Uwagi zgłoszone do projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Nowotarskiego” i sposób ich rozpatrzenia.

Lp.	**Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/ podrozdział/strona)**	**Osoba zgłaszająca**	**Zgłoszona uwaga**	**Sposób rozpatrzenia**
1.	Rozdział - 8 Podrozdział – 8.1 Strona - 90	Marian Zając	Wydłużenie projektowanej linii Rabka-Zdrój – Raba Wyżna – Czarny Dunajec o dojazd do Nowego Targu	Uwzględniono uwagę. Przedłużono planowany przebieg linii do Nowego Targu. Nowy przebieg odpowiada obecnie funkcjonującej linii Rabka-Zdrój – Czarny Dunajec – Nowy Targ, a także zapewni bezpośredni dojazd do Nowego Targu mieszkańcom Pieniążkowic, Bielanki i Wróblówki.
2.	Rozdział - 8 Podrozdział – 8.1 Strona - 90	Marian Zając	Brak funkcjonującej dotychczas linii Skawa Dolna – Skawa Górna – Spytkowice Dolne – Raba Wyżna – Sieniawa – Nowy Targ	Uwagę uwzględniono. Wprowadzono do projektu linię Skawa – Raba Wyżna – Nowy Targ, która zapewni bezpośredni dojazd ze Skawy i Spytkowic Dolnych do Nowego Targu, w dużej części uniezależniony od warunków na „zakopiance”, zapewni również bezpośredni dojazd mieszkańcom Skawy do siedziby Gminy Raba Wyżna.
3.	Rozdział - 8 Podrozdział – 8.1 Strona - 90	Gmina Czorsztyn	Wprowadzenie zmiany do linii użyteczności publicznej relacji: Sromowce Niżne – Sromowce Wyżne – Niedzica granica (pętla) – Czorsztyn (pętla) – Krośnica – Kluszkowce – Mizerna – Maniowy (pętla) – Huba – Dębno – Knurów – Harklowa – Łopuszna – Ostrowsko – Waksmund – Nowy Targ	Uwagi nie uwzględniono. Interesujący Gminę przebieg został już uwzględniony, ponieważ projektowana linia, przynajmniej w części biegnąć będzie przez centra Kluszkowiec, Mizernej oraz Maniów.
4.	Rozdział - 8 Podrozdział – 8.1 Strona - 90	Gmina Czorsztyn	Wprowadzenie linii użyteczności publicznej relacji: Sromowce Niżne – Sromowce Wyżne – Czorsztyn (pętla) – Krośnica – Kluszkowce – Mizerna – Maniowy (pętla).	Uwagi nie uwzględniono. Interesujący Gminę przebieg w całości zawiera się w linii Sromowce Niżne – Maniowy – Nowy Targ, w związku z czym nie ma potrzeby planowania dodatkowej linii na

				tej trasie.
5.	Rozdział - 8 Podrozdział – 8.1 Strona - 90	Wójt Gminy Łapsze Niżne	Brak miejscowości Kacwin w opisie projektowanej linii Trybsz – Łapsze Wyżne – Łapszanka (pętla) – Łapsze Niżne – Niedzica – Niedzica Granica (pętla) – Falsztyn – Frydman – Krempachy – Dursztyn (pętla) – Nowa Biała – Łopuszna – Ostrowsko – Waksmund – Nowy Targ.	Brak wynikał z błędu pisarskiego, który został usunięty. Dodatkowo, ze względu na uwagę opisaną w punkcie 6, zaprojektowana linia została objęta zmianami opisanymi szczegółowo w punkcie 6.
