**Uchwała Nr LXI/649/2010**
**Rady Miasta Nowego Sącza**
**z dnia 16 marca 2010** r.

**w** ***sprawie: przyjęcia „Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego na lata 2010-2015 dla Nowego Sącza”.***

Na podstawie art. 18 ust. 1 i ust. 2 pkt. 6 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U. z 2001 r., Nr 142, poz. 1591, z późn. zm.) Rada Miasta Nowego Sącza, na wniosek Prezydenta Miasta uchwala, co następuje:

**§ 1.** Uchwala się Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Miasta Nowego Sącza na lata 2010 - 2015, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

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

**§ 3.** Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady Miasta
(-) Artur Czernecki



# *ZINTEGROWANY PLAN*

# *ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO*

# *NA LATA 2010-2015*

# *dla*

# *Nowego Sącza*

**Nowy Sącz, marzec 2010**

# Spis treści:

1. Zasięg terytorialny Planu Zintegrowanego (wyznaczenie granic obszaru) ..... 6
2. Diagnoza sytuacji na obszarze planu ..... 7
2.1. Charakterystyka sytuacji społeczno- gospodarczej ..... 7
2.1.1. Rozwój przestrzenny i funkcjonowanie transportu ..... 7
2.1.2. Strefa gospodarcza ..... 8
2.1.3. Strefa społeczna ..... 9
2.1.4. Wpływ transportu zbiorowego na środowisko naturalne i kulturowe ..... 14
2.2. Charakterystyka stanu sektora transportu publicznego ..... 15
2.2.1. Istota nowoczesnego systemu transportu publicznego ..... 15
2.2.2. Diagnoza stanu istniejącego ..... 18
2.2.3. Miejski i podmiejski system autobusowy ..... 18
2.2.4. Sieć kolejowa ..... 22
2.2.5. Zasady zarządzania transportem zbiorowym ..... 23
2.2.6. Infrastruktura transportowa inna niż transport zbiorowy ..... 23
3. Organizacja transportu pasażerskiego na terenie Nowego Sącza ..... 25
3.1. Główny przewoźnik pasażerów na terenie miasta ..... 25
3.2. Analiza SWOT Miejskiego przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Nowym Sączu ..... 27
3.3. Wybrany model organizacyjny transportu publicznego w Nowym Sączu ..... 29
4. Kierunki rozwoju usług transportu publicznego ..... 31
4.1. Tendencje światowe, w Unii Europejskiej i w Polsce ..... 31
4.2. Działania na rzecz zwiększenia udziału transportu publicznego w podróżach; rola czynnika jakości ..... 34
5. Powiązanie planu z dokumentami strategicznymi ..... 40
5.1. Kontekst międzynarodowy i krajowy ..... 40
5.1.1. Polityka transportowa państwa ..... 40
5.1.2. Polityka transportowa Unii Europejskiej ..... 41
5.2. Kontekst regionalny ..... 42
5.2.1. Strategia rozwoju oraz Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego ..... 42
5.2.2. Regionalny Program Operacyjny Województwa Małopolskiego ..... 43

5.3. Kontekst lokalny ... 45
5.3.1. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Nowego Sącza ... 45
5.3.2. Strategia Rozwoju Nowego Sącza 2020 ... 47
5.3.3. Wieloletni Program Inwestycyjny Nowego Sącza na lata 2009 – 2013 ... 49
6. Polityka transportowa i kierunki działania w zakresie transportu publicznego ... 49
6.1. Cele i zadania dla transportu w Nowym Sączu ... 49
6.2. Cele i wskaźniki realizacji Planu ... 51
6.3. Oczekiwane wskaźniki osiągnięcia Planu ... 51
7. Zestawienie zadań planowanych do realizacji w latach 2007- 2015 ... 52
8. Plan finansowy na lata 2010-2015 ... 55
9. Badanie marketingowe- ocena preferencji i ruchliwości mieszkańców ... 58
9.1. Metodologia badania ... 58
9.2. Zakres badania ... 58
9.3. Bezpośrednie wyniki badań ... 59
9.3.1. Pojazdy w gospodarstwach domowych ... 59
9.3.2. Zwyczaje przemieszczania się po Nowym Sączu ... 60
9.3.3. Satysfakcja z funkcjonowania komunikacji zbiorowej ... 66
9.3.4. Preferencje komunikacyjne mieszkańców Nowego Sącza ... 70
9.3.5. Podróże w ciągu ostatniego dnia pomiarowego ... 72
10. Prognoza popytu na transport publiczny w Nowym Sączu ... 75
10.1. Prognoza demograficzna oraz spodziewane zmiany zachowań mieszkańców ... 75
10.2. Założenia co do zmian zachowań komunikacyjnych ... 77
10.3. Założenia modelu ruchliwości ... 77
10.4. Podsumowanie wyników analizy popytu (marketingowej) ... 91
11. System wdrażania ... 92
11.1. Zarządzanie ... 92
11.2. Sposoby komunikacji społecznej, monitorowania i ocen Planu ... 92

## Spis tabel:

Tabela 1. Udział ludności poszczególnych grup wiekowych w ogóle ludności dla Miasta w latach 2005 – 2008 11
Tabela 2. Prognoza ludności Nowego Sącza na lata 2010-2030 12

Tabela 3. Podmioty gospodarki narodowej zarejestrowane w rejestrze REGON w latach 2004-2007 13
Tabela 4. Tabela SWOT Miejskiej Komunikacji Samochodowej w Nowym Sączu 28
Tabela 5. Zadania inwestycyjne planowane do dofinansowania z Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013 53
Tabela 6. Zadania inwestycyjne Miasta Nowy Sącz zawarte w Wieloletnim Programie Inwestycyjnym na lata 2008- 2013 z zakresu Komunikacji i Transportu 54
Tabela 7. Plan finansowy Miasta Nowy Sącz na lata 2010-2015 (w tys. zł) 56
Tabela 8. Prognoza sytuacji finansowej MPK Sp. z o.o. w Nowym Sączu 57
Tabela 9. Motywacja podróży 74
Tabela 10: Prognoza demograficzna dla Nowego Sącza i Strefy podmiejskiej 76
Tabela 11: Liczebność grup wiekowych ważnych dla analiz ruchliwości 76
Tabela 12: Główne założenia co do niektórych zachowań mieszkańców Nowego Sącza i strefy podmiejskiej 77
Tabela 13: Założenia i wyniki obliczeń popytu na przewozy (model ruchliwości) 80
Tabela 14: Założenia i wyniki modelu popytu na transport publiczny – wariant pasywny 84
Tabela 15. Założenia i wyniki modelu popytu na transport publiczny – wariant aktywny 87

## Spis rysunków:

Rysunek 1. Obszar oddziaływania Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego . 6
Rysunek 2. Liczba ludności Miasta Nowy Sącz w latach 2004 – 2008 ..... 10
Rysunek 3. Sieć autobusowa obsługiwana przez MPK ..... 20
Rysunek 4. Struktura wiekowa taboru autobusowego ..... 21
Rysunek 5. Schemat organizacyjny działalności MPK jako podmiotu wewnętrznego ..... 29

## Spis wykresów:

Wykres 1. Liczba pojazdów (prywatnych lub służbowych) w gospodarstwie domowym ..... 59
Wykres 2. Liczba samochodów osobowych (prywatnych lub służbowych) w gospodarstwie domowym ..... 59
Wykres 3. Liczba rowerów w gospodarstwie domowym ..... 60
Wykres 4. Korzystanie z samochodu podczas poruszania się po terenie Nowego Sącza..... 60
Wykres 5. Częstotliwość korzystania z samochodu w poruszaniu się po terenie Nowego Sącza w zależności od posiadanej zniżki na przejazdy komunikacją miejską ..... 61
Wykres 6. Posiadanie biletu okresowego na komunikację miejską..... 61
Wykres 7. Jeżdżenie samochodem do pracy jako kierowca ..... 62

Wykres 8. Czynniki potencjalnie skłaniające do rezygnacji z przemieszczania się samochodem po terenie Nowego Sącza ..... 62
Wykres 9. Korzystanie z komunikacji zbiorowej podczas poruszania się po terenie Nowego Sącza ..... 63
Wykres 10. Częstotliwość korzystania z autobusów MPK w poruszaniu się po terenie Nowego Sącza w zależności od posiadanej zniżki na przejazdy komunikacją miejską ..... 63
Wykres 11. Motywacje korzystania z komunikacji miejskiej w poruszaniu się po terenie Nowego Sącza ..... 64
Wykres 12. Czynniki potencjalnie skłaniające do korzystania z komunikacji miejskiej w poruszaniu się po terenie Nowego Sącza ..... 65
Wykres 13. Ważność czynników oceny komunikacji zbiorowej ..... 66
Wykres 14. Satysfakcja ogólna z funkcjonowania komunikacji zbiorowej w Nowym Sączu 67
Wykres 15. Satysfakcja ogólna z funkcjonowania komunikacji zbiorowej w Nowym Sączu – w szczegółach wg badanych kategorii respondentów ..... 68
Wykres 16. Satysfakcja szczegółowa z funkcjonowania komunikacji zbiorowej w Nowym Sączu ..... 69
Wykres 17. Bardziej korzystne rozwiązania: częstotliwość vs bezpośredniość połączeń ..... 70
Wykres 18. Akceptacja ograniczeń w ruchu samochodowym w centrum Nowego Sącza ..... 70
Wykres 19. Akceptacja wzrostu kosztów parkowania w centrum Nowego Sącza ..... 71
Wykres 20. Wykonywanie podróży w dniu poprzedzającym badanie ..... 72
Wykres 21. Rozkład podróży w ciągu doby (% wykonanych podróży) ..... 73
Wykres 22. Podział zadań przewozowych ..... 74
Wykres 23: Zmiany popytu na transport publiczny - porównanie wariantów scenariuszy polityki miasta ..... 89
Wykres 24: Zmiany udziału transportu publicznego - porównanie wariantów scenariuszy polityki miasta ..... 89
Wykres 25: Wykres porównawczy zmian podziału zadań przewozowych dla dwóch scenariuszy: pasywnego (pas.) i aktywnego (akt.) ..... 90
Wykres 26: Wykres porównawczy zmian popytu na przewozy dla dwóch scenariuszy: pasywnego (pas.) i aktywnego (akt.) ..... 90

***Projekt ZPRTP dla Nowego Sącza opracował Zespół w składzie:***
***Jan Friedberg***
***Adam Manikowski***
***Agata Pietrzyk***
***Andrzej Szarata***
***Mariusz Szubra***
***Piotr Szylko***

***Konsultacja: Prof. zw. Dr hab. Inż. Andrzej Rudnicki***

***Marek Oleniacz, Sekretarz Miasta Nowy Sącz***

***Witold Śmiałek, Doradca Prezydenta Miasta***

***Andrzej Górski, Prezes Zarządu MPK Sp. z o.o.***

***Grzegorz Mirek, Dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg***

***Opracowanie przygotowały firmy:***

***International Management Services Sp. z o.o. w Krakowie (lider Grupy), przy współpracy:***

***Jan Friedberg, projektowanie dróg i doradztwo zarządzaniu, Wieliczka***

***PBS- DGA Sp. z o.o., Sopot***

***Plan opracowano we współpracy z MPK Sp. z o.o. w Nowym Sączu.***

***W opracowaniu wykorzystano dorobek ekspertów wymienionych Firm, w tym Zintegrowane Plany Rozwoju Transportu Publicznego, przyjęte w ostatnim okresie przez Rady Miast: Krakowa, Częstochowy i Mielca. Wykorzystano także pierwszą redakcję ZPRTP dla Nowego Sącza, opracowaną w 2005 roku przez Zespół Katedry Systemów Komunikacyjnych Politechniki Krakowskiej pod kierunkiem Prof. zw. dra hab. inż.. Andrzeja Rudnickiego.***

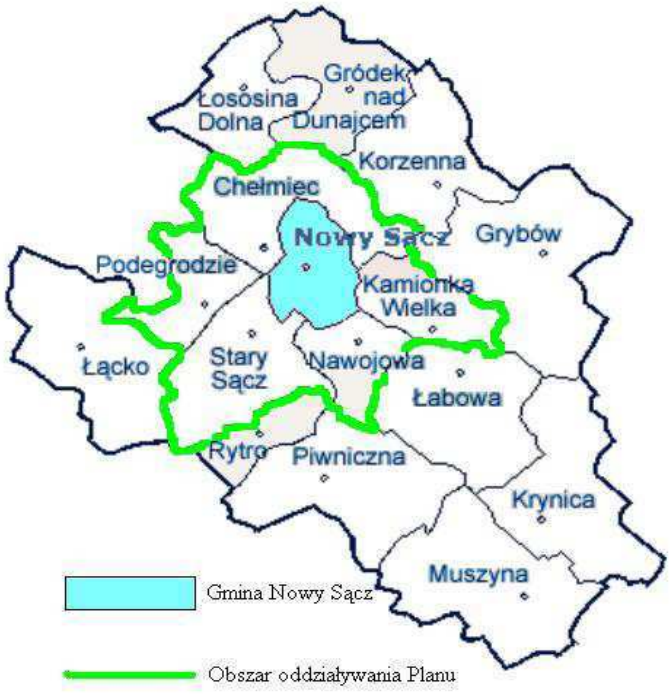
# 1. Zasięg terytorialny Planu Zintegrowanego (wyznaczenie granic obszaru)

Wyznaczenie granic obszaru terytorialnego Planu przeprowadzone zostało w oparciu o kryteria: demograficzno-osadnicze, społeczne, ekonomiczne, przestrzenne i infrastrukturalne. Obszar poddany delimitacji stanowi swoisty region funkcjonalny, obejmujący obszar miasta Nowy Sącz oraz powiązanych z nim gmin bezpośredniego otoczenia, związanych z Miastem porozumieniami o obsłudze transportem autobusowym. Praktycznym kryterium funkcjonalnym wyznaczenia granic jest kryterium dojazdów do pracy. Ponadto uwzględnione zostały kryteria dodatkowe, w tym:

- dojazdy młodzieży do szkół ponad-gimnazjalnych;
- dojazdy do usług rynkowych (handel, usługi komercyjne, w tym obsługa finansowo - bankowa);
- dojazdy do usług nierynkowych (kultura, sztuka, służba zdrowia, sport).

Poniżej zamieszczono graficzne przedstawienie wyznaczonych granic oddziaływania Planu.

**Rysunek 1. Obszar oddziaływania Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego**




*Źródło: Opracowanie własne*

# 2. Diagnoza sytuacji na obszarze planu

## 2.1. Charakterystyka sytuacji społeczno- gospodarczej

### 2.1.1. Rozwój przestrzenny i funkcjonowanie transportu

Dla prawidłowego rozwoju miasta zasadniczą kwestią polityki transportowej jest uzyskanie zrównoważonego podziału ruchu osób pomiędzy transport indywidualny (samochodami) a zbiorowy (autobusami, koleją). Podział ten uwzględnia także możliwości wykorzystania ruchu pieszego i rowerowego, jako racjonalnego substytutu ruchu zmotoryzowanego. Właściwe kierowanie rozwojem przestrzennym według zasady zrównoważonego rozwoju w odniesieniu do transportu ma na celu:

- zapewnienie możliwości realizacji potrzeb przemieszczania się mieszkańców i przybyszów według ich nieskrępowanych potrzeb,
- stworzenie warunków dla dostosowania sprawności w funkcjonowaniu układów komunikacyjnych oraz infrastruktury technicznej do zmieniających się potrzeb społeczności miejskiej;
- doskonalenie struktury przestrzennej miasta pod kątem jej funkcjonalności oraz racjonalne jej przekształcenie w dostosowaniu do potrzeb dalszego rozwoju;
- projektowanie układu drogowego według zasad, które zapewniają minimalizację możliwości wystąpienia uciążliwości w otoczeniu.

Podstawowym sposobem realizacji tych zasad jest uatrakcyjnienie oferty przewozowej transportu publicznego, przy ograniczaniu dostępności samochodem do wybranych rejonów największych koncentracji ruchu, z uwzględnieniem efektywności pracy układu, w tym:

- wpływu na kondycję finansową miejskiego transportu zbiorowego, kolei i ponadlokalnych przewoźników autobusowych,
- warunków parkowania mieszkańców i przybyszów,
- bezpieczeństwa uczestników ruchu.

Dynamiczny rozwój motoryzacji powoduje narastanie niestabilności w funkcjonowaniu układu drogowego: natężenia ruchu przekraczają wartości krytyczne, wprowadzanie sygnalizacji świetlnej poprawia bezpieczeństwo, lecz powoduje kolejki, zaś wzrost

użytkowania samochodów stwarza problemy parkingowe w największych koncentracjach usług i mieszkalnictwa.

### 2.1.2. Strefa gospodarcza

Nowy Sącz jest ośrodkiem miejskim o znaczeniu regionalnym, skupiającym szereg usług publicznych i administracyjnych. Do najważniejszych sektorów o znaczeniu regionalnym należą:

- Edukacja - Trzy szkoły wyższe: Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa, Wyższa Szkoła Biznesu - NLU i Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości (ok. 10 000 studentów), dwa ośrodki zamiejscowe krakowskich uczelni wyższych (Uniwersytetu Pedagogicznego oraz Akademii Górniczo – Hutniczej), szkoły pomaturalne oraz zespoły szkół i szkoły średnie.
- Ochrona zdrowia - Szpital Specjalistyczny im. Jędrzeja Śniadeckiego w Nowym Sączu oraz inne publiczne i niepubliczne zakłady opieki zdrowotnej.

W strategicznych planach rozwoju gospodarczego Nowego Sącza przewiduje się rozwój ze szczególnym uwzględnieniem następujących sektorów gospodarki:

- Elektroniczny biznes (*e-business*),
- elektroniczna administracja (*e-government*),
- nauczanie na odległość (*e-learning*)
- elektroniczne usługi medyczne (*e-health*).

<u>Wpływ rozwoju transportu publicznego na politykę gospodarczą i zatrudnienie</u>

Dzięki realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu Nowy Sącz uzyska znacznie lepszą pozycję w walce z wyzwaniami, jakie niesie ze sobą utrzymanie konkurencyjności, wymóg zapewnienia wysokiej jakości życia, dobrych warunków pracy i niskiego poziomu wyłączenia mieszkańców z życia w społeczności miejskiej. Proponowana innowacyjna polityka mobilności jest ważną „skierowaną do wewnątrz" inwestycją w ludzi, miejsca pracy, zrównoważenie społeczne i tożsamość kulturową. Jej konsekwentna realizacja stanowić będzie czynnik napędzający rozwój ekonomiczny, w tym:

- wpłynie na rozwój gospodarczy i pełniejsze zatrudnienie;
- dzięki wdrażaniu innowacyjnych rozwiązań technologicznych powstaną nowe możliwości zatrudnienia, w tym w małych i średnich przedsiębiorstwach, powodując rozwój rynku inżynierii transportowej i budowlanej oraz informatyki;
- zintegrowane plany mobilności, wprowadzane w instytucjach podniosą atrakcyjność pracy w tych instytucjach lub transportową dostępność organizowanych dużych imprez;
- intermodalna informacja o sposobach przemieszczania się, spokojne śródmieście, sprawna komunikacja publiczna, powstanie publicznej sieci wypożyczalni rowerów zwiększy atrakcyjność miasta, zwłaszcza dla turystów;
- zwiększenie przewozów transportem publicznym realizowanym przez podmioty zewnętrzne oraz nowe źródła wpływów doprowadzą do zmniejszenia poziomu dotowania przewoźników transportu publicznego (lub do poprawy ich usług);
- przychody z korzystania z dróg przez użytkowników i opłaty za parkowanie pozwolą sukcesywnie poprawiać infrastrukturę transportową i poziom usług związanych z przemieszczeniem się.

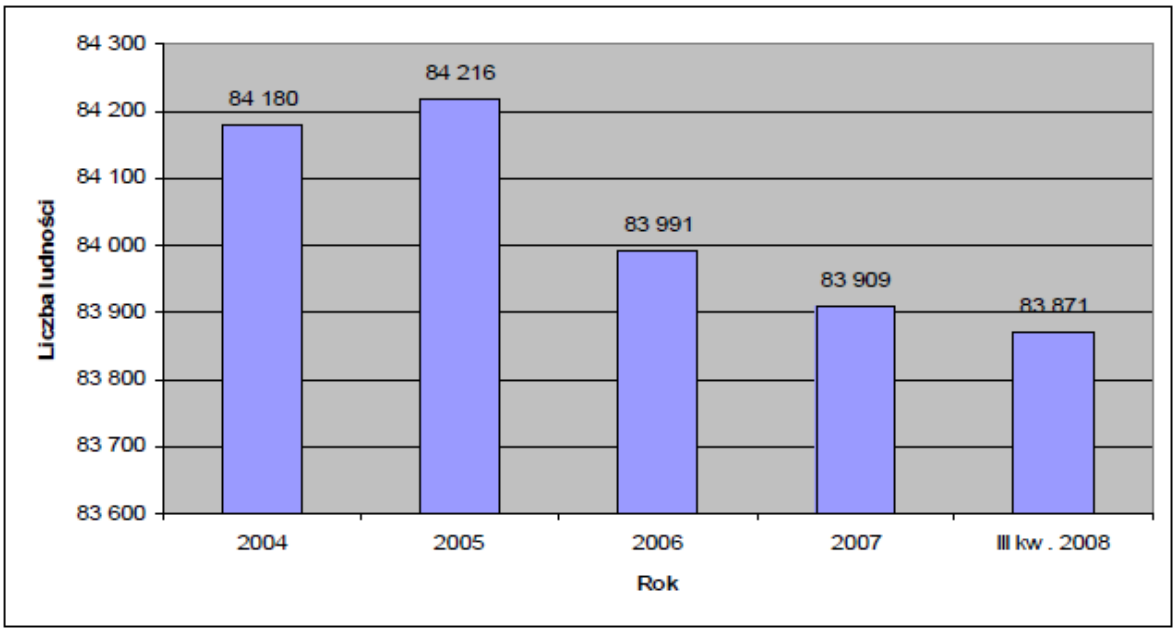
### 2.1.3. Strefa społeczna

Transport zbiorowy charakteryzuje się powszechną dostępnością dla wszystkich podróżujących bez względu na to czy mają nieograniczony dostęp do samochodu czy też nie. Wśród osób mających dostęp do auta skorzystanie z publicznego środka transportu jest kwestią wyboru, na który wpływać może złe samopoczucie, powody ekologiczne, czy inne nieprzewidziane przypadki. Natomiast, do drugiej wymienionej grupy, wchodzą dzieci, młodzież, ludzie mniej zamożni i osoby niepełnosprawne, które nie posiadają odpowiednio przystosowanego pojazdu indywidualnego. Dodać warto, że na terenach wyłączonych z transportu indywidualnego, najczęściej jedynym środkiem transportu jest transport zbiorowy.

Według danych ewidencji ludności Wydziału Spraw Obywatelskich Urzędu Miasta Nowego Sącza liczba ludności Miasta w III kw. 2008 r. wyniosła 83 871 osób, w tym 43 833 kobiet,

co stanowi 52,26% mieszkańców. Począwszy od roku 2005 utrzymuje się systematyczny spadek liczby ludności. Sytuacja ta przedstawiona została na poniższym wykresie.

**Rysunek 2. Liczba ludności Miasta Nowy Sącz w latach 2004 – 2008**




*Źródło: Lokalny Program Rewitalizacji Obszaru Starego Miasta w Nowym Sączu na lata 2008-2013*

W wieku produkcyjnym ogółem było 54 658 osób, co stanowi 64,70% mieszkańców ogółem Poniżej pokazano zestawienie ludności Nowego Sącza z uwzględnieniem ekonomicznych grup wieku.

Mieszkańcy Nowego Sącza w 2008 roku stanowili 0,22% ludności kraju i 2,55% województwa małopolskiego. Gęstość zaludnienia wynosiła 1468,5 osób na $km^2$.

**Tabela 1. Udział ludności poszczególnych grup wiekowych w ogóle ludności dla Miasta w latach 2005 – 2008**

| Rok | Miasto Nowy Sącz | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Wiek przedprodukcyjny | Udział procentowy | Wiek produkcyjny | Udział procentowy | Wiek poprodukcyjny | Udział procentowy |
| 2005 | 18 640 | 22,00% | 54 466 | 64,28% | 11 623 | 13,72% |
| 2006 | 17 955 | 21,25% | 54558 | 64,58% | 11974 | 14,17% |
| 2007 | 17430 | 20,64% | 54698 | 64,76% | 12340 | 14,61% |
| 2008 | 17134 | 20,28% | 54658 | 64,70% | 12683 | 15,01% |

*Źródło: Główny Urząd Statystyczny – Bank Danych Regionalnych*

Według prognoz z roku 2002 liczba mieszkańców będzie systematycznie maleć i w 2030 projekcje wskazują, że osiągnie poziom 77 608 osób, co stanowi około 92% stanu ludności z roku 2008.

Liczba dzieci i młodzieży (przedział wiekowy: 0-14 lat) zmalała w stosunku do roku poprzedniego, podobnie relacja liczby dzieci do liczby osób w wieku od 15 i więcej jest mniejsza niż w roku poprzednim. Taki stan rzeczy na pewno wynika z wydłużania się przeciętnego trwania życia, a także stosunkowo mniejszej liczby urodzeń w odniesieniu do liczby urodzeń dzieci, które w 2008 roku osiągnęły wiek 14 lat. Wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym świadczy o faktycznym wydłużeniu przeciętnego trwania życia.

Niestety zauważalne jest ujemne saldo migracji, co oznacza, że miasto ma problemy z zachęcaniem osób, przede wszystkim w wieku produkcyjnym, do pozostania w mieście. Pomimo tego, w mieście istniało, na koniec 2007 roku, około 8 100 podmiotów gospodarczych. Zauważalny jest wzrost liczby osób pracujących przy malejącej liczbie osób zarejestrowanych jako bezrobotne. Oznacza to, że udział bezrobotnych zarejestrowanych do ludności w wieku produkcyjnym jest z roku na rok mniejszy. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego w 2008 roku 30 512 osoby były zatrudnione, w tym 10 973 w sektorze publicznym i 19 539 w sektorze prywatnym.

**Tabela 2. Prognoza ludności Nowego Sącza na lata 2010-2030**

| Rok | Ogółem | | |
|---|---|---|---|
| | razem | mężczyźni | kobiety |
| 2010 | 84 475 | 40 816 | 43 659 |
| 2011 | 84 315 | 40 767 | 43 549 |
| 2012 | 84 395 | 40 819 | 43 576 |
| 2013 | 84 289 | 40 799 | 43 490 |
| 2014 | 84 182 | 40 770 | 43 412 |
| 2015 | 84 076 | 40 746 | 43 330 |
| 2016 | 83 816 | 40 638 | 43 178 |
| 2017 | 83 556 | 40 550 | 43 006 |
| 2018 | 83 297 | 40 453 | 42 844 |
| 2019 | 83 037 | 40 363 | 42 674 |
| 2020 | 82 778 | 40 276 | 42 501 |
| 2021 | 82 338 | 40 083 | 42 255 |
| 2022 | 81 899 | 39 907 | 41 992 |
| 2023 | 81 459 | 39 708 | 41 751 |
| 2024 | 81 020 | 39 521 | 41 499 |
| 2025 | 80 581 | 39 336 | 41 245 |
| 2026 | 79 343 | 38 746 | 40 596 |
| 2027 | 78 104 | 38 161 | 39 943 |
| 2028 | 77 898 | 38 080 | 39 818 |
| 2029 | 77 692 | 37 999 | 39 693 |
| 2030 | 77 485 | 37 916 | 39 569 |

*Źródło: opracowanie własne n podstawie prognozy Głównego Urzędu Statystycznego*

**Tabela 3. Podmioty gospodarki narodowej zarejestrowane w rejestrze REGON w latach 2004-2007**

| Rok | Miasto Nowy Sącz | | |
|---|---|---|---|
| | Liczba mieszkańców | Liczba podmiotów zarejestrowanych w systemie REGON | Wskaźnik zarejestrowanych podmiotów w systemie REGON na 10 tys. mieszkańców |
| 2004 | 84 792 | 7 906 | 932 |
| 2005 | 84 967 | 7 989 | 940 |
| 2006 | 84 704 | 7 974 | 941 |
| 2007 | 84 611 | 8 108 | 958 |
| 2008 | 84 578 | 8 456 | 1 000 |

*Źródło: Główny Urząd Statystyczny – Bank Danych Regionalnych*

Dla zgromadzenia nowych inwestycji, stworzenia nowych miejsc pracy, 19 września 2007 roku powstała w mieście "Podstrefa Nowy Sącz Krakowskiego Parku Technologicznego".

Park technologiczny Miasteczko Multimedialne – to projekt realizowany w Nowym Sączu od roku 2006 przez Miasteczko Multimedialne Sp. z o.o. z inicjatywy WSB-NLU. Głównym celem projektu jest inicjowanie współpracy pomiędzy nauką a biznesem w testowaniu, inkubowaniu oraz wdrażaniu (komercjalizacji) innowacyjnych projektów z zakresu nowoczesnych technologii do gospodarki.

Obecnie w ramach struktur Parku działają:

- Szkoła Animacji i Grafiki 3D- Drimagine,
- Stowarzyszenie Klaster Multimediów i Systemów Informacyjnych (MultiKlaster),
- Prowadzone są projekty międzynarodowe z zakresu kształcenia kadr nowoczesnej gospodarki, wsparcia rozwoju innowacyjności sektora MSP i promocji venture capital jako alternatywnego w stosunku do funduszy unijnych zewnętrznego źródła finansowania realizacji innowacyjnych przedsięwzięć.

Dzięki funduszom europejskim z Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka (lista indykatywna) do roku 2012 Miasteczko Multimedialne przeniesie się do nowoczesnego kompleksu badawczo-naukowego „Park Technologiczny” położonego w dzielnicy Nowy Sącz-Zabełcze. Projekt jest uważany za jeden z kluczowych elementów budowy w Polsce gospodarki opartej na wiedzy (wg założeń Strategii Lizbońskiej).

