

# Zintegrowany plan systemu transportu publicznego dla funkcjonalnego obszaru krośnieńsko-jasielskiego

Jasło, 12 stycznia 2015





**POMOC TECHNICZNA**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



Opracowanie zostało wykonane na zlecenie powiatu jasielskiego.

[www.powiat.jaslo.pl](http://www.powiat.jaslo.pl)

Autorami niniejszego zintegrowanego planu systemu transportu publicznego dla funkcjonalnego obszaru krośnieńsko-jasielskiego są członkowie Zespołu specjalistów ds. publicznego transportu zbiorowego REFUNDA z Wrocławia.

REFUNDA Sp. z o.o.





## Spis treści

1	Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego .....	8
1.1	Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego ....	9
1.2	Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	9
1.3	Konsultacje społeczne .....	10
1.4	Definicje i pojęcia.....	11
2	Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego .....	13
2.1	Informacje ogólne .....	14
2.1.1	Powiat jasielski.....	14
2.1.2	Powiat krośnieński .....	18
2.1.3	Miasto Krosno .....	21
2.1.4	Pozostałe gminy wchodzące w skład obszaru funkcjonalnego Krosno-Jasto .....	21
2.2	Uwarunkowania demograficzne .....	23
2.2.1	Liczba ludności .....	23
2.2.2	Gęstość zaludnienia.....	28
2.3	Uwarunkowania społeczno-gospodarcze .....	30
2.4	Uwarunkowania społeczno-ekonomiczne .....	33
2.5	Układ drogowy .....	38
2.5.1	Powiat jasielski.....	38
2.5.2	Powiat krośnieński .....	40
2.5.3	Krosno (miasto na prawach powiatu) .....	40
2.6	Układ torowy .....	42
3	Sieć komunikacyjna.....	43
3.1	Transport pasażerski dostępny na obszarze krośnieńsko-jasielskim .....	44
3.1.1	Transport drogowy .....	44
3.1.2	Transport kolejowy .....	44
3.1.3	Transport lotniczy.....	44
3.2	Analiza obowiązujących zezwoleń oraz zaświadczeń w publicznym transporcie zbiorowym .....	45





3.3	Charakterystyka taboru wykorzystywanego przez wszystkich przewoźników wykonujących regularne przewozy drogowe na terenie badanego obszaru.....	45
3.3.1	Powiat jasielski.....	45
3.3.2	Powiat krośnieński .....	52
3.4	Istniejąca sieć połączeń drogowych i kolejowych w formie graficznej.....	55
3.5	Określenie linii o największym natężeniu podróży.....	58
3.5.1	Powiat jasielski.....	59
3.5.2	Powiat krośnieński .....	59
3.6	Ocena aktualnej oferty przewozowej .....	60
3.6.1	Powiat jasielski.....	60
3.6.2	Powiat krośnieński .....	60
3.6.3	Podsumowanie.....	61
3.7	Określenie potencjału poszczególnych linii komunikacyjnych.....	61
3.8	Określenie obszarów wymagających interwencji w zakresie dowozu osób ..	62
3.9	Planowana sieć komunikacyjna.....	63
3.10	Węzły przesiadkowe.....	64
3.10.1	Jasło .....	64
3.10.2	Krosno .....	65
3.10.3	Nowy Żmigród .....	65
3.10.4	Dukla.....	65
3.11	Linie turystyczne .....	65
4	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców obszaru krośnieńsko-jasielskiego.....	67
4.1	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej .....	68
4.1.1	Urzędy i instytucje publiczne .....	68
4.1.2	Placówki oświatowe .....	68
4.1.3	Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy .....	69
4.1.4	Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne .....	70
4.1.5	Placówki służby zdrowia i opieki społecznej .....	71
4.1.6	Turystyka.....	71
4.2	Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców obszaru funkcjonalnego .....	73
4.3	Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu jasielskiego w zależności od czasu ich występowania .....	73





4.3.1	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia .....	73
4.3.2	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia .....	74
4.4	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego .....	74
4.5	Podsumowanie .....	75
5	Przewidywane finansowanie usług przewozowych .....	76
6	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu .....	78
6.1	Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań marketingowych .....	79
6.1.1	Metodologia badań.....	79
6.1.2	Formularze ankietowe.....	79
6.1.3	Metryka respondentów .....	86
6.1.4	Analiza wyników badania .....	87
6.1.5	Podsumowanie badań.....	102
7	Zasady organizacji rynku przewozów .....	103
7.1	Proponowane zasady organizacji rynku przewozów na obszarze funkcjonalnym .....	104
8	Pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	112
8.1	Informacje ogólne.....	113
8.2	Realizacja postulatów przewozowych.....	113
8.3	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego .....	114
8.4	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.....	115
8.5	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej.....	116
9	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera .....	117
10	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego obszaru krośnieńsko-jasielskiego .....	119
10.1	Integracja usług transportu zbiorowego.....	120
10.2	Integracja różnych środków transportu .....	120
10.3	Integracja zewnętrzna.....	120
10.4	Wprowadzenie elektronicznego biletu okresowego .....	122





10.5	Rozwiązania z zakresu informacji pasażerskiej .....	122
10.6	Promocja usług .....	123
10.7	Programy edukacyjne dla dzieci i młodzieży .....	124
10.8	Innowacje w publicznym transporcie zbiorowym - podsumowanie .....	124
10.9	Legnicko-Głogowski Okręg Przemysłowy (LGOM) jako przykład organizacji lokalnej - międzypowiatowej komunikacji zbiorowej .....	125
11	Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla obszaru krośnieńsko-jasielskiego .....	126
11.1	Monitorowanie realizacji zadań transportowych .....	127
11.2	Weryfikacja i aktualizacja .....	127
12	Część graficzna planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla obszaru krośnieńsko-jasielskiego .....	128
13	Spisy .....	130
13.1	Spis map .....	131
13.2	Spis tabel .....	131
13.3	Spis wykresów .....	132
13.4	Spis rysunków .....	133
	Załącznik 1 .....	135
	Załącznik 2 .....	141
	Załącznik 3 .....	157

#### ANEKS 1

Prognoza do Zintegrowanego planu systemu transportu publicznego dla funkcjonalnego obszaru krośnieńsko - jasielskiego

#### ANEKS 2

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu jasielskiego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko

#### ANEKS 3

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gmin: Chorkówka, Jedlicze, Miejsce Piastowe, Korczyna, Krościenko Wyżne, Krosno i Wojaszówka wraz z prognozą oddziaływania na środowisko





**POMOC TECHNICZNA**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

**UNIA EUROPEJSKA**  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



#### ANEKS 4

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Jasła wraz z gminami przyległymi wraz z prognozą oddziaływania na środowisko



Projekt jest częściowo finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i budżetu państwa w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013.





# 1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego







## 1.1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla obszaru jasielsko - krośnieńskiego (dalej jako plan transportowy) jest zaplanowanie usług publicznego transportu zbiorowego organizowanego na obszarze krośnieńsko-jasielskim. Publiczny transport zbiorowy zostanie zaplanowany zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju transportu - z ograniczeniem następstw rozwoju transportu indywidualnego poprzez zapewnienie racjonalnego zakresu świadczonych usług przez publiczny transport zbiorowy.

Rozwój publicznego transportu zbiorowego będzie uwzględniał oczekiwania społeczne mieszkańców całego obszaru.

W procesie rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględnione zostaną także aspekty, które wynikają z potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej oraz kwestie związane z ochroną środowiska naturalnego.

## 1.2 Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r. (dalej jako Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym), partnerzy wchodzący w skład obszaru krośnieńsko-jasielskiego, chcąc organizować planowo publiczną komunikację zbiorową w swoich granicach, są zobowiązani do opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

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

Przy opracowywaniu planu transportowego dla obszaru krośnieńsko-jasielskiego wykorzystano dane i materiały, które są m.in. w dyspozycji partnerów wchodzących w skład obszaru oraz Głównego Urzędu Statystycznego. Wykorzystano również informacje pochodzące ze stron internetowych, publikacji branżowych oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, w planie transportowym uwzględnia się ogłoszony plan transportowy wyższego rzędu, czyli plan transportowy opracowany przez Marszałka Województwa Podkarpackiego, który został uchwalony w kwietniu 2014 r.





### 1.3 Konsultacje społeczne

Plan transportowy dla obszaru krośnieńsko-jasielskiego poddany został trzytygodniowym konsultacjom społecznym. Ich celem było poinformowanie społeczności obszaru o działaniach, jakie są przewidziane do realizacji w ramach planu transportowego dla obszaru krośnieńsko-jasielskiego oraz stworzenie mieszkańcom możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Informacja o opracowanym projekcie planu transportowego została ogłoszona na stronach internetowych partnerów oraz sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego dla obszaru krośnieńsko-jasielskiego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.

W czasie trwania konsultacji społecznych nie wpłynęły żadne uwagi.





## 1.4 Definicje i pojęcia

### **Operator publicznego transportu zbiorowego**

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

### **Organizator publicznego transportu zbiorowego**

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

### **Parking B+R**

Parking dla rowerów zintegrowany z przystankiem komunikacji zbiorowej.

### **Parking P+R**

Parking dla samochodów zintegrowany z przystankiem komunikacji zbiorowej.

### **Parking K+R**

Parking zlokalizowany w pobliżu przystanku umożliwiający zatrzymanie samochodu na 1 - 2 min w celu wysadzenia pasażera.

### **Powiatowe przewozy pasażerskie**

Przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie.

### **Przewoźnik**

Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.





### **Przewóz o charakterze użyteczności publicznej**

Powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

### **Publiczny transport zbiorowy**

Powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.

### **Rekompensata**

Środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

### **Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego**

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



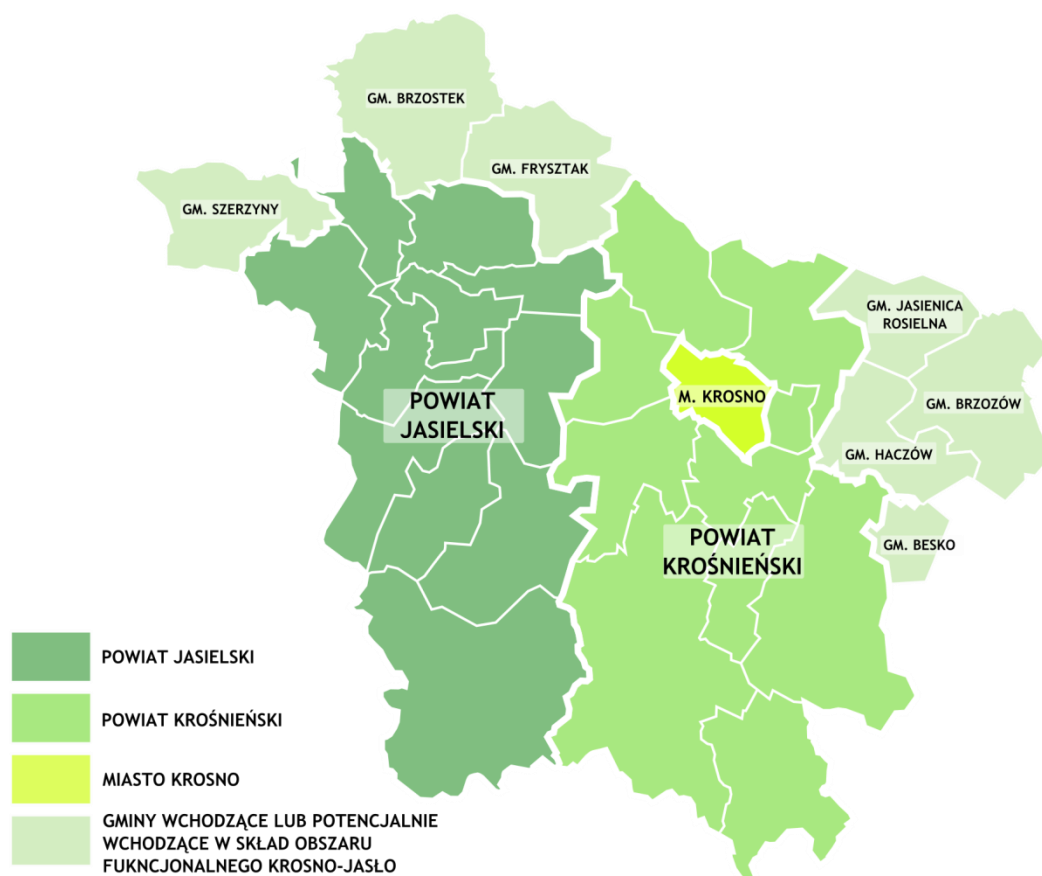


## 2 Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego





## 2.1 Informacje ogólne



Mapa 1. Jednostki terytorialne wchodzące w skład planu transportowego dla funkcjonalnego obszaru krosnieńsko-jasielskiego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [www.mapy.geoportal.gov.pl](http://www.mapy.geoportal.gov.pl)

### 2.1.1 Powiat jasielski



**Powiat jasielski** - powiat przygraniczny w województwie podkarpackim. Utworzony w 1999 roku w ramach reformy administracyjnej. Jego siedzibą jest miasto Jasło. Obejmuje część Pogórza Ciężkowickiego i Strzyżowskiego, Kotliny Jasielsko-Krośnieńskiej, Pogórza Jasielskiego i Beskidu Niskiego na obszarze którego rozciąga się Magurski Park Narodowy. Przez teren powiatu przepływają rzeki Wisłoka, Jasiołka i Ropa. W skład powiatu wchodzi następujące jednostki terytorialne: miasto Jasło, gmina miejsko-wiejska Kołaczyce i gminy wiejskie: Brzyska, Dębowiec, Jasło, Krempna, Nowy Żmigród, Osiek Jasielski, Skołyszyn i Tarnowiec. Powiat zajmuje powierzchnię 831 km<sup>2</sup> i liczy 115 388 mieszkańców.

Graniczy od zachodu z powiatami: gorlickim (woj. małopolskie) i tarnowskim (woj. małopolskie), od północy - z powiatami: dębickim oraz strzyżowskim, od wschodu -







z powiatem krośnieńskim. Południowa granica powiatu pokrywa się z granicą polsko-słowacką.

Gminy powiatu jasielskiego:



**Miasto Jasło** - miasto powiatowe w południowo-wschodniej części Polski, w województwie podkarpackim, siedziba powiatu jasielskiego. Jasło sąsiaduje od północy z gminami Kołaczyce i Brzyska, od wschodu - z gminą Tarnowiec, a od południa i zachodu - z gminą wiejską Jasło. Miasto zajmuje powierzchnię 36,52 km<sup>2</sup> i liczy 36 363 mieszkańców.



**Gmina Brzyska** - gmina wiejska w województwie podkarpackim, w powiecie jasielskim. Sąsiaduje od północy z gminą Brzostek (pow. dębicki), i gminą Jodłowa (pow. dębicki), od wschodu - z gminą Kołaczyce, od południa - z gminą Jasło i miastem Jasło, a od zachodu - z gminą Skotyszyn i gminą Szerzyny (pow. tarnowski). Gmina zajmuje powierzchnię 44,87 km<sup>2</sup> i liczy 6 464 mieszkańców. W skład gminy wchodzi 7 miejscowości (sołectw): Błażkowa, Brzyska, Dąbrówka, Kłodawa, Lipnica Dolna, Ujazd i Wróblowa.



**Gmina Dębowiec** - gmina wiejska w województwie podkarpackim, w powiecie jasielskim. Sąsiaduje od północy z gminą Jasło, od wschodu - z gminą Tarnowiec i gminą Nowy Żmigród, od południa - z gminą Osiek Jasielski i gminą Krempna, a od zachodu - z gminą Lipinki (pow. gorlicki) i gminą Sękowa (pow. gorlicki). Gmina zajmuje powierzchnię 86,47 km<sup>2</sup> i liczy 8 675 mieszkańców. W skład gminy wchodzi 13 miejscowości (sołectw): Cieklin, Dębowiec, Duląbka, Dzielec, Dobrynia, Folusz, Łazy Dębowieckie, Majscowa, Pagórek, Radość, Wola Cieklińska, Wola Dębowiecka i Zarzecze.



**Gmina Jasło** - gmina wiejska w województwie podkarpackim, w powiecie jasielskim. Sąsiaduje od północy z gminami: Brzyska, Frysztak (pow. strzyżowski) i Kołaczyce, od wschodu - z gminami: Wojaszówka (pow. krośnieński), Jedlicze (pow. krośnieński) i Tarnowiec, od południa - z gminą Dębowiec, a od zachodu - z gminami Skotyszyn i Lipinki (pow. gorlicki). Gmina zajmuje powierzchnię 93,07 km<sup>2</sup> i liczy 16 417 mieszkańców. W skład gminy wchodzi 17 miejscowości (sołectw): Bierówka, Brzyście, Chrzastówka, Gorajowice, Jareniówka, Kowalowy, Łaski-Sobniów, Niegłowice, Niepla, Opacie, Osobnica, Szebnie, Trzcinią, Warzyce, Wolica, Zimna Woda i Żółków.







**Gmina Kołaczyce** - gmina miejsko-wiejska w województwie podkarpackim, w powiecie jasielskim. Od północy sąsiaduje z gminą Brzostek (pow. dębicki), od północnego wschodu - z gminą Frysztak (pow. strzyżowski), od południowego wschodu - z gminą i miastem Jasło, a od zachodu - z gminą Brzyska. Gmina zajmuje powierzchnię 61,1 km<sup>2</sup> i liczy 9 060 mieszkańców. W skład gminy wchodzi 8 miejscowości (sołectw): miasto Kołaczyce, Bieździedza, Bieździadka, Krajowice, Lublica, Nawsie Kołaczyckie, Sieklówka i Sowina.



**Gmina Krempna** - gmina wiejska w województwie podkarpackim, w powiecie jasielskim. Od północy sąsiaduje z gminą Dębowiec, gminą Osiek Jasielski i gminą Nowy Żmigród, od wschodu - z gminą Dukła (pow. krośnieński), od południa - ze Słowacją, a od zachodu - z gminą Sękowa (pow. gorlicki). Gmina zajmuje powierzchnię 203,86 km<sup>2</sup> i liczy 1 989 mieszkańców. W skład gminy wchodzi 9 miejscowości (sołectw): Grab, Kotań, Krempna, Myscowa, Ożenna, Polany, Świątkowa Mała, Świątkowa Wielka i Wyszowatka.



**Gmina Nowy Żmigród** - (do 1954 gmina Żmigród Nowy) - gmina wiejska w województwie podkarpackim, w powiecie jasielskim. Od północy sąsiaduje gminą Tarnowiec i gminą Dębowiec, od wschodu - z gminą Dukła (pow. krośnieński) i gminą Chorkówka (pow. krośnieński), od południa - z gminą Krempna, a od zachodu - z gminą Osiek Jasielski. Gmina zajmuje powierzchnię 103,59 km<sup>2</sup> i liczy 9 320 mieszkańców. W skład gminy wchodzi 19 miejscowości (sołectw): Brzezowa, Desznica, Gorzyce, Grabanina, Jaworze, Kąty, Łężyny, Łysa Góra, Makowiska, Mytarka, Mytarz, Nienaszów, Sośniny, Nowy Żmigród, Sadki, Siedliska Żmigrodzkie, Skalnik, Stary Żmigród i Toki.

**Gmina Osiek Jasielski** - gmina wiejska w województwie podkarpackim, w powiecie jasielskim. Od północnego zachodu sąsiaduje z gminą Dębowiec, od wschodu - z gminą Nowy Żmigród, a od południowego zachodu - z gminą Krempna. Gmina zajmuje powierzchnię 60,4 km<sup>2</sup> i liczy 5 389 mieszkańców. W skład gminy wchodzi 8 miejscowości (sołectw): Czekań, Mrukowa, Osiek Jasielski, Pielgrzymka, Samokłęski, Świerchowa, Załęże i Zawadka Osiecka.



**Gmina Skołyszyn** - gmina wiejska w województwie podkarpackim, w powiecie jasielskim. Od północy sąsiaduje z gminą Szerzyny (pow. tarnowski), od wschodu - z gminą Brzyska i gminą Jasło, od południa -





z gminą Lipinki (pow. gorlicki), a od zachodu - z gminą Biecz (pow. gorlicki). Gmina zajmuje powierzchnię 78,49 km<sup>2</sup> i liczy 12 512 mieszkańców. W skład gminy wchodzi 14 miejscowości (sołectw): Bączal Dolny, Bączal Górny, Harkłowa, Jabłonica, Kunowa, Lipnica Górna, Lisów, Przysieki, Pusta Wola, Siedliska Sławęcińskie, Skołyszyn, Siepietnica, Sławęcín i Świącany.



**Gmina Tarnowiec** - gmina wiejska w województwie podkarpackim, w powiecie jasielskim. Od północy sąsiaduje z gminą Jasło, od wschodu - z gminą Jedlicze (pow. krośnieński), od południowego wschodu - z gminą Chorkówka (pow. krośnieński), od południa - z gminą Nowy Żmigród, od zachodu - z gminą Dębowiec, a od północnego zachodu - z miastem Jasło. Gmina zajmuje powierzchnię 62,5 km<sup>2</sup> i liczy 9 199 mieszkańców. W skład gminy wchodzi 17 miejscowości (sołectw): Brzezówka, Czeluśnica, Dobrucowa, Gąsówka, Gliniczek, Glinik Polski, Łajsce, Łubienko, Łubno-Opacie, Łubno Szlacheckie, Nowy Glinik, Potakówka, Roztoki, Sądkowa, Tarnowiec, Umieszcz i Wrocanka.





### 2.1.2 Powiat krośnieński



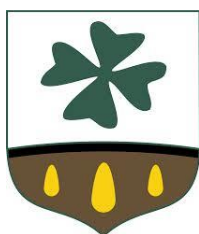
**Powiat krośnieński** - powiat przygraniczny w województwie podkarpackim. Utworzony w 1999 roku w ramach reformy administracyjnej. Jego siedzibą jest miasto Krosno. Powiat położony jest w obrębie trzech jednostek fizjograficznych: Pogórza Karpackiego, Kotliny Jasielsko-Krośnieńskiej oraz Beskidu Niskiego. W skład powiatu wchodzi:

- gminy miejsko-wiejskie: Dukła, Iwonicz-Zdrój, Jedlicze i Rymanów;
- gminy wiejskie: Chorkówka, Jaśliska (od 1 stycznia 2010), Korczyn, Krościenko Wyżne, Miejsce Piastowe i Wojaszówka;
- miasta: Dukła, Iwonicz-Zdrój, Jedlicze i Rymanów.

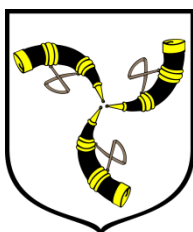
Powiat zajmuje powierzchnię 923,79 km<sup>2</sup> i liczy 111 874 mieszkańców.

Graniczy od zachodu z powiatem jasielskim, od północy - z powiatem strzyżowskim, od wschodu - z powiatami brzozowskim i sanockim. Południowa granica powiatu pokrywa się z granicą polsko-słowacką.

#### Gminy powiatu krośnieńskiego:



**Gmina Chorkówka** - gmina położona w zachodniej części powiatu krośnieńskiego. Od północnej strony graniczy z Krosnem oraz gminą Jedlicze, od wschodniej - z gminą Miejsce Piastowe, od południowej - z gminą Dukła, od południowo-zachodniej - z gminą Nowy Żmigród (pow. jasielski), a od zachodniej - z gminą Tarnowiec (pow. jasielski). Powierzchnia gminy wynosi 77,35 km<sup>2</sup>, a liczba mieszkańców - 13 455 osób. W skład gminy Chorkówka wchodzi 14 sołectw: Bóbrka, Chorkówka, Draganowa, Faliszówka, Kobylany, Kopytowa, Leśniówka, Machnówka, Poraj, Sulistrowa, Szczepańcowa, Świerzowa Polska, Zręcin i Żeglce.



**Gmina Dukła** - gmina miejsko-wiejska położona w południowo-zachodniej części powiatu krośnieńskiego. Od północnej strony graniczy z gminami Chorkówka oraz Miejsce Piastowe, od wschodu - z gminami Iwonicz-Zdrój oraz Jaśliska, a od zachodu - z gminami Krempna (pow. jasielski) i Nowy Żmigród (pow. jasielski). Południowa granica gminy jest jednocześnie granicą państwa. Powierzchnia gminy wynosi 233,5 km<sup>2</sup>, a liczba mieszkańców - 14 825 osób. W skład gminy wchodzi miasto Dukła oraz 21 sołectw: Barwinek, Cergowa, Chyrowa, Głojsce, Iwła, Jasionka, Lipowica, Łęki Dukielskie, Mszana, Myszkowskie, Nadole, Nowa Wieś, Olchowiec,





Równe, Teodorówka, Trzciana, Tylawa, Wietrzno, Zawadka Rymanowska, Zboiska oraz Zyndranowa.



**Gmina Iwonicz-Zdrój** - gmina miejsko-wiejska położona w centralnej części powiatu krośnieńskiego. Od północnej strony graniczy z gminą Miejsce Piastowe, od wschodu - z gminą Rymanów, a od południa i zachodu - z gminą Dukła. Powierzchnia gminy wynosi 45,5 km<sup>2</sup>, a liczba mieszkańców - 10 982. W skład gminy wchodzi miasto Iwonicz-Zdrój oraz 3 sołectwa: Iwonicz, Lubatowa i Lubatówka.



**Gmina Jaśliska** - gmina wiejska położona w południowo-wschodniej części powiatu krośnieńskiego. Od północy graniczy z gminą Rymanów, od wschodu - z gminą Komańcza (pow. sanocki), a od zachodu - z gminą Dukła. Południowa granica gminy jest jednocześnie granicą państwa. Gmina została reaktywowana dnia 01.01.2010 r. i wydzielona z obszaru gminy Dukła. Powierzchnia gminy wynosi 98,63 km<sup>2</sup>, a liczba mieszkańców - 2 067. W skład gminy wchodzi 5 sołectw: Daliowa, Jaśliska, Posada Jaśliska, Szklary i Wola Niżna.



**Gmina Jedlicze** - gmina miejsko-wiejska położona w zachodniej części powiatu krośnieńskiego. Od północno-zachodniej strony graniczy z gminą Jasto (pow. jasielski), od północnej - z gminą Wojaszówka, od wschodniej - z miastem Krosno, od południowej - z gminą Chorkówka, a od zachodniej - z gminą Tarnowiec (pow. jasielski). Powierzchnia gminy wynosi 58,57 km<sup>2</sup>. Zamieszkała jest przez 15 476 osób. W skład gminy Jedlicze wchodzi miejscowość Jedlicze oraz 10 sołectw: Chlebna, Dobieszyn, Długie, Jaszczew, Moderówka, Piotrkówka, Podniebyle, Poręby, Potok i Żarnowiec.



**Gmina Miejsce Piastowe** - gmina we wschodniej części powiatu krośnieńskiego. Od północy graniczy z miastem Krosno oraz gminą Krościenko Wyżne, od wschodu - z gminami Haczów (pow. brzozowski) i Rymanów, od południa - z gminami Iwonicz-Zdrój i Dukła, a od zachodu - z gminą Chorkówka.

Powierzchnia gminy wynosi 51,32 km<sup>2</sup>. Zamieszkała jest przez 13 550 osób. W skład gminy Miejsce Piastowe wchodzi 9 sołectw: Głowienka, Łężany, Miejsce Piastowe, Niżna Łąka, Rogi, Targowiska, Widacz, Wrocanka i Zalesie.







**Gmina Korczyna** - gmina położona w północno-wschodniej części powiatu krośnieńskiego. Od północy sąsiaduje z gminami Strzyżów (pow. strzyżowski) i Niebylec (pow. strzyżowski), od wschodu - z gminami Jasienica Rosielna (pow. brzozowski) i Haczów (pow. brzozowski), od południa - z gminą Krościenko Wyżne i miastem Krosno, a od zachodu - z gminą Wojaszówka. Powierzchnia gminy wynosi 93,06 km<sup>2</sup>. Zamieszkała jest przez 11 031 osób. W skład gminy Korczyna wchodzi 7 sołectw: Czarnorzeki, Iskrzynia, Kombornia, Korczyna, Krasna, Węglówka i Wola Komborska.



**Gmina Krościenko Wyżne** - gmina położona we wschodniej części powiatu krośnieńskiego. Od północy graniczy z gminą Korczyna, od wschodu - z gminami Korczyna i Haczów (pow. brzozowski), od południa - z gminą Miejsce Piastowe, a od zachodu - z miastem Krosno. Powierzchnia gminy wynosi 16,31 km<sup>2</sup>. Zamieszkała jest przez 5 532 osoby. W skład gminy Krościenko Wyżne wchodzi 2 sołectwa: Pustyny i Krościenko Wyżne.



**Gmina Rymanów** - gmina miejsko-wiejska zlokalizowana we wschodniej części powiatu krośnieńskiego. Od północy graniczy z gminą Haczów (pow. brzozowski), od wschodu - z gminami: Besko (pow. sanocki), Zarszyn (pow. sanocki) oraz Bukowsko (pow. sanocki), od południa - z gminami: Komańcza (pow. sanocki), Jaśliska oraz Dukla, a od zachodu - z gminami Iwonicz-Zdrój i Miejsce Piastowe. Powierzchnia gminy wynosi 165,79 km<sup>2</sup>, a liczba mieszkańców - 15 499. W skład gminy wchodzi miasto Rymanów oraz 15 sołectw: Bałucianka, Bzianka, Głębokie, Klimkówka, Królik Polski, Ładzin, Łazy, Milcza, Posada Górna, Puławy, Sieniawa, Wistoczek, Wróblík Królewski, Wróblík Szlachecki oraz Zmystówka.



**Gmina Wojaszówka** - gmina położona w północnej części powiatu krośnieńskiego. Od północnego zachodu graniczy z gminą Frysztak (pow. strzyżowski), od północy - z gminą Wiśniowa (pow. strzyżowski), od północnego wschodu - z gminą Strzyżów (pow. strzyżowski), od wschodu - z gminą Korczyna, od południa - z miastem Krosno, od południowego zachodu - z gminą Jedlicze, a od zachodu - z gminą Jasto (pow. jasielski). Powierzchnia gminy wynosi 83,37 km<sup>2</sup>. Zamieszkała jest przez 9 202 osoby. W skład gminy Wojaszówka wchodzi 11 sołectw: Bajdy, Bratkówka, Łączki Jagiellońskie, Łęki Strzyżowskie, Odrzykoń, Pietrusza Wola, Przybówka, Rzepnik, Ustrobnia, Wojaszówka oraz Wojkówka.





### 2.1.3 Miasto Krosno

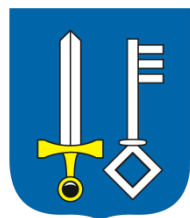


**Krosno** - miasto na prawach powiatu położone w południowej części województwa podkarpackiego, przy ujściu rzeki Lubatówki do Wisłoka. Mieści się ono na obszarze Kotliny Krośnieńskiej wchodzącej w skład Pogórza Środkowobeskidzkiego. Jest także siedzibą władz powiatu krośnieńskiego obejmującego swym zasięgiem tereny dziewięciu okolicznych gmin. Miasto zajmuje powierzchnię 43,5 km<sup>2</sup> i liczy 47 223 mieszkańców. Krosno sąsiaduje z następującymi gminami: Wojaszówka, Korczyna, Krościenko Wyżne, Miejsce Piastowe, Chorkówka i Jedlicze.

### 2.1.4 Pozostałe gminy wchodzące w skład obszaru funkcjonalnego Krosno-Jasło



**Gmina Besko** - gmina wiejska położona w północno-zachodniej części powiatu sanockiego. Od północnej strony graniczy z gminą Haczów (pow. brzozowski), od wschodu i południa - z gminą Zarszyn (pow. sanocki), a od zachodu - z gminą Rymanów (pow. krośnieński). Powierzchnia gminy wynosi 27,6 km<sup>2</sup>, a liczba mieszkańców - 4 482. W skład gminy wchodzi 3 sołectwa: Besko, Mymoń i Poręby.



**Gmina Brzostek** - gmina miejsko-wiejska położona w południowej części powiatu dębickiego. Od północnej strony sąsiaduje z gminami: Pilzno (pow. dębicki), Dębica (pow. dębicki) oraz Ropczyce (pow. ropczycko-sędziszowski), od wschodu - z gminami Wielopole Skrzyńskie (pow. ropczycko-sędziszowski) i Frysztak (pow. strzyżowski), od południa - z gminą Kotaczyce, a od zachodu - z gminami Brzyska oraz Jodłowa (pow. dębicki). Powierzchnia gminy wynosi 122,33 km<sup>2</sup>, a liczba mieszkańców - 13 187. W skład gminy wchodzi miasto Brzostek oraz 18 sołectw: Bączalka, Bukowa, Głobikówka, Gorzejowa, Grudna Dolna, Grudna Górna, Januszkowice, Kamienica Dolna, Kamienica Górna, Klecie, Nawsie Brzostockie, Opacionka, Przeczyca, Siedliska-Bogusz, Skurowa, Smarżowa, Wola Brzostocka oraz Zawadka Brzostocka.



**Gmina Haczów** - gmina wiejska położona w południowo-zachodniej części powiatu brzozowskiego. Od północnej strony graniczy z gminą Jasienica Rosielna (pow. brzozowski), od wschodu - z gminą Brzozów (pow. brzozowski), od południa - z gminami: Zarszyn (pow. sanocki), Besko (pow. sanocki) i Rymanów, natomiast od zachodu - z gminami: Miejsce Piastowe, Krościenko Wyżne oraz Korczyna. Powierzchnia





gminy wynosi 71,3 km<sup>2</sup>, a liczba jej mieszkańców - 9 336. W skład gminy wchodzi 7 sołectw: Buków, Haczów, Jabłonica Polska, Jasionów, Malinówka, Trześciów oraz Wzdów.



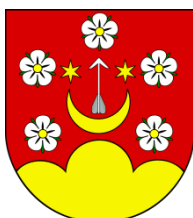
**Gmina Brzozów** - gmina miejsko-wiejska zlokalizowana w środkowej części powiatu brzozowskiego. Od północnej strony sąsiaduje z gminą Domaradz (pow. brzozowski), od wschodniej - z gminami Nodrzec (pow. brzozowski) oraz Dydnia (pow. brzozowski), od południa - z gminami Sanok (pow. sanocki) oraz Zarszyn (pow. sanocki), natomiast od zachodu - z gminami Haczów (pow. brzozowski) oraz Jasienica Rosielna (pow. brzozowski). Powierzchnia gminy wynosi 103,18 km<sup>2</sup>, a liczba mieszkańców - 26 604. W skład gminy Brzozów wchodzi miasto Brzozów oraz 7 sołectw: Górki, Grabownica Starzeńska, Humniska, Przysietnica, Stara Wieś, Turze Pole oraz Zmiennica.



**Gmina Jasienica Rosielna** - gmina wiejska położona w zachodniej części powiatu brzozowskiego. Od północy graniczy z gminą Domaradz (pow. brzozowski), od południowego wschodu - z gminą Brzozów (pow. brzozowski), od południa - z gminą Haczów (pow. brzozowski) oraz od zachodu - z gminą Korczyną. Powierzchnia gminy wynosi 57,55 km<sup>2</sup>, a liczba ludności - 7 722. W skład gminy wchodzi 4 sołectwa: Jasienica Rosielna, Blizne, Orzechówka oraz Wola Jasienicka.



**Gmina Frysztak** - gmina wiejska położona w południowo zachodniej części powiatu strzyżowskiego. Od północy graniczy z gminą Wielopole Skrzyńskie (pow. ropczycko-sędziszowski) oraz gminą Wiśniowa (pow. strzyżowski), od wschodu - z gminą Wojaszówka, od południa - z gminą wiejską Jasło oraz z gminą Kołaczyce, natomiast od zachodu - z gminą Brzostek (pow. dębicki). Powierzchnia gminy wynosi 90,51 km<sup>2</sup>, natomiast liczba mieszkańców - 10 524. W skład gminy wchodzi 14 sołectw: Chytrówka, Cieszyna, Frysztak, Glinik Dolny, Glinik Górny, Glinik Średni, Gogołów, Huta Gogołowska, Kobyłe, Lubla, Pułanki, Stępina, Twierdza oraz Widacz.



**Gmina Szerzyny** - gmina wiejska położona w południowo-wschodnim krańcu powiatu tarnowskiego w województwie małopolskim. Od północnej strony sąsiaduje z gminami: Ryglice (pow. tarnowski) oraz Jodłowa (pow. dębicki), od wschodu - z gminą Brzyska, od południowego wschodu - z gminą Skotyszyn, od południa - z gminą Biecz (pow. gorlicki), natomiast od zachodu - z gminami: Rzepiennik Strzyżewski (pow. tarnowski) oraz Tuchów (pow. tarnowski). Powierzchnia gminy wynosi 82,24 km<sup>2</sup>, a liczba mieszkańców - 8 022. W skład gminy wchodzi 5 sołectw: Czerмна, Ołpiny, Swoszowa, Szerzyny oraz Żurowa.







## 2.2 Uwarunkowania demograficzne

### 2.2.1 Liczba ludności

Cechy demograficzne społeczności zamieszkującej analizowany obszar są jednym z czynników wpływających na potrzeby transportowe. Dane przedstawiające liczbę ludności gmin wchodzących w skład obszaru krośnieńsko-jasielskiego zostały umieszczone w poniższej tabeli i wykresie, który pokazuje jakie zmiany w liczbie ludności nastąpiły w ciągu ostatnich 10 lat.

Tabela 1. Liczba ludności zamieszkującej obszar opracowania w latach 2004-2013

Powiat	Gmina	Rok									
		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
pow. jasielski	Miasto Jasto	37805	37811	37562	37343	37249	37102	37148	36918	36641	36363
	Brzyska	6207	6235	6226	6259	6257	6273	6392	6426	6455	6464
	Dębowiec	8347	8375	8423	8435	8439	8447	8570	8619	8646	8675
	Jasto	15819	15810	15823	15833	15811	15868	16212	16277	16340	16417
	Kołaczyce	8816	8836	8852	8876	8896	8960	9087	9099	9062	9060
	Krempna	1976	1970	1966	1969	1951	1978	2010	2004	2001	1989
	Nowy Żmigród	9402	9354	9317	9229	9253	9237	9374	9377	9346	9320
	Osiek Jasielski	5321	5306	5296	5333	5322	5321	5397	5410	5411	5389
	Skotyszyn	12483	12466	12401	12367	12397	12393	12457	12476	12538	12512
	Tarnowiec	9149	9147	9131	9121	9082	9110	9174	9183	9221	9199
pow. krośnieński	Chorkówka	13087	13160	13157	13315	13380	13415	13478	13513	13499	13455
	Dukla	16638	16674	16638	16645	16655	16636	14858	14848	14816	14825
	Iwonicz-Zdrój	10905	10942	10945	11010	10981	11044	10925	10940	10917	10982
	Jedlicze	15029	15027	15035	15106	15203	15193	15489	15512	15529	15476
	Korczyna	10695	10750	10777	10802	10882	10932	10988	10996	11036	11031
	Krościenko Wyżne	5102	5139	5187	5247	5305	5339	5428	5462	5507	5532
	Miejsce Piastowe	13385	13473	13468	13550	13569	13629	13569	13594	13568	13550
	Rymanów	15510	15457	15424	15475	15503	15488	15682	15687	15737	15763
	Wojaszówka	9040	9067	9118	9120	9129	9173	9194	9218	9171	9202
	Jaślicka	-	-	-	-	-	-	2109	2104	2078	2067
M. Krosno	Krosno	48060	47817	47723	47479	47534	47534	47516	47348	47307	47223
pow. sanocki	Besko	4250	4251	4268	4282	4261	4294	4392	4403	4431	4482
pow. strzyżowski	Frysztak	10645	10633	10666	10670	10643	10654	10569	10577	10558	10524
pow. tarnowski	Szerzyny	8213	8232	8231	8186	8138	8103	8093	8063	8050	8022
pow. brzozowski	Brzozów	26143	26087	26113	26095	26146	26177	26663	26675	26738	26604
	Haczów	9123	9079	9075	9058	9093	9109	9346	9327	9288	9336

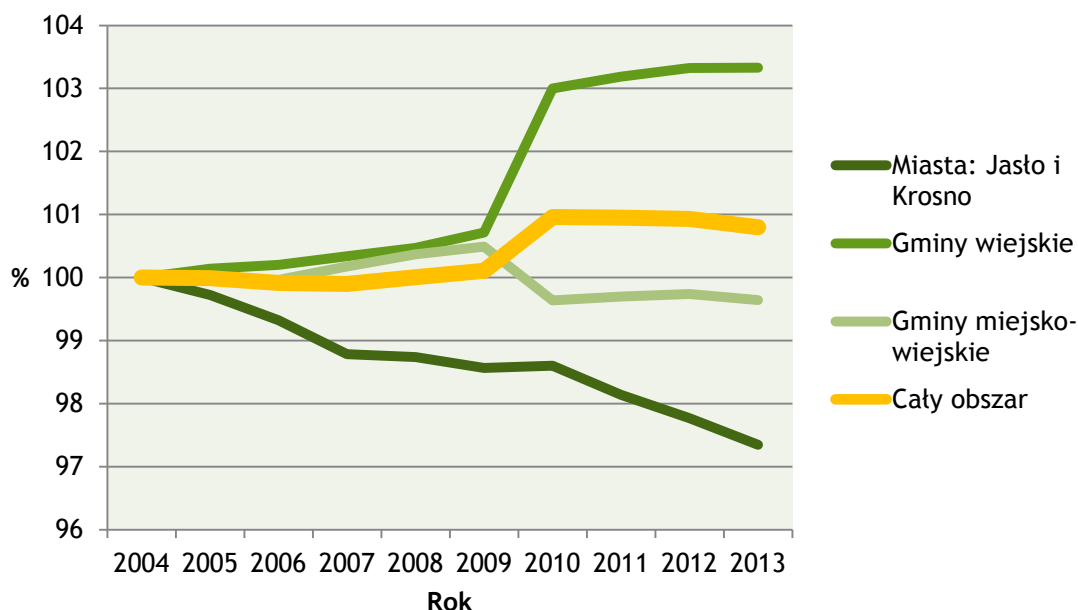




Powiat	Gmina	Rok									
		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	Jasienica Rosielna	7330	7351	7369	7336	7415	7439	7608	7635	7734	7722
pow. dębicki	Brzostek	13064	13056	13044	13060	13042	13070	13180	13176	13185	13187

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Celem lepszego zobrazowania zmian w liczbie ludności na wykresie przedstawiono procentową relację liczby ludności w danym roku. Przyjęto liczbę ludności w roku 2004 jako 100%.



Wykres 1. Zmiany liczby ludności zamieszkującej obszar opracowania w latach 2004-2013 w relacji do roku 2004

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Największe zmiany w liczbie ludności są zauważalne w 2010 roku. Jest to spowodowane faktem reaktywowania gminy wiejskiej Jaśliska z części gminy miejsko-wiejskiej Dukla. W ostatnich 10 latach spadek liczby ludności zanotowano w miastach Krosno i Jasło. W gminach miejsko-wiejskich zaobserwowane nieznaczny spadek, natomiast liczba ludności w gminach wiejskich systematycznie wzrasta. Zachodzi więc zjawisko tzw. suburbanizacji, czyli migracji ludności z miast na tereny wiejskie. Sumarycznie, pomijając niewielkie wahania, liczba ludności na obszarze opracowania niniejszego planu transportowego utrzymuje się na stałym poziomie.

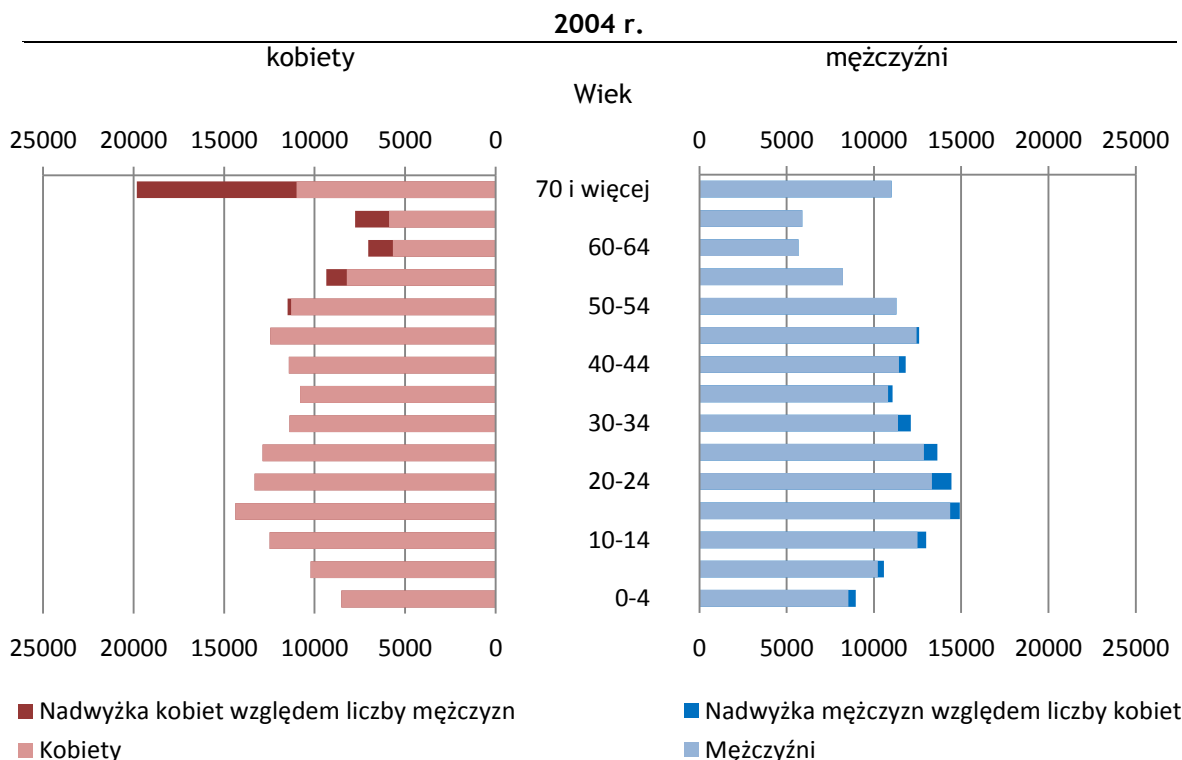
Dane porównujące liczbę mieszkańców w poszczególnych przedziałach wiekowych w latach 2004 i 2013 obrazuje tabela 2 oraz piramidy wieku.



Tabela 2. Liczba ludności w przedziałach wiekowych w latach 2004 i 2013

Przedział wiekowy	Rok	
	2004	2013
0-4	18276	18266
5-9	21709	18475
10-14	26593	19110
15-19	30445	22282
20-24	28803	26284
25-29	27484	28087
30-34	24414	28385
35-39	22739	26780
40-44	24123	23634
45-49	25864	22746
50-54	23516	24085
55-59	18137	24258
60-64	13116	21492
65-69	14180	14933
70 i więcej	32145	35554

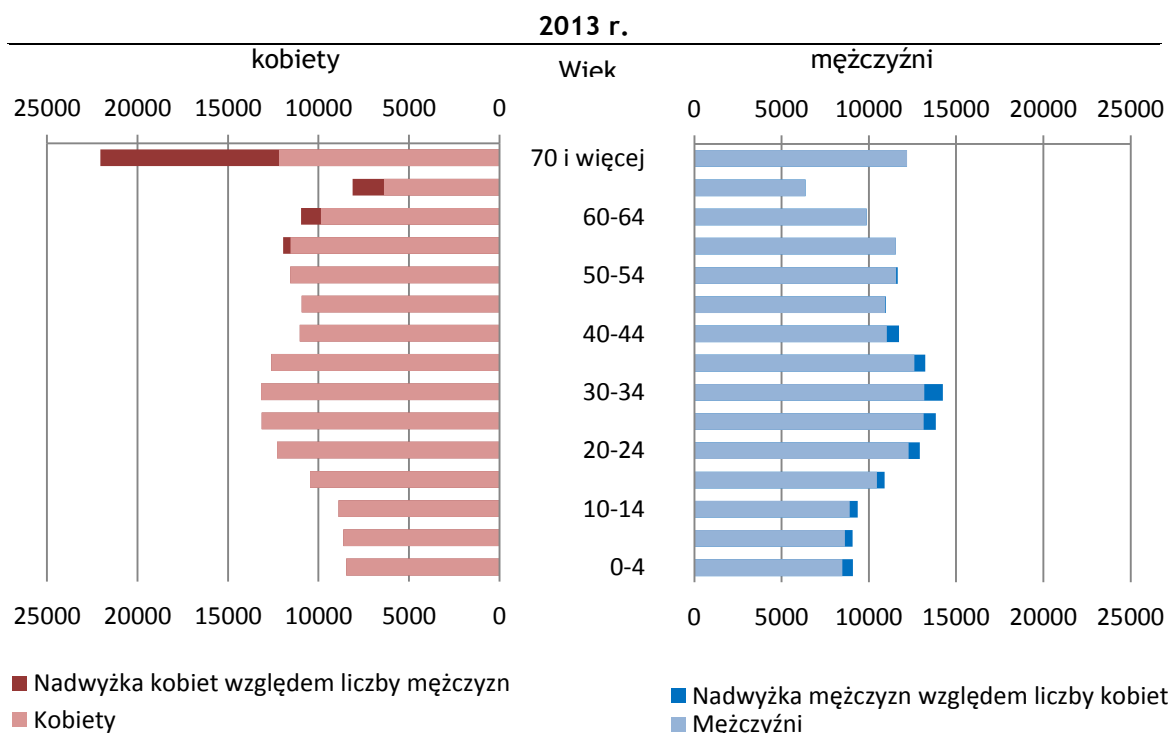
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS



Wykres 2. Piramida wieku ludności zamieszkującej obszar objęty planem transportowym w 2004 roku

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS





**Wykres 3. Piramida wieku ludności zamieszkującej obszar objęty planem transportowym w 2013 roku**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

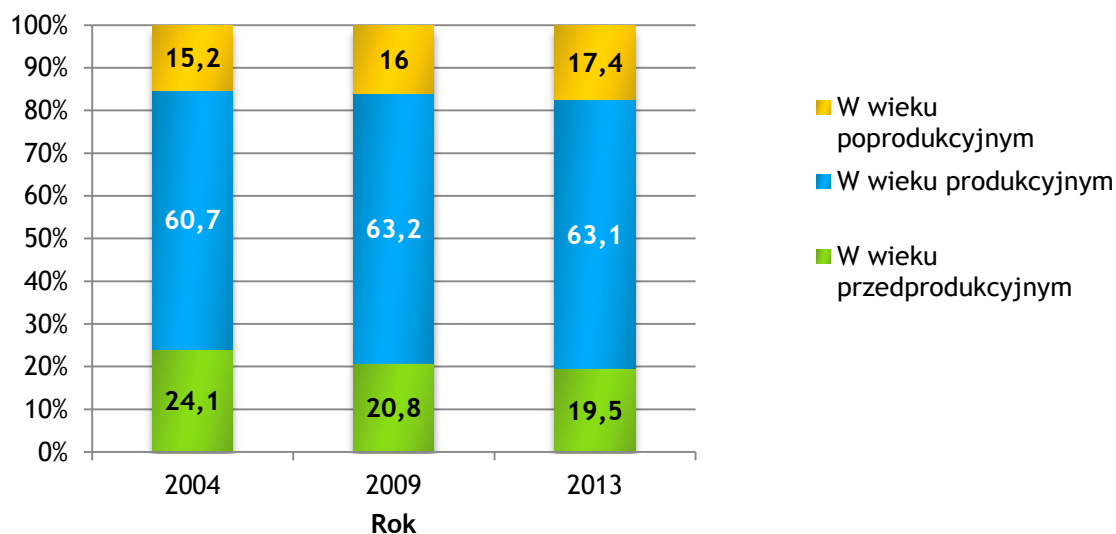
Struktura ludności badanego obszaru w podziale na osoby w wieku przed-, po- i produkcyjnym w latach 2004, 2009 i 2013 została przedstawiona w poniższej tabeli oraz na wykresie.

