



# DZIENNIK URZĘDOWY

## WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO

---

Kraków, dnia 7 kwietnia 2026 r.

Poz. 2003

### UCHWAŁA NR XXXII/349/2026 RADY MIASTA NOWEGO SĄCZA

z dnia 24 marca 2026 roku

#### **w sprawie uchwalenia aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Nowego Sącza oraz gmin, z którymi zawarto porozumienie międzygminne w sprawie powierzenia miastu Nowy Sącz organizowania publicznego transportu zbiorowego**

Na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 4, art. 18 ust. 2 pkt 15, art. 40 ust. 1, art. 41 ust. 1 i art. 42 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2025 r., poz. 559 z późn. zm.) oraz art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. b i ust. 3, art. 11 ust. 2, art. 12, art. 13 ust. 3 i art. 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r., o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r., poz. 285 z późn. zm.), na wniosek Prezydenta Miasta Nowego Sącza, Rada Miasta Nowego Sącza uchwała, co następuje:

**§ 1.** Uchwała się aktualizację Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Nowego Sącza oraz gmin, z którymi zawarto porozumienie międzygminne w sprawie powierzenia miastu Nowy Sącz organizowania publicznego transportu zbiorowego, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

**§ 2.** Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Nowego Sącza.

**§ 3.** Traci moc Uchwała Nr LXI/759/2022 Rady Miasta Nowego Sącza z dnia 9 maja 2022 r., w sprawie przyjęcia Aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Nowego Sącza (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2022 r., poz. 3665).

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

Przewodniczący Rady Miasta

**Krzysztof Gluc**



**Nowy Sącz**  
Miasto Królewskie

Załącznik do uchwały Nr XXXII/349/2026  
RADY MIASTA NOWEGO SĄCZA  
z dnia 24 marca 2026 r.

# Aktualizacja

## Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Nowego Sącza



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

Opracowanie pt. **Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Nowego Sącza. Aktualizacja**

zostało przygotowane na zlecenie **Miasta Nowy Sącz** przez:



Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

ul. Sielecka 35  
00-738 Warszawa  
[www.zdgtor.pl](http://www.zdgtor.pl)

na podstawie umowy nr **6/WTK/2025** pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą z dnia **23.10.2025 r.**

Skład autorski opracowania:

Maciej Mysona - Kierownik projektu	Anna Maria Stachowicz
Bartłomiej Kasiuk - koordynator	Olga Wardencka
Aleksandra Bałyk	Justyna Wierzbowska
Szymon Piotr Bryzgalski	Jakub Wróblewski
Stanisław Gonera	dr Maria Zych-Lewandowska
Julian Politt	i inni

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA**SPIS TREŚCI**

<b>1. CEL PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA.....</b>	<b>9</b>
1.1. CEL OPRACOWANIA.....	9
1.2. PODSTAWY PRAWNE I METODOLOGIA TWORZENIA ORAZ UCHWALANIA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO .....	9
1.3. WYŁOŻENIE PLANU DO PUBLICZNEJ WIADOMOŚCI.....	10
<b>2. UWARUNKOWANIA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO NOWEGO SĄCZA.....</b>	<b>11</b>
2.1. POWIĄZANIA Z INNYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI.....	11
<b>3. CHARAKTERYSTYKA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM.....</b>	<b>22</b>
3.1. INFORMACJE OGÓLNE O ORGANIZATORZE TRANSPORTU .....	22
3.2. INFORMACJE OGÓLNE O GMINACH, Z KTÓRYMI ZAWARTO POROZUMIENIA MIĘDZYGMINNE W ZAKRESIE ORGANIZACJI PRZEWOZÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO .....	23
3.3. SYTUACJA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA.....	25
<b>4. SIEĆ KOMUNIKACYJNA.....</b>	<b>34</b>
4.1. SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ WYKONYWANE I PLANOWANE SĄ PRZEWOZY O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ .....	34
4.2. ZASADY KONSTRUOWANIA ROZKŁADÓW JAZDY .....	34
4.3. WĘZŁY PRZESIADKOWE I NAJWAŻNIEJSZE PRZYSTANKI .....	35
<b>5. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH .....</b>	<b>38</b>
5.1. OCENA POTRZEB PRZEWOZOWYCH .....	38
5.2. PROGNOZA POPYTU.....	40
5.3. ZAPEWNIENIE OSOBOM NIEPEŁNOSPRAWNYM DOSTĘPU DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO .....	41
5.4. NAJWAŻNIEJSZE GENERATORY RUCHU .....	42
<b>6. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH .....</b>	<b>44</b>
6.1. ŹRÓDŁA I FORMY FINANSOWANIA .....	44
6.2. RENTOWNOŚĆ LINII KOMUNIKACYJNYCH .....	45
<b>7. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU.....</b>	<b>47</b>
<b>8. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW .....</b>	<b>56</b>
8.1. ORGANIZATOR TRANSPORTU PUBLICZNEGO .....	56
8.2. PRZEWIDYWANY TRYB WYBORU OPERATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	58
<b>9. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH .....</b>	<b>60</b>
9.1. REALIZACJA POSTULATÓW PRZEWOZOWYCH.....	60
9.2. UWZGLĘDNIE W STANDARDZIE USŁUG ASPEKTU OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO .....	61

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

9.3.	DOSTĘPNOŚĆ INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ .....	62
9.4.	DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	64
<b>10.</b>	<b>PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA .....</b>	<b>66</b>
<b>11.</b>	<b>KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO .....</b>	<b>68</b>
11.1.	ROZWÓJ INTELIGENTNYCH SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH I SYSTEMU BILETOWEGO .....	68
11.2.	MODERNIZACJA I WYMIANA TABORU .....	69
11.3.	ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI PUBLICZNEJ KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ I JEJ OFERTY .....	69
11.4.	INFRASTRUKTURA DROGOWA, PRIORYTETY DLA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ .....	70
11.5.	BUDOWA PARKINGÓW TYPU BIKE+RIDE, PARK+RIDE, KISS+RIDE .....	71
11.6.	PROMOCJA USŁUG TRANSPORTU MIEJSKIEGO ORAZ PROGRAMY EDUKACYJNE DLA DZIECI I MŁODZIEŻY .....	72
11.7.	INTEGRACJA ŚRODKÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO .....	73
<b>12.</b>	<b>MONITORING I AKTUALIZACJA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO .....</b>	<b>74</b>
<b>13.</b>	<b>SPIS MAP, TABEL I WYKRESÓW .....</b>	<b>75</b>

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

## WYKAZ POJĘĆ I SKRÓTÓW

**autobus zeroemisyjny** – autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r., poz. 1251 z późn. zm.) oraz trolejbus w rozumieniu art. 2 pkt 83 tej ustawy, wykorzystujące do napędu energię elektryczną, w tym energię wytworzoną z wodoru, w zainstalowanych w nich ogniwach paliwowych, lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji, o którym mowa w Ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2022 r., poz. 673 z późn. zm.).

**CAWI** – Computer-Assisted Web Interview; wywiad wspomagany komputerowo przy pomocy strony WWW.

**gminne przewozy pasażerskie** – przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywane w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie.

**komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:

- miasta i gminy,
- miast albo miast i gmin sąsiadujących,

jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego.

**kongestia (transportowa)** – chroniczne zjawisko większego natężenia ruchu środków transportu niż przepustowość wykorzystywanej przez nie infrastruktury. Występuje na niektórych odcinkach sieci i węzłach transportowych, szczególnie na obszarach wysoko zurbanizowanych lub na trasach łączących ze sobą ośrodki o dużej sile wzajemnego ciężenia. Objawia się dużym zmniejszeniem średniej prędkości ruchu, długotrwałymi zatorami, rozlewaniem się na sieci dojazdowe. Jest trudna do przezwyciężenia ze względu na ograniczenia przestrzenne rozbudowy przeciążonej infrastruktury i lawinowe narastanie ruchu po modernizacji odcinków dotkniętych kongestią.

**linia (komunikacyjna)** – połączenie komunikacyjne na sieci dróg publicznych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy, wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych.

**miasto** – miasto Nowy Sącz.

**MPK Nowy Sącz** – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. w Nowym Sączu.

**operator publicznego transportu zbiorowego** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

**organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

**plan** – plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

**podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów – przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznie do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami.

**pojazd (autobus) elektryczny** – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r., poz. 1251 z późn. zm.), wykorzystujący do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania.

**pojazd (autobus) napędzany gazem ziemnym** – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r., poz. 1251 z późn. zm.), wykorzystujący do napędu sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu.

**powiatowe przewozy pasażerskie** – przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywane w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczające poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie.

**powiatowo-gminne przewozy pasażerskie** – przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie.

**Prawo przewozowe** – Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2024 r., poz. 1262).

**Prawo zamówień publicznych** – Ustawa z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2024 r., poz. 1320 z późn. zm.).

**przewóz o charakterze użyteczności publicznej** – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

**przystanek (komunikacyjny)** – miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje w szczególności dotyczące godzin odjazdów środków transportu, a ponadto – w transporcie drogowym – oznaczone zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r., poz. 1251 z późn. zm.).

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

**publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.

**rekompensata** – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

**rozporządzenie 1370/2007** – Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE 2007 L315/1 z 3.12.2007 r.).

**rozporządzenie w sprawie rozkładów jazdy** – Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2018 r., poz. 202).

**rozporządzenie w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684).

**sieć (komunikacyjna)** – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru.

**sprężony gaz ziemny (CNG)** – sprężony gaz ziemny w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 7 Ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw. (Dz.U. z 2024 r., poz. 1209 z późn. zm.)

**stacja tankowania gazu ziemnego** – zespół urządzeń, w tym punkt tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), wraz z instalacjami pomocniczymi i zbiornikami magazynowymi wykorzystywanymi w procesie sprężania lub punkt tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) wraz z instalacjami pomocniczymi i zbiornikami magazynowymi wykorzystywanymi w procesie regazyfikacji.

**takt** – kursowanie transportu publicznego w stałych odstępach czasu (częstotliwości), przykładowo co 10, 12, 15, 30, 60 minut.

**uchwała w sprawie ustalenia przystanków komunikacyjnych dla przewoźników oraz zasad korzystania i stawek opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych** – Uchwała Nr XVI/151/2011 Rady Miasta Nowego Sącza z dnia 25 października 2011 r. z późn. zm. W sprawie ustalenia przystanków komunikacyjnych dla przewoźników oraz zasad korzystania i stawek opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych.

**umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego** – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

**ustawa o elektromobilności** – Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2024 r., poz. 1289 z późn. zm.).

**ustawa o publicznym transporcie zbiorowym** – Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r., poz. 285 z późn. zm.).

**ustawa o samorządzie gminnym** – Ustawa o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2025 r., poz. 1153 z późn. zm.).

**wojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywane w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczające poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym – także przewozy do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiające przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewozy powrotne lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie.

**wzkm** – wozokilometry.

**zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

## 1. CEL PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

### 1.1. CEL OPRACOWANIA

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Nowego Sącza jest zaplanowanie publicznego transportu zbiorowego w taki sposób, żeby rozwój transportu przebiegał zgodnie z postulatami zrównoważonego rozwoju. Oczekiwania społeczne mieszkańców miasta Nowego Sącza, stosowanie rozwiązań przyjaznych środowisku naturalnemu oraz wdrażanie nowoczesnych koncepcji zachęcających do korzystania z transportu zbiorowego będą stanowić dodatkowe wskazówki dla zrównoważonego rozwoju.

Wejście w życie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Nowego Sącza umożliwi realizację następujących celów szczegółowych:

- poprawa dostępności transportowej i jakości transportu, przy uwzględnieniu potrzeb przewożonych osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- integracja systemu transportowego w zakresie usług przewożonych oraz potrzeb wynikających z kierunków polityki państwa, w niezbędnym zakresie dotyczącym linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
- wsparcie konkurencyjności gospodarki obszaru;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia mieszkańców.

Rozwój sieci komunikacyjnej pod względem nowych form obsługi będzie odpowiadał potrzebom wynikającym z nakreślonych w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Nowego Sącza stref rozwoju przestrzennego terenu, na których miasto Nowy Sącz jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego, oraz powstających tam nowych generatorów ruchu. Ten progres będzie uwzględniał możliwości dostępu do komunikacji zbiorowej, infrastruktury transportowej, która jest planowana z myślą o publicznym transporcie zbiorowym. Inwestycje w sieć drogową (modernizacje, remonty oraz budowa nowych ciągów komunikacyjnych), w tym w infrastrukturę przeznaczoną dla autobusów (np. zatoczek), poprawią standard podróży odbywanych publiczną komunikacją zbiorową.

### 1.2. PODSTAWY PRAWNE I METODOLOGIA TWORZENIA ORAZ UCHWALANIA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Miasto Nowy Sącz jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w miejskich przewozach pasażerskich, obejmujących: linie komunikacyjne obsługujące obszar miasta Nowy Sącz oraz obszary gmin Chętniec, Grybów, Kamionka Wielka, Łącko, Łukowica, Nawojowa, Podegrodzie, Stary Sącz, na podstawie porozumień międzygminnych. Miasto Nowy Sącz jako gmina, której powierzone zostały zadania z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy zawartych porozumień międzygminnych na obszarze zamieszkiwanym przez

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

co najmniej 80 000 mieszkańców oraz planowo organizująca przewozy o charakterze użyteczności publicznej, jest zobowiązane przez ustawę o publicznym transporcie zbiorowym do opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, a następnie jego uchwalenia przez Radę Miasta Nowego Sącza.

Zakres niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest zgodny z art. 12. ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z rozporządzeniem w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Zgodnie z zapisami art. 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym plan transportowy może być, w zależności od potrzeb, poddawany aktualizacji. W związku ze zmianami w zakresie zarządzania komunikacją miejską w Nowym Sączu (rozszerzenie obszaru organizacji komunikacji zbiorowej o kolejne gminy oraz sporządzenie analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych) niezbędne było dokonanie aktualizacji dokumentu (Uchwała nr LXI/759/2022 Rady Miasta Nowego Sącza z dnia 9 maja 2022 r. w sprawie przyjęcia aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Nowego Sącza oraz gmin, z którymi zawarto porozumienie międzygminne w sprawie powierzenia miastu Nowy Sącz organizowania publicznego transportu zbiorowego; Dz. Urz. Województwa Małopolskiego z 2022 r., poz. 3665). Niniejszy projekt dokumentu stanowi aktualizację wersji planu transportowego.

Plan transportowy miasta Nowego Sącza jest ponadto zgodny z dokumentami planistycznymi oraz strategicznymi, tj.:

- Strategią Rozwoju Miasta Nowego Sącza na lata 2022-2030,
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Nowego Sącza.

### 1.3. WYŁOŻENIE PLANU DO PUBLICZNEJ WIADOMOŚCI

Niniejszy plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Nowego Sącza, jako akt prawa miejscowego, poddany został trzytygodniowemu wyłożeniu projektu dokumentu. Celem wyłożenia dokumentu było poinformowanie społeczności miasta i gmin ościennych, z którymi zawarto porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji, oraz umożliwienie mieszkańcom zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Informacja o wyłożeniu projektu planu transportowego została ogłoszona w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP), stronie internetowej Urzędu Miasta Nowego Sącza, ze wskazaniem miejsca fizycznego wyłożenia do publicznego wglądu oraz formy, sposobu i terminu składania opinii dotyczących projektu. W toku wyłożenia projektu aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Nowego Sącza” nie wpłynęły żadne opinie mieszkańców miasta Nowego Sącza.

## 2. UWARUNKOWANIA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO NOWEGO SĄCZA

### 2.1. POWIĄZANIA Z INNYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI

#### 2.1.1. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym zakłada, w scenariuszu podstawowym (docelowo od rozkładu jazdy 2027/2028), codzienną obsługę połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych na odcinku Tarnów – Nowy Sącz – Muszyna (granica państwa). Stacje przewidziane do codziennej obsługi połączeń międzywojewódzkich, leżące na terenie gmin objętych porozumieniem, to: Nowy Sącz, Stary Sącz i Grybów. Ponadto plan, w scenariuszu pożądanym, zakłada w 2030 r. obsługę w ruchu pasażerskim odcinka Szczyrzyc – Limanowa – Nowy Sącz.

Plan zakłada również ustalenie Nowego Sącza jako punktu skomunikowania połączeń międzywojewódzkich i połączeń lokalnych w kierunku Chabówki.

#### 2.1.2. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim

Jednym z głównych celów *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim* jest zwiększenie dostępności ośrodków subregionalnych – wśród nich Nowego Sącza. Nowy Sącz został wpisany w dokumencie jako punkt integrujący połączenia kolejowe organizowane przez marszałka województwa z połączeniami kolejowymi organizowanymi przez ministra właściwego do spraw transportu.

W ramach planowanych linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym zaplanowano funkcjonowanie linii komunikacyjnych: Tarnów – Stróże – Grybów – Kamionka Wielka – Stary Sącz – Piwniczna – Muszyna – Krynica-Zdrój, Chabówka – Tymbark – Nowy Sącz oraz po realizacji linii kolejowej: Podtężce – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna, połączenie Kraków Główny – Podtężce – Szczyrzyc – Nowy Sącz.

W przypadku pierwszego połączenia zaplanowano częstotliwość kursowania pociągów co 60 minut w godzinach szczytu oraz 120 minut poza godzinami szczytu na odcinku Tarnów – Nowy Sącz-Piwniczna. W przypadku linii do Krakowa zaplanowano docelowe kursowanie pociągów co 60 minut przez cały dzień, a w przypadku dostępności taboru oraz przepustowości infrastruktury kolejowej, dopuszcza się zwiększenie częstotliwości na poszczególnych odcinkach, ponad określony poziom.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

Oprócz połączeń komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym wskazano także w zależności od istniejących potrzeb oraz dostępności środków finansowych (w tym pomocy finansowej udzielanej Województwu Małopolskiemu przez inne jednostki samorządu terytorialnego oraz dopłat z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o Charakterze Użyteczności Publicznej) dalsze wykonywanie przewozów autobusowych w następujących relacjach:

- Nowy Targ – Ochotnica Górna – Czarny Potok – Stary Sącz – Nowy Sącz,
- Nowy Sącz – Gródek nad Dunajcem – Zakliczyn – Zgłobice – Tarnów.

Według dokumentu na podstawie porozumień z sąsiednimi województwami uruchamiane są połączenia: Nowy Sącz – Gorlice – Biełcz – Jasto. Plan wskazuje także funkcjonowanie Taryfy Sądeckiej, która obejmuje bilety strefowe czasowe i strefowe miesięczne imienne, obowiązujące w wyznaczonych strefach kolejowych w pociągach Kolei Małopolskich oraz POLREGIO oraz uprawniające do przejazdów środkami komunikacji miejskiej, organizowanej przez Miasto Nowy Sącz, na obszarze Miasta Nowego Sącza i gmin, które przystąpiły do porozumień międzygminnych z miastem Nowy Sącz. W zakresie transportu autobusowego za najistotniejszy węzeł przesiadkowy uznano m.in. dworzec autobusowy w Nowym Sączu, należący do spółki Małopolskie Dworce Autobusowe (MDA). Budynek dworca MDA w Nowym Sączu jest wyposażony w kasy biletowe, skrytki bagażowe, punkty usługowe i poczekalnię dla pasażerów. Płyta postojowa posiada łącznie 15 zadaszonych stanowisk rozmieszczonych w poziomie 0.

Dokument odnosi się także do transportu autobusowego obsługiwanego przez przewoźników prywatnych. Wskazano, że największe zagęszczenie kursów znajduje się na sieci dróg krajowych oraz wojewódzkich. Najlepiej skomunikowane obszary obejmują główne ośrodki województwa, takie jak: Kraków, Tarnów, Nowy Sącz. Zauważalny jest niski stopień skomunikowania pomiędzy niektórymi Miejskimi Obszarami Funkcjonalnymi. Dotyczy to relacji m.in. Miejski Obszar Funkcjonalny Podhala – Miejski Obszar Funkcjonalny Nowego Sącza. Plan wskazuje także, że zalecana odległość dojazdu do przystanku komunikacji zbiorowej zapewniającej dojazd do głównego ośrodka Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego, m.in. Nowego Sącza, powinna wynosić maksymalnie 600 metrów, a dopuszczalna powinna wynosić 800 metrów.

### 2.1.3. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego

W obowiązującym *Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego* (z roku 2014, z późniejszymi zmianami) czytamy: „Celem rozwoju przestrzennego dla Małopolski jest utrzymanie, a w pewnych elementach nawet poprawienie stanu środowiska i podniesienie jakości krajobrazu i zasobów kultury, przy zapewnieniu warunków do stabilnego wzrostu gospodarczego i podniesienia standardów jakości życia mieszkańców drogą bardziej efektywnej gospodarki przestrzennej”. Jedną z kluczowych zasad obowiązujących przy realizacji tego celu jest „oszczędne gospodarowanie przestrzenią zurbanizowaną i racjonalne jej wykorzystanie rozumiane jako (...) oszczędność komunikacyjna, czyli minimalizowanie długości ciągów komunikacyjnych i preferencje dla transportu publicznego”. Nowy Sącz – jako ośrodek regionalny – oraz okolice zostały przypisane do obszaru funkcjonalnego (terytorium) „Dolina”, charakteryzującego się m.in. najmniejszą dostępnością transportową (zarówno kolejową, jak i drogową) i pogarszającymi się perspektywami na rozwój, który jest ograniczany przez niedostępność komunikacyjną.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego zawiera także postulowane kierunki polityki przestrzennej i szczegółowe wskazania. W przypadku kierunku „rozwój systemów transportu” jako miernik realizacji założono „efektywny i bezpieczny” czas dojazdu z Krakowa do ośrodków subregionalnych (w tym do Nowego Sącza) wynoszący mniej niż dwie godziny. W zakresie transportu drogowego dla obszaru Nowego Sącza i okolic realizację tego celu mają stanowić następujące inwestycje:

- budowa drogi krajowej nr 75 – droga klasy GP na odcinku Brzesko – Nowy Sącz (tzw. Sądeczanka);
- budowa obwodnicy Chęlmca (Nowego Sącza) w ciągu drogi krajowej nr 28;
- budowa obwodnicy Grybowa w ciągu drogi krajowej nr 28 i drogi wojewódzkiej nr 981.

W zakresie transportu kolejowego plan jako cel zakłada zwiększenie udziału kolei w transporcie osób i towarów. W związku z tym należy:

- skrócić czas przejazdu między Krakowem a m.in. Nowym Sączem;
- rewitalizować sieci kolejowe województwa ze szczególnym uwzględnieniem złego stanu linii kolejowych w południowej i południowo-wschodniej Małopolsce;
- nie dopuścić do fizycznej likwidacji linii kolejowych, dla zachowania korytarzy transportowych;
- stworzyć warunki dla powstania kolei uzdrowskiej (Nowy Sącz – Krynica-Zdrój) łączącej kilka uzdrowisk.

Dla Nowego Sącza przekłada się to na następujące rozpoczęte i planowane inwestycje:

- budowa nowej linii kolejowej Podtęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja odcinka linii kolejowych Nowy Sącz – Muszyna – granica państwa i Chabówka – Nowy Sącz;
- rewitalizacja linii kolejowej nr 96 na odcinku Stróże – Muszyna.

Kontekst transportu kolejowego w dokumencie został także poruszony w przypadku kierunku „podniesienie atrakcyjności turystycznej” – kolej miałyby posłużyć do uzyskania lepszej dostępności komunikacyjnej do atrakcji turystycznych. Postuluje się przywrócenie kolei do obsługi ruchu turystycznego, m.in. na dawnej Kolei Transwersalnej (obecnie linie nr 97, 104, 96, 108 Żywiec – Sucha Beskidzka – Rabka-Zdrój – Nowy Sącz – Gorlice – Jasto), oraz utworzenie kolei uzdrowskiej Nowy Sącz – Krynica-Zdrój, łączącej kilka leżących na jej trasie uzdrowisk.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

#### 2.1.4. Strategia Rozwoju Miasta Nowego Sącza na lata 2022-2030

Strategia Rozwoju Miasta Nowego Sącza na lata 2022-2030 została uchwalona w 2022 r. jako dokument wskazujący polityki miejskie w dwudziestu obszarach oraz cele i kierunki rozwoju miasta na rzecz zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego w perspektywie najbliższych kilku lat.

