



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO

Kraków, dnia 28 marca 2017 r.

Poz. 2103

UCHWAŁA NR XIX/188/17 RADY POWIATU LIMANOWSKIEGO

z dnia 15 marca 2017 roku

w sprawie przyjęcia Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Limanowskiego

Na podstawie art. 12 pkt 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 814) w związku z art. 9 ust.1 pkt 3 lit. a, art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 1867) Rada Powiatu Limanowskiego uchwala co następuje:

§ 1. Uchwala się Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Limanowskiego, zwany dalej „planem transportowym”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Staroście Limanowskiemu.

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

Przewodniczący Rady

Tomasz Krupiński

Załącznik do Uchwały Nr XIX/188/17
Rady Powiatu Limanowskiego
z dnia 15 marca 2017 r.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU LIMANOWSKIEGO

Limanowa, luty 2017

Autorami niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu limanowskiego są członkowie zespołu specjalistów ds. publicznego transportu zbiorowego REFUNDA z Wrocławia.



REFUNDA Sp. z o.o.
pl. Solny 16
50-062 Wrocław

www.refunda.pl

Spis treści

1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu limanowskiego	6
1.1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu limanowskiego	7
1.2 Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu limanowskiego	7
1.3 Konsultacje społeczne	8
2 Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu limanowskiego.....	9
2.1 Charakterystyka jednostek administracyjnych objętych planem	10
2.1.1 Powiat limanowski.....	10
2.1.2 Jednostki samorządowe wchodzące w skład powiatu limanowskiego.....	10
2.2 Sytuacja społeczno - gospodarcza obszaru	13
2.2.1 Liczba ludności i gęstość zaludnienia	13
2.2.2 Struktura funkcjonalna ludności	15
2.2.3 Bezrobocie	16
2.2.4 Prognoza liczby ludności	17
2.2.5 Podsumowanie	18
2.3 Układ drogowy i kolejowy	19
2.3.1 Układ drogowy	19
2.3.2 Układ kolejowy.....	22
2.4 Transport pasażerski dostępny na terenie powiatu limanowskiego.....	22
2.4.1 Transport drogowy	22
2.4.2 Transport kolejowy.....	22
2.4.3 Transport lotniczy	22
3 Sieć komunikacyjna, na której planowane będzie wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	23
3.1 Obecna sieć komunikacyjna.....	24
3.2 Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	29
4 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu limanowskiego	33
4.1 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej	34
4.1.1 Urzędy i instytucje publiczne.....	34
4.1.2 Placówki oświatowe	35
4.1.3 Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy	36
4.1.4 Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne	37
4.1.5 Publiczne placówki służby zdrowia	37

4.1.6	Turystyka	37
4.2	Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu limanowskiego	37
4.3	Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu limanowskiego w zależności od czasu ich występowania	39
4.3.1	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia	39
4.3.2	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia	40
4.4	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu publicznego	40
4.5	Podsumowanie.....	41
5	Przewidywane finansowanie usług przewozowych	42
5.1	Źródła i formy finansowania	43
5.2	Koszty z jakimi może wiązać się uruchomienie przewozów użyteczności publicznej .	43
5.3	Rentowność linii komunikacyjnych.....	45
6	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	46
6.1	Wskaźnik motoryzacji	47
6.2	Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie przeprowadzonych na obszarze powiatu limanowskiego badań marketingowych - ankietowych	48
6.2.1	Metodologia badań	48
6.2.2	Metryka respondentów.....	49
6.2.3	Analiza wyników badań.....	52
6.2.4	Podsumowanie	64
7	Zasady organizacji rynku przewozów.....	65
7.1	Powiat limanowski jako organizator publicznego transportu zbiorowego	66
7.2	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	67
7.3	Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat limanowski	68
7.4	Przygotowanie oferty przewozowej	69
7.5	Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów.....	69
8	Przewidywany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	71
8.1	Informacje ogólne	72
8.2	Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną.....	73
8.2.1	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego.....	73
8.2.2	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	74
8.2.3	Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym	75
8.3	Pożądany standard infrastruktury przystankowej	75

8.3.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróży do infrastruktury przystankowej	75
8.3.2 Docelowy standard przystanków komunikacyjnych	76
9 Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	78
9.1 Organizacja systemu informacji pasażerskiej	79
9.2 Planowany system informacji pasażerskiej	79
10 Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu limanowskiego .	82
10.1 Modernizacja i budowa nowych przystanków	84
10.2 Tabor wykorzystywany w powiatowych przewozach użyteczności publicznej	85
11 Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu limanowskiego	86
12 Część graficzna Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu limanowskiego.....	88
13 Spis map, tabel i wykresów	90
13.1 Spis map.....	91
13.2 Spis tabel.....	91
13.3 Spis wykresów	91

1

Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu limanowskiego



1.1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu limanowskiego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu limanowskiego ma na celu zaplanowanie oferty publicznego transportu w sposób spełniający oczekiwania mieszkańców, przy zachowaniu odpowiedniego standardu jakości oraz wydajności systemu transportowego. Będzie to rezultat określenia przez organizatora publicznego transportu zbiorowego zestawu standardów obowiązujących w powiatowych przewozach pasażerskich oraz wyznaczenie sieci komunikacyjnej, na której realizowane będą usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej.

Z wyjątkową szczególnością, w rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględnione zostaną potrzeby osób o ograniczonej mobilności (zarówno niepełnosprawnych i z dysfunkcjami ruchowymi, jak i osób zagrożonych wykluczeniem społecznym) oraz zagadnienia związane z ideą zrównoważonego rozwoju i ochroną środowiska naturalnego

1.2 Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu limanowskiego

Plan jest dokumentem składającym się z:

- części diagnostycznej, obejmującej charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu,
- części planistycznej, obejmującej przewidywane finansowanie rozwoju transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Zakres planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu limanowskiego jest zgodny z art. 12 ust. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu niniejszego planu transportowego wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji Starostwa Powiatowego w Limanowej i Głównego Urzędu Statystycznego. Ponadto wykonano badanie ankietowe dotyczące preferencji komunikacyjnych oraz postulatów transportowych mieszkańców powiatu limanowskiego, wyniki zostały opisane w rozdziale 6.2. Wykorzystano również branżowe oraz ogólnodostępne informacje pochodzące z publikacji i wydawnictw oraz stron internetowych o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu uwzględniono zapisy krajowego oraz wojewódzkiego planu transportowego.

1.3 Konsultacje społeczne

Niniejszy plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu limanowskiego, jako akt prawa miejscowego, został poddany trzytygodniowym konsultacjom społecznym. Ich celem było poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom powiatu limanowskiego możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Informacja o opracowanym projekcie niniejszego planu transportowego dla powiatu limanowskiego została ogłoszona w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego dla powiatu limanowskiego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.

2 Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu limanowskiego



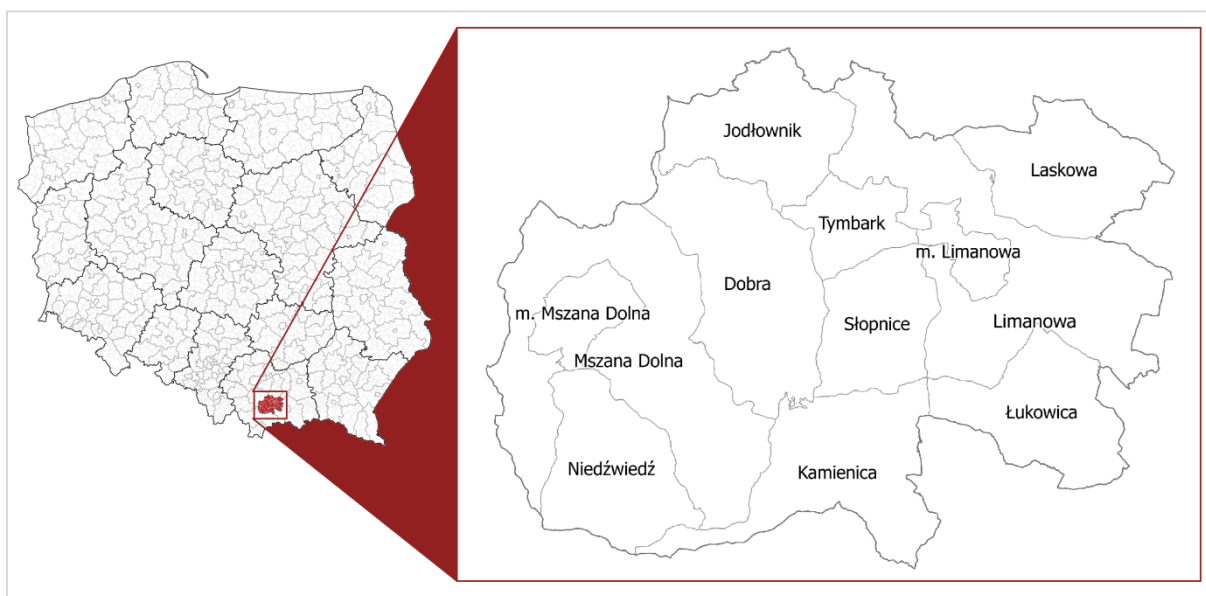
2.1 Charakterystyka jednostek administracyjnych objętych planem

2.1.1 Powiat limanowski



Powiat limanowski położony jest w centralnej części województwa małopolskiego. Zajmuje powierzchnię 951 km² i liczy 126 699 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS). Obejmuje swym zasięgiem miasta Limanowa i Mszana Dolna oraz 10 gmin wiejskich: Dobra, Jodłownik, Kamienica, Laskowa, Limanowa, Łukowica, Mszana Dolna, Niedźwiedź, Słopnice i Tymbark.

Graniczy z 5 innymi powiatami: od północnego zachodu z powiatem myślenickim, od północy z powiatami bocheńskim oraz brzeskim, od wschodu z powiatem nowosądeckim, a od południa z powiatem nowotarskim.



Mapa 1. Położenie i podział administracyjny powiatu limanowskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych CODGiK

2.1.2 Jednostki samorządowe wchodzące w skład powiatu limanowskiego

Miasto Limanowa



Miasto znajduje się we wschodniej części powiatu limanowskiego; jest siedzibą zarówno powiatu, jak i gminy wiejskiej Limanowa.

Sąsiaduje z 3 gminami: od zachodu z gminami Tymbark i Słopnice, z pozostałych kierunków otoczone jest przez gminę wiejską Limanowa.

Powierzchnia miasta to niemal 19 km², a zamieszkuje ją 15 128 osób (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

Miasto Mszana Dolna

Miasto znajduje się w zachodniej części powiatu limanowskiego.

Graniczy z 2 gminami: na niewielkim fragmencie od południa z gminą Niedźwiedź; pozostałe tereny otoczone są przez gminę wiejską Mszana Dolna.

Miasto zajmuje powierzchnię ponad 27 km² i liczy 7 924 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

Gmina Dobra

Gmina położona jest w centralnej części powiatu limanowskiego.

Graniczy z 6 innymi gminami: Mszana Dolna, Kamienica, Słopnice, Tymbark, Jodłownik oraz z gminą powiatu myślenickiego - Wiśniowa.

Powierzchnia gminy wynosi 110 km², a liczba mieszkańców to 9 876 (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

W obrębie gminy znajduje się 11 sołectw: Dobra, Chyszówki, Gruszowiec, Jurków, Porąbka, Pótrzczyki, Przenosza, Skrzydlina, Stróża, Wilczyce, Wola Skrzydlańska.

Gmina Jodłownik

Gmina znajduje się w północnej części powiatu limanowskiego.

Sąsiaduje z 6 innymi gminami: Dobra, Tymbark, Limanowa, dwiema gminami powiatu myślenickiego - Wiśniowa i Raciechowice oraz gminą powiatu bocheńskiego - Łapanów.

Zajmuje powierzchnię ponad 72 km² i liczy 8 515 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

W jej skład wchodzi 12 sołectw: Jodłownik, Góra Świętego Jana, Janowice, Kostrza, Krasne-Lasocice, Mstów, Pogorzany, Sadek, Słupia, Szczyrzyc, Szyk, Wilkowisko.

Gmina Kamienica

Gmina znajduje się w południowej części powiatu limanowskiego.

Graniczy z 8 gminami: Niedźwiedź, Mszana Dolna, Dobra, Słopnice, Łukowica, dwiema gminami powiatu nowotarskiego - Nowy Targ i Ochotnica Dolna oraz gminą powiatu nowosądeckiego - Łącko.

Powierzchnia gminy to ponad 96 km². Liczba ludności wynosi 7 803 (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

W obrębie gminy znajduje się 5 sołectw: Kamienica, Zbludza, Szczawa, Zasadne, Zalesie.

Gmina Laskowa

Zlokalizowana jest w wschodniej części powiatu limanowskiego.

Sąsiaduje z 6 gminami: Limanowa, trzema gminami powiatu bocheńskiego - Trzciana, Żegocina i Lipnica Murowana, gminą powiatu brzeskiego - Iwkowa oraz gminą powiatu nowosądeckiego - Łososina Dolna.

Gmina zajmuje powierzchnię niemal 73 km² i zamieszkiwana jest przez 8 024 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

W skład gminy wchodzi 9 sołectw: Laskowa, Jaworzna, Kamionka Mała, Żmiąca, Strzeszyce, Ujanowice, Krosna, Kobyłczyna, Sechna.

Gmina Limanowa



Znajduje się we wschodniej części powiatu limanowskiego.

Gmina graniczy z miastem Limanowa i 11 innymi gminami: Jodłownik, Tymbark, Słopnice, Łukowica, Laskowa, gminami powiatu nowosądeckiego - Podegrodzie, Chełmiec, Łososina Dolna oraz gminami powiatu bocheńskiego - Żegocina, Trzciana i Łapanów.

Powierzchnia gminy wynosi ponad 152 km², a liczba mieszkańców gminy to 20 834 osoby (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

Do gminy należą 23 sołectwa: Bałażówka, Kanina, Kisielówka, Kłodne, Koszary, Lipowe, Łososina Górna, Makowica, Męcina, Młynne, Mordarka, Nowe Rybie, Pasierbiec, Pisarzowa, Rupniów, Siekierzyna I, Siekierzyna II, Sowliny, Stare Rybie, Stara Wieś I, Stara Wieś II, Wałowa Góra, Wysokie.

Gmina Łukowica



Znajduje się w południowo-wschodniej części powiatu limanowskiego.

Gmina graniczy z 4 innymi gminami: Kamienica, Limanowa oraz gminami powiatu nowosądeckiego - Podegrodzie i Łącko.

Powierzchnia gminy wynosi niemal 70 km². Liczba mieszkańców gminy to 9 857 (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

Na terenie gminy znajduje się 11 sołectw: Jadamwola, Jastrzębie, Łukowica, Młynczyńska, Owieczka, Przyszowa I, Przyszowa II 'Berdychów', Rostoka, Stronie, Świdnik.

Gmina Mszana Dolna



Znajduje się w zachodniej części powiatu limanowskiego.

Graniczy z miastem Mszana Dolna i 7 innymi gminami: Niedźwiedź, Kamienica, Dobra, gminami powiatu myślenickiego: Wiśniowa, Pcim, Lubień oraz gminą powiatu nowotarskiego - Rabka Zdrój.

Powierzchnia gminy wynosi niemal 170 km², a liczba mieszkańców gminy - 17 452 (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

W skład 11 sołectw wchodzi: Glisne, Kasina Mała-Dolna Wieś, Kasina Mała-Górna Wieś, Kasina Wielka-Kasina Dolna, Kasina Wielka-Kasina Górna, Lubomierz, Łętowe, Łostówka, Mszana Górna, Olszówka, Raba Niżna.

Gmina Niedźwiedź



Znajduje się w południowo-zachodniej części powiatu limanowskiego.

Gmina sąsiaduje z miastem Mszana Dolna i 4 innymi gminami: Mszana Dolna, Kamienica oraz 2 gminami powiatu nowotarskiego - Nowy Targ i Rabka Zdrój.

Gminy zajmuje powierzchnię ponad 74 km², a liczba mieszkańców gminy to 7 257 osób (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

4 sołectwa gminy, to: Konina, Niedźwiedź, Podobin i Poręba Wielka.

Gmina Słopnice



Gmina leży w centralnej części powiatu limanowskiego.

Sąsiaduje z miastem Limanowa i 4 gminami: Dobra, Kamienica, Tymbark, Limanowa.

Gmina zajmuje obszar niemal 57 km², a zamieszkuje ją 6 541 osób (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

Słopnice zostały podzielone administracyjnie na pięć sołectw: Słopnice Dolne Królewskie, Słopnice Mogielica, Słopnice Górne, Słopnice Granice oraz Słopnice Dolne Szlacheckie

Gmina Tymbark



Znajduje się w centralnej części powiatu limanowskiego.

Graniczy z miastem Limanowa i 4 gminami wiejskimi: Limanowa, Słopnice, Dobra oraz Jodłownik.

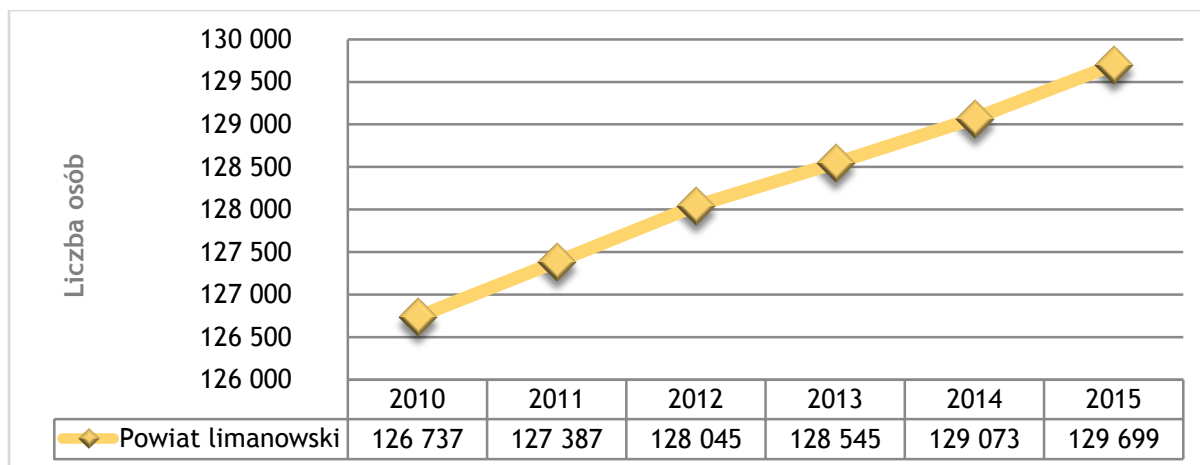
Powierzchnia gminy wynosi niemal 33 km²; liczba mieszkańców to 6 488 osób (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

W obrębie gminy znajduje się 5 sołectw: Tymbark, Piekietko, Podtopień, Zamieście i Zawadka.

2.2 Sytuacja społeczno - gospodarcza obszaru

2.2.1 Liczba ludności i gęstość zaludnienia

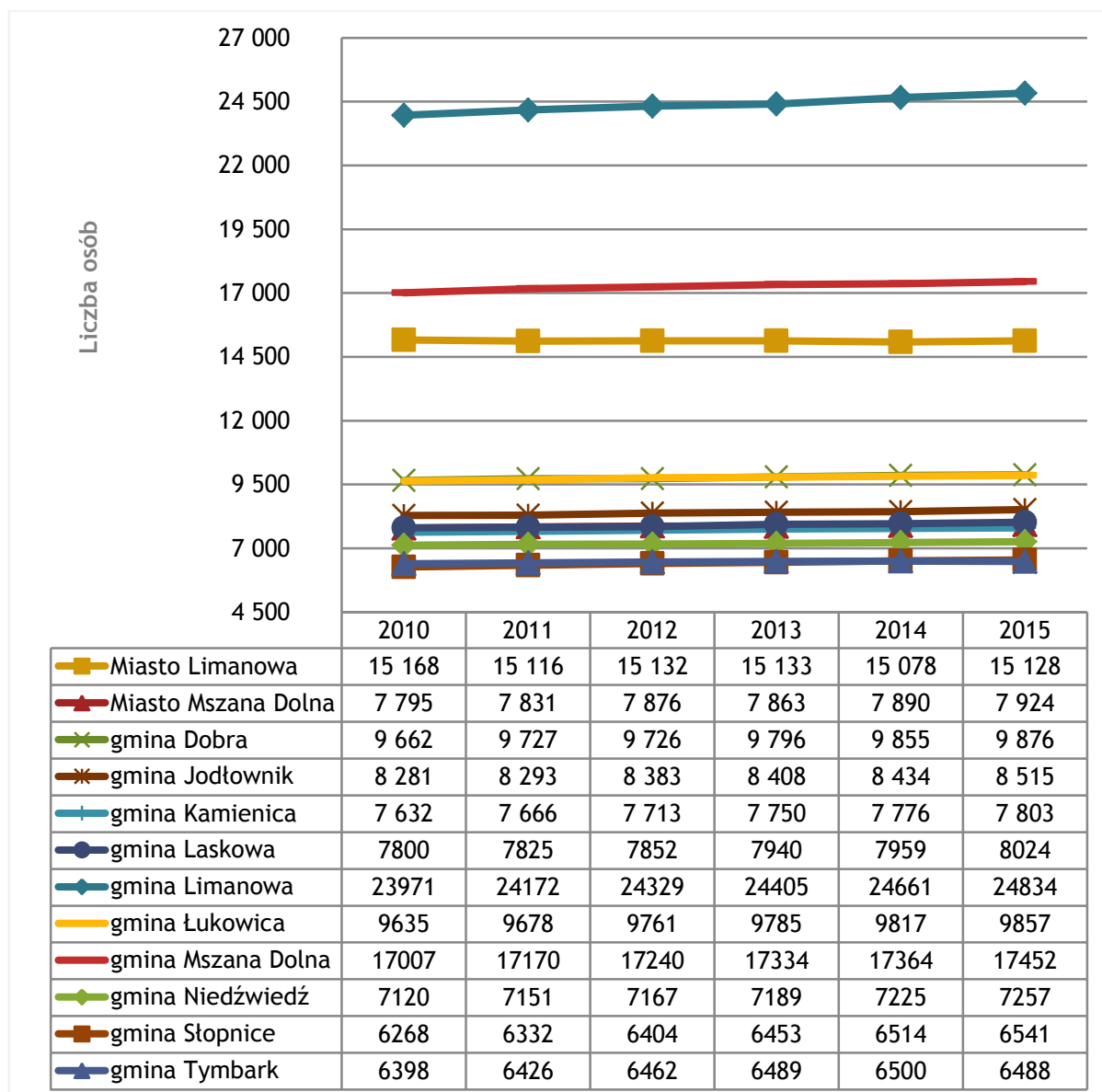
Liczba ludności w powiecie limanowskim stopniowo wzrasta w ostatnich latach. W roku 2015 powiat zamieszkiwało 129 699 osób.



Wykres 1. Liczba ludności w powiecie limanowskim w latach 2010-2015

Źródło: opracowanie na podstawie danych GUS

Poniższy wykres przedstawia zmiany liczby ludności w poszczególnych gminach powiatu limanowskiego w latach 2010-2015.



Wykres 1. Liczba ludności w latach 2010-2015 na obszarze objętym planem

Źródło: opracowanie na podstawie danych GUS

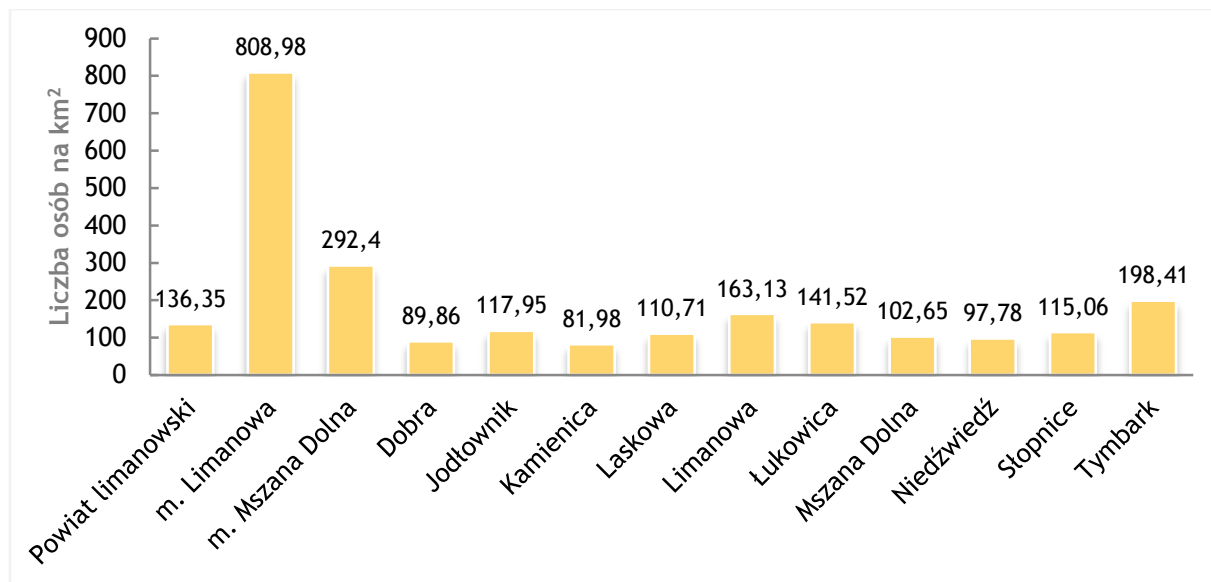
Gminą o największej liczbie mieszkańców, według stanu na 2015 rok, jest gmina wiejska Limanowa - zamieszkują ją 24 834 osoby. Kolejno plasują się gmina wiejska Mszana Dolna (17 452 osoby) i miasto Limanowa (15 128 osób).

Najbardziej widoczny wzrost liczby ludności ma miejsce w gminach wiejskich Limanowa i Mszana Dolna - kolejno o 863 i 445 osób. Tylko jedna jednostka terytorialna - miasto Limanowa - zanotowała na przestrzeni ostatnich lat spadek liczby ludności.

Na terenie całego powiatu, w porównaniu z rokiem 2010, liczba ludności zwiększyła się o 2 962 osoby.

Największą gęstością zaludnienia charakteryzuje się miasto Limanowa, gdzie na 1 km² mieszka niemal 809 osób. Wyróżnia się także druga gmina miejska - Mszana Dolna - z wartością wskaźnika ponad 292. Gminy wiejskie pod tym względem są zróżnicowane: od około 82 osób na 1 km² w gminie Kamienica do blisko 200 w gminie Tymbark.

Średnia wartość dla powiatu limanowskiego to 136.35 osób na 1km².

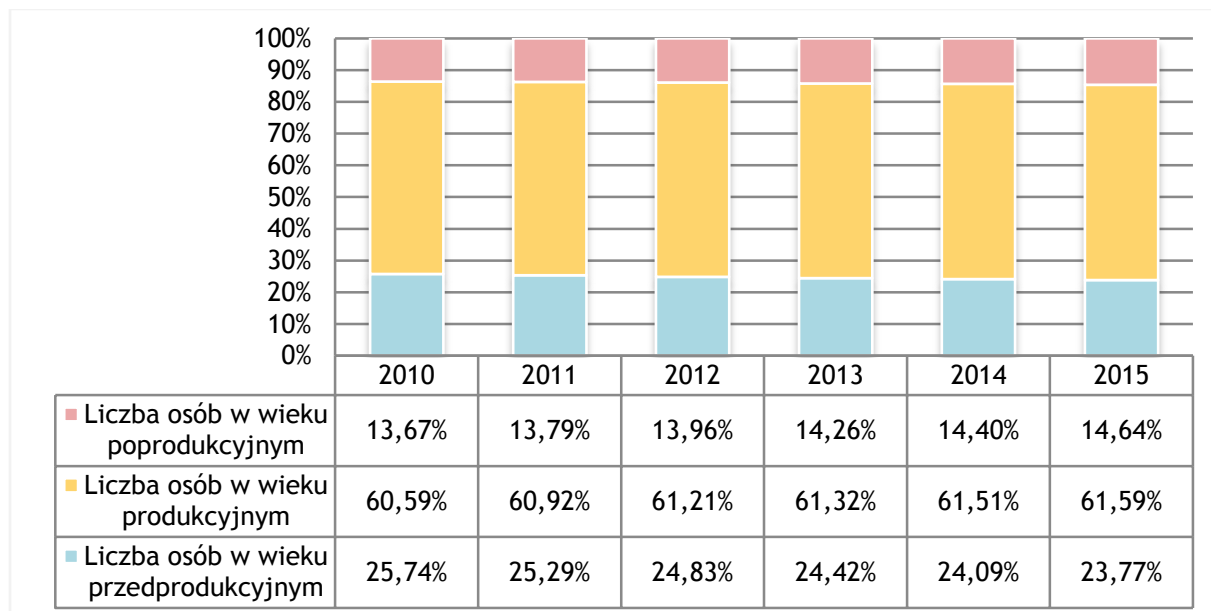


Wykres 2. Gęstość zaludnienia w roku 2015 na obszarze objętym planem

Źródło: opracowanie na podstawie danych GUS

2.2.2 Struktura funkcjonalna ludności

Wykres poniżej przedstawia strukturę funkcjonalną ludności dla powiatu limanowskiego.