Do największych pracodawców w mieście należą:

- Fakro Sp. z o.o. - branża budowlana,
- Fabryka Okien Dako Sp. z o.o.
- Fabryka Okien i Drzwi Bogdański
- NEWAG S.A. – branża usługi i naprawy
- Szpital Specjalistyczny w Nowym Sączu
- Zakład Ubezpieczeń Społecznych

### 2.1.4. Wpływ transportu zbiorowego na środowisko naturalne i kulturowe

Dla każdego miasta, w którym funkcjonuje transport zbiorowy, ważne jest aby oferowany środek komunikacji był przyjazny środowisku. Emisja spalin oraz hałas, to najbardziej uciążliwe źródła zanieczyszczeń miasta. Na poziom hałasu oraz ilości spalin dostających się do atmosfery przede wszystkim wpływ mają: natężenie ruchu komunikacyjnego, udział transportu ciężkiego w strumieniu ruchu, prędkość pojazdów, stan techniczny pojazdów, odległość zabudowy mieszkaniowej, stan i rodzaj nawierzchni, płynność ruchu i sposób eksploatacji pojazdów. W celu zredukowania przyczyn powstawania nadmiernego hałasu oraz emisji spalin, działania związane z rozwojem transportu zbiorowego winny uwzględniać potrzeby oraz oczekiwania pasażerów i mieszkańców miasta. Ponadto, dla poprawy stanu środowiska, pasażer przy wyborze środka komunikacji powinien uwzględniać jaki to wpływ może mieć na jego i najbliższych otoczenie. Świadomość, iż każdy pasażer, przewieziony transportem publicznym pozwala na emisje mniejszej ilości spalin i hałasu, niż ten sam pasażer, wieziony samochodem osobowym, ma pozytywny wpływ na rozwój oraz wybór transportu zbiorowego jako głównego przewoźnika.

Aby zmniejszyć skalę wywoływanych przez transport zanieczyszczeń powietrza oraz poziomu hałasu, należy wprowadzać pojazdy alternatywne i innowacyjne. W związku z tym można spodziewać się oszczędności zużycia energii (paliwa napędowego) oraz zahamowania procesu przeznaczania nowych obszarów na przestrzenie komunikacyjne. Przewiduje się także spadek wypadkowości oraz zmniejszenie skutków wypadków.

Kontynuacja planów w przyszłości związanych z rozwojem transportu zbiorowego ułatwi dostęp do miejsc zabytkowych miasta nie naruszając ich warunków funkcjonowania, co pozwala na nadanie im szczególnego charakteru wśród miejscowej zabudowy.

## 2.2. Charakterystyka stanu sektora transportu publicznego

### 2.2.1. Istota nowoczesnego systemu transportu publicznego [1]

Transport publiczny[2] jest najbardziej uspołecznioną formą transportu ludzi w miastach, ze względu na jego powszechną dostępność dla wszystkich podróżujących - zarówno osób posiadających nieograniczony dostęp do samochodu, jak również osób, które takiego dostępu nie mają. Dla osób ze stałym dostępem do samochodu – podróż pojazdem transportu zbiorowego jest kwestią wyboru (z różnych przyczyn – np. z powodu złego samopoczucia, powodów ekologicznych lub każdego innego nieprzewidzianego przypadku), natomiast w skład tej drugiej wymienionej grupy wchodzą dzieci, młodzież, ludzie mniej zamożni oraz osoby niepełnosprawne, nie posiadające odpowiednio przystosowanego pojazdu indywidualnego. Ponadto ta forma transportu jest niekiedy jedynym środkiem w obszarach wyłączonych z ruchu indywidualnego.

Zintegrowany pakiet nowych działań politycznych i technologicznych na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu ma bezpośredni wpływ na politykę społeczną, gdyż:

- poprawia jakość życia i zdrowotność mieszkańców, w tym poprzez uatrakcyjnienie przestrzeni publicznej – miejsca spotkań ludzi; dotyczy to zwłaszcza obszarów staromiejskich, mających bardzo wysoką wartość emocjonalną i stanowiących podstawowy składnik tożsamości kulturowej mieszkańców;
- promuje partycypację społeczną i konsultacje w procedurach realizacji polityki transportowej, a także zapewnia dostępność niezbędnej informacji, w tym potrzebnej do planowania podróży;
- dostarcza lepsze usługi transportowe, zwłaszcza mieszkańcom podlegającym wyłączeniu społecznemu, ze względu na niski status ekonomiczny, kalectwo czy podeszły wiek;
- dostarcza dobrą jakościowo komunikację zbiorową po rozsądnych cenach;
- zapewnia lepsze możliwości przemieszczania się i lepszy dostęp wszystkim osobom do typowych miejsc aktywności, bez konieczności posiadania własnego samochodu;

[1] Wg A.Rudnicki z Zesp. „Projekt Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego dla Nowego Sącza", Politechnika Krakowska, niepublikowane, wrzesień 2006

[2] Równoważny termin „transport zbiorowy"; przez „komunikację zbiorową / publiczną rozumie się zorganizowana usługę przewozową, świadczoną przez wyspecjalizowanych, licencjonowanych przewoźników.

- poprawia dostęp do usług transportowych w nocy (zwłaszcza kobietom), a także osobom starszym i niepełnosprawnym, w tym poprzez działania podnoszące bezpieczeństwo osobiste pasażerów.

Czynniki demograficzne i społeczne mają bardzo istotny wpływ na kształt i funkcjonowanie układu transportu zbiorowego. Liczba mieszkańców oraz ich rozmieszczenie w granicach miasta są podstawą projektowania marszrut linii komunikacji miejskiej.

Dobrze dostosowany do potrzeb społecznych układ linii komunikacyjnych powinien uwzględniać następujące kryteria:

- maksymalizacja liczby pasażerów – zapewnienie możliwości przewożenia jak największej liczby pasażerów;
- dopasowanie układu komunikacji miejskiej do głównych potoków pasażerskich;
- minimalizacja liczby przesiadek – zapewnienie bezpośredniości połączeń na ciągach o największych potokach pasażerów, tak aby podróże zawierały nie więcej niż jedną przesiadkę;
- minimalizacja kosztów eksploatacyjnych – układ optymalny powinien zapewniać opłacalność stosowanych rozwiązań;
- jak najlepsze połączenie obszarów o podobnym potencjale, w miarę możliwości o komplementarnych motywacjach podróży – np.: obszar zabudowy mieszkaniowej oraz obszar miejsc pracy, dominujące motywacje podróży: dom-praca, praca-dom;
- zapewnienie sprawnej komunikacji miejskiej, kursującej z dużą częstotliwością w obszarach o ograniczonym dostępie dla komunikacji indywidualnej;
- bezpośrednie połączenie obszarów o dużej relacji międzyobszarowej; przyjmuje się wartość minimum 500 podróży na dobę;

Z kolei czynniki społeczne (np. poziom życia, wykształcenie) mogą wpływać na:

- wybór środka transportu (komunikacja zbiorowa lub indywidualna);
- konieczność zapewnienia atrakcyjnych (z punktu widzenia pasażera) powiązań z potencjalnymi miejscami pracy;
- umożliwienie dojazdu do obiektów pełniących funkcje publiczne, takich jak: szpitale, uczelnie, szkoły, cmentarze, targowiska, itp.;
- konieczność poszanowania przyzwyczajeń mieszkańców.

Od wielu lat w branży komunikacji miejskiej obserwuje się zmniejszenie liczby przewożonych pasażerów. Spadki ilości przewożonych pasażerów notowane są przede wszystkim w miastach, w których występuje komunikacja prywatna, a wielkość spadku

ilości przewożonych pasażerów jest proporcjonalna do ilości przewoźników funkcjonujących na obszarze obsługiwanym przez komunikację miejską. W dużych miastach tendencja spadkowa była zdecydowanie mniej widoczna. Obserwuje się ponadto we wszystkich komunikacjach miejskich wzrost udziału przejazdów ulgowych i bezpłatnych w odniesieniu do liczby przewożonych pasażerów ogółem. Rośnie deficyt usług w ramach przewozów środkami komunikacji miejskiej i w ślad za tym proporcjonalnie wzrasta zapotrzebowanie na dopłatę w celu pokrycia kosztów świadczenia tych usług.

Niekorzystny wpływ na funkcjonowanie komunikacji miejskich wywiera coraz większe natężenie ruchu pojazdów na ulicach miast przy równoczesnym braku nowych inwestycji drogowych. Podejmowane przez miasta przeciwdziałania polegają na uspakajaniu ruchu w pewnych obszarach miast, wydzielaniu odrębnych pasów ruchu dla pojazdów komunikacji miejskiej, sterowanie sygnalizacją świetlną na zasadzie priorytetu.

Pozytywnym zjawiskiem w branży jest obserwowane zwiększanie tempa odnowy taboru, głównie przy wykorzystaniu przez samorządy środków unijnych oraz celowych dotacji, a także realizowanych ze środków własnych przedsiębiorstw. Rośnie udział autobusów niskopodłogowych w zakupach dokonywanych przez przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej. Zwłaszcza w dużych i średnich miastach zakupy nowego taboru obejmują niemal wyłącznie tabor niskopodłogowy. Nowe autobusy komunikacji miejskiej są ekologiczne i komfortowe. Spełniają normę Euro 5, Euro 6 lub EEV i są wyposażone w niezależne zawieszenie oraz klimatyzację.

Nieustająca promocja ekologicznego transportu miejskiego oraz dostępność na rynku pojazdów z silnikami (EURO 5, EURO 6, EEV) eliminuje wspieranie pewnych rodzajów paliw (np. gazowych), których zastosowanie nie jest do końca ekonomicznie uzasadnione, a klasyczny napęd dieslowski (EURO 5, EURO 6, EEV) charakteryzuje się zbliżoną czystością spalin. W związku z tym nastąpiła znaczna poprawa w zakresie zmniejszenia przez autobusy emisji spalin, a zwłaszcza składników szkodliwych dla środowiska. Jest to szczególnie istotne w miastach o gęstej zabudowie i dużym natężeniu ruchu oraz w miastach i w regionach o walorach wypoczynkowych i turystycznych.

W minionym roku dużo czasu poświęcono w branży problemom komunikacji miejskiej i jej miejscu w szybko zmieniającym się otoczeniu, które charakteryzuje się dużą konkurencyjnością oraz nadal niejasnymi i często zmieniającymi się regułami. Istotna dla

branży jest więc analiza zachowań w zakresie mobilności, poprawa wizerunku transportu publicznego oraz dialog z klientami co może wzmocnić pozycję transportu publicznego.

Wzrost motoryzacji pogarsza warunki funkcjonowania komunikacji miejskiej, zwłaszcza autobusowej. Zatłoczenie ulic nie tylko obejmuje coraz większe obszary dużych miast, ale coraz powszechniej występuje także w miastach średnich i mniejszych. Okresy intensywnego ruchu są coraz dłuższe. W konsekwencji spada prędkość komunikacyjna, rosną trudności w utrzymywaniu punktualności i regularności kursowania autobusów, trolejbusów i tramwajów. Rosną także koszty eksploatacji. Oprócz zatłoczenia ulic na funkcjonowanie komunikacji autobusowej niekorzystnie wpływa zły i pogarszający się stan nawierzchni ulic, po których kursują autobusy. Jest to szczególnie groźne dla nowoczesnego taboru niskopodłogowego.

### 2.2.2. Diagnoza stanu istniejącego

System transportu publicznego Nowego Sącza składa się z:

- sieci drogowej,
- sieci komunikacji autobusowej i mikrobusowej (transportu publicznego),
- linii kolejowej,

Podstawowym układem transportu publicznego w Nowym Sączu jest sieć komunikacji autobusowej, która obsługuje obszar całego miasta. Uzupełniającą formą transportu są komunikacja mikrobusowa oraz linia kolejowa, które obsługują połączenia w szerszej skali regionu (podmiejskie i regionalne).

### 2.2.3. Miejski i podmiejski system autobusowy

Zaspokojenie potrzeb mieszkańców Nowego Sącza i niektórych gmin przyległych w zakresie lokalnego transportu zbiorowego realizuje Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. w Nowym Sączu.

Sieć komunikacyjna na przestrzeni 2008 roku ulegała zmianom, a to przede wszystkim za sprawą zakończenia z dniem 30.06.2008 r. obsługi linii komunikacyjnych na terenie gminy Chełmiec i Korzenna. Efektem tych zmian było zmniejszenie w ciągu roku liczby linii komunikacyjnych z 33 do 27.

Na dzień 1.01.2008 r. długość tras komunikacyjnych wynosiła 164 km., a długość linii komunikacyjnych ogółem - 406 km. Po przeprowadzonych zmianach stany na dzień 31.12.2008 r. ukształtowały się na poziomie: 126,1 km w przypadku długości czynnych tras i 290,2 km dla długości linii komunikacyjnych.

W ciągu całego roku 2008 autobusy MPK wykonały łączny przebieg na liniach komunikacyjnych 3 563 tys. km. Oznacza to zmniejszenie przebiegu w stosunku do roku ubiegłego o 382 tys. km. Na wycieczkach i przewozach zamkniętych łączny przebieg wyniósł 13 tys. km tj. o 3 tys. km mniej niż w roku poprzednim. W tej liczbie przebiegu ogółem znajdują się także dodatkowe kilometry wykonane wskutek licznych objazdów, spowodowanych czasowym wyłączeniem z ruchu odcinków dróg, po których przebiegają linie komunikacyjne. Dodatkowy przebieg zamknął się cyfrą 10 959 km.

Poniżej zaprezentowana została sieć autobusowa obsługiwana przez MPK Sp. z o.o.

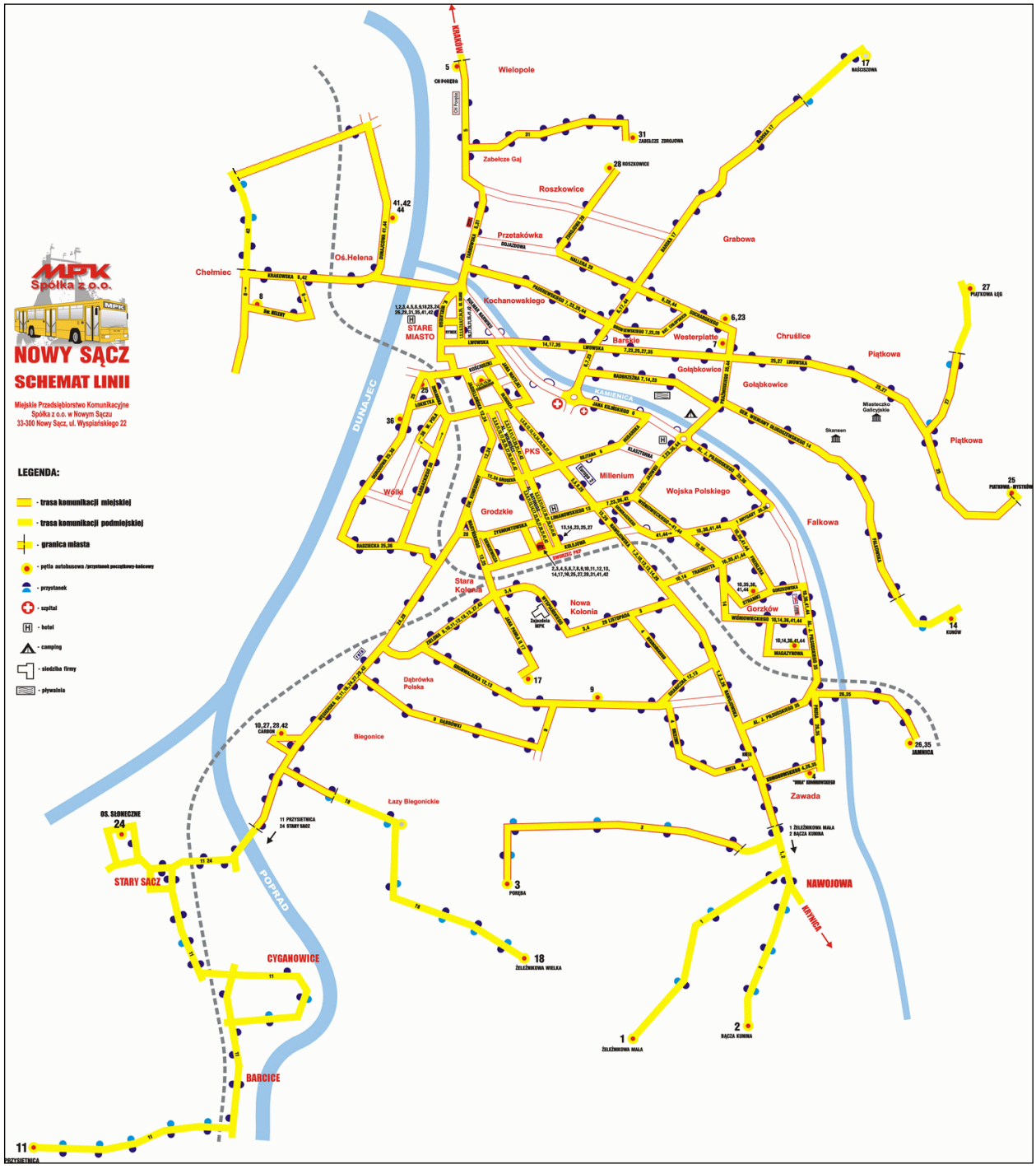
Liczba pasażerów przewiezionych środkami komunikacji miejskiej w roku 2008 wyniosła 13 989 tys., co stanowi spadek w stosunku do roku 2007 o 7,7%. Główną przyczyną spadku jest zmniejszenie ilości obsługiwanych linii (rezygnacja gminy Chełmiec i Korzenna). Częściowy udział w zmniejszeniu przewozów posiada także zwiększająca się komunikacja prywatna, zarówno zbiorowa jak i indywidualna.

Stan ilościowy posiadanego przez MPK taboru na dzień 31.12.2008r. z podziałem na typy przedstawia się następująco[3].

| | | |
|---|---|---|
| JELCZ PR 110 | 21 | szt. |
| JELCZ 120M i 120MM/2 | 17 | szt. |
| MAN NL222 niskopodłogowy | 6 | szt. |
| JELCZ L100M | 4 | szt. |
| JELCZ L90M | 3 | szt. |
| SOLBUSB-9,5 | 8 | szt. |
| SOLBUS SN 11M28 | 1 | szt. |
| AUTOSANH6.20 | 6 | szt. |
| Razem: | 66 | szt. |

[3] Sprawozdanie z działalności MPK Sp. z o.o. w Nowym Sączu za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2008 r.

**Rysunek 3. Sieć autobusowa obsługiwana przez MPK**



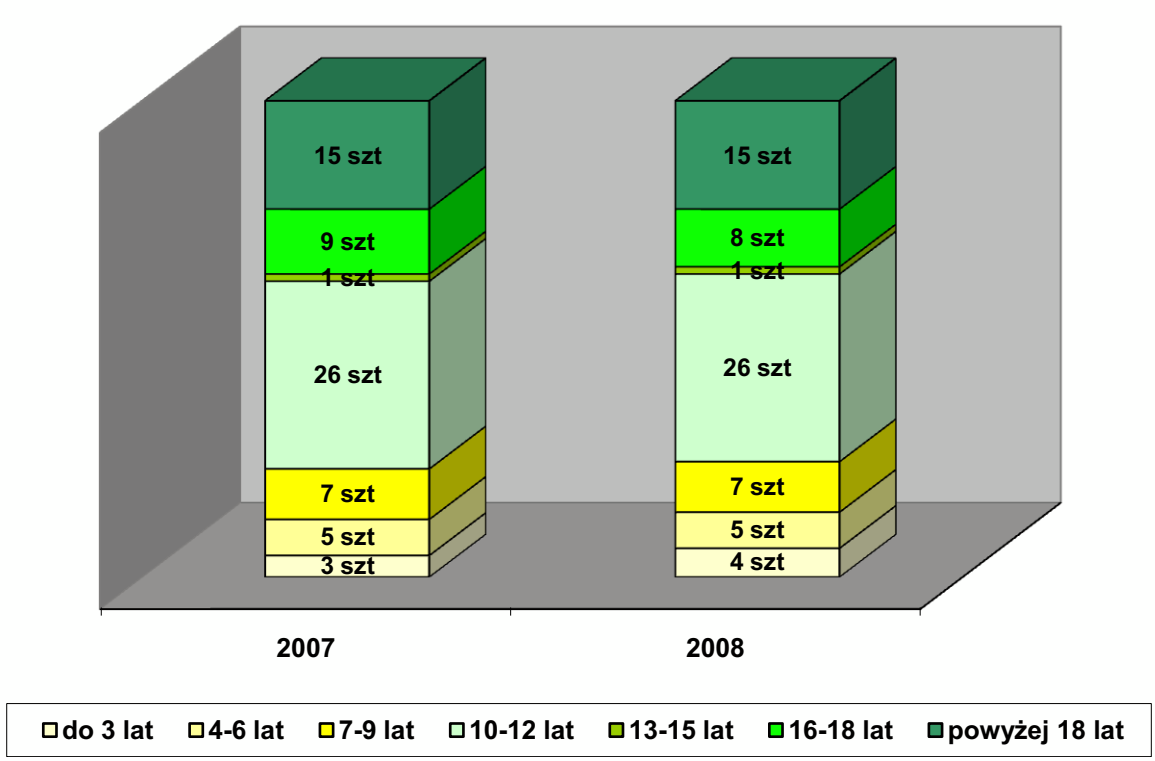

*Źródło: MPK Sp. z o.o. w Nowym Sączu*

Różnorodność eksploatowanych typów autobusów jest wynikiem dostosowywania wielkości pojazdów do ilości przewożonych pasażerów oraz nieustannego postępu w produkcji tych pojazdów, jak również zwiększenia liczby producentów oferujących pełny przekrój od minibusów, aż do autobusów przegubowych. Dotychczasowi producenci, tj. Jelcz i Autosan

wycofali z produkcji przestarzałe konstrukcje i zastąpili je bardziej nowoczesnym, niskopodłogowym taborem. W ślad za tymi zmianami nastąpiły znaczące wzrosty cen autobusów, zwłaszcza niskopodłogowych, spowodowany zastosowaniem do ich produkcji nowoczesnych materiałów i technologii.

Przedstawiona poniżej struktura wiekowa w/w taboru autobusowego MPK w latach 2007-2008 odzwierciedla w znacznym stopniu dotychczasowy przebieg procesu odnowy.

**Rysunek 4. Struktura wiekowa taboru autobusowego**




*Źródło: Sprawozdanie z działalności MPK Sp. z o.o. w Nowym Sączu za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2008 r.*

Analiza powyższego wykresu pozwala stwierdzić, że proces odnowy taboru cechuje się dużą nieregularnością a jego zakres w skali globalnej jest niewystarczający.

*Współczynnik gotowości technicznej* wypracowany w roku 2008 osiągnął wysokość 92,44%. Dzięki uzyskaniu tak wysokiego wskaźnika możliwe było pełne wykorzystanie posiadanego taboru. Z powodu dużego stopnia wyeksploatowania taboru autobusowego, wynik ten został osiągnięty dużym zaangażowaniem sił i środków finansowych. Do efektów zaliczyć należy, iż w roku sprawozdawczym nie wystąpił żaden przypadek niewykonania kursu z powodu braku do ruchu sprawnych technicznie autobusów.

*Współczynnik wykorzystania taboru za* rok sprawozdawczy ukształtował się na poziomie 83,14%. Znaczący wpływ na uzyskanie tego wskaźnika miało nieustanne doskonalenie na przestrzeni roku harmonogramów obsługi linii oraz uwzględnianie możliwości optymalnej obsługi już na etapie konstruowania rozkładów jazdy.

### 2.2.4. Sieć kolejowa

Sieć kolejowa nie jest wykorzystywana dla potrzeb lokalnego ruchu miejskiego, a jedynie dla połączeń regionalnych i krajowych. Przez Nowy Sącz przebiegają obecnie dwie linie kolejowe:

1. **Linia nr 98 relacji Tarnów – Nowy Sącz – Muszyna – granica państwa (Leluchów)**

w latach 2008 – 2009 przejeżdżało:

20 pociągów pasażerskich / dobę

2 pociągi towarowe / dobę

Ruch na tej linii jest stopniowo zmniejszany (w 2010 roku – 5 pociągów osobowych /dobę).

2. **Linia nr 104 relacji Chabówka – Nowy Sącz**

do roku 2006 kursowało:

10 pociągów pasażerskich/ dobę

2 pociągi towarowe / dobę

Obecnie ruch na tej linii jest zawieszony.

W skład obecnej infrastruktury stacyjnej i przystankowej powiatu nowosądeckiego wchodzi 5 stacji oraz 6 przystanków kolejowych:

- Stacje kolejowe: Nowy Sącz, Nowy Sącz Biegonice, Stary Sącz, Marcinkowice, Kamionka Wielka,
- Przystanki kolejowe: Nowy Sącz Miasto, Nowy Sącz Chełmiec, Nowy Sącz Jamnica, Chomranice, Klęczany, Barcice.

### 2.2.5. Zasady zarządzania transportem zbiorowym

Doświadczenia światowe, w tym szczególnie z terenu Unii Europejskiej, wskazują, że niektóre uwarunkowania prawne w Polsce stwarzają bariery w stosowaniu sprawnych instrumentów prowadzenia zrównoważonej polityki transportowej. Dotyczą one stworzenia możliwości (lub choćby tylko dopuszczalności) takich rozwiązań jak:

- Prawa do powierzania obsługi transportowej miasta lub jego części na wyłączność wyłonionych w procedurach konkurencyjnych podmiotom gospodarczym (według zasady służby publicznej),
- obligatoryjności tworzenia związków komunalnych w celu koordynacji rozwiązań przestrzennych i transportowych, w tym w odniesieniu do obszarów metropolitalnych[4];
- określenie roli transportu publicznego (np. jako środka dominującego w centrum).

Po przyjęciu w Unii Europejskiej Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 1370/2007[5] powstają przesłanki do stopniowego wprowadzania takich instrumentów w drodze dostosowania prawa polskiego do tego aktu prawnego, wiążącego Polskę, lub przez stosowanie bezpośrednio prawa UE.

Jednakże najistotniejsze na poziomie lokalnym jest utworzenie takich ram organizacyjnych dla struktur zarządzania, które zapewnia sprawność i efektywność rozwoju systemu transportu, kierując się interesem pasażera (klienta) oraz zasadami polityki transportowej miasta.

### 2.2.6. Infrastruktura transportowa inna niż transport zbiorowy

Parkowanie

W Nowym Sączu występuje deficyt miejsc parkingowych, szczególnie w centrum. Parkowanie odbywa się głównie na ulicach, tylko w niewielkim stopniu na wydzielonych placach. Dokument „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Nowego Sącza" wskazuje kierunek realizacji parkingów na obrzeżu Śródmieścia i w okolicach cmentarzy. Kierunkiem polityki miasta w tym zakresie jest stopniowe

[4] *Trwają konsultacje rządowego projektu ustawy o rozwoju miast, centrach rozwoju regionalnego i obszarach metropolitalnych, który te zagadnienia uwzględnia, choć w formie niedoskonałej*

[5] *Rozporządzenie Rady i Parlamenty Europejskiego 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie drogowego i kolejowego transportu pasażerskiego, 23 października 2007, Dziennik Urzędowy UE nr L 315, z 3.12.2007*

ograniczanie parkowania ulicznego na rzecz zorganizowanych parkingów, głównie na obrzeżu centrum.

Zapewnienie miejsc postojowych powinno być zgodne z podanymi poniżej wskaźnikami:

- zabudowa mieszkaniowa -1 stanowisko / mieszkanie;
- budynki użyteczności publicznej: urzędy, biura, banki, obiekty sakralne – minimum 2 stanowiska /100 $m^2$ powierzchni użytkowej;
- szkolnictwo wyższe – minimum 1 stanowisko / 10 studentów;
- usługi handlu – minimum 3 stanowiska /100 $m^2$ powierzchni sprzedaży;
- gastronomia – minimum 2 stanowiska / 10 miejsc konsumpcyjnych;
- hotel, motel, pensjonat – minimum 5 stanowisk /10 łóżek;
- przychodnia, gabinet lekarski – minimum 3 stanowiska /100 $m^2$ powierzchni użytkowej;
- inne usługi, rzemiosło – minimum 2 stanowiska /100 $m^2$ powierzchni użytkowej;
- produkcja – minimum 3 stanowiska / 10 zatrudnionych.

Ścieżki rowerowe

Szlaki rowerowe Ziemi Sądeckiej są bardzo zróżnicowane. Dzięki urozmaiconemu ukształtowaniu terenu, jazdy trasami rowerowymi umożliwiają miłośnikom tej formy wypoczynku zwiedzanie ciekawych krajobrazowo terenów. Dominującą cechą atrakcyjności turystycznej miejscowości leżących na obszarze Beskidu Sądeckiego jest górzystość, co stwarza dogodne warunki do uprawiania górskiej turystyki rowerowej.

Trasy rowerowe wyróżniają się specyficznymi cechami:

- prowadzą zróżnicowanym technicznie terenem: mało ruchliwymi drogami asfaltowymi, drogami gruntowymi lub wąskimi, leśnymi ścieżkami,
- w znacznej części biegną lasami, niekiedy tylko wychodząc na widokowe polany, skąd rozciągają się ciekawe górskie panoramy,
- przebiegają przez ważne z krajoznawczego punktu widzenia miejsca, jak np. Stary Sącz - Klasztor Klarysek, Dom na Dołkach z zachowaną oryginalną elewacją, Piwniczna Zdrój - studnia usytuowana centralnie na rynku

- są łatwo dostępne i prowadzą terenami o dobrze rozwiniętej infrastrukturze turystycznej.

Na terenie Nowego Sącza znajdują się cztery ścieżki rowerowe o łącznej długości 7 km. Poniżej przedstawiona została lista ścieżek znajdujących się na terenie miasta.

- Ścieżka rowerowa przy ul. I Brygady od Al. Piłsudskiego do ul. Freislera strona prawa (1 km)
- Ścieżka rowerowa przy ul. Al. Piłsudskiego strona prawa od ul. Królowej Jadwigi do ul. Magazynowej oraz odcinek przed Wiaduktem kolejowym do ul. Nawojowskiej (4 km).
- Ścieżka rowerowa przy ul. Lwowskiej od ul. Jasnej do ul. Miodowej strona lewa (1,5 km)
- Ścieżka rowerowa przy ul. Kilińskiego od budynku nr 70 do ul. Królowej Jadwigi (0,5 km).

Wymienione drogi rowerowe nie stanowią sieci, która mogłaby spowodować zwiększenie udziału ruchu rowerowego w podróżach (obecnie około 0,4% ogółu podróży). Przewiduje się poszerzenie tego systemu, np. rozważana jest droga rowerowa po wałach Dunajca dla połączenia ze Starym Sączem na południe oraz w kierunku północnym.

# 3. Organizacja transportu pasażerskiego na terenie Nowego Sącza

## 3.1. Główny przewoźnik pasażerów na terenie miasta

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Nowym Sączu przy ul. Wyspiańskiego 22 powstało w wyniku restrukturyzacji zakładu budżetowego pod nazwą Miejski Zakład Komunikacyjny i rozpoczęło swoją działalność jako Spółka od dnia 1 sierpnia 1995 r. Z chwilą utworzenia Spółka MPK została zarejestrowana w Sądzie Rejonowym w Nowym Sączu pod nr RHB 838. Przeniesienie do Rejestru Krajowego nastąpiło w 2001 r., i do chwili obecnej Spółka figuruje w Krajowym Rejestrze Spółek pod nr KRS 12355.

