



**Plan zrównoważonego
rozwoju publicznego
transportu zbiorowego
dla Gmin: Chorkówka, Jedlicze,
Miejsce Piastowe, Korczyna,
Krościenko Wyżne, Krosno
i Wojaszówka**

Krosno, 12 stycznia 2015





Opracowanie zostało wykonane na zlecenie Powiatu Jasielskiego.

www.powiat.jaslo.pl

Autorami niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gmin: Chorkówka, Jedlicze, Miejsce Piastowe, Korczyna, Krościenko Wyżne, Krosno i Wojaszówka są członkowie zespołu specjalistów ds. publicznego transportu zbiorowego:.

REFUNDA Sp. z o.o.





Spis treści

1	Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	7
1.1	Wizja, cele i koncepcja rozwoju transportu publicznego	8
1.1.1	Wizja rozwoju transportu publicznego.....	8
1.1.2	Cele rozwoju transportu publicznego.....	9
1.1.3	Koncepcja rozwoju transportu publicznego.....	9
1.2	Podstawy prawne i metodologia tworzenia oraz uchwalania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	10
1.3	Konsultacje społeczne	10
1.4	Definicje i pojęcia.....	12
2	Charakterystyka obszaru jednostek terytorialnych objętych planem	14
2.1	Informacje ogólne	15
2.1.1	Miasto Krosno	15
2.1.2	Gminy objęte planem	16
2.2	Uwarunkowania demograficzne	17
2.2.1	Liczba ludności	17
2.2.2	Gęstość zaludnienia.....	22
2.3	Uwarunkowania społeczno-gospodarcze	24
2.4	Uwarunkowania społeczno-ekonomiczne	26
2.5	Sieć transportowa	30
2.5.1	Układ drogowy	30
2.5.2	Układ torowy	35
2.5.3	Ścieżki rowerowe	35
3	Sieć komunikacyjna.....	37
3.1	Informacje ogólne	38
3.1.1	Transport drogowy na terenie miasta Krosna	38
3.1.2	Transport kolejowy	38
3.1.3	Transport lotniczy.....	39
3.2	Analiza obowiązujących zezwoleń oraz zaświadczeń w publicznym transporcie zbiorowym wydanych przez Prezydenta Miasta Krosna.....	39
3.3	Analiza obowiązujących zezwoleń wydanych przez sąsiednie organy	43
3.4	Charakterystyka taboru wykorzystywanego przez operatora publicznego transportu zbiorowego.....	45





3.5	Tabor wykorzystywany przez innych przewoźników.....	49
3.5.1	Tabor autobusowy	49
3.5.2	Tabor kolejowy	53
3.6	Istniejąca sieć połączeń drogowych i kolejowych w formie graficznej	53
3.7	Określenie linii o największym natężeniu podróży	55
3.8	Ocena aktualnej oferty przewozowej	56
3.9	Określenie potencjału poszczególnych linii komunikacyjnych	57
3.10	Określenie obszarów wymagających interwencji w zakresie dowozu osób ..	58
3.11	Planowana sieć komunikacyjna.....	58
3.12	Węzły przesiadkowe.....	59
4	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno	61
4.1	Informacje ogólne	62
4.2	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej	62
4.2.1	Urzędy i instytucje publiczne	62
4.2.2	Placówki oświatowe i naukowe	64
4.2.3	Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy	68
4.2.4	Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne	69
4.2.5	Placówki służby zdrowia i opieki społecznej	70
4.2.6	Kościoty i cmentarze.....	71
4.3	Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno	72
4.4	Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno w zależności od czasu ich występowania.....	72
4.4.1	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia	72
4.4.2	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia	73
4.5	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	73
4.6	Podsumowanie	74
5	Przewidywane finansowanie usług przewozowych	75
6	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	77
6.1	Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań marketingowych	78
6.1.1	Metodologia badań.....	78
6.2	Formularze ankietowe	78





6.2.1	Metryka respondentów	81
6.2.2	Analiza wyników badania	82
6.2.3	Podsumowanie badań.....	99
7	Zasady organizacji rynku przewozów	100
7.1	Miasto Krosno jako organizator publicznego transportu zbiorowego	101
7.1.1	Realizacja funkcji organizatorskich	101
7.2	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	102
8	Pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	104
8.1	Informacje ogólne.....	105
8.2	Realizacja postulatów przewozowych.....	105
8.3	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego	107
8.4	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.....	111
8.5	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej.....	112
9	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	114
10	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno	117
10.1	Informacje wstępne.....	118
10.2	Realizacja projektu pn. „Rozwój transportu niskoemisyjnego na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno”	119
10.3	Mobilny wieloobszarowy system informacji	119
10.4	Modernizacja i zakup nowego taboru.....	120
10.5	Mobilny, wieloobszarowy system informacji pasażerskiej.....	121
10.6	Rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu	121
10.7	Strefa Tempo 30.....	122
10.8	Rozwiązania z zakresu integracji różnych środków transportu	123
10.9	Promocja usług transportu miejskiego	123
10.10	Programy edukacyjne dla dzieci i młodzieży jako forma promocji usług transportu miejskiego.....	123
10.11	Integracja środków publicznego transportu zbiorowego.....	124
11	Monitorowanie, weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno	125





11.1	Monitorowanie rezultatów realizacji celów rozwoju transportu publicznego	126
11.2	Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	127
12	Część graficzna planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno	128
13	Spisy map, tabel i wykresów	130
13.1	Spis map	131
13.2	Spis tabel	131
13.3	Spis wykresów.....	132
13.4	Spis rysunków	133





1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego





1.1 Wizja, cele i koncepcja rozwoju transportu publicznego

1.1.1 Wizja rozwoju transportu publicznego

Występujące w roli organizatora publicznego transportu zbiorowego miasto Krosno (dalej także jako „gmina Krosno” albo „Krosno”) planuje tak zarządzać usługami przewozowymi użyteczności publicznej, aby zaspokajać potrzeby jego mieszkańców oraz mieszkańców gmin, z którymi ma zawarte lub planuje zawrzeć porozumienia dotyczące organizacji publicznego transportu zbiorowego.

Publiczny transport zbiorowy na obszarze gmin Chorkówka, Jedlicze, Miejsce Piastowe, Korczyna, Krościenko Wyżne, Krosno i Wojaszówka (dalej Miejski Obszar Funkcjonalny Krosna, MOF Krosno) będzie pełnił funkcję społeczną, jednak jego działalność nie powinna polegać wyłącznie na stworzeniu możliwości odbywania podróży przez osoby, które z racji wieku, stanu zdrowia czy sytuacji materialnej nie mogą korzystać z komunikacji indywidualnej.

Dzięki optymalizacji sieci komunikacyjnej i ciągłej poprawie jakości oferowanych usług przewozowych publiczny transport zbiorowy stanie się realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Zwiększenie atrakcyjności oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego poprzez modyfikację kształtu sieci komunikacyjnej, dostosowanie taryfy przewozowej do postulatów mieszkańców MOF Krosno oraz gmin ościennych przyczyni się do zahamowania spadku popytu na te usługi, a nawet do jego zwiększenia, dzięki pozyskaniu nowych pasażerów podróżujących do tej pory transportem indywidualnym. Beneficjentami zwiększenia sprawności funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego staną się nie tylko pasażerowie, lecz wszyscy użytkownicy systemu transportowego, a także środowisko naturalne, w którym zajdą pozytywne zmiany w zakresie zmniejszenia poziomu zanieczyszczeń powietrza i nadmiernego hałasu.

Informacje zebrane na podstawie badań ankietowych mieszkańców i sygnałów od pasażerów, które przeprowadzono we wrześniu 2014 roku, przyczynią się do dostosowania oferty przewozowej do faktycznych potrzeb mieszkańców obszaru.

Rozwój sieci komunikacyjnej będzie zgodny ze strategią rozwoju miasta Krosna na lata 2014-2022. Uwzględniona zostanie możliwość dostępu komunikacji zbiorowej do infrastruktury transportowej, która jest planowana z myślą o publicznym transporcie zbiorowym. Inwestycje w sieć drogową (modernizacje, remonty oraz budowy nowych ciągów komunikacyjnych), w tym w infrastrukturę przeznaczoną dla autobusów (np. zatok), poprawią standard podróży odbywanych komunikacją zbiorową.

Równoległe, dzięki wymianie taboru na nowy, nowoczesny, przyjazny pasażerom oraz środowisku naturalnemu wzrośnie standard jakości oferowanych usług.





1.1.2 Cele rozwoju transportu publicznego

Głównym wyzwaniem postawionym transportowi zbiorowemu na terenie miasta Krosna oraz gmin ościennych, z którymi zawarto stosowne porozumienia, jest jego zrównoważony rozwój. Oczekiwania społeczne mieszkańców miasta Krosna, stosowanie rozwiązań przyjaznych środowisku naturalnemu oraz wdrażanie nowoczesnych koncepcji zachęcających do korzystania z transportu zbiorowego staną się dodatkowymi wskazówkami dla zrównoważonego rozwoju.

Dzięki realizacji głównego zamierzenia organizowany przez miasto Krosno publiczny transport zbiorowy rozwijać się będzie zgodnie z wizją zakładającą, iż komunikacja miejska, dzięki wysokiemu poziomowi jakości, ogólnej dostępności oraz efektywności funkcjonowania, stanie się realną alternatywą dla transportu indywidualnego.

Cele szczegółowe planu - zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym - obejmują:

- zaplanowanie sieci komunikacyjnej, na której będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej;
- zidentyfikowanie potrzeb przewozowych;
- określenie zasad finansowania usług przewozowych;
- określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu;
- ustalenie zasad organizacji rynku przewozów;
- określenie standardów usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- organizację systemu informacji dla pasażerów.

1.1.3 Koncepcja rozwoju transportu publicznego

Koncepcja rozwoju transportu publicznego będzie zgodna z wizją zapisaną w Strategii rozwoju miasta Krosna na lata 2014-2022:

Krosno jest miastem inteligentnym, dbającym o jakość życia mieszkańców poprzez rozwój innowacyjnej gospodarki, edukacji, kultury z poszanowaniem środowiska.

Planuje się dążyć do zwiększenia udziału podróży realizowanych środkami publicznego transportu zbiorowego w ogólnej ilości podróży odbywanych przez mieszkańców miasta Krosna i gmin ościennych poprawiając tym samym jakość życia mieszkańców oraz zmniejszając zanieczyszczenie środowiska naturalnego.





1.2 Podstawy prawne i metodologia tworzenia oraz uchwalania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Miasto Krosno jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego sieci komunikacyjnej w miejskich przewozach pasażerskich obejmujących:

- 1) linie komunikacyjne obsługujące obszar miasta Krosna na prawach powiatu,
- 2) wybrane linie komunikacyjne, których obsługa została powierzona przez inne jednostki samorządu terytorialnego miastu Krosno na podstawie zawartych porozumień międzygminnych.

Krosno jako gmina, której powierzone zostały zadania z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy zawartych porozumień międzygminnych na obszarze zamieszkiwanym przez więcej niż 80 000 mieszkańców oraz planowo organizująca przewozy o charakterze użyteczności publicznej, jest zobowiązana przez *Ustawę o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010r.* (Dz.U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.; dalej jako *Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym*) do opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, a następnie jego uchwalenia przez Radę Miasta Krosna.

Zakres niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego 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 (Dz.U. z 2011r. Nr 117, poz. 684).

Przy opracowywaniu planu transportowego dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno wykorzystano dane i materiały, które są m.in. w dyspozycji Urzędu Miasta w Krosna oraz Głównego Urzędu Statystycznego. Wykorzystano również informacje pochodzące ze stron internetowych, publikacji branżowych oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakazuje, aby w planie transportowym uwzględnić ogłoszony plan transportowy wyższego rzędu, jest nim opracowany i uchwalony plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa podkarpackiego.

1.3 Konsultacje społeczne

Niniejszy plan transportowy dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno, jako akt prawa miejscowego, poddany został trzytygodniowym konsultacjom społecznym. Ich celem było poinformowanie społeczności miasta i gmin ościennych, z którymi zawarto porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji oraz stworzenie im możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.





Niniejszy projekt planu transportowego został ogłoszony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie internetowej Urzędu Miasta, na tablicach ogłoszeniowych zlokalizowanych na terenie i w obrębie Urzędu Miasta oraz w lokalnej prasie.

W czasie trwania konsultacji społecznych nie wpłynęły żadne uwagi.





1.4 Definicje i pojęcia

Antyzatoka

Miejsce zatrzymania autobusu na zwężonej - kosztem szerszego chodnika - jezdni.

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 które 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

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

Charakterystyka obszaru jednostek terytorialnych objętych planem





2.1 Informacje ogólne

2.1.1 Gmina Krosno



Gmina 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 dziesięciu okolicznych gmin. Miasto zajmuje powierzchnię 43,5 km² i liczy 47 223 mieszkańców (stan na dzień 31 XII 2013 r. wg GUS). Krosno sąsiaduje z następującymi gminami: Wojaszówka, Korczyna, Krościenko Wyżne, Miejsce Piastowe, Chorkówka i Jedlicze.



Mapa 1. Obszar objęty planem transportowym z podziałem na gminy

Źródło: Opracowanie własne na podstawie www.mapy.geoportal.gov.pl

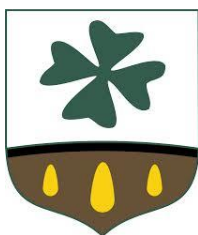




2.1.2 Gminy objęte planem

Pozostałe gminy objęte niniejszym planem transportowym to:

- gminy: Chorkówka, Miejsce Piastowe, Korczyna, Krościenko Wyżne i Wojaszówka;
- gmina miejsko-wiejska Jedlicze.



Gmina Chorkówka - gmina położona w zachodniej części powiatu krośnieńskiego. Od północnej strony graniczy z miastem Krosno 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 km² (16% obszaru objętego planem transportowym), a liczba mieszkańców - 13 455 osób (stan na dzień 31 XII 2013 r. wg GUS). W skład gminy Chorkówka wchodzi 14 sołectw: Bóbrka, Chorkówka, Draganowa, Faliszówka, Kobylany, Kopytowa, Leśniówka, Machnówka, Poraj, Sulistrowa, Szczepańcowa, Świerzowa Polska, Zręcin i Żeglce.



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 km² (12,2% obszaru objętego planem transportowym). Zamieszkała jest przez 15 476 osób (stan na dzień 31 XII 2013 r. wg GUS). 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 km² (10,6% obszaru objętego planem transportowym). Zamieszkała jest przez 13 550 osób (stan na dzień 31 XII 2013 r. wg GUS). 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 km² (19,3% obszaru objętego planem transportowym). Zamieszkała jest przez 11 031 osób (stan na dzień 31 XII 2013 r. wg GUS). 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 km² (3,4% obszaru objętego planem transportowym). Zamieszkała jest przez 5 532 osoby (stan na dzień 31 XII 2013 r. wg GUS). W skład gminy Krościenko Wyżne wchodzi 2 sołectwa: Pustyny i Krościenko Wyżne.



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 km² (17,3% obszaru objętego planem transportowym). Zamieszkała jest przez 9 202 osoby (stan na dzień 31 XII 2013 r. wg GUS). W skład gminy Wojaszówka wchodzi 11 sołectw: Bajdy, Bratkówka, Łączki Jagiellońskie, Łęki Strzyżowskie, Odrzykoń, Pietrusza Wola, Przybówka, Rzepnik, Ustrobna, Wojaszówka oraz Wojkówka.