**Tabela 3. Struktura ludności obszaru objętego planem transportowym w wieku przed-, po- i produkcyjnym (2004, 2009 i 2013)**

	2004		2009		2013	
	Liczba ludności	%	Liczba ludności	%	Liczba ludności	%
<b>W wieku przedprodukcyjnym</b>	84518	24,1	73081	20,8	69028	19,5
<b>W wieku produkcyjnym</b>	213444	60,7	222345	63,2	223565	63,1
<b>W wieku poprodukcyjnym</b>	53582	15,2	56492	16	61778	17,4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS

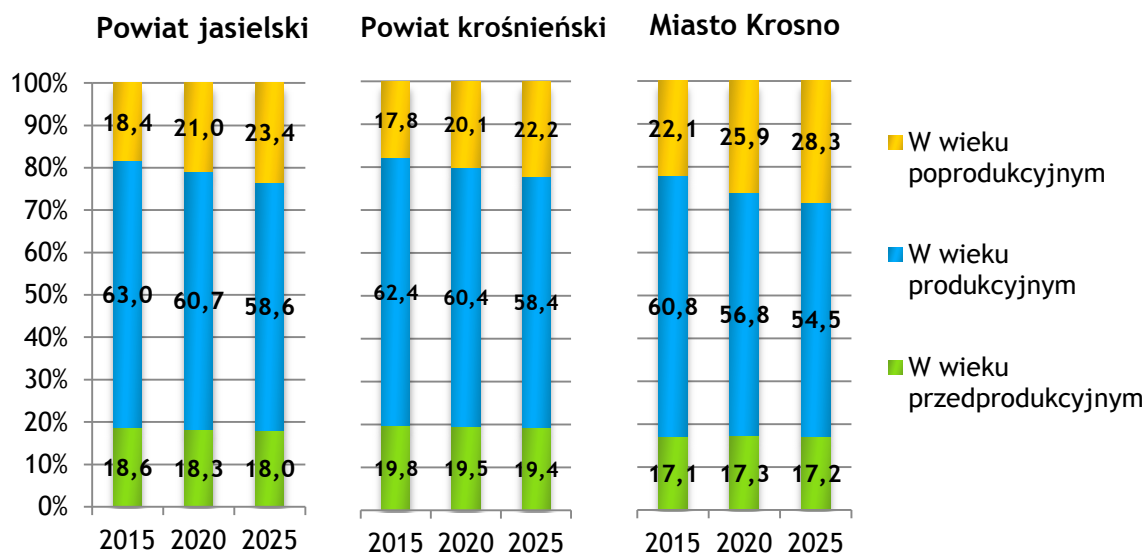




Wykres 4. Struktura ludności obszaru objętego planem transportowym w wieku przed-, po- i produkcyjnym (2004, 2009 i 2013)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS

Analiza powyższych danych pokazuje, iż liczba osób w wieku przedprodukcyjnym od lat regularnie spada. Liczba osób w wieku produkcyjnym osiągnęła 63,2% w 2009 i od tamtej pory zmalała o ponad 0,1 punktu procentowego. Za to regularnie wzrasta liczba osób w wieku poprodukcyjnym - w ciągu ostatnich 10 lat wzrosła z 15,2 do 17,4%.



Wykres 5. Porównanie prognozowanych zmian w strukturze wiekowej ludności na lata 2015, 2020 i 2025 w powiatach objętych opracowaniem

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS





Prognozowane dane dotyczące zmian udziału grup produkcyjnych i nieprodukcyjnych w ogólnej liczbie ludności dostępne są z dokładnością do powiatów, zatem powyżej zaprezentowano zestawienia dla powiatu jasielskiego, powiatu krośnieńskiego i miasta Krosno.

W prognozie widoczne jest systematyczne zmniejszanie się udziału osób w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym na rzecz grupy wiekowej 65+, przy czym największy spadek notuje się dla ludności w wieku produkcyjnym. Najszybciej starzejące się społeczeństwo charakteryzuje miasto Krosno.

Przemiany demograficzne w strukturze ludności, a szczególnie proces starzenia się społeczeństwa i negatywny efekt emigracji zarobkowych, uwzględniane będą już na etapie planowania standardu oferty komunikacji zbiorowej, w zakresie:

- 1) standardu taboru,
- 2) drogi dojazdu do przystanku,
- 3) gęstości rozmieszczenia przystanków komunikacyjnych.

### 2.2.2 Gęstość zaludnienia

Czynnikiem bezpośrednio wpływającym na popyt na przewozy pasażerskie jest rozmieszczenie mieszkańców i cechy demograficzne analizowanego obszaru.

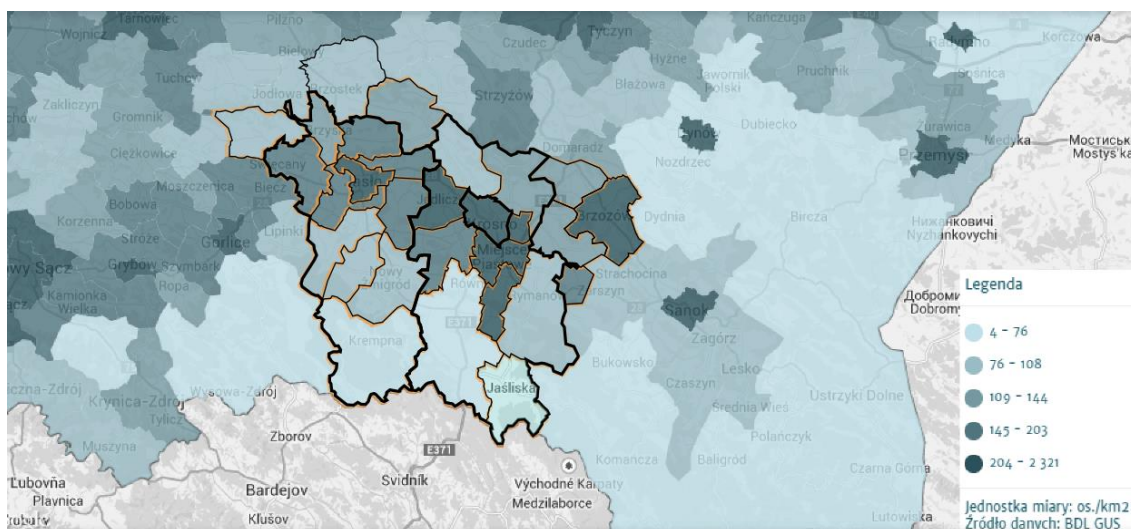
Niniejszy plan transportowy obejmuje swoich zasięgiem:

- miasto na prawach powiatu - Krosno,
- miasto Jasło,
- siedem gmin miejsko-wiejskich - Kołaczyce, Dukła, Iwonicz-Zdrój, Jedlicze, Rymanów, Brzozów i Brzostek,
- dziewiętnaście gmin wiejskich - Brzyska, Dębowiec, Jasło, Krempna, Nowy Żmigród, Osiek Jasielski, Skotyszyn, Tarnowiec, Chorkówka, Korczyna, Krościenko Wyżne, Miejsce Piastowe, Wojaszówka, Jaśliska, Besko, Haczów, Jasienica Rosielna, Frysztak oraz Szerzyny.

Cały obszar tworzy łącznie 257 sołectw, miasta: Kołaczyce, Dukła, Iwonicz-Zdrój, Jedlicze, Rymanów, Brzozów, Brzostek, miasto Jasło oraz miasto Krosno.







**Mapa 2. Gęstość zaludnienia w gminach objętych planem transportowym**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie mapy interaktywnej dostępnej na stronie:

<http://www.mojaopolis.pl/> (dostęp: 13.10.2014 r.)

**Tabela 4. Gęstość zaludnienia w gminach objętych planem transportowym**

Region	Gęstość zaludnienia [os./ km <sup>2</sup> ]
Krosno	1073
Jasło-miasto	983
Krościenko Wyżne	346
Miejsce Piastowe	266
Jedlicze	262
Brzozów	258
Iwonicz-Zdrój	239
Jasło-wieś	177
Chorkówka	175
Besko	166
Skotyszyn	160
Kołaczyce	149
Tarnowiec	148
Brzyska	144
Jasienica Rosielna	135
Haczów	130
Korczyna	119
Frysztak	116
Brzostek	108
Dębowiec	101
Szerzyny	98
Rymanów	94
Wojaszówka	93
Osiek Jasielski	90
Nowy Żmigród	90







Region	Gęstość zaludnienia [os./ km <sup>2</sup> ]
Dukla	63
Jaślicka	21
Krempna	10

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS*

Największą gęstość zaludnienia notuje się w miastach Krosno (1 073 os./ km<sup>2</sup>) oraz Jasło (983 os./ km<sup>2</sup>), a także w kilku centralnych gminach wiejskich i miejsko-wiejskich (239-346 os./ km<sup>2</sup>). Z kolei najniższą gęstością zaludnienia na tle obszaru cechują się południowe gminy: Krempna, Dukla oraz Jaślicka, ze względu na położenie na górzystym terenie. Ponadto notuje się relatywnie wysoką gęstość zaludnienia w gminach sąsiadujących z dużymi miastami - Jasłem i Krosnem.

### 2.3 Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

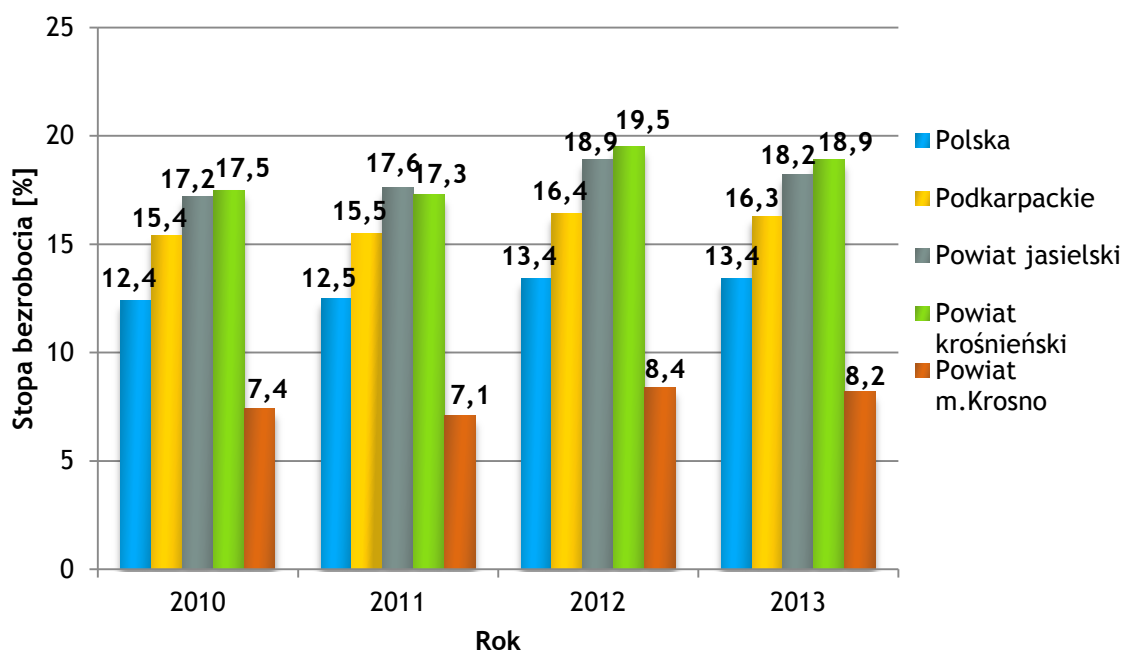
Stopa bezrobocia w powiecie jasielskim, powiecie krośnieńskim i mieście Krosno na tle województwa podkarpackiego i kraju w ostatnich latach jest zaprezentowana w poniższej tabeli oraz na wykresie. Według GUS stopę bezrobocia rejestrowanego obliczono jako stosunek liczby bezrobotnych zarejestrowanych do liczby cywilnej ludności aktywnej zawodowo (ogółem oraz danej grupy), tj. bez osób odbywających czynną służbę wojskową oraz pracowników jednostek budżetowych prowadzących działalność w zakresie obrony narodowej i bezpieczeństwa publicznego.

**Tabela 5. Stopa bezrobocia w powiatach objętych opracowaniem w latach 2010-2013**

Jednostka terytorialna	Stopa bezrobocia [%]			
	2010	2011	2012	2013
Polska	12,4	12,5	13,4	13,4
Podkarpackie	15,4	15,5	16,4	16,3
Powiat jasielski	17,2	17,6	18,9	18,2
Powiat krośnieński	17,5	17,3	19,5	18,9
Powiat m.Krosno	7,4	7,1	8,4	8,2

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS*



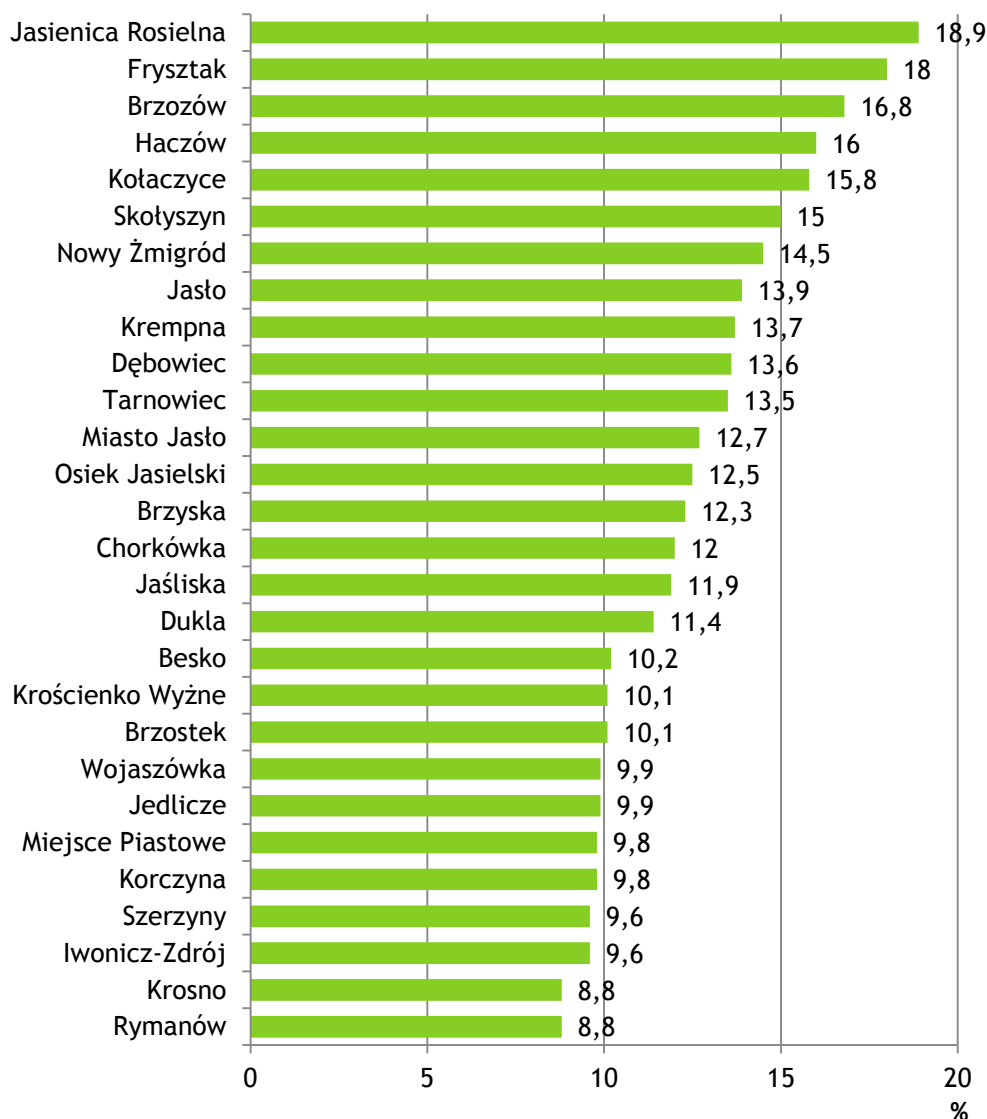


Wykres 6. Stopa bezrobocia w powiatach objętych opracowaniem w latach 2010-2013

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS

Powyższe dane wskazują na proporcjonalne wahania stopy bezrobocia we wszystkich analizowanych zasięgach. Na uwagę zasługuje bardzo niska stopa bezrobocia w mieście Krosno, natomiast w okolicznych gminach wskaźnik ten jest przeszło 2 razy większy.



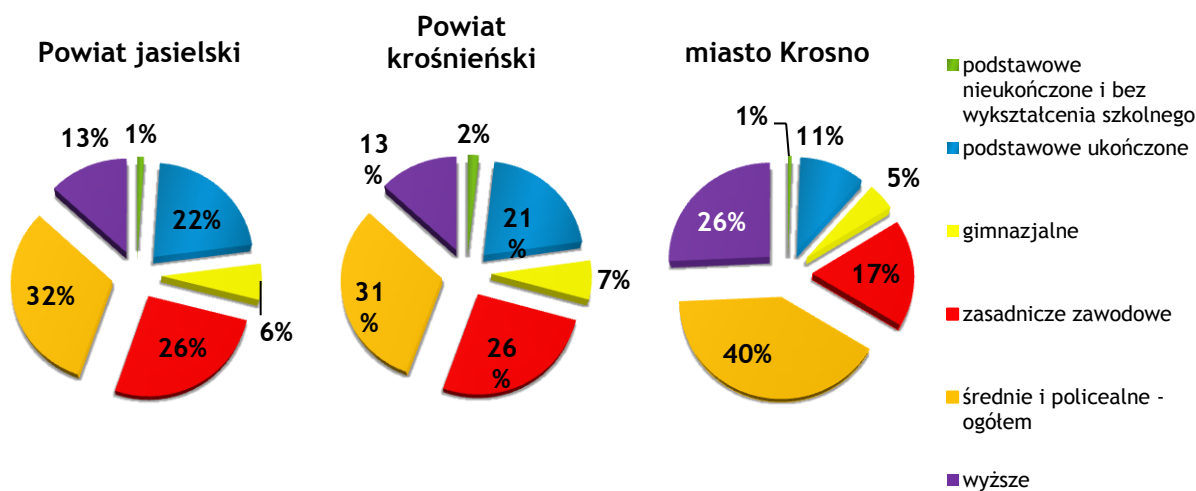


Wykres 7. Udział zarejestrowanych bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w roku 2013

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS

Statystyki dotyczące udziału osób bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym na obszarze objętym planem przedstawiają się dość zróżnicowanie. Największy wskaźnik cechuje gminy Jasienica Rosielna oraz Frysztak - tam niemal co piąta osoba w wieku produkcyjnym jest zarejestrowana w urzędzie pracy. Nieco niższe wskaźniki mają gminy: Brzozów (16,8%), Haczów (16%), Końce (15,8%) oraz Skotyszyn (15%). Najniższymi wskaźnikami charakteryzują się gminy powiatu krośnieńskiego, najwyższymi - gminy mogące potencjalnie wchodzić w skład obszaru funkcjonalnego krośnieńsko-jasielskiego, położone poza powiatami krośnieńskim i jasielskim. Gminy powiatu jasielskiego generalnie cechują wskaźniki wyższe od średniej ogółu gmin, która wynosi 12,56%.





Wykres 8. Liczba ludności według wykształcenia, dane na 2011 rok

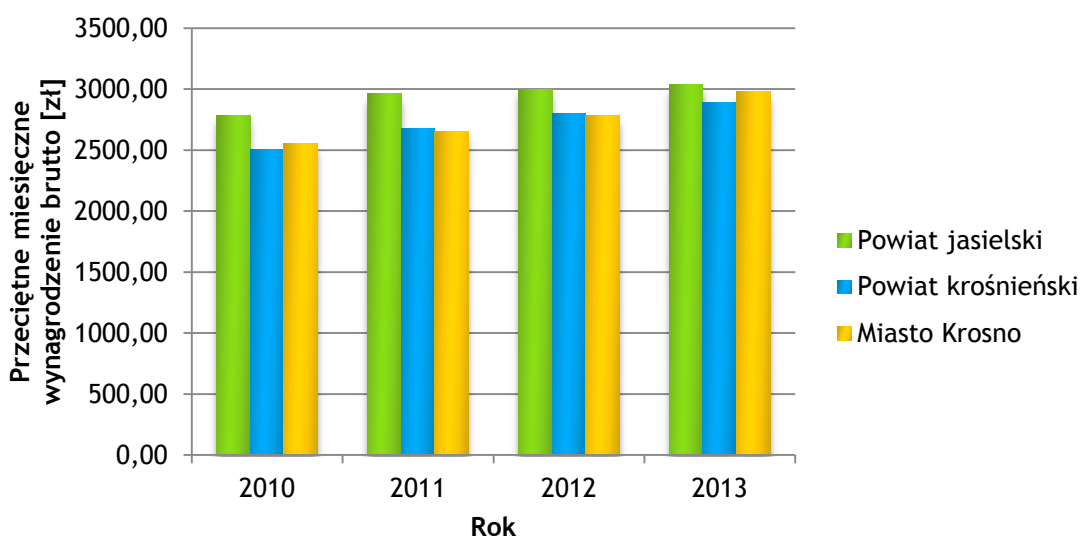
Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS

Powyższy wykres pokazuje ludność według wykształcenia z podziałem powiat jasielski, powiat krośnieński i miasto Krosno (ze względu na brak danych na poziomie gmin).

Wyniki w powiecie jasielskim i krośnieńskim przedstawiają się niemal tak samo, z niewielkimi wahaniami rzędu 1 punktu procentowego. W powiatach tych wykształcenie średnie i wyższe posiada mniej niż połowa ludności. Ponadto dość duży udział ludności powiatu ma wykształcenie zasadnicze zawodowe (26%). W Krośnie 2/3 mieszkańców to osoby z wykształceniem średnim lub wyższym, przy czym osoby z wykształceniem wyższym stanowią ponad 25% ogółu.

## 2.4 Uwarunkowania społeczno-ekonomiczne

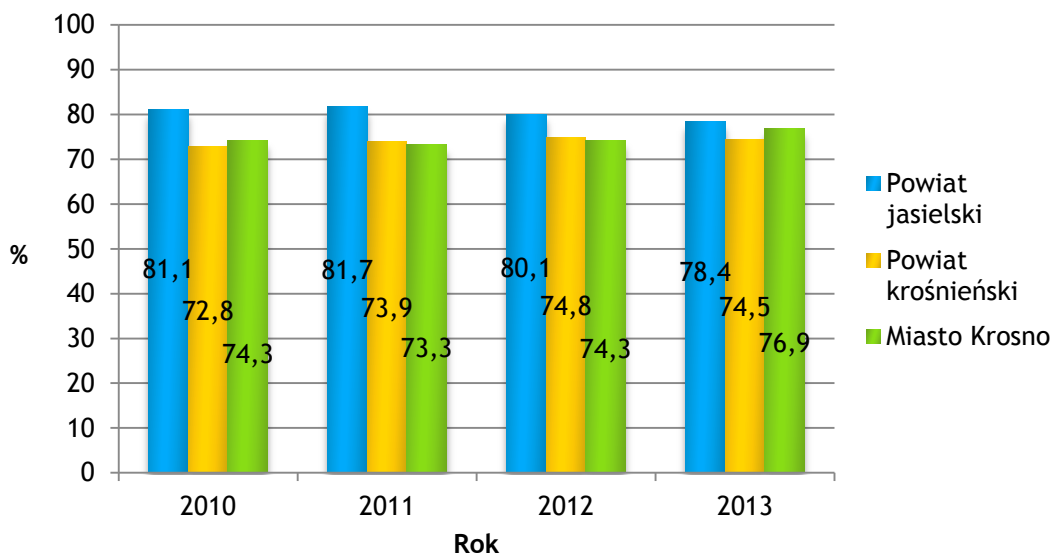
Wśród analizowanych powiatów, najwyższe przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto notuje się w powiecie jasielskim, jednak płace rosną tam najwolniej (około 250 zł w ciągu ostatnich czterech lat). Największym wzrostem charakteryzuje się miasto Krosno - 427,85 zł od roku 2010. Płace we wszystkich analizowanych powiatach wykazują tendencję wzrostową.



Wykres 9. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w powiecie jasielskim, krośnieńskim i mieście Krosno

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS

We wszystkich analizowanych powiatach przeciętne wynagrodzenie jest niższe od średniej krajowej i w 2013 roku wyniosło odpowiednio: w powiecie jasielskim - 78,4%, w powiecie krośnieńskim - 74,5% oraz w mieście Krosno - 76,9%.



Wykres 10. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w relacji do średniej krajowej (Polska=100%)

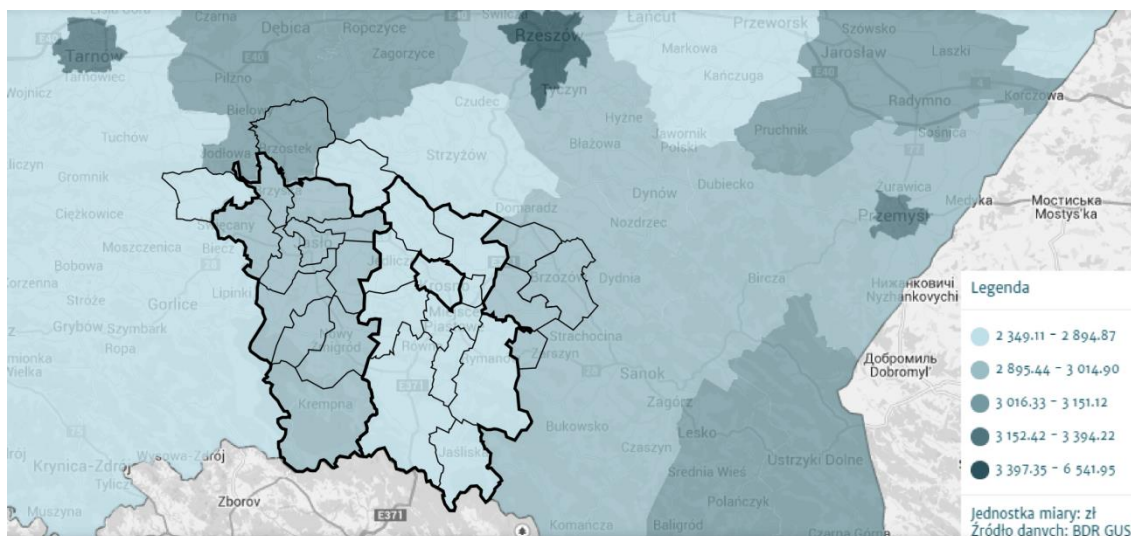
Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS

W powiecie jasielskim, pomimo najwyższej na analizowanym obszarze średniej płacy, wskaźnik w relacji do średniej krajowej maleje. Wynika to z faktu, że średnie wynagrodzenie w powiecie jasielskim rośnie stosunkowo wolno, a szczególnie wolniej niż średnia płaca krajowa. Pozostałe powiaty notują w ostatnim czasie niewielkie





wahania, ale w stosunku do roku 2010 w powiecie krośnieńskim i mieście Krosno jest zauważalny wzrost średniej płacy w relacji do średniej krajowej.



**Mapa 3. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto na obszarze objętym planem transportowym (stan na 2012 r.)**

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie mapy interaktywnej dostępnej na stronie: <http://www.mojapolis.pl/> (dostęp: 10.10.2014 r.)*

Powyższa mapa wskazuje na stosunkowo niskie miesięczne wynagrodzenie w powiecie krośnieńskim i w mieście Krosno na tle okolicznych powiatów. Nieco wyższe wynagrodzenie notuje się w powiecie jasielskim oraz w gminach z powiatu brzozowskiego i sanockiego. Najwyższą wartość wśród analizowanych gmin notuje się w gminie Brzostek, wchodzącej w skład powiatu dębickiego.

**Tabela 6. Dochody podatkowe w przeliczeniu na jednego mieszkańca w poszczególnych gminach, dane na 2014 r. (oszacowane przez Ministerstwo Finansów)**

Miejsce	Powiat	Gmina	Dochody podatkowe na 1 mieszkańca
1		Kleszczów	33560,89
280	jasielski	m. Jasło	1549,26
346	m. Krosno	m. Krosno	1468,30
628	krośnieński	Jedlicze	1231,50
1312	krośnieński	Krościenko Wyżne	938,65
1450	krośnieński	Dukla	898,86
1604	krośnieński	Korczyna	849,29
1689	brzozowski	Brzozów	822,59
1736	krośnieński	Iwonicz-Zdrój	804,14
1863	krośnieński	Wojaszówka	760,08
1948	krośnieński	Miejsce Piastowe	732,43
1971	jasielski	Tarnowiec	726,76
1984	jasielski	Skotyszyn	722,70
1994	strzyżowski	Frysztak	720,06







2101	jasielski	Jasło	685,86
2124	krośnieński	Rymanów	677,63
2159	brzozowski	Haczów	656,47
2208	brzozowski	Jasienica Rosielna	635,13
2228	jasielski	Dębowiec	627,08
2240	sanocki	Besko	623,11
2251	jasielski	Osiek Jasielski	617,29
2271	jasielski	Brzyska	605,40
2275	jasielski	Krempna	603,37
2284	dębicki	Brzostek	599,16
2291	krośnieński	Chorkówka	596,82
2370	jasielski	Kołaczyce	540,57
2386	jasielski	Nowy Żmigród	528,42
2417	krośnieński	Jaśliska	498,57
2471	tarnowski (woj. małopolskie)	Szerzyny	395,12
2479		Łukowica	343,59

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dostępnych na stronie:  
<http://samorzad.pap.pl/depesze/redakcyjne.praca.wprzerwie/135028/Ranking-najbogatszych-i-najbiedniejszych-gmin> (dostęp: 10.10.2014 r.)

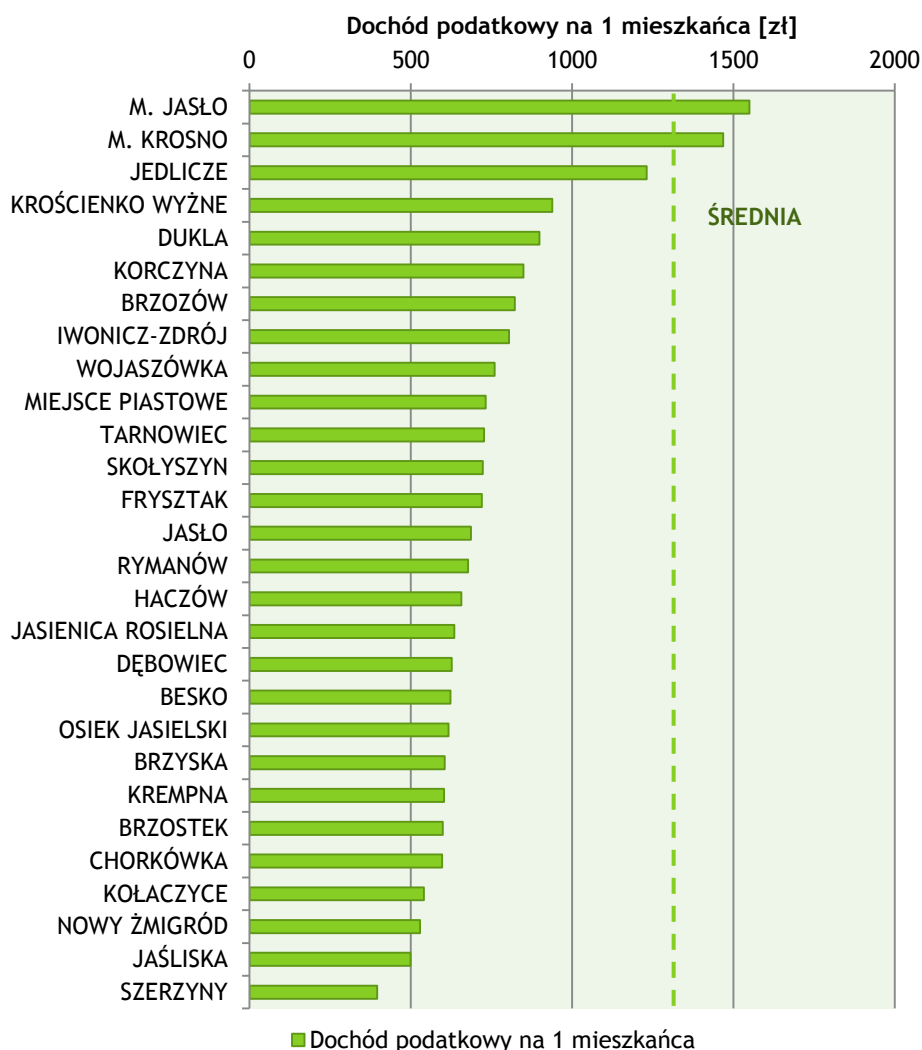
Tabela 7. Dochody podatkowe w przeliczeniu na jednego mieszkańca w powiatach objętych opracowaniem, dane na 2014 r. (oszacowane przez Ministerstwo Finansów)

Jednostka terytorialna	Średni dochód podatkowy na jednego mieszkańca w powiecie
miasto Krosno	1468,30
powiat krośnieński	798,80
powiat jasielski	720,67
pozostałe gminy	635,95

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dostępnych na stronie:  
<http://samorzad.pap.pl/depesze/redakcyjne.praca.wprzerwie/135028/Ranking-najbogatszych-i-najbiedniejszych-gmin> (dostęp: 10.10.2014 r.)







**Wykres 11. Dochody podatkowe w przeliczeniu na jednego mieszkańca w poszczególnych gminach, dane na 2014 r.**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dostępnych na stronie:

<http://samorząd.pap.pl/depesze/redakcyjne.praca.wprzerwie/135028/Ranking-najbogatszych-i-najbiedniejszych-gmin> (dostęp: 10.10.2014 r.)

Podstawę powyższych wyliczeń stanowią dane o dochodach podatkowych za 2012 r. z uwzględnieniem późniejszych korekt. Średni dochód podatkowy na jednego mieszkańca dla wszystkich gmin w kraju, tzw. wskaźnik gminny Gg, został oszacowany na 1 358,98 zł.

Wraz z danymi dotyczącymi gmin, będących przedmiotem opracowania, w celach porównawczych przedstawiono gminy o najwyższym oraz najniższym dochodzie w skali kraju.

Wśród jednostek terytorialnych objętych niniejszym opracowaniem, powyżej średniej znalazło się miasto Jasło oraz miasto Krosno. Najniższe dochody charakteryzują





gminę Szerzyny (pow. tarnowski, woj. małopolskie), która plasuje się na 9 miejscu od końca w rankingu gmin w Polsce.

Analizując dochody podatkowe w ramach powiatów, najwyższą wartością charakteryzuje się miasto Krosno będące miastem na prawach powiatu. Wynika to z faktu, iż w ramach miasta Krosno nie ma obszarów wiejskich, które charakteryzują się niższym wskaźnikiem, niż miasta. Kolejny jest powiat krośnieński, następnie jasielski (stosunkowo wysoka wartość dla Jasła jest zaniżona przez gminy wiejskie powiatu). Listę zamykają pozostałe gminy, wśród nich stosunkowo wysoką lokatą charakteryzuje się gmina miejsko-wiejska Brzozów, w której znajduje się siedziba powiatu brzozowskiego.

## 2.5 Układ drogowy

### 2.5.1 Powiat jasielski

Przez powiat jasielski przebiegają drogi krajowe nr 28 i 73. Droga krajowa nr 28 nazwana jest trasą karpacką. Biegnie przez Karpaty prawie równolegle do drogi nr 4, ma ona charakter drogi górskiej z dużą liczbą zakrętów, odznacza się natomiast dużymi walorami turystycznymi. Trasa kończy się na przejściu granicznym z Ukrainą w Medyce. Droga krajowa nr 28 biegnie na południu równolegle do linii kolei transwersalnej. Droga krajowa nr 73, inaczej DK 73 to droga o długości ok. 192 km, przebiegająca przez województwa świętokrzyskie, małopolskie i podkarpackie. DK 73 prowadzi z miejscowości Wiśniówka, leżącej na obwodnicy Kielc (DK 7), do Jasła. Przed reformą sieci dróg krajowych na przełomie XX i XXI wieku na odcinku Pilzno - Jasło była oznaczona jako droga krajowa nr 992.

Tabela 8. Wykaz dróg krajowych na terenie powiatu jasielskiego

Nr drogi	Nazwa ciągu drogi	Długość [km]
28	Gm. Skotyszyn - gm. Jasło - m. Jasło - gm. Jasło	21,360
28	Jasło - Obwodnica	4,009
73	m. Kołaczyce - gm. Kołaczyce - gm. Jasło - m. Jasło	14,480
		<b>SUMA: 39,849</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ze strony [www.GDDKiA](http://www.GDDKiA)

Droga wojewódzka nr 988 łączy Babicę z Warzycami. Liczy 43,447 km, biegnie ze wschodu na zachód województwa podkarpackiego. Droga nr 992 znajduje się w województwie podkarpackim. Jej długości to 50 km - łączy Jasło ze Słowacją. Droga wojewódzka nr 993 łączy Duklę z Gorlicami. Jej długość wynosi 42 km. Znajduje się w południowej części województwa podkarpackiego i wschodniej województwa małopolskiego.



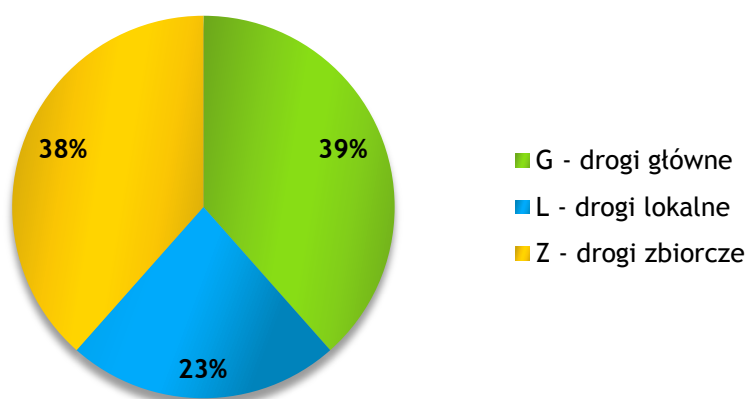
**Tabela 9. Wykaz dróg wojewódzkich na terenie powiatu jasielskiego**

Nr drogi	Nazwa ciągu drogi	Długość [km]
988	Babica - Strzyżów - Wiśniowa - Twierdza - Warzyce	43,176
992	Jaśło - Zarzecze - Nowy Żmigród - Krempna - Świątkowa - Grab - Ożenna - gr. państwa	49,720
993	Gorlice - Nowy Żmigród - Dukła	26,608
<b>SUMA:</b>		<b>119,504</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ze strony [www.pzdw.pl](http://www.pzdw.pl)

Łączna długość dróg wojewódzkich znajdujących się na terenie powiatu jasielskiego to 119,504 km.

W powiecie jasielskim zostało wytyczonych 91 dróg powiatowych o łącznej długości 390,556 km. Wykaz dróg powiatowych na terenie powiatu jasielskiego został zamieszczony w Załączniku nr 1 w punkcie 1.



**Wykres 12. Udział poszczególnych klas dróg w drogach powiatowych**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od Starostwa Powiatowego w Jaśle

Łączne zestawienie dróg zawarte jest w poniższej tabeli.

**Tabela 10. Długość dróg w powiecie jasielskim**

	Łączna długość [km]
drogi krajowe	39,849
drogi wojewódzkie	119,504
drogi powiatowe	390,511
drogi gminne	896,800
<b>RAZEM: 1446,664</b>	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od Starostwa Powiatowego w Jaśle i pobranych ze strony [www.pzdw.pl](http://www.pzdw.pl) i GDDKiA

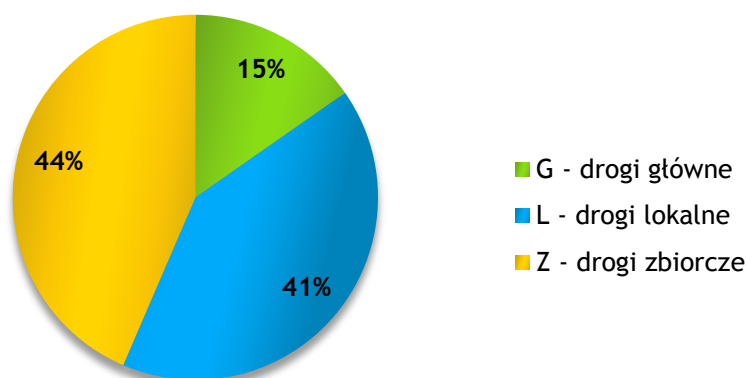


### 2.5.2 Powiat krośnieński

Przez powiat przechodzą następujące drogi:

- Krajowe: 9, 28,
- Wojewódzkie: 887, 897, 990, 991, 993,

oraz drogi powiatowe na terenie powiatu krośnieńskiego przedstawione w tabeli, w Załączniku 1. w punkcie 2.



Wykres 13. Udział poszczególnych klas dróg w drogach powiatowych

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zawartych na stronie internetowej Powiatowego Zarządu Dróg w Krośnie

### 2.5.3 Krosno (miasto na prawach powiatu)

Przez miasto Krosno przebiega droga krajowa nr 28, nazywana „trasą karpacką”, łącząca Zator (województwo małopolskie) z polsko-ukraińskim przejściem granicznym w Medyce. Biegnie równoległe do drogi krajowej nr 4/A4 (europejskiej E40), wzdłuż podnóża Karpat przez Wadowice, Rabkę Zdrój, Nowy Sącz, Jasło, Krosno, Sanok i Przemyśl. Przebieg drogi na obszarze miasta Krosno został przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 11. Wykaz dróg krajowych na terenie miasta Krosno

Nr drogi	Nazwa ulicy	Łączna długość [km]
28	Al. Jana Pawła II	11,347
	Bema	
	Bieszczadzka	
	Podkarpacka	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od miasta Krosno

Ponadto, przez wschodnią część obszaru objętego planem - gminy: Korczyna, Krościenko Wyżne i Miejsce Piastowe - przebiega droga krajowa nr 19 Rzeszów -



Barwinek (granica państwa). W Miejscu Piastowym droga nr 19 krzyżuje się z drogą nr 28.

W Krośnie rozpoczynają się dwie drogi wojewódzkie - nr 990 Krosno - Twierdza (biegnąca przez gminę Wojaszówka) i nr 991 Krosno - Lutcza (biegnąca przez gminę Korczyzna). Ich przebieg na terenie miasta Krosno został przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 12. Wykaz dróg wojewódzkich na terenie miasta Krosno

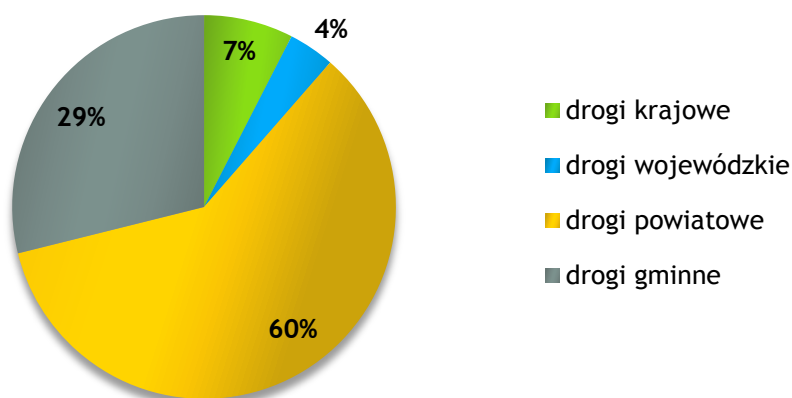
Nr drogi	Nazwa ulicy	Łączna długość [km]
990	Rzeszowska	1,601
991	Korczyńska	4,229
	Lwowska	
	Niepodległości	
<b>SUMA:</b>		<b>5,830</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od miasta Krosno

Przez miasto Krosno przebiega 25 dróg powiatowych o łącznej długości 43,431 km. Wykaz dróg znajduje się w Załączniku nr 1, w punkcie 3.

Na terenie miasta Krosno wyznaczono 89,753 km dróg gminnych.

Poniższy wykres i tabela przedstawiają udział oraz długość poszczególnych kategorii dróg na obszarze miasta Krosno.



Wykres 14. Udział poszczególnych dróg w systemie drogowym miasta Krosno

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od miasta Krosno





Tabela 13. Długość dróg w mieście Krosno

	łącna długość [km]
drogi krajowe	11,347
drogi wojewódzkie	5,830
drogi powiatowe	43,431
drogi gminne	89,753
<b>RAZEM</b>	<b>150,361</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od miasta Krosno

## 2.6 Układ torowy

Na obszarze objętym planem znajdują się linie kolejowe nr 108 Stróże - Krościenko oraz nr 106 Rzeszów - Jasło. Ponadto w Jaśle znajduje się linia kolejowa nr 618, która jest łącznicą między liniami nr 106 i nr 108, pozwalającą na przejazd z kierunku Rzeszowa do miasta Krosno i odwrotnie bez wjazdu i zmiany czoła na stacji Jasło. Wymienione linie na obszarze objętym planem są jednotorowe, kategorii pierwszorzędnej, a zelektryfikowana jest jedynie linia nr 108 od Stróż do Jasła. Stacje i przystanki osobowe kolejowe zostały przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 14. Stacje i przystanki kolejowe na obszarze objętym planem

Nr linii	Kilometraż	Nazwa stacji / przystanku
106	47,674	stacja Frysztak
	51,924	przystanek Przybówka
	54,924	przystanek Wojaszówka
	59,252	przystanek Szebnie
	69,725	stacja Jasło
108	31,016	przystanek Siepietnica
	35,012	stacja Skotyszyn
	39,154	stacja Przysieki
	43,828	przystanek Jasło Niegłowice
	45,820	stacja Jasło
	51,164	przystanek Gliniczek
	54,007	stacja Tarnowiec
	58,172	przystanek Jedlicze Męcinka
	60,511	stacja Jedlicze
	64,333	przystanek Krosno Turaszówka
	66,231	przystanek Krosno Polanka
	68,258	stacja Krosno
	70,481	przystanek Krosno Miasto
	75,707	stacja Targowiska
	78,308	Przystanek Widacz
81,4778	stacja Wróblak Szlachecki	
83,479	przystanek Milcza	
87,736	przystanek Besko	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie plk-sa.pl







### 3 Sieć komunikacyjna





## 3.1 Transport pasażerski dostępny na obszarze krośnieńsko-jasielskim

### 3.1.1 Transport drogowy

Podstawą funkcjonowania sieci komunikacyjnej powiatu jasielskiego i krośnieńskiego są przewozy realizowane przez firmy prywatne. Są to przewozy komercyjne, obejmują swoim zasięgiem teren jednego powiatu. Komunikacja powiatowa uzupełniana jest przewozami komercyjnymi - gminnymi i dalekobieżnymi. Ponadto na obszarze powiatu jasielskiego i krośnieńskiego swoje usługi świadczą ZMKS Jasło i MKS Krosno, których oferta uzupełnia siatkę połączeń powiatowych.

### 3.1.2 Transport kolejowy

Według rocznego rozkładu jazdy 2013/14 w Jasle rozpoczynają i kończą bieg dwie pary pociągów Jasło - Zagórz (przez Krosno, Besko) oraz dwie pary pociągów Rzeszów Główny - Jasło (przez Frysztak), jednak w wielu terminach pociągi te zastępowane są autobusami. Wszystkie wymienione połączenia są obsługiwane przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Nie są prowadzone żadne połączenia pasażerskie z Jasła w kierunku Stróż. W poniższej tabeli zaprezentowano rozkład jazdy dla stacji w Jasle. Ze względu na częste zmiany w rozkładzie jazdy godziny podano dla okresu 20-26 października 2014 r.

Tabela 15. Kolejowy rozkład jazdy dla stacji Jasło

Przyjazdy	Kierunek	Odjazdy
6:40 (pn-pt, nd) 17:08 (codziennie)	Rzeszów Główny	4:52 (pn-pt) 5:28 (sob-nd) 14:55 (pn-pt, nd)
6:59 (pn-sob) 14:49 (pn-pt)	Zagórz	7:05 (pn-pt) 15:00 (pn-pt, nd)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie plk-sa.pl

Na obszarze objętym planem obecnie nie jest dostępna kolej dalekobieżna, jednak wg zapowiedzi PKP Intercity S.A. od grudnia 2014 r., po kilkuletniej przerwie, powróci pociąg z Gdyni do Zagorza, należy spodziewać się postojów handlowych w Jasle i Krośnie.

### 3.1.3 Transport lotniczy

W mieście Krosno znajduje się jedno z największych lotnisk trawiastych w Europie. Zgodnie z klasyfikacją odpowiadającą wymogom Unii Europejskiej, zaliczone jest do portów lotniczych lokalnych. Od stycznia 2011 r. funkcję zarządzającego lotniskiem w myśl przepisów prawa lotniczego pełni miasto Krosno, które jest jednocześnie





właścicielem terenu lotniska. Obecnie trwają prace budowlane związane z modernizacją i rozbudową lotniska.

### 3.2 Analiza obowiązujących zezwoleń oraz zaświadczeń w publicznym transporcie zbiorowym

Prezydent Miasta Krosno wydaje zezwolenia na linie, które swoim zasięgiem obejmują jednocześnie miasto Krosno i powiat krośnieński (i nie wykraczają poza ten powiat) lub tylko miasto Krosno. Wykaz zezwoleń wydanych przez Prezydenta Krosna znajduje się w Załączniku nr 2, w punkcie 1. .

Na linie komunikacyjne, które nie wykraczają poza obszar powiatu krośnieńskiego, a swoim zasięgiem obejmują przynajmniej dwie gminy, zezwolenia wydaje Starosta Krośnieński. Wykaz takich linii, które przebiegają przez obszar objęty planem, znajduje się w Załączniku nr 2, w punkcie nr 2.

Na linie komunikacyjne niewykraczające poza powiat jasielski, obejmujące swoim zasięgiem co najmniej dwie gminy, zezwolenia wydaje Starosta Jasielski. Wykaz takich zezwoleń zawarty jest w Załączniku nr 2, w punkcie 3.

Zezwolenia na połączenia przekraczające granice powiatów wydają marszałkowie województw. Wykaz zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego zawarto w Załączniku nr 2, w punkcie 4.

Zezwolenia na połączenia przekraczające granicę województwa mogą wydać Marszałkowie sąsiednich jednostek. Wykaz kursów realizowanych na obszarze krosieńsko - jasielskim na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Małopolskiego przedstawiono w załączniku 2, w punkcie 5.

