

**PROJEKT PLANU
ZRÓWNOWAŻONEGO
ROZWOJU PUBLICZNEGO
TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA POWIATU SUSKIEGO**



STAROSTWO POWIATOWE W SUCHEJ BESKIDZKIEJ
ul. Kościelna 5b, 34-200 Sucha Beskidzka
www.powiatsuski.pl
tel. 33 875 78 00, fax 874 15 52
e-mail: starostwo@powiatsuski.pl



Spis treści

1. Wstęp	3
2. Cel i zakres opracowania planu transportowego, podstawowe pojęcia	5
Cel opracowania planu transportowego.....	5
Zakres Planu Transportowego.....	6
Podstawowe pojęcia	7
3. Charakterystyka społeczno – gospodarcza powiatu suskiego	10
Powiat suski.....	10
Gmina Budzów	11
Gmina Bystra – Sidzina	12
Gmina Jordanów	13
Miasto Jordanów	14
Miasto i Gmina Maków Podhalański.....	15
Gmina Stryżawa	16
Miasto Sucha Beskidzka	17
Gmina Zawoja	18
Gmina Zembrzyce	19
Uwarunkowania demograficzne	20
Dane demograficzne powiatu suskiego.....	20
Dane demograficzne gmin w powiecie suskim	22
Sfera społeczna	24
Szkoły ponadpodstawowe w powiecie suskim.....	24
Kultura, sport, turystyka, baza noclegowa	26
Opieka zdrowotna.....	27
Rynek pracy	29
Bezrobocie, przeciętne wynagrodzenie w powiecie suskim	29
Podmioty gospodarki narodowej zarejestrowane w rejestrze REGON.....	31
Finanse publiczne powiatu	32
Transport osób w powiecie suskim	33
Powiatowe linie komunikacyjne w regularnym przewozie osób.....	33
Gminne linie komunikacyjne	44
Linie kolejowe w powiecie	46
Linie lotnicze	47
Transport indywidualny.....	47



4. Sieć transportowa	49
Układ drogowy	49
Trasy rowerowe	51
Strefa płatnego parkowania	53
5. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu suskiego	54
Odbiorcy badań ankietowych	54
Potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu suskiego	61
6. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	70
Sieć główna	71
Sieć rozszerzona	75
Miejsca przesiadkowe	97
7. Przewidywane finansowanie usług przewozowych	99
8. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	101
9. Zasady organizacji rynku przewozów	103
Aspekt prawny	103
Powiat suski jako organizator publicznego transportu zbiorowego	104
Zasady planowania, organizowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym	106
Tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	108
10. Pożądany standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	110
Informacje ogólne	110
Realizacja oczekiwań mieszkańców	110
Standard usług, a ochrona środowiska	118
Standard usług a dostęp osób o ograniczonej mobilności do publicznego transportu zbiorowego	120
11. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera	122
Sposób informacji pasażerskiej	122
12. Kierunki rozwoju publicznego transportu na terenie powiatu suskiego	125
13. Aktualizacja planu transportowego	126
14. Spis rysunków, tabel, wykresów i schematów	127
Spis rysunków	127
Spis tabel	128
Spis wykresów	129
Spis schematów	129



1. Wstęp

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu suskiego został opracowany w oparciu o przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 2778 z późn. zm.) oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. nr 117 poz. 684).

Plan transportowy opracowuje powiat liczący co najmniej 80 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich. Na dzień 31 grudnia 2023 roku liczba ludności powiatu suskiego wynosiła 83 062 mieszkańców. Tworząc plan transportowy dla powiatu suskiego ma się również na myśli gminy wchodzące w skład powiatu. Uchwalony plan transportowy stanowi akt prawa miejscowego.

Zgodnie z zapisami ustawy publiczny transport zbiorowy może odbywać się na podstawie:

- umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o których mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,
- decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,
- jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17e ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, albo świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17e ust. 3 tej ustawy.

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

- ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim,
- ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej,
- ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,



- ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,
- ustawie z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców,
- ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski.

Mając na uwadze powyższe zapisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym ustalenia zawarte w planie transportowym dotyczą linii użyteczności publicznej, na których operator wyłoniony przez powiat będzie świadczył usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, a powiat będzie organizatorem powiatowych przewozów pasażerskich. Sieć linii użyteczności publicznej objęta planem transportowym została podzielona na sieć linii głównych oraz sieć linii rozszerzonych.

Z uwagi, iż publiczny transport zbiorowy może być wykonywany również przez przewoźników na podstawie zapisów ustawy o transporcie drogowym w planie transportowym ujęto funkcjonujące w powiecie suskim linie komunikacyjne obsługiwane przez przewoźników.

Powiat suski jako organizator publicznego transportu zbiorowego będzie podejmował działania zmierzające do zapewnienia usług przewozowych na liniach komunikacyjnych określonych w sieci głównej z perspektywą rozwoju publicznego transportu zbiorowego w kierunku sieci rozszerzonej. Rozwój publicznego transportu zbiorowego uwarunkowany będzie od funkcjonujących komercyjnych linii komunikacyjnych, zgłaszanego popytu na linie użyteczności publicznej oraz możliwości finansowych organizatora. W sytuacji wystąpienia czynników zewnętrznych, na które organizator nie będzie miał wpływu rozwój publicznego transportu zbiorowego może zostać ograniczony w całości bądź w części.



2. Cel i zakres opracowania planu transportowego, podstawowe pojęcia

Cel opracowania planu transportowego

Nadrzędnym celem planu transportowego jest zaprojektowanie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w powiecie suskim w sposób umożliwiający zwiększenie dostępności transportowej z uwzględnieniem potrzeb transportowych mieszkańców. Plan transportowy przyczyni się do realizacji celu operacyjnego jakim jest sprawny system transportu zbiorowego, który został określony w „Programie Rozwoju Powiatu Suskiego na lata 2021 – 2030. Powiat Suski 2030”. Powiat będzie dążył do zwiększania:

- rocznej liczby wozokilometrów realizowanych przez autobusy na liniach użyteczności publicznej,
- liczby miejscowości, przez które prowadzić będą linie użyteczności publicznej,
- dziennej liczby kursów realizowanych w dni robocze na liniach użyteczności publicznej.

Organizator będzie dążył do poprawy jakości systemu transportowego i jego rozwoju poprzez:

- dostosowanie usług do rzeczywistych potrzeb, oczekiwań podróżnych,
- wprowadzenie spójnego, tożsamego systemu informacji publicznej,
- poprawę bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu,
- ograniczenie negatywnego wpływu środków komunikacji na środowisko.

Rzetelna oraz efektywna jakość usług świadczonych w transporcie zbiorowym jest podstawą prawidłowego funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz stanowi wizytówkę dla Powiatu Suskiego.



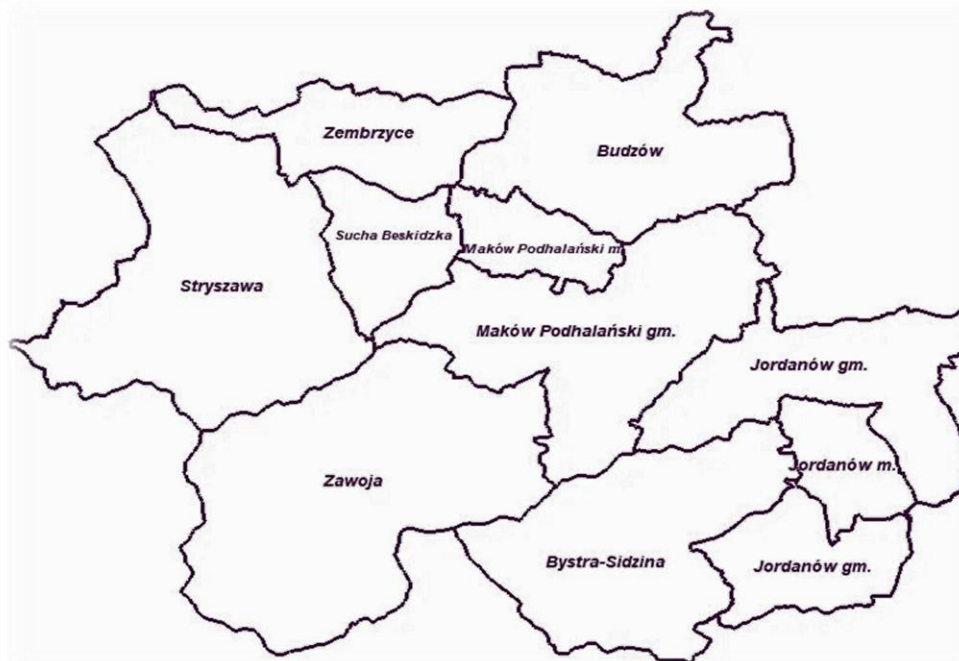
Zakres Planu Transportowego

Zgodnie z art. 12 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2023 r. poz. 2778 z późn. zm.) przedmiotowy plan transportowy określa:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych,
- przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- zasady organizacji rynku przewozów,
- pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera,
- linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania.

Planem transportowym objęty został obszar powiatu suskiego, w którego skład wchodzi 9 gmin: dwa miasta (Sucha Beskidzka, Jordanów), jedna gmina miejsko-wiejska (Maków Podhalański) i sześć gmin wiejskich (Budzów, Bystra-Sidzina, Jordanów, Stryszawa, Zawoja, Zembrzyce).

Rysunek 1 prezentuje obszar powiatu suskiego z uwzględnieniem jego podziału administracyjnego.



Rysunek 1 Podział administracyjny powiatu suskiego
Źródło: opracowanie własne

Podstawowe pojęcia

Terminologia użyta w opracowaniu zdefiniowana została w art. 4 ust. 1 oraz art. 9-14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Poniżej wyjaśnienia najistotniejszych pojęć.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, czyli tzw. Plan transportowy jest dokumentem, który w sposób formalny określa zasady organizacji i funkcjonowania transportu zbiorowego o użyteczności publicznej w sferze organizatora, który go uchwała.

Publiczny transport zbiorowy – ogólnodostępny, regularny przewóz osób wykonywany na określonych liniach komunikacyjnych oraz w odpowiednich odstępach czasowych.

Przewóz o charakterze użyteczności publicznej - ogólnodostępna usługa w zakresie transportu wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego, której celem jest zaspokojenie potrzeb podróżnych na danym terenie.



Organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego, która zapewnia funkcjonowanie transportu zbiorowego na obszarze zgodnym z właściwością miejscową.

Operator publicznego transportu zbiorowego – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca posiadający działalność gospodarczą w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

Przewoźnik – przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie przewozu osób na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a w transporcie kolejowym – przewoźnik kolejowy określony w art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, wykonujący przewóz osób.

Linia komunikacyjna – połączenie komunikacyjne na sieci dróg publicznych wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych w publicznym transporcie zbiorowym.

Sieć komunikacyjna – układ linii komunikacyjnych obejmujący dany obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub części tego obszaru.

Powiatowe przewozy pasażerskie – przewóz osób w publicznym transporcie zbiorowym wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granicę jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, powiatowo-gminne, metropolitarne, wojewódzkie i międzywojewódzkie.

Dworzec – miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla pasażerów.

Przystanek komunikacyjny – miejsce przeznaczone do wsiadania i wysiadania pasażerów danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym.

Zintegrowany węzeł przesiadkowy – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróży infrastrukturę, w szczególności: miejsca



postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, system informacyjny umożliwiający zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną.

Rekompensata – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznawane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzające do wykorzystania różnych środków transportu, a także promujące przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu.

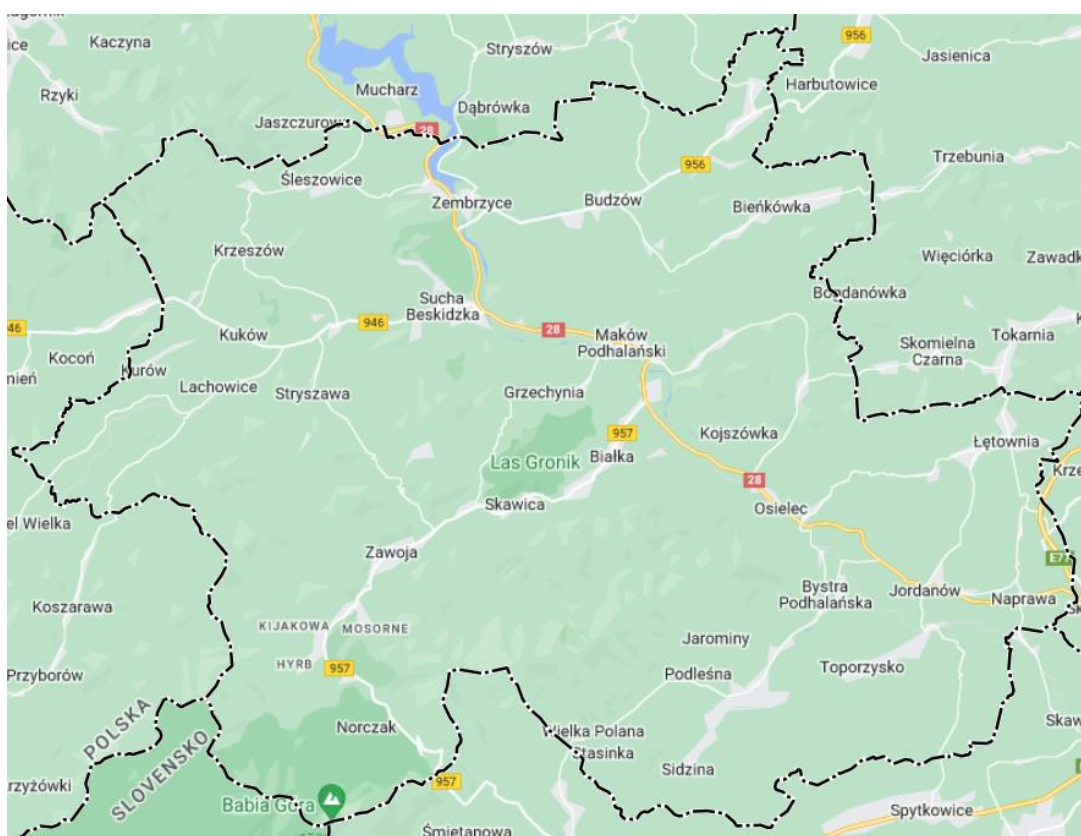


3. Charakterystyka społeczno – gospodarcza powiatu suskiego

Powiat suski

Powiat suski leży w Beskidach, na południowo-zachodnim krańcu województwa małopolskiego i graniczy od zachodu z powiatem żywieckim w województwie śląskim, od północy i wschodu z trzema innymi powiatami wchodzącymi w skład województwa małopolskiego: wadowickim, myślenickim i nowotarskim, a od południa z okresem Namiestów na Słowacji.

Jest to obszar typowo górski, a naturalne bogactwo regionu stanowią lasy, zajmujące niemal 50 % jego powierzchni. Jak wcześniej wspomniano powiat suski obejmuje 9 gmin, które tworzą: dwa miasta (Sucha Beskidzka, Jordanów), jedna gmina miejsko-wiejska (Maków Podhalański) i sześć gmin wiejskich (Budzów, Bystra-Sidzina, Jordanów, Stryszawa, Zawoja, Zembrzyce). W skład powiatu wchodzi łącznie 37 miejscowości.



Rysunek 2 Powiat suski - mapa poglądowa

Źródło: <https://lp-portal.pl/>

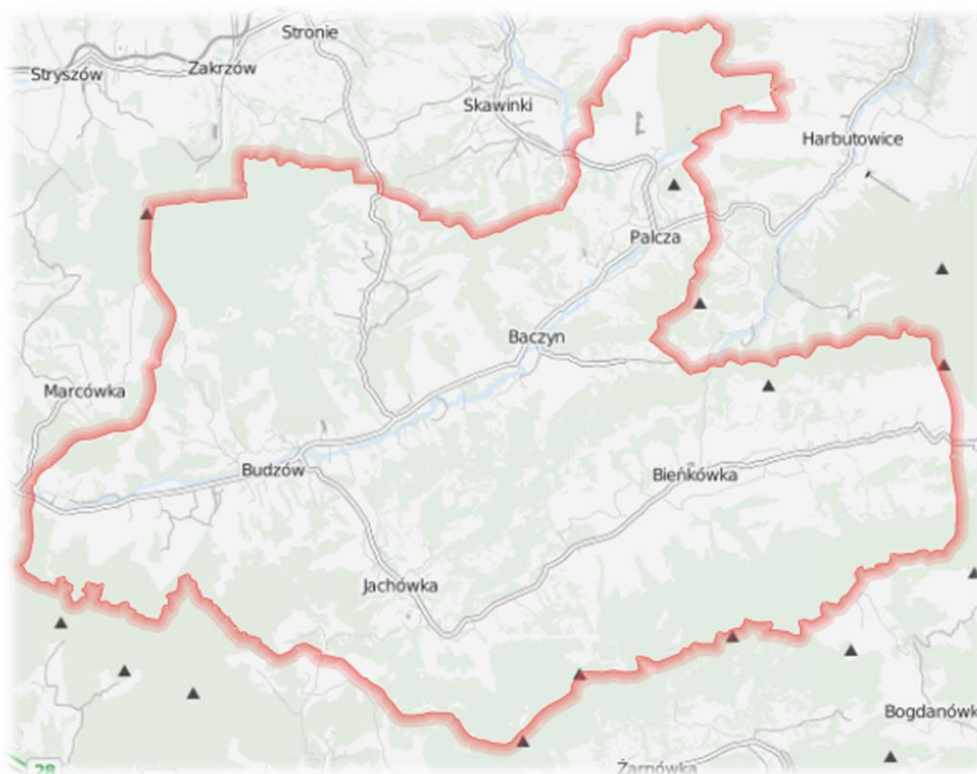


Gmina Budzów



W skład gminy wchodzi 6 wsi: Baczyn, Bieńkówka, Budzów, Jachówka, Palcza i Zachełma, które położone są w Beskidzie Makowskim nad rzeką Paleczką i jej dopływami. Przez teren gminy przebiega droga z Suchoj Beskidzkiej do Krakowa. Wszystkie wymienione wsie założone zostały za czasów Kazimierza Wielkiego w 2. poł. XIV stulecia. Na terenie gminy można jeszcze odnaleźć nieliczne już przykłady tradycyjnego drewnianego budownictwa i szereg kapliczek przydrożnych z XVIII i XIX wieku.

Od wielu lat mieszkańcy gminy zajmują się chałupniczą produkcją wyrobów z łuby dartej i wikliny. Walory krajobrazowe i klimatyczne, lasy z bogatym poszyciem zasobnym w jagody i grzyby sprawiają, że warto tu zawitać szukając miejsca na spokojny wypoczynek. W sąsiedztwie gminy nową atrakcją turystyczną jest sztuczny zbiornik na Skawie – Jezioro Mucharskie. Przez teren gminy przebiegają trzy znakowane piesze szlaki turystyczne PTTK.



Rysunek 3 Obszar Gminy Budzów

Źródło: <https://sip.gison.pl>

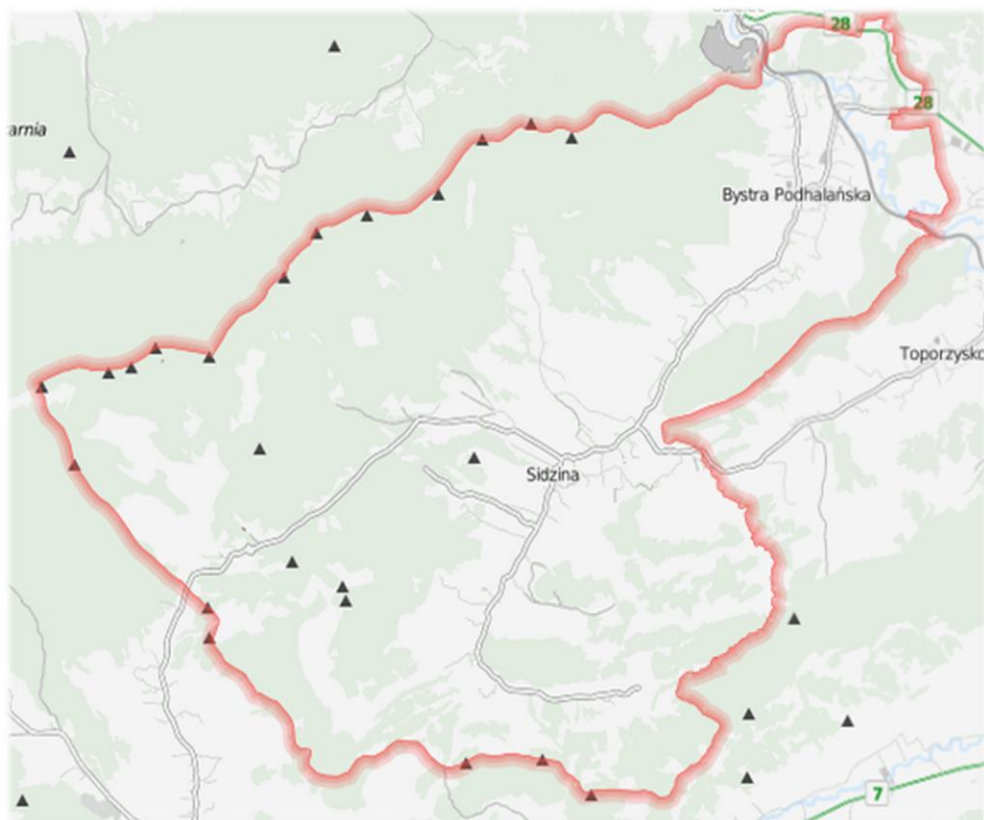


Gmina Bystra – Sidzina



W skład gminy wchodzi dwie wsie: Bystra Podhalańska i Sidzina, położone w dolinie potoku Bystrzanka, lewego dopływu Skawy, u południowych podnóży Pasma Polic, na krańcach Beskidu Żywieckiego. Przez północne obrzeże gminy przechodzi linia kolejowa Kraków – Zakopane. Obie wsie powstały w XVI w. Z dokumentów wiadomo, że już pod koniec XVI w. stał w Sidzinie drewniany kościół.

Z ciekawych zabytków znajdujących się na terenie gminy na uwagę zasługuje zwłaszcza skansen – Muzeum Kultury Ludowej. Malownicze położenie, piękno krajobrazu, specyficzny mikroklimat, czyste potoki i lasy zasobne w jagody i grzyby to atuty sprzyjające rozwojowi w tej gminie zarówno turystyki zorganizowanej jak i indywidualnej. Przez obszar gminy przebiega sześć znakowanych pieszych szlaków turystycznych PTTK.



Rysunek 4 Obszar Gminy Bystra – Sidzina

Źródło: <https://sip.gison.pl>

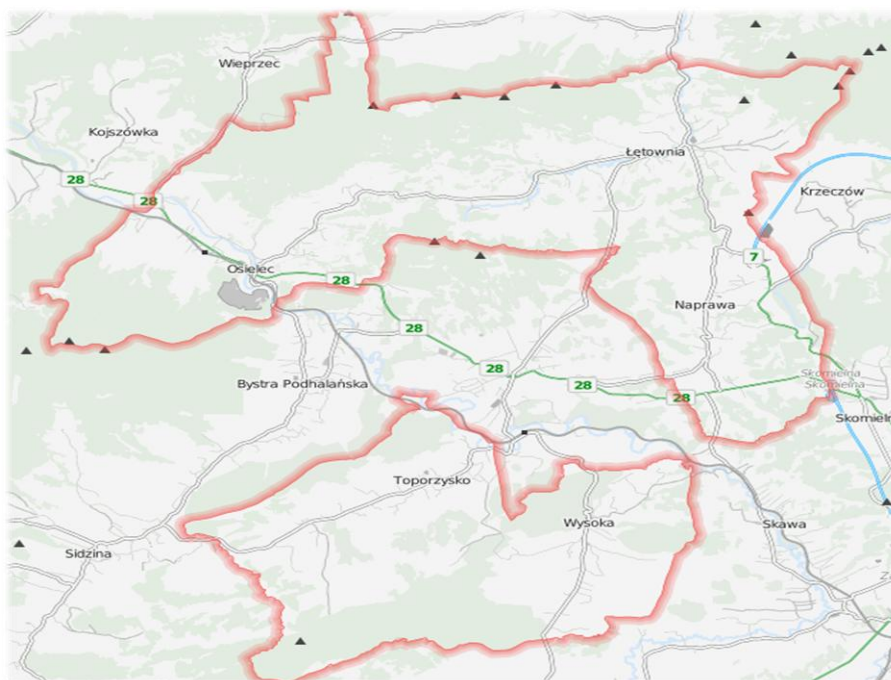


Gmina Jordanów



Gminę tworzy pięć wsi: Łętownia, Naprawa, Osielec, Toporzysko i Wysoka, które położone są na obrzeżach Beskidów: Makowskiego, Wyspowego i Żywieckiego. Oprócz Łętowni leżącej nad Łętówką – lewym dopływem Raby, pozostałe wsie leżą w górnym biegu Skawy i jej dopływów. Historyczne początki wsi należących do gminy Jordanów związane są z akcjami osiedleńczymi z XIV i XVI w.

Szczególnie cennym zabytkiem znajdującym się na terenie gminy jest obronny dwór w Wysokiej pochodzący z 1. poł. XVII w. Cennym zabytkiem budownictwa sakralnego jest drewniany kościół parafialny w Łętowni pochodzący z lat 1760-1765. Warto wspomnieć także o bohaterskiej postawie ludności wsi Wysoka, w czasie walk we wrześniu 1939 roku (pomnik, cmentarz wojskowy). Lasy, malownicze wzgórza, rzeki i górskie potoki oraz bliskie sąsiedztwo Podhala i Orawy czynią z tych terenów atrakcyjne miejsce zarówno dla krótkich jak i długich pobytów turystycznych. Teren gminy pokryty jest gęstą siecią znakowanych pieszych szlaków turystycznych PTTK.



Rysunek 5 Obszar Gminy Jordanów

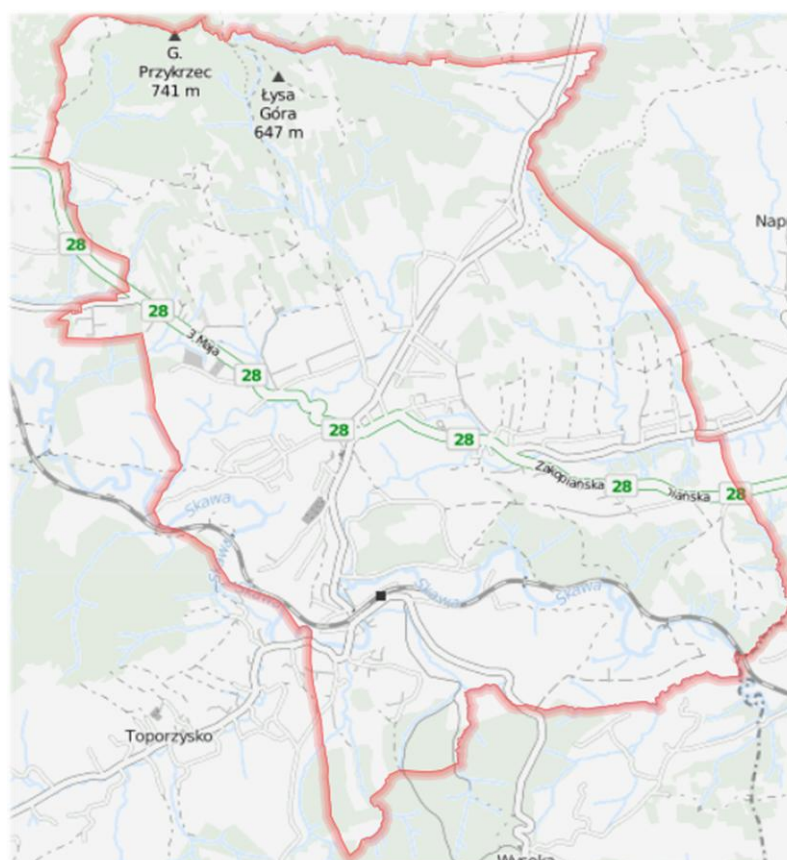
Źródło: <https://sip.gison.pl>



Miasto Jordanów



Miasto leży na prawym brzegu Skawy, na pograniczu Beskidów: Makowskiego, Wyspowego i Żywieckiego. Przez Jordanów przebiega linia kolejowa Kraków – Zakopane i droga krajowa z Wadowic do Nowego Sącza. Miasto zostało założone, na mocy przywileju króla Zygmunta Augusta z 1564 roku, przez wojewodę krakowskiego Wawrzyńca Spytka Jordana z Zakliczyna. W kolejnych latach i stuleciach miasto wielokrotnie zmieniało właścicieli. Byli nimi m.in. Zebrzydowscy i Sierakowscy. W XVI i XVII wieku odbywały się w Jordanowie głośnie na całą okolicę targi bydła. Z najnowszej historii miasta należy odnotować jego bohaterską obronę we wrześniu 1939 roku. Rozciągający się pomiędzy łagodnymi wzgórzami Hajdówki i Przykrzeczka Jordanów jest wspólnie doskonałym miejscem na spokojny, letni czy zimowy wypoczynek. Krzyżują się tu trzy znakowane piesze szlaki turystyczne PTTK.



Rysunek 6 Obszar Miasta Jordanów

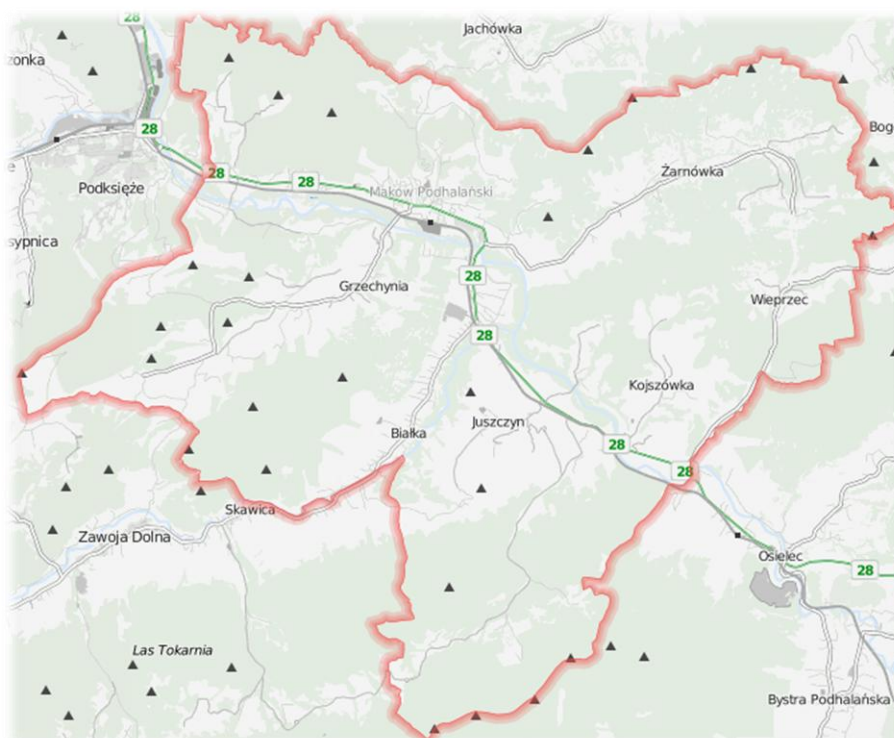
Źródło: <https://sip.gison.pl>



Miasto i Gmina Maków Podhalański



W skład gminy Maków Podhalański, oprócz samego miasta będącego centrum administracyjnym gminy, wchodzi 6 wsi: Białka, Grzechynia, Juszczyń, Kojaszówka, Wieprzec i Żarnówka. Gmina położona jest w Beskidzie Makowskim, a jej południowa część obejmuje również fragment Beskidu Żywieckiego. Poszczególne miejscowości układają się wzdłuż rzeki Skawy oraz jej dopływów. Przez obszar gminy przebiega linia kolejowa Kraków – Zakopane oraz droga krajowa Wadowice – Nowy Sącz. Początki Makowa sięgają 2. poł. XIV w. W Makowie istniała od schyłku XIX wieku szkoła hafciarska, a tzw. haft makowski znany był i jest szeroko nie tylko w kraju. Zdrowy, leczniczy mikroklimat, na którego właściwości zwrócono uwagę już na początku ubiegłego wieku, a także piękno krajobrazu – łagodne, górskie zbocza, ukwiecone łąki i czyste potoki – sprawiają, że Maków i okoliczne wioski odwiedza corocznie wielu turystów. Przez teren gminy prowadzi pięć znakowanych pieszych szlaków turystycznych PTTK.



Rysunek 7 Obszar Gminy i Miasta Maków Podhalański

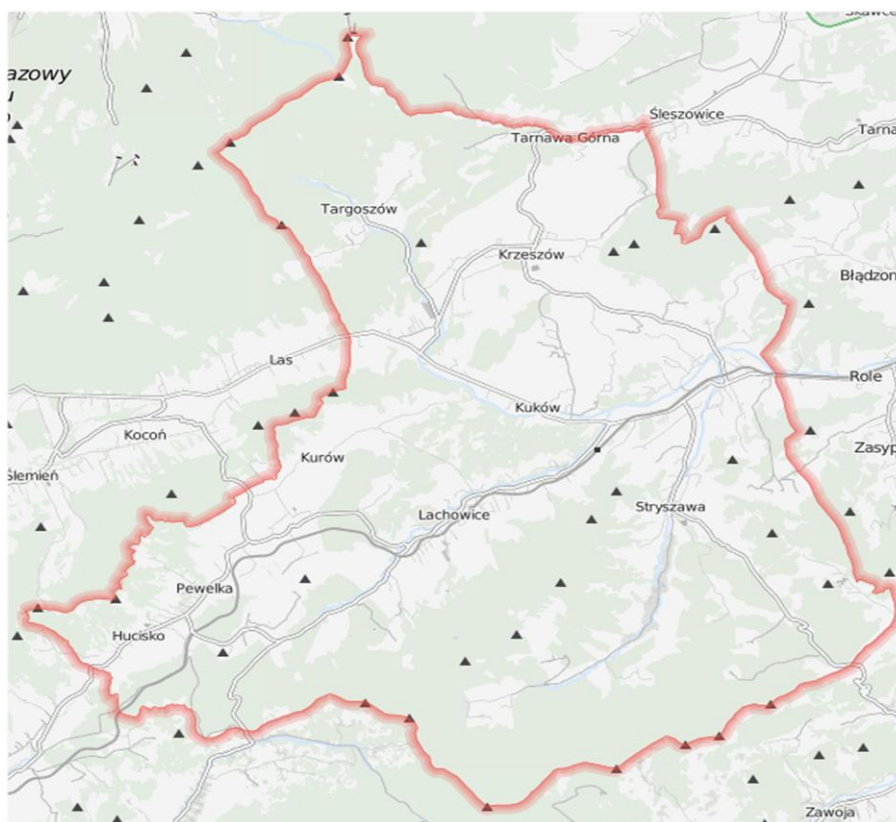
Źródło: <https://sip.gison.pl>



Gmina Stryszawa



W skład gminy wchodzi 8 wsi: Hucisko, Krzeszów, Kuków, Kurów, Lachowice, Pewelka, Stryszawa i Targoszów. Położona na styku trzech części Beskidów: Małego, Makowskiego i Żywieckiego, u podnóża góry Jałowiec (1111 m n.p.m.) na południu, a Leskowca (918 m n.p.m.) i Łamanej Skały (929 m n.p.m.) na północy. Największym ciekim wodnym gminy jest rzeka Stryszawka, której główne dopływy stanowią potoki: Lachówka, Kocońka i Targoszówka. Przez gminę przebiega trasa drogowa i szlak kolejowy z Żywca do Suchoj Beskidzkiej. Najcenniejszym zabytkiem gminy jest pochodzący z 1789 roku drewniany kościół w Lachowicach, który zaliczany jest do ważniejszych przykładów drewnianej architektury sakralnej w południowej Polsce. Stryszawa wraz z okolicznymi wioskami była w przeszłości i pozostaje do dziś szczególnym ośrodkiem wyrobu drewnianych zabawek ludowych.



Rysunek 8 Obszar Gminy Stryszawa

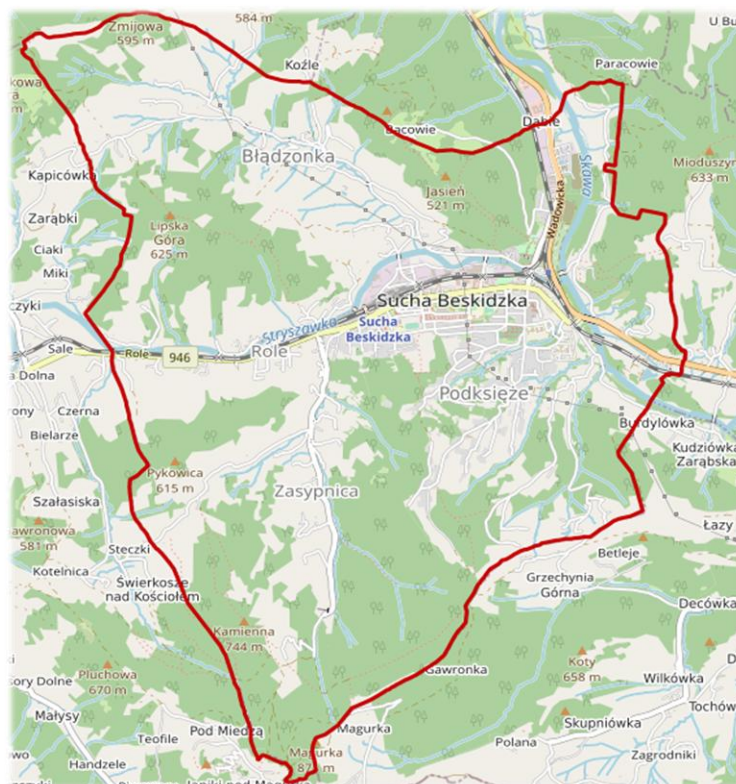
Źródło: <https://sip.gison.pl>



Miasto Sucha Beskidzka



Miasto, siedziba powiatu, położone jest w kotlinie, nad rzekami Skawą i Stryszawką, na pograniczu trzech części Beskidów: Żywieckiego, Makowskiego i Małego, na skrzyżowaniu dróg i linii kolejowych (Kraków – Zakopane, Żywiec – Nowy Sącz). Najstarsza wzmianka o Suchej pochodzi z 1405 roku i dotyczy lokacji osady. W przeszłości miasto i okoliczne dobra były własnością znanych rodów magnackich (Komorowscy, Wielopolscy, Branicy, Tarnowscy). Do dziś zachował się piękny, renesansowy zamek zwany “Małym Wawelem”, który wraz z otaczającym go parkiem, z oranżerią i tzw. “Domkiem Ogrodnika”, tworzą zwarty kompleks. Do cennych zabytków znajdujących się na terenie miasta należą również: pochodzący z początku XVII wieku zespół kościelno-klasztorny i stojąca na suskim rynku drewniana karczma “Rzym”. Z miasta w okoliczne góry prowadzą cztery znakowane piesze szlaki turystyczne PTTK.