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 miasta Krosna oraz pozostałych gmin objętych niniejszym opracowaniem zostały umieszczone w poniższej tabeli i wykresie, który pokazuje jakie zmiany w liczbie ludności nastąpiły w przeciągu ostatnich 10 lat. Liczba ludności została zaczerpnięta z Banku Danych Lokalnych, według podziału administracyjnego, stan na dzień 31 XII każdego roku.



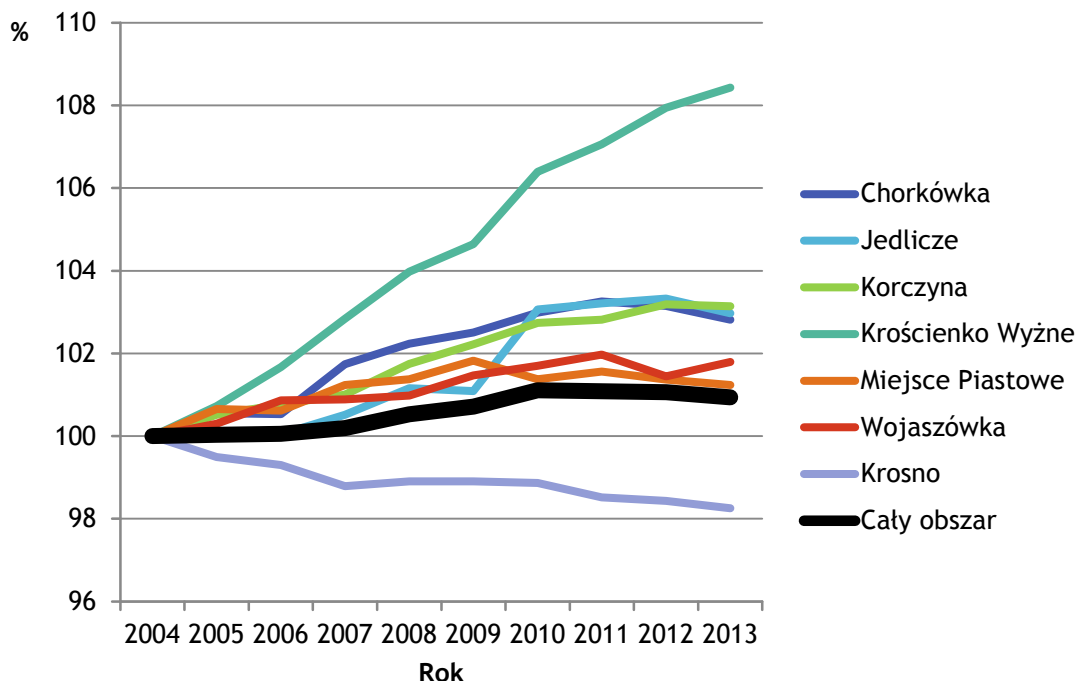


Tabela 1. Liczba ludności zamieszkującej obszar opracowania w latach 2004-2013

Gmina	Liczba ludności w danym roku									
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Chorkówka	13087	13160	13157	13315	13380	13415	13478	13513	13499	13455
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
Wojaszówka	9040	9067	9118	9120	9129	9173	9194	9218	9171	9202
Krosno	48060	47817	47723	47479	47534	47534	47516	47348	47307	47223

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Poniżej na wykresie przedstawiono procentową zmianę w liczbie ludności w danym roku. Jako punkt odniesienia - 100% przyjęto liczbę ludności w roku 2004.



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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Liczba ludności miasta Krosno na przestrzeni lat wykazuje tendencję spadkową. Od roku 2004, w którym wynosiła 48 060 osoby, do 2013 - 47 223, zmniejszyła się o 837 osób. Przyrost naturalny jest dodatni, ale niski (0,5% w 2013 r.) i nie równoważy on wysokiego ujemnego salda migracji. Poza emigracjami o charakterze zarobkowym za granicę lub w bogatsze rejony Polski obserwuje się zjawisko tzw. suburbanizacji, czyli emigracje do sąsiadujących z miastem gmin wiejskich. Fakt ten potwierdza powyższy wykres, na którym zanotowano zauważalny wzrost liczby





mieszkańców we wszystkich gminach wiejskich i miejsko-wiejskich objętych niniejszym opracowaniem.

Dane porównujące liczbę mieszkańców w poszczególnych przedziałach wiekowych w latach 2004 i 2013 obrazuje tabela 2 oraz piramidy wieku (wykresy 2 i 3).

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

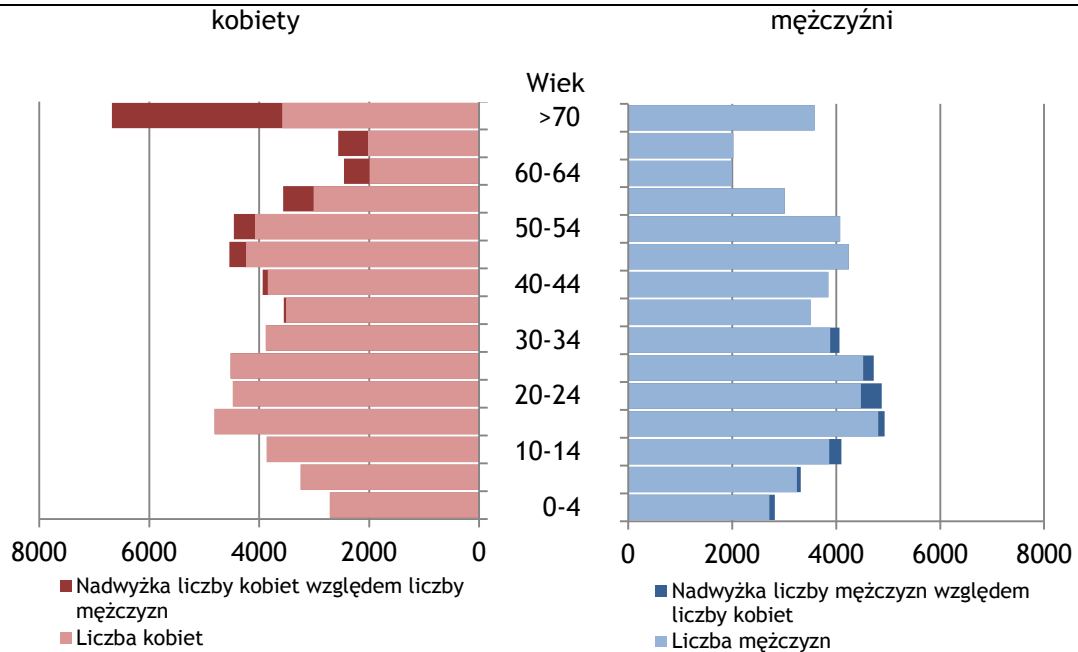
Przedział wiekowy	Rok	
	2004	2013
0-4	5535	5788
5-9	6565	5896
10-14	7967	5896
15-19	9739	6844
20-24	9351	7919
25-29	9242	8896
30-34	7947	9549
35-39	7069	9018
40-44	7783	7674
45-49	8786	6980
50-54	8538	7805
55-59	6578	8374
60-64	4451	7769
65-69	4585	5399
>70	10262	11662

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS





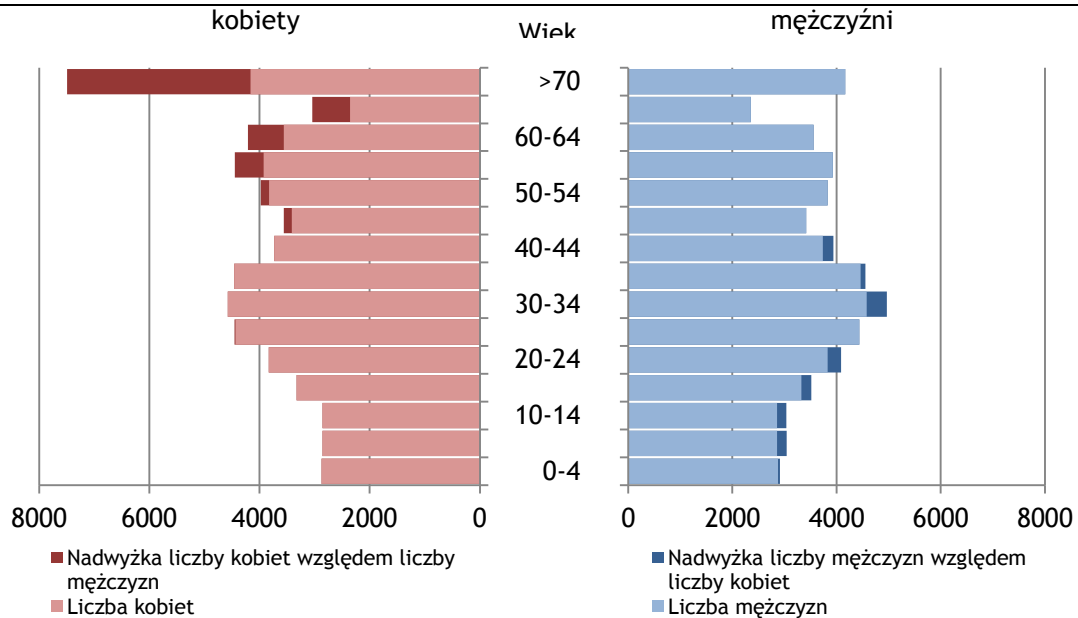
2004 r.



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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

2013 r.



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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS



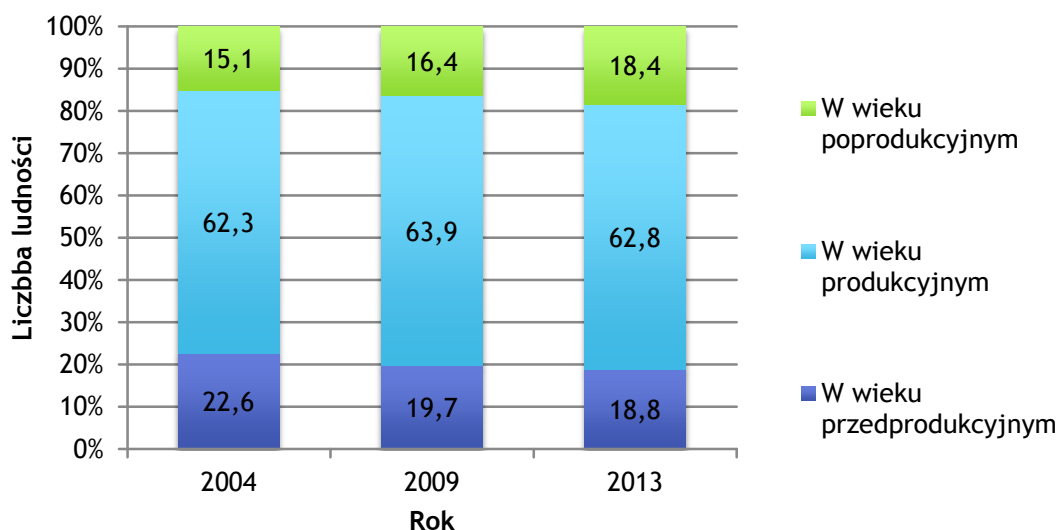


Struktura ludności badanego obszaru w podziale na osoby w wieku przed-, po- i produkcyjnym w latach 2004, 2009 i 2013 została przedstawiona w poniższej tabeli oraz na wykresie.

Tabela 3. Struktura ludności obszaru opracowania w wieku przed-, po- i produkcyjnym (2004, 2009 i 2013)

Ludność:	2004		2009		2013	
	Liczba ludności	%	Liczba ludności	%	Liczba ludności	%
W wieku przedprodukcyjnym	25 783	22,6	22 657	19,7	21 671	18,8
W wieku produkcyjnym	71 311	62,3	73 597	63,9	72 528	62,8
W wieku poprodukcyjnym	17 304	15,1	18 961	16,4	21 270	18,4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS



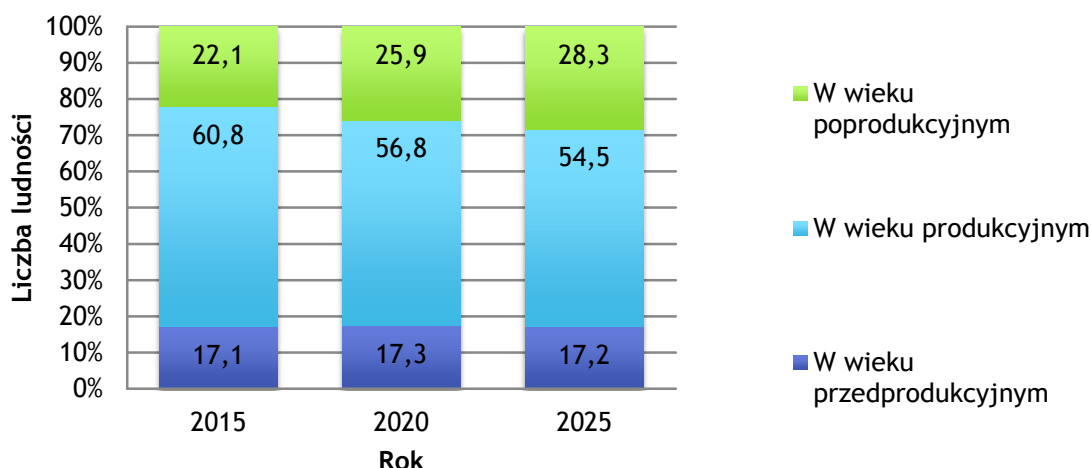
Wykres 4. Struktura ludności obszaru objętego planem transportowym w wieku przed-, po- i produkcyjnym (2004, 2009 i 2013)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Analiza powyższych danych pokazuje, iż liczba osób w wieku przedprodukcyjnym na przestrzeni lat regularnie spada. Liczba osób w wieku produkcyjnym osiągnęła 64% w 2009 i od tamtej pory zmalała o ponad 1 punkt procentowy. Za to regularnie wzrasta liczba osób w wieku poprodukcyjnym - w ciągu ostatnich 10 lat wzrosła z 15 do 18,5%.

Prognozowane dane dotyczące zmian udziału grup produkcyjnych i nieprodukcyjnych w ogólnej liczbie ludności dostępne są z dokładnością do powiatów, zatem na poniższym wykresie przedstawiono prognozę dla miasta powiatowego Krosno.





Wykres 5. Prognozowane zmiany w strukturze wiekowej ludności miasta Krosno na lata 2015, 2020 i 2025

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

W prognozie widoczne jest wyraźne zmniejszanie się udziału osób w wieku produkcyjnym na rzecz grupy wiekowej 65+, przy jednoczesnym niewielkim spadku w przedziale od 0 do 17 lat w relacji do stanu obecnego.

Analizując powyższe wykresy można wywnioskować, że w 2025 roku przewiduje się niemal dwukrotny wzrost udziału ludności w wieku poprodukcyjnym w porównaniu z rokiem 2004, głównie kosztem grupy w wieku produkcyjnym.

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:

- standardu taboru,
- drogi dojazdu do przystanku,
- gęstości rozmieszczenia przystanków komunikacyjnych.