### 3.3 Charakterystyka taboru wykorzystywanego przez wszystkich przewoźników wykonujących regularne przewozy drogowe na terenie badanego obszaru

Charakterystyka taboru została dokonana z podziałem na przewoźników świadczących swoje usługi na obszarze powiatu jasielskiego i krośnieńskiego.

#### 3.3.1 Powiat jasielski

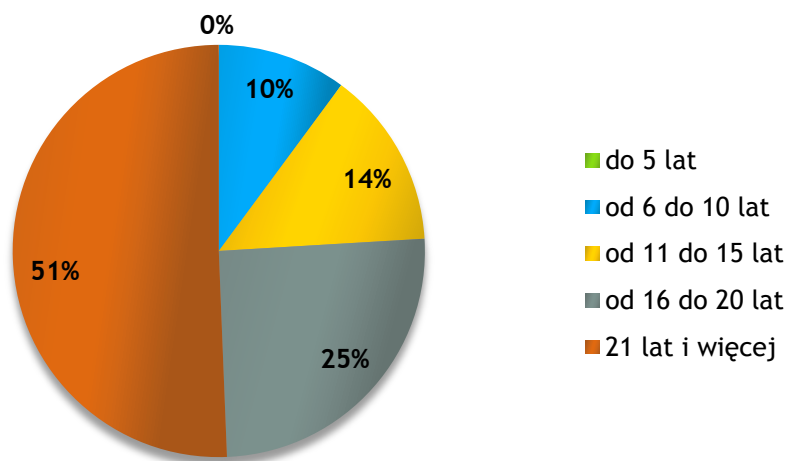
Na obszarze powiatu jasielskiego występuje 3 przewoźników prywatnych oraz jeden operator miejski świadczący swoje usługi na obszarze miasta Jasta oraz gmin z którymi miasto zawarło porozumienia. Na podstawie otrzymanych materiałów od przewoźników została dokonana poniżej charakterystyka taboru.





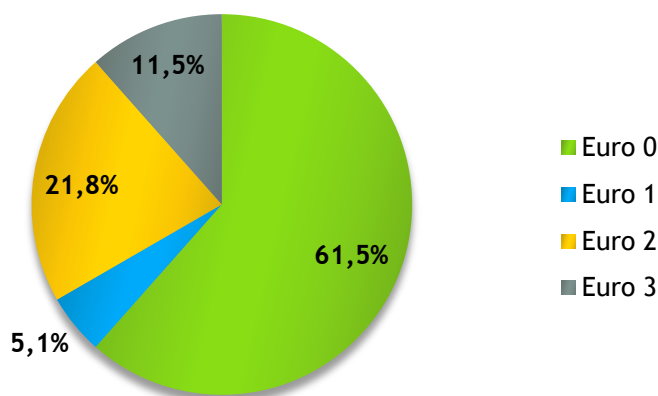
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej S.A., z siedzibą: ul. Przemysłowa 6, 38-200 Jasło obsługuje 19 linii komunikacyjnych na terenie powiatu jasielskiego. Do obsługi komunikacyjnej wykorzystuje 79 pojazdów. Wykaz pojazdów znajduje się w Załączniku nr 3, w punkcie 1.

Średni wiek autobusów tego przewoźnika to 20 lat. Najstarszy pojazd ma 30 lat i jest to Renault SFR110 z 1984 roku. Najmłodszy autobus został wyprodukowany w 2006 roku. Poniżej na wykresie została przedstawiona struktura wiekowa taboru PKS Jasło.



Wykres 15. Struktura wiekowa taboru PKS Jasło S.A.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od przewoźnika



Wykres 16. Normy spalin spełniane przez taboru PKS Jasło S.A.

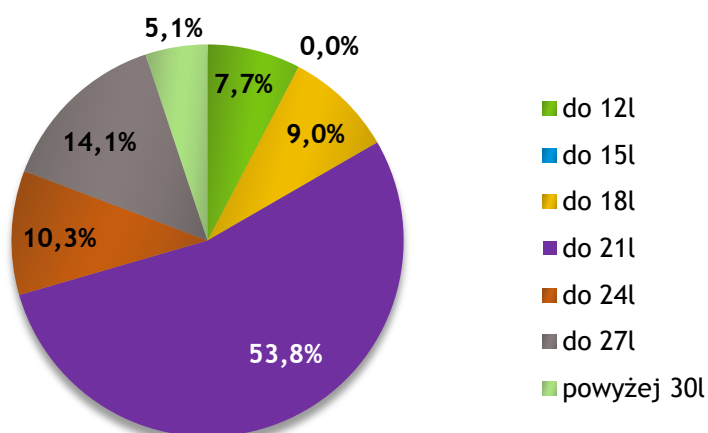
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od przewoźnika





Na powyższym wykresie przedstawiono strukturę taboru wykorzystywanego przez PKS Jasto S.A. pod względem spełnianych norm emisji spalin. Większość taboru posiada najniższą normę spalin Euro 0 (61,5%), 5,1% taboru spełnia normę Euro 1, 21,8% - normę Euro 2, natomiast Euro 3 spełnia 11,5% taboru. Obecnie najwyższą normą spalin jest Euro 6, którą muszą spełniać wszystkie pojazdy wyprodukowane po 1 stycznia 2014 r.

Na poniższym wykresie została przedstawiona struktura taboru PKS Jasto S.A. ze względu na ilość spalania paliwa potrzebnego na przejechanie 100 km.

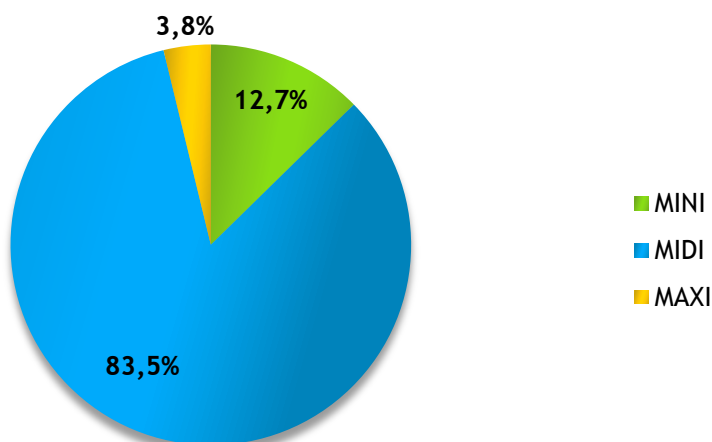


Wykres 17. Podział taboru PKS Jasto S.A. ze względu na wielkość spalania

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od przewoźnika

Poniższy wykres przedstawia podział autobusów wykorzystywanych przez PKS Jasto S.A. w podziale na wielkość pojazdu.





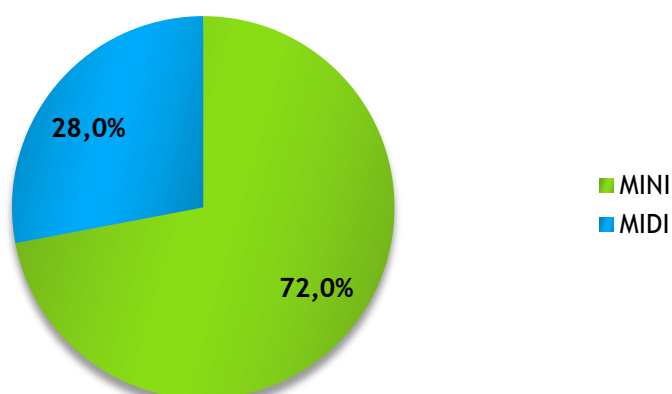
Wykres 18. Podział taboru PKS Jasto S.A. pod względem wielkości pojazdów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od przewoźnika

Większość autobusów obsługujących połączenia PKS Jasto S.A. są to autobusy klasy wielkości MIDI (83,5%). 12,7% taboru to autobusy MINI i jedynie 3,8% to pojazdy MAXI.

Firma Handlowa - Usługowa Okarma Rafał obsługuje 8 linii na terenie powiatu jasielskiego. Do świadczenia usług przewozowych wykorzystuje 25 autobusów. Żaden z pojazdów tego przewoźnika nie jest dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Wykaz pojazdów znajduje się w Załączniku nr 3, w punkcie 2.

Struktura taboru wyżej wymienionego przewoźnika ze względu na wielkość pojazdów została zaprezentowana poniżej w postaci wykresu kołowego.



Wykres 19. Struktura taboru ze względu na wielkość pojazdów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Jaśle

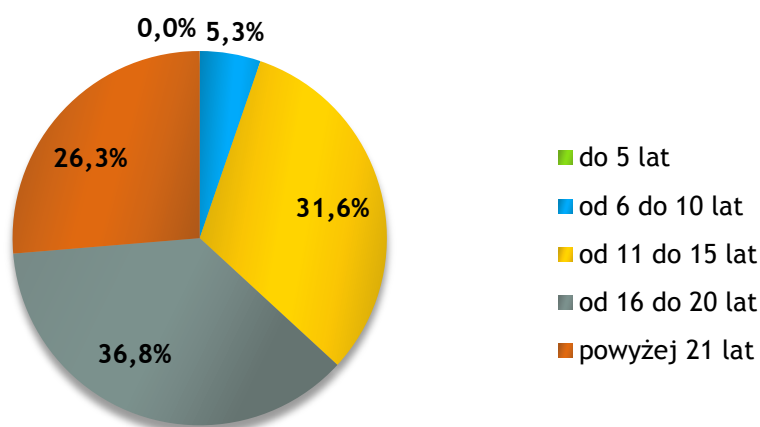






Niemal 75% pojazdów użytkowanych przez Firmę Handlowo-Ustugową Okarma Rafał to autobusy MINI, natomiast pozostała część to pojazdy MIDI.

Przewoźnik "HESTA" S.C. Henryk Konieczny, Bogdan Konieczny Firma Usługowo - Przewozowa, dysponuje 19 sztukami pojazdów do obsługi linii komunikacyjnych na terenie powiatu jasielskiego. Struktura wiekowa taboru wykorzystywanego przez przewoźnika „Hesta” S.C. przedstawiona została w tabeli znajdującej się w Załączniku nr 3, w punkcie 3.



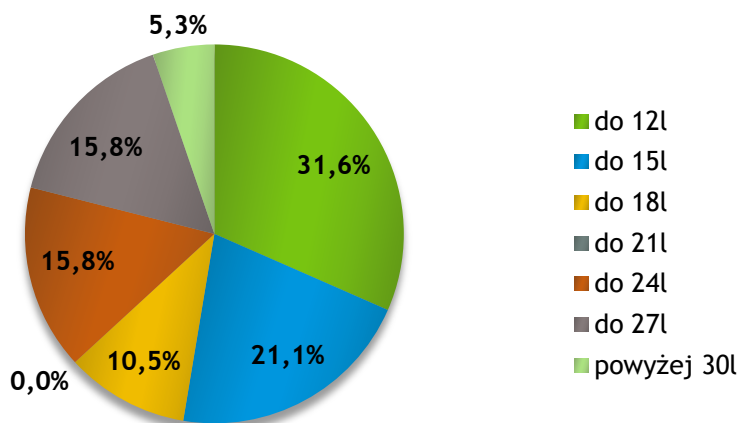
Wykres 20. Struktura wiekowa taboru Hesta S.C.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Jasle

Średnia wieku autobusów wykorzystywanych przez przewoźnika „Hesta” S.C. wynosi 17 lat. Czwarta część taboru posiada więcej lat, niż wynosi średnia całego taboru. 36,8% pojazdów jest w wieku między 16 a 20 lat, 31,6% jest wieku od 11 do 15 lat, natomiast od 6 do 10 lat posiada 5,3% taboru posiadanego przez przewoźnika.

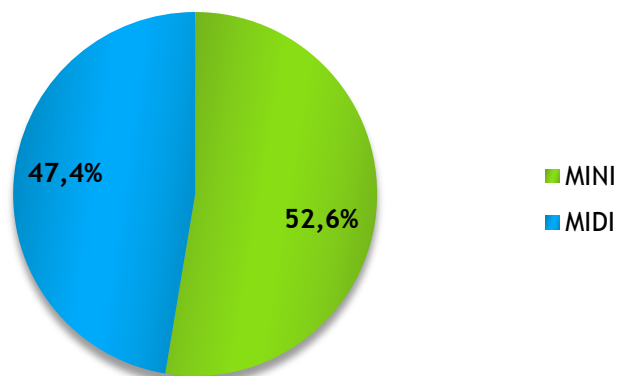
Poniższy wykres przedstawia strukturę taboru „Hesta” S.C. ze względu na wielkość spalania.





Wykres 21. Struktura taboru „Hesta” S.C. ze względu na wielkość spalania

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Jaśle

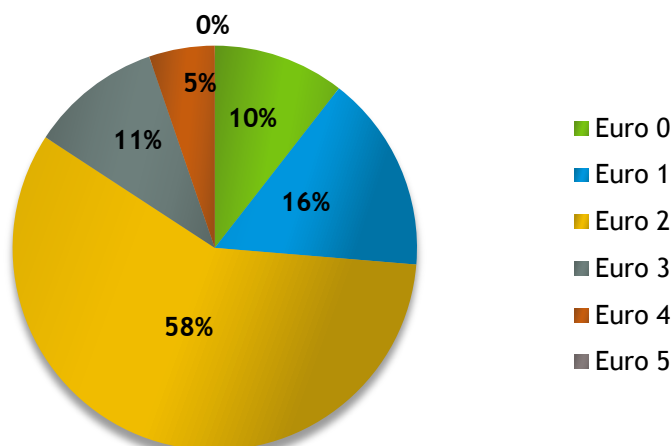


Wykres 22. Struktura taboru „Hesta” S.C. ze względu na wielkość pojazdu

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Jaśle

Ponad połowa autobusów wykorzystywanych przez przewoźnika „Hesta” S.C. to pojazdy o rozmiarze MINI, pozostałe to autobusy MIDI. Podział taboru „Hesta” S.C. ze względu na wielkość pojazdu została zaprezentowana na powyższym wykresie.





Wykres 23. Procentowy rozkład liczby autobusów w zależności od normy spalin "HESTA" S.C.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta w Jaśle

Żaden z pojazdów tego przewoźnika nie jest dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych.

W taborze operatora - ZMKS Jasło świadczącego usługi na terenie miasta Jasła i gmin, z którymi zostało zawarte porozumienie znajduje się 31 pojazdów. Do świadczenia usług przewozowych wykorzystywanych jest 30 pojazdów. Jeden z nich stanowi pojazd techniczny. Wykaz pojazdów taboru ZMKS Jasło znajduje się w Załączniku nr 3, w punkcie 4.

Średni wiek taboru eksploatowanego przez ZMKS Jasło wynosi 14,8 lat. 30% taboru to pojazdy ponad 20 - letnie, pojazdy względnie nowe (w wieku ok. 4 lat) stanowią 35% całego taboru. Spośród wszystkich pojazdów wykorzystywanych do obsługi linii komunikacyjnych, 11 autobusów wyprodukowanych przez sanocki „Autosan” jest w pełni wyposażonych w urządzenia informacji pasażera, system monitoringu oraz dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych, co stanowi 35% ogólnej liczby autobusów. Większość pojazdów ZMKS Jasło to autobusy klasy midi, występują również pojazdy klasy mini. 11 spośród wszystkich autobusów spełnia normy emisji spalin Euro5.

11 autobusów zostało zakupionych w ramach projektu pn. „Modernizacja taboru Zakładu Miejskiej Komunikacji Samochodowej w Jaśle” realizowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach RPO Województwa Podkarpackiego na lata 2007-2013, opiewającego na kwotę ok. 5,5 mln zł.

Tabor kolejowy wysyłany do obsługi połączeń Rzeszów - Jasło i Jasło - Zagórz to należące do województwa podkarpackiego autobusy szynowe serii 214M wyprodukowane przez bydgoską Pesę, oznaczone jako seria SA103 i SA135. Są to pojazdy jednoprzestrzenne, wyposażone w dwie pary drzwi z obu stron i około 50% udział niskiej podłogi (600 mm ponad główką szyny). Miejsce siedzące znajduje w nich około 70 pasażerów, łączna pojemność wynosi 160 osób. Prędkość maksymalna wynosi 120 km/h.

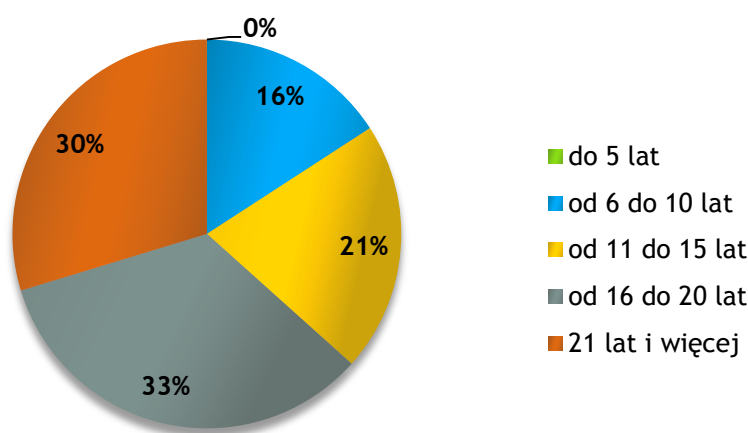




### 3.3.2 Powiat krośnieński

Na obszarze powiatu krośnieńskiego przewozy realizuje 12 przewoźników prywatnych oraz jeden operator miejski świadczący swoje usługi na obszarze miasta Krosno oraz gmin, z którymi miasto zawarło porozumienia. Na podstawie otrzymanych materiałów od przewoźników została dokonana charakterystyka taboru. Tabelka z wykazem pojazdów PKS w Krośnie S.A. znajduje się w Załączniku nr 3, w punkcie 5.

Na obszarze objętym planem komercyjnie świadczą usługi również inni przewoźnicy. Największym z nich jest PKS w Krośnie, którego tabor został przedstawiony w tabeli poniżej. Inni prywatni przewoźnicy nie udostępnili informacji o wykorzystywanym taborze.



Wykres 24. Struktura wiekowa pojazdów PKS w Krośnie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od miasta Krosno

Średnia wieku pojazdów wykorzystywanych przez PKS w Krośnie wynosi ponad 17,5 roku. W ciągu ostatnich 5 lat PKS nie zakupił żadnego fabrycznie nowego autobusu. Ponad 60% pojazdów posiada więcej niż 15 lat a 84 % taboru jest w eksploatacji od ponad 10 lat.

PKS w Krośnie nie posiada żadnego pojazdu przystosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej.

Z informacji zawartych o taborze w *Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Krośnieńskiego* w charakterystyce taboru wnioskuje się, że znaczna część pojazdów pod względem liczby miejsc siedzących i stojących dostosowana jest do transportu miejskiego.

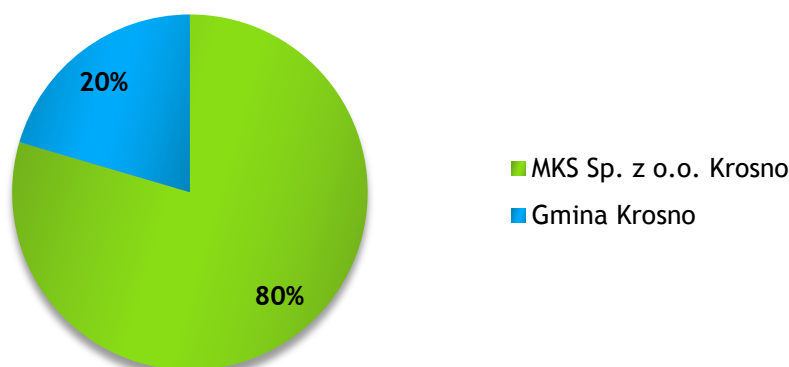
W otrzymanych materiałach nie zostały przedstawione normy emisji spalin oraz średnie spalanie pojazdów. Ze względu na znaczny wiek pojazdów należy wnioskować, że większość taboru nie spełnia żadnej z obowiązujących norm emisji spalin, a średnie spalanie paliwa na 100 km jest wyższe, niż przewiduje producent.





Operatorem publicznego transportu w Krośnie jest Miejska Komunikacja Samochodowa Spółka z o.o. w Krośnie, która swoją działalność na obszarze miasta Krosno prowadzi od 1953 r. Obecnie MKS Sp. z o.o. w Krośnie funkcjonuje jako spółka prawa handlowego.

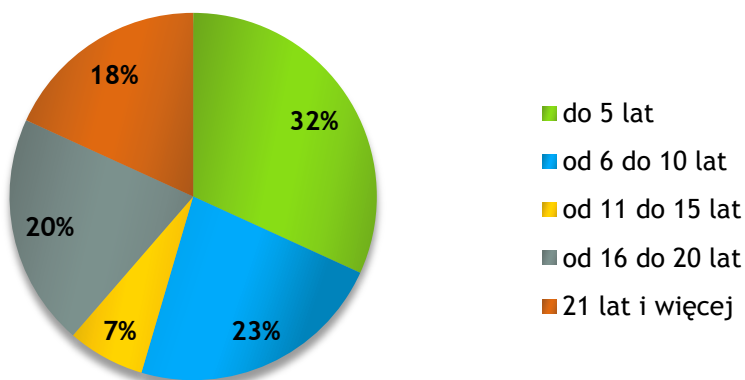
W tabeli znajdującej się w Załączniku nr 3, w punkcie 6, został przedstawiony tabor, jakim dysponuje operator.



Wykres 25. Struktura właścicielska taboru

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od miasta Krosno

Właścicielem 20% pojazdów wykorzystywanych do obsługi linii komunikacyjnych na terenie miasta Krosno oraz gmin, z którymi miasto Krosno zawarło porozumienia na wykonywanie regularnych przewozów drogowych, jest miasto Krosno. Pozostałe 80% pojazdów stanowi własność MKS Sp. z o.o. Krosno.



Wykres 26. Struktura wiekowa pojazdów

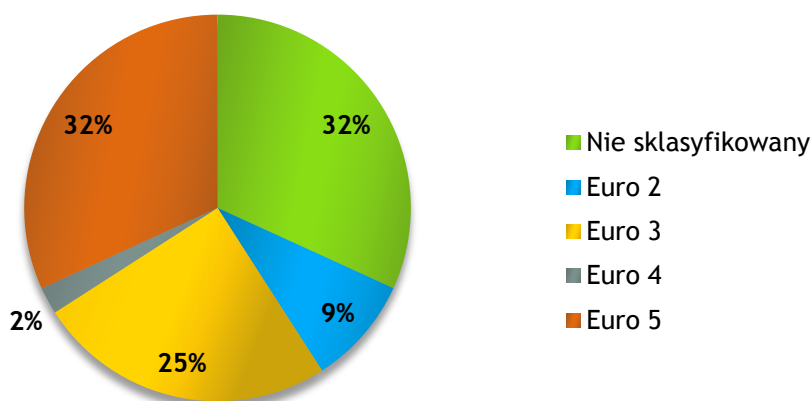
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od miasta Krosno





Średni wiek taboru wykorzystywanego przez MKS Krosno wynosi ponad 12 lat, taboru którego właścicielem jest MKS Krosno - ponad 14 lat, natomiast taboru, którego właścicielem jest miasto Krosno - 3,5 roku. Pojazdy, które posiadają nie więcej niż 5 lat, stanowią obecnie 32% wszystkich używanych przez MKS Krosno pojazdów. 55% pojazdów ma nie więcej niż 10 lat, natomiast pozostałe 45 % przekracza wiek 10 lat.

Wszystkie pojazdy wykorzystywane przez MKS Krosno wyposażone są w silniki zasilane olejem napędowym, które spełniają różne normy emisji spalin EURO. Poniżej na wykresie został zaprezentowany udział procentowy pojazdów spełniających najwyższe i najniższe normy spalin.

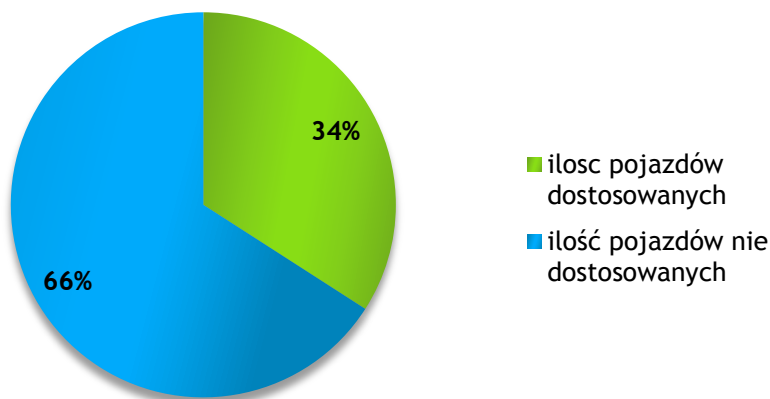


Wykres 27. Normy spalin spełniane przez tabor wykorzystywany przez MKS Krosno

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od miasta Krosno

Obecnie najwyższą normą spalin jest Euro 6, musza ją spełniać wszystkie pojazdy wyprodukowane po 1 stycznia 2014 r.

Na wykresie poniżej został przedstawiony procentowy udział pojazdów dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej.



Wykres 28. Pojazdy dostosowane do przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej







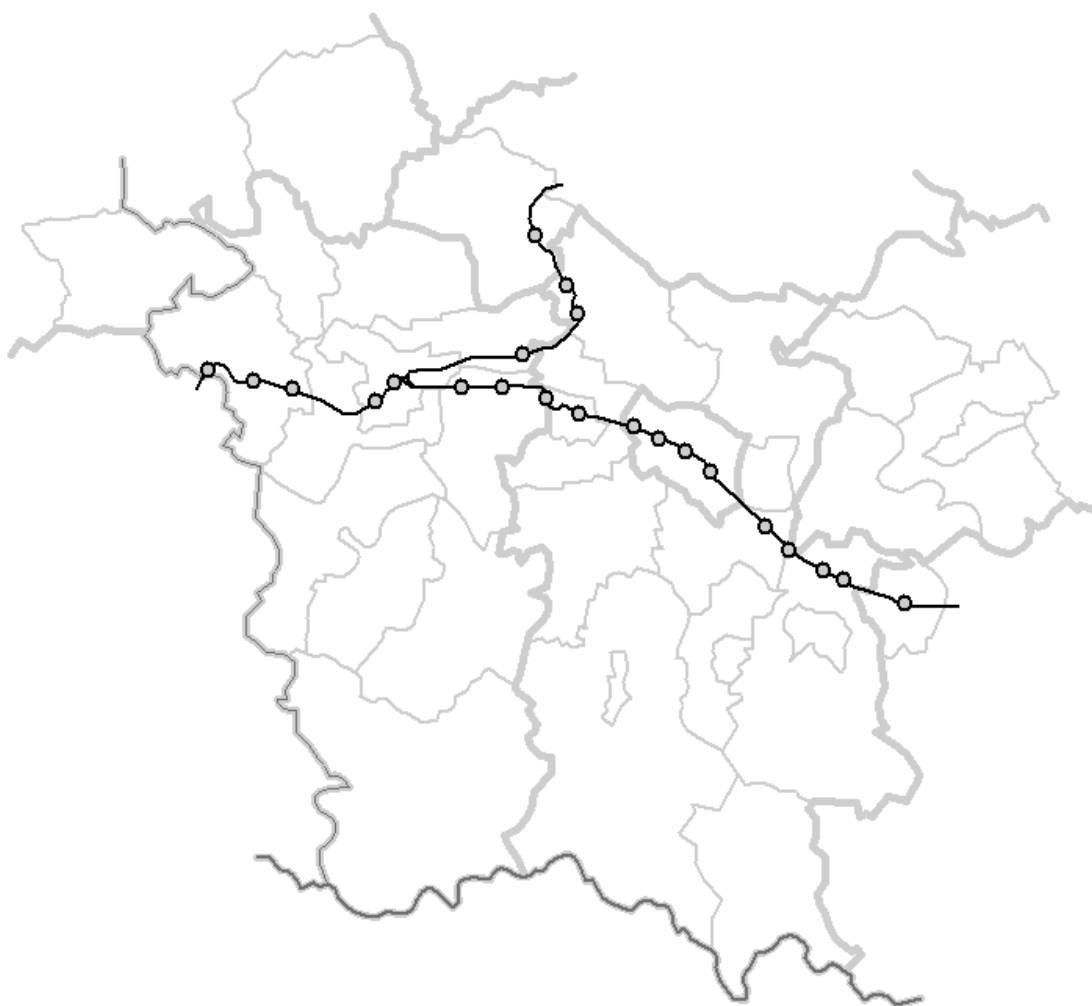
*Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od miasta Krosno*

Tylko 34% taboru wykorzystywanego przez MKS Krosno jest dostosowane do przewozu osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej.

Tabor jest zróżnicowany również pod względem wielkości, pojemności (liczby miejsc), a także zużycia paliwa. Zużycie paliwa zależne jest od wielkości pojazdu, jak i od wieku. Pojazdy starsze niż 10 - 12 lat często bywają nadmiernie wyeksploatowane, przez co ich parametry znacznie odbiegają od norm, jakie podaje producent.

### 3.4 Istniejąca sieć połączeń drogowych i kolejowych w formie graficznej

Na poniższych mapach zaprezentowano istniejącą sieć komunikacyjną na obszarze objętym planem. Pierwsza z map przedstawia linie kolejowe, należy pamiętać, że od Jasła na zachód nie jest prowadzony ruch pasażerski.



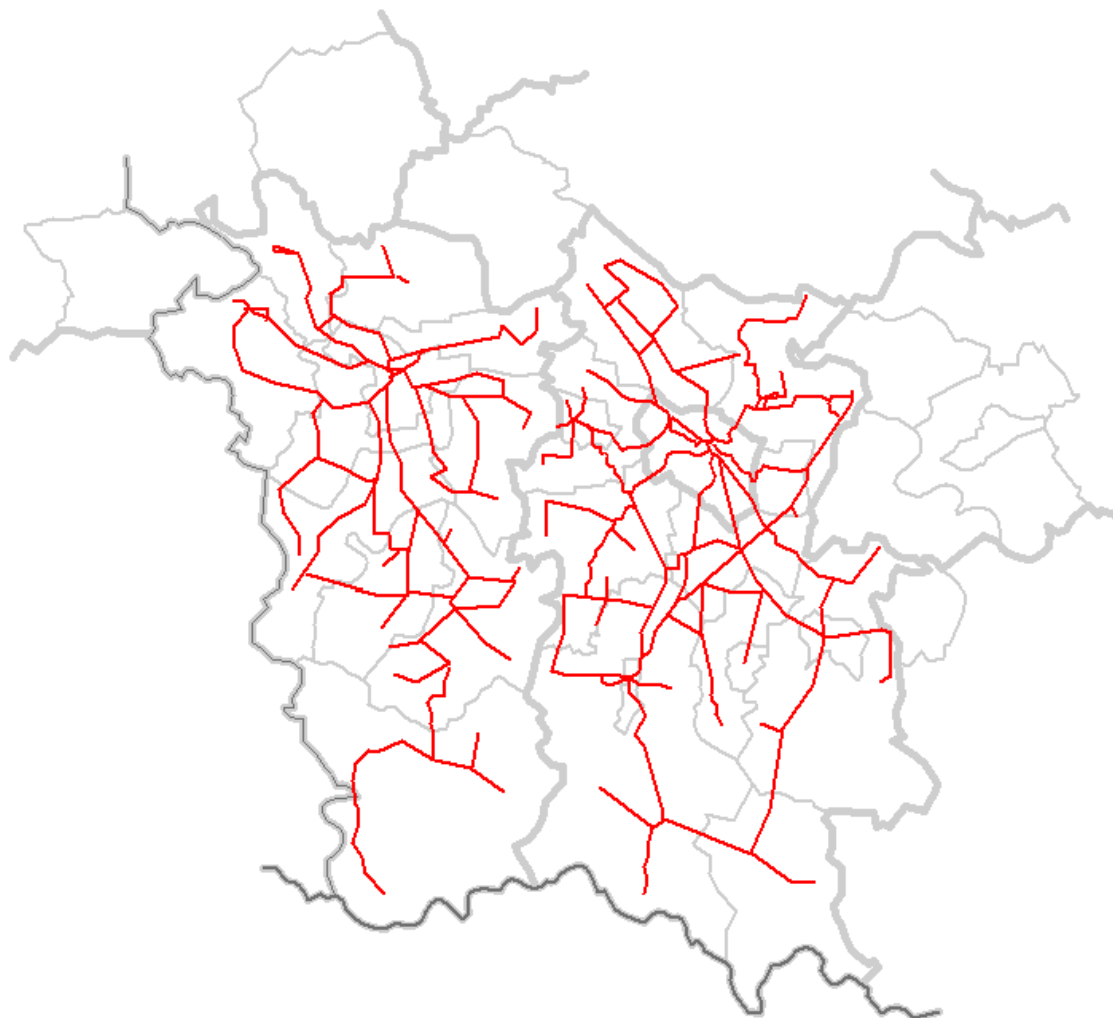
Mapa 4. Sieć kolejowa na obszarze objętym planem





*Źródło: Opracowanie własne na podstawie plk-sa.pl*

Na kolejnej mapie zaprezentowano sieci powiatowe, czyli autobusowe linie komunikacyjne kursujące na podstawie zezwoleń wydanych przez starostę jasielskiego, starostę krośnieńskiego oraz przez Prezydenta Krosna.

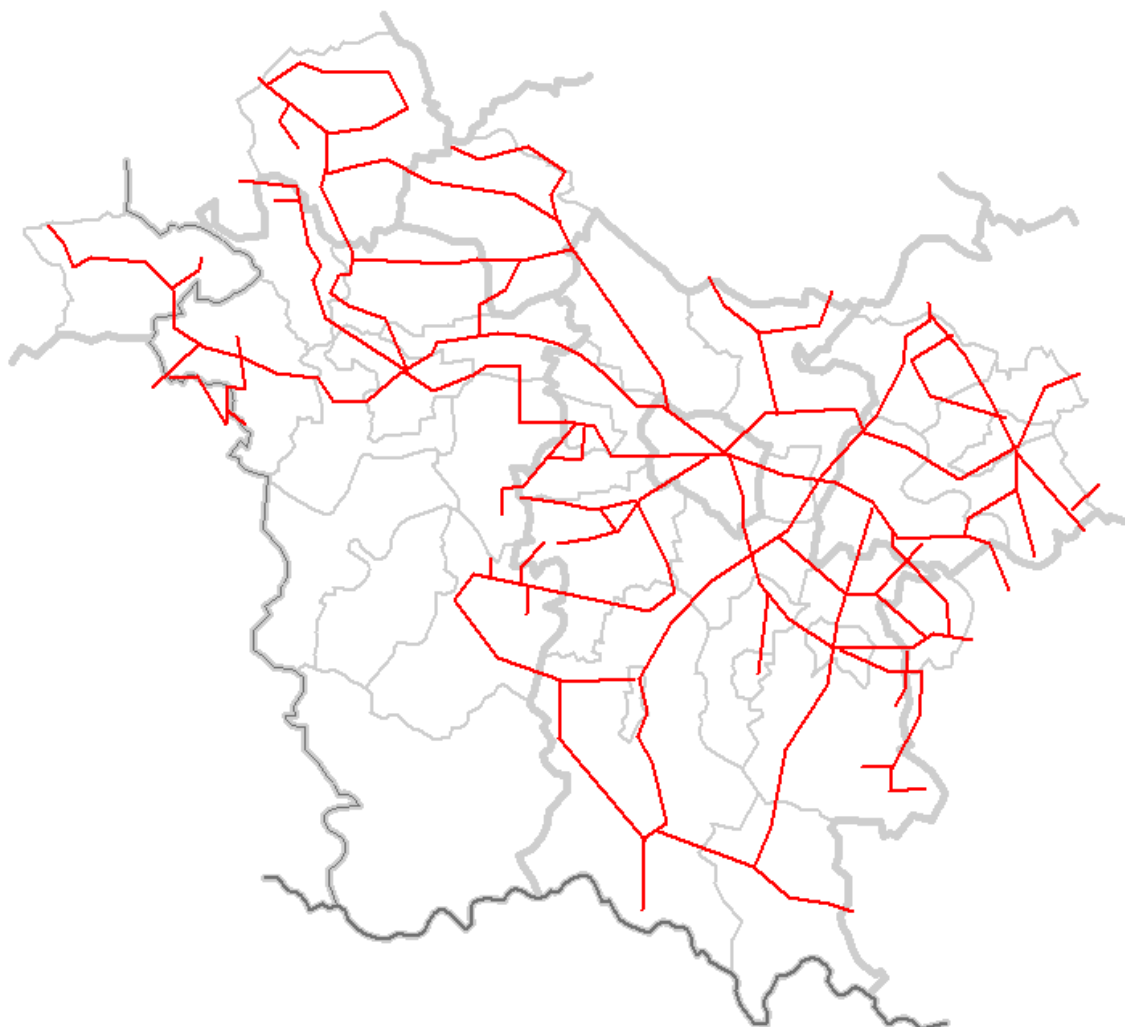


**Mapa 5. Sieci komunikacyjne powiatu jasielskiego i krośnieńskiego**

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od powiatu jasielskiego oraz powiatu krośnieńskiego*

Kolejna z map przedstawia sieć połączeń wykonywanych na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego.



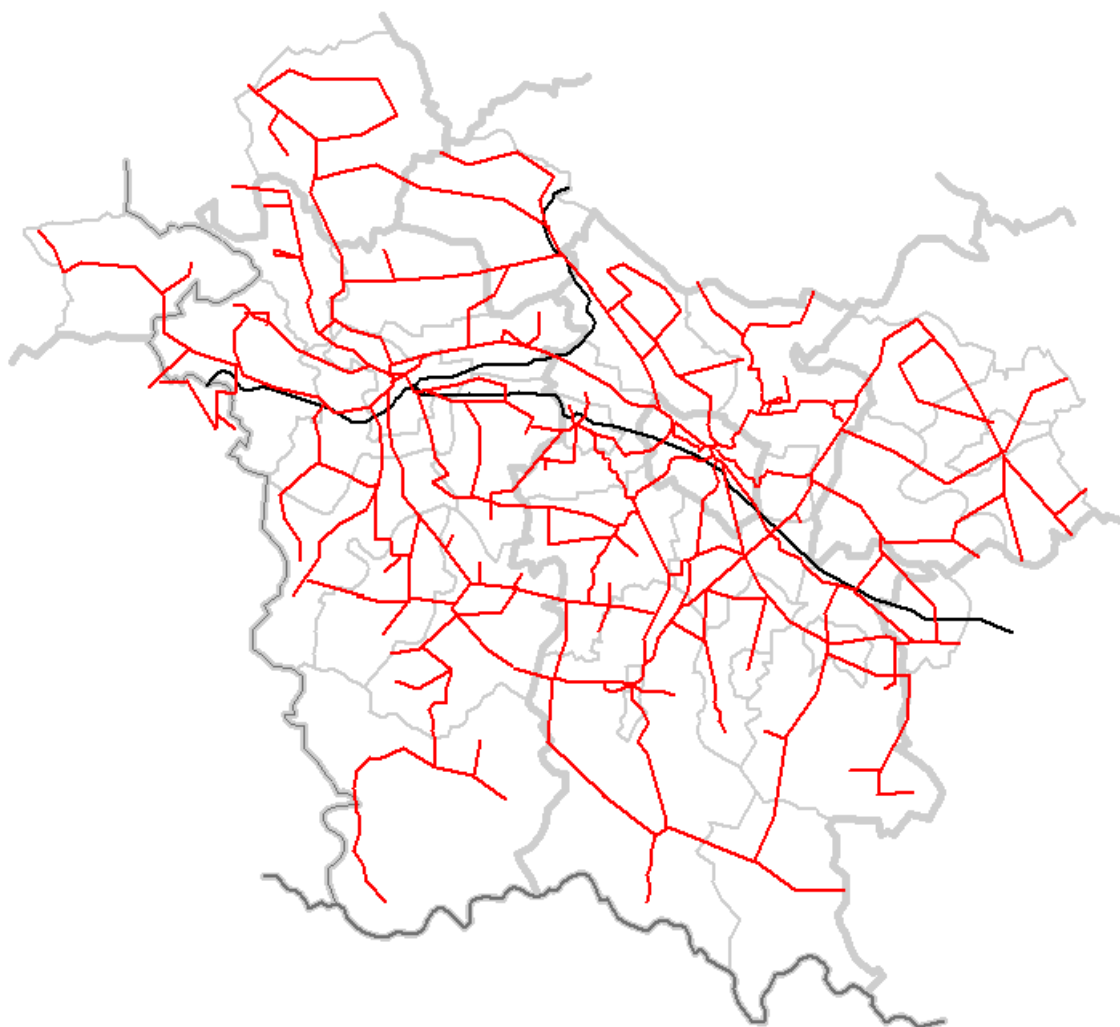


Mapa 6. Sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem - połączenia wydane przez Marszałka Województwa Podkarpackiego

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa podkarpackiego*

Na ostatniej mapie przedstawiono sumę powyższych sieci, czyli linie autobusowe, na które zezwolenia wydali: Prezydent Krosna, starości jasielski i krośnieński oraz Marszałek Województwa Podkarpackiego; a także linie kolejowe.





Mapa 7. Sieć komunikacyjna obszaru objętego planem

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie plk-sa.pl, Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa podkarpackiego, danych otrzymanych od powiatu jasielskiego oraz powiatu krośnieńskiego*

### 3.5 Określenie linii o największym natężeniu podróży

Obecnie nie ma operatora, który świadczy usługi na terenie obu powiatów. Przewoźnicy prywatni realizujący kursy przebiegające przez obszary powiatu jasielskiego i krośnieńskiego wykonują przewozy na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego i są to kursy o charakterze komercyjnym. Dane o liczbach sprzedanych biletów i przewiezionych osób stanowią tajemnicę handlową przedsiębiorców i nie są przez nich udostępniane.





### 3.5.1 Powiat jasielski

Ze względu na brak spójności danych przekazanych przez przewoźników funkcjonujących na terenie powiatu jasielskiego, w poniżej znajdują się dane udostępnione przez poszczególnych przewoźników z wyszczególnieniem, na jaki okres przypada dana wartość.

#### 3.5.1.1 PKS Jasło S.A.

Według danych przekazanych przez przewoźnika, w 2013 r. przewiózł on na wszystkich liniach łącznie 1 571 630 pasażerów, natomiast w pierwszym półroczu 2014 r. - 839 651 pasażerów.

#### 3.5.1.2 FHU Okarma Rafał

Przewoźnik nie udostępnił wszystkich danych, które umożliwiłyby podanie liczby przewiezionych pasażerów. W 2013 r. przewoźnik ten sprzedał:

- 289 164 biletów jednorazowych,
- 281 424 biletów miesięcznych,
- 23 760 biletów okresowych,

co daje ogółem 594 348 sprzedanych biletów w roku 2013.

#### 3.5.1.3 HESTA S.C.

W terminie od 1.02.2014 r. do 30.06.2014 r. łączna liczba pasażerów przewiezionych przez tego przewoźnika wyniosła 515 osób.

### 3.5.2 Powiat krośnieński

Poniżej przedstawione są dane dotyczące liczby przewiezionych pasażerów przez MKS Krosno, ponieważ przewoźnicy prywatni nie udostępnił informacji o liczbie sprzedanych biletów. Linie komunikacyjne organizowane przez przewoźników prywatnych są zróżnicowane pod względem długości, częstotliwości kursowania i wielkości wykorzystywanego taboru. Za linie o największym natężeniu podróży w przewozach między gminnych i powiatowych uznaje się linie dowozowo - odwozowe uczniów do szkół oraz mieszkańców do zakładów pracy.

#### 3.5.2.1 MKS Krosno

W 2013 r. MKS Krosno sprzedało następującą liczbę biletów:

- 1 207 023 biletów jednorazowych,
- 25 366 biletów miesięcznych,





co daje liczbę 2 321 807 przewiezionych osób w ramach przejazdów płatnych. Ponadto należy uwzględnić liczbę przejazdów bezpłatnych - 341 915 - co daje łącznie liczbę 2 538 096 przewiezionych osób przez tego przewoźnika w 2013 r.

### 3.6 Ocena aktualnej oferty przewozowej

#### 3.6.1 Powiat jasielski

Sieć komunikacyjna równomiernie pokrywa cały powiat, łącząc wszystkie miejscowości gminne z siedzibą powiatu - Jasłem, a przy okazji, ze względu na podłużny kształt powiatu - łączy między sobą siedziby niektórych gmin. Obszarem widocznym na mapie jako „biała plama” w gminie Krempna oraz za jej północną granicą jest Magurski Park Narodowy.

Głównym węzłem sieci jest Jasło, w którym zbiegają się wszystkie linie o charakterze powiatowym. W niewielkim stopniu rolę lokalnego węzła może też pełnić Nowy Żmigród, w którym główna oś północ-południe krzyżuje się z ostatnią w regionie równoleżnikową drogą - nr 993 Dukla - Gorlice.

Na podstawie obowiązujących zezwoleń w dzień roboczy PKS Jasło S.A. wykonuje 229 kursów, Firma Handlowo-Ustługowa Okarma Rafał 213 kursów, a Firma „Hesta” S.C. 24 kursy, co daje łączną ofertę w wielkości 466 kursów w dzień roboczy. Dużo gorzej wygląda oferta w dni wolne: w soboty jest to 39 kursów, a w niedzielę - zaledwie 2. Łącznie, w ciągu roku, wykonywanych jest blisko 3 mln kilometrów (ok. 1,75 mln km przez PKS Jasło S.A., ok. 1,1 mln km przez Firmę Handlowo-Ustługową Okarma Rafał oraz ok. 90 tys. przez Firmę „Hesta” S.C.).

Obecną ofertę przewozową należy uznać za dobrą jedynie w dni robocze. Liczba kursów sięgająca blisko 20 par na najpopularniejszych trasach pozwala mieszkańcom w sposób elastyczny planować swoje podróże. Odmiennie wygląda ta kwestia w dni wolne od pracy, kiedy oferta przewozowa jest znikoma - w niedzielę jedyną powiatową komunikacją zbiorową jest kurs z Jasła o 13:04 przemierzający cały powiat aż do Grabu oraz kurs powrotny o 14:55.

#### 3.6.2 Powiat krośnieński

Sieć o charakterze komercyjnym, oparta o zezwolenia wydane przez Prezydenta Miasta Krosno i Starostę Powiatu Krośnieńskiego pokrywa w sposób równomierny cały obszar powiatu. Linie komunikacyjne zapewniają dostęp z każdej siedziby gminy do siedziby powiatu - Miasta Krosno.

Wg informacji zawartych w *Planie zrównoważonego rozwoju transportu dla Powiatu Krośnieńskiego* przewoźnicy, oprócz dostępności obszarowej, oferują bardzo dobrą dostępność czasową poprzez dużą liczbę kursów na liniach.

Na obecną ofertę przewozową o charakterze użyteczności publicznej (sieć MKS Krosno) składa się 6 linii miejskich (oznaczone literami, oprócz KS), 9 linii







podmiejskich obejmujących swoim zasięgiem, oprócz miasta Krosno, gminy: Jedlicze, Miejsce Piastowe, Korczyn, Krościenko Wyżne i Chorkówka; oraz linia KS realizująca kursy szkolne. Spośród gmin sąsiadujących z miastem Krosno, jedynie gmina Wojaszówka nie jest włączona do sieci MKS.

Długość sieci użyteczności publicznej wynosi 126 kilometrów, wykonywanych jest na niej w ciągu roku 1 388 640 kilometrów. W ruchu znajduje się do 33 pojazdów.

### 3.6.3 Podsumowanie

Obecnie ofertę przewozową dla obszaru krośnieńsko - jasielskiego tworzą przewoźnicy prywatni, którzy otrzymali zezwolenia od Marszałka Województwa Podkarpackiego. Powiat jasielski i powiat krośnieński nie mają wpływu na liczbę oraz przebieg oferowanych połączeń. Sieci połączeń powiatowych pokrywają znaczną część obszarów powiatów, jednak nigdzie nie łączą się (nie zostało zawarte porozumienie między powiatami, ani żaden z powiatów nie organizuje obecnie przewozów o charakterze użyteczności publicznej). Tak samo brak jest połączeń z sieciami powiatowymi sąsiednich powiatów, do których należą gminy objęte planem.

## 3.7 Określenie potencjału poszczególnych linii komunikacyjnych

Na opisywanym obszarze realizowane są przewozy komercyjne przez przewoźników prywatnych na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego. Dane o ilości sprzedanych biletów i przewiezionych osób stanowią tajemnicę handlową przedsiębiorców i nie są przez nich udostępniane.

Potencjał - możliwości przewiezienia jak największej liczby osób na danej linii, zależy od częstotliwości kursowania oraz wielkości taboru. Potencjał jest określany przez popyt na przewozy na danym odcinku.

Za linie o największym potencjale obsługiwane przez przewoźników prywatnych w przewozach między powiatem jasielskim i krośnieńskim należy uznać linie dowozowo - odwozowe mieszkańców do zakładów pracy oraz w mniejszej ilości uczniów do szkół. Linie są zróżnicowane między innymi pod względem długości, częstotliwości kursowania i rodzaju taboru.

Przewoźnicy prywatni, tworząc linie, kierują się bieżącymi potrzebami mieszkańców i możliwościami uzyskania zysku. Ceny biletów zależne są od długości tras, średniej liczby pasażerów na trasie oraz kosztów, jakie ponoszą przewoźnicy.





### 3.8 Określenie obszarów wymagających interwencji w zakresie dowozu osób

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym z 16 grudnia 2010 roku, na obszarze objętym planem w roli organizatora występuje kilka organów wykonawczych jednostek samorządowych różnego szczebla. Dla przewozów nie przekraczających granic poszczególnych gmin (miast) organizatorem jest wójt, burmistrz lub prezydent. Dodatkowo mogą być oni organizatorami na szerszym obszarze, jeśli zostaną podpisane odpowiednie porozumienia międzygminne (co funkcjonuje w Krośnie i niektórych gminach ościennych oraz w Jasle i niektórych gminach ościennych). Prezydent Krosna jest ponadto organizatorem dla linii komunikacyjnych łączących miasto Krosno z powiatem krośnieńskim. Starości jasielski i krośnieński są organizatorami dla linii niewykraczających poza obszar ich powiatów; dla pozostałych linii organizatorami są marszałkowie województw. Ponadto, na obszarze objętym planem, na poziomie powiatów, organizatorami są jeszcze starości: strzyżowski, brzozowski, sanocki i tarnowski. Działalność tak wielu niezależnych od siebie organizatorów stanowi utrudnienie w budowie spójnej sieci transportowej dla danego obszaru. Sieć na obszarze pojedynczego organizatora łączy się z sąsiednią siecią jedynie poprzez połączenia organizatora wyższego szczebla. Stwarza to zagrożenie znacznego ograniczenia połączeń międypowiatowych po wejściu w życie wszystkich zapisów Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, czyli od 2017 roku. Szczególnie niebezpieczne jest to dla powiatów o kształcie podłużnym z niecentralnie położonymi siedzibami, czyli takich jak powiat jasielski i powiat krośnieński. Zgodnie z Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego, nawet w najbardziej optymistycznym scenariuszu, między powiatami krośnieńskim i jasielskim zaplanowane są tylko połączenia łączące stolice powiatów najkrótszą drogą (koleją i dublującą ją linią autobusową); ponadto zaplanowane są połączenia z Krosna do Brzozowa (przez Haczów), do Beska (dalej do Sanoka), oraz z Jasta i Krosna do Fryszta. Brak jest zaplanowanych jakichkolwiek połączeń o charakterze użyteczności publicznej do leżącej w województwie małopolskim gminy Szerzyny. Brak przewozów o charakterze użyteczności publicznej „oddali” Szerzyny od Jasta i Krosna, a ograniczenie takich przewozów między powiatami jasielskim i krośnieńskim jedynie do połączenia Jasto-Krosno zmarginalizuje południowe gminy tych powiatów. Zagrożenie to jest szczególnie istotne dla południowych gmin powiatu jasielskiego, które już teraz są nieobsługiwane przez połączenia międypowiatowe.