6.	Rozdział - 8 Podrozdział – 8.1 Strona - 90	Sławomir Półchłopek (uwaga zgłoszona na spotkaniu z przewoźnikami w dniu 03.06.2016 r.)	Odwrócenie przebiegu linii Trybsz – Łapsze Wyżne – Łapszanka (pętla) – Łapsze Niżne – Kacwin (pętla) – Niedzica – Niedzica Granica (pętla) – Falsztyn – Frydman – Krempachy – Dursztyn (pętla) – Nowa Biała – Łopuszna – Ostrowsko – Waksmund na Frydman – Falsztyn – Nidzica Granica (pętla) – Niedzica – Kacwin (pętla) – Łapsze Niżne – Łapsze Wyżne – Łapszanka (pętla) – Trybsz – Nowa Biała – Krempachy – Dursztyn (pętla) – Nowa Biała – Łopuszna – Ostrowsko – Waksmund.	Uwagę uwzględniono częściowo. W pierwotnie zaprojektowanym przebiegu linii czasy dojazdu do Nowego Targu z miejscowości Kacwin, Łapsze Niżne, Łapsze Wyżne, Trybsz oraz Niedzica wzrosłyby znacząco w stosunku do obecnie funkcjonujących linii. Odwrócenie przebiegu linii i ustalenie Frydmana jako miejscowości początkowej, oznaczałoby znaczące wydłużenie czasu dojazdu do Nowego Targu z Frydmana oraz Niedzicy. Zaprojektowaną linię podzielono zatem na dwie o następujących przebiegach: Kacwin – Łapsze Niżne – Łapsze Wyżne – Trybsz – Nowa Biała – Łopuszna – Ostrowsko – Waksmund – Nowy Targ Łapszanka – Łapsze Wyżne – Łapsze Niżne – Niedzica – Niedzica Granica (pętla) – Falsztyn – Frydman – Krempachy – Dursztyn (pętla) – Nowa Biała – Łopuszna – Ostrowsko – Waksmund – Nowy Targ. W rozwiązaniu tym różnica w planowanych czasach podróży do Nowy Targu, w stosunku do połączeń funkcjonujących dotychczas jest w większości przypadków niewielka (do 5 min.). Jedynie w przypadku części połączeń przebiegających przez Dursztyn, różnica

				będzie wynosić około 15 min.
7.	Rozdział - 8 Podrozdział – 8.1 Strona - 90	Franciszek Sojka (uwaga zgłoszona na posiedzeniu Zarządu Powiatu w dniu 10.05.2016 r.)	Objęcie powiatową linią o charakterze użyteczności publicznej miejscowości Chyżne.	Miejscowość Chyżne włączono do projektowanej linii Jabłonka – Spytkowice – Rabka-Zdrój.
8.	Rozdział - 3 Podrozdział – 3.3 Strona - 25	Mateusz Wójtowicz	Nieuwzględnienie w dokumencie planowanej w Strategii Rozwoju Gminy Rabka 2014-2020 - Strefy Ekonomicznej „Rdzawka”	Uwagę uwzględniono. Dopisano informację o planowanym utworzeniu Strefy ekonomicznej „Rdzawka”. Dodatkowo uaktualniono informację o Strefie Aktywności Gospodarczej w Nowym Targu. Projekt powstawał w czasie, gdy SAG była w planach i tak też pierwotnie określono w dokumencie, na dzień dzisiejszy SAG już funkcjonuje.
9.	Rozdział - 5 Podrozdział – 5.2.2 Strona – 51	Mateusz Wójtowicz	Nie ujęcie, zawartych w wojewódzkim planie transportowym, planów budowy trasy kolejowej Podłęże/ Piekiełko z wzrostem znaczenia linii w Chabówce i Zakopanem.	Uwagi nie uwzględniono. Planowana budowa trasy kolejowej Podłęże – Piekiełko nie powinna wpłynąć na strukturę i natężenie ruchu w Powiecie Nowotarskim. W zakresie planowanego zwiększenia znaczenia linii kolejowej w Chabówce i Zakopanem, projekt wskazuje na takie zapisy w planie wojewódzkim, jednocześnie, w podrozdziale 8.1, na stronach 88, 89 wskazuje, że projekt Planu dla Powiatu Nowotarskiego koncentruje się na transporcie drogowym, natomiast połączenia kolejowe uznaje za wystarczająco zabezpieczone przez Województwo Małopolskie.