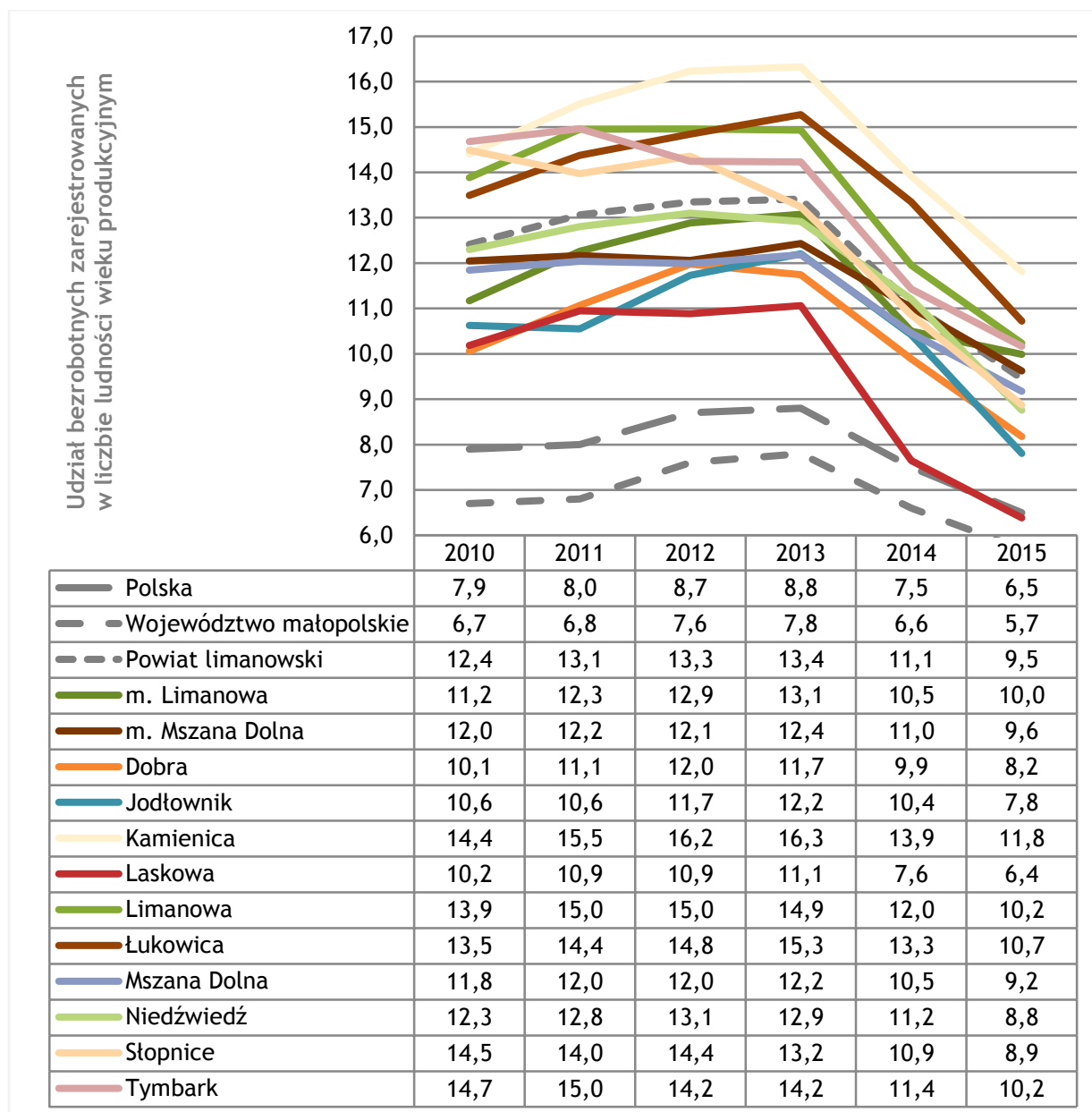
Wykres 3. Struktura funkcjonalna ludności w latach 2010-2015 w powiecie limanowskim

Źródło: opracowanie na podstawie danych GUS

Na analizowanym obszarze można zauważyć zmiany zgodne z sytuacją na skalę krajową, a nawet międzynarodową - zmniejszającą się grupę osób w wieku przedprodukcyjnym na rzecz ludzi w wieku poprodukcyjnym. Odwrotnie do przeciętnych krajowych zmian w strukturze funkcjonalnej, wzrasta liczba osób w wieku produkcyjnym. Mimo, że w najbliższym czasie zmiany te nie będą aż tak odczuwalne, warto uwzględnić je w perspektywie długofalowej, gdyż mogą one przynieść efekt w postaci wzrostu udziału podróży fakultatywnych.

2.2.3 Bezrobocie

Na poniższym wykresie przedstawiono zmiany w liczbie bezrobotnych. Aby porównać dane dla gmin z wartościami dla powiatu, województwa i kraju, wzięto pod uwagę „udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym” (wartość ta nie jest równoważna stopie bezrobocia).



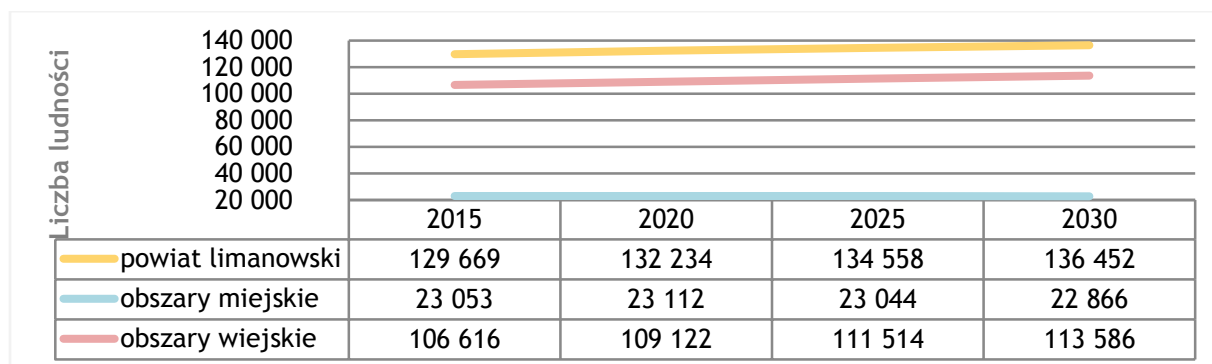
Wykres 4. Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w latach 2010-2015 na obszarze objętym planem

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Dane dla Polski i województwa małopolskiego są niższe od większości wartości dla gmin obszaru. Najniższym wskaźnikiem na rok 2015 cechuje się gmina Laskowa, która zanotowała różnicę niemal 5 punktów procentowych pomiędzy latami 2013 a 2015. Z kolei najwyższe bezrobocie notuje się w gminie Kamienica (11,8%). Optymistyczną prognozą jest trend spadku tego wskaźnika od 2013 roku w przypadku każdej z jednostek. Należy jednak pamiętać, że tak jak wskazano wcześniej - zaprezentowane wartości nie są stopą bezrobocia. Ta dla powiatu limanowskiego wynosi 13,8% (na koniec 2015 roku), przy czym 252 osoby zarejestrowane jako bezrobotne są niepełnosprawne.

2.2.4 Prognoza liczby ludności

Według przeprowadzonych prognoz, można określić stan ludności w powiecie limanowskim do roku 2030, co pokazuje poniższy wykres.

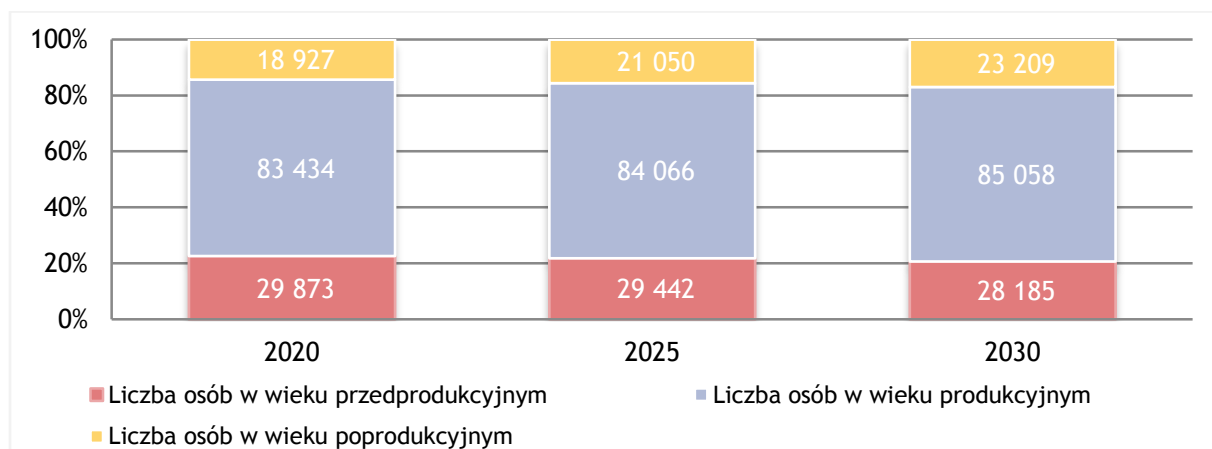


Wykres 5. Prognoza liczby ludności do 2030 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Trendy wskazują na systematyczny wzrost liczby ludności w powiecie limanowskim. Porównując z rokiem 2015, do 2030 liczba mieszkańców zwiększy się o 6 783 osoby. Przez znaczne rozbieżności, wyszczególniono obszary wiejskie powiatu (gminy wiejskie) oraz obszary miejskie (miasta).

Wykres poniżej przedstawia prognozę struktury funkcjonalnej ludności do roku 2025 r. Potwierdza on częściowo trend spadku liczby osób w wieku przedprodukcyjnym na korzyść osób w wieku poprodukcyjnym; natomiast liczba osób w wieku produkcyjnym stale będzie wzrastać, ale w wolnym tempie.



Wykres 6. Prognoza struktury funkcjonalnej ludności do roku 2025

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

2.2.5 Podsumowanie

Obszar, na którym obowiązywać będzie niniejszy plan transportowy, to powiat limanowski, który składa się z gmin miejskich - Limanowa i Mszana Dolna - oraz 10 gmin wiejskich: Dobra, Jodłownik, Kamienica, Laskowa, Limanowa, Łukowica, Mszana Dolna, Niedźwiedź, Stopnice, Tymbark. Jedyną jednostką notującą spadek liczby ludności, to miasto Limanowa. Pozostałe gminy cechują się wzrostem liczby mieszkańców. Największą gęstością zaludnienia charakteryzuje się miasto Limanowa.

Analizowany obszar cechuje się również zjawiskiem starzenia się społeczeństwa, ale mniej intensywnym niż obecnie widoczne zmiany w skali kraju. Starzenie się społeczeństwa może sugerować, że coraz mniej osób będzie odbywało podróże obowiązkowe (dom - szkoła - dom oraz dom - praca - dom), natomiast więcej może podróżować incydentalnie, np. do placówek służby zdrowia, urzędów czy obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych.

Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym jest relatywnie wysoki dla około połowy gmin, a niemal dla wszystkich wyższy od wartości dla województwa małopolskiego, a także Polski. Jedynie gmina Laskowa w 2015 zanotowała wartość o 0,1 punktu procentowego niższą od krajowej.

Przewiduje się wzrost liczby ludności na obszarach wiejskich powiatu limanowskiego oraz ich odpływ z miast. Według prognoz nadal występować będzie zjawisko suburbanizacji doprowadzając do wyludniania się miast i wprowadzania nowej zabudowy na obszary wiejskie. Zmieni się struktura społeczeństwa, gdzie zwiększać będzie się liczba osób starszych z równomiernym spadkiem liczby osób w wieku przedprodukcyjnym. Te prognozy w największym stopniu wpływają na perspektywiczny rozwój transportu, uwypuklając potrzebę organizacji sprawnego publicznego transportu zbiorowego dopasowanego do potrzeb zmieniającego się społeczeństwa.

2.3 Układ drogowy i kolejowy

2.3.1 Układ drogowy

Układ drogowy powiatu limanowskiego tworzą drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz gminne.

Przez obszar objęty planem transportowym przebiega droga krajowa nr 28. Droga ta rozpoczyna się w miejscowości Zator (skrzyżowanie z DK 44) i prowadzi przez Wadowice, Suchą Beskidzką, Maków Podhalański, Rabkę-Zdrój, Limanową, Nowy Sącz, Jasto, Krosno, Sanok oraz Przemyśl do przejścia granicznego z Ukrainą w Medyce. Przecinając powiat limanowski, droga przebiega przez teren miasta i gminy Mszana Dolna, gminy Dobra, gminy Tymbark oraz miasta i gminy Limanowa.

Drogi wojewódzkie znajdujące się na terenie powiatu limanowskiego to:

- Droga wojewódzka nr 964 - łączy Kasinę Wielką z Biskupicami Radłowskimi. Na terenie powiatu, droga położona jest na obszarze gmin Mszana Dolna oraz Dobra.
- Droga wojewódzka nr 965 - połączenie między Limanową a Świniarami. W powiecie, droga położona jest na terenie miasta i gminy Limanowa oraz gminy Laskowa.
- Droga wojewódzka nr 968 - łączy Lubień z Zabrzeżą. Przecinając powiat limanowski, droga przebiega przez teren miasta i gminy Mszana Dolna oraz gminę Kamienica.

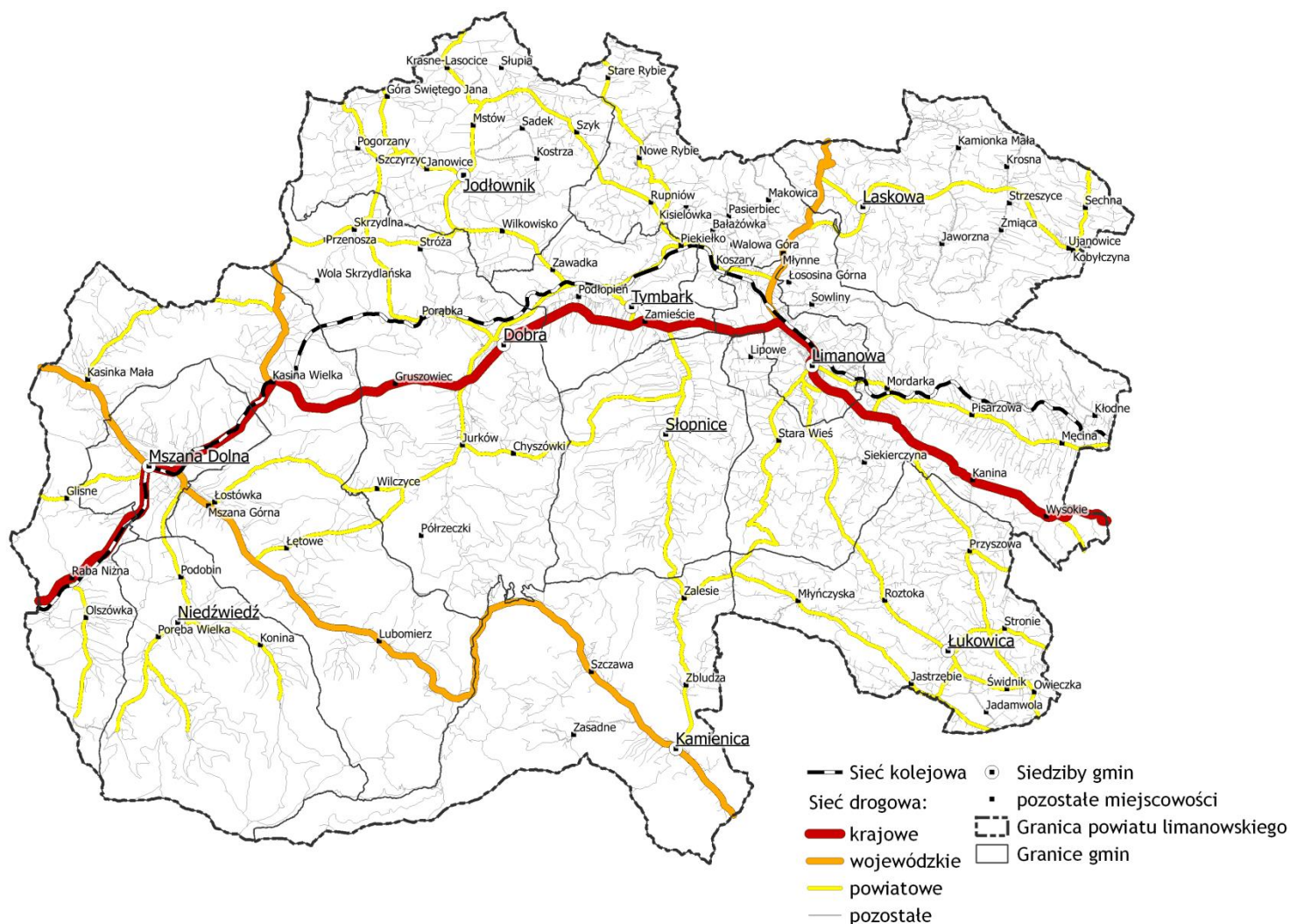
Uzupełnieniem sieci powiatu limanowskiego są drogi powiatowe oraz gminne. Wykaz dróg powiatowych (z długością i średnim dobowym ruchem) znajduje się w tabeli poniżej. Łączna długość dróg powiatowych wynosi 266 km. Poniżej tabeli znajduje się mapa z siecią drogową i kolejową.

Tabela 1. Wykaz dróg powiatowych

lp.	nr	NAZWA DROGI	Długość [km]	SDR [poj./dobę]
1.	1451 K	Wojakowa - Sechna - Ujanowice	3,582	1 067
2.	1551 K	Limanowa - Chełmiec	12,612	3 856
3.	1555 K	Łososina Dolna - Ujanowice - Młynne	13,596	3 310
4.	1579 K	Siekierczyna - Naszacowice	12,636	2 153
5.	1580 K	Zalesie - Jadamwola - Olszana	12,255	897
6.	1545 K	Podegrodzie - Mokra Wieś - Jastrzębie	6,300	1 042
7.	1546 K	Stadła - Długołęka - Przyszowa	1,821	660
8.	1547 K	Brzezna - Brzezna Litacz - Wysokie	1,578	208
9.	1609 K	Limanowa - Kamienica	20,601	5 206
10.	1610 K	Świdnik - Limanowa	17,091	1 682
11.	1611 K	Cieniawa - Mordarka	1,239	2 375
12.	1612 K	Laskowa - Nagórze	2,129	1 326
13.	1613 K	Zamieście - Słopnice - Zalesie	12,011	1 891
14.	1614 K	Słopnice - Chyszówki - Jurków	10,595	1 082
15.	1615 K	Mszana Górna - Wilczyce	7,116	811
16.	1616 K	Mszana Górna - Podłopień	19,955	1 987
17.	1617 K	Piekiełko - Tymbark	3,885	2 282
18.	1618 K	Limanowa - Szyk - Mstów	15,483	3 497

lp.	nr	NAZWA DROGI	Długość [km]	SDR [poj./dobę]
19.	1619 K	Tarnawa - Stare Rybie - Rupniów	8,115	1 715
20.	1620 K	Skrzydlna - Wilkowisko	3,749	607
21.	1621 K	Jodłownik - Szczyrzyc	3,751	1 534
22.	1622 K	Dąbie - Szczyrzyc - Dobra	14,322	1 608
23.	1623 K	Zegartowice - Góra Jana - Szczyrzyc	2,872	519
24.	1625 K	Tenczyn - Glisne - Mszana Dolna	4,629	608
25.	1626 K	Kasinka Mała - Węglówka - Kasina Wielka	7,226	1 236
26.	1627 K	Raba Niżna - Olszówka	4,647	723
27.	1628 K	Poręba Wielka - Poręba Górna	3,168	445
28.	1629 K	Mszana Dolna - Hucisko	11,098	2 008
29.	1630 K	Niedźwiedź - Konina	5,637	1 319
30.	1631 K	ul. Zygmunta Augusta	1,135	4 753
31.	1632 K	Kępanów - Tymbark	18,494	2 775
32.	1922 K	Wiśniowa - Wierzbanowa - Przenosza - Skrzydlna	2,693	674

Źródło: opracowanie własne



Mapa 2. Układ drogowy i kolejowy na terenie powiatu limanowskiego

Źródło: opracowanie na podstawie danych CODGiK

2.3.2 Układ kolejowy

Przez powiat limanowski przebiega linia kolejowa nr 104, która stanowi połączenie między Chabówką a Nowym Sączem. Linia jest jednotorowa i częściowo zelektryfikowana, a jej zarządcą jest PKP PLK S.A. Stacje i przystanki kolejowe położone wzdłuż linii kolejowej nr 104 i w powiecie limanowskim to: Raba Niżna, Mszana Dolna Marki, Mszana Dolna, Kasina Wielka, Skrzydlina, Dobra koło Limanowej, Tymbark, Piekietko, Łososina Górna, Limanowa, Pisarzowa, Męcina Podgórze oraz Męcina. Obecnie na linii nie funkcjonują przewozy pasażerskie z wyjątkiem wakacyjnych przejazdów zabytkowych prowadzonych przez przewoźnika PKP CARGO SA (pociągi Retro).

Od wielu lat toczą się dyskusje, a także prace analityczne zarządcy linii kolejowych (PKP Polskie Linie Kolejowe SA) nad budową nowej linii na odcinku Podłęże - Szczyrzyc - Tymbark / Mszana Dolna oraz modernizacją linii na odcinku Chabówka - Nowy Sącz (inwestycje znane również pod nazwą Podłęże-Piekietko). W chwili obecnej nie jest możliwe wskazanie realnego terminu, a nawet samego faktu przeprowadzenia inwestycji, jednakże jeśli zostanie ona zrealizowana to powiat limanowski będzie znajdował się na głównym szlaku łączącym Kraków z Zakopanem i Nowym Sączem, przez co znacznie zmieni się układ komunikacyjny w całym regionie.

2.4 Transport pasażerski dostępny na terenie powiatu limanowskiego

2.4.1 Transport drogowy

Na terenie powiatu limanowskiego występują przewozy gminne, powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie. Z punktu widzenia planu transportowego najistotniejsze są opisane w rozdziale 3.1 przewozy powiatowe. Poza nimi z powiatu limanowskiego można bezpośrednio dojechać m.in. do: Bielska Białej, Cieszyna, Krakowa, Krosna, Nowego Sącza, Nysy, Rybnika oraz Zakopanego.

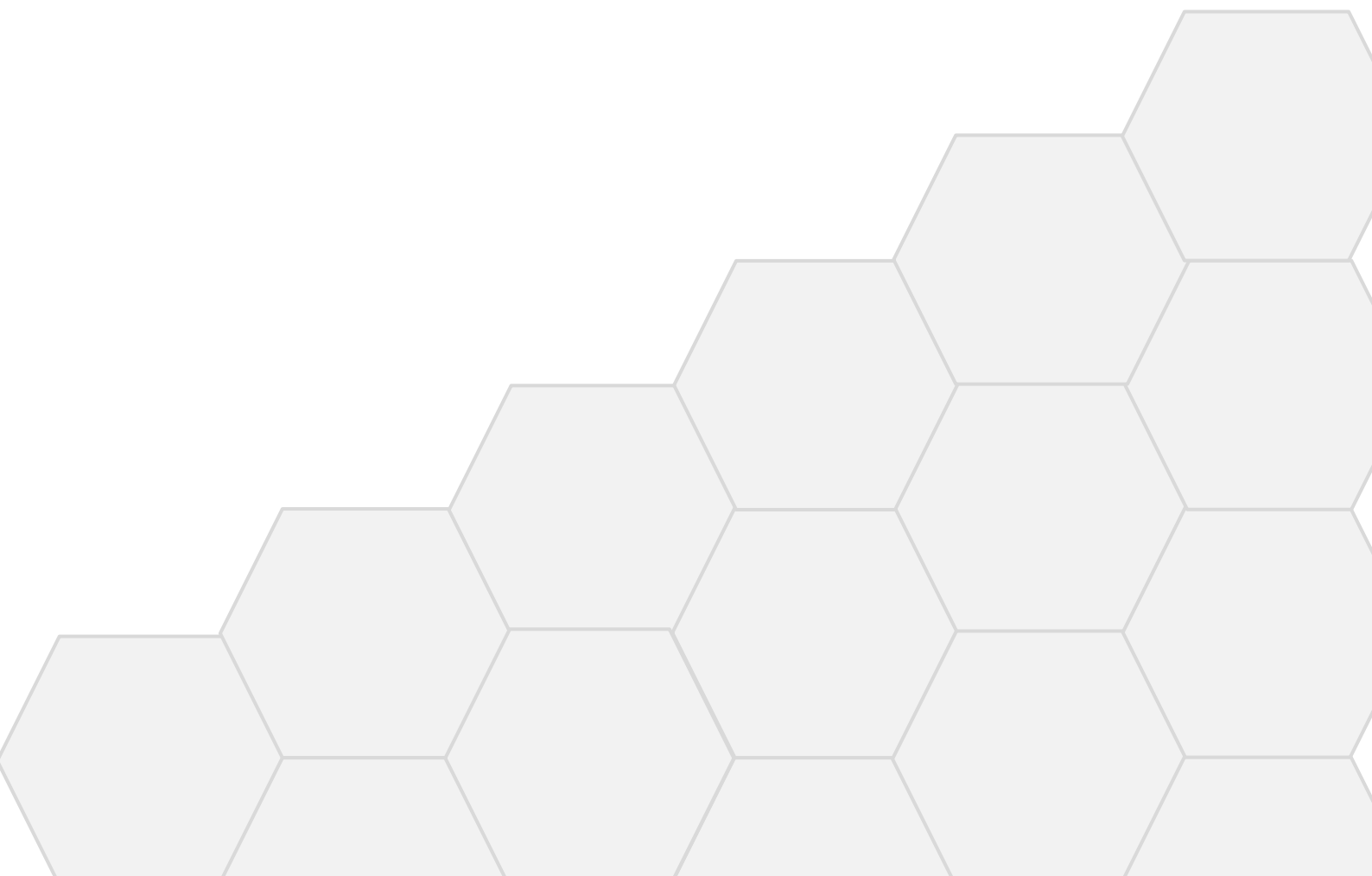
2.4.2 Transport kolejowy

Na terenie powiatu nie wykonuje się regularnych połączeń kolejowych. W okresie wakacyjnym, na odcinku Chabówka - Kasina Wielka, w weekendy kursują pociągi turystyczne.

2.4.3 Transport lotniczy

W powiecie limanowskim nie funkcjonują żadne porty lotnicze. Najbliższe lotnisko cywilne znajduje się w Krakowie (Kraków - Balice).

3 Sieć komunikacyjna, na której planowane będzie wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej



3.1 Obecna sieć komunikacyjna

Zgodnie z ustawą z dnia 16.12.2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym, powiatowe przewozy pasażerskie to „przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie”. Obecnie powiat limanowski nie jest członkiem związku powiatów, ani też nie posiada podpisanych porozumień dotyczących linii komunikacyjnych z sąsiednimi powiatami. Powiat limanowski nie organizuje również żadnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej (nie posiada operatora, który wykonywałby przewozy na zlecenie powiatu limanowskiego). Jedynymi powiatowymi przewozami są te, które wykonują przedsiębiorcy na podstawie zezwoleń wydanych przez starostę. W poniższej tabeli przedstawiono wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Limanowskiego.