2.2.2 Gęstość zaludnienia

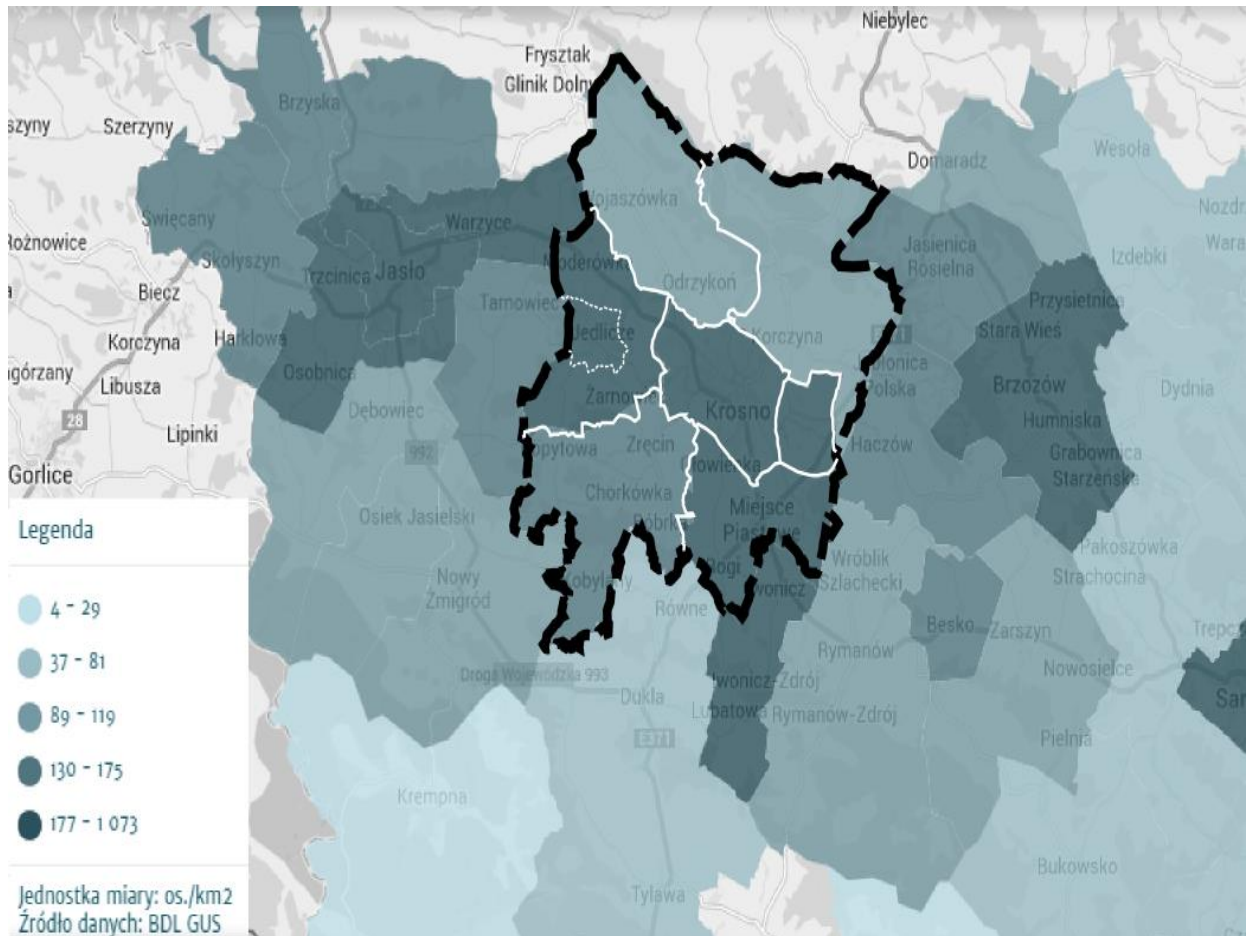
Czynnikiem bezpośrednio wpływającym na popyt na przewozy pasażerskie jest rozmieszczenie mieszkańców i cechy demograficzne analizowanego obszaru.

Niniejszy plan transportowy obejmuje swoim zasięgiem:

- miasto na prawach powiatu - Krosno,
- jedną gminę miejsko-wiejską - Jedlicze,
- pięć gmin wiejskich - Chorkówka, Korczyna, Krościenko Wyżne, Miejsce Piastowe i Wojaszówka.

Cały obszar tworzą łącznie 53 sołectwa, miasto Jedlicze oraz miasto Krosno.





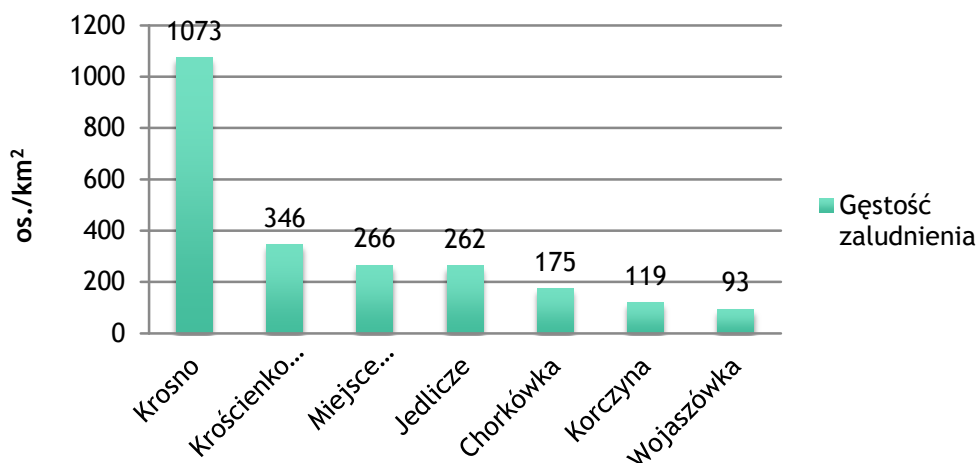
Mapa 2. Gęstość zaludnienia w gminach objętych planem transportowym

Źródło: Opracowanie własne na podstawie mapy interaktywnej dostępnej na stronie:
<http://www.mojapolis.pl/> (dostęp: 13.10.2014 r.)

Największą gęstość zaludnienia notuje się w Krośnie (1 073 os./km²) oraz w centralnych gminach obszaru (262-346 os./km²). Z kolei najniższą gęstością zaludnienia na tle obszaru cechują się gminy w jego północnej części: Korczyna oraz Wojaszówka.

Odnosząc się do danych demograficznych można zauważyć, że gęstość zaludnienia w mieście Krosno w ostatnich latach zmniejsza się na rzecz gmin sąsiednich.





Wykres 6. Gęstość zaludnienia w gminach objętych planem transportowym

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

2.3 Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

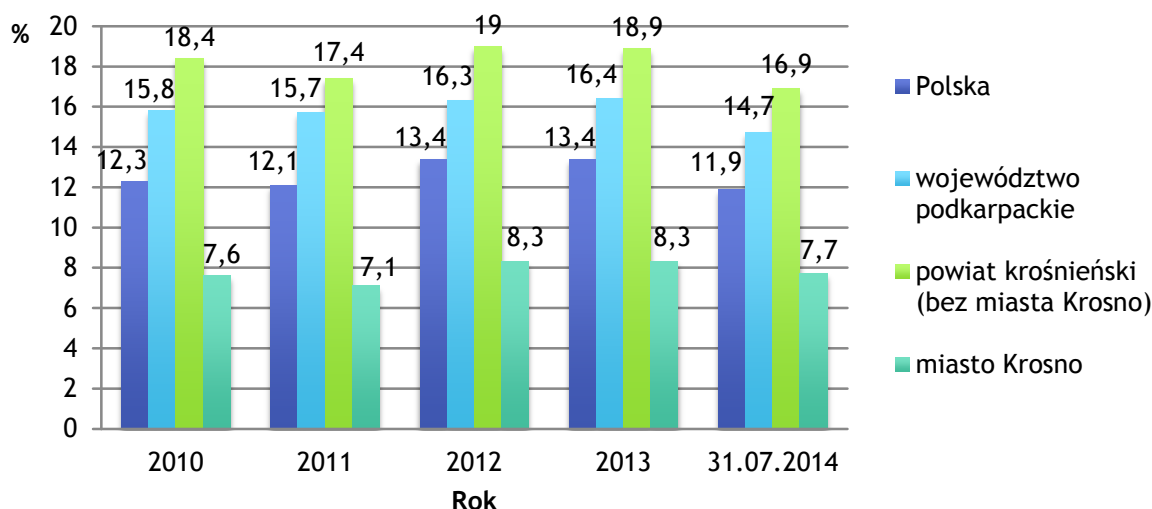
Poziom bezrobocia w powiecie krośnieńskim i mieście Krosno na tle województwa podkarpackiego i kraju w ostatnich latach zaprezentowany jest w poniższej tabeli oraz na wykresie.

Tabela 4. Poziom bezrobocia w latach 2010-2014

	Stopa bezrobocia [%]				
	2010	2011	2012	2013	31.07.2014
Polska	12,3	12,1	13,4	13,4	11,9
województwo podkarpackie	15,8	15,7	16,3	16,4	14,7
powiat krośnieński (bez miasta Krosno)	18,4	17,4	19	18,9	16,9
Krosno	7,6	7,1	8,3	8,3	7,7

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PUP w Krośnie

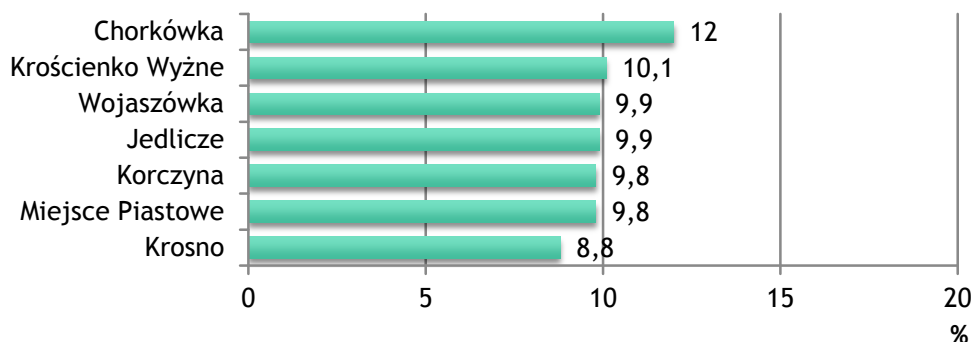




Wykres 7. Poziom bezrobocie w latach 2010-2014

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PUP w Krośnie

Powyższe dane wskazują na proporcjonalne wahania poziomu 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.

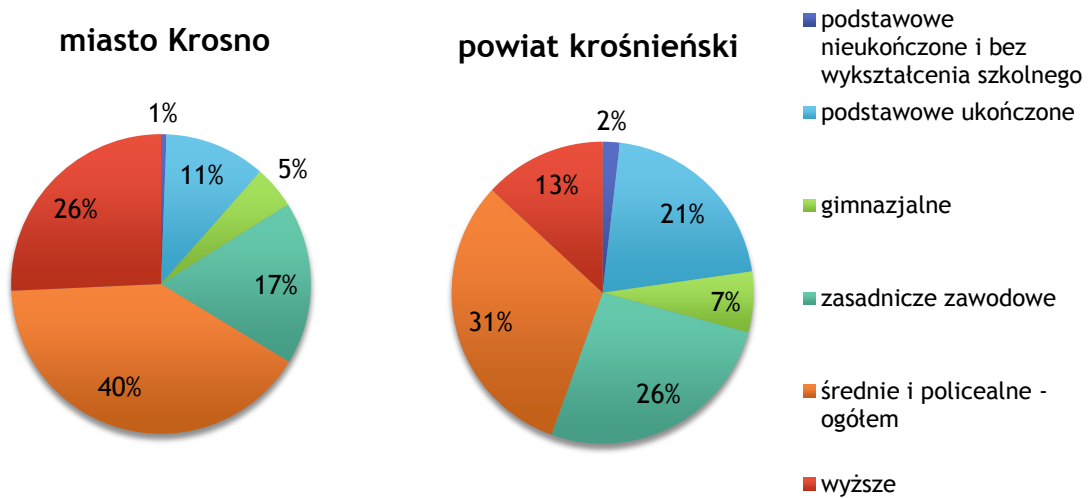


Wykres 8. Udział zarejestrowanych bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w roku 2013

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Analizując udział zarejestrowanych bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w poszczególnych gminach widać, że najwyższy wskaźnik jest w gminie Chorkówka (12%), natomiast najniższy - w mieście Krosno (8,8%). Pozostałe gminy plasują się w pobliżu 10%. Średnio, co dziesiąta osoba w wieku produkcyjnym zamieszkująca obszar opracowania jest zarejestrowana w powiatowym urzędzie pracy.





Wykres 9. Liczba ludności według wykształcenia, dane na 2011 rok

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS (Narodowy Spis Powszechny 2011)

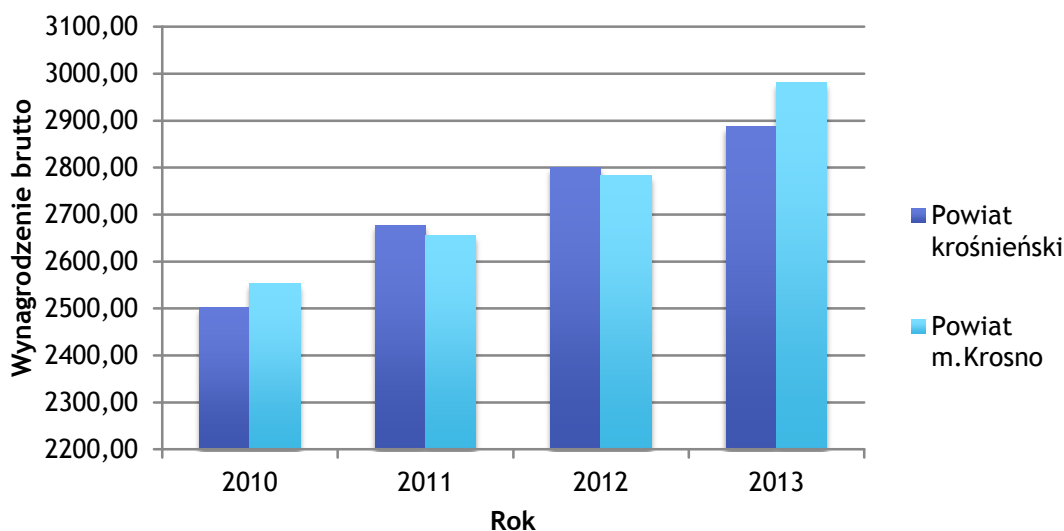
Powyższy wykres pokazuje ludność według wykształcenia z podziałem na miasto Krosno oraz powiat krośnieński (ze względu na brak danych na poziomie gmin).

W Krośnie 2/3 mieszkańców to osoby z wykształceniem średnim lub wyższym, przy czym osoby z wykształceniem wyższym stanowią ponad 25% ogółu. Natomiast w powiecie krośnieńskim wykształcenie średnie i wyższe posiada mniej niż połowa ludności. Ponadto dość duży udział ludności powiatu ma wykształcenie zasadnicze zawodowe (26%).