MPK Spółka z o.o. w Nowym Sączu jest jednoosobową spółką Gminy Nowy Sącz, przedsiębiorstwem użyteczności publicznej, realizującym zadanie własne gminy Nowy Sącz oraz gmin ościennych będących członkami Porozumienia Komunalnego Gmin. Podstawą działalności Spółki są przepisy „Kodeksu Spółek Handlowych" (Ustawa z dnia 15 września 2000 r.), a także zapisy Aktu Założycielskiego Spółki, sporządzonego w formie aktu

notarialnego z dnia 30 czerwca 1995 roku w Kancelarii Notarialnej w Nowym Sączu, wraz z późniejszymi zmianami.

Podstawowym celem działalności Spółki jest organizowanie oraz wykonywanie usług przewozowych w zakresie lokalnego transportu zbiorowego na terenie miasta Nowego Sącza i częściowo na terenie przyległych gmin, które na mocy Porozumienia Komunalnego przekazały realizację zadania własnego miastu Nowy Sącz.

Zadanie podstawowe realizowane jest przez:

- stałe doskonalenie oferty przewozowej w oparciu o rozpoznane oczekiwania potrzeby pasażerów przy równoczesnym uwzględnieniu możliwości finansowych obsługiwanych gmin,
- wdrażanie nowoczesnych rozwiązań organizacyjnych i technicznych, sprawdzonych w przodujących przedsiębiorstwach, a mających na celu obniżanie kosztów oraz podnoszenie jakości świadczonych usług,
- właściwą obsługę taboru komunikacji miejskiej oraz podnoszenie kwalifikacji zawodowych pracowników dla osiągnięcia niezawodności taboru, punktualności kursowania i bezpieczeństwa przewożonych pasażerów,
- sukcesywną wymianę (na miarę swoich możliwości finansowych) wyeksploatowanego taboru na pojazdy nowej generacji, estetyczne w wyglądzie, zapewniające coraz lepszy komfort podróżowania, sprzyjające środowisku naturalnemu oraz bardziej ekonomiczne w eksploatacji,
- podnoszenie jakości świadczonych usług poprzez poprawę warunków podróżowania oraz oczekiwania na przystankach, poprawę dostępności do przystanków, zwiększanie ilości punktów sprzedaży biletów, rozszerzenie informacji o rozkładach jazdy, itp.
- szczególną dbałość o bezpieczeństwo przewożonych pasażerów,
- stopniowe zwiększanie ilości taboru autobusowego przystosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych,
- wykonywanie przewozów osób niepełnosprawnych taborem przystosowanym do przewozu osób na wózkach inwalidzkich na podstawie indywidualnych zgłoszeń.

Od chwili utworzenia Spółki, działalność podstawowa prowadzona jest w oparciu o cywilno-

prawną „Umowę o świadczenie usług komunikacyjnych" zawartą z Miastem Nowy Sącz. Miasto Nowy Sącz przekazało Spółce do realizacji także zadania przewozowe na terenie przyległych Gmin: Chełmiec, Stary Sącz, Korzenna, Kamionka Wielka i Nawojowa, które to zadania przejęła na mocy podpisanego przez gminę Nowy Sącz Porozumienia Komunalnego Gmin z w/w gminami ościennymi.

W dniu 31.12.2007r. Miasto Nowy Sącz podpisało nowe Porozumienie międzygminne z gminami Stary Sącz i Nawojowa. Pozostałe gminy zrezygnowały z usług przewozowych świadczonych przez Spółkę w ramach wspólnej organizacji. Kilka linii MPK sięga miejscowości poza granica miasta, umożliwiając mieszkańcom sąsiednich gmin dostęp do miasta.

Umowa precyzuje zadania przewozowe wynikające z potrzeb przewozowych miasta i gmin ościennych oraz wysokość dopłat do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Celem tych dopłat jest pełne zrównoważenie wpływów i kosztów związanych z świadczeniem usług.

# 4. Analiza SWOT Miejskiego przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Nowym Sączu

Poniższa tabela 4 przedstawia tylko najważniejsze elementy, pozwalające na ocenę sytuacji w systemie transportu publicznego oraz spółki MPK w Nowym Sączu metodą SWOT.

**Tabela 4. Tabela SWOT Miejskiej Komunikacji Samochodowej w Nowym Sączu**

| **Mocne strony** | **Słabe strony** |
|---|---|
| • MPK posiada pełne kompetencje w zakresie organizacji lokalnego transportu zbiorowego<br>• Wysoka zdolność przewozowa<br>• Ugruntowana pozycja lokalnego przewoźnika<br>• Zapewnianie bezpieczeństwa pasażerom oraz innym użytkownikom dróg poprzez sprawne organizowanie komunikacji (zoptyma-lizowany czas pracy kierowców) | • Brak formalnej polityki transportowej miasta<br>• Słaba znajomość w społeczeństwie zagadnień transportu publicznego, brak dotychczas silnej woli politycznej poprawy usług przewozowych<br>• Przestarzała, niedostosowana do potrzeb infrastruktura komunikacji miejskiej<br>• Niewystarczająca dostępność do przystanków, zbyt duże odległości międzyprzystankowe<br>• Brak rozwiniętej sieci dróg, pętli końcowych dla autobusów komunikacji miejskiej<br>• Zaawansowany wiek taboru (średnia wieku ok. 15 lat)<br>• Brak preferencji w układzie komunikacyjnym miasta dla komunikacji miejskiej |
| Szanse | **Zagrożenia** |
| • Rozwój miasta przekładający się na poszerzenie obszarów działania o tereny nie objęte dotąd komunikacją miejską<br>• Polityka transportowa zmniejszająca atrakcyjność wykorzystywania transportu indywidualnego (opłaty parkingowe, strefy ruchu uspokojonego)<br>• Rozwinięcie układu komunikacji miejskiej miast i gmin sąsiadujących<br>• Integracja komunikacji miejskiej z pozostałym transportem zbiorowym<br>• Fundusze UE na rozwój infrastruktury transportowej<br>• Nowoczesne rozwiązania taryfowo- biletowe zwiększające atrakcyjność korzystania z transportu publicznego w powiązaniu ich np. polityką parkingową | • Trudna sytuacja finansowa Spółki<br>• Wzrost zatłoczenia w ruchu drogowym i parkowaniu<br>• Starzenie się taboru<br>• Wzrost kosztów eksploatacji ze względu na starzenie się taboru<br>• Wzrost kosztów działalności<br>• Utrata pasażerów na rzecz samochodu osobowego |

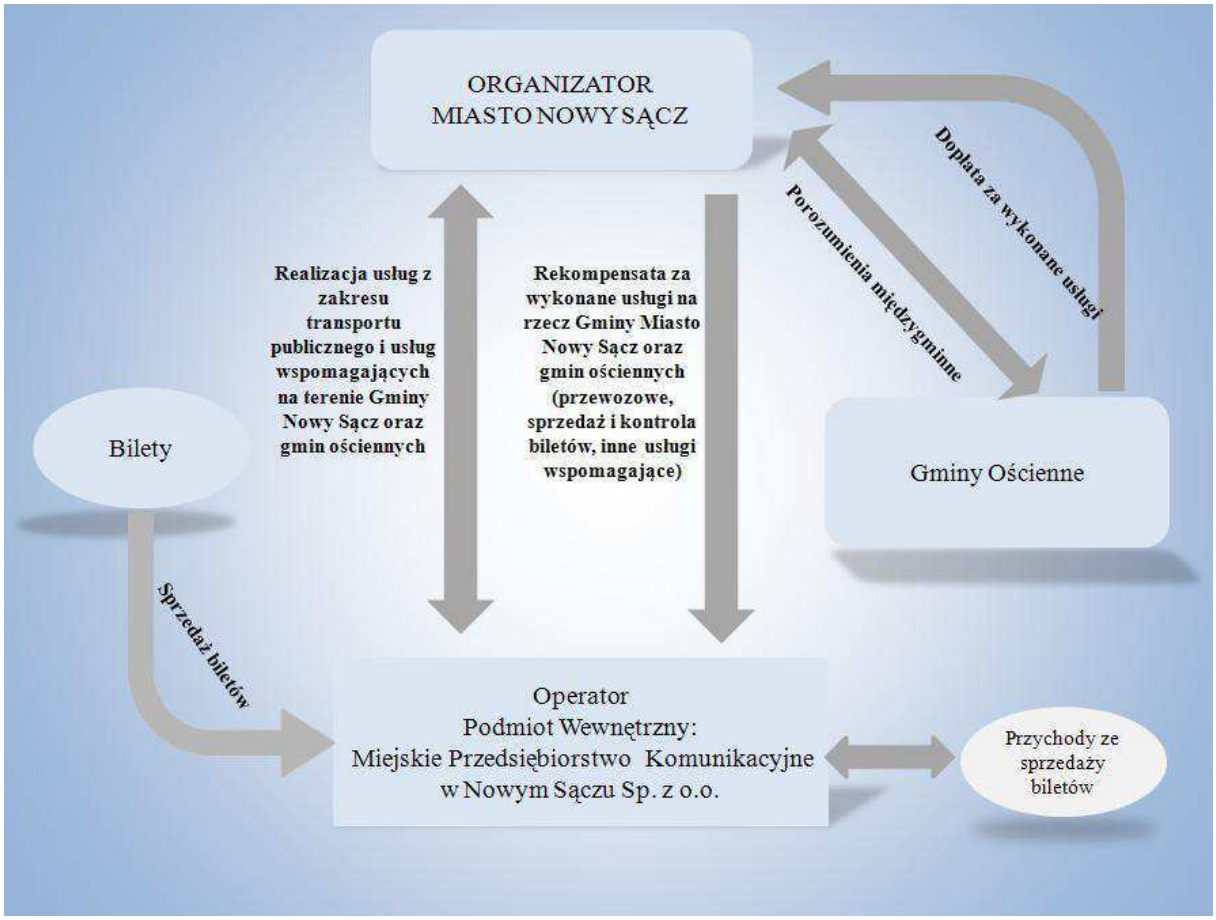
*Źródło: Opracowanie własne*

Analizując powyższą tabelę można zauważyć przewagę mocnych stron nad słabymi oraz szans nad zagrożeniami. Pomimo, że przewaga jest nieznaczna sytuacja jest sprzyjająca realizacji strategii max - min, która charakteryzuje się maksymalizacją możliwości i mocnych stron przy minimalizacji skutków działania słabych stron i zagrożeń.

Ponadto przedstawiona tabela SWOT będzie podstawą metodyczną w ocenach poszczególnych przedsięwzięć organizacyjnych i inwestycyjnych, podejmowanych przez Miasto Nowy Sącz i MPK w zakresie transportu publicznego.

## 4.1. Wybrany model organizacyjny transportu publicznego w Nowym Sączu

**Rysunek 5. Schemat organizacyjny działalności MPK jako podmiotu wewnętrznego**




*Źródło: Opracowanie własne*

Analizując powyższy schemat należy zaznaczyć, że wraz z nadaniem MPK charakteru podmiotu wewnętrznego Miasta Nowy Sącz, zgodnie z zapisami rozporządzenia 1370/2007, przychody ze sprzedaży biletów trafiać będą nadal do Spółki, a porozumienia międzygminne zawarte z Miastem będą wdrażane przez jego spółkę, gdyż Miasto podtrzyma zlecanie przewoźnikowi realizacji usług transportowych zarówno na terenie Miasta Nowy Sącz jak i gmin ościennych, uczestników porozumień. MPK za wykonane usługi dostanie zapłatę w formie rekompensaty z budżetu Miasta na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Umowa ta określa wielkość pracy przewozowej świadczonej przez MPK oraz dopłatę na pokrycie kosztów ponoszonych na realizację powierzonych Spółce zadań. W Urzędzie Miasta zostanie utworzona komórka (dział) odpowiedzialna za organizację transportu publicznego. Zadaniem tej komórki będzie ścisła współpraca z MPK oraz z

komórką ds. zarządzania ruchem ulicznym. Zakres tej współpracy będzie umożliwiał realizacje zarządzania transportem publicznym, a mianowicie:

a) prowadzenie badań rynkowych z zakresu transportu zbiorowego w celu określenia potrzeb transportowych mieszkańców (miasto, MPK),
b) prowadzenie baz danych dotyczących: sieci komunikacyjnej, realizacji przewozów, wielkości napełnień oraz potrzeb przewozowych w transporcie zbiorowym (MPK i miasto),
c) planowanie sieci i układu linii oraz zapotrzebowania na przewozy, kształtowanie oferty przewozowej, formułowanie założeń do rozkładów jazdy (MPK, zatwierdza miasto),
d) kontraktowanie usług przewozowych i nadzór nad ich realizacją (miasto),
e) rozliczenia zapłaty za usługi (miasto),
f) emisja i sprzedaż biletów uprawniających do korzystania z usług przewozowych w komunikacji miejskiej realizowanych na zlecenie Miasta (MPK),
g) kontrola dokumentów uprawniających do przejazdów środkami miejskiej komunikacji (biletów, uprawnień do ulg), nakładanie opłat dodatkowych (MPK, nadzór miasto),
h) przyjmowanie i rozpatrywanie skarg i wniosków pasażerów dotyczących funkcjonowania transportu zbiorowego (MPK oraz miasto),
i) promocja transportu zbiorowego jako środka do zrównoważenia systemu transportu w mieście (MPK i miasto),
j) inicjowanie przedsięwzięć nadających priorytet w ruchu pojazdom transportu zbiorowego oraz przedsięwzięć inwestycyjnych w zakresie budowy i modernizacji elementów infrastruktury transportu zbiorowego i związanych z nim elementów sieci drogowej, w tym sygnalizacji świetlnej i oznakowania (miasto).

Zostanie wzmocniona funkcja zarządzania ruchem (zadanie starosty/Prezydenta Miasta) przez wyodrębnienie stosownej komórki i nadanie zadań w zakresie preferencji dla transportu publicznego. Planuje się wdrożenie nowego modelu organizacyjnego od 1 kwietnia 2010 roku.

# 5. Kierunki rozwoju usług transportu publicznego [6]

## 5.1. Tendencje światowe, w Unii Europejskiej i w Polsce

Tendencjami o charakterze mega-trendów, mających wpływ na pozycję transportu zbiorowego w miastach są:

- Uwarunkowania ekonomiczne, w tym: globalizacja, efekt poszerzania wspólnego rynku Unii Europejskiej, postępujący wzrost gospodarczy, tendencja do ograniczania środków publicznych na rozwój infrastruktury i dotacje do transportu zbiorowego, ze względu na rosnące obciążenia socjalne – emerytury, renty i zapomogi. Wzrost zamożności mieszkańców powoduje, że dla coraz większej ich liczby samochód staje się dostępny w zakupie oraz ze względu na pokrywanie nawet rosnących kosztów jego użytkowania.
- Możliwości technologiczne, w tym:
  - Nowe technologie informatyczne i komunikacyjne. Systemy nawigacji satelitarnej (GPS, GALILEO) umożliwiają racjonalne zarządzanie taborem w ruchu, prowadzenie pojazdów w sieci transportowej, bieżące informowanie pasażerów o rzeczywistych czasach odjazdu, koordynację oferty dostosowanej do popytu, zapewnienie bezpieczeństwa osobistego. Tzw. e-biznes oraz tele-praca, telenauka, tele-rozrywka będą zmniejszać zapotrzebowanie na podróże, co będzie korzystnie oddziaływać na efektywność i niezawodność funkcjonowania transportu powierzchniowego (korzystającego z dróg i ulic).
  - Nowe technologie pro-ekologiczne. Rozwiązania techniczne ograniczające szkodliwe dla środowiska emisje, np. poprzez upowszechnienie katalizatorów w silnikach, stosowanie paliwa gazowego i napędu elektrycznego poprawiać będą stan środowiska. W przyszłości głównym argumentem promującym transport zbiorowy będzie jego wpływ na skuteczne ograniczenie zużycia przestrzeni miejskiej.
- Zmiany demograficzne, wyrażające się zmniejszaniem się wskaźnika urodzin oraz wydłużaniem spodziewanych lat życia mieszkańców. Konsekwencją starzenia się populacji jest to, że coraz większa liczba potencjalnych klientów będzie przypisanych do komunikacji zbiorowej. Ponieważ oczekiwania grupy osób starszych są zróżnicowane, zatem transport zbiorowy powinien się dostosowywać do ich uwarunkowań fizycznych,

[6] Wg A Rudnicki z Zesp. „Projekt Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego dla Nowego Sącza", Politechnika Krakowska, niepublikowane, wrzesień 2006

mentalnych i zdrowotnych. System powinien w swej ofercie integrować obsługę osób starszych i niepełnosprawnych w ramach całości swej oferty. Tzw. Inteligentne Systemy Transportowe powinny wnieść wkład w opcję elastycznej oraz intermodalnej obsługi, a przy tym łatwo zrozumiałej przez grupę starszych osób.

- Aspekty społeczne, uwzględniające zmiany w stylu życia, w tym postępującej indywidualizacji zachowań. Obserwowane zmiany w sposobie pracy, zakupów, konsumpcji oraz aktywności czasu wolnego wymagają dostosowania się oferty systemu transportu publicznego do tych pogłębiających się tendencji zmian w zachowaniach mieszkańców. Wzrost zagrożeń o charakterze kryminalnym (napady chuligańskie, kradzieże, rozboje, ataki terrorystyczne) oraz o charakterze katastrof (naturalnych oraz przemysłowym) wymaga podjęcia takich rozwiązań technicznych i organizacyjnych, aby przeciwdziałać obniżaniu się poczucia bezpieczeństwa osobistego przez pasażerów komunikacji zbiorowej. Innym ważnym problemem jest wzrastające zagrożenie wykluczenia społecznego w wyniku wysokiego bezrobocia oraz ubóstwa wielu gospodarstw domowych. Poprzez polityczne i finansowe wsparcie dostępu tych grup do transportu zbiorowego będzie można łagodzić skalę zagrożenia wykluczeniem społecznym.

W związku z powyższymi trendami, przed transportem zbiorowym stają następujące kluczowe wyzwania:

• W zakresie administracji i zarządzania:

  - rozwijanie możliwie elastycznych struktur, realizujących inwestycje infrastrukturalne oraz oferujących usługi komunikacji miejskiej;
  - wprowadzanie jako zasady sposobu rozwiązywania problemów transportowych poprzez dialog społeczny: dialog władz, grup interesu oraz użytkowników systemu;
  - podnoszenie umiejętności i kompetencji zarządców i operatorów systemu;
  - wywoływanie zmian w postawie pracowników, w tym realizujących usługi, w kierunku orientacji na klienta, przez zwiększenia indywidualnej odpowiedzialności swych decyzji i działań;
  - wprowadzanie innowacyjnych form finansowania i dotowania infrastruktury transportowych i usług przewozowych.

• W zakresie komunikacji społecznej:

  - poprawa wizerunku transportu zbiorowego;

- rozwój form partnerstwa strategicznego (np. w zakresie środowiska, bezpieczeństwa energetycznego i zdrowotnego, itp.);
- wzmocnienie roli politycznego lobbingu na rzecz transportu zbiorowego;
- rozwój form informacji przyjaznej dla użytkownika;
- ustalenie procedury udziału społeczności lokalnej w konsultowaniu i opiniowaniu zamierzonych rozwiązań transportowych; poprawa przekazu informacji oraz form i skuteczności komunikowania się ze społeczeństwem;
- stworzenie intermodalnej platformy informacyjnej pozwalającej na umożliwienie zindywidualizowanego planowania podróży;
- promowanie poprzez edukację społeczną, w tym kampanię informacyjno-reklamową „kultury mobilności", tj. podstaw skłaniających do korzystania z ruchu niezmotoryzowanego (pieszego i rowerowego) i komunikacji zbiorowej oraz odpowiedzialnego, samo-ograniczającego się korzystania z samochodu osobowego.

• W zakresie planowania:

- tworzenie ofert usług bardziej orientowanych na klienta (dostosowywanie się z ofertą do zindywidualizowanych potrzeb podróżnych);
- poprawa dostępności do systemu;
- zapewnienie zgodności polityki rozwoju przestrzennego z polityką transportową, w tym stymulacje utrzymania wysokiej roli transportu zbiorowego;
- kompleksowe i aktywne podejście do problemów rozwoju regionalnego.

• W zakresie funkcjonowania systemu transportu zbiorowego:

- poprawa sprawności działania systemu;
- wprowadzenie technologii eksploatacyjnych, poprawiających jakość obsługi pasażerów oraz warunki pracy przewoźników;
- poprawa bezpieczeństwa wypadkowego oraz osobistego pasażerów;
- poprawa warunków środowiskowych (poprzez wzrost udziału transportu zbiorowego w podróżach oraz rozpowszechnienie bardziej ekologicznych napędów jej pojazdów).

## 5.2. Działania na rzecz zwiększenia udziału transportu publicznego w podróżach; rola czynnika jakości

Aby transport zbiorowy był konkurencyjny w stosunku do samochodu osobowego, konieczne jest ciągłe jej ulepszanie tak, aby sprostać rosnącym wymaganiom pasażerów. Zasady i działania na rzecz zwiększenia roli transportu publicznego w Nowym Sączu i w jego obszarze podmiejskim obejmują:

- Zapewnienie spójności systemów transportowych: lokalnego (miejskiego i podmiejskiego), regionalnego, krajowego i kontynentalnego, pozostających w zasięgu dostępności mieszkańców;
- Integracja przestrzenna i funkcjonalna systemu (węzły przesiadkowe, wspólne rozkłady jazdy i jednolity system taryfowy, z dążeniem do wprowadzenia biletu ważnego na wszystkie środki transportu i u wszystkich przewoźników obsługujących strefę podmiejską bądź subregionalną);
- Współdziałanie komunikacji zbiorowej ze środkami komunikacji indywidualnej (poprzez budowę parkingów przesiadkowych dla samochodów i rowerów oraz możliwość przewożenia rowerów środkami transportu zbiorowego);
- Racjonalizacja marszrut (układu linii) i rozkładów jazdy, w dostosowaniu do aktualnych i potencjalnych potrzeb, uwzględniająca między innymi lepsze wykorzystanie transportu szynowego i eliminację konkurencyjności linii autobusowych (pokrywania się na długich odcinkach z liniami kolejowymi);
- Przystosowanie kolei do obsługi miasta i strefy podmiejskiej oraz wzmocnienie jej roli w powiązaniach subregionalnych i regionalnych; radykalne zwiększenie częstotliwości połączeń oraz zwiększenie dostępności przestrzennej kolei poprzez uruchomienie dodatkowych przystanków kolejowych, np: Nowy Sącz Poprad, Nowy Sącz Podwierzbie, Nowy Sącz Węgierska, Nowy Sącz Wólki, Nowy Sącz Gorzków;
- Kontynuacja wymiany taboru autobusowego i kolejowego, w tym w uzasadnionej skali na niskopodłogowe;
- Wprowadzenie na najbardziej zatłoczonych ciągach o znaczeniu podstawowym dla komunikacji autobusowej (o dużych potokach i częstotliwościach kursowania), wydzielonych pasów ruchu dla autobusów oraz wprowadzenie dla nich priorytetu na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną;
- Wprowadzanie systemu sterowania dyspozytorskiego dla pojazdów komunikacji zbiorowej, z wykorzystaniem nawigacji satelitarnej (GPS, GALILEO);

- Uwzględnienie wymagań niepełnosprawnych użytkowników systemu transportu publicznego;
- Indywidualizacja transportu zbiorowego (wprowadzanie pojazdów o małej pojemności, oraz komunikacji zbiorowej na zamówienie telefoniczne);
- Rozwój systemu informowania pasażerów, w tym o aktualnych warunkach ruchu, nadjeżdżających pojazdach; wprowadzanie internetowych systemów planowania podróży, itp.;
- Zmniejszenie zagrożenia bezpieczeństwa osobistego pasażerów (monitorowanie pojazdów, dworców, przystanków);
- Wprowadzenie mechanizmów konkurencji w obsłudze transportowej miasta;
- Artykulacja i obrona interesów klientów komunikacji zbiorowej poprzez zawiązanie Rady Pasażerów oraz wprowadzenie Karty Praw Pasażera.

W efekcie powyższych działań możliwe jest uzyskanie zwiększonej atrakcyjności transportu zbiorowego poprzez poprawę komfortu, niezawodności i bezpieczeństwa.

Należy wykorzystać następujące środki w celu zwiększenia udziału komunikacji zbiorowej w podróżach:

a) Środki planistyczne - oddziałują głównie na zwiększanie potoków pasażerskich, uzasadniających wzrost częstotliwości kursowania i/lub liczby połączeń, poprzez:
   - zwiększenie intensywności zabudowy, zwłaszcza o funkcjach silnie ruchotwórczych (handel, usługi, szkolnictwo), szczególnie w korytarzach obsługiwanych przez kolej;
   - zapewnienie racjonalnie wysokiej gęstości tras i linii;
   - prowadzenie tras (jezdni, torowisk) blisko skupisk zabudowy oraz w sposób nie wymagający przekraczania ruchliwych jezdni przy dostępie do przystanków;
   - utrzymanie zwartości węzłów przesiadkowych poprzez lokalizację przystanków w obrębie wlotów i wylotów skrzyżowań; ideałem jest przesiadanie się z tej samej wysepki przystankowej.

b) Środki organizacji ruchu - zmierzają do zwiększenia prędkości oraz zmniejszenia rozrzutu czasu jazdy, a także - do poprawy punktualności oraz regularności kursowania i obejmują:

- pasy jezdni lub fragmenty ulic przeznaczone tylko dla autobusów;
- prowadzenie linii strefami ruchu uspokojonego oraz ciągami z pierwszeństwem przejazdu lub w sposób ułatwiający autobusom wykonanie manewru włączania się do ruchu;
- redukcję natężenia ruchu pojazdów w celu zmniejszenia zatłoczenia ulic np. poprzez:

- wprowadzanie ograniczeń w dostępie (w tym w parkowaniu) samochodów osobowych, (dopuszczenie wjazdu w ulicę tylko mieszkańcom, zaopatrzeniu i komunikacji publicznej);
- przerywania przejazdu na wprost dla ogółu pojazdów (nie dotyczyłoby to komunikacji zbiorowej);
- priorytety dla pojazdów komunikacji zbiorowej na skrzyżowaniach i ciągach z sygnalizacją świetlną;
- sygnalizacja wzbudzana i akomodacyjna;
- optymalizacja „zielonej fali" (tj. przepływu ruchu w ciągach ze skoordynowaną sygnalizacją świetlną), z uwzględnieniem potrzeb pojazdów komunikacji zbiorowej;

• zakazy skrętu dla innych pojazdów na skrzyżowaniach, nie dotyczące komunikacji zbiorowej;
• prowadzenie dwukierunkowego ruchu autobusów na ulicy z ruchem jednokierunkowym;
• grupowanie linii na przystankach wg zasady wspólnej wiązki pojazdów jadących tą samą trasą;
• działania dyspozytorskie poprawiające, utrzymujące lub przywracające ciągłość obsługi, punktualność i regularność kursowania, w tym umożliwiające szybką likwidację skutków wypadków lub awarii; działania te to:
  - przytrzymywanie pojazdów na przystankach początkowych;
  - przyspieszanie lub opóźnianie ruchu pojazdów;
  - wprowadzanie pojazdów rezerwowych do ruchu;
  - omijanie części przystanków lub przejazd pojazdów komunikacji zbiorowej częściowo inną trasą;
  - skracanie linii przez zawrócenie (zmiana kierunku ruchu pojazdów na linii przed osiągnięciem pętli krańcowej).

c) Środki informacyjne - zapewniają wszechstronny i łatwo dostępny dla podróżnych zbiór wiadomości o: przewoźnikach, liniach, przystankach, rozkładach jazdy, możliwościach przesiadek, aktualnym kursowaniu pojazdów (np. czas do przyjazdu najbliższego pojazdu), o wolnych miejscach w pojeździe oraz o systemie taryfowym. Informacja przekazywana jest na przystankach i w pojazdach, telefonicznie (w tym przez telefonię komórkową) oraz poprzez mas-media, w tym Internet. Zwraca się uwagę na potrzebę różnorodności przekazu form informacji: wizualnej (ogólny rozkład jazdy, szczegółowe rozkłady jazdy, schematy sieci, w tym prezentowane na monitorach) oraz fonicznej, w tym informacja bieżąca o przystankach, przesiadkach, występujących zakłóceniach

w ruchu, zmianie tras, itp. Przekazywanie informacji realizuje się coraz częściej w systemach multimedialnych, które wykorzystują najnowsze zdobycze techniki.

d) Środki taryfowo - biletowe - zawierają następujące działania:
   - ustalanie cen biletów na poziomie akceptowanym przez podróżnych, z uwagi na średnie dochody pracownicze i relacje do ceny benzyny (istotne ze względu na konkurencyjność użytkowania samochodu osobowego);
   - uzgodnienie wspólnych taryf, w tym ustanowienie jednego biletu ważnego u wszystkich przewoźników na całą podróż, z możliwością przesiadania się;
   - uproszczenie i uczytelnienie systemu taryfowego, respektowanie ulg;
   - stosowanie preferencyjnych cenowo biletów okresowych, w tym obejmujących opłatę za parkowanie w systemie Park and Ride (strategiczne parkingi przesiadkowe);
   - zapewnienie łatwej dostępności do biletów, w tym możliwość ich zakupu w pojazdach oraz realizowanie należności za pomocą mikroprocesorowych kart płatniczych oraz telefonów komórkowych;
   - eliminacja kolejek klientów przy zakupie biletów, np. poprzez odpowiednią ilość punktów sprzedaży, w tym w dużych zakładach pracy; możliwość wystawiania biletów okresowych od dowolnej daty;
   - możliwość ponownego wystawienia biletu w przypadku utraty biletu imiennego.

e) W zakresie budowy rozkładów jazdy rekomenduje się działania:
   - realizacja postulatu łatwego zapamiętywania rozkładu jazdy - tj. odjazdy powinny następować o ustalonej liczbie minut w każdej godzinie funkcjonowania linii (np. 07, 27 i 47 po każdej rozpoczętej godzinie);
   - stosowanie realistycznych rozkładów jazdy (planowane czasy przejazdu powinny być dostosowane do zmieniających się w ciągu doby warunków ruchu i wielkości potoku wymiany pasażerów na przystankach);
   - synchronizacja rozkładów jazdy przy przesiadkach i dla wiązki linii, w tym także pojazdów różnych przewoźników.

f) W konstrukcji i wyposażeniu pojazdów zwraca się między innymi uwagę na czynniki mające wpływ na dogodność wsiadania i wysiadania oraz komfort jazdy:
   - obecność, wielkość i ukształtowanie niskiej podłogi;
   - liczba, szerokość i rozmieszczenie drzwi;
   - rozplanowanie wnętrza, szerokość przejść pomiędzy rzędami siedzeń, miejsce dla przewożenia bagażu;

- ogrzewanie, wentylacja, klimatyzacja;
- obecność urządzeń ułatwiających wsiadanie i wysiadanie pasażerom niepełnosprawnym (obniżana lub pochylana podłoga, wyposażenie pojazdu w pochylnie lub w dźwig);
- zainstalowanie w pojazdach kamer telewizji przemysłowej, monitorujących bezpieczeństwo osobiste pasażerów.