Tabela 2. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Limanowskiego

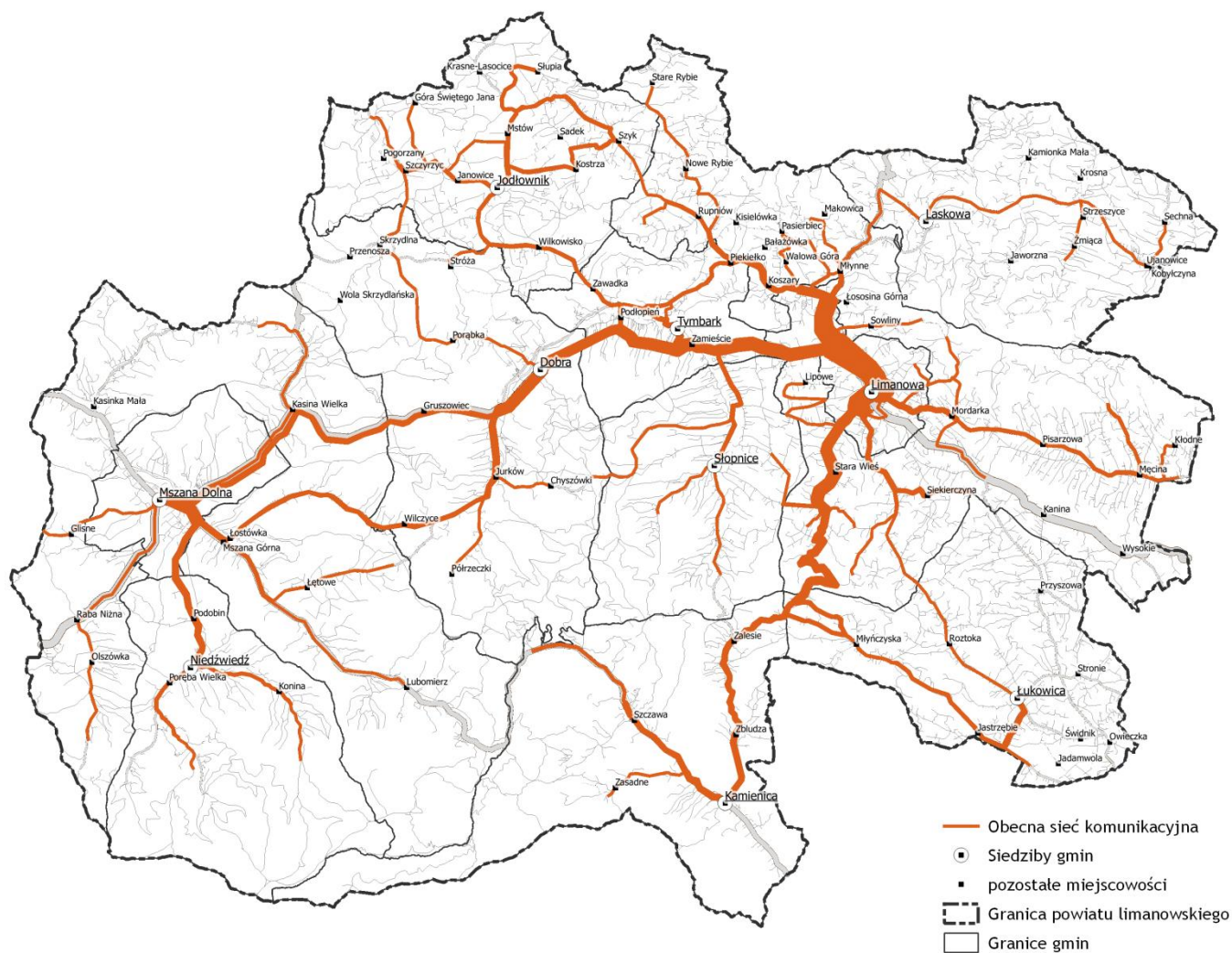
Nr zezwolenia	Nazwa linii	Nazwa przewoźnika	Orientacyjna liczba kursów w dni robocze
0004	LIMANOWA UL. KILIŃSKIEGO - JODŁOWNIK	TTO "MAXBUS" BOGUMIŁ PIETRUCHA	21
0005	LIMANOWA UL. Z.AUGUSTA - RUPNIÓW BEDNARKI	TTO "MAXBUS" BOGUMIŁ PIETRUCHA	26
0006	LIMANOWA UL. Z.AUGUSTA - STARE RYBIE DZIELEC II	TTO "MAXBUS" BOGUMIŁ PIETRUCHA	25
0010	LIMANOWA UL. Z.AUGUSTA - TYMBARK	JAN SUŁKOWSKI	23
0013	MSZANA DOLNA - KASINKA WIELKA	F.P.O. MIROSLAW ŻAK	31
0017	MSZANA DOLNA - LUBOMIERZ	"TRAN-BUS" HARAS ZBIGNIEW	44
0018	MSZANA DOLNA - ŁĘTOWE	"TRAN-BUS" HARAS ZBIGNIEW	20
0023	LIMANOWA UL.KILIŃSKIEGO - SŁOPNICE GÓRNE KUŹNIA	WIKAR ADAM	25
0025	LIMANOWA UL.REYMONTA - SZCZAWIE BIAŁE	ZBIGNIEW KWIT PRZEWÓZ OSÓB	13
0033	LIMANOWA MAŁY RYNEK - SOWLINY KĄCINA	TTO "MAXBUS" BOGUMIŁ PIETRUCHA	12
0034	LIMANOWA UL. Z. AUGUSTA - PASIERBIEC	WOJTAS ANDRZEJ	20
0037	LIMANOWA UL. REYMONTA - MORDARKA	ZBIGNIEW KWIT PRZEWÓZ OSÓB	96
60	LIMANOWA POM - SARCZYN WYCIĄG	PKS PASYK&GAWRON SP. Z O.O.	6
72	ŁOSOSINA CENTRUM - SIEKIERCZYNA WIEŚ	PKS PASYK&GAWRON SP. Z O.O.	0 kursuje w niedziele i dni wolne
74	MSZANA DOLNA - PORĘBA WIELKA KONINKI	PKS PASYK&GAWRON SP. Z O.O.	8
85	MSZANA DOLNA - OLSZÓWKA	F.P.O. MIROSLAW ŻAK	12

Nr zezwolenia	Nazwa linii	Nazwa przewoźnika	Orientacyjna liczba kursów w dni robocze
0086/11	SIEKIERCZYNA - STARA WIEŚ - ŁOSOSINA GÓRNA	TTO "MAXBUS" BOGUMIŁ PIETRUCHA	32
0093/11	LIMANOWA SOWLINY DOM TOWAROWY - JADAMWOLA SZKOŁA	FIRMA "BUS" STACH KAZIMIERZ	30
0097/12	LIMANOWA ŁOSOSINA GÓRNA - ŁUKOWICA	KULIG KRZYSZTOF	35
0100/2012	ŁOSOSINA GÓRNA - STRONIE POBRZEZIA	TTO "MAXBUS" BOGUMIŁ PIETRUCHA	14
101/12	LIMANOWA UL. Z.AUGUSTA - KROSNA	ZRZIT POCIECHA JERZY	14
0107	LIMANOWA UL.Z.AUGUSTA - SADEK CENTRUM	SUŁKOWSKI JAN REGULARNY PRZEWÓZ BUS	39
0111	SECHNA-UJANOWICE - LIMANOWA UL. Z.AUGUSTA	TTO "MAXBUS" BOGUMIŁ PIETRUCHA,	79
0112	ŁOSOSINA GÓRNA -MĘCINA MICZAKI SZKOŁA	P.P.U.H."MIROBUS" ZOŃ MIROSLAW, UL. RÓŻANA 4, 34-600 LIMANOWA	21
0114	LIMANOWA UL. Z. AUGUSTA - KRASNE LASOCICE	SUŁKOWSKI JAN REGULARNY PRZEWÓZ BUS, 34-650 TYMBARK 553	78
0118/	LIMANOWA D.A. - JURKÓW-MSZANA DOLNA D.A.	PKS PASYK&GAWRON SP. Z O.O.	25
0119/11	ŁOSOSINA GÓRNA - SIEKIERCZYNA	ALEKSANDROWSKI PAWEŁ ANDRZEJ	19
0120/11	ŁOSOSINA GÓRNA OPALONA	ALEKSANDROWSKI PAWEŁ ANDRZEJ	17
0121/11	MŁYNNE GÓRNE -LIMANOWA UL. Z.AUGUSTA	ALEKSANDROWSKI PAWEŁ ANDRZEJ	4
0123/11	STARA WIEŚ LEŚNIOŹKA - ŁOSOSINA GÓRNA CENTRUM	USŁUGI TRANSPORTOWO-HANDLOWE "TOMBUS" TOMASZ STRUG	38
0124/11	SŁOPNICE GRANICE - ŁOSOSINA GÓRNA	USŁUGI TRANSPORTOWO-HANDLOWE "TOMBUS" TOMASZ STRUG	10
0128/2012	LIMANOWA UL. Z.AUGUSTA - TYMBARK STACJA PKP	EUROBUS MAŁOPOLSKA AGNIESZKA POCIECHA	62
0129/2012	JASTRZĘBIE SZKOŁA - LIMANOWA UL. TARNOWSKA POM	PIOTREK PIOTR RANOSZ	19
0134	MSZANA DOLNA D.A. - GLISNE MICHALAKI	PKS PASYK&GAWRON SP. Z O.O.	6
0135	STARA WIEŚ GOLCÓW - ŁOSOSINA GÓRNA	USŁUGI TRANSPORTOWO-HANDLOWE "TOMBUS" TOMASZ STRUG	21
0136	LIPOWE DWÓR - MŁYNNE JEZIORA	USŁUGI TRANSPORTOWO-HANDLOWE "TOMBUS" TOMASZ STRUG	24
0138	STARA WIEŚ ZAKOP.-LIMANOWA ŁOSOSINA CENTR.	POSTROŻNY BOGUMIŁ	23

Nr zezwolenia	Nazwa linii	Nazwa przewoźnika	Orientacyjna liczba kursów w dni robocze
0139	MSZANA DOLNA - DOBRA - LIMANOWA UL. Z. AUGUSTA	F.P.O. MIROSLAW ŻAK	24
0140	MSZANA DOLNA - LIMANOWA UL. Z. AUGUSTA	PRZEWÓZ OSÓB MICHALAK PAWEŁ	24
0142	KONINA NAPORY- MSZANA DOLNA D.A. - LIMANOWA	PKS PASYK&GAWRON SP. Z O.O.	2
0143	LIMANOWA - SŁOPNICE MOGIELICA	WIKAR ADAM	19
0144	LIMANOWA - SŁOPNICE ZAŚWIERCZE	WIKAR ADAM	16
0145	MSZANA DOLNA - WILCZYCE - JURKÓW - DOBRA	F.P.O. MIROSLAW ŻAK	18
0146	ZASADNE - KAMIENICA RYNEK - LIMANOWA UL. TAR.	PRZEWÓZ OSÓB ZBIGNIEW KWIT	10
0148	LIMANOWA - DOBRA - CHYSZÓWKI	F.P.O. MIROSLAW ŻAK	14
0149	LIMANOWA - DOBRA - PÓLRZECZKI	KULIG RYSZARD	19
0151	SZCZAWA - KAMIENICA - STARA WIEŚ - LIMANOWA TARNOWSKA	KWIT ZBIGNIEW	20
0152	SARCZYN- LIMANOWA	TTO "MAXBUS" BOGUMIŁ PIETRUCHA	21
0153	KŁODNE SZKOŁA -MĘCINA MICZAKI - LIMANOWA UL. TARNOWSKA I	TADEUSZ WÓJCIK TRANSPORT BUSEM	23
0154	KŁODNE SKLEP - MECINA CENTRUM - LIMANOWA UL. Z.AUGUSTA	TADEUSZ WÓJCIK TRANSPORT BUSEM	16
0155	POGORZANY-DOBRA - PODŁOPIEŃ - LIMANOWA	TOPORKIEWICZ JANUSZ	24
0156	MSZANA DOLNA - PODOBIN-KONINA HALAMY	TRANSPORT OSOBOWY STRÓŻAK JERZY	17
0157	MSZANA DOLNA - PODOBIN-PORĘBA W. CHLIPAŁY	TRANSPORT OSOBOWY STRÓŻAK JERZY	18
0158	MSZANA DOLNA - PODOBIN - PORĘBA WIELKA KONINKI	TRANSPORT OSOBOWY STRÓŻAK JERZY	11
0159	SZCZAWA BIAŁE -KAMIENICA RYNEK-LIMANOWA UL. TARNOWSKA II	FIRMA "DAREK" DARIUSZ RANOSZ	34
0160	SZCZAWA - LIMANOWA UL. TARNOWSKA POM.	PIOTREK PIOTR RANOSZ	43
0161	ŁUKOWICA - STARA WIEŚ - LIMANOWAUL. TARNOWSKA	KWIT ZBIGNIEW	19

Źródło: opracowanie własne na podstawie zezwoleń

Układ linii komunikacyjnych został również przedstawiony poniżej w formie graficznej (grubość linii odpowiada liczbie zezwoleń).



Mapa 3. Obecna sieć komunikacji powiatowej

Źródło: opracowanie własne na podstawie zezwoleń

3.2 Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Artykuł 11 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym mówi, że starosta uwzględnia ogłoszony plan transportowy opracowany przez marszałka województwa. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim został uchwalony 27 października 2014 roku Uchwałą nr LVI/908/14 Sejmiku Województwa Małopolskiego. Zgodnie z przytoczonym artykułem powiat limanowski nie planuje uruchamiania linii konkurencyjnych do zaplanowanych przez marszałka. Zgodnie z wojewódzkim planem transportowym nie jest planowane uruchomienie przewozów kolejowych przebiegających przez powiat limanowski, przewiduje się natomiast uruchomienie Regionalnej Linii Autobusowej łączącej miasto Limanowa z węzłem przesiadkowym w Wieliczce.

Powiat limanowski planuje dążyć do zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu oraz po rozpoczęciu organizowania i (ewentualnego) finansowania transportu zbiorowego do optymalnego prowadzenia przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych o adekwatnych do potrzeb przewozowych parametrach obsługi. Powiat limanowski jako organizator transportu zbiorowego będzie dostosowywał ofertę przewozową do zmieniających się zachowań transportowo-komunikacyjnych mieszkańców m.in. w oparciu o wnioski pasażerów dotyczące tras czy rozkładów jazdy, jak również w związku z pojawiającymi się istotnymi z punktu widzenia przewozów powiatowych generatorami ruchu. Czynniki wpływającymi na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego są przede wszystkim:

- zmiany liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia,
- zmiany społeczno-gospodarcze,
- rozwój przestrzenny powiatu limanowskiego.

Celem zmian wprowadzanych na sieci komunikacyjnej będzie zabezpieczenie realizacji podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu ze szczególnym uwzględnieniem osób niemogących samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego oraz podnoszenie atrakcyjności oferty przewozowej.

Planowana powiatowa sieć komunikacyjna składa się z połączeń w trzech wariantach:

- wariant podstawowy;
- wariant uzupełniający;
- wariant międzypowiatowy.

Wariant podstawowy zawiera określenie linii łączących siedziby gmin z miastem powiatowym - zidentyfikowane jako podstawowe zadanie powiatu. Powiat limanowski planuje uruchomić połączenia na sieci wariantu podstawowego w każdym przypadku. Wariant podstawowy jest wariantem obligatoryjnym (gwarantowanym). Wariant uzupełniający jest oparty przede wszystkim o obecnie funkcjonujące linie. Powiat limanowski planuje uruchomić linie wariantu uzupełniającego, jednakże może to być warunkowane brakiem innych przewozów na tych liniach, partycypacją finansową gmin, przez które dane linie będą przebiegać oraz posiadaniem możliwości finansowych, technicznych i organizacyjnych przez powiat. Wariant międzypowiatowy umożliwi uruchomienie przewozów łączących powiat limanowski z sąsiednimi powiatami. Uruchomienie tych połączeń warunkowane jest brakiem innych połączeń, zawarciem stosownych porozumień z sąsiednimi powiatami oraz posiadaniem

możliwości finansowych, technicznych i organizacyjnych. Poszczególne warianty lub ich pojedyncze linie mogą być uruchamiane niezależnie.

Węzłami przesiadkowymi dla sieci powiatowej będą Limanowa oraz Mszana Dolna, gdzie spotykają się linie zaplanowane w niniejszym planie, a dodatkowo w Limanowej także linia zaplanowana przez Marszałka Województwa Małopolskiego. Węzeł przesiadkowy (dworzec własności jednostki samorządu terytorialnego) w Limanowej zostanie zlokalizowany przy ul. Kopernika i Targowej, a jego budowa planowana jest w ramach miejskiej inwestycji "Budowa mini dworca komunikacji zbiorowej zlokalizowanego w miejscowości Limanowa w zakresie przebudowy istniejącego placu manewrowego na plac manewrowy węzła przesiadkowego".

Poniższa tabela zawiera szczegółowe informacje dotyczące planowanej sieci komunikacyjnej. Wszystkie linie zostały oznaczone literą P (wyróżnik linii powiatowych), a następnie liczbą dwucyfrową. Linie oznaczone jako pełne dziesiątki to linie wariantu podstawowego, pozostałe to linie wariantu uzupełniającego. Relacje, przebiegi linii i liczba połączeń wariantu międzypowiatowego zostaną ustalone w ramach porozumień międzypowiatowych, jeśli takie zostaną zawarte, jednakże przebieg takich linii na terenie powiatu limanowskiego będzie ustalony w ramach sieci określonej wariantami podstawowym i uzupełniającym oraz fragmentami oznaczonymi w części graficznej niniejszego planu jako wariant międzypowiatowy.

W tabeli zawarto informacje dotyczące numeru linii (numery linii są ustalone na potrzeby dokumentu, a praktyce może być zastosowany inny system numeracji), jej przebiegu, długości w kilometrach oraz minimalnej (gwarantowanej) liczbie kursów. W ramach potrzeb i możliwości możliwe jest uruchomienie większej liczby kursów (na całej bądź na części trasy). Organizator układając rozkłady jazdy będzie dostosowywał je do zapotrzebowania społecznego, z uwzględnieniem szczytów przewozowych oraz potrzeby rozłożenia kursów w ciągu całego dnia. Jako kurs (w całym dokumencie) należy rozumieć przejazd w jedną stronę. Minimalne liczby kursów na uruchomionych liniach mogą zostać zmniejszone wg poniższych zasad:

- liczba kursów linii P21 może zostać zmniejszona o tyle, ile zostanie uruchomionych kursów łączących Limanową i Stopnice linii P21 i P22;
- liczba kursów linii P30 może zostać zmniejszona o tyle, ile zostanie uruchomionych kursów łączących Limanową i Kamienicę linii P31, P32 i ewentualnych linii międzypowiatowych (zawierających całą trasę linii P30);
- liczba kursów linii P40 może zostać zmniejszona o tyle, ile zostanie uruchomionych kursów łączących Limanową i Łukowicę linii P41 i międzypowiatowych (zawierających całą trasę linii P40);
- liczba kursów linii P50 może zostać zmniejszona o tyle, ile zostanie uruchomionych kursów łączących Limanową i Laskową linii P51, P52 i ewentualnych linii międzypowiatowych (zawierających całą trasę linii P50);
- liczba kursów linii P60 może zostać zmniejszona o tyle, ile zostanie uruchomionych kursów łączących Limanową i Jodłownik linii P61, P63 i ewentualnych linii międzypowiatowych (zawierających całą trasę linii P60);
- liczba kursów linii P80 może zostać zmniejszona o tyle, ile zostanie uruchomionych kursów łączących Limanową i Tymbark linii P61, P62, P63 i ewentualnych linii międzypowiatowych (zawierających całą trasę linii P80).

Tabela 3. Planowana sieć komunikacyjna

Nr linii	Przebieg	Dystans [km]	Minimalna liczba kursów w		
			dni robocze	soboty	niedziele i święta
P10	Limanova - Tymbark - Dobra - Kasina Wielka - Mszana Dolna	32	52	18	14
P11	Limanova - Tymbark - Dobra - Jurków - Pótrzczyki	29	12	4	4
P12	Limanova - Tymbark - Dobra - Jurków - Chyszówki	26	8	4	4
P20	Limanova - Słopnice	10	32	12	8
P21	Limanova - Słopnice Górne	16	20	8	6
P22	Limanova - Słopnice Mogielica	15	12	0	0
P23	Limanova - Słopnice Zaświercze	14	10	0	0
P30	Limanova - Stara Wieś - Kamienica	25	56	12	8
P31	Limanova - Stara Wieś - Młyńczyska - Kamienica - Zasadne	28	8	0	0
P32	Limanova - Stara Wieś - Kamienica - Szczawa Białe	32	40	8	6
P40	Limanova - Roztoka - Łukowica	15	26	12	8
P41	Limanova - Roztoka - Łukowica - Jadamwola	17	8	6	0
P42	Limanova - Stara Wieś - Młyńczyska - Jastrzębie - Łukowica	24	26	6	6
P43	Limanova - Mordarka - Przyszowa - Świdnik - Łukowica	25	20	6	0
P44	Limanova - Mordarka - Pisarzowa - Męcina	15	14	0	0
P45	Limanova - Mordarka - Pisarzowa - Męcina - Kłodne*	18 (20)	10	10	6
P46	Limanova - Mordarka - Pisarzowa - Męcina	17	16	0	0
P50	Limanova - Laskowa	9	52	12	8
P51	Limanova - Laskowa - Ujanowice - Sechna	22	26	8	6
P52	Limanova - Laskowa - Żmiąca	19	14	0	0
P60	Limanova - Tymbark - Jodłownik	22	38	12	6
P61	Limanova - Tymbark - Jodłownik - Szczyrzyc	24	26	8	8
P62	Limanova - Tymbark - Stróża	20	6	0	0
P63	Limanova - Tymbark - Jodłownik - Szczyrzyc - Góra Świętego Jana	28	2	2	2
P64	Limanova - Tymbark - Podłomień - Jodłownik - Stupia	27	28	8	6
P65	Limanova - Piekietko - Szyk - Kostrza - Jodłownik	23	14	2	2
P66	Limanova - Piekietko - Szyk - Mstów - Jodłownik	24	6	2	2
P67	Limanova - Piekietko - Rupniów	13	16	8	4
P68	Limanova - Piekietko - Stare Rybie	20	18	6	4
P69	Limanova - Tymbark - Podłomień - Dobra - Skrzydlina - Pogorzany	31	18	6	4
P70	Limanova - Tymbark - Dobra - Kasina Wielka - Mszana Dolna - Niedźwiedź	36	6	6	6
P71	Mszana Dolna - Mszana Górna - Wilczyce - Jurków	14	36	8	8
P72	Mszana Dolna - Mszana Górna - Łętowe	9	14	8	4
P73	Mszana Dolna - Mszana Górna - Lubomierz	15	36	16	4
P74	Mszana Dolna - Konina	12	16	8	4

Nr linii	Przebieg	Dystans [km]	Minimalna liczba kursów w		
			dni robocze	soboty	niedziele i święta
P75	Mszana Dolna - Niedźwiedź - Poręba Wielka	12	16	6	4
P76	Mszana Dolna - Raba Niżna - Olszówka	12	12	4	0
P77	Mszana Dolna - Glisne	9	6	0	0
P78	Mszana Dolna - Kasina Wielka	11	28	16	10
P80	Limanowa - Tymbark	10	52	16	12
P81	Limanowa - Piekietko - Tymbark	12	18	0	0
P82	Limanowa - Pasierbiec	17	32	12	8
P83	Limanowa - Makowica	8	4	0	0
P84	Limanowa - Sowliny	6	10	2	2
P85	Limanowa - Mordarka - Sarczyn	12	16	4	2
P86	Limanowa - Siekierczyna	7	24	8	6
P87	Limanowa - Opalona	12	14	6	6
P88	Limanowa - Stara Wieś	12	16	6	6
P89	Limanowa - Stara Wieś - Stopnice	16	12	6	6
P91	Limanowa - Lipowe	13	14	6	6
P92	Limanowa - Mordarka	11	32	12	8
* linia P45 w dni wolne obsługuje wjazd do Męciny Miczaki					

Źródło: opracowanie własne

Mapa planowanej sieci komunikacyjnej (część graficzna planu transportowego) znajduje się w rozdziale 12.

W początkowym okresie planowane jest uruchomienie sieci w wariantcie podstawowym. Zebrane przez organizatora doświadczenie umożliwi rozwój sieci, jednakże utrzymanie obecnej komunikacji będzie wymagało aktywnego współdziałania samorządów gminnych.

4 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu limanowskiego



4.1 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

Generatorami ruchu są przede wszystkim obiekty użyteczności publicznej, a więc ogólnodostępne budynki przeznaczone dla administracji publicznej, kultury, oświaty, szkolnictwa, nauki, opieki zdrowotnej, sportu, rekreacji i turystyki. Pełnione przez nie funkcje determinują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory pokonywania tras.

Miejsca pracy czy szkoły generują ruch o charakterze codziennych, cyklicznych przemieszczeń odbywanych o określonych porach i po określonej trasie. Życie towarzyskie, potrzeby kulturalne, ochrona zdrowia, urzędy oraz instytucje publiczne generują przewozy wykazujące się brakiem regularności, nierzadko incydentalnością, zróżnicowaną częstotliwością odbywania podróży i różnymi porami przemieszczania się. W przypadku planu transportowego istotne są te obiekty użyteczności publicznej, które generują ruch międzygminny w ramach powiatu.

4.1.1 Urzędy i instytucje publiczne

Jedną z grup generujących ruch są urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne powiatu limanowskiego. Wykaz ważniejszych instytucji (urzędów) znajduje się poniżej.

Tabela 4. Wykaz urzędów i instytucji publicznych w powiecie limanowskim

Lp.	Nazwa urzędu	Adres urzędu
1	Starostwo Powiatowe w Limanowej	ul. Józefa Marka 9, 34-600 Limanowa
2	Powiatowy Zarząd Dróg w Limanowej	ul. Józefa Marka 9, 34-600 Limanowa
3	Dom Pomocy Społecznej w Szczyrzycu	Szczyrzyc 182, 34-623 Szczyrzyc
4	Dom Pomocy Społecznej w Mszanie Dolnej	ul. Rakczego 9, 34-730 Mszana Dolna
5	Dom Pomocy Społecznej w Limanowej	ul. W. Witosa 24/26, 34-600 Limanowa
6	Powiatowy Urząd Pracy w Limanowej	ul. Józefa Marka 9, 34-600 Limanowa
7	Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie	ul. Józefa Marka 9, 34-600 Limanowa
8	Sąd Rejonowy w Limanowej	ul. Józefa Marka 19, 34-600 Limanowa
9	Prokuratura Rejonowa w Limanowej	ul. Józefa Marka 19, 34-600 Limanowa
10	Urząd Miasta Limanowa	ul. Jana Pawła II 9, 34-600 Limanowa
11	Urząd Miasta Mszana Dolna	ul. Piłsudskiego 2, 34-730 Mszana Dolna
12	Urząd Gminy Dobra	Dobra 233, 34-642 Dobra
13	Urząd Gminy Jodłownik	Jodłownik 198, 34-620 Jodłownik
14	Urząd Gminy Kamienica	Kamienica 420, 34-608 Kamienica
15	Urząd Gminy Laskowa	Laskowa 643, 34 - 602 Laskowa

Lp.	Nazwa urzędu	Adres urzędu
16	Urząd Gminy Limanowa	ul. Matki Boskiej Bolesnej 18 B, 34 - 600 Limanowa
17	Urząd Gminy Łukowica	Łukowica 334, 34-606 Łukowica
18	Urząd Gminy Mszana Dolna	ul. Spadochroniarzy 6, 34-730 Mszana Dolna
19	Urząd Gminy Niedźwiedź	Niedźwiedź 233, 34-735 Niedźwiedź
20	Urząd Gminy Stopnice	Stopnice 911, 34-615 Stopnice
21	Urząd Gminy w Tymbarku	Tymbark 49, 34-650 Tymbark

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu limanowskiego

4.1.2 Placówki oświatowe

Uczniowie stanowią jedną z liczniejszych grup klientów transportu zbiorowego stale korzystających z usług przewozowych, potrzebują mieć zatem możliwość sprawnego i szybkiego połączenia z miejsca zamieszkania do miejsca nauki. Realizacja podróży związana z trasą dom - nauka - dom jest zakwalifikowana do podróży obowiązkowych, zasadniczo realizowanych właśnie transportem zbiorowym.

Poniższe tabele przedstawiają spis szkół wraz z adresami.

Tabela 5. Placówki oświatowe w powiecie limanowskim

Lp.	Nazwa placówki	Adres placówki
1	Zespół Szkół Technicznych i Ogólnokształcących im. Jana Pawła II w Limanowej	ul. Zygmunta Augusta 8, 34-600 Limanowa
2	Specjalny Ośrodek Szkolno Wychowawczy w Dobrej	Dobra 364, 34-642 Dobra
3	Zespół Placówek Oświatowych w Limanowej	ul. Zygmunta Augusta 8, 34-600 Limanowa
4	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych im. inż. Józefa Marka	ul. J. Marka 2, 34-730 Mszana Dolna
5	Zespół Szkół nr 1 w Mszanie Dolnej	ul. Matejki 11, 34-730 Mszana Dolna
6	Zespół Szkół im. Komisji Edukacji Narodowej w Tymbarku	Tymbark 349, 34-650 Tymbark
7	Zespół Szkół Nr 1 im. Józefa Piłsudskiego w Limanowej	ul. J. Piłsudskiego 81, 34-600 Limanowa
8	I Liceum Ogólnokształcące im. Władysława Orkana w Limanowej	ul. Orkana 1, 34-600 Limanowa
9	Zespół Szkół Techniczno - Informatycznych w Mszanie Dolnej	ul. Starowiejska 4, 34 - 730 Mszana Dolna
10	Zespół Szkół w Szczyrzycu	34-623 Szczyrzyc

Źródło: Opracowanie własne

4.1.3 Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Zakłady pracy odgrywają bardzo istotną rolę wśród generatorów ruchu, gdyż powodują obowiązkowe i cykliczne podróże w relacji dom - praca - dom w godzinach szczytu. Największe zakłady pracy powiatu limanowskiego zostały przedstawione na poniższej mapie.

Mapa 4. Duże zakłady pracy w powiecie limanowskim

L.p.	Nazwa zakładu	Adres zakładu
1	TYMBARK - MWS SP. Z O.O. SP.K.	Tymbark 156, 34-650 Tymbark
2	Zakład Usługowo Produkcyjny Emiter Spółka Jawna	ul. Skrudlak 3, 34-600 Limanowa
3	PPUH Wolimex	ul. Tarnowska 33, 34-600 Limanowa
4	Producent Odzieży Roboczej Zakład Pracy Chronionej IMA	ul. Tarnowska 40, 34-600 Limanowa
5	Limatherm Sensor Sp. z o.o.	ul. Tarnowska 1, 34-600 Limanowa
6	GOLD DROP Sp. z o. o.	ul. Rzeczna 11 d, 34-600 Limanowa
7	PPHU Uchacz Spółka Jawna	Podtopień 303, 34-650 Tymbark
8	Przedsiębiorstwo Wielobranżowe "Laskopol"	ul. Tarnowska 8, 34-600 Limanowa
9	"Natanek Nova" Sp. z o.o. Sp.k.	Szyk 67, 34-620 Jodłownik
10	Instar Sp. J.	ul. Tarnowska 9, 34-600 Limanowa
11	AZE Zając, Kościółek Spółka Jawna	Skrzydlna 101, 34-625 Dobra
12	ORLEN Budonaft Sp. z o.o.	ul. Fabryczna 1C, 34-600 Limanowa
13	STOLART Sp. z o.o.	Dobra 508, 34-642 Dobra
14	Międzynarodowy Transport Drogowy Bogdan Drzyzga	Tymbark 454, 34-650 Tymbark
15	JARECKI S.A.	Mordarka, 34-600 Limanowa
16	SILLA Sp. z o.o.	ul. Krakowska 15, 34-730 Mszana Dolna
17	Impuls Sp. z o.o.	ul. Piłsudskiego 14C, 34-600 Limanowa
18	Florian Południe Sp. z o. o. Spółka Komandytowa	Tymbark 570, 34-650 Tymbark
19	Limatherm Sensor Sp. z o.o.	ul. Tarnowska 1, 34-600 Limanowa
20	PPUH "OMEGA" Sp. z o. o.	ul. Orkana 51, 34-730 Mszana Dolna
21	PARTNER-ALMA Stach, Król Sp. j.	ul. Ceglarska 4, 34-600 Limanowa

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Dojazdy do pracy zostały również opisane w rozdziale 4.2.