2.4 Uwarunkowania społeczno-ekonomiczne

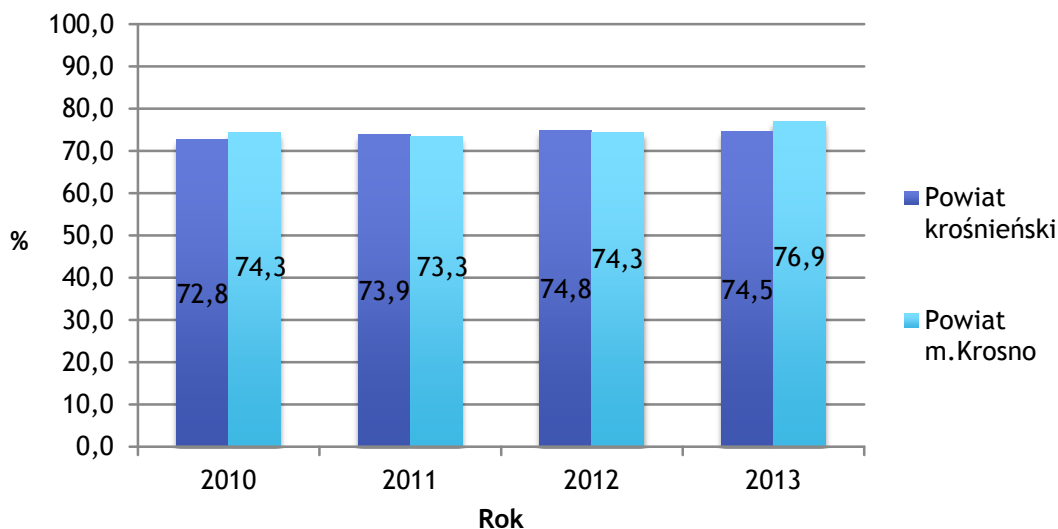
W roku 2013 przeciętne wynagrodzenie brutto w mieście Krosno wynosiło 2 980,59 zł, natomiast w powiecie krośnieńskim (w skład, którego wchodzi pozostałe gminy uwzględnione w niniejszym opracowaniu) była to kwota 2 887,05 zł, co stanowiło odpowiednio 76,9% i 74,5% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w 2013 r. w Polsce.





Wykres 10. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w Krośnie i powiecie krośnieńskim

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

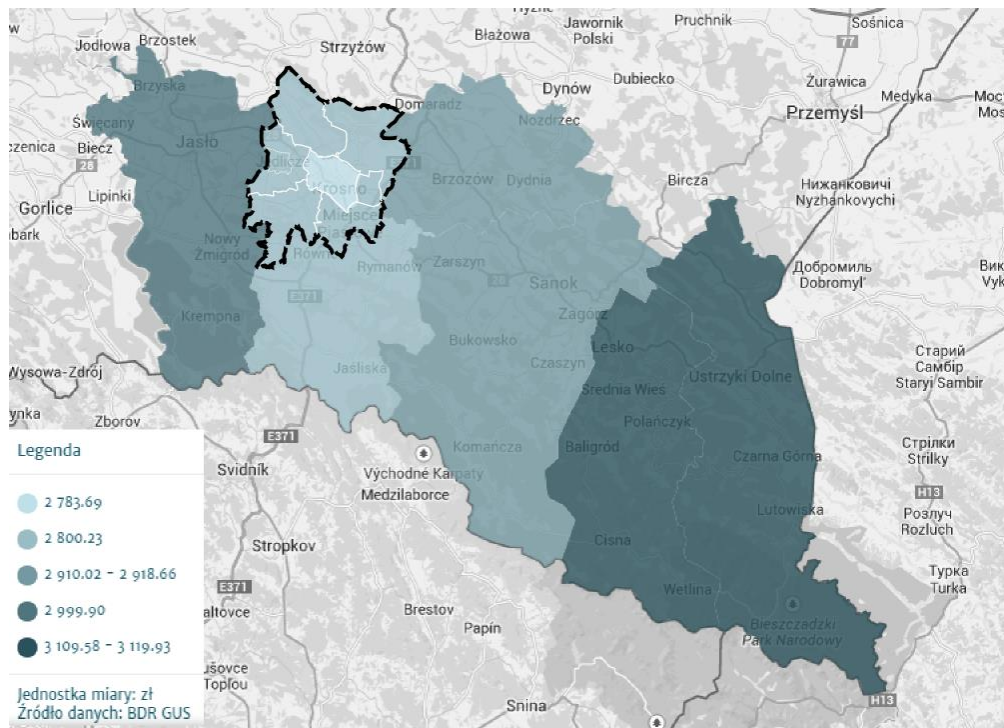


Wykres 11. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w relacji do średniej krajowej (Polska=100)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Powyższe wykresy wskazują, że w ostatnich latach przeciętne wynagrodzenie brutto w Krośnie i powiecie krośnieńskim regularnie wzrasta. W relacji do średniej krajowej wykres pokazuje systematyczny wzrost w powiecie krośnieńskim, natomiast w Krośnie - niewielkie wahania.





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 krosnieńskim na tle podregionu krosnieńskiego. W roku 2012 w skali podregionu wartość ta była najniższa w mieście Krosno.

PKB na jednego mieszkańca, to jeden z najczęściej stosowanych na świecie wskaźników zamożności obywateli danego państwa. Oblicza się go, dzieląc wartość PKB (produktu krajowego brutto) tego państwa przez liczbę jego mieszkańców.





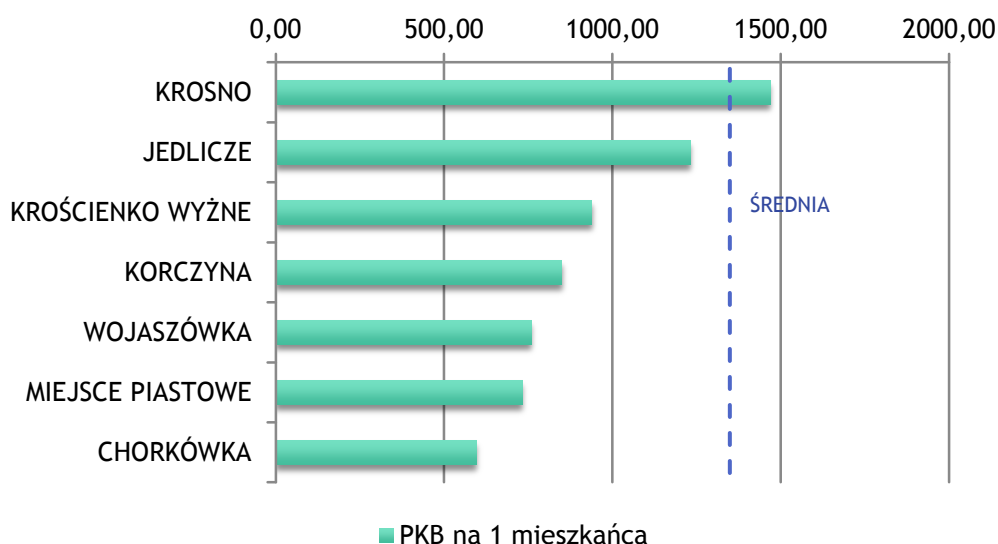
Tabela 5. Dochody podatkowe w przeliczeniu na jednego mieszkańca w poszczególnych gminach, dane na 2014 r. (oszacowane przez Ministerstwo Finansów)

Miejsce	Gmina	PKB na 1 mieszkańca
1	Kleszczów	33560,89
346	Krosno	1468,30
628	Jedlicze	1231,50
1312	Krościenko Wyżne	938,65
1604	Korczyna	849,29
1863	Wojaszówka	760,08
1948	Miejsce Piastowe	732,43
2291	Chorkówka	596,82
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.)

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.



Wykres 12. Dochody podatkowe w przeliczeniu na jednego mieszkańca w poszczególnych gminach, dane na 2014 r.

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.)





Wśród jednostek terytorialnych objętych niniejszym opracowaniem, powyżej średniej znalazło się jedynie miasto Krosno. Najniższe dochody charakteryzują gminę Chorkówka.

2.5 Sieć transportowa

2.5.1 Układ drogowy

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 6. 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 Korczyna). Ich przebieg na terenie miasta Krosna został przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 7. Wykaz dróg wojewódzkich na terenie miasta Krosno

Nr drogi	Nazwa ulicy	Łączna długość [km]
990	Rzeszowska	1,601
991	Korczyńska	4,229
	Lwowska	
	Niepodległości	

SUMA: 5,830

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 przedstawia tabela poniżej.

Tabela 8. Wykaz dróg powiatowych na terenie miasta Krosno

Nr drogi	Nazwa ulicy	Łączna długość [km]
119601R	Słoneczna	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

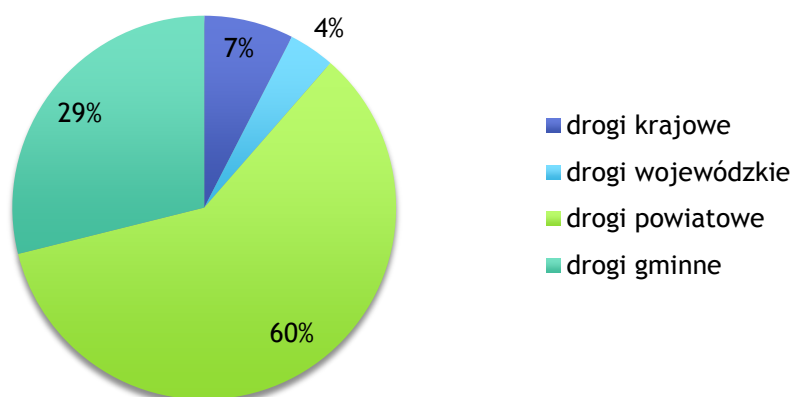
SUMA: 43,431

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od miasta Krosno

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

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





Wykres 13. Udział poszczególnych dróg w systemie drogowym miasta Krosno

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od miasta Krosno

Tabela 9. Długość dróg w mieście Krosno

	łączna długość [km]
drogi krajowe	11,347
drogi wojewódzkie	5,830
drogi powiatowe	43,431
drogi gminne	89,753
RAZEM	150,361

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od miasta Krosno

Zrealizowane i prowadzone inwestycje drogowe

W Krośnie konsekwentnie realizowane są inwestycje podnoszące jakość infrastruktury drogowej miasta. W ostatnich latach zrealizowano bądź realizuje się poniższe inwestycje drogowe¹:

1. Budowa drugiej nitki obwodnicy, wraz z budową przejścia podziemnego do osiedla Traugutta,
2. Budowa mostów na ul. Konopnickiej i ul. Asnyka,
3. Przebudowa ulic i skrzyżowań łączących się z drogą krajową nr 28,
4. Modernizacja ul. Łukasiewicza do ul. Niepodległości z przedłużeniem do ul. Witosa i drogi G4,
5. Budowa drogi G4 łączącej ul. Jana Pawła II z ulicami Bieszczadzką i Korczyńską.

Ponadto, w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020, planuje się przedsięwzięcia mające na celu przede wszystkim stymulowanie wzrostu

¹ źródło: „INFORMACJA na temat realizacji Strategii Rozwoju Miasta Krosna na lata 2004-2013”





przedsiębiorczości². Cel ten ma być osiągnięty m.in. poprzez poprawę infrastruktury drogowej, planowane inwestycje to:

- budowa nowego odcinka obwodnicy miasta pomiędzy ul. Baczyńskiego a Zręcińską,
- przebudowa drogi powiatowej Jedlicze - Dobieszyn do granicy miasta,
- przebudowa ulicy Baczyńskiego od granicy miasta do skrzyżowania z nową obwodnicą,
- przebudowa drogi powiatowej Zręcin - Krosno do granicy miasta,
- budowa nowego odcinka obwodnicy miasta pomiędzy ul. Bieszczadzką a Sikorskiego,
- przebudowa ul. Sikorskiego od skrzyżowania z obwodnicą do torów kolejowych,
- przebudowa drogi powiatowej Szczepańcowa - Głowienka,
- przebudowa drogi powiatowej Głowienka - Wrocanka,
- przebudowa drogi powiatowej Wrocanka - Miejsce Piastowe,
- przebudowa drogi powiatowej Korczyzna - Jabłonica do skrzyżowania z drogą krajową nr 19,
- budowa drogi dojazdowej do siedziby Krośnieńskiego Inkubatora Technologicznego,
- przebudowa ul. Składowej od skrzyżowania z ul. Podkarpacką do Krośnieńskiego Inkubatora Technologicznego.

Według *Strategii Rozwoju Miasta Krosna na lata 2014 - 2022*, istotnym zadaniem jest zwiększenie dostępności zewnętrznej miasta poprzez wykonanie połączeń z istniejącą drogą krajową nr 19 oraz w przyszłości z drogą ekspresową S19 (szlak transportowy via Carpatia łączący kraje nadbałtyckie z Europą południową).

Działania w tym kierunku powinny polegać na zabieganiu o realizację następujących inwestycji:

- rozbudowa drogi krajowej nr 28 od granic miasta Krosna do węzła z S19, za Miejscem Piastowym. Optymalnym rozwiązaniem byłoby wykonanie nowego połączenia omijającego centrum Miejsca Piastowego (obwodnica);
- rozbudowa drogi krajowej nr 28 z Krosna do Jasta oraz drogi krajowej nr 73 z Jasta do Pilzna.

Kontynuowane mają być prace w zakresie przebudowy najważniejszej arterii komunikacyjnej miasta, jaką jest droga krajowa nr 28. Główne zadania w tym zakresie obejmują:

- dobudowę drugiej jezdni na newralgicznych odcinkach, w tym budowę drugiego mostu nad Lubatówką;

² źródło: „Partnerstwo dla rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonującego Krosno”, www.krosno.pl





- podniesienie parametrów istniejącej ulicy do standardów technicznych odpowiadających drodze krajowej;
- budowę bezkolizyjnego, wielopoziomowego skrzyżowania z ul. Witosą;
- przebudowę wszystkich skrzyżowań w ciągu drogi krajowej nr 28 na terenie Krosna.

W ramach przebudowy drogi krajowej nr 28 planowane są również inwestycje z zakresu inżynierii ruchu:

- powstanie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach ulic: Podkarpacka - Tysiąclecia (skrzyżowanie to zostanie skoordynowane ze skrzyżowaniem na ulic: al. Jana Pawła II - Podkarpacka - Krakowska - Popiełuszki),
- powstanie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach ulic: Bema - al. Jana Pawła II - Rzeszowska.³

Równolegle planuje się dążyć do polepszenia warunków ruchu na terenie Krosna oraz połączyć poszczególne dzielnice z ominięciem centrum miasta. W tym celu należy kontynuować prace nad siecią ulic tworzących tzw. obwodnice Krosna tj.

- drogi klasy „Z” na odcinku od ul. Bema do ul. Zręcińskiej;
- drogi klasy „G” od ul. Zręcińskiej do ul. Chopina;
- drogi klasy „Z” od ul. Chopina do ul. Korczyńskiej;
- drogi klasy „Z” od ul. Korczyńskiej do ul. Białobrzeskiej - Moniuszki;
- drogi klasy „Z” od ul. Moniuszki do ul. Krakowskiej.

Ponadto przewidywane są następujące inwestycje w zakresie poprawy wewnętrznego układu komunikacyjnego:

- budowa łącznika drogowego ul. Czajkowskiego - Szpetnara - Witosą;
- budowa łącznika drogowego ul. Łukasiewicza - Czajkowskiego - Niepodległości;
- budowa łącznika drogowego ul. Tysiąclecia - Popiełuszki;
- budowa drogi łączącej ul. Żwirki i Wigury z ul. Lelewela;
- rozbudowa ulicy Słonecznej.

Według *Strategii Rozwoju Miasta Krosna na lata 2014 - 2022*, w najbliższych latach niezbędne jest wykonanie przebudowy następujących skrzyżowań:

- ul. Krakowskiej z ul. Łukasiewicza - Piłsudskiego - Lewakowskiego;
- ul. Lewakowskiego z ul. Lniarską;
- ul. Pużaka z ul. Kletówki;
- wszystkich skrzyżowań w ciągu drogi krajowej nr 28.