Zagadnienia związane z transportem znalazły się w obszarach polityk miejskich:

- Polityka bezpieczeństwa
  - **Cel strategiczny:** wdrożenie monitoringu, pozwalającego na szybszą reakcję w celu osiągnięcia stanu bezpieczeństwa.
  - **Cel operacyjny:** zainstalowanie kamer drogowych przy głównych skrzyżowaniach – „zielona fala”. Zainstalowanie kamer drogowych na wlotach do miasta oraz największych skrzyżowaniach w ciągu dróg kolejowych. Realizacja w latach 2022-2030.
  - **Cel strategiczny:** bezpieczne i wyremontowane drogi i chodniki, a także wzrost bezpieczeństwa poprzez lepsze oświetlenie miasta.
  - **Cel operacyjny:** utwardzanie ulic gruntowych, remonty i budowa chodników oraz doświetlenie ulic zgodnie z przyjętymi planami. Realizacja w latach 2022-2030.
  - **Cel operacyjny:** sukcesywna przebudowa, remont i budowa nowych dróg zgodnie z przyjętymi planami. Realizacja w latach 2022-2030.
- Polityka energetyczna
  - **Cel strategiczny:** oświetlenie najważniejszych budynków w mieście.
  - **Cel operacyjny:** przystanki – oświetlenie i monitoring – ujednoczenie i poprawa bezpieczeństwa. Realizacja w latach 2022-2030.
- Polityka transportowa
  - **Cel strategiczny:** rozwój w obszarze usług komunikacyjnych i transportu.
  - **Cel operacyjny:** wyprowadzenie z terenu miasta Nowego Sącza ruchu tranzytowego z dróg krajowych 28, 75, 87. Realizacja w latach 2022-2030.
  - **Cel operacyjny:** działania na rzecz budowy drogi ekspresowej Nowy Sącz – Brzesko. Realizacja w latach 2022-2030.
  - **Cel operacyjny:** działania na rzecz budowy połączenia kolejowego z Krakowem przez Podłęże – Piekietko. Realizacja w latach 2022-2025.
  - **Cel operacyjny:** planowanie i utworzenie stref czystego transportu i stref wyłączonego ruchu kołowego, zwłaszcza w centrum miasta. Realizacja w latach 2022-2030.
  - **Cel operacyjny:** przebudowa komunikacji miejskiej celem zwiększenia jej dostępności m.in. poprzez uruchamianie węzłów przesiadkowych oraz Park+Ride, parkingów buforowych itp. Realizacja w latach 2022-2030.
  - **Cel operacyjny:** działania na rzecz budowy nowoczesnego dworca autobusowego komunikacji międzymiastowej. Realizacja w latach 2022- 2025.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

- **Cel operacyjny:** reaktywowanie i rozbudowa dworca autobusowego przy ul. Bulwar Narwiku z budową pomostu w kierunku centrum miasta. Realizacja w latach 2022- 2025.
- **Cel operacyjny:** rozwój sieci komunikacji miejskiej m.in. poprzez włączanie do niej sąsiadujących i innych najbliższych gmin. Realizacja w latach 2022- 2030.
- **Cel operacyjny:** budowa systemu zintegrowanego biletu w oparciu o Kartę Nowosądeczanina oraz elektroniczny bilet w perspektywie z udziałem gmin–partnerów w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Realizacja w latach 2022- 2030.
- **Cel operacyjny:** działania edukacyjne oraz promocyjne w zakresie komunikacji zbiorowej przy współudziale gmin–partnerów w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Realizacja w latach 2022-2030.
- **Cel strategiczny:** rozwój elektromobilności i wykorzystanie technologii paliw alternatywnych.
- **Cel operacyjny:** ograniczenie niskiej emisji na terenie miasta m.in. poprzez działania na rzecz ograniczenia ruchu kołowego, ograniczenie emisji substancji szkodliwych generowanych przez komunikację miejską oraz poprzez wymianę taboru na autobusy napędzane gazem ziemnym CNG lub innym paliwem alternatywnym. Realizacja w latach 2022-2030.
- Polityka prorodzinna
  - **Cel strategiczny:** wsparcie rodzin i zachęcenie ich do zamieszkania w mieście oraz zapewnienie im bezpiecznej przestrzeni – rozwój oferty Karta Nowosądeczanina.
  - **Cel operacyjny:** utrzymanie programu Karty Nowosądeczanina w zakresie darmowej komunikacji miejskiej, darmowych parkingów oraz zniżek na basen, a także innych ulg i preferencji proponowanych przez jednostki podległe miastu Nowy Sącz. Realizacja w latach 2022-2030.
- Polityka inwestycyjna
  - **Cel strategiczny:** budowa nowych obwodnic miasta.
  - **Cel operacyjny:** budowa obwodnicy wschodniej. Realizacja w latach 2022-2030.
  - **Cel operacyjny:** budowa infrastruktury nawiązującej do nowych sieci. Realizacja w latach 2022-2030.
  - **Cel operacyjny:** prace nad obwodnicą południową miasta: Nawojowska – Węgierska 2025+, trzeci most na Dunajcu. Realizacja w latach 2022-2030.
  - **Cel strategiczny:** budowa i przebudowa mostów
  - **Cel operacyjny:** plan budowy i przebudowy jednego (istniejącego) mostu na dwa lata wraz z pozyskaniem środków zewnętrznych. Realizacja w latach 2022-2030.
  - **Cel operacyjny:** budowa parkingów w mieście oraz na rogatkach miasta z połączeniem z funkcją rozbudowanej komunikacji zbiorowej oraz nowe dworce przesiadkowe z parkingami Park+Ride. Realizacja w latach 2022-2030.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

- **Cel operacyjny:** ograniczenie dostępności komunikacyjnej dla centrum miasta, wyłączenie tranzytu, nacisk na ekologiczną komunikację miejską – zbiorową. Realizacja w latach 2022-2030.
- **Cel strategiczny:** budowa parkingów na rogatkach miasta z funkcją rozbudowanej komunikacji zbiorowej.
- **Cel operacyjny:** zbudowanie parkingu Piłsudskiego – Nawojowska, Lwowska i Tarnowska. Realizacja w latach 2022-2030.
- **Cel strategiczny:** budowa, remonty i modernizacja sieci ulicznej oraz infrastruktury w celu utrzymania standardu i jakości całej sieci.
- **Cel operacyjny:** budowa, remonty i modernizacja sieci ulicznej oraz infrastruktury w celu utrzymania standardu i jakości całej sieci: Nawojowska, Młyńska, Piłsudskiego, Jana Pawła II, Smolika, Jamnicka, Bolesława Prusa, Kamienna, 29 Listopada, Węgierska, Chruślicka, Tarnowska, Konstanty, Pieczkowskiego, Długoszowskiego Falkowska, Grunwaldzka, Piramowicza oraz inne drogi gminne. Realizacja w latach 2022-2030.

Realizacja założonych celów w dokumencie powinna przyczynić się do pojawienia nowych możliwości w zakresie zwiększenia dostępności transportu publicznego (przykładowo poprzez utwardzanie nawierzchni ulic, tworzenie układu obwodowego) i jego jakości (przykładowo poprzez oświetlenie przystanków; wyprowadzenie ruchu tranzytowego, co powinno przetożyć się na poprawę punktualności; zwiększenie multimodalności z innymi środkami transportu poprzez budowę parkingów Park+Ride).

#### 2.1.5. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Nowego Sącza

Obowiązujące *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Nowego Sącza* zostało uchwalone przez Radę Miasta Nowego Sącza w 2017 r., zmienione uchwałą w 2023 r. Dokument uwzględnia uwarunkowania, potrzeby i możliwości rozwoju miasta, a także kierunki zmian i politykę planistyczną. Istotne miejsce w dokumencie zajmuje kwestia komunikacji miejskiej w Nowym Sączu.

W części dotyczącej uwarunkowań rozwoju Nowy Sącz został określony jako węzeł komunikacyjny o ponadlokalnym zasięgu obsługi, jednak z niekorzystną dla funkcjonowania miasta lokalizacją dworca autobusowego w centrum oraz nieznaczną rolą transportu kolejowego, z dobrze rozwiniętą siecią lokalnych ulic miejskich, jednak z nakładającym się na nie ruchem miejskim i tranzytowym, co powoduje utrudnienia w ruchu. Ogólnie dostępność komunikacyjna Nowego Sącza jako ośrodka subregionalnego została określona jako słaba. Rozwój połączeń kolejowych i kołowych w strukturze powiązań krajowych i regionalnych, skutkujący poprawą dostępności Nowego Sącza i jego obszaru funkcjonalnego oraz powiązań komunikacyjnych z krakowskim węzłem transportowym, może przynieść zasadniczy efekt w postaci zwiększenia konkurencyjności miasta i subregionu.

W podrozdziale dotyczącym możliwości finansowania przez miasto realizacji sieci komunikacyjnej oraz infrastruktury technicznej i społecznej w ramach realizacji zadań własnych miasta dostrzega się potrzebę finansowania przebudowy układu komunikacyjnego oraz poprawy dostępności dróg miejskich, także jako aspekt podwyższenia standardu życia w mieście.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

Wśród podstawowych potrzeb miasta warunkujących jego rozwój, w dokumencie wymieniono m.in.:

- doprowadzenie do pełnej dostępności komunikacyjnej, zarówno drogowej, jak i kolejowej, poprzez włączenie miasta w krajowy system transportowy, zapewniający szybkie połączenia z Krakowem oraz innymi ośrodkami regionalnymi i krajowymi;
- usprawnienie systemu komunikacji poprzez rozbudowę i modernizację podstawowego układu drogowo-ulicznego, zapewniającego połączenia i dostępność komunikacyjną wszystkich dzielnic miasta oraz poprawę warunków i bezpieczeństwo ruchu drogowego w ciągach ulic prowadzących ruch tranzytowy.

Dokument zawiera również cały rozdział poświęcony kierunkom zmian w komunikacji. Zawierają się one w trzech głównych grupach: poprawa warunków ruchu tranzytowego, usprawnienie połączeń międzydzielnicowych, rozbudowa i przebudowa układu kolejowego. Jeśli chodzi o transport zbiorowy, można wśród nich wyróżnić:

- realizację szybkiego połączenia kolejowego z Krakowem poprzez przebudowę linii 104 i budowę nowej linii, tzw. Podtęże – Piekiętko; przewiduje się także przebudowę linii kolejowej 97 w kierunku Muszyny i granicy ze Słowacją;
- lokalizację centrum obsługi ruchu pasażerskiego w rejonie dworców komunikacji kolejowej i autobusowej i koncentrację usług związanych z obsługą ruchu pasażerskiego miejskiego, podmiejskiego i dalekobieżnego w rejonie istniejącego dworca kolejowego; docelowo zaś takie centrum miałyby istnieć przy przebudowanym dworcu Nowy Sącz-Biegonice.

Zmiana dokumentu uchwalona w 2023 r. wprowadziła zmiany w kierunkach zagospodarowania niektórych obszarów miasta:

- przy ul. Chruślickiej wprowadzono funkcję zabudowy mieszkaniowej oraz zabudowy usługowej jako kontynuację zabudowy mieszkaniowej znajdującej się w bezpośrednim otoczeniu oraz zabudowy położonej po przeciwnej stronie ul. Chruślickiej,
- dla obszaru w okolicach ul. Czereśniowej i Piramowicza przyjęcie kierunku pod rozwój zabudowy usługowej i zabudowy mieszkaniowej w formule zabudowy jednorodzinnej oraz wielorodzinnej w nawiązaniu do możliwości obszaru – między innymi przez wytworzenie w ciągu ul. Piramowicza charakteru ulicy miejskiej,
- dla obszaru pomiędzy ul. Grunwaldzką i Zieloną wprowadzenie zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, będącej naturalną kontynuacją zespołu zabudowy wielorodzinnej znajdującej się na północ od przedmiotowego obszaru,
- dla obszaru przy ul. 29 Listopada, który kierunkowo wskazany jest pod działalność usługową z dopuszczeniem produkcji, rozszerzono o dopuszczenie realizacji przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko oraz w ramach kompleksowego rozwiązywania zagadnień gospodarki odpadami, dopuszczenie możliwości budowy instalacji termicznego przekształcania odpadów wraz z infrastrukturą towarzyszącą pozwalającej na odzysk energii cieplnej i elektrycznej zawartej w odpadach,
- dla obszaru przy ul. Lwowskiej, który we wcześniejszej wersji studium wskazany jest pod lokalizację wyspecjalizowanych usług o znaczeniu ponadlokalnym (w przeszłości Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa), wprowadzono możliwości lokalizacji zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z funkcjami usług.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

W związku z nałożeniem na gminy nowego obowiązku, wynikającego z art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r., o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym miasta Nowy Sącz, uchwałą nr XCIII/1073/2023 Rady Miasta Nowego Sącza z dnia 28 listopada 2023 r. przystąpiło do sporządzenia planu ogólnego dla całego miasta. Dokument będzie stanowił akt prawa miejscowego. W przyszłości ustalenia planu ogólnego miasta Nowego Sącza będą uwzględniane przy sporządzaniu (i zmianach) miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego miasta, jak również stanowić będą podstawę prawną decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Obecnie obowiązujące studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego zachowuje moc do dnia wejścia w życie planu ogólnego w danej gminie, jednak nie dłużej niż do dnia 30 czerwca 2026 r.

#### 2.1.6. Strategia elektromobilności dla miasta Nowego Sącza do 2035 roku

Obowiązująca *Strategia elektromobilności dla miasta Nowego Sącza do 2035 roku* została przyjęta w 2020 r. Jest to dokument, który nakreśla kierunki działania dla lokalnego samorządu w celu rozwoju elektromobilności w mieście, ale nie ma charakteru wiążącego. Zawiera ocenę stanu jakości powietrza, systemu komunikacyjnego (uwzględnia zarówno transport publiczny, jak i prywatny), systemu i bezpieczeństwa energetycznego oraz identyfikację problemów oraz potrzeb sektora komunikacyjnego, a także wspomniane rekomendacje działań wraz z analizą SWOT. Jak piszą sami autorzy strategii: „Celem opracowania niniejszego dokumentu było przeprowadzenie oceny możliwości, określenie planu działań oraz analiza możliwych do realizacji inwestycji, jakie należy podjąć, aby w pełni wykorzystać potencjał rozwoju elektromobilności w mieście. Plan działań i harmonogram ich wdrażania opracowany został tak, aby w optymalny sposób sprostać potrzebom transportowym i środowiskowym Nowego Sącza”.

Jednym z czterech celów strategicznych wprowadzonych w dokumencie jest komunikacja publiczna, realizowana przez dwa cele szczegółowe – wprowadzenie niskoemisyjnego transportu publicznego oraz modernizację infrastruktury transportu publicznego.

W kontekście niniejszego planu istotna jest przeprowadzona przez autorów strategii analiza wielokryterialna, dotycząca zastąpienia pojazdów z napędem spalinowym (w tym autobusów) przez pojazdy nisko- bądź zeroemisyjne. Rozważono cztery warianty:

- W0 – wymiana floty na pojazdy spalinowe, spełniające normę EURO 6;
- W1 – wymiana floty na pojazdy z napędem elektrycznym;
- W2 – wymiana floty na pojazdy napędzane gazem (CNG, LNG);
- W3 – wymiana floty na pojazdy z napędem wodorowym.

W wyniku analizy stwierdzono, że najkorzystniejszy dla miasta jest wariant przejścia na pojazdy zasilane gazem i oparcie na nich komunikacji zbiorowej, natomiast pojazdy elektryczne są rekomendowane do wdrożenia testowo lub, po pomyślnym przejściu testów, uzupełniająco dla wybranych linii komunikacyjnych.

W zakresie komunikacji miejskiej sugerowane są również rozwiązania dotyczące przystanków – inwestycje w kolejne elektroniczne tablice SIP, wiaty przystankowe wyposażone w instalacje fotowoltaiczne oraz czujniki jakości powietrza, a także w małą architekturę – ławki przystankowe, wyposażone w instalacje fotowoltaiczne oraz gniazda szybkiego ładowania USB.

### 2.1.7. Program Ochrony Środowiska dla miasta Nowego Sącza na lata 2021 – 2024 z perspektywą na lata 2025 – 2030

Program Ochrony Środowiska (POŚ) jest podstawowym narzędziem realizacji lokalnej polityki ekologicznej. Dokument został przyjęty uchwałą Rady Miasta w 2021 r. i obejmuje okres 2021–2024 z perspektywą do 2030 r. Jego głównym celem jest poprawa stanu środowiska, ograniczenie degradacji oraz wdrożenie mechanizmów zgodnych z krajowym i unijnym prawem ochrony środowiska. POŚ zawiera diagnozę stanu środowiska, analizę źródeł zanieczyszczeń, identyfikację problemów oraz analizę SWOT. Wyznacza również cele, kierunki interwencji oraz zadania.

POŚ wskazuje, iż Nowy Sącz boryka się z problemem przekroczeń norm jakości powietrza (PM10, PM2.5, benzo(a)piren), wynikających głównie z niskiej emisji, transportu i przemysłu. Odnotowuje się także występowanie zagrożeń hałasem wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych oraz konieczność modernizacji systemów wodno-kanalizacyjnych i gospodarki odpadami.

W kwestii transportu i komunikacji miejskiej POŚ wymienia poniższe kierunki interwencji i związane z nimi zadania:

- **OP.2. Rozwój i modernizacja transportu zbiorowego w kierunku transportu przyjaznego dla środowiska; wspieranie ekologicznych form transportu – budowa ścieżek rowerowych**
  - **OP.2.1.** Uwzględnienie w planach rozwoju transportu działań mających wpływ na jakość powietrza, poprzez m.in. upłynnienie ruchu pojazdów, budowę połączeń drogowych oraz wprowadzanie ograniczeń w ruchu pojazdów ciężkich na drogach.
  - **OP.2.2.** Poprawa systemu komunikacji publicznej, m.in. budowa, przebudowa chodników, zatok autobusowych, postojowych, centrów przesiadkowych, węzłów multimodalnych, parkingów P&R.
  - **OP.2.3.** Wdrażanie Inteligentnych Systemów Zarządzania Ruchem oraz mechanizmów wspomagających zarządzanie ruchem i transportem, takich jak: punkty przesiadkowe, plany centrów logistycznych na obrzeżach miast, buspasy, poprawa oznakowania dróg, strefy ograniczonego ruchu pojazdów w miastach.
  - **OP.2.4.** Opracowanie i wdrażanie planów zrównoważonej mobilności miejskiej.
  - **OP.2.5.** Rozwój transportu rowerowego, w tym rozbudowa spójnego systemu dróg i ścieżek rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą (np. wypożyczalnie rowerów).
  - **OP.2.6.** Czyszczenie powierzchni jezdni w okresach bezdeszczowych oraz po okresie zimowym w ciągach ulic głównych miasta Nowego Sącza.
  - **OP.2.7.** Przygotowanie infrastruktury komunikacyjnej miast do obsługi samochodów elektrycznych (m.in. punktów ładowania samochodów).
- **ZH.1. Ochrona przed hałasem**
  - **ZH.1.1.** Kontrolowanie dopuszczalnych norm emisji hałasu z obiektów działalności gospodarczej oraz ciągów komunikacyjnych.
  - **ZH.1.2.** Uspokojenie ruchu na terenach miejskich, poprzez wprowadzenie ograniczeń prędkości oraz inteligentnego sterowania ruchem.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

- ZH.1.4. Realizacja inwestycji drogowych ograniczających emisję hałasu (m.in. „ciche” nawierzchnie, ekrany akustyczne, waty ziemne).
- ZH.2. Zmniejszenie hałasu
  - ZH.2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych, wojewódzkich oraz gminnych i powiatowych.
  - ZH.2.3. Tworzenie w miastach tzw. stref ciszy, w tym poprzez stosowanie ograniczeń prędkości w terenach zabudowanych.
- ZH.3. Edukacja ekologiczna
  - ZH.3.1. Prowadzenie edukacji ekologicznej dot. klimatu akustycznego: w zakresie szkodliwości hałasu oraz promowania ruchu pieszego, jazdy na rowerze i transportu publicznego.

---

#### 2.1.8. Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego

Program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego został przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa w 2020 r. Jego głównym celem jest poprawa jakości powietrza poprzez redukcję emisji zanieczyszczeń, w szczególności pyłu zawieszonego PM10, PM2.5, benzo(a)pirenu oraz dwutlenku azotu. Dokument wskazuje działania naprawcze, które mają doprowadzić do osiągnięcia norm jakości powietrza zgodnych z prawem krajowym i unijnym.

Pomimo spadku stężeń NO<sub>2</sub>, benzenu i pyłów w ostatnich latach, nadal występują przekroczenia norm dla PM10, PM2.5, benzo(a)pirenu oraz ozonu. Na terenie Nowego Sącza funkcjonuje stacja pomiarowa przy ul. Nadbrzeżnej, która potwierdza te przekroczenia.

Wśród trzech działań naprawczych, dokument wyznacza „Działanie 2. Ograniczenie Emisji z Sektora Transportu”. W kwestii publicznego transportu zbiorowego dokument wyznacza poniższe zadania do realizacji:

- rozbudowa transportu zbiorowego, w szczególności połączeń między gminami miejskimi i zlokalizowanymi wokół gminami ościennymi,
- tworzenie regularnych połączeń autobusowych przede wszystkim w miejscach, gdzie nie istnieje (bądź nie jest ona regularna) komunikacja autobusowa,
- wdrożenie energooszczędnych i niskoemisyjnych rozwiązań w transporcie publicznym, w tym zakup niskoemisyjnego i zero emisyjnego taboru,
- budowa parkingów Park+Ride oraz Bike+Ride zlokalizowanych przy stacjach kolejowych (w tym przy stacjach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej), pętlach autobusowych i tramwajowych z zastosowaniem niższych opłat za postój na P&R i B&R dla osób korzystających z biletów okresowych na komunikację miejską,
- promowanie zrównoważonych form transportu (transport rowerowy i pieszy, komunikacji publicznej, carsharing/bikesharing, transport z wykorzystaniem hulajnóg, carpooling),
- zapewnienie płynności i sprawności przejazdu pojazdów transportu zbiorowego poprzez odpowiednie działania infrastrukturalne, m.in. poprzez wydzielanie buspasów,

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

- tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych wraz z odpowiednią infrastrukturą,
- zapewnienie przyjaznej i przystępnej cenowo dla mieszkańców komunikacji publicznej jako alternatywy dla wprowadzanych ograniczeń dla pojazdów indywidualnych.

---

#### 2.1.9. Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Miasta Nowego Sącza na lata 2022-2037

Dokument przyjęty uchwałą Rady Miasta w 2022 r. określa kierunki rozwoju systemów energetycznych w Nowym Sączu w perspektywie do 2037 r. Powstał na podstawie ustawy Prawo energetyczne i jest zgodny z krajową polityką energetyczną (PEP2040), Krajowym Planem na rzecz Energii i Klimatu oraz Programem Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego.

W dokumencie przewidziano zestaw wskaźników, które będą aktualizowane w kolejnych edycjach planu. W kontekście transportu publicznego kluczowe są:

- liczba zakupionych autobusów o alternatywnym napędzie,
- liczba zmodernizowanych autobusów.

### 3. CHARAKTERYSTYKA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM

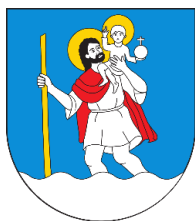
#### 3.1. INFORMACJE OGÓLNE O ORGANIZATORZE TRANSPORTU



Miasto Nowy Sącz to trzecie pod względem liczby mieszkańców miasto w województwie małopolskim, położone w centrum Kotliny Sądeckiej, w paśmie Beskidu Sądeckiego. Lokalizacja Nowego Sącza na płaskim dnie Kotliny Sądeckiej, w widłach rzek Dunajca i Kamienicy Nawojowskiej, warunkuje jego zróżnicowaną wysokość (od 272 m n.p.m. – Wielopole, do ok. 475 m n.p.m. – wzgórze Majdan). Takie położenie powoduje pewną izolację miasta Nowego Sącza od innych ośrodków osadniczych. Jednakże przebiegający przez miasto szlak komunikacyjny na południe Europy spowodował, że miasto posiada dogodne warunki do rozwoju i międzynarodowej wymiany handlowej – głównie z Węgrami oraz Słowacją.

W Nowym Sączu można wyszczególnić pięć obszarów powiązanych z kolejnymi fazami rozwoju, o bardzo wyraźnej funkcji. Obszar pierwszy obejmuje swym zasięgiem centrum miasta. Naturalne granice, jakimi są rzeki i wzniesienie, mogą stanowić przeszkodę w zapewnieniu poprawnego skomunikowania tego rejonu miasta z jego pozostałym obszarem. Drugi obszar tworzą okolice historycznych przedmieść, pełniących kiedyś główną funkcję mieszkaniową dla miasta. Trzeci obszar stanowią tereny współczesnych osiedli mieszkaniowych, zlokalizowanych na dawnych terenach rolniczych. Kolejny obszar, okalający właściwie ze wszystkich stron miasto, tworzą tereny aktywności gospodarczej. Obszary te zostały zlokalizowane wzdłuż głównych drogowych wlotów do miasta oraz wzdłuż linii kolejowych. Najbardziej zewnętrzny obszar miasta Nowego Sącza to tereny przyłączonych wsi o znaczącej przewadze gruntów rolnych. Stanowią one potencjalny inkubator rozwoju mieszkalnego. Aby zapewnić zrównoważony rozwój miasta, należy dbać o integralność nowych form urbanistycznych (będących generatorami ruchu) z miejskim transportem zbiorowym. Jedynie tego rodzaju działania pozwolą na redukcję niekorzystnych zmian, jakie są związane ze wzrostem wskaźnika motoryzacji i coraz większego wykorzystywania samochodu osobowego w codziennych podróżach.

Miasto Nowy Sącz zajmuje powierzchnię 57,58 km<sup>2</sup>, co stanowi 0,4% powierzchni całego województwa małopolskiego, a 79 821 mieszkańców odpowiada ok. 2,3% ludności województwa. Według dostępnych danych bilansowych liczba ludności miasta Nowego Sącza w ostatnich latach nieznacznie zmniejszyła się.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA**3.2. INFORMACJE OGÓLNE O GMINACH, Z KTÓRYMI ZAWARTO POROZUMIENIA  
MIĘDYGMINNE W ZAKRESIE ORGANIZACJI PRZEWOZÓW PUBLICZNEGO  
TRANSPORTU ZBIOROWEGO**

Gmina wiejska Chetmiec znajduje się w powiecie nowosądeckim. Na obszarze gminy, czyli na 112 km<sup>2</sup>, mieszka 29 880 osób. Gmina położona jest nad rzeką Dunajec, która dzieli samorząd na część zachodnią i wschodnią. Od południa otacza pierścieniem miasto Nowy Sącz. Ponadto sąsiaduje z gminami: Grybów, Gródek nad Dunajcem, Kamionka Wielka, Podegrodzie, Korzenna, Łososina Dolna oraz gminą Limanowa z powiatu limanowskiego. W skład gminy wchodzi 27 sołectw: Chetmiec (siedziba gminy), Biczycze Dolne, Biczycze Górne, Boguszowa, Chomranice, Dąbrowa, Januszowa, Klęczany, Klimkówka, Krasne Potockie, Kunów, Kurów, Librantowa, Mała Wieś, Marcinkowice, Naściszowa, Niskowa, Paszyn, Piątkowa, Rdziostów, Świniarsko, Trzetrzewina, Ubiad, Wielogłowy, Wielopole, Wola Kurowska, Wola Marcinkowska.



