrzennego miasta Nowy Targ 52
Mapa 5. Mapa obrazująca ruch drogowy 53
Mapa 6. Linie o charakterze użyteczności publicznej wyznaczone w krajowym planie transportowym 55
Mapa 7. Linie użyteczności publicznej w województwie małopolskim 57
Mapa 8. Sieć drogowa na terenie powiatu nowotarskiego 59
Mapa 9. Mapa budowy dróg 59
Mapa 10. Sieć kolejowa w powiecie nowotarskim 66
Mapa 11. Gęstość zaludnienia na 1 km2 76
Mapa 12. Linie o charakterze użyteczności publicznej 94
Mapa 13. Węzły przesiadkowe 130
Mapa 14. Sieć linii o charakterze użyteczności publicznej 136

SPIS WYKRESÓW

Wykres 1. Liczba ludności w powiecie nowotarskim 12
Wykres 2. Liczba ludności 13
Wykres 3. Wskaźnik urbanizacji wybranych JST 16
Wykres 4. Liczba urodzeń w powiecie nowotarskim w latach 2000-2014 17
Wykres 5. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2016) 22
Wykres 6. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2021) 23
Wykres 7. Liczba samochodów osobowych w powiecie nowotarskim w latach 2010 - 2014 65
Wykres 8. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu 85
Wykres 9. Przyczyna wyboru środka transportu (samochód) 85
Wykres 10. Przyczyna wyboru środka transportu (autobus) 86
Wykres 11. Częstotliwość podróżowania 87
Wykres 12. Powód podróżowania 88
Wykres 13. Liczba środków transportu podczas podróży 89
Wykres 14. Preferencje podróżnych 113
Wykres 15. Ocena jakości usług 114