Rysunek 9 Obszar Miasta Sucha Beskidzka

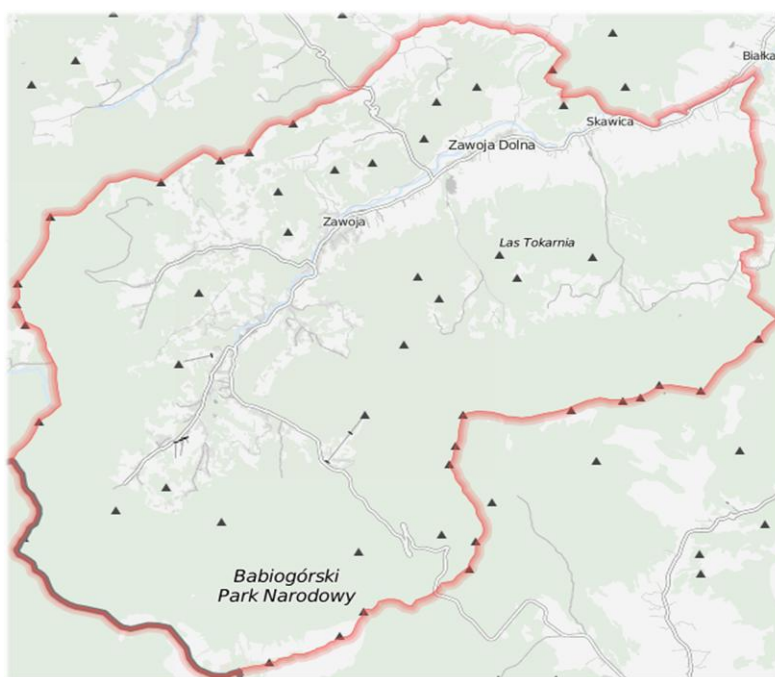
Źródło: <https://polska.geoportal2.pl>



Gmina Zawoja



Gminę tworzą dwie wsie Zawoja i Skawica, z których ta pierwsza należy do największych wsi w Polsce. Położone są w dolinie Skawicy, lewego dopływu Skawy, u północnych podnóży Babiej Góry (1725 m n.p.m.) pomiędzy Pasmem Jałowieckim i Pasmem Policy w Beskidzkie Żywieckim. Przez gminę przebiega droga z Suchoj Beskidzkiej, która przez przełęcz Krowiarki (1010 m n.p.m.) prowadzi na sąsiednią Orawę. Skawica została zasiedlona w XVI w., również w tym wieku powstała osada Zawoja, która samodzielną wsią jest od 2. poł. XVIII w. Zawoja jest siedzibą utworzonego w 1954 roku Babiogórskiego Parku Narodowego. W siedzibie BgPN znajduje się Ośrodek Edukacyjny, w skład którego wchodzi Wystawa Stała i Ogród Roślin Babiogórskich. Przez obszar gminy prowadzi wiele znakowanych pieszych szlaków turystycznych PTTK. Niezwykle piękne krajobrazy, z dominującym nad gminą masywem Babiej Góry – Królowej Beskidów, unikatowy ekosystem, wieloletnie tradycje w podejmowaniu gości, sprawiają że Zawoja jest obecnie jedną z najatrakcyjniejszych miejscowości wypoczynkowych na południu Polski.



Rysunek 10 Obszar Gminy Zawoja

Źródło: <https://sip.gison.pl>

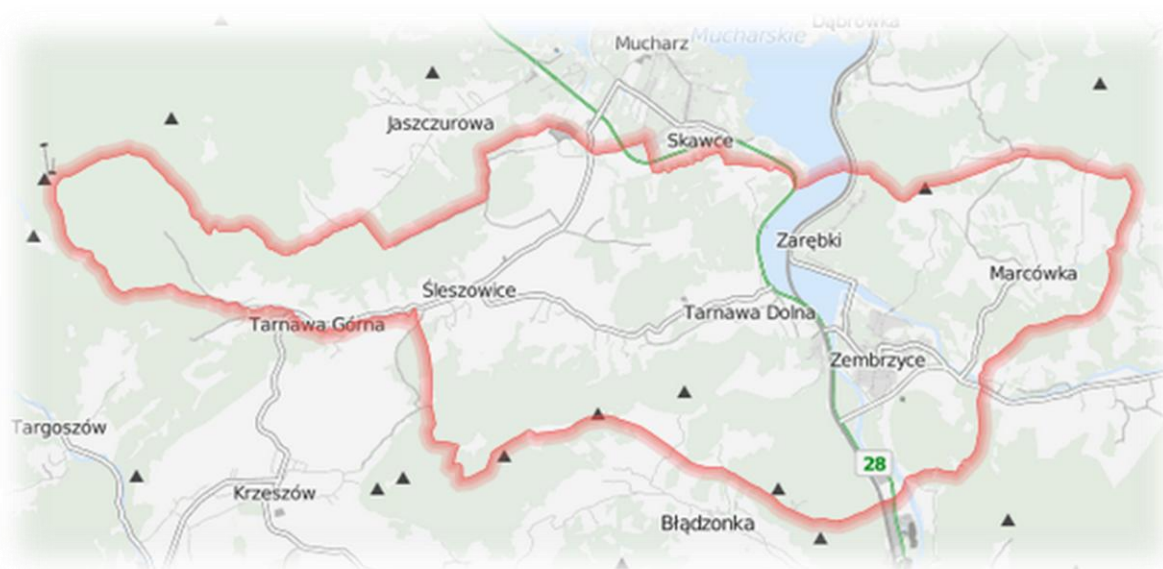


Gmina Zembrzyce



W skład gminy wchodzi 5 wsi: Marcówka, Śleszowice, Tarnawa Dolna, Tarnawa Górna i Zembrzyce, położonych w obrębie Beskidów: Małego i Makowskiego. Granicę pomiędzy tymi grupami górskimi wyznacza na obszarze gminy dolina rzeki Skawy. Przez teren gminy prowadzi linia kolejowa Kraków – Zakopane oraz drogi: z Suchej Beskidzkiej do Wadowic i do Krakowa przez Sułkowice.

Najstarsze wsie gminy istniały już w 1. poł. XIV w. Na lewym brzegu Skawy widoczne są ślady dworu obronnego wystawionego w XVI w. przez Jana Zembrzyckiego, według archeologów w miejscu tym, już w okresie kultury łużyckiej znajdował się gród. Słynące z garbarstwa Zembrzyce biegłość w uprawianiu tego rzemiosła zawdzięczają, według tradycji, osadzonemu tu kiedyś jeńcom tatarskim. Gmina Zembrzyce jest dziś miejscem, w którym turyści znajdą ciszę, spokój i bezpośredni kontakt z przyrodą. W przyszłości gmina zyska mocne atuty, na części jej terenów rozciąga się bowiem Jezioro Mucharskie, powstałe po przegrodzeniu Skawy zaporą budowaną w Świnnej Porębie. Trzema znakowanymi pieszymi szlakami turystycznymi PTTK, prowadzącymi przez teren gminy, można wędrować po górach Beskidów: Małego i Makowskiego.



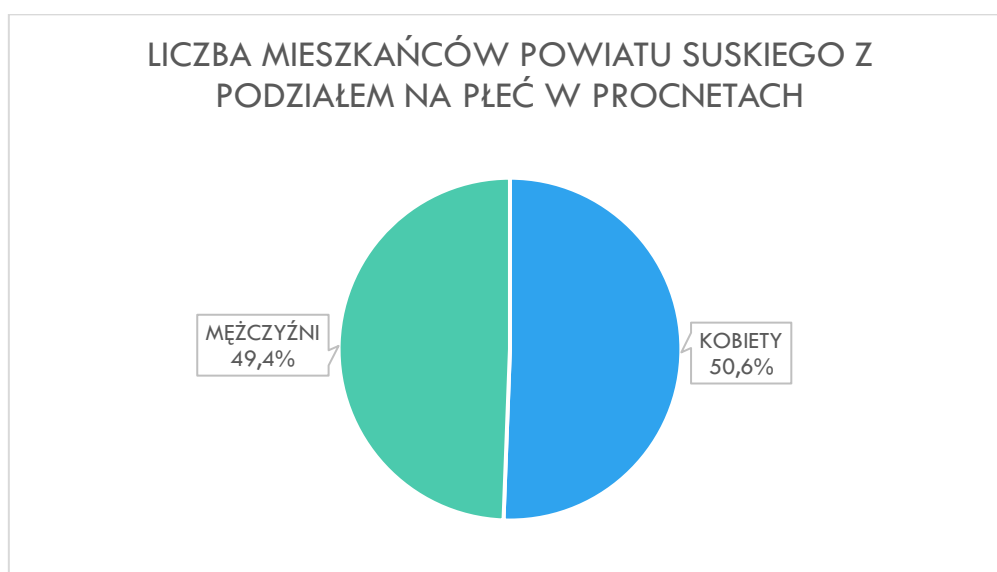
Rysunek 11 Obszar Gminy Zembrzyce
Źródło: <https://sip.gison.pl>



Uwarunkowania demograficzne

Dane demograficzne powiatu suskiego

Dane demograficzne mają istotny wpływ na zapotrzebowanie na przewozy osób na terenie powiatu suskiego. Powiat suski na dzień 31 grudnia 2023 roku liczył 83 062 mieszkańców, z czego 42 064 to kobiety, a 40 998 mężczyzn. Rysunek 12 prezentuje liczbę mieszkańców powiatu suskiego z podziałem na płeć w ujęciu procentowym.



Rysunek 12 Liczba mieszkańców powiatu suskiego z podziałem na płeć
Źródło Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Powierzchnia powiatu liczy 686 km² a gęstość zaludnienia 121 osób/km². Średni wiek mieszkańców powiatu wynosi 40,6 lat, w tym 42,1 dla kobiet a 39,1 dla mężczyzn. Na dzień 31 grudnia 2023 roku liczba ludności w wieku do 14 lat wynosiła 13 707 osób, w tym 6 602 kobiet i 7 105 mężczyzn, w wieku 15-64 lat – 56 004 osób, w tym 27 359 kobiet i 28 646 mężczyzn, w wieku 65 lat i więcej 13 747 osób, w tym 8 083 kobiet i 5 664 mężczyzn.

Powiat suski ma ujemny przyrost naturalny wynoszący - 194. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu - 2,33 na 1000 mieszkańców powiatu suskiego. W 2022 roku odnotowano 732 zameldowań w ruchu wewnętrznym oraz 788 wymeldowań. W tym samym roku odnotowano 46 meldunków osób z zagranicy oraz 23 wymeldowań za granicę, co stanowi saldo migracji za granicę 23.



Prognozowana liczba mieszkańców powiatu suskiego w 2050 roku wynosi 81 075, z czego 40 936 to kobiety, a 40 139 mężczyźni. Prognozowaną liczbę ludności w powiecie suskim w latach 2025 – 2050 z podziałem na kobiety i mężczyzn zaprezentowano w tabeli 1. Prognoza na podstawie danych z GUS sugeruje spadek populacji o 4,40% na przestrzeni 25 lat.

Tabela 1 Prognozowana populacja w latach 2025 – 2050 w powiecie suskim

POWIAT SUSKI	2025	2030	2035	2040	2045	2050
OGÓŁEM	84 812	84 684	84 222	83 431	82 367	81 075
KOBIETY	42 703	42 652	42 458	42 100	41 587	40 936
MĘŻCZYŹNI	42 109	42 032	41 764	41 331	40 780	40 139

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

W tabeli 2 przedstawiono liczbę ludności w powiecie suskim w latach 2018 – 2023 z podziałem na kobiety i mężczyzn. W analizowanym okresie zauważalna jest przewaga kobiet wśród badanej populacji powiatu. Na przestrzeni sześciu lat odnotowuje się tendencję spadkową liczby mieszkańców powiatu suskiego.

Tabela 2 Populacja w latach 2018 – 2023 w powiecie suskim

POWIAT SUSKI	2018	2019	2020	2021	2022	2023
OGÓŁEM	84 255	84 232	83 761	83 530	83 127	83 062
KOBIETY	42 461	42 465	42 185	42 092	42 098	42 064
MĘŻCZYŹNI	41 794	41 767	41 576	41 438	41 029	40 998

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS



Dane demograficzne gmin w powiecie suskim

Dane demograficzne poszczególnych gmin wchodzących w skład powiatu suskiego według danych GUS na dzień 31 grudnia 2023 roku przedstawiono w tabeli 3. Z analizy danych wynika, iż najwięcej mieszkańców zamieszkuje Miasto i Gminę Maków Podhalański – 15 781, a najmniej mieszkańców liczy Miasto Jordanów – 5 406. Największą powierzchnię powiatu stanowi Gmina Zawoja, której powierzchnia wynosi 128,70 km², a najmniejszą stanowi Miasto Jordanów – 21 km². Z kolei największa gęstość zaludnienia występuje w Suchej Beskidzkiej - 350 osób na km², a najmniejsza w Gminie Bystra – Sidzina - 84 osoby na km².

Tabela 3 Dane demograficzne gmin w powiecie suskim

JEDNOSTKA	LICZBA MIESZKAŃCÓW	POWIERZCHNIA	GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA	% LUDNOŚCI POWIATU	% POWIERZCHNI POWIATU
GMINA BUDZÓW	8 844	73,6 km ²	120 osób/km ²	~10,6%	~10,7%
GMINA BYSTRA - SIDZINA	6 815	80,5 km ²	84 osób/km ²	~8,2%	~11,7%
GMINA JORDANÓW	11 177	92,5 km ²	121 osób/km ²	~13,4%	~13,5%
MIASTO JORDANÓW	5 406	21,0 km ²	257,1 osób/km ²	~6,5%	~3,1%
MIASTO I GMINA MAKÓW PODHALAŃSKI	15 781	108,7 km ²	145 osób/km ²	~19%	~15,8%
GMINA STRYSZAWA	11 891	113,8 km ²	105 osób/km ²	~14,3%	~16,6%
MIASTO SUCHA BESKIDZKA	8 926	27,7 km ²	322,8 osób/km ²	~10,7%	~4,0%
GMINA ZAWOJA	8 813	128,7 km ²	69 osób/km ²	~10,6%	~18,8%
GMINA ZEMBRZYCE	5 409	39,2 km ²	138 osób/km ²	~6,5%	~5,7%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

W powiecie suskim na dzień 31 grudnia 2023 roku liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym wyniosła 16 377 co stanowi 19,6% ogółu mieszkańców powiatu, w tym 7 900 kobiet i 8 477 mężczyzn, w wieku produkcyjnym 50 751 co stanowi 60,8% ogółu mieszkańców, w tym 23 478 kobiet i 27 274 mężczyzn, a w wieku poprodukcyjnym 16 331 co stanowi 19,6% ogółu, w tym 10 666 kobiet i 5 664 mężczyzn.



Procentowy udział osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym oraz poprodukcyjnym w powiecie suskim w poszczególnych gminach powiatu suskiego według danych GUS na dzień 31 grudnia 2023 roku ukazuje tabela 4.

Tabela 4 Zestawienie procentowego udziału osób z podziałem na kategorie wiekowe w gminach

Jednostka terytorialna	Kategoria wieku	Procentowy udział mieszkańców w danej kategorii wiekowej
GMINA BUDZÓW	PRZEDPRODUKCYJNY	23,5%
	PRODUKCYJNY	60,6%
	POPRODUKCYJNY	15,9
GMINA BYSTRA - SIDZINA	PRZEDPRODUKCYJNY	22,0%
	PRODUKCYJNY	61,7%
	POPRODUKCYJNY	16,4%
GMINA JORDANÓW	PRZEDPRODUKCYJNY	22,2%
	PRODUKCYJNY	59,8%
	POPRODUKCYJNY	18,0%
MIASTO JORDANÓW	PRZEDPRODUKCYJNY	19,8%
	PRODUKCYJNY	58,3%
	POPRODUKCYJNY	21,9%
MIASTO I GMINA MAKÓW PODHALAŃSKI	PRZEDPRODUKCYJNY	19,7%
	PRODUKCYJNY	59,9%
	POPRODUKCYJNY	20,5%
GMINA STRYSZAWA	PRZEDPRODUKCYJNY	19,9%
	PRODUKCYJNY	60,0%
	POPRODUKCYJNY	20,1%
MIASTO SUCHA BESKIDZKA	PRZEDPRODUKCYJNY	17,1%
	PRODUKCYJNY	58,9%
	POPRODUKCYJNY	23,9%
GMINA ZAWOJA	PRZEDPRODUKCYJNY	20,2%
	PRODUKCYJNY	59,5%
	POPRODUKCYJNY	20,3%
GMINA ZEMBRZYCE	PRZEDPRODUKCYJNY	18,9%
	PRODUKCYJNY	60,2%
	POPRODUKCYJNY	20,8%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS



Do kategorii wieku przedprodukcyjnego zaliczono kobiety i mężczyźni do 18 roku życia. Osoby w wieku produkcyjnym to kobiety od 18 do 59 lat i mężczyźni od 18 do 64 lat. Z kolei osoby w wieku poprodukcyjnym to kobiety w wieku 60 lat i więcej oraz mężczyźni w wieku 65 lat i więcej. Mieszkańcy powiatu w wieku produkcyjnym stanowią około 60% społeczeństwa. W gminach Budzów, Bystra – Sidzina oraz Jordanów odnotowuje się przewagę ludności w wieku przedprodukcyjnym nad ludnością w wieku poprodukcyjnym. W pozostałych gminach występuje tendencja spadkowa co oznacza starzenie się społeczeństwa.

Sfera społeczna

Szkoły ponadpodstawowe w powiecie suskim

Według danych GUS na dzień 31 grudnia 2022 roku w powiecie suskim znajdują się 41 szkoły podstawowe dla dzieci i młodzieży bez szkół specjalnych, w których uczyło się 7 198 uczniów (3 470 kobiet i 3 728 mężczyzn), 1 szkoła podstawowa specjalna dla dzieci i młodzieży, gdzie naukę pobierało 30 uczniów (14 kobiet i 16 mężczyzn), 3 licea ogólnokształcące dla młodzieży bez szkół specjalnych, w których kształciło się w 35 oddziałach 984 uczniów (701 kobiet i 283 mężczyzn), 1 liceum ogólnokształcące dla dorosłych, w którym 34 uczniów pobierało naukę (19 kobiet i 15 mężczyzn), 3 technika dla młodzieży bez specjalnych, gdzie w 96 oddziałach 2 356 uczniów otrzymywało wykształcenie (1 017 kobiet i 1 339 mężczyzn), 4 branżowe szkoły I stopnia, w których w 28 oddziałach uczyło się 546 uczniów (184 kobiety i 362 mężczyzn) oraz 2 szkoły policealne, w tym kolegium dla pracowników służb społecznych bez specjalnych, gdzie w 15 oddziałach kształceni pobierało 129 uczniów (123 kobiety i 6 mężczyzn).

Liczbę uczniów według sprawozdawczości SIO kształcących się w szkołach ponadpodstawowych w podziale na uczniów: Liceum Ogólnokształcącego nr 1 im. Marii Skłodowskiej – Curie w Suchej Beskidzkiej, Zespołu Szkół im. Wincentego Witosa w Suchej Beskidzkiej, Zespołu Szkół im. Walerego Goetla w Suchej Beskidzkiej, Zespołu Szkół im. Hugona Kołłątaja w Jordanowie i Zespołu Szkół im. bł. ks. Piotra Dańkowskiego w Jordanowie według stanu na dzień 30.09 w latach 2020 - 2024 prezentuje tabela 5. Znaczący wzrost liczby uczniów szkół ponadpodstawowych w powiecie suskim odnotowano w latach 2022 i 2023, co



więzało się z kumulacją roczników w związku z obniżeniem wieku obowiązku szkolnego z siedmiu do sześciu lat.

W analizowanym okresie największa liczba uczniów uczęszczała do Zespołu Szkół im. Walerego Goetla w Suchoj Beskidzkiej, a najmniejsza do Zespołu Szkół im. bł. ks. Piotra Dańkowskiego w Jordanowie. W latach 2020 - 2021 średnio około 3500 uczniów pobierało naukę w szkołach ponadpodstawowych w powiecie suskim. Kolejne dwa lata ukazują wzrost liczby uczniów w szkołach prowadzonych przez powiat za przyczyną kumulacji roczników. W roku 2024 nastąpił spadek liczny uczniów w stosunku do lat 2022 - 2023. Jednak liczba uczniów w 2024 roku jest większa niż w latach 2020 – 2021.

Tabela 5 Liczba uczniów w szkołach ponadpodstawowych według stanu na dzień 30.09 w latach 2020-2024

Liczba uczniów na dzień 30.09	2020	2021	2022	2023	2024
Liceum Ogólnokształcące nr I im. Marii Skłodowskiej- Curie w Suchoj Beskidzkiej	621	615	663	691	721
Zespół Szkół im. Wincentego Witosa w Suchoj Beskidzkiej	972	959	1025	1050	929
Zespół Szkół im. Walerego Goetla w Suchoj Beskidzkiej	1202	1286	1359	1349	1301
Zespół Szkół im. Hugona Kołłątaja w Jordanowie	381	392	439	502	451
Zespół Szkół im. bł. ks. Piotra Dańkowskiego w Jordanowie	382	341	316	370	348
Łącznie	3558	3593	3805	3962	3750

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Wydziału Edukacji



Kultura, sport, turystyka, baza noclegowa

Ośrodki kulturalne znajdują się na obszarze całego powiatu, w każdym mieście oraz gminie odnaleźć można miejsca podtrzymujące kulturę regionu. Do powyższych należą m in:

- Muzeum Miejskie w Suchej Beskidzkiej,
- Centrum Kultury i Filmu im. Billy'ego Wildera w Suchej Beskidzkiej,
- Biblioteka i Ośrodek Animacji Kultury w Budzowie z siedzibą w Palczy,
- Skansen w Sidzinie – Muzeum Kultury Ludowej w Sidzinie,
- Gminny Ośrodek Kultury, Promocji, Turystyki i Sportu Bystra-Sidzina w Sidzinie,
- Gminny Ośrodek Kultury, Sportu i Promocji w Jordanowie,
- Miejski Ośrodek Kultury w Jordanowie,
- Makowskie Centrum Kultury,
- Dom Kultury w Makowie Podhalańskim,
- Gminny Ośrodek Kultury w Stryszawie, przy którym działa Beskidzkie Centrum Zabawki Drewnianej w Stryszawie i Ośrodek Dziedzictwa Kulturowego,
- Babiogórskie Centrum Kultury w Zawoi,
- Gminne Centrum Kultury i Czytelnictwa w Zembrzycach.

Ośrodki kulturalne tworzą warunki dla rozwoju ruchu artystycznego, folkloru, rękodzieła ludowego i artystycznego, a także turystyki. Corocznie organizowanych jest wiele imprez kulturalnych. Organizowane są również konkursy mające na celu podtrzymanie tradycji regionu. Szczególne osiągnięcia w dziedzinie twórczości artystycznej, upowszechniania kultury i ochrony dziedzictwa kulturowego nagradzane są przez starostę.

Jedną z atrakcji powiatu jest działające w Centrum Kultury i Filmu im. Billy'ego Wildera w Suchej Beskidzkiej kino posiadające jedną salę z 298 miejscami na widowni. Według danych na koniec grudnia 2022 roku w kinie odbyło się 796 seansów, na które przyszło 50 784 widzów.

W powiecie suskim według stanu na dzień 31 grudnia 2022 roku działało 28 bibliotek i filii publicznych, które posiadają w swych zasobach księgozbiór liczący 404 992 wolumeny oraz 2 biblioteki i filie naukowe posiadające księgozbiór liczący 39 267 wolumenów.

Ważnym elementem dla społeczności powiatu suskiego są również obiekty sportowe, do których zalicza się między innymi: Kryta Pływalnia w Suchej Beskidzkiej i Kryta Pływalnia



w Naprawie, stadiony i boiska sportowe, hale sportowe, strzelnice sportowe, siłownie plenerowe i place zabaw, siłownie. Na terenie powiatu działają 62 kluby sportowe, gdzie organizowane są treningi dla dzieci i młodzieży z różnych dyscyplin sportowych m.in.: piłki nożnej, piłki siatkowej, pływania, lekkoatletyki, sztuk walki, łucznictwa czy żeglarstwa. W powiecie organizowanych jest wiele imprez sportowych, a za szczególne osiągnięcia sportowcy z powiatu suskiego nagradzani są przez starostę.

Na terenie powiatu znajduje się wiele zabytków architektury. Jednym z najcenniejszych zabytków miasta i regionu jest Zamek w Suchoj Beskidzkiej znajdujący się w zespole zamkowo – parkowym. Wśród zabytków znaleźć można także kościoły, dwory i dworki, a także skanseny i mała architekturę sakralną.

Przyrodnicze, krajobrazowe i kulturowe bogactwo powiatu suskiego sprawia, że powiat jest atrakcyjny turystycznie. Rozwinięta sieć szlaków turystycznych, znajdujący się na terenie powiatu Babiogórski Park Narodowy, coraz liczniejsze trasy rowerowe oraz powiększająca się baza noclegowa sprzyjają wypoczynkowi. Na terenie powiatu suskiego bazę noclegową tworzą schroniska, ośrodki, domy wypoczynkowe, hotele, gospodarstwa agroturystyczne oraz prywatne kwatery.

Opieka zdrowotna

Największym ośrodkiem świadczącym usługi z zakresu ochrony zdrowia w powiecie suskim jest Szpital Rejonowy w Suchoj Beskidzkiej, który został otwarty w 1982 roku. Jest jednym z większych oraz nowocześniejszych szpitali funkcjonujących w regionie. Ochronę zdrowia udostępnia w zakresie 25 poradni specjalistycznych oraz 15 oddziałów szpitalnych.

Zespół Opieki Zdrowotnej, który znajduje się przy ulicy Szpitalnej 22 w swoim zarządzaniu posiada lądowisko sanitarne, a jak również przystanek autobusowy. Ponadto w powiecie suskim funkcjonują przychodnie oraz ośrodki zdrowia, których wykaz przedstawiono w tabeli 6.



Tabela 6 Wykaz instytucji opieki zdrowotnej

Lp.	Nazwa instytucji i adres
1.	Zespół Opieki Zdrowotnej w Suchej Beskidzkiej 34-200 Sucha Beskidzka ul. Szpitalna 22
2.	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Budzowie 34-211 Budzów 460
3.	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Bieńkówe 34-212 Bieńkówka 410
4.	Przychodnia Zdrowia w Zembrzycach 34-210 Zembrzyce 541
5.	Przychodnia Zdrowia w Śleszowicach 34-210 Śleszowice 162
6.	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Przychodnia Zdrowia w Stryszawie 34-205 Stryszawa 34
7.	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Przychodnia Zdrowia w Lachowicach 34-232 Lachowice 195
8.	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Przychodnia Zdrowia w Krzeszowie 34-206 Krzeszów 217
9.	Miejska Przychodnia Zdrowia w Suchej Beskidzkiej 34-200 Sucha Beskidzka ul. Handlowa 1
10.	Miejska Przychodnia Zdrowia 34-220 Maków Podhalański ul. Kościuszki 1
11.	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Zdrowie” Sp. z O.O. 34-222 Zawoja 1580
12.	Ośrodek Zdrowia w Skawicy Anna Tarwińska 34-221 Skawica 448
13.	Wiejski Ośrodek Zdrowia w Juszczyń 34-231 Juszczyń 542
14.	Ośrodek Zdrowia NZOZ w Sidzinie 34-236 Sidzina 721
15.	Ośrodek Zdrowia w Bystrej Podhalańskiej, Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "MEDICUS KULKA HOLDING" 34-235 Bystra Podhalańska 353a
16.	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Łętowni 34-242 Łętownia 269
17.	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej 34-240 Naprawa 477
18.	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej 34-240 Toporzysko 250
19.	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej 34-234 Osielec 540
20.	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Przychodnia w Jordanowie 34-240 Jordanów ul. 3 Maja 2A

Źródło: Opracowanie własne



Rynek pracy

Bezrobocie, przeciętne wynagrodzenie w powiecie suskim

W powiecie suskim według danych GUS na rok 2021 na 1000 mieszkańców pracuje 171 osób. Jest to znacznie niższa wartość niż wartość dla województwa małopolskiego (254) i całej Polski (259). Na dzień 31 grudnia 2021 roku odnotowano w powiecie suskim 14 258 pracujących, w tym 7 189 kobiet i 7 069 mężczyzn.

Bezrobocie rejestrowane w powiecie suskim wynosiło w 2021 roku 5,5% (6,2% wśród kobiet i 4,9% wśród mężczyzn) a w roku 2023 – 4,7% (4,7% wśród kobiet i 4,7% wśród mężczyzn). W tabeli 7 zaprezentowano dynamikę zmian w liczbie bezrobotnych w powiecie suskim w latach 2020 – 2024.

Tabela 7 Bezrobocie w powiecie suskim z podziałem na gminy

JEDNOSTKA	STAN NA 31.12.2020 r.	STAN NA 31.12.2021 r.	STAN NA 31.12.2022 r.	STAN NA 31.12.2023 r.	STAN NA 30.06.2024 r.
GMINA BUDZÓW	234	153	133	144	136
GMINA BYSTRA - SIDZINA	128	87	93	83	74
GMINA JORDANÓW	196	174	125	138	169
MIASTO JORDANÓW	104	69	56	85	68
MIASTO I GMINA MAKÓW	433	311	294	296	250
PODHALAŃSKI GMINA STRYSZAWA	285	172	174	191	170
MIASTO SUCHA BESKIDZKA	308	191	200	197	167
GMINA ZAWOJA	259	226	185	221	184
GMINA ZEMBRZYCE	147	106	74	91	108
POWIAT SUSKI (ŁĄCZNIE)	2094	1489	1334	1446	1326

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Powiatowego Urzędu Pracy w Suchej Beskidzkiej



W latach 2020 – 2024 najczęściej zarejestrowanych bezrobotnych zamieszkiwało gminy Maków Podhalański, Zawoja, Stryszawa, a najmniej wśród zarejestrowanych bezrobotnych było mieszkańców miasta Jordanów, gminy Bystra – Sidzina i gminy Zembrzyce.

Struktura bezrobotnych w podziale na grupy według wieku w latach 2020 – 2023 zaprezentowano w tabeli 8. Najliczniejszą grupę zawodową według wieku stanowiły osoby w przedziale wieku 25-34 lat w 2022 roku - 26,7% ogółu, a w 2023 roku - 25,9% ogółu. Drugą grupę stanowiły osoby w przedziale wieku do 24 lat, w 2022 roku – 21%, a w 2023 roku – 23,8%. Zatem bezrobotni do 34 lat stanowili w 2022 roku - 47,7% zarejestrowanych, a w 2023 roku - 49,7%, czyli prawie połowę wszystkich zarejestrowanych bezrobotnych.

Tabela 8 Liczba bezrobotnych z podziałem na wiek

WIEK	2020	2021	2022	2023
do 24 LAT	468	289	280	344
25 – 34	600	415	357	375
32 – 44	399	313	267	294
45 – 54	334	253	241	254
55 – 59	189	130	112	115
60 - 64	104	90	77	64
ŁĄCZNIE	2094	1489	1334	1446

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Powiatowego Urzędu Pracy w Suchoj Beskidzkiej

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w powiecie suskim w roku 2022 wyniosło 5 555,61 PLN, co odpowiada 82,90% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w całej Polsce.

Wśród aktywnych zawodowo mieszkańców powiatu suskiego 9 605 osób wyjeżdża do pracy poza granice gminy, a 6 795 pracujących przyjeżdża spoza gminy do pracy. Grupując aktywnych zawodowo mieszkańców powiatu suskiego na sektory 18,6 % pracuje w sektorze rolniczym (rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo), 37,3% w przemyśle i budownictwie, 16,4% w sektorze usługowym (handel, naprawa pojazdów, transport, zakwaterowanie i



gastrologia, informacja i komunikacja), a 0,9% w sektorze finansowym (działalność finansowa i ubezpieczeniowa, obsługa rynku nieruchomości).

Podmioty gospodarki narodowej zarejestrowane w rejestrze REGON

W rejestrze REGON według danych GUS na dzień 31 grudnia 2023 roku zarejestrowanych było 9 660 podmiotów gospodarki narodowej, z czego 8 026 to osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. W roku 2023 zarejestrowano 572 nowe podmioty, a 375 podmiotów wyrejestrowano.

Deklarowany rodzaj działalności przez 147 podmiotów to rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo, przez 4 082 podmiotów przemysł i budownictwo, a 5 431 podmiotów zakwalifikowano jako pozostałą działalność. Wśród osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą w powiecie suskim jako przeważający rodzaj działalności 2 035 osób wskazano budownictwo, 1 701 przetwórstwo przemysłowe, 1 593 handel hurtowy i detaliczny, naprawy pojazdów samochodowych, wyliczając motocykle, 472 działalność profesjonalną, naukową i techniczną, 447 opiekę zdrowotną i pomoc społeczną, 375 transport i gospodarkę magazynową, 289 pozostałą działalność, 222 działalność związaną z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi, 222 informację i komunikację, 175 działalność w zakresie usług administracyjnych i działalności wspierającej, 165 edukację, 105 działalność finansową i ubezpieczeniową, 97 rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo, 74 działalność związaną z kulturą, rozrywką i rekreacją, 38 działalność związaną z obsługą rynku nieruchomości, 11 dostawy wody, gospodarowania ściekami i odpadami oraz działalnością związaną z rekultywacją oraz 5 osób górnictwo i wydobywanie.

Wśród podmiotów gospodarki narodowej według klas wielkości najliczniejszą grupę stanowią mikro-przedsiębiorcy zatrudniający od 0 do 9 pracowników. Grupa ta liczy 9 382 podmioty, drugą grupę stanowią małe przedsiębiorstwa zatrudniające od 10 do 49 pracowników – 232, trzecią średnie przedsiębiorstwa zatrudniające od 50 do 249 pracowników – 42, a czwartą duże przedsiębiorstwa w powiecie suskim zatrudniające od 250 do 999 pracowników – 4.



Finanse publiczne powiatu

Suma dochodów do budżetu powiatu suskiego w 2023 roku wyniosła 169,6 mln złotych, co w przeliczeniu na jednego mieszkańca daje kwotę około 2042 złotych. Największą sumę dochodu w budżecie powiatu suskiego w 2023 roku odnotowano w Dziale 758 - Różne rozliczenia, która stanowiła około 51,44% wszystkich dochodów powiatu. Duża część wpływów do budżetu pochodziła z Działu 754 - Bezpieczeństwo publiczne i ochrona przeciwpożarowa – około 12,64% i Działu 756 - Dochody od osób prawnych, od osób fizycznych i od innych jednostek nieposiadających osobowości prawnej oraz wydatki związane z ich poborem – około 11,24% dochodów ogółem. Najmniejsze wpływy do budżetu pochodziły z Działu 020 - Leśnictwo.

Suma wydatków z budżetu powiatu suskiego w 2023 roku wyniosła 166,1 mln złotych, co stanowi około 1 999 złotych w przeliczeniu na jednego mieszkańca powiatu suskiego. Największa część budżetu powiatu suskiego w 2023 roku została przeznaczona na Dział 801 - Oświata i wychowanie – ok. 33% wydatków. Dużą część wydatków przeznaczono na Dział 600 - Transport i łączność - ok. 15% i Dział 754 - Bezpieczeństwo publiczne i ochrona przeciwpożarowa - ok. 13%. Najmniejszą część wydatków przeznaczono na Dział 630 - Turystyka.

W tabeli 9 zestawiono sumę dochodów do budżetu powiatu suskiego i wydatków z budżetu, jak również kwoty wydatków z budżetu przeznaczone na Dział 600 - Komunikacja i łączność w latach 2018 – 2023.

Porównując sumę dochodu do budżetu powiatu suskiego i wydatków z budżetu powiatu z roku 2018 z rokiem 2023 zauważalny jest wzrost dochodów o około 86,41%, a wydatków o około 84,33%. W 2021 roku odnotowano spadek zarówno dochodów, jak i wydatków w stosunku do roku 2020.

Suma wydatków na Dział 600 - Transport i łączność (środki przeznaczone na drogi publiczne) w 2023 roku w stosunku do roku 2018 wzrosła o kwotę 14 746 913,94 zł. W 2021 roku, tak jak i w przypadku dochodów i wydatków ogółem nastąpił spadek wydatków na Dział 600 - Komunikacja i Transport.



Tabela 9 Dochody i wydatki budżetu powiatu suskiego, w tym na transport i łączność w latach 2018 - 2023

Wydatki z budżetu powiatu suskiego w latach	Suma dochodów budżetu powiatu suskiego	Suma wydatków z budżetu powiatu	Suma wydatków z budżetu na komunikację i łączność
2018	90 992 473,50	90 103 007,69	10 187 916,45
2019	114 911 307,26	102 163 831,79	14 036 460,94
2020	137 604 715,93	127 091 859,44	20 811 596,65
2021	113 811 600,90	120 410 497,94	13 177 190,63
2022	149 881 694,49	151 384 159,75	24 094 605,33
2023	169 615 247,37	166 094 298,56	24 934 830,39

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Raport o stanie powiatu suskiego za lata 2018-2023

Transport osób w powiecie suskim

W powiecie suskim publiczny transport zbiorowy realizowany jest w oparciu o wydane na podstawie ustawy o transporcie drogowym zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym przez przewoźników, czyli tzw. przewozy komercyjne. Publiczny transport zbiorowy uzupełniony jest również przez gminne linie użyteczności publicznej.

Powiatowe linie komunikacyjne w regularnym przewozie osób

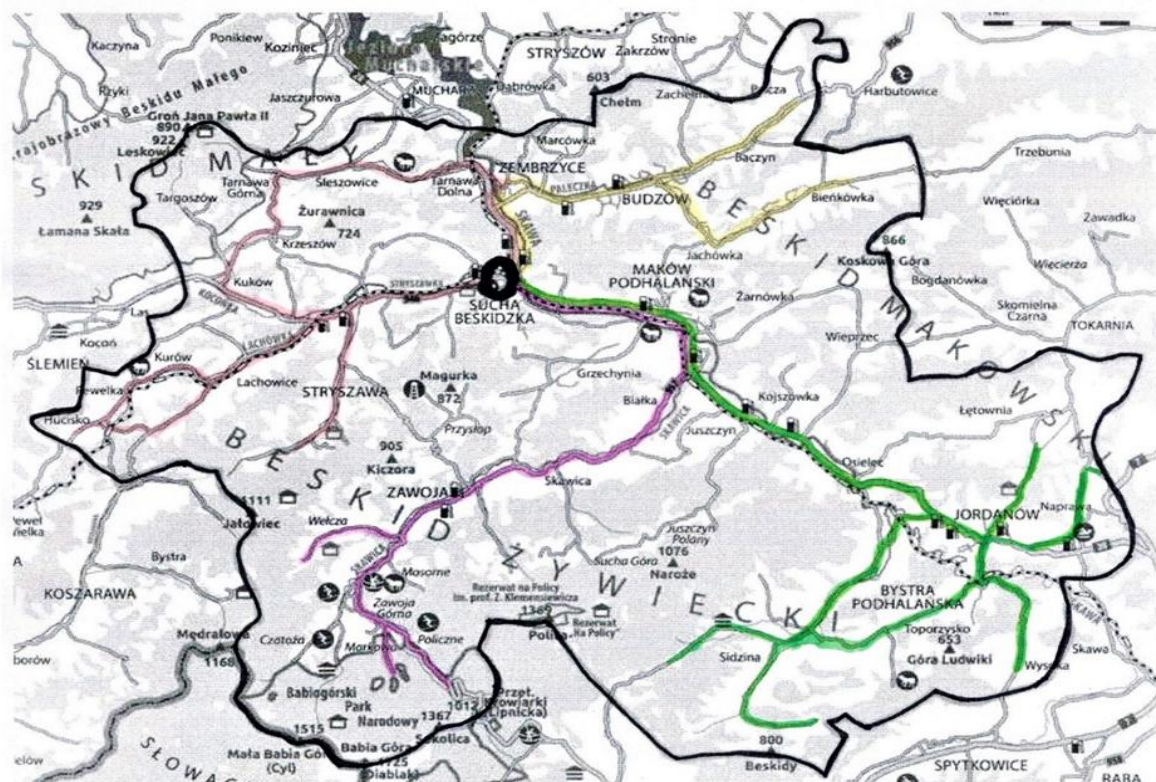
Na podstawie 26 zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób, które zachowują ważność do 31 grudnia 2025 roku, 15 przewoźników obsługuje następujące linie powiatowe:

1. Jordanów – Sidzina Przybysie (przez Toporzysko),
2. Jordanów – Wysoka,
3. Jordanów – Naprawa,
4. Jordanów – Sidzina,
5. Jordanów – Sucha Beskidzka,



6. Jordanów – Zawoja,
7. Palcza – Sucha Beskidzka (przez Zachełmną),
8. Bieńkówka – Sucha Beskidzka,
9. Zawoja Policzne – Sucha Beskidzka,
10. Zawoja Markowa – Sucha Beskidzka,
11. Zawoja Wełcza – Sucha Beskidzka (przez Skawica Sucha Góra Warty),
12. Hucisko Łobozówka – Maków Podhalański,
13. Hucisko Łobozówka – Sucha Beskidzka (przez Lachowice Krale),
14. Krzeszów – Sucha Beskidzka,
15. Stryszawa Roztoki – Sucha Beskidzka,
16. Sucha Beskidzka – Tarnawa Dolna – Zembrzyce – Krzeszów – Stryszawa – Sucha Beskidzka,
17. Wieprzec – Sucha Beskidzka,
18. Grzechynia – Sucha Beskidzka.