Kolejną kwestią, z powodu której potencjał oferty przewozowej nie jest w pełni wykorzystywany, jest brak integracji pomiędzy przewoźnikami i operatorami. Na obszarze objętym planem znajdują się dwie, wewnątrznie spójne (ale nie między sobą), sieci miejsko-podmiejskie (MKSu Krosno i ZMKSu Jasto), na to nakłada się sieć komunikacyjna wielu różnych przewoźników wykonujących połączenia na podstawie zezwoleń otrzymanych od starostów i marszałków. Imponująca sieć komunikacyjna (punkt 2.5) nie daje efektu sieci ze względu na brak integracji taryfowej,





rozkładowej i informacyjnej. Odcinki sieci, na które składa się oferta kilku przewoźników, mimo dużego potencjału nie są atrakcyjne dla użytkowników korzystających z biletów okresowych, ponieważ Ci kupując taki bilet wiążą się z danym przewoźnikiem.

### 3.9 Planowana sieć komunikacyjna

Zapotrzebowanie na przewozy o charakterze użyteczności publicznej wynika przede wszystkim z dwóch aspektów: honorowania ulg ustawowych (i ewentualnych samorządowych) oraz stałości i przewidywalności oferty publicznego transportu zbiorowego. Realizację tego zapotrzebowania na obszarze krośnieńsko - jasielskim przedstawiono w dwóch wariantach. Część graficzna znajduje się w rozdziale 12.

#### *Wariant 0*

Wariant „zero” został stworzony w oparciu o planowane sieci komunikacyjne przez powiat krośnieński, powiat jasielski i podmiejskie linie planowe przez Miejski Obszar Funkcjonalny Krosno, analizy demograficzne oraz społeczno- gospodarcze. Wariant zapewnia skomunikowania bezpośrednie miasta Jasła z miastem Krosnem, czyli miejsc o największej liczbie mieszkańców i największym potencjale gospodarczym, miasta powiatowego Jasła z siedzibą każdej z gminy z terenu powiatu jasielskiego oraz miasta Krosno z siedzibą każdej gminy z terenu powiatu krośnieńskiego a także łączy gminy Besko, Haczów, Brzozów, Jasienica Rosielna, Brzostek, Frysztak i Szerzyny (które leżą poza powiatami jasielskim i krośnieńskim) z miastami Jasłem i Krosnem. Wariant ten stanowi minimum, które powinno być realizowane na obszarze krośnieńsko-jasielskim. Ograniczenie oferty przewozowej o charakterze użyteczności publicznej do wariantu „zero” może zostać uzupełnione przewozami komercyjnymi (jeśli połączenia takie będą występować), jednakże brak honorowania ulg lub w ogóle brak połączeń na niektórych obszarach będzie skutkować stagnacją i wykluczeniem społecznym mieszkańców danych obszarów.

#### *Wariant 1*

Ten wariant stanowi rozwinięcie poprzedniego o odcinki wyznaczone jako najistotniejsze społecznie w oparciu o wyniki przeprowadzonych badań ankietowych i analizę dostępności. W powiecie jasielskim będą to linie w gminach, w których przy obecnej sieci komercyjnej w najmniejszym stopniu są zaspokajane potrzeby komunikacyjne, czyli w gminach Skołyszyn i Kołaczyce; także fragment Dębowiec-Osobnica pozwalający utworzyć linię łączącą zachodnie gminy (Skołyszyn - gmina Jasła - Dębowiec - Osiek Jasielski - Nowy Żmigród) z pominięciem Jasła bądź z kursowaniem do niego drogą okrężną; oraz fragment Krempna - Ożenna, którego okoliczni mieszkańcy, ze względu na uwarunkowania przestrzenne, będą najbardziej narażeni na brak dostępu do instytucji powiatowych. W powiecie krośnieńskim będą to linie w gminach: Korczyna, Wojaszówka, Chorkówka i Dukla. Ponadto wprowadzono do sieci fragmenty pozwalające zagęścić połączenia między powiatami





jasielskim i krośnieńskim. Między Jasłem a Krosnem jest to połączenie Tarnowiec - Jedlicze, pozwalające utworzyć linie (popularnej wg wskazań badania ankietowego) Jasło - Tarnowiec - Jedlicze - Krosno; w południowej części zaplanowano połączenia pozwalające utworzyć relacje Jasło - Nowy Żmigród - Dukla oraz Nowy Żmigród - Krosno; w centralnej części obszaru połączono powiaty drogami Jedlicze/Zręcin - Kopytowa - Łajsce, co daje kolejną możliwość trasowania połączeń z Krosna do Jasła i Nowego Żmigrodu. Utworzenie wszystkich połączeń da spójną sieć opartą o czworokąt Jasło - Krosno - Dukla - Nowy Żmigród - Jasło, który będzie połączony zarówno obwodowo, jak i po przekątnych.

W przyszłości przy organizacji linii komunikacyjnych w obszarze krosieńsko-jasielskim, należy uwzględnić i zintegrować połączenia z liniami organizowanymi przez Gminę Krosno i Gminę Jasło - w szczególności z liniami, które swoim zasięgiem obejmują obszar dwóch lub więcej gmin.

### 3.10 Węzły przesiadkowe

Węzeł przesiadkowy jest miejscem intensywnego przesiadania się pasażerów komunikacji zbiorowej. Węzły komunikacyjne mogą stanowić punkty przesiadkowe w ramach jednej gałęzi transportu, jak i łączyć różne środki transportu, np. kolej i autobusy. Podstawowymi węzłami przesiadkowymi są dworce kolejowe i autobusowe wraz z zespołem przystanków komunikacji miejskiej, które umożliwiają sprawne przesiadania się w ramach jednego rodzaju transportu oraz między nimi.

Najbezpieczniejsze węzły przesiadkowe zlokalizowane są na placach oddzielonych od otwartego ruchu drogowego, które umożliwiają przemieszczanie się między przystankami komunikacyjnymi bez konieczności przekraczania jezdni. Jednak zabudowa (w miastach) niejednokrotnie uniemożliwia wydzielenie dużego obszaru, dlatego często węzeł przesiadkowy stanowi obszar skrzyżowania, na którym przystanki komunikacyjne zlokalizowane są przy różnych wlotach i przesiadanie się między różnymi środkami transportu wymaga przekraczania jezdni.

Bardzo ważnym aspektem warunkującym dobre funkcjonowanie węzła przesiadkowego jest odpowiednie dopasowanie rozkładu jazdy tak, aby czas oczekiwania na przesiadkę był możliwie krótki.

#### 3.10.1 Jasło

W *Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego* Jasło zostało wskazane jako węzeł regionalny (środkowy w skali: ogólnokrajowy - regionalny - lokalny), niezintegrowany. Brak integracji przestrzennej wynika z rozdzielającej dworce kolejowy i autobusowy drogi, niemniej jednak oba dworce znajdują się w niewielkiej odległości, ponadto połączone są przejściem podziemnym. Rola Jasła jako węzła przesiadkowego dla





całego powiatu jak i obszaru krośnieńsko - jasielskiego jest fundamentalna - tam spotykają się obie linie kolejowe oraz komunikacja autobusowa każdego szczebla.

Ze względu na peryferyjne położenie powiatu (w ujęciu wojewódzkim) zdecydowana większość połączeń ponadpowiatowych nie kursuje w głąb powiatu, dlatego większość mieszkańców korzystających z komunikacji zbiorowej musi dojechać najpierw do Jasła, aby wyjechać poza powiat. Jasło jest również naturalnym punktem przesiadkowym dla osób podróżujących wewnątrz powiatu, szczególnie po jego północnej części. Aby umożliwić przesiadki w Jasle należy koordynować rozkłady jazdy linii autobusowych między sobą oraz z uwzględnieniem rozkładu kolejowego. Obecnie dostosowanie rozkładu autobusów do rozkładów kolejowych jest trudne (rozkład kolejowy zmienia się kilka razy w roku) i negatywnie wpływa na stabilność oferty.

### 3.10.2 Krosno

W *Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego* również miasto Krosno zostało wskazane jako istotny węzeł przesiadkowy o znaczeniu regionalnym dla województwa. Węzeł ten jest częściowo zintegrowany, ponieważ istnieje niewielka odległość między dworcami kolejowym i autobusowym, jednakże nie znajdują się one w jednej, wielofunkcyjnej przestrzeni architektonicznej oraz znacznie odbiegają od siebie standardem i powiązaniem intermodalnymi. W planie dla powiatu krośnieńskiego jako węzeł przesiadkowy został wskazany ten sam obszar. W Krośnie - największym mieście obszaru, spotyka się linia kolejowa z komunikacją autobusową każdego szczebla.

### 3.10.3 Nowy Żmigród

Istotnym w ujęciu lokalnym jest węzeł w Nowym Żmigrodzie. Jest to główny ośrodek w południowej części powiatu jasielskiego, w którym główna (w ujęciu powiatowym) droga północ - południe krzyżuje się z ostatnią po polskiej stronie Beskidu Niskiego drogą wschód - zachód. Węzeł ten powinien umożliwiać podróż z południowej części powiatu jasielskiego do jego północnej części, do południowej części powiatu krośnieńskiego oraz (ewentualnie) do powiatu gorlickiego.

### 3.10.4 Dukla

Węzłem o znaczeniu analogicznym do Nowego Żmigrodu będzie Dukla. Węzeł ten połączy południową część powiatu krośnieńskiego z powiatem jasielskim oraz (ewentualnie) gorlickim.

## 3.11 Linie turystyczne

Linie turystyczne stanowią oddzielny, wyróżniający się element sieci transportowej. Nastawione są na specyficzną grupę użytkowników, którzy kierują się nieco innymi priorytetami. Potencjalną grupą użytkowników są mieszkańcy regionu oraz turyści przyjezdni. Dla turystów zwykle mniej istotny jest czas podróży, ale znaczenia







nabiera (przede wszystkim dla przyjezdnych) prostota skorzystania z takiej linii, wygoda, możliwość przewiezienia dużego bagażu (także nart i rowerów). Linie turystyczne powinny łączyć węzły przesiadkowe (na których spotykają się przewozy każdego szczebla) z miejscami szczególnie atrakcyjnymi turystycznie i krajoznawczo oraz do głównych baz noclegowo-hotelowych.

Na węzle przesiadkowym kursy linii turystycznych powinny być zsynchronizowane (wręcz podporządkowane) z kursami komunikacji dalekobieżnej i o charakterze wojewódzkim, przede wszystkim kolejowej. Aspektem zwiększającym atrakcyjność takiej oferty byłaby integracja informacyjna z przewoźnikiem kolejowym (planujący podróż turysta dostaje gotową ofertę dowozu do punktu docelowego, a nie tylko do stacji kolejowej). Dodatkową zaletą byłaby integracja taryfowa (przy partycypacji w kosztach przez przewoźnika/operatora kolejowego), co pozwoliłoby zbudować ofertę podobną do funkcjonującej w sezonie zimowym na Śląsku, gdzie podróżny posiadający bilet Kolei Śląskich ma prawo do bezpłatnego dojazdu busem ze stacji kolejowej na stok narciarski i z powrotem.

Linie turystyczne powinny oferować dowóz do głównych osi turystycznych regionu, czyli atrakcji związanych z tradycją przemysłu naftowego i szklarskiego oraz do wybranych obszarów przyrodniczych i kulturowych. Atrakcyjność połączenia można dodatkowo zwiększyć zapewniając zniżki (na podstawie biletu komunikacyjnego) na bilety wstępu do muzeów i parku narodowego.

Przykładowe propozycje linii turystycznych:

- Jasło-Karpacka troja,
- Jasło- Bardejov,
- Krosno- Svidnik- Bardejov- Jasło.







## 4 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców obszaru krośnieńsko-jasielskiego





## 4.1 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

### 4.1.1 Urzędy i instytucje publiczne

Tabela 16. Lista najistotniejszych, ze względu na generowany ruch, urzędów i instytucji publicznych na obszarze krośnieńsko-jasielskim

Nazwa	Lokalizacja
Starostwo Powiatowe w Krośnie	powiat krośnieński
Podkarpacki Urząd Wojewódzki w Rzeszowie Delegatura w Krośnie	powiat krośnieński
Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego w Krośnie	powiat krośnieński
Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Krośnie	powiat krośnieński
Powiatowy Urząd Pracy w Krośnie	powiat krośnieński
Sąd Rejonowy w Krośnie	powiat krośnieński
Sąd Okręgowy w Krośnie	powiat krośnieński
Prokuratura Rejonowa w Krośnie	powiat krośnieński
Prokuratura Okręgowa w Krośnie	powiat krośnieński
Urząd Miasta w Jaśle	powiat jasielski
Starostwo Powiatowe w Jaśle	powiat jasielski
Powiatowy Urząd Pracy	powiat jasielski
Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie	powiat jasielski
Powiatowe Centrum Zarządzania Kryzysowego	powiat jasielski
Powiatowy Zarząd Dróg w Jaśle	powiat jasielski
Sąd Rejonowy w Jaśle	powiat jasielski
Prkuratura Rejonowa Jaśle	powiat jasielski
Środowiskowy Dom Samopomocy w Nowym Żmigrodzie	powiat jasielski
Powiatowy Zespół ds. Orzekania o Niepełnosprawności	powiat jasielski
Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Jaśle	powiat jasielski
Dom Pomocy Społecznej w Foleszu	powiat jasielski

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów otrzymanych od zamawiającego oraz stron internetowych powiatów

### 4.1.2 Placówki oświatowe

Tabela 17. Spis placówek oświatowych (szkoły ponadgimnazjalne) na obszarze krośnieńsko-jasielskim

Nazwa	Lokalizacja
Miejski Zespół Szkół Nr 4 / II LO w Krośnie	powiat krośnieński
Technikum Nr 6 w Krośnie	powiat krośnieński
Zasadnicza Szkoła Zawodowa Nr 6 w Krośnie	powiat krośnieński
I Liceum ogólnokształcące w Krośnie	powiat krośnieński
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 1 w Krośnie	powiat krośnieński
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 2 w Krośnie	powiat krośnieński





Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 3 w Krośnie	powiat krośnieński
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 4 w Krośnie	powiat krośnieński
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 5 w Krośnie	powiat krośnieński
Liceum Ogólnokształcące im. Marii Konopnickiej w Jedliczu	powiat krośnieński
Zespół Szkół Gastronomiczno - Hotelarskich w Iwoniczu Zdroju	powiat krośnieński
Zespół Szkół w Iwoniczu	powiat krośnieński
Zespół Szkół im. Armii Krajowej w Jedliczu	powiat krośnieński
Katolickie Gimnazjum i Liceum Ogólnokształcące	powiat krośnieński
I Liceum Ogólnokształcące, im. Króla St. Leszczyńskiego	powiat jasielski
II Liceum Ogólnokształcące, im. ppłk. J. Modrzejewskiego	powiat jasielski
Zespół Szkół Technicznych, im. Bohaterów Września	powiat jasielski
Zespół Szkół Usługowych i Spożywczych	powiat jasielski
Zespół Szkół Nr 3, im. Stanisława Pawłowskiego	powiat jasielski
Zespół Szkół Nr 4	powiat jasielski
Zespół Szkół Budowlanych, im. Króla K. Wielkiego	powiat jasielski
Liceum Ogólnokształcące w Kołaczycach, im. M. Skłodowska-Curie	powiat jasielski
Liceum Ogólnokształcące w Nowym Żmigrodzie, im. Mikołaja Kopernika	powiat jasielski
Zespół Szkół w Trzciny	powiat jasielski

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów otrzymanych od zamawiającego oraz stron internetowych powiatów

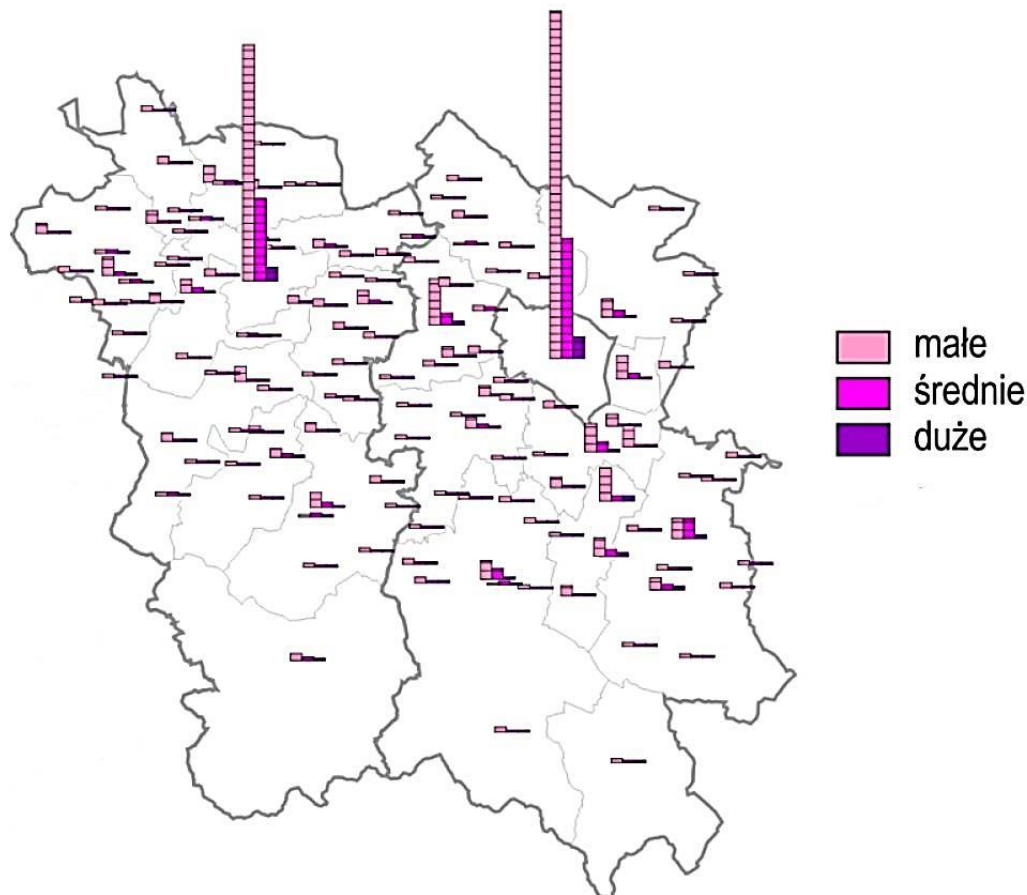
#### 4.1.3 Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

O rozwoju gospodarczym regionu świadczy nie tylko wskaźnik przedsiębiorczości, lecz także wielkość firm. Z analizy wynika, iż w miejscowościach wiejskich o dużym współczynniku przedsiębiorczości zlokalizowanych jest wiele mikrofirm, które zatrudniają kilku pracowników lub są to przedsiębiorstwa jednoosobowe. Duże firmy (zatrudniające powyżej 250 pracowników), zarówno z kapitałem krajowym, jak i zagranicznym, znajdują się w miastach: Krosno (12 firm), Jasto (7 firm) oraz w miastach: Iwonicz-Zdrój, Jedlicze i Rymanów, a także na obszarach wiejskich gmin Iwonicz-Zdrój i Rymanów. Przedsiębiorstwa średniej wielkości, zatrudniające 50-249 osób, znajdują się we wszystkich gminach, z wyjątkiem gminy Lipinki, Brzyska w powiecie jasielskim oraz Jaśliska w powiecie krośnieńskim. Najwięcej przedsiębiorstw tego typu znajduje się w dużych ośrodkach miejskich oraz na obszarze gmin Rymanów (13 firm), Jedlicze (7 firm) oraz Dukla (6 firm). Na całym badanym obszarze dominują przedsiębiorstwa małe, które zatrudniają do 50 osób. Najwięcej gmin, w których zlokalizowane są firmy małe, znajduje się w północno-centralnym pasie gmin wszystkich powiatów. Natomiast firmy bardzo duże, zatrudniające powyżej 1000 pracowników, znajdują się tylko w Krośnie.





Najmniej przedsiębiorstw znajduje się w części południowej analizowanego obszaru, szczególnie w gminie Jaśliska, południowej części gminy Dukła powiatu krośnieńskiego oraz w gminie Krempna powiatu jasielskiego.



Mapa 8. Liczba małych (10-24 zatrudnionych), średnich (50 - 249) i dużych (>250) przedsiębiorstw na obszarze krośnieńsko-jasielskim

Źródło: Analiza dla funkcjonalnego obszaru krośnieńsko-jasielskiego w ramach projektu pn. „Dla spójności i dostępności - analiza możliwości rozwojowych obszaru krośnieńsko-jasielskiego”

#### 4.1.4 Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne

Tabela 18. Spis obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych te obszarze krośnieńsko-jasielskim

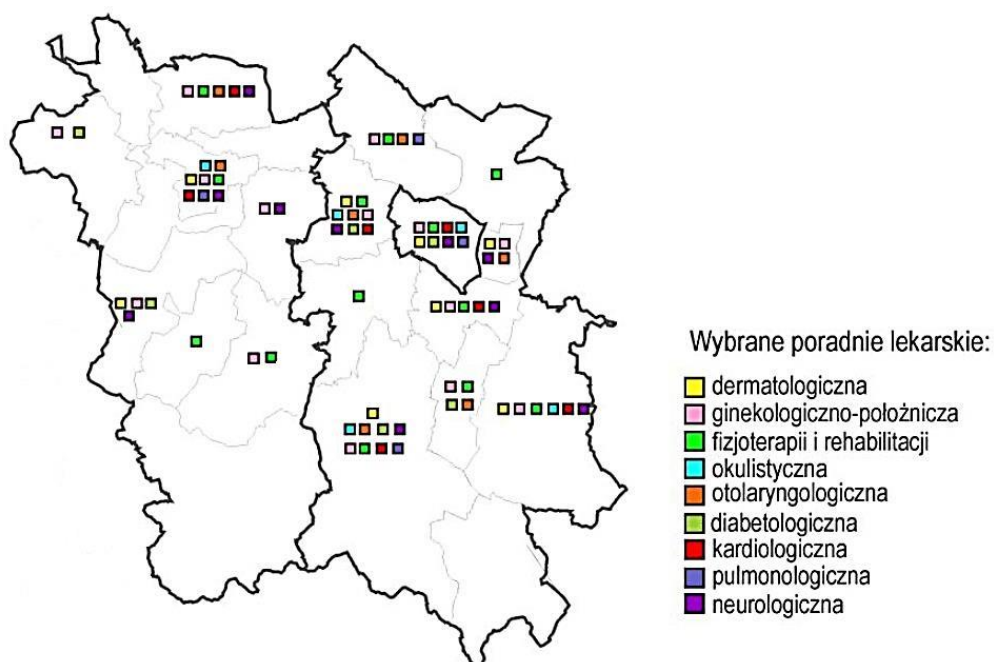
Nazwa	Lokalizacja
Muzeum Historyczne-Pałac w Dukli	powiat krośnieński
Muzeum Marii Konopnickiej w Żarnowcu	powiat krośnieński
Młodzieżowy Dom Kultury w Jaśle	powiat jasielski
Jasielski Dom Kultury w Jaśle	powiat jasielski
Muzeum Regionalne w Jaśle	powiat jasielski
Przystanek Kwiatowa	powiat jasielski
Park Linowy	powiat jasielski

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów otrzymanych od zamawiającego oraz stron internetowych powiatów



#### 4.1.5 Placówki służby zdrowia i opieki społecznej

Na poniższej mapie przedstawiono punktowe rozmieszczenie poradni lekarskich, (dermatologicznych, ginekologiczno-położniczych, fizjoterapii i rehabilitacji, okulistycznych, otolaryngologicznych, diabetologicznych, kardiologicznych, pulmonologicznych i neurologicznych). Z analizy wynika, że północna część obszaru krośnieńsko-jasielskiego wyposażona jest w dużą liczbę gabinetów lekarskich o zróżnicowanym charakterze. Poza ośrodkami miejskimi, dobre wyposażenie w infrastrukturę medyczną posiadają gminy: Kołaczyce, Dębowiec (powiat jasielski), Jedlicze, i Wojaszówka (powiat krośnieński). Mieszkańcy południowej części obszaru korzystają z usług medycznych i porad lekarskich w miastach, a w przypadku powiatu krośnieńskiego - w gminie Dukła, Iwonicz-Zdrój oraz Rymanów. Można stwierdzić, że sieć wybranych poradni lekarskich nie odpowiada rozmieszczeniu ludności, ponieważ zlokalizowana jest głównie północnej części regionu, gdzie gabinety lekarskie wzajemnie się uzupełniają.



Mapa 9. Rozkład przestrzenny wybranych poradni lekarskich (bez poradni przyszpitalnych)

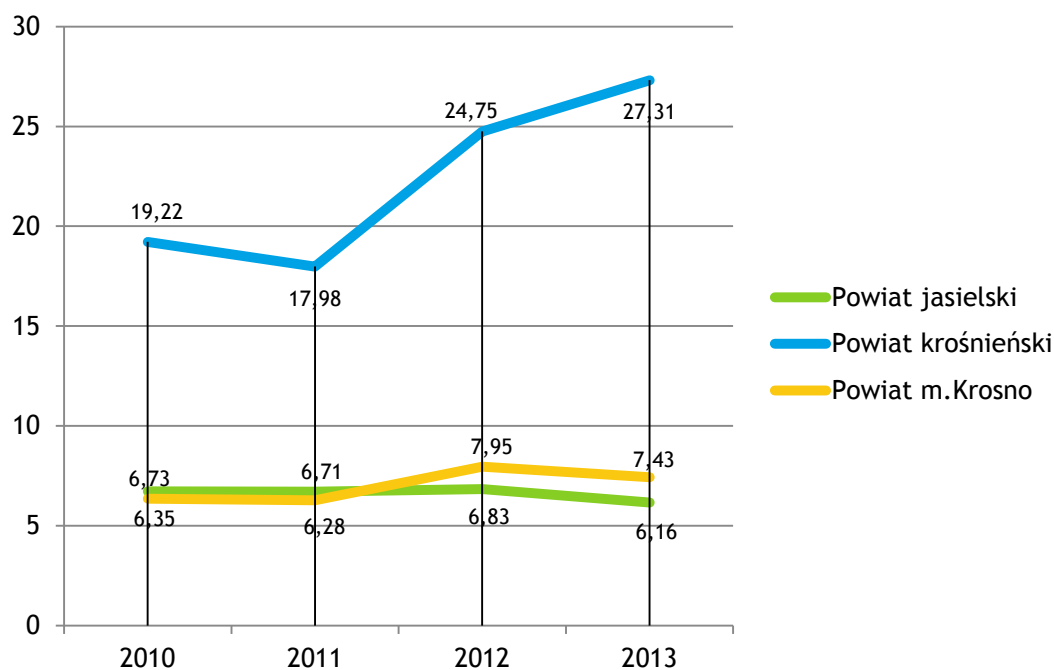
Źródło: Analiza dla funkcjonalnego obszaru krośnieńsko-jasielskiego w ramach projektu pn. „Dla spójności i dostępności - analiza możliwości rozwojowych obszaru krośnieńsko-jasielskiego”

#### 4.1.6 Turystyka

Z poniższego wykresu zauważyć można wzrost liczby miejsc noclegowych na obszarze objętym badaniem. Niewielki spadek miejsc noclegowych dotyczy wyłącznie powiatu jasielskiego (6,73 w 2010 r. do 6,16 w 2013 r.). Największy wzrost miejsc noclegowych zanotowano w powiecie krośnieńskim (19,22 w 2010 r. do 27,31 w 2013 r.).

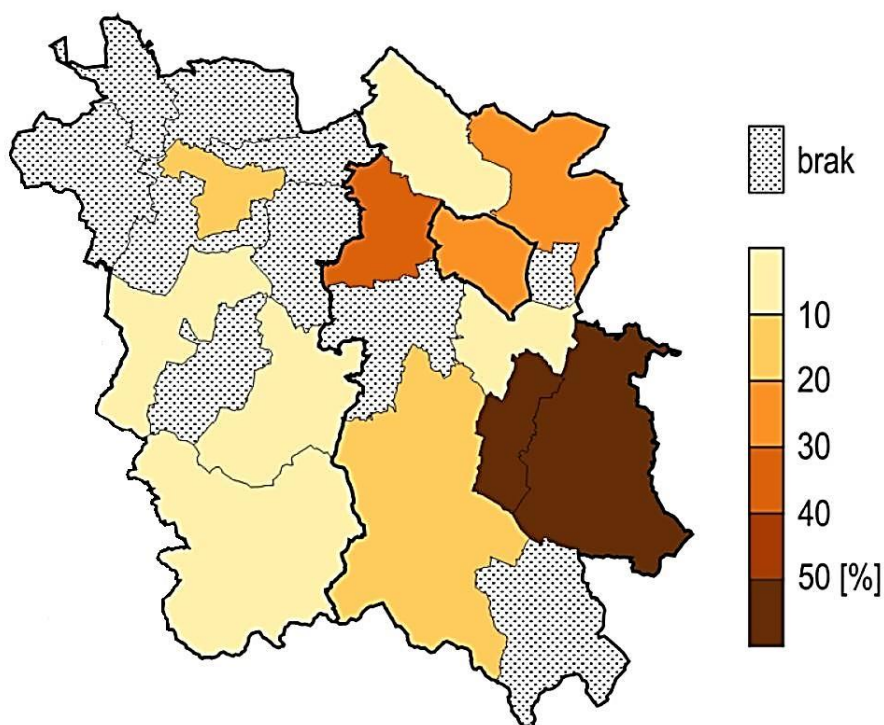






Wykres 29. Miejsca noclegowe na 1 tys. ludności

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z GUS



Mapa 10. Stopień wykorzystania miejsc noclegowych w powiecie jasielskim i krośnieńskim w roku 2012

Źródło: Analiza dla funkcjonalnego obszaru krośnieńsko-jasielskiego w ramach projektu pn. „Dla spójności i dostępności - analiza możliwości rozwojowych obszaru krośnieńsko-jasielskiego”







Na powyżej zaprezentowanej mapie zobrazowany został stopień wykorzystania miejsc noclegowych w regionie krośnieńsko-jasielskim. Z punktu widzenia efektywności turystyki istotny jest stopień wykorzystania istniejącej infrastruktury noclegowej, czyli wskaźnik obrazujący liczbę noclegów udzielonych turystom w stosunku do liczby miejsc noclegowych. W przypadku obszaru objętego badaniem najkorzystniej pod tym względem prezentuje się powiat krośnieński. Gminy uzdrowskie Rymanów i Iwonicz-Zdrój charakteryzują się najlepszym wykorzystaniem infrastruktury noclegowej w ciągu roku (ponad 50%). Korzystna sytuacja występuje również w przypadku gminy Jedlicze (ponad 30%). Najniższe wykorzystanie infrastruktury noclegowej dotyczy gmin całego powiatu jasielskiego. Warto wspomnieć o gminie Krempna, która cechuje się znaczną liczbą miejsc noclegowych, natomiast bardzo słabym jej wykorzystaniem.

## 4.2 Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców obszaru funkcjonalnego

Na obszarze objętym planem największy ruch, w wyniku koncentracji generatorów ruchu, ogniskuje się w miastach - Krośnie i Jaśle. Zgodnie z badaniami ankietowymi ruch ten jest przede wszystkim wewnątrzpowiatowy, jednak Krosno i Jasło oddziałują na większy obszar. Wyniki badań i komentarz zostały zawarte w punkcie 6.1.4 Analiza wyników badania.

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

### 4.3.1 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia

Potrzeby transportowe mieszkańców są zdecydowanie odmienne w różne dni tygodnia. Dni robocze warunkują podróże z miejsca zamieszkania do zakładów pracy i miejsc nauki, a także podróże powrotne. Mają one charakter codzienny i cykliczny, a więc odbywają się o konkretnych godzinach i w stałych relacjach. Przewozy te są masowe z powodu ogniskowania się celów podróży w czasie (godzina rozpoczęcia i zakończenia zmiany lub zajęć szkolnych) i przestrzeni (miejsca pracy i nauki). Mają one również charakter obligatoryjny, a więc są niezbędne do egzystencji, a brak możliwości ich wykonania skutkowałby niepożądanymi zmianami społeczno-gospodarczymi.

W soboty, niedziele i święta struktura potrzeb przewozowych jest odmienna. Osób pracujących jest znacznie mniej (najmniej w święta) niż w dni robocze, a uczniowie nie dojeżdżają do szkół. W te dni przeważają podróże o charakterze fakultatywnym i incydentalnym. Są to przewozy bardziej rozproszone niż w dni robocze, a głównymi ich celami są miejsca handlu i rozrywki. Dużą grupą podróżującą w dni wolne są studenci zaoczeni, a w popołudnie ostatniego dnia wolnego (czyli najczęściej





w niedziele) studenci i pracownicy wyjeżdżający z domów do większych ośrodków (głównie do Rzeszowa), którzy z miasta i gmin ościennych potrzebują dostać się do węzła przesiadkowego, skąd kontynuują podróż komunikacją wojewódzką.

Zgodnie z badaniami opisanymi w punkcie 6.1.4 ankietowani zadeklarowali wykonanie o 70% więcej podróży w ostatni dzień roboczy niż w ostatni dzień wolny.

#### 4.3.2 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia

Potrzeby przewozowe są zmienne również w zależności od pory dnia. W związku z charakterem wykonywanych podróży w dni robocze można wyróżnić dwa szczyty przewozowe: poranny oraz popołudniowy, a także tzw. międzyszczyt i wieczorny okres, który charakteryzuje się zmniejszonym popytem na usługi transportowe. W soboty, niedziele i święta zapotrzebowanie rozkłada się bardziej równomiernie, bowiem trudniej wyszczególnić stałe motywacje podróży. Należy pamiętać, że w niektórych zakładach pracy na terenie Krosna utrzymywany jest ciągły (wielozmianowy) system pracy i w związku z dojazdami i powrotami ze zmiany tworzą się lokalne szczyty przewozowe. Komunikacja dowozowa do tych zakładów musi uwzględniać specyfikę ich pracy zarówno o nietypowych (w odniesieniu do klasycznych szczytów) godzinach jak i w dni wolne. Według zadeklarowanych w badaniach (opis badań - punkt 6.1.4) godzin najczęstszych podróży, szczyty komunikacyjne tylko nieznacznie rysują się ponad okres międzyszczytu i okres wieczorny, natomiast zdecydowanie najmniej podróży odbywanych jest w nocy.

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

Na etapie projektowania infrastruktury transportowej należy uwzględnić potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Szczególnie bierze się pod uwagę te miejsca, które stanowią potencjalne cele podróży osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej, jak np. placówki służby zdrowia czy instytucje publiczne.

Przy budowie nowej lub modernizacji istniejącej infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących priorytetami będzie:

- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej możliwie blisko źródeł ruchu (przy jednoczesnym uwzględnieniu wytycznych związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego);
- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej połączonej z ciągami pieszymi;
- maksymalne wyeliminowanie barier poruszania się poprzez:
  - likwidację barier występujących na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej;
  - likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych;





- dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów;
- umożliwienie podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej (poprzez dostosowaną konstrukcję przystanków komunikacyjnych);
- optymalnej gęstości przystanków komunikacyjnych, z uwzględnieniem przystanków „na żądanie”.

Uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w standardzie taboru obsługującego sieć komunikacyjną przedstawione jest w rozdziale 8.4 niniejszego planu.

#### 4.5 Podsumowanie

Rola miasta Krosno jako centrum społeczno-gospodarczego regionu rośnie i w najbliższych latach prognozuje się utrzymanie tego trendu. W parze rozwojem miasta rosną zarówno potrzeby przewozowe w kierunku do i z miasta, jak i wewnątrzmijskie. Wiąże się to z dalszym zagęszczaniem ruchu przede wszystkim w obszarze centrum miasta, gdzie już obecnie widoczny jest problem przepustowości sieci ulicznej, terenochności transportu oraz wpływu transportu na jakość powietrza.

Potrzeby przewozowe mieszkańców gmin Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego skierowane są przede wszystkim do Krosna, a zabezpieczenie realizacji tych potrzeb jest niestabilne. W najbliższym czasie prognozuje się dalsze ograniczanie oferty przewoźników prywatnych, co skutkować będzie (w przypadku niewprowadzenia transportu o charakterze użyteczności publicznej) niezaspokojeniem potrzeb mieszkańców oraz (w miarę możliwości finansowych mieszkańców) zwiększeniem ruchu samochodowego. Zastępowanie wycofujących się przewoźników ofertą Organizatora pozwoli na zaspokajanie rosnących potrzeb transportowych oraz utrzymanie obecnych (i pozyskanie nowych) pasażerów komunikacji zbiorowej.





# 5

## Przewidywane finansowanie usług przewozowych





Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie mogło polegać na:

- pobieraniu przez operatora, któremu organizator powierzy (w drodze przetargu lub bezprzetargowo) świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio przez samego organizatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego za sprzedaż biletów,
- przekazaniu operatorowi tzw. rekompensaty (wynagrodzenia) z tytułu:
  - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym,
  - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości organizatora, o ile zostały ustanowione,
  - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- udostępnianiu 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 jednostek samorządu terytorialnego będących organizatorem,
- środki z budżetu państwa.





## 6 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu







## 6.1 Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań marketingowych

### 6.1.1 Metodologia badań

Badania ankietowe dotyczące preferencji komunikacyjnych mieszkańców obszaru krośnieńsko-jasielskiego zostały przeprowadzone we wrześniu 2014 r. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu zostały zbadane poprzez bezpośrednią rozmowę ankietera z respondentem z wykorzystaniem papierowego formularza ankietowego (metoda PAPI). Na formularz ankietowy, składający się z 11 pytań, ankieter osobiście nanosił odpowiedzi. Jest to jedna z najskuteczniejszych metod przeprowadzania badań ankietowych, ponieważ wybrany respondent w sytuacji bezpośredniej rozmowy z ankieterem czuje się bardziej zobligowany do udzielenia rzetelnej odpowiedzi. Dodatkowym atutem przeprowadzania badań w sposób bezpośredni jest pewność o poprawnym przeprowadzeniu ankiety. Ankiety były przeprowadzane w dni robocze we wszystkich gminach obszaru krośnieńsko-jasielskiego, głównie w okolicach dworców, przystanków komunikacji zbiorowej, przy centrach handlowych, placach targowych, na parkingach i stacjach benzynowych. Wybór miejsca badań nie był przypadkowy - celem było zbadanie różnych grup społecznych z proporcjonalnym podziałem według płci i grup wieku.

Badania poprzedził dobór próby statystycznej, aby uzyskane wyniki ankietyzacji odzwierciedlały rzeczywiste preferencje komunikacyjne mieszkańców obszaru objętego planem. Badanie przeprowadzono na próbie statystycznej 2 866 mieszkańców, co zapewnia utrzymanie poziomu ufności badania na poziomie nie mniejszym niż 95% przy maksymalnym błędzie nie większym niż 5%. Liczba ankietowanych w poszczególnych przedziałach wiekowych została dobrana na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego. Płeć ankietowanych: 50,7% kobiet, 49,3% mężczyzn.

Należy pamiętać, że badanie ankietowe polega na zbadaniu preferencji respondentów, a nie rzeczywistych potoków, więc uzyskane wyniki mogą różnić się od rzeczywistych danych.

### 6.1.2 Formularze ankietowe

Poniższe załączniki przedstawiają formularze ankietowe, na których przeprowadzone było badanie. Poza formularzami dedykowanymi wyłącznie dla planu obszaru krośnieńsko-jasielskiego (dla gmin położonych poza powiatem jasielskim i MOF Krosno), w badaniu wykorzystano również formularze z planu dla powiatu jasielskiego oraz z planu dla miasta Krosno wraz z gminami.







**Pytanie 8. a)** Który z postulatów transportowych wymienionych w poniższej tabeli uważa Pan/Pani za najważniejszy, a który za najmniej ważny? ♦ tylko *JEDEN* postulat może być najważniejszy i tylko *JEDEN* postulat może być najmniej ważny

**Pytanie 8. b)** ♦ proszę zaznaczyć, jeżeli korzysta Pan/i z komunikacji zbiorowej Proszę ocenić w skali od 1 do 5 (gdzie „1” - bardzo niski, a „5” - bardzo dobry) zaspokojenie poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową (w obszarze OF). ♦ proszę ocenić *KAŻDY* postulat

**Pytanie 8. c)** ♦ proszę zaznaczyć, jeśli korzysta Pan/i z usług komunikacji miejskiej i samochodu lub tylko samochodu Jakość realizacji którego z postulatów musiałyby być w pierwszej kolejności poprawiona, aby zaczął Pan/zacząła Pani częściej korzystać z transportu zbiorowego? ♦ proszę zaznaczyć *JEDEN* postulat

Postulat	8a		8b	8c
	Najważniejszy postulat	Najmniej ważny postulat	Ocena (skala 1 - 5)	Poprawa postulatu
Bezpośredniość - podróż do celu bez przesiadki	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Częstotliwość - odstępy czasu między odjazdami	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Dostępność - odległość z/do przystanku	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Koszt - wysokość opłaty taryfowej	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Niezawodność - pewność dojechania do celu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Punktualność - zgodność odjazdów z rozkładem jazdy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Rytmiczność - równomierny odstęp między odjazdami	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Czas podróży- całkowity czas przemieszczenia się	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Wygoda - komfort przebywania na przystanku i w pojeździe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Informacja - dostęp do informacji o transporcie publicznym w Internecie, w pojeździe, na przystankach	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Bezpieczeństwo -w pojeździe i na przystanku	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Żaden				<input type="checkbox"/>

**Pytanie 9.** W jakich przedziałach godzinowych najczęściej odbywa Pan/i podróże?

♦ proszę zaznaczyć maksymalnie trzy odpowiedzi  
 5 - 9  9 - 13  13 - 17  17 - 21  21 - 5

**Pytanie 10.** Jaki standard wygody jest dla Pana/Pani akceptowalny w pojazdach komunikacji zbiorowej? ♦ proszę zaznaczyć jedną odpowiedź

- zawsze miejsce siedzące
- przeważnie miejsce siedzące
- miejsce stojące w nieuciążliwych warunkach
- dopuszczam jazdę w warunkach zatłoczenia

**Pytanie 11.** Czy zdarza się Panu/Pani rezygnować z podróży w obrębie powiatów krośnieńskiego i jasielskiego (OF) z powodu braku połączeń?

- Tak  Nie

**Uwagi:** \_\_\_\_\_

- Płeć**  kobieta  mężczyzna  
**Wiek**  poniżej 19 lat  19 - 26 lat  
 27 - 35 lat  36 - 55 lat  
 56 - 70 lat  71 i więcej lat

**Wykształcenie**

- wyższe
- policealne oraz średnie zawodowe
- średnie ogólnokształcące
- zasadnicze zawodowe
- gimnazjalne, podstawowe i niższe

**Aktywność zawodowa**

- uczeń/student
- pracuje i uczy się/studiuje
- pracuje i jest na rencie/emeryturze
- nie pracuje
- pracuje
- emeryt/rencista
- prowadzi własną działalność gospodarczą

Rysunek 2. Formularz ankietowy dla pozostałych gmin obszaru krośnieńsko-jasielskiego, strona 2

Źródło: Opracowanie własne







ANKIETA WYKONYWANA NA ZLECENIE POWIATU JASIELSKIEGO W RAMACH  
REALIZACJI „ZINTEGROWANEGO PLANU SYSTEMU TRANSPORTU PUBLICZNEGO  
DLA FUNKcjONALNEGO OBSZARU KROŚNIEŃSKO-JASIELSKIEGO”

Numer ankiety: 14/9632/ [ ] [ ] [ ] [ ] (Jasło)

Data wypełnienia kwestionariusza: [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] Gmina: \_\_\_\_\_



**Ankieta anonimowa**

Szanowni Państwo,  
zapraszamy do wzięcia udziału w badaniu preferencji komunikacyjnych  
mieszkańców obszaru funkcjonalnego krośnieńsko-jasielskiego dotyczących  
wyboru środka transportu i postulatów transportowych. Zapewniamy,  
że wszelkie informacje uzyskane w trakcie badania są anonimowe i zostaną  
wykorzystane wyłącznie w celu poznania Państwa opinii na wskazany temat.

**Pytanie 1.** Czy dojeżdża Pan/Pani do miejsca nauki lub pracy?  TAK  NIE

**Pytanie 2.** Czy ma Pan/Pani możliwość samodzielnego korzystania z samochodu?  TAK  NIE

**Pytanie 3.** Jak często korzysta Pan/Pani z poniższych środków transportu?

♦ proszę zaznaczyć JEDNĄ odpowiedź w każdej kolumnie

Częstotliwość korzystania	samochód	autobus ZMKS	autobus pozamiejski	pociąg	rower
nigdy lub b. rzadko	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
raz w tyg. lub rzadziej	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2-3 razy w tygodniu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4 lub więcej razy w tyg.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Pytanie 4.** Do jakiego rodzaju biletu posiada Pan/i uprawnienia i z jakiego typu przeważnie Pan/Pani korzysta?

Nr	przewo- znik	rodzaj biletu				typ biletu		
		normalny	ulga 50%	ulgowy 49% lub karta dużej rodziny	bezpł.	jednoraz	okresowy	bezpł.
1	ZMKS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	inne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Pytanie 5.** Ile wykonał/a Pan/i podróży miejskich i podmiejskich ostatniego dnia

roboczego \_\_\_\_\_  wolnego \_\_\_\_\_?

♦ proszę podać liczbę, podróż dom - praca to jedna podróż, podróż praca- sklep- dom to dwie podróże

**Pytanie 6.** Do których gmin obszaru funkcjonalnego krośnieńsko-jasielskiego (wymienione poniżej) podróżował/a Pan/i ostatniego dnia roboczego (R) i wolnego (W)?

♦ pominąć gminę, w której przeprowadzana jest ankieta, w razie nieznaności gmin proszę wpisać DRUKOWANYMI LITERAMI NAZWY MIEJSOWOŚCI, które były celem podróży

R	W		R	W		R	W	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	m. Jasło	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	gm. Jasło
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Brzyka	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dębowiec	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	gm. Kolaczyce
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	m. Kolaczyce	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Krempna	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Nw. Żmigród
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Osiek Jas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Skolyszyn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tarnowiec
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	m. Krosno	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Chorkówka
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dukla	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Iwonicz Zdr.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Jaśłiska
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Jedlicze	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Korczyzna	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Krościenko W.
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Miejsce Pis.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Rymanów	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Wojaszówka
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Besko	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Brzozów	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Frysztak
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Haczów	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Jasienica R.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Szerzyny

**Pytanie 7.** ♦ DOTYCZY, gdy w pyt. 2 zaznaczono TAK, a w pyt. 3 dla odpowiednich odpowiedzi zaznaczono 2 razy w tyg. lub częściej Dlaczego, dysponując samochodem, korzysta Pan/i z komunikacji zbiorowej?

♦ proszę zaznaczyć DOWOLNĄ liczbę odpowiedzi

ZMKS	autobus pozamiejski i/lub pociąg	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	niższy koszt podróży
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	zadowalająca jakość komunikacji zbiorowej
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	brak miejsc parkingowych
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	zatłoczenie dróg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	zły stan dróg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	obawa przed kradzieżą lub uszkodzeniem



REFUNDA Sp. z o.o. pl. Solny 16 (Stara Giełda) 50-062 Wrocław  
tel. 71 371 79 90 faks 71 723 22 11 e-mail: kontakt@refunda.pl www.refunda.pl  
Sąd Rejonowy dla Wrocławia-Fabrycznej we Wrocławiu VI Wydział Gospodarczy Numer KRS 0000334939  
Wpłacona wysokość kapitału zakładowego: 5000PLN NIP 898-21-62-977 REGON 020975134

Rysunek 3. Formularz ankietowy dla gmin powiatu jasielskiego, strona 1

Źródło: Opracowanie własne





**Pytanie 8. a)** Który z postulatów transportowych wymienionych w poniższej tabeli uważa Pan/Pani za najważniejszy, a który za najmniej ważny? ♦ tylko JEDEŃ postulat może być najważniejszy i tylko JEDEŃ postulat może być najmniej ważny

**Pytanie 8. b)** ♦ proszę zaznaczyć, jeżeli korzysta Pan/i z komunikacji zbiorowej Proszę ocenić w skali od 1 do 5 (gdzie „1” - bardzo niski, a „5” - bardzo dobry) zaspokojenie poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową. ♦ proszę ocenić KAŻDY postulat

**Pytanie 8. c)** ♦ proszę zaznaczyć, jeśli korzysta Pan/i z usług komunikacji miejskiej i samochodu lub tylko samochodu Jakość realizacji którego z postulatów musiałaby być w pierwszej kolejności poprawiona, aby zaczął Pan/Zaczęła Pani częściej korzystać z transportu zbiorowego? ♦ proszę zaznaczyć JEDEŃ postulat

Postulat	Najważniejszy postulat	Najmniej ważny postulat	ZMKS Jasło		autobus pozamiejski i/lub pociąg (OF)	
			Ocena (skala 1 - 5)	Poprawa postulat	Ocena (skala 1 - 5)	Poprawa postulat
Bezpośredniość - podróż do celu bez przesiadki	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Częstotliwość - odstępy czasu między odjazdami	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Dostępność - odległość z/do przystanku	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Koszt - wysokość opłaty taryfowej	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Niezawodność - pewność dojechania do celu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Punktualność - zgodność odjazdów z rozkładem jazdy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Rytmiczność - równomierny odstęp między odjazdami	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Czas podróży- całkowity czas przemieszczenia się	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Wygoda - komfort przebywania na przystanku i w pojeździe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Informacja - dostęp do informacji o transporcie publicznym w Internecie, w pojeździe, na przystankach	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Bezpieczeństwo -w pojeździe i na przystanku	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Zaden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

**Pytanie 9.** W jakich przedziałach godzinowych najczęściej odbywa Pan/i podróże?

♦ proszę zaznaczyć maksymalnie trzy odpowiedzi

5 - 9  9 - 13  13 - 17  17 - 21  21 - 5

**Pytanie 10.** Jaki standard wygody jest dla Pana/Pani akceptowalny w pojazdach komunikacji zbiorowej? ♦ proszę zaznaczyć jedną odpowiedź

- zawsze miejsce siedzące  
 przeważnie miejsce siedzące  
 miejsce stojące w nieuciążliwych warunkach  
 dopuszczam jazdę w warunkach zatłoczenia

**Pytanie 11.** Czy zdarza się Panu/Pani rezygnować z podróży z powodu braku połączeń:

11.1 W obrębie ZMKS Jasło

Tak  Nie

11.2 W obrębie powiatów krośnieńskiego i jasielskiego (OF)

Tak  Nie

**Płeć**  kobieta  mężczyzna

**Wiek**  poniżej 19 lat  19 - 26 lat

27 - 35 lat  36 - 55 lat

56 - 70 lat  71 i więcej lat

**Wykształcenie**

- wyższe  
 policealne oraz średnie zawodowe  
 średnie ogólnokształcące  
 zasadnicze zawodowe  
 gimnazjalne, podstawowe i niższe

**Aktywność zawodowa**

- uczeń/student  
 pracuje i uczy się/studiuje  
 pracuje i jest na rencie/emeryturze  
 nie pracuje  
 pracuje  
 emeryt/rencista  
 prowadzi własną działalność gospodarczą

**Uwagi:**

www.refunda.pl

2/2

Rysunek 4. Formularz ankietowy dla gmin powiatu jasielskiego, strona 2

Źródło: Opracowanie własne





ANKIETA WYKONYWANA NA ZLECENIE POWIATU JASIELSKIEGO W RAMACH REALIZACJI „ZINTEGROWANEGO PLANU SYSTEMU TRANSPORTU PUBLICZNEGO DLA FUNKcjONALNEGO OBSZARU KROŚNIEŃSKO-JASIELSKIEGO”

Numer ankiety: 14/9466/ [ ] [ ] [ ] [ ] (Krosno)

Data wypełnienia kwestionariusza: [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ] Gmina: \_\_\_\_\_



**Ankieta anonimowa**

Szanowni Państwo,  
zapraszamy do wzięcia udziału w badaniu preferencji komunikacyjnych mieszkańców obszaru funkcjonalnego krośnieńsko-jasielskiego dotyczących wyboru środka transportu i postulatów transportowych. Zapewniamy, że wszelkie informacje uzyskane w trakcie badania są anonimowe i zostaną wykorzystane wyłącznie w celu poznania Państwa opinii na wskazany temat.