Gmina wiejska Grybów znajduje się w powiecie nowosądeckim. Na obszarze gminy, czyli na 154 km<sup>2</sup>, mieszka 25 347 osób. Gmina położona jest nad rzeką Białą Tarnowską, zwaną również Dunajcową lub Grybowską. Sąsiaduje z gminami: Korzenna, Chetmiec, Kamionka Wielka, Łabowa, Krynica-Zdrój i gminą miejską Grybów z powiatu nowosądeckiego, a także z gminami: Bobowa, Łuzna, wiejską Gorlice, Ropa i Uście Gorlickie z powiatu gorlickiego. Miejscowości gminy Grybów położone są pośród Gór Grybowskich, będących północno-zachodnią strefą Beskidu Niskiego. W skład gminy wchodzi 16 sołectw: Biała Niżna, Bińczarowa, Chodorowa, Cieniawa, Florynka, Gródek, Kąclowa, Krużłowa Niżna, Krużłowa Wyżna, Polna, Ptaszkowa, Siotkowa, Stara Wieś, Stróże, Wawrzka i Wyskitna. Siedziba gminy znajduje się w mieście Grybów.



Gmina wiejska Łącko znajduje się w powiecie nowosądeckim. Na obszarze gminy, czyli na 133 km<sup>2</sup>, mieszka 16 724 osoby. Gmina położona jest na krawędzi Beskidu Wyspowego i Beskidu Sądeckiego nad zlewem rzek Dunajec i Czarna Woda. Sąsiaduje z gminami: Podegrodzie i Stary Sącz z powiatu nowosądeckiego, Łukowica i Kamienica z powiatu limanowskiego oraz Ochotnica Dolna, Krościenko nad Dunajcem i Szczawnica z powiatu nowotarskiego. W skład gminy wchodzi 16 wsi: Łącko (siedziba gminy), Brzyna, Czarny Potok, Czerniec, Jazowsko, Kadcza, Kicznia, Łazy Brzyńskie, Maszkowice, Obidza, Szczereż, Wola Kosnowa, Wola Piskulina, Zabrzeż, Zagorzyn, Zarzecze. Charakterystycznym elementem krajobrazu gminy są liczne sady. W okolicy oznakowano wiele szlaków turystycznych pieszych i rowerowych.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA



Gmina wiejska Łukowica znajduje się w powiecie limanowskim. Na obszarze gminy, czyli na 69,71 km<sup>2</sup>, mieszka 10 194 osoby. Gmina położona jest w dolinie trzech potoków: Łukowicy, Stomki i Jastrzębika. Sąsiaduje z gminami: wiejską Limanowa, Kamienica z powiatu limanowskiego oraz Podegrodzie i Łącko z powiatu nowosądeckiego. W skład gminy wchodzi 9 miejscowości: Łukowica (siedziba gminy), Jadamwola, Jastrzębie, Młyńcza, Owieczka, Przyszowa, Roztoka, Stronie, Świdnik. W sferze gospodarczej gminy dominują sadownictwo i rolnictwo.



Gmina wiejska Kamionka Wielka znajduje się w powiecie nowosądeckim. Na obszarze gminy, czyli na 64,98 km<sup>2</sup>, mieszka 10 489 osób. Gmina położona jest w dolinie na pograniczu Beskidu Sądeckiego i zachodniej części Beskidu Niskiego, u zbiegu trzech potoków: Kamionki, Królówki i Wolanki. Sąsiaduje z gminami: Chętmiem, Grybów, Łabowa, Nawojowa oraz miastem Nowy Sącz. W skład gminy wchodzi 9 miejscowości: Kamionka Wielka (siedziba gminy), Kamionka Mała, Bogusza, Królowa Górna, Królowa Polska, Mystków, Jamnica, Mszalnica, Mszalnica-Zagóra. Atrakcyjne walory środowiska naturalnego, dogodnie połączenia komunikacyjne z miastem stwarzają warunki dla rozwoju funkcji rekreacyjnej, zwłaszcza dla wypoczynku świątecznego i turystyki wędrowniczej.



Gmina wiejska Nawojowa znajduje się w powiecie nowosądeckim. Na obszarze gminy, czyli na 51,13 km<sup>2</sup>, mieszka 8 867 osób. Siedzibą gminy jest Nawojowa, wieś leżąca przy drodze z Nowego Sącza do Krynicy. Gmina sąsiaduje z gminami: Kamionka Wielka, Łabowa, Piwniczna-Zdrój, Rytro, Stary Sącz oraz miastem Nowy Sącz. W skład gminy wchodzi 8 sołectw: Nawojowa, Frycowa, Żeleźnikowa Wielka, Bączka Kunina, Homrzyska, Popardowa, Żeleźnikowa Mała i Złotne. Blisko połowa obszaru gminy to teren górzysty, w przeważającej części zalesiony. Pozostała część obszaru ma charakter podgórski wraz z terenami leżącymi w kotlinach rzek i potoków; jest używana rolniczo. Dwie trzecie obszaru gminy leży w obrębie Popradzkiego Parku Krajobrazowego bądź jego otulinie, dzięki czemu chroniony jest krajobraz kulturowy. Gmina stawia na rozwój: turystyki pieszej, rowerowej i narciarskiej, rekreacji i agroturystyki, leśnictwa i łowiectwa, hodowli bydła, produkcji ziół i roślin wartościowych gospodarczo i leczniczo oraz przemysłu drzewnego.



Gmina wiejska Podegrodzie znajduje się w powiecie nowosądeckim. Na obszarze gminy, czyli na 65 km<sup>2</sup>, mieszka 13 640 osób. Gmina położona jest w centrum Kotliny Sądeckiej, nad brzegiem rzeki Dunajec. Sąsiaduje z gminami: Chętmiem, Stary Sącz, Łącko oraz miastem Nowy Sącz z powiatu nowosądeckiego, a także z gminami: Łukowica i wiejską Limanowa z powiatu limanowskiego. W skład gminy wchodzi 13 sołectw: Podegrodzie (siedziba gminy), Brzezna, Chochorowice, Długotęka-Świerkla, Gostwica, Juraszowa, Mokra Wieś, Naszacowice, Olszana, Olszanka, Podrzecze, Rogi, Stadła. Watorami turystycznymi gminy są: jej położenie, duża liczba kompleksów leśnych oraz mający długie tradycje folklor Lachów Sądeckich.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA



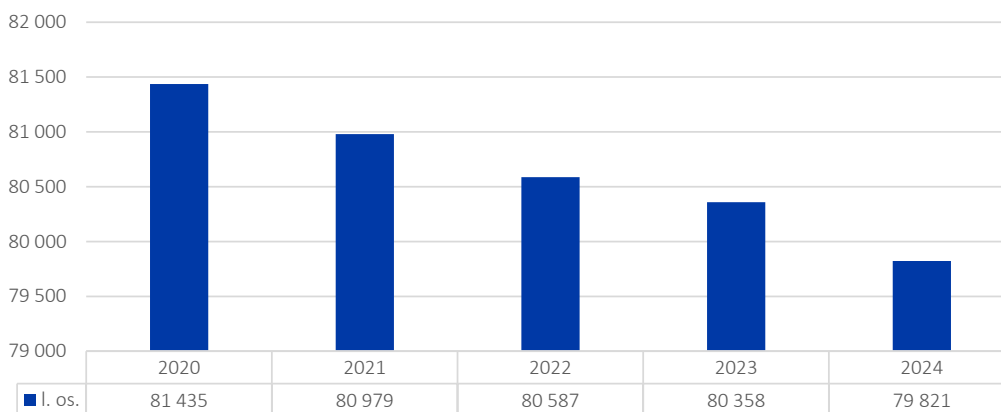
Stary Sącz to miasto w powiecie nowosądeckim, siedziba gminy miejsko-wiejskiej Stary Sącz. Na obszarze gminy, czyli na 101 km<sup>2</sup>, mieszka 23 466 osób, z czego 8 606 w mieście, a 14 860 na terenie obszaru wiejskiego. Miasto i gmina Stary Sącz sąsiaduje z gminami: Łącko, Nawojowa, Podegrodzie, Rytro oraz miastem Nowy Sącz z powiatu nowosądeckiego, a także z gminą Szczawnica z powiatu nowotarskiego. W skład gminy wchodzi miasto Stary Sącz, które jest podzielone na 8 osiedli, oraz 15 sołectw: Barcice, Barcice Dolne, Gaboń, Gaboń-Praczka, Gołkowice Dolne, Gołkowice Górne, Łazy Biegonickie, Moszczenica Niżna, Moszczenica Wyżna, Mostki, Myślec, Popowice, Przysietnica, Skrudzina, Wola Krogulecka. Gmina położona jest w samym centrum Kotliny Sądeckiej, gdzie łączą się dwie rzeki – Dunajec i Poprad. Krzyżują się tu również dwa trakty wiodące przez Muszynę na Słowację oraz na Podhale. Większość obszaru gminy jest umiejscowiona na terenie Popradzkiego Parku Krajobrazowego.

### 3.3. SYTUACJA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA

#### 3.3.1. Demografia

Cechy demograficzne społeczności zamieszkującej obszar objęty niniejszym opracowaniem są jednym z istotnych czynników wpływających na potrzeby transportowe. Według danych GUS miasto Nowy Sącz na dzień 31.12.2024 r. zamieszkiwało 79 821 osób. W porównaniu z 2020 rokiem nastąpił spadek liczby ludności o 1,98%.

Wykres 1. Liczba ludności miasta Nowego Sącza

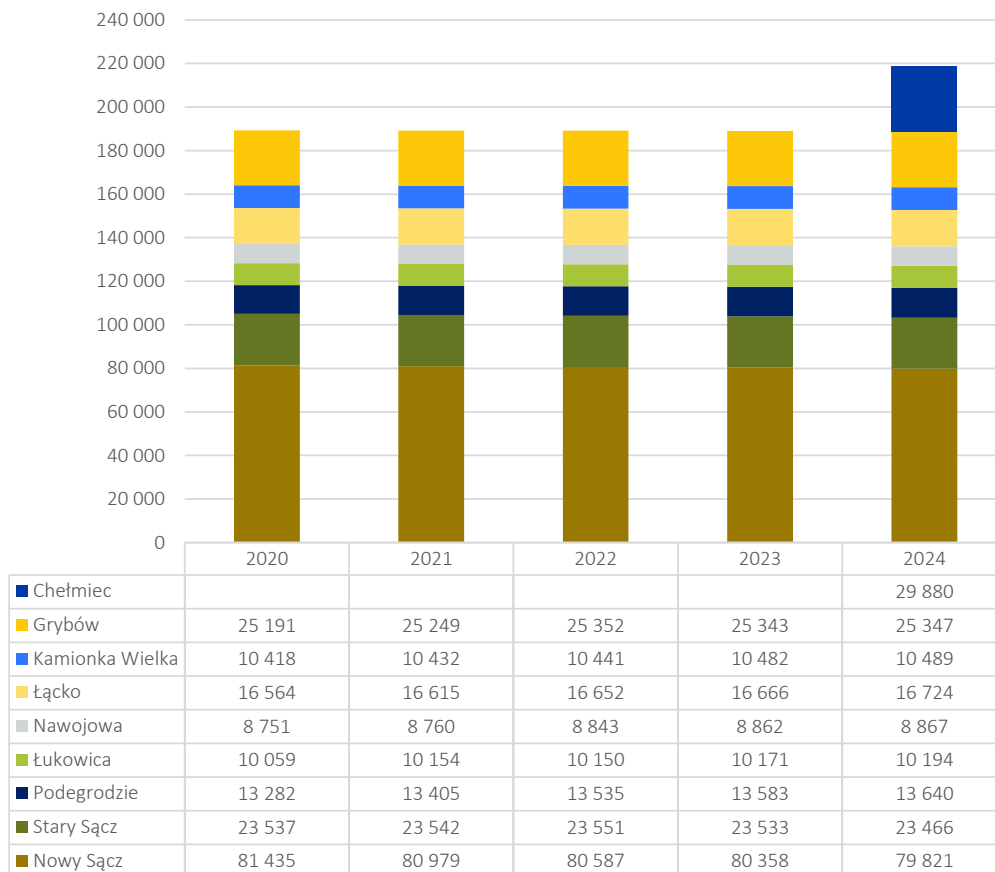


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie Banku Danych Lokalnych.

W 2020 r. liczba ludności na obszarze Nowego Sącza i gmin obsługiwanych w ramach porozumień wynosiła 189,2 tys. osób. Na dzień 31.12.2024 r., po podpisaniu porozumień z gminą Chelmiec, wyniosła 218,4 tys. mieszkańców. W przeciwieństwie do Nowego Sącza, w gminach, z którymi podpisano porozumienia (z wyjątkiem gminy Stary Sącz), można zaobserwować wzrost liczby ludności.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

**Wykres 2. Liczba ludności na obszarze Nowego Sącza i gmin obsługiwanych na podstawie porozumień z uwzględnieniem roku podpisania porozumienia**



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie Banku Danych Lokalnych.

Gęstość zaludnienia w Nowym Sączu w 2024 r. wyniosła 1386 os./km<sup>2</sup>; w stosunku do lat poprzednich wykazuje delikatną tendencję spadkową. Na terenie Nowego Sącza liczba osób w wieku przedprodukcyjnym (17 lat i mniej) zmalała od 2020 r. do chwili obecnej (w 2020 r. – 15 437 osób, co stanowiło 18,96% ogółu; w 2024 r. – 14 967 osób, co stanowiło 18,75% ogółu). Zauważalnie wzrasta natomiast liczba osób w wieku poprodukcyjnym (powyżej 65 lat) – w 2020 r. było ich 18 174, co stanowiło 22,32% ogółu, natomiast w 2024 r. już 19 578 (przyrost o 7,73%), co stanowiło 24,53% ogółu. Świadczy to o procesie starzenia się społeczeństwa miasta Nowego Sącza, a także o potrzebie dostosowania przestrzeni miasta do tej grupy wiekowej, co powinno przełożyć się na większą wygodę w poruszaniu się transportem publicznym po analizowanym obszarze. Pomimo wspomnianego procesu, w porównaniu z pozostałymi miastami na prawach powiatu w województwie małopolskim, społeczność Nowego Sącza charakteryzuje się wyższym odsetkiem osób w wieku przedprodukcyjnym.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

**Tabela 1. Struktura wiekowa ludności miasta Nowego Sącza w porównaniu z innymi jednostkami terytorialnymi w 2024 r.**

Obszar	w wieku przedprodukcyjnym	w wieku produkcyjnym	w wieku poprodukcyjnym
woj. małopolskie	18,99%	59,22%	21,79%
Kraków	16,47%	61,05%	22,49%
Tarnów	15,25%	56,24%	28,51%
Nowy Sącz	18,75%	56,72%	24,53%

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie Banku Danych Lokalnych.

W latach 2020-2024 miasto Nowy Sącz charakteryzowało się ujemnym przyrostem naturalnym, w roku 2020 wynosił -131. Taka sama tendencja była w całym województwie małopolskim oraz całym kraju. Liczba urodzeń żywych na 1000 osób w 2024 r. w mieście Nowym Sączu wynosiła 7,25, w całym województwie małopolskim: 7,75, zaś w Polsce: 6,70. Liczba zgonów na 1000 ludności w 2024 r. w mieście Nowym Sączu wynosiła 10,24, w województwie małopolskim: 9,57, zaś w Polsce: 10,88.

**Tabela 2. Ruch naturalny w mieście Nowym Sączu w latach 2020-2024**

Miasto Nowy Sącz	2020	2021	2022	2023	2024
urodzenia żywe	880	817	654	646	580
zgony ogółem	1 011	1 010	808	758	819
<b>przyrost naturalny</b>	<b>-131</b>	<b>-193</b>	<b>-154</b>	<b>-112</b>	<b>-239</b>

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie Banku Danych Lokalnych.

Miasto Nowy Sącz co roku charakteryzuje się ujemnym saldem migracji, między 150 a 350 osób. Podobnie sytuacja wygląda w Tarnowie, jak i w większości gmin województwa małopolskiego, natomiast dla województwa ogółem występuje saldo dodatnie. Odpowiada za nie głównie stolica województwa – Kraków. Przyczyną zjawiska może być emigracja młodych ludzi do większych miast w celu podjęcia dalszej nauki i pracy. Emigracja razem z ujemnym przyrostem naturalnym wpływają na zmniejszenie liczby mieszkańców Nowego Sącza.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

**Tabela 3. Ruch migracyjny w mieście Nowym Sączu w latach 2020-2024**

Miasto Nowy Sącz	2020	2021	2022	2023	2024
zameldowania z zagranicy	39	46	39	39	33
zameldowania w ruchu wewnętrznym	544	555	566	523	507
zameldowania ogółem	583	601	605	562	540
wymeldowania za granicę	9	5	6	2	3
wymeldowania w ruchu wewnętrznym	733	921	895	832	830
wymeldowania ogółem	742	926	901	834	833
<b>saldo migracji ogółem</b>	<b>-159</b>	<b>-325</b>	<b>-296</b>	<b>-272</b>	<b>-293</b>

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie Banku Danych Lokalnych.

Prognozy GUS na rok 2030 przewidują dla Nowego Sącza spadek liczby ludności z 79 821 osób do poziomu 77 550 osób (spadek o 2,85%), co jest odwrotnym trendem niż w całym województwie małopolskim, gdzie prognozowany jest wzrost o 0,1%. Dla miasta Nowego Sącza przewidywana jest zmiana liczby osób w wieku przedprodukcyjnym z 14 967 w 2024 roku do 13 371, co pociągnie za sobą spadek udziału tej grupy w ogólnej liczbie ludności (z 18,75% na 17,24%), natomiast liczba osób w wieku poprodukcyjnym utrzyma się na podobnym poziomie: obecnie 19 578, prognozowane 20 293; nieznacznie zwiększy się ich udział (wzrost z 24,53% do 26,17%).

**Tabela 4. Prognoza GUS dot. ludności miasta Nowego Sącza w porównaniu z innymi jednostkami terytorialnymi w 2024 r.**

Rok	Liczba ludności miasta Nowego Sącza [os.]	Trend	Liczba ludności woj. małopolskiego [os.]	Trend
2024	79 821	-	3 429 084	-
2030	77 550	-2,85%	3 432 610	+0,10%
2035	74 991	-3,30%	3 398 017	-1,01%

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie Banku Danych Lokalnych.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

### 3.3.2. Gospodarka

W latach 2020-2024 nastąpił wzrost liczby podmiotów gospodarczych w Polsce (z 1224 podmiotów na 10 tys. osób w 2020 r. do 1415 podmiotów na 10 tys. osób w 2024 r. – wzrost o 16%). Miasto Nowy Sącz charakteryzuje się także wzrostową dynamiką (1288 podmiotów gospodarczych na 10 tys. ludności w 2020 r., 1438 podmiotów gospodarczych na 10 tys. ludności w 2024 r.). Nowy Sącz charakteryzuje się wolniejszą dynamiką wzrostu (12% w latach 2020-2024) w porównaniu do kraju, woj. małopolskiego (17%), Krakowa (20%) oraz nieznacznie wolniejszą niż Tarnów (12,2%). Nowy Sącz charakteryzuje się także drugą najwyższą koncentracją podmiotów gospodarki narodowej na 1 km<sup>2</sup> w województwie małopolskim (Kraków: 567 podmiotów na 1 km<sup>2</sup>, Nowy Sącz: 198, Tarnów: 184).

**Tabela 5. Podmioty gospodarcze wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności w latach 2020-2024**

Jednostka terytorialna	2020	2021	2022	2023	2024	Dynamika 2024/2020
Polska	1 224	1 276	1 323	1 368	1 415	16%
Małopolska	1 242	1 298	1 350	1 403	1 456	17%
Kraków	1 909	1 994	2 094	2 195	2 293	20%
Tarnów	1 156	1 204	1 236	1 266	1 297	12%
Nowy Sącz	1 288	1 332	1 372	1 400	1 438	12%

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie Banku Danych Lokalnych.

Miasto Nowy Sącz charakteryzuje się podobną strukturą wielkości przedsiębiorstw względem pozostałych jednostek terytorialnych oraz większym udziałem firm zatrudniających powyżej 10 osób. W Nowym Sączu dominują mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające do 9 osób (95,5%), których odsetek jest nieznacznie niższy niż na obszarze Tarnowa. Na obszarze Nowego Sącza zlokalizowane są dwie firmy zatrudniające 1000 i więcej pracowników. Jednymi z największych pracodawców są między innymi: FAKRO Sp. z o.o. – zajmująca się produkcją okien, NEWAG S.A. – zajmujący się produkcją i modernizacją taboru kolejowego oraz Szpital Specjalistyczny im. Jędrzeja Śniadeckiego w Nowym Sączu. W sąsiedniej gminie znajduje się również przedsiębiorstwo WIŚNIEWSKI Sp. z o.o. S.K.A. – zajmujące się produkcją bram, drzwi oraz okien.

**Tabela 6. Struktura podmiotów gospodarczych**

Jednostka terytorialna	Do 9 osób	Od 10 do 49 osób	Od 50 do 249 osób	Od 250 do 999 osób	1000 i więcej osób
Polska	96,98%	2,44%	0,50%	0,07%	0,01%
Małopolska	97,13%	2,36%	0,45%	0,06%	0,01%
Kraków	97,25%	2,22%	0,43%	0,08%	0,02%
Tarnów	95,88%	3,05%	0,96%	0,09%	0,03%

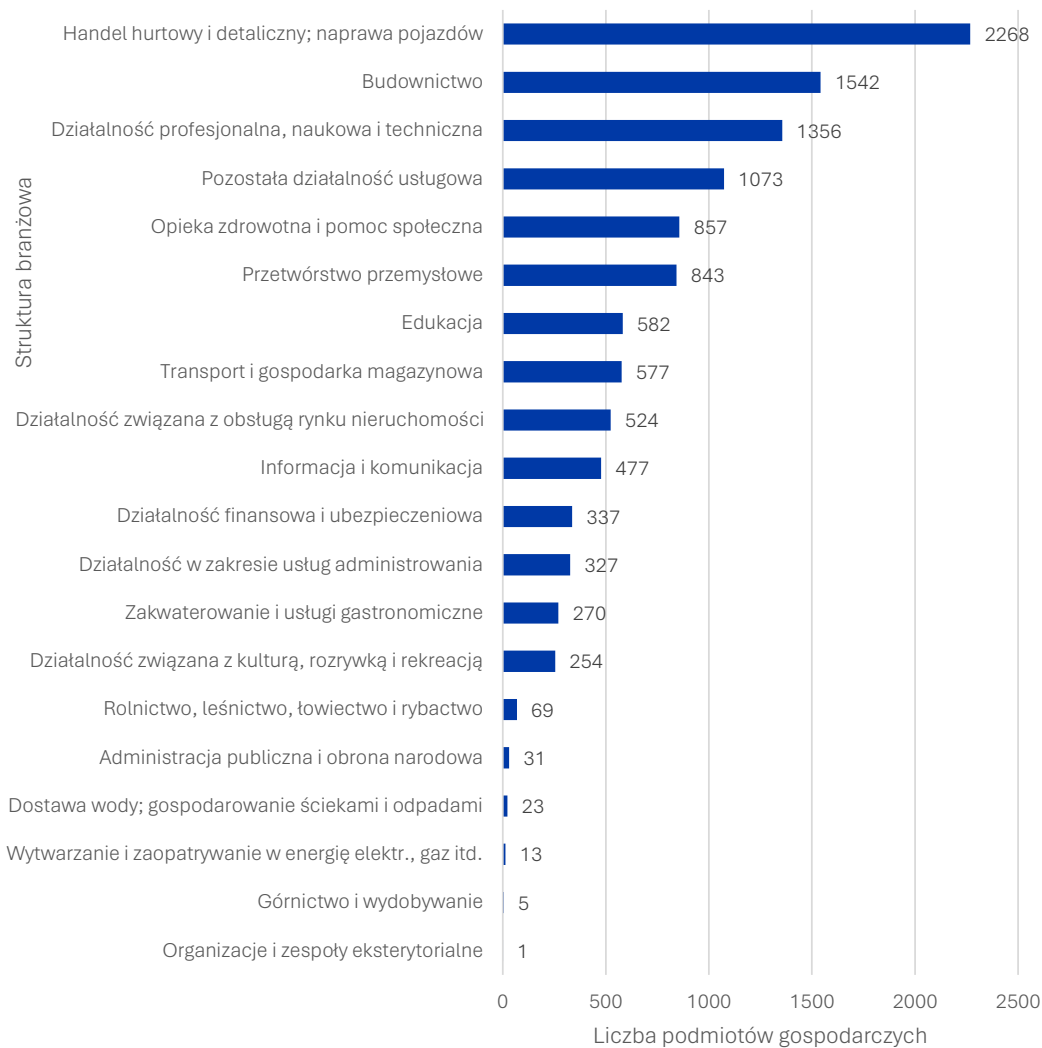
PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

Jednostka terytorialna	Do 9 osób	Od 10 do 49 osób	Od 50 do 249 osób	Od 250 do 999 osób	1000 i więcej osób
Nowy Sącz	95,47%	3,31%	1,06%	0,13%	0,02%

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie Banku Danych Lokalnych.