Na rysunku 13 zaprezentowano sieć powiatowych linii komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników w oparciu o wydane przez starostę suskiego zezwolenia.



Rysunek 13 Sieć linii komercyjnych w powiecie suskim

Źródło: opracowanie własne



W tabeli 10 zestawiono wszystkie aktualne zezwolenia wraz z nazwą linii komunikacyjnej oraz przewoźnikami obsługującymi daną linię komunikacyjną. Każda linia komunikacyjna wskazana w tabeli 10 została scharakteryzowana pod tabelą.

Tabela 10 Wykaz linii komunikacyjnych i przewoźników wykonujących regularny przewóz osób

Lp.	Numer zezwolenia	Linia komunikacyjna	Przedsiębiorca
1.	0004	Jordanów – Sidzina Przybysie	PITBUS Piotr Czyszczoń
2.	0015	Jordanów – Sidzina	MART-BUS Marek Paś
3.	0016	Zawoja Policzne – Sucha Beskidzka	Firma Przewozowo Handlowa BUS Sławomir Kozina
4.	0018	Bieńkówka – Sucha Beskidzka	Przewóz Osób Marian Kachnic
5.	0021	Maków Podhalański – Hucisko Łobozówka	DREWOL Lucyna Gancarz
6.	0022	Krzeszów – Sucha Beskidzka	Przewóz Osób Leszek Strączek
7.	0023	Sucha Beskidzka – Stryszawa Roztoki	„MAJA-BUS” Leszek Dyrz
8.	0024	Sucha Beskidzka – Tarnawa Dolna – Zembrzyce - Krzeszów – Stryszawa - Sucha Beskidzka	BUS Transport Prywatny Krzysztof Janowiec
9.	0064	Jordanów – Sucha Beskidzka	BUS Transport Prywatny Krzysztof Janowiec
10.	0068	Sucha Beskidzka - Grzechynia	„MAJA-BUS” Leszek Dyrz
11.	0070	Jordanów – Sucha Beskidzka	BUS Transport Prywatny Krzysztof Janowiec
12.	0078	Sucha Beskidzka – Zawoja Węlcza	USŁUGI TRANSP – HANDLOWE Józef Dyrz
13.	0092	Jordanów - Wysoka	MART-BUS Marek Paś
14.	0094	Jordanów – Naprawa	PITBUS Piotr Czyszczoń
15.	0121	Sucha Beskidzka – Stryszawa Roztoki	Przewóz Osób Krzysztof Ćwikiel
16.	0126	Jordanów – Sucha Beskidzka	BUS Transport Prywatny Krzysztof Janowiec
17.	002/2021	Zawoja - Jordanów	Wójtowicz Travel Mateusz Wójtowicz
18.	002/2022	Stryszawa – Sucha Beskidzka	LBD Euro-Trans
19.	003/2022	Wieprzec – Sucha Beskidzka	LBD Euro-Trans
20.	004/2022	Grzechynia – Sucha Beskidzka	LBD Euro-Trans
21.	005/2022	Zawoja – Sucha Beskidzka	X-Bus Sp. z o.o.
22.	006/2022	Sucha Beskidzka – Hucisko Łobozówka (przez Lachowice Krale)	Przewóz Osób Leszek Strączek
23.	003/2023	Wieprzec – Sucha Beskidzka	„MAJA-BUS” Leszek Dyrz
24.	004/2023	Palcza – Sucha Beskidzka	X-Bus Sp. z o.o.
25.	001/2024	Bieńkówka – Sucha Beskidzka	BESKID-BUS Józef Wątroba
26.	002/2024	Bieńkówka – Sucha Beskidzka	FHU MAR-POL Marcin Wątroba

Źródło: opracowanie własne



Linia komunikacyjna: Jordanów – Sidzina Przybysie (przez Toporzysko)

Na linii komunikacyjnej Jordanów – Toporzysko – Sidzina Przybysie kursy realizuje jeden przedsiębiorca: PITBUS Piotr Czystoch. Przewoźnik ten realizuje 18 kursów z Jordanowa do Sidziny Przybysie:

- 3 kursy wykonywane od poniedziałku do piątku, w dni nauki szkolnej oraz w dni wolne od nauki, oprócz świąt,
- 9 kursów wykonywanych w dni nauki szkolnej, oprócz świąt,
- 6 kursów wykonywanych od poniedziałku do piątku, w dni wolne od nauki szkolnej, oprócz świąt.

Ponadto przedsiębiorca realizuje 18 kursów powrotnych z przystanku Sidzina Przybysie do Jordanowa:

- 3 kursy wykonywane od poniedziałku do piątku, w dni nauki szkolnej oraz w dni wolne od nauki, oprócz świąt,
- 9 kursów wykonywanych w dni nauki szkolnej, oprócz świąt,
- 6 kursów wykonywanych od poniedziałku do piątku, w dni wolne od nauki szkolnej, oprócz świąt.

Czas wykonywania kursów od 6:20 do 17:38. Łączna długość linii w jednym kierunku wynosi: 8,5 km.

Linia komunikacyjna: Jordanów – Sidzinka Mała / Sidzina Wielka Polana

Na linii komunikacyjnej Jordanów – Sidzinka Mała / Sidzina Wielka Polana kursy realizuje jeden przedsiębiorca: MART-BUS Marek Paś. Przewoźnik ten realizuje 1 kurs z Jordanowa do Sidzinki Małej, 2 kursy do Sidziny Wielkiej Polany, 6 kursów do Sidziny Górnej jako przystanek końcowy, a w tym:

- 5 kursów wykonywanych od poniedziałku do soboty,
- 3 kursy wykonywane od poniedziałku do piątku,
- 1 kurs wykonywany od poniedziałku do piątku, w dni nauki szkolnej.

Ponadto przedsiębiorca realizuje 8 kursów powrotnych z przystanku Sidzina Górna do Jordanowa oraz 2 kursy powrotne z przystanku Sidzina Wielka Polana do Jordanowa, a w tym:

- 6 kursów wykonywanych od poniedziałku do soboty,
- 3 kursy wykonywane od poniedziałku do piątku,
- 1 kurs wykonywany od poniedziałku do piątku, w dni nauki szkolnej.

Czas wykonywania kursów od 6:05 do 17:52. Łączna długość linii w jednym kierunku wynosi: 18,8 km (dodatkowo 5,2 km do Sidzina Wielka Polana).



Linia komunikacyjna: Jordanów – Wysoka

Na linii komunikacyjnej Jordanów – Wysoka kursy realizuje jeden przedsiębiorca: MART-BUS Marek Paś. Przewoźnik ten realizuje 5 kursów z przystanku Wysoka Bór do Jordanów Rynek:

- 2 kursy wykonywane od poniedziałku do soboty, oprócz świąt,
- 2 kursy wykonywane od poniedziałku do piątku, oprócz świąt,
- 1 kurs nieoznaczony w rozkładzie jazdy.

Ponadto przedsiębiorca realizuje 4 kursy powrotne z przystanku Jordanów Rynek do przystanku Wysoka Bór:

- 2 kursy wykonywane od poniedziałku do soboty, oprócz świąt,
- 2 kursy wykonywane od poniedziałku do piątku, oprócz świąt,

Czas wykonywania kursów od 7:30 do 15:30. Łączna długość linii w jednym kierunku wynosi: 6,9 km.

Linia komunikacyjna: Jordanów – Naprawa

Na linii komunikacyjnej Jordanów – Naprawa kursy realizuje jeden przedsiębiorca: PITBUS Piotr Czystoń. Przewoźnik ten realizuje 14 kursów z przystanku Naprawa Górna do Jordanowa:

- 4 kursy wykonywane od poniedziałku do piątku, w dni nauki szkolnej oraz w dni wolne od nauki, oprócz świąt,
- 5 kursów wykonywanych od poniedziałku do piątku, w dni nauki szkolnej, oprócz świąt,
- 5 kursów wykonywanych od poniedziałku do piątku, w dni wolne od nauki szkolnej, oprócz świąt.

Ponadto przedsiębiorca realizuje 15 kursów powrotnych z Jordanowa do przystanku Naprawa Górna:

- 2 kursy wykonywane od poniedziałku do piątku, w dni nauki szkolnej oraz w dni wolne od nauki, oprócz świąt,
- 7 kursów wykonywanych od poniedziałku do piątku, w dni nauki szkolnej, oprócz świąt,
- 6 kursów wykonywanych od poniedziałku do piątku, w dni wolne od nauki szkolnej, oprócz świąt.

Czas wykonywania kursów od 5:50 do 17:57. Łączna długość linii w jednym kierunku wynosi: 6,87 km.



Linia komunikacyjna: Jordanów – Sucha Beskidzka

Na linii komunikacyjnej Jordanów – Sucha Beskidzka kursy realizuje jeden przedsiębiorca: BUS Transport Prywatny Krzysztof Janowiec, któremu starosta suski udzielił trzech zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Przewoźnik ten realizuje kursy w oparciu o następujący przebieg linii komunikacyjnych:

1) Jordanów – Sucha Beskidzka (przez Bystra Podhalańska) w liczbie 16 kursów:

- 1 kurs wykonywany w dni robocze od poniedziałku do piątku, w soboty, oprócz świąt,
- 1 kurs wykonywany w dni nauki szkolnej, w dni robocze od poniedziałku do piątku,
- 5 kursów wykonywanych w dni robocze od poniedziałku do piątku oraz w soboty,
- 4 kursy wykonywane w dni robocze od poniedziałku do piątku,
- 2 kursy wykonywane w dni robocze od poniedziałku do piątku, w dni nauki szkolnej,
- 3 kursy wykonywane w dni robocze od poniedziałku do piątku, oprócz świąt.

Ponadto przedsiębiorca realizuje 17 kursów powrotnych z Suchej Beskidzkiej do Jordanowa:

- 1 kurs wykonywany w dni robocze od poniedziałku do piątku, w soboty, oprócz świąt,
- 4 kursy wykonywane w dni robocze od poniedziałku do piątku, w dni nauki szkolnej,
- 5 kursów wykonywanych w dni robocze od poniedziałku do piątku oraz w soboty,
- 4 kursy wykonywane w dni robocze od poniedziałku do piątku,
- 3 kursy wykonywane w dni robocze od poniedziałku do piątku, oprócz świąt.

Czas wykonywania kursów od 4:55 do 19:40. Łączna długość linii w jednym kierunku wynosi: 25 km.

2) Jordanów – Sucha Beskidzka (przez Toporzysko, Bystra Podhalańska) w liczbie 2 kursów, w tym oba kursy realizowane są w dni nauki szkolnej. Czas wykonywania kursów od 5:45 do 7:55 oraz od 17:10 do 18:20. Łączna długość linii w jednym kierunku wynosi: 40,2 km.

3) Jordanów – Sucha Beskidzka (przez Wieprzec, Kojszówka, Juszczyń Górny, Juszczyń Zgudy) w liczbie 1 kursu, który realizowany jest w połączeniu z linią gminną od poniedziałku do piątku.

Linia komunikacyjna: Jordanów – Zawoja Policzne

Na linii komunikacyjnej Jordanów – Zawoja Policzne kursy realizuje jeden przedsiębiorca: Wójtowicz Travel, Mateusz Wójtowicz. Przewoźnik ten realizuje 2 kursy z Jordanowa do Zawoi oraz 2 kursy z Zawoi do Jordanowa. Przejazdy odbywają się od poniedziałku do piątku oprócz świąt, w dni nauki szkolnej.

Czas wykonywania kursów od 6:30 do 7:45 oraz od 15:55 do 17:30. Łączna długość linii w jednym kierunku wynosi: 36,63 km.



Linia komunikacyjna: Wieprzec – Sucha Beskidzka (przez Żarnówka, Grzechynia)

Na linii komunikacyjnej Wieprzec – Sucha Beskidzka kursy realizuje dwóch przedsiębiorców: LBD EURO-TRANS Sp. z o.o. (realizacja 1 kursu w dni nauki szkolnej i kursu powrotnego) oraz MAJA-BUS Leszek Dyrz, który dokonuje 9 kursów z Wieprzca do Suchoj Beskidzkiej:

- 3 kursy wykonywane od poniedziałku do piątku oprócz świąt, w dni nauki szkolnej,
- 6 kursów wykonywanych od poniedziałku do piątku oprócz świąt.

Ponadto przedsiębiorca realizuje 10 kursów powrotnych z Suchoj Beskidzkiej do Wieprzca:

- 4 kursy wykonywane od poniedziałku do piątku oprócz świąt, w dni nauki szkolnej,
- 4 kursy wykonywane od poniedziałku do piątku oprócz świąt,
- 2 kursy wykonywane od poniedziałku do piątku oprócz świąt w dni wolne od nauki szkolnej.

Czas wykonywania kursów od 6:00 do 18:33 oraz od 15:55 do 17:30. Łączna długość linii w jednym kierunku wynosi: 35,3/21,4 km.

Linia komunikacyjna: Zawoja Policzne – Sucha Beskidzka

Na linii komunikacyjnej Zawoja Policzne – Sucha Beskidzka kursy realizuje dwóch przedsiębiorców: Firma Przewozowo – Handlowa „BUS” Sławomir Kozina oraz X-Bus Sp. z o.o. Sp. k.

1) Firma Przewozowo – Handlowa „BUS” Sławomir Kozina realizuje 3 kursy z Zawoi Policzne do Suchoj Beskidzkiej od poniedziałku do piątku w dni nauki szkolnej, oprócz świąt oraz 5 kursów „powrotnych” z Suchoj Beskidzkiej do Zawoi Policzne od poniedziałku do piątku w dni nauki szkolnej, oprócz świąt.

Czas wykonywania kursów od 6:40 do 16:10. Łączna długość linii w jednym kierunku wynosi: 37,2 km.

2) X-Bus Sp. z o.o. Sp. k. realizuje 13 kursów z Zawoi (7 z Zawoi Policzne, 3 z Zawoi Markowa, 3 z Zawoi Wilczna) do Suchoj Beskidzkiej PKP:

- 7 kursów wykonywanych w dni nauki szkolnej,
- 6 kursów od poniedziałku do piątku oprócz świąt.

Ponadto przedsiębiorca realizuje 15 kursów z przystanku Sucha Beskidzka PKP do Zawoi (11 do Zawoi Policzne, 3 do Zawoi Markowa, 1 do Zawoja Wilczna):

- 8 kursów wykonywanych w dni nauki szkolnej,
- 7 kursów od poniedziałku do piątku oprócz świąt.

Czas wykonywania kursów od 6:15 do 17:10. Łączna długość linii w jednym kierunku wynosi: 36/37,2km.



Linia komunikacyjna: Zawoja Wełcza – Sucha Beskidzka

Na linii komunikacyjnej Zawoja Wełcza – Sucha Beskidzka kursy realizuje jeden przedsiębiorca: USŁUGI TRANSP - HANDLOWE Józef Dyrz. Przewoźnik ten wykonuje:

- 1 kurs z Skawica Sucha Góra do Sucha Beskidzka PKP od poniedziałku do piątku w dni robocze oprócz świąt,
- 2 kursy z Zawoi Wełcza do Sucha Beskidzka PKP od poniedziałku do piątku w dni robocze oprócz świąt,
- 5 kursów z Sucha Beskidzka PKP do Zawoi (2 do Zawoi Wełcza, 3 do Zawoi Centrum) w tym 3 od poniedziałku do piątku w dni robocze oprócz świąt oraz 2 w dni nauki szkolnej oprócz świąt.

Czas wykonywania kursów od 5:55 do 15:34. Łączna długość linii w jednym kierunku wynosi: 24/36,8 km.

Linia komunikacyjna: Grzechynia – Sucha Beskidzka

Na linii komunikacyjnej Grzechynia – Sucha Beskidzka kursy realizuje dwóch przedsiębiorców: LBD EURO-TRANS Sp. z o.o. (realizacja 1 kursu w dni nauki szkolnej i kursu powrotnego) oraz MAJA-BUS Leszek Dyrz, który wykonuje 10 kursów z Grzechyni do Suchoj Beskidzkiej:

- 2 kursy wykonywane od poniedziałku do piątku oprócz świąt, w dni nauki szkolnej,
 - 7 kursów wykonywanych od poniedziałku do piątku oprócz świąt,
 - 1 kurs wykonywany od poniedziałku do piątku oprócz świąt, w dni wolne od nauki szkolnej.
- Ponadto przedsiębiorca realizuje 10 kursów powrotnych z Suchoj Beskidzkiej do Grzechyni:
- 5 kursów wykonywanych od poniedziałku do piątku oprócz świąt, w dni nauki szkolnej,
 - 4 kursy wykonywane od poniedziałku do piątku oprócz świąt,
 - 1 kurs wykonywany od poniedziałku do piątku oprócz świąt, w dni wolne od nauki szkolnej.

Czas wykonywania kursów od 6:25 do 17:55. Łączna długość linii w jednym kierunku wynosi: 16,4 km.

Linia komunikacyjna: Maków Podhalański – Hucisko Łobozówka

Na linii komunikacyjnej Maków Podhalański – Hucisko Łobozówka kursy realizuje jeden przedsiębiorca: DREWOL Lucyna Gancarz. Przewoźnik ten realizuje 4 kursy z Huciska do Makowa Podhalańskiego oraz 4 kursy z Makowa Podhalańskiego do Huciska. Przejazdy odbywają się od poniedziałku do piątku oprócz świąt. Czas wykonywania kursów od 6:00 do 15:08. Łączna długość linii w jednym kierunku wynosi: 30 km.



Linia komunikacyjna: Bieńkówka – Sucha Beskidzka

Na linii komunikacyjnej Bieńkówka – Sucha Beskidzka kursy realizuje trzech przedsiębiorców:

1) Przewóz Osób Marian Kachnic, który realizuje 4 kursów z Bieńkówki Górnej do Suchoj Beskidzkiej:

- 3 kursy od poniedziałku do piątku oprócz świąt,
- 1 kurs wykonywany w dni nauki szkolnej.

Ponadto przedsiębiorca realizuje 5 kursów powrotnych z Suchoj Beskidzkiej do Bieńkówki Górnej:

- 3 kursy od poniedziałku do piątku oprócz świąt,
- 1 kurs wykonywany w dni nauki szkolnej.

Czas wykonywania kursów od 6:50 do 16:00. Łączna długość linii w jednym kierunku wynosi: 25 km.

2) F.H.U. MAR – POL Marcin Wątroba, który realizuje 10 kursów z Bieńkówki Górnej do Suchoj Beskidzkiej:

- 4 kursy wykonywane od poniedziałku do piątku oprócz świąt,
- 6 kursów wykonywane w dni nauki szkolnej.

Ponadto przedsiębiorca realizuje 5 kursów z Suchoj Beskidzkiej do Bieńkówki Górnej:

- 4 kursy wykonywane od poniedziałku do piątku oprócz świąt,
- 6 kursy wykonywane w dni nauki szkolnej.

Czas wykonywania kursów od 6:25 do 18:15. Łączna długość linii w jednym kierunku wynosi: 25 km.

3) Firma Handlowo Usługowa „BESKID BUS” Józef Wątroba, który realizuje 10 kursów z Bieńkówki Górnej do Suchoj Beskidzkiej:

- 4 kursy wykonywane od poniedziałku do piątku oprócz świąt,
- 6 kursy wykonywane w dni nauki szkolnej.

Ponadto przedsiębiorca realizuje 5 kursów z Suchoj Beskidzkiej do Bieńkówki Górnej:

- 4 kursy wykonywane od poniedziałku do piątku oprócz świąt,
- 6 kursów wykonywane w dni nauki szkolnej.

Czas wykonywania kursów od 6:25 do 18:15. Łączna długość linii w jednym kierunku wynosi: 25 km.

Przewoźnicy pokrywające się godzinowo kursy realizują naprzemiennie.



Linia komunikacyjna: Palcza – Sucha Beskidzka

Na linii komunikacyjnej Palcza – Sucha Beskidzka kursy realizuje jeden przedsiębiorca: X-Bus Sp. z o.o., który dokonuje 9 kursów z Palczy, w tym 2 z Zachełmnej do Suchoj Beskidzkiej:

- 8 kursów wykonywane w dni nauki szkolnej,
- 1 kurs wykonywany od poniedziałku do piątku oprócz świąt.

Ponadto przedsiębiorca realizuje 8 kursów z Suchoj Beskidzkiej do Palczy:

- 7 kursów wykonywanych w dni nauki szkolnej,
- 1 kurs wykonywany od poniedziałku do piątku oprócz świąt.

Czas wykonywania kursów od 5:43 do 16:32. Łączna długość linii w jednym kierunku wynosi: 19,9/20,4 km.

Linia komunikacyjna: Sucha Beskidzka – Krzeszów – Sucha Beskidzka

Na linii komunikacyjnej Sucha Beskidzka – Krzeszów - Sucha Beskidzka kursy realizuje jeden przedsiębiorca: BUS Transport Prywatny Krzysztof Janowiec. Przewoźnik realizuje 5 kursów z Suchoj Beskidzkiej przez Zembrzyce, Tarnawę Dolną, Śleszowice, Tarnawę Górną Krzeszów, Kuków, Lachowice, Stryszawę, do pierwotnego miejsca, czyli miejscowości Sucha Beskidzka:

- 2 kursy wykonywane od poniedziałku do piątku oprócz świąt,
- 2 kursy wykonywane w dni nauki szkolnej,
- 1 kurs wykonywany od poniedziałku do piątku oprócz świąt oraz oprócz Wielkiej Soboty, dnia 24.12. każdego roku.

Ponadto przewoźnik wykonuje 7 kursów „powrotnych” z Suchoj Beskidzkiej przez Stryszawę, Lachowice, Kuków, Krzeszów, Tarnawę Górną, Śleszowice, Tarnawę Dolną, Zembrzyce, do pierwotnego miejsca, czyli miejscowości Sucha Beskidzka:

- 3 kursy wykonywane od poniedziałku do piątku oprócz świąt oraz oprócz Wielkiej Soboty, i dni 24.12., 31.12. każdego roku,
- 1 kurs wykonywany od poniedziałku do piątku oprócz świąt oraz oprócz Wielkiej Soboty i dnia 24.12. każdego roku,
- 1 kurs wykonywany od poniedziałku do piątku oprócz świąt, w dni nauki szkolnej oraz oprócz Wielkiej Soboty i dnia 24.12. każdego roku,
- 2 kursy wykonywane tylko w dni wolne od nauki szkolnej oprócz Wielkiej Soboty i dnia 24.12. każdego roku.

Czas wykonywania kursów od 4:50 do 17:52. Łączna długość linii w jednym kierunku wynosi: 32,9/34,6 km.



Linia komunikacyjna: Krzeszów – Sucha Beskidzka

Na linii komunikacyjnej Krzeszów - Sucha Beskidzka kursy realizuje jeden przedsiębiorca: Przewóz Osób Leszek Strączek. Przewoźnik wykonuje 7 kursów z Krzeszowa (Targoszów Pętla) do Suchoj Beskidzkiej od poniedziałku do piątku w dni nauki szkolnej oraz 7 kursów powrotnych z Suchoj Beskidzkiej do Krzeszowa Centrum od poniedziałku do piątku w dni nauki szkolnej.

Czas wykonywania kursów od 6.26 do 15:00. Łączna długość linii w jednym kierunku wynosi: 16,5 km.

Linia komunikacyjna: Sucha Beskidzka - Hucisko Łobozówka (przez Lachowice Kraleskie)

Na linii komunikacyjnej Sucha Beskidzka - Hucisko Łobozówka kursy realizuje jeden przedsiębiorca: Przewóz Osób Leszek Strączek. Przewoźnik wykonuje 7 kursów z Suchoj Beskidzkiej przez Stryżawę, Lachowice, Kurów do Hucisko Łobozówka:

→ 6 kursów wykonywanych od poniedziałku do piątku,

→ 1 kurs wykonywany w dni nauki szkolnej.

Ponadto przewoźnik wykonuje 6 kursów „powrotnych” z Huciska Łobozówka przez Kurów, Lachowice, Stryżawę do Suchoj Beskidzkiej:

→ 6 kursów wykonywanych od poniedziałku do piątku.

Czas wykonywania kursów od 6:27 do 16:36. Łączna długość linii w jednym kierunku wynosi: 21 km.

Linia komunikacyjna: Stryżawa Roztoki – Sucha Beskidzka

Na linii komunikacyjnej Stryżawa Roztoki – Sucha Beskidzka kursy realizuje trzech przedsiębiorców: LBD EURO-TRANS Sp. z o.o. (realizacja 1 kursu w dni nauki szkolnej i kursu powrotnego), MAJA BUS Leszek Dyrz oraz Przewóz Osób Krzysztof Ćwikiel.

1) MAJA BUS Leszek Dyrz realizuje 16 kursów z Stryżawy do Suchoj Beskidzkiej:

→ 10 kursów wykonywanych od poniedziałku do piątku w dni robocze, w dni nauki szkolnej,

→ 6 kursów wykonywanych od poniedziałku do piątku w dni robocze, w dni wolne od nauki szkolnej.

Ponadto przewoźnik wykonuje 15 kursów powrotnych z Suchoj Beskidzkiej do Stryżawy:

→ 10 kursów wykonywanych od poniedziałku do piątku w dni robocze, w dni nauki szkolnej,

→ 5 kursów wykonywanych od poniedziałku do piątku w dni robocze, w dni wolne od nauki szkolnej.

Czas wykonywania kursów od 5:00 do 17:40. Łączna długość linii w jednym kierunku wynosi:



14,3 km.

2) Przewóz Osób Krzysztof Ćwikiel wykonuje 15 kursów z Stryżawy do Suchej Beskidzkiej:

→ 9 kursów wykonywanych od poniedziałku do piątku w dni robocze, w dni nauki szkolnej,

→ 4 kursy wykonywane od poniedziałku do piątku w dni robocze, w dni wolne od nauki szkolnej,

→ 2 kursy wykonywane od poniedziałku do piątku w dni robocze.

Ponadto przewoźnik wykonuje 15 kursów powrotnych z Suchej Beskidzkiej do Stryżawy:

→ 10 kursów wykonywanych od poniedziałku do piątku w dni robocze, w dni nauki szkolnej,

→ 4 kursy wykonywane od poniedziałku do piątku w dni robocze, w dni wolne od nauki,

→ 1 kurs wykonywany od poniedziałku do piątku w dni robocze.

Czas wykonywania kursów od 5:00 do 17:40. Łączna długość linii w jednym kierunku wynosi:

14,3 km.

Przewoźnicy pokrywające się godzinowo kursy realizują naprzemiennie.

Gminne linie komunikacyjne

Powiatowe linie komunikacyjne uzupełniane są również przez gminny regularny przewóz osób w oparciu o zezwolenia na regularny przewóz osób oraz gminne linie użyteczności publicznej. Gminy korzystając ze wsparcia finansowego jakie daje Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych, stały się organizatorem publicznego transportu zbiorowego na obszarze administracyjnym swojej gminy.

Według danych na 1 grudnia 2024 roku:

→ **Gmina Budzów**, która realizuje połączenie na linii użyteczności publicznej Zachełmna – Bieńkówka Górna. Rozkład obejmuje 4 pary kursów realizowanych od poniedziałku do niedzieli.

→ **Miasto i Gmina Maków Podhalański**, która realizuje przewozy w ramach czterech linii użyteczności publicznej:

1. Żarnówka os. Sobaniaki – Grzechynia os. Polana. Obecny rozkład obejmuje 6 par kursów realizowanych od poniedziałku do piątku.

2. Grzechynia os. Pierogówka do Wieprzec os. Brzany. Obecny rozkład obejmuje 6 par kursów realizowanych od poniedziałku do piątku.



3. Juszczyn Przysłop do Grzechynia os. Pierogówka (przez Kojszówkę). Obecny rozkład obejmuje 6 par kursów realizowanych od poniedziałku do piątku.

4. Grzechynia os. Pierogówka – Wieprzec OSP (przez Kojszówkę). Obecny rozkład obejmuje 3 pary kursów realizowanych od poniedziałku do piątku.

→ **Gmina Stryszawa**, która realizuje przewozy w ramach siedmiu linii użyteczności publicznej:

1. Stryszawa Skrzyżowanie – Stryszawa Spyrki. Obecny rozkład obejmuje 6 par kursów realizowanych od poniedziałku do piątku.

2. Stryszawa Skrzyżowanie – Lachowice Granica. Obecny rozkład obejmuje 4 pary kursów realizowanych od poniedziałku do piątku.

3. Stryszawa Skrzyżowanie – Stryszawa Steczki. Obecny rozkład obejmuje 2 kursy realizowane od poniedziałku do piątku.

4. Stryszawa Skrzyżowanie – Lachowice Krale. Obecny rozkład obejmuje 4 pary kursów realizowanych od poniedziałku do piątku.

5. Stryszawa Skrzyżowanie – Stryszawa Roztoki. Obecny rozkład obejmuje 3 pary kursów realizowanych od poniedziałku do piątku.

6. Stryszawa Skrzyżowanie – Krzeszów Sikorowiec. Obecny rozkład obejmuje 4 pary kursów realizowanych od poniedziałku do piątku.

7. Stryszawa Skrzyżowanie – Hucisko Łobozówka. Obecny rozkład obejmuje 3 pary kursów realizowanych od poniedziałku do piątku.

→ **Gmina Zawoja**, która realizuje przewozy w ramach sześciu linii użyteczności publicznej:

1. Zawoja Markowa – Zawoja Krowiarki. Obecny rozkład obejmuje 8 par kursów realizowanych od poniedziałku do niedzieli.

2. Zawoja Wełcza Pętla – Zawoja Czatoża (przez Zawoja Centrum). Obecny rozkład obejmuje 4 pary kursów realizowanych od poniedziałku do soboty.

3. Zawoja Wełcza Pętla – Zawoja Przysłop. Obecny rozkład obejmuje 4 pary kursów realizowanych od poniedziałku do soboty.

4. Zawoja Centrum – Zawoja Podpolice. Obecny rozkład obejmuje 4 pary kursów realizowanych od poniedziałku do soboty.

5. Skawica Centrum – Zawoja Krowiarki. Obecny rozkład obejmuje 4 pary kursów realizowanych od poniedziałku do piątku.

6. Zawoja Czatoża – Zawoja Policzne. Obecny rozkład obejmuje 10 kursów dziennie realizowanych od poniedziałku do niedzieli.



→ **Gmina Zembrzyce**, która realizuje przewozy w ramach dwóch linii użyteczności publicznej:

1. Marcówka – Zembrzyce Dąbie. Obecny rozkład obejmuje 5 par kursów realizowanych od poniedziałku do piątku.
2. Zembrzyce Dąbie – Tarnawa Górna. Obecny rozkład obejmuje 5 kursów z Zembrzyc do Tarnawy Górnej oraz cztery kursy powrotne realizowane od poniedziałku do piątku.

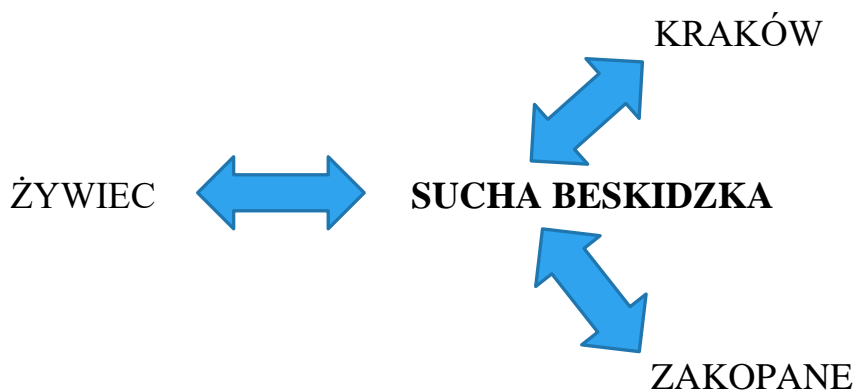
Linie kolejowe w powiecie

Transport kolejowy jest przyjazny dla środowiska. To także energooszczędny środek transportu, który może znacząco przyczynić się do osiągnięcia neutralności klimatycznej.

Dla powiatu suskiego rozwój linii kolejowej jest niezwykle ważny, a przebiegają tu dwie zelektryfikowane linie kolejowe relacji Żywiec - Sucha Beskidzka przez Lachowice, Kurów, Hucisko oraz Kraków – Zakopane przez Suchą Beskidzką, Maków Podhalański, Białkę, Kojszówkę, Osielec, Jordanów.

Głównym węzłem kolejowym w powiecie suskim jest stacja kolejowa w Suchej Beskidzkiej, która powstała w 1884 roku. Ze stacji w Makowie Podhalańskim i Suchej Beskidzkiej można bezpośrednio dotrzeć do stacji: Zakopane, Kraków, Warszawa czy Gdynia. To połączenia o charakterze turystycznym, ale także i usprawniającym dojazd do pracy zarówno do stolicy Małopolski, jak i w kierunku województwa śląskiego, gdzie wielu mieszkańców pracuje.

Schemat 1 ukazuje kierunki połączeń kolejowych z Suchej Beskidzkiej.



Schemat 1 Linie kolejowe przebiegające przez powiat suski

Źródło: opracowanie własne



Na wskazanych liniach kolejowych przewozy realizują następujący przewoźnicy:

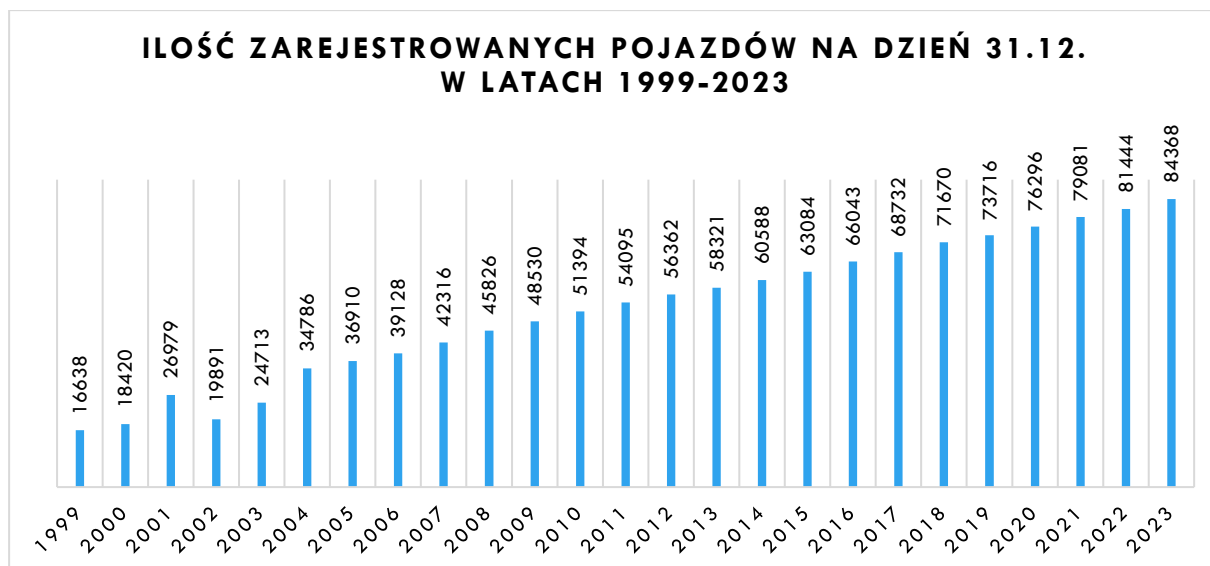
- POLREGIO, czyli główny pasażerski przewoźnik w Polsce,
- PKP INTERCITY, czyli największy polski operator kolejowy specjalizujący się w krajowych i międzynarodowych przewozach dalekobieżnych,
- Koleje Śląskie - polski przewoźnik kolejowy stworzony przez samorząd województwa śląskiego.

Linie lotnicze

Na obrębie objętym planem transportowym nie znajduje się port lotniczy. Najbliżej od stolicy powiatu suskiego znajduje się Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków – Balice, oddalony o 60 km. Drugim najbliższym położonym lotniskiem jest Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice – Pyrzowice, oddalony o 120 km od Suchoj Beskidzkiej.

Transport indywidualny

Liczba zarejestrowanych pojazdów samochodowych w powiecie suskim ma tendencję wzrostową. Dynamikę wzrostu rejestracji pojazdów w latach 1999-2023 prezentuje wykres 1 opracowany na podstawie danych zgromadzonych w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. Dane zgromadzone w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców zawierają nie tylko tzw. aktywne pojazdy, ale też pojazdy zarejestrowane przed 14 marca 2005 roku nieposiadające ważnego okresowego badania technicznego oraz w stosunku, do których posiadacze nie dopełnili obowiązku zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przez okres 10 lat.



Wykres 1 Ilość zarejestrowanych pojazdów na dzień 31.12. w latach 1999 - 2023

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z CEPiK

Na dzień 31 grudnia 2023 roku liczba pojazdów zarejestrowanych w powiecie suskim wynosiła 84 368. Powyższe stanowi liczbę o 59 655 większą na przestrzeni ostatnich dwóch dekad. Dnia 10.06.2024 roku z mocy prawa wygasło 11 470 decyzji o rejestracji pojazdów.

W tabeli 11 zestawiono liczbę zarejestrowanych aktywnych pojazdów na dzień 31.12. w latach 2019 – 2023 w podziale na samochody osobowe, samochody ciężarowe, ciągniki rolnicze, motocykle i motorowery. Najliczniejszą grupę stanowią samochody osobowe, których zarejestrowanych na dzień 31 grudnia 2023 roku było 54 096, najmniejszą grupę stanowiły motorowery w liczbie 3 903.