Ponadto należy zsynchronizować sygnalizacje świetlne w ciągu drogi krajowej nr 28 celem upłynnienia ruchu i zapewnienia optymalnego czasu przejazdu przez całą drogę w obrębie miasta. System sterowania sygnalizacją świetlną powinien zostać

³ Dane otrzymane z Wydziału Drogownictwa UM w Krośnie





zintegrowany z systemem monitoringu wizyjnego ulic oraz wyposażony w pętle indukcyjne.

Wzrost liczby użytkowanych pojazdów przekłada się na potrzeby nie tylko w zakresie infrastruktury drogowej, lecz także parkingowej. W najbliższym czasie planowana jest budowa parkingu przy ul. Pużaka oraz rozbudowa parkingu przy ul. Wyszyńskiego.

2.5.2 Układ torowy

Przez Krosno przebiega linia kolejowa nr 108 Stróże - Krościenko. Jest to linia jednotorowa, niezelektryfikowana, kategorii pierwszorzędnej. Ponadto przez obszar objęty planem przebiega linia kolejowa nr 106 Rzeszów - Jasło. Linia ta również jest jednotorowa, niezelektryfikowana o kategorii pierwszorzędnej. Układ sieci kolejowej w regionie bardzo niekorzystnie wpływa na czas podróży z Krosna do stolicy województwa - Rzeszowa. Od lat planowane jest wybudowanie łącznicy między liniami nr 106 i 108 pozwalającej ominąć długi dojazd i powrót z Jasła, jednak wciąż nie jest znany możliwy (realny) termin takiej inwestycji. W Krośnie znajduje się stacja kolejowa oraz trzy przystanki: Krosno Turaszówka, Krosno Polanka i Krosno Miasto. Poza tym na obszarze objętym planem na linii nr 108 znajdują się: przystanek Jedlicze Męcinka, stacja Jedlicze, stacja Targowiska oraz przystanek Widacz. Na linii 106 w ramach gminy Wojaszówka znajdują się przystanek Wojaszówka i stacja Przybówka.

Obecnie na obu liniach zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. prowadzi prace mające na celu przywrócenie pierwotnych parametrów oraz poprawę dostępności.

W wojewódzkim planie transportowym wskazano na plany budowy łącznicy między liniami kolejowymi nr 106 i 108. Przedstawiono trzy warianty: dwa Krosno Turaszówka - Wojaszówka - Przybówka i trzeci Jedlicze - Szebnie. Wybudowanie tej łącznicy pozwoli na osiągnięcie dużo lepszego czasu podróży pociągiem do Rzeszowa niż obecnie (przez Jasło).

2.5.3 Ścieżki rowerowe

W ramach zrównoważonego rozwoju transportu, dąży się również do zmniejszenia obciążenia ruchem sieci drogowej poprzez rozbudowę infrastruktury pod wykorzystanie alternatywnych środków transportu indywidualnego, np. rowerów. Na koniec 2013 r. w granicach miasta istniało 13,6 km ścieżek rowerowych. Układ ścieżek rowerowych prowadzonych poza jezdnią oraz tras rowerowych jest ważnym, oddzielnym elementem systemu transportowego Krosna, który ma pełnić w mieście funkcję rekreacyjną i transportową. Na dzień dzisiejszy jest to układ niespójny, który nie tworzy zwartej sieci. Brak skoordynowanego układu ruchu rowerowego wynika z powiązania jego budowy z budową i remontami dróg.⁶

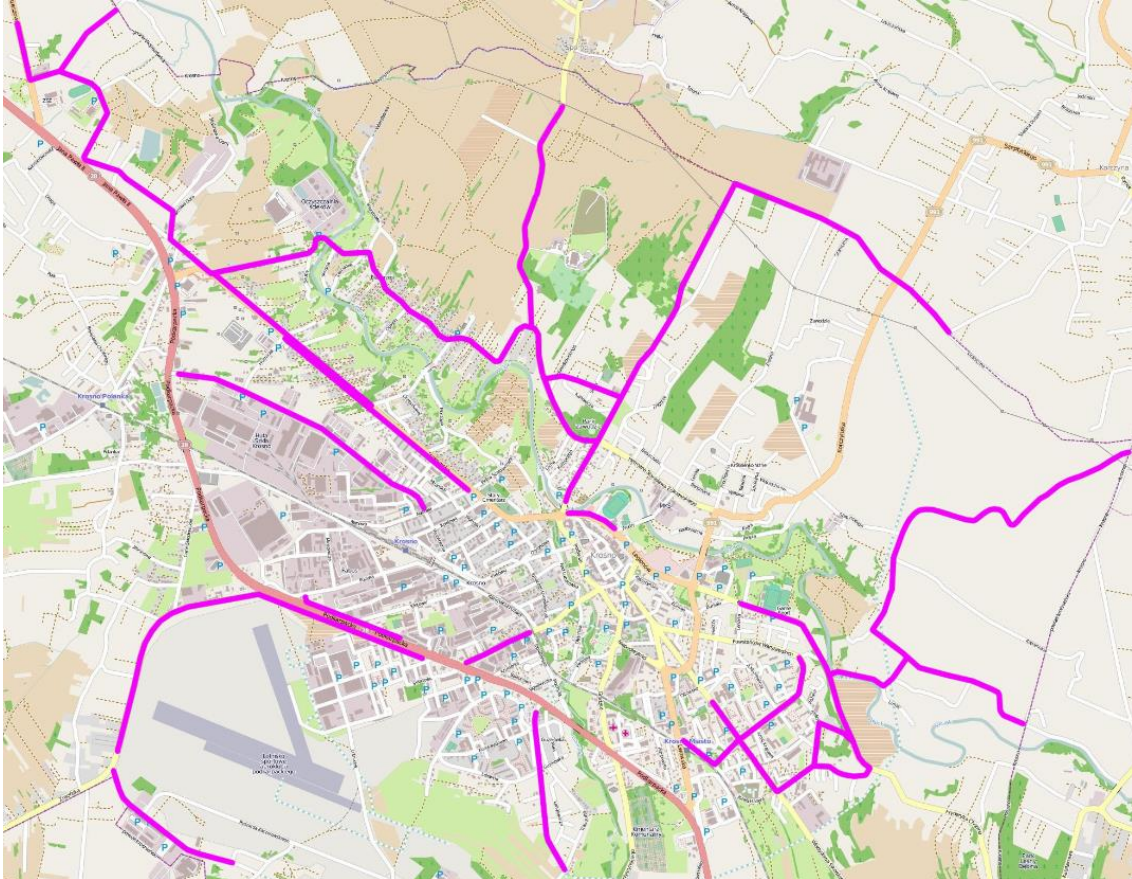
Obecna sieć ścieżek rowerowych na terenie miasta Krosno została przedstawiona na poniższej mapie.

⁶ *Strategia Rozwoju Miasta Krosna na lata 2014 - 2022*, Krosno 2014 r.





Widoczne trasy rowerowe są dopiero załącznikiem spójnej, jednolitej sieci. Ich obecny układ daje możliwość dojazdu do centralnego obszaru miasta.



Mapa 4. Mapa ścieżek rowerowych
Źródło: www.krosno.pl





3 Sieć komunikacyjna





3.1 Informacje ogólne

3.1.1 Transport drogowy na terenie gminy Krosno

Podstawą funkcjonowania sieci komunikacyjnej miasta Krosna są przewozy realizowane przez Miejską Komunikację Samochodową Sp. z o.o. w Krośnie. Są to przewozy o charakterze użyteczności publicznej, obejmują swoim zasięgiem teren miasta Krosna oraz gmin ościennych: Jedlicze, Chorkówka, Krościenko Wyżne, Korczynna i Miejsce Piastowe.

Komunikacja o charakterze użyteczności publicznej uzupełniana jest przewozami komercyjnymi - lokalnymi i dalekobieżnymi. Głównymi lokalnymi przewoźnikami są PKS w Krośnie S.A., Firma Jacek, Firma MIŚ, Marcel, FPHU Kubuś oraz PKS Jasto Sp. z o.o.

Krosno posiada rozwiniętą sieć połączeń międzymiastowych (połączenia do Warszawy, Łodzi, Krakowa, Lublina, Rzeszowa).

3.1.2 Transport kolejowy

Według rocznego rozkładu jazdy 2013/14 przez Krosno kursują dwie pary pociągów Jasto - Zagórz, jednak w wielu terminach pociągi zastępowane są autobusami. Przez Wojaszówkę i Szebnie kursują dwie pary pociągów relacji Rzeszów Główny - Jasto, również w niektórych terminach realizowanych autobusami. Wszystkie wymienione połączenia są obsługiwane przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o. na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego. W Krośnie obecnie nie jest dostępna kolej dalekobieżna, jednak wg zapowiedzi PKP Intercity S.A. od grudnia, po kilkuletniej przerwie, powrócić ma pociąg z Gdyni do Zagórza.

W poniższej tabeli zaprezentowano rozkład jazdy dla stacji Krosno, ze względu na częste zmiany rozkładu do spisania połączeń przyjęto przykładowy okres 20-26 października.

Tabela 10. Rozkład jazdy na stacji Krosno

przyjazdy	kierunek	odjazdy
7:43 (pn-pt) 15:38 (pn-pt, nd)	Jasto	6:19 (pn-sob) 14:09 (pn-pt)
6:18 (pn-sob) 14:08 (pn-pt)	Zagórz	7:44 (pn-pt) 15:39 (pn-pt, nd)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie plk-sa.pl





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 wydanych przez Prezydenta Miasta Krosna

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 znajduje się w poniższej tabeli. Należy zaznaczyć, że oferta przewozowa przewoźników prywatnych jest niestabilna - zmiany zachodzą nawet kilka razy w miesiącu.

Tabela 11. Wykaz linii kursujących na podstawie zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Krosna, stan na 18.11.2014 r.

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 - Ustrobna - Gąsienice - Bajdy - Wojaszówka - Łączki Jagiellońskie - Łęki Strzyżowskie - Pietrusza Wola - Rzepnik	PKS w Krośnie S.A.	33	8	0:58
40	Linia 1038	Krosno - Korczyzna - 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
47	Linia 1019	Krosno - Rzepnik - Odrzykoń - Ustrobnia - Gąsienice - Bajdy - Wojaszówka - Łączki Jagiellońskie - Łęki Strzyżowskie - Pietrusza Wola - Rzepnik	PKS w Krośnie S.A.	33	17	01:04
48	Linia 1021	Krosno - Odrzykoń - Ustrobnia - 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
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
62	Linia 1054	Krosno - Krościenko Wyżne - Pustyny - Iskrzynia - Wola Kombroska - 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
67	Linia 1099	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Klimkówka - Rymanów - Łazy - Sieniawa - Głęboke	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
83	Linia 1146	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Nadole - Teodorówka - Iwla - 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
104	Krosno - Iwla	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Nadole - Teodorówka - Iwla	Fornal Józef Firma Handlowo-Ustugowa			
111	Krosno, Huta Techniczna - Łężany	Krosno, Huta Techniczna - Łężany	Usługi autokarem s.c. "WIKI" Adam Witkowski, Piotr Uliasz	13,6	27	0:25
117	Krosno - Jasionka	Krosno, Korczyzna - Krosno, Huta Techniczna - Krosno, Dworzec PKS II - Krosno, Podwale/Legionów - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Cergowa - Jasionka	Wielgos Robert „Miś”			
119	Linia 1050	Krosno, Sikorskiego - Korczyzna - 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 - Korczyzna - 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 - Usługowa BESKID	27	10	0:38
135	Krosno - Miejsce Piastowe - Targowiska - Milcza - Bzianka	Krosno, Szpital Wojewódzki - Krosno, Huta Techniczna - Krosno, Dworzec - Miejsce Piastowe - Łężany - Targowiska - Widacz - Wróblík Królewski - Wróblík Szlachecki - Milcza - Bzianka	Danuta ziemiańska Przedsiębiorstwo Handlowo-Ustugowe "ROMEX"	29,8	28	0:45
136	Krosno, Huta Techniczna - Widacz	Krosno, Huta Techniczna - Łężany - Targowiska - Widacz	Usługi 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 - Usługowa BESKID			





139	Krosno - Barwinek	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - 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 Wołczański Przewóz Osób "DROMADER"			
145	Krosno - Równe	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Lubatówka - Równe	Robert Wołczański Przewóz Osób "DROMADER"			
146	Krosno - Łęki Strzyżowskie	Krosno - Odrzykoń - Ustrobna - Bratkówka - Wojkówka - Łączki Jagiellońskie - Łęki Strzyżowskie	Lucyna Blok Firma Przewozowo - Handlowo - Usługowa "KUBUŚ"			
147	Krosno - Miejsce Piastowe - Dukla	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla	Wilusz Bogdan FTUH "BODEK"			
148	Krosno - Łęki Dukielskie	Krosno - Świerzowa - Zręcin - Bóbrka - Wietrzno - Łęki Dukielskie	Andżelika Mikosz FPUH MIKO			
149	Krosno - Głojsce	Krosno - Świerzowa - Zręcin - Chorkówka - Kobylany - Sulistrowa - Draganowa - Głojsce	Andżelika Mikosz FPUH MIKO			
150	Krosno - Iwonicz Zdrój	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Iwonicz Zdrój	Paweł Nycz			
151	Krosno - Lubatowa	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Lubatówka - Lubatowa	Anna Zięba			
152	Krosno - Chlebna	Krosno - Dobieszyn - Jedlicze - Dobieszyn	Ewa Wielgos			
153	Krosno - Miejsce Piastowe - Dukla - Głojsce	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Teodorów - Iwla - Głojsce	Kazimierz Niemiec Firma Transportowo-Usługowa BESKID			
154	Krosno - Dukla - Zawadka Rymanowska	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Lipowica - Nowa Wieś - Trzciana - Zawadka Rymanowska	Wielgos Robert „Miś”			
155	Krosno - Wrocanka	Krosno - Głowienka - Wrocanka	Wilusz Bogdan FTUH "BODEK"			
156	Krosno - Głębokie	Krosno, Dworzec Autobusowy PKS - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Klimkówka - Rymanów - Sieniawa - Głębokie	Kazimierz Niemiec Firma Transportowo-Usługowa BESKID			

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od miasta Krosno

Łącznie 16 przewoźników posiada 55 zezwoleń na regularny przewóz osób. Najwięcej kursów jest wykonywanych na podstawie zezwolenia nr 43 (trasa Krosno - Miejsce





Piastowe - Iwonicz - Iwonicz Zdrój) - 49 kursów w dobie; nieco mniej kursów jest wykonywanych na podstawie zezwoleń nr 48 (Krosno - Rzepnik), nr 41 (Krosno - Wola Niżna) i nr 97 (Krosno - Barwinek) - odpowiednio 40, 39 i 38 kursów w dobie.

3.3 Analiza obowiązujących zezwoleń wydanych przez sąsiednie organy

Na linie komunikacyjne, które nie wykraczają poza obszar powiatu krośnieńskiego i nie wkraczają do miasta Krosna, a swoim zasięgiem obejmują przynajmniej dwie gminy, zezwolenia wydaje Starosta Powiatu Krośnieńskiego. Wykaz takich linii, które przebiegają przez obszar objęty planem, znajduje się w tabeli poniżej.