10.	Rozdział - 6 Podrozdział – 6.2 Strona - 74	Mateusz Wójtowicz	W ramach opracowania listy generatorów ruchu nie dokonano badania natężenia ruchu w Szpitalu Miejskim w Rabce-Zdroju, ul. Słoneczna 3, 34-700 Rabka-Zdrój	Uwzględniono uwagę. Wprawdzie określona w podrozdziale 6.2 lista generatorów ruchu nie była opracowywana na podstawie szczegółowych badań, jednakże uwzględnienie Szpitala

				Miejskiego w Rabce-Zdroju uznano za zasadne i wprowadzono go w tabeli 29.
11.	Rozdział - 6 Podrozdział – 6.2 Strona - 73	Mateusz Wójtowicz	W ramach opracowania listy generatorów ruchu nie uwzględniono Urzędu Miejskiego w Rabce-Zdroju	Uwzględniono uwagę. W tabeli 27 określającej listę urzędów stanowiących generatory ruchu uwzględniono Urząd Miejski w Rabce-Zdroju. Uzupełniono również listę o brakujące w projekcie urzędy gmin w Łapszach Niżnych, Spytkowicach, Lipnicy Wielkiej oraz Urząd Miasta i Gminy w Szczawnicy.
12.	Rozdział - 6 Podrozdział – 6.2 Strona - 74	Mateusz Wójtowicz	W ramach opracowania listy generatorów ruchu nie uwzględniono rabczańskich sklepów: Biedronka – ul. Zakopiańska 22 Intermarche – ul. Podhalańska 2 Powstające Bricomarche na ulicy Zakopiańskiej	Uwagę uwzględniono częściowo. W tabeli nr 30 określającej listę sklepów i centrów handlowych, stanowiących generatory ruchu dodano rabczańskie sklepy Biedronka i Intermarche. Obydwa sklepy zostały również wskazane jako generatory ruchu w przewozach powiatowych przez Urząd Miasta Rabki-Zdroju. Nie dodano sklepu Bricomarche, ponieważ jeszcze nie istnieje. Dodatkowo, w związku ze zmianą lokalizacji targowicy w Nowym Targu, uaktualniono w tabeli stosowny wpis, zmieniając dotychczasową lokalizację na lokalizację Nowej Targowicy Sp. z o.o.
13.	Rozdział - 6 Podrozdział – 6.2 Strona - 74	Mateusz Wójtowicz	W ramach opracowania listy generatorów ruchu nie uwzględniono Placu targowego „Rynek” w Rabce-Zdroju, funkcjonującego w poniedziałki i czwartki	Uwagi nie uwzględniono. W trakcie prac nad projektem planu transportowego, poproszono wszystkie gminy Powiatu Nowotarskiego o wskazanie najważniejszych generatorów ruchu w przewozach powiatowych. W danych przekazanych przez Urząd Miasta w Rabce-Zdroju plac targowy nie figuruje, uznano zatem, że nie stanowi on generatora ruchu w przewozach powiatowych, będących przedmiotem planu.

14.	Rozdział - 8 Podrozdział – 8.1 Strona – 88-90	Gmina Czarny Dunajec	Nie wszystkie usługi przewozowe przebiegające przez teren Gminy Czarny Dunajec zostały uwzględnione. Dotyczy to sytuacji, gdy na terenie Gminy usługi świadczy więcej przewoźników, niż zostało to wymienione w tabeli 37 – dotyczy linii Załuczne – Odrowąż – Pieniążkowice – Dział – Długopole – Krauszów – Ludźmierz – Nowy Targ	Uwagi nie uwzględniono. Połączenie, którego dotyczy uwaga zostanie zabezpieczone w ramach linii użyteczności publicznej Podszkle – Piekielnik – Załuczne – Odrowąż – Pieniążkowice – Dział – Długopole – Krauszów – Ludźmierz – Nowy Targ. Fakt, że obecnie dane połączenie obsługuje więcej niż jeden przedsiębiorca, nie ma znaczenia z punktu widzenia Planu transportowego, ponieważ z konstrukcji przepisów zawartych w ustawie o Publicznym transporcie zbiorowym wynika, że jedną projektowaną linię obsługiwać będzie jeden operator i Powiat Nowotarski nie może zaprojektować kilku linii o tym samym przebiegu dla kilku obecnie obsługujących je przedsiębiorców. Niezależnie od tego, na danej linii będzie mogła również funkcjonować dowolna liczba przewoźników.