**Pytanie 1.** Czy dojeżdża Pan/Pani do miejsca nauki lub pracy?  TAK  NIE

**Pytanie 2.** Czy ma Pan/Pani możliwość samodzielnego korzystania z samochodu?  TAK  NIE

**Pytanie 3.** Jak często korzysta Pan/Pani z poniższych środków transportu?

♦ proszę zaznaczyć JEDNĄ odpowiedź w każdej kolumnie

Częstotliwość korzystania	samochód	autobus MKS	autobus podmiejski	pociąg	rower
nigdy lub b. rzadko	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
raz w tyg. lub rzadziej	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2-3 razy w tygodniu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4 lub więcej razy w tyg.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Pytanie 4.** Do jakiego rodzaju biletu posiada Pan/i uprawnienia i z jakiego typu przeważnie Pan/Pani korzysta?

Nr	przewoźnik	rodzaj biletu				typ biletu		
		normalny	ulga 50%	ulgowy samorz.	bezpł.	jednoraz	okresowy	bezpł.
1	MKS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	inne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Pytanie 5.** Ile wykonał/a Pan/i podróży miejskich i podmiejskich ostatniego dnia

roboczego \_\_\_\_\_  wolnego \_\_\_\_\_?

♦ proszę podać liczbę, podróż dom - praca to jedna podróż, podróż praca- sklep- dom to dwie podróże

**Pytanie 6.** Do których gmin obszaru funkcjonalnego krośnieńsko-jasielskiego (wymienione poniżej) podróżował/a Pan/i ostatniego dnia roboczego (R) i wolnego (W)?

♦ pominąć gminę, w której przeprowadzana jest ankieta, w razie nieznaności gmin proszę wpisać DRUKOWANYMI LITERAMI NAZWY MIEJSOWOŚCI, które były celem podróży

R	W		R	W		R	W	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	m. Jasło	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	gm. Jasło
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Brzyka	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dębowiec	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	gm. Kolaczyce
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	m. Kolaczyce	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Krempna	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Nw. Żmigród
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Osiek Jas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Skolyszyn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tarnowiec
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	m. Krosno	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Chorkówka
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dukla	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Iwonicz Zdr.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Jaśńska
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Jedlicze	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Korczyzna	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Krościenko W.
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Miejsce Pis.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Rymanów	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Wojaszówka
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Besko	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Brzozów	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Frysztak
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Haczów	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Jasienica R.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Szerzyny

**Pytanie 7.** ♦ DOTYCZY, gdy w pyt. 2 zaznaczono TAK, a w pyt. 3 dla autobusu lub pociągu zaznaczono 2 razy w tyg. lub częściej. Dłaczego, dysponując samochodem, korzysta Pan/i z komunikacji zbiorowej?

♦ proszę zaznaczyć DOWOLNĄ liczbę odpowiedzi

MKS	autobus podmiejski i pociąg	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	niższy koszt podróży
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	zadowalająca jakość komunikacji zbiorowej
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	brak miejsc parkingowych
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	zatłoczenie dróg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	zły stan dróg
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	obawa przed kradzieżą lub uszkodzeniem



REFUNDA Sp. z o.o. pl. Solny 16 (Stara Giełda) 50-062 Wrocław  
tel. 71 371 79 90 faks 71 723 22 11 e-mail: kontakt@refunda.pl www.refunda.pl  
Sąd Rejonowy dla Wrocławia-Fabrycznej we Wrocławiu VI Wydział Gospodarczy Numer KRS 0000334939  
Wpłacona wysokość kapitału zakładowego: 5000PLN NIP 898-21-62-977 REGON 020975134

Rysunek 5. Formularz ankietowy dla gmin wchodzących w skład MOF Krosno, strona 1

Źródło: Opracowanie własne







**Pytanie 8. a)** Który z postulatów transportowych wymienionych w poniżej tabeli uważa Pan/Pani za najważniejszy, a który za najmniej ważny? ♦ tylko JEDEN postulat może być najważniejszy i tylko JEDEN postulat może być najmniej ważny

**Pytanie 8. b)** ♦ proszę zaznaczyć, jeżeli korzysta Pan/i z komunikacji zbiorowej Proszę ocenić w skali od 1 do 5 (gdzie „1” - bardzo niski, a „5” - bardzo dobry) zaspokojenie poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową. ♦ proszę ocenić KAŻDY postulat

**Pytanie 8. c)** ♦ proszę zaznaczyć, jeśli korzysta Pan/i z usług komunikacji miejskiej i samochodu lub tylko samochodu Jakość realizacji którego z postulatów musiałaby być w pierwszej kolejności poprawiona, aby zaczął Pan/zacząła Pani częściej korzystać z transportu zbiorowego? ♦ proszę zaznaczyć JEDEN postulat

Postulat			MKS Krosno		autobus pozamiejski i/lub pociąg (OF)	
	Najważniejszy postulat	Najmniej ważny postulat	Ocena (skala 1 - 5)	Poprawa postulat	Ocena (skala 1 - 5)	Poprawa postulat
Bezpośredniość - podróż do celu bez przesiadki	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Częstotliwość - odstępy czasu między odjazdami	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Dostępność - odległość z/do przystanku	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Koszt - wysokość opłaty taryfowej	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Niezawodność - pewność dojechania do celu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Punktualność - zgodność odjazdów z rozkładem jazdy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Rytmiczność - równomierny odstęp między odjazdami	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Czas podróży- całkowity czas przemieszczenia się	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Wygoda - komfort przebywania na przystanku i w pojeździe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Informacja - dostęp do informacji o transporcie publicznym w Internecie, w pojeździe, na przystankach	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Bezpieczeństwo -w pojeździe i na przystanku	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>	1 2 3 4 5	<input type="checkbox"/>
Żaden				<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

**Pytanie 9.** W jakich przedziałach godzinowych najczęściej odbywa Pan/i podróże?

♦ proszę zaznaczyć maksymalnie trzy odpowiedzi  
 5 - 9  9 - 13  13 - 17  17 - 21  21 - 5

**Pytanie 10.** Jaki standard wygody jest dla Pana/Pani akceptowalny w pojazdach komunikacji zbiorowej? ♦ proszę zaznaczyć jedną odpowiedź

- zawsze miejsce siedzące
- przeważnie miejsce siedzące
- miejsce stojące w nieuciążliwych warunkach
- dopuszczam jazdę w warunkach zatłoczenia

**Pytanie 11.** Czy zdarza się Panu/Pani rezygnować z podróży z powodu braku połączeń:

- 11.1 W obrębie MKS Krosno  
 Tak  Nie
- 11.2 W obrębie powiatów krosnieńskiego i jasielskiego (OF)  
 Tak  Nie

**Uwagi:**

<b>Płeć</b>	<input type="checkbox"/> kobieta	<input type="checkbox"/> mężczyzna
<b>Wiek</b>	<input type="checkbox"/> poniżej 19 lat	<input type="checkbox"/> 19 - 26 lat
	<input type="checkbox"/> 27 - 35 lat	<input type="checkbox"/> 36 - 55 lat
	<input type="checkbox"/> 56 - 70 lat	<input type="checkbox"/> 71 i więcej lat
<b>Wykształcenie</b>	<input type="checkbox"/> wyższe	
	<input type="checkbox"/> policealne oraz średnie zawodowe	
	<input type="checkbox"/> średnie ogólnokształcące	
	<input type="checkbox"/> zasadnicze zawodowe	
	<input type="checkbox"/> gimnazjalne, podstawowe i niższe	
<b>Aktywność zawodowa</b>	<input type="checkbox"/> uczeń/student	
	<input type="checkbox"/> pracuje i uczy się/studiuje	
	<input type="checkbox"/> pracuje i jest na rencie/emeryturze	
	<input type="checkbox"/> nie pracuje	
	<input type="checkbox"/> pracuje	
	<input type="checkbox"/> emeryt/rencista	
	<input type="checkbox"/> prowadzi własną działalność gospodarczą	

Serdecznie dziękujemy za udział w ankiecie!

2/2

www.refunda.pl

Rysunek 6. Formularz ankietowy dla gmin wchodzących w skład MOF Krosno, strona 2

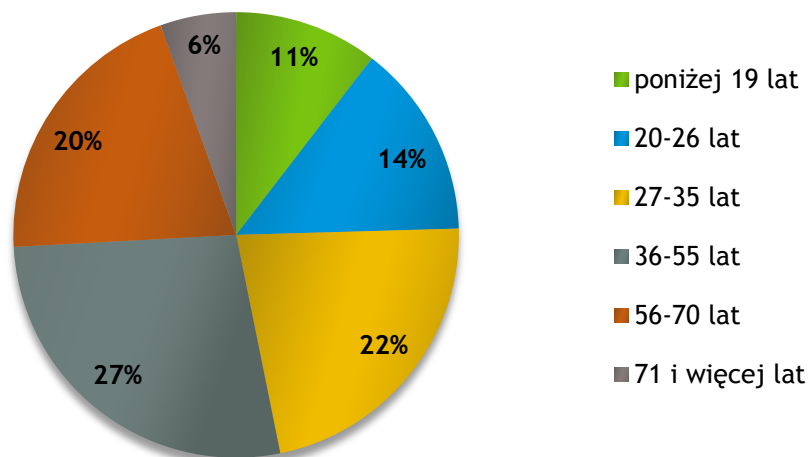
Źródło: Opracowanie własne





### 6.1.3 Metryka respondentów

Podział respondentów w podziale na grupy wiekowe przedstawiony został na poniższym wykresie.

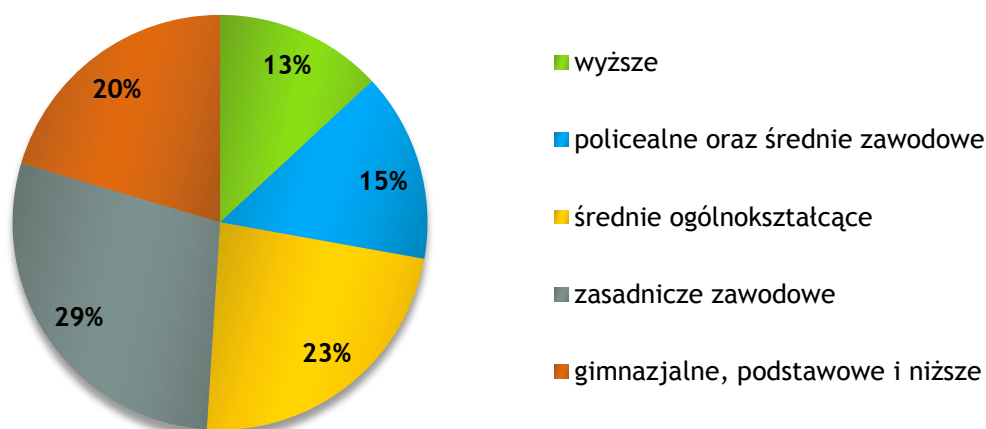


Wykres 30. Podział respondentów ze względu na wiek

Źródło: Opracowanie własne

Najliczniejszą grupę badanych stanowiły osoby w wieku 36 - 55 lat - 27%. Osoby w wieku 27 - 35 lat stanowiły 22% respondentów, 56 - 70 lat - 20%, 20 - 26 lat - 14%, a osoby poniżej 19 roku życia - 11%. Najmniej liczną grupą respondentów były osoby mające 71 i więcej lat - 6% badanych.

Poniżej przedstawiono podział respondentów ze względu na wykształcenie.



Wykres 31. Podział respondentów ze względu na wykształcenie

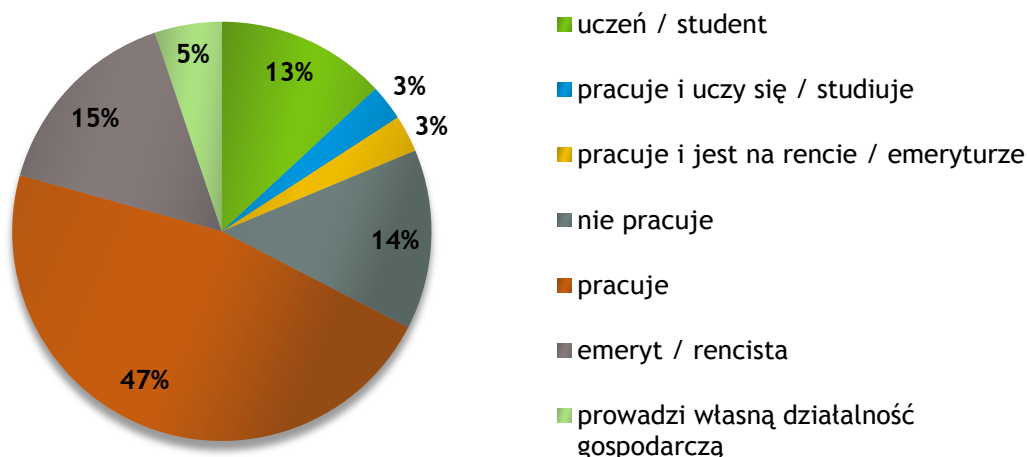
Źródło: Opracowanie własne





Największa grupa respondentów - 29% deklaruje posiadanie wykształcenia zasadniczego zawodowego. Niewiele mniej, bo 23%, posiada wykształcenie średnie ogólnokształcące. Wykształcenie gimnazjalne, podstawowe i niższe posiada co piąty ankietowany, a policealne oraz średnie zawodowe - 15% badanych. Najmniejsza grupa respondentów jest reprezentowana przez osoby posiadające wykształcenie wyższe - 13%.

Poniżej przedstawiono podział respondentów ze względu na aktywność zawodową.



Wykres 32. Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową

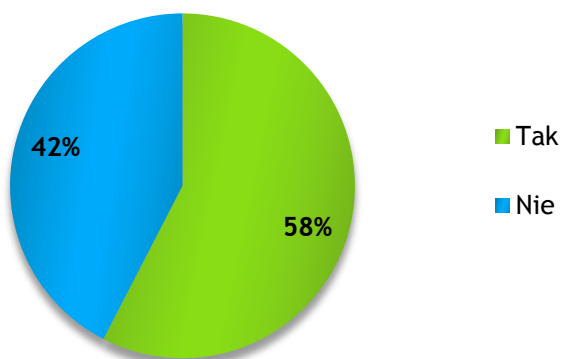
Źródło: Opracowanie własne

Najliczniejszą grupą respondentów były osoby pracujące - 47%. 14% ankietowanych pozostaje bez zatrudnienia, 5% badanych prowadzi własną działalność gospodarczą. 13% respondentów uczy się lub studiuje. Najmniej liczne grupy były reprezentowane przez osoby łączące różne aktywności - pracujący i uczący się lub studiujący - 3% oraz pracujący i jednocześnie przebywający na emeryturze lub rencie - 3%. Łącznie osoby pracujące (w tym prowadzące własną działalność) stanowią ponad 50% badanych.

#### 6.1.4 Analiza wyników badania

Pierwsze z jedenastu pytań zawartych w formularzu ankietowym dotyczyło wskazania przez respondentów czy dojeżdżają do miejsca nauki lub pracy. Wyniki analizy przedstawiono na poniższym wykresie.



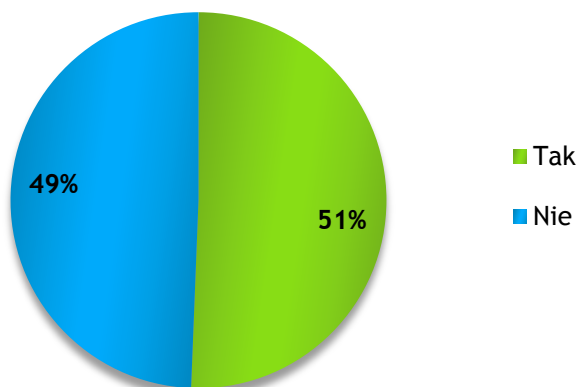


Wykres 33. Pytanie 1. Czy dojeżdża Pan / Pani do miejsca nauki lub pracy?

Źródło: Opracowanie własne

Większość mieszkańców obszaru krośnieńsko-jasielskiego (58%) dojeżdża do miejsca nauki lub pracy. Są to przejazdy obligatoryjne, wykonywane przeważnie dwukrotnie w dni robocze.

Drugie z pytań dotyczyło wskazania przez respondentów czy mają możliwość samodzielnego korzystania z samochodu. Otrzymane wyniki zostały przedstawione na wykresie poniżej.



Wykres 34. Pytanie 2. Czy ma Pan / Pani możliwość samodzielnego korzystania z samochodu?

Źródło: Opracowanie własne

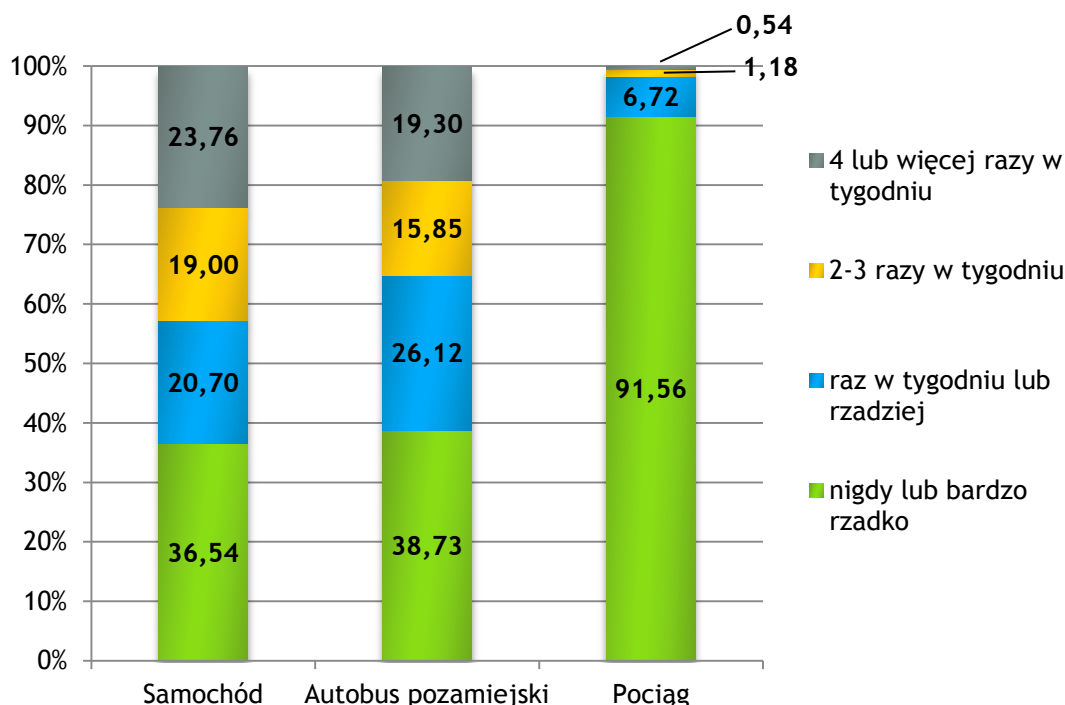
Nieco mniej niż połowa osób badanych (49%) nie ma możliwości samodzielnego korzystania z samochodu. Osoby te odbywają swoje podróże za pomocą komunikacji zbiorowej, samochodem jako pasażerowie, pieszo lub korzystają z innych środków transportu. Pozostali respondenci (51%) mają możliwość samodzielnego korzystania z samochodu. Dla tych osób komunikacja zbiorowa jest jedynie alternatywą dla komunikacji indywidualnej, z której będą korzystać, jeśli będzie ona przynosić wymierne korzyści w stosunku do podróży samochodem. Korzyścią taką może być





czas, koszt lub wygoda podróży. Osoby dojeżdżające do pracy do miasta chętnie skorzystają ze środków komunikacji zbiorowej, tylko, jeśli czas dojazdu do miejsca docelowego będzie konkurencyjny do czasu dojazdu samochodem. Ponadto dojeżdżanie do pracy za pomocą komunikacji zbiorowej eliminuje podstawowy problem miast - braku miejsc parkingowych i korki.

W pytaniu trzecim respondenci mieli wskazać jak często korzystają z wymienionych środków transportu - samochodu, autobusu pozamiejskiego oraz pociągu. W każdym wypadku ankietowany miał do wyboru jedną spośród czterech odpowiedzi: nigdy lub bardzo rzadko, raz w tygodniu lub rzadziej, 2-3 razy w tygodniu i 4 lub więcej razy w tygodniu. Procentowy udział odpowiedzi ankietowanych został przedstawiony poniżej w formie wykresu słupkowego.



Wykres 35. Pytanie 3. Jak często korzysta Pan/Pani z poniższych środków transportu?

Źródło: Opracowanie własne

W punkcie dotyczącym podróży samochodem więcej niż co trzeci ankietowany (36,54%) wybrał odpowiedź „nigdy lub bardzo rzadko”, natomiast nieco niższy odsetek respondentów (23,76%) podróżuje autem 4 lub więcej razy w tygodniu. Odpowiedź „2-3 razy w tygodniu” wybrało 19% respondentów, natomiast raz w tygodniu lub rzadziej zadeklarowało 20,7% ankietowanych.

38,73% ankietowanych w punkcie o częstotliwość podróżowania autobusem wskazała na odpowiedź nigdy lub bardzo rzadko. Co czwarty ankietowany (26,12%) podróżuje autobusem pozamiejskim raz w tygodniu lub rzadziej, natomiast 19,3% badanych

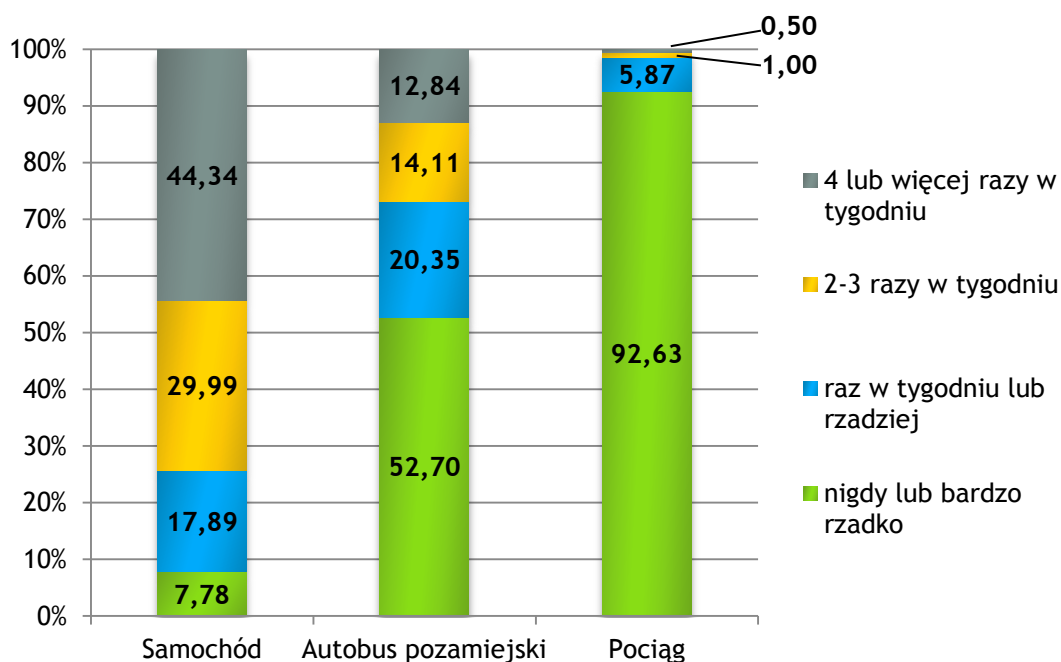






wybrała odpowiedź 4 lub więcej razy w tygodniu. Osoby podróżujące 2-3 razy w tygodniu stanowią najmniej liczną grupę - 15,85% ankietowanych.

Mieszkańcy zapytani o częstotliwość podróżowania pociągiem w przeważającej większości (91,56%) odpowiedzieli, że podróżują tym środkiem transportu nigdy lub bardzo rzadko, 6,72% badanych wybiera pociąg jako środek lokomocji raz w tygodniu lub rzadziej. Zaledwie 1,18% wybiera pociąg 2-3 razy w tygodniu. Najmniejszą grupę stanowią osoby podróżujące pociągiem 4 lub więcej razy w tygodniu (0,54%). Największą konkurencją dla środków transportu zbiorowego stanowią samochody osobowe. Poniżej przedstawiono wykres obrazujący częstość korzystania z samochodu, pociągu i autobusu respondentów mających możliwość samodzielnego korzystania z samochodu.



**Wykres 36. Częstość realizacji podróży za pomocą różnych środków transportu przez respondentów mających możliwość samodzielnego korzystania z samochodu**

Źródło: Opracowanie własne

44,34% ankietowanych mających możliwość samodzielnego korzystania z samochodu podróżuje nim co najmniej cztery razy w tygodniu. 12,84% respondentów deklaruje, iż mimo posiadania indywidualnego środka transportu, podróżuje autobusem częściej niż 4 razy w tygodniu, a 0,5% - pociągiem. Z powyższego zestawienia widać, że część osób mimo posiadania możliwości samodzielnego korzystania z samochodu sporadycznie wybiera również inne sposoby podróżowania.

Większość mieszkańców, którzy w celu dotarcia do planowanego celu podróży dokonują wyboru środka transportu między komunikacją zbiorową a samochodem,

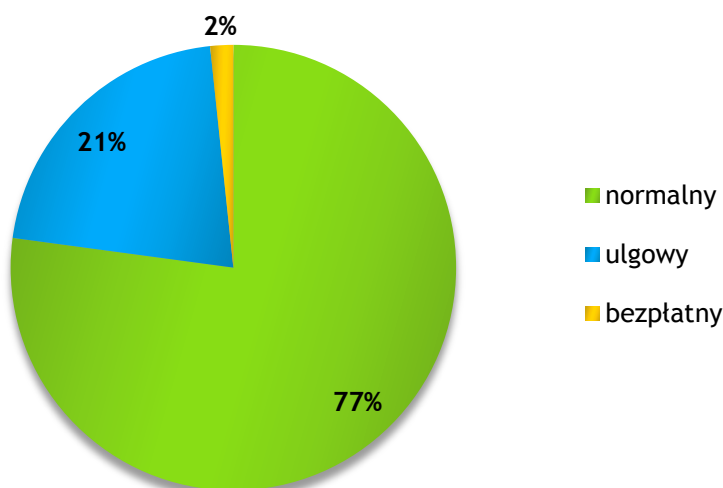






wyborą pojazd indywidualny. Jest to spowodowane głównie większą dostępnością oraz brakiem konieczności oczekiwania na przystanku na przyjazd środka transportu.

Pytanie czwarte miało na celu określić, jaki odsetek respondentów korzysta z biletów normalnych, ulgowych lub też jest upoważnionych do przejazdów bezpłatnych. Otrzymane odpowiedzi zostały przedstawione poniżej w formie wykresu kołowego.



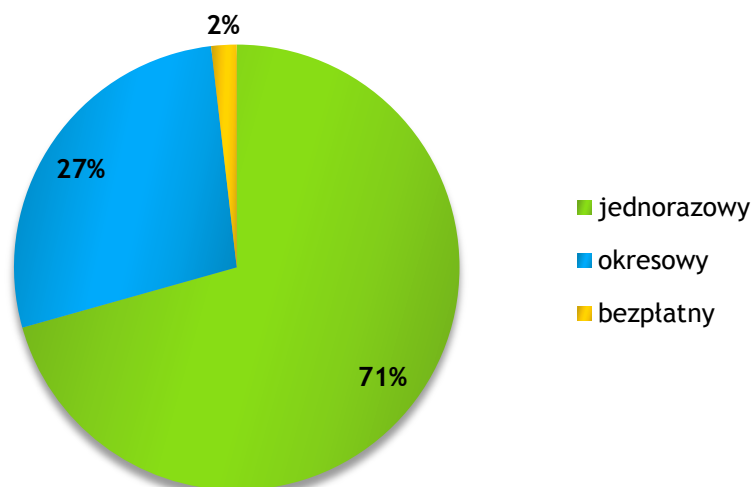
Wykres 37. Pytanie 4. Do jakiego rodzaju biletu posiada Pan/i uprawnienia?

Źródło: Opracowanie własne

Ponad 3/4 ankietowanych korzystających z komunikacji zbiorowej używa biletów normalnych, co piąty respondent jest upoważnionych do ulgi, a jedynie 2% to osoby posiadające uprawnienia do przejazdów bezpłatnych.

W pytaniu piątym ankietowani określali jakiego typu biletów są użytkownikami. Wyniki zostały zaprezentowane na wykresie poniżej.





Wykres 38. Pytanie 5. Z jakiego typu biletu przeważnie Pan/i korzysta?

Źródło: Opracowanie własne

Znacząca większość respondentów korzystających z komunikacji zbiorowej używa biletów jednorazowych. Przeszło co czwarty ankietowany korzysta z biletów okresowych, a zaledwie 2% - z biletów bezpłatnych.

Użytkownicy biletów okresowych odbywają podróże na jednej trasie wystarczająco często, aby bilet okresowy był tańszy niż kupowane osobno bilety jednorazowe. Zakupując bilet okresowy pasażer „wiąże się” z przewoźnikiem. W przypadku korzystania z usług innego przewoźnika na tej samej trasie mieszkańiec musi nabyć osobny bilet.

W pytaniu szóstym ankietowani odpowiadali, do jakich gmin obszaru funkcjonalnego krośnieńsko-jasielskiego podróżowali ostatniego dnia roboczego i wolnego. Wyniki przeprowadzonej ankiety zostały przedstawione w tabeli na kolejnych stronach.

Zdecydowanie najwięcej podróży zostało odbytych w granicach powiatów - przede wszystkim do ich siedzib. W ruchu między powiatem krośnieńskim a jasielskim badanie ankietowe wykazało zaskakująco słabeciążenie między miastami Krosno i Jasło, natomiast znacznie istotniejsze z gmin leżących na osi Krosno-Jasło, czyli z gminy Tarnowiec do miasta Krosno i z gminy Jedlicze do Jasła. Pozostałe wyróżniające się kierunki (oscylujące o oraz z gminy Dukla do Jasła).

Bardzo wysokieciążenie zostało wykazane z gmin objętych planem, a nie leżących w granicach powiatów jasielskiego i krośnieńskiego, do tych powiatów - do Jasła z gmin Szerzyny (aż 72,6% wskazań), Frysztak i Jasienica Rosielna, do Skotyszyna z Szerzyn, do miasta Krosno z gmin: Jasienica Rosielna, Frysztak, Haczów i Besko; a także z Beska i Haczowa do Miejsca Piastowego i Rymanowa oraz z Jasienicy Rosielnej do Miejsca Piastowego. W dzień wolny kierunki podróży były podobne, jednak ze znacznie niższą liczbą wskazań.





Tabela 19. Kierunki podróży mieszkańców gmin w dzień roboczy

podróż w dzień roboczy	do gminy (pow. jasielski)										do gminy (pow. krośnieński i Krosno)										do gminy						
	m. Jasto	gm. Jasto	Brzyska	Dębowiec	Kotaczyce	Krempna	Nowy Żmigród	Osiek Jasielski	Skotyszyn	Tarnowiec	Krosno	Chorkówka	Dukla	Iwonicz Zdrój	Jaśłiska	Jedlicze	Korczyna	Krościenko Wyżne	Miejsce Piastowe	Rymanów	Wojaszówka	Besko	Brzozów	Frysztak	Haczów	Jasienica Rosielna	Szerzyny
m. Jasto		1,3%	2,0%	6,9%	6,9%	3,0%	3,0%	1,0%	3,0%	1,6%	1,0%	0,7%	0,3%	3,3%	1,3%	0,3%	2,6%	0,3%	0,3%	1,6%	1,0%	1,0%	3,9%	3,0%	0,7%	0,7%	0,0%
gm. Jasto	28,4%		3,0%	7,5%	3,7%	3,0%	2,2%	3,0%	3,0%	3,0%	0,7%	0,0%	1,5%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%
Brzyska	37,7%	5,7%		0,0%	5,7%	0,0%	15,1%	3,8%	0,0%	0,0%	9,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Dębowiec	20,0%	2,9%	5,7%		5,7%	2,9%	2,9%	1,4%	2,9%	1,4%	0,0%	0,0%	2,9%	2,9%	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%
Kotaczyce	0,0%	0,0%	2,7%	0,0%		0,9%	0,0%	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Krempna	50,0%	5,8%	0,0%	0,0%	0,0%		21,2%	3,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Nowy Żmigród	51,4%	2,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		4,1%	0,0%	0,0%	10,8%	0,0%	4,1%	0,0%	0,0%	2,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Osiek Jasielski	51,9%	15,4%	0,0%	0,0%	0,0%	1,9%	17,3%		0,0%	1,9%	1,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Skotyszyn	62,1%	13,6%	3,9%	4,9%	5,8%	2,9%	2,9%	1,9%		1,0%	8,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%
Tarnowiec	32,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,7%	1,3%	0,0%	0,0%	1,3%		16,0%	0,0%	0,0%	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	0,0%	0,0%	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Krosno	6,4%	3,8%	0,5%	0,5%	0,5%	0,3%	0,5%	0,5%	0,0%	0,0%		1,3%	4,3%	3,8%	0,8%	4,1%	2,0%	3,1%	4,6%	2,5%	6,1%	2,0%	1,0%	4,6%	1,0%	1,0%	0,0%
Chorkówka	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	82,4%		0,0%	0,9%	0,0%	6,5%	0,0%	0,0%	1,9%	1,9%	0,0%	0,0%	1,9%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%
Dukla	8,3%	0,0%	0,8%	0,8%	1,7%	0,0%	0,8%	1,7%	0,0%	0,0%	30,0%	3,3%		8,3%	1,7%	2,5%	0,0%	0,0%	12,5%	2,5%	0,8%	0,0%	1,7%	0,0%	2,5%	0,0%	0,0%
Iwonicz Zdrój	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%	2,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	47,2%	1,1%	7,9%		1,1%	2,2%	4,5%	1,1%	33,7%	16,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,2%	0,0%	0,0%
Jaśłiska	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	40,0%	2,0%	16,0%	6,0%		2,0%	0,0%	4,0%	8,0%	12,0%	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Jedlicze	10,2%	1,6%	0,0%	3,9%	3,9%	2,4%	2,4%	0,8%	0,0%	3,1%	37,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		0,8%	0,8%	1,6%	0,0%	0,0%	0,8%	0,8%	0,0%	0,8%	0,8%	0,0%
Korczyna	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,2%	0,0%	0,0%	62,2%	1,1%	6,7%	4,4%	1,1%	4,4%		5,6%	6,7%	7,8%	3,3%	0,0%	0,0%	0,0%	5,6%	0,0%	0,0%
Krościenko Wyżne	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	74,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,0%	0,0%	0,0%	6,0%	0,0%
Miejsce Piastowe	0,9%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	2,7%	0,0%	0,9%	60,7%	1,8%	8,0%	5,4%	0,0%	2,7%	2,7%	4,5%		8,9%	1,8%	0,9%	2,7%	0,0%	7,1%	0,0%	0,0%
Rymanów	3,2%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	1,6%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	37,3%	0,8%	2,4%	15,9%	1,6%	0,0%	2,4%	1,6%	20,6%		0,0%	0,0%	3,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%
Wojaszówka	0,0%	0,0%	1,3%	0,0%	1,3%	0,0%	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	58,7%	1,3%	1,3%	5,3%	0,0%	8,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,3%		0,0%	0,0%	1,3%	0,0%	1,3%	1,3%
Besko	1,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	26,9%	0,0%	3,8%	5,8%	1,9%	0,0%	1,9%	0,0%	21,2%	21,2%	0,0%		3,8%	0,0%	7,7%	1,9%	0,0%
Brzozów	0,9%	1,9%	0,9%	1,4%	2,8%	1,9%	0,5%	2,3%	1,4%	0,0%	9,3%	0,5%	0,9%	4,2%	0,9%	0,9%	2,8%	1,4%	6,5%	3,3%	0,9%	1,4%		0,5%	2,8%	2,3%	0,0%
Frysztak	47,1%	7,1%	2,4%	0,0%	0,0%	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	47,1%	1,2%	2,4%	2,4%	0,0%	5,9%	0,0%	3,5%	0,0%	0,0%	1,2%	0,0%	4,7%		0,0%	0,0%	1,2%
Haczów	6,8%	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	35,1%	0,0%	2,7%	1,4%	0,0%	0,0%	2,7%	1,4%	9,5%	12,2%	1,4%	0,0%	5,4%	0,0%		1,4%	0,0%
Jasienica Rosielna	20,6%	1,6%	0,0%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	49,2%	0,0%	4,8%	1,6%	0,0%	3,2%	3,2%	0,0%	15,9%	4,8%	0,0%	3,2%	31,7%	6,3%	6,3%		1,6%
Szerzyny	72,6%	9,7%	6,5%	3,2%	8,1%	4,8%	1,6%	9,7%	14,5%	3,2%	0,0%	0,0%	0,0%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,6%	0,0%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Źródło: Opracowanie własne



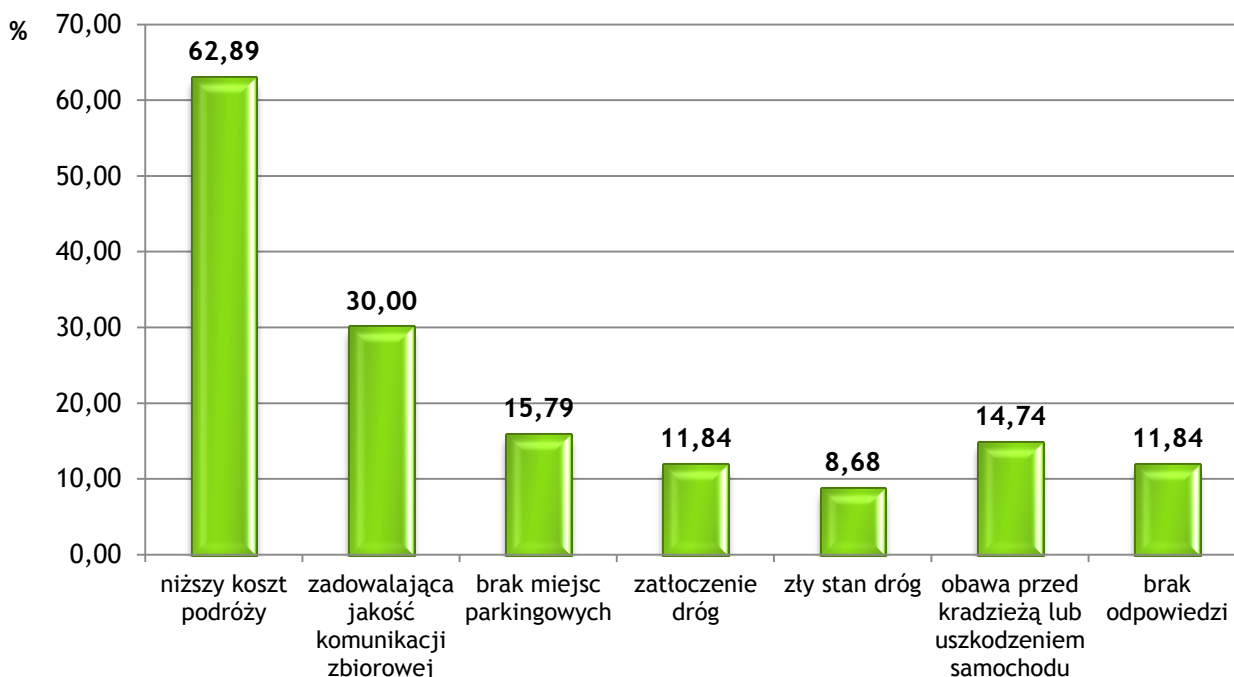
Tabela 20. Kierunki podróży mieszkańców gmin w dzień wolny

	do gminy (pow. jasielski)										do gminy (pow. krośnieński i Krosno)										do gminy							
	m. Jasto	gm. Jasto	Brzyska	Dębowiec	Kotaczyce	Krempna	Nowy Żmigród	Osiek Jasielski	Skotyszyn	Tarnowiec	Krosno	Chorkówka	Dukla	Iwonicz Zdrój	Jaślicka	Jedlicze	Korczyna	Krościenko Wyzne	Miejsce Piastowe	Rymanów	Wojaszówka	Besko	Brzozów	Frysztak	Haczów	Jasienica Rosielna	Szerzyny	
podróż w dzień wolny																												
m. Jasto		0,0%	0,3%	0,7%	0,7%	0,3%	0,3%	0,3%	0,0%	1,6%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,7%	0,3%	0,3%	0,7%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	1,0%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%
gm. Jasto	3,0%		0,7%	0,7%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Brzyska	7,5%	7,5%		0,0%	1,9%	3,8%	24,5%	5,7%	0,0%	0,0%	1,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Dębowiec	2,9%	0,0%	0,0%		0,0%	1,4%	1,4%	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%
Kotaczyce	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%		0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,8%	1,8%	0,0%	1,8%	2,7%	0,9%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	2,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%
Krempna	9,6%	9,6%	0,0%	3,8%	1,9%		36,5%	7,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Nowy Żmigród	0,0%	0,0%	0,0%	2,7%	0,0%	0,0%		2,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Osiek Jasielski	38,5%	11,5%	0,0%	1,9%	0,0%	5,8%	7,7%		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,9%	0,0%	0,0%	1,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Skotyszyn	13,6%	21,4%	0,0%	1,9%	2,9%	6,8%	1,0%	0,0%		1,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Tarnowiec	10,7%	2,7%	0,0%	0,0%	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		12,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%
Krosno	4,3%	2,3%	1,0%	0,8%	1,0%	0,5%	0,8%	0,0%	0,0%	0,8%		1,0%	1,3%	1,0%	1,0%	1,8%	2,0%	1,0%	2,3%	0,8%	2,8%	0,3%	1,0%	3,8%	0,3%	1,0%	0,0%	0,0%
Chorkówka	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	2,8%	0,9%	0,0%	1,9%	0,0%	32,4%		1,9%	0,9%	0,0%	3,7%	1,9%	0,9%	5,6%	2,8%	1,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%
Dukla	4,2%	0,0%	0,0%	3,3%	1,7%	3,3%	1,7%	0,8%	0,8%	0,8%	11,7%	2,5%		4,2%	2,5%	4,2%	4,2%	0,8%	10,0%	5,0%	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%	1,7%	0,8%	0,0%	0,0%
Iwonicz Zdrój	2,2%	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%	2,2%	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%	18,0%	5,6%	3,4%		1,1%	5,6%	9,0%	7,9%	5,6%	12,4%	1,1%	1,1%	2,2%	0,0%	5,6%	1,1%	0,0%	0,0%
Jaślicka	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	14,0%	0,0%	18,0%	10,0%		2,0%	14,0%	10,0%	6,0%	24,0%	0,0%	0,0%	4,0%	0,0%	4,0%	8,0%	0,0%	0,0%
Jedlicze	0,8%	0,8%	0,8%	0,0%	0,8%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%	29,1%	0,0%	0,8%	0,8%	0,0%		1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Korczyna	0,0%	1,1%	0,0%	1,1%	0,0%	2,2%	0,0%	0,0%	1,1%	1,1%	28,9%	1,1%	2,2%	3,3%	0,0%	3,3%		6,7%	6,7%	2,2%	1,1%	0,0%	0,0%	1,1%	2,2%	1,1%	1,1%	1,1%
Krościenko Wyzne	2,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	40,0%	0,0%	2,0%	4,0%	0,0%	2,0%	4,0%		8,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Miejsce Piastowe	0,9%	0,0%	0,9%	0,9%	0,9%	0,0%	1,8%	0,0%	0,9%	0,0%	25,9%	1,8%	2,7%	8,0%	1,8%	1,8%	5,4%	7,1%		8,0%	0,9%	1,8%	6,3%	0,0%	12,5%	0,0%	0,0%	0,0%
Rymanów	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	2,4%	5,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	15,1%	0,8%	0,8%	11,1%	2,4%	2,4%	3,2%	0,8%	13,5%		0,8%	4,8%	3,2%	0,8%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%
Wojaszówka	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	8,0%	0,0%	0,0%	1,3%	1,3%	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Besko	3,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	19,2%	0,0%	1,9%	7,7%	0,0%	5,8%	7,7%	1,9%	11,5%	15,4%	0,0%		5,8%	0,0%	3,8%	3,8%	0,0%	0,0%
Brzozów	0,5%	0,5%	0,0%	3,7%	1,4%	4,7%	1,4%	0,9%	3,7%	1,9%	7,9%	0,0%	0,5%	3,3%	0,5%	1,9%	4,2%	1,9%	7,0%	5,1%	1,9%	1,4%		1,9%	2,8%	1,9%	0,9%	0,9%
Frysztak	15,3%	5,9%	2,4%	0,0%	3,5%	3,5%	3,5%	0,0%	1,2%	1,2%	20,0%	1,2%	0,0%	2,4%	0,0%	0,0%	1,2%	1,2%	2,4%	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%		0,0%	0,0%	1,2%	1,2%
Haczów	2,7%	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	9,5%	0,0%	0,0%	2,7%	0,0%	0,0%	4,1%	1,4%	9,5%	9,5%	2,7%	0,0%	1,4%	1,4%		1,4%	0,0%	0,0%
Jasienica Rosielna	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	12,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,6%	4,8%	1,6%	11,1%	1,6%	0,0%	0,0%	9,5%	0,0%	3,2%		0,0%	0,0%
Szerzyny	24,2%	8,1%	3,2%	4,8%	9,7%	8,1%	0,0%	0,0%	11,3%	4,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Źródło: Opracowanie własne



W pytaniu siódmym respondenci udzielali odpowiedzi, dlaczego, mimo dysponowania samochodem, korzystają z komunikacji zbiorowej. Na to pytanie miały udzielić odpowiedzi osoby, które mają możliwość korzystania z samochodu oraz które zadeklarowały, że podróżują autobusem pozamiejskim lub pociągiem częściej niż dwa razy w tygodniu. Do wyboru było sześć odpowiedzi i badany mógł wybrać ich dowolną liczbę lub nie zaznaczyć żadnej. Wyniki zostały zaprezentowane na poniższych wykresach.



Wykres 39. Pytanie 7. Dlaczego, dysponując samochodem korzysta Pan/i z komunikacji zbiorowej?

Źródło: Opracowanie własne

Osoby spełniające warunki do udzielenia odpowiedzi na pytanie 7 najczęściej wskazywały pierwszą odpowiedź - „niższy koszt podróży” (62,89%). Prawie co trzeci ankietowany wybierał odpowiedź „zadowalająca jakość komunikacji zbiorowej” (30%). Dwie równie często wybierane odpowiedzi to: „brak miejsc parkingowych” i „obawa przed kradzieżą lub uszkodzeniem samochodu” - 15,79% i 14,74%. 11,84% osób wybiera komunikację zbiorową zamiast auta z powodu zatlóczenia dróg, tyle samo osób spełniających warunki tego pytania nie udzieliło na nie odpowiedzi. Najmniej osób wybrało odpowiedź „zły stan dróg” (8,68%).

W pytaniu 8 ankietowani zostali poproszeni o odniesienie się do postulatów transportowych. Badanie obejmowało obszar następujących wniosków transportowych:

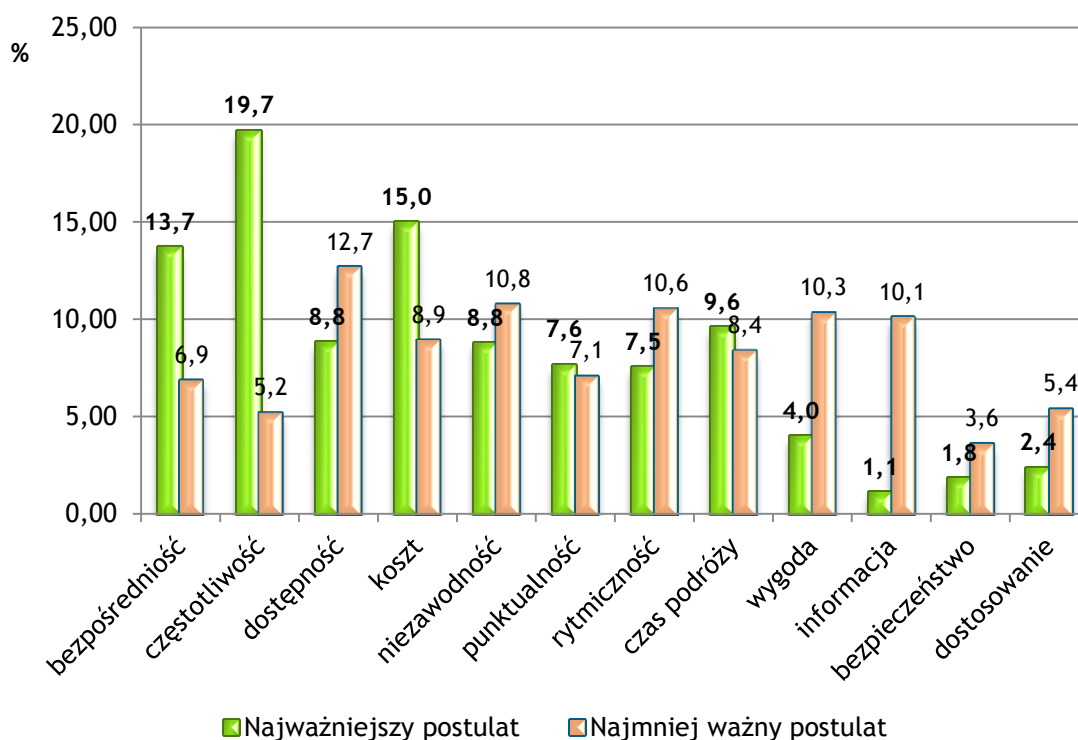
- bezpośredniość (podróż do celu bez przesiadki),
- częstotliwość (odstępny czasu między odjazdami),
- dostępność (odległość do/z przystanku),
- koszt (wysokość opłaty taryfowej),
- niezawodność (pewność dojechania do celu),





- punktualność (zgodność odjazdów z rozkładem jazdy),
- rytmiczność (równomierny odstęp czasu między odjazdami w tym samym kierunku),
- czas podróży (całkowity czas przemieszczania się),
- wygoda (komfort oczekiwania na przystanku i przebywania w pojeździe),
- informacja (dostęp do informacji w Internecie, w pojeździe, na przystankach),
- bezpieczeństwo (w pojeździe i na przystanku),
- dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych.