Ważną rolę w zwiększaniu udziału komunikacji zbiorowej w podróżach może mieć ustalanie, a przede wszystkim przestrzeganie tzw. standardów, określających dopuszczalne wartości parametru charakteryzującego obsługę. Standardy odnoszą się najczęściej do następujących komponentów podróży lub cech usługi: dojście, oczekiwanie (częstotliwość obsługi), punktualność i regularność, jazda, przesiadki, napełnienia.

Umowa o świadczenie usług komunikacyjnych zawarta między Miastem Nowy Sącz a Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym Spółka z o.o. w Nowym Sączu formułuje (§ 8, p.2) wymogi jakościowe świadczonych:

- przestrzeganie regularnego i punktualnego kursowania taboru zgodnie z ustalonym rozkładem jazdy;
- ekspediowanie na linie taboru sprawnego technicznie, właściwie oznakowanego i czystego;
- wywieszanie na wszystkich przystankach rozkładów jazdy.

Nadzór nad dotrzymaniem cytowanych zapisów należy do Miasta poprzez wyznaczoną komórkę Urzędu Miasta, odpowiedzialna za realizacje tej umowy.

Wykonane w ramach przygotowania niniejszego dokumenty badania preferencji i ruchliwości mieszkańców miasta pozwalają w ogólnym zarysie na przedstawienie oczekiwań oraz potrzeb przewozowych (rozdział 10). Badania takie będą prowadzone konsekwentni w okresach co około dziesięć lat. Równocześnie prowadzona będzie na bieżąco obserwacja funkcjonowania sieci, ocena jej funkcjonowania (w ramach wyżej opisanych zasada) i wprowadzane konieczne zmiany.

Przewiduje się zbudowanie dla Nowego Sącza systemu kontroli jakości realizowanych usług przewozowych, np. na wzór systemu funkcjonującego od 1996 r. w Krakowie systemu Statystycznej Kontroli Usługi Transportowej (SKUT), opracowanego dla potrzeb umowy o świadczenie usług przewozowych pomiędzy podmiotem zamawiającym (Gminą Miejską Kraków), a podmiotem realizującym komunikację miejską (MPK S.A. w Krakowie). System

ten w swoim zamierzeniu premiuje przewoźnika za poprawę, bądź karze za zawinione pogorszenie wykonywanych usług przewozowych.

System oceny jakości powinien brać po uwagę metody, kryteria i pomiary zawarte w Polskiej Normie 2 PN-EN 13 dotyczącej jakości usług w publicznym transporcie pasażerskim[7]. Norma wyodrębnia 9 grup kryteriów jakościowych: osiągalność, dostępność, informacja, czas, troska o klienta, komfort, bezpieczeństwo, wpływ otoczenia.

Założenia dla systemu oceny jakości usługi przewozowej w komunikacji zbiorowej dla Nowego Sącza:

- system obejmuje wszystkie linie oraz całość okresu funkcjonowania komunikacji zbiorowej (wszystkie dni tygodnia, całość doby);
- system daje możliwość ocen w określonych punktach linii, ale także dla linii i wiązek linii, dla określonego obszaru oraz możliwość ocen syntetycznych dla całego miasta;
- pomiar potencjalnie może odbywać się w każdym momencie i w każdym miejscu sieci komunikacji zbiorowej;
- pomiar powinien być przeprowadzany bez wiedzy przewoźnika;
- z oceny powinny być wyłączone przypadki występowania ekstremalnych warunków ruchu (np. duże opady, silna mgła, gołoledź, poważny wypadek komunikacyjny);
- wybór serii, punktów pomiarowych, rodzaju i pory dnia następuje w wyniku wielokrokowej procedury losowania poszczególnych elementów, z uwzględnieniem prawdopodobieństw odpowiadających częstości występowania tych elementów w populacji (tzn. obszarze obsługiwanym przez komunikację zbiorową);
- pomiar prowadzony przez obserwatora na zewnątrz pojazdu lub w sposób automatyczny; polega na rejestracji numeru linii, numeru wozu, czasu odjazdu oraz liczby pasażerów w pojeździe;
- sparametryzowaniu powinny podlegać takie kryteria jak: punktualność, regularność, niezawodność, komfort jazdy, np. w postaci wskaźników podanych wcześniej;
- ocena bierze pod uwagę ewidencję i rodzaje skarg zgłaszanych przez pasażerów, w tym uznanych za uzasadnione.

[7] 1. Rudnicki. A., „Jakość komunikacji miejskiej"; Kraków 1999. 2. Polska Norm PN-EN 13816: Transport. Logistyka i usługi. Publiczny transport pasażerski. Definicje, cele i pomiary dotyczące jakości usług. Polski Komitet Normalizacyjny. Warszawa, 2004.

Umowa o świadczenie usług przewozowych powinna uwzględniać żądane wartości wskaźników wraz z algorytmem nagród finansowych dla przewoźnika za poprawę oraz kar za pogorszenie poziomu wartości wskaźników.

# 6. Powiązanie planu z dokumentami strategicznymi

## 6.1. Kontekst międzynarodowy i krajowy

### 6.1.1. Polityka transportowa państwa[8]

W swych zapisach polityka państwa wskazuje na cechę szczególną miast, tj. współzależność różnych podsystemów transportowych. Widoczne to jest w związkach ruchu samochodów osobowych, parkowania i transportu zbiorowego - funkcjonują one jako naczynia połączone, obsługujące konkretnych podróżnych, podejmujących decyzje o podjęciu podróży, wyborze środka podróżowania, trasie, dokonywanych przesiadkach, itp.

Doświadczenie miast polskich pozwala na stwierdzenie, że pomimo poważnych ograniczeń finansowych miasta są w stanie generować strumienie finansowania znaczących przedsięwzięć transportowych m.in. zakupy taboru autobusowego i tramwajowego. Warunkiem podjęcia tych wysiłków jest postawienie w polityce rozwojowej miasta problematyki transportowej na odpowiednio wysokim poziomie priorytetów.

Zapisy niniejszego Planu współgrają z przyjętymi celami polityki transportowej państwa we wszystkich aspektach (społecznym, gospodarczym, przestrzennym, ekologicznym), które odnoszą się przede wszystkim do:

- Poprawy dostępności transportowej i jakości transportu,
- Wspierania konkurencyjności gospodarki polskiej,
- Poprawy efektywności funkcjonowania systemu transportowego
- Integracji systemu transportowego - w układzie gałęziowym i terytorialnym,
- Poprawy bezpieczeństwa
- Ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia.

[8] *"Polityka transportowa państwa na lata 2001 - 2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju"; Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej; Warszawa, wrzesień 2001, „Polityka Transportowa na lata 2006 – 2026", Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, czerwiec 2005*

### 6.1.2. Polityka transportowa Unii Europejskiej

Oficjalną polityką transportową Unii Europejskiej jest tzw. „Biała Księga”[9]. W zakresie obszarów zurbanizowanych mówi ona m.in., że:

- Istnieje potrzeba stworzenia i realizowania kompleksowej strategii, która bierze pod uwagę m.in. politykę transportu miejskiego zapewniającą równowagę pomiędzy unowocześnianym transportem publicznym i bardziej racjonalnym użyciem samochodu osobowego. Umożliwiłoby to spełnienie międzynarodowych porozumień ograniczających emisję $CO_2$ w miastach i na drogach.
- Nie można dopuścić do pogorszenia się jakości usług przewozowych

Zasadniczym zadaniem jest rozwój transportu miejskiego o wysokiej jakości.

Rozwój inteligentnych systemów informujących pasażerów o warunkach podróży pozwoli zredukować straty czasu na przesiadanie się. Sukces intermodalności oczywiście zależy od łatwego dostępu do wszystkich środków transportu. Trzeba mieć na uwadze, że dla osób o ograniczonej ruchliwości, zmiana środka lokomocji może być realną przeszkodą w spełnianiu zamierzonej mobilności.

W rozdziale poświęconym racjonalizowaniu transportu miejskiego Biała Księga zwraca uwagę, że zmiany stylu życia oraz elastyczność charakteryzująca używanie samochodu powodują, że oferta transportu zbiorowego jest nie zawsze adekwatna. Transport publiczny w obecnej formie i warunkach trudnego do oszacowania popytu nie jest w stanie zapewnić oczekiwanej elastyczności obsługi. Z powodu braku poczucia bezpieczeństwa osobistego odstręcza to potencjalnych użytkowników od korzystania transportu publicznego na pewnych obszarach i w pewnych okresach dnia. Decentralizacja mieszkalnictwa oraz innych aktywności zepchnęła na boczny tor rozwój transportu zbiorowego, jego infrastruktury i usługi, a - wobec braku zintegrowanej polityki odnośnie rozwoju przestrzennego i transportu - utorowała samochodowi osobowemu całkowitą monopolizację podróży w miastach.

Nadmierne użytkowanie samochodów osobowych jest głównym powodem kongestii. Dlatego powinno się tworzyć alternatywy do samochodu, zarówno w zakresie infrastruktury (linie metra, tramwaje, ścieżki rowerowe, pasy ruchu z priorytetem dla transportu zbiorowego) jak i parametrów usługi (jakość, informacja). Transport zbiorowy powinien osiągnąć poziom

[9] *White Paper: European transport Policy for 2010: time to decide. European Commission, 2001*

komfortu odpowiadający oczekiwaniom mieszkańców. Dotyczy to w szczególności obsługi osób z ograniczoną mobilnością.

## 6.2. Kontekst regionalny

### 6.2.1. Strategia rozwoju oraz Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego

W ramach nadrzędnego celu strategicznego A: Konkurencyjność Gospodarcza obszar III.3 Infrastruktura dla Rozwoju Regionalnego Zwiększenie Roli Transportu Zbiorowego w Obsłudze Regionu Strategia rekomenduje m.in. rozwiązania:

- Budowa i modernizacja infrastruktury kolejowej, przystosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych (A.III.3 a);
- Podział zadań przewozowych pomiędzy kolej i komunikację drogową, reorientacja wysokotonażowego transportu samochodowego na transport kolejowy, poprawa standardu przewozów pasażerskich, zintegrowane węzły przesiadkowe i taryfy (A.III.3 c).

W polityce rozwoju przestrzennego Plan zakłada w zakresie transportu pasażerskiego (Transport pasażerski - regionalna komunikacja zbiorowa) wielotorowe działania w kierunku usprawnienia jego funkcjonowania i obsługi regionu, tj.:

- komunikacja kolejowa - intensyfikacja regionalnego i lokalnego ruchu kolejowego poprzez integrację oraz wchodzenie różnych operatorów w przewozy kolejowe, przy finansowym wsparciu ze strony władz samorządowych, jak również poprzez przewozy autobusami szynowymi;
- komunikacja autobusowa - kontynuacja procesu restrukturyzacji i prywatyzacji PKS, generalnie w oparciu o dotychczasowe formy i zasady funkcjonowania, przy uwzględnieniu uwarunkowań organizacyjnych i stosowaniu zasad polityki stymulowania wzrostu popytu na usługi transportowe;
- miejska komunikacja publiczna – restrukturyzacja, zakłada się priorytety dla rozwoju komunikacji publicznej, uzasadnione ekonomicznie wykorzystywanie transportu szynowego w obszarze aglomeracji, szczególnie uzasadnione w obsłudze powiązań z obszarem podmiejskim.

### 6.2.2. Regionalny Program Operacyjny Województwa Małopolskiego

W obszarze infrastruktury dla rozwoju gospodarczego (oś priorytetowa 4) skoncentrowano się na trzech głównych aspektach związanych z infrastrukturalnymi uwarunkowaniami rozwoju Małopolski, przyczyniającymi się do tworzenia sprawnego systemu transportowego w zakresie infrastruktury drogowej, wzmocnienia miejskich systemów transportu publicznego oraz regionalnej sieci kolejowej, a także kreowania korzystnych warunków do lokowania na obszarze regionu inwestycji.

MRPO daje w tym zakresie szereg możliwości wsparcia realizacji niniejszego Planu.

Działanie 4.2 - Zwiększenie roli transportu zbiorowego w obsłudze regionu

**Cel działania:**

*Poprawa i wzmocnienie na obszarze województwa systemów transportu publicznego, przyczyniających się do zwiększenia jego atrakcyjności gospodarczej, w tym: miejskich systemów transportu publicznego i systemu kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich oraz regionalnej sieci kolejowej.*

W ramach działania na wsparcie mogą liczyć inwestycje polegające na zakupie nowego taboru transportu publicznego - wyłącznie autobusy miejskie o zmniejszonej emisji zanieczyszczeń oraz tabor kolejowy służący pasażerskim przewozom regionalnym (tabor kolejowy również na całym obszarze KOM). Dodatkowo w ramach działania przewidziane jest wsparcie dla projektów dotyczących modernizacji regionalnej sieci kolejowej – wyłącznie modernizacja torów kolejowych, w ramach czynnych linii kolejowych, na których dokonywane są regularne połączenia pasażerskie. Zwiększenie efektywności organizacji transportu zbiorowego, przyczyniające się do rozwoju gospodarczego i społecznego miast oraz poprawy stanu środowiska naturalnego, realizowane będzie ponadto poprzez przedsięwzięcia z zakresu inwestycji w infrastrukturę niezbędną do sprawnego funkcjonowania transportu publicznego, przykładowo: budowa węzłów przesiadkowych, parkingów typu „Park & Ride", a także projekty dotyczące inteligentnych systemów zarządzania transportem publicznym.

**Przykładowe projekty podlegające wsparciu programu:**

Schemat A: Transport miejski

1. Zakup nowego taboru autobusowego – wyłącznie autobusy o zmniejszonej emisji zanieczyszczeń.

2. Budowa, przebudowa, rozbudowa oraz organizacja stacji przesiadkowych dla wykorzystania różnych środków transportu publicznego, jedynie w połączeniu z typem projektu wymienionym w pkt 1.

3. Organizacja ruchu ułatwiająca sprawne poruszanie się pojazdów transportu publicznego, jedynie w połączeniu z typem projektu wymienionym w pkt 1.

4. Budowa inteligentnych systemów zarządzania komunikacją publiczną, jedynie w połączeniu z typem projektu wymienionym w pkt 1., w tym:

    - tworzenie systemów oraz działań technicznych z zakresu telematyki służących komunikacji publicznej i mających na celu między innymi poprawę jakości obsługi podróżnych, monitoring bezpieczeństwa, w tym m.in. zakup oraz montaż urządzeń z zakresu telematyki, służących komunikacji publicznej np.: systemy dystrybucji i identyfikacji biletów, systemy informacji dla podróżnych (w tym on-line), monitoring bezpieczeństwa, koordynacja rozkładów,

    - zakup oraz montaż systemów elektronicznych automatycznej sprzedaży i identyfikacji biletów, informacji dla pasażerów przy wykorzystaniu różnych form komunikacji publicznej.

5. Projekty integrujące transport publiczny z transportem prywatnym umożliwiające sprawne poruszanie się, jedynie w połączeniu z typem projektu wymienionym w pkt 1, polegające m.in. na:

    - budowie i organizacji wspólnych węzłów przesiadkowych,

    - budowie wspólnych systemów opłat za przewozy,

    - organizacji i koordynacji rozkładów jazdy,

    - budowie i organizacji systemów parkingów „Park&Ride” zwłaszcza przy krańcowych przystankach komunikacji miejskiej w celu ograniczenia natężenia ruchu lub likwidacji części miejsc postojowych (np. na chodnikach) w centrum miasta.

## 6.3. Kontekst lokalny

### 6.3.1. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Nowego Sącza[10]

W studium określono rolę i zasady rozwoju transportu zbiorowego miejskiego i zamiejskiego, w tym kolei oraz zasady koordynacji i integracji systemu.

Rozwój systemu komunikacyjnego miasta winien zmierzać w kierunku rozbudowy sieci drogowo – ulicznej dla poprawy warunków ruchu tranzytowego oraz usprawnienia powiązań międzydzielnicowych. Przyjmuje się podstawowy układ drogowy, który stanowią ulice klasy głównej ruchu przyspieszonego, głównej, zbiorczej i lokalnej. Po ich wykonaniu możliwe jest obniżenie klasy istniejących odcinków dróg.

**Ulice klasy głównej ruchu przyspieszonego KDgp** będą stanowić ulice:

- w ciągu drogi krajowej nr 75 Brzesko – Nowy Sącz – Krynica; docelowo przewiduje się przedłużenie północne w kierunku południowym i włączenie do ul. Piłsudskiego.
- w ciągu drogi krajowej nr 28 Wadowice – Nowy Sącz – Przemyśl, dla której przewiduje się realizację nowego odcinka w północnej części miasta, w tym mostu na Dunajcu i połączenie z północnym obejściem z wykorzystaniem przebiegu jak dla drogi krajowej nr 75.

**Ulice klasy głównej KDg** będą stanowić:

- ulice w ciągu drogi krajowej Nr 87 Nowy Sącz – Stary Sącz – Piwniczna – granica państwa, dla której przewiduje się realizację nowego odcinka – południowe obejście. Zakłada się też jej przedłużenie w kierunku projektowanej trasy Brzesko – Krościenko wraz z budową nowego mostu na rzece Dunajec,
- projektowana droga na kierunku Brzesko – Krościenko lewą stroną Dunajca wzdłuż linii kolejowej Nowy Sącz – Chabówka
- trasa w ciągu ulic I Brygady, Kolejowej i Radzieckiej prowadząca ruch w kierunku Starego Sącza z projektowanym mostem na rzece Poprad.

Zakłada się modernizację i realizację nowych odcinków **ulic zbiorczych KDz** dla usprawnienia powiązań międzydzielnicowych oraz obsługi terenów osiedleńczych. Przewiduje się również utrzymanie i rozbudowę **ulic lokalnych KDl i dojazdowych KDd**,

[10] *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Nowego Sącza, Uchwała Rady Miasta Nowego Sącza Nr* XXX/385/2008 *z dnia 9 wrześnie 2008 r*

zapewniających bezpośrednią obsługę komunikacyjną oraz dostępność komunikacyjną dla terenów przeznaczonych do zainwestowania. Zakłada się ograniczenie ruchu samochodowego w Śródmieściu, z czym wiąże się konieczność rozbudowy ulic zbiorczych w tym rejonie, głównie w rejonie zamku realizacja trasy wzdłuż Dunajca do ul. Barbackiego, modernizacja ulicy Barbackiego, a także przebudowa ulicy Mickiewicza wraz z połączeniem jej z ul. Bulwar Narwiku.

W zakresie **komunikacji kolejowej** przewiduje się realizację linii kolejowej Kraków – Tymbark – Nowy Sącz – Muszyna – granica państwa. Linia ta w myśl zawartych umów międzynarodowych będzie stanowić fragment ciągu transportowego prowadzącego z krajów skandynawskich przez terytorium Polski na południe Europy. Realizacja tej linii wiąże się z budową nowych odcinków, których przebieg może być uściślony na etapie projektu budowlanego oraz przebudową istniejącej linii. Dla obsługi tej trasy zakłada się realizację dworca kolejowego w rejonie Biegonic. Po zrealizowaniu nowego odcinka linii kolejowej istniejący odcinek od Chełmca do Biegonic może być wykorzystany dla komunikacji samochodowej. Przewiduje się utrzymanie linii kolejowej Tarnów – Nowy Sącz.

Studium zakłada rozwój systemu komunikacji zapewniający dostępność miasta a także wymaganą obsługę komunikacyjną obszaru:

- Dla poprawy **warunków ruchu tranzytowego**, który obecnie prowadzony jest ulicami o nieodpowiednich parametrach i w terenach zabudowanych wywołując uciążliwości w terenach sąsiadujących zakłada się realizację nowych odcinków: w ciągu drogi krajowej nr 75 Brzesko – Nowy Sącz – Krynica z docelowym przedłużeniem ulicy w kierunku Gorlic oraz w kierunku południowym. Zakłada się również realizację nowego odcinka w kierunku Krynicy oraz w kierunku południowym. Zakłada się również realizację nowego odcinka w kierunku Krynicy wzdłuż rzeki Kamienicy oraz realizację nowego mostu na rzece Dunajec w północnej części miasta. W ciągu drogi krajowej nr 28 Wadowice – Nowy Sącz – Przemyśl zakłada się realizację nowego odcinka w północnej części miasta wraz z nowym mostem na Dunajcu. W ciągu drogi krajowej Nr 87 Nowy Sącz – Stary Sącz – Piwniczna – granica państwa, przewiduje się realizację nowego odcinka stanowiącego południowe obejście miasta. Zakłada się też realizację trasy Brzesko – Krościenko prowadzonej lewym brzegiem Dunajca wraz z budową nowego mostu na rzece Dunajec.

- dla usprawnienia **powiązań międzydzielnicowych** zakłada się modernizację i realizację nowych odcinków ulic zbiorczych. Dla poprawy obsługi komunikacyjnej oraz dostępności terenów przeznaczonych do zainwestowania zakłada się utrzymanie i rozbudowę ulic lokalnych i dojazdowych.
- w celu **ograniczenia ruchu samochodowego w Śródmieściu** zakłada się rozbudowę ulic zbiorczych w tym rejonie a także realizację parkingów na obrzeżu Śródmieścia.
- system komunikacji, zwłaszcza w rejonie Śródmieścia i w terenach rekreacyjnych winien być uzupełniony **siecią ścieżek rowerowych**.
- włączenie miasta do **systemu transportu kolejowego** prowadzącego z krajów skandynawskich przez terytorium Polski na południe Europy zapewni przewidywana realizacja linii kolejowej Kraków – Tymbark – Nowy Sącz – Muszyna – granica państwa z dworcem kolejowym w rejonie Biegonic.

### 6.3.2. Strategia Rozwoju Nowego Sącza 2020

Istotnym warunkiem przyciągnięcia inwestycji bezpośrednich i rozwoju przedsiębiorczości jest zapewnienie nowoczesnej infrastruktury technicznej (drogi, telekomunikacja, infrastruktura wodnokanalizacyjna i energetyczna). Choć Nowy Sącz już od wielu lat stawia czoła wyzwaniu podniesienia jakości infrastruktury technicznej, wciąż pozostaje wiele zadań do realizacji w tym względzie, zwłaszcza w zakresie rozwiązań komunikacyjnych. Brak właściwego skomunikowania terenów Miasta leżących po obu stronach rzeki Dunajec, utrudniający osiągnięcie stanu pełnej jedności terytorialnej Nowego Sącza w obowiązujących granicach administracyjnych - jest jednym z największych problemów utrudniających rozwój Miasta. Brak obwodnic Nowego Sącza, w połączeniu z komunikacyjną peryferycznością Nowego Sącza utrwalaną przez brak szybkiego połączenia drogowego i kolejowego z Krakowem, a także brak lotniska regionalnego - ograniczają dostępność komunikacyjną Nowego Sącza.

Celem strategicznym Nowego Sącza jest zwiększenie dostępności komunikacyjnej Miasta poprzez budowę, przebudowę i modernizację głównych ciągów komunikacyjnych, w tym zapewniających dostęp do stref aktywności gospodarczej i związanych z wyprowadzeniem ruchu tranzytowego poza obszary budownictwa mieszkaniowego, a także zmiany w organizacji ruchu. Niewątpliwie rozwój infrastruktury drogowej ma i będzie miał ogromny wpływ na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej i konkurencyjności nie tylko Nowego Sącza, ale

i całej Sądecczyzny jako miejsca pracy, inwestowania, kształcenia, zamieszkania i wypoczynku.

Nowy Sącz ma niską dostępność i przepustowość komunikacyjną. W mieście, które leży na skrzyżowaniu szlaków komunikacyjnych o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, należy powiązać system drogowy Miasta z układem regionalnym i krajowym. Wiązać się to musi z budową obwodnic, w tym północnej i zachodniej, a w dalszej kolejności – „obwodnicy południowej", tzw. „trasy zamkowej" oraz dostosowaniem dróg do standardów europejskich. Niezwykle istotna jest realizacja zadań inwestycyjnych zapewniających właściwe skomunikowanie stref aktywności gospodarczej, poszczególnych dzielnic Nowego Sącza, a tym samym wzrost aktywizacji gospodarczej Miasta.

Zwiększająca się liczba samochodów powoduje coraz większe problemy komunikacyjne Nowego Sącza, zwiększa wypadkowość oraz niekorzystnie wpływa na środowisko naturalne. Stąd bardzo istotny jest rozwój miejskiego transportu zbiorowego oraz poprawa standardu usług komunikacji publicznej i zwiększenie jej roli w celu podniesienia konkurencyjności tej formy transportu w stosunku do komunikacji indywidualnej. Ważną kwestią pozostaje dostosowanie transportu zbiorowego do możliwości osób niepełnosprawnych.

Niezbędnym elementem rozwoju Nowego Sącza jest stworzenie zintegrowanego systemu transportu publicznego. Sprawne funkcjonowanie komunikacji publicznej uwarunkowane być powinno możliwością zwiększenia udziału transportu zbiorowego w przewozach osobowych.

Priorytetowe znaczenie dla poprawy dostępności komunikacyjnej powinna mieć rozbudowa infrastruktury technicznej obsługi transportu, takiej jak: parkingi, centrum komunikacyjne, zintegrowane węzły przesiadkowe oraz system sterowania ruchem. W dziedzinie transportu publicznego powinno się skoncentrować na realizacji projektów dotyczących: budowy, adaptacji, rozbudowy, wykonywania robót remontowych lub przebudowy infrastruktury pomocniczej służącej zwiększeniu bezpieczeństwa i dostępności do sieci transportu publicznego oraz budowy, przebudowy lub modernizacji infrastruktury transportu publicznego połączonej z zakupem sprzętu (włączając w to zakup nowego taboru autobusowego).

Strategia Rozwoju Nowego Sącza jako konieczne wskazuje zatem podjęcie następujących działań:

- wprowadzenie systemu wspomagającego zarządzanie, który w głównej mierze będzie oparty na bilecie elektronicznym (możliwość dostarczania bieżącej bardzo dokładnej informacji dla zarządu spółki) oraz systemu monitorowania bieżącej pracy autobusów i systemu dynamicznej informacji pasażerskiej (efektywniejsze wykorzystanie taboru oraz znaczące podniesienie jakości świadczonych usług poprzez lepsze dostosowanie rozkładów jazdy do faktycznej sytuacji drogowej i potrzeb pasażerów),
- przeorganizowanie sieci komunikacyjnej w zakresie zakontraktowanych wozokilometrów, tak aby była ona dostosowana do zmian zachodzących w otoczeniu (powstawanie nowych generatorów ruchu),
- rozwój usług transportowych na rynku komunikacji podmiejskiej i w konsekwencji przejęcie znaczących udziałów w rynku,
- dążenie do integracji operatorów świadczących usługi komunikacji regularnej.

### 6.3.3. Wieloletni Program Inwestycyjny Nowego Sącza na lata 2009 – 2013

17 grudnia 2008 r. Rada Miasta Nowego Sącza przyjęła Wieloletni Program Inwestycyjny na lata 2009-2013, obejmujący zadania o charakterze strategicznym, które będą finansowane przez miasto z udziałem środków z Unii Europejskiej i innych środków zewnętrznych. Program nie jest planem budżetowym na kolejne lata, ale wskazuje kierunki rozwoju miasta. Projekty z zakresu transportu publicznego zamieszczone w niniejszym planie są zgodne z zapisami uchwalonego dokumentu.

# 7. Polityka transportowa i kierunki działania w zakresie transportu publicznego

## 7.1. Cele i zadania dla transportu w Nowym Sączu

Dla osiągnięcia celów strategicznych rozwoju miasta i regionu system transportowy musi stanowić czynnik spajający, a przy tym nie powodujący zagrożeń i nadmiernych uciążliwości dla otoczenia. Dla osiągnięcia takiego efektu przyjęto następujące założenia polityki transportowej miasta: Głównym celem przekształceń i rozwoju oraz funkcjonowania systemu transportu Nowego Sącza jest stworzenie warunków dla sprawnego i bezpieczniejszego

przemieszczania osób, przy spełnieniu wymogów ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska.

Cel ten prowadzi do poprawy dostępności komunikacyjnej w obrębie miasta i regionu. Eksploatacja, modernizacja i rozwój systemu transportu powinny służyć stymulowaniu rozwoju gospodarczego (w tym wspieraniu tworzenia nowych miejsc pracy i aktywizacji inwestycyjnej), kształtowaniu ładu przestrzennego, ochronie dziedzictwa kulturowego, poprawie wizerunku miasta i umacnianiu jego funkcji ośrodka sub - regionalnego oraz zmniejszeniu zróżnicowań w rozwoju i jakości życia w poszczególnych obszarach miasta i jego bezpośredniego otoczenia.

Realizacja celu głównego podzielona jest na dwa cele szczegółowe dotyczące systemu transportowego:

cel 1): Zrównoważenie rozwoju sieci drogowej i organizacja ruchu kołowego z funkcjonowaniem i rozwojem transportu publicznego,

cel 2): Integracja podsystemów transportu publicznego: autobusowego w skali lokalnej i regionalnej oraz kolei w układzie regionalnym.

Zadania dla realizacji tak określonych celów są następujące:

1. w zakresie zasad zarządzania transportochłonnością i mobilnością zapewnienie potrzebnej przestrzeni dla urządzeń transportu publicznego (trasy, przystanki, węzły przesiadkowe, w tym Dworzec Autobusowy) oraz priorytetu w organizacji ruchu,
2. w zakresie planowania: zapewnienie poziomu dostępności i osiągalności:
   i. dostępu do przystanków transportu publicznego w izolinii 500 m dla 80% mieszkańców,
   ii. w obszarze podmiejskim w izochronie 60 minut dla 80% mieszkańców,
   iii. w obszarze miasta dojazdu do centrum miasta w izochronie 30 minut dla 80% mieszkańców,
3. w zakresie zarządzania operacyjnego: koordynacji działań wszystkich służb miasta i w ramach współpracy z podmiotami zewnętrznymi – zawarcie stosownych porozumień i umów w ramach obszaru funkcjonalnego podmiejskiego i zapewnienie skoordynowania

## 7.2. Cele i wskaźniki realizacji Planu

**Celem Planu** jest wyznaczenie głównych działań, odnoszących się bezpośrednio do polityki transportowej w zakresie transportu publicznego. Efektem realizacji działań jest stworzenie sprawnego systemu transportowego miasta - rozwijającego się regionalnego centrum mieszkalnictwa, gospodarki, usługi i przemysłu.

**Celem utylitarnym** Planu jest przygotowanie zadań rozwojowych jako narzędzi osiągania celów szczegółowych w polityce transportowej Miasta, w tym: przygotowanie tych zadań, dokonanie przeglądu zakresu i stopnia skoordynowania z dziedzinami pokrewnymi (planowanie przestrzenne, drogownictwo, sterowanie ruchem) oraz uzgodnienia zasad ich realizacji.