15.	Rozdział - 8 Podrozdział – 8.1 Strona – 90	Gmina Czarny Dunajec	Skrócenie dotychczas funkcjonującej linii Rabka-Zdrój – Raba Wyżna – Czarny Dunajec – Nowy Targ, tylko do Czarnego Dunajca.	Uwzględniono uwagę. Przedłużono planowany przebieg linii do Nowego Targu. Nowy przebieg odpowiada obecnie funkcjonującej linii Rabka-Zdrój – Czarny Dunajec – Nowy Targ, a także zapewni bezpośredni dojazd do Nowego Targu mieszkańcom Pieniążkowic, Bielanki i Wróblówki.
16.	Rozdział – 6, 8 Podrozdział – 8.1 Strona – 71-75, 90	Wójt Gminy Raba Wyżna	Uwzględnienie potrzeby wyznaczenia dodatkowej linii przewozowej w celu połączenia komunikacyjnego mieszkańców miejscowości Podsarnie, Harkabuz, Bukowina Osiedle do miejscowości Raba Wyżna.	Uwagi nie uwzględniono. Zaprojektowane w planie linie użyteczności publicznej zapewnią połączenie wymienionych miejscowości z Rabą Wyżna z jedną przesiadką (w Spytkowicach). Dodatkowo zapewnią połączenie z Nowym

				Targiem również z jedną przesiadką (w Jabłonce lub w Spytkowicach). Niezależnie od tego, przedmiotowe połączenia, w miarę zapotrzebowania, będzie mogło zostać objęte przewozami wykonywanymi na podstawie zgłoszenia przewozu.
17.	Rozdział - 6 Podrozdział – 6.2 Strona - 72	Karol Walczak	Brak informacji o PPWSZ w Nowym Targu, jako generatorze ruchu.	Uwzględniono uwagę. Informację o PPWSZ w Nowym Targu, jako generatorze ruchu wprowadzono w tabeli 26 na stronie 72.
18.	Rozdział - 7 Podrozdział – 7.1 Strona - 76	Karol Walczak	Brak informacji o liczbie przystanków, brak wskazania przystanków, które wymagają tych zatok lub kryteriów do ich wyznaczenia. Wiaty – postulat zwiększenia – brak informacji o ile sztyk/procent. Brak informacji o stanie obecnym. W temacie informacji dla pasażerów kompletnie pominięto internet.	Uwagi nie uwzględniono. Tabela 32 na stronie 76 zawiera ogólne postulaty opracowane w oparciu o zbadane preferencje. Uszczegółowienie postulatów znajduje się w podrozdziale 12.1, tabela 42, na stronie 120, 121. W tabeli wskazano m.in. na 40 procentowy udział przystanków wyposażonych w wiaty, jak również na potrzebę publikacji rozkładów jazdy w internecie, wraz z interaktywną wyszukiwarką zintegrowaną z rozkładami jazdy kolei i przewoźników.
19.	Rozdział – Podrozdział – Strona –	Karol Walczak	Brak informacji jaki procent przystanków, dworców oraz taboru jest dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych.	Uwagi nie uwzględniono. W planie, niezależnie od stanu obecnego, w tabeli 42 na stronie 120, 121 wskazano postulaty w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych przystanków, jak i taboru.
20.	Rozdział - Podrozdział – Strona -	Karol Walczak	Brak informacji o wielkości próby, a jeżeli próba była za mała lub niewłaściwie dobrana, to wyciągnięcie wniosków na tej podstawie jest obarczone sporym ryzykiem.	Uwagi nie uwzględniono. Próba wyniosła 500 osób. Informacja na ten temat znajduje się na stronie 78.