4.1.4 Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne

Kolejną grupą generatorów ruchu są obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne. Generują one przewozy o charakterze incydentalnym. Wykaz najważniejszych obiektów związanych z kulturą i sportem został przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 6. Obiekty kultury, rekreacji i sportu w powiecie limanowskim

Lp.	Nazwa obiektu	Adres obiektu
1	Limanowski Dom Kultury	ul. Bronisława Czecha 4, 34-600 Limanowa
2	Miejska Biblioteka Publiczna w Limanowej	ul. Matki Boskiej Bolesnej 13, 34-600 Limanowa
3	Pływalnia Limanowska	ul. Zygmunta Augusta 37, 34-600 Limanowa
4	Miejski Ośrodek Kultury w Mszanie Dolnej	ul. Jana Pawła II 1, 34-730 Mszana Dolna
5	Biblioteka Miejska w Mszanie Dolnej	ul. Marszałka Piłsudskiego 58, 34-730 Mszana Dolna

Źródło: opracowanie własne

4.1.5 Publiczne placówki służby zdrowia

Placówki służby zdrowia to kolejny typ obiektów generujących ruch o charakterze incydentalnym. W Limanowej przy ul. J. Piłsudskiego 61 znajduje się Szpital Powiatowy, w Szczyrzycu znajduje się Szpital pw. św. Jana Jerozolimskiego.

4.1.6 Turystyka

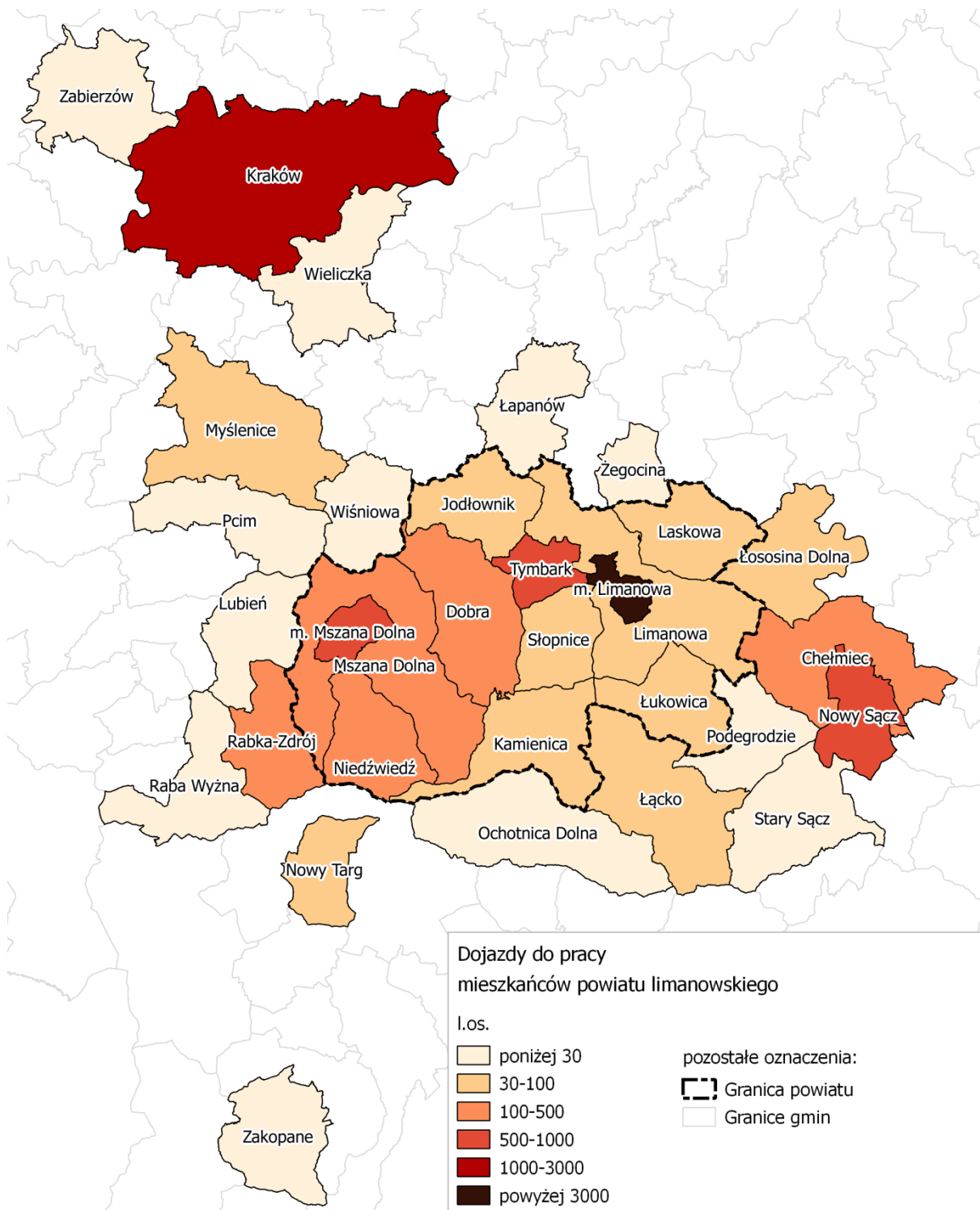
Istotnym generatorem ruchu w powiecie limanowskim jest turystyka krajoznawcza. Walory turystyczne Beskidu Wyspowego stanowią istotny element rozwoju lokalnego. Licznie występujące szczyty górskie, szlaki turystyczne i infrastruktura schroniskowa stanowią istotny walor do uprawiania w okresie wiosenno-letnim pieszej i rowerowej turystyki, a w okresie zimowym turystyki sportowej. Walory przebiegających przez powiat limanowski pasm Beskidu są czynnikiem generującym napływ turystów, głównie w czasie weekendów oraz okresów tzw. szczytów turystycznych (ferie, wakacje, długie weekendy).

4.2 Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu limanowskiego

Kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu limanowskiego określono na podstawie opracowania Głównego Urzędu Statystycznego pt. „Dojazdy do pracy - NSP 2011”. W ramach Narodowego Spisu Powszechnego w 2011 roku, zbadano dojazdy do pracy dla ogółu osób pracujących. Badanie zostało przeprowadzone na podstawie danych znajdujących się w rejestrach administracyjnych, pozyskanych przez statystykę publiczną. W efekcie dokonano statystyki dojeżdżających do pracy wraz z dokładną identyfikacją terytorialną ich miejsca pracy, które w połączeniu z faktycznym miejscem zamieszkania tych osób wyznaczyły kierunki przepływów związanych z pracą.

Badanie to nie uwzględnia środka transportu, częstotliwości i czasu podróży osób dojeżdżających do pracy. Do analiz wykorzystano wyłącznie dane tabelaryczne dołączone do opracowania NSP 2011.

Poniższa mapa pokazuje, gdzie najczęściej dojeżdżają do pracy mieszkańcy powiatu, którzy pracują poza gminą zamieszkania.



Mapa 5. Dojazdy do pracy mieszkańców powiatu limanowskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentu "Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011", GUS, Warszawa 2014

Najwięcej osób, które wybierają miejsce pracy poza gminą zamieszkania, dojeżdża do miasta Limanowa - 3141 osób. Kolejnym atrakcyjnym miejscem, wybijającym się pod względem liczby pracujących, jest Kraków - oddalony o około 70km.

Inne gminy powiatu limanowskiego, które zatrudniają ponad 500 pracowników spoza ich obszaru zamieszkania, to Mszana Dolna (647) i Tymbark (526).

Największe przepływy międzygminne wynikające z dojazdów do pracy według NSP 2011 występują w relacjach:

- Gmina Limanowa → miasto Limanowa,
- Gmina Mszana Dolna → miasto Mszana Dolna,
- Gmina Limanowa → miasto Kraków,
- Gmina Laskowa → miasto Limanowa.

4.3 Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu limanowskiego w zależności od czasu ich występowania

Zróżnicowane zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w powiecie limanowskim wynika z występowania czynników i prawidłowości wpływających znacznie na popyt. Gęstość zaludnienia, struktura społeczeństwa, wskaźniki ekonomiczne czy lokalizacja generatorów ruchu to tylko część czynników wpływających na zmiany potrzeb przewozowych. Istotne są również takie czynniki jak pora i typ dnia.

4.3.1 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia

Największe zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich odnotowuje się w dni robocze, kiedy odbywanie podróży zdeterminowane jest w przeważającej części pracą lub nauką. Miejsca pracy oraz nauki są generatorami ruchu obligatoryjnego, charakteryzującego się odpowiednią częstotliwością i regularnością. Nie oznacza to jednak, że między poniedziałkiem a piątkiem nie występują podróże fakultatywne. Istnieje zatem prawidłowość wiążąca intensywność wykorzystywania komunikacji zbiorowej w procesie polegającym na przemieszczaniu się z występowaniem zjawiska tzw. migracji wahadłowych.

Mniejsze jest zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie w weekendy, wakacje, ferie zimowe i święta. Inny jest także charakter podróży odbywanych w dni wolne od pracy czy nauki. Przewozów o charakterze obligatoryjnym jest zdecydowanie mniej - niemal nie występuje konieczność dojeżdżania do szkół i innych miejsc nauki, a to właśnie uczniowie stanowią znaczną część pasażerów, jak również coraz mniej zakładów pracy funkcjonuje w systemie całotygodniowym. Realizowane podróże cechują się głównie fakultatywnością, incydentalnością, sporadycznością i nieregularnością i spowodowane są zaspokojeniem innych potrzeb - np. towarzyskich czy kulturalnych. Ze względu na walory turystyczne powiatu istotny udział podróży w dni wolne oraz w sezonie turystycznym stanowią podróże o motywacji turystyczno-krajoznawczej. Ponadto w dni wolne prawie nie występują potrzeby przewozowe związane z koniecznością załatwiania spraw administracyjno-urzędowych. Najwięcej kursów realizowanych jest w dni robocze. Ich liczba jest znacznie większa niż liczba kursów przewidzianych do realizacji w soboty i w niedziele. Ponadto kursów wykonywanych w soboty jest więcej niż przewidzianych do realizacji w niedziele.

4.3.2 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia

Liczba pasażerów korzystających z oferty przewozowej na liniach powiatowych zmienia się także w zależności od pory dnia. Największe przewozy pasażerskie odnotowuje się w szczytach komunikacyjnych: porannym i popołudniowym, jednak przepływ pasażerów w szczycie porannym, kiedy w transporcie zbiorowym przeważa funkcja dowozowa do szkół średnich i miejsc pracy - głównych generatorów ruchu w przewozach powiatowych, jest bardziej zintensyfikowany (zmiany w zakładach pracy zaczynają się zazwyczaj między godziną 6 a 8, a lekcje w szkołach - między 8 a 9). Godziny zakończenia nauki szkolnej zawierają się zazwyczaj w przedziale między godz. 12 a godz. 16, zatem szczyt popołudniowy jest bardziej rozciągnięty w czasie.

Mniejsze przewozy odnotowuje się w tzw. międzyszczytce, gdy realizowane są głównie podróże o charakterze incydentalnym, związane z koniecznością załatwiania spraw urzędowych, a także podróże obowiązkowe o stosunkowo nietypowej porze występowania (np. rozpoczynanie zajęć od trzeciej - czwartej godziny lekcyjnej czy praca w obiekcie usługowym czynnym od godziny 10 albo obiekcie gastronomicznym - czynnym nierzadko od godzin południowych). W okresie wieczornym dostrzegalne jest występowanie mniejszych niż w międzyszczytce potoków pasażerskich.

4.4 Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu publicznego

Jedną z ról komunikacji zbiorowej jest zapewnienie mobilności osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej sprawności ruchowej, a więc tym, którzy nie mają możliwości samodzielnego przemieszczania się środkami transportu indywidualnego.

Już na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględnia się postulaty wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W sposób szczególny brane są pod uwagę te miejsca, które stanowią potencjalne cele podróży osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej, tj. przede wszystkim placówki służby zdrowia czy instytucje publiczne.

Przy budowie bądź modernizacji istniejącej infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planuje się:

lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej możliwie blisko źródeł ruchu (uwzględniając wytyczne związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego),

lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej połączonej z lokalizacją ciągów pieszych,

eliminowanie barier poruszania się poprzez:

likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej,

likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych,

dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów,

umożliwianie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, podjazdu pojazdów jak najbliższej krawędzi przystankowej,

optymalizowanie gęstości przystanków komunikacyjnych, z uwzględnieniem przystanków „na żądanie” (pojazd zatrzymuje się na przystanku tylko wtedy, gdy potrzeba wsiadania lub wysiadania zostanie zasygnalizowana odpowiednio wcześniej).

W rozdziale 8 niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu limanowskiego uwzględnione zostały potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w standardzie taboru obsługującego sieć komunikacyjną w powiatowych przewozach pasażerskich, infrastruktury przystankowej oraz w dziedzinie informacji pasażerskiej.

4.5 Podsumowanie

Podstawą do zdefiniowania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu limanowskiego jest lokalizacja najważniejszych obiektów użyteczności publicznej w powiecie wraz z określeniem zapotrzebowania na dostęp do tych obiektów osobom niepełnosprawnym, analiza kierunków przemieszczania się mieszkańców powiatu oraz zmian w zapotrzebowaniu na przewozy pasażerskie w zależności od dnia tygodnia czy pory dnia.

Większość obiektów użyteczności publicznej istotnych z punktu widzenia zapewnienia dostępności w ramach przewozów powiatowych jest zlokalizowanych w Limanowej.

Istotne jest zapewnienie osobom niepełnosprawnym wygodnego dostępu do obiektów użyteczności publicznej, w szczególności do placówek służby zdrowia oraz instytucji publicznych. Największe przepływy pasażerskie w powiecie odnotowuje się w dni robocze w godzinach szczytu porannego i popołudniowego na trasach łączących gminy powiatu limanowskiego z Limanową, natomiast najatrakcyjniejszym kierunkiem pozapowiatowym jest miasto Kraków. Obecnie prognozuje się utrzymanie popytu na usługi transportowe na zbliżonym poziomie do obecnego. Planuje się dążyć do utrzymania zasadniczej części sieci komunikacyjnej powiatu. Powyższe informacje zostały uwzględnione przy planowaniu publicznego transportu zbiorowego w powiecie limanowskim.

5 Przewidywane finansowanie usług przewozowych



5.1 Źródła i formy finansowania

Obecnie powiat limanowski jako jednostka samorządu terytorialnego nie finansuje usług przewozowych. Usługi publicznego transportu zbiorowego są realizowane przez przedsiębiorców prywatnych, działających na zasadach komercyjnych, uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie stosownych zezwoleń. Refundacja biletów ulgowych sprzedawanych przez tych przewoźników odbywa się ze środków marszałkowskich.

Powiat limanowski będzie finansował własne usługi przewozowe w przypadku, gdy rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie mogło polegać na:

- pobieraniu przez operatora, któremu powiat limanowski powierzy (w drodze przetargu lub bezprzetargowo) świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio przez sam powiat limanowski opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego za sprzedaż biletów,
- przekazaniu operatorowi tzw. rekompensaty (wynagrodzenia) z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym,
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości powiatu limanowskiego, o ile zostały ustanowione,
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- udostępnianiu operatorowi przez powiat limanowski środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, w tym przypadku powiatu limanowskiego,
- środki z budżetu państwa.

5.2 Koszty z jakimi może wiązać się uruchomienie przewozów użyteczności publicznej

Koszty organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na szczeblu powiatowym będą pochodną wybranego modelu finansowania usług użyteczności publicznej w tym zakresie.

W przypadku powiatu limanowskiego należy wziąć pod uwagę co do zasady model oparty w pierwszej kolejności na pobieraniu przez operatora, wyłonionego w postępowaniu koncesyjnym, wpływów z tytułu opłat ze sprzedaży biletów. Aby taki model finansowania zastosować, należy dokonać wyboru operatora lub operatorów transportu zbiorowego w oparciu o przepisy ustawy o koncesji na roboty budowlane i usługi. Wybrany koncesjonariusz (operator) będzie operował na sieci lub jej wycinku (w przypadku kilku operatorów) i pobierał z tego tytułu opłatę za sprzedane bilety, które będą stanowiły wyłączny przychód operatora.

Drugim możliwym modelem, w którym można zrealizować wszystkie planowane warianty jest model polegający na zapłacie za usługę publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu wpływów ze sprzedaży biletów po stronie Organizatora. Taki model jednakże wymaga uzyskania przez Organizatora uprzedniej wiedzy na temat wpływów z biletów na danych liniach lub całej sieci. Wymaga on także zaangażowania realnych środków budżetowych, czego można uniknąć w przypadku modelu koncesyjnego.

W związku z tym rekomendowanym modelem jest model koncesyjny, który po pierwsze daje możliwość niezaangażowania środków budżetowych, a po drugie pozwala uzyskać przez pierwsze lata jego funkcjonowania realną wiedzę o wskaźnikach technicznych/ekonomicznych/finansowych całej sieci niezależnie od wybranego wariantu.

Odnosząc powyższe założenia do planowanej sieci o charakterze użyteczności publicznej zakłada się, iż koszty uruchomienia przewozów w modelu koncesyjnym będą de facto zerowe - brak wydatku dla budżetu powiatu - natomiast w modelu zapłaty za usługę będą musiały zostać skalkulowane wg rynkowych stawek za podobne usługi, przy czym będą one o tyle mniejsze, o ile większy będzie przychód z biletów za przejazdy transportem organizowanym przez powiat limanowski. Należy pamiętać, że wariant bezkosztowy będzie możliwy do osiągnięcia tylko w przypadku rentowności sieci, co jest zależne od rozkładu jazdy, wpływów z biletów i zapewnieniu wyłączności przystankowej dla operatora.

Należy pamiętać, że stawka za wozokilometr zależy od wielu czynników, m.in. wielkości sieci, liczby kursów na poszczególnych liniach i rozkładów jazdy (wykorzystanie taboru i zasobów ludzkich bez przestojów) i od wymagań organizatora dotyczących standardu taboru. Koszt wozokilometra na danej linii może się również znacząco różnić w zależności od tego, czy dana linia jest pojedynczym zamówieniem czy jest oferowana w ramach pakietu linii bądź całej sieci.

Poniżej w tabeli zestawiono szacunkowe koszty wg poszczególnych wariantów i modeli. Dla kalkulacji przyjęto, iż stawka za wozokilometr płacona operatorowi w przypadku modelu zapłaty za usługę nie będzie wyższa niż 3 zł netto.

Tabela 7. Przedstawienie kosztów, z jakimi może wiązać się uruchomienie publicznych przewozów

Wariant	Model I koncesyjny/szacowany koszt	Model II zapłaty za usługę/szacowany koszt	Założenia do Modelu II
Wariant podstawowy	Model „bezkosztowy* ” dla budżetu	Szacowany łączny koszt roczny dla całej sieci ok. 5,082 mln zł netto (kwota zostanie pomniejszona o uzyskane wpływy z biletów)	Założenia: - Liczba wozokilometrów przewidziana do realizacji w ciągu roku, zgodna z planowanymi liniami zamieszczonymi w tab. 3 wynosi 1 693 872 km , przy założeniach: liczba dni w miesiącu: - roboczych: 22 - soboty: 4 - niedziele i święta: 4 Założona stawka za wozokilometr wynosi 3 zł netto.

Wariant	Model I koncesyjny/szacowany koszt	Model II zapłaty za usługę/szacowany koszt	Założenia do Modelu II
Wariant podstawowy + uzupełniający	Model „bezkosztowy* ” dla budżetu	Szacowany koszt dla całej sieci to ok 15,656 mln zł netto (kwota zostanie pomniejszona o uzyskane wpływy z biletów)	Założenia: Liczba wozokilometrów przewidziana do realizacji w ciągu roku, zgodna z planowanymi liniami zamieszczonymi w tab. 3 wynosi 5 218 752 km , przy założeniach: liczba dni w miesiącu: - roboczych: 22 - soboty: 4 - niedziele i święta: 4 Założona stawka za wozokilometr wynosi 3 zł netto.

bezkosztowy - tylko w przypadku sporządzenia odpowiedniej umowy między organizatorem i operatorem, do zadań organizatora będzie również należeć rozliczanie i kontrolowanie operatora, co może generować pośrednie koszty dla powiatu związane z organizacją transportu nie ujęte w powyższej tabeli.*

Źródło: opracowanie własne

Faktyczne koszty są możliwe do wyliczenia w momencie stworzenia kompletnego rozkładu jazdy komunikacji zbiorowej.

5.3 Rentowność linii komunikacyjnych

Szacuje się, że rentowność linii komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników komercyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich jest dodatnia. Przewoźnicy ci, realizując usługi przewozowe, kierują się głównie aspektami ekonomicznymi prowadzonej działalności celem osiągnięcia dodatnich wyników swojej aktywności.

Najbardziej rentowne są połączenia realizowane w czasie szczytów komunikacyjnych (porannego i popołudniowego), ponieważ wtedy występują największe napelnienia pojazdów i tym samym pojawia się największa sprzedaż biletów. Mieszkańcy powiatu limanowskiego dojeżdżają wtedy do szkół i do pracy.

Połączenia realizowane w trakcie trwania międzyszczytu cechują się znacznie niższym popytem w porównaniu z okresem szczytu komunikacyjnego. Przewoźnicy obsługują te połączenia także ze względów społecznych oraz aby móc korzystać z tzw. efektu skali występującego przy obsłudze sieci komunikacyjnej umożliwiającej realizację podróży w wielu kierunkach i w różnych porach dnia.

Mając na uwadze powyższe planuje się, iż rozkłady jazdy publicznej komunikacji zbiorowej będą ułożone w taki sposób, aby planowane linie o charakterze użyteczności publicznej pozwalały uzyskać zysk operatorom.

6 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu



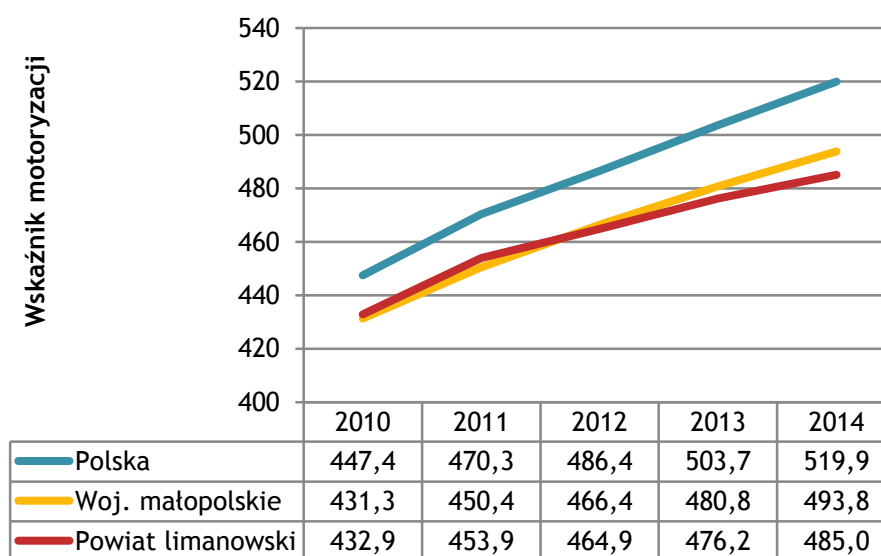
Obecne nagromadzenie zanieczyszczeń pyłem i hałasem ma swoje źródło między innymi w transporcie samochodowym indywidualnym. Rosnąca presja motoryzacyjna wpływa na pogarszanie jakości życia głównie na terenach zurbanizowanych.

Celem polityki transportowej jest zrównoważony rozwój, czyli dążenie do zachowania optymalnego podziału pomiędzy transportem zbiorowym a indywidualnym oraz do zmniejszenia obciążenia ruchem sieci drogowej. Obciążenie to jest zależne m.in. od częstotliwości użytkowania aut, stopnia napętnienia oraz wskaźnika motoryzacji.

6.1 Wskaźnik motoryzacji

Od kilkunastu lat w Europie obserwuje się stały i intensywny rozwój motoryzacji. Przyczynia się to do wzrostu zanieczyszczenia środowiska naturalnego, zatłoczenia dróg i problemów społecznych, a są to jedynie niektóre z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej, która w ogólnym rozrachunku wpływa na pogarszanie się warunków życia. Obecnie dąży się do skierowania polityki transportowej na tory zasad zrównoważonego rozwoju. Celem takiego działania jest przede wszystkim zachowanie optymalnego rozgraniczenia podróży pomiędzy publicznym transportem zbiorowym i transportem indywidualnym.

Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne głównie od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napętnienia oraz wskaźnika motoryzacji (liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców). Na poniższym wykresie przedstawiono wartość wskaźnika motoryzacji dla powiatu limanowskiego w latach 2010 - 2014 oraz, dla porównania, wskaźniki dla województwa małopolskiego oraz Polski.



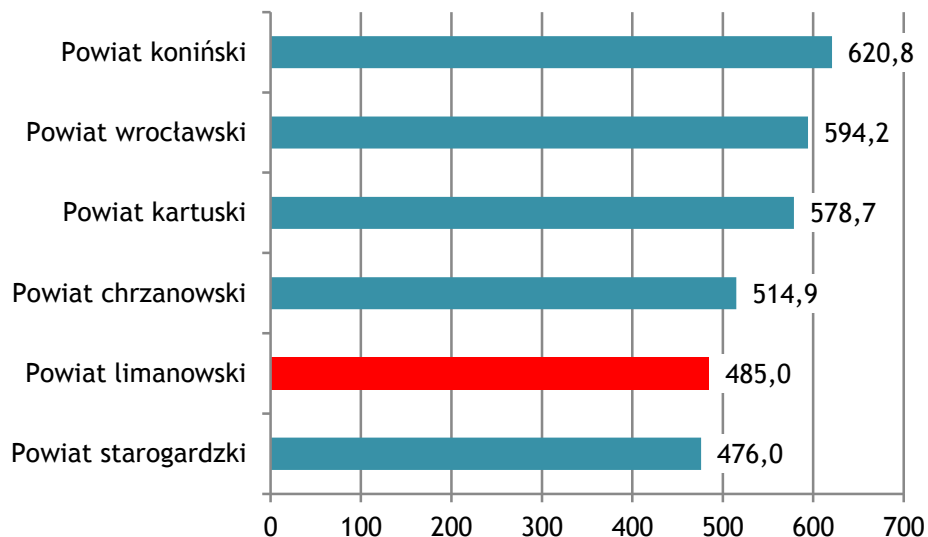
Wykres 7. Wskaźnik motoryzacji powiatu limanowskiego, woj. małopolskiego oraz Polski w latach 2010 - 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W latach 2010 - 2014 wskaźnik motoryzacji dla powiatu limanowskiego oraz województwa małopolskiego był porównywalny, przy czym w ostatnich latach wartość wskaźnika motoryzacji w województwie małopolskim rośnie szybciej w porównaniu do powiatu limanowskiego. Wskaźnik motoryzacji w Polsce w każdym analizowanym roku był wyższy niż w powiecie limanowskim i województwie małopolskim. W ciągu wskazanych pięciu lat, wskaźnik

motoryzacji dla powiatu limanowskiego stale wzrastał, a w 2014 roku osiągnął wysokość 485 samochodów na 1000 mieszkańców.

Poniższy wykres porównuje wskaźnik motoryzacji powiatu limanowskiego ze wskaźnikami motoryzacji w powiatach podobnych pod względem liczby ludności.



Wykres 8. Porównanie wskaźnika motoryzacji powiatu limanowskiego z powiatami podobnymi pod względem liczby ludności

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wskaźnik motoryzacji w powiecie limanowskim, w porównaniu z innymi powiatami podobnymi pod względem liczby ludności, jest niski. Według krajowych prognoz, wskaźnik w powiecie będzie stale rósł, jednak w nieco wolniejszym tempie.

Rosnący wskaźnik motoryzacji, przy zwiększającej się liczbie ludności oznacza, że w powiecie przybywa samochodów osobowych, które stanowią konkurencję dla transportu zbiorowego. Mieszkańcy powiatu limanowskiego mają coraz łatwiejszy dostęp do komunikacji indywidualnej. Aby zahamować przyrost samochodów osobowych, konieczna jest poprawa atrakcyjności alternatywnych form transportu poprzez podwyższenie standardu usług przewozowych.

6.2 Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie przeprowadzonych na obszarze powiatu limanowskiego badań marketingowych - ankietowych

6.2.1 Metodologia badań

Badania ankietowe dotyczące preferencji komunikacyjnych oraz postulatów transportowych mieszkańców badanego obszaru zostały przeprowadzone we wrześniu oraz październiku 2016 roku. Ankiety wykonane zostały z wykorzystaniem papierowego formularza ankietowego poprzez bezpośrednią rozmowę ankietera z mieszkańcami-pasażerami znajdującymi się na przystankach komunikacyjnych, ponadto formularze ankiet udostępnione zostały on-line na

stronie Starostwa Powiatowego w Limanowej oraz zostały rozpropagowane za pośrednictwem urzędów gmin, zakładów pracy i wśród uczniów szkół ponadgimnazjalnych.