**Celem wdrożeniowym** Planu jest umożliwienie przygotowania wniosków do programów operacyjnych, odnoszących się do transportu publicznego:

- Regionalny Program Operacyjny Województwa Małopolskiego
  - Oś Priorytetowa 4 Infrastruktura dla rozwoju gospodarczego
    - DZIAŁANIE 4.2 ZWIĘKSZENIE ROLI TRANSPORTU ZBIOROWEGO W OBSŁUDZE REGIONU
    - *Schemat A: Transport Miejski*

Opracowanie Planu opiera się na informacjach i danych, które uzyskano z rutynowych zbiorów informacji, gromadzonych przez jednostki miejskie. Miasto prowadzi pomiary zachowań mieszkańców oraz gromadzi dane i oceny funkcjonowania, sporządzane zarówno przez swoje służby, jak i zewnętrzne, niezależne podmioty.

## 7.3. Oczekiwane wskaźniki osiągnięcia Planu

Podstawowym wskaźnikiem jest stopień użytkowania transportu zbiorowego w przejazdach w obrębie miasta Nowego Sącza. Oznacza to dążenie do utrzymania wysokiego udziału transportu publicznego w przewozach pasażerskich w Nowym Sączu. Jako miarę tego celu wyznaczono: udział transportu publicznego w przewozach oraz liczbę pasażerów rocznie. Ponadto dodatkowymi wskaźnikami do osiągnięcia celów Planu są:

- ograniczenie emisji spalin i hałasu, mierzone stosownymi wartościami emisji,

- ograniczenie wypadkowości,
- poprawa płynności ruchu samochodowego, która mierzona jest za pomocą wzrostu średniej prędkości w ruchu oraz skróceniem czasu podróży w obszarze miasta.

# 8. Zestawienie zadań planowanych do realizacji w latach 2007- 2015

W tabeli 5 zestawiono zadania przewidziane do współfinansowania ze środków unijnych, zadania planowane do realizacji w latach 2010-2015 oraz zadania, których przygotowanie bądź rozpoczęcie przewidziane jest w tym okresie, a których zakończenie przewiduje się po okresie planowania objętym planem. Dodatkowo wprowadzono podział na inwestycje, które zawarte zostały w Wieloletnim Programie Inwestycyjnym Miasta Nowy Sącz bezpośrednio dotyczące komunikacji i transportu oraz inwestycje planowane do realizacji przez MPK w Nowym Sączu.

**Tabela 5. Zadania inwestycyjne planowane do dofinansowania z Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013**

| Nazwa zadania | Program operacyjny | Lata inwestycji | Całkowity koszt zadania (zł netto) | Opis zadań | Koszt realizacji zadania ( zł netto) |
|---|---|---|---|---|---|
| **„Rozbudowa i modernizacja infrastruktury techniczno-komunikacyjnej lokalnego transportu publicznego w Nowym Sączu wraz z wymianą taboru autobusowego”.** | Małopolski Regionalny Program Operacyjny na lata 2007-2013 Oś priorytetowa: Infrastruktura dla rozwoju gospodarczego, Działanie 4.2. Zwiększenie roli transportu zbiorowego w obsłudze regionu | 2010-2011 | 10 900 000 | Zadanie 1: Modernizacja taboru autobusowego<br>1. wymiana wyeksploatowanego taboru autobusowego nie spełniającego obecnie obowiązujących norm EURO 9 szt.<br>• midi ( 9m) zasilany olejem napędowym, spełniający wymagania norm EURO dla okresu zakupu, przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych | 5 600 000 |
| | | | | Zadanie 2: Wprowadzenie elementów Inteligentnych Systemów Transportowych:<br>2. utworzenie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej (tablice elektroniczne na przystankach – 8 szt.)<br>3. wprowadzenie biletu elektronicznego (wdrożenie powszechności pobierania opłat drogą elektroniczną za przejazdy środkami transportu publicznego; utworzenie centrum obsługi i dystrybucji biletu elektronicznego; montaż punktów doładowań biletów elektronicznych na przystankach – 40 szt.)<br>4. doposażenie posiadanego taboru w urządzeniach obsługujące elementy dynamicznej informacji pasażerskiej i biletu elektronicznego (70 zestawów)<br>• tablice kierunkowe<br>• kasowniki<br>• autokomputery<br>• monitoring bezpieczeństwa (wnętrza pojazdu)<br>• urządzenia niezbędne do nawiązywania łączności z centrum zarządzania (GPS, radiotelefony)<br>5. wdrożenie systemu zarządzania flotą | 3 400 000 |
| | | | | Zadanie 3: Poprawa płynności ruchu autobusów miejskich przez modernizacje organizacji i sterowania ruchem:<br>6. wprowadzenie systemu preferencji dla autobusów na wybranych skrzyżowaniach (rozbudowa systemu sygnalizacji świetlnych) wraz ze zmianami w organizacji ruchu | 2 000 000 |

*Źródło: Opracowanie własne*

**Tabela 6. Zadania inwestycyjne Miasta Nowy Sącz zawarte w Wieloletnim Programie Inwestycyjnym na lata 2008-2013 z zakresu Komunikacji i Transportu**

| Lp | Nazwa programu/ nazwa zadania | Jednostka odpowiedzialna za realizację | Strategia Program Działanie | Okres realizacji inwestycji | Łączne poniesione i planowane nakłady finansowe | Planowane wydatki inwestycyjne | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | 2010 | 2011 | 2012 |
| **Poprawa układu komunikacyjnego** | | | | | | | | |
| 1 | Obwodnica Północna po terenie Miasta Nowy Sącz (jedna nitka) | Urząd Miasta | 4.13.4 środki zewnętrzne | 2003-2011 | 102 913 265 | 392 648 | 91 047 099 | |
| | Źródła finansowania | | | | | | | |
| | -środki własne | | | | 11 866 166 | 392 648 | 0 | |
| | -środki zewnętrzne | | | | 91 047 099 | 0 | 91 047 099 | |
| 2 | Przebudowa ul. Królowej Jadwigi wraz z budową kanalizacji | Urząd Miasta | POIiŚ PVIII.DZ.8.2 | 2009-2010 | 20 160 783 | 9 612 540 | 10 548 243 | |
| | Źródła finansowania | | | | | | | |
| | -środki własne | | | | 3 024 118 | 1 441 881 | 1 582 237 | |
| | -środki zewnętrzne | | | | 17 136 665 | 0 | 17 136 665 | |
| 3 | Obwodnica Zachodnia budowa mostu przez rzekę Dunajec | Urząd Miasta | MRPO Dz.4.1. Schemat B | 2009-2013 | 80 000 000 | 300 000 | 2 200 000 | 27 300 000 |
| | Źródła finansowania | | | | | | | |
| | -środki własne | | | | 36 500 000 | 300 000 | 2 200 000 | 13 800 000 |
| | -środki zewnętrzne | | | | 43 500 000 | 0 | 0 | 13 500 000 |

*Źródło: Opracowanie własne*

## 9. Plan finansowy na lata 2010-2015

Jak wspomniano powyżej Miasto Nowy Sącz planuje zrealizować inwestycję z zakresu transportu publicznego, której współfinansowanie przewidziane jest ze środków Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013. Beneficjentem projektu będzie Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. – w zakresie zadań wskazanych w tabeli 5. Maksymalny poziom dofinansowania, według wytycznych zawartych w dokumentacji dla beneficjentów MRPO wynosi 70% wydatków kwalifikowanych. Oznacza to, że pozostałą kwotę Beneficjent musi pokryć z własnych środków finansowych. Założono przy tym, że zadanie 3 z tabeli 5, Miasto powierzy do realizacji MPK, na co przekaże mu dodatkowe dokapitalizowanie, uwzględnione w tabeli 7 w wierszu „Dopłata do kapitału MPK na komponent poprawy płynności ruchu w ramach projektu MRPO".

W poniższych tabelach 7 i 8 zaprezentowano prognozę budżetu Miasta Nowy Sącz oraz prognozowaną sytuację finansową MPK, uwzględniające planowany do realizacji projekt „Rozbudowy i modernizacji infrastruktury techniczno-komunikacyjnej lokalnego transportu publicznego w Nowym Sączu wraz z wymianą taboru autobusowego".

Prognozę budżetu skonstruowano w oparciu o Prognozę długu publicznego Miasta Nowego Sącza na lata 2009-2016, stanowiącej załącznik nr 7 do projektu uchwały budżetowej Miasta Nowego Sącza na rok 2010, wprowadzając do niej po stronie wydatków dodatkowe dokapitalizowanie MPK, o którym napisano powyżej oraz zaciągnięcie dodatkowego długu na pokrycie tego dokapitalizowania, a także jego spłatę przy założeniu 10-cioletniego okresu spłaty i oprocentowania na poziomie 6% w skali roku.

Prognozę przyszłej sytuacji finansowej MPK skonstruowano w oparciu o dane historyczne oraz prognozę ilości pasażerów transportu publicznego, zaprezentowaną w tabeli 15 (wiersz 38 zawiera dobową ilość podróży transportem publicznym. Iloczyn tej wielkości, 300 dni przeliczeniowych w roku i 55% udziału MPK w przewozach ogółem daje roczną ilość pasażerów MPK). Dla oszacowania przychodów przyjęto średni wpływ netto na pasażera wynoszący 53 gr. W prognozie tej uwzględniono również wydatki na realizację polityki odnowy taboru MPK.

Analizując poniższe tabele należy stwierdzić, że zarówno Miasto Nowy Sącz jak i MPK w Nowym Sączu posiadają zdolność do realizacji projektu inwestycyjnego i zagwarantowania jego trwałości.

## Tabela 7. Plan finansowy Miasta Nowy Sącz na lata 2010-2015 (w tys. zł)

| Wyszczególnienie | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Planowane dochody miasta ogółem, w tym:** | **354 367,0** | **336 468,0** | **346 234,8** | **357 367,1** | **367 894,0** | **378 429,1** |
| dopłaty do transportu publicznego, pochodzące z innych gmin | 226,5 | 228,6 | 235,3 | 242,8 | 250,0 | 257,8 |
| środki unijne, w tym: | 20 611,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| **Przychody budżetu, w tym:** | **46 685,0** | **28 000,0** | **27 800,0** | **23 400,0** | **7 400,0** | **0,0** |
| zaciągnięcie długu | 46 500,0 | 28 000,0 | 27 800,0 | 23 400,0 | 7 400,0 | 0,0 |
| wolne środki | 3 985,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| **Ogółem wpływy** | **401 052,0** | **364 468,0** | **374 034,8** | **380 767,1** | **375 294,0** | **378 429,1** |
| **Wydatki budżetu, w tym:** | **380 306,0** | **337 282,0** | **347 138,0** | **350 810,0** | **341 538,0** | **347 352,0** |
| Wydatki bieżace, w tym: | 325 447,0 | 325 020,0 | 325 985,0 | 326 161,0 | 326 514,4 | 327 073,8 |
| koszty obsługi długu | 4 540,0 | 6 427,0 | 6 958,0 | 7 140,0 | 6 304,4 | 4 097,8 |
| *Rekomensata za świadczenie usług transportu publicznego realizowanego przez MPK* | *7 850,0* | *8 400,0* | *8 800,0* | *9 100,0* | *9 400,0* | *9 700,0* |
| Wydatki majątkowe, w tym: | 54 859,0 | 12 262,0 | 21 153,0 | 24 745,0 | 15 116,0 | 20 367,0 |
| inwestycyjne, w tym | 52 862,0 | 9 800,0 | 18 808,0 | 22 520,0 | 10 014,0 | 20 367,0 |
| *Dopłata do kapitału MPK; w tym:* | *1 000,0* | *1 500,0* | *1 600,0* | *500,0* | *0,0* | *0,0* |
| *na komponent poprawy płynności ruchu w ramach projektu MRPO* | | | *600,0* | | | |
| **Rozchody budżetu** | **20 746,0** | **27 186,0** | **26 896,8** | **29 957,1** | **33 756,0** | **31 077,1** |
| **Ogółem wydatki** | **401 052,0** | **364 468,0** | **374 034,8** | **380 767,1** | **375 294,0** | **378 429,1** |
| **Saldo gotówki** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** |
| **Skumulowane saldo gotówki** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** |
| Wskaźnik obsługi długu I | 7,3% | 10,2% | 9,9% | 10,6% | 11,1% | 9,5% |
| Wskaźnik obsługi długu II | 26,4% | 28,1% | 27,4% | 24,7% | 16,9% | 8,2% |

*Źródło: Opracowanie własne*

**Tabela 8. Prognoza sytuacji finansowej MPK Sp. z o.o. w Nowym Sączu**

| MPK Nowy Sącz ( tys.zł) | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Usługi przewozowe, w tym: | 14 329,4 | 14 920,6 | 16 076,4 | 16 439,7 | 16 803,0 | 17 166,2 |
| z budżetu Miasta Nowy Sącz | 7 336,4 | 7 850,5 | 8 224,3 | 8 504,7 | 8 785,0 | 9 065,4 |
| ze sprzedaży biletów | 6 993,0 | 7 070,1 | 7 852,1 | 7 935,0 | 8 017,9 | 8 100,8 |
| Pozostałem przychody | 3 676,0 | 3 492,2 | 3 317,6 | 3 418,1 | 3 685,5 | 3 698,7 |
| Przychody finansowe | 10,0 | 18,4 | 32,9 | 38,2 | 20,2 | 9,3 |
| **Całkowite przychody** | **18 015,4** | **18 431,2** | **19 427,0** | **19 895,9** | **20 508,7** | **20 874,2** |
| Koszty operacyjne | 16 729,5 | 17 156,1 | 17 291,7 | 17 600,3 | 17 896,0 | 18 239,6 |
| Amortyzacja | 1 275,0 | 1 648,0 | 1 783,8 | 2 138,4 | 2 192,3 | 2 152,1 |
| Koszty finansowe | 21,8 | 10,0 | 0,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| **Całkowite koszty** | **18 026,2** | **18 814,1** | **19 076,3** | **19 738,8** | **20 088,3** | **20 391,7** |
| **Zysk brutto** | **-10,8** | **-382,9** | **350,7** | **157,2** | **420,4** | **482,5** |
| Podatek dochodowy | 0,0 | 0,0 | 66,6 | 29,9 | 79,9 | 91,7 |
| **Zysk netto** | **-10,8** | **-382,9** | **284,0** | **127,3** | **340,5** | **390,8** |
| **Przepływ gotówki w MPK** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** |
| Gotówka początkowa | 510,4 | 918,6 | 1 646,7 | 1 909,1 | 1 012,5 | 465,7 |
| Przychody | 18 015,4 | 18 431,2 | 19 427,0 | 19 895,9 | 20 508,7 | 20 874,2 |
| Koszty bez amortyzacji | 16 751,2 | 17 166,1 | 17 292,5 | 17 600,3 | 17 896,0 | 18 239,6 |
| Nakłady inwestycyjne; w tym: | 3 350,0 | 5 300,0 | 4 148,0 | 2 497,3 | 1 924,6 | 1 425,0 |
| na projekt MRPO | 3 200,0 | 5 300,0 | 2 500,0 | | | |
| Dotacja ze środków MRPO | 2 240,0 | 3 710,0 | 1 750,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Dokapitalizowanie MPK | 1 000,0 | 1 500,0 | 1 600,0 | 500,0 | 0,0 | 0,0 |
| Zaciągnięcie kredytów | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Spłata kredytów | 346,0 | 147,0 | 115,0 | 10,0 | 0,0 | 0,0 |
| Podatek dochodowy | 0,0 | 0,0 | 66,6 | 29,9 | 79,9 | 91,7 |
| Inne pozycje wpływające na stan gotówki | -400,0 | -300,0 | -892,5 | -1 155,0 | -1 155,0 | -1 155,0 |
| **Gotówka końcowa** | **918,6** | **1 646,7** | **1 909,1** | **1 012,5** | **465,7** | **428,6** |

*Źródło: Opracowanie własne*

# 10. Badanie marketingowe- ocena preferencji i ruchliwości mieszkańców

## 10.1. Metodologia badania

Badanie zostało zrealizowane w wylosowanych gospodarstwach domowych w Nowym Sączu. Wszystkie przedstawione wyniki badania pochodzą z badania wykonanego przez Firmę PBS-DGA z Sopotu w styczniu 2010 roku, sprowadzone do poziomu ruchliwości średnio za rok 2008.

**Respondenci**

W badaniu brały udział wszystkie osoby w wieku 16 lat i więcej zamieszkujące w gospodarstwach wylosowanych do badania. W części dotyczącej ogólnych informacji o gospodarstwie oraz części dotyczącej preferencji komunikacyjnych odpowiedzi udzielały wylosowane w gospodarstwie domowym osoby w wieku 16 lat i więcej. W części dotyczącej podstawowych danych społeczno-demograficznych oraz zachowań komunikacyjnych z jednego dnia roboczego (tzw. „fotografia dnia") informacje były zbierane od wszystkich osób z gospodarstwa, które ukończyły 6 lat.

**Dobór próby**

W Nowym Sączu adresy gospodarstw zostały wylosowane spośród wszystkich zamieszkałych adresów przekazanych PBS DGA przez UM Nowy Sącz.

Łącznie przeprowadzano 400 wywiadów w gospodarstwach domowych. W trakcie realizacji badania zebrano dane od 1061 respondentów, notując 1441 zapisów podróży.

## 10.2. Zakres badania

Celem badania było zebranie danych, będących „fotografią" zachowań pieszych oraz użytkowników dróg i komunikacji miejskiej w Nowym Sączu. Dane te umożliwią sporządzenie obrazu rzeczywistych potrzeb w przemieszczaniu się, niezależnie od istniejących uwarunkowań w sieci transportowej. Badanie Ruchu pozwoli na szczegółowe zdiagnozowanie komunikacji w Nowym Sączu.

Praca ankieterów była podzielona na 3 etapy realizowane podczas jednej wizyty.

A. Wywiad z wylosowaną osobą będącą w wieku 16 i więcej lat – badanie zachowań, preferencji i satysfakcji z komunikacji zbiorowej

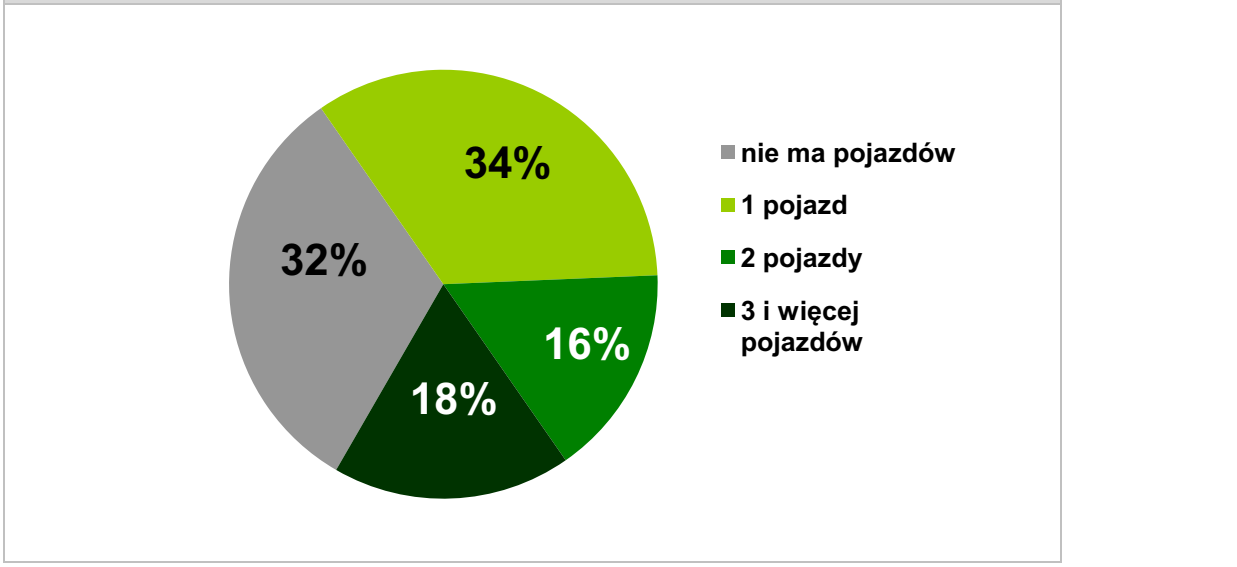
B. Krótki wywiad ze wszystkimi członkami gospodarstwa w wieku 6 i więcej lat

C. Opisanie podróży przez wszystkich członków gospodarstwa domowego w wieku 6 i więcej lat z ostatniej doby roboczej poprzedzającej wywiad.

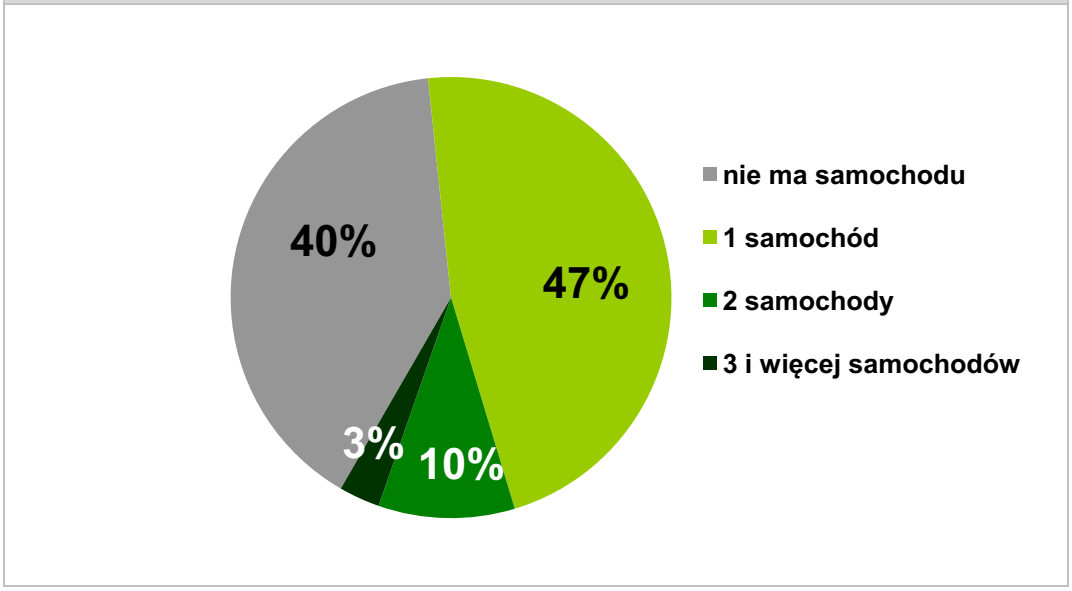
## 10.3. Bezpośrednie wyniki badań

### 10.3.1. Pojazdy w gospodarstwach domowych

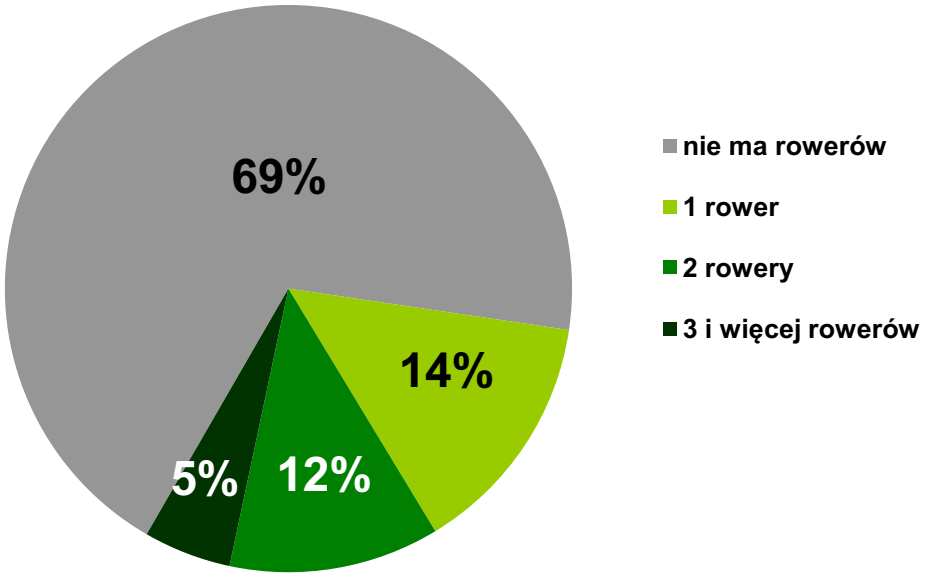
**Wykres 1. Liczba pojazdów (prywatnych lub służbowych) w gospodarstwie domowym**




**Wykres 2. Liczba samochodów osobowych (prywatnych lub służbowych) w gospodarstwie domowym**

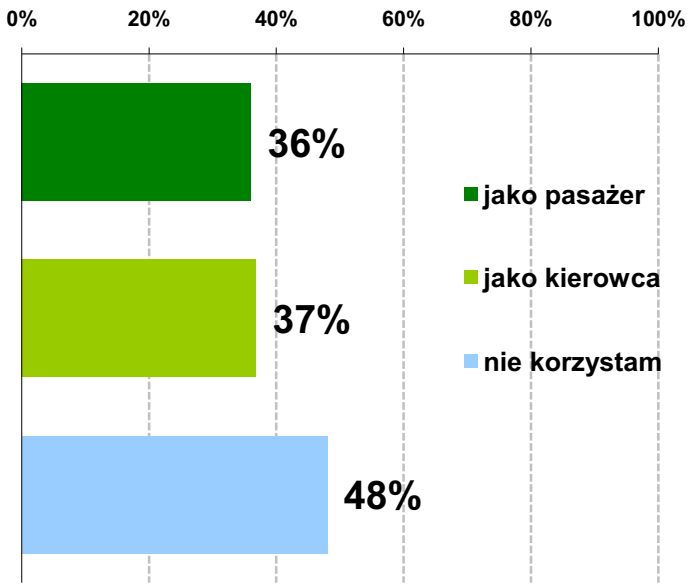


**Wykres 3. Liczba rowerów w gospodarstwie domowym**



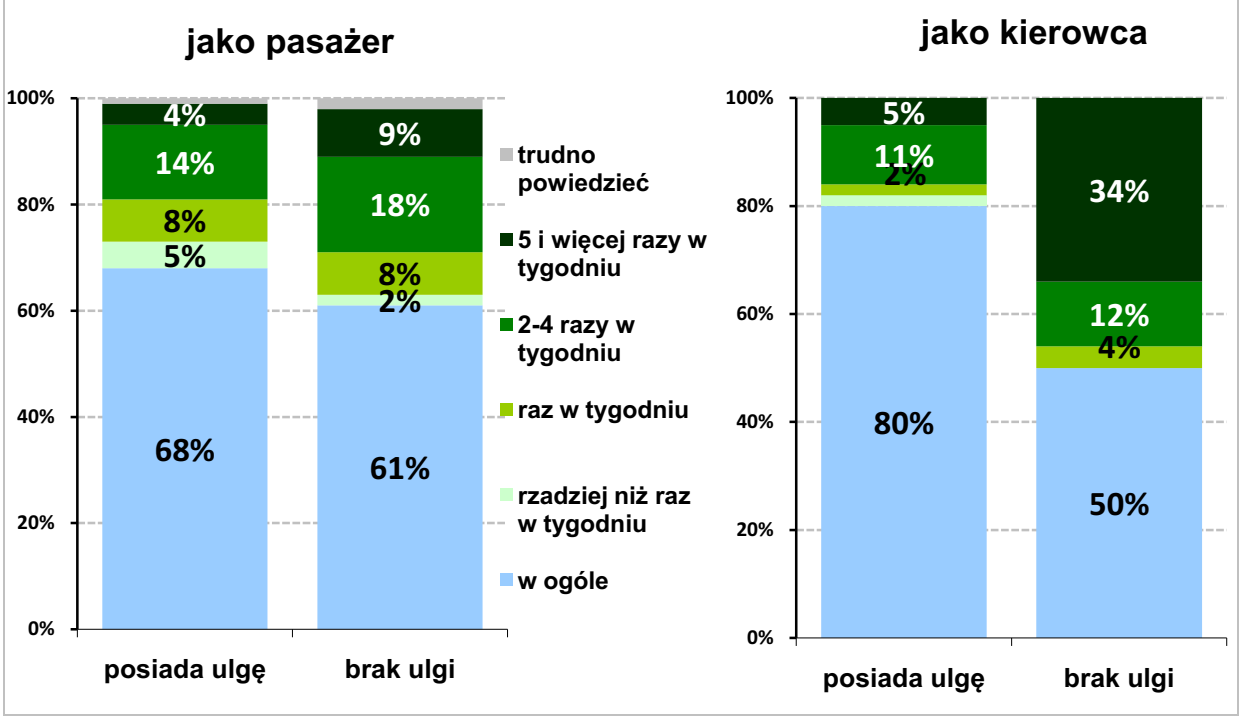

### 10.3.2. Zwyczaje przemieszczania się po Nowym Sączu

**Wykres 4. Korzystanie z samochodu podczas poruszania się po terenie Nowego Sącza**

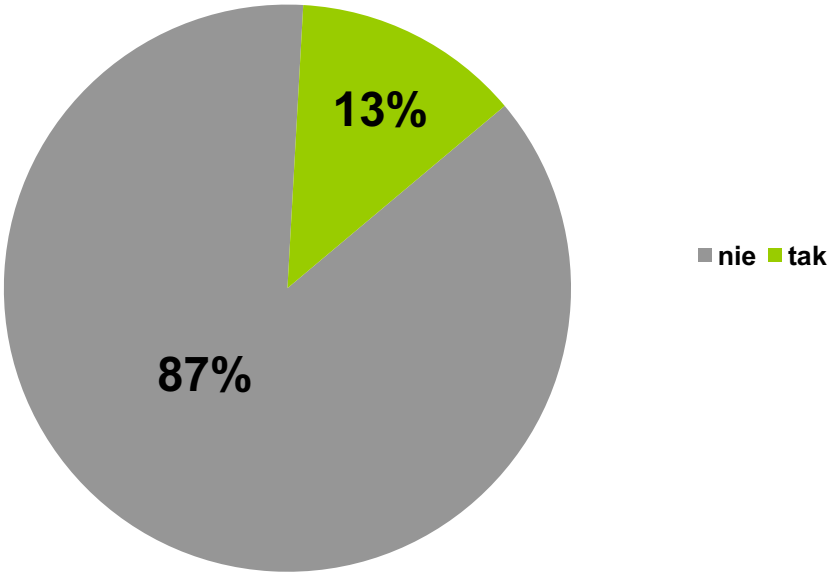



Procenty nie sumują się do 100%, ponieważ respondenci mogli wybrać do dwóch odpowiedzi.