21.	Uwagi ogólne	Karol Walczak	Raport niezwykle ogólny, w 99 % bazujący na danych dostępnych w Internecie. Zbyt mało konkretnych rekomendacji, pomiarów, zaleceń.	Uwagi nie uwzględniono. Ścieżki rowerowe w Powiecie Nowotarskim pełnią funkcję rekreacyjną i nie mają

			Brak informacji o stanie dróg rowerowych w powiecie. Brak informacji o liczbie pasażerów dziennie, brak wskazania najważniejszych węzłów przesiadkowych. Brak informacji o specyficznej sytuacji busów w Nowym Targu (startują z dwóch miejsc).	znaczącego wpływu na publiczny transport zbiorowy. Na stronie 85, w tabeli 34, znajduje się macierz podróży wewnątrzpowiatowych, określająca na dzienne przepływy pasażerów, w związku z dojazdami do pracy. Konstruując siatkę połączeń, starano się zminimalizować liczbę punktów przesiadkowych – docelowo będą to Jabłonka, Spytkowice, Krościenko n.D. Problem istnienia różnych „dworców" w Nowym Targu, rozwiązany zostanie po wprowadzeniu w życie planu, który w podrozdziale 8.2, na stronach 92, 93 określa listę przystanków i dworców udostępnionych dla operatorów i przewoźników.
22.	Rekomendacje	Karol Walczak	**Zwiększenie atrakcyjności transportowo – turystycznej** regionu także poprzez ujednolicenie wiat przystankowych – np. jednolity wzór wiat przystankowych łączący nowoczesność z elementami podhalańskimi. Na taką okoliczność można rozpisać konkurs otwarty, co dodatkowo spopularyzuje temat transportu oraz innowacyjne podejście powiatu do transportu publicznego oraz komunikacji. **Ujednoliceni**e biletów u różnych przewoźników, docelowo wprowadzenie jednej karty do poruszania się komunikacja publiczna na całym Podhalu. Stworzenie mechanizmów **modernizacji taboru** z mikrobusów na autobusy z ułatwionym dostępem dla osób niepełnosprawnych i matek z wózkami. Przewoźnicy spełniający takie warunki mogliby mieć preferencyjne warunki przyznawania licencji, dopłat (sprawa do przedyskutowania) , ale ważne aby wymusić	Ujednolicenie wiat przystankowych wymaga współpracy wszystkich zarządców dróg na terenie Powiatu Nowotarskiego – temat będzie rozpatrywany w późniejszym terminie. Docelowo wzór biletu dla operatorów zostanie ujednolicony, jak również zostanie wprowadzona możliwość zakupu biletów zbiorczych na wszystkie linie obsługiwane przez operatorów, jak i na linie obsługiwane przez zainteresowanych przewoźników. Mechanizmy modernizacji taboru zostaną ujęte w warunkach przetargowych oraz w zawieranych z operatorami umowach. Docelowo w ramach systemu informacji dla pasażera, planowane jest uruchomienie internetowych rozkładów jazdy z interaktywną wyszukiwarką połączeń. Temat połączeń kolejowych na terenie Powiatu Nowotarskiego został opisany w

			modernizacje pojazdów. **Internet** . Zarówno mieszkaniec, jak i turysta powinien móc w jednym miejscu sprawdzić rozkłady jazdy z miejsca A do miejsca B, niezależnie od tego, kto jest przewoźnikiem. Rozkłady powinny być zintegrowane w formie wygodnej wyszukiwarki (a nie tylko statyczne tabele z godzinami odjazdów) Zwiększenie nacisku na **transport szynowy,** zwłaszcza na osi Rabka – Nowy Targ (i dalej Zakopane)., modernizacja taboru + stacji kolejowych, zwiększenie dostępności komunikacyjnej poprzez zintegrowanie z transportem kołowym (np. przystanki jak najbliżej stacji / przystanków kolejowych, wspólne taryfy biletowe, skorelowanie czasu czasów przyjazdów i odjazdów.	punkcie 9 niniejszego zestawienia.
23.	Cały dokument	Inicjatywa społeczna Pociąg-autobus-góry	Należy przeprowadzić badania ruchu.	Uwagi nie uwzględniono. Badania zostały przeprowadzone. Informacja o ich przeprowadzeniu oraz wyniki (obejmujące również zakres udziału podróży transportem publicznym) zostały przedstawione w podrozdziale 7.2, str. 78-84.