Podmioty gospodarcze na terenie miasta Nowego Sącza najczęściej prowadzą działalność w zakresie handlu hurtowego i detalicznego (2268 podmiotów gospodarczych), w dalszej kolejności zajmują się budownictwem (1542 podmioty gospodarcze) oraz działalnością profesjonalną, naukową i techniczną (1356 podmiotów gospodarczych). Najmniejsza liczba podmiotów gospodarczych prowadzi działalność w zakresie wytwarzania i zaopatrywania w energię elektryczną, gazową, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych oraz górnictwo i wydobywanie.

Wykres 3. Struktura branżowa podmiotów gospodarczych w mieście Nowym Sączu w 2024 r.

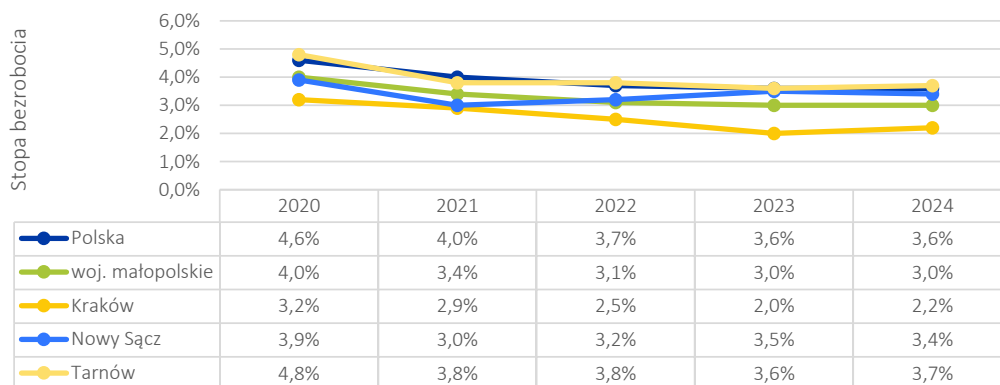


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie Banku Danych Lokalnych.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

W latach 2020-2024 można zauważyć spadek poziomu bezrobocia w Polsce. W 2020 r. udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w mieście Nowym Sączu wyniósł 3,9%, natomiast w latach 2023-2024 oscylował na poziomie 3,4-3,5%, tj. na poziomie nieznacznie niższym niż w Tarnowie (3,7%) i całej Polsce (3,6%), ale znacznie wyższym niż w całym województwie małopolskim (3,0%) i Krakowie (2,2%).

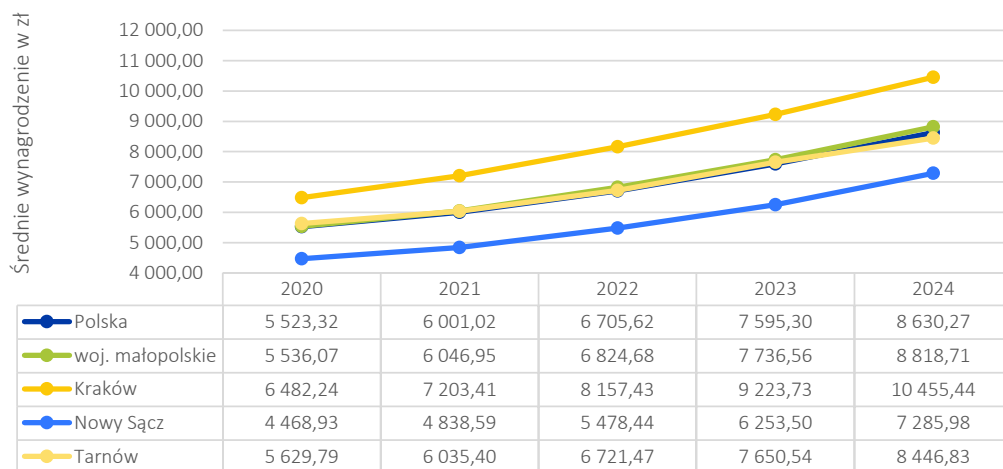
**Wykres 4. Udział zarejestrowanych bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym**



**Źródło:** Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie Banku Danych Lokalnych.

Dobra sytuacja w gospodarce i na rynku pracy spowodowały wzrost wynagrodzeń. W 2020 r. na obszarze Nowego Sącza średnie wynagrodzenie wynosiło 4468,93 zł brutto, natomiast w 2024 r. 7285,98 brutto (wzrost o 63%). Wzrost płac w Nowym Sączu przebiegał szybciej niż w całym kraju (wzrost o 56%), całym województwie małopolskim (59%), Krakowie (61%) oraz Tarnowie (50%). Przeciętne wynagrodzenie w Nowym Sączu stanowiło 84,4% przeciętnej płacy w Polsce oraz 82,6% przeciętnej płacy w województwie małopolskim. Dla porównania: w 2020 r. przeciętne wynagrodzenie w Nowym Sączu stanowiło 80,7% przeciętnej płacy w województwie małopolskim oraz 80,9% przeciętnej płacy w Polsce.

**Wykres 5. Średnie wynagrodzenie w zł**



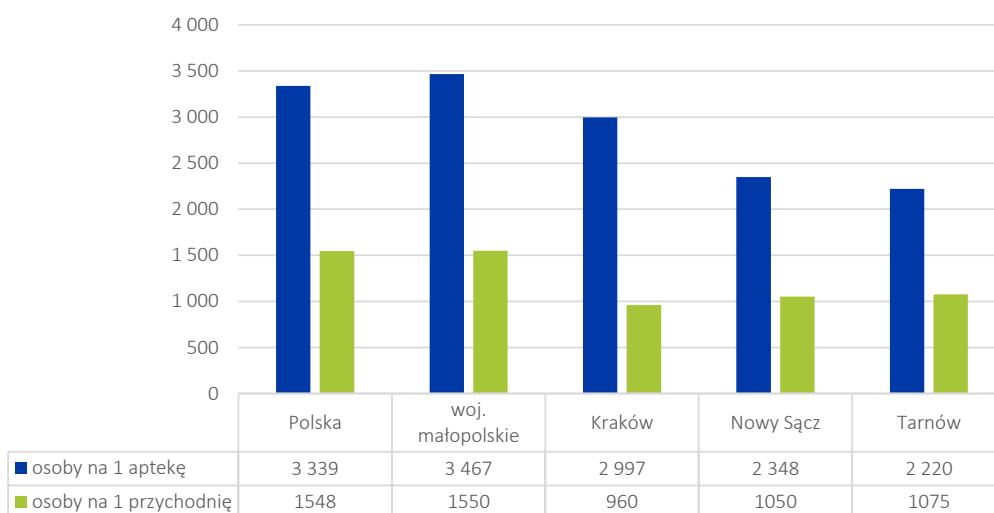
**Źródło:** Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie Banku Danych Lokalnych.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

### 3.3.3. Sfera społeczna

W 2020 r. w Nowym Sączu na jedną przychodnię przypadło 1050 osób, co stanowi znacznie mniejszą wartość w porównaniu z województwem małopolskim (1550 osób) oraz całym krajem (1547 osób). Miasto Nowy Sącz w porównaniu z Krakowem (960 osób na jedną przychodnię) charakteryzuje się niższą wartością. W Nowym Sączu na jedną aptekę przypadło 2348 osób, co jest znacznie lepszym wskaźnikiem w porównaniu z całym krajem (3339 osoby, województwem małopolskim (3467 osoby) oraz Krakowem (2 997 osób). Miasto Tarnów notuje niższy wskaźnik w porównaniu z Nowym Sączem – 2220 osoby na jedną aptekę.

**Wykres 6. Liczba osób przypadających na jedną przychodnię lub aptekę w 2024 r.**



**Źródło:** Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie Banku Danych Lokalnych.

Na terenie miasta Nowego Sącza znajdują się liczne instytucje kultury, m.in.:

- Muzeum Okręgowe w Nowym Sączu przy ul. Lwowskiej;
- Małopolskie Centrum Kultury Sokół przy ul. Długosza;
- Nowosądecka Mała Galeria przy ul. Jagiellońskiej;
- Pałac Młodzieży w Nowym Sączu przy ul. Rynek 14, który jest jednocześnie placówką oświatową;
- Miejski Ośrodek Kultury przy Al. Wolności;
- Sądecka Biblioteka Publiczna im. Józefa Szujskiego przy ul. Franciszkańskiej.

Ponadto w Nowym Sączu znajduje się również 20-hektarowy Sądecki Park Etnograficzny (skansen w ramach Muzeum Okręgowego), w którym znajdują się ekspozycje architektury ludowej Sądeckizny. 68 ekspozycji przedstawia kulturę Lachów Sądeckich, zachodnią część Pogórzan, Górali Sądeckich oraz Łemków Nadpopradzkich. Bezpośrednio przy Sądeckim Parku Etnograficznym znajduje się Miasteczko Galicyjskie (w ramach Muzeum Okręgowego), którego główną ekspozycją jest małomiasteczkowa zabudowa z przełomu XIX i XX wieku. Na terenie Miasteczka Galicyjskiego świadczone są usługi gastronomiczne, hotelowe oraz handlowe.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

Wydarzeniami cyklicznymi w Miasteczku są m.in.: Jarmark Wielkanocny, Tradycyjny Kiermasz Rękodzieła Artystycznego, Galicyjski Kiermasz Staroci, Jarmark Bożonarodzeniowy, Złot Zabytkowych Pojazdów, Festiwal Kultury Kulinarnej „Kociotek Galicyjski”.

Jednym z miejsc sportowo-kulturalnych, w których odbywają się imprezy plenerowe w Nowym Sączu, jest Park Strzelecki wraz z zadaszonym amfiteatrem, który jest w stanie pomieścić ok. 3,5 tys. osób. Ponadto na terenie Parku Strzeleckiego zlokalizowany jest kort tenisowy.

Na terenie miasta znajduje się Centrum Sportowo-Rekreacyjne Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji przy ul. Nadbrzeżnej, a w nim: basen kryty, hala widowiskowo-sportowa, w której odbywają się zawody sportowe, imprezy o charakterze estradowym, muzycznym, targi, kiermasze, wystawy itp.

W Nowym Sączu działa wiele stowarzyszeń, m.in. o charakterze kulturalnym i sportowym. W zakresie kultury funkcjonują m.in.: Towarzystwo Przyjaciół Regionalnego Zespołu „Lachy”, Stowarzyszenie Miłośników Zespołu Regionalnego „Sądeczoki”, Regionalne Towarzystwo Pieśni i Tańca „Dolina Dunajca”. Do głównych klubów sportowych należy zaliczyć: Miejski Klub Sportowy „Sandecja” S.A., Klub Sportowy „DUNAJEC”, Międzyszkolny Uczniowski Klub Sportowy Akademia Piłkarska 2012, Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół”. Organizacjami turystycznymi na obszarze miasta są m.in.: Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze (oddział Beskid Nowy Sącz), Polskie Towarzystwo Tatrzańskie (oddział Beskid Nowy Sącz) oraz Nowosądecka Izba Turystyczna.

## 4. SIEĆ KOMUNIKACYJNA

### 4.1. SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ WYKONYWANE I PLANOWANE SĄ PRZEWOZY O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Sieć komunikacyjna w Nowym Sączu oraz w gminach, z którymi zostało zawarte porozumienie, obejmuje w sumie:

- 16 linii miejskich dziennych (3, 4, 6, 7, 9, 12, 13, 23, 28, 31, 35, 36, 41, 44, 51, 52);
- 27 linii podmiejskich dziennych (1, 2, 5, 10, 11, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 27, 33, 34, 37, 39, 40, 42, 43, 45, 47, 49);
- 1 linię miejską nocną (101).

Organizatorem wszystkich linii jest miasto Nowy Sącz, operatorem – MPK Nowy Sącz. Wszystkie linie zostały objęte jednolitym regulaminem przewozu oraz taryfą biletową. Miasto Nowy Sącz planuje realizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na następującym obszarze:

- miasto Nowy Sącz,
- jednostki samorządu terytorialnego, które zawarły (gminy: Chetmiec, Grybów, Łącko, Łukowica, Kamionka Wielka, Nawojowa, Podegrodzie, Stary Sącz) lub zawrą porozumienie międzygminne, w którym wskażą miasto jako jednostkę samorządu terytorialnego, która będzie realizować zadania z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego.

### 4.2. ZASADY KONSTRUOWANIA ROZKŁADÓW JAZDY

Za układanie rozkładów jazdy odpowiada MPK Nowy Sącz. Wyróżnia się trzy typy rozkładów:

- roboczy,
- sobotni,
- świąteczny (obejmuje niedziele i pozostałe dni świąteczne wolne od pracy).

Godziny kursowania starają się odwzorować rzeczywiste zapotrzebowanie na kursy. Na większości linii występują zagęszczenia szczytowe poranne i popołudniowe. Zasadniczo nie zakłada się taktów, z poniższymi wyjątkami:

- linie okólne 7 i 23 – takt w dni robocze co ok. 15 minut, w soboty i dni świąteczne – co ok. 20 minut;
- linia 41 – takt w dni robocze – 15 minut, w soboty i dni świąteczne – 30 minut;
- linia 3 – takt w dni robocze – 30 minut, w soboty i dni świąteczne – 60 minut.

Rozkład autobusów jadących w stronę Starego Sącza jest układany w taki sposób, aby w dni robocze na ul. Węgierskiej uzyskać takt autobusów co 25-30 minut; nie dotyczy to jednej, konkretnej linii, ale w sumie wszystkich jadących tą ulicą.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA**4.3. WĘZŁY PRZESIADKOWE I NAJWAŻNIEJSZE PRZYSTANKI**

Najważniejszymi miejscami na sieci komunikacyjnej obszaru objętego planem są:

- Dworzec MPK, położony na placu pomiędzy ul. 1 Maja, ul. Kolejową oraz Al. Batorego, w niedalekiej odległości od głównego dworca kolejowego w mieście (ok. 50 metrów zarówno do budynku dworca, jak i do przejścia nadziemnego – kładki nad peronami). Znajduje się na nim sześć stanowisk: trzy do obsługi komunikacji miejskiej oraz trzy przeznaczone dla prywatnych przewoźników, Punkt Obsługi Klienta MPK, toalety oraz punkty gastronomiczno-usługowe. Zarówno budynek, jak i stanowiska niedawno zostały przebudowane. System Informacji Pasażerskiej stanowią tablice elektroniczne (dwie wewnątrz budynku, po jednej dwustronnej na każdym stanowisku dla komunikacji miejskiej) oraz rozkłady papierowe w gablotach. Przez dworzec przejeżdża większość linii obu kategorii; linie miejskie 23 oraz podmiejska 27 pomijają jednak dworzec MPK – odbywają one postój na przystanku Aleje Batorego – dworzec PKP, położonym nieopodal (jednak, aby przedostać się z dworca MPK do tego przystanku, trzeba pokonać dwa przejścia dla pieszych na ruchliwej drodze dwupasmowej).
- Dworzec kolejowy Nowy Sącz, położony przy ul. Kolejowej, nieopodal dworca MPK. Jest to główna stacja w mieście; wg wykazu PKP S.A. ma kategorię dworca regionalnego; wg danych UTK za 2019 r. średnia dobową wymiana pasażerska wynosiła 2000 osób, średnia dobową liczbą zatrzymań – niespełna 36. Jest to stacja węzłowa, na której łączą się linia nr 96 Tarnów – Leluchów oraz linia nr 104 Nowy Sącz – Chabówka. Obsługa wszystkich pociągów jest planowo realizowana z peronu II, do którego istnieje dojście przez kładkę nad torami oraz przejście naziemne przez tory, nieopodal budynku dworca. System informacji pasażerskiej stanowią plakaturowe rozkłady jazdy oraz wyświetlacze elektroniczne w budynku dworca. Na terenie dworca znajdują się kasy biletowe, biletomat Kolei Małopolskich oraz nieliczne punkty gastronomiczno-usługowe. Przed dworcem, przy ul. Kolejowej, umiejscowiono parking oraz miejsce odstawkowe dla autobusów MPK.
- Dworzec autobusowy MPK Bulwar Narwiku – zlokalizowany przy ul. Bulwarze Narwiku, w miejscu obecnego parkingu, naprzeciwko marketu Kaufland. W tym miejscu funkcjonował już dworzec linii podmiejskich MPK do około 2002/2003 r. Obiekt funkcjonuje głównie jako dworzec przesiadkowy dla komunikacji publicznej, ale także – w mniejszym stopniu – dla przewoźników prywatnych, podobnie jak na dworcu MPK. Dworzec został wyposażony w wiaty przystankowe, toalety dla pasażerów oraz punkt socjalny dla kierowców. Dworzec jest przystankiem początkowym linii 1, 2, 18 (w kierunku gminy Nawojowa), 35, 37 (w kierunku gminy Kamionka Wielka) przystanki przelotowe mają tam także linie 19, 22 (w kierunku gminy Chetmiec), 33, 34, 39 (w kierunku gminy Podegrodzie).
- Rynek – przystanek autobusowy jest położony na wschodniej pierzei; tuż obok znajduje się Punkt Obsługi Klienta MPK oraz nowosądecki ratusz. Na przystanku znajdują się wiaty oraz elektroniczna tablica systemu informacji pasażerskiej. Jest to zarówno przystanek przelotowy, jak i końcowy dla kilku linii; miejsca odstawkowe dla tych autobusów znajdują się na ul. Bóźniczej. Najbliższy przystanek w kierunku Al. Batorego (jednocześnie przystanek początkowy dla linii kończących na Rynku) znajduje się przy ul. Kazimierza Wielkiego, tuż przy wjeździe do Rynku, i nosi nazwę „Kazimierza Wielkiego”.

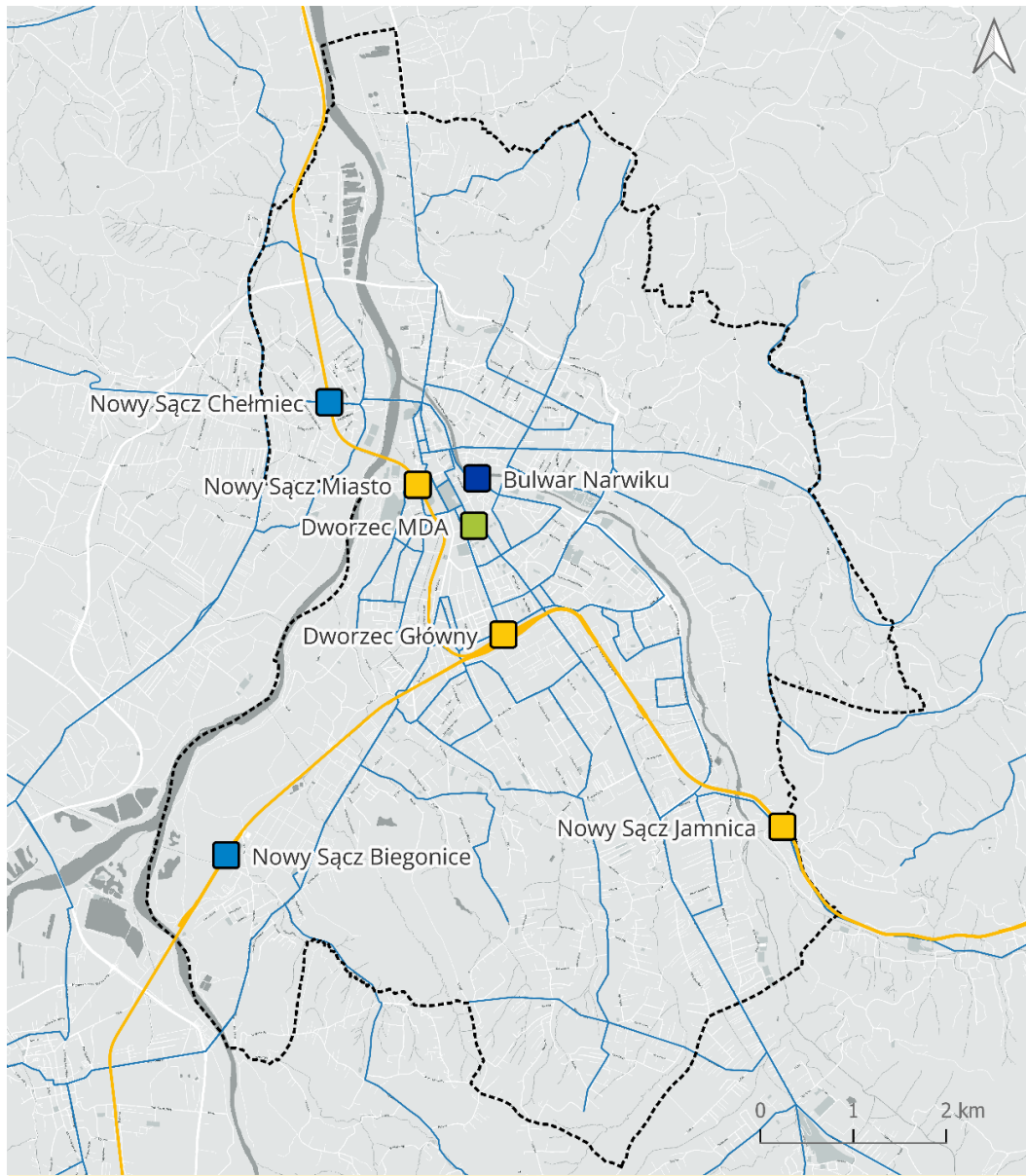
PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

- Zespół przystanków „Sucharskiego” – cztery zatoki przystankowe, położone w rejonie skrzyżowania ul. Sucharskiego i ul. Chruślickiej (po dwie na każdej ulicy, po jednej dla każdego kierunku jazdy). Na tych przystankach mają swój kraniec dwie najczęściej kursujące linie miejskie – okólne 7 i 23.
- Planty – przy parku w centrum miasta mieszczą się: przystanek „Długosza – Planty”, przelotowy oraz końcowy dla kilku linii; przelotowy „Jagiellońska – Planty” oraz początkowy „Konarskiego”. Wymieniony zespół przystanków tworzy drugą końcówkę dla autobusów w centrum miasta, po krańcu na Rynku. Przystanki przy ul. Długosza i ul. Jagiellońskiej znajdują się na wspomnianym już najważniejszym ciągu komunikacyjnym dla autobusów miejskich.
- Stary Sącz – Rynek oraz węzeł przesiadkowy. Na Rynku znajdują się cztery przystanki (po dwie na pierzei północnej i wschodniej); jest to ostatni punkt wspólny dla linii jadących przez gminę Stary Sącz. Niedaleko znajduje się nowy węzeł przesiadkowy – „Stary Sącz – Pod Ogrodami (Dworzec)”. Również na nim zatrzymują się wszystkie autobusy podmiejskie, znajdują się tam także: parking Park+Ride, poczekalnia, toalety oraz punkt widokowy.
- Ogrodowa – Park – przystanek końcowy dla licznych linii komunikacyjnych: 9, 11, 24, 43, 47, 49, 51, 52. Na czas przebudowy linii kolejowej nr 104 przystanek został wyłączony z użytku.

Ponadto warto wyróżnić również dworzec autobusowy MDA, z którego nie korzystają bezpośrednio autobusy komunikacji miejskiej, ale zajmuje on ważne miejsce na mapie transportowej Nowego Sącza ze względu na obsługę ruchu międzynarodowego, krajowego i regionalnego. Obiekt jest położony przy pl. Dąbrowskiego, między Al. Wolności oraz ul. Długosza. Obsługuje ruch wielu przewoźników na 15 stanowiskach. Na placu dworcowym znajdują się nieliczne stanowiska odstawcze, budynek oraz zadane stanowiska z papierowymi rozkładami jazdy. Dojazd do tego dworca jest możliwy komunikacją miejską; nieopodal położone są przystanki Długosza – Młyńska oraz Aleja Wolności. Warto wspomnieć też o przystanku kolejowym Nowy Sącz Miasto oraz budowanym nowym przystanku kolejowym Nowy Sącz Chełmiec, których znaczenie wzrośnie po uruchomieniu połączeń kolejowych. Po uruchomieniu przystanku kolejowego Nowy Sącz Miasto, miasto Nowy Sącz planuje zwiększenie oferty komunikacyjnej oraz uruchomienie nowych przystanków komunikacyjnych w pobliżu dworca.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

Mapa 1. Węzły przesiadkowe

**Węzły przesiadkowe w mieście Nowy Sącz**

Zintegrowane węzły przesiadkowe

- Kolej, komunikacja miejska
- Komunikacja miejska i regionalna

Miejsca obsługi ruchu regionalnego

- Autobusowa komunikacja regionalna
- Przystanek kolejowy

— Sieć komunikacyjna

— Sieć kolejowa

- - - Granica miasta

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

## 5. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH

### 5.1. OCENA POTRZEB PRZEWOZOWYCH

Oferta transportu publicznego powinna zostać dopasowana do zgłaszanego zapotrzebowania na przewozy na podstawie danych. W ostatnich latach liczba pasażerów komunikacji miejskiej i podmiejskiej w Nowym Sączu ulegała znacznym wahaniom. W 2019 r. przewieziono 12,93 mln osób, natomiast w 2020 r. nastąpił gwałtowny spadek o 35% do 8,46 mln, co było skutkiem ograniczeń związanych z pandemią COVID-19. W 2021 r. liczba pasażerów wzrosła nieznacznie do 8,67 mln (+2% r/r), a w 2022 r. nastąpiła wyraźna odbudowa – 12,24 mln (+41%). W kolejnych latach utrzymywał się stabilny poziom: 12,44 mln w 2023 r. (+2%) oraz 11,78 mln w 2024 r. (-5%). Dane te wskazują na częściowy powrót do wartości sprzed pandemii, jednak z lekką tendencją spadkową w ostatnim roku. W poniższej tabeli przedstawiono liczbę pasażerów komunikacji miejskiej i podmiejskiej w Nowym Sączu w latach 2019-2024 na podstawie danych Urzędu Miasta Nowego Sącza.