Tabela 11 Liczba pojazdów aktywnych na dzień 31.12. wg rodzaju pojazdu w latach 2019 - 2023

RODZAJ POJAZDU	2019	2020	2021	2022	2023
SAMOCHODY OSOBOWE	47 934	49 400	51 076	52 393	54 096
SAMOCHODY CIĘŻAROWE	6 994	7 389	7 657	7 884	8 199
CIĄGNIKI ROLNICZE	4 778	4 898	5 057	5 265	5 491
MOTOCYKLE	3 534	3 695	3 841	3 993	4 168
MOTOROWERY	3 756	3 785	3 822	3 865	3 903

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z CEPiK



4. Sieć transportowa

Układ drogowy

Główną trasą w powiecie suskim jest droga krajowa nr 28, która łączy Zator z przejściem granicznym z Ukrainą w Medyce (łączna długość 350 km). Przedmiotowa trasa w naszym powiecie przebiega przez Śleszowice, Tarnawę Dolną, Zembrzyce, Suchą Beskidzką, Maków Podhalański, Białkę, Juszczyń, Kojszówkę, Osielec, Jordanów oraz Naprawę. Przez Naprawę w niewielkiej części przebiega również droga krajowa nr 7, tzw. „Zakopianka”. Z drogą krajową łączą się drogi wojewódzkie: na trasie Zembrzyce – Sułkowice droga wojewódzka nr 956, na trasie Sucha Beskidzka – Żywiec droga wojewódzka nr 946 oraz na trasie Białka – Jabłonka (przez Zawoję) droga wojewódzka nr 957.

Rysunek 14 przedstawia granice administracyjne powiatu suskiego wraz z zaznaczoną między innymi infrastrukturą drogową i kolejową.



Rysunek 14 Powiat suski - mapa poglądowa (w tym dróg)

Źródło: opracowanie własne



Przez powiat suski przebiega również 37 dróg powiatowych, o łącznej długości 226,6 km. Pozostałe trasy uzupełniają drogi gminne. Szczegółowy wykaz powiatowych dróg przedstawiono w tabeli 12.

Tabela 12 Wykaz dróg powiatowych

Lp.	Numer drogi	Nazwa / przebieg drogi	Długość podana w kilometrach
1.	K 1668	Rabka Zdrój – Skawa – Naprawa	1,06
2.	K 1669	Jordanów – Wysoka – Spytkowice	7,87
3.	K 1677	Zubrzyca – Sidzina – Bystra Podhalańska - Łętownia	24,15
4.	K 1683	Jordanów – Toporzysko – Sidzina	7,62
5.	K 1684	Jordanów – Mąkacz – Bystra Podhalańska	2,93
6.	K 1685	Pcim – Łętownia – Jordanów	8,99
7.	K 1686	Łętownia – Naprawa	4,27
8.	K 1687	Wieprzec – Skomielna Czarna	1,9
9.	K 1688	Maków Podhalański – Żarnówka – Wieprzec – Kojaszówka	13,15
10.	K 1689	Budzów – Trzebunia – Stróża	12,08
11.	K 1690	Maków Podhalański – Grzechynia – Zawoja	9,65
12.	K 1691	Skawica – Warty – Juszczyń	14,40
13.	K 1692	Zawoja – Podpolice – Sucha Góra	7,56
14.	K 1693	Zawoja – Markowa	3,51
15.	K 1694	Jeleśnia – Koszarawa – Zawoja	6,91
16.	K 1695	Zawoja – Przysłop – Stryszawa	8,1
17.	K 1696	Stryszawa – Roztoki – Koszarawa	9,32
18.	K 1697	Kuków – Lachowice – Koszarawa	9,9
19.	K 1698	Pewelka – Hucisko – Krale	2,05
20.	K 1699	Moszczanica – Ślemień – Lachowice	4,34
21.	K 1700	Jeleśnia – Pewelka – Hucisko	3,86
22.	K 1701	Kuków – Targoszów	2,9
23.	K 1702	Kuków – Krzeszów – Tarnawa	13,1
24.	K 1703	Stryszawa – Krzeszów	5,2
25.	K 1704	Mucharz – Śleszowice	2,6
26.	K 1705	Barwałd – Stryszów – Marcówka – Zembrzyce	4,43
27.	K 1706	Stronie – Zachełmna – Budzów	3,95
28.	K 1707	Brody – Palcza	2,7
29.	K 1708	Baczyn – Bieńkówka	2,0
30.	K 1709	Sidzina – Sidzina Górna	3,1
31.	K 1710	ul. Zasypnica	2,9
32.	K 1711	ul. Hr. J. Tarnowskiego – ul. Batalionów Chłopskich – ul. Błądzonka	3,55
33.	K 1712	ul. Przemysłowa	0,83
34.	K 1713	ul. Zamkowa – ul. Rynek – ul. Kościelna – ul. Szpitalna	2,11
35.	K 1714	ul. Kościelna – ul. Makowska Góra	2,9
36.	K 1715	ul. Za Wodą	4,0
37.	K 1718	Skawica Rotnia – Juszczyń	6,62

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Wydziału Zamówień Publicznych, Rozwoju i Dróg



Trasy rowerowe

Poruszanie się rowerem, zwłaszcza elektrycznym to coraz popularniejsze rozwiązanie dla osób szukających bardziej ekologicznych i tańszych alternatyw dla samochodu czy autobusu. Do zalet można zaliczyć również uniknięcie korków czy kłopotów z parkowaniem. Popularność tego środka transportu sprawiła, iż w powiecie tworzy się coraz więcej tras rowerowych, dzięki którym istnieje możliwość podziwiania krajobrazu regionu z bliska, obcowania z przyrodą czy unikania większego natężenia w ruchu drogowym.

W powiecie suskim funkcjonują trasy rowerowe zlokalizowane w gminach i miastach:

JORDANÓW / BYSTRA-SIDZINA

Trasa 1: Jordanów dworzec PKP – Wysoka – Góra Ludwiki – Toporzysko – Bystra Urząd Gminy – Jordanów dworzec PKP, szlak: czerwony, długość: 22 km, stopień trudności: średni.

Trasa 2: Bystra Urząd Gminy – Sidzina Jarominy – Młoda Góra – Mików Groń – Sidzinka Mała – Toporzysko – Bystra Urząd Gminy, szlak: zielony, długość: 33,3 km, stopień trudności: średni.

MAKÓW PODHALAŃSKI

Trasa 1: Maków Podhalański Rynek – os. Makowska Góra – os. Jurki – Maków Podhalański Rynek (ok. 5 km podjazd do os. Makowska Góra, znaki żółte), trasa średnio trudna.

Trasa 2: Maków Podhalański Rynek – os. Makowska Góra – góra Bryndzówka – Zarębska Góra – Koskowa Góra – Żarnówka – Maków Podhalański ul. Głowackiego – Maków Podhalański ul. 3 Maja (ok. 20 km – podjazd do os. Makowska Góra, znaki czerwone), trasa trudna.

Trasa 3: Maków Podhalański Rynek – os. Makowska Góra – os. Za Górą – os. Polana – Maków Dolny – os. Za Wodą – Grzechynia – Maków Podhalański PKP (ok. 10 km – podjazd do os. Makowska Góra, znaki niebieskie), trasa średnio trudna.

STRYSZAWA

Trasa 1: Stryszawa PKP – Przełęcz Przysłop – Kiczora – Jałowiec – Siwcówka – Stryszawa PKP (40 km), trasa trudna.

Trasa 2: Stryszawa PKP – Przełęcz Przysłop – Pluchowa Góra – Steczki – Czerna – Stryszawa PKP (20 km), trasa trudna.



Trasa 3: Stryszawa PKP – Cepielówka – Solniska – Schronisko Adamy – Lachowice Kubieńce – Stryszawa PKP (25 km), trasa trudna.

Trasa 4: Stryszawa PKP – Lachowice Centrum – Mączne – Kuków Zdziebel – Targoszów – Rola – Leskowiec i Groń Jana Pawła II – Targoszów – Kuków Zdziebel – Stryszawa Stachówka – Stryszawa PKP (50 km), trasa trudna.

Trasa 5: Stryszawa PKP – Stachówka – Kuków Rzyczki – Krzeszów Centrum – Żurawnica – Fludrówka – Palichlebówka – Leskowiec i Groń Jana Pawła II – Targoszów – Kuków Zdziebel – Stryszawa Stachówka – Stryszawa PKP (50 km), trasa trudna.

Wszystkie trasy są znakowane linią czerwoną, przerywaną z zaznaczonym numerem trasy.

SUCHA BESKIDZKA

Wszystkie trasy biorą swój początek przy suskim zamku, obok którego znajduje się parking (niestrzeżony). Trasy nr 1 i 2 biegną głównie zboczami góry Jasiień (521 m), trasy nr 3-5 zboczami Magurki (872 m), Surzynówki (810 m), Kiczory (905 m), Lachów Gronia (703 m) i Skupniówki (649 m) leżącymi w Paśmie Jałowieckim. Na południowych zboczach Magurki trasy suskie spotykają się z trasami wyznaczonymi przez sąsiednie gminy: Stryszawę i Zawoję i mającymi podobne oznakowania. Na trasach znajduje się wiele miejsc widokowych, z których najciekawsze to zapewne te z panoramą Babiej Góry i Pasma Polic.

Trasa nr 1: Jasiień I (Mała Pętla) – kolor żółty.

Trasa nr 2: Jasiień II (Duża Pętla) – kolor niebieski.

Trasa nr 3: Sucha – Magurka – Grzechynia – Sucha – kolor pomarańczowy.

Trasa nr 4: Sucha – Magurka – Zawoja Zakamień (klasztor) – kolor zielony.

Trasa nr 5: Sucha – Magurka – Stryszawa – Sucha – kolor bordowy.

ZAWOJA

Trasa 1: Zawoja Centrum – Zawoja Marszałki, szlak: niebieski, długość: 11 km, czas przejazdu: 1,5-2 h, różnica wysokości: 200 m., stopień trudności: średni.

Trasa 2: Wełcza Leśniczówka – Wełcza, szlak: czerwony i żółty, długość: 8,8 km, czas przejazdu: 2,5 – 3,5 h, różnica wysokości: 400 m., stopień trudności: trudny.

Trasa 3: Zawoja Wełcza – Zawoja Widły, szlak: zielony, długość: 10 km, czas przejazdu: 1 h, różnica wysokości: 200 m., stopień trudności: łatwy.



Strefa płatnego parkowania

W powiecie suskim strefę płatnego parkowania zlokalizujemy w dwóch miastach: w Jordanowie oraz w Suchej Beskidzkiej. Do 31 grudnia 2023 roku strefa obowiązywała również w Makowie Podhalańskim przy ulicy Rynek. Obszary wyznaczono w związku z deficytem miejsc postojowych.

W mieście Jordanów parkingi znajdują się przed pawilonem Gminnej Spółdzielni oraz przy dawnym placu „Bus”. Objęte są strefą płatnego parkowania od poniedziałku do piątku włącznie w godz. 8:30 do 18:00. Ponadto parkingi za Urzędem Miasta, przed Galerią Jordanowską, w rejonie ulicy Mickiewicza i 3 Maja, są płatnymi parkingami niestrzeżonymi od poniedziałku do soboty włącznie w godz. 8:30 do 18:00.

W mieście Sucha Beskidzka płatne parkingi niestrzeżone znajdują się przy ulicy Rynek, płatny od poniedziałku do niedzieli w godzinach 6:00 - 20:00 oraz trzy parkingi oddane przez Urząd Miasta w dzierżawę tj. przy ul. T. Semika, ul. Mickiewicza oraz ul. A. Szczepkowskiego.



5. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu suskiego

Odbiorcy badań ankietowych

Pracownicy Wydziału Komunikacji i Transportu Starostwa Powiatowego w Suchej Beskidzkiej przeprowadzili badania ankietowe dotyczące potrzeb transportowych wśród mieszkańców powiatu suskiego. Szczegółowe badania ankietowe przeprowadzono od dnia 19 czerwca 2023 roku do dnia 3 marca 2024 roku.

W pierwszej kolejności ankieta została skierowana do pracowników:

- Starostwa Powiatowego w Suchej Beskidzkiej (**grupa I**),
- Powiatowego Centrum Pomocy Rodzinie (**grupa I**),
- Powiatowego Centrum Usług Wspólnych (**grupa I**),
- Powiatowego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego (**grupa I**),
- urzędów gmin (**grupa II**),
- urzędów miast powiatu suskiego (**grupa II**),
- Urzędu Skarbowego w Suchej Beskidzkiej (**grupa II**),
- Zakładu Ubezpieczeń Społecznych w Suchej Beskidzkiej (**grupa II**),
- Kasy Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego w Suchej Beskidzkiej (**grupa II**),
- Biura Powiatowego Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa w Suchej Beskidzkiej (**grupa II**),
- Zespołu Opieki Zdrowotnej w Suchej Beskidzkiej (**grupa III**),
- publicznych i niepublicznych ośrodków zdrowia (**grupa IV**),
- przedsiębiorstw (**grupa X**),
- mieszkańców powiatu (**grupa XI**).

Kolejno ankieta została skierowana do rodziców uczniów szkół średnich:

- Liceum Ogólnokształcącego im. Marii Skłodowskiej – Curie w Suchej Beskidzkiej (**grupa V**),
- Zespołu Szkół im. Walerego Goetla w Suchej Beskidzkiej (**grupa VI**),
- Zespołu Szkół i. Wincentego Witosa w Suchej Beskidzkiej (**grupa VII**),
- Zespołu Szkół im. Piotra Dańkowskiego w Jordanowie (**grupa VIII**),
- Zespołu Szkół im. Hugona Kołłątaja w Jordanowie (**grupa IX**).



Kolejną grupę, do której skierowano ankietę stanowili pracownicy przedsiębiorstw z powiatu suskiego zatrudniający większą liczbę pracowników (**grupa X**). Ostatecznie ankietę została skierowana do mieszkańców powiatu suskiego (**grupa XI**).

Od dnia 19 czerwca 2023 roku badania ankietowe na temat potrzeb transportowych rozpoczęto w pierwszej grupie jaką stanowili pracownicy Starostwa Powiatowego w Suchej Beskidzkiej, Powiatowego Centrum Pomocy Rodzinie, Powiatowego Centrum Usług Wspólnych, Powiatowego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego. W badaniu uczestniczyło 67 ankietowanych, w tym 17 ankietowanych korzystających z komunikacji zbiorowej.

Kolejno ankietę dnia 12 lipca 2023 roku została udostępniona drugiej grupie, czyli pracownikom urzędów gmin i miast powiatu suskiego, Urzędu Skarbowego w Suchej Beskidzkiej, ZUS, KRUS, Biura Powiatowego Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa w Suchej Beskidzkiej. W tej grupie w badaniu uczestniczyło 54 ankietowanych, w tym 9 ankietowanych korzystających z komunikacji zbiorowej.

Dnia 25 lipca 2023 roku ankietę skierowano trzeciej grupie, czyli pracowników Zespołu Opieki Zdrowotnej w Suchej Beskidzkiej. Spośród 42 ankietowanych, 8 korzysta z komunikacji zbiorowej.

Dnia 16 sierpnia 2023 roku arkusz przesłano do pracowników publicznych i niepublicznych ośrodków zdrowia, które stanowiły czwartą grupę badanych. W badaniu udział wzięło 5 ankietowanych, w tym 2 korzystających z komunikacji zbiorowej.

Na przełomie września, października oraz listopada 2023 roku ankietę zostały skierowane do kolejnych grup, które to grupy stanowili rodzice uczniów szkół ponadpodstawowych:

- Liceum Ogólnokształcącego im. Marii Skłodowskiej – Curie w Suchej Beskidzkiej (V grupa) – 341 ankietowanych, w tym 235 ankietowanych korzystających z komunikacji zbiorowej,
- Zespołu Szkół im. Walerego Goetla w Suchej Beskidzkiej (VI grupa) – 383 ankietowanych, w tym 283 ankietowanych korzystających z komunikacji zbiorowej,
- Zespołu Szkół im. Wincentego Witosa w Suchej Beskidzkiej (VII grupa) – 173 ankietowanych, w tym 135 ankietowanych korzystających z komunikacji zbiorowej,
- Zespołu Szkół im. P. Dańkowskiego (VIII grupa) – 52 ankietowanych, w tym 37 ankietowanych korzystających z komunikacji zbiorowej,
- Zespołu Szkół im. H. Kołłątaja (IX) – 60 ankietowanych, w tym 37 ankietowanych korzystających z komunikacji zbiorowej.



Dnia 18 grudnia 2023 roku przedmiotową ankietę udostępniono dziesiątej grupie tj. pracownikom przedsiębiorstw: Fideltronik Poland Sp. z o.o., Fitech Sp. z o.o., Pacyga Meble, Valvex SA, FABIOS S.A., Spółnota, Amal II, Auto-Bast, Samanta Sp. z o.o., DALIA Lingerie, Drewmax, PalettenWerk Kozik Sp. z o.o., Sużyw, ELECTRIS Sp. z o. o. Sp. k. W badaniu udział wzięło 7 ankietowanych.

Jedenastą grupę stanowili mieszkańcy powiatu suskiego, którzy mogli wziąć udział w ankiecie opublikowanej za pośrednictwem strony internetowej tutejszego Starostwa oraz podanej do wiadomości publicznej przez lokalne media. W badaniu udział wzięło 866 osób.

Łącznie udział w badaniu ankietowym udział wzięło **2050** respondentów, w tym 1268 kobiet (62%) oraz 782 mężczyzn (38%). Podział ankietowanych ze względu na płeć w poszczególnych grupach (od I do XI) przedstawia poniższa tabela 13.

Tabela 13 Podział ankietowanych ze względu na płeć w poszczególnych grupach

GRUPA	KOBIETY	MĘŻCZYŹNI
I	57	10
II	39	15
III	34	8
IV	3	2
V	231	110
VI	156	227
VII	144	29
VIII	41	11
IX	36	24
X	3	4
XI	524	342
ŁĄCZNIE	1268	782

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych.

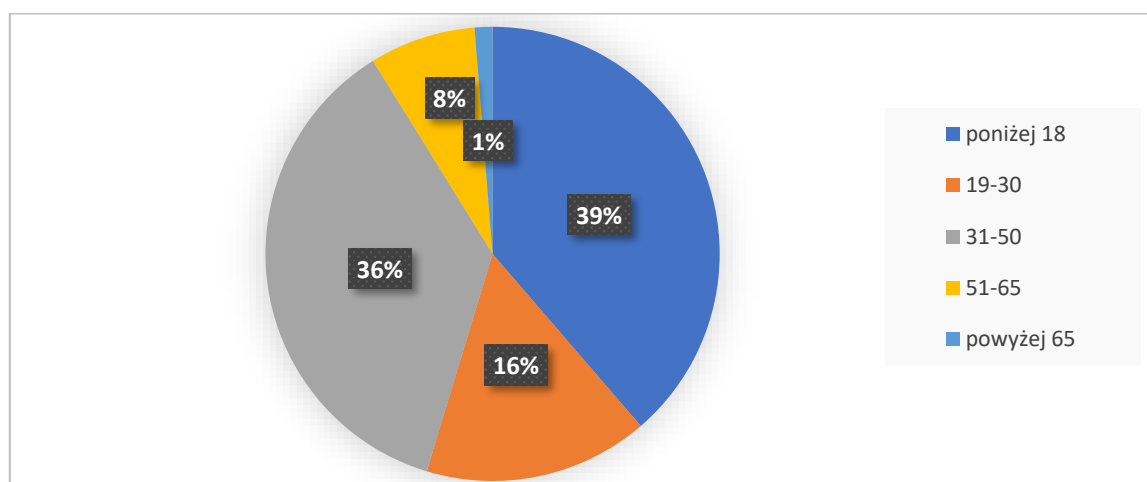


Ankietowanych w podziale na grupy według wieku zaprezentowano w tabeli 14. Najliczniejszą grupą badanych stanowiły osoby poniżej 18 roku życia (793). Drugą najliczniejszą grupę stanowią osoby w wieku 31 - 50 lat (748). Najmniej liczną grupę stanowiły osoby powyżej 65 roku życia (26). Procentowy podział ankietowanych z uwagi na wiek przedstawia wykres 2.

Tabela 14 Podział ankietowanych ze względu na wiek w poszczególnych grupach

GRUPA	PONIŻEJ 18	19-30	31-50	51-65	POWYŻEJ 65
I	1	7	51	8	0
II	2	9	36	7	0
III	1	5	19	17	0
IV	0	1	4	0	0
V	214	20	91	16	0
VI	230	48	95	9	1
VII	99	9	57	8	0
VIII	27	1	21	3	0
IX	28	3	25	4	0
X	4	2	1	0	0
XI	187	223	348	83	25
ŁĄCZNIE	793	328	748	155	26

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych



Wykres 2 Procentowy podział ankietowanych ze względu na wiek
 Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych

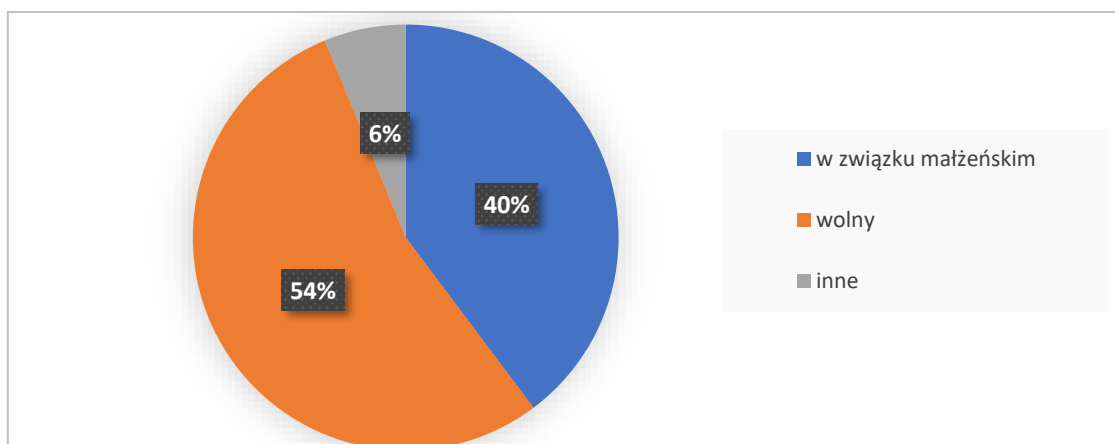


W tabeli 15 przedstawiono podział respondentów ze względu na stan cywilny w poszczególnych grupach badanych. Najliczniejszą grupą badanych są osoby w stanie cywilnym wolnym - 1108. Procentowy podział respondentów na stan cywilny zaprezentowano na wykresie 3.

Tabela 15 Podział ankietowanych ze względu na stan cywilny w poszczególnych grupach

GRUPA	W ZWIĄZKU	WOLNY	INNE
I	57	7	3
II	36	16	2
III	35	7	0
IV	4	1	0
V	100	230	11
VI	95	274	14
VII	56	110	7
VIII	24	26	2
IX	27	28	5
X	1	6	0
XI	380	403	83
ŁĄCZNIE	815	1108	127

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych



Wykres 3 Procentowy podział ankietowanych ze względu na stan cywilny

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych

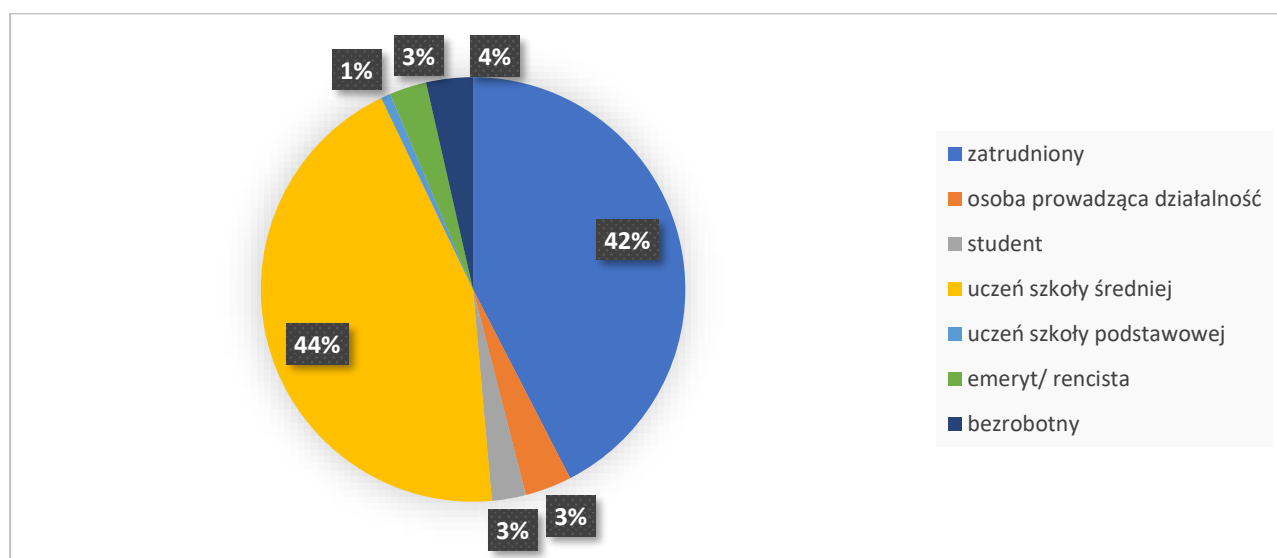


Ankietowanych w podziale na status zawodowy zaprezentowano w tabeli 16. Najliczniejszą grupę badanych tworzą uczniowie szkół średnich (908) oraz osoby zatrudnione (870). Najmniej liczną grupę stanowią uczniowie szkół podstawowych (15). Procentowy podział respondentów ze względu na status zawodowy prezentuje wykres 4.

Tabela 16 Podział ankietowanych ze względu na status zawodowy w poszczególnych grupach

GRUPA	ZATRUDNIONY	OSOBA PROWADZĄCA DZIAŁALNOŚĆ	STUDENT	UCZEŃ SZKOŁY ŚREDNIEJ	UCZEŃ SZKOŁY PODSTAWOWEJ	EMERYT/ RENCISTA	BEZROBOTNY
I	64	1	1	1	0	0	0
II	50	0	2	2	0	0	0
III	39	2	0	1	0	0	0
IV	4	0	0	1	0	0	0
V	81	13	2	234	2	1	8
VI	83	8	0	276	2	0	14
VII	42	3	0	108	2	7	11
VIII	15	4	0	30	1	0	2
IX	20	1	0	31	0	2	6
X	1	0	0	6	0	0	0
XI	471	41	48	218	8	48	32
ŁĄCZNIE	870	73	53	908	15	58	73

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych



Wykres 4 Procentowy podział ankietowanych ze względu na status zawodowy

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych

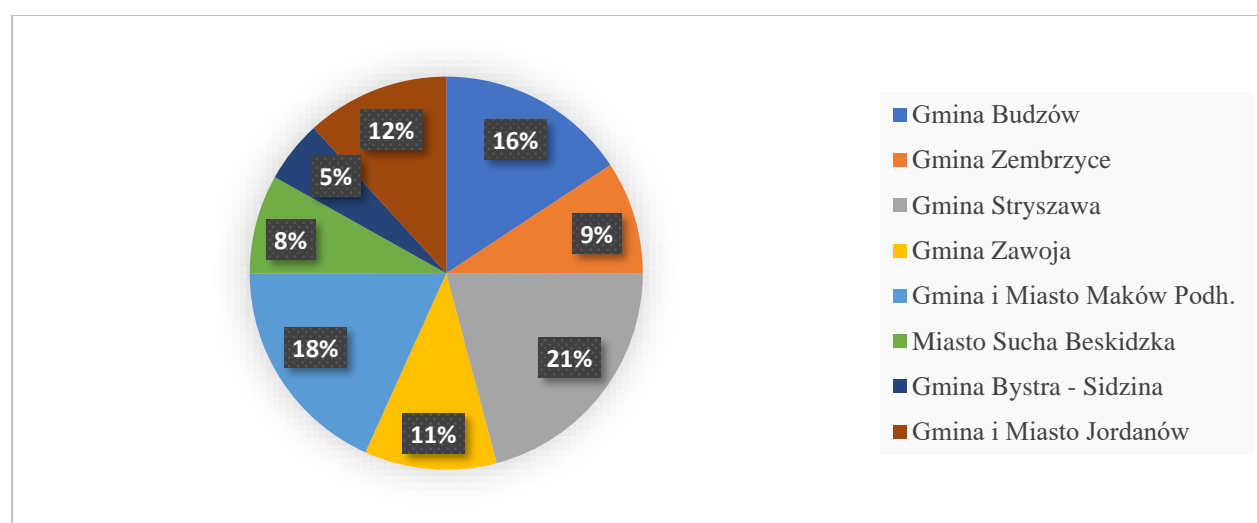


Ankietowanych pogrupowano również terytorialnie ze względu na miejsce zamieszkania (gminę). Najlicniejszą grupę wśród badanych stanowią mieszkańcy Gminy Stryszawa (421), Gminy i Miasta Maków Podhalański (368) oraz Gminy Budzów (318). Najmniej liczną grupę stanowią mieszkańcy Gminy Bystra - Sidzina (103). Szczegółowy podział badanych grup ze względu na miejsce zamieszkania przedstawia tabela 17, a procentowo wykres 5.

Tabela 17 Podział ankietowanych ze względu na podział terytorialny w poszczególnych grupach

GRUPA	GMINA BUDZÓW	GMINA ZEMBRZYCE	GMINA STRYSZAWA	GMINA ZAWOJA	GMINA I MIASTO MAKÓW PODH.	MIASTO SUCHA BESKIDZKA	GMINA BYSTRA – SIDZINA	GMINA I MIASTO JORDANÓW
I	1	11	17	8	13	10	2	3
II	2	6	10	11	8	3	11	3
III	4	2	9	6	9	10	1	1
IV	0	0	3	0	0	0	0	2
V	67	45	61	51	61	27	10	14
VI	62	45	89	42	75	20	14	29
VII	36	15	45	17	32	3	11	10
VIII	1	0	0	1	4	0	15	31
IX	1	0	0	9	11	0	10	26
X	1	0	1	0	0	0	1	4
XI	143	64	186	75	155	92	28	115
ŁĄCZNIE	318	188	421	220	368	165	103	238

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych



Wykres 5 Procentowy podział ankietowanych ze względu na podział terytorialny

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych



Potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu suskiego

Przeprowadzone badania ankietowe miały na celu określenie potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu suskiego. Istotnym było zidentyfikowanie celu podróży oraz miejsca, do którego zamierzają najczęściej dotrzeć podróżni. Uzyskanie informacji jaki środek transportu najczęściej wybierają ankietowani stanowiło początek szczegółowych pytań skierowanych do respondentów korzystających ze środka transportu jakim jest autobus. Fundamentalnym dla ankietujących było zbadanie z jaką częstotliwością podróżują mieszkańcy wybierający autobus jako środek transportu, którym docierają do swojego celu. Również ważnym było pozyskanie informacji w zakresie rodzaju biletu jaki najczęściej kupują oraz oceny przez podróżujących warunków panujących na przystaniach. Skierowane do wszystkich respondentów pytania o czynniki warunkujące korzystanie z publicznego transportu zbiorowego i potrzebę uruchomienia nowej linii komunikacyjnej były znaczące dla planowania sieci linii użyteczności publicznych.

Zdefiniowanie celu podróży kwalifikowało respondentów do grupy najczęściej korzystających z powiatowych przewozów pasażerskich. Spośród ankietowanych mieszkańców 1081 wskazało jako cel podróży szkołę, a 804 pracę. Kolejnym celem podróży mieszkańców powiatu suskiego są zakupy (575), a rzadziej zdrowie (357). Tym samym można wnioskować, iż najlicniejszą grupę korzystających z powiatowych przewozów pasażerskich stanowią uczniowie szkół średnich oraz osoby pracujące. W tabeli 18 zestawiono również odpowiedzi na pytanie czy opiniodawcy najczęściej podróżują do Suchej Beskidzkiej, gdzie zlokalizowane są trzy szkoły średnie czy do Jordanowa, gdzie funkcjonują dwie kolejne szkoły średnie na terenie powiatu suskiego. 975 opiniodawców wskazało, iż podróżuje do Suchej Beskidzkiej, w tym 149 wśród badanych uczniów Liceum Ogólnokształcącego im. Marii Skłodowskiej – Curie, 151 ankietowanych uczniów Zespołu Szkół im. Walerego Goetla i 88 respondentów Zespołu Szkół im. Wincentego Witosa. 471 mieszkańców stanowiących grupę XI ankietowanych wskazało, że podróżują do Suchej Beskidzkiej, a jako cel 449 wskazało pracę, 319 zakupy, 301 szkołę i 229 zdrowie. Znacznie mniej respondentów podróżuje do Jordanowa.

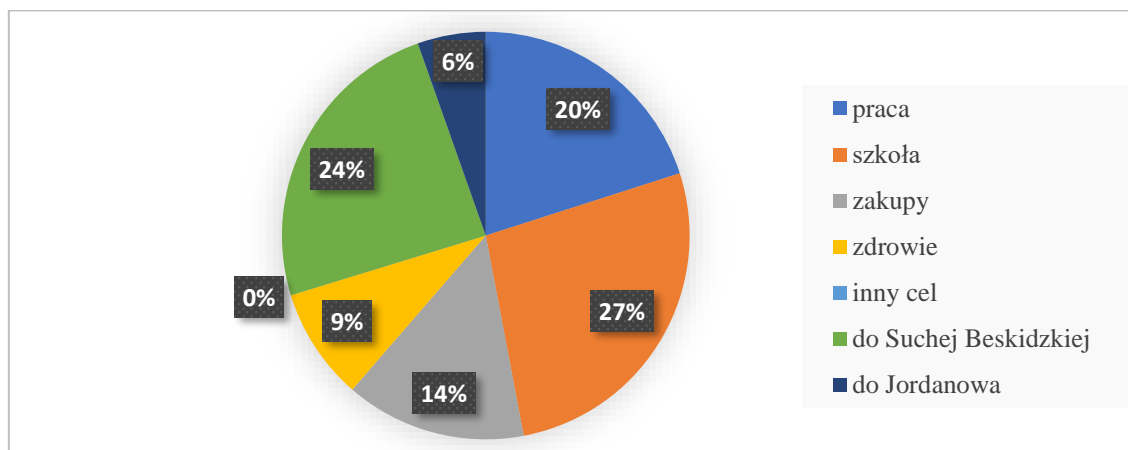
Wszystkie odpowiedzi na pytanie: *W jakim celu i gdzie Pan/i podróżuje?* Przedstawiono w tabeli 18. W ujęciu procentowym uzyskane odpowiedzi o cel i gdzie najczęściej mieszkańcy podróżują prezentuje wykres 6.



Tabela 18 Cel i miejscowość, gdzie podróżują ankietowani z podziałem na grupy ankietowanych

GRUPA	PRACA	SZKOŁA	ZAKUPY	ZDROWIE	INNY CEL	DO SUCHEJ BESKIDZIEJ	DO JORDANOWA
I	60	3	30	9	0	37	3
II	45	6	34	12	0	32	7
III	35	4	20	6	0	22	0
IV	4	2	1	1	0	3	3
V	67	259	61	34	0	149	26
VI	77	303	51	29	0	151	18
VII	34	128	29	17	0	88	5
VIII	17	37	10	7	0	6	23
IX	15	33	18	11	0	16	28
X	1	5	2	2	0	0	3
XI	449	301	319	229	0	471	101
ŁĄCZNIE	804	1081	575	357	0	975	217

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych



Wykres 6 Odpowiedzi ankietowanych na pytanie w jakim celu i gdzie podróżują w procentach

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych

Celem określenia preferencji mieszkańców co do wyboru środka transportu jakim najczęściej podróżują do wskazanego wcześniej celu zadano ankietowanym pytanie: *Jakim środkiem transportu najczęściej porusza się Pan/i do wskazanego celu?* Najwięcej ankietowanych – 1230 wskazało, iż najczęściej wybierają środek transportu jaki jest autobus. Jako drugi środek transportu 756 respondentów wskazało samochód. Najrzadziej wybieranym środkiem transportu jest kolej (14) i rower/motocykl (23). 41 opiniodawców wskazało, iż do

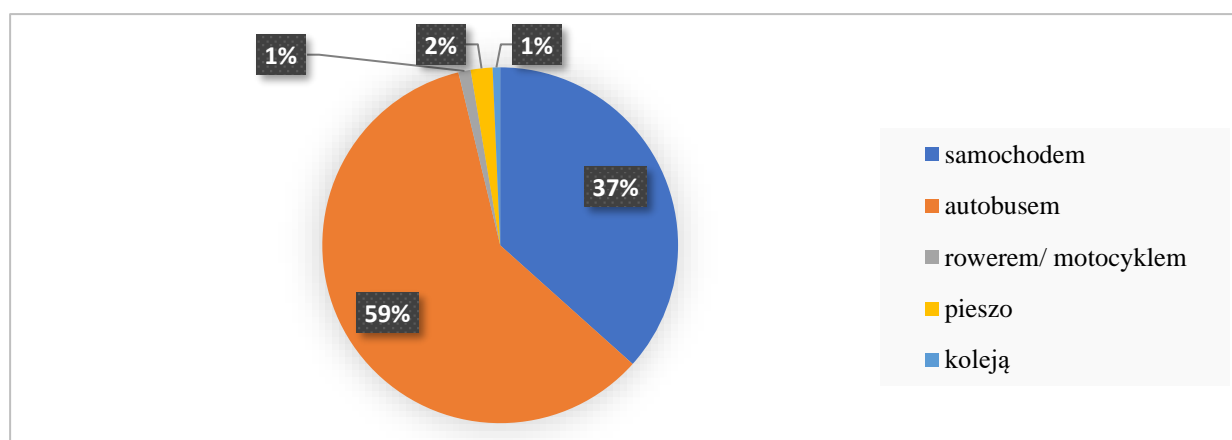


celu idzie pieszo. Liczbowe zestawienie udzielonych odpowiedzi na zadane pytanie w podziale na grupy ankietowe zaprezentowano w tabeli 19, a procentowo na wykresie 7.