24.	Rozdział – 7 Podrozdział – 7.2 Strona – 79	Inicjatywa społeczna Pociąg-autobus-góry	Niewiarygodne badania preferencji użytkowników komunikacji zbiorowej – brak informacji o wielkości próby i sposobie jej doboru.	Uwagi nie uwzględniono. Próba wyniosła 500 osób. Informacja na ten temat znajduje się na stronie 78. Wynik badania podany został w wykresie 12, na stronie 83. Zgłaszający nie podał, na jakiej podstawie stwierdził niewiarygodność badań.
25.	Załącznik nr 1	Inicjatywa społeczna Pociąg-autobus-góry	Niepełna lista linii użyteczności publicznej.	Uwagi nie uwzględniono. Założeniem projektowanej listy linii użyteczności publicznej, jak wskazano w

				podrozdziale 8.1, na stronie 89, podstawowymi kryteriami wyboru linii użyteczności publicznej było zapewnienie połączeń na poziomie powiatowym, tj. między siedzibą Powiatu, a siedzibami gmin, między siedzibami gmin tam, gdzie takie połączenia istnieją obecnie, jak również zapewnienie bezpośrednich połączeń z siedzibą Powiatu dla miejscowości, które takie połączenia posiadają obecnie. Zaprojektowana lista linii odpowiada tym kryteriom. Nie może natomiast zostać zaprojektowana lista linii, odpowiadająca dokładnie obecnie funkcjonującym połączeniom, ponieważ na danej linii funkcjonować będzie tylko jeden operator (w odróżnieniu od sytuacji obecnej, gdzie jedną linię komunikacyjną obsługuje kilku przedsiębiorców). Niezależnie od powyższego, ofertę przewozową uzupełnią przewozy realizowane przez przewoźników, na podstawie zgłoszenia zamiaru wykonywania przewozów. Rozpatrując uwagi opisane w punktach 1, 2, 6, 7, 15 niniejszego zestawienia, poszerzono zaprojektowaną listę linii – szczegóły opisano w powołanych punktach.
26.	Rozdział - 6 Podrozdział – 6.2 Strona - 72	Inicjatywa społeczna Pociąg-autobus-góry	Niepełna lista generatorów ruchu w tabeli 26 – brak PPWSZ w Nowym Targu.	Uwzględniono uwagę. Informację o PPWSZ w Nowym Targu, jako generatorze ruchu wprowadzono w tabeli 26 na stronie 72.
27.	Cały dokument	Inicjatywa społeczna Pociąg-autobus-góry	Brak uwzględnienia ruchu turystycznego.	Uwagi nie uwzględniono. Ruch turystyczny będzie w szczególności obsługiwany przez przewoźników, a poszczególne połączenia, poza siecią o charakterze linii użyteczności publicznej,

				uruchamiane będą przez nich w miarę zapotrzebowania rynkowego. Na podobnych zasadach funkcjonuje obsługa ruchu turystycznego obecnie.
28.	Cały dokument.	Inicjatywa społeczna Pociąg-autobus-góry	Brak współpracy z Powiatem Tatrzańskim.	Uwagi nie uwzględniono. Przewozy realizowane pomiędzy Powiatami Nowotarskim i Tatrzańskim pozostają w kompetencji Województwa Małopolskiego. Ponieważ obecnie nie funkcjonuje żadne porozumienie, ani związek międzypowiatowy, plan nie może uwzględniać połączeń pozostających poza kompetencją Powiatu Nowotarskiego. Nie wyłącza to jednakże możliwości podjęcia w przyszłości współpracy międzypowiatowej lub powiatowo-gminnej.
29.	Cały dokument.	Inicjatywa społeczna Pociąg-autobus-góry	Zaplanować pociąg wahadłowy Zakopane – Nowy Targ – Rabka.	Uwagi nie uwzględniono. Proponowane połączenie leży w kompetencji Województwa Małopolskiego, które w swoim planie transportowym zaplanowało zwiększenie oferty przewozowej na odcinku Zakopane – Nowy Targ. Powiat Nowotarski wystąpił już do Marszałka Województwa Małopolskiego oraz PKP z wnioskiem o wydłużenie tego połączenia do Rabki-Zdroju.