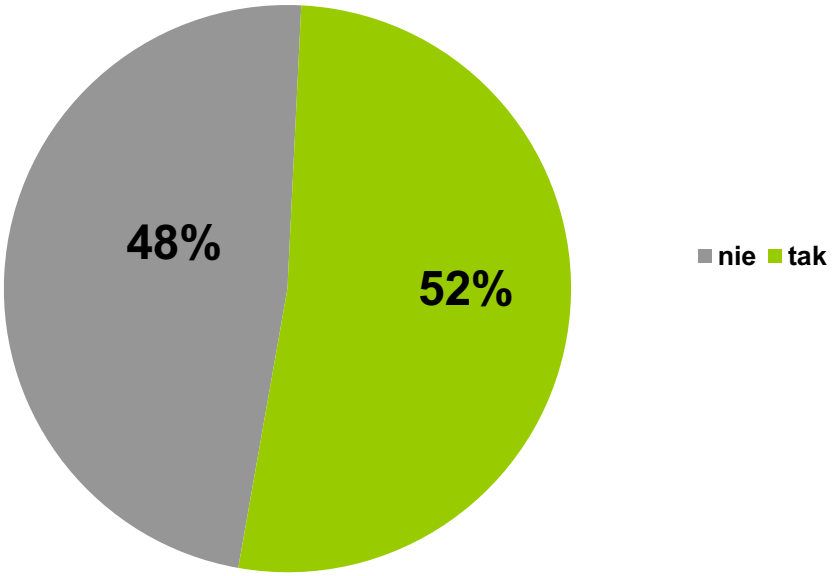
**Wykres 5. Częstotliwość korzystania z samochodu w poruszaniu się po terenie Nowego Sącza w zależności od posiadanej zniżki na przejazdy komunikacją miejską**




**Wykres 6. Posiadanie biletu okresowego na komunikację miejską**

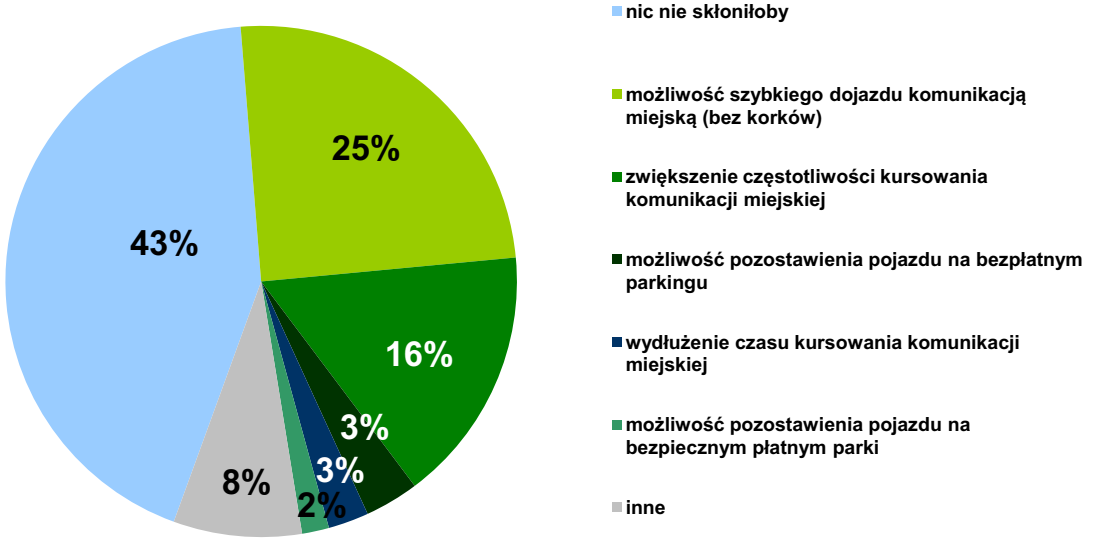


**Wykres 7. Jeżdżenie samochodem do pracy jako kierowca**



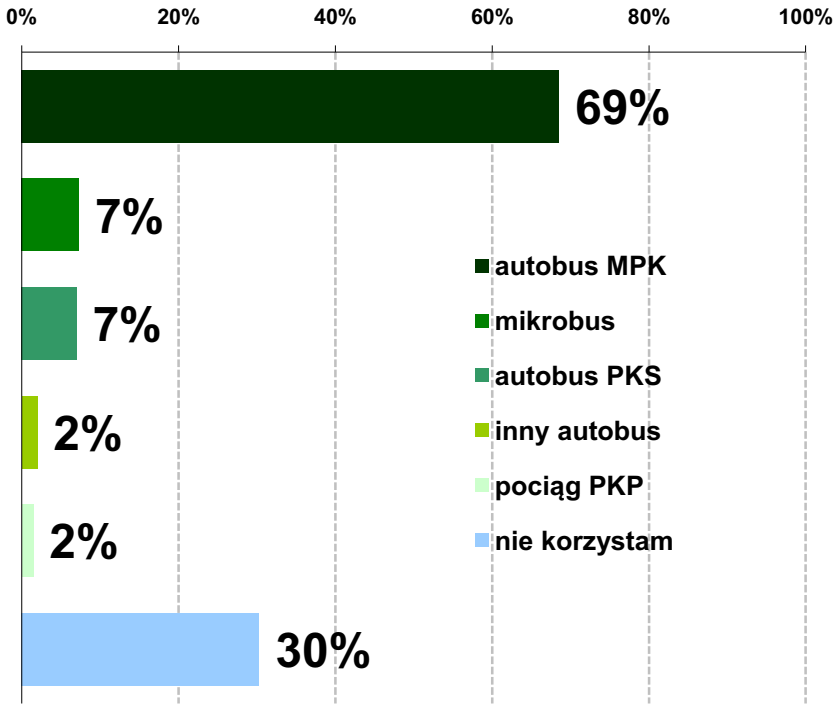

Odpowiadający: respondenci poruszający się samochodem jako kierowcy po terenie Nowego Sącza.

**Wykres 8. Czynniki potencjalnie skłaniające do rezygnacji z przemieszczania się samochodem po terenie Nowego Sącza**



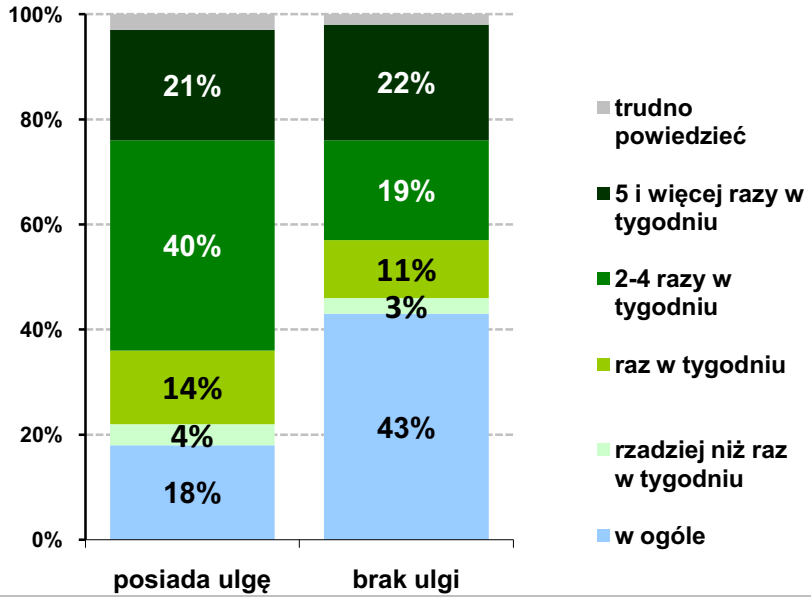

Odpowiadający: respondenci, którzy korzystają z samochodu w poruszaniu się po Nowym Sączu.

**Wykres 9. Korzystanie z komunikacji zbiorowej podczas poruszania się po terenie Nowego Sącza**

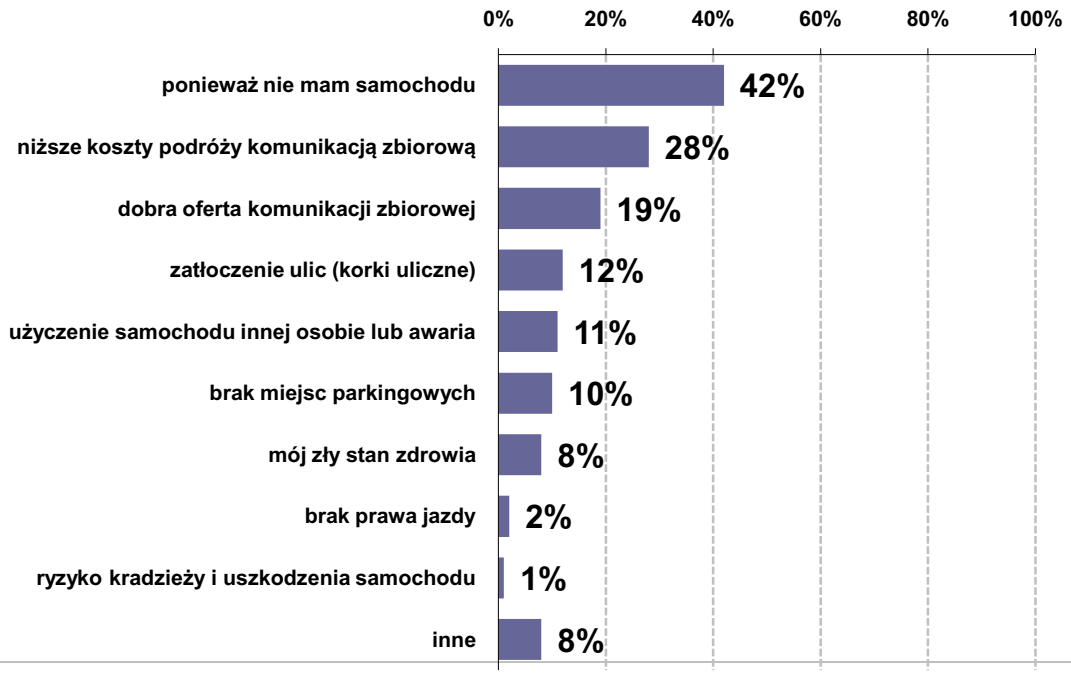



Procenty nie sumują się do 100%, ponieważ respondenci mogli wybrać wiecej niż jedną odpowiedź.

**Wykres 10. Częstotliwość korzystania z autobusów MPK w poruszaniu się po terenie Nowego Sącza w zależności od posiadanej zniżki na przejazdy komunikacją miejską**



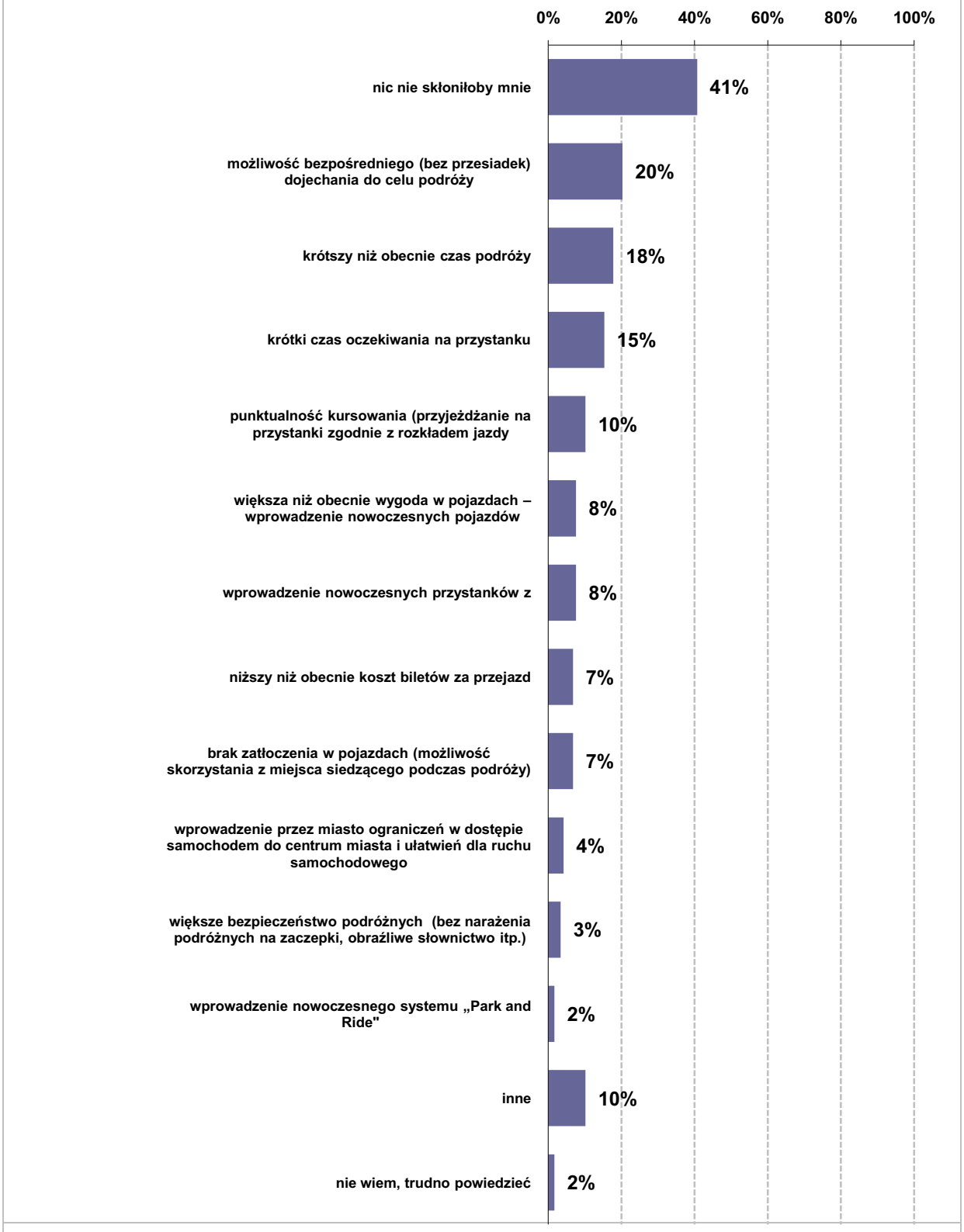
**Wykres 11. Motywacje korzystania z komunikacji miejskiej w poruszaniu się po terenie Nowego Sącza**




Odpowiadający: respondenci, którzy korzystają z komunikacji miejskiej w poruszaniu się po Nowym Sączu.

Procenty nie sumują się do 100%, ponieważ respondenci mogli wskazać max 3 odpowiedzi.

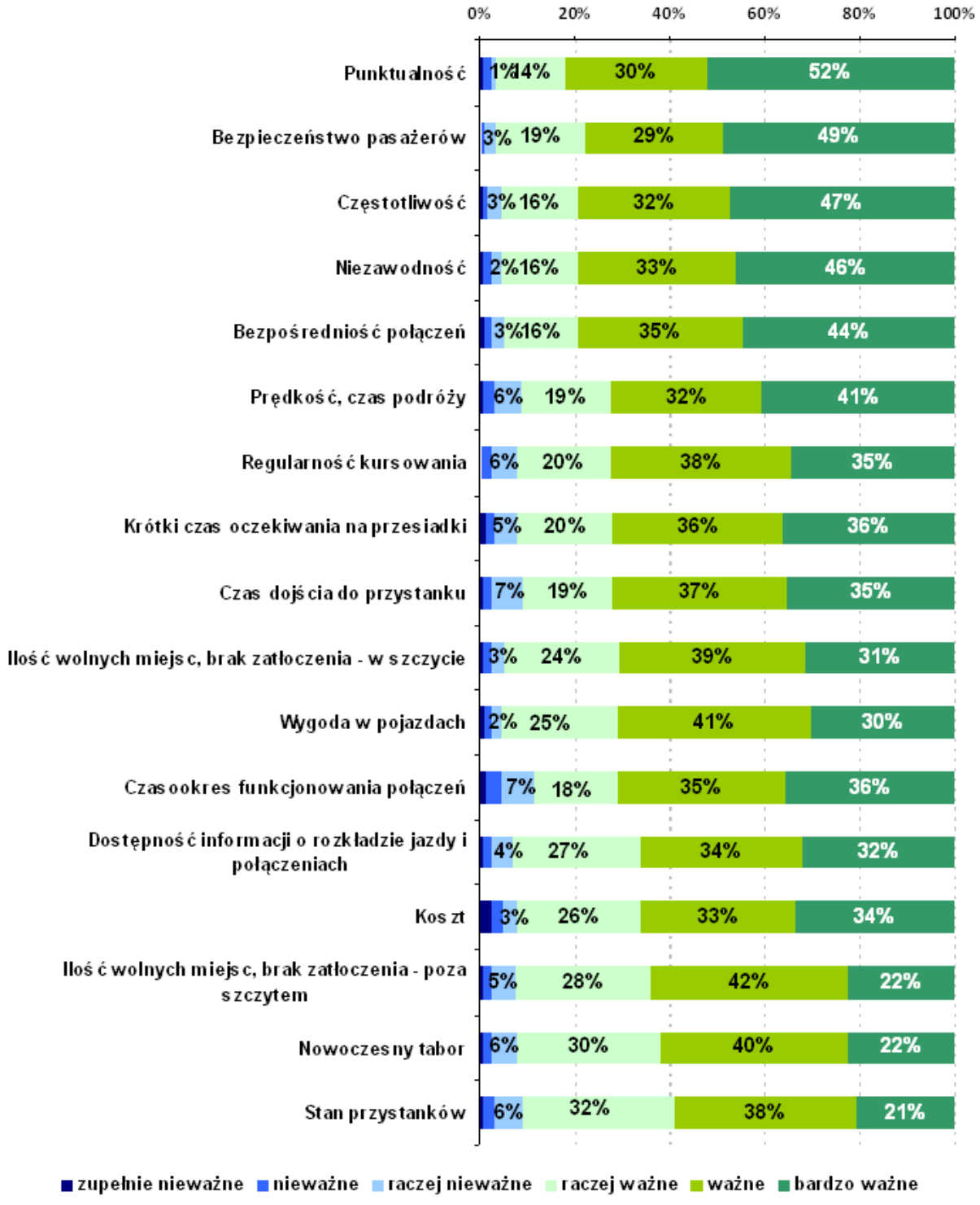
**Wykres 12. Czynniki potencjalnie skłaniające do korzystania z komunikacji miejskiej w poruszaniu się po terenie Nowego Sącza**



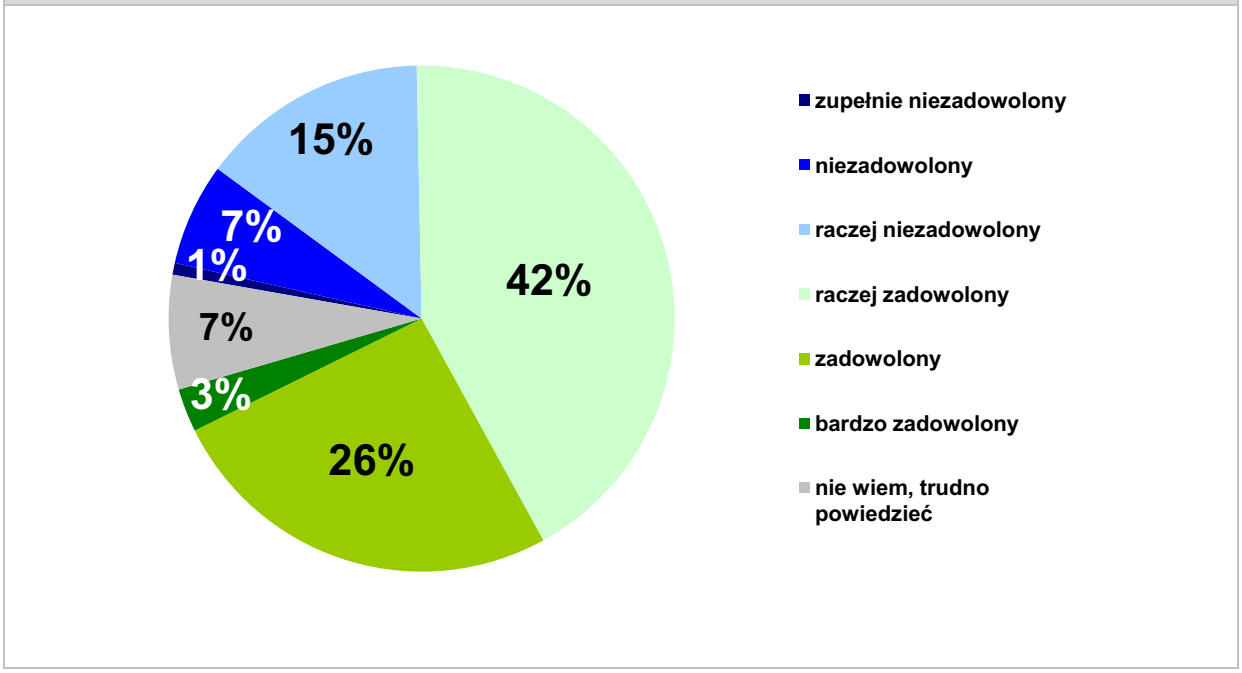

Odpowiadający: respondenci, którzy korzystają z komunikacji miejskiej w poruszaniu się po Nowym Sączu. Procenty nie sumują się do 100%, ponieważ respondenci mogli wskazać max 3 odpowiedzi.

### 10.3.3. Satysfakcja z funkcjonowania komunikacji zbiorowej

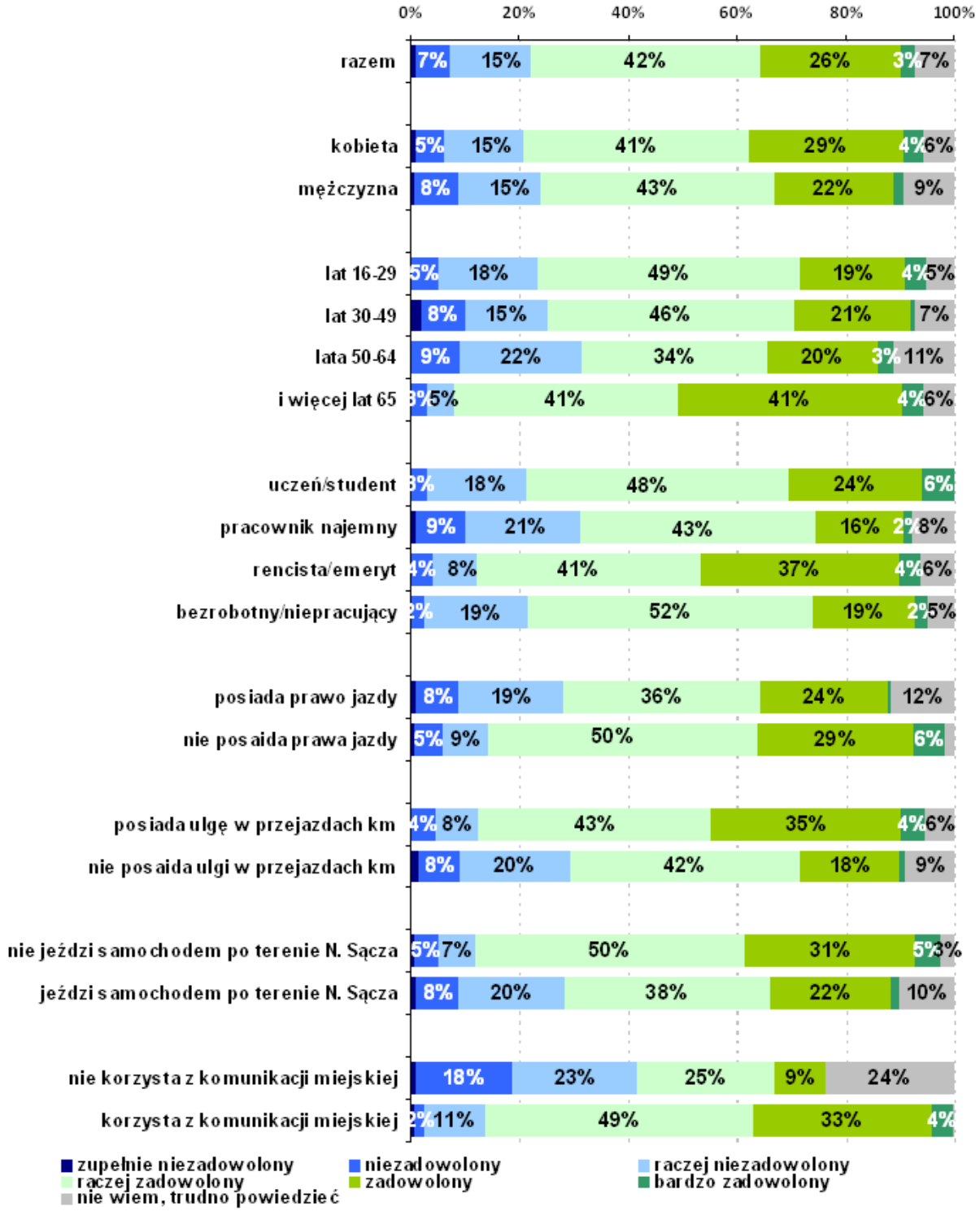
**Wykres 13. Ważność czynników oceny komunikacji zbiorowej**



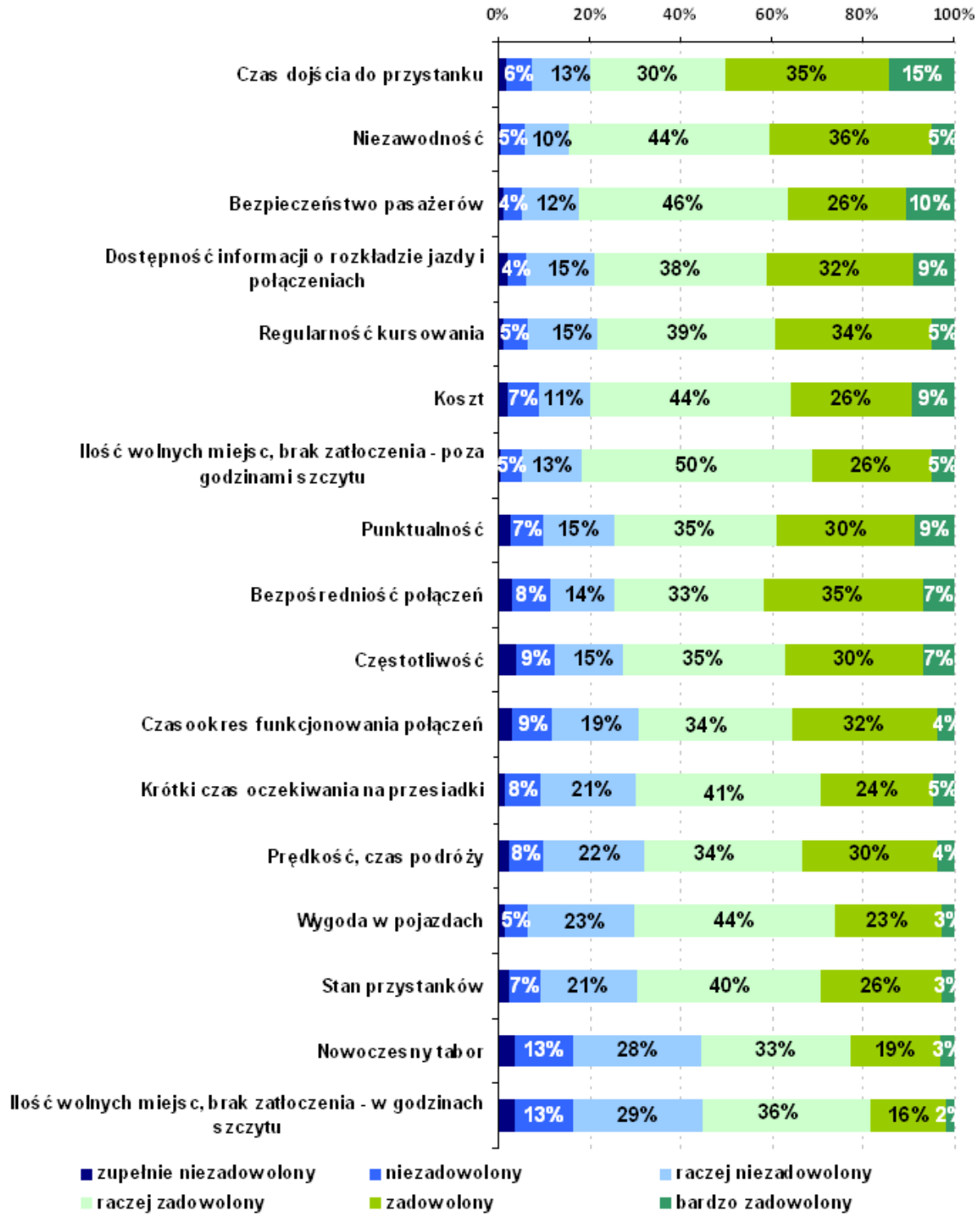
**Wykres 14. Satysfakcja ogólna z funkcjonowania komunikacji zbiorowej w Nowym Sączu**



**Wykres 15. Satysfakcja ogólna z funkcjonowania komunikacji zbiorowej w Nowym Sączu – w szczegółach wg badanych kategorii respondentów**