Badania przedstawione zostały z podziałem na trzy grupy respondentów:

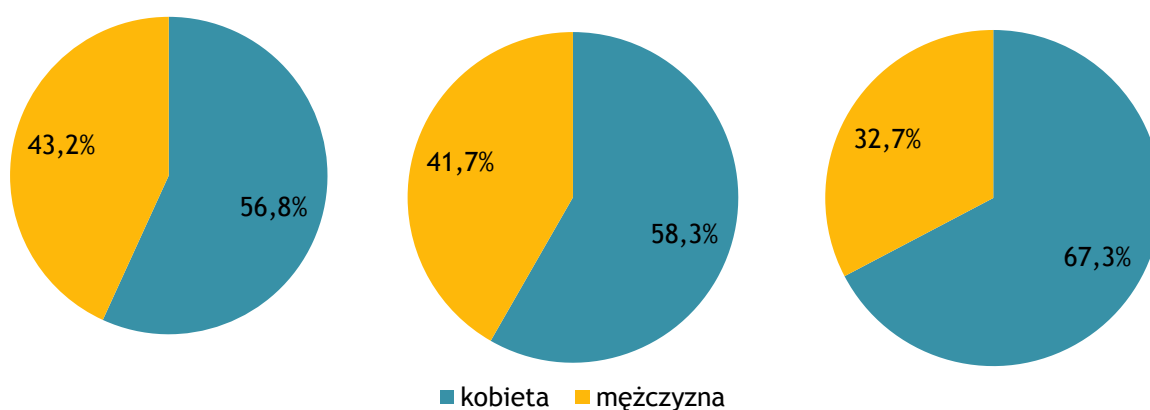
- Grupa 1: osoby ankietowane poprzez bezpośrednią rozmowę oraz osoby odpowiadające na pytania z wykorzystaniem ankiety zamieszczonej na stronie Starostwa Powiatowego w Limanowej;
- Grupa 2: uczniowie szkół ponadgimnazjalnych;
- Grupa 3: pracownicy urzędów, szpitali i innych zakładów pracy.

Brak takiego podziału skutkowałby zawyżeniem udziału niektórych odpowiedzi.

Liczebnie największą jest grupa pierwsza: przeprowadzono 1620 ankiet (514 ankiet wypełnionych przez Internet i 1106 na przystankach). Liczba ankiet w szkołach wyniosła 735, natomiast w zakładach pracy 312.

6.2.2 Metryka respondentów

Poniższe wykresy przedstawiają podział ankietowanych ze względu na płeć.

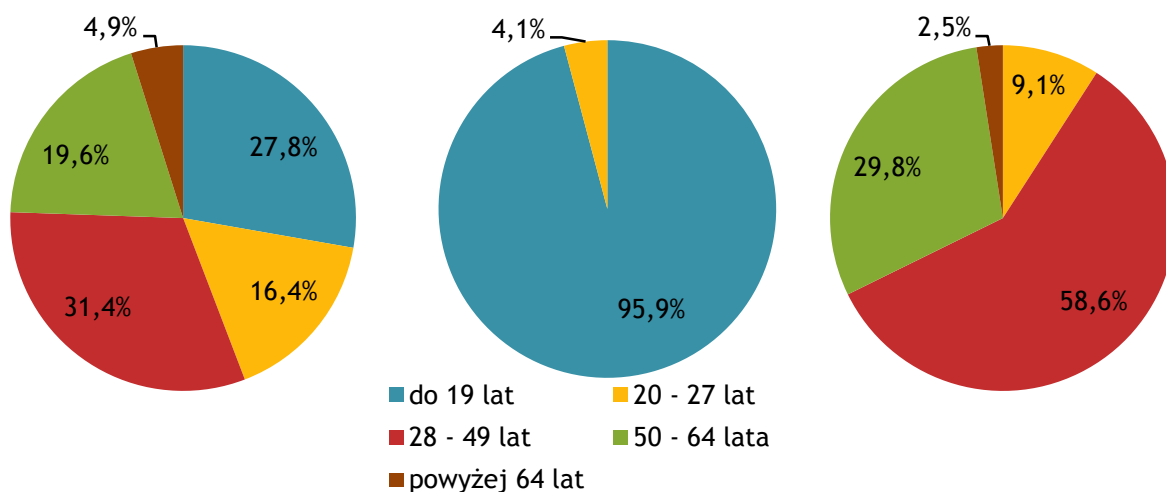


Wykres 9. Podział ankietowanych odpowiednio w grupie 1, grupie 2 i grupie 3 ze względu na płeć

Źródło: opracowanie własne

W przypadku każdej grupy, większość stanowiły kobiety. Największą różnicę zaobserwować można wśród pracowników, gdzie udział kobiet wyniósł 67,3%, zaś udział mężczyzn to 32,7%.

Kolejny wykres przedstawia, jak rozkładał się udział poszczególnych grup wiekowych.



Wykres 10. Podział respondentów odpowiednio w grupie 1, grupie 2 i grupie 3 ze względu na wiek

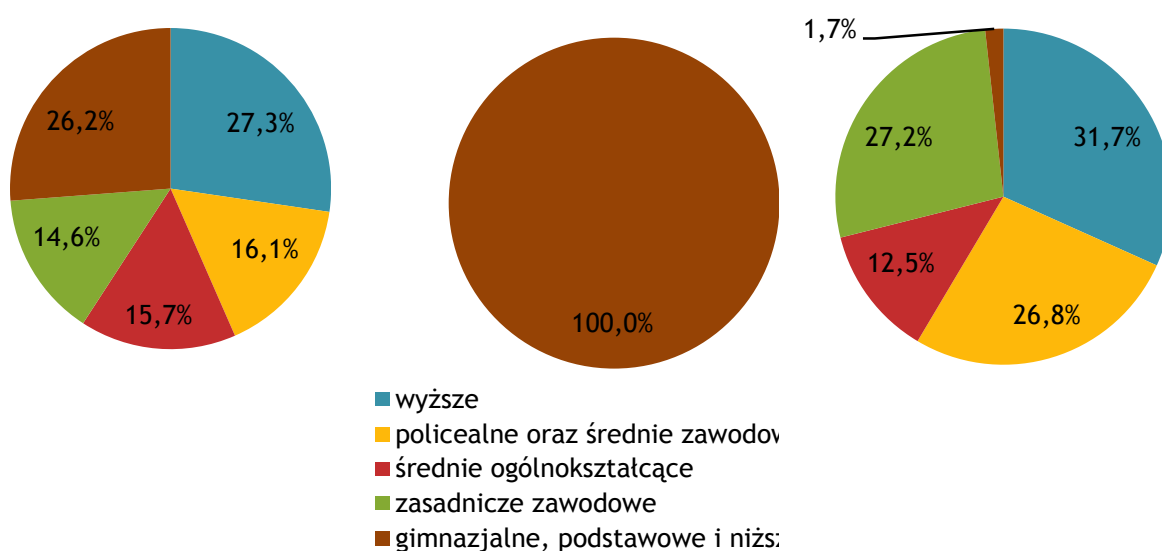
Źródło: opracowanie własne

W przypadku grupy 1, największy udział stanowiły osoby w wieku od 28 do 49 lat - 31,4%. Kolejną pod względem liczności grupą były osoby w wieku do 19 lat - 27,8%. Osoby z przedziału wiekowego 50-64 lata stanowiły 19,6%, zaś z przedziału 20-27 lat - 16,4%. Najmniej liczną grupą były osoby w wieku powyżej 64 lat - 4,9%.

Wśród uczniów naturalnie przeważały osoby w wieku do 19 lat - 95,9%. Osoby w wieku 20-27 lat stanowiły 4,1%.

W grupie 3, największy udział miały osoby w wieku od 28 do 49 lat - 58,6%. Osoby w wieku od 50 do 64 lat stanowiły 29,8%, zaś osoby w wieku od 20 do 27 lat - 9,1%. Najmniej było osób w wieku powyżej 64 lat - 2,5%.

Kolejne wykresy przedstawiają podział respondentów ze względu na wykształcenie.

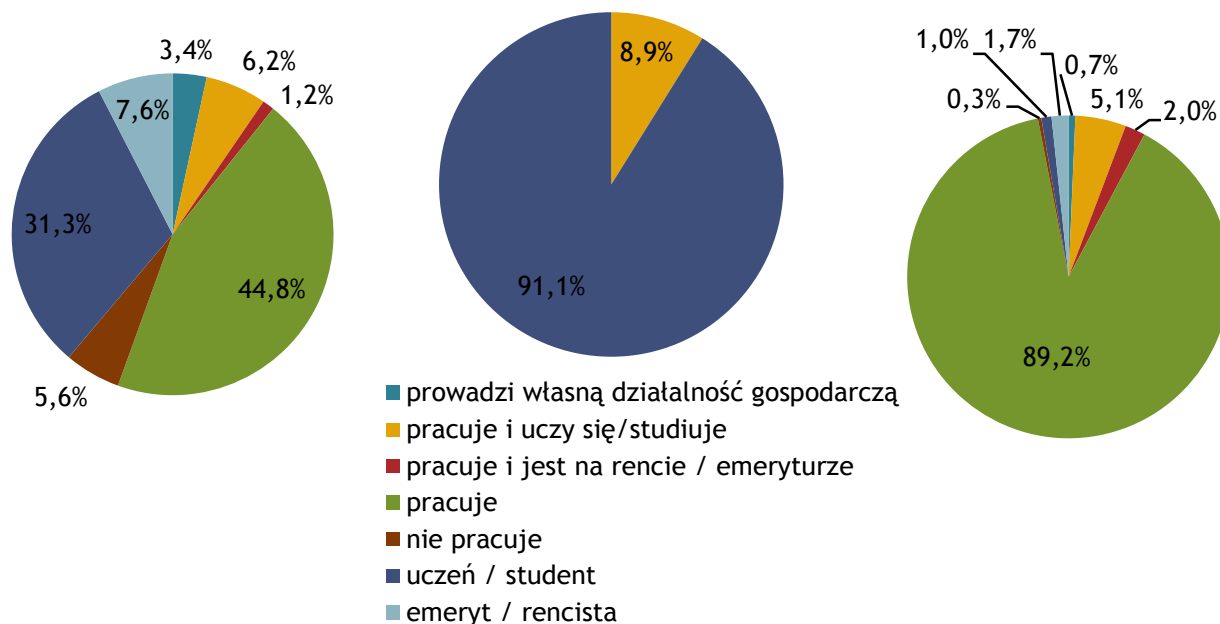


Wykres 11. Podział ankietowanych odpowiednio w grupie 1, grupie 2 i grupie 3 ze względu na wykształcenie

Źródło: opracowanie własne

W grupie 1, najwięcej osób posiadało wykształcenie wyższe - 27,3%. Niewiele mniej osób posiadało wykształcenie gimnazjalne, podstawowe i niższe - 26,2%. Wykształcenie policealne oraz średnie zawodowe posiadało 16,1%, średnie ogólnokształcące 15,7%, zaś zasadnicze zawodowe 14,6%. W przypadku uczniów szkół ponadgimnazjalnych, wszyscy posiadali wykształcenie gimnazjalne, podstawowe i niższe. Wśród pracowników, najwięcej ankietowanych posiadało wykształcenie wyższe - 31,7%. Wykształcenie zasadnicze zawodowe posiadało 27,2%, policealne oraz średnie zawodowe 26,8%, zaś średnie ogólnokształcące 12,5%. Najmniej osób posiadało wykształcenie gimnazjalne, podstawowe i niższe - 1,7%.

Kolejne wykresy przedstawiają podział ankietowanych ze względu na aktywność zawodową.

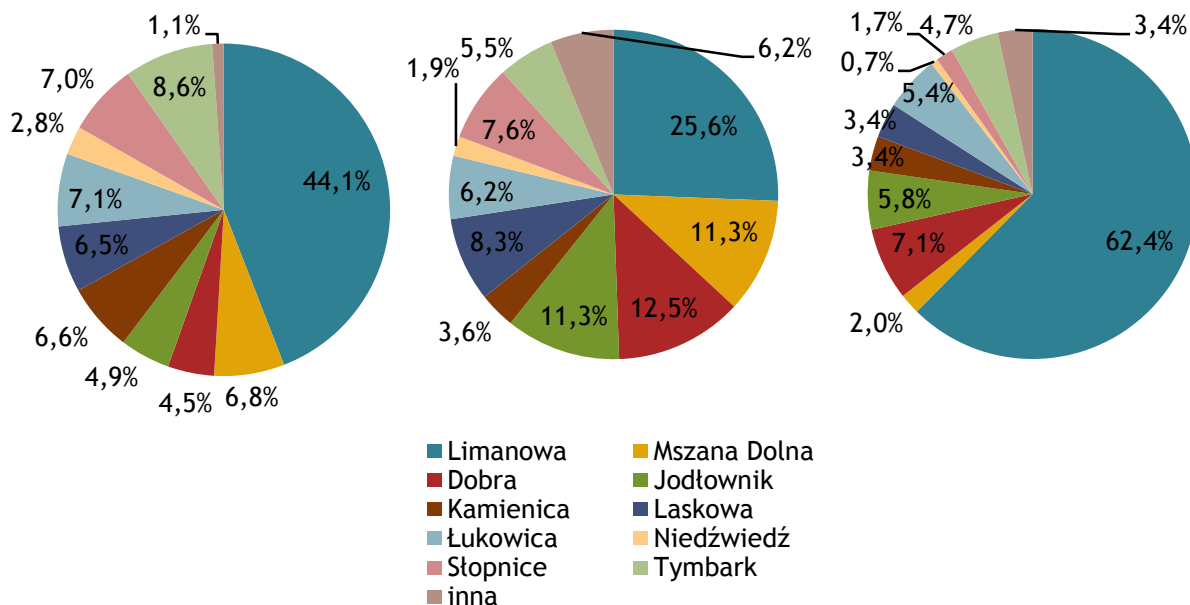


Wykres 12. Podział respondentów odpowiednio w grupie 1, grupie 2 i grupie 3 ze względu na aktywność zawodową

Źródło: opracowanie własne

Respondenci z grupy 1 w odpowiedzi na pytanie o aktywność zawodową deklarowali, że są pracownikami - takiej odpowiedzi udzieliło 44,8% ankietowanych. 31,3% pytanych to uczniowie i studenci. 7,6% osób to emeryci i renciści, 6,2% osób to osoby pracujące i uczące się lub studiujące, 5,6% osób nie pracuje, 3,4% prowadzi własną działalność gospodarczą, zaś 1,2% pracuje i jest na rencie lub emeryturze. Wśród uczniów, 91,1% osób odpowiedziało, że uczy się lub studiuje, zaś pozostałe osoby jednocześnie uczą się i pracują. Wśród osób badanych w zakładach pracy, 9 na 10 osób udzieliło odpowiedzi „pracuje”. 5,1% osób pracuje i uczy się lub studiuje. Pozostałe odpowiedzi uzyskały niewielką liczbę głosów i nie przekroczyły 2%.

W kolejnym pytaniu ankietowani zostali poproszeni o wskazanie gminy zamieszkania. Poniższe wykresy przedstawiają, jakie padły odpowiedzi.



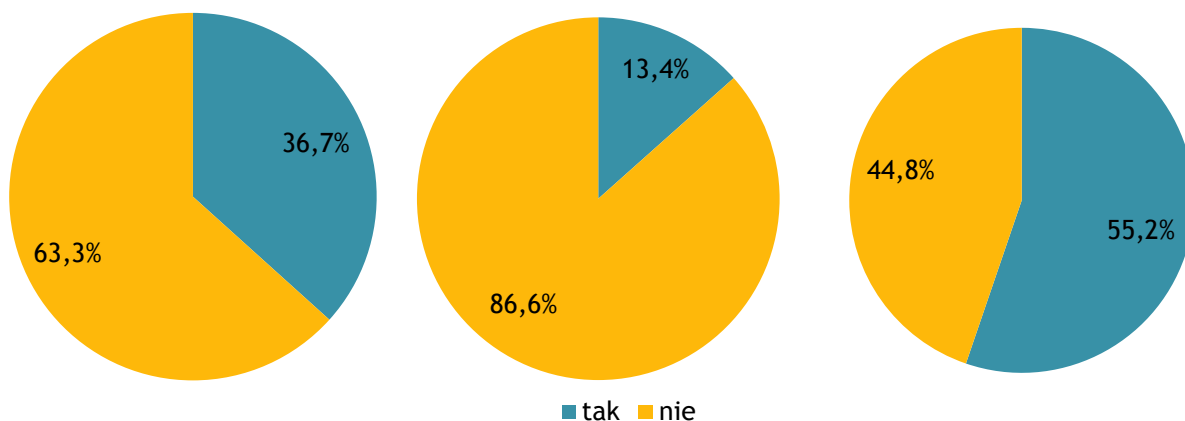
Wykres 13. Podział ankietowanych odpowiednio w grupie 1, grupie 2 i grupie 3 ze względu na gminę zamieszkania

Źródło: opracowanie własne

W grupie 1, najwięcej osób zamieszkiwało gminę Limanowa - 44,1%. Gminę Tymbark zamieszkiwało 8,6% ankietowanych, gminę Łukowica 7,1%, gminę Słopnice 7%, gminę Mszana Dolna 6,8%, gminę Kamienica 6,6%, zaś gminę Laskowa 6,5%. Udział pozostałych odpowiedzi nie przekroczył 5%. Co czwarty uczeń zamieszkiwał gminę Limanowa, a co ósmy gminę Dobra. Gminy Jodłownik oraz Mszana Dolna otrzymały po 11,3% odpowiedzi. Gminę Laskowa zamieszkiwało 8,3% uczniów, gminę Słopnice 7,6%, gminę Łukowice 6,2%, zaś gminę Tymbark 5,5%. Pozostałe odpowiedzi uzyskały poniżej 5%. Wśród osób badanych w zakładach pracy, tak jak w poprzednich grupach, najwięcej osób mieszkało w gminie Limanowa - 62,4%. Pozostałe gminy, które uzyskały liczbę odpowiedzi nie mniejszą niż 5%, to: gmina Dobra (7,1%), gmina Jodłownik (5,8%) oraz gmina Łukowica (5,4%).

6.2.3 Analiza wyników badań

Pierwsze z dziewięciu pytań zawartych w formularzu ankietowym dotyczyło wskazania przez respondentów, czy posiadają samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji. To, jak odpowiadali ankietowani, zostało pokazane na poniższych wykresach.

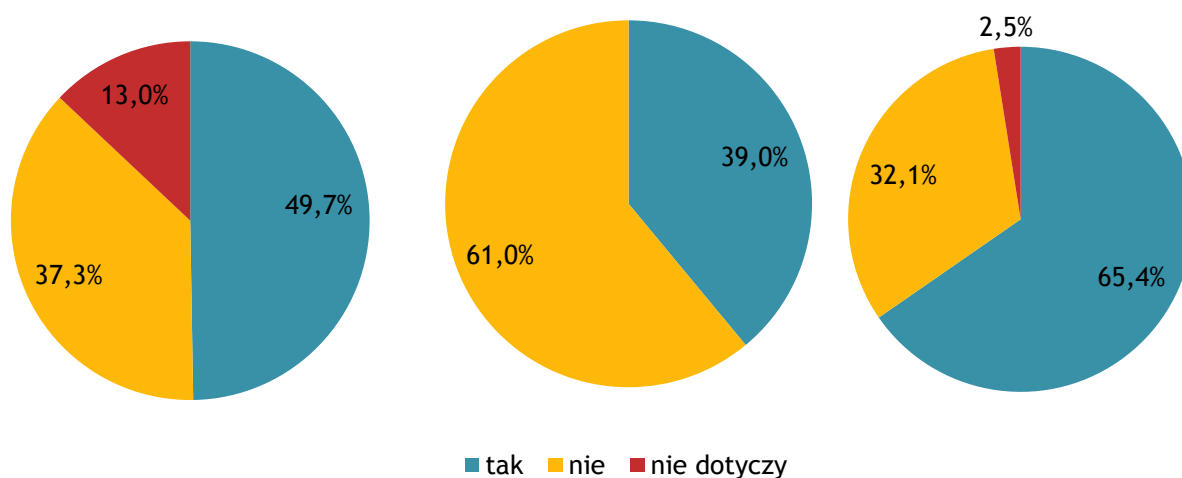


Wykres 14. Czy posiada Pan/i samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji?

Źródło: opracowanie własne

W grupie pierwszej 63,3% ankietowanych nie ma samochodu do codziennej, samodzielnej dyspozycji. Wśród uczniów szkół ponadgimnazjalnych, możliwości samodzielnego skorzystania z samochodu nie ma aż 86,6% osób. W przypadku pracowników w zakładach pracy, 55,2% osób deklaruowało taką możliwość.

W pytaniu drugim ankietowani pytani byli, czy pracują lub uczą się w gminie zamieszkania. Odpowiedzi udzielone na to pytanie zostały przedstawione na poniższych wykresach.



Wykres 15. Czy pracuje lub uczy się Pan/i w gminie zamieszkania?

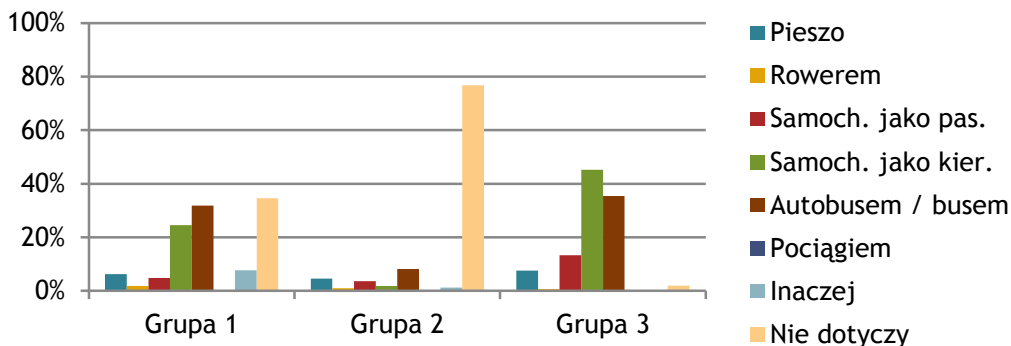
Źródło: opracowanie własne

W grupie 1 blisko połowa ankietowanych uczy się lub pracuje w gminie zamieszkania. 37,3% respondentów uczy się lub pracuje w gminie innej niż gmina zamieszkania. 13% badanych osób udzieliło odpowiedzi „nie dotyczy” (nie uczy się i nie pracuje). Zarówno w przypadku osób pracujących lub uczących się w gminie zamieszkania, jak i osób pracujących lub uczących się poza gminą zamieszkania, zdecydowanie najczęściej podawaną gminą pracy lub nauki była gmina Limanowa.

W pytaniu trzecim ankietowani odpowiadali, w jaki sposób najczęściej docierają do miejsc pracy, nauki, miejsc związanych ze zdrowiem, zakupami oraz sprawami urzędowymi lub

administracyjnymi. Ankieterzy mogli udzielić więcej niż jednej odpowiedzi, dlatego suma odpowiedzi dotycząca danego miejsca w poszczególnych grupach może przekraczać 100%. Odpowiedzi, jakich udzielili respondenci, zostały przedstawione na poniższych wykresach.

Pierwszy wykres przedstawia sposób dotarcia ankietowanych do miejsca pracy.

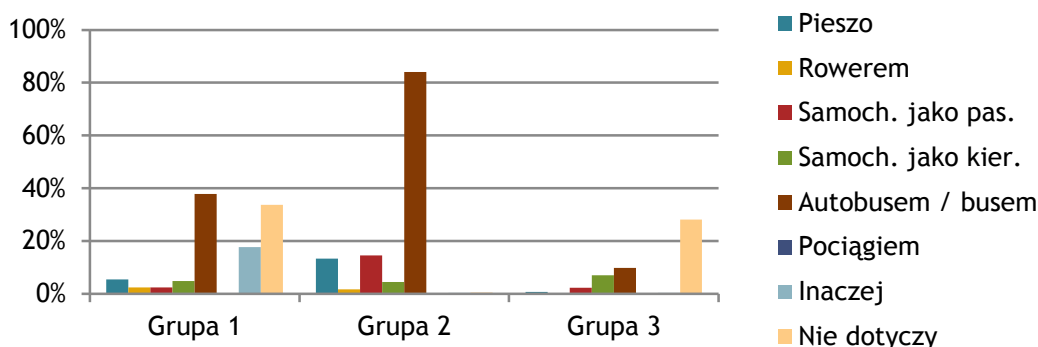


Wykres 16. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/i do wymienionych miejsc? - praca

Źródło: opracowanie własne

Ankieterzy z grupy 1 najczęściej dojeżdżają do miejsca pracy autobusem lub busem - taka odpowiedź padła w 31,8% przypadków. Druga najczęściej udzielana odpowiedź to „samochodem jako kierowca” - 24,6%. Pozostałe odpowiedzi nie przekroczyły progu 10%, przy czym 34,5% ankietowanych w ogóle nie dojeżdża do miejsca pracy (są to uczniowie, emeryci, pracujący w miejscu zamieszkania lub w bliskim sąsiedztwie). Wśród uczniów z grupy 2, niewiele osób uczy się i pracuje jednocześnie (odpowiedź „nie dotyczy” padła w 76,8% przypadków). Wśród pracujących osób, najczęściej udzielano odpowiedzi „autobusem/busem” - 8,1% przypadków. W grupie 3 ankietowani najczęściej dojeżdżają do pracy samochodem jako kierowca - ta odpowiedź padła w 45,3% przypadków. Druga najczęściej udzielana odpowiedź to „autobusem / busem” - 35,4%, zaś trzecia to „samochodem jako pasażer” - 13,3%. Pozostałe odpowiedzi nie przekroczyły progu 10%.

Kolejny wykres przedstawia sposób dotarcia respondentów do miejsca nauki.



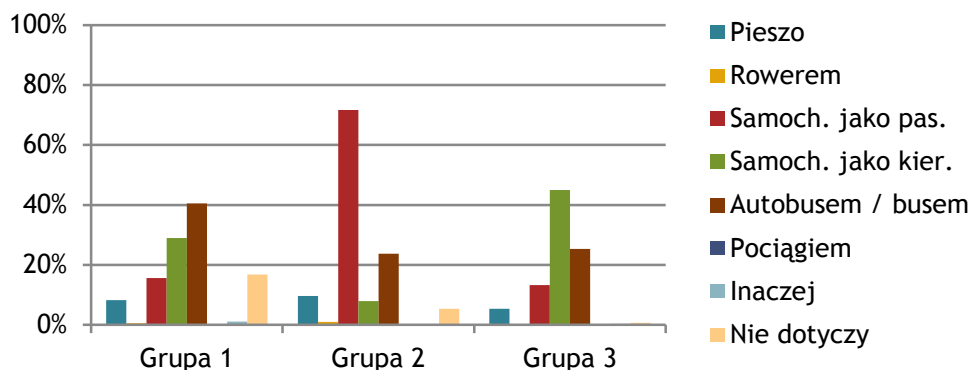
Wykres 17. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/i do wymienionych miejsc? - nauka (szkoła, uczelnia)

Źródło: opracowanie własne

Wśród ankietowanych z grupy 1, najczęściej udzielaną odpowiedzią było „autobusem / busem” - 37,9%. W 17,7% przypadków udzielono odpowiedzi „inaczej”. 33,7% badanych nie dojeżdża do miejsca nauki. W przypadku uczniów, zdecydowanie przeważała odpowiedź „autobusem / busem” - 84,1%. Kolejne odpowiedzi to „samochodem jako pasażer” - 14,6%, oraz pieszem - 13,3%. Wśród pracowników z grupy 3, niewiele osób dojeżdża do miejsca nauki. Wśród osób

dojeżdżających, najczęściej padała odpowiedź „autobusem / busem” - blisko 10% wszystkich odpowiedzi.

Na kolejnym wykresie przedstawiono, w jaki sposób respondenci docierają do miejsc związanych ze zdrowiem (szpitale, przychodnie).

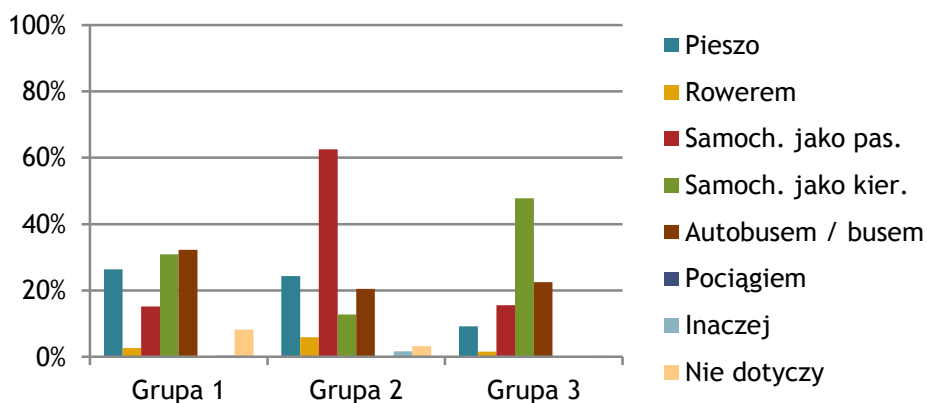


Wykres 18. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/i do wymienionych miejsc? - zdrowie (szpital, przychodnia)

Źródło: opracowanie własne

Ankietowani z grupy 1 najczęściej do miejsc związanych ze zdrowiem docierają autobusem / busem - taka odpowiedź padła w 40,5% przypadków. 29% odpowiedzi padło na „samochodem jako kierowca”, zaś 15,6% na „samochodem jako pasażer”. Uczniowie do miejsc związanych ze zdrowiem najczęściej dojeżdżają samochodem jako pasażerowie - 71,7% odpowiedzi. Drugą najczęściej wymienianą odpowiedzią była „autobusem / busem” - 23,8%. Wśród respondentów z grupy 3, w 44,9% przypadków padła odpowiedź „samochodem jako kierowca”, 25,3% odpowiedzi to „autobusem / busem”, zaś 13,3% to „samochodem jako pasażer”.