Tabela 12. Wykaz linii kursujących na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Krośnieńskiego, stan na 4.11.2014 r.

nr zezwolenia	Nazwa linii	Przewoźnik	Długość trasy [km]	Czas przejazdu całej trasy [min]	Liczba kursów		
					pn-pt	sob	nd
56	Bzianka - Miejsce Piastowe	P.H.U. "Romex"	20,8	36	12	0	0
50	Lubatowa - Iwonicz-Zdrój	Przewóz Osób "DROMADER"	23	39	4	0	0
51	Lubatowa - Iwonicz-Zdrój	Przewóz Osób "DROMADER"	19,7	34	19	2	0
52	Wola Wyżna - Dukla	Józef Fornal Firma Handlowo-Usługowa	28	52	14	0	0
53	Wola Komborska, skrzyżowanie - Iwonicz-Zdrój	Firma Usługowo-Przewozowa "JACEK"	19	32	2	0	0
42	Iwonicz Tech. Rolnicze - Iwonicz Zdrój	PKS w Krośnie SA	15	26	1	0	0
38	nr 1083 Miejsce Piastowe - Rymanów	PKS w Krośnie SA	16	27	1	0	0
58	Iwonicz Zdrój - Lubatówka	Paweł Nycz TRANS-USŁUGI	18	33	22	3	7

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od powiatu krośnieńskiego

Zezwolenia wydane przez Starostę, które swoim zasięgiem obejmują obszar objęty planem, posiada 6 przewoźników, łącznie na 8 liniach. Na ich podstawie wykonywanych jest 75 kursów w dni robocze oraz 5 w soboty i 7 w niedziele.

Na kursy wykraczające poza obszar powiatu zezwolenia wydaje Marszałek Województwa Podkarpackiego, wykaz takich zezwoleń znajduje się w tabeli poniżej.





Tabela 13. Wykaz linii kursujących w powiecie krośnieńskim na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego, stan na sierpień 2013 r.

Nr zezwolenia	Relacja		Długość [km]	Liczba kursów	Czas przejazdu	Prędkość [km/h]	Przewoźnik
117	Leżajsk	Iwonicz Z	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
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	Jaślicka	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 SA
1438	Wróblík Szlach.	Warzyce	43,5	6	0:59		PHU Romex
1442	Niebylec	Wrocław	477	6	6:40	62,4	FHU Czurczak
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.
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.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z bip.podkarpackie.pl

3.4 Charakterystyka taboru wykorzystywanego przez operatora publicznego transportu zbiorowego

Operatorem publicznego transportu w Krośnie jest Miejska Komunikacja Samochodowa Spółka z o.o. w Krośnie (dalej także jako „MKS” lub „MKS Sp. Z o.o. w Krośnie” lub „MKS Krosno”) która swoją działalność na obszarze miasta Krosna prowadzi od 1953 r. Obecnie MKS Sp. z o.o. w Krośnie funkcjonuje jako spółka prawa handlowego.

W tabeli poniżej został przedstawiony tabor, jakim dysponuje operator.

Tabela 14. Tabor, jakim dysponuje operator publicznego transportu zbiorowego
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	-	





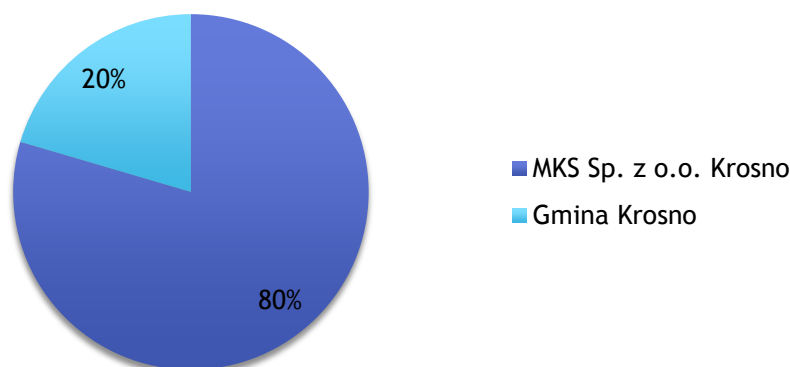
					NAPĘDOWY		
2	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1987	OLEJ NAPĘDOWY	-	
3	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1987	OLEJ NAPĘDOWY	-	
4	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1988	OLEJ NAPĘDOWY	-	
5	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1988	OLEJ NAPĘDOWY	-	
6	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1988	OLEJ NAPĘDOWY	-	
7	MKS 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	
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

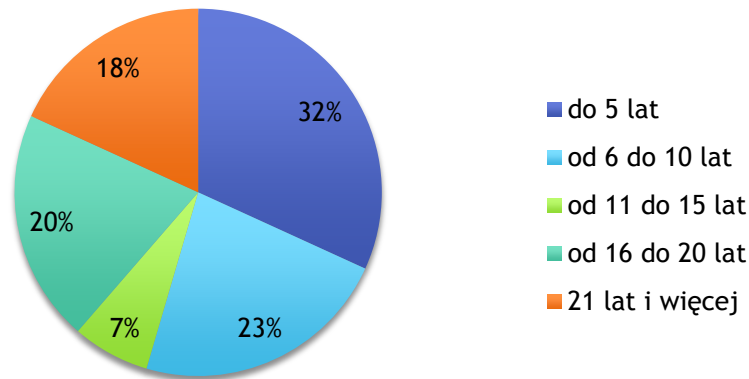


Wykres 14. Struktura właścicielska taboru

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. w Krośnie



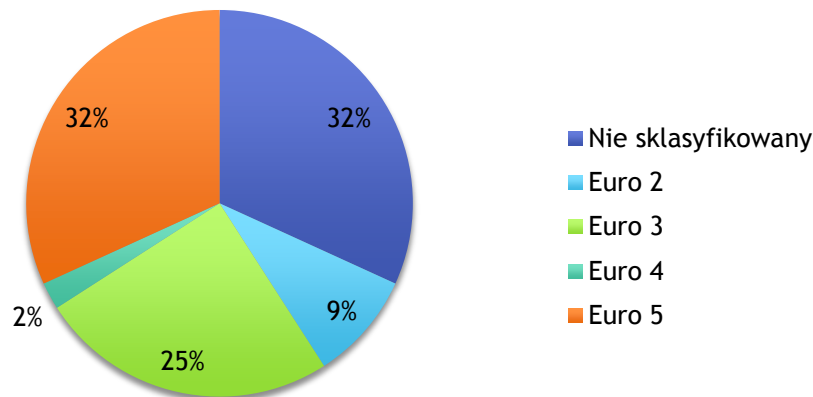


Wykres 15. Struktura wiekowa pojazdów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od miasta Krosno

Średni wiek taboru wykorzystywanego przez MKS wynosi ponad 12 lat, taboru którego właścicielem jest MKS - 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 pojazdów. 55% pojazdów ma nie więcej niż 10 lat, natomiast pozostałe 45 % przekracza wiek 10 lat.

Wszystkie pojazdy wykorzystywane przez MKS 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.



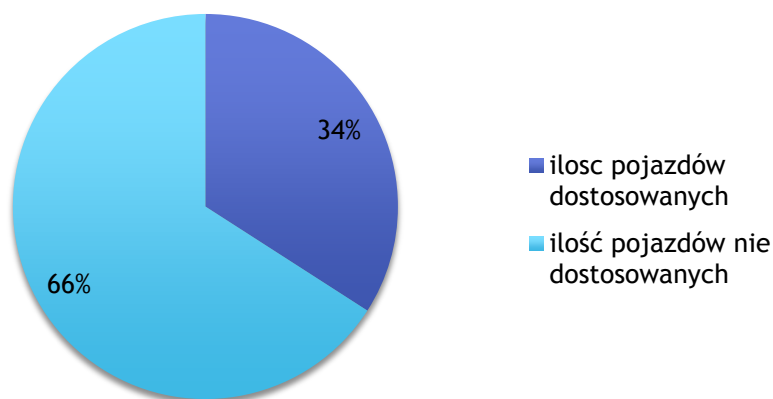
Wykres 16. Normy spalin spełniane przez tabor wykorzystywany przez MKS

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od miasta Krosno

Obecnie najwyższą normą spalin jest Euro 6, muszą 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 17. Pojazdy dostosowane do przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od miasta Krośno

Tylko 34% taboru wykorzystywanego przez MKS 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.

3.5 Tabor wykorzystywany przez innych przewoźników

3.5.1 Tabor autobusowy

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.

Tabela 15. Tabor, jakim dysponuje PKS w Krośnie S.A., stan na listopad 2013 r.

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
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





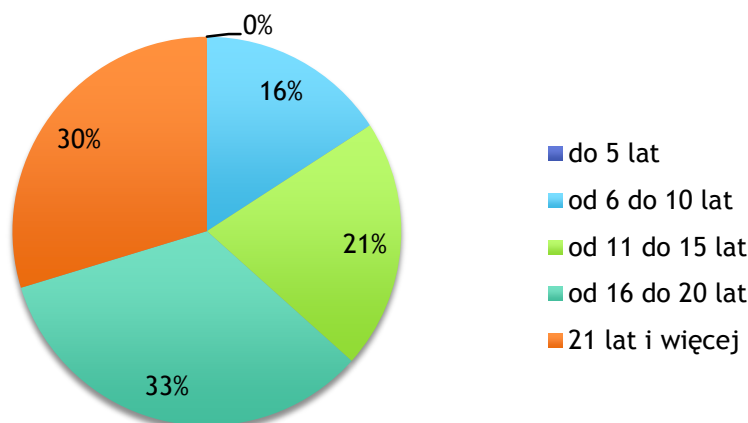
47	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H7.10.02	28	7	2004	N
48	PKS w Krośnie S.A.	Solbus	C,9,5	35	28	2007	N
49	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1988	N
50	PKS w Krośnie S.A.	Solbus	SL 11-47	43	34	2008	N
51	PKS w Krośnie S.A.	Solbus	Solbus C-9,5	35	28	2006	N
52	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-21	40	12	1999	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
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
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 zawartych w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Krośnieńskiego



Wykres 18. Struktura wiekowa pojazdów PKS w Krośnie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zawartych w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Krośnieńskiego

Średnia wieku pojazdów wykorzystywanych przez PKS w Krośnie wynosi ponad 17,5 roku. W ciągu ostatnich 5 lat PKS nie zakupił 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 udostępnionych 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.

3.5.2 Tabor kolejowy

Tabor kolejowy wysyłany do obsługi połączeń Rzeszów - 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 znajdzie w nich około 70 pasażerów, łączna pojemność wynosi 160 osób. Prędkość maksymalna wynosi 120 km/h.

3.6 Istniejąca sieć połączeń drogowych i kolejowych w formie graficznej

Na poniższych mapach znajduje się obecna sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem. Pierwsza z map przedstawia linie kolejowe wraz z przystankami. Na drugiej, na czerwono oznaczono sieć o charakterze użyteczności publicznej, natomiast na niebiesko pozostałe linie autobusowe (kursujące na podstawie zezwoleń Prezydenta i Starosty).

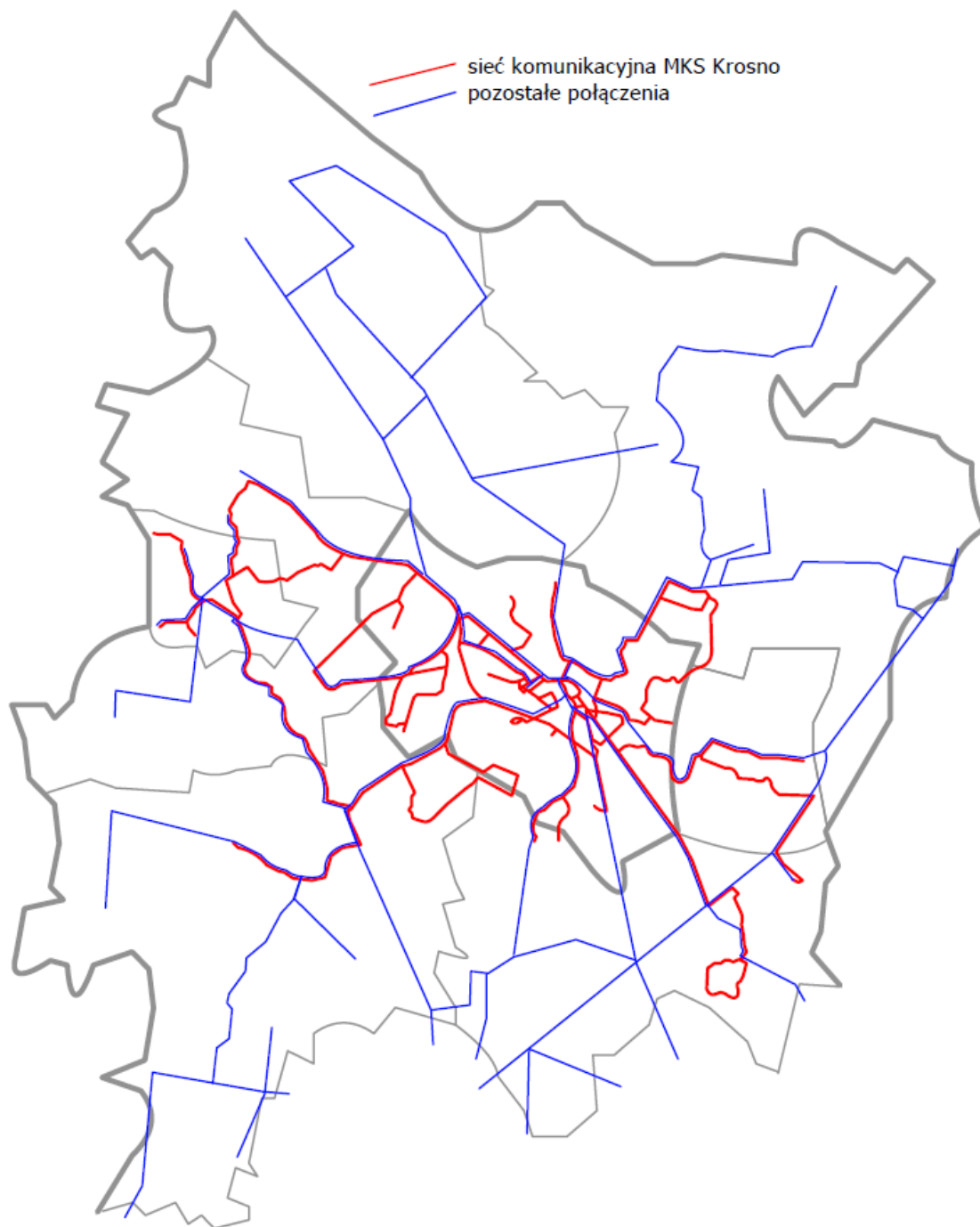




Mapa 5. Linie kolejowe na obszarze objętym planem

Źródło: Opracowanie własne na podstawie plk-sa.pl





Mapa 6. Linie autobusowe na obszarze objętym planem

Źródło: Opracowanie własne na podstawie strony MKS Krosno <http://cms.mobiinfo.pl/> oraz Planu zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu zbiorowego dla Powiatu Krośnieńskiego

3.7 Określenie linii o największym natężeniu podróży

Linie komunikacyjne 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. Większość przewoźników nie udostępniła danych dotyczących sprzedaży biletów, dlatego nie jest możliwe ich porównanie. W 2013 r. MKS Krosno sprzedało następującą liczbę biletów:

- ❖ 1 207 023 biletów jednorazowych,
 - ❖ 25 366 biletów miesięcznych,
- ponadto zostało wykonanych 341 915 przejazdów bezpłatnych, co daje łączna liczbę 2 538 096 przewiezionych pasażerów w 2013 roku.

3.8 Ocena aktualnej oferty przewozowej

Na obecną ofertę przewozową o charakterze użyteczności publicznej (sieć MKS) składa się 6 linii miejskich (oznaczone literami, oprócz KS), 9 linii podmiejskich obejmujących swoim zasięgiem, oprócz miasta Krosna, gminy: Jedlicze, Miejsce Piastowe, Korczyna, Krościenko Wyżne i Chorkówka; oraz linia KS realizująca kursy szkolne. Spośród gmin objętych planem transportowym, 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.