W podpunkcie a) pytania 8 respondenci oceniali, który z dwunastu postulatów transportowych uważają za najważniejszy, a który za najmniej ważny. Wyniki przeprowadzonego badania zostały przedstawione na poniższym wykresie.



Wykres 40. Pytanie 8. a) Który z postulatów transportowych uważa Pan / Pani za najważniejszy, a który za najmniej ważny?

Źródło: Opracowanie własne

Ankietowani za najważniejsze postulaty uznali częstotliwość, która została wskazana przez co piątą osobę badaną oraz koszt, wybrany przez 15% osób ankietowanych. Na bezpośredniość wskazało 13,7%, czas podróży - 9,6%, dostępność i niezawodność - po 8,8%, punktualność - 7,6% oraz rytmiczność - 7,5%. Pozostałe postulaty otrzymały poniżej 5% wskazań:

- wygoda - 4,0%,
- dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych - 2,4%,
- bezpieczeństwo - 1,8%,







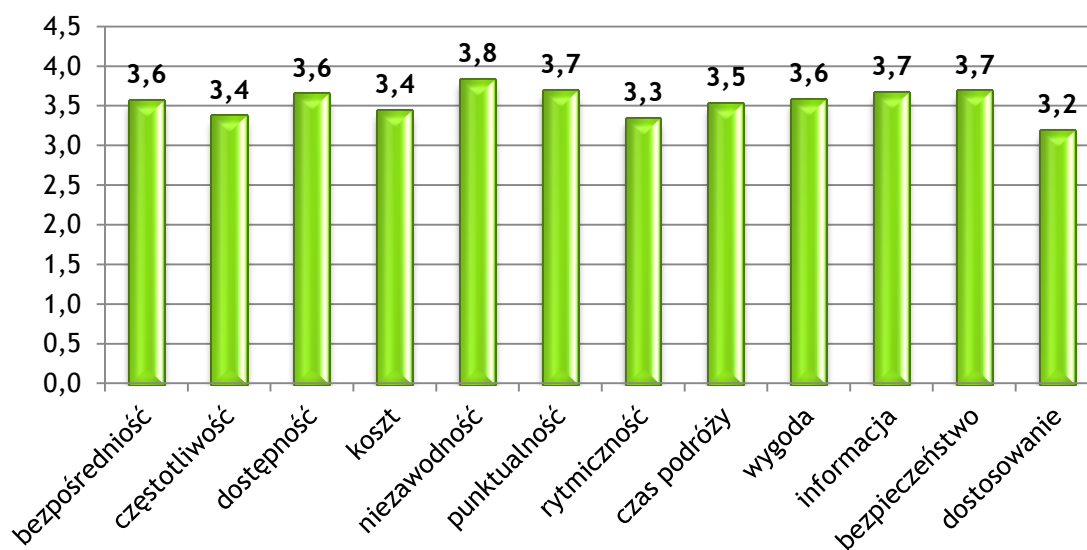
- informacja - 1,1%.

Natomiast najmniej ważne postulaty dla mieszkańców obszaru krośnieńsko-jasielskiego to dostępność (12,7%), niezawodność (10,8%), rytmiczność (10,6%), wygoda (10,3%) oraz informacja (10,1%). Na koszt wskazało 8,9%, czas podróży - 8,4%, punktualność - 7,1% i bezpośredniość - 6,9%. Inne postulaty posiadają mniej niż 6% wskazań i są to:

- dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych - 5,4%,
- częstotliwość - 5,2%,
- bezpieczeństwo - 3,6%.

Zdecydowanie wyróżniająca się odpowiedź „na plus” to częstotliwość. Uwagę zwracają również postulaty „punktualność” i „czas podróży”, które były wskazywane w równym stopniu jako najważniejsze i jako najmniej ważne aspekty.

W podpunkcie b) respondenci oceniali w skali od 1 do 5 (gdzie „1” oznaczało bardzo niskie, a „5” - bardzo dobre) zaspokojenie poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową (autobus pozamiejski i/lub pociąg). Średnie oceny dla postulatów zostały przedstawione na poniższym wykresie.



Wykres 41. Pytanie 8. b) Proszę ocenić w skali od 1 do 5 zaspokojenie poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową

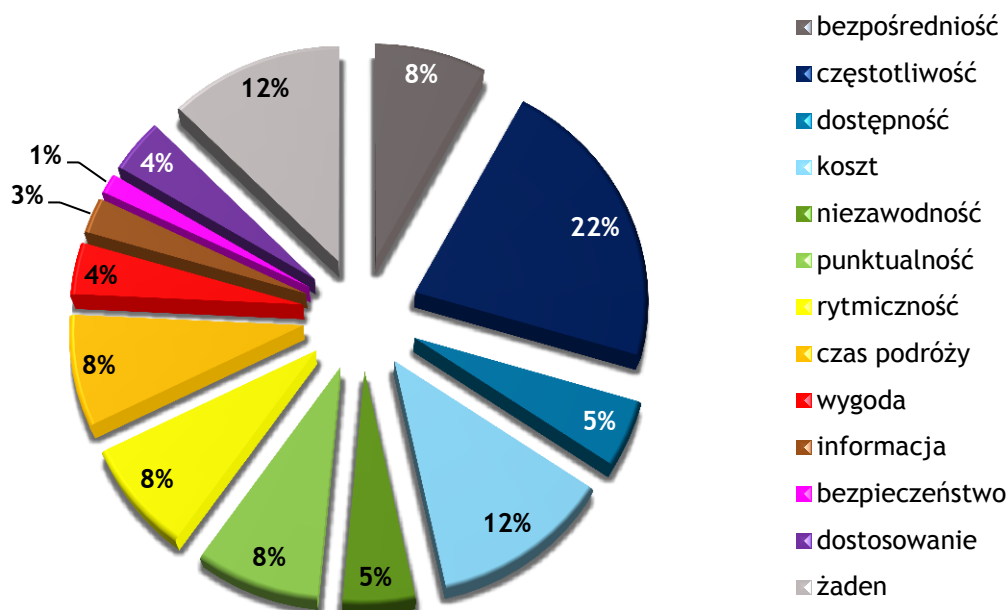
Źródło: Opracowanie własne

Średnia ocena wystawiona komunikacji zbiorowej na obszarze krośnieńsko-jasielskim to 3,5. Najwyżej ocenianym postulatem jest niezawodność, której średnia ocena wyniosła 3,8, natomiast najniżej ocenione zostały: dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych (3,2), rytmiczność (3,3), częstotliwość oraz koszt (3,4). Pozostałe postulaty również oscylowały w pobliżu średniej i otrzymały: czas podróży - 3,5, bezpośredniość, dostępność i wygoda - 3,6 oraz punktualność, informacja i bezpieczeństwo - 3,7.





W podpunkcie c) respondenci, którzy podróżują samochodem i komunikacją zbiorową lub tylko samochodem wskazywali, który z wymienionych postulatów transportowych powinien być poprawiony w pierwszej kolejności, aby zaczęli częściej korzystać z transportu zbiorowego. Ankietowani mieli również możliwość wybrania odpowiedzi „żaden - nic mnie nie przekona do częstszego korzystania z komunikacji zbiorowej”. Wyniki zostały zaprezentowane na poniższym wykresie.



Wykres 42. Pytanie 8. c) Jakość realizacji którego z postulatów musiałaby być w pierwszej kolejności poprawiona, aby zaczął Pan/ zaczęła Pani częściej korzystać z transportu zbiorowego?

Źródło: Opracowanie własne

Najczęściej wymienianym przez respondentów postulatem była częstotliwość - 22% wskazań. 12% ankietowanych stwierdziło, że zmiana żadnego z postulatów nie przekonałaby ich do częstszego korzystania z komunikacji zbiorowej. Tyle samo osób zaznaczyło „koszt”. Kolejne często wybierane postulaty to: punktualność, bezpośredniość, czas podróży i rytmiczność - po 8% wszystkich odpowiedzi. Pozostałe postulaty wskazane przez mniej niż 6% ankietowanych, to:

- niezawodność - 5%,
- dostępność - 5%,
- dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych - 4%,
- wygoda - 4%,
- informacja - 3%,
- bezpieczeństwo - 1 %.

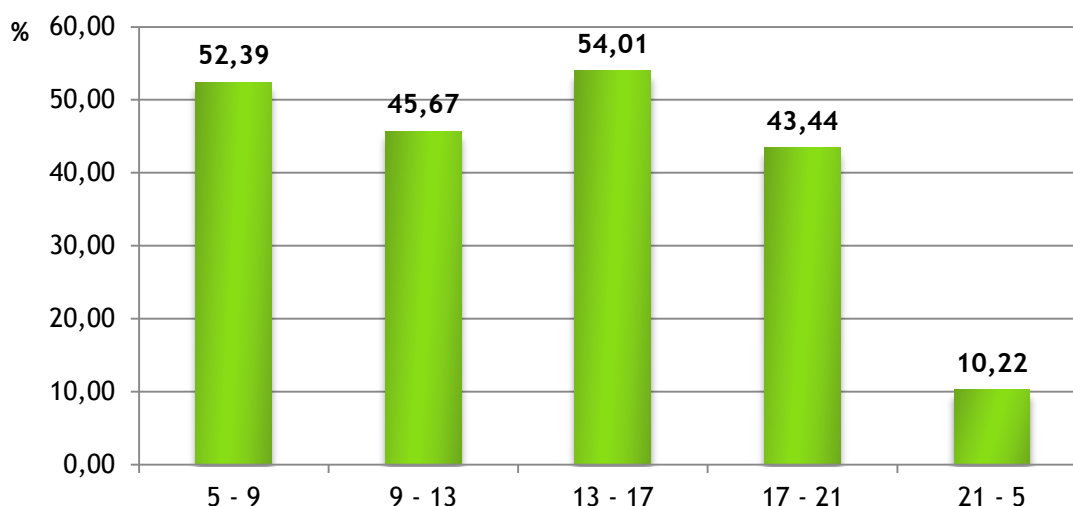
Z powyższych odpowiedzi wynika, że mieszkańcy wybierają transport indywidualny przede wszystkim ze względu na zbyt niską częstotliwość kursowania transportu





zbiorowego. Aż co ósmy ankietowany stwierdził, że nic go nie przekona do korzystania z komunikacji zbiorowej.

W pytaniu dziwiątym respondenci określali, w jakich godzinach w ciągu dnia wykonują podróże. Poniższy wykres przedstawia procentowy udział udzielonych odpowiedzi.



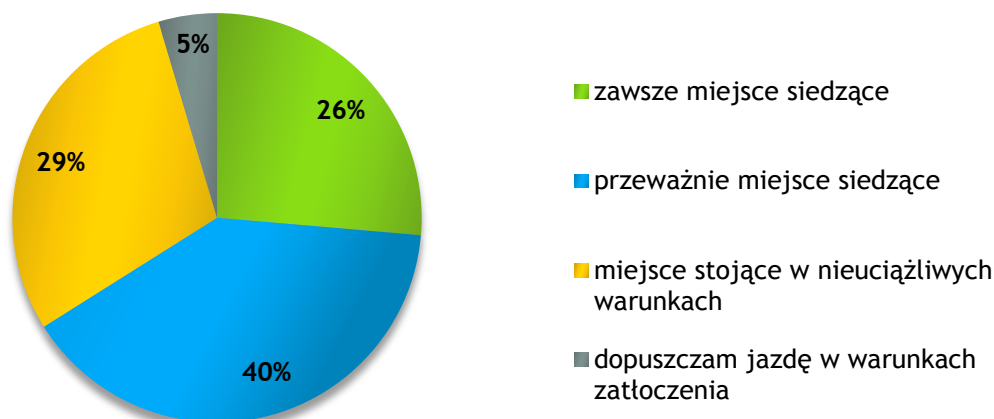
Wykres 43. Pytanie 9. W jakich przedziałach godzinowych najczęściej odbywa Pan/i podróże?

Źródło: Opracowanie własne

Podróże najczęściej odbywają się w godzinach od 13 do 17 (54,01%) oraz od 5 do 9 (52,39%). Jest to poranny i popołudniowy szczyt komunikacyjny (choć wg deklaracji ankietowanych wyróżnia się on nieznacznie) wynikający z podróży z domu do pracy lub miejsca nauki i powrotów do niego. Nieco rzadziej respondenci wymieniali godziny od 9 do 13 - 45,67% wskazań oraz od 17 do 21 - 43,44%. Najrzadziej badani podróżują w godzinach nocnych - od 21 do 5, takiej odpowiedzi udzielił co dziesiąty ankietowany.

W pytaniu dziesiątym respondenci określali, jaki standard wygody jest dla nich akceptowalny w pojazdach komunikacji zbiorowej. Procentowy udział odpowiedzi ankietowanych został zaprezentowany na wykresie poniżej.



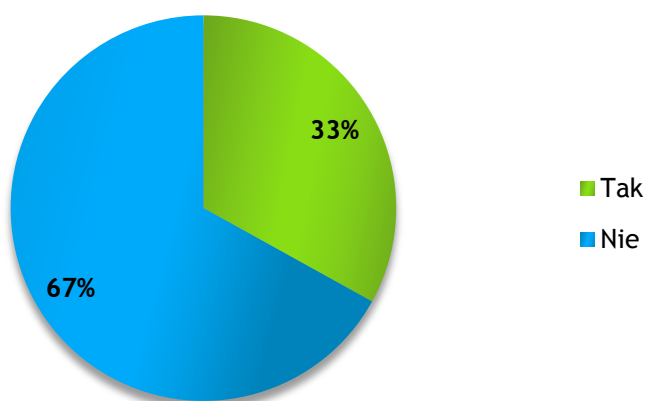


Wykres 44. Pytanie 10. Jaki standard wygody jest dla Pana / Pani akceptowalny w pojazdach komunikacji zbiorowej?

Źródło: Opracowanie własne

Najwięcej ankieterów udzieliło odpowiedzi „przeważnie miejsca siedzące” - 40%, nieco mniej, bo 29% wybrało odpowiedź „miejsca stojące w nieuciążliwych warunkach”, co czwarty respondent chciałby mieć zawsze miejsca siedzące. Najmniej liczną grupą są badani, którzy dopuszczają jazdę komunikacją zbiorową w warunkach zatłoczenia - 5% wskazań. Należy mieć na uwadze fakt, iż w komunikacji zbiorowej należy zapewnić pasażerom miejsca siedzące.

W pytaniu 11 respondenci pytani byli czy zdarza im się rezygnować z podróży w obrębie powiatów krośnieńskiego i jasielskiego (OF) z powodu braku połączeń. Poniższy wykres przedstawia procentowy udział udzielonych odpowiedzi.



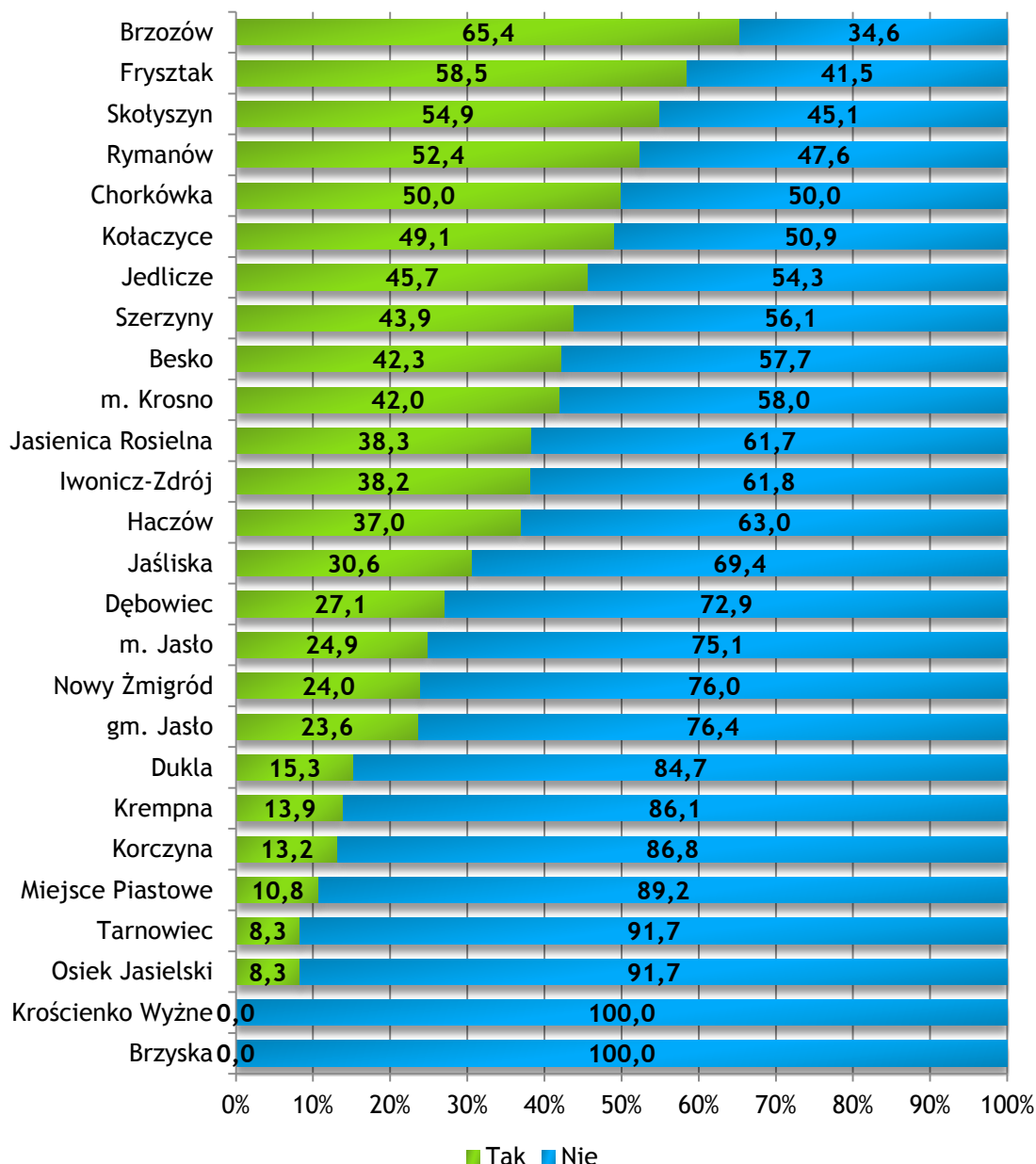
Wykres 45. Pytanie 11. Czy zdarza się Panu / Pani rezygnować z podróży w obrębie powiatów krośnieńskiego i jasielskiego (OF) z powodu braku połączeń?

Źródło: Opracowanie własne





Na kolejnym wykresie przedstawiono odpowiedzi na to pytanie z podziałem na gminy.



Wykres 46. Pytanie 11. Czy zdarza się Panu / Pani zrezygnować z podróży w obrębie powiatów krośnieńskiego i jasielskiego (OF) z powodu braku połączeń?

Źródło: Opracowanie własne

W gminach Brzyska oraz Krościenko Wyżne nikt z ankietowanych nie rezygnuje z podróży z powodu braku połączeń. Względnie dobre wyniki osiągnięto w gminach: Osiek Jasielski i Tarnowiec (po 8,3% rezygnujących), Miejsce Piastowe (10,8%), Korczyna (13,2%), Krempna (13,9%) oraz Dukla (15,3%). Średnio co czwartej osobie





ankietowanej zdarza się rezygnować z podróży w gminach: Jasło, Nowy Żmigród, Dębowiec oraz w mieście Jasło. W pozostałych gminach uzyskano powyżej 30% takich odpowiedzi, przy czym najgorzej sytuacja prezentuje się w gminach Chorkówka (50%), Rymanów (52,4%), Skotyszyn (54,9%), Frysztak (58,5%) i Brzozów (65,4%). Dwie gminy z najgorszym wynikiem znajdują się poza powiatami jasielskim i krośnieńskim.

### 6.1.5 Podsumowanie badań

Wyniki badań ankietowych jednoznacznie wskazują, że transport autobusowy na obszarze krośnieńsko-jasielskim może stanowić dużą konkurencję wobec transportu indywidualnego. Najatrakcyjniejszymi celami podróży na obszarze są przede wszystkim największe miasta: Jasło oraz Krosno, a także gminy: Nowy Żmigród, Miejsce Piastowe oraz Rymanów. Większość przejazdów odbywa się w ramach powiatów, jednak miasta Krosno i Jasło mają tak duże ciężenie na obszarze, że przyciągają również mieszkańców z gmin spoza powiatu krośnieńskiego i jasielskiego.

Transport zbiorowy wybierany jest przez mieszkańców przede wszystkim ze względu na niższy koszt podróży, jednak narzekają oni na częstotliwość przejazdów, szczególnie w godzinach porannego i popołudniowego szczytu, gdyż wtedy najczęściej podróżują. Ponadto ankietowani częściej zdecydowaliby się na podróż komunikacją zbiorową, gdyby ceny przejazdów były niższe. Mimo tego statystycznie co dziewiąty mieszkaniec obszaru nie zamierza zrezygnować z komunikacji indywidualnej na rzecz zbiorowej bez względu na poprawę warunków.

Systematyczne wdrażanie postulatów wynikających z realnej potrzeby zrównoważenia całego systemu transportowego obszaru będzie wpływać na zachowania komunikacyjne mieszkańców, w szczególności na wybór rodzaju środka transportu jakim mieszkańcy będą podróżować oraz przyczyni się do wzrostu liczby podróży odbywanych publicznym transportem zbiorowym.







## 7 Zasady organizacji rynku przewozów





## 7.1 Proponowane zasady organizacji rynku przewozów na obszarze funkcjonalnym

### Forma organizacyjno-prawna organizatora transportu publicznego i miejsce jego usytuowania

Rynek regionalnego transportu drogowego na terenie obszaru funkcjonalnego z wyłączeniem komunikacji miejskiej jest w zasadzie rynkiem zderegulowanym. Zakres regulacji przez jednostki samorządu terytorialnego jest stosunkowo niewielki i sprowadza się do minimum, które można uznać za niezbędne z punktu widzenia dążenia władz publicznych do zapewnienia standardu obsługi komunikacyjnej akceptowanego przez mieszkańców.

W chwili obecnej brak podmiotu wyspecjalizowanego w sferze organizacji ułatwia dostęp do rynku. Pozwala na stosunkowo łatwe spełnienie wymagań związanych ze sferą organizacji, które sprowadzają się do przeprowadzenia nałożonej przez prawo analizy sytuacji rynkowej, zaprojektowania rozkładu jazdy, udostępnienia w odpowiedni sposób informacji rozkładowych i taryfowych pasażerom oraz uzgodnienia zasad korzystania z przystanków. Związane z tymi wymaganiami zaangażowanie kapitałowe nie stanowi bariery dostępu do rynku. Zaplanowana oferta przewozowa może wymagać do jej realizacji tylko jednego autobusu. Kosztem, który należy również ponieść, jest zakup urządzeń do fiskalizacji sprzedaży, których stosowanie pozwala ubiegać się o dopłaty od regulatora rynku w związku z honorowaniem ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.

Istotnym mankamentem takiej formy rynku jest ograniczona możliwość tworzenia atrakcyjnej dla pasażerów oferty przewozowej. Duża liczba stosunkowo niewielkich, konkurujących ze sobą przewoźników powoduje dezintegrację i znaczne zróżnicowanie asortymentu oferowanych usług. Do podstawowych negatywnych następstw zderegulowanego rynku regionalnego transportu drogowego w odniesieniu do poszczególnych cząstkowych rynków regionalnych zaliczyć należy:

- 1) brak wspólnych biletów jednorazowych i okresowych, które byłyby honorowane przez poszczególnych przewoźników na określonych liniach (w określonych relacjach) lub zespołach linii,
- 2) różne ceny i bilety obowiązujące w tych samych relacjach stosowane przez poszczególnych przewoźników,
- 3) brak biletów sieciowych (przesiadkowych),
- 4) podział zadań przewozowych nieodpowiadający racjonalnej potencjalnej roli poszczególnych środków przewozowych,
- 5) brak lub niepełną synchronizację rozkładów jazdy różnych przewoźników,
- 6) niewystępowanie zintegrowanego systemu informacji o funkcjonowaniu regionalnego transportu zbiorowego (rozkłady, taryfy),
- 7) brak odpowiednich węzłów transportowych oraz rozwiązań organizacyjnych w zakresie systemu P&R.





W związku z powyższym wskazane jest regulowanie rynku i zwiększenie zaangażowania władzy publicznej w kreowanie atrakcyjnego rynku transportu regionalnego poprzez utworzenie regionalnego (obszarowego) organizatora transportu zbiorowego. Rola regulatora rynku powinna koncentrować się na kształtowaniu oferty przewozowej w oparciu o analizę potrzeb transportowych i popytu oraz na wykorzystaniu mechanizmu konkurencji do uzyskania usług o pożądanym poziomie jakości. Rynek uzyskuje dzięki temu określoną przejrzystość zarówno z punktu widzenia pasażerów, jak i przewoźników. Ponadto można realizować określone cele polityki społecznej i gospodarczej przyczyniając się do rozwoju danego regionu. Przedsiębiorstwa transportowe traktowane w równorzędny sposób, w jednakowym stopniu i na równych zasadach mogą aplikować o dopłatę z pieniędzy publicznych redystrybuowanych przez regionalny zarząd transportu. Problemem przestaje być również sprawiedliwe traktowanie przewoźników w momencie koordynowania rozkładów jazdy i wydawania zezwoleń, gdyż wykonywanie tych czynności pozostaje w gestii regionalnego zarządu transportu kształtującego spójną ofertę przewozową. Przedsiębiorcy walczą o możliwości obsługi danej linii, koncentrując się na efektywnym wykonywaniu działalności przewozowej, a wyspecjalizowane funkcje marketingowe, planistyczne i koordynacyjne realizuje regionalny zarząd transportu.

Biorąc jednak pod uwagę poszczególne rozwiązania organizacyjno-prawne, których celem jest integracja publicznego transportu zbiorowego na terenie obszaru funkcjonalnego należy zwrócić uwagę, że ze względu na ograniczone środki finansowe będące w dyspozycji jednostek samorządu terytorialnego, które są przeznaczane na publiczny transport zbiorowy i ograniczoną możliwość zwiększenia tych środków, konieczne jest wdrożenie rozwiązania umożliwiającego otrzymywanie refundacji z budżetu państwa z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych. Dodatkowe oszczędności mogą wynikać z przyjęcia rynkowej formuły organizacji regionalnych przewozów drogowych. Występowanie na rynku komercyjnych przewoźników i zjawiska konkurencji pozwala na ograniczenie zaangażowania finansowego jednostek samorządu terytorialnego i roli wyspecjalizowanego organizatora. W rezultacie należy nadać przewozom charakter międzygminny, a integracja powinna następować na szczeblu powiatów.

W związku z powyższym optymalne formy organizacyjno-prawne w tym zakresie to:

wariant nr 1) - jeden z powiatów na podstawie porozumień powiatowych

wariant nr 2) - związek powiatów,

wariant nr 3) - spółka powiatów.

Ze względów funkcjonalnych należy postulować w każdym z wariantów centralną lokalizację regionalnego zarządu transportu na terenie jednego z dwóch głównych miast powiatowych obszaru funkcjonalnego.





Struktura organizacyjna regionalnego zarządu transportu jako jednostki budżetowej lub biura związku powinna zostać ukształtowana w nawiązaniu do zadań przekazanych temu podmiotowi do realizacji. Zarząd ten w celu kompleksowej integracji funkcjonowania transportu regionalnego powinien wykonywać co najmniej następujące zadania:

- 1) analiza rynku transportu regionalnego,
- 2) planowanie i koordynowanie rozwoju transportu regionalnego,
- 3) kształtowanie oferty przewozowej, w tym aktualizacja i koordynacja rozkładów jazdy,
- 4) określanie zakresu usług dofinansowywanych przez władze publiczne ze względu na cele polityki transportowej i społecznej,
- 5) zawieranie z operatorami umów na dofinansowywane usługi przewozowe,
- 6) realizacja płatności za zamawiane usługi przewozowe,
- 7) ocena i kontrola realizacji przez operatorów i przewoźników usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, emitowanie i dystrybuowanie biletów zintegrowanych,
- 8) określanie niezbędnego poziomu dotacji do usług transportu regionalnego,
- 9) przygotowywanie i udostępnianie informacji o funkcjonowaniu transportu regionalnego.

### **Źródła finansowania organizatora oraz systemu rozliczeń**

Niezależnie od wybranej formuły prawnej funkcjonowania organizatora publicznego transportu zbiorowego źródłami jego finansowania zawsze być powinny:

- 1) budżety gminne i powiatowe jednostek samorządu terytorialnego na którym organizowany będzie publiczny transport zbiorowy,
- 2) wpływy z biletów (o ile nie zostanie wybrany model w którym wpływy z biletów stanowią przychód operatora).

W szerszej perspektywie można przedstawić źródła finansowania całego publicznego transportu zbiorowego na terenie obszaru funkcjonalnego.

Regionalny transport drogowy finansowany jest z:

- 1) przychodów ze sprzedaży biletów,
- 2) refundacji utraconych przychodów, wynikających ze stosowania ulg.

Poziom przychodów ze sprzedaży biletów jest zdeterminowany przez dwa czynniki:

- 1) wielkość popytu na usługi przewozowe regionalnego pasażerskiego transportu drogowego,
- 2) poziom cen biletów.

W przypadku powołania organizatora regionalnego transportu drogowego dla obszaru funkcjonalnego podstawowe źródło finansowania stanowić będą:

- 1) przychody ze sprzedaży biletów,





- 2) refundacja utraconych przychodów w rezultacie stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych,
- 3) dopłaty z budżetów jednostek samorządu terytorialnego, w szczególności gmin, do zamawianych usług.

Taki sposób finansowania nawiązuje do struktury rynku, w której po stronie podaży funkcjonują:

- 1) przewoźnicy działający na zasadach komercyjnych,
- 2) operatorzy na podstawie umów netto lub brutto.

W sytuacji pełnienia przez organizatora regionalnego transportu drogowego ograniczonego zakresu zadań, na co wpływ może mieć brak środków w budżetach integrujących się jednostek samorządu terytorialnego na dofinansowanie usług publicznego transportu zbiorowego, na rynku będą występować wyłącznie przewoźnicy działający na zasadach komercyjnych, którzy będą otrzymywać:

- 1) przychody ze sprzedaży biletów,
- 2) refundację utraconych przychodów w rezultacie stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych.

Natomiast w przypadku rozpoczęcia przez organizatora regionalnego transportu drogowego zamawiania usług i ich finansowania na rynku występować będą operatorzy powiązani z organizatorem umową oraz ewentualnie komercyjni przewoźnicy. W skrajnym przypadku przy kompleksowej, zintegrowanej i atrakcyjnej ofercie komunikacji finansowanej przez jednostki samorządu terytorialnego przewoźnicy mogą na rynku nie występować, ze względu na brak popytu na ich komercyjne usługi. Operatorzy do obsługi będą wybierani z wykorzystaniem procedur opisanych w Prawie zamówień publicznych i/lub na podstawie bezpośredniego powierzenia, o którym jest mowa w UPTZ. Zatrudnianie do obsługi operatorów umożliwi oddziaływanie na ofertę przewozową w zakresie rozkładu jazdy, cen, uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Niezbędne jednak będą dopłaty z budżetów jednostek samorządu terytorialnego do zamawianych przez te jednostki usług.

Jeżeli organizator zawrze umowę netto z operatorem, to operator będzie ponosił ryzyko rynkowe związane z brakiem pewności uzyskania zaplanowanych przychodów. Otrzyma on bowiem dopłatę do obsługiwanej linii, która z góry zostanie określona w ofercie na obsługę tej linii, oraz przychody ze sprzedaży biletów i refundację utraconych przychodów w rezultacie stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych - uzależnione od liczby i struktury przewożonych pasażerów.

Zawarcie umowy brutto oznacza, że ryzyko rynkowe ponosi organizator reprezentujący jednostki samorządu terytorialnego. Operator otrzymuje w tym przypadku wyłącznie zapłatę za świadczone usługi przewozowe, a organizator gromadzi przychody ze sprzedaży biletów. Atutem kontraktów netto, z punktu widzenia jednostek samorządu terytorialnego, jest pewność, że kwoty zaplanowane







na zapłatę za usługi przewozowe, wynikające z zawartych umów nie zmienia się. Ryzyko niezrealizowania przychodów ponosi bowiem operator. W kontraktach brutto, w przypadku braku realizacji zaplanowanych przez organizatora przychodów, niezbędne będzie wyasygnowanie z budżetów jednostek samorządu terytorialnego dodatkowych kwot na sfinansowanie powstałego deficytu. Należy zwrócić uwagę na konieczność uwzględnienia możliwości wystąpienia takiej sytuacji w dokumentach sankcjonujących zasady finansowania zintegrowanego drogowego transportu regionalnego.

### **Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego**

Co do zasady zgodnie z art. 19 UPTZ wyboru operatora transportu organizator może dokonać na trzy sposoby, przy czym dwa z nich związane są z uruchomieniem odpowiedniej procedury przetargowej a jeden stanowi wyraz harmonizacji prawa krajowego z zapisami Rozporządzenia 1370/2007 i wprowadzenie do krajowego porządku prawnego po raz pierwszy możliwości bezpośredniego zawierania umów pomiędzy organizatorem transportu (gmina, powiat, związek gminny lub powiatowy) a operatorem transportu posiadającym status operatora wewnętrznego w rozumieniu przepisów Rozporządzenia 1370/2007. Pierwszą czynnością do jakiej zobligowany jest każdy organizator transportu jest dokonanie procedury ogłoszenia o zamiarze zawarcia umowy, która jest obligatoryjna niezależnie od wybranego trybu jej zawierania.

Dokładniejszej analizie poddana zostanie możliwość zawierania umowy pomiędzy organizatorem a operatorem. Zgodnie z art. 23 ust. 1 UPTZ Organizator publikuje ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2 UPTZ (PZP lub koncesja), lub bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1-3, w terminie nie krótszym niż:

- 1) jeden rok,
- 2) sześć miesięcy - w przypadku gdy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dotyczyć świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 50 000 kilometrów rocznie.

Organizator zamieszcza ogłoszenie, o którym mowa powyżej w Biuletynie Informacji Publicznej, a także w publikatorze UE, co jest wynikiem bezpośredniego stosowania przepisów Rozporządzenia 1370/2007. Niezwłocznie po zamieszczeniu ogłoszenia w BIP i publikatorze wspólnotowym organizator zamieszcza także odpowiednie ogłoszenie w miejscu powszechnie dostępnym w swojej siedzibie oraz na swojej stronie internetowej.

Ogłoszenie winno zawierać przynajmniej:

- 1) nazwę i adres właściwego organizatora,
- 2) określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia,







- 3) określenie rodzaju transportu oraz linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy,
- 4) przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2 UPTZ (PZP lub koncesja), lub bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1-3 UPTZ.

Podmiot dokonujący ogłoszenia jest uprawniony najpóźniej na 6 miesięcy przed ww. terminem dokonać zmian w zamieszczonym ogłoszeniu.

Zgodnie z art. 22 ust. 1 UPTZ Organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku gdy:

- 1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie albo
- 2) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu Rozporządzenia 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo
- 3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo
- 4) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2 UPTZ.

Zgodnie z art. 22 ust. 4 w przypadku, gdy przedmiotem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawartej w trybie, o którym mowa w ust. 1, ma być świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej, umowa powinna przyjąć formę koncesji na usługi. Przepisu nie stosuje się w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotem wewnętrznym, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego posiada 100% udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego.

Reasumując w przypadku przewozów realizowanych na terenie obszaru funkcjonalnego rozpatryć można co najmniej 2 sytuacje, związane z istniejącym stanem faktycznym w zakresie przewoźników i ich struktury właścicielskiej, które umożliwiłyby bezpośrednie zawarcie umowy, tj. dla Miasta Krosno i Miasta Jasła i ich obecnych operatorów wewnętrznych.

W związku z powyższym można wskazać na 4 możliwe warianty wyborów operatorów w zależności od tego kto jest organizatorem transportu na terenie obszaru:

- 1) Wariant nr 1 - zamawiającym/organizatorem jest Miasto Krosno organizujące przewozy na terenie obszaru w oparciu o porozumienie powiatowe:





- a) mamy do czynienia z powiatowym transportem pasażerskim,
  - b) Miasto Krosno może zlecić swojemu podmiotowi wewnętrznemu bezpośrednio świadczenie usług w zakresie powiatowych przewozów pasażerskich,
  - c) zlecenie usług pozostałym przewoźnikom musiałyby odbywać się zgodnie z PZP lub ustawą o koncesji, chyba że Miasto Krosno objęłoby co najmniej 1 udział w operatorze wewnętrznym Miasta Jasło.
- 2) Wariant nr 2 - zamawiającym/organizatorem jest jeden z powiatów ziemskich obszaru organizujący przewozy na terenie obszaru w oparciu o porozumienie powiatowe:
- a) mamy do czynienia z powiatowym transportem pasażerskim,
  - b) powiat ziemski/organizator transportu na terenie obszaru może zlecić operatorom transportu usługi powiatowego przewozu pasażerskiego zgodnie z PZP lub ustawą o koncesji.
- 3) Wariant nr 3 - zamawiającym/organizatorem przewozów jest związek powiatów (2 powiaty ziemskie i 1 powiat grodzki):
- a) mamy do czynienia z powiatowym transportem pasażerskim,
  - b) związek powiatów może zlecić operatorom transportu usługi powiatowego przewozu pasażerskiego zgodnie z PZP lub ustawą o koncesji, chyba że doszłoby do nabycia min. 1 udziału w spółkach będących własnością Miasta Jasło i Miasta Krosno.
- 4) Wariant nr 4 - zamawiającym organizatorem jest jedno z miast obszaru w oparciu o porozumienie międzygminne lub też związek międzygminny:
- a) mamy do czynienia z gminnym przewozem pasażerskim lub komunikacją miejską jedynie tylko wtedy, gdy porozumienie międzygminne/związek międzygminny obejmować będzie gminy sąsiadujące ze sobą - w przeciwnym wypadku będziemy mieli do czynienia z przewozem wojewódzkim,
  - b) niniejszy wariant wymaga zaangażowania de facto większości gmin obszaru funkcjonalnego, na których terenie miałyby być organizowana komunikacja gminna,
  - c) dana gmina/organizator transportu/związek międzygminny na terenie obszaru funkcjonalnego może zlecić operatorom transportu usługi gminnego przewozu pasażerskiego zgodnie z PZP lub ustawą o koncesji, chyba że doszłoby do nabycia min. 1 udziału w spółkach wskazanych w Wariantcie nr 3.

### **Zasady organizacji i finansowania przewozów transgranicznych**

Zgodnie z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym za strefę transgraniczną uznaje się obszar co najmniej jednej gminy, powiatu lub co najmniej





jednego województwa, na którym operator publicznego transportu zbiorowego świadczy usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, położony bezpośrednio przy granicy Rzeczypospolitej Polskiej i obszar odpowiedniej jednostki administracyjnej położonej poza granicą Rzeczypospolitej Polskiej na terytorium sąsiedniego państwa.

Powyższe oznacza, iż przewozy w strefie transgranicznej mogą mieć charakter:

- przewozów gminnych,
- przewozów powiatowych,
- przewozów wojewódzkich

Obecnie nie przewiduje się uruchomienia regularnych połączeń transgranicznych ze Słowacją w ramach publicznego transportu zbiorowego.

Możliwe jest uruchomienie linii turystycznych w okresach wakcyjnych jednak takie rozwiązania będą się wiązały pokrywaniem wszystkich kosztów związanych z funkcjonowaniem takich linii.





## 8 Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej





## 8.1 Informacje ogólne

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

## 8.2 Realizacja postulatów przewozowych

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

Tabela poniżej przedstawia przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

**Tabela 21. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji**

Postulat transportowy	Sposób realizacji
<b>bezpośredniość</b>	Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach.
<b>częstotliwość</b>	Dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb.
<b>dostępność</b>	Minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z/do przystanku poprzez budowę nowych przystanków lub zatrzymywanie autobusów powiatowej komunikacji pasażerskiej na dodatkowych przystankach np. na żądanie.
<b>niezawodność</b>	Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowe, nieawaryjne.
<b>koszt</b>	Dostosowanie opłat taryfowych dostosowanych do realnych potrzeb pasażerów.
<b>prędkość</b>	Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej.
<b>punktualność</b>	Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie ilości odjazdów przed czasem i po czasie.
<b>wygoda</b>	Poprawianie standardu podróżowania i oczekiwania na podróż.

*Źródło: Opracowanie własne*

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

- ochronę środowiska naturalnego,





- zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego,
- zwiększanie dostępności podróży do infrastruktury przystankowej.

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

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

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

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. Obecnie przewoźnicy nie są zobligowani do przestrzegania jakiegoś standardu w zakresie związanym z ochroną środowiska naturalnego. W przypadku, gdy będzie następował wybór operatora świadczącego usługi przewozowe w przewozach pasażerskich, uwzględnienie w standardzie taboru aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego będzie jednym z wymagań postawionym wybranemu operatorowi.

Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- tlenek azotu ( $\text{NO}_x$ ),
- węglowodór (HC),
- tlenek węgla (CO),
- cząstki stałe.

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

Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu powstają między innymi strefy, do których wjechać mogą wyłącznie pojazdy (w tym również pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego) posiadające silniki spełniające odpowiednio wysoką normę EURO.







Podobnymi obostrzeniami powinni kierować się organizatorzy transportu i zarządcy dróg na obszarach szczególnie cennych z przyrodniczego punktu widzenia - parkach krajobrazowych, parkach narodowych czy obszarach Natura 2000. Wprowadzanie wyższych standardów w zakresie czystości spalin będzie zaczynać się od linii przebiegających przez wymienione obszary.

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

Dopuszczalne normy hałasu określane są w drodze rozporządzenia Ministra Środowiska. Wybierając operatora dla linii przebiegających przez obszary cenne przyrodniczo można zaostrzyć te normy bądź wprowadzać tam tabor elektryczny lub hybrydowy. Innym rozwiązaniem pozytywnie wpływającym na redukcję hałasu jest poprawa i utrzymanie dobrego stanu nawierzchni dróg (co wpływa na emisję hałasu nie tylko przez operatorów, ale wszystkich użytkowników dróg).

W przypadku, gdy będzie następował wybór operatora świadczącego usługi przewozowe, uwzględnienie w standardzie usługi taboru niskoemisyjnego z silnikami o odpowiednio wysokiej normie EURO będzie jednym z wymagań postawionych wybranemu operatorowi.

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

W przypadku, gdy będzie następował wybór operatora świadczącego usługi przewozowe, uwzględnienie w standardzie taboru potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej będzie jednym z wymagań postawionych wybranemu operatorowi. Na dostęp powyższych grup osób do publicznego transportu zbiorowego wpływ ma oferowany standard taboru, w szczególności w zakresie:

- poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskowejściowego,
- wyposażenia w ruchomą platformę lub inne rozwiązanie techniczne ułatwiającą wjazd i wyjazd wózka inwalidzkiego,
- uwzględnienia w taborze dostosowanego miejsca na wózki inwalidzkie,
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości oraz rozmieszczenia dla pasażerów,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować w czasie podróży następny przystanek oraz przystanek, na którym autobus się aktualnie znajduje,





- wyposażenia w system informacji wizualnej (statycznej bądź dynamicznej) ułatwiający podróże osobom niedostosowanym.

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

### 8.5 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróży do infrastruktury przystankowej

Dostępność do infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży (np. domu) do najbliższego przystanku komunikacyjnego. W obszarze zurbanizowanym, przy gęstej sieci główną determinantą czasu dotarcia staje się liczba przeszkód (przekroczeń jezdni, sygnalizacji świetlnej, schodów), w obszarach niezurbanizowanych czas dotarcia wynika przede wszystkim z odległości. Zasięg oddziaływania przystanków można zwiększać poprzez lokalizację w ich obrębie parkingów typu bike&ride.





## 9 Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera





Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2012r., poz. 451) określa:

- treść rozkładów jazdy,
- tryb zatwierdzania rozkładów jazdy,
- sposób i terminy ogłaszania oraz aktualizacji rozkładów jazdy,
- warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości.

Kształt systemu informacji dla pasażerów, który powinien zostać zapewniony (jako minimum) przez organizatora.

**Tabela 22. Planowany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera**

Część składowa systemu	Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności
Zintegrowana informacja na przystankach	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Rozkłady jazdy na przystankach.</li> <li>2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów (przynajmniej wyciąg z regulaminu) na wiatach przystankowych.</li> <li>3) Zastosowanie jednolitego wzoru rozkładów jazdy dla operatorów i przewoźników komunikacji regionalnej korzystających z przystanków publicznego transportu zbiorowego.</li> <li>4) Schematy sieci komunikacyjnej na tablicach umieszczonych na wiatach.</li> <li>5) Informacja o możliwości kontynuowania podróży innym środkiem transportu.</li> </ol>
Informacja w pojazdach	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Zewnętrzne tablice kierunkowe (diodowe, ciekłokrystaliczne lub inne).</li> <li>2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów.</li> <li>3) Wewnętrzne tablice prezentujące pełną trasę przejazdu.</li> </ol>
Zintegrowana informacja na stronie internetowej organizatora dostępna również w telefonach komórkowych (smartfonach) oraz tabletach	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Informacja o rozkładach jazdy.</li> <li>2) Informacja o opłatach, ulgach, regulaminie przewozów.</li> <li>3) Wyszukiwarka połączeń.</li> <li>4) Mapy i schematy sieci komunikacyjnej.</li> </ol>

*Źródło: Opracowanie własne*

System informacji dla pasażera w wyżej zaprezentowanym kształcie zapewni łatwy dostęp do szczegółowych informacji niezbędnych z punktu widzenia podróżnego. Należy również pamiętać, że elementem ułatwiającym odbiór informacji oraz identyfikację elementów sieci transportowej jest wspólna szata graficzna. Logo i stosowana kolorystyka powinny być jednolite zarówno na stronie internetowej, jak i na przystankach (rozkłady jazdy, schematy sieci) i pojazdach. Dalsze kierunki rozwoju zostały zaprezentowane w rozdziale 10.5 Rozwiązania z zakresu informacji pasażerskiej.





# 10

Kierunki rozwoju publicznego transportu  
zbiorowego obszaru krośnieńsko-jasielskiego





## 10.1 Integracja usług transportu zbiorowego

Planuje się podjęcie długofalowych działań zmierzających do integracji usług publicznego transportu zbiorowego w zakresie stworzenia sieci zintegrowanych węzłów przesiadkowych na terenie obszaru naturalnie predestynowanych do integracji komunikacji miejskiej i regionalnej. Integracja w tych węzłach przesiadkowych, poza aspektem integracji przestrzennej podsystemów transportu, będzie dotyczyć integracji rozkładów jazdy oraz integracji informacji pasażerskiej.

W przyszłości organizator publicznego transportu zbiorowego na obszarze krośnieńsko - jasielskim wraz z organizatorami miejskiego transportu zbiorowego powinni dążyć do:

- w pierwszej kolejności stworzenia wspólnych punktów dystrybucji biletów,
- w późniejszym etapie wprowadzenie wspólnego biletu.

Pozwoli to pasażerom korzystać z oferty wszystkich organizatorów, bez konieczności posiadania odrębnych biletów. Integracja biletowa poszerzy ofertę przewozową oraz wpłynie korzystnie na rozwój transportu zbiorowego w obszarze krośnieńsko - jasielskim.

## 10.2 Integracja różnych środków transportu

Systemy Bike&Ride, Kiss&Ride oraz Park&Ride integrują między sobą różne środki transportu: transport rowerowy, samochodowy i zbiorowy.

W systemie B+R (Bike&Ride - zaparkuj rower i jedź) łączy się parking rowerowy z przystankiem komunikacyjnym. Lokalizacja dogodnego, bezpiecznego miejsca parkingowego dla rowerów zwiększa zasięg oddziaływania przystanku.

System K+R (Kiss&Ride - pocałuj i jedź) polega na wysadzeniu/odebraniu z przystanku komunikacyjnego pasażera przez kierowcę samochodu. Zorganizowanie dostępnego i legalnego miejsca parkingowego do bardzo krótkiego parkowania ułatwia korzystanie z komunikacji zbiorowej a także zwiększa napętnienie w samochodzie, czyli poprawia wykorzystanie transportu indywidualnego.

W systemie P+R (Park&Ride - parkuj i jedź) podróżny zostawia samochód na parkingu zlokalizowanym najczęściej na obrzeżu miasta lub strefy centralnej miasta przy przystanku komunikacyjnym i kontynuuje podróż środkami transportu zbiorowego.

## 10.3 Integracja zewnętrzna

Linie komunikacyjne przekraczające obszar krośnieńsko-jasielski istnieją i będą istnieć po wejściu w życie wszystkich zapisów Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Pozwalają one dostać się mieszkańcom regionu do miejsc położonych







poza obszarem objętym planem i odwrotnie. Niezwykle istotna będzie współpraca z sąsiadującymi (i pokrywającymi się obszarowo) organizatorami transportu w sprawie organizacji tych linii. Jednostkami tymi będą przede wszystkim:

- powiat sanocki,
- powiat brzozowski,
- powiat strzyżowski,
- powiat dębicki,
- powiat tarnowski,
- powiat gorlicki,
- województwo podkarpackie,
- województwo małopolskie.

Prowadzone będą rozmowy z wymienionymi organizatorami w celu wykorzystania istniejących (i tych, które powstaną) połączeń wykraczających poza obszar krośnieńsko-jasielski, dzięki czemu możliwe będzie osiągnięcie efektu skali i eliminacja zjawiska negatywnej konkurencji na wspólnych odcinkach sieci.

Określa się dwa podstawowe cele prowadzonych we współpracy z wymienionymi jednostkami działań:

- maksymalne udostępnienie i ułatwienie podróży z obszaru objętego planem do Rzeszowa,
- minimalizacja negatywnych skutków przebiegającej na granicy, a częściowo przez obszar granicy między województwami.

Województwo podkarpackie, jako organizator, jest odpowiedzialne za połączenie powiatu jasielskiego i krośnieńskiego ze stolicą województwa - Rzeszowem. Według Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa podkarpackiego połączenie to będzie realizowane transportem kolejowym, a w „bogatszych” wariantach także autobusowym. Częstotliwość jazdy pociągów obecnie jest dalece niesatysfakcjonująca, a ponadto czas podróży z miasta Krosno do Rzeszowa, ze względu na konieczność jazdy przez Jasło, jest bardzo nieatrakcyjny. Prowadząc rozmowy z organizatorem wojewódzkiego transportu zbiorowego należy lobbować za jak najlepszą ofertą dla relacji Krosno - Rzeszów i Jasło - Rzeszów, a ze swojej strony zadbać o skomunikowania na węzłach przesiadkowych znajdujących się na obszarze objętym planem.