Tabela 19 Preferencje co do środków transportu, którymi najczęściej podróżują ankietowani według grup

GRUPA	SAMOCHODEM	AUTOBUSEM	ROWEREM/ MOTOCYKLEM	PIESZO	KOLEJĄ
I	62	17	0	2	0
II	44	9	1	0	0
III	32	8	1	1	0
IV	3	2	0	0	0
V	98	235	1	5	2
VI	88	283	8	4	0
VII	33	135	2	2	1
VIII	14	37	1	0	0
IX	22	37	0	1	0
X	0	7	0	0	0
XI	360	460	9	26	11
ŁĄCZNIE	756	1230	23	41	14

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych



Wykres 7 Odpowiedzi ankietowanych w procentach na pytanie jakim środkiem transportu najczęściej podróżują

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych

Ankietujący sondowali również o częstotliwość podróżowania autobusem. Na pytanie: *Jak często podróżuje Pan/i komunikacją autobusową w powiecie suskim* zdecydowana większość ankietowanych odpowiedziała, iż podróżują od poniedziałku do piątku, czyli pięć razy w tygodniu (1090). Grupę podróżujących od poniedziałku do piątku głównie stanowią uczniowie szkół średnich zlokalizowanych w Suchej Beskidzkiej: Liceum Ogólnokształcącego im. Marii Skłodowskiej – Curie (225), Zespołu Szkół im. Walerego Goetla (270) oraz Zespołu

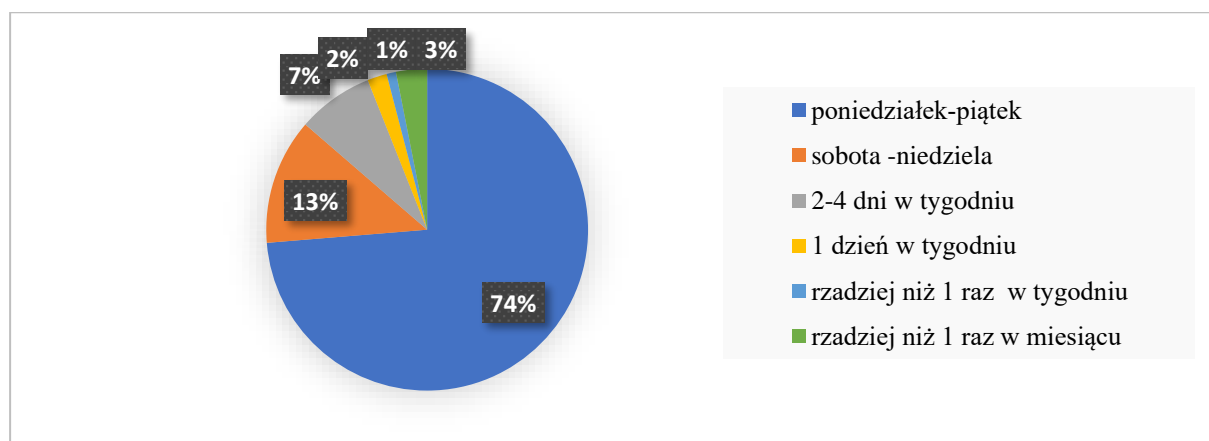


Szkół im. Wincentego Witosa (127). W grupie XI ankietowanych mieszkańców 366 wskazało, iż podróżuje pięć razy w tygodniu. Tym samym uznaje się, iż największe zapotrzebowanie na usługi w zakresie publicznego przewozu osób odnotowuje się od poniedziałku do piątku, a zdeterminowane jest ono głównie nauką i pracą. 13% zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie odnotowuje się w soboty i niedziele, 7% dwa – czterech dni w tygodniu, 3% rzadziej niż raz w miesiącu, 2% jeden dzień w tygodniu i 1% rzadziej niż raz w tygodniu. Szczegółowe wyniki ankiet dotyczące częstotliwości podróżowania wśród grup badanych zaprezentowano w tabeli 20 oraz procentowy ich podział na wykresie 8.

Tabela 20 Częstotliwość podróżowania komunikacją autobusową z podziałem na grupy

GRUPA	PONIEDZIAŁEK – PIĄTEK	SOBOTA – NIEDZIELA	2-4 DNI W TYGODNIU	1 DZIEŃ W TYGODNIU	RZADZIEJ NIŻ 1 RAZ W TYGODNIU	RZADZIEJ NIŻ 1 RAZ W MIESIĄCU
I	12	3	3	2	7	43
II	9	1	0	0	0	0
III	7	4	0	0	0	0
IV	2	0	0	0	0	0
V	225	26	8	3	0	0
VI	270	23	11	3	0	1
VII	127	16	8	1	0	0
VIII	34	2	3	0	0	0
IX	31	5	3	2	0	1
X	7	1	0	0	0	0
XI	366	106	77	18	7	1
ŁĄCZNIE	1090	187	113	29	14	46

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych



Wykres 8 Częstotliwość podróżowania komunikacją autobusową w ujęciu procentowym

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych

Przepytywani mieszkańcy powiatu suskiego na pytanie: *Jaki rodzaj biletu zazwyczaj kupuje*, wskazało, iż najczęściej dokonuje zakupu biletu jednorazowego (524). Bilety

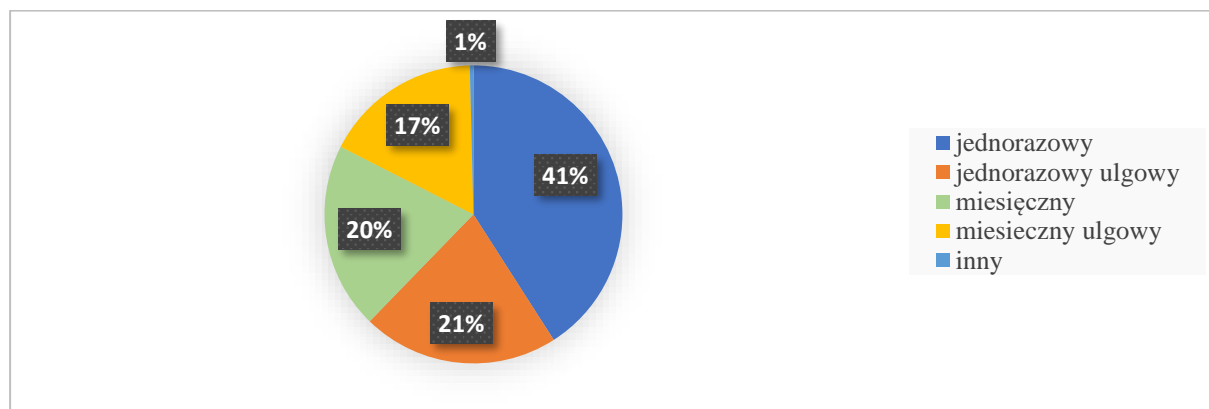


jednorazowe ulgowe nabywa 273 pytanych, z kolei 259 respondentów zakupuje bilety miesięczne, a 219 miesięczne ulgowe. Wybór biletów jednorazowych i jednorazowych ulgowych spowodowany jest faktem, iż na niektórych liniach komunikacyjnych przewozy pasażerskie wykonywane są przez paru przewoźników, a pasażerowie korzystają z usług nie tylko jednego przewoźnika. W tabeli 21 zestawiono rodzaje biletów najczęściej kupowanych przez grupy opiniodawców, a na wykresie 9 procentowy ich podział.

Tabela 21 Rodzaj biletów zazwyczaj kupowanych przez ankietowanych według grup

GRUPA	JEDNORAZOWY	JEDNORAZOWY ULGOWY	MIESIĘCZNY	MIESIĘCZNY ULGOWY	INNY
I	62	1	2	0	2
II	6	0	3	0	0
III	7	1	0	0	0
IV	2	0	0	0	0
V	44	63	66	62	0
VI	67	84	67	63	2
VII	48	36	29	22	0
VIII	9	4	15	9	0
IX	12	2	11	12	0
X	4	1	1	1	0
XI	263	81	65	50	1
ŁĄCZNIE	524	273	259	219	5

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych



Wykres 9 Procentowy podział najczęściej kupowanych biletów

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych

Ankietujący poprosili również respondentów o ocenę infrastruktury przystankowej. Na pytanie: *Jakie są warunki panujące na przystankach* 792 ankietowanych odpowiedziało, iż dobre. Źle ocenia 224 ankietowanych z uwagi na brak zadaszenia 226, brak ławeczki 173 oraz 173 z uwagi na ich dewastację. Szczegółową ocenę przystanków w podziale na grupy zaprezentowano w tabeli 22, a w ujęciu procentowym na wykresie 10. Prawie połowa

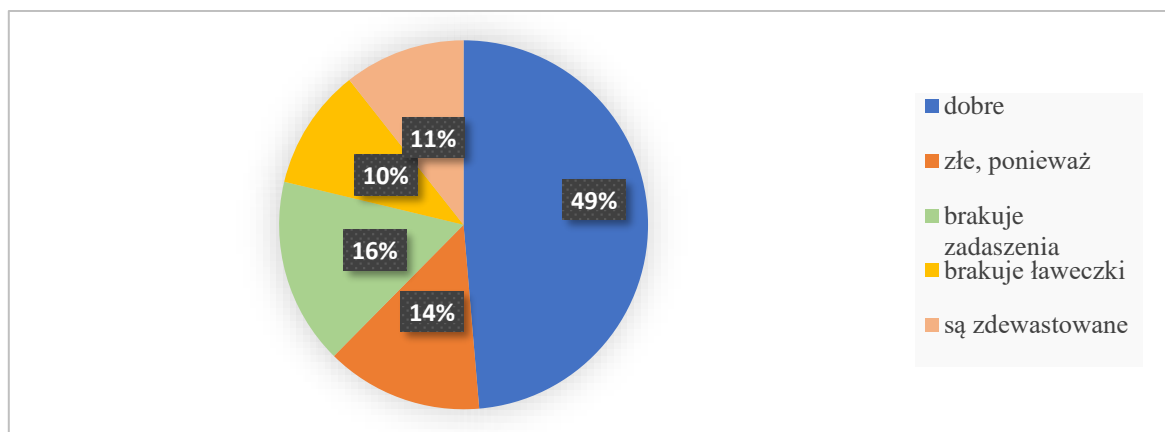


ankietowanych ocenia pozytywnie warunki panujące na przystaniach zlokalizowanych na powiatowych liniach komunikacyjnych.

Tabela 22 Ocena warunków panujących na przystankach przez grupy ankietowanych

GRUPA	DOBRE	ZŁE, PONIEWAŻ	BRAKUJE ZADASZENIA	BRAKUJE ŁAWECZKI	SĄ ZDEWASTOWANE
I	47	10	6	5	10
II	3	2	2	4	3
III	7	1	0	0	1
IV	2	0	0	0	0
V	155	42	35	32	30
VI	181	45	58	41	25
VII	86	23	29	20	14
VIII	20	8	13	3	4
IX	24	7	8	5	4
X	4	1	2	0	2
XI	263	85	113	63	80
ŁĄCZNIE	792	224	266	173	173

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych.



Wykres 10 Ocena warunków panujących na przystankach w procentach

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych

Ankietujący skierowali do wszystkich biorących udział w badaniach ankietowych w zakresie potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu suskiego pytanie o czynniki, które mogłyby spowodować, iż będą korzystać z publicznego transportu zbiorowego. Na pytanie: *Co zachęciłoby do korzystania z publicznego transportu zbiorowego* 1603 ankietowanych, w tym 665 z XI grupy badanych, 324 z VI grupy badanych 279 z V grupy badanych i 137 z VII grupy badanych wskazało, iż większa częstotliwość kursowania. Wnioskować należy, iż respondenci oczekują zwiększenia częstotliwości kursowania od poniedziałku do piątku, celem dotarcia do oraz z szkół i pracy. Z kolei 916 respondentów oczekuje dostępności kursów w godzinach

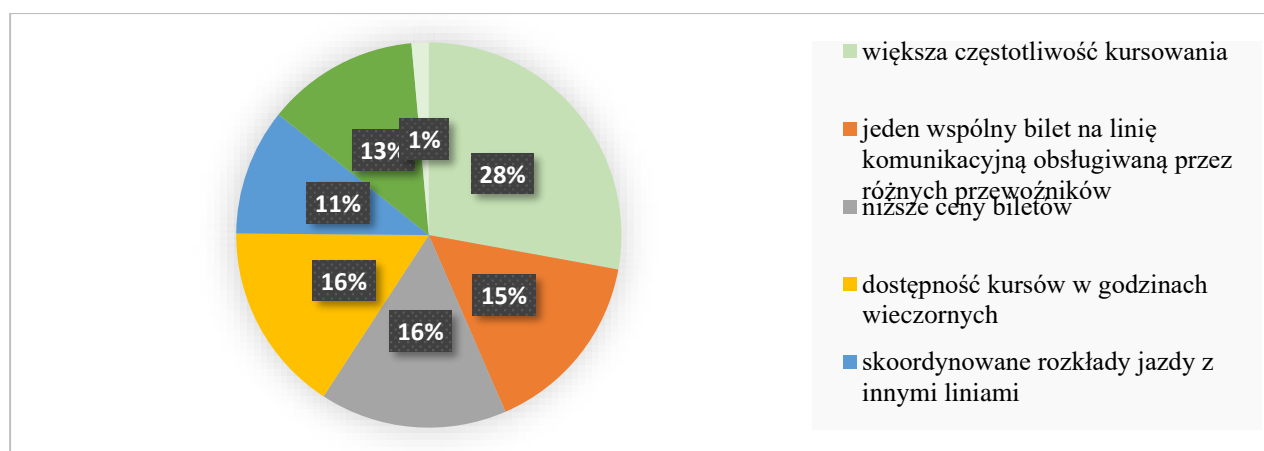


wieczornych, 904 niższych cen biletów a 899 jednego wspólnego biletu na linię komunikacyjną obsługiwana przez różnych przewoźników. Najliczniej oczekiwania w tym zakresie zgłaszają również grupy XI, V, VI, VII badanych. Odpytywani wskazali, iż czynnikiem mającym wpływ na chęć korzystania z publicznego przewozu ma również dostępność kursów w weekendy – 736 wskazań i koordynacja rozkładów jazdy z innymi liniami - 612. Determinanty korzystania z publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu suskiego zaprezentowano w tabeli 23 z podziałem na grupy badanych a procentowo na wykresie 11

Tabela 23 Czynniki wpływające na chęć korzystania z publicznego transportu zbiorowego w podziale na grupy ankietowanych

Grupa	Większa częstotliwość kursowania	Jeden wspólny bilet na linię komunikacyjną obsługiwaną przez różnych przewoźników	Niższe ceny biletów	Dostępność kursów w godzinach wieczornych	Skoordynowane rozkłady jazdy z innymi liniami	Dostępność kursów w weekendy	Żadne z powyższych
I	36	19	33	20	17	16	5
II	34	30	22	21	22	21	7
III	38	14	16	15	15	20	2
IV	5	5	3	1	3	0	0
V	279	179	149	145	97	97	1
VI	324	213	191	128	110	89	6
VII	137	91	84	66	57	52	4
VIII	40	26	27	14	19	10	3
IX	39	29	38	24	11	20	1
X	6	1	5	3	1	1	0
XI	665	292	336	479	260	410	44
=	1603	899	904	916	612	736	83

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych



Wykres 11 Determinanty korzystania z publicznego transportu zbiorowego w procentach

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych.



Na pytanie: *Czy istnieje potrzeba uruchomienia nowej linii 1393* (68%) ankietowanych odpowiedziało: TAK. Pozostałe 657 (32%) osób odpowiedziało NIE. W tabeli 24 zawarto odpowiedzi respondentów poszczególnych grup badanych.

Tabela 24 Potrzeba uruchomienia nowej linii według poszczególnych grup badanych

GRUPA	TAK	NIE
I	24	43
II	29	25
III	31	11
IV	3	2
V	236	105
VI	268	115
VII	104	69
VIII	40	12
IX	37	23
X	6	1
XI	615	251
ŁĄCZNIE	1393	657

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych

Ankietujący poprosili badanych o wskazanie linii komunikacyjnej, której istnieje potrzeba uruchomienia. Najczęściej respondenci postulowali o powiatowe linie komunikacyjne: Zawoja – Sucha Beskidzka (122), Bieńkówka – Sucha Beskidzka (93), Jordanów – Sucha Beskidzka (61), Stryszawa Roztoki – Sucha Beskidzka (59), Łętownia – Jordanów (59), Maków Podhalański – Sucha Beskidzka (47), Stryszawa – Maków Podhalański (43), Krzeszów – Sucha Beskidzka (40), Budzów – Sucha Beskidzka (38), Sidzina – Bystra Podhalańska – Sucha Beskidzka (36), Zawoja – Jordanów (32), Lachowice – Sucha Beskidzka (30), Zachełmna – Sucha Beskidzka (28), Łętownia – Sucha Beskidzka przez Osielec (22), Palcza – Sucha Beskidzka (21), Grzechynia – Sucha Beskidzka (17), Tarnawa Górna – Sucha Beskidzka (17), Hucisko – Sucha Beskidzka (15), Śleszowice – Sucha Beskidzka (15), Tarnawa Dolna – Sucha Beskidzka (14), Wieprzec – Sucha Beskidzka (14), Żarnówka – Sucha Beskidzka (13), Marcówka – Sucha Beskidzka (12), Krzeszów – Maków Podhalański (11), Wieprzec – Jordanów (11), Zembrzyce – Sucha Beskidzka (10).

Respondenci pytani o istnienie potrzeby uruchomienia linii komunikacyjnej w granicach administracyjnych powiatu wskazywali również potrzebę uruchomienia linii



wykraczających poza granicę powiatu suskiego. Najczęściej wskazywaną linią była Sucha Beskidzka – Kraków (37), Sucha Beskidzka – Wadowice (19), Zawoja – Kraków (14), Sucha Beskidzka – Żywiec (14).

Oceniając zgłaszane potrzeby w zakresie uruchomienia nowych linii komunikacyjnych należy wskazać, iż w znacznej większości postulowane powiatowe linie komunikacyjne funkcjonują obecnie lub stanowią część innej linii i obsługiwane są przez przewoźników na podstawie udzielonych przez Starostę Suskiego zezwoleń.



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

Sieć komunikacyjna, na której planuje się wdrożenie przewozów o charakterze użyteczności publicznej została wyznaczona w oparciu o zasady zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Plan obejmuje oczekiwania społeczne, wynikłe z przeprowadzonych ankiet oraz obserwacji rynku przewozów komercyjnych.

Sieć komunikacyjną, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej stanowią wybrane odcinki dróg publicznych wraz z miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, na których planowane jest wykonywanie publicznego transportu zbiorowego.

System publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu suskiego będzie funkcjonował według poniższych zasad:

- utrzymane zostaną funkcjonujące dotychczas linie komunikacyjne obsługiwane przez przewoźników tzw. przewozy komercyjne do czasu wygaśnięcia ważności dotychczasowych zezwoleń, a w przypadku spełnienia przez przewoźników warunków uzyskania nowego zezwolenia na regularny przewóz osób,
- planowane uruchomienia linii użyteczności publicznej będzie odbywało się na podstawie aktualnej analizy potrzeb społecznych i sytuacji na rynku przewozów komercyjnych,
- uruchomienie linii użyteczności publicznej będzie możliwe, gdy sytuacja finansowa powiatu suskiego oraz gmin powiatu, przez obszar których planowane są linie użyteczności publicznej będzie pozwalała na pokrycie kosztów ich funkcjonowania.

Proponowana sieć komunikacyjna zawiera dwa warianty:

- 1) sieć główną składającą się z 4 powiatowych linii komunikacyjnych,
- 2) sieć rozszerzoną obejmującą 9 gmin, które tworzą: dwa miasta (Sucha Beskidzka, Jordanów), jedna gmina miejsko-wiejska (Maków Podhalański) i sześć gmin wiejskich (Budzów, Bystra-Sidzina, Jordanów, Stryszawa, Zawoja, Zembrzyce). Sieć łącznie może składać się z 18 linii komunikacyjnych.



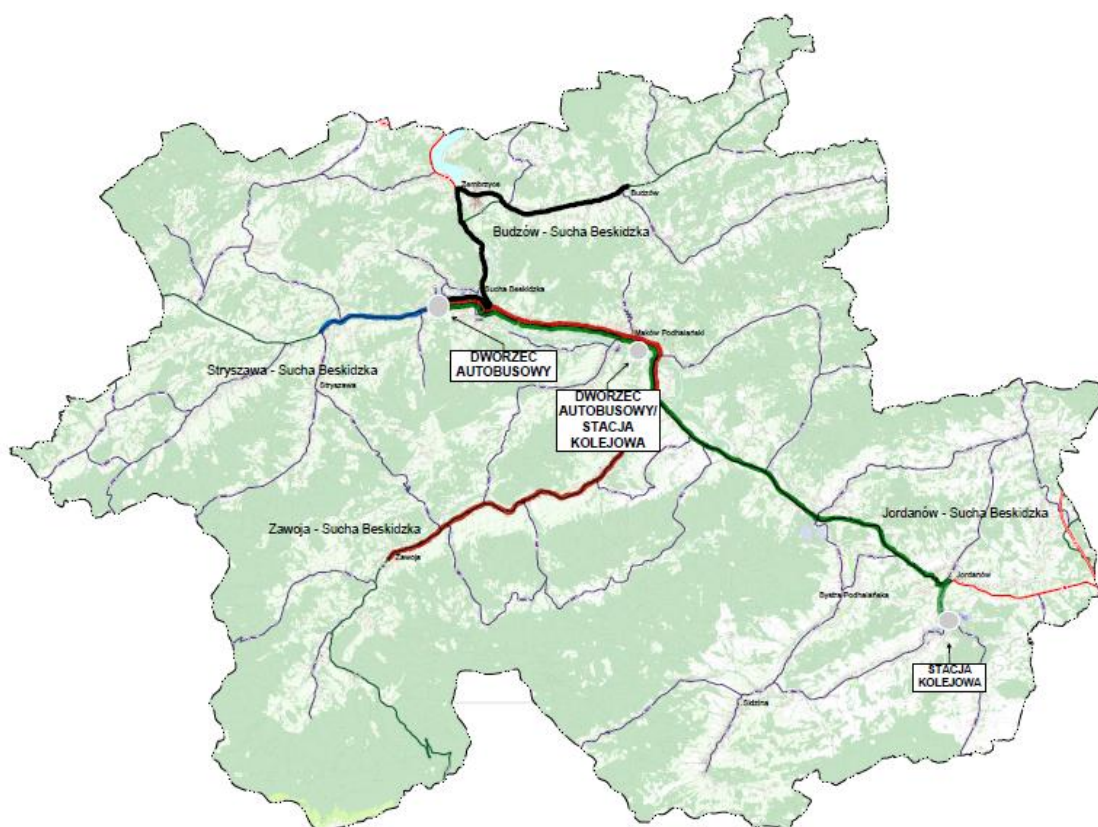
Sieć główna

Planowana sieć główna obejmuje 4 powiatowe linie użyteczności publicznej:

- 1) Budzów – Sucha Beskidzka,
- 2) Stryszawa – Sucha Beskidzka,
- 3) Zawoja Centrum – Sucha Beskidzka,
- 4) Jordanów – Sucha Beskidzka.

Sieć główna stanowi propozycję linii użyteczności publicznej łączącej stolicę powiatu, czyli miasto Sucha Beskidzka z gminami wchodzącymi w skład powiatu. Organizacja transportu zbiorowego w wariantcie sieci głównej funkcjonowałaby w powiązaniu z transportem zbiorowym organizowanym przez gminy.

Na rysunku 15 przedstawiono graficznie sieć główną z zaznaczonymi węzłami przesiadkowymi w Suchej Beskidzkiej, Makowie Podhalańskim oraz Jordanowie.



Rysunek 15 Powiatowe linie użyteczności publicznej -wariant sieci głównej (mapa poglądowa)

Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem mapy sieci dróg powiatu suskiego

Legenda planowanej sieci głównej obejmującej 4 powiatowe linie użyteczności publicznej:

Skala: 1: 200 000



- Granica administracyjna powiatu
- Linia komunikacyjna: Budzów – Sucha Beskidzka
- Linia komunikacyjna: Stryżawa – Sucha Beskidzka
- Linia komunikacyjna: Zawoja – Sucha Beskidzka
- Linia komunikacyjna: Jordanów – Sucha Beskidzka
- Węzły przesiadkowe

Pierwszą z proponowanych do uruchomienia linii użyteczności publicznej w wariantcie sieci głównej jest linia komunikacyjna: **Budzów – Sucha Beskidzka**.

Przebieg trasy: Sucha Beskidzka PKP – Sucha Beskidzka DA – Sucha Beskidzka ul. Rynek – ul. Piłsudskiego – wyjazd na drogę krajową nr 28 – Zembrzyce – Budzów.

Na rysunku 16 przedstawiono schemat przebiegu linii.



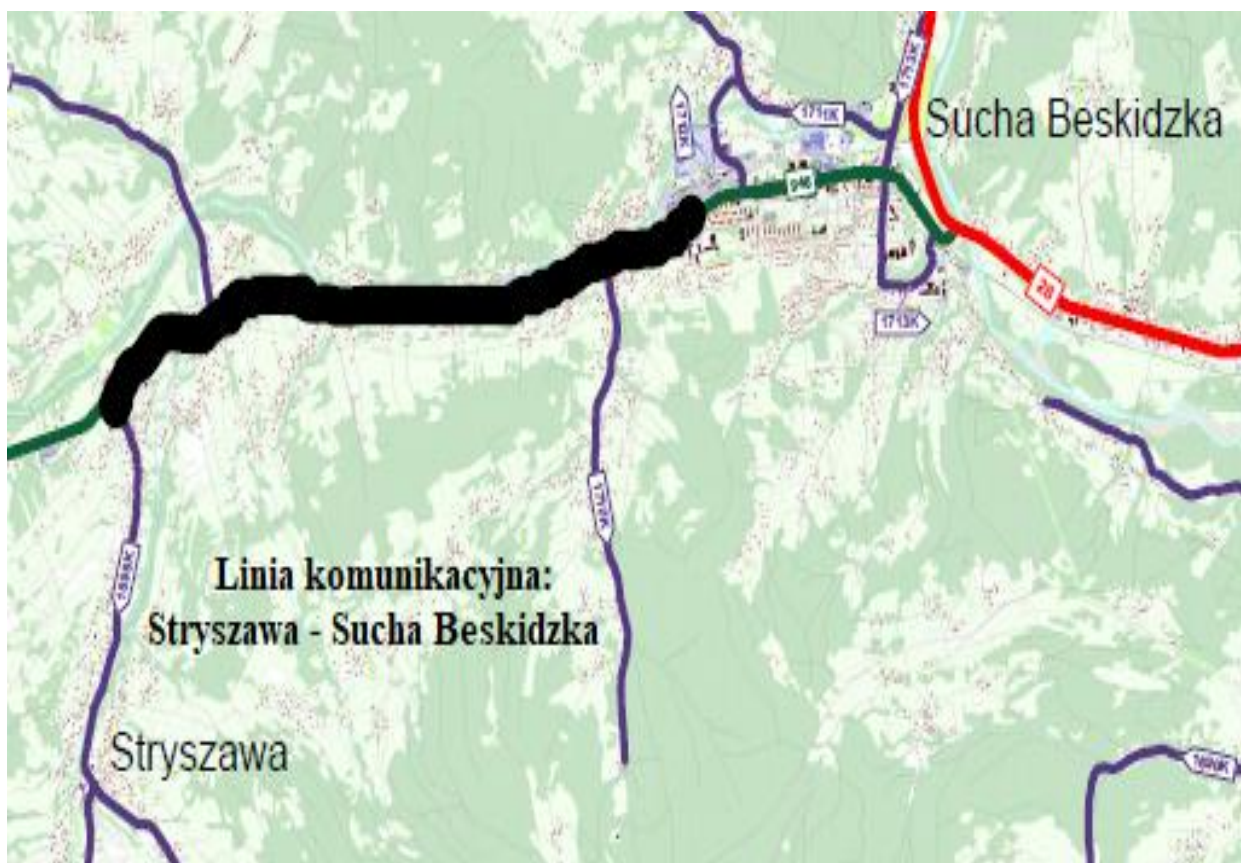
Rysunek 16 Schemat linii użyteczności publicznej Budzów – Sucha Beskidzka – sieć główna
Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem mapy sieci dróg powiatu suskiego



Drugą z proponowanych linii użyteczności publicznej w wariantcie sieci głównej jest linia komunikacyjna na trasie: **Stryszawa – Sucha Beskidzka**.

Przebieg trasy: Sucha Beskidzka DA – Sucha Beskidzka PKP - Sucha Beskidzka ul. Role – Stryszawa Skrzyżowanie.

Na rysunku 17 zobrazowano przebieg proponowanej linii.



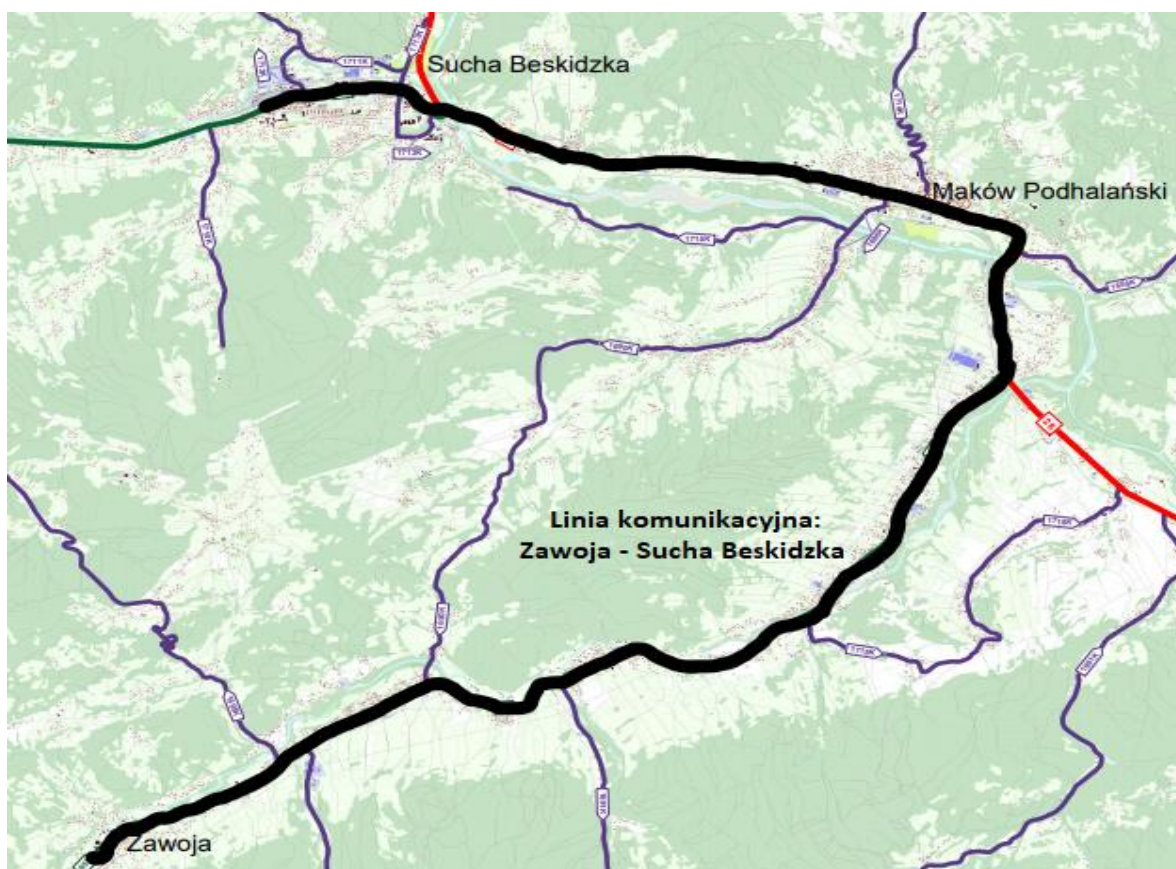
Rysunek 17 Schemat linii użyteczności publicznej Stryszawa – Sucha Beskidzka – sieć główna
Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem mapy sieci dróg powiatu suskiego



Trzecią linią proponowaną do uruchomienia jest linia komunikacyjna na trasie: **Zawoja – Sucha Beskidzka**.

Przebieg trasy: Sucha Beskidzka PKP – Sucha Beskidzka DA – Sucha Beskidzka ul. Rynek – ul. Piłsudskiego – wyjazd na drogę krajową nr 28 – Maków Podhalański DA – Białka – Skawica – Zawoja Centrum.

Przebieg linii przedstawia schemat na rysunku 18.



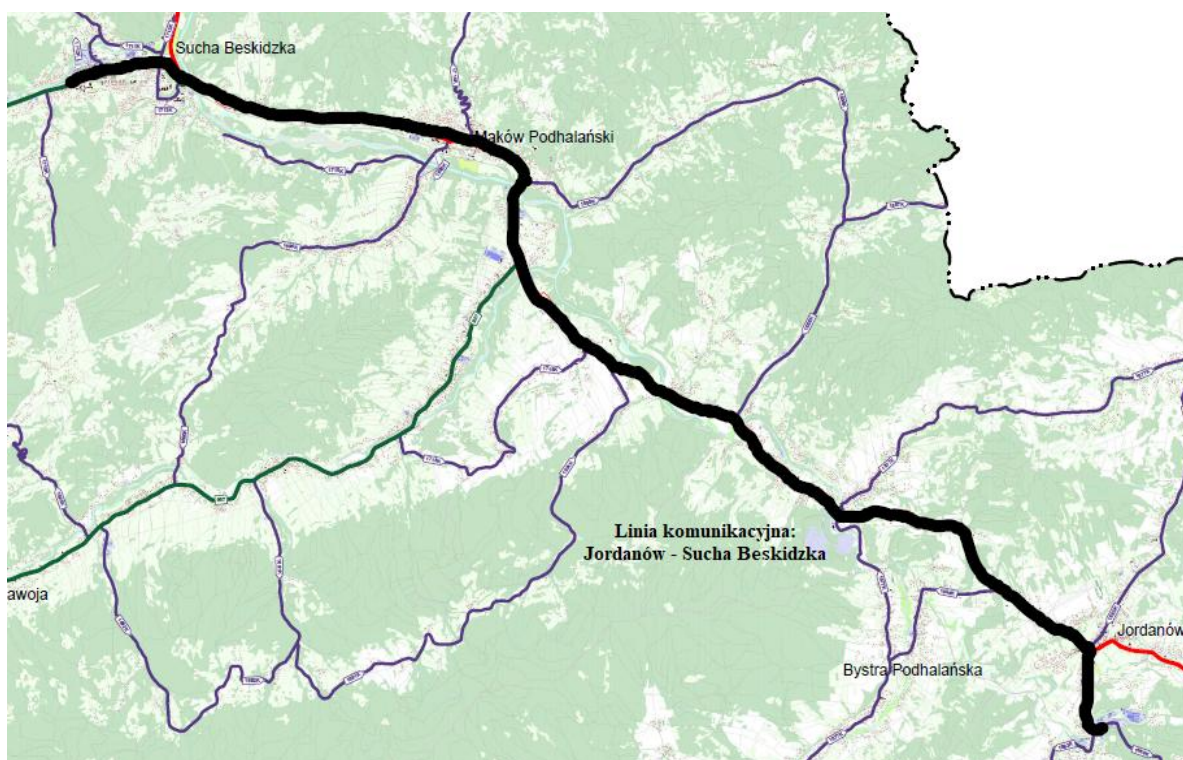
Rysunek 18 Schemat linii użyteczności publicznej Zawoja – Sucha Beskidzka – sieć główna
Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem mapy sieci dróg powiatu suskiego



Czwartą proponowaną do uruchomienia linią jest linia komunikacyjna na trasie: **Jordanów – Sucha Beskidzka.**

Przebieg trasy: Jordanów PKP – Jordanów ul. Rynek – drogą krajową nr 28 przez miejscowości: Bystra Podhalańska – Osielec – Kojszówka – Juszczyń – Białka – Maków Podhalański DA – wjazd na drogę wojewódzką 946 do Sucha Beskidzka ul. Piłsudskiego – ul. Rynek – Sucha Beskidzka DA – Sucha Beskidzka PKP.

Rysunek 19 wizualizuje przebieg trasy.



Rysunek 19 Schemat linii użyteczności publicznej Jordanów– Sucha Beskidzka – sieć główna
Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem mapy sieci dróg powiatu suskiego

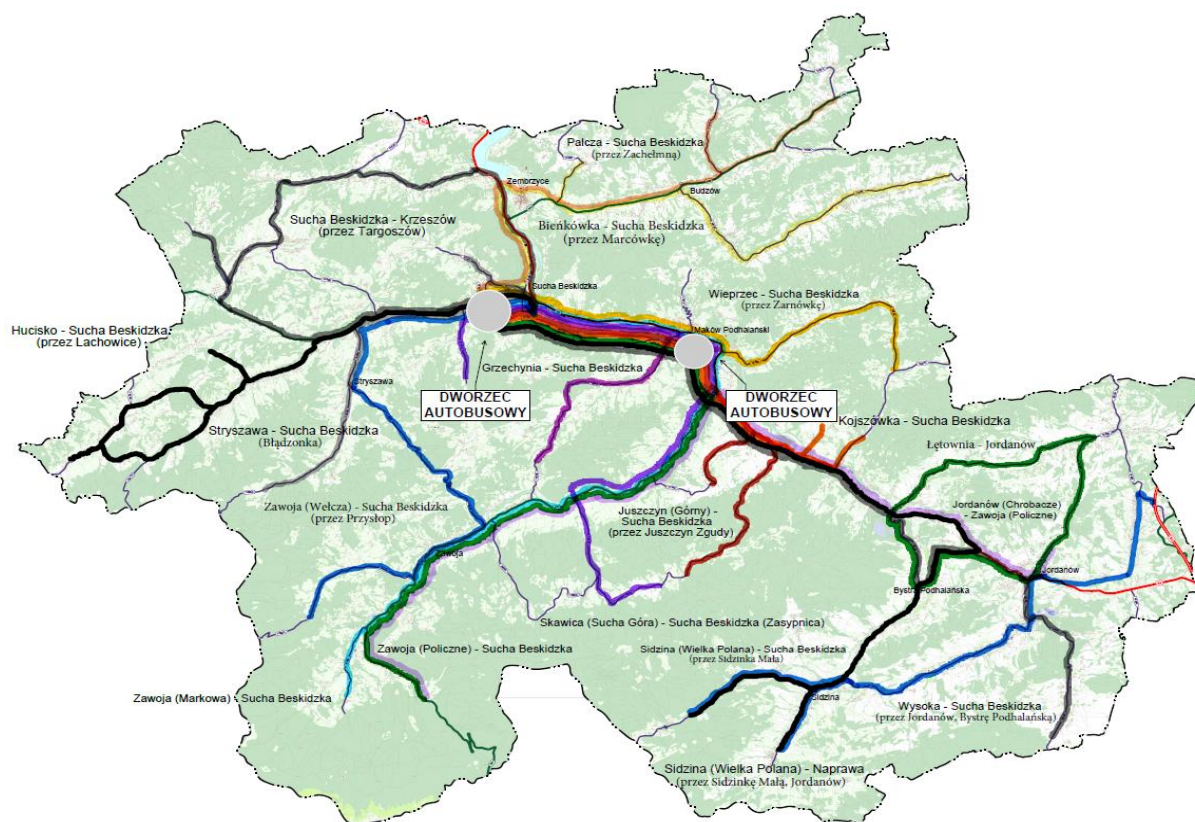
Sieć rozszerzona

Planowana sieć rozszerzona obejmuje propozycję 18 linii użyteczności publicznej, które są połączeniem postulowanych przez mieszkańców powiatu suskiego kierunków połączeń i konsultacji z władzami gmin i miast wchodzących w skład powiatu suskiego. 68% respondentów oczekuje uruchomienia nowych linii autobusowych. Ankietowani mieszkańcy



powiatu najczęściej wskazywali konieczność uruchomienia nowych linii komunikacyjnych tożsamyh z funkcjonującymi obecnie, ale także zgłaszali potrzebę wydłużenia niektórych istniejących już linii komunikacyjnych. Wśród propozycji mieszkańców powiatu znalazły się też nowe kierunki połączeń komunikacyjnych powiatowych, ale też gminnych. Z uwagi, iż obecnie na funkcjonujących liniach komunikacyjnych realizowane są kursy od poniedziałku do piątku w godzinach dostosowanych do potrzeb uczniów szkół średnich, a także z uwagi na postulaty mieszkańców powiatu o potrzebach zwiększenia częstotliwości kursowania w godzinach wieczornych oraz w weekendy zaproponowano następujący przebieg tras proponowanych linii użyteczności publicznej.