Obecna działalność przewozowa MKS pozwala mieszkańcom obszarów objętych siecią komunikacyjną podróżować do i po Krośnie w spójnym systemie taryfowym i informacyjnym. Należy mieć na uwadze, iż znacząca ilość mieszkańców gmin ościennych dojeżdża codziennie do pracy do Krosna, którego rola jako miejsca życia społecznego- gospodarczego nieustannie rośnie.

Sieć o charakterze komercyjnym, oparta o zezwolenia wydane przez Prezydenta Miasta Krosna, Starostę Powiatu Krośnieńskiego i Marszałka Województwa Podkarpackiego pokrywa w sposób równomierny cały obszar objęty planem, jednakże sieć powiatowa w ostatnim czasie ulega ciągłemu ograniczaniu. Linie komunikacyjne zapewniają dostęp z każdej siedziby gminy do siedziby powiatu - Krosna.

Aktualna oferta wynika z ustalonych w ostatnich latach potrzeb komunikacyjnych. Od przelotu roku 2013/14 w związku z radykalnym ograniczeniem oferty przewozowej jednego z przewoźników oferta MKS zostaje systematycznie poszerzana, gromadzone są sygnały i wnioski napływające od mieszkańców poszczególnych rejonów o potrzebie organizowania linii komunikacyjnych. W odpowiedzi na potrzeby MKS uruchomił jedną linię (nr 4), przygotowuje również analizę wprowadzania nowych połączeń i kursów. Odpowiedź MKS Sp. z o.o. na sygnalizowane przez zainteresowanych potrzeby wymaga zainwestowania w nowy tabor i infrastrukturę towarzyszącą. Kwestią nie bez znaczenia jest współdziałanie samorządów w ramach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno, które może przyspieszyć i usprawnić realizację zamierzonych działań.





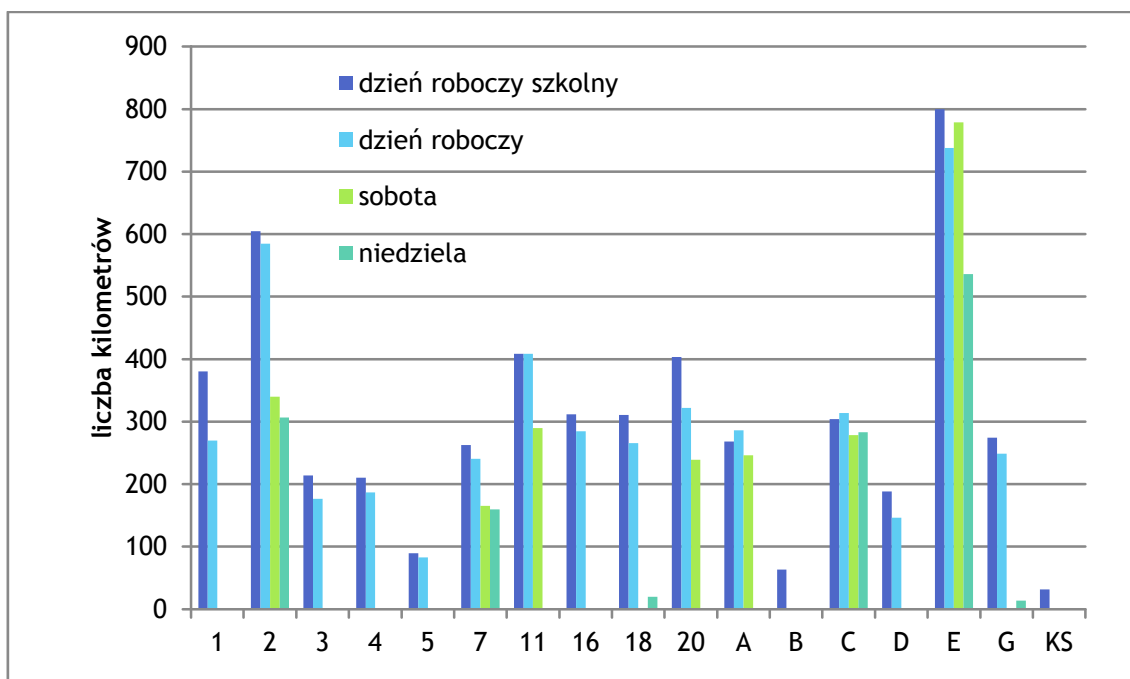
3.9 Określenie potencjału poszczególnych linii komunikacyjnych

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 na terenie objętym planem należy uznać linie dowozowo - odwozowe uczniów do szkół oraz mieszkańców do zakładów pracy w dni nauki szkolnej. 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.

Linie obsługiwane przez operatora MKS są tworzone według potrzeb transportowych mieszkańców miasta Krosna oraz gmin, z którymi gmina Krosno zawarła porozumienia. Liczba pasażerów przekłada się na lepsze wyniki finansowe danej linii. Najwięcej pasażerów podróżuje liniami najdłuższymi oraz o największej częstotliwości. Ceny biletów są ustalane przez Radę Miasta i dostosowane do możliwości finansowych mieszkańców.

Liczbę kilometrów wykonywanych na poszczególnych liniach MKS w zależności od dnia zaprezentowano na poniższym wykresie.



Wykres 19. Liczba wykonywanych kilometrów na poszczególnych liniach

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od UM w Krośnie





3.10 Określenie obszarów wymagających interwencji w zakresie dowozu osób

Sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem, składająca się z przewozów organizowanych przez miasto Krosno oraz przewozów komercyjnych prowadzonych przez prywatnych przewoźników, obejmuje cały obszar objęty planem. Dostępność do komunikacji jest dobra, oprócz gęstości sieci świadczy o tym gęstość przystanków, odzwierciedlająca sieć osadniczą poszczególnych gmin. Największą dostępnością do komunikacji charakteryzuje się obszar miasta Krosna, gęstość przystanków dla pozostałych gmin zawarto w poniższej tabeli.

Tabela 16. Gęstość przystanków w gminach objętych planem

Gmina	Gęstość przystanków [1/km ²]
Chorkówka	1,18
Jedlicze	1,53
Miejsce Piastowe	0,53
Korczyna	0,75
Krościenko Wyżne	0,81
Wojaszówka	0,53

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Krośnieńskiego

Głównym obszarem wymagającym obecnie interwencji jest zastępowanie (w systemie ciągłym) likwidowanych na szeroką skalę linii przewoźników, aby na sieci przewozów nie powstawały „białe plamy”, czyli obszary nie objęte żadną ofertą komunikacyjną. Uruchamianie połączeń Organizatora na tych trasach powiększy (lub zagęści) sieć komunikacyjną o charakterze użyteczności publicznej, ze wszystkimi tego następstwami, czyli rozszerzeniem zasięgu jednego (miejskiego) systemu taryfowego oraz podniesieniem komfortu (w tym dostosowanie pojazdów dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej), bezpieczeństwa i ograniczeniem negatywnego wpływu na środowisko naturalne - odpowiednich poziomów realizacji wymienionych aspektów można wymagać od operatora, podczas gdy przewoźnicy mają w tym względzie dowolność.

3.11 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. Miejska sieć komunikacyjna ma charakter bardziej zmienny niż międzygminna czy powiatowa, ze względu na większą dynamikę zmian potrzeb i kierunków podróżowania. Planowaną sieć komunikacyjną przygotowano w oparciu o badania ankietowe, analizę potrzeb i dostępności komunikacyjnej oraz plan





wyższego szczebla. Sieć przygotowano w trzech wariantach. Część graficzna znajduje się w rozdziale 12.

Wariant 0

Sieć komunikacyjna w wariacie „zero” obejmuje miasto Krosno i najbliższe położone miejscowości gminne: Krościenko Wyżne, Korczynę i Jedlicze, a także Chorkówkę. Ponadto sieć obejmuje obecnie obsługiwane Zalesie, Targowiska i Żeglce.

Wariant 1

Ten wariant jest wzbogaceniem wariantu poprzedniego o obszary dalsze, czyli o połączenia na obszarze gminy Korczyn, a także o połączenia z gminą Wojaszówka (do Wojaszówki i Przybówki oraz do Bratkówki) i gminą Miejsce Piastowe (do Miejsca Piastowego i Rogów oraz do Wrocanki). Połączenia te - dublujące ewentualne sieci powiatowe i gminne powinny zostać zintegrowane taryfowo i rozkładowo z połączeniami powiatowymi, bądź zastępować je (przy partycypacji w kosztach przez powiat i gminy). Należy pamiętać, że kursowanie do gminy Wojaszówka musi zostać poprzedzone zawarciem porozumienia międzygminnego, analogicznego, jakie obecnie obowiązuje między Krosnem a pozostałymi gminami obszaru.

W pierwszej kolejności planuje się uruchomić linie:

- Krosno - Ustrobna - Wojaszówka - Przybówka,
- Krosno - Odrzykoń - Bratkówka,
- Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi,

oraz przedłużyć linie istniejące do Widacza, Wrocanki i Iskrzyni.

Wariant 2

Ostatni wariant jest rozwinięciem wariantu 1 o dodatkowe połączenia, które pozwolą poprawić dostępność podstrefy „Krosno” Specjalnej Strefy Ekonomicznej „EURO-PARK” Mielec, oraz które zagęszczą sieć w gminach wokół Krosna oraz połączenia między tymi gminami. Realizacja tego wariantu kompleksowo zaspokoi potrzeby transportowe mieszkańców tego obszaru, praktycznie eliminując potrzebę prowadzenia sieci powiatowej i gminnej w gminach objętych planem. Połączenia mające charakter przewozów powiatowych i gminnych powinny być realizowane przy partycypacji w kosztach ze strony powiatu.

3.12 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. W miastach najważniejsze znaczenie mają węzły umożliwiające przesiadkę w ramach jednego systemu transportowego, np. przesiadka między różnymi liniami autobusowymi.

Najbezpieczniejsze węzły przesiadkowe zlokalizowane są na placach oddzielonych od ruchu miejskiego, które umożliwiają przemieszczanie się między przystankami komunikacyjnymi bez konieczności przekraczania jezdni. Jednak zabudowa miejska 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.

W wojewódzkim planie transportowym jako główny węzeł przesiadkowy został wskazany obszar dworca autobusowego i kolejowego w Krośnie. Obecnie wszystkie linie komunikacyjne (oprócz szkolnej KS) sieci MKS spotykają się pod dworcem kolejowym. Jest to naturalny i intuicyjny węzeł sieci, który łączy i będzie łączył komunikację każdego szczebla między sobą oraz będzie głównym przystankiem sieci miejskiej i międzygminnej. Dworzec Autobusowy znajduje się obecnie w zarządzie PKS Nieruchomości Sp. z o.o. i nie jest w pełni wykorzystywany przez przewoźników prywatnych, którzy (ze względu na koszt dostępu) wolą korzystać ze znajdujących się obok przystanków komunikacji miejskiej. Docelowo węzeł powinien się składać z dworca kolejowego, autobusowego (gdzie będą zatrzymywać się wszyscy przewoźnicy, operatorzy inni niż miejscy i ewentualnie operatorzy miejscy) i zespołu przystanków pod dworcem kolejowym (gdzie będą zatrzymywać się operatorzy miejscy i ewentualnie inni operatorzy). Taki układ zapewni dostępność pieszą pomiędzy wszystkimi stanowiskami z koniecznością przejścia tylko przez jezdnię przeznaczoną wyłącznie dla ruchu autobusowego. W tym celu należy zlikwidować przystanki Dworzec PKS I i Dworzec PKS II oraz rozważyć funkcję przystanku Mielczarskiego Dworzec, który może pozostać np. jako tylko dla wysiadających, lub może zostać zlikwidowany, a całą zatoczkę można przeznaczyć na parking typu K+R służący do szybkiego pozostawienia lub odebrania pasażera. Należy pamiętać, że pozostawienie w tym miejscu punktu wsiadania bądź wysiadania będzie się wiązać z koniecznością przekraczania jezdni przez pasażerów chcących skorzystać z głównej części węzła przesiadkowego.

Drugim, istotnym dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno węzłem przesiadkowym jest przystanek Rondo (oraz Wojska Polskiego - Rondo) na placu Monte Cassino. Tam również spotykają się wszystkie linie podmiejskie oraz niemal wszystkie miejskie. Istotnym węzłem przesiadkowym na obszarze objętym planem (choć aktualnie nie na sieci użyteczności publicznej) jest skrzyżowanie dróg krajowych w Miejscu Piastowym, gdzie obecnie spotykają się linie powiatowe i wojewódzkie, a w przyszłości także miejskie.





4 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno





4.1 Informacje ogólne

Potrzeby przewozowe mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno są potrzebami tzw. wtórnymi, czyli takimi, dzięki którym potrzeby pierwotne są w pełni zaspokajane. Zapotrzebowanie przewozowe powoduje konieczność przemieszczania się.

4.2 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

Obiekty użyteczności publicznej, czyli inaczej zwane ogólnodostępne budynki przeznaczone dla publicznej administracji, oświaty, kultury, szkolnictwa wyższego, nauki, obsługi bankowej, opieki zdrowotnej, handlu, turystyki, gastronomii, turystyki, sportu są popularnymi generatorami ruchu. Ze względu na funkcje, jakie pełnią wyżej wymienione obiekty, definiuje się naturę realizowanych do nich podróży. Miejsca pobierania nauki czy miejsca pracy generują ruch w cyklu codziennym, przemieszczenie odbywa się o konkretnych porach i po określonym odcinku drogi. Podróże nieregularne w różnym porach przemieszczania się charakteryzują przewozy związane z życiem towarzyskim, kulturą, ochroną zdrowia, zakupami oraz sprawami administracyjnymi.

4.2.1 Urzędy i instytucje publiczne

Jedną z głównych grup generujących ruch są urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne, mające swoje siedziby na terenie miasta Krosno oraz gmin wchodzących w skład niniejszego opracowania. Wykaz ważniejszych instytucji (urzędów) znajduje się w poniższej tabeli.