Połączenia o charakterze użyteczności publicznej z miejscowościami położonymi w bliskim sąsiedztwie powiatu jasielskiego, ale w województwie małopolskim, prawdopodobnie nie będą w ogóle istnieć bądź oferta będzie szczątkowa. Marszałkowie województw małopolskiego i podkarpackiego nie planują prowadzenia przewozów kolejowych między Stróżami (Gorlicami) a Jasłem, nie planują także organizowania żadnej międzywojewódzkiej linii autobusowej na tej trasie. Krajowy plan transportowy co prawda przewiduje prowadzenie połączeń kolejowych między Stróżami i Jasłem, jednak (jeżeli w ogóle te zapisy zostaną zrealizowane) oferta prawdopodobnie nie będzie atrakcyjna z punktu widzenia ruchu regionalnego. W związku z powyższym konieczne jest dążenie do porozumienia przede wszystkim





z powiatem gorlickim (bądź poszczególnymi gminami tego powiatu) i utworzenie linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej co najmniej na trasie Gorlice - Biecz - Jasto - Krosno; w dalszej kolejności sieć połączeń powinna być zagęszczana (np. o połączenie łączące Gorlice z południową częścią obszaru: Gorlice - Nowy Żmigród - Dukla).

## 10.4 Wprowadzenie elektronicznego biletu okresowego

Obecnie z dwóch podstawowych przewoźników powiatowych - PKS-u Krosno i PKS-u Jasto, tylko ten drugi stosuje nośnik elektroniczny („EM-karta”). Podstawową funkcjonalnością jest przyśpieszenie sprawdzania biletów podczas wsiadania do pojazdu. Pasażer zobowiązany jest posiadać ze sobą, oprócz karty, tradycyjny (papierowy) bilet. Rozwiązanie to jest jednak prowadzone przez przewoźnika na potrzeby własne. Wprowadzenie elektronicznego nośnika biletu przez organizatora będzie przedsięwzięciem szerszym, wymagającym wprowadzenia odpowiednich narzędzi do wszystkich pojazdów operatorów.

System e-biletu będzie pozwalać na:

- dystrybuowanie biletów przez punkty Sieci Punktów Dystrybucji i Doładowań oraz Internet,
- kontrolowanie biletów i przekazywanie wyników kontroli do jednej bazy.

Dodatkowo system będzie dla organizatora komunikacji zbiorowej, wszechstronnym źródłem informacji umożliwiających analizę ruchu pasażerskiego na sieci komunikacyjnej, między innymi w zakresie:

- napełnień pojazdów na poszczególnych wykonywanych kursach,
- struktury biletów używanych przez pasażerów na poszczególnych wykonywanych kursach.

## 10.5 Rozwiązania z zakresu informacji pasażerskiej

### ***Mobilny, wieloobszarowy system informacji pasażerskiej***

Internet stał się jednym z głównych źródeł informacji, a nowoczesne komputery (w tym urządzenia mobilne) stały się nieodzownym elementem życia większości społeczeństwa. Publiczny transport zbiorowy może wykorzystywać zalety wyżej wymienionych poprzez udostępnianie w Internecie informacji ułatwiających planowanie podróży.

Istnieje wiele serwisów internetowych oraz aplikacji dedykowanych urządzeniom mobilnym pozwalających na szczegółowe zaplanowanie podróży np. platforma jakdojade.pl czy możliwość prezentowania rozkładów jazdy w najpopularniejszym serwisie mapowym - Google Maps. Część z dostępnych narzędzi oferuje dane aktualizowane w czasie rzeczywistym.





Organizator rozważy możliwość udostępnienia danych rozkładowych najpopularniejszym wśród internautów i użytkowników urządzeń mobilnych serwisów zbierających i prezentujących je.

### ***System dynamicznej informacji pasażerskiej***

System dynamicznej informacji pasażerskiej to system tablic informacyjnych umieszczonych przede wszystkim w obrębie dworców i przystanków komunikacyjnych mający na celu informowanie pasażerów:

- o rzeczywistych czasach przyjazdu autobusu, a w szczególności o opóźnieniach w stosunku do rozkładu jazdy,
- o bieżącym rozkładzie jazdy autobusu i o innych zdarzeniach w ruchu autobusów,
- w zakresie innych komunikatów związanych z bezpieczeństwem pasażerów.

System dynamicznej informacji pasażerskiej wymaga zamontowania w pojazdach realizujących przewozy na sieci komunikacyjnej modułów GPS oraz stworzenia specjalnego systemu informatycznego zarządzającego całym systemem.

### ***System identyfikacji wizualnej***

W miastach Europy Zachodniej ogromną wagę przywiązuje się do czytelności sposobu prezentacji danych. Środki komunikacji miejskiej wyposażone są w specjalne tablice informujące o przebiegu trasy czy możliwości zrealizowania przesiadki na kolejnych przystankach. Schematy sieci komunikacyjnych i tabliczki z rozkładami jazdy są ujednolicone i przejrzyste. Systemy projektowane są tak, aby były estetyczne i spójne.

### ***System monitoringu w pojazdach***

Coraz częściej powszechne staje się montowanie monitoringu w pojazdach komunikacji (przede wszystkim miejskiej). Poprzez monitorowanie wnętrza pojazdu wzrasta bezpieczeństwo podróżnych, a także komfort podróży, ponieważ autobusy wyposażone w takie systemy, rzadziej niż autobusy niewyposażone w system monitoringu, są niszczone przez wandalów. Dzięki temu, że monitoring może być czynny 24 h, pojazd jest chroniony całą dobę. Podczas pory wieczornej w kamerach automatycznie uruchamia się system podczerwieni, a wszystko to odbywa się przy niskim poborze prądu. Nowoczesne dyski twarde systemów monitoringu pozwalają na ciągłe nagrywanie i archiwizowanie obrazu przez 7 dni w tygodniu.

## **10.6 Promocja usług**

Promocja, obok ceny usługi i jej dostępności, jest jednym z głównych elementów kształtujących popyt. Podstawowym celem promocji jest pozyskanie konsumentów. Promocja jest pozacenową formą konkurencyjności, powinna zwiększać wiedzę o systemie transportowym regionu. Organizator planuje promować transport





zbiorowy poprzez informowanie, przekonywanie i wpływanie na decyzje dotyczące wyboru rodzaju środka transportu za pomocą następujących narzędzi:

- reklamy w lokalnych środkach masowego przekazu,
- organizacji konferencji i seminariów,
- wspieraniu akcji społecznych promujących transport zbiorowy.

Działania promocyjne publicznego transportu i zmiany w transporcie publicznym powinny być realizowane jednocześnie i w ścisłej korelacji ze sobą.

### 10.7 Programy edukacyjne dla dzieci i młodzieży

Oprócz działań promujących komunikację zbiorową wśród dorosłych mieszkańców, będą prowadzone także programy edukacyjne wśród dzieci i młodzieży. Grupą docelową objętą programem edukacyjnym powinny zostać dzieci i młodzież w wieku 7- 18 lat, do których kierowane będą bezpośrednie działania edukacyjne. Programy powinny mieć charakter cykliczny, z czynnym udziałem ekspertów, urzędników, przedstawicieli organizatora oraz młodzieży. Programy mogą być realizowane w formie:

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

Programy edukacyjne kieruje się bezpośrednio do dzieci i młodzieży, ale pośrednio także do ich rodzin, przyjaciół i znajomych.

### 10.8 Innowacje w publicznym transporcie zbiorowym - podsumowanie

Innowacyjność rozwiązań daje nowe możliwości i ma pozytywny wpływ na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego, a tym samym podwyższa standard oferowanych usług w publicznym transporcie zbiorowym. Nowoczesne rozwiązania, takie jak wymienione: bilet elektroniczny, system wewnętrznego monitorowania pojazdów, system informacji pasażerskiej dostępny przez urządzenia mobilne czy interaktywna mapa z rozkładem jazdy dostępna w Internecie świadczą o innowacyjnym i propasażerskim podejściu organizatora i operatora publicznego transportu zbiorowego do realizowanych zadań.





## 10.9 Legnicko-Głogowski Okręg Przemysłowy (LGOM) jako przykład organizacji lokalnej - międzypowiatowej komunikacji zbiorowej

Legnicko-Głogowski Okręg Przemysłowy (LGOM), poczynił już starania w celu organizacji wspólnego systemu transportowego, który zakłada, funkcjonowanie w oparciu o porozumienia powiatów lub związek powiatów.

Na wyżej wymienionym obszarze planuje się między innymi, iż w przyszłości kupując jeden bilet w atrakcyjnej cenie pasażer będzie mógł swobodnie podróżować różnymi środkami transportu na obszarze pomiędzy Głogowem u północy a Legnicą i Chojnowem na południu.

Ma dojść również do integracji różnych form transportu zbiorowego na obszarze LGOM, czyli ścisłego zespolenia oferty przewoźników kolejowych i autobusowych. Przewiduje się m.in. powstanie zintegrowanych węzłów przesiadkowych w Głogowie, Polkowicach, Rudnej, Lubinie, Ścinawie Chojnowie i Legnicy.





# 11 Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla obszaru krośnieńsko-jasielskiego







## 11.1 Monitorowanie realizacji zadań transportowych

Monitorowanie rezultatów w zakresie stopnia realizacji celów postawionych przed transportem publicznym to proces zbierania obiektywnych dowodów potwierdzających zgodność realizacji planu z postawionymi celami. W przypadku transportu publicznego mierniki stopnia realizacji celów podzielić można na:

- 1) mierniki społeczne,
- 2) mierniki statystyczne,
- 3) mierniki finansowe.

Do mierników społecznych zaliczyć należy przede wszystkim kontrolę szeroko rozumianej opinii publicznej i reagowanie na zmieniające się zapotrzebowanie mieszkańców obszaru. Poznanie opinii można realizować poprzez np.:

- 1) przeprowadzanie ankiet oraz badań marketingowych mających na celu kontrolowanie zmian nastrojów - poznanie subiektywnej oceny standardu i poziomu jakości świadczonych usług,
- 2) udostępnienie pasażerom platformy ułatwiającej zgłaszanie uwag.

W sferze statystycznej zestawia się dane zbierane przed i w trakcie organizowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności dotyczące:

- 1) liczby przewożonych pasażerów,
- 2) współczynników gęstości sieci transportowej, na której wykonywane są zadania z zakresu transportu publicznego,
- 3) liczby wykonanych wozokilometrów,
- 4) szybkości komunikacyjnej na sieci transportowej.

Mierniki ekonomiczne pozwalają na kontrolowanie kosztów transportu publicznego i obejmują obszary związane z:

- 1) kosztem wozokilometra,
- 2) kosztem pasażerokilometra,
- 3) przychodami ze sprzedaży biletów,
- 4) stopniem pokrywania deficytu przez jednostki samorządu terytorialnego.

## 11.2 Weryfikacja i aktualizacja

Artykuł 11 ust. 2 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* stanowi, że plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, niemniej pierwsza weryfikacja powinna zostać podjęta jednocześnie z powołaniem wspólnego organizatora dla obszaru objętego dokumentem.





# 12

Część graficzna planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla obszaru krośnieńsko-jasielskiego





## KROŚNIEŃSKO-JASIELSKI OBSZAR FUNKCJONALNY PLANOWANA SIĘĆ KOMUNIKACYJNA

0 5 10 km

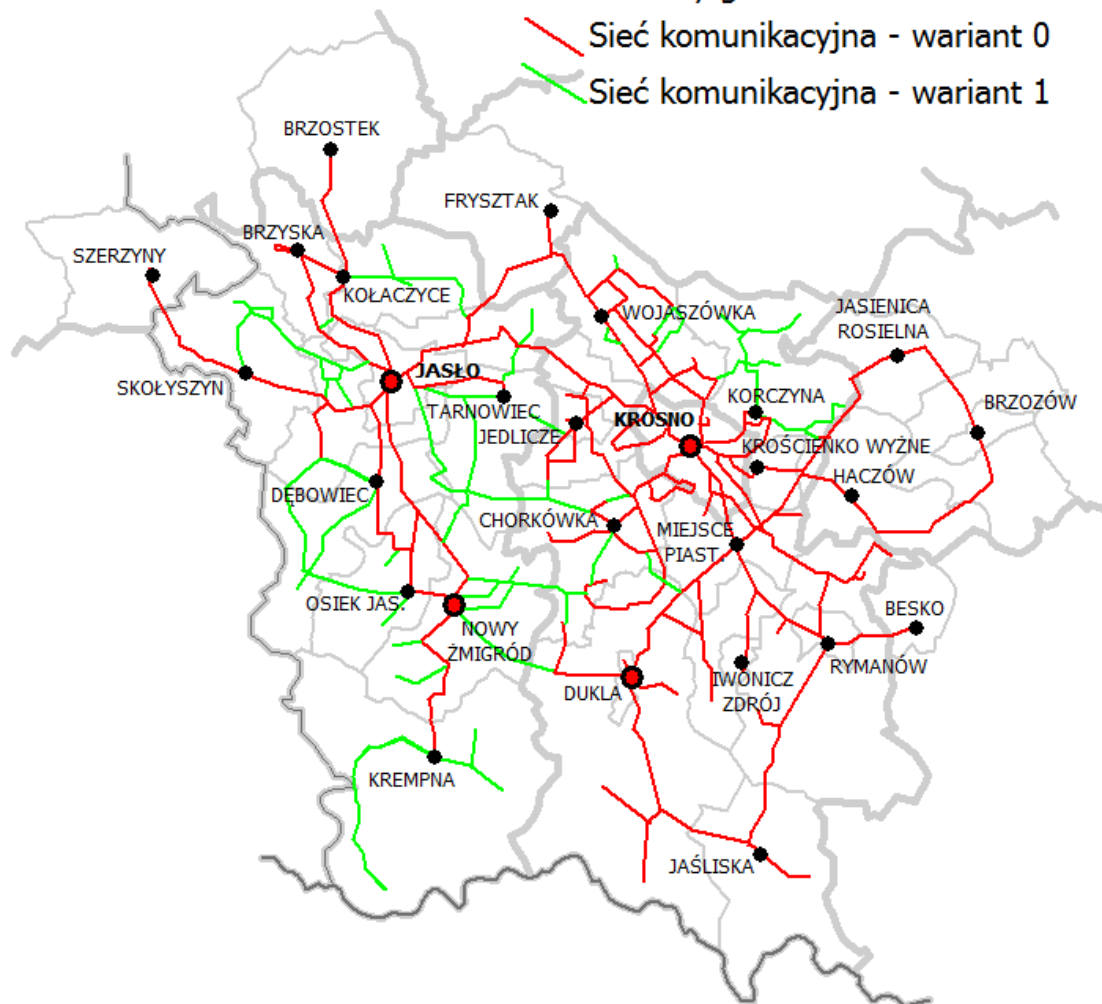
SKALA 1:500 000

● Węzły przesiadkowe

● Siedziby gmin

— Sieć komunikacyjna - wariant 0

— Sieć komunikacyjna - wariant 1





# 13 Spisy





## 13.1 Spis map

Mapa 1. Jednostki terytorialne wchodzące w skład planu transportowego dla funkcjonalnego obszaru krośnieńsko-jasielskiego .....	14
Mapa 2. Gęstość zaludnienia w gminach objętych planem transportowym .....	29
Mapa 3. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto na obszarze objętym planem transportowym (stan na 2012 r.) .....	35
Mapa 4. Sieć kolejowa na obszarze objętym planem .....	55
Mapa 5. Sieci komunikacyjne powiatu jasielskiego i krośnieńskiego .....	56
Mapa 6. Sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem - połączenia wydane przez Marszałka Województwa Podkarpackiego .....	57
Mapa 7. Sieć komunikacyjna obszaru objętego planem .....	58
Mapa 8. Liczba małych (10-24 zatrudnionych), średnich (50 - 249) i dużych (>250) przedsiębiorstw na obszarze krośnieńsko-jasielskim .....	70
Mapa 9. Rozkład przestrzenny wybranych poradni lekarskich (bez poradni przyszpitalnych).....	71
Mapa 10. Stopień wykorzystania miejsc noclegowych w powiecie jasielskim i krośnieńskim w roku 2012 .....	72

## 13.2 Spis tabel

Tabela 1. Liczba ludności zamieszkującej obszar opracowania w latach 2004-2013....	23
Tabela 2. Liczba ludności w przedziałach wiekowych w latach 2004 i 2013 .....	25
Tabela 3. Struktura ludności obszaru objętego planem transportowym w wieku przed-, po- i produkcyjnym (2004, 2009 i 2013) .....	26
Tabela 4. Gęstość zaludnienia w gminach objętych planem transportowym .....	29
Tabela 5. Stopa bezrobocia w powiatach objętych opracowaniem w latach 2010-2013	30
Tabela 6. Dochody podatkowe w przeliczeniu na jednego mieszkańca w poszczególnych gminach, dane na 2014 r. (oszacowane przez Ministerstwo Finansów) .....	35
Tabela 7. Dochody podatkowe w przeliczeniu na jednego mieszkańca w powiatach objętych opracowaniem, dane na 2014 r. (oszacowane przez Ministerstwo Finansów)	36
Tabela 8. Wykaz dróg krajowych na terenie powiatu jasielskiego.....	38
Tabela 9. Wykaz dróg wojewódzkich na terenie powiatu jasielskiego .....	39
Tabela 10. Długość dróg w powiecie jasielskim .....	39
Tabela 11. Wykaz dróg krajowych na terenie miasta Krosno.....	40
Tabela 12. Wykaz dróg wojewódzkich na terenie miasta Krosno .....	41
Tabela 13. Długość dróg w mieście Krosno.....	42
Tabela 14. Stacje i przystanki kolejowe na obszarze objętym planem .....	42
Tabela 15. Kolejowy rozkład jazdy dla stacji Jasto .....	44
Tabela 16. Lista najistotniejszych, ze względu na generowany ruch, urzędów i instytucji publicznych na obszarze krośnieńsko-jasielskim .....	68
Tabela 17. Spis placówek oświatowych (szkoły ponadgimnazjalne) na obszarze krośnieńsko-jasielskim .....	68





Tabela 18. Spis obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych te obszarze krośnieńsko-jasielskim .....	70
Tabela 19. Kierunki podróży mieszkańców gmin w dzień roboczy .....	93
Tabela 20. Kierunki podróży mieszkańców gmin w dzień wolny .....	94
Tabela 21. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.....	113
Tabela 22. Planowany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera .....	118

### 13.3 Spis wykresów

Wykres 1. Zmiany liczby ludności zamieszkującej obszar opracowania w latach 2004-2013 w relacji do roku 2004 .....	24
Wykres 2. Piramida wieku ludności zamieszkującej obszar objęty planem transportowym w 2004 roku .....	25
Wykres 3. Piramida wieku ludności zamieszkującej obszar objęty planem transportowym w 2013 roku .....	26
Wykres 4. Struktura ludności obszaru objętego planem transportowym w wieku przed-, po- i produkcyjnym (2004, 2009 i 2013) .....	27
Wykres 5. Porównanie prognozowanych zmian w strukturze wiekowej ludności na lata 2015, 2020 i 2025 w powiatach objętych opracowaniem .....	27
Wykres 6. Stopa bezrobocia w powiatach objętych opracowaniem w latach 2010-2013 .....	31
Wykres 7. Udział zarejestrowanych bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w roku 2013 .....	32
Wykres 8. Liczba ludności według wykształcenia, dane na 2011 rok .....	33
Wykres 9. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w powiecie jasielskim, krośnieńskim i mieście Krosno .....	34
Wykres 10. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w relacji do średniej krajowej (Polska=100%).....	34
Wykres 11. Dochody podatkowe w przeliczeniu na jednego mieszkańca w poszczególnych gminach, dane na 2014 r. ....	37
Wykres 12. Udział poszczególnych klas dróg w drogach powiatowych .....	39
Wykres 13. Udział poszczególnych klas dróg w drogach powiatowych .....	40
Wykres 14. Udział poszczególnych dróg w systemie drogowym miasta Krosno .....	41
Wykres 15. Struktura wiekowa taboru PKS Jasto S.A. ....	46
Wykres 16. Normy spalin spełniane przez taboru PKS Jasto S.A.....	46
Wykres 17. Podział taboru PKS Jasto S.A. ze względu na wielkość spalania .....	47
Wykres 18. Podział taboru PKS Jasto S.A. pod względem wielkości pojazdów.....	48
Wykres 19. Struktura taboru ze względu na wielkość pojazdów .....	48
Wykres 20. Struktura wiekowa taboru Hesta S.C.....	49
Wykres 21. Struktura taboru „Hesta” S.C. ze względu na wielkość spalania .....	50
Wykres 22. Struktura taboru „Hesta” S.C. ze względu na wielkość pojazdu.....	50
Wykres 23. Procentowy rozkład liczby autobusów w zależności od normy spalin "HESTA" S.C.....	51







Wykres 24. Struktura wiekowa pojazdów PKS w Krośnie .....	52
Wykres 25. Struktura właścicielska taboru .....	53
Wykres 26. Struktura wiekowa pojazdów .....	53
Wykres 27. Normy spalin spełniane przez tabor wykorzystywany przez MKS Krosno....	54
Wykres 28. Pojazdy dostosowane do przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.....	54
Wykres 29. Miejsca noclegowe na 1 tys. ludności .....	72
Wykres 30. Podział respondentów ze względu na wiek .....	86
Wykres 31. Podział respondentów ze względu na wykształcenie .....	86
Wykres 32. Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową .....	87
Wykres 33. Pytanie 1. Czy dojeżdża Pan / Pani do miejsca nauki lub pracy?.....	88
Wykres 34. Pytanie 2. Czy ma Pan / Pani możliwość samodzielnego korzystania z samochodu?.....	88
Wykres 35. Pytanie 3. Jak często korzysta Pan/Pani z poniższych środków transportu? .....	89
Wykres 36. Częstość realizacji podróży za pomocą różnych środków transportu przez respondentów mających możliwość samodzielnego korzystania z samochodu .....	90
Wykres 37. Pytanie 4. Do jakiego rodzaju biletu posiada Pan/i uprawnienia?.....	91
Wykres 38. Pytanie 5. Z jakiego typu biletu przeważnie Pan/i korzysta? .....	92
Wykres 39. Pytanie 7. Dlaczego, dysponując samochodem korzysta Pan/i z komunikacji zbiorowej? .....	95
Wykres 40. Pytanie 8. a) Który z postulatów transportowych uważa Pan / Pani za najważniejszy, a który za najmniej ważny?.....	96
Wykres 41. Pytanie 8. b) Proszę ocenić w skali od 1 do 5 zaspokojenie poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową .....	97
Wykres 42. Pytanie 8. c) Jakość realizacji którego z postulatów musiałaby być w pierwszej kolejności poprawiona, aby zaczął Pan/ zaczęła Pani częściej korzystać z transportu zbiorowego? .....	98
Wykres 43. Pytanie 9. W jakich przedziałach godzinowych najczęściej odbywa Pan/i podróże?.....	99
Wykres 44. Pytanie 10. Jaki standard wygody jest dla Pana / Pani akceptowalny w pojazdach komunikacji zbiorowej? .....	100
Wykres 45. Pytanie 11. Czy zdarza się Panu / Pani rezygnować z podróży w obrębie powiatów krośnieńskiego i jasielskiego (OF) z powodu braku połączeń? .....	100
Wykres 46. Pytanie 11. Czy zdarza się Panu / Pani rezygnować z podróży w obrębie powiatów krośnieńskiego i jasielskiego (OF) z powodu braku połączeń? .....	101

### 13.4 Spis rysunków

Rysunek 1. Formularz ankietowy dla pozostałych gmin obszaru krośnieńsko-jasielskiego, strona 1 .....	80
Rysunek 2. Formularz ankietowy dla pozostałych gmin obszaru krośnieńsko-jasielskiego, strona 2 .....	81
Rysunek 3. Formularz ankietowy dla gmin powiatu jasielskiego, strona 1 .....	82





Rysunek 4. Formularz ankietowy dla gmin powiatu jasielskiego, strona 2 .....	83
Rysunek 5. Formularz ankietowy dla gmin wchodzących w skład MOF Krosno, strona 1 .....	84
Rysunek 6. Formularz ankietowy dla gmin wchodzących w skład MOF Krosno, strona 2 .....	85





## Załącznik 1

### 1. Wykaz dróg powiatowych na terenie powiatu jasielskiego

Nr drogi	Nazwa ciągu drogi	Długość drogi [km]	Klasa drogi
1313 R	Jasło - ul. Mickiewicza / Błażkowa - gr. wojew.-(Jodłowa)	17,516	G
1314 R	Czermna - Dębowa	0,752	Z
1321 R	Błażkowa - gr. wojew. -(Skórowa)	1,170	L
1826 R	Święcany - gr. wojew. - (Czermna)	2,046	G
1827 R	Siepietnica – Święcany - gr. wojew. -(Szerzyny)	5,455	G
1828 R	Święcany - Lisów	4,585	Z
1829 R	Jareniówka-Jabłonica-gr. wojew. - (Czermna)	12,239	G
1830 R	Lipnica Górna – Lisów - Skołyszyn	4,723	L
1831 R	Lisówek - Lisów	2,222	L
1832 R	Bączal - Skołyszyn	4,120	L
1833 R	Lipnica Górna-Wróblowa	3,090	G
1834 R	Droga przez wieś Lipnica Górna	1,160	L
1835 R	Kołączyce – Brzyska - Brzyska przez wieś	8,812	G
1836 R	Droga przez wieś Nawsie Kołączyckie	1,700	G
1837 R	Kołączyce – Sieklówka - (Lubla)	9,368	G
1838 R	Bieździedza – Sowina - (Januszkowice)	5,241	Z
1839 R	Sieklówka - Lublica	3,070	L
1840 R	Bieździadka – Gorajowice – Jasło / Jasło - ul. Na Kotlinę	6,540	Z
1841 R	Sieklówka - Warzyce	3,033	Z
1843 R	Zimna Woda - Bierówka-Szebnie	3,064	G
1844 R	Chrzastówka – Niepla - Przybówka	3,400	Z
1845 R	Szebnie – Chrzastówka - Przybówka	4,700	Z
1846 R	Chrzastówka - do drogi Nr 28	0,600	G
1847 R	Szebnie – Tarnowiec - Jedlicze	8,546	G
1848 R	Droga przez wieś Zimna Woda	2,219	Z
1849 R	Wolica – Gliniczek – Sądkowa - Dobrucowa	6,012	Z
1850 R	Jasło - ul. Floriańska / Łajsce - Zręcin	15,350	G
1851R	Jasło - ul. Sobniowska / Jasło(Sobniów) - Łaski-Glinik Nowy	7,527	G
1854 R	Jasło - ul. Niegłowicka / Dębowiec-Folusz	17,626	G
1855 R	Jasło - ul. Graniczna	1,560	G
1856 R	Jasło - ul. Chopina	1,042	G
1857 R	Jasło - ul. Jagiełły	0,820	G





1858 R	Jasło - ul. Kraszewskiego	0,470	G
1860 R	Trzcinica-Jareniówka	3,523	Z
1861 R	Droga przez wieś Przysieki	2,543	Z
1862 R	Skołyszyn - dojazd do stacji kolejowej Skołyszyn	0,677	G
1863 R	Skołyszyn – Harkłowa – Wójtowa - Lipinki	4,900	Z
1864 R	Grudna – Kunowa - Pusta Wola	3,282	Z
1865 R	Kunowa - Harkłowa	2,296	Z
1866 R	Harkłowa - Pagorzyna	2,526	Z
1867 R	Harkłowa - Osobnica	5,135	L
1868 R	Trzcinica – Osobnica – Cieklin - Dobrynia	13,707	G
1869 R	Osobnica - Pagórek	3,471	L
1870 R	Lipinki – Pagorzyna - Radość	2,343	Z
1871 R	Jasło – Brzyście - Osobnica	4,799	L
1873 R	Osobnica - Dębowiec	4,508	G
1874 R	Dębowiec - Kopaniny	1,949	Z
1875 R	Józefów - Duląbka	2,012	G
1876 R	Duląbka - Cieklin	1,523	G
1877 R	Cieklin - Wola Cieklińska	2,831	G
1878 R	Dobrynia-Zawadka Osiecka - do dr. Nr 1881R	6,000	L
1879 R	Zawadka Osiecka - Pielgrzymka	2,950	Z
1880 R	Załęże - Wola Dębowiecka - Dębowiec	4,330	Z
1881 R	Dębowiec – Załęże - Osiek Jasielski	6,377	Z
1882 R	Droga przez wieś Dębowiec	1,274	G
1883 R	Dębowiec - Zarzeczce	1,221	Z
1884 R	Łężyny - Łajsce	4,382	Z
1885 R	Glinik Nowy - Glinik Polski	2,750	Z
1886 R	Czeluśnica - Umieszcz	2,354	G
1887 R	Czeluśnica - Tarnowiec	2,735	Z
1888 R	Umieszcz - Tarnowiec	3,038	G
1889 R	Tarnowiec - Sądkowa	1,711	L
1890 R	Gliniczek - Czeluśnica	1,188	L
1891 R	Tarnowiec - Brzezówka	3,344	Z
1892 R	Tarnowiec – Wrocanka - Piotrówka	4,950	Z
1893 R	Osiek Jasielski - Nowy Żmigród	4,265	G
1894 R	Świerchowa - Osiek Jasielski - Samokłęski	6,290	G
1895 R	Samokłęski – Brzezowa - do dr. Nr 992	6,889	Z
1896 R	Krosno – Kobylany - Toki	5,987	G





1897 R	Droga przez wieś Sadki	1,061	Z
1898 R	Chorkówka – Faliszówka - Nienaszów	1,655	G
1900 R	Nowy Żmigród – Makowiska - Sulistrowa	5,900	Z
1901 R	Nienaszów - Makowiska	1,282	G
1902 R	Nowy Żmigród – Stary Żmigród - Łysa Góra	4,568	L
1903 R	Skalnik - Desznica	3,500	L
1904 R	Desznica - Jaworze	2,568	Z
1905 R	Kąty – Desznica - Świątkowa Wlk. - Świątkowa Mała	11,662	L
1906 R	Droga przez wieś Kotań	2,300	L
1907 R	Kąty – Myscowa - Ostryszne	9,023	L
1908 R	Krempna - Polany	5,714	G
1909 R	Krempna – Żydowskie - Grab	13,185	L
1910 R	Grab - Wyszowatka	1,587	Z
1911 R	Iwla – Polany - Huta Polańska	7,389	Z
1912 R	Zarzecze - Łajsce	5,206	Z
2410 R	Łubno Szlacheckie - Łubienko	2,435	L
2411 R	Nowy Żmigród - Mytarz	2,622	Z
2412 R	Droga przez wieś Czekaj	1,094	Z
2506 R	Majscowa - do drogi Nr 1851R	2,644	L
2507 R	Bajdy - Majscowa	0,947	L
	Jasło - ul. Szajnochy	0,131	G
	Jasło - ul. Kasprowicza	0,200	G
<b>SUMA: 390,511</b>			

Legenda do tabeli:

L - droga lokalna

Z - droga zbiorcza

G - droga główna

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od Starostwa Powiatowego w Jasle*





## 2. Wykaz dróg powiatowych na terenie powiatu krośnieńskiego

Nr drogi	Nazwa ciągu drogi	Długość drogi [km]	Klasa drogi
P1844R	Chrzastówka-Niepla-Przybówka	1,953	L
P1845R	Szebnie-Chrzastówka-Przybówka	2,530	L
P1846R	Chrzastówka do drogi nr 28	0,744	L
P1847R	Szebnie-Tarnowiec-Jedlicze-Potok	5,029	Z
P1850R	Jasło-Łajsce-Zręcin	8,225	G
P1892R	Tarnowiec-Wrocanka-Piotrówka	1,453	L
P1896R	Krosno - Kobyłany - Toki	12,621	G
P1898R	Chorkówka-Faliszówka-Nienaszów	7,976	Z
P1900R	Nowy Żmigród-Makowiska-Sulistrowa	1,442	L
P1911R	Iwła-Polany-Huta Polańska	7,759	Z
P1924R	Kobyle-Łęki Strzyżowskie-Bratkówka-Odrzykoń	13,404	G
P1927R	Węglówka-Wysoka Strzyżowska	5,056	L
P1940R	Przybówka-Pietrusza Wola-Rzepnik-Bratkówka	11,132	L
P1941R	Wojaszówka-Łączki Jagiellońskie	1,364	L
P1942R	Chrzastówka-Bajdy	2,362	L
P1943R	Jaszczew-Wojaszówka	4,541	Z
P1944R	Jaszczew-Ustrobna-Bratkówka	5,395	L
P1945R	Jaszczew-Jedlicze	2,625	L
P1946R	Jedlicze-Potok	2,963	L
P1947R	Jedlicze-Dobieszyn-Krosno	5,464	Z
P1948R	Dobieszyn-Krosno(Turaszówka)	1,655	L
P1949R	Jedlicze-Żarnowiec-Zręcin	5,266	Z
P1950R	Chlebna-Kopytowa-Faliszówka	6,342	Z
P1951R	Chlebna-Lubno Szlacheckie	5,408	Z
P1953R	Chorkówka-Żeglce	1,956	L
P1954R	Chorkówka-Bóbrka do dr. nr 1956R	4,459	L
P1955R	Niżna Łąka-Bóbrka	4,641	L
P1956R	Zręcin-Wietrzno-Zboiska	11,073	G
P1957R	dr. Przez wieś Machnówka	0,983	L
P1958R	Dobieszyn-Świerzowa Polska-Szczepańcowa	4,994	
P1959R	Szczepańcowa-Głowienka	4,052	L
P1960R	Krosno-Odrzykoń	3914	L
P1961R	Odrzykoń-Sporne	2,405	L
P1962R	Krosno-Głębokie-Czarnorzeki-Jasienica Rosielna	8,069	Z
P1963R	Korczyna-Sporne	3,101	L
P1964R	Korczyna-Korczyna Zawisłe	2,591	L
P1965R	Korczyna-Kombornia-Budy Komborskie	7,31	Z
P1966R	Korczyna-Kombornia-Jabtonica Polska	6,135	Z







P1967R	Korczyna-Krościenko Wyżne	3,847	L
P1969R	Kombornia(dół)-Kombornia	0,856	L
P1971R	Krościenko Wyżne-Iskrzynia	2,83	Z
P1972R	Iskrzynia-Haczów-Trześciów	1,565	Z
P1973R	Krosno-Iskrzynia	4,304	Z
P1974R	Krosno-Targowiska-Wróblik Szlachecki	7,859	Z
P1975R	Miejsce Piastowe -Wrocanka Górna	7,006	Z
P1976R	Krosno-Rogi-Iwonicz(wieś)	9,992	Z
P1992R	Kobylany-Wietrzno	4,723	Z
P1993R	Sulistrowa-Draganowa-Głojsce	5,738	L
P1994R	Iwla-Teodorówka-Dukla	4,484	L
P1995R	Ropianka-Olchowiec	3,39	L
P1996R	Chyrowa-Mszana-Tylawa	7,369	Z
P1997R	Tylawa-Zydranowa	5,312	L
P1998R	Trzciana-Zawadka Rymanowska	3,086	L
P1999R	Dukla-Lubatowa	6,889	L
P2000R	Równe-Lubatówka	2,985	L
P2001R	Rogi-Lubatówka-Lubatowa	10,57	Z
P2002R	Iwonicz Wieś-Iwonicz Zdrój	5,206	Z
P2003R	od dr. Nr 1956R-Równe (kopalnia)	1,051	L
P2004R	st. Kolejowa Targowiska	1,353	L
P2005R	Haczów-Wróblik Szlachecki	2,093	L
P2006R	Haczów-Bzianka-Besko	4,333	L
P2007R	Milcza-Besko	1,78	Z
P2008R	Wróblik Królewski-Ladzin	2,304	L
P2009R	dr. przez wieś Klimkówka	2,86	L
P2010R	Milcza-Rymanów	4,135	Z
P2027R	Wola Jasienicka-Budy Komborskie	3,517	L
P2062R	Olszyny-Jabłonica Polska	2,781	Z
P2111R	Rymanów-Sieniawa-Głębokie	7,763	Z
P2112R	Królik Polski-Batucianka	1,937	L
P2113R	Pastwiska-Puławy	6,875	L
P2114R	Rudawka Rymanowska - Wistoczek	4,362	L
P2115R	dr. przez wieś Puławy	2,829	L
P2116R	Jaśliska-Czeremcha-Granica Państwa	9,373	Z
P2117R	Wola Niżna-Wola Wyżna	4,949	L
P2413R	Jedlicze-Długie-Żarnowiec	4,563	L





**Legenda:**

L - droga lokalna

Z - droga zbiorcza

G - droga główna

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zawartych na stronie internetowej Powiatowego Zarządu Dróg w Krośnie*

**3. Wykaz dróg powiatowych na terenie miasta Krosno**

Nr drogi	Nazwa ulicy	Łączna długość [km]
119601R	Stoneczna	0,460
1896R	Zręcińska	2,746
1947R	Baczyńskiego	2,162
1948R	Wyspiańskiego	1,855
1962R	Białobrzaska	2,584
1973R	Bursaki	3,108
	Chopina	
1974R	Sikorskiego	4,073
	Wojska Polskiego	
1976R	Grodzka	3,557
	Suchodolska	
	Wyszyńskiego	
1977R	Popietuszki Ks.	1,879
1978R	Pużaka	1,693
1979R	Krakowska	3,153
1980R	Konopnickiej	1,352
	Moniuszki	
1982R	Okrzei	2,395
1983R	Podwale	0,761
	Tkacka	
1986R	Legionów	1,320
1987R	Wieniawskiego	0,686
1988R	Żółkiewskiego	0,877
1989R	Decowskiego Ks.	1,37
1990R	Grunwaldzka	1,441
	Reymonta	
2450R	Lwowska II	0,610
	Niepodległości	
2451R	Kolejowa	0,697
	Mielczarskiego	
2452R	Tysiąclecia	2,002
2453R	Staszica	0,349
2605R		1,980
1986R	Legionów	0,321
		<b>SUMA: 43,431</b>





Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od miasta Krosno

## Załącznik 2

### 1. Wykaz zezwoleń wydanych przez Prezydenta Krosna

Numer zezwolenia	Nazwa linii	Przebieg linii	Nazwa przewoźnika	Długość linii [km]	Liczba kursów	Czas przejazdu
37	Krosno - Rymanów - Królik Polski	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Klimkówka - Rymanów - Posada Górna - Rymanów Zdrój - Królik Polski - Szklary - Daliowa - Jaśliska - Posada Jaśliska - Wola Niżna	Adam Pudlik Firma Handlowo-Ustugowa	27	22	0:45
38	Krosno - Iwonicz Zdrój	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Iwonicz Zdrój	Adam Pudlik Firma Handlowo-Ustugowa	18	32	0:30
39	Linia 1020	Krosno - Odrzykoń - Ustrobną - Gąsienice - Bajdy - Wojaszówka - Łączki Jagiellońskie - Łęki Strzyżowskie - Pietrusza Wola - Rzepnik	PKS w Krośnie S.A.	33	8	0:58
40	Linia 1038	Krosno - Korczyną - Krosno	PKS w Krośnie S.A.	13	17	0:20
41	Linia 1105	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Klimkówka - Rymanów - Posada Górna - Rymanów Zdrój - Królik Polski - Szklary - Daliowa - Jaśliska - Posada Jaśliska - Wola Niżna	PKS w Krośnie S.A.	40	39	01:06
42	Linia 1106	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Klimkówka - Rymanów - Posada Górna - Rymanów Zdrój - Królik Polski - Bałucianka - Królik Polski	PKS w Krośnie S.A.			
43	Linia 1112	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Iwonicz Zdrój	PKS w Krośnie S.A.	18	49	0:31
44	Linia 1126	Krosno - Głowienka - Wrocanka - Miejsce Piastowe - Rogi - Lubatówka - Lubatowa	PKS w Krośnie S.A.	32	25	0:58
45	Linia 1131	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równą - Zboiska - Dukla	PKS w Krośnie S.A.	25	22	0:35
47	Linia 1019	Krosno - Rzepnik - Odrzykoń - Ustrobną - Gąsienice - Bajdy - Wojaszówka - Łączki Jagiellońskie - Łęki Strzyżowskie - Pietrusza Wola - Rzepnik	PKS w Krośnie S.A.	33	17	01:04
48	Linia 1021	Krosno - Odrzykoń - Ustrobną - Bratkówka - Wojkówka - Łączki Jagiellońskie - Łęki Strzyżowskie - Pietrusza Wola - Rzepnik	PKS w Krośnie S.A.	34	40	0:58
50	Linia 1025	Krosno - Odrzykoń - Krosno	PKS w Krośnie S.A.	29	24	0:45
51	Linia 1027	Krosno - Sporne - Głębokie - Odrzykoń	PKS w Krośnie S.A.	8	20	0:17
52	Linia 1028	Krosno - Sporne - Głębokie - Odrzykoń	PKS w Krośnie S.A.			





Numer zezwolenia	Nazwa linii	Przebieg linii	Nazwa przewoźnika	Długość linii [km]	Liczba kursów	Czas przejazdu
53	Linia 1033	Krosno - Korczyna - Czarnorzeki - Węglówka - Krasna	PKS w Krośnie S.A.			
54	Linia 1039	Krosno, Sikorskiego - Korczyna, Łazy	PKS w Krośnie S.A.	20	4	0:30
55	Linia 1040	Krosno - Korczyna	PKS w Krośnie S.A.			
57	Linia 1035	Krosno - Korczyna - Czarnorzeki - Odrzykoń	PKS w Krośnie S.A.	18	5	0:37
58	Linia 1043	Krosno - Korczyna	PKS w Krośnie S.A.	15	9	0:30
59	Linia 1046	Krosno - Korczyna	PKS w Krośnie S.A.			
61	Linia 1053	Krosno - Krościenko Wyżne - Iskrzynia - Kombornia - Korczyna - Krosno	PKS w Krośnie S.A.	33	8	01:00
62	Linia 1054	Krosno - Krościenko Wyżne - Pustyny - Iskrzynia - Wola Komborska - Iskrzynia - Krościenko Wyżne - Krosno	PKS w Krośnie S.A.	22	30	0:45
63	Linia 1055	Krosno - Krościenko Wyżne - Iskrzynia - Pustyny - Zalesie	PKS w Krośnie S.A.	18	8	0:35
64	Linia 1056	Krosno - Krościenko Wyżne - Pustyny - Zalesie	PKS w Krośnie S.A.	13	12	0:27
65	Linia 1072	Krosno - Miejsce Piastowe - Łężany - Targowiska - Zalesie - Pustyny - Iskrzynia - Wola Komborska	PKS w Krośnie S.A.	26	7	0:43
67	Linia 1099	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Klimkówka - Rymanów - Łazy - Sieniawa - Głębokie	PKS w Krośnie S.A.	28	6	0:45
69	Linia 1107	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Klimkówka - Rymanów - Posada Górna - Rymanów Zdrój - Królik Polski - Szklary - Daliowa - Jaśliska - Posada Jaśliska - Wola Niżna	PKS w Krośnie S.A.	44	11	1:28
70	Linia 1113	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Mołdawa - Rogi	PKS w Krośnie S.A.	16	7	0:28
71	Linia 1114	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Mołdawa - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Lipowica - Nowa Wieś - Trzciana - Tylawa - Mszana	PKS w Krośnie S.A.			
72	Linia 1121	Krosno, Huta Techniczna - Krosno, D.A. - Miejsce Piastowe - Rogi - Lubatówka - Lubatowa	PKS w Krośnie S.A.	23	35	0:48
73	Linia 1122	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Lubatówka - Lubatowa	PKS w Krośnie S.A.	25	6	0:58
75	Linia 1124	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Lubatówka - Lubatowa	PKS w Krośnie S.A.			
76	Linia 1127	Krosno - Głowienka - Wrocanka - Niżna Łąka - Wrocanka - Miejsce Piastowe	PKS w Krośnie S.A.	23	13	0:41





Numer zezwolenia	Nazwa linii	Przebieg linii	Nazwa przewoźnika	Długość linii [km]	Liczba kursów	Czas przejazdu
80	Linia 1136	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Zakluczyna - Cergowa - Jasionka - Cergowa - Zakluczyna - Dukla - Lipowica - Nowa Wieś - Trzciana - Tylawa - Stasiana - Spalona - Daliowa - Jaśliska	PKS w Krośnie S.A.	43	4	01:06
83	Linia 1146	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Nadole - Teodorówka - Iwła - Głojsce	PKS w Krośnie S.A.			
97	Linia 1133	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Zakluczyna - Cergowa - Jasionka - Cergowa - Zakluczyna - Dukla - Lipowica - Nowa Wieś - Trzciana - Tylawa - Barwinek	PKS w Krośnie S.A.	45	38	01:04
103	Krosno - Lubatowa	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Lubatówka - Lubatowa	Robert Wotczański Przewóz Osób "DROMADER"	26,5	32	0:45
110	Linia 1201	Krosno - Korczyna - Kombornia - Wola Komborska	PKS w Krośnie S.A.			
111	Krosno, Huta Techniczna - Łężany	Krosno, Huta Techniczna - Łężany	Usługi Autokarem s.c. "WIKI" Adam Witkowski, Piotr Uliasz	13,6	27	0:25
119	Linia 1050	Krosno, Sikorskiego - Korczyna - Kombornia	PKS w Krośnie S.A.			
127	Krosno - Rymanów Zdrój	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Klimkówka - Rymanów - Posada Górna - Rymanów Zdrój	Adam Pudlik Firma Handlowo-Ustugowa	21	10	0:35
130	Krosno - Wola Komborska	Krosno - Załęże - Korczyna - Kombornia - Wola Komborska	Firma Usługowo - Przewozowa "JACEK" Jacek Lega	17	24	0:35
131	Krosno - Piotrkówka	Krosno - Świerzowa Polska - Zręcin - Żarnowiec - Jedlicze - Długie - Poręby - Podniebyle - Piotrkówka	Fornal Józef Firma Handlowo-Ustugowa	21,3	16	0:42
132	Krosno - Głębokie	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Klimkówka - Rymanów - Łazy - Sieniawa - Gniewoszówka - Sieniawa - Głębokie	Kazimierz Niemiec Firma Transportowo - Ustugowa BESKID	27	10	0:38
134	Krosno - Faliszówka	Krosno - Świerzowa Polska - Zręcin - Chorkówka - Żeglce - Kopytowa - Faliszówka	Wielgos Robert "MIŚ" Firma Przewozowo-Handlowo-Ustugowa	21	16	0:42





Numer zezwolenia	Nazwa linii	Przebieg linii	Nazwa przewoźnika	Długość linii [km]	Liczba kursów	Czas przejazdu
135	Krosno - Miejsce Piastowe - Targowiska - Milcza - Bzianka	Krosno, Szpital Wojewódzki - Krosno, Huta Techniczna - Krosno, Dworzec - Miejsce Piastowe - Łężany - Targowiska - Widacz - Wróblak Królewski - Wróblak Szlachecki - Milcza - Bzianka	Danuta Ziemiańska Przedsiębiorstwo Handlowo-Uługowe "ROMEX"	29,8	28	0:45
136	Krosno, Huta Techniczna - Widacz	Krosno, Huta Techniczna - Łężany - Targowiska - Widacz	Uług Autokarem s.c. "WIKI" Adam Witkowski, Piotr Uliasz	21,9	24	0:31
138	Krosno - Wrocanka - Łęki Dukielskie	Krosno, Wyspiańskiego Szkoła - Głowienka - Wrocanka - Niżna Łąka - Wietrzno - Łęki Dukielskie	Kazimierz Niemiec Firma Transportowo - Uługowa BESKID			
139	Krosno - Barwinek	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukła - Lipowica - Nowa Wieś - Trzciana - Tylawa - Barwinek	Wilusz Bogdan FTUH "BODEK"			
140	Krosno - Kobylany	Krosno - Głowienka - Wrocanka - Równe - Wietrzno - Łęki Dukielskie - Kobylany	Wilusz Bogdan FTUH "BODEK"			
142	Nr 178	Odrzykoń, Szkoła - Krosno, Turaszówka Szkoła - Odrzykoń - Wojkówka - Ustrobna - Bajdy - Łęki Strzyżowskie	ARRIVA Sp. z o.o. ul. Dąbrowskiego 8/24, 87-100 Toruń Oddział w Sanoku			
144	Krosno - Lubatowa	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Lubatówka - Lubatowa	Robert Wotczański Przewóz Osób "DROMADER"			
145	Krosno - Równe	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Lubatówka - Równe	Robert Wotczański Przewóz Osób "DROMADER"			
146	Krosno - Łęki Strzyżowskie	Krosno - Odrzykoń - Ustrobna - Bratkówka - Wojkówka - Łączki Jagiellońskie - Łęki Strzyżowskie	Lucyna Blok Firma Przewozowo - Handlowo - Uługowa "KUBUS"			
147	Krosno - Miejsce Piastowe - Dukła	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukła	Wilusz Bogdan FTUH "BODEK"			

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od miasta Krosno







2. Wykaz linii kursujących na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Krośnieńskiego

Relacja	przewoźnik	Dł. kursu [km]	Liczba kursów	liczba kursów pełnych	czas przejazdu	prędkość
Miejsce Piastowe, Targowiska, Wróblnik Szlach., Rymanów	PKS w Krośnie SA	16	1	0	0:22	35,5
Iwonicz, Rogi, Miejsce Piastowe, Iwonicz, Iwonicz Zdrój	PKS w Krośnie SA	15	1	1	0:26	34,5
Lubatowa, Rogi, Miejsce Piast., Iwonicz, Iwonicz Zdrój	Przewóz Osób "Dromader"	23	4	4	0:39	37,3
Lubatowa, Rogi, Iwonicz, Iwonicz Zdrój	Przewóz Osób "Dromader"	20	19	19	0:34	34,8
Wola Komborska, Pustyny, Miejsce Piastowe, Iwonicz, Iwonicz Zdrój	Firma Usługowo-Przewozowa "JACEK"	19	2	2	0:32	38
Bzianka, Rymanów, Iwonicz, Miejsce Piastowe	PHU "ROMEX"	21	12	20	0:35	38
Rymanów, Królik Polski, Wola Niżna	PKS w Krośnie SA	23	2	1	0:22	36
Wola Wyżna, Jaślicka, Szklary, Tylawa, Dukla	Firma Handlowo-Usługowa Józef Fornal	28	7	0	0:44	52
Lubatowa, Lubatówka, Równe, Dukla	PKS w Krośnie SA	15	3	2	0:29	31
Iwonicz Zdrój - Lubatowa	Paweł Nycz Trans-Usługi	18	30	30	0:33	33
Wola Niżna, Jaślicka, Tylawa, Dukla	Firma Handlowo-Usługowa Józef Fornal	24	8	8	0:35	41

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od Starostwa Powiatowego w Krośnie