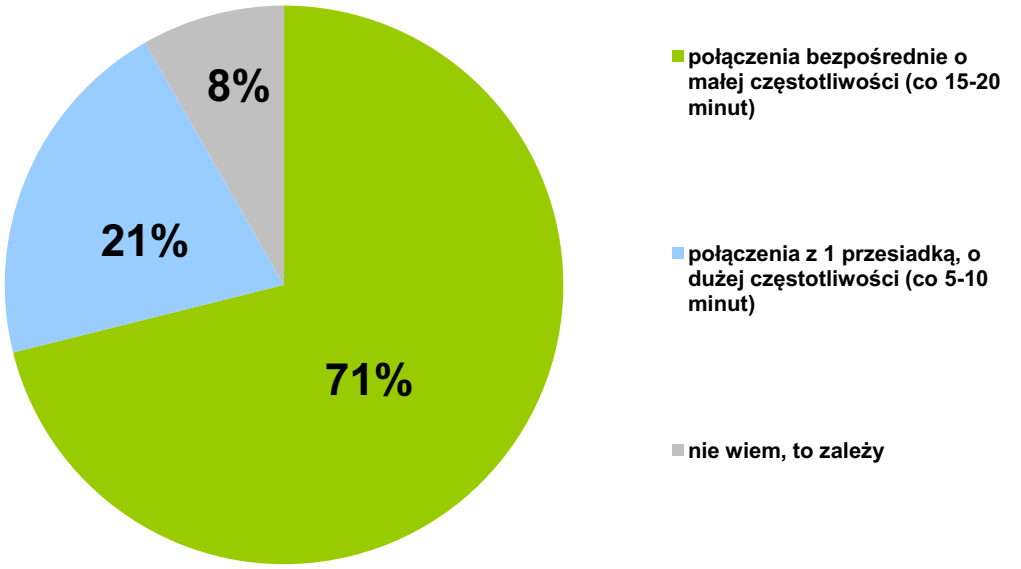


**Wykres 16. Satysfakcja szczegółowa z funkcjonowania komunikacji zbiorowej w Nowym Sączu**

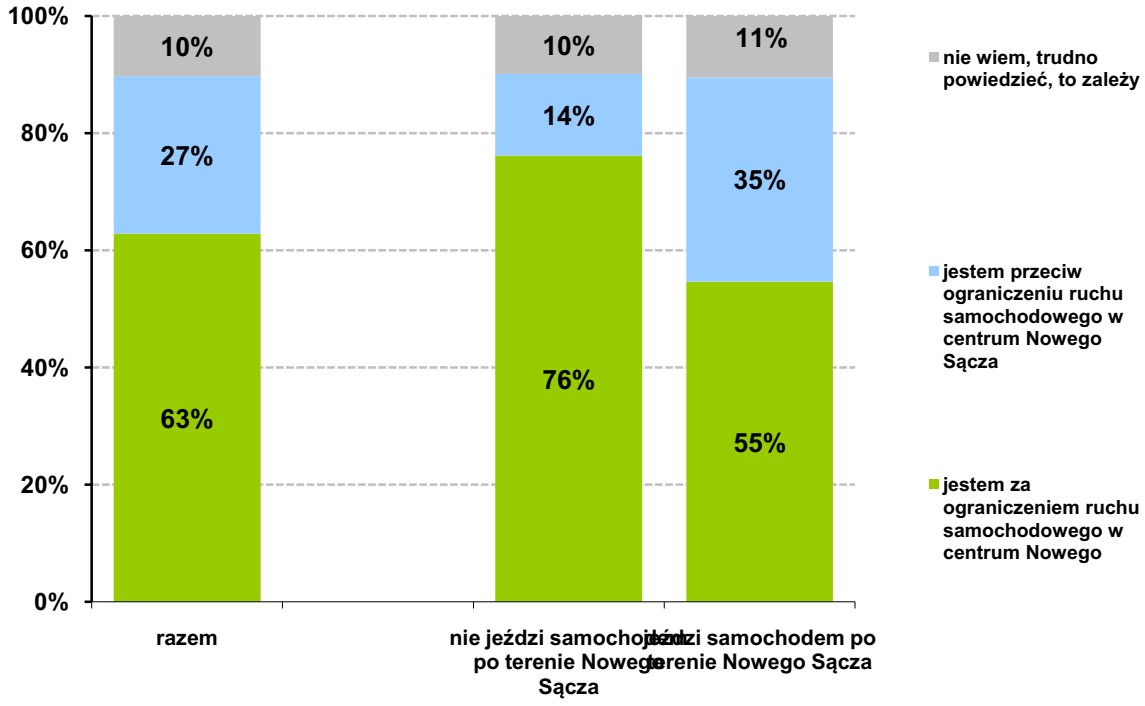


### 10.3.4. Preferencje komunikacyjne mieszkańców Nowego Sącza

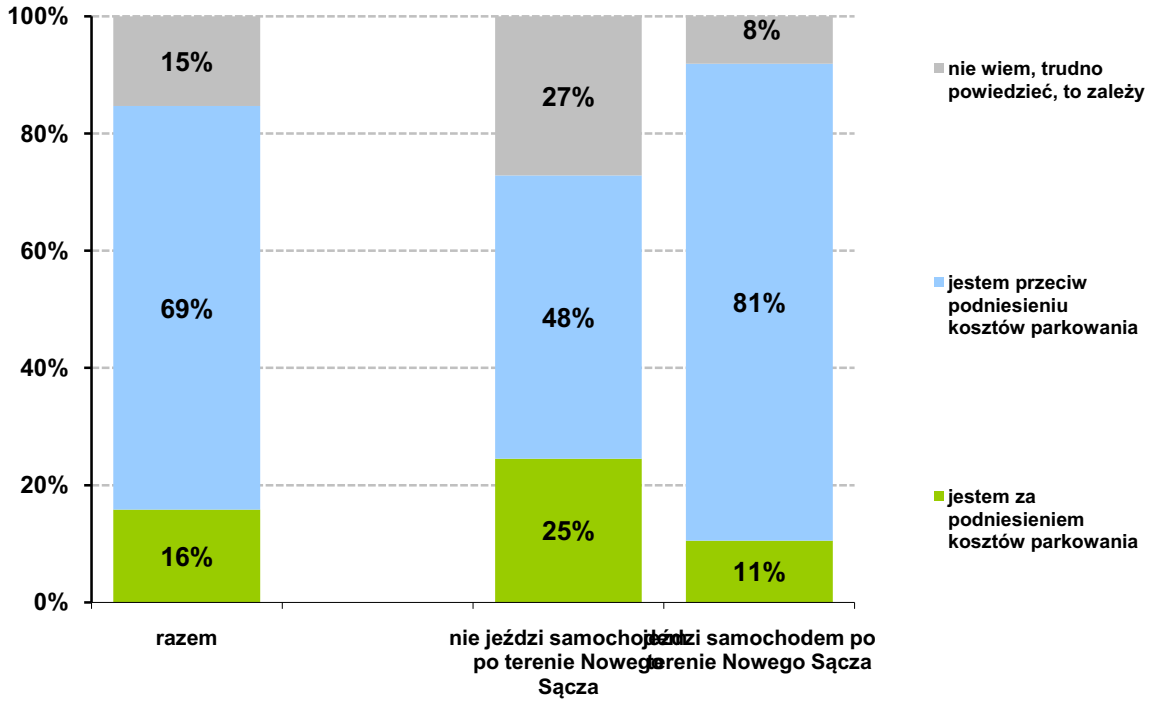
**Wykres 17. Bardziej korzystne rozwiązania: częstotliwość vs bezpośredniość połączeń**




**Wykres 18. Akceptacja ograniczeń w ruchu samochodowym w centrum Nowego Sącza**



**Wykres 19. Akceptacja wzrostu kosztów parkowania w centrum Nowego Sącza**



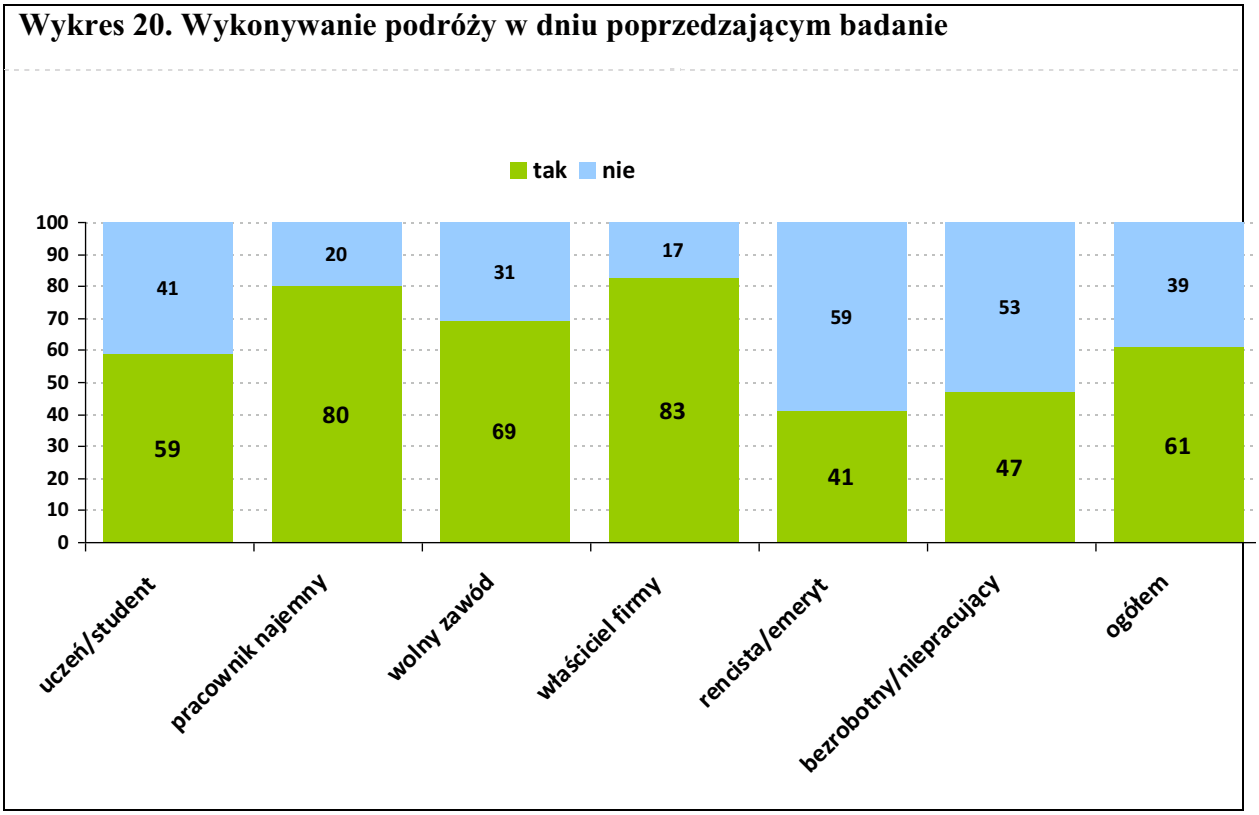
### 10.3.5. Podróże w ciągu ostatniego dnia pomiarowego

W dniu poprzedzającym badanie podróże (czyli przemieszczenie na odległość powyżej 300 metrów w zdefiniowanym celu) wykonało zaledwie 61% badanych.

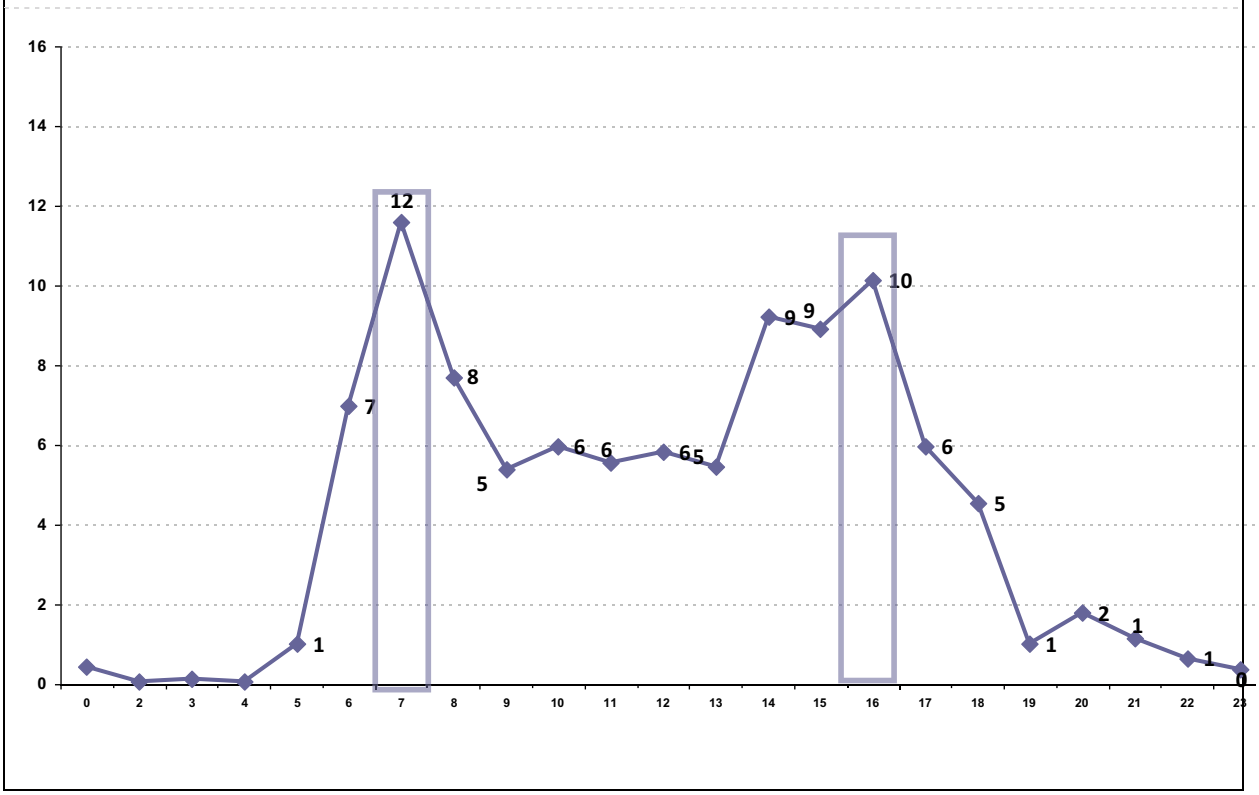
W podobnych badaniach, prowadzonych w typowej porze roku (wiosna lub jesień) wskaźnik ten jest nieco wyższy (ponad 60% - tereny wiejskie w okolicach aglomeracji do 75 – 85 % - duże miasta).

Na wynik ten mogła znaczący wpływ mieć pora roku i pogoda – styczeń, w tym wypadku – mroźny i śnieżny, choć pogodny, co mogło znacznie ograniczyć podróże, których mieszkańcy Nowego Sącza mogli uniknąć (a więc podróże fakultatywne).

**Wykres 20. Wykonywanie podróży w dniu poprzedzającym badanie**



**Wykres 21. Rozkład podróży w ciągu doby (% wykonanych podróży)**




W części dotyczącej spisu członków gospodarstw domowych spisano dane od 1061 respondentów. 61% z nich wykonywało podróże, jednak – opisy podróży uzyskano od 88% z tych, którzy wykonywali podróże w dniu poprzedzającym badanie.

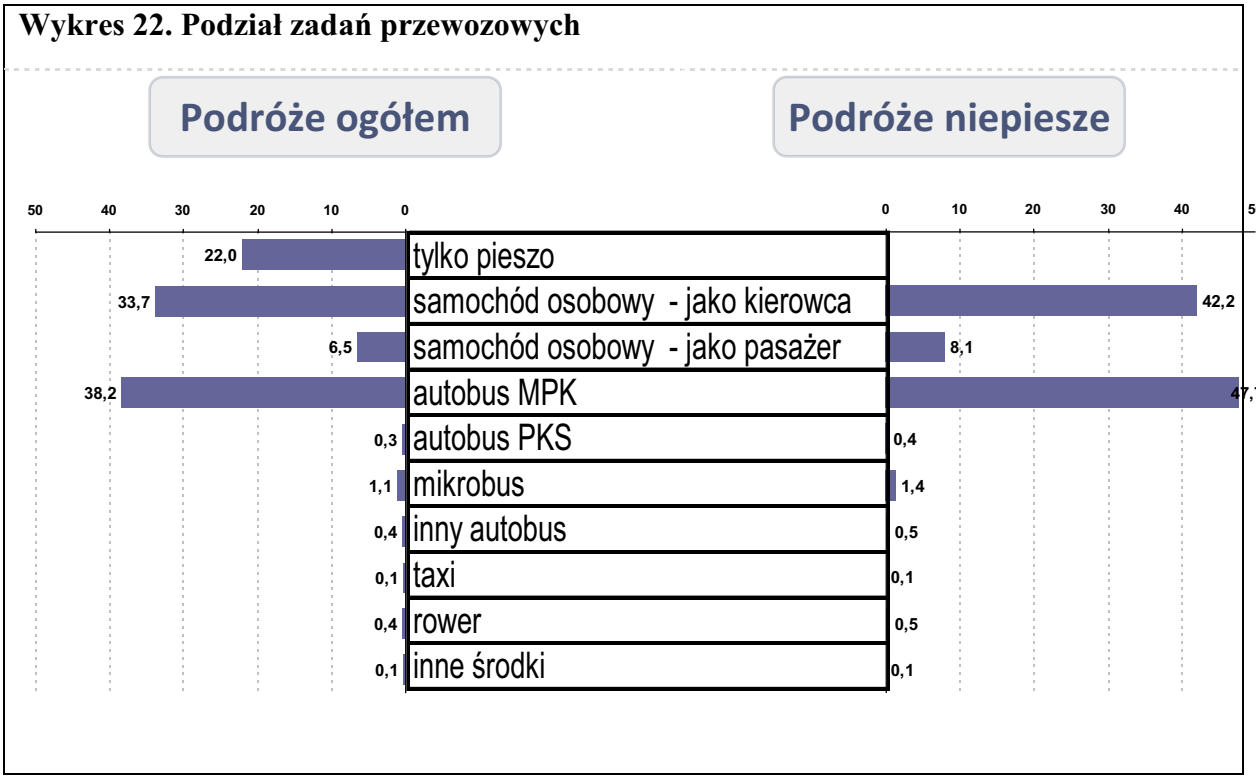
Stąd, można przyjąć – że liczba uzyskanych opisów podróży (1441) stanowiła 88% podróży faktycznie wykonanych przez badanych.

Rzeczywisty wskaźnik ruchliwości określamy na (1441/0,88)/1061 badanych – czyli 1,54 podróży na osobę. W tym miejscu należy podkreślić – że jest to wskaźnik ruchliwości w warunkach zimowych. Niemniej w podobnych miastach ruchliwość średnia kształtuje się na poziomie 1,6 – 1,8 podróży na mieszkańca. Dlatego dla modelu przyszłych zachowań mieszkańców przyjęto ruchliwość na poziomie **1,60 podróży/dobę/mieszkańca statystycznego.**

**Tabela 9. Motywacja podróży**

| motywacje | procent podróży | liczba podróży wg badania | *Liczba podróży po korekcie* |
|---|---|---|---|
| dom - praca | 20,8 | 0,32 | *0,33* |
| praca - dom | 19,2 | 0,29 | *0,31* |
| dom - nauka | 7,5 | 0,12 | *0,13* |
| nauka - dom | 7,7 | 0,12 | *0,12* |
| dom - inne | 17,8 | 0,27 | *0,28* |
| inne - dom | 18,3 | 0,28 | *0,29* |
| pozostałe, nie związane z domem | 8,7 | 0,13 | *0,14* |
| Razem | 100,0 | 1,54 | *1,60* |

**Wykres 22. Podział zadań przewozowych**



# 11. Prognoza popytu na transport publiczny w Nowym Sączu

Popyt na transport publiczny jest pochodna dwóch grup czynników:

a) parametrów demograficznych, w tym liczby ludności i struktury wiekowej społeczności lokalnej i regionalnej,

b) parametrów społeczno – ekonomicznych, w tym poziom zatrudnienia, aktywności zawodowej i bezrobocia.

Opis zachowań komunikacyjnych mieszkańców pokazano, opierając się na wynikach badań ruchliwości, w poprzednim rozdziale. Prognozę opracowano metodą na podstawie wyników badań w stanie obecnym z zastosowaniem metody eksperckiej w doborze parametrów przyszłych zachowań z wykorzystaniem analogii do podobnych obszarów, oraz opierając się na wieloletnim doświadczeniu w tej dziedzinie autorów opracowania. Wynikiem analizy jest hipoteza rozwoju rynku przewozów pasażerskich w Nowym Sączu i miejsca w nim MPK.

## 11.1. Prognoza demograficzna oraz spodziewane zmiany zachowań mieszkańców.

Zmiany liczby mieszkańców Nowego Sącza i jego strefy podmiejskiej oparto na danych GUS[11]. W załączonej tabeli podano najważniejsze dane z tej prognozy, skonfrontowanej w danymi GUS z lat ostatnich.

Generalnie widoczna jest tendencja do niewielkiego zmniejszania się liczby mieszkańców miasta i wzrostu w strefie podmiejskiej. Łączna liczba mieszkańców jest stabilna.

Na podstawie danych GUS zestawiono dane demograficzne, istotnie z punktu widzenia prognozy ruchliwości, czyli liczebności frakcji wieku szkolnego (w tym szkoły ponadpodstawowe i studentów) oraz wieku produkcyjnego. Wyniki przedstawiają następne tabele. Jak widać zmiany struktury wiekowej nie są radykalne, pewne cechy starzenia się społeczeństwa są jednak widoczne. Wpływa to na ruchliwość w ten sposób, że zmniejszają się liczebności podróży związanych z edukacją i pracą.

Z powodów ostrożnościowych założono, że w okresie prognozy nie nastąpią zmiany wieku emerytalnego.

[11] Prognoza długoterminowa do roku 2030 z roku 2004 oraz wersyfikacja z roku 2007, www.gus.gov.pl . www.statgov.pl

**Tabela 10: Prognoza demograficzna dla Nowego Sącza i Strefy podmiejskiej**

| | | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2015 | 2020 | 2025 | 2027 | 2030 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Prognoza GUS, 2004 | m. Nowy Sącz - prog. GUS 2004 | 84 421 | *84 442* | *84 463* | 84 600 | *84 600* | *84 600* | *84 600* | *84 600* | 84 600 | *84 440* | *84 520* | 84 200 | 82 900 | 80 700 | *78 220* | 77 600 |
| | | | | | | | | | *100%* | *100%* | *100%* | *100%* | *100%* | *98%* | *97%* | *97%* | *99%* |
| Dane historyczne GUS | **m. Nowy Sącz - wg. BDR GUS 2010** | **84 421** | **84 399** | **84 463** | **84 729** | **84 487** | **84 468** | **84 475** | ***84 475*** | ***84 475*** | ***84 315*** | ***84 395*** | ***84 076*** | ***82 778*** | ***80 581*** | ***78 104*** | ***77 485*** |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | **Strefa podmiejska - prog. własna** | | | | | | | ***67 700*** | ***68 221*** | ***68 746*** | ***69 274*** | ***69 809*** | ***70 057*** | ***70 198*** | ***70 721*** | ***71 490*** | ***72 435*** |

*Źródło: Baza Danych Regionalnych GUS, analizy własne*

**Tabela 11: Liczebność grup wiekowych ważnych dla analiz ruchliwości**

Miasto Nowy Sącz - edukacja

| Grupa wiekowa | 2008 | | 2012 | | 2015 | | 2025 | | 2027 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 7-12 | 5 334 | 6,62% | 5 064 | 6,00% | 5 042 | 6,00% | 5 225 | 6,48% | 4 957 | 6,35% |
| 13-16 | 7 021 | 5,22% | 3 777 | 4,48% | 3 473 | 4,13% | 3 558 | 4,42% | 3 446 | 4,41% |
| 17-19 | 3 794 | 4,50% | 3 247 | 3,85% | 2 889 | 3,44% | 2 558 | 3,17% | 2 575 | 3,30% |
| 20-24 | 7 198 | 8,25% | 6 301 | 7,47% | 5 698 | 6,78% | 3 634 | 5,14% | 4 012 | 5,14% |
| Miasto Nowy Sącz - wiek produkcyjny | | | | | | | | | | |
| 18 - 64/59 | 54 658 | 63,55% | 56 359 | 66,78% | 52 707 | 62,69% | 48 026 | 59,60% | 45 918 | 58,79% |

Strefa - edukacja

| | 2008 | | 2012 | | 2015 | | 2025 | | 2027 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 7-12 | 6 663 | 6,62% | 4 189 | 6,00% | 4 202 | 6,00% | 4 585 | 6,48% | 4 537 | 6,35% |
| 13-16 | 7 657 | 5,22% | 3 124 | 4,48% | 2 894 | 4,13% | 3 123 | 4,42% | 3 154 | 4,41% |
| 17-19 | 3 751 | 4,50% | 2 685 | 3,85% | 2 407 | 3,44% | 2 245 | 3,17% | 2 357 | 3,30% |
| 20-24 | 6 026 | 8,25% | 5 212 | 7,47% | 4 748 | 6,78% | 3 634 | 5,14% | 3 672 | 5,14% |
| Strefa - wiek produkcyjny | | | | | | | | | | |
| 18 - 64/59 | 43 023 | 63,55% | 46 619 | 66,78% | 43 918 | 62,69% | 42 149 | 59,60% | 42 029 | 58,79% |

## 11.2. Założenia co do zmian zachowań komunikacyjnych

Dla potrzeb modelu założono szereg parametrów ruchliwości i sprawdzono je w wyniku kalibracji poszczególnych parametrów poprzez zbadanie zgodności z wynikami badań społecznych oraz posiadanych danych statystycznych. Poniższa tabela zawiera najważniejsze z tych założeń.

**Tabela 12: Główne założenia co do niektórych zachowań mieszkańców Nowego Sącza i strefy podmiejskiej**

| Parametry | 2008 | | 2012 | | 2027 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | N.Sącz | Strefa | N.Sącz | Strefa | N.Sącz | Strefa |
| pracujący na miejscu | 80% | 0% | 87% | X | 90% | X |
| udział uczniów podstawowych na miejscu | 100% | 80% | 100% | 90% | 100% | 100% |
| udział uczniów ponadpodstawowych na miejscu | 100% | 60% | 100% | 70% | 100% | 100% |
| wskaźnik absencji w pracy | 90% | 70% | 80% | 80% | 80% | 80% |
| wskaźnik absencji szkół podstawowych | 80% | 65% | 70% | 70% | 70% | 70% |
| wskaźnik absencji szkół ponadpodstawowych | 85% | 75% | 72% | 87% | 75% | 80% |
| udział III sektora w m. pracy | 65% | 50% | 70% | 50% | 75% | 60% |
| wskaźnik absencji szkół ponadpodstawowych | 90% | 50% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| wskaźnik absencji studentów | 10% | 5% | 20% | 10% | 30% | 20% |
| zawodowo czynni w grupie 18 - 60/65 lat | 67% | 60% | 47% | 34% | 54% | 40% |

## 11.3. Założenia modelu ruchliwości

Prognoza jest wynikiem kalibracji modelu ruchliwości dla stanu istniejącego oraz założeniu wskaźników zmian modelu dla przyszłości, do okresu 15 lat (na rok 2027). Model ruchliwości ma charakter ekonometryczny, przy czym parametry modelu są oparte na badaniach rynku przewozów w stanie istniejącym oraz eksperckich hipotezach spodziewanych zmian w przyszłości.

Prognoza oparta jest na następujących założeniach:

- ruchliwość statystycznego mieszkańca Nowego Sącza i Strefy podmiejskiej jest nieco mniejsza (o ok. 15%) w porównaniu z mieszkańcem Rzeszowa (1,8 podróży/mieszkańca/dzień[12]) i znacznie mniejsza (ok. 30%) w porównaniu z mieszkańcami dużych miast[13],

- Podział zadań przewozowych (udział ruchu pieszego oraz podział ruchu niepieszego na wykonywany transportem zbiorowym i indywidualnym) założono po iteracyjnym przeliczeniu, kierując się informacjami o strukturze społecznej mieszkańców Nowego Sącza:

    - dane GUS o liczebności grup wiekowych: 17 – 19 oraz 20 – 24 lat, czyli dla szkół ponadpodstawowych i wyższych,

    - ludność w wieku produkcyjnym (18 – 60 kobiety, 18 – 65 mążczyźni).

- Prognoza ruchliwości i podziału zadań przewozowych została założona przez analogie do innych miast w Polsce. Łączna ruchliwość wzrośnie do poziomu, obecnie występującego miastach ponad 500 tys. mieszkańców, zaś podział zadań przewozowych będzie odpowiadał temu, jaka będzie polityka miasta:

    - według scenariusza pasywnego, gdzie podział jest funkcja liczby samochodów, a więc przy wskaźniku motoryzacji powyżej jednego auta na gospodarstwo domowe,

    - według scenariusza z preferencjami, czyli kiedy miasto udzielając transportowi publicznemu preferencji w ruchu ulicznym oddziałuje na zachowania mieszkańców zachęcając do korzystania z tej formy transportu.

- Ważnym założeniem jest poziom bezrobocia (założono, iż poziom bezrobocia nie przekroczy 10%) oraz aktywność zawodowa osób w wieku produkcyjnym (założono ten wskaźnik na poziomie 60%) i pewien spadek wraz ze wzrostem poziomu dochodów).

Inne założenia są opisane w poniższych zestawieniach.

[12] „Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego dla Rzeszowa", opracowanie IMS Kraków, sierpień 2005
[13] wyniki badań formy PBS DGA, np. Kraków (2003) 2,00, Wrocław (2007) 2,20 podróży /mieszkańca

Dla prognoz na lata 2012 (rok uruchomienia planowanych projektów rozwojowych w transporcie publicznym) oraz 2027 (rok końcowy okresu „życia" tych projektów) założenia co do wskaźników demograficznych przyjęto według GUS.

Ponieważ Miasto Nowy Sącz zamierza wdrożyć projekt unowocześnienia systemu transportu publicznego, którego celem jest zwiększenie popytu na tę formę transportu, a dzięki temu zmniejszenie zatłoczenia w ruchu samochodowym, przeanalizowano dwa rodzaje polityki miasta:

- pasywnej, czyli według zasady zaniżania za ujawnionymi potrzebami przewozowymi (zasada kontynuacji dotychczasowych trendów),
- aktywnej, czyli zdążającej do zarządzania tym popytem dla realizacji wspomnianych celów projektu (polityka zrównoważonego rozwoju).

W poniższych tabelach zestawiono dane wejściowe, założenia oraz wyniki analizy. Wykresy obrazują w sposób syntetyczny uzyskane wyniki.