Sieć rozszerzoną zaprezentowano na rysunku 20.



Rysunek 20 Powiatowo-gminne linie użyteczności publicznej - mapa poglądowa

Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem mapy sieci dróg powiatu suskiego

Legenda planowanej sieci rozszerzonej obejmującej 18 powiatowo-gminnych linii użyteczności publicznej:

Skala: 1: 200 000

----- Granica administracyjna powiatu

———— Linia komunikacyjna: Hucisko Łobozówka – Sucha Beskidzka



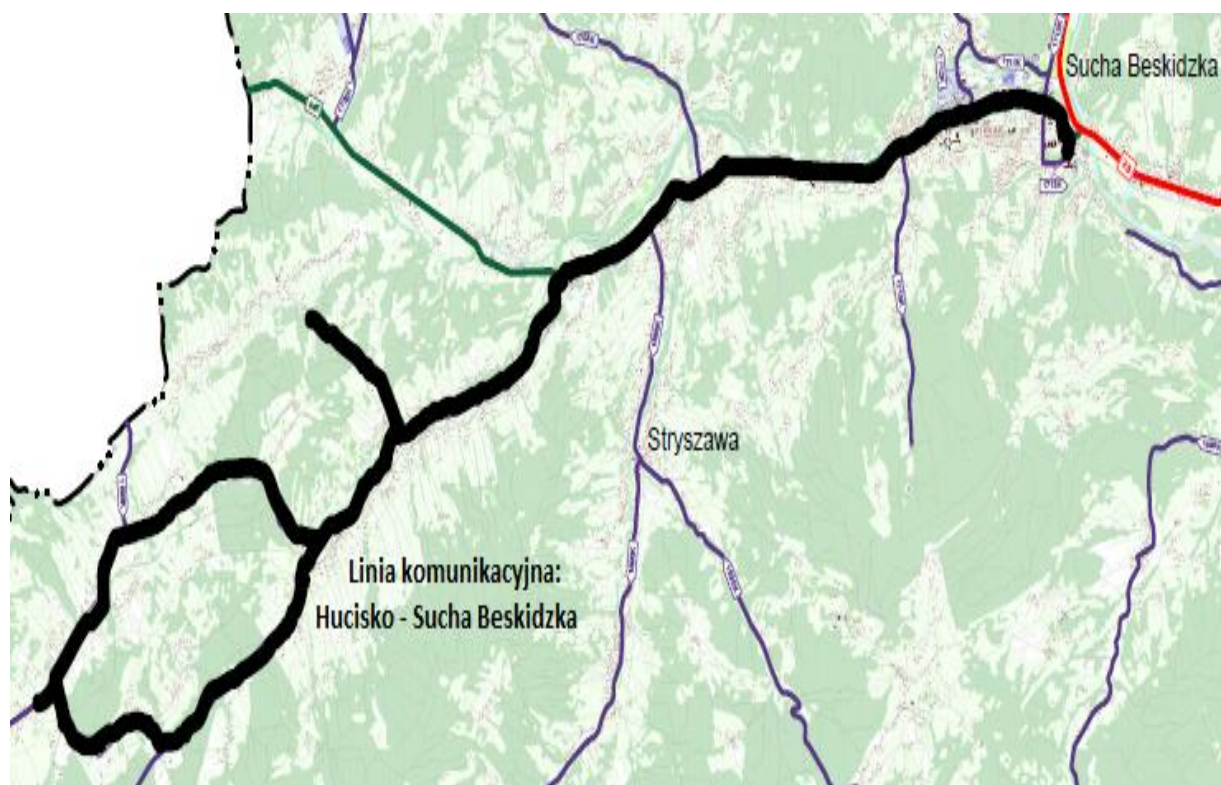
-  Linia komunikacyjna: Krzeszów – Sucha Beskidzka
-  Linia komunikacyjna: Stryżawa Roztoki – Sucha Beskidzka Błądzonka
-  Linia komunikacyjna: Zawoja Wełcza – Sucha Beskidzka
-  Linia komunikacyjna: Zawoja Markowa – Sucha Beskidzka
-  Linia komunikacyjna: Zawoja Policzne – Sucha Beskidzka
-  Linia komunikacyjna: Skawica Sucha Góra – Sucha Beskidzka Zasypnica
-  Linia komunikacyjna: Grzechynia – Sucha Beskidzka
-  Linia komunikacyjna: Juszczyń Górny – Sucha Beskidzka
-  Linia komunikacyjna: Kojszówka – Sucha Beskidzka
-  Linia komunikacyjna: Wieprzec – Sucha Beskidzka
-  Linia komunikacyjna: Bieńkówka – Sucha Beskidzka
-  Linia komunikacyjna: Palcza – Sucha Beskidzka
-  Linia komunikacyjna: Sidzina Wielka Polana – Sucha Beskidzka
-  Linia komunikacyjna: Wysoka – Jordanów – Sucha Beskidzka
-  Linia komunikacyjna: Sidzina Wielka Polana – Naprawa
-  Linia komunikacyjna: Łętownia – Jordanów
-  Linia komunikacyjna: Jordanów Chrobacze – Zawoja Policzne
-  Dworzec autobusowy



Pierwszą proponowaną do uruchomienia linią użyteczności publicznej w wariantcie rozszerzonym jest linia komunikacyjna **Hucisko – Sucha Beskidzka**.

Przebieg trasy: Sucha Beskidzka DA - Sucha Beskidzka PKP – Sucha Beskidzka ul. Role – Stryszawa - wjazd drogą powiatową do miejscowości: Lachowice Buczonka – Lachowic Krале – Hucisko Łobozówka – Pewelka – Kurów – Lachowice Mączne – Stryszawa - wyjazd na drogę wojewódzką nr 946 do Sucha Beskidzka ul. Role – Sucha Beskidzka PKP - Sucha Beskidzka DA – Sucha Beskidzka ul. Rynek – ul. Piłsudskiego z wjazdem do Sucha Beskidzka Szpital (opcjonalnie).

Trasa proponowanej linii komunikacyjnej jest rozszerzona o wyjazd do Lachowic Mączne. Przebieg trasy na linii przedstawia rysunek 21.



Rysunek 21 Schemat linii użyteczności publicznej Hucisko – Sucha Beskidzka
Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem mapy sieci dróg powiatu suskiego



Drugą linią proponowaną do uruchomienia jest linia komunikacyjna **Sucha Beskidzka – Krzeszów**.

Przebieg trasy: Sucha Beskidzka DA – Sucha Beskidzka ul. Rynek – ul. Piłsudskiego z wjazdem do Sucha Beskidzka Szpital (opcjonalnie) – wyjazd na drogę krajową nr 28 do miejscowości Zembrzyce – wjazd na drogę powiatową przez miejscowości: Tarnawa Dolna – Śleszowice – Tarnawa Górna – Krzeszów – Targoszów – wyjazd na drogę wojewódzką nr 946 do miejscowości: Kuków – Stryszawa – Sucha Beskidzka ul. Role – Sucha Beskidzka PKP – Sucha Beskidzka DA.

Trasa istniejącej obecnie linii komunikacyjnej przebiega bez wyjazdu na Targoszów. Przebieg trasy zobrazowano na rysunku 22.



Rysunek 22 Schemat linii użyteczności publicznej Krzeszów– Sucha Beskidzka
Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem mapy sieci dróg powiatu suskiego



Trzecią linią proponowaną do uruchomienia jest linia komunikacyjna **Stryszawa – Sucha Beskidzka**.

Przebieg trasy: Stryszawa Roztoki - Stryszawa Skrzyżowanie – wjazd na drogę wojewódzką 946 do miejscowości: Sucha Beskidzka ul. Role – Sucha Beskidzka PKP – Sucha Beskidzka DA – Sucha Beskidzka ul. Rynek – ul. Piłsudskiego z wjazdem do Sucha Beskidzka Szpital (opcjonalnie) – wyjazd na drogę krajową nr 28 – wjazd na drogę powiatową do Sucha Beskidzka ul. Zamkowa – Sucha Beskidzka ul. Batalionów Chłopskich – Sucha Beskidzka ul. Błądzonka.

Proponowana linia jest wydłużeniem istniejącej linii komunikacyjnej Stryszawa – Sucha Beskidzka do Sucha Beskidzka ul. Błądzonka. Rysunek 23 wizualizuje przebieg trasy linii Stryszawa – Sucha Beskidzka.



Rysunek 23 Schemat linii użyteczności publicznej Stryszawa – Sucha Beskidzka

Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem mapy sieci dróg powiatu suskiego



Czwartą linią proponowaną do uruchomienia jest linia komunikacyjna **Zawoja Welcza – Sucha Beskidzka przez Przysłop.**

Przebieg trasy: Zawoja Welcza – wjazd na drogę wojewódzką nr 957 do miejscowości: Zawoja Centrum – wjazd na drogę powiatową do miejscowości: Zawoja Przysłop - Stryszawa Huciska - Stryszawa Skrzyżowanie – wjazd na drogę wojewódzką nr 946 do miejscowości: Sucha Beskidzka ul. Role – Sucha Beskidzka PKP – Sucha Beskidzka DA – Sucha Beskidzka ul. Rynek – ul. Piłsudskiego z wjazdem do Sucha Beskidzka Szpital (opcjonalnie).

Proponowana linia jest linią nową, która łączy potrzeby transportowe mieszkańców Zawoi oraz Stryszawy Huciska dotarcia do Suchoj Beskidzkiej. Funkcjonowanie proponowanej linii uzależnione może być od warunków atmosferycznych w okresie zimowym. Przebieg trasy prezentuje rysunek 24.



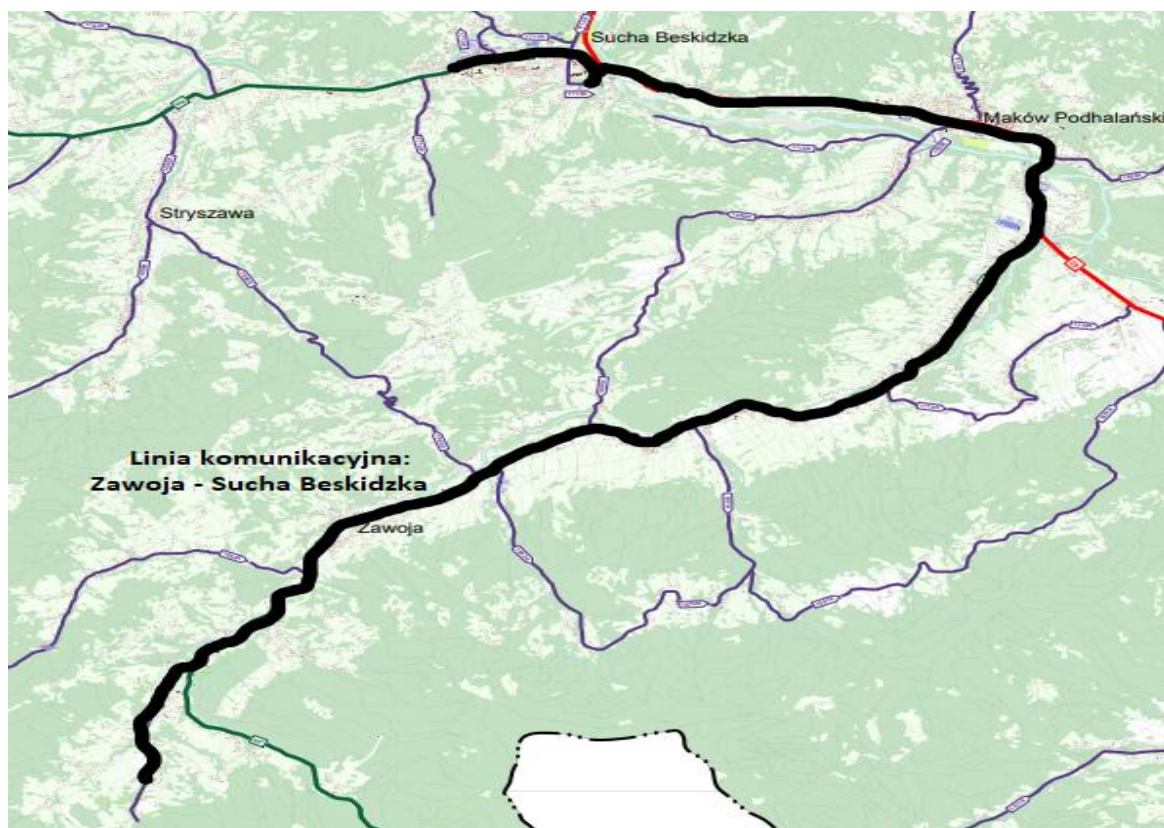
Rysunek 24 Schemat linii użyteczności publicznej Zawoja Welcza – Sucha Beskidzka przez Przysłop
Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem mapy sieci dróg powiatu suskiego



Piątą linią proponowaną do uruchomienia jest linia komunikacyjna **Zawoja Markowa – Sucha Beskidzka**.

Przebieg trasy: Zawoja Markowa - wjazd na drogę wojewódzką nr 957 do miejscowości: Zawoja Centrum – Skawica – Białka – wyjazd na drogą krajową nr 28 do miejscowości: Maków Podhalański DA – wjazd na drogę wojewódzką nr 946 do Suchej Beskidzkiej – wjazd do Sucha Beskidzka Szpital (opcjonalnie) – Sucha Beskidzka ul. Piłsudskiego – ul. Rynek – Sucha Beskidzka DA - Sucha Beskidzka PKP.

Funkcjonująca obecnie linia komunikacyjna Zawoja – Sucha Beskidzka posiada przystanki początkowe Zawoja Markowa lub Zawoja Policzne lub Zawoja Widły. Na rysunku 25 przedstawiono przebieg trasy.



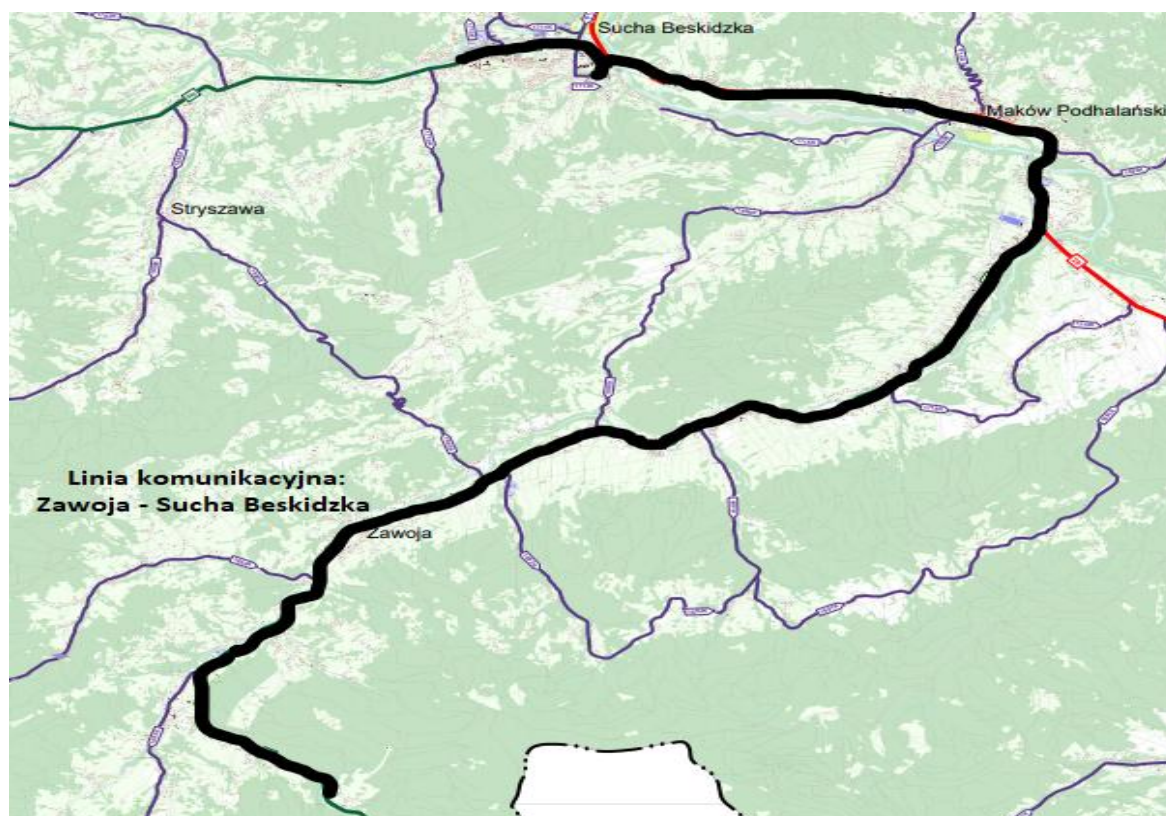
Rysunek 25 Schemat linii użyteczności publicznej Zawoja Markowa – Sucha Beskidzka
Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem mapy sieci dróg powiatu suskiego



Szóstą linią proponowaną do uruchomienia jest linia komunikacyjna **Zawoja Policzne – Sucha Beskidzka**.

Przebieg trasy: Zawoja Policzne – Zawoja Centrum - Skawica – Białka – wjazd na drogę krajową nr 28 do miejscowości: Maków Podhalański DA - wjazd na drogę wojewódzką nr 946 do Suchej Beskidzkiej – wjazd do Sucha Beskidzka Szpital (opcjonalnie) – Sucha Beskidzka ul. Piłsudskiego – ul. Rynek – Sucha Beskidzka DA - Sucha Beskidzka PKP.

Istniejąca linia komunikacyjna Zawoja – Sucha Beskidzka przebiega od przystanku początkowego Zawoja Markowa lub Zawoja Policzne lub Zawoja Widły. Rysunek 26 prezentuje przebieg trasy linii Zawoja Policzne – Sucha Beskidzka.



Rysunek 26 Schemat linii użyteczności publicznej Zawoja Policzne – Sucha Beskidzka
Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem mapy sieci dróg powiatu suskiego



Siódmą linią proponowaną do uruchomienia jest linia komunikacyjna **Skawica Sucha Góra – Sucha Beskidzka**.

Przebieg trasy: Skawica Sucha Góra – wjazd na drogę wojewódzką 957 do miejscowości: Skawica – Białka – wjazd na drogę krajową nr 28 do miejscowości: Maków Podhalański DA - wjazd na drogę wojewódzką nr 946 do Suchej Beskidzkiej – wjazd do Sucha Beskidzka Szpital (opcjonalnie) – Sucha Beskidzka ul. Piłsudskiego – ul. Rynek – Sucha Beskidzka DA - Sucha Beskidzka PKP – Sucha Beskidzka ul. Zasypnica.

Proponowana linia jest wydłużeniem obecnie funkcjonującej linii komunikacyjnej o wjazd do Suchej Beskidzkiej ul. Zasypnica. Na rysunku 27 przedstawiono przebieg trasy proponowanej linii komunikacyjnej.



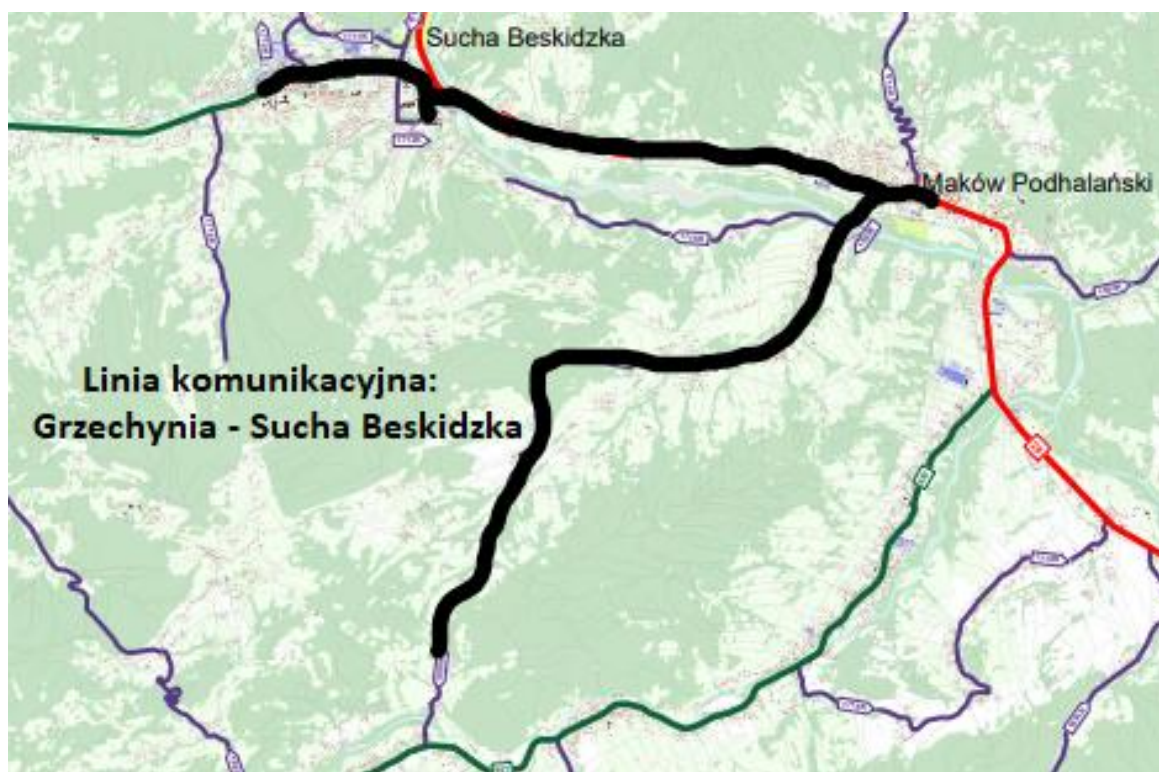
Rysunek 27 Schemat linii użyteczności publicznej Skawica Sucha Góra – Sucha Beskidzka
Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem mapy sieci dróg powiatu suskiego



Ósmą linią proponowaną do uruchomienia jest linia komunikacyjna **Grzechynia – Sucha Beskidzka**.

Przebieg trasy: Grzechynia Polana – wjazd na drogę krajową nr 28 do miejscowości: Maków Podhalański DA – wjazd na drogę wojewódzką nr 946 do Suchoj Beskidzkiej – wjazd do Sucha Beskidzka Szpital (opcjonalnie) – Sucha Beskidzka ul. Piłsudskiego – ul. Rynek – Sucha Beskidzka DA - Sucha Beskidzka PKP.

Proponowana linia użyteczności publicznej jest tożsama z obecnie funkcjonującą linią komunikacyjną obsługiwaną przez przewoźnika. Jej uruchomienie uzależnione jest od sytuacji na rynku przewozów komercyjnych. Przebieg trasy zaprezentowano na rysunku 28.



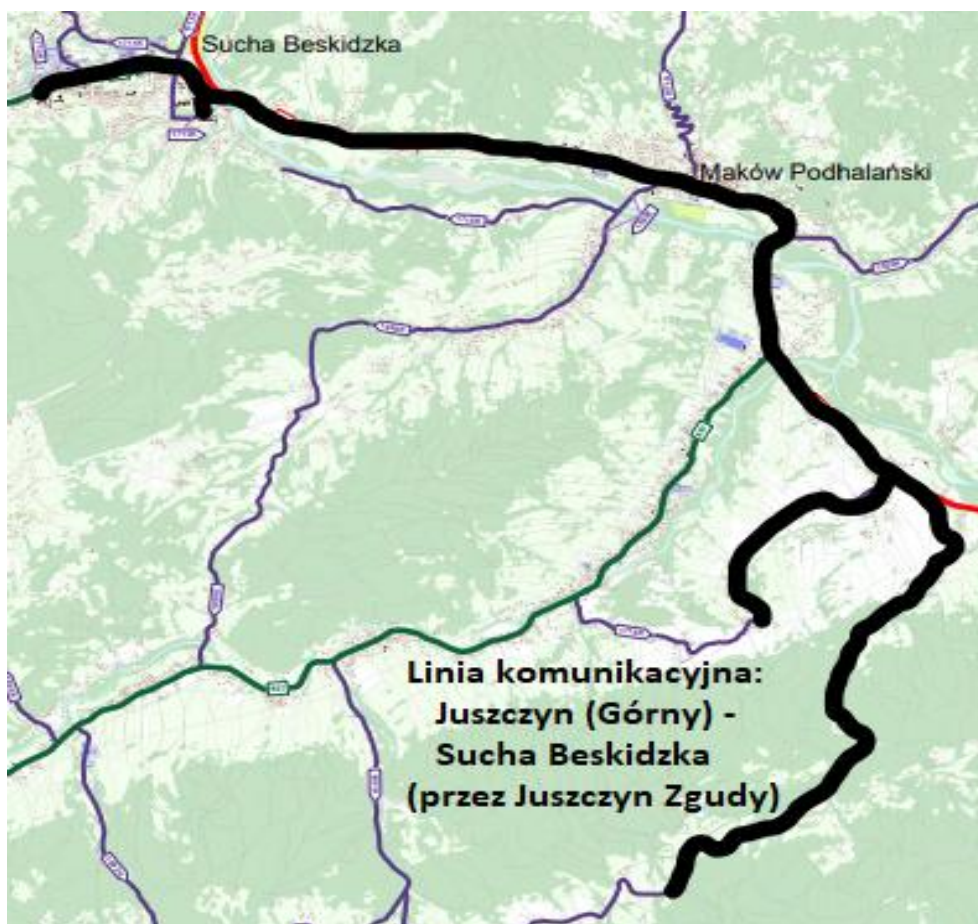
Rysunek 28 Schemat linii użyteczności publicznej Grzechynia – Sucha Beskidzka
Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem mapy sieci dróg powiatu suskiego



Dziewiątą linią proponowaną do uruchomienia jest linia komunikacyjna **Juszczyn Górny – Sucha Beskidzka przez Juszczyn Zgudy**.

Przebieg trasy: Juszczyn Polany – wjazd na drogę krajową nr 28 przez miejscowość: Juszczyn – wjazd do Juszczyn Zgudy – wjazd na drogę krajową nr 28 do miejscowości: Białka – Maków Podhalański DA - wjazd na drogę wojewódzką nr 946 do Suchej Beskidzkiej – wjazd do Sucha Beskidzka Szpital (opcjonalnie) – Sucha Beskidzka ul. Piłsudskiego – ul Rynek – Sucha Beskidzka DA - Sucha Beskidzka PKP.

Obecnie trasa linii Jordanów – Sucha Beskidzka prowadzi przez Juszczyn Polany i Juszczyn Zgudy. Proponowana linia jest nową linią komunikacyjną mającą początkowy przystanek w Juszczynie Górnym. Wizualizację trasy zaprezentowano na rysunku 29.



Rysunek 29 Schemat linii użyteczności publicznej Juszczyn Górny – Sucha Beskidzka przez Juszczyn Zgudy

Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem mapy sieci dróg powiatu suskiego



Dziesiątą linią proponowaną do uruchomienia jest linia komunikacyjna **Kojszówka – Sucha Beskidzka**.

Przebieg trasy: Kojszówka Brzanki – Kojszówka Pustki - wjazd na drogę krajową nr 28 przez miejscowość: Kojszówka – wjazd do Kojszówka Centrum - Kojszówka Pętla – wjazd na drogę krajową nr 28 do miejscowości: Juszczyń - Białka – Maków Podhalański DA - wjazd na drogę wojewódzką nr 946 do Suchoj Beskidzkiej – wjazd do Sucha Beskidzka Szpital (opcjonalnie) – Sucha Beskidzka ul. Piłsudskiego – ul Rynek – Sucha Beskidzka DA - Sucha Beskidzka PKP.

Jest to propozycja nowej linii komunikacyjnej, której przebieg prezentuje rysunek 30.



Rysunek 30 Schemat linii użyteczności publicznej Kojszówka – Sucha Beskidzka

Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem mapy sieci dróg powiatu suskiego



Jedenastą linią proponowaną do uruchomienia jest linia komunikacyjna **Wieprzec – Sucha Beskidzka**.

Przebieg trasy: Wieprzec – Żarnówka – wjazd na drogę krajową nr 28 do miejscowości: Maków Podhalański DA - wjazd na drogę wojewódzką nr 946 do Suchej Beskidzkiej – wjazd do Sucha Beskidzka Szpital (opcjonalnie) – Sucha Beskidzka ul. Piłsudskiego – ul. Rynek – Sucha Beskidzka DA - Sucha Beskidzka PKP.

Proponowana linia jest tożsama z funkcjonującą obecnie linią komunikacyjną obsługiwaną przez przewozy komercyjne. Rysunek 31 prezentuje jej przebieg.



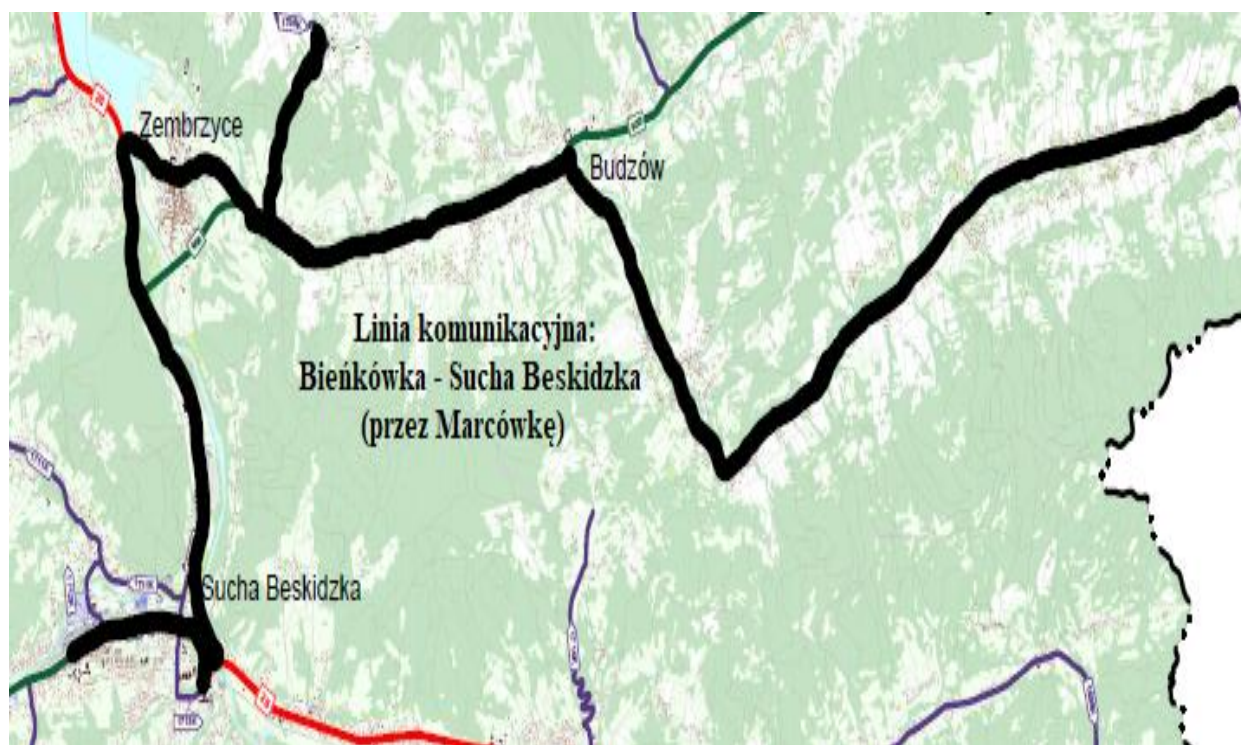
Rysunek 31 Schemat linii użyteczności publicznej Wieprzec – Sucha Beskidzka
Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem mapy sieci dróg powiatu suskiego



Dwunastą linią proponowaną do uruchomienia jest linia komunikacyjna **Bieńkówka – Sucha Beskidzka przez Marcówkę**.

Przebieg trasy: Bieńkówka - Jachówka – wjazd na drogę wojewódzką nr 956 do miejscowości: Budzów – Zembrzyce – wjazd do miejscowości: Marcówka – Zembrzyce Rynek – wjazd na drogę krajową nr 28 w kierunku Suchej Beskidzkiej – wjazd na drogę wojewódzką nr 946 do Suchej Beskidzkiej – wjazd do Sucha Beskidzka Szpital (opcjonalnie) – Sucha Beskidzka ul. Piłsudskiego – ul. Rynek – Sucha Beskidzka DA - Sucha Beskidzka PKP.

Obecnie funkcjonująca komercyjna linia nie uwzględnia wjazdu do Marcówki. Na rysunku 32 zaprezentowano przebieg trasy linii Bieńkówka – Sucha Beskidzka.



Rysunek 32 Schemat linii użyteczności publicznej Bieńkówka – Sucha Beskidzka przez Marcówkę
Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem mapy sieci dróg powiatu suskiego



Trzynastą linią proponowaną do uruchomienia jest linia komunikacyjna **Palcza – Sucha Beskidzka przez Zachelmną**.

Przebieg trasy: Palcza - Baczyn – Budzów – wjazd do miejscowości: Zachelmna Szkoła – wjazd na drogę wojewódzką nr 956 do miejscowości: Budzów – Zembrzyce Rynek - wjazd na drogę wojewódzką nr 946 do Suchej Beskidzkiej – wjazd do Sucha Beskidzka Szpital (opcjonalnie) – Sucha Beskidzka ul. Piłsudskiego – ul. Rynek – Sucha Beskidzka DA - Sucha Beskidzka PKP.

Obecnie funkcjonująca linia komunikacyjna jest identyczna z proponowaną linią użyteczności publicznej, a przebieg trasy zaprezentowano na rysunku 33.



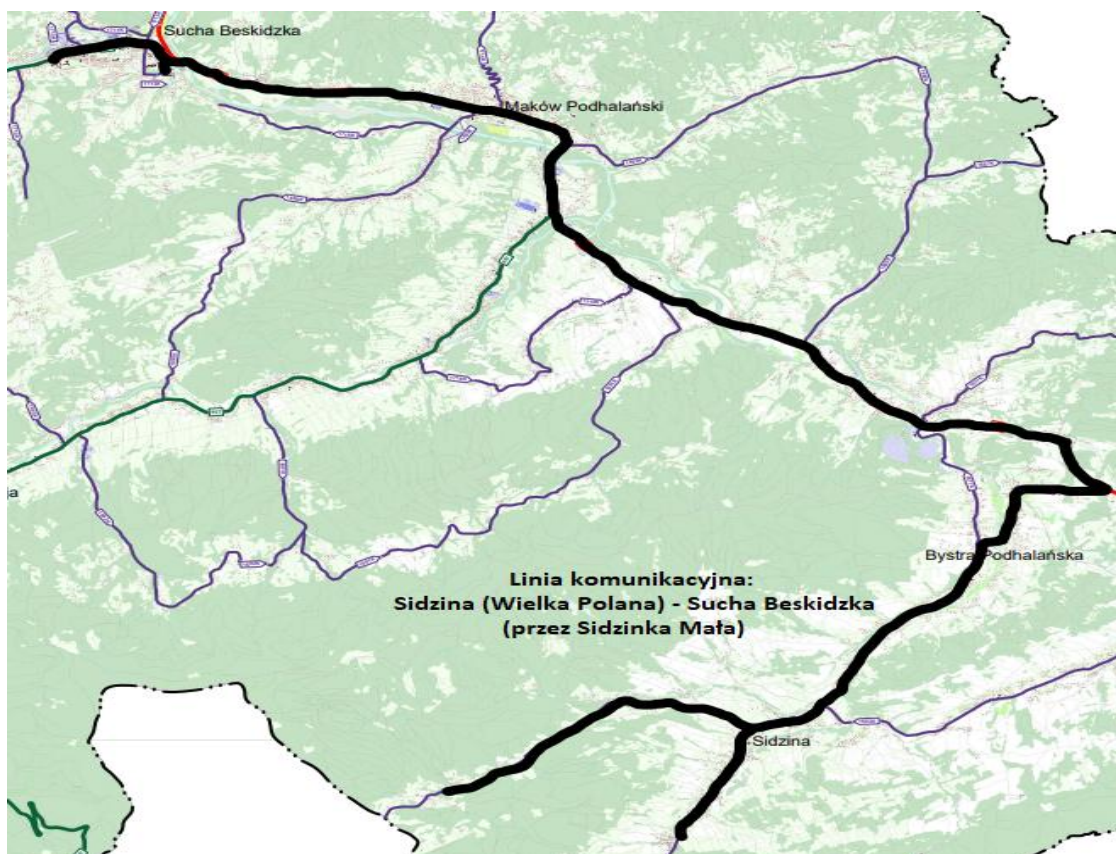
Rysunek 33 Schemat linii użyteczności publicznej Palcza – Sucha Beskidzka przez Zachelmną
Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem mapy sieci dróg powiatu suskiego



Czternastą linią proponowaną do uruchomienia jest linia komunikacyjna **Sidzina Wielka Polana – Sucha Beskidzka przez Sidzinkę Małą**.

Przebieg trasy: Sidzina Wielka Polana - Sidzinka Mała – Bystra Podhalańska – wjazd na drogę krajową nr 28 do miejscowości: Osielec – Kojszówka – Juszczyń – Białka - Maków Podhalański DA - wjazd na drogę wojewódzką nr 946 do Suchej Beskidzkiej – wjazd do Sucha Beskidzka Szpital (opcjonalnie) – Sucha Beskidzka ul. Piłsudskiego – ul. Rynek – Sucha Beskidzka DA - Sucha Beskidzka PKP.

Proponowana linia użyteczności publicznej spełnia oczekiwania mieszkańców o połączeniu bezpośrednim Sidziny z Suchą Beskidzką. Obecnie linia komercyjna Jordanów – Sucha Beskidzka prowadzi przez Bystrą Podhalańską, co sprawia, że mieszkańcy Sidziny muszą dotrzeć najpierw do Jordanowa albo Bystrej Podhalańskiej. Proponowany przebieg trasy zaznaczono na rysunku 34.