**Tabela 7. Liczba przewiezionych pasażerów w przejazdach miejskich i pozamiejskich w latach 2021-2024**

Rok	Liczba pasażerów	Dynamika r/r
2021	8 671 909	-2%
2022	12 237 292	+41%
2023	12 438 228	+2%
2024	11 784 294	-5%

**Źródło:** Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych MPK Nowy Sącz.

W przypadku komunikacji miejskiej organizowanej w mieście Nowy Sącz oraz gminach, z którymi miasto zawarło porozumienie, w dużym stopniu dane o transporcie publicznym można pozyskać na podstawie badań potoków pasażerskich w pojazdach Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Nowym Sączu, obowiązkowi rejestracji przejazdów na karcie zbliżeniowej, a także na podstawie sprzedaży biletów u kierowcy. Umożliwia to bieżącą oraz długoterminową analizę potoków pasażerskich wewnątrz pojazdów. Największe potoki pasażerskie można zaobserwować na liniach 7,41, 23 i 3, które charakteryzują się:

- wysoką częstotliwością kursowania;
- przebiegiem linii głównie w granicach Nowego Sącza;
- trasą przez osiedla, które wyróżniają wysoka gęstość zaludnienia oraz położenie w pobliżu instytucji administracji lokalnej i miejsc użyteczności publicznej.

W poniższej tabeli przedstawiono liczbę przejazdów na poszczególnych liniach.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

Tabela 8. Liczba przejazdów na poszczególnych liniach

Nr linii	Liczba pasażerów	Udział linii w ogólnej liczbie pasażerów
1	106 066	0,9%
2	177 108	1,5%
3	724 729	6,1%
4	99 129	0,8%
5	72 503	0,6%
6	76 035	0,6%
7	1 380 434	11,7%
9	109 115	0,9%
10	72 227	0,6%
11	438 273	3,7%
12	151 870	1,3%
13	300 734	2,6%
14	130 069	1,1%
15	307 238	2,6%
17	214 560	1,8%
18	137 884	1,2%
19	77 178	0,7%
20	38 541	0,3%
21	174 251	1,5%
22	42 836	0,4%
23	1 364 535	11,6%
24	322 846	2,7%
25	386 229	3,3%
26	221 873	1,9%
27	216 197	1,8%
28	158 570	1,3%
31	156 955	1,3%
33	101 464	0,9%

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

Nr linii	Liczba pasażerów	Udział linii w ogólnej liczbie pasażerów
34	242 063	2,1%
35	371 438	3,2%
36	129 716	1,1%
37	218 341	1,9%
39	20 478	0,2%
40	5 495	0,0%
41	1 644 426	14,0%
42	251 313	2,1%
43	223 284	1,9%
44	85 906	0,7%
45	152 292	1,3%
47	263 121	2,2%
49	124 953	1,1%
51	224 419	1,9%
52	53 781	0,5%
101	13 821	0,1%

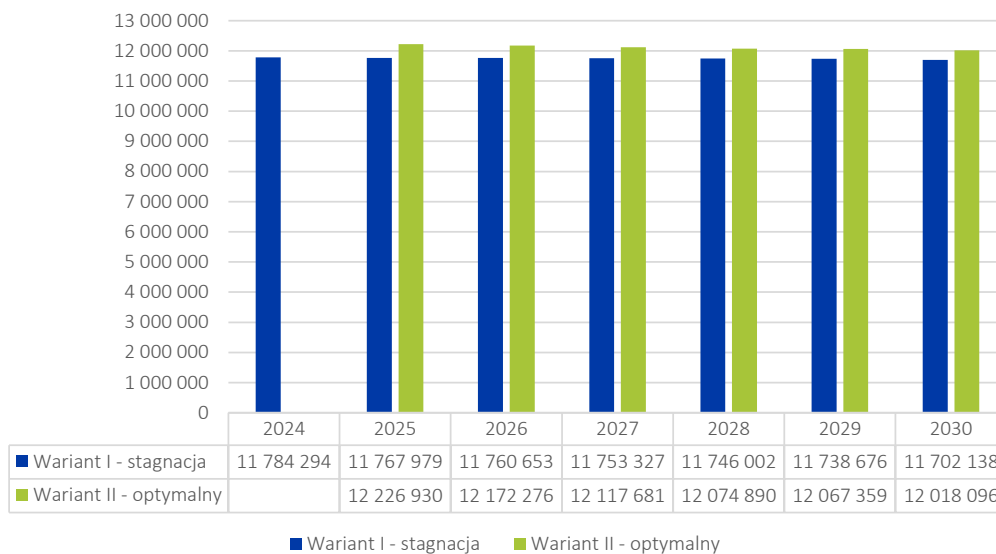
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych MPK Nowy Sącz.

## 5.2. PROGNOZA POPYTU

Prognozę popytu przeprowadzono na podstawie danych o rocznej liczbie pasażerów oraz prognozowanej liczbie mieszkańców, a także danych o prognozowanym wzroście gospodarczym, który ma wpływ na mobilność ludności. Wpływ na wielkość popytu w komunikacji miejskiej mają także inne czynniki, takie jak: jakość i standard organizowanych przewozów, organizacja informacji pasażerskiej, integracja z innymi środkami transportu oraz zmiany w ofercie przewozowej. W scenariuszu stagnacyjnym zakłada się powolny spadek liczby pasażerów z poziomu 11,77 mln pasażerów 2025 r. do poziomu 11,70 mln pasażerów w 2030 r. W wariantcie optymistycznym następuje stopniowy wzrost liczby pasażerów uwarunkowany wzrostem mobilności mieszkańców w wyniku wzrostu gospodarczego oraz inwestycjami w podnoszenie standardu transportu publicznego. Prawdopodobnie popyt rzeczywisty będzie zawierał się pomiędzy wartościami obu wariantów.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

Wykres 7. Prognoza popytu potencjalnego



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

### 5.3. ZAPEWNIENIE OSOBOM NIEPEŁNOSPRAWNYM DOSTĘPU DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Obecnie wszystkie autobusy obsługujące komunikację publiczną w Nowym Sączu i gminach objętych porozumieniem są niskopodłogowe i przystosowane do przewozu osób z ograniczoną mobilnością. Ponadto przystanki autobusowe zostały zlokalizowane w taki sposób, aby ułatwić poruszanie się takim osobom – na przykład blisko przychodni medycznych. Do większości instytucji miejskich można dojechać bezpośrednio komunikacją publiczną; jednak w przypadku nowych siedzib Miejskiego Ośrodka Pomocy Społecznej oraz Sądu Rejonowego (rejon ul. Grunwaldzkiej i ul. Smolika) dojazd do nich jest utrudniony ze względu na oddalenie tych instytucji od przystanków przy ul. Zielonej i ul. Węgierskiej. Co prawda w ich bezpośrednim sąsiedztwie zostały ulokowane przystanki linii 12, 13 i 17, jednak kursują one rzadko (w porównaniu z częstotliwościami co 25-30 minut z zagęszczeniami na trasie Nowy Sącz – Stary Sącz) i każda z nich odbywa postój przy innym stanowisku, co dla osób z ograniczoną mobilnością może stanowić poważną niedogodność.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

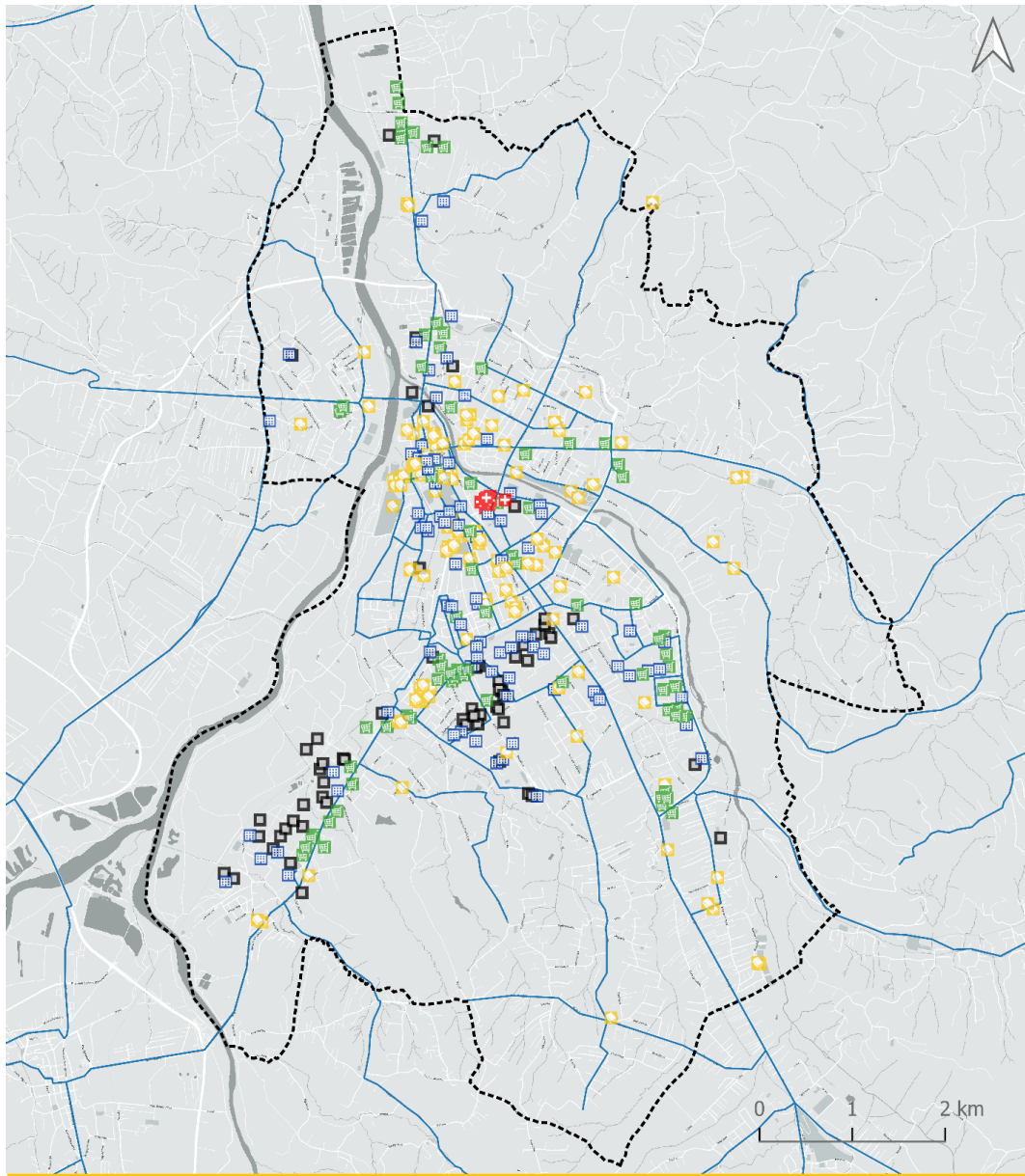
**5.4. NAJWAŻNIEJSZE GENERATORY RUCHU**

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

Mapa 2. przedstawia najważniejsze generatory ruchu w poszczególnych częściach. Zaznaczono 5 różnych typów obiektów, takie jak budynki biurowe, handlowo-usługowe, placówki oświaty, kultury i sportu, a także zakłady przemysłowe i placówki służby zdrowia. Największe skupiska obiektów handlowo-usługowych oraz biurowych znajdują się w centralnej części miasta, natomiast duże budynki przemysłowe są zlokalizowane głównie na obrzeżach. Rozmieszczenie tych punktów wskazuje na koncentrację funkcji miejskich w centrum oraz strefowe rozmieszczenie obiektów przemysłowych.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

Mapa 2. Generatory ruchu w mieście Nowy Sącz

**Generatory ruchu w mieście Nowy Sącz**

- |  |                          |
|--|--------------------------|
| budynki biurowe  | Duże budynki przemysłowe |
| budynki handlowo-usługowe                              | Sieć komunikacyjna       |
| budynki oświaty, nauki i kultury oraz budynki sportowe | Granica miasta           |
| Placówki służby zdrowia                                |                          |

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

## 6. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

### 6.1. ŹRÓDŁA I FORMY FINANSOWANIA

Finansowanie przewozów transportu publicznego odbywa się na podstawie przepisów rozporządzenia 1370/2007. Określa ono rekompensatę przysługującą operatorowi za realizację powierzonego zadania przewozowego oraz sposób kontrolowania i weryfikacji otrzymanego przez operatora wynagrodzenia. Roczne wynagrodzenie stanowi kwota środków finansowych zabezpieczonych w budżecie miasta Nowego Sącza i w Wieloletniej Prognozie Finansowej. W budżetach samorządów, z którymi miasto Nowy Sącz podpisało porozumienia na organizację transportu publicznego na ich obszarze, zostały zabezpieczone środki na dotację dla miasta Nowego Sącza. Kwota rekompensaty została przeznaczona na pokrycie niezbędnych kosztów przy realizacji przewozów, wykorzystaniu i utrzymaniu niezbędnej infrastruktury technicznej oraz kosztów finansowych z uwzględnieniem podatku dochodowego, rozsądnego zysku, kosztów bezpłatnych i ulgowych przejazdów oraz naliczonej amortyzacji środków trwałych. Wysokość planowanej rekompensaty jest ustalana na podstawie umowy i polega na wyliczeniu różnicy pomiędzy planowanymi wpływami i kosztami wykonywania usługi i przychodami taryfowymi, przychodami wygenerowanymi na sieci, pozostałymi przychodami dotyczącymi działalności przewozowej, dodatnim wynikiem z działalności ubocznej operatora, z uwzględnieniem rozsądnego zysku. Coroczna wysokość rekompensaty podlega weryfikacji przez firmę audytorską. Koszt usługi jest ustalany poprzez iloraz kosztów wykonywanej usługi przewozowej i liczby wykonywanych wozokilometrów. Zestawienie wpłaconych rekompensat oraz dopłat do kapitału spółki zostało przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 9. Źródła finansowania przewozów w latach 2021-2024 w tys. zł

Rok	Koszty utrzymania	Przychody ze sprzedaży biletów	Rekompensata z budżetu miasta	Dofinansowanie gmin w ramach porozumień	Pozostałe przychody związane z działalnością przewozową	Wynik finansowy
2021	33 465,9	3 852,0	19 400,0	2 539,3	4 557,9	-3 116,6
2022	40 035,8	4 826,2	19 600,0	2 847,6	4 432,8	-8 329,2
2023	40 058,6	5 767,6	24 000,0	4 153,2	4 252,7	-1 885,2
2024	45 367,1	5 706,4	27 410,0	5 936,9	3 577,2	-2 736,6

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych Urzędu Miasta Nowego Sącza i audytów rekompensaty.

Udział sprzedaży biletów w pokryciu kosztów utrzymania oscyluje w granicach 13%, co jest wynikiem funkcjonowania Karty Nowosądeczanina dla mieszkańców miasta Nowego Sącza, która uprawnia do bezpłatnych przejazdów komunikacją miejską na terenie miasta Nowego Sącza i gmin, które przystąpiły do porozumień międzygminnych w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Warto dodać, że ponoszone przez operatora koszty eksploatacyjne w większości przypadków przewyższają wysokość wpływów ze sprzedaży biletów. W konsekwencji konieczne jest zwiększenie

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

dofinansowania działania przedsiębiorstwa w postaci zwiększenia rekompensaty z budżetu miasta lub pokrycia jego straty finansowej.

**Tabela 10. Koszty utrzymania i wpływy ze sprzedaży biletów w przeliczeniu na 1 wozokilometr pracy eksploatacyjnej oraz pokrycie kosztów przez wpływy ze sprzedaży biletów**

Rok	Koszt utrzymania na 1 km	Przychody ze sprzedaży biletów na 1 km	Pokrycie kosztów przez wpływy ze sprzedaży biletów
2021	8,14	0,20	11,5%
2022	9,55	0,25	12,1%
2023	9,53	0,24	14,4%
2024	10,34	0,21	12,6%

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych Urzędu Miasta Nowego Sącza i audytów rekompensaty.

## 6.2. RENTOWNOŚĆ LINII KOMUNIKACYJNYCH

Miejski transport zbiorowy o charakterze użyteczności publicznej, który jest organizowany i finansowany przez gminy, jest jednym z zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego. Transport ten realizuje potrzeby mieszkańców danego obszaru w zakresie przemieszczania się i tym samym odgrywa rolę społeczną. Z uwagi na charakter i cel, jaki spełnia publiczny transport zbiorowy, jest on z zasady działania nierentowny.

Rentowność poszczególnych linii komunikacyjnych oraz osiąganie zysku przez spółkę komunalną – operatora wewnętrznego linii publicznych nie jest priorytetem dla jej właściciela, czyli gminy. Pierwszorzędne znaczenie ma tutaj zapewnianie mieszkańcom usług transportu zbiorowego o odpowiednich, uprzednio określonych standardach.

W myśl idei i zapisów unijnego rozporządzenia 1370/2007 oraz krajowej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym koszty świadczenia przez wybranego operatora transportu o charakterze użyteczności publicznej powinny być rekompensowane (pokrywane), aby przedsiębiorstwo takie nie ponosiło strat i mogło funkcjonować tak, jakby działało w formule wolnorynkowej. W tym celu możliwe jest również wypłacanie takiemu operatorowi tzw. rozsądnego zysku. Zysk ten ma umożliwić spółce – operatorowi odtwarzanie majątku i dalsze, stabilne funkcjonowanie oraz zrównoważony rozwój. Zgodnie z zawartą umową na świadczenie usług przewozowych obecnie rozsądny zysk dla spółki jest na poziomie stopy referencyjnej Narodowego Banku Polskiego na dzień 31 grudnia każdego roku, powiększonej o 2,5%, jednakże średnia stopa zwrotu w całym okresie obowiązywania powyższej umowy nie może przekroczyć poziomu 6% w ujęciu realnym.

Z uwagi na fakt, iż zapisy ww. rozporządzenia oraz ustawy w sposób istotny regulują rynek tego typu usług, które są świadczone mieszkańcom w miastach i na obszarze gmin ościennych, nie można jednoznacznie stwierdzić, że nadrzędnym celem spółki komunikacyjnej, która stała się podmiotem wewnętrznym, jest osiąganie zyskowności przedsiębiorstwa i tym samym rentowności poszczególnych linii – tym bardziej, że linie komunikacyjne, wyznaczone w ramach układu

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

komunikacyjnego danego ośrodka miejskiego i przyległych gmin, są określane przez organizatora publicznego transportu zbiorowego. Organizator kieruje się celami i zadaniami, jakie zostały mu określone i narzucone w obowiązujących przepisach, a te nie są związane z wyznaczaniem wyłącznie takich linii, które byłyby zawsze rentowne.

Należy również nadmienić, iż koszty organizowanego i finansowanego przez organizatora publicznego transportu zbiorowego są znaczne. Ma to związek przede wszystkim z kosztami podmiotu wewnętrznego, na które składają się głównie: paliwo, wynagrodzenia pracowników (kierowców, zaplecza technicznego, administracji), utrzymanie bazy i taboru oraz amortyzacja. Obciążeniem są także zobowiązania krótko- i długoterminowe, jakie podmiot ten musi zaciągać, aby móc finansować zakupy i modernizacje posiadanego taboru oraz bazy transportowej. Z jednej strony obsługa długu (najczęściej w formie kredytu lub leasingu), a z drugiej strony zwiększona amortyzacja powodują, iż koszty każdego przejechanego wozokilometra wrastają, co wpływa negatywnie na rentowność danej linii komunikacyjnej.

Przychody generowane przez operatora, przede wszystkim ze sprzedaży biletów, nie pozwalają na pokrycie wszystkich kosztów oraz poczynionych nakładów inwestycyjnych, co ma bezpośredni wpływ na osiąganą rentowność świadczonych usług i poszczególnych linii.

Obecnie linie komunikacyjne organizowane przez miasto Nowy Sącz i obsługiwane przez operatora (MPK) są zróżnicowane pod względem długości, częstotliwości kursowania i wielkości wykorzystywanego taboru. Miasto Nowy Sącz, powierzając MPK realizację i obsługę linii, kieruje się bieżącymi potrzebami mieszkańców miasta i gmin, z którymi zawarło porozumienia na organizację publicznego transportu zbiorowego na ich obszarze. Jednocześnie miasto ciągle podnosi jakość świadczonych usług, między innymi poprzez sukcesywną wymianę taboru i obsługę sieci komunikacyjnej niskopodłogowymi pojazdami przystosowanymi do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Wyższe wymagania jakościowe i ciągle podnoszone standardy obsługi pociągają za sobą wzrost kosztów i tym samym pośrednio wpływają na niską rentowność linii komunikacyjnych (lub jej brak).

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

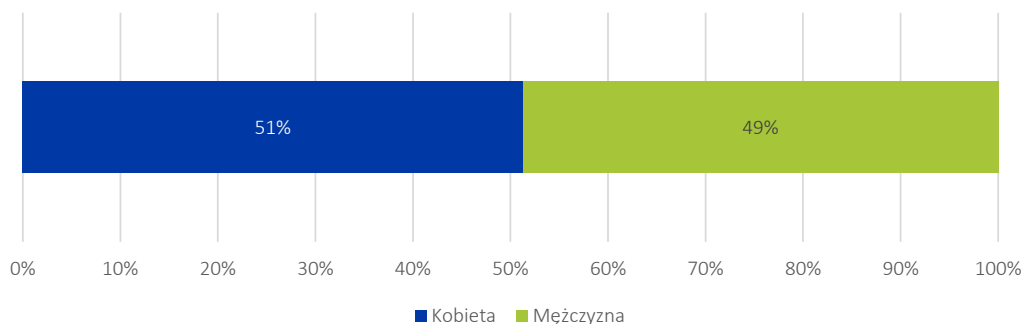
## 7. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU

W ramach przygotowania niniejszego dokumentu przeprowadzono badania preferencji mieszkańców obszaru objętego Planem, dotyczących wyboru rodzaju środków transportu, częstotliwości korzystania z różnych środków transportu, stopnia zadowolenia z transportu publicznego, jego słabych stron oraz pomysłów na poprawę sytuacji.

Badania ankietowe przeprowadzono w formie ogólnodostępnej ankiety internetowej (metoda CAWI- z ang. Computer-Assisted Web Interview). Otrzymano 449 odpowiedzi.

W celu jak najlepszej prezentacji wyników, dane zostały przeważone z uwzględnieniem płci i wieku zgodnie ze strukturą populacji miasta Nowy Sącz. W pytaniach, w których istniała możliwość wyboru do 3 odpowiedzi, procent przy danym elemencie na wykresie należy rozumieć jako liczbę wskazań wybranej opcji.

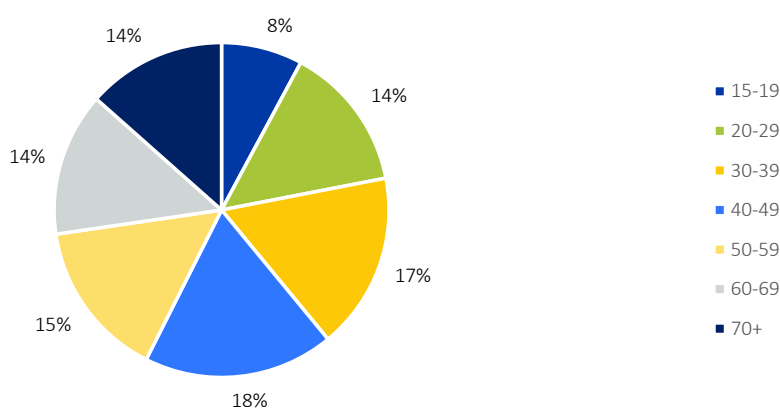
Wykres 8. Struktura respondentów pod względem płci



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Struktura respondentów była zbliżona pod względem płci – kobiety stanowiły około 51% uczestników badania, a mężczyźni 49%, co pozwala uznać próbę za reprezentatywną pod względem płci.

Wykres 9. Struktura respondentów pod względem wieku

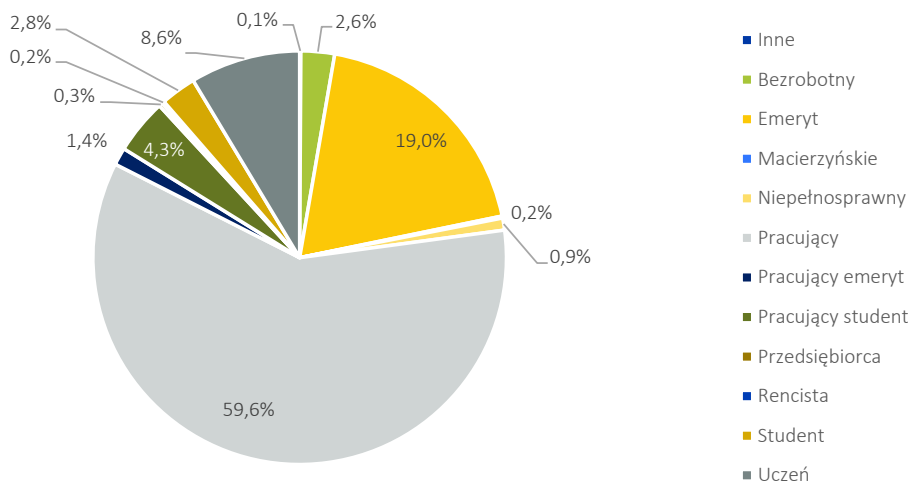


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

Struktura wiekowa uczestników badania była zróżnicowana, z przewagą osób w wieku 40–49 lat (18%) oraz 30–39 lat (17%). Kolejne grupy wiekowe – 20–29 lat (14%), 50–59 lat (15%), 60–69 lat (14%) i powyżej 70 roku życia (14%) – miały zbliżony udział w próbie. Najmniej liczną kategorię stanowili respondenci w wieku 15–19 lat (8%).