**Tabela 13: Założenia i wyniki obliczeń popytu na przewozy (model ruchliwości)**

| Lp | Rodzaj danych | jedn. | Nowy Sącz | | | Strefa podmiejska | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2008 | 2012 | 2027 | 2008 | 2012 | 2027 |
| **Dane demograficzne** | | | | | | | | |
| 1 | liczba mieszkańców | osób | *84 475* | *84 395* | 78 104 | 77 201 | 79 606 | 81 523 |
| 2 | liczebność grupy wiekowej 7 - 16 lat | osób | 7 021 | 8 840 | 8 403 | 8 632 | 8 339 | 8 771 |
| 3 | liczebność grupy wiekowej liceów, 17 - 19 lat | osób | 3 794 | 3 247 | 3 794 | 7 119 | 3 062 | 2 687 |
| 4 | liczebność mieszkańców w wieku 20 - 24 lat | osób | 7 198 | 6 301 | 4 012 | 6 838 | 5 944 | 4 188 |
| 5 | liczba miejscowych uczniów szkół podstawowych | osób | 7 021 | 8 840 | 8 403 | 8 632 | 8 339 | 8 771 |
| 6 | liczba miejscowych uczniów szkół ponad-podstawowych | osób | 3 414 | 3 247 | 3 794 | 3 560 | 3 062 | 2 687 |
| 7 | liczba studentów miejscowych | osób | 720 | 1 260 | 1 204 | 1 368 | 594 | 838 |
| 8 | liczba studentów w akademikach i na stancjach | osób | 5 845 | 4 645 | 2 959 | 0 | 0 | 0 |
| 9 | liczba bezrobotnych | osób | 3 648 | 3 000 | 2 000 | 3 803 | 3 000 | 2 000 |
| 10 | liczebność osób pracujących | osób | 33 217 | 23 609 | 22 776 | 13 468 | 17 928 | 19 395 |

| Dane społeczno – gospodarcze | | | Nowy Sącz | | | Strefa podmiejska | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2008 | 2012 | 2027 | 2008 | 2012 | 2027 |
| 11 | liczba miejsc w szkołach ponadgimnazjalnych | osób | 4 672 | 5 000 | 6 000 | 1 288 | 1 000 | 1 500 |
| 12 | liczba miejsc w uczelniach wyższych (stacjonarne + 20% pozostałych) | osób | 6 906 | 6 500 | 5 000 | 0 | 0 | 0 |
| 13 | liczba miejsc pracy ogółem | osób | 30 512 | 32 000 | 35 000 | 7 444 | 7 500 | 8 000 |
| 14 | liczba miejsc pracy w III sektorze | osób | 19 833 | 22 400 | 26 250 | 4 556 | 3 750 | 4 800 |

| Bilanse ruchliwości | | | Nowy Sącz | | | Strefa podmiejska | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2008 | 2012 | 2027 | 2008 | 2012 | 2027 |
| 15 | pracujący na miejscu | osób | 26 574 | 20 540 | 20 498 | 7 444 | 7 500 | 8 000 |
| 16 | wyjazdy do pracy | osób | 2 778 | 1 033 | 3 106 | 12 776 | 10 428 | 11 395 |
| 17 | uczniowie podstawowi na miejscu | osób | 7 021 | 8 840 | 8 403 | 6 905 | 7 505 | 8 771 |
| 18 | uczniowie ponadpodstawowych na miejscu | osób | 3 414 | 3 247 | 3 794 | 2 136 | 2 144 | 2 687 |
| 19 | dojazdy do szkół ponadpodstawowych | osób | 1 258 | 1 753 | 2 206 | 0 | 0 | 0 |
| 20 | wyjazdy do szkół ponadpodstawowych | osób | 0 | 0 | 0 | 2 272 | 2 062 | 1 187 |
| 21 | studenci miejscowi + stancje | osób | 720 | 7 166 | 5 366 | 0 | 0 | 0 |
| 22 | wyjazdy do uczelni | osób | 0 | 0 | 0 | 342 | 594 | 838 |

| Liczebność podróży wg bilansu ruchliwości | | | Nowy Sącz | | | Strefa podmiejska - tylko ruch do/z N. Sącza | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2008 | 2012 | 2027 | 2008 | 2012 | 2027 |
| 23 | dom-praca | podr./dobę | 26 416 | 19 415 | 21 244 | 8 943 | 8 342 | 9 116 |
| 24 | praca-dom | podr./dobę | 25 616 | 18 827 | 20 600 | 8 672 | 8 089 | 8 840 |
| 25 | dom-nauka | podr./dobę | 9 131 | 15 923 | 14 508 | 1 960 | 2 311 | 1 620 |
| 26 | nauka-dom | podr./dobę | 8 428 | 14 698 | 13 392 | 1 809 | 2 134 | 1 495 |
| 27 | dom-inne | podr./dobę | 26 871 | 33 219 | 47 082 | 4 030 | 7 535 | 7 843 |
| 28 | inne-dom | podr./dobę | 26 871 | 33 219 | 47 082 | 4 030 | 7 535 | 7 843 |
| 29 | nie-dom | podr./dobę | 11 827 | 16 610 | 23 541 | 2 015 | 3 767 | 3 922 |
| | suma podróży | podr./dobę | 135 160 | 151 911 | 187 451 | 31 459 | 39 713 | 40 680 |
| | ruchliwość | podr./dobę/os | 1,60 | 1,80 | 2,40 | | | |

*Źródło: Opracowanie własne, z wykorzystaniem baz danych GUS oraz danych Urzędu Miasta Nowego Sącza*

## Tabela 14: Założenia i wyniki modelu popytu na transport publiczny – wariant pasywny

| | Założenia podziału ruchu na środki podróżowania: | | Nowy Sącz | | | Strefa podmiejska - tylko ruch do/z N. Sącza | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2008 (badanie) | 2012 | 2027 | 2008 | 2012 | 2027 |
| 30 | udział ruchu pieszego i rowerowego | % | 22,5% | 22,5% | 22,5% | 0 | 0 | 0 |
| 31 | udział ruchu niepieszego | % | 77,5% | 77,5% | 77,5% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| 32 | udział transportu publicznego w r. niepieszym uczniów | % | 74,0% | 72,0% | 70,0% | 95,0% | 90,0% | 80,0% |
| 33 | udział transportu publicznego w r. niepieszym studentów | % | 68,0% | 65,0% | 60,0% | 55,0% | 65,0% | 60,0% |
| 34 | udział transportu publicznego w r. niepieszym pozostałych osób w | % | 48,0% | 45,0% | 45,0% | 45,0% | 50,0% | 45,0% |
| 35 | udział transportu publicznego w r. niepieszym pozostałych osób w | % | 36,0% | 35,0% | 30,0% | | | |
| 36 | udział transportu publicznego w r. niepieszym pozostałych osób w celach nie-obligatoryjnych - średnio | % | 42,0% | 38,0% | 35,0% | 25,0% | 30,0% | 30,0% |
| 37 | udział transportu publicznego w r. niepieszym pozostałych osób w celach nie-obligatoryjnych - strefa I i II | % | 50,0% | 50,0% | 45,0% | | | |
| 38 | *średni udział transportu publicznego w r. niepieszym wg badań* | *%* | *50,0%* | | | | | |

| Liczba podróży tr. publicznym wg motywacji | | | Nowy Sącz | | | Strefa podmiejska - tylko ruch do/z N. Sącza | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2008 | 2012 | 2027 | 2008 | 2012 | 2027 |
| **39** | **suma podróży** | **podr./ dobę** | **68 246** | **74 549** | **86 512** | **13 829** | **17 558** | **16 374** |
| 40 | dom-praca | podr./ dobę | 12 680 | 8 737 | 9 357 | 4 024 | 4 171 | 4 282 |
| 41 | praca-dom | podr./ dobę | 12 296 | 8 472 | 9 074 | 3 902 | 4 045 | 4 153 |
| 42 | dom-nauka | podr./ dobę | 8 180 | 9 233 | 8 015 | 1 759 | 1 951 | 1 162 |
| 43 | nauka-dom | podr./ dobę | 7 551 | 8 523 | 7 399 | 1 624 | 1 801 | 1 073 |
| 44 | dom-inne | podr./ dobę | 11 286 | 15 833 | 21 066 | 1 007 | 2 236 | 2 282 |
| 45 | inne-dom | podr./ dobę | 11 286 | 15 833 | 21 066 | 1 007 | 2 236 | 2 282 |
| 46 | nie-dom | podr./ dobę | 4 967 | 7 917 | 10 533 | 504 | 1 118 | 1 141 |

| | Udziału podróży tr. publicznym wg motywacji | | Nowy Sącz | | | Strefa podmiejska tylko ruch do/z N. Sącza | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2008 | 2012 | 2027 | 2008 | 2012 | 2027 |
| **47** | **suma podróży** | **podr./dobę** | **50,5%** | **49,1%** | **46,2%** | **44,0%** | **40,6%** | **36,6%** |
| 48 | dom-praca | podr./ dobę | 48,0% | 45,0% | 45,0% | 45,0% | 50,0% | 45,0% |
| 49 | praca-dom | podr./ dobę | 48,0% | 45,0% | 45,0% | 45,0% | 50,0% | 45,0% |
| 50 | dom-nauka | podr./ dobę | 89,6% | 91,4% | 73,1% | 89,8% | 84,4% | 71,7% |
| 51 | nauka-dom | podr./ dobę | 89,6% | 91,4% | 73,1% | 89,8% | 84,4% | 71,7% |
| 52 | dom-inne | podr./ dobę | 42,0% | 42,0% | 42,0% | 25,0% | 25,0% | 25,0% |
| 53 | inne-dom | podr./ dobę | 42,0% | 42,0% | 42,0% | 25,0% | 25,0% | 25,0% |
| 54 | nie-dom | podr./ dobę | 42,0% | 42,0% | 42,0% | 25,0% | 25,0% | 25,0% |

| | Podsumowanie liczby podróży wg środków lokomocji | | Nowy Sącz | | | Strefa podmiejska - tylko ruch do/z N. Sącza | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2008 | 2012 | 2027 | 2008 | 2012 | 2027 |
| **55** | **sumaryczna liczba podróży** | **podr./dobę** | **135 160** | **151 911** | **187 451** | **31 459** | **43 240** | **44 679** |
| 56 | podróże piesze i rowerowe | podr./dobę | 30 411 | 34 180 | 42 176 | 0 | 0 | 0 |
| 57 | Podróże tr. publicznym | podr./dobę | 68 246 | 74 549 | 86 512 | 13 829 | 17 558 | 16 374 |
| 58 | Podróże samochodami osobowymi | podr./dobę | 36 503 | 43 182 | 58 763 | 17 630 | 25 681 | 28 305 |

| | Podsumowanie udziałów podróży wg środków lokomocji | | Nowy Sącz | | | Strefa podmiejska - tylko ruch do/z N. Sącza | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2008 | 2012 | 2027 | 2008 | 2012 | 2027 |
| 59 | podróże piesze i rowerowe | % | 23% | 23% | 23% | 0% | 0% | 0% |
| 60 | Podróże tr. publicznym | % | 50% | 49% | 46% | 44% | 41% | 37% |
| 61 | Podróże samochodami osob. | % | 27% | 28% | 31% | 56% | 59% | 63% |

## Tabela 15. Założenia i wyniki modelu popytu na transport publiczny – wariant aktywny

| | Założenia podziału ruchu na środki podróżowania: | | Nowy Sącz | | | Strefa podmiejska - tylko ruch do/z N. Sącza | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2008 (badanie) | 2012 | 2027 | 2008 | 2012 | 2027 |
| 20 | udział ruchu pieszego i rowerowego | % | 22,5% | 22,5% | 22,5% | 0 | 0 | 0 |
| 21 | udział ruchu niepieszego | % | 77,5% | 77,5% | 77,5% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| 22 | udział transportu publicznego w r. niepieszym uczniów | % | 84,0% | *80,0%* | *75,0%* | 95,0% | *90,0%* | *90,0%* |
| 23 | udział transportu publicznego w r. niepieszym studentów | % | 68,0% | *69,0%* | *70,0%* | 70,0% | *68,0%* | *65,0%* |
| 24 | udział transportu publicznego w r. niepieszym pozostałych osób w celach obligatoryjnych | % | 49,0% | *52,0%* | *60,0%* | 55,0% | *60,0%* | *65,0%* |
| 25 | udział transportu publicznego w r. niepieszym pozostałych osób w celach nie-obligatoryjnych | % | 40,0% | *45,0%* | *50,0%* | 45,0% | *50,0%* | *55,0%* |
| 26 | *średni udział transportu publicznego w r. niepieszym* | *%* | *50,0%* | | | *60,0%* | | |

| | Liczba podróży tr. publicznym wg motywacji | | Nowy Sącz | | | Strefa podmiejska | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2008 | 2012 | 2027 | 2008 | 2012 | 2027 |
| **20** | **suma podróży** | **podr./dobę** | **68 246** | **78 917** | **100 049** | **13 829** | **19 453** | **25 854** |
| 21 | dom-praca | podr./dobę | 12 680 | 10 096 | 12 747 | 4 024 | 4 171 | 5 926 |
| 22 | praca-dom | podr./dobę | 12 296 | 9 790 | 12 360 | 3 902 | 4 045 | 5 746 |
| 23 | dom-nauka | podr./dobę | 8 180 | 13 422 | 8 367 | 1 759 | 1 925 | 1 257 |
| 24 | nauka-dom | podr./dobę | 7 551 | 12 390 | 7 723 | 1 624 | 1 777 | 1 160 |
| 25 | dom-inne | podr./dobę | 11 286 | 13 288 | 23 541 | 1 007 | 3 014 | 4 706 |
| 26 | inne-dom | podr./dobę | 11 286 | 13 288 | 23 541 | 1 007 | 3 014 | 4 706 |
| 27 | nie-dom | podr./dobę | 4 967 | 6 644 | 11 771 | 504 | 1 507 | 2 353 |

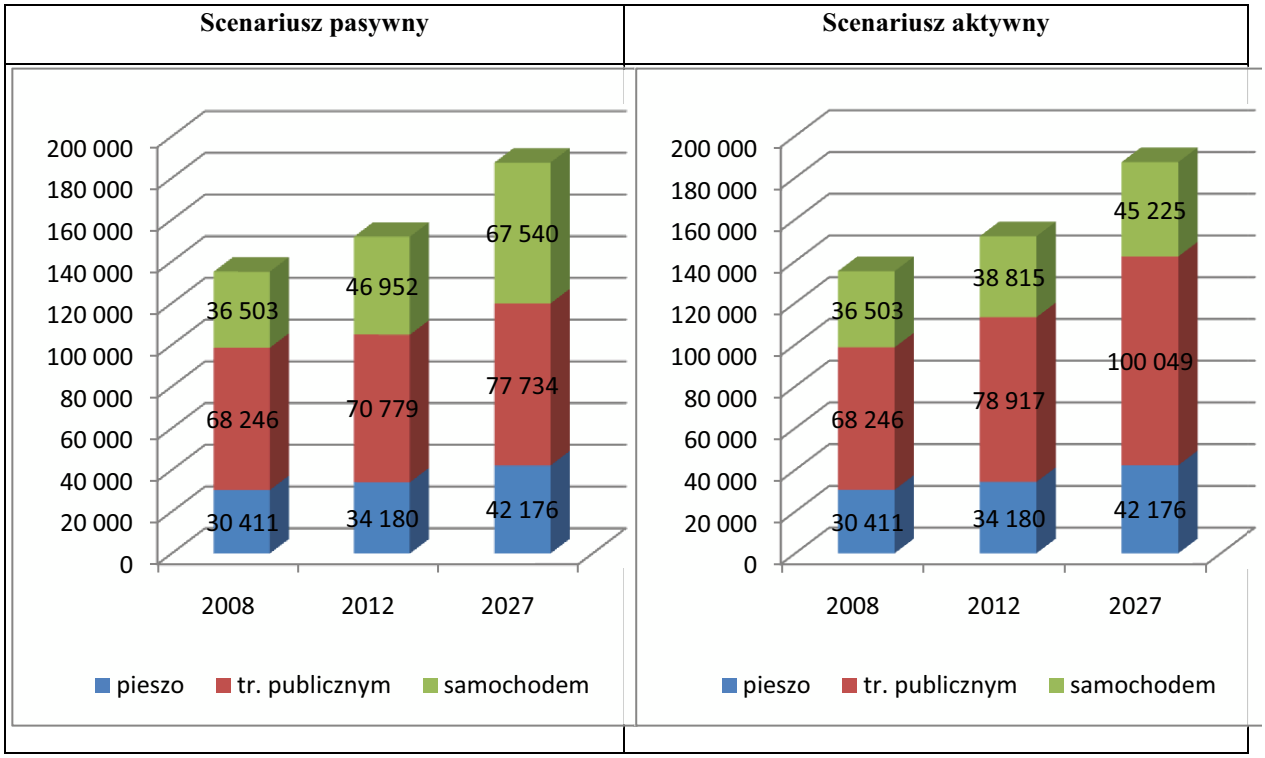
| Udziału podróży tr. publicznym wg motywacji | | | Nowy Sącz | | | Strefa podmiejska | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2008 | 2012 | 2027 | 2008 | 2012 | 2027 |
| **28** | **dla sumy podróży** | **podr./dobę** | **50,0%** | **51,9%** | **53,4%** | **44,0%** | **49,0%** | **63,6%** |
| 29 | dom-praca | podr./dobę | 48,0% | 52,0% | 60,0% | 45,0% | 50,0% | 65,0% |
| 30 | praca-dom | podr./dobę | 48,0% | 52,0% | 60,0% | 45,0% | 50,0% | 65,0% |
| 31 | dom-nauka | podr./dobę | 89,6% | 84,3% | 57,7% | 89,8% | 83,3% | 77,6% |
| 32 | nauka-dom | podr./dobę | 89,6% | 84,3% | 57,7% | 89,8% | 83,3% | 77,6% |
| 33 | dom-inne | podr./dobę | 42,0% | 40,0% | 50,0% | 25,0% | 40,0% | 60,0% |
| 34 | inne-dom | podr./dobę | 42,0% | 40,0% | 50,0% | 25,0% | 40,0% | 60,0% |
| 35 | nie-dom | podr./dobę | 42,0% | 40,0% | 50,0% | 25,0% | 40,0% | 60,0% |

| Podsumowanie liczby podróży wg środków lokomocji | | | Nowy Sącz | | | Strefa podmiejska | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2008 | 2012 | 2027 | 2008 | 2012 | 2027 |
| **36** | **sumaryczna liczba podróży** | **podr./dobę** | **135 160** | **151 911** | **187 451** | **31 459** | **39 713** | **40 680** |
| 37 | podróże piesze i rowerowe | podr./dobę | 30 411 | 34 180 | 42 176 | 0 | 0 | 0 |
| 38 | Podróże tr. publicznym | podr./dobę | **68 246** | **78 917** | **100 049** | **13 829** | **19 453** | **25 854** |
| 39 | Podróże samochodami osob. | podr./dobę | 36 503 | 38 815 | 45 225 | 17 630 | 20 261 | 14 826 |

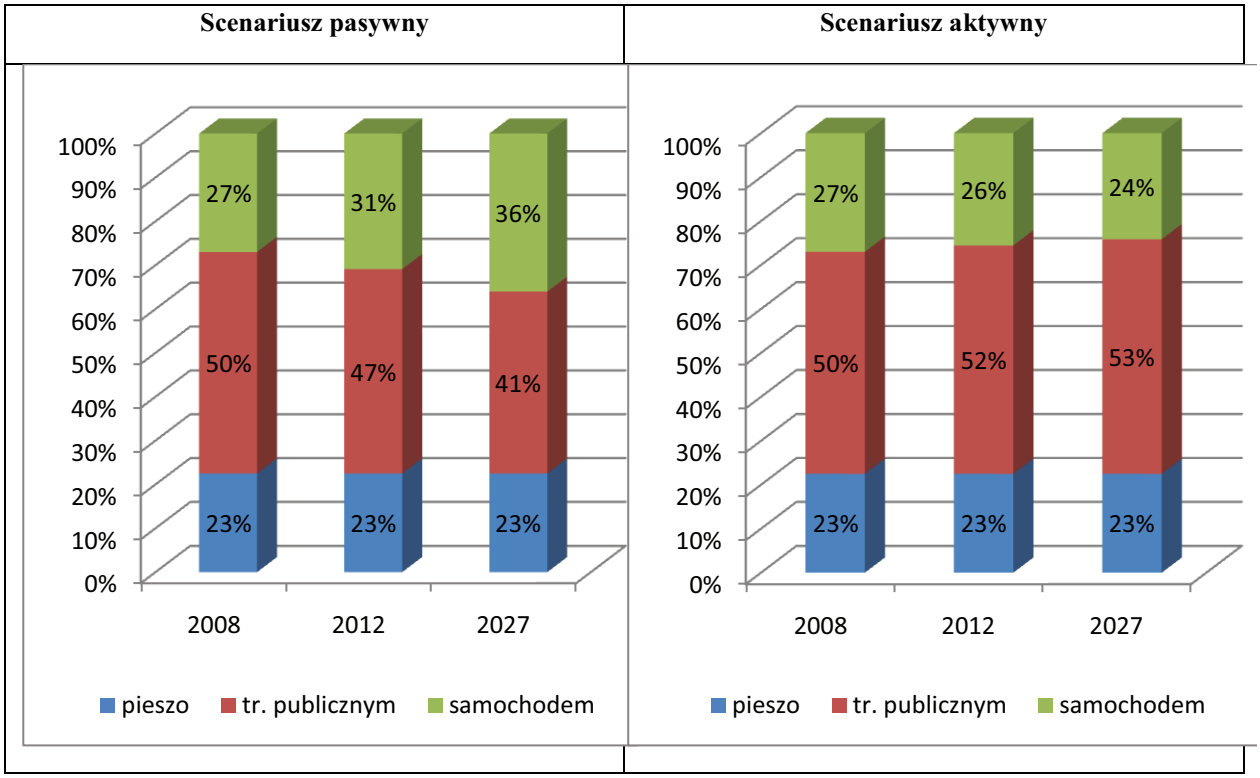
| Podsumowanie udziałów podróży wg środków lokomocji | | | Nowy Sącz | | | Strefa podmiejska | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2008 | 2012 | 2027 | 2008 | 2012 | 2027 |
| 40 | podróże piesze i rowerowe | % | 23% | 23% | 23% | 0% | 0% | 0% |
| 41 | Podróże tr. publicznym | % | 50% | 52% | 53% | 44% | 49% | 64% |
| 42 | Podróże samochodami osob. | % | 27% | 26% | 24% | 56% | 51% | 36% |

*Źródło: opracowanie własne*

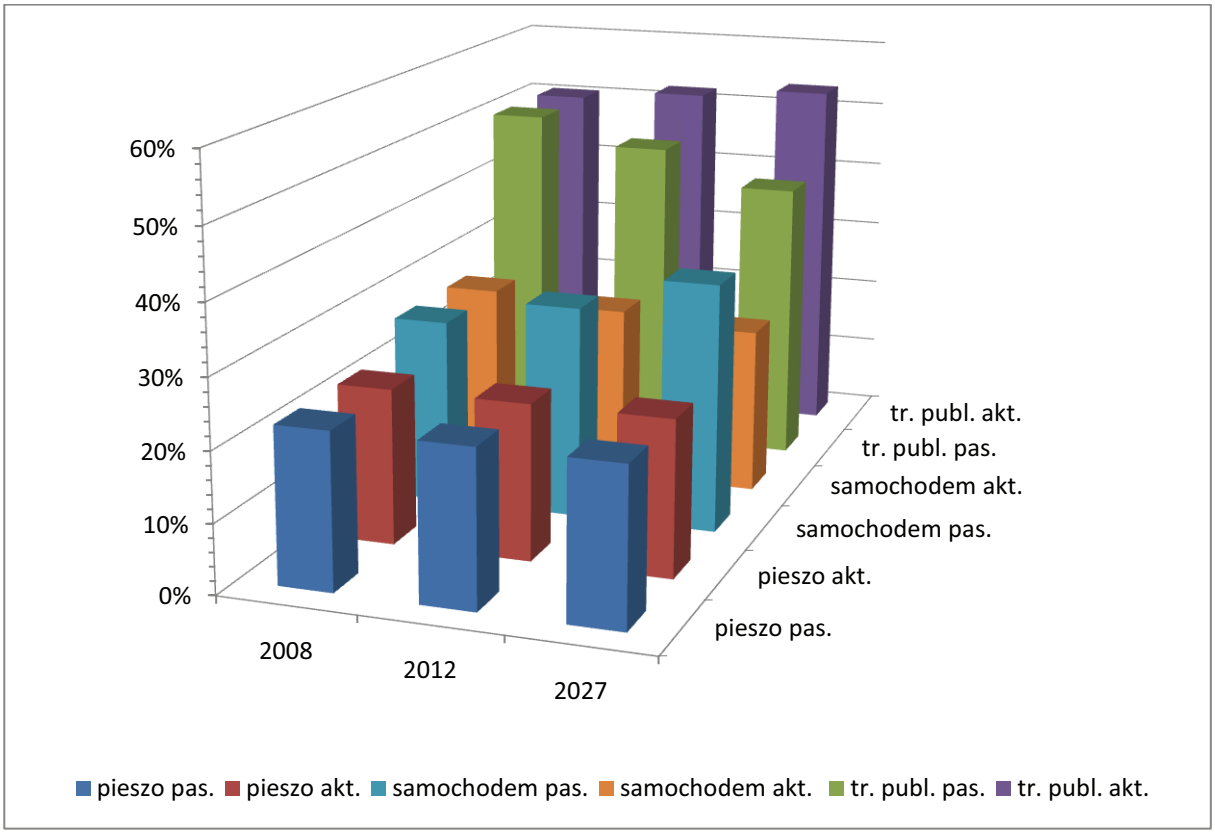
**Wykres 23: Zmiany popytu na transport publiczny - porównanie wariantów scenariuszy polityki miasta**



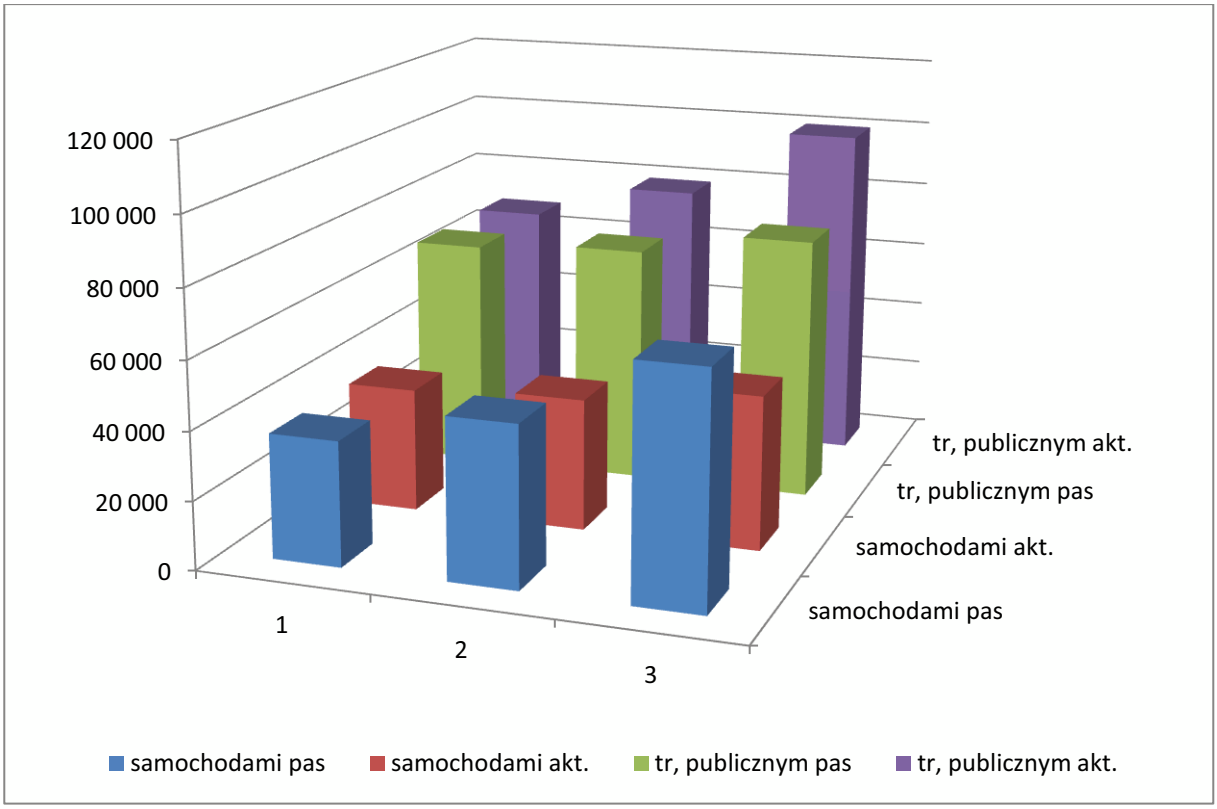

**Wykres 24: Zmiany udziału transportu publicznego - porównanie wariantów scenariuszy polityki miasta**



**Wykres 25: Wykres porównawczy zmian podziału zadań przewozowych dla dwóch scenariuszy: pasywnego (pas.) i aktywnego (akt.)**




**Wykres 26: Wykres porównawczy zmian popytu na przewozy dla dwóch scenariuszy: pasywnego (pas.) i aktywnego (akt.)**



## **11.4.** Podsumowanie wyników analizy popytu (marketingowej)

Z analizy popytu według opisanych dwóch wariantów wynikają następujące wnioski dla Zintegrowanego Planu:

- Rynek przewozów w każdej kategorii (samochodami i transportem publicznym) ma tendencję wzrostową; prawdopodobieństwo spadku jest niewielkie.
- Podstawowym warunkiem utrzymania tej tendencji jest zapewnienie podziału ruchu na środki podróżowania według proporcji: około 50% transport zbiorowy, 23% indywidualny, pozostałe 27%, zaś dla ruchu niepieszego podział wg proporcji około **70% transportem publicznym, 30% samochodami.**
- Zastosowanie scenariusza aktywnego podziału na środki podróżowania, to znaczy wsparcie transportu publicznego preferencjami w ruchu drogowym, pozwala nie tylko na wzmocnienie rynku przewozów w transporcie publicznym, ale także na zmniejszenie obciążenia sieci drogowej ruchem samochodowym.
- Pozycja MPK na rynku, obecnie obsługującego około 70% popytu, może być utrzymana, a nawet wzmocniona, oczywiście pod warunkiem utrzymania jakości usług i niepojawienia się agresywnej i bardziej skutecznej konkurencji, a także stopniowego zwiększania priorytetów w ruchu dla pojazdów transportu miejskiego.

# 12. System wdrażania

## 12.1. Zarządzanie

Plan realizowany jest przez Miasto Nowy Sącz w ramach jej zadań własnych. Wszelkie działania będą planowane, uzgadniane i rozliczane przez organizację wdrażającą czyli MPK Spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością.

Beneficjentem Projektów w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego będzie MPK Sp. z o.o., Partnerem Miastem Nowy Sącz, realizujące to zadanie jako własne dla zaspokajania potrzeb mieszkańców w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. Miasto będzie odpowiedzialne za stworzenie systemu zarządzania, rozliczeń, zlecania i odbiorów prac i innych zadań, w zgodzie z wymaganiami Programu. W przypadku połączeń ponadgminnych przewidywane są porozumienia komunalne jako forma prawna działania.

## 12.2. Sposoby komunikacji społecznej, monitorowania i ocen Planu

Plan przewiduje stosowanie szczególnych metod monitorowania i oceny przebiegu jego realizacji.

W trakcie przygotowania Projektów prowadzone są zarówno badania społeczne i zachowań komunikacyjnych, jak i badania i konsultacje społeczne z zainteresowanymi mieszkańcami i ich organizacjami.

Będą wykonywane Kompleksowe Badania Ruchu - jeśli pozwolą na to środki to w okresach 5 letnich, maksimum co 10 lat. Pozwoli to na śledzenie najważniejszych zjawisk - zachowań transportowych mieszkańców i osiągania poziomu założonych parametrów usług.

Przewiduje się wprowadzenie nowego typu badań - jakości świadczonych usług. Będą to badania fokusowe oraz badania preferencji pasażerów.

Sfera *Public Relations* będzie - tak jak we wszystkich tego rodzaju działaniach - powierzona służbom Miasta i jego jednostek organizacyjnych, zaangażowanych w Projektach. Przewiduje się publikacje prasowe oraz na stronie internetowej Miasta.