Rysunek 34 Schemat linii użyteczności publicznej Sidzina Wielka Polana – Sucha Beskidzka przez Sidzinka Mała

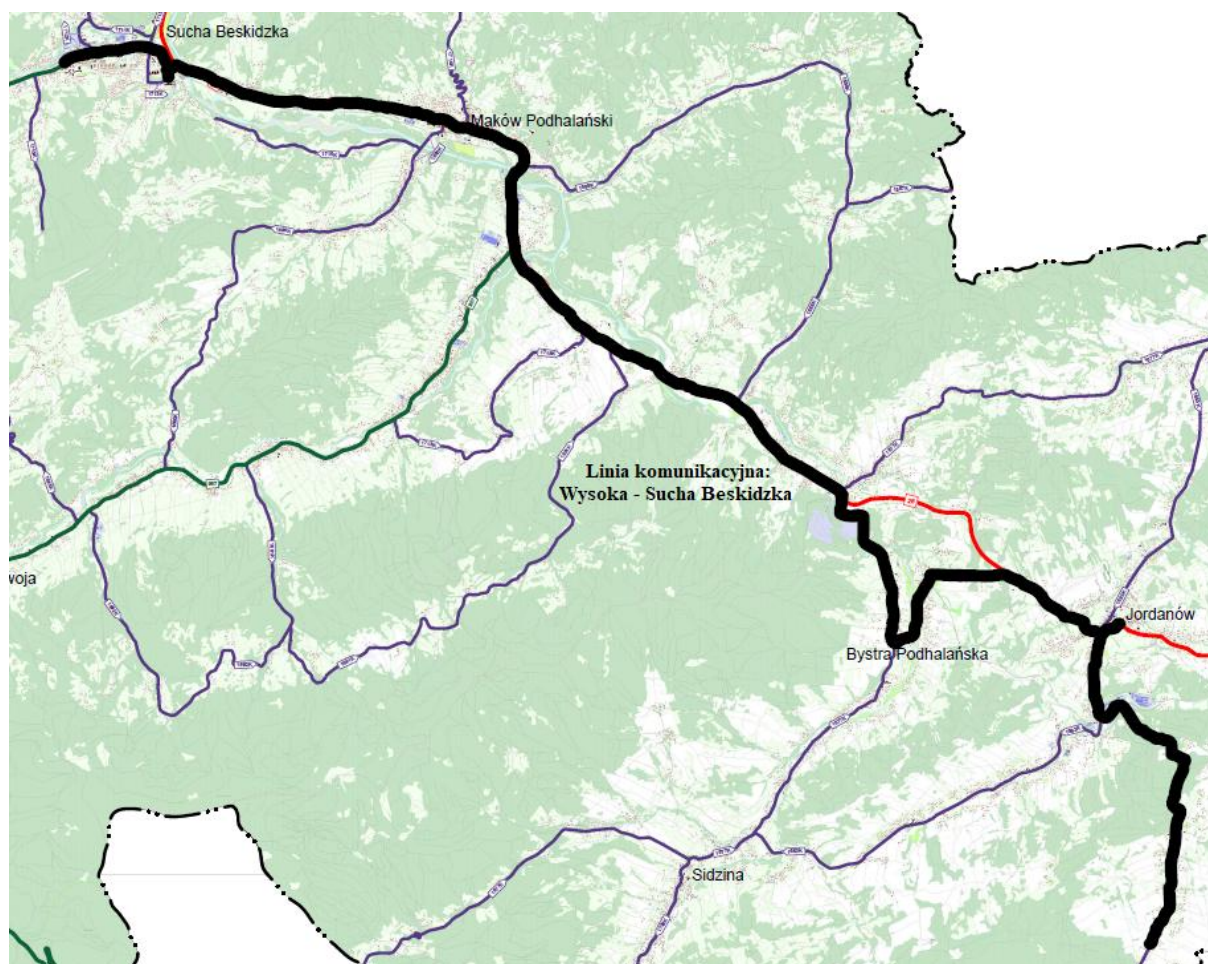
Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem mapy sieci dróg powiatu suskiego



Piętnastą linią proponowaną do uruchomienia jest linia komunikacyjna **Wysoka – Sucha Beskidzka**.

Przebieg trasy: Wysoka – Jordanów PKP – Jordanów ul. Rynek – zjazd na drogę powiatową przez Bystrą Podhalańską – wyjazd na drogę krajową nr 28 do miejscowości: Osielec – Kojaszówka – Juszczyń – Białka – Maków Podhalański DA – wjazd na drogę wojewódzką nr 946 do Suchoj Beskidzkiej – wjazd do Sucha Beskidzka Szpital (opcjonalnie) – Sucha Beskidzka ul. Piłsudskiego – ul. Rynek – Sucha Beskidzka DA - Sucha Beskidzka PKP.

Proponowana linia użyteczności publicznej stanowi połączenie linii komercyjnych Wysoka - Jordanów i Jordanów – Sucha Beskidzka. Planowany przebieg trasy przedstawia rysunek 35.



Rysunek 35 Schemat linii użyteczności publicznej Wysoka - Jordanów – Sucha Beskidzka przez Bystra Podhalańska

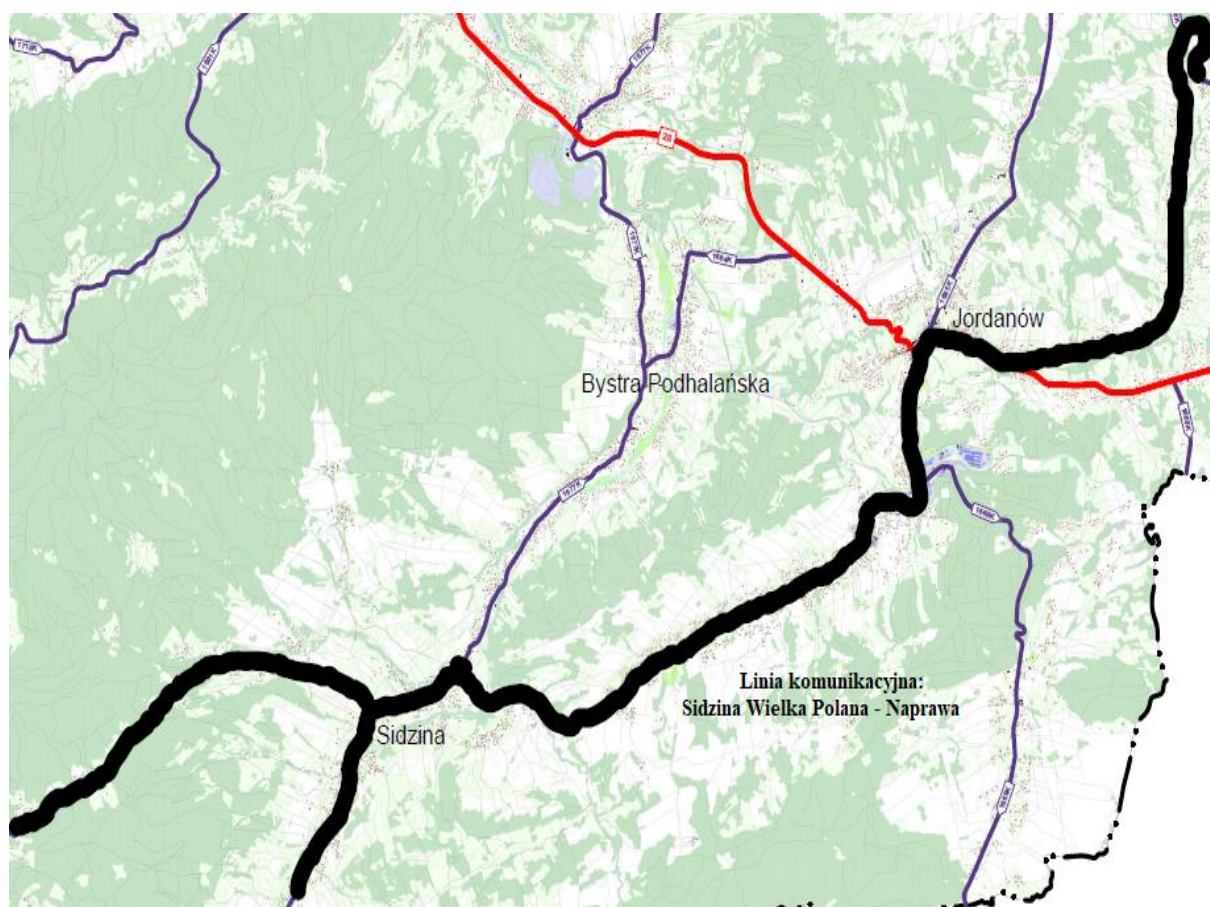
Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem mapy sieci dróg powiatu suskiego



Szesnąstą linią proponowaną do uruchomienia jest linia komunikacyjna **Sidzina Wielka Polana – Naprawa**.

Przebieg trasy: Sidzina Wielka Polana - Sidzinka Mała – Toporzysko – Jordanów ul. Rynek – wjazd na drogę powiatową do miejscowości Naprawa Górna.

Proponowana nowa linia komunikacyjna stanowi połączenie linii komercyjnych obecnie funkcjonujących Sidzina Wielka Polana – Jordanów i Jordanów – Naprawa. Przebieg trasy przedstawiono na rysunku 36.



Rysunek 36 Schemat linii użyteczności publicznej Sidzina Wielka Polana – Naprawa przez Sidzinkę Małą, Jordanów

Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem mapy sieci dróg powiatu suskiego



Siedemnastą linią proponowaną do uruchomienia jest linia komunikacyjna **Łętownia – Jordanów**.

Przebieg trasy: Łętownia Zarębki - drogą powiatową do Jordanów ul. Rynek – zjazd na drogę powiatową przez Bystrą Podhalańską do miejscowości: Osielec – Łętownia.

Proponowana linia użyteczności publicznej stanowi odpowiedź na wykluczenie komunikacyjne mieszkańców Łętowni. Przebieg trasy przedstawiono na rysunku 37.



Rysunek 37 Schemat linii użyteczności publicznej Łętownia - Jordanów
Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem mapy sieci dróg powiatu suskiego



Osiemną linią proponowaną do uruchomienia jest linia komunikacyjna **Jordanów – Zawoja Policzne**.

Przebieg trasy: Jordanów Chrobacze – Jordanów ul. Rynek – wjazd na drogę krajową nr 28 do miejscowości: Osielec – Kojaszówka – Juszczyń – Białka - wjazd na drogę wojewódzką nr 957 do miejscowości: Skawica – Zawoja Policzne.

Proponowana linia funkcjonuje obecnie na rynku przewozów komercyjnych. Wizualizacja przebiegu proponowanej linii przedstawiono na rysunku 38.



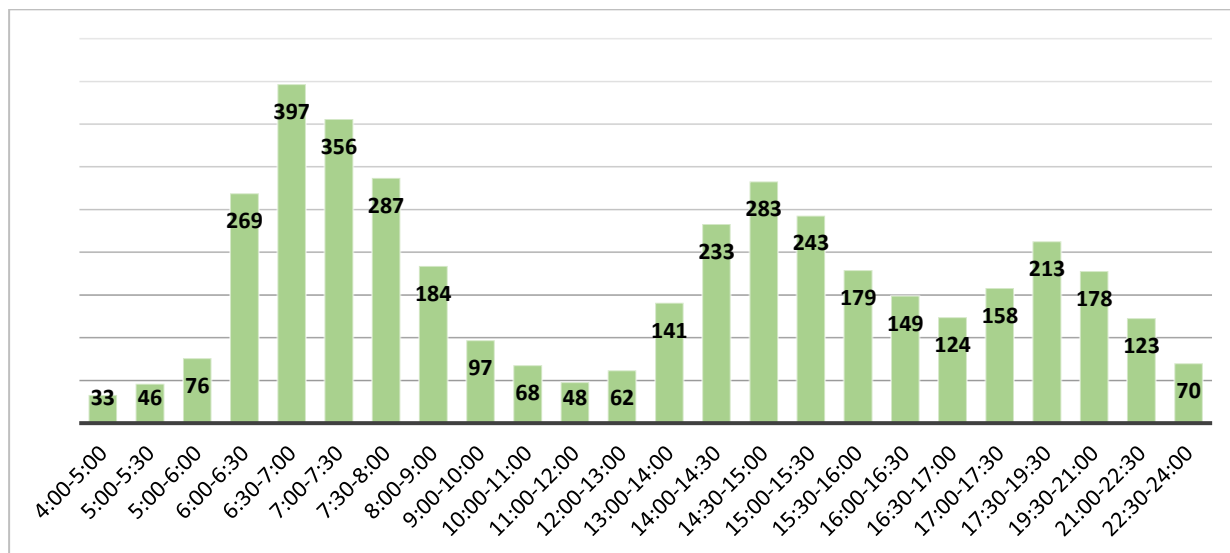
Rysunek 38 Schemat linii użyteczności publicznej Jordanów Chrobacze – Zawoja Policzne
Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem mapy sieci dróg powiatu suskiego

Ofertę usług publicznego transportu zbiorowego na proponowanych liniach użyteczności publicznej należy dostosować do zgłaszanych oczekiwań mieszkańców powiatu zapewniając w godzinach porannych i popołudniowych częstotliwość kursowania co pół godziny oraz odpowiednio dobrany tabor do popytu na dany kurs.

Spośród respondentów biorących udział w badaniu ankietowym 95 % ankietowanych postulowało o zwiększenie częstotliwości kursowania na dotychczasowych liniach



komunikacyjnych. Respondenci na pytanie: *Jakie godziny połączeń spełniają oczekiwania* wskazali w przeważającej części godziny poranne pomiędzy 6⁰⁰, a 9⁰⁰ oraz godziny popołudniowe i wieczorne. Szczegółowe dane dotyczące godzin połączeń spełniających oczekiwania ankietowanych mieszkańców powiatu prezentuje wykres 12.



Wykres 12 Godziny połączeń spełniają oczekiwania ankietowanych
Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych

Przed uruchomieniem planowanych linii o charakterze użyteczności publicznych, dla których powiat byłby organizatorem należy przeprowadzić analizę aktualnych potrzeb przewoźnych mieszkańców i rynku przewozów komercyjnych, a następnie w przypadku wersji rozszerzonej zawrzeć stosowne porozumienia z gminami, przez które planowana jest trasa danej linii o charakterze użyteczności publicznej. W porozumieniach należy określić dokładny przebieg linii oraz obsługiwane przystanki, zasady organizacji przewozów na proponowanej linii, jak również wskazać zasady partycypowania w kosztach funkcjonowania linii.

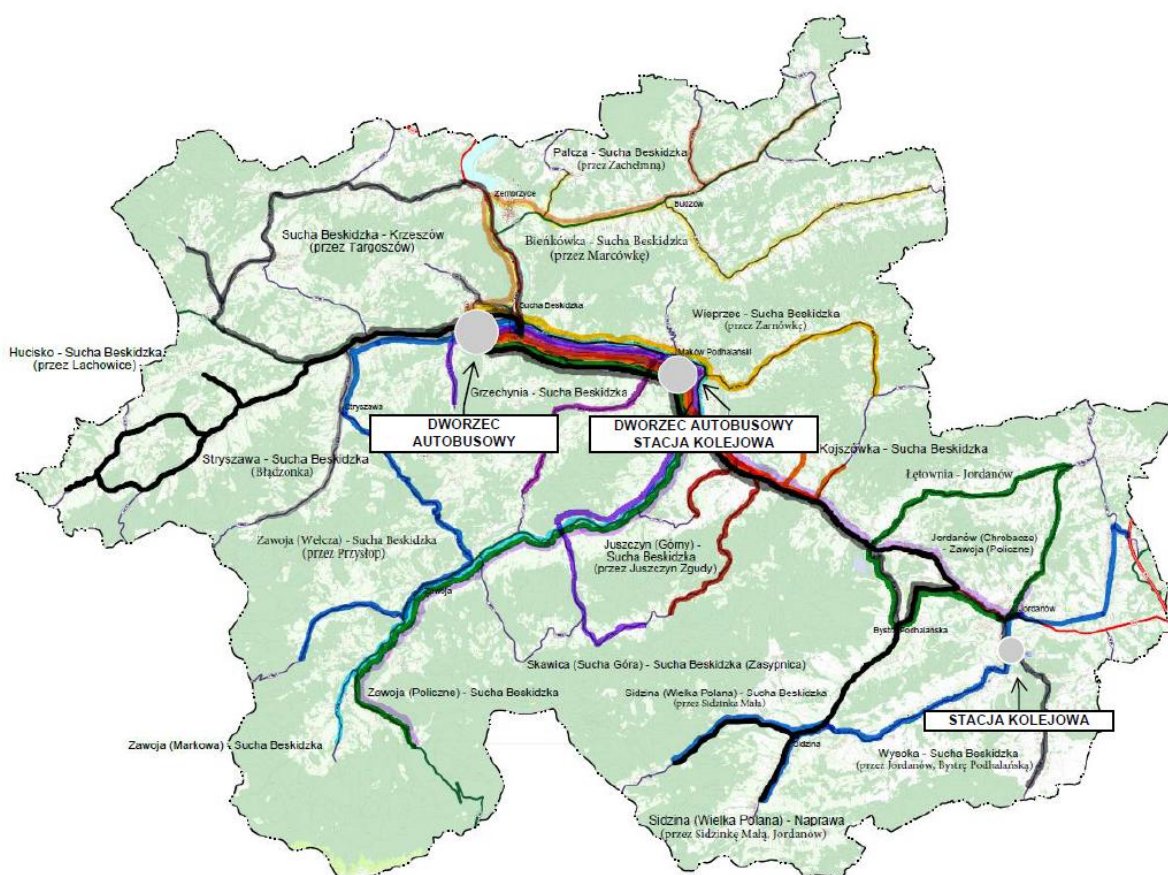
Zaproponowane trasy linii o charakterze użyteczności publicznej stanowią punkt wyjścia w organizacji publicznego transportu zbiorowego w powiecie suskim, zatem przebiegi proponowanych tras mogą ulec modyfikacji lub połączeniu na wskutek przeprowadzanych analiz bieżącej sytuacji na rynku przewozów pasażerskich w powiecie suskim. Założeniem planu transportowego jest dostosowywanie oferty przewoźowej do zgłaszanych potrzeb w zależności od możliwości finansowych powiatu i gmin.



Miejsca przesiadkowe

Miejsca przesiadkowe to miejsca, gdzie pasażerowie mogą przesiadać się pomiędzy różnymi środkami transportu albo pomiędzy autobusami różnych linii komunikacyjnych.

Na terenie powiatu suskiego głównymi miejscami przesiadkowymi są: dworzec autobusowy i stacja kolejowa w Suchej Beskidzkiej, dworzec autobusowy i stacja kolejowa w Makowie Podhalańskim oraz stacja kolejowa w Jordanowie, które oznaczono na mapie na rysunku 39.



Rysunek 39 Główne miejsca przesiadkowe w powiecie suskim
Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem mapy sieci dróg powiatu suskiego

Zakłada się, iż głównym miejscem przesiadkowym dla komunikacji autobusowej w Suchej Beskidzkiej będzie dworzec autobusowy, który zapewni bezpieczne przesiadanie się pasażerów między środkami transportowymi kursującymi na różnych liniach komunikacyjnych. Ważnymi punktami na trasie linii użyteczności publicznej będą dwa przystanki autobusowe zlokalizowane w Suchej Beskidzkiej. Przystanek komunikacyjny Sucha Beskidzka PKP będzie stanowić ważny punkt przesiadkowy dla uczniów Zespołu Szkół im.



Wincentego Witosa oraz podróżnych korzystających z transportu kolejowego. Zaś przystanek Sucha Beskidzka Szpital dedykowany będzie pasażerom docierającym do Zespołu Opieki Zdrowotnej w Suchej Beskidzkiej. Stacja kolejowa w Suchej Beskidzkiej i przystanek kolejowy Sucha Beskidzka Zamek będzie pełnić rolę głównego miejsca przesiadkowego na transport kolejowy. W pobliżu przystanku kolejowego Sucha Beskidzka Zamek istnieje możliwość pozostawienia przez podróżnych środków transportu indywidualnego.

Ważnymi miejscami przesiadkowymi będą również usytuowany w Makowie Podhalańskim dworzec autobusowy i stacja kolejowa oraz stacja kolejowa w Jordanowie, które będą stanowić bezpieczne miejsce przesiadkowe dla pasażerów korzystających z komunikacji autobusowej oraz kolejowej.



7. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

Publiczny transport zbiorowy jest to ogólnodostępnym, regularnym przewozem osób wykonywanym na określonych liniach komunikacyjnych oraz w odpowiednich odstępach czasowych. Celem publicznego transportu zbiorowego jest dążenie do zaspakajania potrzeb podróżnych w granicach administracyjnych powiatu suskiego.

Obecnie powiat suski nie finansuje usług przewozu osób. Usługi publicznego transportu zbiorowego świadczą przewoźnicy, działający na podstawie stosownych zezwoleń udzielonych przez Starostę Suskiego. Przewozy komercyjne w powiecie suskim zazwyczaj odbywają się od poniedziałku do piątku w godzinach najwyższego popytu na usługi przewozowe, częstotliwość kursowania dostosowana jest głównie do potrzeb transportowych uczniów szkół średnich. Realizowane tym samym są połączenia najbardziej rentowne. Oferta przewozowa w godzinach wieczornych i weekendy praktycznie nie występuje, a w dni wolne od nauki szkolonej jest bardzo ograniczona.

Atrybutem przewozów o charakterze użyteczności publicznej jest realizacja przewozów nie tylko w dni nauki szkolnej i godzinach szczytu, ale także w dni i godzinach o stosunkowo małym popycie, jak również docieranie do miejscowości wykluczonych transportowo. Funkcjonowanie przewozów na liniach o charakterze użyteczności publicznej wiąże się zatem najczęściej z powstaniem deficytu budżetowego. Mając powyższe na uwadze planuje się, żeby rozkłady jazdy na liniach o charakterze użyteczności publicznej były skonstruowane w taki sposób, by nie generowały nadmiernego deficytu. Planuje się, aby powiat jako organizator stale monitorował rentowność uruchamianych linii o charakterze użyteczności publicznej oraz prowadził cyklicznie badania mające na celu dostosowanie oferty przewozowej i wdrożenia najkorzystniejszych rozwiązań.

Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej zgodnie z zapisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do 31 grudnia 2025 roku może polegać w szczególności na:

- pobieraniu przez operatora lub organizatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
- przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu utraconych
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, lub



- utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego operatora, o ile zostały ustanowione, lub
- poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
- udostępnieniu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Z dniem 1 stycznia 2026 roku finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie mogło polegać w szczególności na:

- pobieraniu przez operatora lub organizatora opłaty w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
- przekazaniu operatorowi dopłaty, o której mowa w art. 55 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, lub
- przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
- udostępnieniu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

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

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącego organizatorem,
- środki z budżetu państwa, a od 1 stycznia 2026 roku także inne środki publiczne,
- wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe.

W zamyśle źródłem finansowania usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej będą:

- środki własne powiatu suskiego,
- środki pozyskane w wyniku zawartych w przyszłości porozumień z gminami w zakresie partycypowania w kosztach funkcjonowania linii o charakterze użyteczności publicznej,
- środki uzyskane z budżetu państwa, w tym z dopłat do biletów ulgowych,
- środki uzyskane ze sprzedaży biletów,
- inne środki publiczne.



8. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Na preferencje wyboru środka transportu ma wpływ nie tylko rozwój społeczno – ekonomiczny powiatu, ale także poziom zorganizowania transportu zbiorowego. Zwiększająca się corocznie liczba zarejestrowanych pojazdów w powiecie suskim i poprawa stanu dróg pozwala wnioskować, iż to właśnie pojazdy samochodowe pełnią rolę głównego środka transportu mieszkańców powiatu. Transport indywidualny wybierany jest najczęściej z uwagi na dostępną sieć drogową, szybkość i komfort podróży. Spośród 2050 respondentów 1230 wskazało, iż preferuje autobus jako środek transportu, a 756 ankietowanych samochód. Komunikację autobusową wybierają głównie osoby nieposiadające pojazdów lub uprawnień do kierowania, głównie młodzież szkolna i osoby pracujące.

Zrównoważony rozwój transportu zbiorowego ma na celu dążenie do rezygnacji mieszkańców z podróży indywidualnymi środkami transportu. Możliwość osiągnięcia tego celu niesie poprawa standardów usług transportowych i uatrakcyjnianie oferty przewozowej przez organizatora publicznego transportu zbiorowego. Zamiana indywidualnego środka transportu na zbiorowy ma istotny wpływ na płynność ruchu komunikacyjnego i ochronę środowiska poprzez obniżenie emisji spalin.

Dokonując analizy aktualnego taboru przewoźników wykonujących regularne przewozy osób zauważono, iż dysponują oni w przeważającej części pojazdami wyprodukowanymi w latach 2003 – 2007 spełniającymi normę spalin EURO III – IV oraz rzadziej autobusami z 2010 roku, które spełniają normę spalin EURO V. Większość pojazdów, którymi dysponują przewoźnicy posiada do 20 miejsc siedzących. Oferowany przez przewoźników tabor jest wysłużony i niedostosowany do obsługi osób o ograniczonej mobilności, co sprawia, że nie jest on atrakcyjnym i komfortowym dla podróżujących, skłaniającym mieszkańców powiatu do rezygnacji z podróży własnym samochodem do wyznaczonego celu. Zauważalnym jest, iż na liniach komunikacyjnych o zwiększonym popycie na usługi transportowe w godzinach szczytu przewoźnicy reagując na potrzeby rynku dostosowali tabor, zwiększając tym samym możliwość przewozu pasażerów.

Zatem, aby zapewnić odpowiedni standard świadczonych usług transportowych i ograniczyć negatywny wpływ środków komunikacji zbiorowej na środowisko powiat będzie dokładać starań, by tabor na uruchamianych liniach użyteczność publicznej był nowoczesny i dostosowany dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej mobilności.



Drugim istotnym aspektem przemawiającym za zmianą preferencji podróżnych jest dostępna oferta przewozowa. Powiat będzie dążyć do dostosowywania oferty przewozowej do oczekiwań mieszkańców, mając na względzie, że o przewadze konkurencyjnej tego rodzaju transportu przesądza oferowany czas dojazdu, duża elastyczność rozkładu jazdy oraz poziom cen biletów.



9. Zasady organizacji rynku przewozów

Aspekt prawny

Aktem prawnym regulującym transport publiczny jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Ustawa ta określa zasady organizacji oraz funkcjonowania transportu publicznego rozumianego jako regularny przewóz osób wykonywany według upublicznionego rozkładu jazdy. Aktami prawnymi uzupełniającymi wspomnianą ustawę jest ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz ustawa z dnia 6 marca 2018 r. prawo przedsiębiorców. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest określona w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym jednostka samorządu terytorialnego zapewniającego funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Na terenie powiatu suskiego organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Powiat Suski. Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w imieniu powiatu wykonuje Starosta Suski.

Podmiotami, które kształtują transport publiczny na danym obszarze są:

- organizator, czyli właściwa jednostka samorządu terytorialnego, która zapewnia funkcjonowanie transportu zbiorowego na obszarze zgodnym z właściwością miejscową,
- operator, czyli samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca posiadający działalność gospodarczą w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie,
- przewoźnik, czyli przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie przewozu osób na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a w transporcie kolejowym – przewoźnik kolejowy określony w art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, wykonujący przewóz osób.

Powiatowe przewozy osób w myśl ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym są wykonywane w granicach co najmniej dwóch gmin, pod warunkiem jednocześnie niewykraczania poza teren powiatu lub w granicach co najmniej dwóch powiatów sąsiadujących, które zawarły porozumienie międzypowiatowe lub stworzyły związek międzypowiatowy. Powiat jest organizatorem właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych



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

Powiat suski jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Na terenie powiatu suskiego realizowane będą przewozy komercyjne wykonywane przez przewoźników na podstawie zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych osób oraz przewozy o charakterze użyteczności publicznej świadczone przez operatorów na podstawie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawartych z właściwym organizatorem, w przypadku między innymi nieprzedłożenia przez przedsiębiorcę na daną linię komunikacyjną wniosku o udzielenie zezwolenia, powstaniem tzw. białych plam transportowych lub nienależytym wykonywaniem usług przewozowych przez przewoźnika na skutek okoliczności zależnych od niego.

Powiat suski organizując przewozy o charakterze użyteczności publicznej zarówno w wariacie sieci głównej, jak i sieci rozszerzonej będzie organizatorem, a operatorzy zostaną wybrani w trybie ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych. Uruchomienie linii użyteczności publicznej w wariacie sieci rozszerzonej warunkuje się od partycypacji finansowej gmin wchodzących w skład powiatu.

Zgodnie z art. 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do zadań organizatora należy planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego oraz zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Planowanie, organizacja oraz zarządzanie w publicznym transporcie zbiorowym to złożony proces wymagający ścisłej współpracy wielu podmiotów, uwzględniania aspektów, takich jak: zapotrzebowanie pasażerów, infrastruktura, technologie oraz zarządzanie ruchem. Dobrze zaplanowany i skoordynowany transport publiczny może znacząco poprawić jakość życia, zwiększyć efektywność podróży, zmniejszyć zatłoczenie i zanieczyszczenie środowiska, a także przyczynić się do rozwoju zrównoważonej mobilności.

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego w art. 15 pkt 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym polega w szczególności na:

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



- 2) podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;
- 3) zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - a) standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - b) korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - c) funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - d) funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
 - e) systemu informacji dla pasażera;
- 4) określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- 5) ustalaniu stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora;
- 6) określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów;
- 7) określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów;
- 8) przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 9) zawieraniu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 10) ustalaniu opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 8 oraz z 2023 r. poz. 1720), za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 11) ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 12) wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.



Zasady planowania, organizowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym

Planowanie transportu publicznego, obejmuje tworzenie i dostosowywanie sieci transportowej w sposób, który zaspokaja potrzeby społeczności powiatowej i poprawia mobilność. Głównymi elementami branymi pod uwagę przy planowaniu uruchomieni linii o charakterze użyteczności publicznej będzie:

- **analiza potrzeb i popytu:** przed planowanym uruchomieniem linii o charakterze użyteczności publicznej lub zmiany w istniejącej, niezbędna będzie analiza kluczowych czynników takich jak: demografia, popyt na usługę, ruchu pasażerów, preferencji i zwyczajów transportowych. Na tej podstawie zebranych danych będzie konkretyzowany przebieg trasy oraz częstotliwość kursów,
- **projektowanie sieci połączeń:** planowanie uruchomienia linii użyteczności publicznej będzie poprzedzone analizą sytuacji na rynku przewozów komercyjnych i będzie miało na uwadze, aby wszystkie połączenia były logicznie rozmieszczone, umożliwiając pasażerom łatwe przejazdy do miast i wsi oraz generatorów ruchu, takich jak szkoły, centra handlowe, miejsca pracy czy węzły przesiadkowe. Częstotliwość kursów powinna być dostosowana do zapotrzebowania, a trasy muszą uwzględniać główne arterie komunikacyjne i obszary o największym natężeniu ruchu,
- **opracowanie rozkładów jazdy,** które uwzględniają godziny szczytu, w tym poranne i popołudniowe, godziny niszowe oraz weekendy i święta,
- **zmniejszanie poziomu emisji spalin:** planowanie transportu na liniach o charakterze użyteczności publicznej musi uwzględniać również aspekty ekologiczne, takie jak zmniejszanie emisji spalin, które pozwoli też na promowanie transportu publicznego.

Organizacja publicznego transportu zbiorowego będzie polegać na zorganizowaniu skoordynowanego działania wszelkich rodzajów transportu (autobusy, kolej) w taki sposób, aby zapewnić pasażerom spójne i efektywne podróże. Istotnymi elementami organizacji transportu będzie:

- **integracja środków transportu:** tworzenie systemów transportowych, które umożliwiają łatwe przesiadanie się między różnymi środkami transportu (np. z autobusu na pociąg), zmniejszając czas oczekiwania na kolejny środek transportu i ułatwiając planowanie podróży,



- **synchronizacja rozkładów jazdy:** aby pasażerowie mogli płynnie przechodzić z jednej linii transportowej na inną, ważne jest, aby rozkłady jazdy różnych środków transportu były synchronizowane. W węzłach przesiadkowych, takich jak dworce, powinno unikać się długiego czekania na kolejny transport.

Istotnym zdaniem organizatora jest również zarządzanie publicznym transportem zbiorowym. Planuje się realizację tego zadania poprzez między innymi:

- **zarządzanie zatłoczeniem:** w godzinach szczytu, kiedy liczba pasażerów jest najwyższa, ważne jest, aby transport zbiorowy był w stanie pomieścić dużą liczbę podróżnych. W tym celu wprowadza się mechanizmy, jak np. dodatkowe kursy bądź pojazdy o większej pojemności,
- **monitorowanie i reagowanie na wypadki:** koordynacja transportu wymaga szybkiej reakcji na nieprzewidziane zdarzenia, takie jak wypadki, awarie czy problemy z infrastrukturą. Systemy monitoringu pozwalają na szybkie wykrywanie problemów i reagowanie, np. zmieniając trasę pojazdów lub informując pasażerów o alternatywnych połączeniach,
- **współpraca z innymi podmiotami** takimi jak:
 - władze lokalne i regionalne: współpraca z władzami samorządowymi, które odpowiadają za rozwój infrastruktury, finansowanie transportu publicznego oraz tworzenie polityk zrównoważonego rozwoju transportu,
 - przewoźnicy: koordynacja z przedsiębiorstwami transportowymi i operatorem transportu publicznego w zakresie harmonogramów, dostępności taboru i zarządzania personelem.

Zarządzanie w czasie rzeczywistym stanowi nowoczesne podejście do realizacji zadania jakim jest zarządzanie publicznym transportem zbiorowym. W zależności od fazy rozwoju publicznego transportu zbiorowego i możliwości finansowych organizatora należy rozważyć możliwość wykorzystania nowoczesnych technologii w zarządzaniu transportem. Dążąc do nowoczesnego systemu zarządzania transportem należałoby sięgnąć po współczesne systemy transportowe często korzystające z technologii do monitorowania rzeczywistego czasu przyjazdu pojazdów, umożliwiające elastyczną reakcję na zmieniające się warunki i pozwalające na kontrolę wykonywania usług przez operatorów. Wykorzystanie w zarządzaniu technologii pozwoliłoby podnieść standard informacji dla pasażerów, gdyż aplikacje mobilne, tablice informacyjne w pojazdach i na przystankach umożliwiają pasażerom śledzenie rozkładów jazdy w czasie rzeczywistym oraz informują o opóźnieniach czy zmianach w trasach.



Tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Sposób wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego został określony w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Ustawa przewiduje wybór operatora publicznego transportu zbiorowego w trybie:

- 1) ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych, albo
- 2) bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z operatorem w przypadkach określonych w art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowy.

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

- średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro, a w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu nie mniejsza niż 2 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie, a w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu nie mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie albo
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym, przy zastosowaniu jednego z trybów, o których mowa w art. 5 ust. 2, 3a i 4-6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, z zastrzeżeniem art. 22 a, albo
- wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1.

Umowa o świadczenie usług w zakresie transportu zbiorowego może dotyczyć linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej i w przypadku transportu drogowego zawierana jest na okres nie dłuższy niż 10 lat. Organizator zobligowany jest opublikować ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia



o świadczenie usług w transporcie publicznym zbiorowym w terminie nie krótszym niż jeden rok lub 6 miesięcy, w przypadku, gdy umowa dotyczy świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 50 000 km rocznie. Ogłoszenie powinno zostać upublicznione w Biuletynie Informacji Publicznej, w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, w siedzibie organizatora oraz na stronie internetowej.



10. Pożądany standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Informacje ogólne

Wysoka częstotliwość i punktualność kursów, aktualna informacja pasażerska, adekwatna cena biletu, poczucie bezpieczeństwa, zrównoważony rozwój i ekologia oraz zwiększenie dostępu do publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej stanowią pożądany standard w przewozach przez użytkowników transportu zbiorowego. Osiągnięcie i podwyższanie tych standardów wymaga współpracy między władzami lokalnymi, operatorami transportu publicznego oraz pasażerami, by przewozy były efektywne, przyjazne dla środowiska i dostępne dla jak najszerszej grupy odbiorców.

Realizacja oczekiwań mieszkańców

Pożądany standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien spełniać oczekiwania i potrzeby mieszkańców obszaru objętego planem transportowym. Podwyższenie standardu usług przewozowych jest związane między innymi z realizacją postulatów transportowych, wynikłych z badań ankietowych.

Pierwszym postulatem transportowym jest **zwiększenie częstotliwości kursów**, umożliwiające łatwe planowanie podróży poprzez dostosowanie rozkładów jazdy do potrzeb mieszkańców, które uwzględniają godziny szczytu, w tym poranne i popołudniowe, godziny niszowe oraz weekendy i święta.

Częstotliwość kursów wykonywanych obecnie przez przewoźników została poddana ocenie w trakcie badań ankietowych dotyczących potrzeb transportowych wśród mieszkańców powiatu suskiego. Częstotliwość kursowania została oceniona jako niezadawalająca przez 642 ankietowanych, średnio przez 570 respondentów i zadowalająca przez 65 ankietowanych.

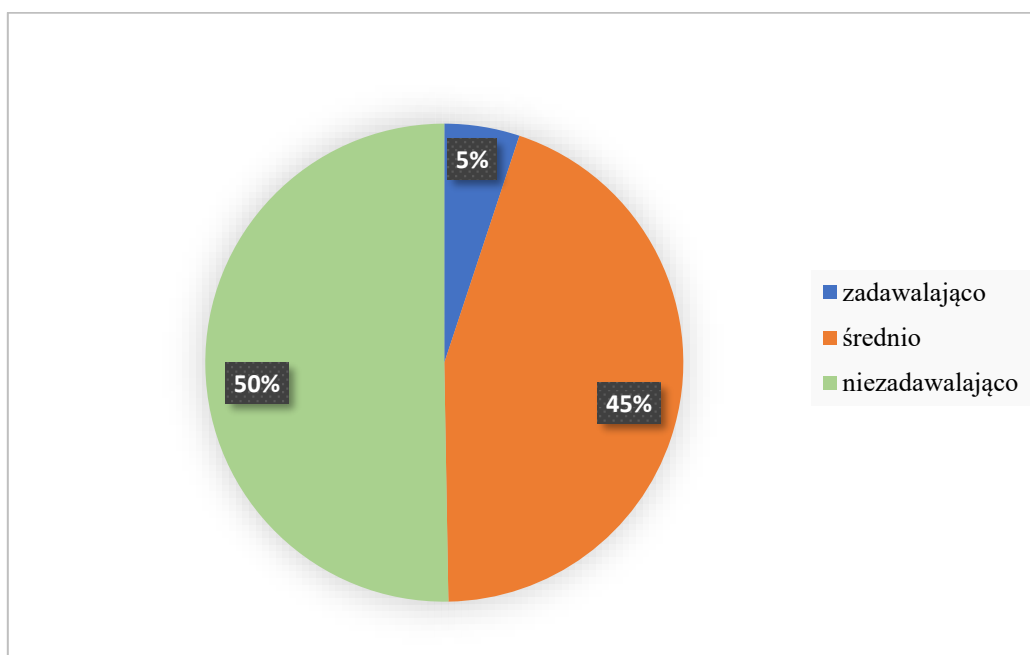


Szczegółowe oceny dotyczące częstotliwości kursowania przez poszczególne grupy zawiera tabela 25, a jej procentową ocenę wykres 13.

Tabela 25 Ocena częstotliwości wykonywania kursów - z podziałem na grupy

GRUPA	ZADOWALAJĄCO	ŚREDNIO	NIEZADOWALAJĄCO
I	9	35	23
II	0	2	7
III	0	4	4
IV	0	0	2
V	7	107	121
VI	16	137	129
VII	7	60	68
VIII	4	13	19
IX	4	18	15
X	0	2	5
XI	18	192	249
ŁĄCZNIE	65	570	642

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych



Wykres 13 Ocena częstotliwości wykonywania kursów w ujęciu procentowym

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych

Ankietowani na pytanie *czy istnieje potrzeba zwiększenia częstotliwości kursowania na dotychczasowych liniach*, odpowiedzieli w 95 % twierdząco.



W tabeli 26 zaprezentowano odpowiedzi respondentów poszczególnych grup.