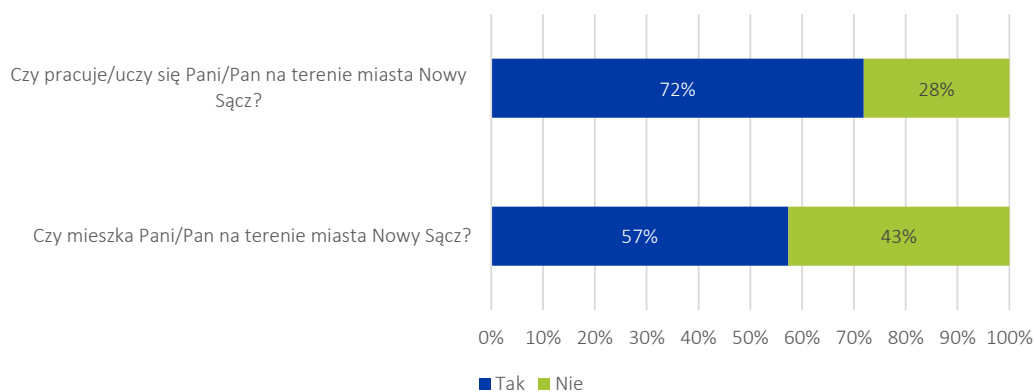
Wykres 10. Struktura respondentów pod względem aktywności zawodowej



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Zdecydowaną większość uczestników badania stanowiły osoby pracujące (60%). Drugą co do wielkości grupą byli emeryci (19%). Pozostałe kategorie miały znacznie mniejszy udział: uczniowie – 9%, pracujący studenci – 4%, studenci – 3%, osoby bezrobotne – 3%. Pozostałe grupy, w tym pracujący emeryci i osoby niepełnosprawne, łącznie stanowiły marginalny odsetek próby.

Wykres 11. Struktura respondentów ze względu na miejsce zamieszkania i aktywności zawodowej/edukacyjnej



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

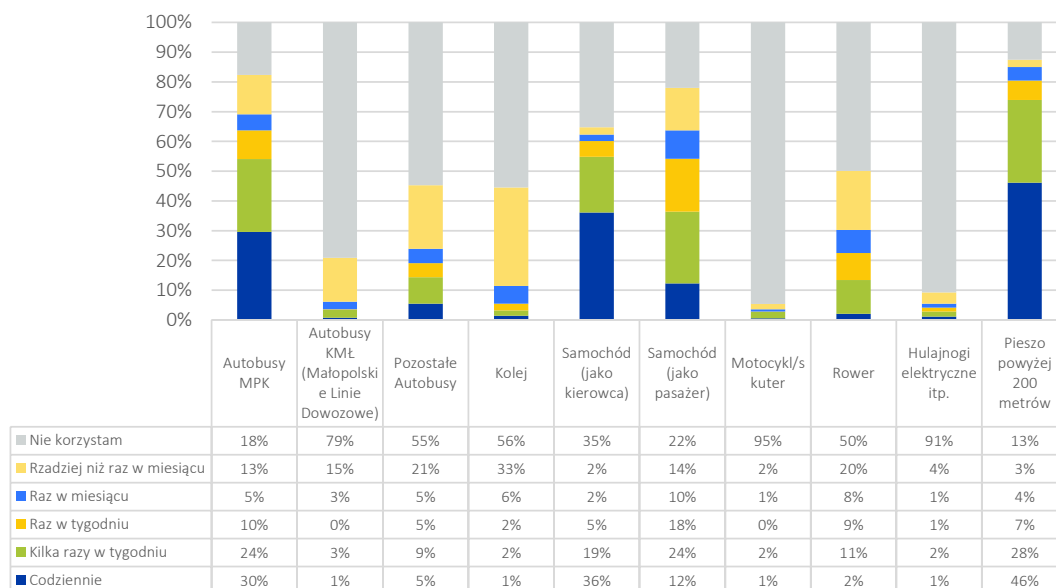
Zdecydowaną większość respondentów stanowili pracujący bądź uczący się na terenie miasta Nowy Sącz (72%). Ponadto 57% badanych to osoby mieszkające na terenie Nowego Sącza, podczas gdy 43% zamieszkuje poza miastem.

### Jak często korzysta Pani/Pan z poniższych środków transportu?

Analiza częstotliwości korzystania z poszczególnych środków transportu wskazuje na dominującą rolę samochodu i autobusów MPK w codziennych podróżach. Samochód jako środek transportu wybiera codziennie 36% respondentów, a kolejne 19% korzysta z niego kilka razy w tygodniu, co potwierdza jego znaczenie w mobilności mieszkańców. Autobusy MPK są drugim najczęściej używanym środkiem transportu – 30% osób korzysta z nich codziennie, a 24% kilka razy w tygodniu, co podkreśla istotną rolę transportu publicznego w obsłudze codziennych potrzeb komunikacyjnych.

Samochód w roli pasażera jest wykorzystywany raczej okazjonalnie – 24% osób podróżuje w ten sposób kilka razy w tygodniu, 18% raz w tygodniu, a codziennie jedynie 12%. Transport kolejowy oraz autobusy linii dowozowych (KML) mają marginalne znaczenie w strukturze podróży – aż 56% respondentów deklaruje, że w ogóle nie korzysta z kolei, a 79% nie korzysta z autobusów KML, co może wskazywać na ograniczoną dostępność tych usług lub ich mniejsze znaczenie w codziennych dojazdach

**Wykres 12. Częstotliwość użytkowania różnych środków transportu przez uczestników badania**



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

### Proszę wskazać, jakim środkiem transportu najczęściej podróżuje Pan/Pani do poniższych miejsc.

Analiza preferencji dotyczących środków transportu w podróżach do różnych celów wskazuje na dominującą rolę samochodu oraz autobusów MPK. W przypadku dojazdów do pracy najczęściej wybieranym środkiem transportu jest samochód (37%), natomiast autobusy MPK zajmują drugą

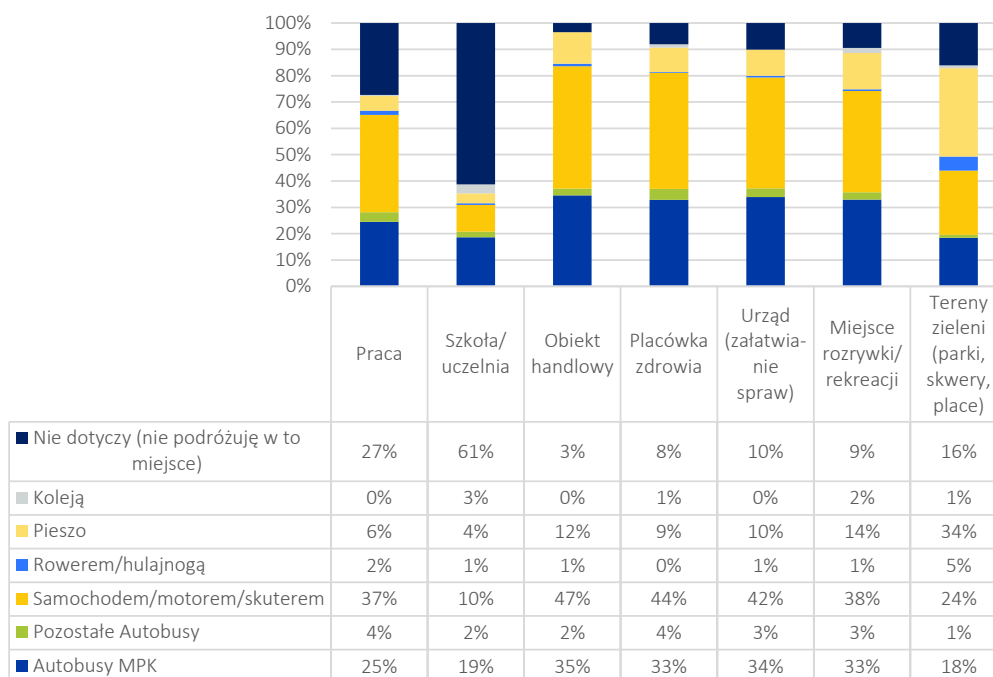
PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

pozycję (25%). W podróżach do szkół i uczelni największy udział mają autobusy MPK (19%), a samochód jest wykorzystywany przez 10% respondentów, co może świadczyć o większym znaczeniu transportu zbiorowego w tej grupie.

Obiekty handlowe są najczęściej odwiedzane samochodem (47%), jednak znaczący odsetek osób korzysta z autobusów MPK (34%), a 12% realizuje te podróże pieszo, co może wskazywać na dobrą dostępność lokalnych sklepów w części obszarów. Podobna struktura występuje w przypadku podróży do placówek zdrowia i urzędów – samochód wybiera około 42–44% osób, autobusy MPK 33–34%, a pieszo podróżuje około 9–10% respondentów.

Najwięcej podróży pieszych realizowanych jest w celu skorzystania z terenów zielonych (parki, skwery, place), co sugeruje ich relatywnie dobrą dostępność w przestrzeni miejskiej.

**Wykres 13. Cele podróży oraz środki transportu używane do dotarcia do powyższych celów**



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

### Ile czasu zajmuje Pani/Panu dotarcie do wskazanych celów podróży?

Analiza czasu dotarcia do różnych celów podróży pokazuje wyraźne zróżnicowanie dostępności przestrzennej. W przypadku dojazdów do pracy najwięcej osób (29%) deklaruje czas w przedziale 16–30 minut, a aż 26% potrzebuje ponad 30 minut, co może wskazywać na istotne znaczenie transportu publicznego i problematyczną dostępność miejsc pracy dla części mieszkańców. Bardzo mały odsetek (5%) dociera do pracy w czasie krótszym niż 5 minut, co sugeruje, że praca w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca zamieszkania jest rzadkością.

Podróże do szkoły lub uczelni charakteryzują się jeszcze większym rozproszeniem – 64% respondentów w ogóle nie podróżuje w tym celu, co wynika z profilu demograficznego próby,

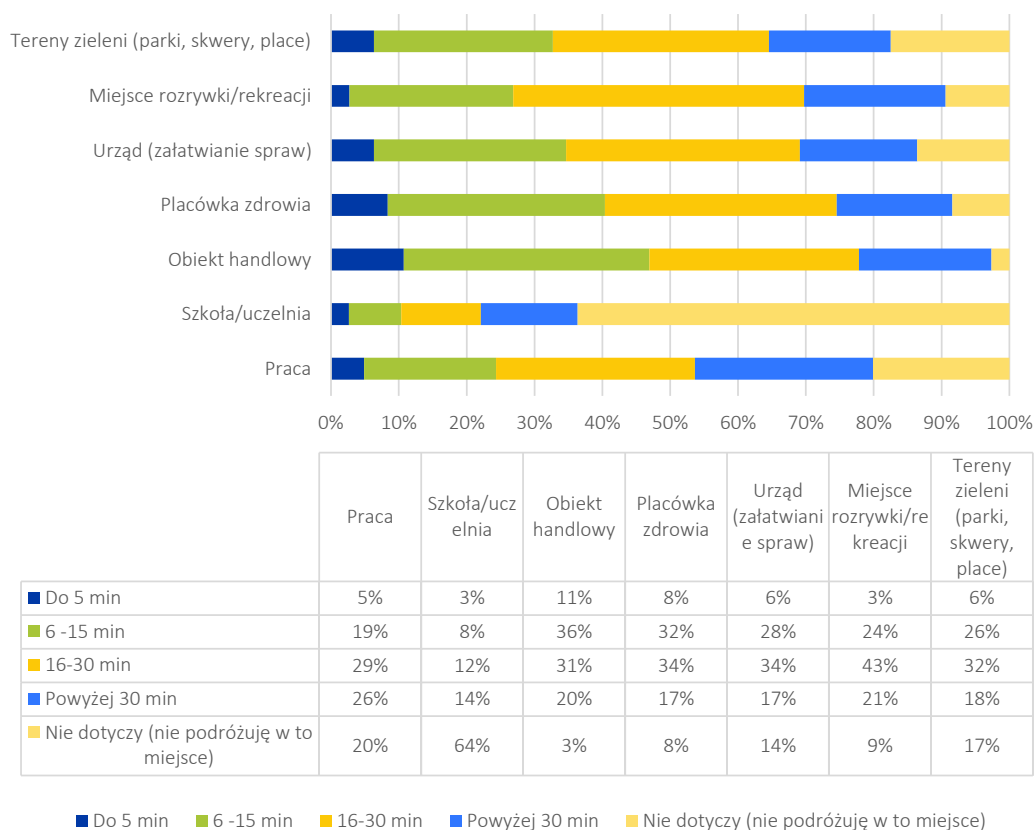
PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

natomiast wśród osób uczących się najczęściej wskazywany jest czas powyżej 30 minut (14%), co może oznaczać konieczność dojazdów z obszarów peryferyjnych.

Obiekty handlowe są stosunkowo dobrze dostępne – 36% osób dociera w 6–15 minut, a kolejne 31% w 16–30 minut, jednak aż 20% potrzebuje ponad 30 minut, co może świadczyć o nierównomiernym rozmieszczeniu większych sklepów. Podobny trend widoczny jest w przypadku placówek zdrowia i urzędów, gdzie dominują czasy 6–15 minut i 16–30 minut, ale dla części osób (ok. 17%) dojazd trwa ponad pół godziny, co może być barierą w dostępie do usług publicznych.

Najdłuższe czasy przejazdu dotyczą miejsc rozrywki i rekreacji – 43% osób potrzebuje 16–30 minut, a 21% ponad 30 minut, co wskazuje na ich lokalizację poza najbliższym otoczeniem mieszkańców. Tereny zielone są nieco lepiej dostępne, ale nadal 18% osób deklaruje czas powyżej 30 minut.

Wykres 14. Szacowany czas podróży ankietowanych do wybranych destynacji



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

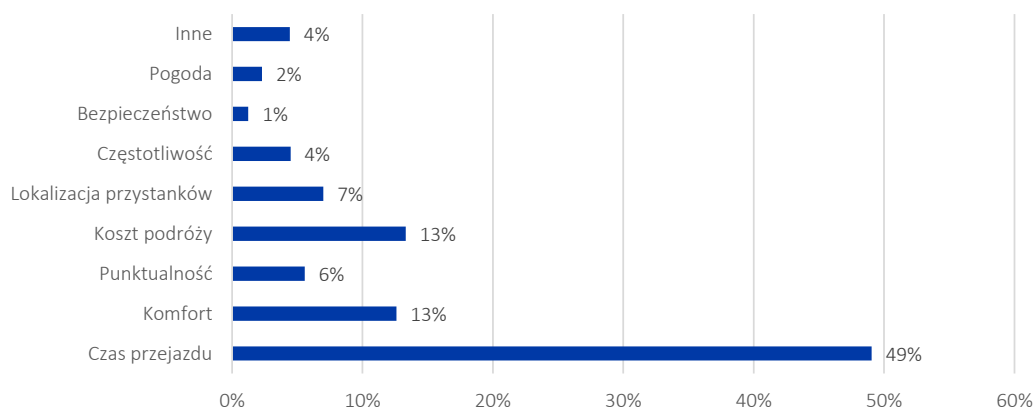
Co w głównej mierze wpływa na Pani/Pana wybór środka transportu?

Dominującym czynnikiem determinującym wybór środka transportu jest czas przejazdu, na który wskazała niemal połowa ankietowanych (49%). Zauważalnie mniejszą, lecz wciąż istotną rolę odgrywają ex aequo komfort podróży oraz jej koszt, które uzyskały po 13% wskazań, wyprzedzając takie aspekty jak lokalizacja przystanków (7%) czy punktualność (6%). Pozostałe czynniki mają charakter marginalny – częstotliwość kursowania oraz inne, niesprecyzowane powody wskazało

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

po 4% badanych, natomiast wpływ pogody (2%) i bezpieczeństwa (1%) okazał się najmniej znaczący dla respondentów. Wśród innych czynników wskazywano brak połączenia autobusowego z miejscem zamieszkania oraz wykluczenie komunikacyjne, możliwość wybrania tylko jednego środka transportu, brak prawa jazdy, brak samochodu, niewystarczające ogrzewanie i klimatyzacja pojazdów, brak możliwości przesiadki, ekologię, konieczność zrobienia większych zakupów po drodze z/do pracy, możliwość dostosowania czasu podróży, godzin wyjazdu, czas dotarcia do celu.

Wykres 15. Czynniki wpływające na wybór środka transportu

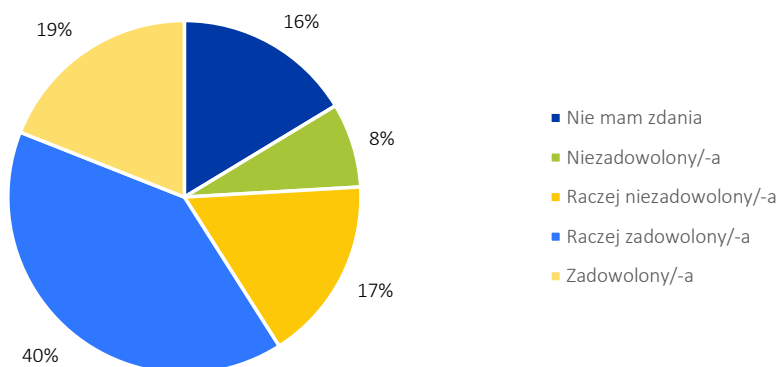


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

### Jak ocenia Pani/Pan zadowolenie z miejskiego transportu autobusowego (autobusy MPK)?

Większość respondentów (59%) wskazuje, że jest raczej zadowolona (40%) oraz zadowolona (19%) z miejskiego transportu autobusowego. Przeciwnego zdania jest 25% badanych, w tym 8% niezadowolonych oraz 17% raczej niezadowolonych. 16% ankietowanych nie miało zdania na temat komunikacji miejskiej.

Wykres 16. Ocena zadowolenia z komunikacji miejskiej w Nowym Sączu



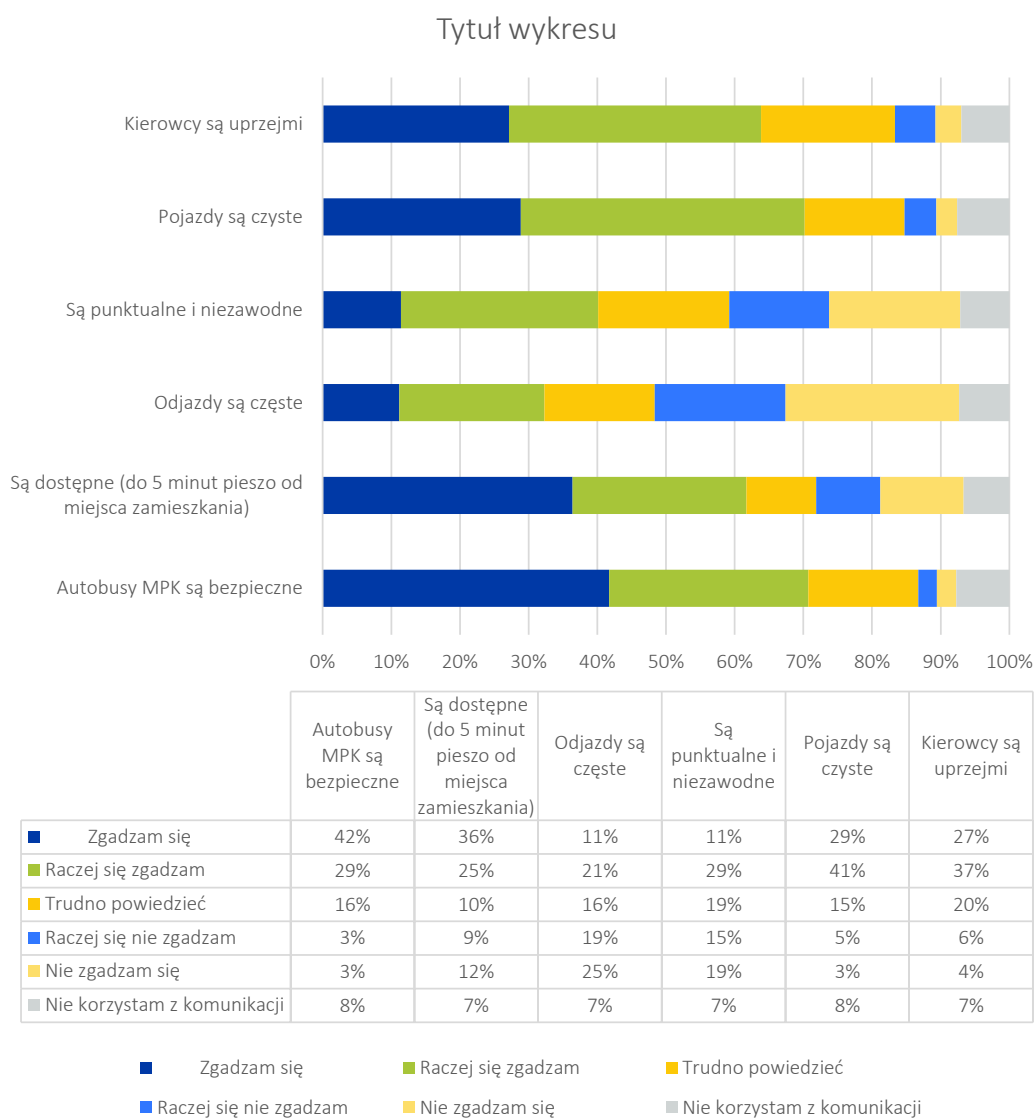
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

**Na podstawie doświadczeń z korzystania z autobusów MPK, w jakim stopniu Pani/Pan zgadza się z poszczególnymi twierdzeniami?**

Bezpieczeństwo to łącznie 71% ocen pozytywnych (42% „Zgadzam się” i 29% „Raczej się zgadzam”), z kolei czystość pojazdów to 70% ocen pozytywnych. Wysokie noty zbiera również uprzejmość kierowców (64% pozytywnych wskazań) oraz dostępność przystanków w pobliżu miejsca zamieszkania (61% pozytywnych odpowiedzi). Natomiast krytycznym obszarem są parametry eksploatacyjne: częstotliwość odjazdów oceniana jest najgorzej (zaledwie 32% ocen pozytywnych przy bardzo dużym udziale głosów krytycznych), a punktualność i niezawodność uzyskały jedynie 40% pozytywnych wskazań.

**Wykres 17. Ocena poszczególnych doświadczeń z korzystania z autobusów MPK**



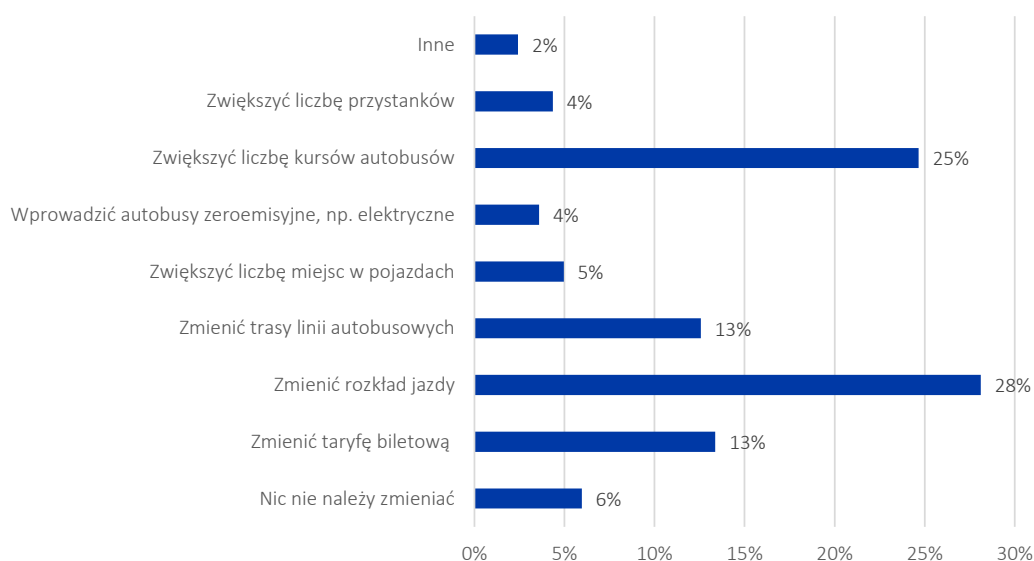
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

### Co Pani/Pana zdaniem należy zmienić w publicznym transporcie zbiorowym na terenie Nowego Sącza i gmin z którymi miasto ma podpisane porozumienie?

Według respondentów najczęstszym postulatem dotyczącym zmian w publicznym transporcie zbiorowym była zmiana rozkładu jazdy (28%) oraz zwiększenie liczby kursów (25%). Oznacza to, że dla ponad połowy pasażerów obecna oferta jest niewystarczająca pod względem częstotliwości lub niedopasowana do ich rytmu dnia. Drugą grupę stanowią postulaty dotyczące zasięgu przestrzennego (zmiana tras linii – 13%) oraz kosztów podróży dla mieszkańców spoza Nowego Sącza (zmiana taryfy biletowej – 13%). Co istotne, kwestia ceny biletów jest dla mieszkańców tak samo ważna jak przebieg tras, ale dwukrotnie mniej ważna niż częstotliwość kursowania. Najrzadziej wskazywano na postulat związany ze zwiększaniem liczby przystanków oraz wprowadzeniem autobusów zeroemisyjnych, np. elektrycznych (4%). Grupa zadowolonych z obecnego stanu rzeczy ("Nic nie należy zmieniać") stanowi 6% respondentów. Wśród innych postulatów znalazły się kwestie dotyczące: kultury jazdy kierowców, klimatyzacji w pojazdach, powstaniem nowych linii autobusowych, tworzenia buspasów dla autobusów, punktualności przejazdów, oferty przewozowej w dni wolne od pracy w gminie Chełmiec, braku przystanków na żądanie, uprawnień do bezpłatnych przejazdów dla niepełnosprawnych i osób starszych, zawarcia porozumienia z gminną Korzenna, taktu na głównych ciągach komunikacyjnych.