Kolejny wykres dotyczy dojazdu na zakupy.



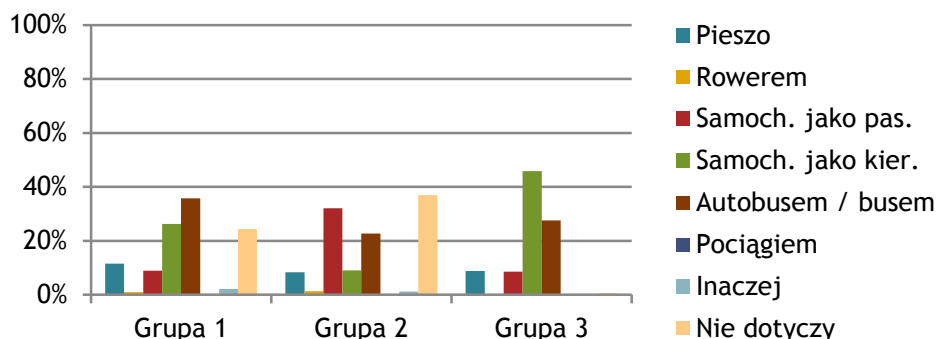
Wykres 19. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/i do wymienionych miejsc? - zakupy

Źródło: opracowanie własne

W przypadku grupy 1, ankietowani na zakupy najczęściej jeżdżą autobusem / busem - 32,3% odpowiedzi. Kolejnymi pod względem oddanych głosów odpowiedziami są: „samochodem jako kierowca” - 30,8%, „pieszo” - 26,3%, oraz „samochodem jako pasażer” - 15,1%. Odpowiedź „samochodem jako pasażer” uzyskała najwięcej odpowiedzi wśród uczniów z grupy 2 - 62,5%. Kolejne odpowiedzi to: „pieszo” - 24,3%, „autobusem / busem” - 20,5% oraz „samochodem jako kierowca” - 12,8%. W grupie 3 ankietowani na zakupy najczęściej jeżdżą samochodem

jako kierowcy - 47,8% odpowiedzi. 22,5% odpowiedzi padło na „autobusem / busem”, zaś 15,5% na „samochodem jako pasażer”.

Kolejny wykres przedstawia, jak ankietowani docierają do miejsc, w których mogą załatwić sprawy urzędowe lub administracyjne.

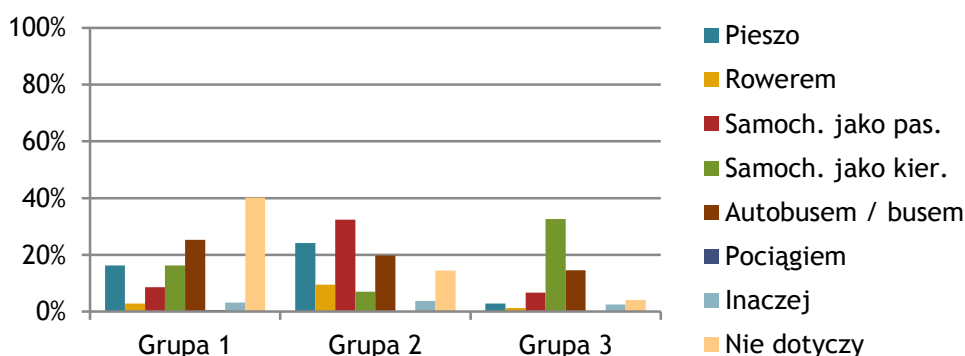


Wykres 20. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/i do wymienionych miejsc? - sprawy urzędowe / administracyjne

Źródło: opracowanie własne

Badane osoby z grupy 1 do urzędów najczęściej podróżują autobusem / busem - ta odpowiedź padła w 35,7% przypadków. „Samochodem jako kierowca” odpowiadano w 26,3% przypadków, zaś „pieszo” - 11,5%. 24,4% odpowiedzi sugeruje, że ankietowani nie jeżdżą załatwiać spraw urzędowych i administracyjnych. W grupie 2 ankietowani najczęściej jeżdżą do urzędów samochodem jako pasażerowie - 32,1% odpowiedzi. Odpowiedź „autobusem / busem” uzyskała 22,7% odpowiedzi. 37% odpowiedzi to „nie dotyczy”. W grupie 3 respondenci najczęściej dojeżdżają samochodem jako kierowcy - 45,9% odpowiedzi. Odpowiedź „autobusem / busem” uzyskała 27,5%.

Następny wykres przedstawia, jak ankietowani dojeżdżają do miejsc innych niż omawiane wcześniej.



Wykres 21. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/i do wymienionych miejsc? - inne

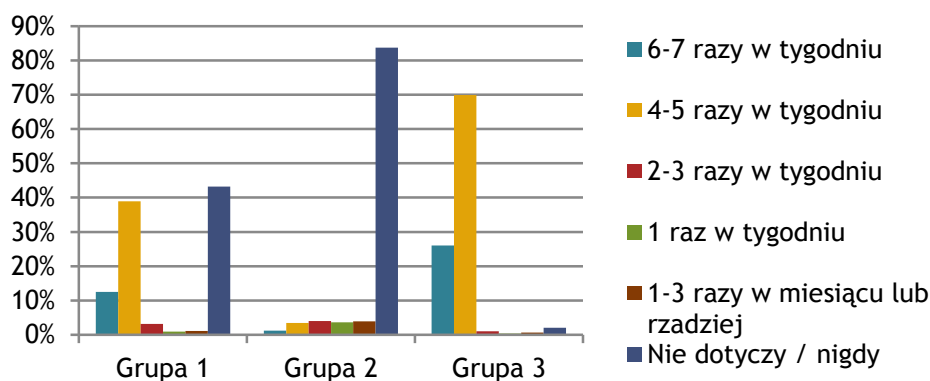
Źródło: opracowanie własne

Do miejsc innych niż omawiane powyżej, w przypadku grupy 1, najczęściej dojeżdża się autobusem lub busem - 25,2% odpowiedzi. 16,3% odpowiedzi padło na „samochodem jako kierowca”, zaś 16,2% na „pieszo”. 40,1% odpowiedzi udzielono na „nie dotyczy”. Uczniowie z grupy drugiej najczęściej odpowiadali „samochodem jako pasażer” - 32,4% odpowiedzi. Odpowiedź „pieszo” padła w 24,2% przypadków, zaś „autobusem / busem” w 19,8%. Grupa 3

do innych miejsc najczęściej dociera samochodem jako kierowcy - taka odpowiedź padła w 32,6% przypadków. 14,6% odpowiedzi udzielono na „autobusem / busem”.

Pytanie czwarte powiązane było z pytaniem trzecim. Ankietowani pytani byli o to, jak często podróżują do miejsc wymienionych w pytaniu trzecim. W tym pytaniu ankietowani mogli udzielić tylko jednej odpowiedzi. Wykresy poniżej przedstawiają, jak odpowiadano na to pytanie.

Pierwszy z wykresów przedstawia, jak często ankietowani podróżują do miejsc pracy.

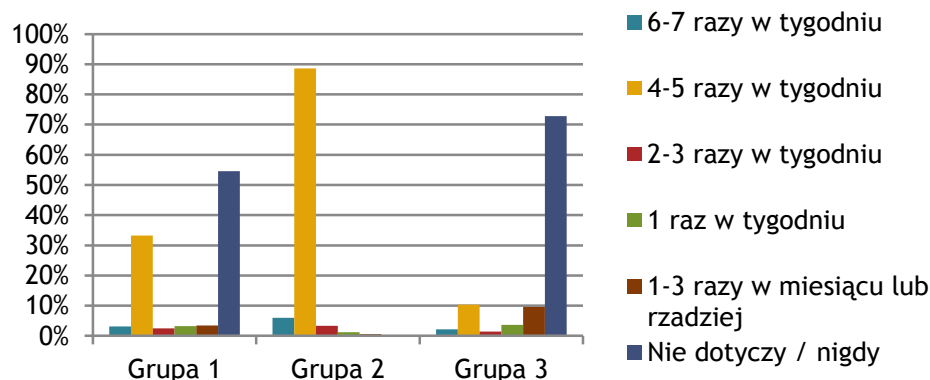


Wykres 22. Jak często podróżuje Pan/i do wyżej wymienionych miejsc? - praca

Źródło: opracowanie własne

Wśród ankietowanych z grupy 1, blisko 40% podróżuje do pracy 4-5 razy w tygodniu, a 12,6% osób 6-7 razy w tygodniu. 43,2% ankietowanych nie pracuje. W przypadku uczniów, ponad 80% respondentów nie pracuje. 4,1% osób pracuje 2-3 razy w tygodniu. Wśród osób z grupy 3, blisko 70% ankietowanych pracuje 4-5 razy w tygodniu, a 26% 6-7 razy w tygodniu.

Kolejny wykres przedstawia, jak często respondenci podróżują do miejsc nauki.

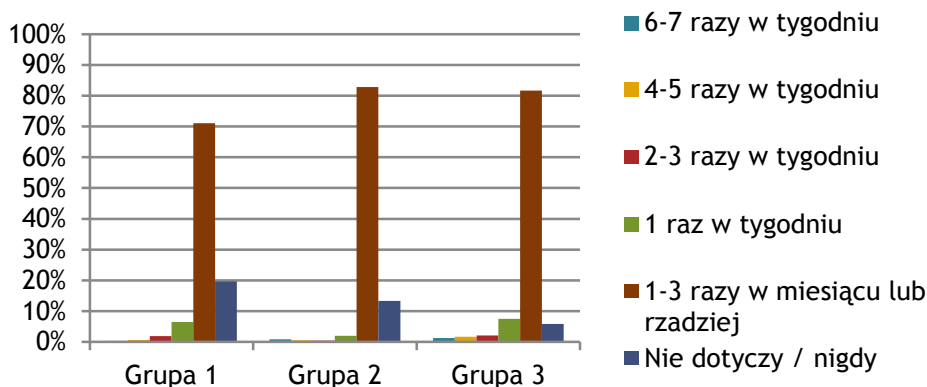


Wykres 23. Jak często podróżuje Pan/i do wyżej wymienionych miejsc? - nauka (szkoła, uczelnia)

Źródło: opracowanie własne

Wśród ankietowanych z grupy 1, co trzecia osoba dojeżdża do miejsca nauki 4-5 razy w tygodniu. 54,5% badanych nie uczy się i nie studiuje. W grupie 2 naturalnie przeważały odpowiedzi „4-5 razy w tygodniu” - 88,7% odpowiedzi. 5,9% osób uczęszcza do miejsca nauki 6-7 razy w tygodniu. W grupie 3, 10,7% ankietowanych dojeżdża do miejsca nauki 4-5 razy w tygodniu. Niewiele mniej (9,8% osób) dojeżdża do miejsca nauki 1-3 razy w miesiącu lub rzadziej. 72,8% osób nie uczy się i nie studiuje.

Następny wykres przedstawia, jak często ankietowani docierają do miejsc związanych ze zdrowiem.

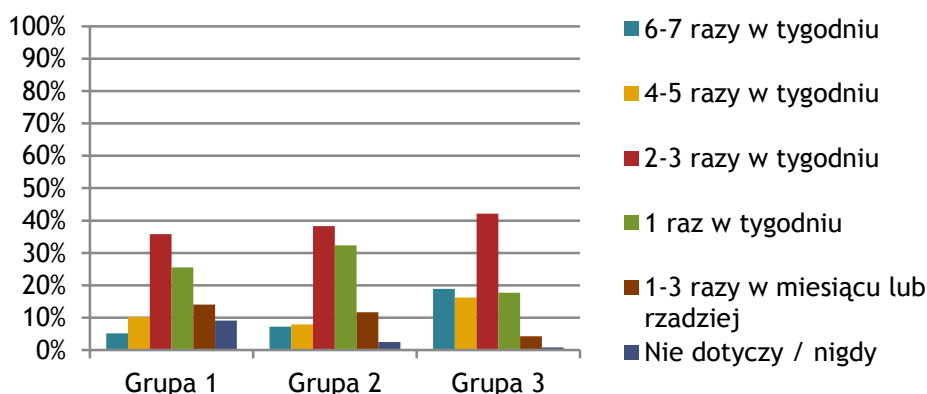


Wykres 24. Jak często podróżuje Pan/i do wyżej wymienionych miejsc? - zdrowie (szpital, przychodnia)

Źródło: opracowanie własne

W każdej z grup najczęściej udzielaną odpowiedzią była odpowiedź „1-3 razy w miesiącu lub rzadziej”. W grupie 1 odpowiedziało tak 71,1% osób, w grupie 2 - 82,8%, zaś w grupie 3 - 81,7%.

Kolejny wykres przedstawia, jak często respondenci uczęszczają na zakupy.

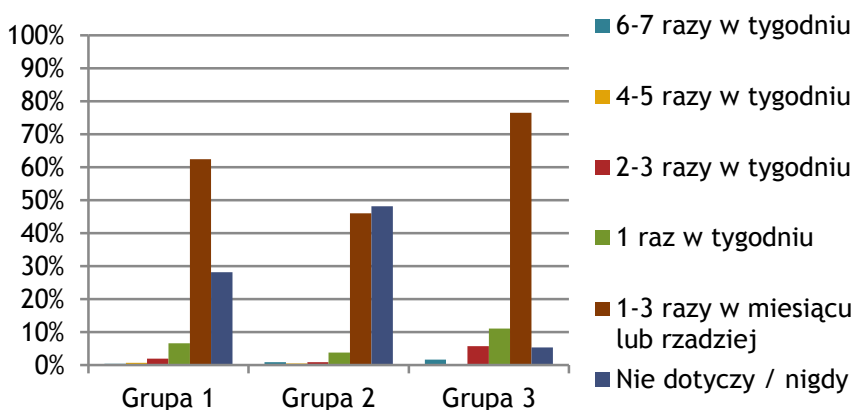


Wykres 25. Jak często podróżuje Pan/i do wyżej wymienionych miejsc? - zakupy

Źródło: opracowanie własne

35,9% ankietowanych z grupy 1 robi zakupy 2-3 razy w tygodniu. Co czwarty ankietowany robi zakupy 1 raz w tygodniu, zaś 14,1% badanych 1-3 razy w miesiącu lub rzadziej. Wśród uczniów, 38,3% robi zakupy 2-3 razy w tygodniu, 32,3% 1 raz w tygodniu, zaś 11,7% 1-3 razy w miesiącu lub rzadziej. Pracownicy z grupy 3 podobnie jak poprzednie grupy, najczęściej robią zakupy 2-3 razy w tygodniu - 42,1%. 18,9% osób robi zakupy 6-7 razy w tygodniu, 17,8% 1 raz w tygodniu, zaś 16,2% 4-5 razy w tygodniu.

Następny wykres ukazuje, jak często ankietowani uczęszczają w celach załatwienia spraw urzędowych lub administracyjnych.

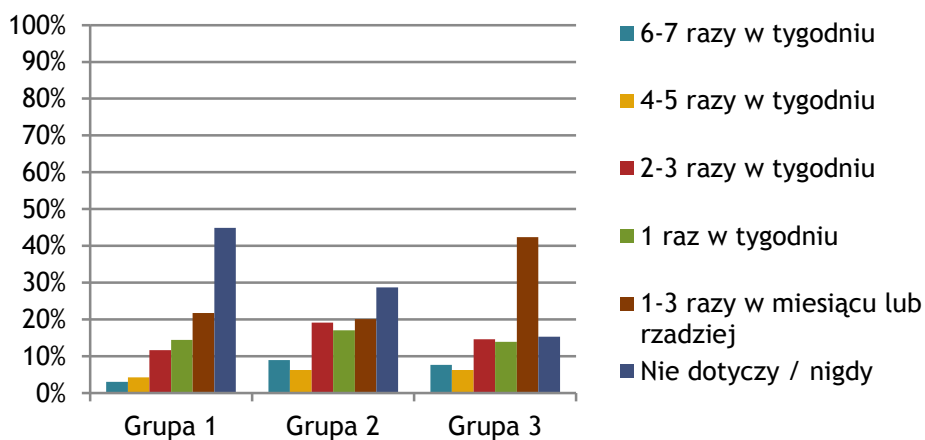


Wykres 26. Jak często podróżuje Pan/i do wyżej wymienionych miejsc? - sprawy urzędowe / administracyjne

Źródło: opracowanie własne

62,4% ankietowanych z grupy pierwszej załatwia sprawy urzędowe lub administracyjne 1-3 razy w miesiącu lub rzadziej. 28,1% badanych osób nie podróżuje w tych celach. 46% osób z grupy 2 podróżuje do urzędów 1-3 razy w miesiącu lub rzadziej, a 48,1% deklaruje, że nie podróżuje w tym celu. W przypadku grupy 3, 76,4% osób podróżuje do urzędów 1-3 razy w miesiącu lub rzadziej. 11% ankietowanych podróżuje 1 raz w tygodniu.

Kolejny wykres ilustruje, jak często badane osoby podróżują do miejsc innych niż wskazane powyżej.

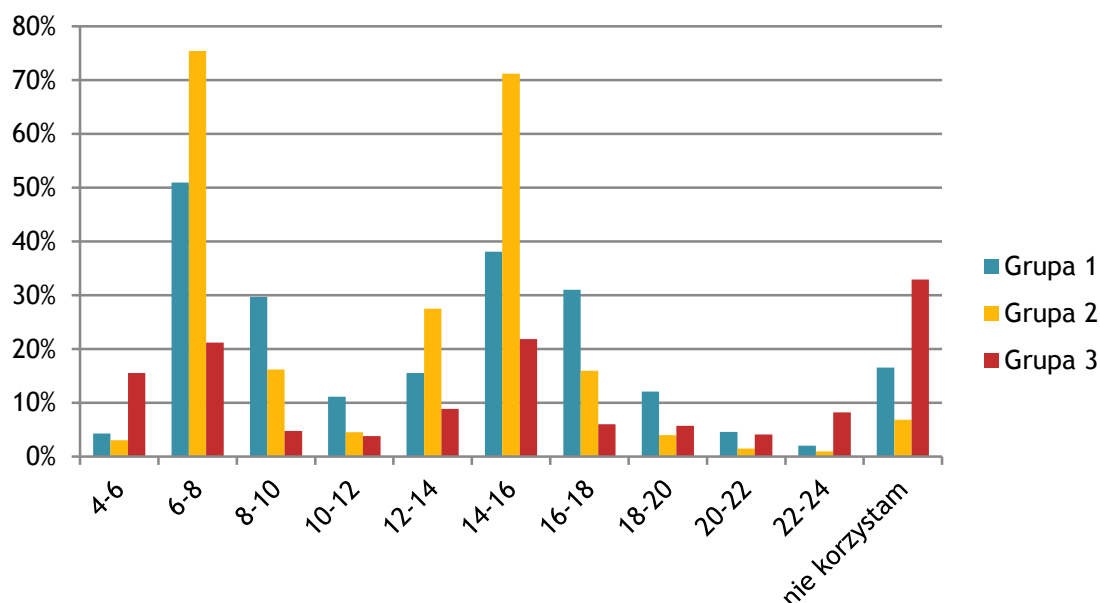


Wykres 27. Jak często podróżuje Pan/i do wyżej wymienionych miejsc? - inne

Źródło: opracowanie własne

21,7% ankietowanych z grupy 1 do miejsc innych podróżuje 1-3 razy w miesiącu lub rzadziej, 14,4% osób 1 raz w tygodniu, zaś 11,7% 2-3 razy w tygodniu. 44,9% osób nie podróżuje do innych miejsc. W grupie 2, 20,1% ankietowanych podróżuje do innych miejsc 1-3 razy w tygodniu lub rzadziej, 19,1% osób 2-3 razy w tygodniu, zaś 17% 1 raz w tygodniu. 28,7% osób nie podróżuje do innych miejsc. Wśród pracowników z grupy 3, 42,4% osób podróżuje do innych miejsc 1-3 razy w miesiącu lub rzadziej, 14,6% osób 2-3 razy w tygodniu, zaś 13,9% osób 1 raz w tygodniu. 15,3% osób nie podróżuje do innych miejsc.

W pytaniu piątym ankietowani zostali zapytani, w jakich godzinach najczęściej korzystają z przejazdów autobusami. Ankietowani mogli udzielić więcej niż jednej odpowiedzi, dlatego suma odpowiedzi przekracza 100%.



Wykres 28. W jakich godzinach najczęściej korzysta Pan/i z przejazdów autobusami?

Źródło: opracowanie własne

Ankietowani z grupy 1 najczęściej podróżują w przedziałach czasowych od 6 do 8, a także 14-16 i 16-18. W przypadku uczniów, najczęściej podróż autobusami odbywa się przed rozpoczęciem zajęć w szkole, czyli od godziny 6 do 8. Niewiele mniej odpowiedzi otrzymał przedział czasowy od 14 do 16, gdy zajęcia szkolne się kończą. Grupa 3 najczęściej podróżuje w godzinach od 14 do 16 oraz od 6 do 8. W tej grupie jednak znaczny odsetek stanowią osoby niepodróżujące autobusami.

Pytanie szóste zostało zadane tylko respondentom ankietowanym na przystankach autobusowych. Osoby te zostały zapytane o gminę rozpoczęcia i gminę zakończenia obecnie wykonywanej podróży. Udział w podróży pomiędzy gminami na podstawie podanych odpowiedzi na to pytanie przedstawia poniższa tabela.

Tabela 8. Proszę podać informacje o obecnej podróży

Początek podróży	Koniec podróży											
	Dobra	Jodłownik	Kamienica	Laskowa	Limanowa	Łukowica	Mszana Dolna	Niedźwiedź	Pozostałe	Słopnice	Tymbark	Suma
Dobra	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	2,7%
Jodłownik	0,2%	1,8%	0,0%	0,0%	2,5%	0,0%	0,7%	0,0%	0,1%	0,0%	0,5%	5,9%
Kamienica	0,0%	0,0%	0,8%	0,1%	1,9%	0,0%	0,2%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	3,2%
Laskowa	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,0%
Limanowa	1,3%	3,7%	2,7%	2,6%	27,8%	4,4%	2,0%	0,0%	8,2%	3,0%	4,8%	60,7%
Łukowica	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,9%	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,2%
Mszana Dolna	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	5,5%	0,1%	6,7%	0,4%	0,2%	0,0%	0,0%	13,0%
Niedźwiedź	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	1,6%	0,6%	0,4%	0,0%	0,0%	2,6%
Pozostałe	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,4%
Słopnice	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	1,7%
Tymbark	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	1,8%	3,6%
Suma	1,6%	5,7%	3,6%	4,2%	45,9%	5,9%	11,2%	1,0%	10,2%	3,2%	7,6%	100,0%

Źródło: opracowanie własne

Analizując powyższą tabelę widać, że najczęstsze podróże miały miejsce w następujących kierunkach:

- Gmina Limanowa → gmina Limanowa (27,8%);
- Gmina Limanowa → podróż poza powiat limanowski (8,2%);
- Gmina Mszana Dolna → gmina Mszana Dolna (6,7%);
- Gmina Mszana Dolna → Gmina Limanowa (5,5%);
- Gmina Limanowa → Gmina Tymbark (4,8%);
- Gmina Limanowa → Gmina Łukowica (4,4%).

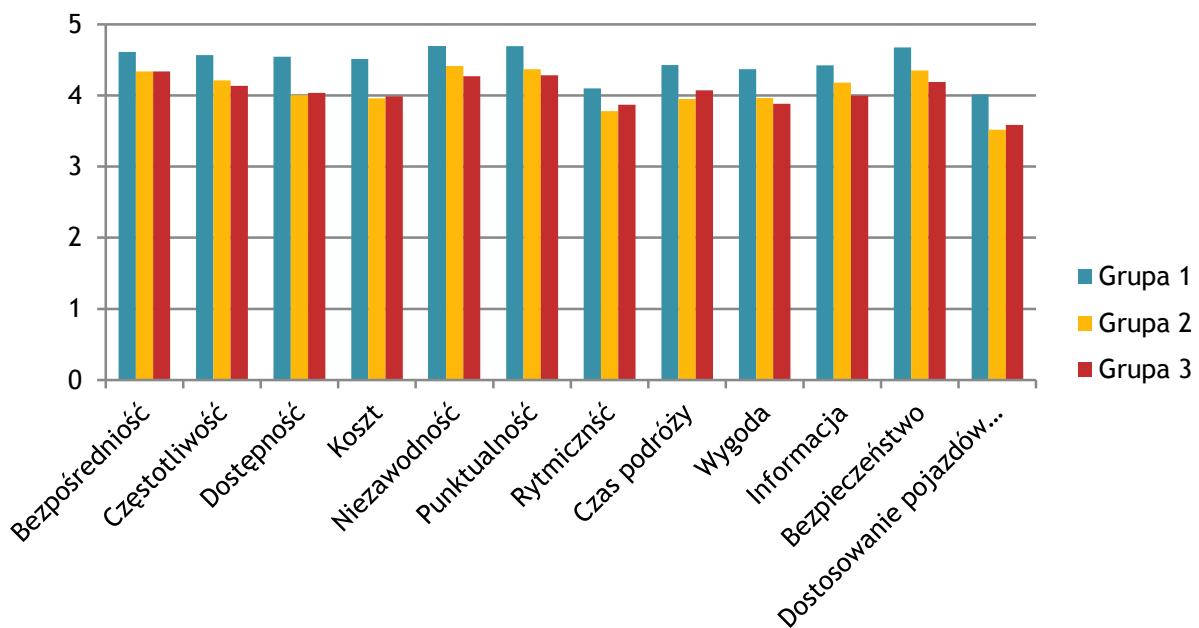
Powyższe wyniki pokazują zatem, że wiele podróży ma charakter wewnątrzgminny. Ponad 60% podróży miało swój przystanek początkowy w gminie Limanowa. Ta gmina była przystankiem końcowym dla 45,9% podróży. Niewiele ponad 10% podróży miało swój koniec poza terenem powiatu limanowskiego. Należy pamiętać, że badanie zostało przeprowadzone na wybranych przystankach, przez co powyższa tabela nie uwzględnia wszystkich podróży.

W następujących dwóch pytaniach respondenci zostali poproszeni o odniesienie się do postulatów transportowych, takich jak:

- bezpośredniość - możliwość przejazdu do celu bez przesiadania się;
- częstotliwość - odstępy czasu między odjazdami;
- dostępność - odległość z/do przystanku;
- koszt - wysokość opłaty taryfowej;
- niezawodność - pewność dojechania do celu;
- punktualność - zgodność odjazdów z rozkładem jazdy;
- rytmiczność - równomierny odstęp między odjazdami w tym samym kierunku;
- czas podróży - całkowity czas przemieszczania się do celu;

- wygoda - komfort przebywania w pojeździe i oczekiwania na przystanku;
- informacja - dostęp do informacji o transporcie publicznym w Internecie, w pojeździe, na przystankach;
- bezpieczeństwo - zarówno w pojeździe, jak i podczas oczekiwania na przystanku;
- dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych.

W pytaniu siódmym respondenci poproszeni zostali o to, aby określić istotność wymienionych postulatów transportowych. Ankietowani oceniali każdy postulat, mając do dyspozycji oceny w skali 1-5, gdzie „1” to nieistotny, a „5” - bardzo istotny. Na poniższym wykresie przedstawiono uzyskane średnie oceny dla poszczególnych postulatów w poszczególnych grupach.

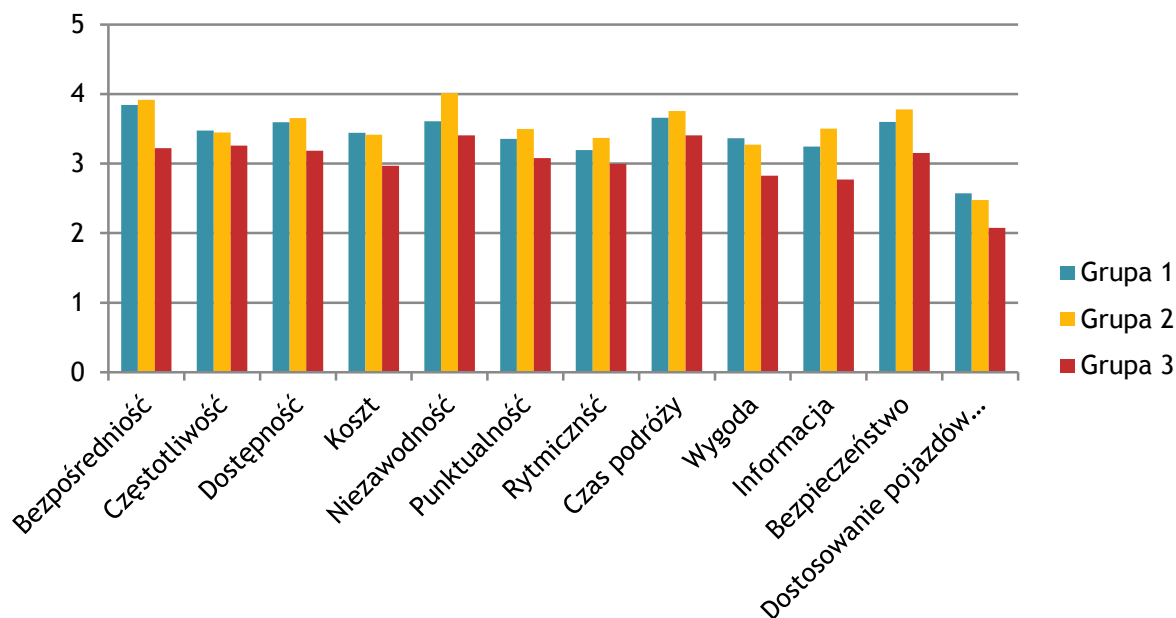


Wykres 29. Proszę ocenić, jak istotne w Pana/Pani opinii są wymienione w tabeli cechy usług transportowych. Proszę zaznaczyć w tabeli poniżej odpowiednią cyfrę w skali 1-5, gdzie 1 oznacza „nieistotny” a 5 oznacza „bardzo istotny”

Źródło: opracowanie własne

Według ankietowanych z grupy 1, najistotniejszym postulatem jest „punktualność” oraz „niezawodność” - średnia ocena obu tych postulatów wyniosła 4,69. Niewiele gorszą średnią ocenę otrzymał postulat „bezpieczeństwo” (4,67) oraz bezpośredniość (4,61). Według ankietowanych, najmniej ważnym postulatem jest „dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych” - postulat ten otrzymał średnią ocenę 4,01. Wśród uczniów z grupy 2, najwyższe oceny otrzymały te same postulaty. Najwyżej oceniono „niezawodność” (4,41), wysoko oceniono również „punktualność” (4,37), bezpieczeństwo (4,35) oraz bezpośredniość (4,34). Podobnie jak w grupie 1, postulat „dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych” jest najmniej istotny - jego średnia ocena to 3,52. Najwyżej ocenionym postulatem w przypadku grupy 3 została oceniona „bezpośredniość” (4,34). Niewiele gorsze oceny otrzymały „punktualność” (4,28) oraz niezawodność (4,27). Podobnie jak w poprzednich grupach, najniższą ocenę średnią otrzymało „dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych” - 3,59.