### 3. Analiza zezwoleń wydanych przez Starostę Jasielskiego

Nr zezwolenia	Data wydania	Data ważności	Kierunek	Wypisy (liczba pojazdów niezbędnych do obsługi linii)	Nazwa przewoźnika	Długość linii [km]	Liczba kursów			Planowany przebieg linii w skali przeciętnej roku [km]
							rob	sb	ndz	
4/2014	19.03.2013	31.12.2016	Jasto - Harkłowa - Kunowa	3 (1)	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej S.A., ul. Przemysłowa 6, 38-200 Jasto	20	3	-	-	15120,00
6/2014	8.04.2014	31.12.2016	Jasto - Łężyny - Nienaszów - Nowy Żmigród	8 (3)		34	22	5	-	196656,00
7/2014	8.04.2014	31.12.2016	Jasto - Krempna - Grab	5 (2)		70	7	-	2	131880,00
21/2014	9.05.2014	31.12.2016	Jasto - Krempna - Polany	5 (3)		50	12	4	-	160800,00
3/2011	13.10.2011	31.12.2014	Jasto - Kołaczyce - Bieżdziadka	3 (1)		16	4	-	-	16128,00
2/2012	30.10.2012	31.12.2016	Jasto - Dębowiec - Nowy Żmigród - Łysa Góra	4 (2)		36	4	-	-	36288,00
2/2013	01.02.2013	31.12.2016	Jasto - Nowy Żmigród - Skalnik - Brzezowa - Jaworze	5 (3)		37	19	-	-	177156,00
2/2014	20.02.2014	31.12.2016	Jasto - Tarnowiec - Wrocanka	5 (2)		19	16	4	-	80256,00
14/2014	30.04.2014	31.12.2016	Jasto - Kołaczyce - Sowina	6 (2)		19	20	4	-	99408,00
15/2014	30.04.2014	31.12.2016	Jasto - Kołaczyce - Sieklówka	7 (2)		19	20	2	-	97584,00
16/2014	07.05.2014	31.12.2016	Jasto - Dębowiec - Osiek Jasielski - Mrukowa	6 (4)		33	18	-	-	149688,00
17/2014	09.05.2014	31.12.2016	Jasto - Dębowiec - Cieklin - Folusz	6 (2)		25	17	2	-	109500,00
18/2014	09.05.2014	31.12.2016	Jasto - Dębowiec - Dobrynia	4 (2)		21,5	14	-	-	75852,00





Nr zezwoleń	Data wydania	Data ważności	Kierunek	Wypisy (liczba pojazdów niezbędnych do obsługi linii)	Nazwa przewoźnika	Długość linii [km]	Liczba kursów			Planowany przebieg linii w skali przeciętnej roku [km]
							rob	sb	ndz	
19/2014	09.05.2014	31.12.2016	Jasto - Nowy Żmigród - Folsz - Cieklin	3 (1)	Firma Handlowo-Usługowa Okarma Rafat, Zarządca 243,38 - 220 Dębowiec	35,5	3	-	-	26838,00
1/2013	01.02.2013	31.12.2016	Jasto - Dębowiec - Osobnica - Wola Cieklińska,	3 (1)		24,5	2	-	-	12348,00
1/2014	20.02.2014	31.12.2016	Jasto - Nowy Żmigród - Łysa Góra	7 (3)		30	16	2	-	123840,00
1/2012	27.02.2012	31.12.2016	Jasto - Osiek Jasielski - Zawadka Osiecka	3 (1)		18,5	4	-	-	18648,00
03/2009	20.02.2014	31.12.2016	Jasto - Brzyska (Nagórze) - Jasto	5 (2)		40	14	5	-	150720,00
3/2014	19.03.2014	31.12.2016	Jasto - Skotyszyn - Lisów - Jabłonica	5 (2)		20	14	-	-	70560,00
02/2009	28.02.2013	31.12.2016	Jasto - Niepla	2 (1)		15,8	24	5	-	99350,40
3/2013	28.02.2013	31.12.2016	Jasto - Jabłonica	3 (2)		17,9	36	6	-	167544,00
8/2014	29.04.2014	31.12.2016	Jasto - Nowy Żmigród - Kąty	4 (2)		26	29	-	-	190008,00
9/2014	29.04.2014	31.12.2014	Jasto - Osobnica - Radość	4 (2)		19,25	39	-	-	189189,00
10/2014	29.04.2014	31.12.2016	Jasto - Nienaszów - Makowiska	3 (1)		23,5	12	-	-	71064,00
11/2014	29.04.2014	31.12.2016	Jasto - Dębowiec - Załęże - Osiek Jasielski - Mrukowa	4 (3)		25,7	36	-	-	233150,40
12/2014	29.04.2014	31.12.2016	Jasto - Nowy Glinik - Łajsce - Łubno Opacie	2 (1)		20,1	13	-	-	65847,60
13/2014	29.04.2014	31.12.2016	Jasto - Wolica - Umieszcz - Łajsce	3 (1)	14,6	24	-	-	88300,80	





Nr zezwolenia	Data wydania	Data ważności	Kierunek	Wypisy (liczba pojazdów niezbędnych do obsługi linii)	Nazwa przewoźnika	Długość linii [km]	Liczba kursów			Planowany przebieg linii w skali przeciętnej roku [km]
							rob	sb	ndz	
5/2014	25.03.2014	31.12.2016	Brzyska - Wróblowa - Jasto	2 (1)	H. Konieczny, B. Konieczny Firma Usługowo-Przewozowa "HESTA" S.C., ul. 3 Maja 14, 38-200 Jasło	15,65	14	-	-	55213,20
20/2014	09.05.2014	31.12.2016	Jabłonica - Opacie - Jasto	1 (1)		14,2	10	-	-	35784,00

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Jasło

#### 4. Wykaz linii kursujących na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego

Nr zezwolenia	Relacja		Długość	Liczba kursów	Czas przejazdu	Prędkość	Przewoźnik
117	Leżajsk	Iwonicz Zdrój	137	2	3:20	51,8	PKS Sp. z o.o. w Leżajsku
163	Jaślicka	Rzeszów	147	4	3:55		Veolia Transport Sp. z o.o.
166	Brzozów	Jaślicka	44	15	1:12	34,9	Veolia Transport Sp. z o.o.
331	Dukla	Rzeszów	78	8	1:35	54	PKS w Krośnie S.A.
654	Sanok	Rymanów	28	5	0:51	35,5	Veolia Transport Sp. z o.o.
773	Rymanów Zdrój	Odrzechowa	23	2	0:35		PKS w Krośnie S.A.
868	Rymanów Zdrój	Puławy Górne	38	3	1:03	47,5	PKS w Krośnie S.A.
911	Krosno	Puławy Górne	53	7	1:10	43,5	PKS w Krośnie S.A.
928	Rymanów	Puławy Górne	27	1	0:37	42	PKS w Krośnie S.A.
932	Brzozów	Rymanów	24	2	0:40	46,5	PKS w Krośnie S.A.
956	Rymanów Zdrój	Warszawa	379	27	6:55		FHU Czurczak
958	Rymanów	Krosno	36	1	1:06		PKS w Krośnie S.A.
974	Rymanów Zdrój	Kraków	196	6	3:43	57,5	PKS w Krośnie S.A.
1052	Dębica	Kowalowa	36	10	1:07	41,1	PKS w Dębicy S.A.
1054	Krosno	Królik Polski	41	2	1:18	42	PKS w Krośnie S.A.
1075	Leżajsk	Iwonicz Zdrój	137	2	3:20	52	PKS Sp. z o.o. w Leżajsku





Nr zezwolenia	Relacja		Długość	Liczba kursów	Czas przejazdu	Prędkość	Przewoźnik
1115	Wróblík Królewski	Rzepedź	51	6	1:10	51	Trans-Bus Mariusz Szymański
1147	Rymanów Zdrój	Rzeszów	101	17	2:15		Eurores Domaradzki Ryszard
1169	Dukla	Mszana	24	2	0:35	51,2	PKS w Krośnie S.A.
1282	Sanok	Jaśliska	70	2	1:56		Veolia Transport Sp. z o.o.
1341	Barwinek	Rzeszów	106	1	2:30	60,6	PKS w Krośnie S.A.
1347	Rymanów Zdrój	Lublin	267	6	5:05	49,8	Progres-bus s.c.
1407	Polańczyk	Niebylec	88	18	2:00		FHU Czurchak
1431	Jaśto	Jedlicze	23	11	0:41		PKS Jaśto S.A.
1438	Wróblík Szlach.	Warzyce	43,5	6	0:59		PHU Romex
1442	Niebylec	Wrocław	477	6	6:40	62,4	FHU Czurchak
21	Krosno	Rzeszów	56	54	1:23	60	Marcel
153	Brzozów	Krosno	31	32	0:55		FU-P Jacek
170	Brzozów	Krosno	28	6	0:51	32,9	Veolia Transport Sp. z o.o.
171	Brzozów	Krosno	38	4	1:02	37,2	Veolia Transport Sp. z o.o.
173	Hłudno	Krosno	65	7	1:56	33,4	Veolia Transport Sp. z o.o.
176	Dynów	Krosno	87	3	2:28		Veolia Transport Sp. z o.o.
178	Brzozów	Krosno	27	2	0:47		Veolia Transport Sp. z o.o.
187	Krosno	Kraków	165	24	3:25		TD Barbara
273	Krosno	Wiśniowa	45	3	0:49	57	PKS w Krośnie S.A.
303	Krosno	Besko	30	4	0:56	41,4	PKS w Krośnie S.A.
462	Krosno	Rzeszów	68	6	1:30		Bodek FTH-U
477	Krosno	Łubno Szlach.	32	22	0:46	49	PKS w Krośnie S.A.
505	Krosno	Sanok	46,5	67	1:01	57	FP-H-U Kubuś
767	Krosno	Łubienko	23	14	0:42		PKS w Krośnie S.A.
768	Krosno	Nowy Żmigród	30	23	1:00		PKS w Krośnie S.A.
769	Krosno	Moszczaniec	47	7	1:15		PKS w Krośnie S.A.
771	Krosno	Strzyżów	39	26	0:47		PKS w Krośnie S.A.
772	Krosno	Brzozów	36	14	1:05		PKS w Krośnie S.A.
774	Krosno	Zmiennica	22	17	0:56		PKS w Krośnie S.A.
775	Krosno	Wola Jasienicka	44	2	1:13		PKS w Krośnie S.A.
776	Krosno	Besko	26	7	0:48		PKS w Krośnie S.A.
793	Krosno	Nowy Żmigród	41	20	0:49		PKS w Krośnie S.A.
794	Krosno	Łubienko	25	2	0:40		PKS w Krośnie S.A.





Nr zezwolenia	Relacja		Długość	Liczba kursów	Czas przejazdu	Prędkość	Przewoźnik
795	Krosno	Zmiennica	36	24	1:01		PKS w Krośnie S.A.
797	Krosno	Brzozów	52	7	1:10		PKS w Krośnie S.A.
798	Krosno	Rzeszów	69	26	1:49		PKS w Krośnie S.A.
827	Krosno	Wysoka Strzyż.	28	23	0:48	44	PKS w Krośnie S.A.
828	Krosno	Makowiska	32	2	0:49		PKS w Krośnie S.A.
884	Krosno	Ustrzyki Górne	132	2	3:50	50,2	PKS w Krośnie S.A.
885	Krosno	Ustrzyki Górne	134	6	3:49	49	PKS w Krośnie S.A.
909	Krosno	Sanok	46	8	1:15	52	PKS w Krośnie S.A.
911	Krosno	Puławy Górne	53	7	1:10	43,5	PKS w Krośnie S.A.
913	Krosno	Odrzechowa	36	40	0:54	52	PKS w Krośnie S.A.
915	Krosno	Makowiska	25	11	0:52	37	PKS w Krośnie S.A.
392	Lublin	Krynica	346	3	7:29	bd	PKS w Rzeszowie S.A.
1020	Rzeszów	Jasło	70	4	1:46	48	PKS w Rzeszowie S.A.
758	Gorlice	Warszawa	379	7	7:25	bd	Robert Wielgos Miś P.H.U.
1006	Jasło	Lipinki	33	11	1:00	bd	PKS Jasło S.A.
1009	Jasło	Kraków	150	10	3:00	50	PKS Jasło S.A.
1063	Jasło	Bugaj	35	6	0:58	bd	PKS Jasło S.A.
1134	Jasło	Skurowa	27	14	0:47	bd	PKS Jasło S.A.
1136	Jasło	Strzyżów	55	25	1:18	bd	PKS Jasło S.A.
1142	Jasło	Brzozów	56	2	1:46	bd	PKS Jasło S.A.
1160	Jasło	Tarnów	104	2	1:31	bd	PKS Jasło S.A.
1165	Gorlice	Rzeszów	379	6	2:46	bd	PKS Jasło S.A.
1167	Jasło	Warszawa	32	4	7:00	bd	PKS Jasło S.A.
1176	Jasło	Gorlice	25	9	0:56	bd	PKS Jasło S.A.
1178	Jasło	Krosno	72	40	0:43	bd	PKS Jasło S.A.
1180	Jasło	Rzeszów	25	15	1:49	bd	PKS Jasło S.A.
1212	Jasło	Jodłowa	37	33	0:47	bd	PKS Jasło S.A.
1223	Jasło	Czermna	33	20	1:03	bd	PKS Jasło S.A.
1231	Jasło	Żurowa	64	26	0:59	bd	PKS Jasło S.A.
1305	Jasło	Jasło	22	3	0:48	bd	PKS Jasło S.A.
1401	Jasło	Frysztak	48	6	0:31	bd	PKS Jasło S.A.
1403	Jasło	Dębica	18	4	1:17	bd	PKS Jasło S.A.
1430	Jasło	Grudna Kępska	23	5	0:34	bd	PKS Jasło S.A.
1431	Jasło	Jedlicze	35	11	0:41	bd	PKS Jasło S.A.
1434	Jasło	Bugaj	23	6	0:53	bd	PKS Jasło S.A.
1435	Jasło	Pagorzyna	22	11	0:43	bd	PKS Jasło S.A.
1436	Jasło	Lubla	30	21	0:35	bd	PKS Jasło S.A.







Nr zezwolenia	Relacja		Długość	Liczba kursów	Czas przejazdu	Prędkość	Przewoźnik
1437	Jasło	Biecz	51	25	0:57	51	PKS Jasło S.A.
265	Ustrzyki Górne	Wrocław	45	4	12:45	57	PKS w Krośnie S.A.
825	Jasło	Brzozów	28	26	1:49	44	PKS w Krośnie S.A.
961	Krosno	Łódź	196	2	9:25	57,5	PKS w Krośnie S.A.
974	Rymanów-Zdrój	Kraków	36	6	3:43	47	PKS w Krośnie S.A.
1168	Ustrzyki Górne	Warszawa	24	2	11:50	51,2	PKS w Krośnie S.A.
1379	Krosno	Warszawa	119	2	8:20	bd	PKS w Krośnie S.A.
1451	Przemyśl	Zakopane	448	2	9:05	bd	PKS Sp. z o.o. w Przemyślu
993	Warzyce	Dębowa	18,9	26	0:51	bd	F.U.P. HESTA s.c.
1356	Dębowa	Jasło	23,2	16	0:35	bd	F.U.P. HESTA s.c.
1390	Lubla	Jasło	48	31	0:51	bd	F.U.P. HESTA s.c.
503	Sanok	Warszawa	175	8	7:00	60	AIR BUS
1131	Krosno	Kraków	48	18	3:00	51	AIR BUS
1145	Sanok	Kraków	104	18	4:15	54	AIR BUS
187	Krosno	Kraków	44,5	24	3:25	bd	TD Barbara
1137	Krosno	Jasło	483	24	0:34	bd	P.H.U. Kubuś
1193	Sanok	Wrocław	73	7	8:10	54	P.H.U. Kubuś
1139	Jasło	Krosno	24	32	0:59	bd	Max-Trans
1409	Polańczyk	Bytom	251	2	7:00	57	-
1410	Polańczyk	Kraków	101	10	4:56	bd	-
1267	Jasło	Lubla	21,9	30	0:43	bd	F.H.U. Okarma Rafał
1422	Jasło	Dębowa	215	36	0:34	60	F.H.U. Okarma Rafał
1298	Wetlina	Kraków	36,8	8	5:30	bd	Santur SP. z o.o.
1388	Ustrzyki Górne	Kraków	258	2	6:05	60	F. P. SANBUS
1389	Ustrzyki Dolne	Kraków	39	8	4:40	bd	F. P. SANBUS
768	Krosno	Nowy Żmigród	47	23	1:00	bd	PKS w Krośnie S.A.
793	Krosno	Nowy Żmigród	25	20	0:49	bd	PKS w Krośnie S.A.
21	Krosno	Rzeszów	56	54	1:23	60	Marcel
117	Leżajsk	Iwonicz Zdrój	137	2	3:20	51,8	PKS Sp. z o.o. w Leżajsku
153	Brzozów	Krosno	31	32	0:55		FU-P Jacek
163	Jaśliska	Rzeszów	147	4	3:55		Veolia Transport Sp. z o.o.
166	Brzozów	Jaśliska	44	15	1:12	34,9	Veolia Transport Sp. z o.o.
170	Brzozów	Krosno	28	6	0:51	32,9	Veolia Transport Sp. z o.o.
171	Brzozów	Krosno	38	4	1:02	37,2	Veolia Transport Sp. z o.o.





Nr zezwolenia	Relacja		Długość	Liczba kursów	Czas przejazdu	Prędkość	Przewoźnik
173	Hłudno	Krosno	65	7	1:56	33,4	Veolia Transport Sp. z o.o.
176	Dynów	Krosno	87	3	2:28		Veolia Transport Sp. z o.o.
178	Brzozów	Krosno	27	2	0:47		Veolia Transport Sp. z o.o.
187	Krosno	Kraków	165	24	3:25		TD Barbara
273	Krosno	Wiśniowa	45	3	0:49	57	PKS w Krośnie S.A.
303	Krosno	Besko	30	4	0:56	41,4	PKS w Krośnie S.A.
331	Dukla	Rzeszów	78	8	1:35	54	PKS w Krośnie S.A.
462	Krosno	Rzeszów	68	6	1:30		Bodek FTH-U
477	Krosno	Łubno Szlach.	32	22	0:46	49	PKS w Krośnie S.A.
505	Krosno	Sanok	46,5	67	1:01	57	FP-H-U Kubuś
654	Sanok	Rymanów	28	5	0:51	35,5	Veolia Transport Sp. z o.o.
767	Krosno	Łubienko	23	14	0:42		PKS w Krośnie S.A.
768	Krosno	Nowy Żmigród	30	23	1:00		PKS w Krośnie S.A.
769	Krosno	Moszczaniec	47	7	1:15		PKS w Krośnie S.A.
771	Krosno	Strzyżów	39	26	0:47		PKS w Krośnie S.A.
772	Krosno	Brzozów	36	14	1:05		PKS w Krośnie S.A.
773	Rymanów Zdrój	Odrzechowa	23	2	0:35		PKS w Krośnie S.A.
774	Krosno	Zmiennica	22	17	0:56		PKS w Krośnie S.A.
775	Krosno	Wola Jasienicka	44	2	1:13		PKS w Krośnie S.A.
776	Krosno	Besko	26	7	0:48		PKS w Krośnie S.A.
793	Krosno	Nowy Żmigród	41	20	0:49		PKS w Krośnie S.A.
794	Krosno	Łubienko	25	2	0:40		PKS w Krośnie S.A.
795	Krosno	Zmiennica	36	24	1:01		PKS w Krośnie S.A.
797	Krosno	Brzozów	52	7	1:10		PKS w Krośnie S.A.
798	Krosno	Rzeszów	69	26	1:49		PKS w Krośnie S.A.
827	Krosno	Wysoka Strzyż.	28	23	0:48	44	PKS w Krośnie S.A.
828	Krosno	Makowiska	32	2	0:49		PKS w Krośnie S.A.
868	Rymanów Zdrój	Puławy Górne	38	3	1:03	47,5	PKS w Krośnie S.A.
884	Krosno	Ustrzyki Górne	132	2	3:50	50,2	PKS w Krośnie S.A.
885	Krosno	Ustrzyki Górne	134	6	3:49	49	PKS w Krośnie S.A.
909	Krosno	Sanok	46	8	1:15	52	PKS w Krośnie S.A.
911	Krosno	Puławy Górne	53	7	1:10	43,5	PKS w Krośnie S.A.
911	Krosno	Puławy Górne	53	7	1:10	43,5	PKS w Krośnie S.A.
913	Krosno	Odrzechowa	36	40	0:54	52	PKS w Krośnie S.A.
915	Krosno	Makowiska	25	11	0:52	37	PKS w Krośnie S.A.





Nr zezwolenia	Relacja		Długość	Liczba kursów	Czas przejazdu	Prędkość	Przewoźnik
928	Rymanów	Puławy Górne	27	1	0:37	42	PKS w Krośnie S.A.
932	Brzozów	Rymanów	24	2	0:40	46,5	PKS w Krośnie S.A.
956	Rymanów Zdrój	Warszawa	379	27	6:55		FHU Czurczak
958	Rymanów	Krosno	36	1	1:06		PKS w Krośnie S.A.
974	Rymanów Zdrój	Kraków	196	6	3:43	57,5	PKS w Krośnie S.A.
1052	Dębica	Kowalowa	36	10	1:07	41,1	PKS w Dębicy S.A.
1054	Krosno	Królik Polski	41	2	1:18	42	PKS w Krośnie S.A.
1075	Leżajsk	Iwonicz Zdrój	137	2	3:20	52	PKS Sp. z o.o. w Leżajsku
1115	Wróblak Królewski	Rzepedź	51	6	1:10	51	Trans-Bus Mariusz Szymański
1147	Rymanów Zdrój	Rzeszów	101	17	2:15		Eurores Domaradzki Ryszard
1169	Dukla	Mszana	24	2	0:35	51,2	PKS w Krośnie S.A.
1282	Sanok	Jaśliska	70	2	1:56		Veolia Transport Sp. z o.o.
1341	Barwinek	Rzeszów	106	1	2:30	60,6	PKS w Krośnie S.A.
1347	Rymanów Zdrój	Lublin	267	6	5:05	49,8	Progres-bus s.c.
1407	Polańczyk	Niebylec	88	18	2:00		FHU Czurczak
1431	Jasło	Jedlicze	23	11	0:41		PKS Jasło S.A.
1438	Wróblak Szlach.	Warzyce	43,5	6	0:59		PHU Romex
1442	Niebylec	Wrocław	477	6	6:40	62,4	FHU Czurczak
1004	Rzeszów	Huta Głogowska	64	7	1:49	47,5	PKS w Rzeszowie S.A.
1041	Rzeszów	Gogołów	59	2	1:40	bd	PKS w Rzeszowie S.A.
236	Strzyżów	Wielopole Skrzyńskie	41	4	1:07	bd	Veolia Transport Sp. z o.o.
1294	Rzeszów	Lubla	56	4	0:40	bd	Firma Transportowa Skorpion S. Kurdziel
1099	Rzeszów	Frysztak	49	16	1:26	bd	Usługi Transportowe W. Kut
1061	Frysztak	Rzeszów	54	6	1:26	36,4	Barlik Wojciech Przewóz osób
117	Leżajsk	Iwonicz-Zdrój	137	2	3:20	51,8	PKS w Leżajsku Sp. z o.o.
1075	Leżajsk	Iwonicz-Zdrój	137	2	3:20	52	PKS w Leżajsku Sp. z o.o.
462	Krosno	Rzeszów	68	6	1:30	bd	BODEK FTH-U Wilusz
273	Krosno	Wiśniowa	30	3	0:49	41,4	PKS w Krośnie S.A.
771	Krosno	Strzyżów	36	26	0:47	bd	PKS w Krośnie S.A.
798	Krosno	Rzeszów	56	26	1:49	bd	PKS w Krośnie S.A.
1341	Barwinek	Rzeszów	75	1	2:30	52	PKS w Krośnie S.A.
521	Rzeszów	Polańczyk	120	4	3:06	45,8	PKS w Rzeszowie S.A.





Nr zezwolenia	Relacja		Długość	Liczba kursów	Czas przejazdu	Prędkość	Przewoźnik
522	Rzeszów	Ustrzyki Dolne	120	13	3:08	bd	PKS w Rzeszowie S.A.
841	Rzeszów	Bukowiec	127	2	3:06	bd	PKS w Rzeszowie S.A.
153	Brzozów	Krosno	31	32	0:55	bd	FU-P Jacek
1396	Brzozów	Krosno	38	20	1:02	bd	FU-P Jacek
772	Krosno	Brzozów	23	14	1:05	bd	PKS w Krośnie S.A.
797	Krosno	Brzozów	69	7	1:10	bd	PKS w Krośnie S.A.
825	Jaśło	Brzozów	28	26	1:49	44	PKS w Krośnie S.A.
931	Krosno	Brzozów	24	1	1:02	46,5	PKS w Krośnie S.A.
932	Brzozów	Rymanów	36	2	0:40	bd	PKS w Krośnie S.A.
1012	Krosno	Brzozów	41	16	0:57	42	PKS w Krośnie S.A.
605	Stalowa Wola	Polańczyk	29,4	2	4:54	66	PKS w Stalowej Woli S.A.
82	Sanok	Golcowa	50	6	1:07	bd	Przewóz Osób Kudła P.
1114	Sanok	Golcowa	121	16	1:26	49,2	Przewóz Osób Kudła P.
1124	Ustrzyki Dolne	Rzeszów	49	13	2:55	42,5	Przewóz Osób Kudła P.
1407	Polańczyk	Niebylec	477	18	2:00	62,4	FHU Czurczak
1392	Jawornik Polski	Mielec	62	2	2:07	43,7	FP TRANS -CZESTER Lech P.
162	Lesko	Rzeszów	147	13	2:35	bd	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
163	Jaślicka	Rzeszów	44	4	3:55	34,9	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
166	Brzozów	Jaślicka	100	15	1:12	38,5	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
167	Końskie	Rzeszów	28	6	2:34	32,9	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
170	Brzozów	Krosno	38	6	0:51	37,2	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
171	Brzozów	Krosno	65	4	1:02	33,4	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
173	Hłudno	Krosno	42	7	1:56	36	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
174	Brzozów	Dynów	52	14	1:11	35	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
175	Brzozów	Huta Poręby	87	9	1:24	bd	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
176	Dynów	Krosno	27	3	2:28	bd	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
178	Brzozów	Krosno	53	2	0:47	34,5	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
388	Sanok	Rzeszów	36	16	2:09	35	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.





Nr zezwolenia	Relacja		Długość	Liczba kursów	Czas przejazdu	Prędkość	Przewoźnik
585	Sanok	Brzozów	30	14	1:06	43,5	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
588	Wetlina	Rzeszów	39	2	4:00	34,5	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
628	Sanok	Nozdrzec	67	7	1:48	45,5	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
629	Brzozów	Polańczyk	44	6	1:52	bd	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
842	Polańczyk	Rzeszów	49	4	3:10	bd	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
857	Brzozów	Lalin	94	2	0:20	39,2	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
954	Sanok	Nozdrzec	171	4	1:43	bd	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
966	Wołosate	Rzeszów	49	14	4:24	33,8	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
972	Sanok	Golcowa	19	4	1:28	40,9	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
975	Brzozów	Jaćmierz	21	4	0:37	36,6	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
1177	Sanok	Lutcza	54	1	1:13	44,5	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
1268	Sanok	Nozdrzec	119	3	1:34	bd	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
1269	Polańczyk	Rzeszów	44	5	3:10	35,4	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
1270	Sanok	Jabłonica Polska	65	22	1:15	38,9	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
1287	Sanok	Brzozów	32	2	0:49	bd	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
1446	Brzozów	Sanok	215	28	0:44	49,5	Przewóz Osób GUSTEKTRANS Supel
1129	Rzeszów	Polańczyk	45	22	2:15	45	HDK TRANS - BUS LOGISTIC Sp. z o.o.
1175	Polańczyk	Warszawa	39	18	7:25	bd	EURORES Domaradzki R
1291	Sanok	Kraków	275	12	3:45	bd	FH-U MARKOS Markowski Ł.
1338	Krosno	Strzyżów	48	12	0:50	bd	FU-H BUSIK Krupa

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zamieszczonych w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego.





5. Wykaz linii kursujących na obszarze krosieńsko - jasielskim na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Małopolskiego

Numer zezwolenia	Nazwa linii	Przebieg linii	Nazwa przewoźnika
0529	GORLICE - RZESZÓW	ZAGÓRZANY - KLĘCZANY - LIBUSZA - BIECZ - SIEPIETNICA - SKOŁYSZYN - SIEDLISKA SŁAWĘCIŃSKIE - PRZYSIEKI - TRZCINICA - JASŁO - WARZYCE - LUBLA - TWIERDZA - FRYSZTAK - CIESZYNA - WIŚNIOWA - KALEMBINA - KOŻUCHÓW - DOBRZECHÓW - STRZYŻÓW - ŻARNOWA - GLINIK CHARZEWSKI - ZABORÓW - CZUDEC	NOWAK JÓZEF F.P.U.P. NOWEX
1644	ROPA - RZESZÓW	SZYMBARK - ROPICA POLSKA - GORLICE - ZAGÓRZANY - KLĘCZANY - LIBUSZA - BIECZ - SIEPIETNICA - SKOŁYSZYN - SŁAWĘCIN - SIEDLISKA SŁAWĘCIŃSKIE - PRZYSIEKI - TRZCINICA - JASŁO - WARZYCE - BABICE - BOGUCHWAŁA	PRZEWÓZ OSÓB ANDRZEJ SMOŁKOWICZ
1740	JASŁO - ŻUROWA	TRZCINICA - PRZYSIEKI - SIEDLISKA SŁAWĘCIŃSKIE - SŁAWĘCIN - SKOŁYSZYN - SIEPIETNICA - ŚWIĘCANY - SZERZYNY - OLPINY	MARIUSZ PIEKARZ
1787	KATOWICE - IWONICZ ZDRÓJ	MYSŁOWICE - JAWORZNO - CHRZANÓW - KRAKÓW - BRZESKO - DĘBNO - WOJNICZ - TARNÓW - POGÓRSKA WOLA - MACHOWA - PILZNO - BIELOWY - BRZOSTEK - KOŁACZYCE - JASŁO - SZEBNIE - KROSNO - MIEJSCE PIASTOWE	PRZEWÓZ TOWAROWO - PASAŻERSKI "TRANSPORT" LESZEK BORGULA
1812	CZERMNA - JASŁO	ŚWIĘCANY - SIEPIETNICA - SKOŁYSZYN - SŁAWĘCIN - SIEDLISKA SŁAWĘCIŃSKIE - PRZYSIEKI - TRZCINICA	MARIUSZ PIEKARZ
1886	KRAKÓW - POLAŃCZYK	BOCHNIA - BRZESKO - TARNÓW - PILZNO - BRZOSTEK - KOŁACZYCE - JASŁO - SZEBNIE - KROSNO - MIEJSCE PIASTOWE - IWONICZ ZDRÓJ - RYMANÓW - SANOK - ZAGÓRZ - LESKO - SOLINA	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ I SPEDYCJI OŚWIĘCIM S.A.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zamieszczonych na [www.bip.malopolska.pl](http://www.bip.malopolska.pl).







## Załącznik 3

### 1. Wykaz pojazdów PKS Jasto S.A.

Lp.	Marka i typ	Liczba miejsc	Rok prod	Norma Euro	Norma paliwa na 100 km	Przystosowanie dla os. niepełnosprawnych
1	IVECO EUROBUS	41	2006	3	16	brak danych*
2	IVECO EUROBUS	41	2005	3	16	brak danych*
3	A-SAN H9 21	51	1989	0	20	brak danych*
4	A-SAN H9 21	51	1996	0	20	brak danych*
5	A-SAN H10. 11.21	77	1997	2	27	brak danych*
6	A-SAN H9 21	51	1996	0	20	brak danych*
7	A-SAN H9 21	51	1988	0	20	brak danych*
8	A-SAN H9 21	51	1991	0	20	brak danych*
9	Renault SFR 112	56	1992	1	27	brak danych*
10	A-SAN H9 35	50	1991	0	20	brak danych*
11	IVECO Otoyol	29	1998	2	16	brak danych*
12	A-SAN H9 21	51	1988	0	20	brak danych*
13	A-SAN A10.10T	57	2000	2	21,5	brak danych*
14	Mercedes 814 D	28	1993	1	17	brak danych*
15	Jonckheere MA18N	48	1992	0	20,5	brak danych*
16	A-SAN H10.10.02	41	1997	2	21,5	brak danych*
17	A-SAN H10.10.02	41	1997	2	21,5	brak danych*
18	A-SAN H9 21	51	1988	0	20	brak danych*
19	Renault Carrier	46	1995	0	18	brak danych*
20	A-SAN H9 21	51	1988	0	20	brak danych*
21	Renault Carrier	46	1995	0	18	brak danych*
22	A-SAN A10.11.21	63	2001	3	27	brak danych*
23	A-SAN A10.10T	57	2000	2	21,5	brak danych*
24	Man A13	50	1999	2	29	brak danych*
25	A-SAN H9 21 41	51	1994	0	20	brak danych*
26	A-SAN H9 21	51	1989	0	20	brak danych*
27	Renault SI50	27	1991	0	18	brak danych*
28	A-SAN H9 21	51	1987	0	20	brak danych*
29	A-SAN H9 21 41	51	1996	0	20	brak danych*
30	A-SAN H9 20	42	1987	0	20	brak danych*
31	A-SAN H9 35	47	1991	0	20	brak danych*
32	Renault SFR110	50	1986	0	26,5	brak danych*
33	Bova FHM12209	54	1992	1	28	brak danych*
34	Renault Obrados	81	1997	1	29,5	brak danych*



Lp.	Marka i typ	Liczba miejsc	Rok prod	Norma Euro	Norma paliwa na 100 km	Przystosowanie dla os. niepełnosprawnych
35	Mercedes416CDI	19	2005	3	11,5	brak danych*
36	A-SAN H9 21	51	1989	0	20	brak danych*
37	Bova FLD 12300	54	1995	2	26	brak danych*
38	Bova FLD 12300	54	1995	2	26	brak danych*
39	A-SAN H9 21.41	51	1996	0	20	brak danych*
40	A-SAN H9 21	51	1987	0	20	brak danych*
41	Renault SFR112	56	1991	0	27	brak danych*
42	Renault SFR110	56	1984	0	26,5	brak danych*
43	A-SAN H9 21	51	1987	0	20	brak danych*
44	Renault SFR110	56	1987	0	26,5	brak danych*
45	Renault SFR112	56	1989	0	26,5	brak danych*
46	Setra S215RL	99	1994	2	26,5	brak danych*
47	A-SAN H92 041	51	1992	0	20	brak danych*
48	A-SAN A10.10T 0401	57	2004	2	21,5	brak danych*
49	A-SAN A09 09L	51	2004	2	21,5	brak danych*
50	A-SAN A10.10T	57	2001	2	21,5	brak danych*
51	A-SAN H9 21	51	1987	0	20	brak danych*
52	A-SAN H9 21	51	1986	0	20	brak danych*
53	A-SAN A10.10T	57	2000	2	21,5	brak danych*
54	A-SAN H9 21	51	1987	0	20	brak danych*
55	A-SAN H9 21	51	1988	0	20	brak danych*
56	A-SAN H9 35	47	1991	0	20	brak danych*
57	A-SAN A10-10T	57	2001	2	21	brak danych*
58	A-SAN H9 21.41	51	1995	0	20	brak danych*
59	A-SAN H9 21.41	51	1995	0	20	brak danych*
60	A-SAN H9 21.41	51	1992	0	20	brak danych*
61	A-SAN A09.09L	51	2001	2	20	brak danych*
62	Jelcz T120	49	1999	2	27,5	brak danych*
63	A-SAN H9 21	51	1988	0	20	brak danych*
64	A-SAN H9 21	51	1987	0	20	brak danych*
65	A-SAN H9 35	47	1993	0	20	brak danych*
66	A-SAN H9 21	51	1989	0	20	brak danych*
67	A-SAN H9 21	51	1987	0	20	brak danych*
68	A-SAN H9 21	51	1989	0	20	brak danych*
69	A-SAN H9 21	51	1989	0	20	brak danych*
70	A-SAN H9 21.41	51	1995	0	20	brak danych*
71	A-SAN H9 21	51	1989	0	20	brak danych*
72	A-SAN H9 21	51	1997	0	20	brak danych*





Lp.	Marka i typ	Liczba miejsc	Rok prod	Norma Euro	Norma paliwa na 100 km	Przystosowanie dla os. niepełnosprawnych
73	A-SAN H9 21	51	1987	0	20	brak danych*
74	IVECO DAILY 50C15	28	2004	3	11,5	brak danych*
75	IVECO DAILY 50C13	25	2002	3	11,5	brak danych*
76	IVECO DAILY 50C15	26	2002	3	11,5	brak danych*
77	IVECO DAILY 50C13B	26	2004	3	11,5	brak danych*
78	Mercedes416CDI	17	2005	3	11,5	brak danych*
79	IVECO MAGO 5912	30	1998			brak danych*
<b>brak danych* - dane nie zostały udostępnione przez przewoźnika</b>						

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Jasle*

## 2. Wykaz pojazdów Firmy Handlowo-Uslugowej Okarma Rafat

Lp.	Marka i typ	Liczba miejsc	Rok produkcji	Norma Euro	Spalanie w l/100km	Przystosowanie dla os. niepełnosprawnych
1	Mercedes Sprinter	42	brak danych*	brak danych*	brak danych*	nie
2	Mercedes Sprinter	29	brak danych*	brak danych*	brak danych*	nie
3	Mercedes Sprinter	28	brak danych*	brak danych*	brak danych*	nie
4	Mercedes Sprinter	28	brak danych*	brak danych*	brak danych*	nie
5	Mercedes Sprinter	28	brak danych*	brak danych*	brak danych*	nie
6	Mercedes Sprinter	28	brak danych*	brak danych*	brak danych*	nie
7	Mercedes Sprinter	26	brak danych*	brak danych*	brak danych*	nie
8	Mercedes Sprinter	28	brak danych*	brak danych*	brak danych*	nie
9	Mercedes Sprinter	27	brak danych*	brak danych*	brak danych*	nie
10	Mercedes Sprinter	28	brak danych*	brak danych*	brak danych*	nie
11	Mercedes Vario	33	brak danych*	brak danych*	brak danych*	nie
12	Mercedes Vario	32	brak danych*	brak danych*	brak danych*	nie
13	Iveco Daily	25	brak danych*	brak danych*	brak danych*	nie
14	Iveco 49-10	29	brak danych*	brak danych*	brak danych*	nie
15	Iveco 49-10	22	brak danych*	brak danych*	brak danych*	nie





Lp.	Marka i typ	Liczba miejsc	Rok produkcji	Norma Euro	Spalanie w l/100km	Przystosowanie dla os. niepełnosprawnych
16	Volkswagen LT	28	brak danych*	brak danych*	brak danych*	nie
17	Mercedes Vario	32	brak danych*	brak danych*	brak danych*	nie
18	Mercedes Sprinter	29	brak danych*	brak danych*	brak danych*	nie
19	Autosan H6-20.03	32	brak danych*	brak danych*	brak danych*	nie
20	Autosan H6-20.04	32	brak danych*	brak danych*	brak danych*	nie
21	Autosan H6-20.05	33	brak danych*	brak danych*	brak danych*	nie
22	Volkswagen LT	19	brak danych*	brak danych*	brak danych*	nie
23	Iveco Turbo Daily 49-10	17	brak danych*	brak danych*	brak danych*	nie
24	Iveco A40.10	23	brak danych*	brak danych*	brak danych*	nie
25	Iveco Daily 50C18	30	brak danych*	brak danych*	brak danych*	nie

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Jasle*

### 3. Wykaz pojazdów "HESTA" S.C.

Lp.	Marka i typ	Liczba miejsc	Rok prod.	Norma Euro	Spalanie w l/100km	Przystosowanie dla os. niepełnosprawnych
1	Mercedes Travego	51	2002	4	25	nie
2	Bova	51	1995	1	26	nie
3	Bova Futura	53	1999	2	26	nie
4	Man UEL	50	1990	1	28	nie
5	Renault Ponticelli	55	1999	2	22	nie
6	Autosan H-9	40	1989	0	22	nie
7	Autosan H-9	34	1988	0	22	nie
8	Renault Carrier	32	1992	1	18	nie
9	Renault Carrier	36	1993	1	18	nie
10	Iveco Caciamałi Kapena	29	2003	3	14	nie
11	Iveco Mago	28	1998	2	13	nie
12	Iveco Mago	26	1994	2	13	nie
13	Iveco Mago	26	1997	2	13	nie
14	Iveco	21	1999	2	12	nie
15	Iveco	20	2001	2	12	nie
16	Iveco	21	2004	3	12	nie
17	Iveco	20	1997	2	12	nie





Lp.	Marka i typ	Liczba miejsc	Rok prod.	Norma Euro	Spalanie w l/100k m	Przystosowanie dla os. niepełnosprawnych
18	Iveco	21	1998	2	12	nie
19	Iveco	20	1997	2	12	nie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Jasło

#### 4. Wykaz pojazdów ZMKS Jasło

Lp.	Nr boczny	Nr rej.	Marka/typ	Rok	Liczba miejsc	Norma Euro	P. do p.o. niepeł.
1.	118	KSJ 744D	AUTOSAN H9-35	1985	70	0	-
2.	125	KSJ 223 E	AUTOSAN H9-35	1987	70	0	-
3.	126	KSJ 224 E	AUTOSAN H9-35	1987	70	0	-
4.	128	KSJ 249 E	AUTOSAN H9-35	1988	70	0	-
5.	131	KSJ 252 E	AUTOSAN H9-35	1988	70	0	-
6.	142	KSY 4999	AUTOSAN H9-35	1993	70	0	-
7.	143	KSY 5911	AUTOSAN H9-35	1993	70	0	-
8.	144	KSY 9930	AUTOSAN H9-35	1994	70	0	-
9.	145	KUJ 2586	AUTOSAN H9-35	1995	70	0	-
10.	146	KUJ 6288	AUTOSAN H9-35	1996	70	0	-
11.	147	KUJ 6289	AUTOSAN H9-35	1996	70	0	-
12.	148	KUO 0344	AUTOSAN H6	1997	35	0	-
13.	150	KUO 4203	AUTOSAN H6	1998	35	0	-
14.	151	KUO 4201	AUTOSAN H6	1998	35	0	-
15.	152	KUO 8481	AUTOSAN H-21-41	1999	52	0	-
16.	153	KUO 8523	AUTOSAN H-21-41	1999	52	0	-
17.	154	KUJ 5299	AUTOSAN H-21	1988	52	0	-
18.	155	RJS 21HC	AUTOSAN H-21	1988	52	0	-
19.	157	RJS 21CF	IVECO Daily 49-12V	1998	22	0	-
20.	158	RJS 69C1	AUTOSAN SOLINA	2010	43	5	tak
21.	159	RJS 70C1	AUTOSAN SOLINA	2010	43	5	tak
22.	160	RJS 71C2	AUTOSAN SANCITY	2010	57	5	tak
23.	161	RJS 72C2	AUTOSAN SANCITY	2010	57	5	tak
24.	162	RJS 73C2	AUTOSAN SOLINA	2010	43	5	tak
25.	163	RJS 74C2	AUTOSAN SOLINA	2010	43	5	tak
26.	164	RJS 75C2	AUTOSAN SOLINA	2010	43	5	tak
27.	165	RJS 20C3	AUTOSAN WETLINA	2010	42	5	tak
28.	166	RJS 21C3	AUTOSAN WETLINA	2010	42	5	tak
29.	167	RJS 46C3	AUTOSAN WETLINA	2010	42	5	tak
30.	168	RJS 47C3	AUTOSAN WETLINA	2010	42	5	tak





Lp.	Nr boczny	Nr rej.	Marka/typ	Rok	Liczba miejsc	Norma Euro	P. do p.o. niepeł.
31.		KUO 6330	FORD Transit	1998	14	0	-

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta w Jasle

### 5. Wykaz pojazdów PKS w Krośnie S.A.

Lp.	Właściciel	Marka	Model	Liczba miejsc siedzących	Liczba miejsc stojących	Rok produkcji	Dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych
1	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1989	N
2	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	A1112T.03.01	47	0	2003	N
3	PKS w Krośnie S.A.	Mercedes-Benz	Sprinter	20	0	1998	N
4	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1999	N
5	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	A404T Cezar	49	0	2002	N
6	PKS w Krośnie S.A.	Solbus	LH	35	0	2006	N
7	PKS w Krośnie S.A.	Mercedes	303	41	0	1988	N
8	PKS w Krośnie S.A.	Solbus	C-10,5	43	34	2006	N
9	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-35	33	33	1995	N
10	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	A1112T.03.01	47	0	2004	N
11	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1996	N
12	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.11.21	40	12	1997	N
13	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-35	33	33	1992	N
14	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-35	33	33	1989	N
15	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-35	33	33	1994	N
16	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	A1112T.03.01	47	0	2004	N
17	PKS w Krośnie S.A.	IVECO	50C13V	19	3	2003	N
18	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Cezar	49	0	2002	N
19	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-35	25	46	1991	N
20	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1986	N
21	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1998	N
22	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1989	N
23	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1999	N
24	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1998	N
25	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1997	N
26	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	2000	N
27	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1989	N
28	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1995	N







Lp.	Właściciel	Marka	Model	Liczba miejsc siedzących	Liczba miejsc stojących	Rok produkcji	Dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych
29	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.11.21	30	47	1997	N
30	PKS w Krośnie S.A.	Mercedes	303	41	0	1988	N
31	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.11.11	47	30	1997	N
32	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1996	N
33	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H7.10.02	28	7	2004	N
34	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-20/35	33	33	1992	N
35	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1986	N
36	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.11.21	30	47	2000	N
37	PKS w Krośnie S.A.	Solbus	SL-11-47	43	34	2008	N
38	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1998	N
39	PKS w Krośnie S.A.	IVECO	50C13V	19	3	2003	N
40	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.11.11	47	30	1997	N
41	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1998	N
42	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.11.21	30	47	1999	N
43	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.11.21	30	47	1996	N
44	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	A1112T San	47	0	2000	N
45	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-35	33	33	1996	N
46	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-20	40	12	1986	N
47	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H7.10.02	28	7	2004	N
48	PKS w Krośnie S.A.	Solbus	C,9,5	35	28	2007	N
49	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1988	N
50	PKS w Krośnie S.A.	Solbus	SL 11-47	43	34	2008	N
51	PKS w Krośnie S.A.	Solbus	Solbus C-9,5	35	28	2006	N
52	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1999	N
53	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1995	N
54	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.11.21	30	47	2001	N
55	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	A1112T.03.01	40	12	2003	N
56	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1986	N
57	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	2000	N
58	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	2001	N
59	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-35	33	33	1996	N
60	PKS w Krośnie S.A.	Mercedes	303	48	0	1983	N
61	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1990	N
62	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.10.02	42	0	1998	N
63	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-35	33	33	1992	N





Lp.	Właściciel	Marka	Model	Liczba miejsc siedzących	Liczba miejsc stojących	Rok produkcji	Dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych
64	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.11.21	30	47	1996	N
65	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1995	N
66	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1996	N
67	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1989	N
68	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1986	N
69	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.10.02	47	0	1997	N
70	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1989	N
71	PKS w Krośnie S.A.	Mercedes	303	48	0	1985	N
72	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1997	N
73	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.12T	52	25	2001	N
74	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.11.21	30	47	1995	N
75	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.11.11	42	35	1996	N
76	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1992	N
77	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1993	N
78	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	2001	N
79	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	A09.09.02.01	39	16	2005	N
80	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.11.11B	21	35	2000	N
81	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1994	N
82	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1994	N
83	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1986	N
84	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.12T	52	25	1997	N
85	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	A1010T.06.02	43	32	2005	N
86	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1997	N
87	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1997	N
88	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1996	N
89	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.10.02	42	0	1996	N
90	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1987	N
91	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9.20	40	12	1986	N
92	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-35	33	33	1992	N
93	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1989	N
94	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	A1112T.03.01	47	0	2005	N
95	PKS w Krośnie S.A.	Solbus	C-9,5	35	28	2005	N
96	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.11.11BS1	47	30	1999	N
97	PKS w Krośnie S.A.	Solbus	C-9,5	35	28	2006	N
98	PKS w Krośnie S.A.	Mercedes-Benz	Sprinter	20	0	2004	N





Lp.	Właściciel	Marka	Model	Liczba miejsc siedzących	Liczba miejsc stojących	Rok produkcji	Dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych
99	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	2000	N
100	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1991	N
101	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-35	33	33	1990	N

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od Starostwa Powiatowego w Krośnie*

6. Wykaz taboru jakim dysponuje operator publicznego transportu zbiorowego - Miejska Komunikacja Samochodowa Spółka z o.o. w Krośnie

WYKAZ AUTOBUSÓW MKS SP. Z O.O. KROSNO							
Lp.	Właściciel	Marka	Typ	Rok produkcji	źródło zasilania	Norma emisji spalin	
1	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1987	OLEJ NAPĘDOWY	-	
2	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1987	OLEJ NAPĘDOWY	-	
3	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1987	OLEJ NAPĘDOWY	-	
4	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1988	OLEJ NAPĘDOWY	-	
5	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1988	OLEJ NAPĘDOWY	-	
6	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1988	OLEJ NAPĘDOWY	-	
7	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1988	OLEJ NAPĘDOWY	-	
8	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1993	OLEJ NAPĘDOWY	-	
9	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1994	OLEJ NAPĘDOWY	-	
10	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1996	OLEJ NAPĘDOWY	-	
11	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1996	OLEJ NAPĘDOWY	-	
12	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1996	OLEJ NAPĘDOWY	-	
13	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1996	OLEJ NAPĘDOWY	-	
14	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1996	OLEJ NAPĘDOWY	-	
15	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	A10	1998	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 2	
16	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H7	2003	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 3	
17	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H7	2003	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 3	
18	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	A10	2004	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 3	





**WYKAZ AUTOBUSÓW MKS SP. Z O.O. KROSNO**

Lp.	Właściciel	Marka	Typ	Rok produkcji	źródło zasilania	Norma emisji spalin	
19	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	A10	2004	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 3	
20	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	A10	2004	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 3	
21	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	A10	2005	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 3	
22	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	A10	2005	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 3	
23	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	A10	2005	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 3	
24	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H7	2006	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 3	
25	MKS Sp. z o.o. Krosno	MAN	222	1998	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 2	
26	MKS Sp. z o.o. Krosno	MAN	223	1999	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 2	
27	MKS Sp. z o.o. Krosno	MAN	222	1997	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 2	
28	Gmina Krosno	AUTOSAN	SANCITY ML09LE	2010	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
29	Gmina Krosno	AUTOSAN	SANCITY ML09LE	2010	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
30	Gmina Krosno	AUTOSAN	SANCITY ML09LE	2010	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
31	Gmina Krosno	AUTOSAN	SANCITY ML09LE	2010	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
32	Gmina Krosno	AUTOSAN	SANCITY ML09LE	2010	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
33	Gmina Krosno	AUTOSAN	SANCITY ML09LE	2011	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
34	Gmina Krosno	AUTOSAN	SANCITY ML09LE	2011	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
35	Gmina Krosno	AUTOSAN	SANCITY ML09LE	2011	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
36	Gmina Krosno	AUTOSAN	SANCITY ML09LE	2011	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
37	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	SANCITY ML09LE	2012	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
38	MKS Sp. z o.o. Krosno	RENAULT	ROHILL	2005	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 3	
39	MKS Sp. z o.o. Krosno	RENAULT	ROHILL	2006	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 3	
40	MKS Sp. z o.o. Krosno	MERCEDES	SPRINTER	2013	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
41	MKS Sp. z o.o. Krosno	MERCEDES	SPRINTER	2013	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
42	MKS Sp. z o.o. Krosno	RENAULT	ROHILL	2007	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 4	
43	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	SANCITY ML09LE	2014	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
44	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	SANCITY ML09LE	2014	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od miasta Krosno*