**Wykres 18. Postulaty zmian w publicznym transporcie zbiorowym na terenie Nowego Sącza i gmin z którymi miasto ma podpisane porozumienie według respondentów**



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

### Co Pani/Pana zdaniem ogranicza dostęp do miejskiego transportu autobusowego?

Ponad połowa ankietowanych wskazała, że niedopasowany rozkład jazdy do potrzeb mieszkańców (54%) stanowi główną barierę w dostępie do miejskiego transportu publicznego. Na drugim i trzecim miejscu znalazły się czynniki związane z dostępem do sieci połączeń – niewystarczającą siatką połączeń (14%) oraz dużą odległością z domu do przystanku autobusowego – 13%. Najmniej osób wskazało kwestie niskich peronów na przystankach bądź ich brak (2%) oraz niedostosowanie

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

komunikacji miejskiej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (5%). Wśród innych odpowiedzi pojawiały się kwestie częstych objazdów spowodowanymi remontami dróg, konieczność dopracowania dostępu do informacji o kursach i numerach autobusów, brak parkingów Park+Ride, częstotliwości i godzin kursowania autobusów.

**Wykres 19. Czynniki ograniczające dostęp do miejskiego transportu autobusowego według respondentów**



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

## 8. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW

### 8.1. ORGANIZATOR TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zdefiniowała pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego jako właściwą jednostkę samorządu terytorialnego albo ministra właściwego do spraw transportu zapewniającego funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Prezydent Miasta Nowego Sącza działający przez Wydział Transportu i Komunikacji jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w miejskich (gminnych) przewozach pasażerskich, która obejmuje linie komunikacyjne na terenie miasta Nowego Sącza oraz wybrane, poszczególne linie na obszarze gmin ościennych, które zawarły z miastem Nowym Sączem stosowne porozumienia międzygminne.

Porozumienia te zostały zawarte w oparciu o zapisy ustawy o samorządzie gminnym, w których wskazano, iż gminy mogą zawierać porozumienia międzygminne w sprawie powierzenia jednej z nich określonych zadań publicznych. Gmina wykonująca zadania publiczne objęte porozumieniem przejmuje prawa i obowiązki pozostałych gmin związane z powierzonymi jej zadaniami, a gminy te mają obowiązek udziału w kosztach realizacji powierzonego zadania.

Na podstawie zawartych porozumień międzygminnych miasto Nowy Sącz realizuje zadania w zakresie obsługi linii komunikacyjnych na terenie następujących gmin ościennych:

- Stary Sącz,
- Nawojowa,
- Kamionka Wielka,
- Podegrodzie,
- Łącko,
- Łukowica,
- Grybów
- Chetmiec.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, na czym polega organizowanie publicznego transportu zbiorowego. Funkcje organizatora są realizowane przez Urząd Miasta Nowego Sącza. Przyporządkowanie poszczególnych zadań organizatora do podmiotów odpowiedzialnych za ich realizację przedstawiono w poniższej tabeli.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

**Tabela 11. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w mieście Nowym Sączu**

Funkcje organizatorskie	Podmioty realizujące funkcje
badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej	Wydział Transportu i Komunikacji/MPK Nowy Sącz
podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu	Wydział Transportu i Komunikacji/MPK Nowy Sącz
zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: <ul style="list-style-type: none"> <li>• standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,</li> <li>• korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,</li> <li>• funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,</li> <li>• funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,</li> <li>• systemu informacji dla pasażera.</li> </ul>	Miejski Zarząd Dróg w Nowym Sączu/Wydział Transportu i Komunikacji/MPK Nowy Sącz
ustalenie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora	Rada Miasta Nowego Sącza/realizuje Miejski Zarząd Dróg w Nowym Sączu
określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych wszystkim operatorom i przewoźnikom oraz informowanie o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów	Miejski Zarząd Dróg w Nowym Sączu/ Wydział Transportu i Komunikacji
przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Wydział Transportu i Komunikacji
zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Prezydent Miasta Nowego Sącza
ustalenie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Prawie przewozowym, za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Rada Miasta Nowego Sącza/Wydział Transportu i Komunikacji

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

Funkcje organizatorskie	Podmioty realizujące funkcje
ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Wydział Transportu i Komunikacji/MPK Nowy Sącz
wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia nr 1370/2007, czyli zadań związanych z podjęciem niezbędnych środków, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej mającej na celu wyłonienie operatora publicznego transportu zbiorowego lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej informacje wskazane w rozporządzeniu nr 1370/2007	Wydział Transportu i Komunikacji

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych Urzędu Miasta Nowego Sącza.

### 8.1.1. Przystanki komunikacyjne, których właścicielem lub zarządzającym jest miasto Nowy Sącz

Przystanki komunikacyjne, których właścicielem lub zarządzającym jest miasto Nowy Sącz, określono w uchwale w sprawie ustalenia przystanków komunikacyjnych dla przewoźników oraz zasad korzystania i stawek opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych. Zgodnie z zapisami uchwały przewoźnikom uprawnionym do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób umożliwiono korzystanie z 47 spośród 216 przystanków komunikacyjnych zlokalizowanych na obszarze miasta Nowego Sącza. 169 przystanków zostało udostępnionych tylko operatorowi.

## 8.2. PRZEWIDYWANY TRYB WYBORU OPERATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym określa sposób wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z definicją zawartą w wyżej wspomnianym dokumencie operatorem publicznego transportu zbiorowego jest samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że operator publicznego transportu zbiorowego może zostać wybrany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnego z Prawem zamówień publicznych;
- w trybach bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
  - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo tzw. podmiotowi wewnętrznemu, w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007, powołanego do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

- 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, lub
- 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.

Obecnie operatorem wewnętrznym świadczącym usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Spółka z o.o., które realizuje umowę zawartą w dniu 2.12.2019 r. na świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego na terenie miasta Nowego Sącza oraz gmin uczestników porozumień międzygminnych obowiązującą w okresie od 2.03.2020 r. do 31.12.2029 r.

Po zakończeniu obowiązywania obecnej umowy miasto Nowy Sącz planuje dokonać wyboru operatora w jednym z wyżej wymienionych trybów.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

## 9. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH

Ochrona środowiska naturalnego, ułatwiony dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego, zwiększona dostępność podróży do infrastruktury przystankowej, sprawna, łatwa do zrozumienia sieć komunikacyjna dostosowana do potrzeb przewozowych – to standard pożądany przez wszystkich beneficjentów korzystających z komunikacji publicznej.

Miasto Nowy Sącz jako organizator publicznego transportu zbiorowego, planuje dążyć zarówno na etapie organizowania, jak i zarządzania do zapewnienia możliwie najwyższego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej i najbardziej odpowiadającego oczekiwaniom mieszkańców Nowego Sącza i gmin, z którymi zostały zawarte porozumienia.

### 9.1. REALIZACJA POSTULATÓW PRZEWOZOWYCH

W tabeli poniżej zostały przedstawione postulaty, które planuje się zrealizować w celu poprawy oceny, a także podwyższenia standardu dostępnych usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

Tabela 12. Realizacja postulatów przewozowych

Postulat przewozowy	Działania mające na celu realizację postulatu
<p style="text-align: center;"><b>Stan infrastruktury przystankowej oraz taboru (Wygoda)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poprawa standardu i ujednoczenie infrastruktury przystankowej w celu stworzenia warunków umożliwiających komfortowe i bezpieczne oczekiwanie na przystankach, poprzez instalację wiat i miejsc siedzących na wybranych przystankach komunikacyjnych oraz objęcie przystanków komunikacyjnych systemem monitoringu miejskiego.</li> <li>• Poprawa standardu taboru poprzez jego sukcesywną wymianę na nowy, posiadający aktualnie najwyższe normy emisji spalin EURO lub tabor nisko- i zeroemisyjny oraz wyposażony we współczesne elementy w zakresie komfortu podróżowania.</li> <li>• Poprawa standardu oczekiwania na przystanku poprzez wdrożenie na wybranych przystankach systemu dynamicznej informacji pasażerskiej.</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>Czas dojścia do przystanku (Dostępność)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wzrost dostępności do publicznego transportu zbiorowego poprzez modernizację oraz rozbudowę infrastruktury transportowej dedykowanej w szczególności publicznemu transportowi zbiorowemu.</li> <li>• Zapewnienie dostępu do przystanków poprzez lokalizowanie ich możliwie blisko generatorów ruchu.</li> <li>• Eliminacja barier na drodze dojścia do/z przystanków, np. niedostatecznej liczby przejść dla pieszych.</li> <li>• Umożliwianie odbywania podróży komunikacją miejską w systemach:               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bike+Ride,</li> <li>• Kiss+Ride,</li> <li>• Park+Ride.</li> </ul> </li> </ul> <p>Obejmowanie usługami publicznego transportu zbiorowego nowo powstających skupisk ludności i generatorów ruchu.</p>

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

Postulat przewozowy	Działania mające na celu realizację postulatu
<b>Punktualność</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wzrost punktualności kursowania autobusów MPK.</li> <li>• Eliminacja odjazdów przed czasem oraz ograniczenie odjazdów po czasie.</li> <li>• Rozkłady jazdy dostosowane do rzeczywistego czasu przejazdu pomiędzy kolejnymi przystankami komunikacyjnymi – poprzez analizę danych zbieranych przez MPK w celu ustalenia realnych czasów przejazdu pomiędzy poszczególnymi przystankami komunikacyjnymi z uwzględnieniem pory i rodzaju dnia tygodnia.</li> </ul>
<b>Regularność kursowania (Niezawodność)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dążenie do utrzymania jak największego wskaźnika niezawodności taboru poprzez wymianę taboru na nowocześniejszy – niewystużony i/lub nowy i tym samym mniej awaryjny.</li> </ul>
<b>Częstotliwość</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zapewnienie podaży usług komunikacji użyteczności publicznej w zakresie częstotliwości odpowiadającej popytowi na te usługi.</li> </ul> <p>W przypadku wyraźnego spadku liczby pasażerów na poszczególnych kursach – w pierwszej kolejności zmniejszenie wielkości taboru obsługującego kurs, a dopiero później ewentualne zawieszanie kursów.</p>
<b>Bezpośredniość</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ciągłe monitorowanie, poprzez bieżące zbieranie opinii z największych generatorów ruchu (stref przemysłowych, zakładów pracy, szkół) oraz cykliczne zbieranie i zestawianie ze sobą danych o napelnieniu autobusów, w celu optymalizacji przebiegu sieci komunikacyjnej, w tym tworzenia – w sytuacjach realnych potrzeb mieszkańców – połączeń bezpośrednich).</li> <li>• Zapewnianie bezpośrednich połączeń osiedli mieszkaniowych z centrum miasta oraz ze strefą przemysłową.</li> </ul> <p>W przypadku gdy postulat bezpośredniości, z przesłanek ekonomicznych, nie może zostać zapewniony – zapewnienie dogodnego systemu przesiadkowego.</p>
<b>Koszt</b>	<p>Wzrost liczby podróży odbywanych na podstawie biletów okresowych jako efekt przedstawienia mieszkańcom oferty przewozowej dostosowanej do ich potrzeb – komunikacja zbiorowa mająca szansę stać się realną alternatywą dla transportu indywidualnego.</p>

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych Urzędu Miasta Nowego Sącza.

## 9.2. UWZGLĘDNIENIE W STANDARDZIE USŁUG ASPEKTU OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO

Problem na terenie miasta Nowego Sącza stanowią zanieczyszczenia pochodzące ze źródeł komunikacyjnych. W przypadku emisji komunikacyjnej źródła emisji znajdują się na wysokości kilkunastu bądź kilkudziesięciu centymetrów nad ziemią, co oznacza, że stanowią one istotne zagrożenie dla lokalnej jakości powietrza. Sprawia to, że emisje z transportu są w szczególności szkodliwe w obszarach zurbanizowanych.

Planowane jest wspieranie takich rozwiązań z zakresu organizacji transportu oraz szeroko rozumianej techniki i technologii, które mają pozytywny wpływ na zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska naturalnego i ograniczenie poziomu emitowanego hałasu. Kluczowe znaczenie ma między innymi proces dostosowywania stanu infrastruktury drogowej do obowiązujących regulacji i trendów unijnych oraz krajowych standardów i wymogów ekologicznych – poprzez

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

jej rozbudowę i modernizację. Istotne z punktu widzenia ochrony środowiska naturalnego są działania mające na celu sukcesywne, regularne wymienianie taboru przez operatora, także poprzez wycofywanie z ruchu pojazdów spełniających najniższe z norm emisji spalin.

Wymiana taboru, oprócz poprawy stanu bezpieczeństwa, komfortu podróży i obniżenia wielkości zanieczyszczeń powietrza oraz gleby, wpłynie na zmniejszenie poziomu hałasu emitowanego przez autobusy.

Problem poziomu dopuszczalnej emisji spalin w wybranych strefach ośrodków miejskich jest coraz częściej normowany przez regulacje unijne. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu tworzone są specjalne strefy obejmujące obszary śródmiejskie, do których możliwość wjazdu mają wyłącznie pojazdy spełniające odpowiednio wysokie normy EURO. Do innych proekologicznych rozwiązań, mających zastosowanie w taborze eksploatowanym przez operatorów publicznego transportu zbiorowego, zaliczono między innymi wykorzystywanie taboru napędzanego udoskonalonymi formami paliw, np. gazem ziemnym czy biopaliwami, lub też zasilanego energią elektryczną pochodzącą z akumulatorów lub wodorowych ogniw paliwowych. Stosuje się również formy pośrednie (mieszane) – hybrydowe. Komisja Europejska w tzw. Białej Księdze wyznaczyła państwom członkowskim cel wyeliminowania połowy autobusów spalinowych w transporcie miejskim do 2030 r. i wszystkich autobusów tego typu do 2050 r.

Dlatego w przyszłości planuje się zaprzestanie eksploatacji autobusów spełniających najniższe normy EURO 2 i EURO 3 oraz wprowadzenie do eksploatacji w mieście Nowym Sączu pojazdów o napędzie innym niż paliwa konwencjonalne, w tym powszechnie dziś stosowany olej napędowy w silnikach Diesla.

### 9.3. DOSTĘPNOŚĆ INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ

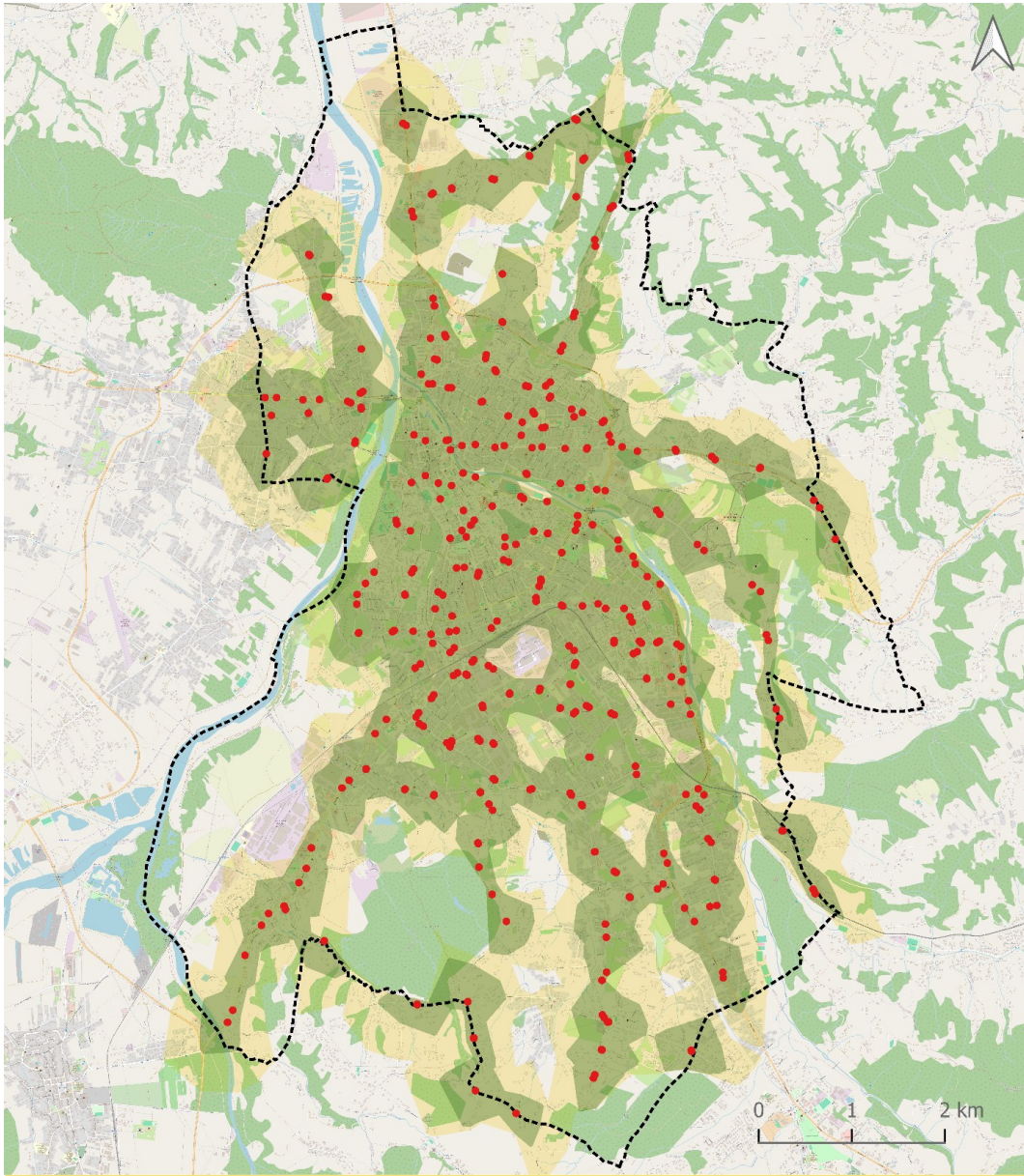
Dostępność infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia do najbliższego przystanku komunikacyjnego. W warunkach polskich za strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego uznaje się obszar o promieniu 500-1000 m, co w przeliczeniu odpowiada 6-12 minutom na dojście, przy założeniu, iż średnia szybkość poruszania się pieszego wynosi ok. 5 km/h. Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy od odległości i struktury urbanistycznej otoczenia przystanku komunikacyjnego oraz strat czasowych związanych m.in. z pokonywaniem przez pieszych miejsc kolizji potoków ruchu pieszych z potokami ruchu samochodowego lub różnic wysokości, w tym schodów, dlatego na obszarach miast strefa oddziaływania poszczególnego przystanku komunikacyjnego mierzona odległością jest mniejsza<sup>1</sup>. Na obszarach wiejskich natomiast strefy oddziaływania przystanków zwiększają się. Dodatkowo budowa parkingów typu Bike+Ride poprawia dostępność oraz podnosi standard przystanku. Na poniższej mapie przedstawiono izochrony dojścia pieszo do przystanków na obszarze Nowego Sącza.

---

<sup>1</sup> Bartosz Majewski, Michał Beim, Dostępność komunikacji publicznej w Poznaniu [w:] Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, seria „Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna” nr 3 (2008).

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

Mapa 3. Nowy Sącz. Izochrony dojścia pieszo do przystanków

**Izochrony dojścia pieszo do przystanków**

- Czas dostępu krótszy niż 5 minut pieszo
- Czas dostępu krótszy niż 10 minut pieszo
- Granica miasta
- Przystanki autobusowe

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Miasto Nowy Sącz rozważy możliwość wprowadzenia nowych lokalizacji przystanków komunikacyjnych; planuje także w trakcie remontów ciągów komunikacyjnych przenoszenie przystanków możliwie blisko generatorów ruchu.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA**9.4. DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ  
ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO**

Organizator publicznego transportu zbiorowego, jakim jest miasto Nowy Sącz, planuje dostosować przewozy pasażerskie do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W ramach tych aktywności planuje podjąć działania w zakresie:

- przystanków komunikacyjnych;
- taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej – informacji dostępnej dla pasażerów.

Na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględnia się potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Przy budowie, remoncie, modernizacji bądź przebudowie infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planowane są: eliminacja wszelkich typów barier, na drodze dojścia do przystanku komunikacyjnego i w miejscach przekraczania ciągów komunikacyjnych, oraz lokowanie samych przystanków komunikacyjnych możliwie blisko generatorów ruchu.

---

**9.4.1. Standard w zakresie taboru przystosowanego dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej**

W zakresie taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej miasto Nowy Sącz dąży do takiej jego wymiany, żeby został on w pełni dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Szczególne znaczenie mają parametry taboru w zakresie:

- poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskopodłogowego (pożądane są pojazdy ze 100- proc. niską podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz);
- wyposażenia w tzw. przyklęk;
- wyposażenia w ruchomą platformę ułatwiającą wjazd i wyjazd wózka inwalidzkiego;
- zapewnienia specjalnego miejsca przeznaczonego dla wózka inwalidzkiego;
- instalacji urządzeń sygnalizacyjnych dla pasażerów;
- liczby drzwi oraz ich odpowiedniej szerokości i rozmieszczenia,
- dostępności informacji wizualnej dostosowanej do potrzeb osób niedostępujących oraz informacji głosowej dla osób niedowidzących.

---

**9.4.2. Standard w zakresie informacji pasażerskiej**

Z punktu widzenia osób niepełnosprawnych o obniżonej zdolności poznawczej i sensorycznej szczególnie ważnymi elementami informacji są:

- informacja dźwiękowa – pozwalająca osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować następny przystanek w czasie podróży autobusem oraz przystanek, na którym pojazd się aktualnie znajduje;
- informacja wizualna ułatwiająca podróż osobom niedostępującym.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

Wszystkie wymienione powyżej czynniki pozytywnie wpływają na standard usług w zakresie obsługi osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Ponadto podwyższają one ocenę komunikacji zbiorowej także wśród pasażerów pełnosprawnych.

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 mogą podróżować samodzielnie komunikacją zindywidualizowaną, dlatego wybierają komunikację zbiorową. Standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej jest dla tej grupy pasażerów szczególnie ważnym aspektem.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

## 10. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA

Informacja pasażerska jest ważnym elementem funkcjonowania transportu publicznego. Brak danych dotyczących godzin przyjazdów i odjazdów oraz lokalizacji przystanków uniemożliwiłoby efektywne korzystanie z systemu komunikacji miejskiej. Podstawowym źródłem informacji jest standardowa tabliczka rozkładowa w formie papierowej. Rozkłady powinny być zgodne z rozporządzeniem w sprawie rozkładów jazdy.

Miasto Nowy Sącz ma obowiązek zamieszczania rozkładów jazdy na przystankach lub dworcach, których jest właścicielem. W zamian za udostępnienie informacji o ofercie przewoźnika miasto ma prawo do pobierania opłat ustalonych w umowach.

Obecnie sposób organizowania systemu informacji dla pasażera obejmuje udostępnienie informacji w zakresie:

- godzin przyjazdów lub odjazdów środków transportu, tras komunikacyjnych, ich przebiegu oraz taboru obsługującego poszczególne kursy;
- obowiązujących opłat za przejazd;
- obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego;
- regulaminów przewozu osób.

Informacja dla pasażerów jest dostępna we wszystkich fazach realizacji podróży. Potencjalny pasażer może uzyskać dostęp do informacji o usługach przewozowych od momentu, gdy wystąpi domniemana potrzeba przewozowa, korzystając ze strony internetowej ([www.mpk.nowysacz.pl](http://www.mpk.nowysacz.pl)), w momencie oczekiwania na przystanku na środek transportu oraz podczas podróży. Dla pasażerów dostępna jest także wyszukiwarka połączeń oraz aplikacja [jakdojade.pl](http://jakdojade.pl) umożliwiająca dostęp do rozkładów jazdy.

Obecna i planowana organizacja systemu informacji dla pasażera została przedstawiona w tabeli poniżej. Jej rozwój został także opisany w rozdziale dotyczącym rozwoju Inteligentnych Systemów Transportowych oraz kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego. W przyszłości planowane jest wykonanie i udostępnianie plików statycznych oraz dynamicznych GTFS.

**Tabela 13. Obecna i planowana organizacja systemu informacji dla pasażera**

Kanał informacyjny	Zakres informacji
Informacja na przystankach	<ul style="list-style-type: none"> <li>• wydruki rozkładów jazdy z godzinami przyjazdu/odjazdu autobusów,</li> <li>• informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów,</li> <li>• na przystankach wyposażonych w system dynamicznej informacji: informacja o przyjazdach i odjazdach pojazdów,</li> <li>• schematy sieci z zaznaczonymi węzłami przesiadkowymi i regulamin przewozu.</li> </ul>

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

Kanał informacyjny	Zakres informacji
Informacja w pojazdach	<ul style="list-style-type: none"><li>• tablice kierunkowe diodowe,</li><li>• informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów,</li><li>• informacja głosowa,</li><li>• schematy sieci z zaznaczonymi węzłami przesiadkowymi.</li></ul>
Informacja w biurze obsługi klienta	<ul style="list-style-type: none"><li>• informacje udzielane przez pracowników,</li><li>• ulotki, broszury, rozkłady jazdy, informacja o opłatach.</li></ul>
Informacja w Internecie, telefonach komórkowych, smartfonach	<ul style="list-style-type: none"><li>• informacje o rozkładach jazdy z podanymi godzinami przyjazd/odjazdu autobusów,</li><li>• informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów,</li><li>• wyszukiwarka połączeń,</li><li>• schematy sieci z zaznaczonymi węzłami przesiadkowymi,</li><li>• inne informacje dotyczące funkcjonowania transportu publicznego w mieście Nowym Sączu, np. zmiana tras przejazdu, prowadzone akcje promocyjne itp.</li></ul>

Źródło: Urząd Miasta Nowego Sącza.