30.	Cały dokument.	Inicjatywa społeczna Pociąg-autobus-góry	Zbyt mała szczegółowość danych.	Uwagi nie uwzględniono. Plan przedstawia wizję rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Nowotarskim, natomiast szczegółowe rozwiązania będą projektowane i wprowadzane na etapie jego realizacji.
31.	Rozdział - 6 Podrozdział – 6.2 Strona – 74,75	Inicjatywa społeczna Pociąg-autobus-góry	Dodanie w tabeli nr 30 informacji o generatorach ruchu, które właśnie powstają – w szczególności o galerii handlowej Color Park.	Uwagi nie uwzględniono. Plan koncentruje się na stanie obecnym, wraz ze zmianą istniejących warunków będzie aktualizowany. Ponadto, planowana galeria Color Park leży w granicach

				porozumienia międzygminnego, którego uczestnikami są Gmina Miejska Nowy Targ, Gmina Wiejska Nowy Targ oraz Gmina Szaflary i dla których funkcję organizatora pełni Burmistrz Miasta Nowego Targu. Projektowanie linii bezpośrednich ze wszystkich części Powiatu do planowanej galerii jest nieuzasadnione, natomiast linia z Nowego Targu do galerii nie może zostać zaplanowana przez Powiat, ale powinna pozostawać w zainteresowaniu Burmistrza Miasta Nowego Targu.
32.	Cały dokument.	Inicjatywa społeczna Pociąg-autobus-góry	Dodanie centralnego parkingu buforowego dla samochodów przyjeżdżających na Podhale w sezonie turystycznym, gdzie można by zostawić samochód na dłuższy czas i przesiąść się na pociąg lub autobus. Parking taki powinien powstać w pobliżu torów kolejowych i może wiązać się koniecznością powstania nowego przystanku osobowego kolejowego.	Uwagi nie uwzględniono. Wnioskowany parking zostanie zaplanowany i utworzony w przyszłości, po uruchomieniu połączenia kolejowego na linii Rabka-Zdrój – Nowy Targ – Zakopane.
33.	Rozdział - 12 Podrozdział – 12.1 Strona - 119	Inicjatywa społeczna Pociąg-autobus-góry	Błąd merytoryczny w powoływaniu się na wytyczne, wg których rzekomo UE zaleca, by udział transportu publicznego wynosił 75 %, podczas, gdy faktycznie zaleca się, by w małych miejscowościach wynosił 25 %, a w większych 50%.	Uwagę uwzględniono. Skorygowano zapis w dokumencie.
34.	Rozdział - 9 Podrozdział – 9.2 Strona - 101	Inicjatywa społeczna Pociąg-autobus-góry	Spójna kolorystyka pojazdów - dodanie obowiązku wyboru obowiązującej kolorystyki pojazdów przez organizatora transportu, do której powinien dostosować się każdy operator oraz przewoźnik.	Uwagi nie uwzględniono. Nie planuje się obecnie ujednolicenia kolorystyki autobusów. W zakresie przewozów realizowanych przez operatorów, autobusy otrzymają jednolite oznaczenie organizatora, tj. Powiatu Nowotarskiego. W zakresie przewozów realizowanych przez przewoźników, organizator nie ma prawa narzucania kolorystyki taboru.

35.	Cały dokument	Inicjatywa społeczna Pociąg-autobus-góry	Spójne standardy przystankowe.	Uwagi nie uwzględniono. Ujednolicenie wiat przystankowych wymaga współpracy wszystkich zarządców dróg na terenie Powiatu Nowotarskiego – temat będzie rozpatrywany w późniejszym terminie.
36.	Cały dokument	Inicjatywa społeczna Pociąg-autobus-góry	Rozwiązanie problemu dwóch dworców w Nowym Targu.	Uwagi nie uwzględniono. W podrozdziale 12.1, na stronie 121 wskazano, że pomimo zapotrzebowania, na dzień dzisiejszy budowa zintegrowanego intermodalnego węzła komunikacyjnego jest niemożliwa.