Tabela 26 Potrzeba zwiększania częstotliwości kursowania - z podziałem na grupy

GRUPA	TAK	NIE
I	48	19
II	9	0
III	8	0
IV	2	0
V	228	7
VI	273	10
VII	130	5
VIII	35	2
IX	35	2
X	7	0
XI	446	14
ŁĄCZNIE	1221	59

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych

Konkretyzując potrzebę zwieszenia częstotliwości kursowania na dotychczasowych liniach należy wziąć pod uwagę wskazane przez respondentów odpowiedzi na pytanie: *w jakie dni i w jakich godzinach należałoby zwiększyć częstotliwość kursowania na dotychczasowych liniach*. 833 respondentów zgłasza potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania od poniedziałku do piątku a 261 w soboty i niedziele. Preferencje ankietowanych zaprezentowano w tabeli 27

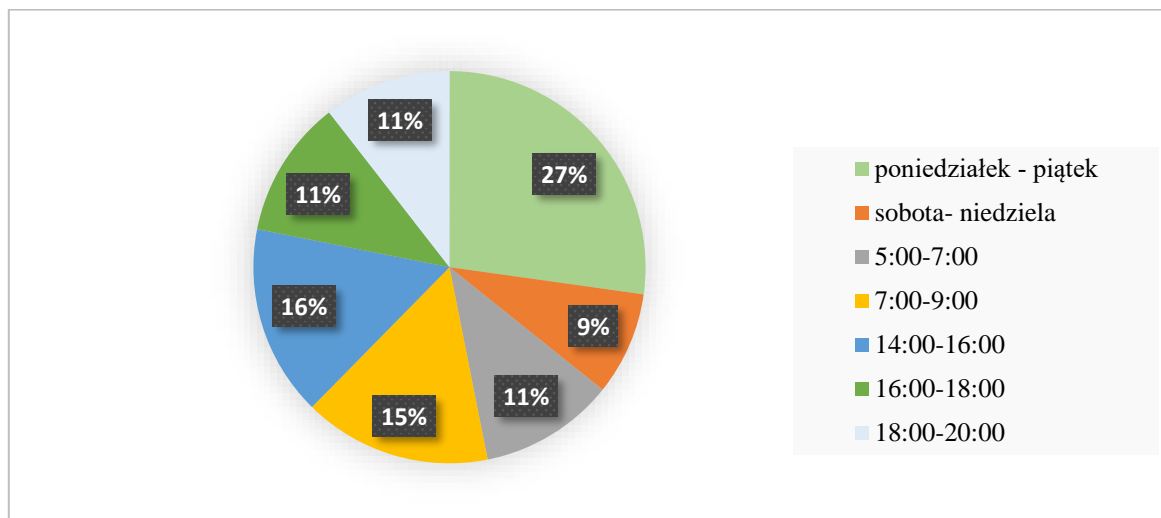
Tabela 27 Preferencje dotyczące zwiększenia częstotliwości kursowania na dotychczasowych liniach - z podziałem na grupy

GRUPA	PONIEDZIAŁEK – PIĄTEK	SOBOTA – NIEDZIELA	5:00 – 7:00	7:00 – 9:00	14:00 – 16:00	16:00 – 18:00	18:00 – 20:00
I	33	10	13	22	14	12	8
II	8	1	4	3	4	1	5
III	6	2	6	2	2	0	5
IV	1	0	2	0	1	0	2
V	161	38	72	90	123	63	50
VI	206	33	85	101	127	74	40
VII	94	16	33	62	48	45	26
VIII	22	6	4	19	25	5	5
IX	24	8	4	13	16	10	7
X	6	1	1	5	5	1	0
XI	272	146	117	157	117	137	174
ŁĄCZNIE	833	261	341	474	482	348	322

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych



Preferencje zwieszenia częstotliwości kursowania w ujęciu procentowym zobrazowano na wykresie 14.



Wykres 14 Procentowy podział preferencji zwiększenia częstotliwość kursowania na dotychczasowych liniach

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych

Jako powód zwiększenia częstotliwości kursowania 940 ankietowanych wskazało brak realizacji kursów w tych godzinach i dniach, a niezatrzymywanie się na przystankach autobusowych 512 ankietowanych. Odpowiedzi ankietowanych z poszczególnych grup zostały uwidocznione w tabeli 28.

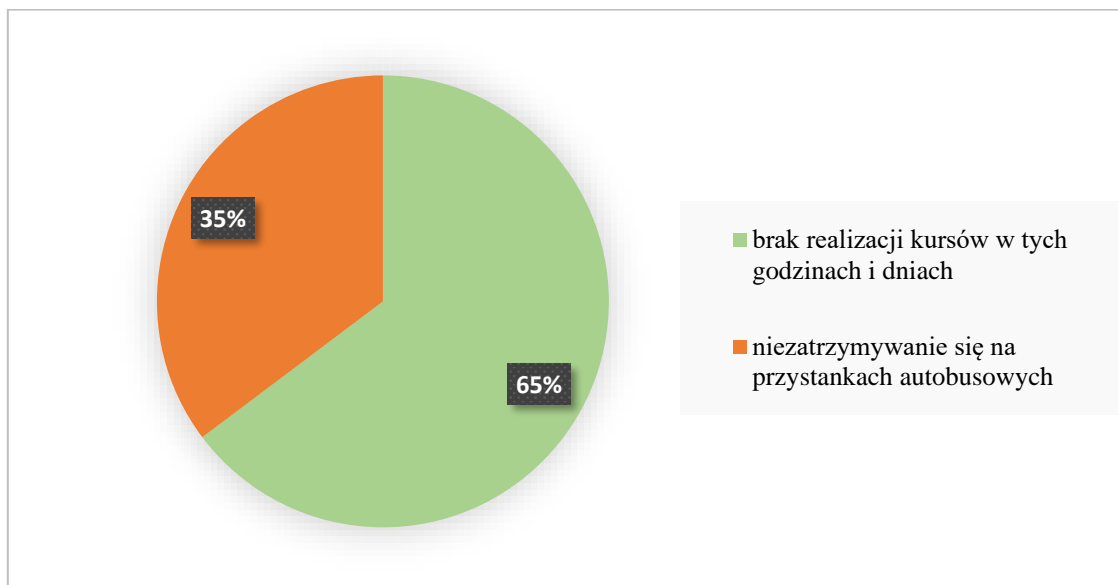
Tabela 28 Powody zwiększenia ilości kursów - z podziałem na grupy

GRUPA	BRAK REALIZACJI KURSÓW W TYCH GODZINACH I DNIACH	NIEZATRZYMYWANIE SIĘ NA PRZYSTANKACH AUTOBUSOWYCH
I	42	16
II	8	6
III	7	1
IV	2	0
V	159	114
VI	182	139
VII	90	66
VIII	29	9
IX	31	10
X	3	4
XI	387	147
ŁĄCZNIE	940	512

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych



Na wykresie 15 zobrazowano w ujęciu procentowym wyniki odpowiedzi na pytanie o powody zwiększenia ilości kursów.



Wykres 15 Powody zwiększenia ilości kursów w ujęciu procentowym

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych

Mając powyższe na uwadze podnosząc standard usług publicznego transportu zbiorowego należy w pierwszej kolejności zwiększyć możliwości transportowe poprzez udostępnienie środków transportu o większej ilości miejsc siedzących w godzinach szczytu komunikacyjnego, a następnie w miarę potrzeb zwiększać częstotliwość kursowania od poniedziałku do piątku w godzinach o najwyższym natężeniu ruchu podróżnych. Ofertę przewozową należy wzbogacać o kursy w godzinach późno popołudniowych i wieczornych oraz w weekendy.

Drugim postulatem transportowym jest **dążenie do punktualności kursów**, czyli terminowe przyjazdy i odjazdy środków transportu zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy. Realizacja czasu przejazdu zgodnie z rozkładem jazdy i minimalizowanie opóźnień.

Respondenci odpowiadając na pytanie: *jak oceniają punktualność kursowania przewoźników* wskazali w przeważającej części, że średnio oceniają punktualność ich kursowania. Szczegółową ocenę punktualności przewoźników przez grupy ankietowanych przedstawiono w tabeli 29. Procentowo 59% respondentów średnio ocenia punktualność przewoźników, 19% ankietowanych jest zadowolonych z punktualności wykonywania kursów, natomiast 22% jest niezadowolonych.

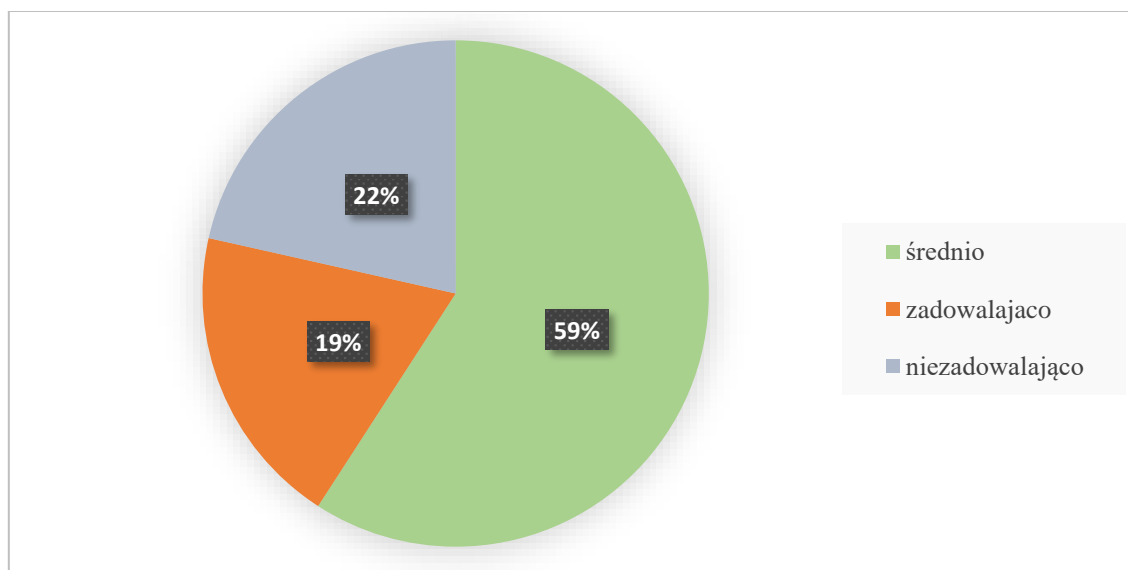


Wyniki procentowej oceny punktualności realizowania kursów prezentuje wykres 16.

Tabela 29 Ocena punktualność kursowania przewoźników - z podziałem na grupy

GRUPA	ŚREDNIO	ZADOWALAJĄCO	NIEZADOWALAJĄCO
I	44	12	11
II	7	1	1
III	6	1	1
IV	2	0	0
V	122	53	60
VI	180	58	45
VII	86	25	24
VIII	20	9	8
IX	19	7	11
X	4	0	3
XI	267	82	111
ŁĄCZNIE	757	248	275

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych



Wykres 16 Procentowa ocena punktualności kursowania przewoźników

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych

Zbieżność godzin rozpoczęcia i zakończenia zajęć dydaktycznych w szkołach oraz godzin pracy urzędów na terenie miasta Sucha Beskidzka powoduje, iż następuje w tych godzinach wzrost natężenia ruchu w stolicy powiatu, gdzie większość pasażerów dociera do szkół lub swojego miejsca pracy. Dlatego realizując postulat transportowy dotyczący punktualności należy dostosować rozkład jazdy do rzeczywistych i realnych czasów przejazdu, uwzględniając natężenie ruchu w miastach oraz na trasach przejazdu. Należy też kontrolować godziny odjazdu i przyjazdu celem podniesienia standardu usług przewozowych.



Trzecim postulatem transportowym jest **aktualna informacja pasażerska**, czyli dostępność czytelnych oraz aktualnych rozkładów jazdy w formie papierowej oraz elektronicznej, o jednolitym wzorze.

Starostwo Powiatowe w Suchoj Beskidzkiej na stronie internetowej udostępnia aktualne rozkłady jazdy przewoźników, którym Starosta Suski udzielił zezwoleń na wykonywanie regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym. Przewoźnicy zobligowani są do wywieszenia aktualnych rozkładów jazdy na przystankach komunikacyjnych. Informacje wywieszane są na przystankach autobusowych albo przez przewoźników, albo przez zarządców przystanku. Informacje zawarte na przystankach autobusowych w obecnie funkcjonujących przewozach komercyjnych poddano ocenie. Na pytanie *jak ankietowany ocenia informacje zawarte na przystankach dotyczące kursów* 838 respondentów wskazało odpowiedź: źle, brakuje wywieszanej informacji o realizowanych kursach. Dla 442 ankietowanych wywieszane informacje są czytelne i zrozumiałe, przez co oceniają je dobrze. W tabeli 30 zestawiono odpowiedzi ankietowanych w podziale na poszczególne grupy.

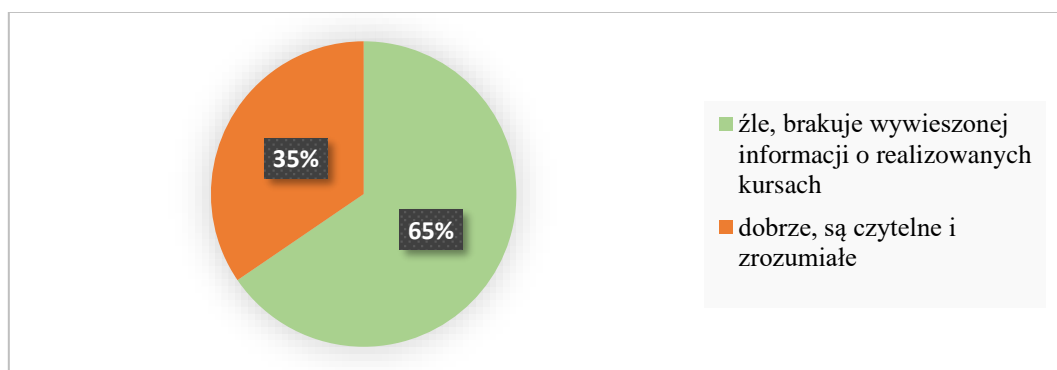
Tabela 30 Ocena informacji zawartych na przystankach dotyczących kursów - z podziałem na grupy

GRUPA	ŹLE, BRAKUJE WYWIESZONEJ INFORMACJI O REALIZOWANYCH KURSACH	DOBRCZE, SĄ CZYTELNE I ZROZUMIAŁE
I	47	20
II	9	0
III	8	0
IV	2	0
V	153	82
VI	176	107
VII	74	61
VIII	34	3
IX	19	18
X	7	0
XI	309	151
ŁĄCZNIE	838	442

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych



Wykres 17 prezentuje procentowe odzwierciedlenie uzyskanych odpowiedzi.



Wykres 17 Procentowa ocena informacji zawartych na przystankach w zakresie kursów

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych

Realizacja tego postulatu będzie dokonywana poprzez kontrolę przestrzegania przez przewoźników i operatorów zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego między innymi w zakresie podawania do publicznej wiadomości na wszystkich wymienionych w rozkładach jazdy przystankach komunikacyjnych oraz dworcach aktualnych rozkładów jazdy.

Czwartym postulatem transportowym jest **dostosowanie kosztów usługi**. Ustalając ceny biletów należy stosować ulgi ustawowe i dostosować opłaty adekwatnie do jakości usług oraz długości trasy.

Biorący udział w ankiecie mieszkańcy powiatu suskiego wskazali, że 620 z nich średnio ocenia cenę za dany bilet, 262 ankietowanych uważa, że cena biletu jest adekwatna natomiast 275 respondentów wyraziło swoje niezadowolenie. W tabeli 31 zaprezentowano oceny poszczególnych grup respondentów.

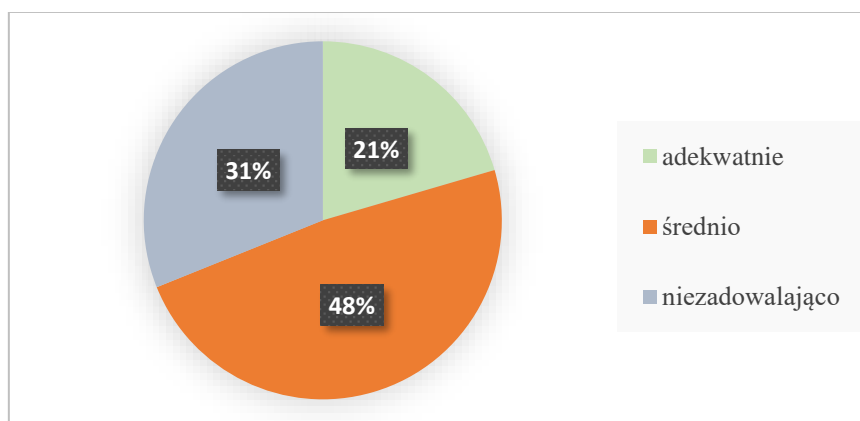
Tabela 31 Ocena cen biletów - z podziałem na grupy

GRUPA	ADEKWATNIE	ŚREDNIO	NIEZADOWALAJĄCO
I	1	37	29
II	0	2	7
III	0	7	1
IV	0	0	2
V	54	113	68
VI	75	137	71
VII	37	69	29
VIII	1	17	19
IX	6	21	10
X	0	2	5
XI	88	215	157
ŁĄCZNIE	262	620	398

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych



Procentową ocenę cen biletów przedstawia wykres 18.



Wykres 18 Ocena cen biletów w procentach

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych

Kluczowym elementem standardu usług publicznego transportu zbiorowego jest **bezpieczeństwo**. Zapewnia ono zaufanie pasażerów do systemu transportowego i obejmuje wszystkie aspekty związane z bezpieczeństwem pasażerów. Dbając o bezpieczeństwo podróżnych należy podjąć współpracę z organami kontroli ruchu w zakresie regularnych kontroli stanu technicznego środków transportu wykorzystywanych do przewozu pasażerów oraz przestrzegania miejsc, gdzie odbywa się wysiadanie i wsiadanie podróżnych.

Standard usług, a ochrona środowiska

Transport drogowy negatywnie wpływa na środowisko naturalne. Natężenie ruchu w sposób istotny oddziałuje na jakość powietrza. Zanieczyszczenia emitowane przez pojazdy pochodzą nie tylko ze spalin, ale też ze ścierania się opon, klocków i okładzin hamulcowych. Pojazdy spalinowe emitują głównie tlenki azotu i węgla, pyły zawieszane PM 2,5 oraz pyły zawieszane PM 10, w tym również metale ciężkie. Ścieranie się klocków hamulcowych i opon powoduje, że do powietrza przedostają się niebezpieczne pyły. Najczęstszymi chorobami powodowanymi przez spaliny samochodowe są: astma, przewlekłe choroby płuc, stany zapalne dróg oddechowych, nowotwory, choroby serca oraz układu nerwowego.

Pojazdy oddziałują negatywnie na środowiska również z uwagi na emisję hałasu. Wzrastająca liczba pojazdów powoduje, że udział w zanieczyszczeniu powietrza jest istotny a zwiększenie emisji spalin oraz hałasu wpływa na pogorszenie jakości życia mieszkańców powiatu. Zanieczyszczenie powietrza jest odczuwalnym problemem, zwłaszcza w okresie



jesiennie-zimowym, kiedy dodatkowo następuje emisja zanieczyszczeń z ogrzewania budynków.

Mając powyższe na uwadze niezbędnym staje się powiązanie polityki transportowej z polityką ochrony środowiska. Istotnym elementem zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego jest konstruowanie transportu w taki sposób, by zachować optymalny podział pomiędzy transportem indywidualnym, a zbiorowym. Warunkiem osiągnięcia tego celu jest dostosowanie oferty przewozowej w taki sposób, by pasażerowie mogli w sposób ciągły, w dniach i godzinach o najwyższym zapotrzebowaniu na przewóz mogli korzystać z publicznego transportu zbiorowego. Zakłada się, że w przypadku pełnego wykorzystania pięcioosobowego samochodu jeden autobus posiadający 45 miejsc siedzących może zastąpić 9 takich pojazdów. Ograniczenie wykorzystywania transportu indywidualnego w godzinach dostępności transportu publicznego pozwoliłoby zmniejszyć emisję zanieczyszczeń i hałasu.

Istotnym elementem w łączeniu polityki transportowej z ochroną środowiska jest także standard taboru. Tabor wykorzystywany przez przewoźników w publicznym transporcie zbiorowym najczęściej spełnia normy nie wyższe niż EURO III – IV, rzadziej EURO V, a pojazdy te zostały przystosowane do przewozu osób poprzez zmianę rodzaju pojazdu z samochodu ciężarowego na autobus liczący nie więcej niż 21 miejsc siedzących.

Europejskie standardy emisji spalin tzw. normy EURO regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich. Normy emisji spalin sukcesywnie zwiększają swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji takich jak: tlenek azotu (NO_x), węglowodoru (HC), tlenku węgla (CO) i cząstek stałych. Obecnie najwyższą normą jest EURO 6 dla pojazdów lekkich M_1 , N_2 oraz niektórych M_2 i N_2 oraz EURO VI dla pojazdów ciężkich M_2 , N_2 , M_3 i N_3 . Kwestia dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach jest przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnych norm emisji spalin emitowanych przez autobusy. Coraz częściej powstają między innymi strefy tzw. czystego transportu, do których mogą wjechać wyłącznie pojazdy posiadające silniki spełniające odpowiednią normę spalin EURO. Innymi niż zaostrenie norm w zakresie emisji spalin proekologicznymi rozwiązaniami, mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych np. gazu zmiennego czy biopaliw, a także zastosowanie napędów eklektycznych czy hybrydowych. Komisja Europejska w tzw. Białej księdze wyznaczyła



państwom członkowskim za cel wyeliminowanie połowy autobusów spalinowych w transporcie miejskim do 2030 roku i wszystkich autobusów spalinowych do 2050 roku.

Dokonując wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego jednym z podstawowych wymogów stawianych operatorom będzie wymóg posiadania pojazdów spełniających wymagania w zakresie norm emisji spalin EURO 5 lub EURO V dla pojazdów używanych oraz EURO 6 lub EURO VI dla pojazdów fabrycznie nowych. Realizacja tych zapisów planu transportowego może przyczynić się do poprawy jakości powietrza poprzez zastąpienie starych pojazdów nowszymi bardziej ekologicznymi. Będzie miała to również wpływ na obniżenie poziomu emisji hałasu. Drugim wymogiem będzie dostępność taboru o liczbie miejsc siedzących nie mniejszej niż 20 spełniającym warunki techniczne, a w szczególności dodatkowe wymagania określone dla autobusów w dziale III rozdziale 5 i załączniku nr 7a do rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

Standard usług a dostęp osób o ograniczonej mobilności do publicznego transportu zbiorowego

Planując podwyższanie standardu usług przewozowych w komunikacji należy uwzględnić zwiększenie dostępu do publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Osoby niepełnosprawne ruchowo wymagają przede wszystkim usunięcia barier architektonicznych. W przypadku osób niewidomych czy niedowidzących ważnym elementem jest zastosowanie głosowych rozwiązań mających na celu przekazanie istotnych informacji dla tej grupy pasażerów. Analiza demograficzna wskazuje, iż udział osób starszych w ogóle społeczeństwa będzie systematycznie wzrastał. Dlatego też, ważnym elementem zapewniającym dostęp osobom starszym, niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego jest:

- dostosowanie infrastruktury dworcowej oraz przystankowej poprzez eliminację barier architektonicznych,
- zapewnienie odpowiedniego taboru autobusowego: niskopodłogowego lub niskowejściowego,
- zapewnienie systemu informacji pasażerskiej dostosowanej do osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,



- zapewnienie wygodnych i bezpiecznych przesiadek,
- dostęp infrastruktury przystankowej w pobliżu zakładów opieki zdrowotnej.

Dokonując wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego stawiany będzie wymóg posiadania taboru dostosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej.



11. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (tj. Dz. U. z 2018 r. poz. 202) określa treść rozkładu jazdy, tryb zatwierdzania rozkładów, sposób i termin ich ogłaszania oraz warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości.

W powiecie suskim, na chwilę obecną system informacji pasażerskiej składa się z:

- rozkładów jazdy zamieszczonych na przystankach komunikacyjnych,
- rozkładów jazdy wraz z wykazem przewoźników obsługujących daną linię komunikacyjną zamieszczonych na stronie internetowej Starostwa Powiatowego w Suchej Beskidzkiej.

Sposób informacji pasażerskiej

Zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest zapewnienie systemu informacji dla pasażera. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zobowiązuje do:

- podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy na wszystkich przystankach komunikacyjnych oraz dworcach,
- podawania cennika opłat lub taryfy do publicznej wiadomości na dworcach, na stronie internetowej operatora i przewoźnika, jeśli taką posiada, a w każdym środku transportu w transporcie drogowym winien znajdować się wyciąg z cennika opłat lub taryfy, przy czym cennik powinien zawierać także ceny biletów ulgowych,
- udostępnienia na dworcu do wglądu pasażera regulaminu przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, a wyciągu z regulaminu w pojazdach.

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy reguluje sposób podawania rozkładu jazdy do publicznej wiadomości. Przewoźnik wykonujący regularny przewóz osób podaje rozkład jazdy do publicznej wiadomości w szczególności poprzez:

- zamieszczenie go na swojej stronie internetowej, o ile taką posiada,
- przekazanie rozkładu jazdy organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, na którego obszarze przewoźnik wykonuje przewozy, celem podania do publicznej



wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera,

- przekazanie rozkładu jazdy oraz informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem, celem zamieszczenia informacji dotyczącej rozkładu jazdy na danym obiekcie,
- zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na wszystkich przystankach komunikacyjnych lub dworcach wymienionych w rozkładzie jazdy.

Informacja pasażerska jest kluczowym elementem publicznego transportu zbiorowego. Dostęp do aktualnych, dokładnych i zrozumiałych informacji pozwala podróżnym podjąć decyzję o skorzystaniu z usług publicznego transportu zbiorowego. Wykorzystanie systemów informacji pasażerskiej jest jedną z metod zwiększenia atrakcyjności i standardów komunikacji publicznej. Narzędzia informujące potencjalnych podróżnych mają na celu przekazywanie wszelkich informacji niezbędnych podróżnym do planowania podróży, następnie jej odbycia, jak i jej zakończenia.

Punkt informacji dla podróżnych oraz punkt sprzedaży biletów planuje się zlokalizować na terenie dworca autobusowego w Suchej Beskidzkiej. Planuje się również na terenie dworca autobusowego w Suchej Beskidzkiej, Makowie Podhalańskim i Jordanowie udostępnić: schemat linii komunikacyjnych, rozkłady jazdy, regulamin przewozów, cennik opłat albo taryfy, jak również informację o miejscach przesiadkowych w Suchej Beskidzkiej, Makowie Podhalańskim i Jordanowie.

Wszelkie niezbędne informacje dotyczące publicznego transportu zbiorowego należy udostępniać za pośrednictwem strony internetowej prowadzonej przez organizatora. Proponuje się wydzielenie na stronie internetowej www.powiatsuski.pl zakładki zawierającej wszystkie informacje dotyczące publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu suskiego, interaktywnego rozkładu jazdy przewoźników i operatorów. Aby zapewnić pasażerom odpowiedni standard informacji proponuje się koordynację połączeń różnych rodzajów środków transportu, a informacje te udostępniać za pośrednictwem strony internetowej organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Stosowanie nowoczesnych technologii wpływa na podniesienie jakości transportu zbiorowego. W związku z powyższym powiat będzie dążył do podwyższania standardów tak, aby informacja w transporcie publicznym była efektywna i dostępna dla jak najszerszej grupy



pasażerów. Obejmuje to dostęp do informacji, zarówno w formie tradycyjnej, jak i nowoczesnej. Powiat będzie dążyć, aby przystanki komunikacyjne były wyposażone w:

- aktualne rozkłady jazdy, o jednolitym wzorze,
- naklejki z kodami QR, po których zeskanowaniu wyświetli się aktualny rozkład jazdy,
- informacje o opłatach i ulgach,
- informacje o możliwości kontynuowania połączenia,
- schemat sieci,
- regulamin przewozu.

Planuje się, że środki transportu, którymi będą wykonywane usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego będą oznakowane w sposób widoczny dla pasażera, posiadać podświetlane tablice kierunkowe zewnętrzne i wewnętrzne oraz nazwę przewoźnika albo organizatora oraz logo organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Szata graficzna informacji dla pasażera, logo i zastosowana kolorystyka powinny być jednolite na wszystkich przystankach, dworcach, stronie internetowej oraz w pojazdach.



12. Kierunki rozwoju publicznego transportu na terenie powiatu suskiego

Podstawowym kierunkiem rozwoju publicznego transportu publicznego na terenie powiatu suskiego powinna być integracja powiatowych przewozów z przewozami innych organizatorów o zasięgu wojewódzkim, międzypowiatowym czy gminnym. Integracja ta może nastąpić dzięki koordynacji rozkładów jazdy w miejscach przesiadkowych, jak również na przystankach komunikacyjnych. Ponadto koordynacja rozkładów jazdy powinna występować w przypadku świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego przez przewoźników i operatorów. Należy podejmować dodatkowo działania zmierzające do integracji taryfowo – biletowej, która umożliwi podróżowanie na podstawie jednego wspólnego biletu. Ma to istotne znaczenie w przypadku, gdy usługi o charakterze użyteczności publicznej realizuje kilku operatorów. Istotnym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest tak samo stworzenie jednolitego systemu informacji dla pasażera.

Fundamentalnym elementem rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest stopniowe zwiększanie dostępności do publicznego transportu zbiorowego. Działania organizatora powinny zmierzać w kierunku zapewnienia niezawodności systemu transportowego, a przede wszystkim punktualności kursowania środków transportu publicznego. W miarę możliwości finansowych organizatora należałoby dążyć do rozszerzania oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców powiatu suskiego. Rozszerzenie oferty winno być poprzedzone badaniami preferencji mieszkańców, oceną częstotliwości kursowania w stosunku do zgłaszanego popytu.

Organizator będzie dążył do sukcesywnego wprowadzania do publicznego transportu zbiorowego pojazdów niskoemisyjnych, a nawet zeroemisyjnych, jak również pojazdów dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych czy o ograniczonej zdolności ruchowej.

Wszystkie działania podejmowane przez organizatora mają na celu umożliwić mieszkańcom powiatu suskiego zamianę indywidualnych środków transportu na komunikację zbiorową, a tym samym poprawić stan środowiska naturalnego powiatu suskiego, a tym samym komfort życia mieszkańców.



13. Aktualizacja planu transportowego

Zgodnie z art. 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym plan transportowy może być, w zależności od potrzeb, poddawany aktualizacji. Dlatego w zależności od rzeczywistych i uzasadnionych potrzeb plan transportowy będzie poddawany okresowej weryfikacji, a w razie konieczności aktualizacji.

Z uwagi na wytyczne zawarte w art. 14 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym aktualizacja planu transportowego wymaga każdorazowo podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Powiatu Suskiego.



14. Spis rysunków, tabel, wykresów i schematów

Spis rysunków

Rysunek 1 Podział administracyjny powiatu suskiego.....	7
Rysunek 2 Powiat suski - mapa pogładowa	10
Rysunek 3 Obszar Gminy Budzów	11
Rysunek 4 Obszar Gminy Bystra – Sidzina	12
Rysunek 5 Obszar Gminy Jordanów	13
Rysunek 6 Obszar Miasta Jordanów	14
Rysunek 7 Obszar Gminy i Miasta Maków Podhalański	15
Rysunek 8 Obszar Gminy Stryszawa	16
Rysunek 9 Obszar Miasta Sucha Beskidzka.....	17
Rysunek 10 Obszar Gminy Zawoja.....	18
Rysunek 11 Obszar Gminy Zembrzyce.....	19
Rysunek 12 Liczba mieszkańców powiatu suskiego z podziałem na płeć	20
Rysunek 13 Sieć linii komercyjnych w powiecie suskim	34
Rysunek 14 Powiat suski - mapa pogładowa (w tym dróg)	49
Rysunek 15 Powiatowe linie użyteczności publicznej -wariant sieci głównej (mapa pogładowa).....	71
Rysunek 16 Schemat linii użyteczności publicznej Budzów – Sucha Beskidzka – sieć główna	72
Rysunek 17 Schemat linii użyteczności publicznej Stryszawa – Sucha Beskidzka – sieć główna	73
Rysunek 18 Schemat linii użyteczności publicznej Zawoja – Sucha Beskidzka – sieć główna.....	74
Rysunek 19 Schemat linii użyteczności publicznej Jordanów– Sucha Beskidzka – sieć główna	75
Rysunek 20 Powiatowo-gminne linie użyteczności publicznej - mapa pogładowa	76
Rysunek 21 Schemat linii użyteczności publicznej Hucisko – Sucha Beskidzka	78
Rysunek 22 Schemat linii użyteczności publicznej Krzeszów– Sucha Beskidzka	79
Rysunek 23 Schemat linii użyteczności publicznej Stryszawa – Sucha Beskidzka	80
Rysunek 24 Schemat linii użyteczności publicznej Zawoja Welcza – Sucha Beskidzka przez Przysłop	81
Rysunek 25 Schemat linii użyteczności publicznej Zawoja Markowa – Sucha Beskidzka	82
Rysunek 26 Schemat linii użyteczności publicznej Zawoja Policzne – Sucha Beskidzka.....	83
Rysunek 27 Schemat linii użyteczności publicznej Skawica Sucha Góra – Sucha Beskidzka	84
Rysunek 28 Schemat linii użyteczności publicznej Grzechynia – Sucha Beskidzka	85
Rysunek 29 Schemat linii użyteczności publicznej Juszczyń Górny – Sucha Beskidzka przez Juszczyń Zgudy	86
Rysunek 30 Schemat linii użyteczności publicznej Kojaszówka – Sucha Beskidzka	87
Rysunek 31 Schemat linii użyteczności publicznej Wieprzec – Sucha Beskidzka	88
Rysunek 32 Schemat linii użyteczności publicznej Bieńkówka – Sucha Beskidzka przez Marcówkę	89
Rysunek 33 Schemat linii użyteczności publicznej Palcza – Sucha Beskidzka przez Zachełmną.....	90
Rysunek 34 Schemat linii użyteczności publicznej Sidzina Wielka Polana – Sucha Beskidzka przez Sidzinka Mała.....	91
Rysunek 35 Schemat linii użyteczności publicznej Wysoka - Jordanów – Sucha Beskidzka przez Bystra Podhalańska	92
Rysunek 36 Schemat linii użyteczności publicznej Sidzina Wielka Polana – Naprawa przez Sidzinkę Małą, Jordanów	93
Rysunek 37 Schemat linii użyteczności publicznej Łętownia - Jordanów	94
Rysunek 38 Schemat linii użyteczności publicznej Jordanów Chrobacze – Zawoja Policzne.....	95
Rysunek 39 Główne miejsca przesiadkowe w powiecie suskim.....	97



Spis tabel

Tabela 1 Prognozowana populacja w latach 2025 – 2050 w powiecie suskim	21
Tabela 2 Populacja w latach 2018 – 2023 w powiecie suskim.....	21
Tabela 3 Dane demograficzne gmin w powiecie suskim	22
Tabela 4 Zestawienie procentowego udziału osób z podziałem na kategorie wiekowe w gminach	23
Tabela 5 Liczba uczniów w szkołach ponadpodstawowych według stanu na dzień 30.09 w latach 2020-2024.....	25
Tabela 6 Wykaz instytucji opieki zdrowotnej	28
Tabela 7 Bezrobocie w powiecie suskim z podziałem na gminy	29
Tabela 8 Liczba bezrobotnych z podziałem na wiek.....	30
Tabela 9 Dochody i wydatki budżetu powiatu suskiego, w tym na transport i łączność w latach 2018 - 2023	33
Tabela 10 Wykaz linii komunikacyjnych i przewoźników wykonujących regularny przewóz osób... 35	
Tabela 11 Liczba pojazdów aktywnych na dzień 31.12. wg rodzaju pojazdu w latach 2019 - 2023... 48	
Tabela 12 Wykaz dróg powiatowych.....	50
Tabela 13 Podział ankietowanych ze względu na płeć w poszczególnych grupach	56
Tabela 14 Podział ankietowanych ze względu na wiek w poszczególnych grupach	57
Tabela 15 Podział ankietowanych ze względu na stan cywilny w poszczególnych grupach.....	58
Tabela 16 Podział ankietowanych ze względu na status zawodowy w poszczególnych grupach.....	59
Tabela 17 Podział ankietowanych ze względu na podział terytorialny w poszczególnych grupach....	60
Tabela 18 Cel i miejscowość, gdzie podróżują ankietowani z podziałem na grupy ankietowanych ...	62
Tabela 19 Preferencje co do środków transportu, którymi najczęściej podróżują ankietowani według grup.....	63
Tabela 20 Częstotliwość podróżowania komunikacją autobusową z podziałem na grupy	64
Tabela 21 Rodzaj biletów zazwyczaj kupowanych przez ankietowanych według grup	65
Tabela 22 Ocena warunków panujących na przystankach przez grupy ankietowanych	66
Tabela 23 Czynniki wpływające na chęć korzystania z publicznego transportu zbiorowego w podziale na grupy ankietowanych.....	67
Tabela 24 Potrzeba uruchomienia nowej linii według poszczególnych grup badanych	68
Tabela 25 Ocena częstotliwości wykonywania kursów - z podziałem na grupy.....	111
Tabela 26 Potrzeba zwiększania częstotliwości kursowania - z podziałem na grupy	112
Tabela 27 Preferencje dotyczące zwiększenia częstotliwości kursowania na dotychczasowych liniach - z podziałem na grupy	112
Tabela 28 Powody zwiększenia ilości kursów - z podziałem na grupy	113
Tabela 29 Ocena punktualność kursowania przewoźników - z podziałem na grupy	115
Tabela 30 Ocena informacji zawartych na przystankach dotyczących kursów - z podziałem na grupy	116
Tabela 31 Ocena cen biletów - z podziałem na grupy.....	117



Spis wykresów

Wykres 1 Ilość zarejestrowanych pojazdów na dzień 31.12. w latach 1999 - 2023	48
Wykres 2 Procentowy podział ankietowanych ze względu na wiek	57
Wykres 3 Procentowy podział ankietowanych ze względu na stan cywilny.....	58
Wykres 4 Procentowy podział ankietowanych ze względu na status zawodowy	59
Wykres 5 Procentowy podział ankietowanych ze względu na podział terytorialny.....	60
Wykres 6 Odpowiedzi ankietowanych na pytanie w jakim celu i gdzie podróżują w procentach	62
Wykres 7 Odpowiedzi ankietowanych w procentach na pytanie jakim środkiem transportu najczęściej podróżują	63
Wykres 8 Częstotliwość podróżowania komunikacją autobusową w ujęciu procentowym.....	64
Wykres 9 Procentowy podział najczęściej kupowanych biletów	65
Wykres 10 Ocena warunków panujących na przystankach w procentach	66
Wykres 11 Determinanty korzystania z publicznego transportu zbiorowego w procentach.....	67
Wykres 12 Godziny połączeń spełniają oczekiwania ankietowanych	96
Wykres 13 Ocena częstotliwości wykonywania kursów w ujęciu procentowym	111
Wykres 14 Procentowy podział preferencji zwiększenia częstotliwość kursowania na dotychczasowych liniach.....	113
Wykres 15 Powody zwiększenia ilości kursów w ujęciu procentowym	114
Wykres 16 Procentowa ocena punktualności kursowania przewoźników	115
Wykres 17 Procentowa ocena informacji zawartych na przystankach w zakresie kursów	117
Wykres 18 Ocena cen biletów w procentach.....	118

Spis schematów

Schemat 1 Linie kolejowe przebiegające przez powiat suski	46
--	----