## 11. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Poniżej przedstawiono główne kierunki rozwoju, które miasto Nowy Sącz planuje zrealizować w obszarze publicznego transportu zbiorowego.

### 11.1. ROZWÓJ INTELIGENTNYCH SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH I SYSTEMU BILETOWEGO

Jak wskazano w poprzednim rozdziale, informacja pasażerska jest ważnym elementem funkcjonowania transportu publicznego. W związku z tym, MPK Nowy Sącz realizuje projekt związany z dostawą i montażem Inteligentnego Systemu Transportowego. Projekt zakłada m.in.:

- wymianę diodowych tablic kierunkowych w pojazdach wyświetlających numer linii i kierunek docelowy,
- montaż tablic wewnętrznych w postaci monitorów LCD, które będą umożliwiły wyświetlenie: oznaczenia linii, przystanku docelowego, przebiegu trasy (nazwy przystanków) w sekwencji płynącej lub naprzemiennej, aktualnej daty, godziny, temperatury, informacji o bieżącym przystanku (przed dojazdem do przystanku), informacji o następnym przystanku (po ruszeniu z przystanku), napis STOP w przypadku naciśnięcia przez pasażera przycisku „na żądanie”, dodatkowych informacji, np. strefa biletowa, kontrola biletów, imieniny, emitowanie dodatkowych komunikatów/informacji miejskich itp. w określonym punkcie trasy, o zadany okres czasu lub o określonej dacie i godzinie (w formie obrazu, filmu i dźwięku), logo miasta, przewoźnika, itp.,
- montaż systemu zapowiedzi głosowych informujący pasażerów o trasie przejazdu, zapowiadaniu przystanków oraz emitowaniu komunikatów głosowych,
- wymianę autokomputerów pokładowych,
- zakup i montaż 6 sztuk nowych dwustronnych pięciowierszowych tablic dynamicznej informacji pasażerskiej oraz wymianę 6 sztuk istniejących tablic oraz 9 sztuk dwustronnych trzywierszowych tablic przystankowych wraz z konstrukcją wsporczą.

Ponadto projekt zakłada wdrożenie kompletnego systemu biletu elektronicznego, który umożliwia użycie różnych form płatności, różnego rodzaju biletów komunikacji miejskiej, w tym zarówno taryf okresowych i dzielonych na strefy, przebieg trasy, liczbę podróży, z uwzględnieniem ulg i upustów. System obejmuje także dostawę i montaż 270 nowych, czterofunkcyjnych kasowników, umożliwiających płatność zbliżeniowymi kartami płatniczymi, kartą miejską, Kartą Nowosądeckanina oraz kasowanie biletów papierowych i odczyt kodów QR przez wbudowany skaner kodów 2D. W ramach systemu ma powstać także m.in.: internetowy portal pasażera, aplikacja mobilna, która umożliwia użytkowanie wirtualnej karty miejskiej, rejestrację przejazdu w systemie biletu elektronicznego, zakup biletu i jego kontrolę. Ponadto zamontowany ma być także nowy biletomat na Dworcu autobusowym MPK Bulwar Narwiku oraz zamówiony system zarządzania flotą, umożliwiający bieżącą obsługą zadań, monitoring ruchu, centrum zarządzania ruchem, dynamiczną informację pasażerską, raportowanie wykonania zadań, obsługę techniczną, a także wykonanie i uruchomienie statycznej i dynamicznej informację pasażerską w standardzie GTFS.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA**11.2. MODERNIZACJA I WYMIANA TABORU**

Tabor autobusowy w transporcie publicznym organizowanym przez miasto Nowy Sącz powinien podlegać systematycznej wymianie przy uwzględnieniu istniejących rozwiązań dla pasażerów oraz określonych w niniejszym planie standardów. Nowe autobusy powinny:

- spełniać jak najwyższe wymagania środowiskowe (normy emisji EURO 6, w przyszłości EURO 7) lub być pojazdami nisko- lub zeroemisyjnymi w rozumieniu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych;
- być wyposażone w system elektronicznej i dźwiękowej informacji pasażerskiej, system geolokalizacji i monitoringu przestrzeni pasażerskiej;
- posiadać platformę wprowadzenia wózków inwalidzkich i funkcję przykłąku, niską podłogę i klimatyzację;
- posiadać przestrzeń dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej mobilności.

Tabor nowo zakupiony powinien być z zewnątrz i wewnątrz oznakowany w taki sam sposób jak tabor już eksploatowany, to znaczy powinien posiadać zbliżone barwy i oznakowanie, jakie posiadają używane już pojazdy.

W przypadku linii komunikacyjnych obsługiwanych autobusami napędzanymi gazem ziemnym nie przewiduje się przypisania pojazdów do linii komunikacyjnych ze względu na parametry eksploatacyjne pojazdów umożliwiające obsługę każdej linii. Stacja tankowania gazu ziemnego dla autobusów oraz miejsce przyłączenia do gazowej sieci dystrybucyjnej znajdują na terenie zajezdni MPK Nowy Sącz przy ul. Wyspiańskiego.

W przypadku autobusów elektrycznych nie przewiduje się przypisania pojazdów do linii komunikacyjnych ze względu na parametry eksploatacyjne pojazdów umożliwiające obsługę każdej linii. Stacje ładowania autobusów elektrycznych oraz miejsce przyłączenia do elektroenergetycznej sieci dystrybucyjnej będą funkcjonować na terenie zajezdni MPK Nowy Sącz przy ul. Wyspiańskiego. Ładowniki będą podłączone od rozdzielni głównej niskiego napięcia, znajdującej się na terenie zajezdni MPK, do miejsc posadowienia ładowarek na terenie zajezdni. Rozpoczęcie eksploatacji autobusów elektrycznych zaplanowano na 2026 r. W związku z wykorzystaniem pojazdów elektrycznych na liniach komunikacyjnych nie jest planowane wykorzystanie magazynu energii. W przyszłości przewiduje się zakup następnyc 18 autobusów zasilanych sprężonym gazem ziemnym (CNG). Tankowanie pojazdów będzie odbywać się na terenie zajezdni MPK.

**11.3. ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI PUBLICZNEJ KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ I JEJ OFERTY**

Miasto Nowy Sącz w przypadku rozbudowy sieci komunikacyjnej planuje zwiększenie liczby przystanków na terenie objętym niniejszym planem. Starzenie się społeczeństwa, większy odsetek osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej spowodują konieczność rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej. W pierwszej kolejności zagęszczenie sieci nastąpi w okolicach głównych generatorów ruchu, w szczególności:

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

- w centrum miasta,
- na terenie osiedli,
- w okolicach instytucji publicznych,
- w okolicach przychodni zdrowia.

Średnia odległość między przystankami komunikacji miejskiej będzie wynosić:

- w centrum miasta: 300-400 metrów,
- strefa obrzeżna centrum miasta: 350-500 metrów,
- osiedla o intensywnej zabudowie mieszkalnej: 400-600 metrów,
- tereny podmiejskie: 500-750 metrów,
- obszar wiejski: 700-1000 metrów.

Przy projektowaniu i budowie nowych przystanków miasto Nowy Sącz będzie uwzględniać usytuowanie względem jezdni, obecność ścieżek rowerowych, natężenie ruchu pieszych. Przystanek musi zostać tak umiejscowiony, żeby pasażerowie oczekujący nie zakłócali ruchu drogowego, rowerowego oraz pieszego w obrębie przystanku. Ponadto w miarę możliwości finansowych oraz eksploatacyjnych będą prowadzone działania związane z dopasowaniem rozkładów jazdy, siatki połączeń autobusowych, wielkości autobusów oraz częstotliwości połączeń do potrzeb mieszkańców.

#### **11.4. INFRASTRUKTURA DROGOWA, PRIORYTETY DLA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ**

Pogarszające się warunki życia w miastach, kongestia na drogach, troska o środowisko naturalne oraz trudności z parkowaniem pojazdów komunikacji indywidualnej spowodują konieczność nadania w mieście Nowym Sączu priorytetu komunikacji miejskiej. Planowane jest podniesienie efektywności miejskiego systemu komunikacyjnego poprzez zwiększenie roli ruchu pieszego i rowerowego, a nie pojazdów komunikacji indywidualnej, głównie samochodów osobowych. Działania będą sprowadzać się do stopniowego ograniczania użytkowania samochodów osobowych przez stosowanie restrykcji dla komunikacji indywidualnej. Takie rozwiązania stają się coraz bardziej popularne w krajach zachodnich, w których dąży się do wyeliminowania komunikacji indywidualnej z centrum miast. Komunikacja zbiorowa jest najbardziej ekonomicznym środkiem transportu, a pojemność pojazdów jest wielokrotnie większa niż samochodów osobowych, co wiąże się z wykorzystywaną powierzchnią dróg – przewiezienie komunikacją zbiorową takiej samej liczby osób co komunikacją indywidualną ze średnim natężeniem 2 os./pojazd powoduje zmniejszenie natężenia ruchu drogowego, a także mniejsze zanieczyszczenie środowiska. Celem wprowadzenia priorytetów dla komunikacji zbiorowej jest uzyskanie większej niezawodności, punktualności oraz większego zaufania mieszkańców do komunikacji zbiorowej.

Miasto planuje dalszą rozbudowę już wdrożonego Inteligentnego Systemu Transportu poprzez następujące metody i środki uprzywilejowania komunikacji zbiorowej:

- przeznaczenie poszczególnych ulic tylko do komunikacji zbiorowej, ewentualnie dopuszczenie ruchu taksówek, pojazdów zaopatrzenia i rowerów;

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

- rozszerzenie działania systemu preferencji dla autobusów miejskich, np. poprzez wytyczenie pasa dla autobusów na ul. Węgierskiej;
- dopuszczenie ruchu na wprost przez skrzyżowanie dla komunikacji miejskiej przy nakazie skrętu dla innych użytkowników ruchu drogowego i cofnięcie linii zatrzymań dla innych pojazdów (ważne przy obecności przystanku na skrzyżowaniu);
- ograniczenie możliwości parkowania w obrębie i otoczeniu przystanków w celu ułatwienia wjazdu na przystanek i wyjazdu z przystanku pojazdów komunikacji zbiorowej;
- ograniczenie ruchu pojazdów komunikacji indywidualnej w centrum i okolicy;
- budowę systemów typu Park+Ride na obrzeżach miasta.

Miasto Nowy Sącz przed wprowadzeniem konkretnych rozwiązań planuje przeprowadzenie wnikliwej analizy korzyści i ujemnych skutków wprowadzenia rozwiązania.

### 11.5. BUDOWA PARKINGÓW TYPU BIKE+RIDE, PARK+RIDE, KISS+RIDE

Podstawą dobrze działającej sieci komunikacyjnej miejskich przewozów komunikacji zbiorowej są węzły przesiadkowe. W węzłach przesiadkowych ważne jest sprawne przemieszczanie się pasażerów między przystankami (peronami), w celu zapewnienia sprawnej przesiadki. Miasto Nowy Sącz przy tworzeniu węzłów przesiadkowych planuje uwzględnić następujące czynniki:

- zapewnienie pewności przesiadki (jednokierunkowe lub wielokierunkowe);
- minimalizacja czasu przesiadki, synchronizacja rozkładów jazdy, możliwość kompensacji opóźnień.

Oprócz wyżej wymienionych czynników, które mają istotny wpływ na funkcjonowanie węzła, kolejnym ważnym elementem jest dostępna infrastruktura, wpływająca na możliwość integracji różnych środków transportu.

Miasto Nowy Sącz planuje integrację różnych środków transportu poprzez wykorzystanie rozwiązań powszechnie stosowanych w krajach Europy Zachodniej: systemów Bike+Ride, Kiss+Ride oraz Park+Ride.

W systemie Bike+Ride (zaparkuj rower i jedź) połączone zostały parking rowerowy z przystankiem komunikacyjnym. Planuje się stosować to rozwiązanie w zintegrowanych węzłach przesiadkowych, na przystankach podożnych na osiedlach, obrzeżach miasta oraz terenach wiejskich. Wyposażenie przystanku w parking rowerowy zwiększa jego dostępność.

System Kiss+Ride (pocatuj i jedź) polega na wysadzeniu bądź odebraniu z przystanku (węzła) komunikacyjnego pasażera przez kierowcę samochodu osobowego w specjalnie wyznaczonym do tego miejscu. Planuje się stosować to rozwiązanie głównie na przystankach węzłowych.

W systemie Park+Ride (parkuj i jedź) podróżny zostawia samochód na parkingu zlokalizowanym najczęściej na obrzeżu miasta lub strefy centralnej miasta przy przystanku komunikacyjnym (w obrębie węzła przesiadkowego) i kontynuuje podróż środkami transportu zbiorowego. Miasto Nowy Sącz planuje rozważyć stworzenie tego typu parkingów przy przystankach znajdujących się na obrzeżach miasta oraz stacjach kolejowych.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA**11.6. PROMOCJA USŁUG TRANSPORTU MIEJSKIEGO ORAZ PROGRAMY  
EDUKACYJNE DLA DZIECI I MŁODZIEŻY**

Promocja, obok ceny usługi i jej rozpowszechnienia, jest jednym z elementów kształtujących popyt. W Polsce, mimo pozytywnych zmian zachodzących w miejskich przewozach pasażerskich, wynikających z modernizacji i wymiany taboru, wprowadzaniu nowoczesnych rozwiązań takich jak elektroniczny bilet czy dynamiczna informacja pasażerska, publiczny transport nadal postrzegany jest negatywnie. Jako główne czynniki, które wpływają na ocenę, wskazuje się przede wszystkim czasu podróży, braku punktualności – nieprzewidywalności czasu dotarcia do celu. Duża część społeczeństwa postrzega miejski transport publiczny jako transport przeznaczony dla uczniów oraz osób, których nie stać na poruszanie się po mieście własnym samochodem. Dlatego aby zmienić takie postrzeganie transportu, planuje się działania promocyjne wśród mieszkańców oraz programy edukacyjne wśród dzieci i młodzieży, których celem będzie zmiana postrzegania komunikacji miejskiej przez społeczeństwo.

Jednym z celów promocji jest również pozyskanie nowych konsumentów. Promocja jest pozacenową formą konkurencyjności. Kampania promocyjna powinna zwiększać wiedzę mieszkańców o usłudze, ofercie, którą proponuje miasto, oraz pokazywać korzyści, jakie osiągają osoby korzystające z komunikacji zbiorowej.

Promocja transportu jest zespołem działań, których podstawowym celem jest informowanie, przekonywanie i wpływanie na zakup oferowanych usług komunikacji zbiorowej.

W przyszłości organizator wraz z operatorem planują zorganizowanie akcji promocyjnych lub wspieranie imprez organizowanych na terenie miasta Nowego Sącza i gmin, z którymi zostały zawarte porozumienia, w trakcie których będzie możliwa promocja komunikacji miejskiej. Zaletą tego przedsięwzięcia jest relatywnie niski koszt realizacji. Ważnym elementem jest przeprowadzenie skutecznej akcji reklamowej rozpowszechniającej tego typu akcję.

Miasto Nowy Sącz wraz z MPK planują realizować programy edukacyjne dla dzieci i młodzieży w wieku 7-18 lat. Doświadczenia państw Unii Europejskiej dowodzą, że programy edukacyjne są formą promocji wymagającą czasu, a ich efekty prowadzą do wzrostu świadomości młodych ludzi w zakresie wykorzystania środków transportu oraz kształtują pozytywne zachowania dotyczące komunikacji miejskiej.

Zakłada się, że realizowane programy będą miały charakter cykliczny, z czynnym udziałem specjalistów, urzędników oraz młodzieży. Programy będą realizowane w formie:

- spotkań,
- dyskusji,
- zadań do wykonania,
- wycieczek edukacyjnych,
- konkursów z nagrodami.

Program zostanie odpowiednio dostosowany do każdej z grup wiekowych.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA**11.7. INTEGRACJA ŚRODKÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO**

Integracja usług przewozowych dostępnych na obszarze objętym niniejszym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Nowego Sącza jest jednym z kierunków rozwoju, do którego planuje się dążyć.

Miasto Nowy Sącz planuje integrować różne systemy transportu:

- usługi transportu zbiorowego o zasięgu lokalnym, regionalnym, krajowym;
- usługi transportu zbiorowego z transportem indywidualnym, transportu drogowego z transportem kolejowym.

Poprzez łączenie transportu publicznego drogowego z kolejowym w jeden zintegrowany system, podnosi się atrakcyjność zbiorowego transportu publicznego; staje się on bardziej konkurencyjny wobec transportu indywidualnego.

Miasto Nowy Sącz planuje dążyć do utworzenia zintegrowanego systemu transportu publicznego:

- poprzez wprowadzenie jednego systemu biletowego; miasto Nowy Sącz planuje przystąpić do zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego województwa małopolskiego;
- poprzez wprowadzenie wzajemnie skoordynowanych i ujednoczonych rozkładów jazdy pomiędzy transportem kolejowym a transportem publicznym organizowanym przez miasto Nowy Sącz;
- poprzez tworzenie węzłów przesiadkowych pomiędzy transportem kolejowym i drogowym.

Rozważany system integracji transportu zbiorowego z indywidualnym, obejmującym nie tylko podróże samochodem, ale przede wszystkim podróże wykonywane rowerem oraz pieszo, będzie polegał na stworzeniu możliwości łączenia podróży realizowanych transportem zbiorowym i transportem indywidualnym poprzez budowę – przy głównych drogach dojazdowych oraz przy węzłach łączących różne gałęzie transportu – parkingów typu Park+Ride dla samochodów oraz Bike+Ride dla rowerów (parkingi typu Park+Ride i Bike+Ride zostały opisane wcześniej).

Integracja usług transportu zbiorowego na obszarze objętym niniejszym opracowaniem może zostać osiągnięta wyłącznie dzięki szerokiej i zgodnej współpracy na szczeblu lokalnym – władz miasta Nowego Sącza, władz gmin, z którymi miasto Nowy Sącz podpisało porozumienia, władzami sąsiednich gmin oraz Starosty Powiatu Nowosądeckiego. Miasto Nowy Sącz wyraża także wolę współpracy w zakresie organizacji transportu publicznego na jego obszarze funkcjonalnym, przykładowo w formie związku powiatowo-gminnego. W przypadku integracji na szczeblu regionalnym konieczne będzie także podjęcie współpracy z Marszałkiem Województwa Małopolskiego.

## **12. MONITORING I AKTUALIZACJA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO**

W art. 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym określono, że plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymieniść wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przez miasto Nowy Sącz.

Z uwagi na dobrą praktykę – przy planowaniu transportu przyjmuje się, że rokrocznie będzie dokonywana weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym planie i na podstawie wyników weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Ponadto będzie prowadzony monitoring dokumentu na podstawie: liczby i wartości sprzedanych biletów jednorazowych i okresowych, liczby przejazdów na poszczególnych liniach na podstawie danych z karty zbliżeniowej oraz proporcji biletów okresowych do jednorazowych.

Należy mieć jednak na względzie fakt, że każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały przez Radę Miasta Nowego Sącza.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

## 13. SPIS MAP, TABEL I WYKRESÓW

### Spis map

MAPA 1. WĘZŁY PRZESIADKOWE .....	37
MAPA 2. GENERATORY RUCHU W MIEŚCIE NOWY SĄCZ.....	43
MAPA 3. NOWY SĄCZ. IZOCHRONY DOJŚCIA PIESZO DO PRZYSTANKÓW.....	63

### Spis tabel

TABELA 1. STRUKTURA WIEKOWA LUDNOŚCI MIASTA NOWEGO SĄCZA W PORÓWNANIU Z INNYMI JEDNOSTKAMI TERYTORIALNYMI W 2024 R. ....	27
TABELA 2. RUCH NATURALNY W MIEŚCIE NOWYM SĄCZU W LATACH 2020-2024.....	27
TABELA 3. RUCH MIGRACYJNY W MIEŚCIE NOWYM SĄCZU W LATACH 2020-2024.....	28
TABELA 4. PROGNOZA GUS DOT. LUDNOŚCI MIASTA NOWEGO SĄCZA W PORÓWNANIU Z INNYMI JEDNOSTKAMI TERYTORIALNYMI W 2024 R. ....	28
TABELA 5. PODMIOTY GOSPODARCZE WPISANE DO REJESTRU REGON NA 10 TYS. LUDNOŚCI W LATACH 2020- 2024 .....	29
TABELA 6. STRUKTURA PODMIOTÓW GOSPODARCZYCH .....	29
TABELA 7. LICZBA PRZEWIEZIONYCH PASAŻERÓW W PRZEJAZDACH MIEJSKICH I POZAMIEJSKICH W LATACH 2021- 2024 .....	38
TABELA 8. PRZYBLIŻONA LICZBA PRZEJAZDÓW NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH NA PODSTAWIE DANYCH Z KARTY ZBLIŻENIOWEJ W 2025 R.....	39
TABELA 9 ŹRÓDŁA FINANSOWANIA PRZEWOZÓW W LATACH 2021-2024 W TYS. ZŁ .....	44
TABELA 10 KOSZTY UTRZYMANIA I WPŁYWY ZE SPRZEDAŻY BILETÓW W PRZELICZENIU NA 1 WOZOKILOMETR PRACY EKSPLOATACYJNEJ ORAZ POKRYCIE KOSZTÓW PRZEZ WPŁYWY ZE SPRZEDAŻY BILETÓW.....	45
TABELA 11. PODMIOTY REALIZUJĄCE FUNKCJE ORGANIZATORSKIE W TRANSPORCIE PUBLICZNYM W MIEŚCIE NOWYM SĄCZU..	57
TABELA 12. REALIZACJA POSTULATÓW PRZEWOZOWYCH .....	60
TABELA 13. OBECNA I PLANOWANA ORGANIZACJA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA .....	66

### Spis wykresów

WYKRES 1 LICZBA LUDNOŚCI MIASTA NOWEGO SĄCZA .....	25
WYKRES 2. LICZBA LUDNOŚCI NA OBSZARZE NOWEGO SĄCZA I GMIN OBSŁUGIWANYCH NA PODSTAWIE POROZUMIEŃ Z UWZGLĘDNIENIEM ROKU PODPISANIA POROZUMIENIA .....	26
WYKRES 3. STRUKTURA BRANŻOWA PODMIOTÓW GOSPODARCZYCH W MIEŚCIE NOWYM SĄCZU W 2024 R. ....	30
WYKRES 4. UDZIAŁ ZAREJESTROWANYCH BEZRÓBOTNYCH W LICZBIE LUDNOŚCI W WIEKU PRODUKCYJNYM.....	31
WYKRES 5. ŚREDNIE WYNAGRODZENIE W ZŁ .....	31
WYKRES 6. LICZBA OSÓB PRZYPADAJĄCYCH NA JEDNĄ PRZYCHODNIĘ LUB APTEKĘ W 2024 R.....	32
WYKRES 7. PROGNOZA POPYTU POTENCJALNEGO.....	41
WYKRES 8. STRUKTURA RESPONDENTÓW POD WZGLĘDEM PŁCI .....	47
WYKRES 9. STRUKTURA RESPONDENTÓW POD WZGLĘDEM WIEKU .....	47

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA NOWEGO SĄCZA

WYKRES 10. STRUKTURA RESPONDENTÓW POD WZGLĘDEM AKTYWNOŚCI ZAWODOWEJ .....	48
WYKRES 11. STRUKTURA RESPONDENTÓW ZE WZGLĘDU NA MIEJSCE ZAMIESZKANIA I AKTYWNOŚCI ZAWODOWEJ/ EDUKACYJNEJ .....	48
WYKRES 12. CZĘSTOTLIWOŚĆ UŻYTKOWANIA RÓŻNYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU PRZEZ UCZESTNIKÓW BADANIA .....	49
WYKRES 13. CELE PODRÓŻY ORAZ ŚRODKI TRANSPORTU UŻYWANE DO DOTARCIA DO POWYŻSZYCH CELÓW .....	50
WYKRES 14. SZACOWANY CZAS PODRÓŻY ANKIETOWANYCH DO WYBRANYCH DESTYNACJI .....	51
WYKRES 15. CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA WYBÓR ŚRODKA TRANSPORTU .....	52
WYKRES 16. OCENA ZADOWOLENIA Z KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W NOWYM SĄCZU .....	52
WYKRES 17. OCENA POSZCZEGÓLNYCH DOŚWIADCZEŃ Z KORZYSTANIA Z AUTOBUSÓW MPK .....	53
WYKRES 19. POSTULATY ZMIAN W PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM NA TERENIE NOWEGO SĄCZA I GMIN Z KTÓRYMI MIASTO MA PODPISANE POROZUMIENIE WEDŁUG RESPONDENTÓW .....	54
WYKRES 20. CZYNNIKI OGRANICZAJĄCE DOSTĘP DO MIEJSKIEGO TRANSPORTU AUTOBUSOWEGO WEDŁUG RESPONDENTÓW .....	55

**TOR** | ZESPÓŁ DORADCÓW  
GOSPODARCZYCH

ul. Sielecka 35  
00-738 Warszawa  
[www.zdgtor.pl](http://www.zdgtor.pl)