Pytanie ósme dotyczyło oceny jakości usług przewozowych świadczonych przez komunikację funkcjonującą na terenie powiatu limanowskiego. Ankietowani oceniali poziom realizacji poszczególnych postulatów transportowych dysponując skalą ocen 1-5, gdzie „1” oznacza bardzo słabo, a „5” to bardzo dobrze. Na poniższym wykresie przedstawiono uzyskane średnie oceny dla poszczególnych postulatów w każdej z trzech grup.

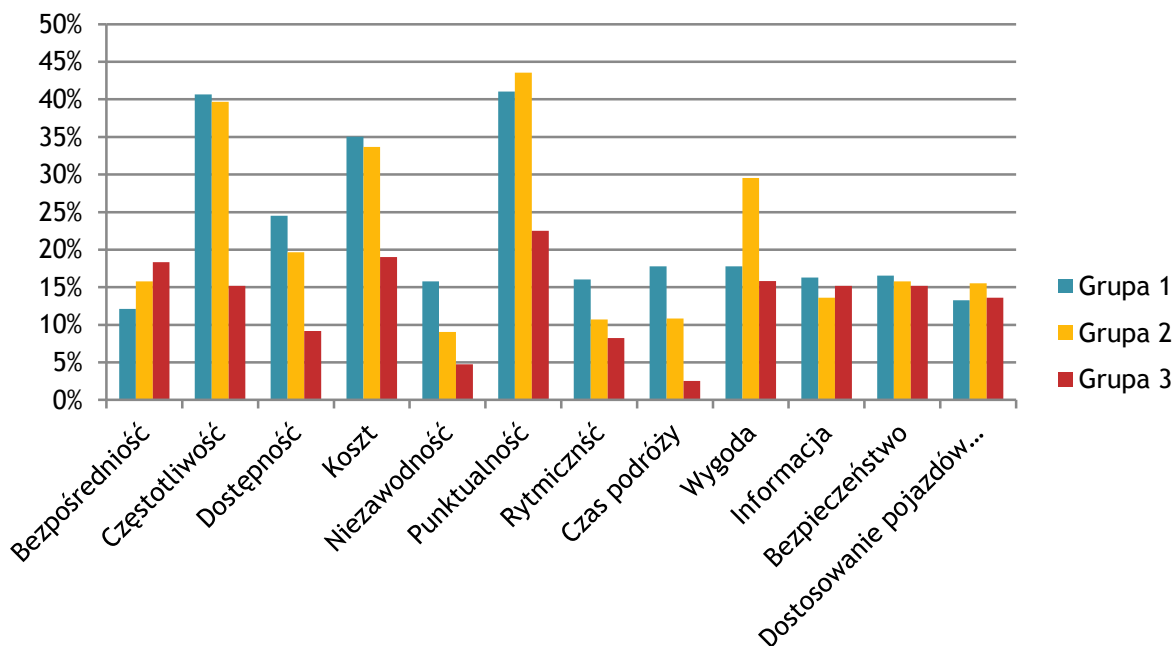


Wykres 30. Proszę ocenić obecną komunikację zbiorową w powiecie limanowskim. Proszę zaznaczyć w tabeli poniżej odpowiednią cyfrę w skali 1-5, gdzie 1 oznacza „bardzo słabo” a 5 oznacza „bardzo dobrze”

Źródło: opracowanie własne

Ankietowani z grupy 1 najlepiej ocenili „bezpośredniość” - postulat ten otrzymał średnią ocenę 3,84. Inne najlepiej ocenione postulaty to „niezawodność” (3,61) i „bezpieczeństwo” (3,60). Najgorzej realizowanym postulatem w ocenie osób z grupy 1 jest „dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych” - średnia ocen tego postulatu to 2,57. Grupa 2 najlepiej oceniła postulaty „niezawodność” (4,02), „bezpośredniość” (3,92) oraz bezpieczeństwo (3,78). Najgorzej oceniono „dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych” (2,48). W przypadku grupy 3, najlepiej oceniono „niezawodność” oraz „czas podróży” - oba te postulaty otrzymały ocenę średnią 3,41. Innymi najlepiej ocenionymi postulatami są „częstotliwość” (3,26) oraz bezpośredniość (3,22). Podobnie jak w poprzednich grupach, najgorzej realizowanym postulatem transportowym jest „dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych” - średnia ocena tego postulatu to tylko 2,08.

W pytaniu dziewiątym ankietowani mogli wybrać trzy postulaty, które powinny ulec poprawie, w celu zachęcenia do korzystania z transportu zbiorowego. Z tego względu suma odpowiedzi na to pytanie w poszczególnych grupach przekracza 100%. Odpowiedzi zostały przedstawione na poniższym wykresie.



Wykres 31. Które cechy powinny zostać poprawione w celu zachęcenia do korzystania z transportu zbiorowego?

Źródło: opracowanie własne

Ankietowani z grupy 1 najczęściej odpowiadali, że zostaliby zachęceni do korzystania z transportu zbiorowego, gdyby poprawie uległa „punktualność” - ta odpowiedź wystąpiła w 41% przypadków. Często wymienianymi postulatami były również „częstotliwość” - 40,7% oraz koszt - 35,1%. W grupie 2 najczęściej odpowiadano na te same cechy, co w grupie 1. Najczęściej odpowiadano: „punktualność” - 43,5%, „częstotliwość” - 39,7%, oraz „koszt” - 33,7%. Ankietowanych z grupy 3 do podróżowania komunikacją zbiorową zachęciłaby poprawa postulatów „punktualność” - 22,5% odpowiedzi, „koszt” - 19%, oraz „bezpośredniość” - 18,4%.

6.2.4 Podsumowanie

Z przeprowadzonych badań wylania się obraz, jak mieszkańcy powiatu limanowskiego postrzegają komunikację zbiorową oraz jak chcieliby, aby ona wyglądała.

Z porównania ocen istotności (pyt. 7) i ocen realizacji (pyt. 8) postulatów transportowych wynika, które obszary wymagają największej poprawy. Spośród czterech postulatów określonych jako najistotniejsze („punktualność”, „niezawodność”, „bezpieczeństwo” oraz „bezpośredniość”), wysoko ocenione zostały „niezawodność”, „bezpośredniość” oraz „bezpieczeństwo”. „Punktualność” otrzymała niższe oceny, ponadto była najczęściej wskazywana jako cecha, która powinna ulec poprawie, aby zachęcić do podróży komunikacją zbiorową. Ankietowani często wskazywali również, że poprawie powinny ulec takie cechy jak „częstotliwość” oraz „koszt”.

7 Zasady organizacji rynku przewozów



7.1 Powiat limanowski jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Przepisy prawa zawarte w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym stanowią, iż organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Na obszarze powiatu limanowskiego organizatorem jest powiat, a wynikające z tego zadania wykonuje starosta. Organizator zarządza przewozami pasażerskimi obejmującymi co najmniej dwie gminy, ale niewykraczającymi poza granice powiatu.

Ustawodawca nakłada na organizatora obowiązek:

- planowania rozwoju transportu,
- organizowania publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

Funkcja organizatora może zostać przekazana związkowi międzypowiatowemu. Wówczas obszarem działań staje się obszar tych powiatów, dla których organizowana jest wspólna sieć komunikacyjna.

W ramach organizacji rynku przewozów powiatowych powiat limanowski dopuszcza wdrożenie modelu zakładającego partycypację finansową gmin z terenu powiatu limanowskiego w finansowaniu publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej. Model taki można wdrożyć w chwili obecnej w jednym z dwóch wariantów opisanych poniżej.

Wariant nr I - zadania organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego na terytorium powiatu limanowskiego wykonuje powiat w następującym modelu:

- Organizator: powiat limanowski,
- Operator: wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 UPTZ i pkt. 7.2. niniejszego planu,
- Współpraca powiat - gminy: w oparciu o dotację otrzymywaną z gminy przez powiat na podstawie stosownych uchwał oraz umowy dot. wydatkowania dotacji,
- Charakter przewozów: powiatowe przewozy o charakterze użyteczności publicznej,
- Finansowanie przewozów:
 - Refundacja ulg ustawowych - w zakresie linii powiatowych o charakterze użyteczności publicznej określonych w niniejszym planie,
 - Wpływy z biletów - ewentualne dodatkowe wpływy z biletów stanowiąc będą przychód operatora,
 - Pomoc finansowa gmin w trybie art. 220 ustawy o finansach publicznych,
 - Budżet powiatu - art. 51 ust. 1 pkt 1 UPTZ.

Wariant nr II - zadania organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego na terytorium powiatu limanowskiego wykonuje związek powiatu limanowskiego i jego gmin w następującym modelu:

- Organizator: związek powiatowo - gminny,
- Operator: wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 UPTZ i pkt. 7.2. niniejszego planu;

- Współpraca powiat - gminy: możliwość trwałego sformalizowania zasad współpracy w oparciu o statut związku powiatowo - gminnego;
- Charakter przewozów: powiatowo - gminne przewozy o charakterze użyteczności publicznej;
- Finansowanie przewozów:
 - Refundacja ulg ustawowych - w zakresie linii powiatowo - gminnych o charakterze użyteczności publicznej określonych w powiatowo - gminnym planie transportowym uchwalanym przez zgromadzenie związku powiatowo - gminnego,
 - Wpływy z biletów - ewentualne dodatkowe wpływy z biletów stanowiąc będąc przychód operatora,
 - Budżet związku powiatowo - gminnego - art. 51 ust. 1 pkt 1 UPTZ.

Realizacja wariantu nr II pozwoli na organizację wszystkich przewozów w obrębie powiatu (także przewozów gminnych) przez jeden podmiot. Umożliwi to łatwą integrację rozkładowo-taryfową przewozów oraz włączenie w sposób naturalny przewozów szkolnych do ogólnodostępnej oferty o charakterze użyteczności publicznej. Należy zaznaczyć, że nie wszystkie gminy powiatu muszą przystąpić do związku.

7.2 Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, operator publicznego transportu zbiorowego jest to samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach określonych w umowie.

W przypadku, gdy powiat limanowski rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, że operator publicznego transportu zbiorowego będzie wybierany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnego z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tj. Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, z późn. zm.),
- w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),
- w trybie bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli 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,
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli 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.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat. Wymagania techniczne i użytkowe dotyczące taboru (będące elementem specyfikacji istotnych warunków zamówienia), którym musi dysponować operator, będą uzasadnione faktycznymi potrzebami i współczesnymi standardami w tym zakresie, jak również możliwościami finansowymi powiatu.

Mając na uwadze powyższe oraz przy uwzględnieniu planowanej sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, iż preferowanym trybem będzie tryb koncesyjny, niezależnie od formy zawarcia umowy, tj.:

- w przypadku, gdy operator będzie wybierany w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),
- w przypadku, gdy operator będzie wybierany w trybie bezpośredniego zawarcia umowy, umowa także będzie mieć charakter umowy koncesji.

Powyższe pozwoli w optymalny sposób wykorzystać zasoby finansowe organizatora uwzględniając rentowność poszczególnych linii lub całej sieci określonej w pkt. 3.2 niniejszego dokumentu.

7.3 Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat limanowski

Na podstawie przepisów zawartych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnianie przystanków komunikacyjnych dla przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tej infrastruktury.

Zgodnie z art. 2 pkt 13 ustawy prawo o ruchu drogowym za przystanek autobusowy uważa się miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi, czyli znakiem D-15 „przystanek autobusowy”. Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że na obszarze przystanku umieszcza się informacje w szczególności dotyczące godzin odjazdów środków transportu.

Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego. Rada Powiatu Limanowskiego podjęła Uchwałę nr XII/120/16 z dnia 6 kwietnia 2016 roku w sprawie: określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat limanowski, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków. W załączniku nr 1 do uchwały wskazano 418 przystanków dostępnych dla operatorów i przewoźników.

Ważnym elementem zarządzania i organizowania publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu limanowskiego jest prowadzenie wspólnej i spójnej polityki zarządzania przystankami. Obecnie przystanki na obszarze powiatu są zarządzane przez powiat limanowski jak i przez poszczególne gminy, taki system prawny nie pozwala na wypracowanie jednego modelu standardu przystanków oraz utrudnia integrację różnych szczebli transportu zbiorowego.

7.4 Przygotowanie oferty przewozowej

W przypadku planowego organizowania komunikacji zbiorowej przez powiat limanowski, organizator wspólnie z operatorem w każdym roku budżetowym planuje przygotować „Plan zadań przewozowych” na rok następny.

Plan ten powinien składać z:

- 1) planu zadań przewozowych transportu publicznego w powiecie limanowskim,
- 2) planu zadań przewozowych linii międzypowiatowych (w przypadku podpisania porozumienia powiatowego).

Plan ten powinien uwzględniać i być zgodny z:

- obowiązującym Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- ustalonymi i przyjętymi w planie transportowym standardami usług,
- faktycznym zapotrzebowaniem na przewozy,
- możliwościami finansowymi organizatora.

Roczny „Plan zadań przewozowych” powinien określać:

- sieć komunikacyjną ze szczegółowymi przebiegami linii,
- częstotliwości kursowania linii w poszczególne dni tygodnia,
- wielkość pracy przewozowej na tych liniach (liczbę wozokilometrów i wozogodzin),
- przewidywane koszty realizacji pracy przewozowej na terenie powiatu jak poszczególnych gmin.

Przygotowanie ww. planu na rok następny nie jest wymogiem ustawowym, jednak pozwala w przyszłości optymalnie planować oraz organizować publiczny transport zbiorowy na obszarze powiatu limanowskiego.

7.5 Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów

Polityka taryfowo-biletowa, określając udział pasażerów - użytkowników tego transportu, w jego finansowaniu, stanowi jedno z najważniejszych narzędzi ukierunkowanych na zachęcanie do korzystania z publicznego transportu zbiorowego. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego jest zadaniem ekonomiczno-socjalnym organizatora publicznego transportu zbiorowego, które składa się z określania cen za usługę przewozową sprawiających, że przejazd środkiem publicznego transportu zbiorowego jest ekonomicznie bardziej korzystny w porównaniu z przejazdem transportem indywidualnym, a także - w porównaniu z przejazdem środkiem transportu komercyjnego przewoźnika, funkcjonującego poza wspólnym systemem taryfowo-biletowym.

Socjalny charakter publicznego transportu zbiorowego wymusza ustalanie w projektowanym systemie taryfowo-biletowym wachlarza ulg przyznawanych różnym grupom społecznym i bonifikat stosowanych np. przy jednorazowych zakupach większej liczby biletów albo biletów ważnych przez dłuższy okres czasu niezależnie od liczby przejazdów - mogą to być np. bilety czasowe, okresowe, rodzinne. Ulgi dla wielu grup społecznych przewidział ustawodawca - ich stosowanie będzie obowiązkowe dla operatora.

Decyzje o zmianie taryfy opierają się na dwóch podstawowych przesłankach:

- ekonomicznych: konieczność pokrycia wzrostu kosztów publicznego transportu zbiorowego; wówczas podejmuje się decyzję o zmianie cen biletów przejazdowych,
- społecznych: zmiana sposobu realizowania usług przewozowych (nowe trasy komunikacyjne, wzrost poziomu jakościowego usług, wprowadzenie nowych rodzajów biletów jako reakcja na społeczne oczekiwania, wprowadzenie nowoczesnych form realizowania płatności itp.); w tych przypadkach podejmuje się decyzję o zastąpieniu istniejącego systemu taryfowo-biletowego systemem innym, bardziej funkcjonalnym.

Przy projektowaniu systemu taryfowo-biletowego należy uwzględnić jego aspekt przedmiotowy (nośniki) oraz aspekt podmiotowy (pasażerskie grupy docelowe i ich segmentacja, determinująca uprawnienia do posiadania danego rodzaju biletu). Należy dążyć do uproszczenia i podniesienia atrakcyjności systemu taryfowo-biletowego. Wszelkie zmiany związane z likwidacją lub wprowadzaniem nowych rodzajów biletów nie powinny powodować wzrostu kosztów podróży publicznym transportem zbiorowym. Należy dążyć do wprowadzenia atrakcyjnego i prostego systemu taryfowo-biletowego.

Proponowany asortyment oferowanych biletów powinien składać się co najmniej z:

- biletów jednorazowych,
- biletów okresowych (miesięczne i inne).

Uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych:

- wynikające z ustaw,
- wynikające z uchwały Rady Powiatu Limanowskiego, o ile zostaną ustanowione.

Integracja systemów taryfowo-biletowych jest skutecznym narzędziem integracji systemów publicznego transportu zbiorowego, ułatwiającej społeczny do niego dostęp. Atrakcyjność systemów biletowych i łatwość ich zrozumienia, w tym także łatwe metody płatności, sprzyjają zwiększeniu zainteresowania publicznym transportem zbiorowym.

Bilety przejazdowe mogą być sprzedawane poprzez:

- stałe punkty sprzedaży, usytuowane w szczególności na dworcach i przystankach komunikacyjnych, dodatkowo również w biurach organizatora i operatorów albo innych uczęszczanych przez pasażerów lokalizacjach (osiedla mieszkaniowe, centra handlowe itp.),
- obsługę pojazdów publicznego transportu zbiorowego,
- a także dodatkowo przez stacjonarne i mobilne automaty biletowe, telefony komórkowe oraz Internet.

Wybranie określonego sposobu nabycia biletu determinuje sposób płatności za usługę przewozu. Może to być:

- gotówka,
- karta płatnicza, przelew komputerowy dokonany przez Internet, SMS w telefonie komórkowym lub połączenie z numerem operatora sprzedaży biletów przez telefon komórkowy.

W stałych punktach sprzedaży powinny być sprzedawane wszystkie rodzaje biletów przejazdowych. W przypadku dystrybucji biletów przez obsługę pojazdów publicznego transportu zbiorowego dopuszcza się sprzedaż biletów w ograniczonym zakresie oferty.

8

Przewidywany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej



8.1 Informacje ogólne

Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien odpowiadać oczekiwaniom i potrzebom mieszkańców obszaru objętego planem transportowym oraz możliwościom finansowym jednostki samorządowej. Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców.

Zwiększenie jakości i podniesienie standardu usług przewozowych jest związane głównie z realizacją postulatów transportowych, jakie wysuwają sami mieszkańcy. Są to pasażerowie - użytkownicy transportu zbiorowego, jak i potencjalni użytkownicy tej formy transportu, którzy dotychczas korzystali z własnych, indywidualnych pojazdów.

Tabela poniżej przedstawia przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

Tabela 9. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

Postulat transportowy	Sposób realizacji
bezpośredniość	Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach.
częstotliwość	Dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb.
dostępność	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; tworzenie przejść dla pieszych w sąsiedztwie przystanków; likwidacja progów na drodze dojścia do przystanków.
niezawodność	Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wystużonych pojazdów na nowsze.
koszt	Dostosowanie opłat taryfowych dostosowanych do realnych potrzeb i możliwości pasażerów, uwzględniając rzeczywiste koszty funkcjonowania publicznej komunikacji zbiorowej oraz możliwości finansowe organizatora
prędkość	Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej.
punktualność	Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie.
wygoda	Poprawianie standardu podróżowania i oczekiwania na podróż.

Źródło: opracowanie własne

Planując podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w powiatowych przewozach pasażerskich należy pamiętać i uwzględnić również:

- ochronę środowiska naturalnego,
- zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.

8.2 Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną

8.2.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego

Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu.

Minimalizacja wpływu transportu na środowisko jest istotna między innymi ze względu na obszary specjalnej ochrony znajdujące się terenie powiatu limanowskiego. Jest to 12 obszarów Natura 2000 o łącznej powierzchni 135 km²:

1. „Gorce” PLH 120001 6 824,9 ha (w powiecie limanowskim 5340,1 ha)
2. „Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego” PLH 120052 3097,0 ha (w powiecie limanowskim 3095,42 ha)
3. „Ostoja Gorczańska” PLH 120018 17 997,9 ha (w powiecie limanowskim 9 939 ha)
4. „Kostrza” PLH 120009 36,4 ha (całość w powiecie limanowskim)
5. „Luboń Wielki” PLH 120043 33,6 ha (całość w powiecie limanowskim)
6. „Lubogoszcz” PLH 120081 16,7 ha (całość w powiecie limanowskim)
7. „Łąki koła Kasiny Wielkiej” PLH 120082 24,4 ha (całość w powiecie limanowskim)
8. „Uroczysko Łopień” PLH 120078 44,6 ha (całość w powiecie limanowskim)
9. „Łososina” PLH 120087 345,4 ha (w powiecie limanowskim 215,4 ha)
10. „Raba z Mszanką” PLH 120093 249,3ha (w powiecie limanowskim 39,7 ha)
11. „Środkowy Dunajec z dopływami” PLH 120088 705,8 ha (w powiecie limanowskim 84,5 ha)
12. „Tarnawka” PLH 120089 140 ha (w powiecie limanowskim ok. 22,0 ha).

Kluczowe dla ochrony środowiska naturalnego znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) tak, aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym.

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- tlenek azotu (NO_x),
- węglowodór (HC),
- tlenek węgla (CO),
- cząstki stałe.

Obecnie najwyższą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę.

Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu powstają między innymi strefy,

do których wjechać mogą wyłącznie pojazdy, również pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego, posiadające silniki spełniające odpowiednio wysoką normę EURO.

Innymi niż zaostrożenie norm w zakresie emisji spalin proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych.

W przypadku obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej przez tabor używany, dopuszcza się pojazdy nie spełniające najwyższych norm spalin, jednak do roku 2020 powinny one spełniać co najmniej normę Euro 4. Przy wykorzystaniu do obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej pojazdów fabrycznie nowych wymaga się aby spełniały one normę Euro 6.

Plan transportowy i zawarte w nim zadania nie będą ingerować i bezpośrednio oddziaływać na obszary Natura 2000 - działania nie będą wymagać wycinki drzew, nie zwiększą emisji hałasu, światła i spalin. W sposób pośredni realizacja zapisów planu transportowego może przyczynić się do poprawy jakości powietrza poprzez zastąpienie starych pojazdów nowszymi, spełniającymi wyższe normy jakości spalin. Nowy tabor przyczyni się również do obniżenia emisji hałasu.

8.2.2 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Na dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego wpływ ma oferowany standard taboru, w szczególności w zakresie:

- poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskowejściowego,
- uwzględnienia w taborze dostosowanego miejsca na wózki inwalidzkie,
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości oraz rozmieszczenia dla pasażerów,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować w czasie podróży następny przystanek oraz przystanek, na którym autobus się aktualnie znajduje,
- wyposażenia w system informacji wizualnej ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym.

Wszystkie wymienione powyżej rozwiązania wpływają pozytywnie na standard usług w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Ponadto wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez wszystkie grupy pasażerów publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności przez osoby w podeszłym wieku. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często z racji wieku i stanu zdrowia nie będą mogły podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną - dlatego będą wybierać komunikację zbiorową.

Powiat w miarę posiadanych możliwości finansowych będzie dążył aby przedstawione powyżej rozwiązania były stosowane u operatora publicznego transportu zbiorowego w powiecie limanowskim.

8.2.3 Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Poniżej w tabeli zostały określone podstawowe standardy pojazdów wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym

Tabela 10. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pozostałe, używane
herb lub logo powiatu (organizatora) jednoznacznie identyfikujące pojazdy kursujące na liniach organizowanych przez powiat	X	X
aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez powiat	X	X
regulamin przewozów	X	X
taryfa przewozowa	X	X
przednia tablica kierunkowa - elektroniczny wyświetlacz ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	
przednia tablica kierunkowa z kierunkiem jazdy (inna niż elektroniczna)		X
boczna tablica kierunkowa - z prawej strony- ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	X
miejsce na wózek inwalidzki	X	
niskie wejście	X	
norma spalin Euro 6	X	
przycisk sygnalizujący zamiar opuszczenia pojazdu przez osobę poruszającą się na wózku inwalidzkim	X	
rampa dla wózków	X	
wyposażenie w system informacji wizualnej i dźwiękowej ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym i ociemniałym	X	

Źródło: opracowanie własne

8.3 Pożądany standard infrastruktury przystankowej

8.3.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróży do infrastruktury przystankowej

Dostępność do infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży (np. domu, pracy) do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Czas dojścia do przystanku zależy nie tylko od odległości do przystanku, lecz także między innymi od struktury urbanistycznej rejonu, w którym przystanek się znajduje oraz strat czasu powodowanych pokonywaniem miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z ruchem

samochodowym, a także od jakości drogi pieszej, różnicy wysokości i przeszkód naturalnych. Dla poprawy bezpieczeństwa oraz komfortu podróży pieszych (w tym dojeżdż do przystanków) w 2015 roku zbudowano ponad 17 km, a przebudowano niemal 3,5 km chodników przy drogach powiatowych. W przewozach powiatowych można zwiększyć oddziaływanie przystanków poprzez lokalizację w ich obrębie parkingów typu Bike&Ride.

W każdej miejscowości objętej powiatową siecią komunikacyjną na obszarze powiatu limanowskiego planuje się zatrzymanie pojazdu na minimum jednym przystanku. Większa liczba przystanków w miejscowościach będzie uwarunkowana faktycznymi potrzebami transportowymi oraz możliwościami technicznymi utworzenia przystanku.

8.3.2 Docelowy standard przystanków komunikacyjnych

Powiat limanowski, w miarę posiadanych środków finansowych, dążyć będzie do zapewnienia możliwie najwyższego standardu przystanków komunikacyjnych, odpowiadającego potrzebom powiatowych przewozów pasażerskich.

W trakcie przebudowy dróg powiatowych oraz - w uzasadnionych przypadkach i w miarę posiadanych funduszy - autonomicznie względem procesu inwestycyjnego na sieci dróg powiatowych - powiat limanowski ujednoczi standard przystanków komunikacyjnych, uwzględniając przy tym:

- pełnią funkcję dominującą (przystanek głównie dla wsiadających/wysiadających),
- liczbę pasażerów korzystających z przystanku,
- dostosowanie przystanku do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej,
- natężenie ruchu na drodze wzdłuż której zlokalizowany jest przystanek.

W poniższej tabeli zestawiony został docelowy standard przystanków komunikacyjnych

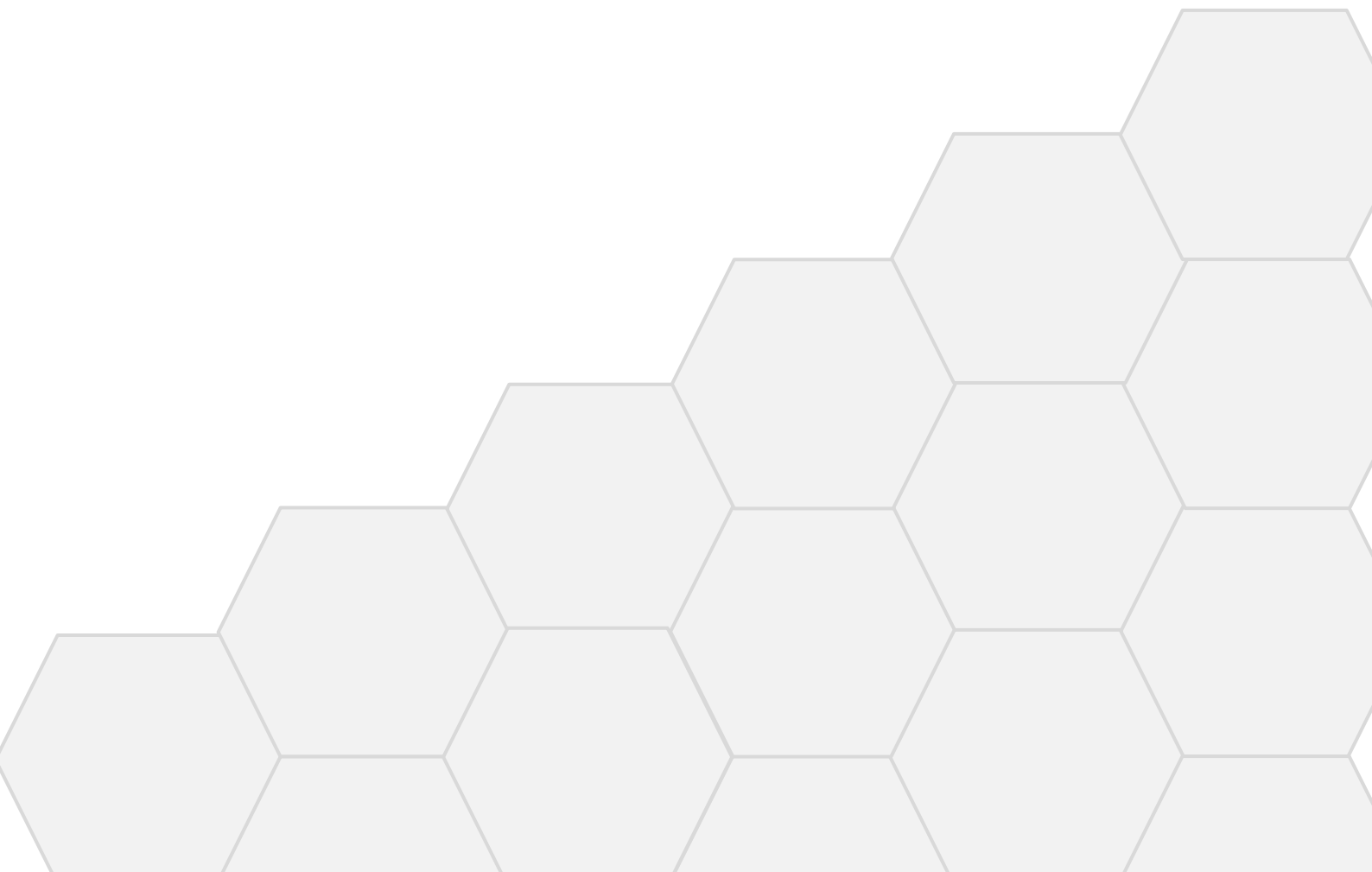
Tabela 11. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych w powiecie limanowskim

Obszar	Elementy	Standard minimalny	Standard optymalny
Oznaczenie przystanku	Tabliczka D-15 „przystanek autobusowy” Znak drogowy umieszczony na słupku lub stanowiący element wiaty przystankowej	X	X
	Nazwa i numer przystanku Tabliczka zawierająca nazwę i numer przystanku umieszczona na słupku, przy znaku D-15	X	X
	Oznaczenie statusu przystanku („dla wysiadających”, „na żądanie”) Tabliczka informująca o statusie przystanku	X	X
	Piktogram informujący o zakazie palenia	X	X
	Informacja o zarządcy przystanku Informacja umieszczona na odwrocie znaku D-15 albo na tablicy informacyjnej	X	X
σ ρ	Tabliczka z rozkładem jazdy	X	X

Obszar	Elementy	Standard minimalny	Standard optymalny
	Schemat sieci połączeń	X (przystanki węzłowe)	X (wszystkie przystanki)
	Skrócona taryfa przewozowa	X (przystanki węzłowe)	X (wszystkie przystanki)
Miejsce oczekiwania	Ławka	X (wszystkie przystanki wyposażone w wiaty)	X
	Wiąta przystankowa Z przezroczystymi ścianami	X (przy dużej liczbie wsiadających))	X (nowe i modernizowane przystanki)
Peron	Nawierzchnia peronu	X (utwardzona)	X (np. z kostki betonowej)
	Wysokość peronu ponad nawierzchnią drogi	X	X
	Płyty wskaźnikowe i prowadzące Linia bezpieczeństwa przy krawędzi peronowej wykonana z żółtych płyt z tzw. guzkami	X	X
Inne	Stojak rowerowy	-	X
	Słup ogłoszeniowy	-	X
	Śmietnik	X	X

Źródło: opracowanie własne

9 Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera



Jednym z zadań sprawnego systemu informacji dla pasażerów jest podwyższanie jakości oferty transportu zbiorowego i integrowanie sieci komunikacyjnej. Kompleksowy i rozbudowany system informacji pasażerskiej sprawia, że transport zbiorowy postrzegany jest jako przemyślany, spójny oraz łatwo dostępny. Przygotowany nieodpowiednio uważany jest za chaotyczny, trudny do zrozumienia, skomplikowany, oraz nieuwzględniający potrzeb przewoźnych mieszkańców.

Niedostatecznie rozbudowany system informacji dla pasażerów może stać się przyczyną rezygnacji z odbywania podróży środkami komunikacji zbiorowej już na etapie jej planowania. Stąd ważne jest, aby system informacji pasażerskiej zawierał kompleksowe i szeroko dostępne informacje dla podróżnych.

9.1 Organizacja systemu informacji pasażerskiej

Zapewnienie systemu informacji dla pasażera jest zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakłada obowiązki:

- podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy na wszystkich przystankach oraz dworcach,
- podawania cennika opłat w pojazdach i na dworcach wraz z uprawnieniami do przejazdów ulgowych,
- podawania regulaminów przewozu na dworcach i wyciągu z regulaminu w pojazdach.

Ponadto kwestie związane z informacją pasażerską porusza także Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy. Uszczegóławia ono informacje rozkładowe jakie powinny się znaleźć na przystankach i dworcach autobusowych oraz reguluje kwestie podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy. W myśl zapisów w/w rozporządzenia przewoźnik wykonujący regularny przewóz osób zobowiązany jest podać rozkład jazdy do publicznej wiadomości poprzez:

- zamieszczenie go na swojej stronie internetowej;
- przekazanie rozkładu jazdy organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, na którego obszarze przewoźnik wykonuje przewozy, celem podania do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera;
- przekazanie rozkładu jazdy oraz informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem, celem zamieszczenia informacji dotyczącej rozkładu jazdy na danym obiekcie;
- zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na wszystkich przystankach komunikacyjnych lub dworcach wymienionych w rozkładzie jazdy.

W przypadku, kiedy powiat limanowski rozpocznie pełnienie funkcji organizatorskich, planowane jest podjęcie działań mających na celu rozpoczęcie współpracy z województwem małopolskim w zakresie integracji informacji pasażerskiej.

9.2 Planowany system informacji pasażerskiej

Informacja pasażerska będzie dostępna na każdym etapie związanym z realizacją procesu polegającego na przemieszczaniu się, tj.:

- w momencie wystąpienia potrzeby przewoźowej,

- w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej,
- w czasie odbywania podróży środkami transportu zbiorowego.

Informacje istotne z punktu widzenia podróżnego należy publikować:

- w pojazdach komunikacji powiatowej,
- na przystankach,
- w Internecie,
- poprzez aplikacje dedykowane urządzeniom mobilnym, np. smartfonom i tabletom.

W poniższej tabeli zestawiono planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji.

Tabela 12. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji

Miejsce publikacji	Zakres informacji
Pojazdy komunikacji zbiorowej	<ul style="list-style-type: none"> • Numer linii i/lub kierunek jazdy z wyszczególnionymi miejscowościami pośrednimi (pozwalającymi pasażerom jednoznacznie określić trasę przejazdu). • Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). • Regulamin przewozów.
Przystanki komunikacyjne	<ul style="list-style-type: none"> • Nazwa i numer przystanku. • Informacja o statusie przystanku (np. przystanek na żądanie). • Wykaz linii autobusowych z przewidzianym postojem na przystanku albo informacja w jakim kierunku odjeżdżają autobusy. • Informacja o zarządcy przystanku komunikacyjnego i sposobie skontaktowania się z nim. • Rozkład jazdy zawierający: <ul style="list-style-type: none"> ○ numer linii komunikacyjnej i/lub kierunek jazdy autobusów, ○ wykaz kolejnych przystanków komunikacyjnych albo miejscowości, przez które wiedzie dalsza część trasy, ○ godziny odjazdów autobusów, ○ nazwę przewoźnika/operatora, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizację i obsługę linii, ○ okres obowiązywania rozkładu jazdy, ○ legendę tłumaczącą użyte w rozkładzie oznaczenia. • Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
Węzeł przesiadkowy	<ul style="list-style-type: none"> • Na peronach informacje jak na przystankach komunikacyjnych. • Schemat połączeń komunikacyjnych obsługujących powiat limanowski. • Schemat węzła przesiadkowego wraz z zaznaczeniem kierunków odjazdów autobusów w zależności od peronu - ułatwienie przesiadek. • Tablica ze zbiorczym rozkładem jazdy - zawierająca informacje o skoordynowaniu połączeń.

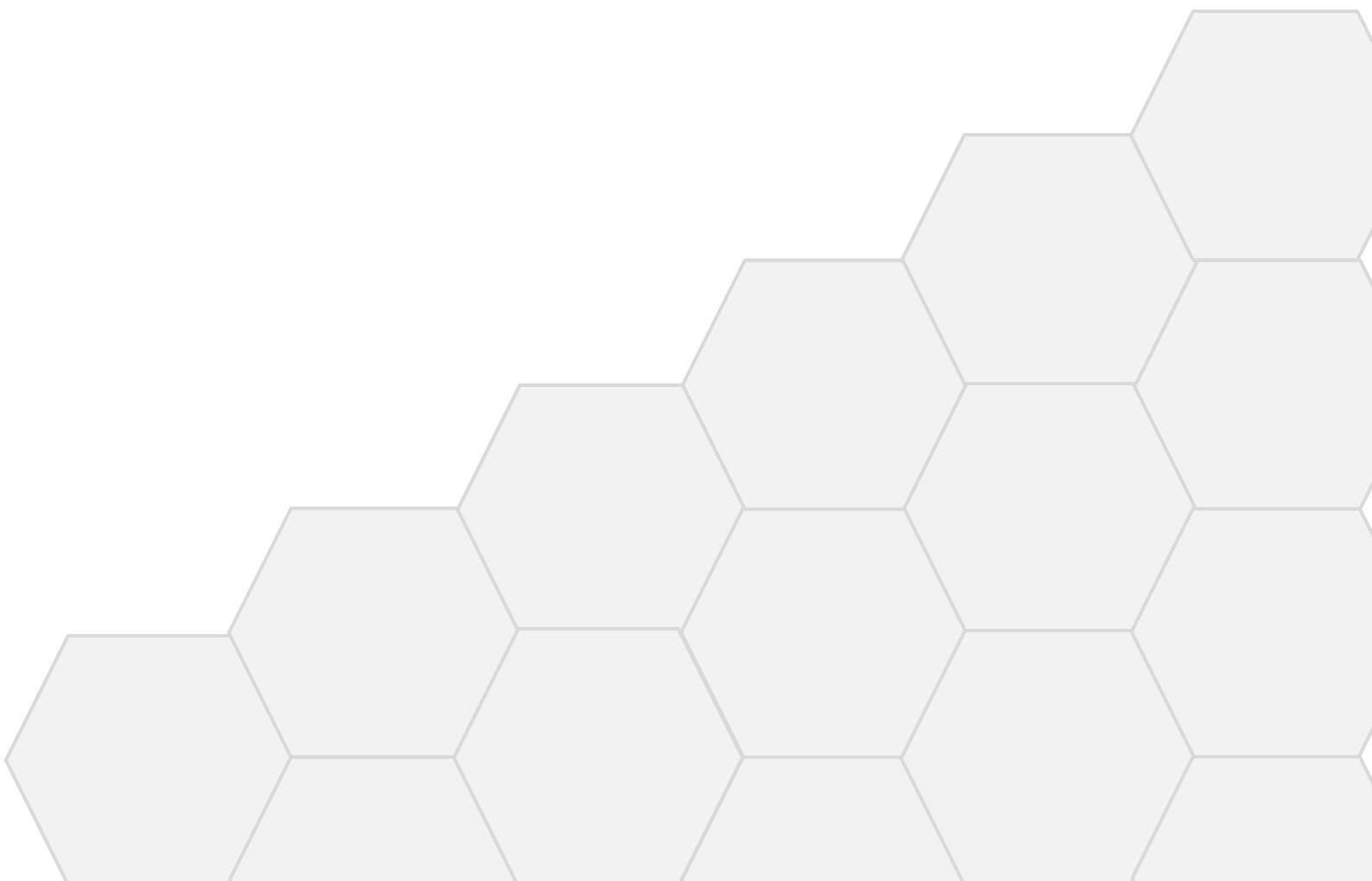
Miejsce publikacji	Zakres informacji
Internet	<ul style="list-style-type: none"> • Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). • Informacje o zarządcach przystanków komunikacyjnych i sposobie skontaktowania się z nimi. • Rozkład jazdy w formie tabelarycznej i planera podróży z możliwością wyznaczenia trasy przejazdu na mapie. • Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
Aplikacje mobilne	<ul style="list-style-type: none"> • Rozkład jazdy w formie tabelarycznej i planera podróży. • Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.

Źródło: opracowanie własne

Powiat limanowski rozpoczął budowę informacji pasażerskiej poprzez udostępnienie aplikacji dotyczącej rozkładów jazdy. Aplikacja ta będzie rozwijana, szczególnie po rozpoczęciu przez powiat organizacji przewozów o charakterze użytku publicznego.

10

Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu limanowskiego



Podstawowym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu limanowskiego powinna być integracja przewozów powiatowych oraz integracja na różnych szczeblach organizatorów. Aspektami integracji powinny być rozkłady jazdy koordynowane w węzłach przesiadkowych i na głównych przystankach, ujednolicane standardy wyposażenia i oznakowania pojazdów, a w przyszłości także taryfy i bilety.

Kierunkiem rozwoju jest także zwiększanie zasięgu oddziaływania transportu publicznego poprzez:

- zwiększanie liczby kursów (warunkowane stosownym finansowaniem),
- zwiększanie liczby tras,
- organizacji systemów dowozowych: Park&Ride oraz Bike&Ride,
- promocji usług transportu publicznego.

Zaleca się po uruchomieniu połączeń użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym okresowo (np. co 3 lata) wykonać kompleksowe pomiary napętnień na liniach oraz ankietowanie podróżnych (w celu ustalenia zachowań komunikacyjnych - źródeł i celów podróży, środka transportu, satysfakcji z usług itp.). Pierwsze takie badania powinny się odbyć po pierwszym roku organizowania przewozów.

Badania cykliczne należy prowadzić na podstawie ustandaryzowanych procedur (precyzujących zakres i czas badań), tak aby możliwe było porównywanie uzyskanych danych.

Planowanie transportu publicznego musi być oparte o świadomość znaczenia mobilności komunikacyjnej jako determinanty rozwoju społecznego i gospodarczego regionu oraz o znajomość negatywnych skutków takich jak wypadki komunikacyjne, destrukcyjny wpływ na środowisko naturalne czy kongestię. Zrównoważony rozwój ma na celu zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu w sposób możliwie efektywny, ekonomiczny i ekologiczny.

Do osiągnięcia powyższych celów konieczny jest racjonalny podział zadań pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny. Na terenach o niskiej gęstości zaludnienia niemożliwe jest zorganizowanie satysfakcjonującej i ekonomicznie uzasadnionej oferty powiatowego transportu publicznego, dlatego tam istotną rolę będzie pełnić transport indywidualny, głównie samochodowy, a transport zbiorowy będzie pełnił jedynie funkcję uzupełniającą. Osoby niemające możliwości skorzystania z transportu indywidualnego (ze względu na wiek, stan zdrowia, status majątkowy lub z jakichkolwiek innych przyczyn) muszą mieć możliwość dotarcia do miejsca pracy, nauki czy opieki zdrowotnej. Obsługa terenu o niskiej gęstości zaludnienia jest elementarnym działaniem przeciwdziałającym wykluczeniu społecznemu.

Kreowanie oferty transportowej na obszarach o wyższej gęstości zaludnienia, a w szczególności na głównych ciągach komunikacyjnych, na których można uzyskać satysfakcjonujący bilans ekonomiczny, będzie się opierać na innych zasadach. To właśnie tu do kwestii społecznych dochodzą aspekty zatłoczenia i wpływu na środowisko naturalne. Oferta publicznego transportu zbiorowego musi być już nie tylko usługą społeczną, ale również realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Nadmierny wzrost podróży samochodem prowadzi do kongestii, pogorszenia jakości powietrza i wzrostu poziomu hałasu oraz do zajmowania przestrzeni przez parkingi. Dlatego należy zaproponować mieszkańcom powiatu atrakcyjną komunikację publiczną poprzez zbudowanie przejrzystej sieci połączeń, przejrzystego systemu taryfowego oraz zapewnić odpowiedni standard usług. Uatrakcyjnienie oferty może się odbyć poprzez modernizację infrastruktury oraz wprowadzanie odpowiedniej organizacji ruchu.

W celu zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu limanowskiego, jak i poszczególnych gmin możliwe jest zawieranie przez powiat limanowski porozumień i umów z zakresu świadczenia usług zbiorowej komunikacji publicznej z innymi jednostkami samorządu terytorialnego.

10.1 Modernizacja i budowa nowych przystanków

Jednym z czynników mających wpływ na rozwój publicznego transportu zbiorowego jest modernizacja już istniejących i budowa nowych przystanków.

Przystanek komunikacyjny jest punktem styku przestrzeni ogólnodostępnej z siecią transportu zbiorowego.

Pierwszym elementem jest dojście do przystanku. Przystanek powinien być łatwo dostępny, czyli pomijając kwestię odległości, droga ta powinna być wolna od przeszkód, kałuż i błota niezależnie od warunków atmosferycznych a pokonanie jezdni powinno być bezpieczne, w razie potrzeby wyznaczone.

Dotarcie do przystanku może się odbyć również w inny sposób, np. rowerem. Dlatego też główne nowo budowane jak i modernizowane przystanki powinny być wyposażane w stojaki (parkingi) rowerowe Bike&Ride.

Wszystkie przystanki, z których będzie w przyszłości korzystał wybrany operator powinny posiadać widoczną nazwę. Nazwa ta powinna być zawarta na rozkładzie jazdy (daje to pewność, że to prawidłowy rozkład) oraz w sposób widoczny dla pasażerów wysiadających - na słupku bądź na wiacie.

Modernizowane i nowo budowane przystanki powinny zostać wyposażone w miejsca siedzące oraz chroniącą przed warunkami atmosferycznymi wiatę. Wiata powinna mieć trzy pełne ściany, dach i odpowiednią głębokość, aby chronić przed zacinającym deszczem i śniegiem oraz dawać cień w słoneczne dni. Zaleca się aby boczne ściany były przezroczyste, wolne od reklam i plakatów, aby oczekujący mógł zauważyć zbliżający się pojazd.

Wiata powinna zostać wyposażona w miejsca siedzące oraz miejsce dla osoby na wózku inwalidzkim bądź na postawienie wózka z dzieckiem. W pobliżu przystanku powinna znajdować się latarnia uliczna bądź inne oświetlenie. Na każdym przystanku obowiązkowo powinien znajdować się śmietnik.

Wysokość peronu powinna być tak dostosowana do obsługującego linie taboru, aby przestrzeń między krawędzią przystanku a podłogą pojazdu była jak najmniejsza. W przypadku zróżnicowanego taboru tak dedykowane rozwiązanie jest niemożliwe, należy więc przyjąć najodpowiedniejszą, nie stwarzającą zagrożenia wysokość peronu. Przestrzeń wzdłuż krawędzi peronowej powinna być wolna od jakichkolwiek przeszkód (słupów, barierek, drzew, śmietników itp.). Warto poprzez inny rodzaj nawierzchni, rowki i wypustki wyznaczyć miejsce, przy którym będą znajdowały się drzwi pojazdu służące do wsiadania osób niepełnosprawnych i niedowidzących. Miejsce to powinno znajdować się w jak najmniejszej odległości od tego przeznaczonego dla osób na wózkach inwalidzkich znajdującego się pod wiatą.

Infrastrukturę należy dostosować do roli, jaką pełni przystanek. W przypadku dużej popularności, a szczególnie na węzłach przesiadkowych, wiaty i ławki powinny być odpowiednio większe.

10.2 Tabor wykorzystywany w powiatowych przewozach użyteczności publicznej

W przyszłości w miarę możliwości finansowych powiat limanowski będzie wymagał od operatora świadczenia usług transportowych pojazdami posiadającymi jednolite barwy (ustalone przez powiat limanowski), spełniającymi najwyższe normy spalin oraz wyposażonymi w elementy poprawiające komfort podróżowania takie jak:

- niskie wejście,
- klimatyzację,
- udogodnienia dla osób z ograniczoną mobilnością i niepełnosprawnością wzrokową w tym: zewnętrzna zapowiedź głosowa, odpowiednia kolorystyka elementów i uchwytów stosowanych w pojazdach.

11

Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu limanowskiego



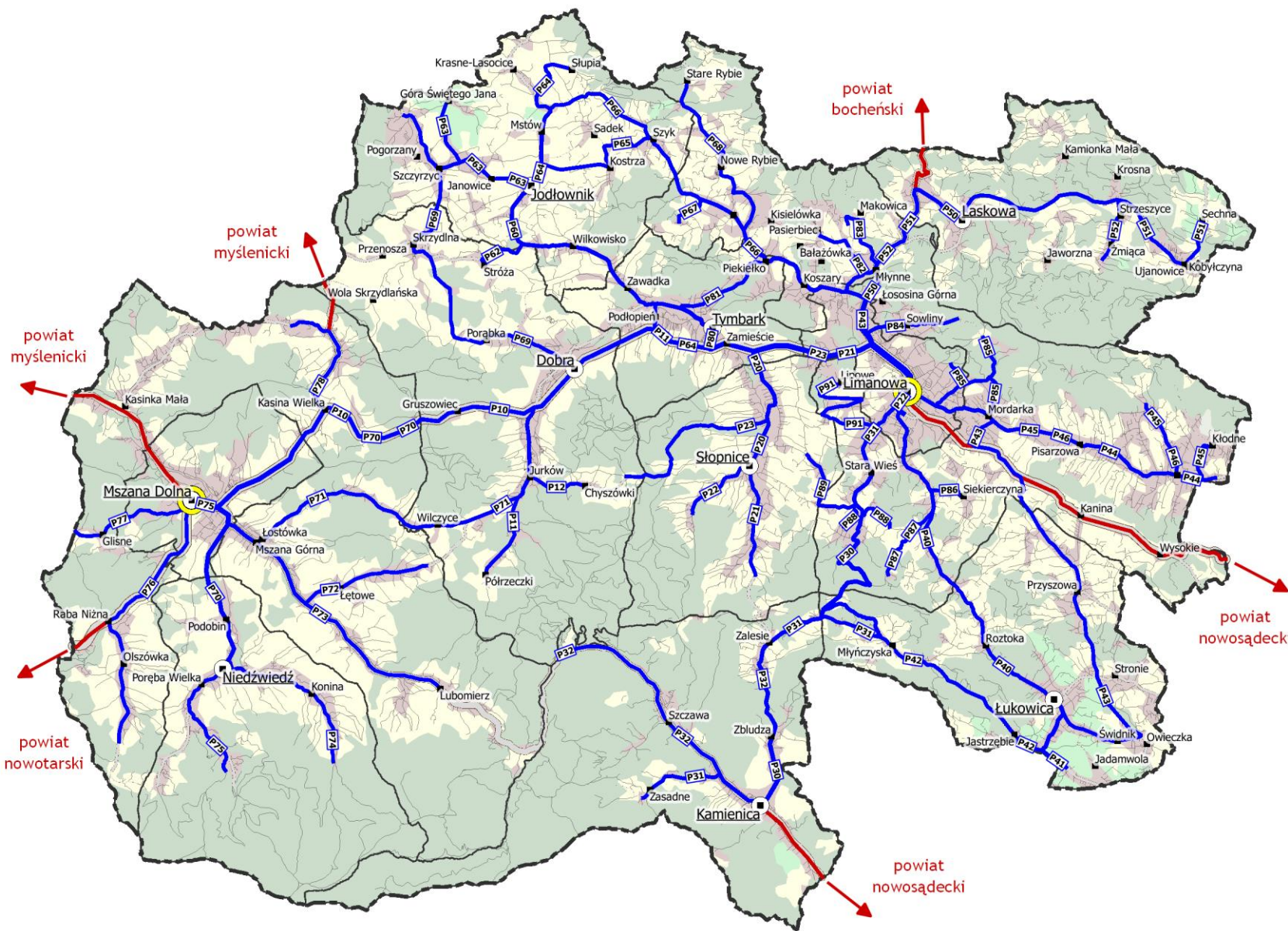
Artykuł 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, że plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu limanowskiego.

Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, że dokonywana będzie weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Powiatu Limanowskiego.

12

Część graficzna Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu limanowskiego





Planowana sieć komunikacyjna

powiat limanowski

2 0 2 4 km



1:210 000

- Planowane linie komunikacyjne w wariantach podstawowym i uzupełniającym
- Wariant międzypowiatowy
- Węzły przesiadkowe

Pozostałe oznaczenia:

- Siedziby gmin
- pozostałe miejscowości
- ▭ Granica powiatu limanowskiego
- ▭ Granice gmin

13

Spis map, tabel i wykresów



13.1 Spis map

Mapa 1. Położenie i podział administracyjny powiatu limanowskiego	10
Mapa 2. Układ drogowy i kolejowy na terenie powiatu limanowskiego	21
Mapa 3. Obecna sieć komunikacji powiatowej	28
Mapa 4. Duże zakłady pracy w powiecie limanowskim	36
Mapa 5. Dojazdy do pracy mieszkańców powiatu limanowskiego	38

13.2 Spis tabel

Tabela 1. Wykaz dróg powiatowych	19
Tabela 2. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Limanowskiego	24
Tabela 3. Planowana sieć komunikacyjna	31
Tabela 4. Wykaz urzędów i instytucji publicznych w powiecie limanowskim	34
Tabela 5. Placówki oświatowe w powiecie limanowskim	35
Tabela 6. Obiekty kultury, rekreacji i sportu w powiecie limanowskim	37
Tabela 7. Przedstawienie kosztów, z jakimi może wiązać się uruchomienie publicznych przewozów	44
Tabela 8. Proszę podać informacje o obecnej podróży	61
Tabela 9. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji	72
Tabela 10. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym	75
Tabela 11. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych w powiecie limanowskim	76
Tabela 12. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji	80

13.3 Spis wykresów

Wykres 1. Liczba ludności w latach 2010-2015 na obszarze objętym planem	14
Wykres 2. Gęstość zaludnienia w roku 2015 na obszarze objętym planem	15
Wykres 3. Struktura funkcjonalna ludności w latach 2010-2015 w powiecie limanowskim	15
Wykres 4. Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w latach 2010-2015 na obszarze objętym planem	16
Wykres 5. Prognoza liczby ludności do 2030 r.	17
Wykres 6. Prognoza struktury funkcjonalnej ludności do roku 2025	17
Wykres 7. Wskaźnik motoryzacji powiatu limanowskiego, woj. małopolskiego oraz Polski w latach 2010 - 2014	47
Wykres 8. Porównanie wskaźnika motoryzacji powiatu limanowskiego z powiatami podobnymi pod względem liczby ludności	48
Wykres 9. Podział ankietowanych odpowiednio w grupie 1, grupie 2 i grupie 3 ze względu na płeć	49
Wykres 10. Podział respondentów odpowiednio w grupie 1, grupie 2 i grupie 3 ze względu na wiek	50
Wykres 11. Podział ankietowanych odpowiednio w grupie 1, grupie 2 i grupie 3 ze względu na wykształcenie	50

Wykres 12. Podział respondentów odpowiednio w grupie 1, grupie 2 i grupie 3 ze względu na aktywność	51
Wykres 13. Podział ankietowanych odpowiednio w grupie 1, grupie 2 i grupie 3 ze względu na gminę zamieszkania.....	52
Wykres 14. Czy posiada Pan/i samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji?	53
Wykres 15. Czy pracuje lub uczy się Pan/i w gminie zamieszkania?.....	53
Wykres 16. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/i do wymienionych miejsc? - praca.....	54
Wykres 17. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/i do wymienionych miejsc? - nauka (szkoła, uczelnia)	54
Wykres 18. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/i do wymienionych miejsc? - zdrowie (szpital, przychodnia)	55
Wykres 19. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/i do wymienionych miejsc? - zakupy	55
Wykres 20. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/i do wymienionych miejsc? - sprawy urzędowe / administracyjne	56
Wykres 21. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/i do wymienionych miejsc? - inne	56
Wykres 22. Jak często podróżuje Pan/i do wyżej wymienionych miejsc? - praca	57
Wykres 23. Jak często podróżuje Pan/i do wyżej wymienionych miejsc? - nauka (szkoła, uczelnia)	57
Wykres 24. Jak często podróżuje Pan/i do wyżej wymienionych miejsc? - zdrowie (szpital, przychodnia)	58
Wykres 25. Jak często podróżuje Pan/i do wyżej wymienionych miejsc? - zakupy	58
Wykres 26. Jak często podróżuje Pan/i do wyżej wymienionych miejsc? - sprawy urzędowe / administracyjne	59
Wykres 27. Jak często podróżuje Pan/i do wyżej wymienionych miejsc? - inne.....	59
Wykres 28. W jakich godzinach najczęściej korzysta Pan/i z przejazdów autobusami?	60
Wykres 29. Proszę ocenić, jak istotne w Pana/Pani opinii są wymienione w tabeli cechy usług transportowych. Proszę zaznaczyć w tabeli poniżej odpowiednią cyfrę w skali 1-5, gdzie 1 oznacza „nieistotny” a 5 oznacza „bardzo istotny”	62
Wykres 30. Proszę ocenić obecną komunikację zbiorową w powiecie limanowskim. Proszę zaznaczyć w tabeli poniżej odpowiednią cyfrę w skali 1-5, gdzie 1 oznacza „bardzo słabo” a 5 oznacza „bardzo dobrze”	63
Wykres 31. Które cechy powinny zostać poprawione w celu zachęcenia do korzystania z transportu zbiorowego?	64