Tabela 17. Urzędy i instytucje publiczne w Krośnie

Nazwa	Adres
Urząd Miasta Krosna	ul. Lwowska 28a
Podkarpacki Urząd Wojewódzki w Rzeszowie Delegatura w Krośnie	ul. Bieszczadzka 1
Starostwo Powiatowe	ul. Bieszczadzka 1
Urząd Skarbowy	ul. Składowa 5
Izba Skarbowa w Rzeszowie Ośrodek Zamiejscowy w Krośnie	ul. Pużaka 18
Regionalna Izba Obrachunkowa w Rzeszowie Zespół w Krośnie	ul. Bieszczadzka 5
Powiatowy Urząd Pracy	ul. Bieszczadzka 5
Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych	ul. Bieszczadzka 2
Zespół Karpackich Parków Krajobrazowych	ul. Bieszczadzka 1b
Komenda Miejska Policji	ul. Lwowska 28
Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej	ul. Niepodległości 6
Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna	ul. Kisielewskiego 12





Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego dla Miasta Krosna	ul. Bieszczadzka 1
Miejski Inspektorat Weterynarii	ul. Walslebena 6
Państwowa Inspekcja Pracy	ul. Kletówki 52
Wojewódzki Inspektorat Weterynarii w Rzeszowie z/s w Krośnie	ul. Ściegiennego 6a
Wojewódzki Inspektorat Inspekcji Ochrony Roślin i Nasiennictwa w Rzeszowie Oddział Terenowy Krosno	ul. Żółkiewskiego 8
Powiatowy zespół Doradztwa Rolniczego	ul. Żółkiewskiego 8
Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Rzeszowie Oddział Krosno	ul. Bieszczadzka 3
Podkarpacki zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych Oddział w Sanoku Inspektorat w Krośnie	ul. Żółkiewskiego 10
Wojewódzki Inspektorat Inspekcji Farmaceutycznej w Rzeszowie Delegatura w Krośnie	ul. Bieszczadzka 1
Wojewódzki Oddział Służby Ochrony zabytków Delegatura w Krośnie	ul. Bieszczadzka 1
Urząd Celny	ul. Tysiąclecia 38
Okręgowy Urząd Górniczy	ul. Armii Krajowej 3
Wojewódzki Urząd Pracy w Rzeszowie Oddział zamiejscowy w Krośnie	ul. Lewakowskiego 27b
Urząd Lotnictwa Cywilnego Oddział Terenowy Krosno	ul. Żwirki i Wigury 9
Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego	ul. Mięslowicza 4
Rejonowy Urząd Poczty	ul. Podwałe 38
Agencja Własności Rolnej Skarbu Państwa Oddział Terenowy Rzeszów Gospodarstwo administracyjno-Handlowe w Krośnie	ul. Grodzka 26
Regionalna Stacja Hydrologiczno - Meteorologiczna IMGW	ul. Okrzei 99
Sąd Rejonowy	ul. Sienkiewicza 12
Sąd Okręgowy	ul. Sienkiewicza 12
Prokuratura Rejonowa	ul. Czajkowskiego 51
Prokuratura Okręgowa	ul. Czajkowskiego 51
Instytut Górnictwa Naftowego i Gazownictwa Oddział w Krośnie	ul. Armii Krajowej 3
Okręgowa Izba Lekarska w Krakowie Delegatura w Krośnie	ul. Niepodległości 2
Podkarpacka Izba Rolnicza	ul. Łukasiewicza 49
Rejon Dróg Krajowych	ul. Tysiąclecia 38
Podkarpacka Wojewódzka Komenda OHP Filia w Krośnie	ul. Grodzka 1
Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej w Krośnie Sp. z o.o.	ul. Fredry 12

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przestanych przez zamawiającego





Tabela 18. Dane adresowe urzędów gmin wchodzących w skład niniejszego opracowania

Urząd gminy	Adres
Urząd Gminy Chorkówka	38-458 Chorkówka, 175
Urząd Gminy Jedlicze	38-460 Jedlicze, Rynek 6
Urząd Gminy Korczyna	38-420 Korczyna, Rynek 14
Urząd Gminy Krościenko Wyżne	38-422 Krościenko Wyżne, ul. Południowa 9
Urząd Gminy Miejsce Piastowe	38-430 Miejsce Piastowe, ul. Dworska 14
Urząd Gminy Wojaszówka	38-471 Wojaszówka, 115

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przestanych przez zamawiającego

Pozostałe instytucje znajdujące się na terenie gmin tego opracowania, to:

- Wodociągi Gminne Gminy Chorkówka,
- Gminny zakład Komunalny w Korczynie,
- Gminny zakład Komunalny w Wojaszówce.

4.2.2 Placówki oświatowe i naukowe

Poniższe tabele przedstawiają spis placówek oświatowych na terenie miasta Krosno oraz w gminach wchodzących w skład planu.

Tabela 19. Placówki oświatowe w Krośnie

PRZEDSZKOLA	
Nazwa	Adres
Przedszkole Miejskie Nr 5	ul. Powstańców Warszawskich 42
Przedszkole Miejskie Nr 8	ul. S. Kisielewskiego 15
SZKOŁY PODSTAWOWE	
Nazwa	Adres
Szkoła Podstawowa Nr 3	ul. Marii Konopnickiej 5
Szkoła Podstawowa Nr 5	ul. Grunwaldzka 15
MIEJSKIE ZESPOŁY SZKÓŁ	
Nazwa	Adres
Miejski Zespół Szkół Nr 1	ul. Mirandoli Pika 3 (PM)
- Przedszkole Miejskie Nr 2	
- Szkoła Podstawowa Nr 10	
- Gimnazjum Nr 2	ul. J. i S. Magurów 1 (SP)
Miejski Zespół Szkół Nr 2	ul. Wyspiańskiego 20
- Przedszkole Miejskie Nr 11	
- Szkoła Podstawowa Nr 12	
- Gimnazjum Nr 5	





Miejski Zespól Szkół Nr 3	
- Przedszkole Miejskie Nr 10	ul. Decowskiego 9
- Szkoła Podstawowa Nr 7	
Miejski Zespól Szkół Nr 4	
- Szkoła Podstawowa Nr 15	ul. S. Kisielewskiego 18
- Gimnazjum Nr 4	
- II LO	
Miejski Zespól Szkół Nr 5	
- Szkoła Podstawowa Nr 1	ul. Ks. P. Skargi 3 (SP i G)
- Gimnazjum Nr 1	
- Technikum Nr 6	ul. Ks. P. Skargi 1 (dyr.)
- Zasadnicza Szkoła Zawodowa Nr 6	
Miejski Zespól Szkół Nr 6	
- Przedszkole Miejskie Nr 4	ul. Wyzwolenia 6b (PM)
- Szkoła Podstawowa Nr 6	ul. Kletówki 1 (SP)
Miejski Zespól Szkół Nr 7	
- Przedszkole Miejskie Nr 1	ul. Bohaterów Westerplatte 24 (PM)
- Szkoła Podstawowa Nr 4	ul. Powstańców Śląskich 37 (SP)
Miejski Zespól Szkół Nr 8	
- Przedszkole Miejskie Nr 3	ul. Prochownia 4a (PM)
- Szkoła Podstawowa Nr 8	ul. Prochownia 7 (SP)
Miejski Zespól Szkół z Oddziałami Integracyjnymi	
- Szkoła Podstawowa Nr 14	ul. Wojska Polskiego 45
- Gimnazjum Nr 3	
ZESPOŁY SZKÓŁ PONADGIMNAZJALNYCH	
Nazwa	Adres
Zespól Szkół Ogólnokształcących	
I Liceum Ogólnokształcące	ul. Ks. P. Skargi 2
Gimnazjum Dwujęzyczne	
Zespól Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 1	ul. Podkarpacka 16
Zespól Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 2	ul. Ks. S. Szpetnara 9
Zespól Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 3	ul. Tysiąclecia 5
Zespól Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 4	ul. Bohaterów Westerplatte 20
Zespól Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 5	ul. Rzeszowska 10
Zespól Szkół Kształcenia Ustawicznego	ul. Czajkowskiego 49
Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy	ul. Bema 46
SZKOŁY ARTYSTYCZNE	
Nazwa	Adres
Liceum Plastyczne	ul. Lewakowskiego 47
Zespól Szkół Muzycznych	ul. Paderewskiego 7
PRZEDSZKOLA I SZKOŁY NIEPUBLICZNE	
Nazwa	Adres





Przedszkole Niepubliczne Zgromadzenia Sióstr Św. Józefa	ul. Grodzka 2
Prywatne Przedszkole "Tęczowa Kraina"	ul. Kletówki 1
Niepubliczne Przedszkole Integracyjne Motylek	ul. Korczyńska 1
Niepubliczne Przedszkole Stokrotka	ul. Żółkiewskiego 9
Katolickie Gimnazjum i Liceum Ogólnokształcące	ul. Grodzka 6
PLACÓWKI	
Nazwa	Adres
Bursa Międzyszkolna	ul. Bohaterów Westerplatte 20a
Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy	ul. Bema 46
Miejska Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna	ul. Lewakowskiego 14
INSTYTUCJE	
Nazwa	Adres
Podkarpackie Kuratorium Oświaty Delegatura w Krośnie	ul. Bieszczadzka 1
Związek Nauczycielstwa Polskiego (ZNP)	ul. Łukasiewicza 63
NSZZ „Solidarność”	ul. Czajkowskiego 49
SZKOŁY WYŻSZE	
Nazwa	Adres
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa	zespoły budynków przy Rynku oraz ul. Kazimierza Wielkiego, Wyspiańskiego i Dmochowskiego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przesłanych przez zamawiającego

Tabela 20. Placówki oświatowe w pozostałych gminach opracowania⁷

Gmina	Nazwa
Chorkówka	Gimnazjum im. Ignacego Łukasiewicza w Świerzowej Polskiej
	Gimnazjum w Kopytowej
	Samorządowe Przedszkole w Chorkówce
	Szkolne Schronisko Młodzieżowe w Bóbrce
	Szkoła Podstawowa w Bóbrce
	Szkoła Podstawowa w Faliszówce
	Szkoła Podstawowa w Kopytowej
	Szkoła Podstawowa w Poraju
	Szkoła Podstawowa w Zręcinie
	Zespół Szkół w Chorkówce
	Zespół Szkół Publicznych w Kopytowej
	Gimnazjum im. Jana Pawła II w Zręcinie

⁷ Na podstawie Planu zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu zbiorowego dla Powiatu Krośnieńskiego oraz danych zamieszczonych na stronach internetowych gmin





	Niepubliczna Szkoła Podstawowa w Sulistrowej
	Samorządowe Przedszkole w Zręcinie
	Szkoła Podstawowa w Draganowej
	Szkoła Podstawowa w Kobylanach
	Szkoła Podstawowa w Leśniówce
	Szkoła Podstawowa w Szczepańcowej
	Szkoła Podstawowa w Żeglach
Jedlicze	Zespół Szkół Publicznych w Jedliczu
	Zespół Szkół - Szkoła Podstawowa i Gimnazjum w Jaszczwi
	Zespół Szkół w Moderówce
	Zespół Szkół - Szkoła Podstawowa i Gimnazjum w Potoku
	Szkoła Podstawowa w Długiem
	Szkoła Podstawowa w Dobieszynie
	Szkoła Podstawowa w Piotrówce
	Szkoła Filialna w Podniebylu podporządkowana organizacyjnie Szkole Podstawowej im. Władysława Broniewskiego w Piotrówce
	Zespół Szkolno - Przedszkolny w Żarnowcu
Miejsce Piastowe	Zespół Szkół Publicznych w Miejscu Piastowym
	Szkoła Podstawowa w Głowience
	Szkoła Podstawowa w Łężanach
	Szkoła Podstawowa w Rogach
	Szkoła Podstawowa w Targowiskach
	Szkoła Podstawowa we Wrocance
	Szkoła Podstawowa w Zalesiu
Korczyna	Szkoła Podstawowa w Czarnorzekach
	Zespół Szkół w Iskrzyni
	Szkoła Podstawowa w Krasnej
	Szkoła Podstawowa w Woli Komborskiej
	Zespół Szkół w Komborni
	Zespół Szkół w Węglówce
	Świetlica przy Szkole Podstawowej w Korczynie
	Przedszkole Samorządowe w Korczynie
	Zespół Szkół w Korczynie
Krościenko Wyżne	Publiczna Szkoła Podstawowa w Krościenku Wyżnym
	Przedszkole Samorządowe w Krościenku Wyżnym
	Publiczne Gimnazjum w Krościenku Wyżnym
Wojaszówka	Szkoła Podstawowa im. Kajetana Trybusa w Wojaszówce
	Gimnazjum im. Stanisława Gałuszki w Przybówce
	Szkoła Podstawowa im. Bohaterów Monte Cassino w Ustrobnej





Gminne Przedszkole w Wojaszówce
Zespół Szkół im. Aleksandra Fredry w Odrzykoniu
Szkoła Podstawowa im. Stanisława Starowieyskiego w Bratkówce
Szkoła Podstawowa im. Jana Kochanowskiego w Łękach Strzyżowskich

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przesłanych przez zamawiającego

4.2.3 Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Wśród generatorów ruchu ważną rolę odgrywają strefy przemysłowe i duże zakłady pracy, zarówno lokalnych przedsiębiorców, jak i zagranicznych.

Na terenie miasta Krosna największym pracodawcą są Krośnieńskie Huty Szkła KROSNO S.A. - producent sodowego szkła gospodarczego. Do przedsiębiorstw zatrudniających powyżej 1000 pracowników należy zaliczyć BWI Poland Technologies - wiodącego dostawcę amortyzatorów w Europie Środkowej i Wschodniej, do przedsiębiorstw zatrudniających ok 700 pracowników - Nowy Styl Sp. z o.o., należące do Grupy Nowy Styl i zajmujące się produkcją krzesel i mebli. Zakład łącznie w zakładach Krośnie i Jaśle zatrudnia około 2400 osób. Na terenie Krosna swoją siedzibę ma także Merkury Market Sp. z o.o. - sieć sklepów z artykułami wyposażenia wnętrz oraz materiałów budowlanych. Do grona największych pracodawców zaliczyć należy Goodrich Aerospace Poland Sp. z o.o. oraz FK ProTech Sp. z o.o. (obie firmy działają w branży lotniczej).

Pozostałe większe przedsiębiorstwa zlokalizowane w gminach objętych niniejszym planem znajdują się w poniższej tabeli.

Tabela 21. Większe przedsiębiorstwa w gminach wiejskich i miejsko-wiejskich Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno

Gmina	Nazwa firmy	Charakterystyka
Jedlicze	Rafineria Nafty Jedlicze S.A.	przetwórstwo ropy naftowej, przeróbka olejów przepracowanych
	Zakłady Produkcyjno - Remontowe Energetyki w Jedliczu	remont, produkcja urządzeń do przesyłu energii, silników energetycznych oraz urządzeń do telefonii komórkowej
	Montonaft Jedlicze Spółka z o.o.	budownictwo urządzeń i obiektów służących rafineriom ropy naftowej i konstrukcji stalowych budowli specjalistycznych
Miejsce Piastowe	PPHU "Meblodrew" Korab Czesław	produkcja mebli kuchennych
Wojaszówka	Inwest-Profil Sp. z o.o. Sp. k.	produkcja okna i drzwi z PCV, drewna, aluminium

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przesłanych przez zamawiającego

W miejscowości Szczepańcowa w gminie Chorkówka funkcjonuje Strefa Inwestycyjna Innowacyjnych Technologii Szczepańcowa.

Bardzo istotnym czynnikiem rozwoju gospodarczego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno jest obecność Specjalnych Stref Ekonomicznych. Są to strefy wyodrębnione administracyjnie, gdzie inwestorzy mogą prowadzić działalność





gospodarczą na preferencyjnych warunkach (ulgi podatkowe, dostęp do infrastruktury). Celem funkcjonowania SSE jest przyspieszenie rozwoju regionów poprzez m.in. przyciąganie nowych inwestycji, rozwój eksportu i tworzenie nowych miejsc pracy.

Na terenie Krosna znajduje się podstrefa Krosno SSE Euro-Park Mielec, o łącznej powierzchni 35,71 ha, na terenie której działalność prowadzi Splast Sp. z o.o. Sp. k. - produkcja sprzętu utrzymania czystości oraz wysokiej jakości detali z tworzyw sztucznych. Na terenie miasta Krosno istnieje również podstrefa Krakowskiego Parku Technologicznego, którego powierzchnia wynosi ogółem 5,75 ha. Na obszarze objętym strefą zezwolenie na prowadzenie działalności gospodarczej posiada Ajas Sp. z o.o. (firma z branży przetwórstwa tworzyw sztucznych).

Bez wątpienia istotny wpływ na rozwój gospodarczy Krosna i okolicznych gmin mają prężnie działające duże i średnie przedsiębiorstwa oraz zakłady produkcyjno-usługowe. Rozwój gospodarczy obszaru wspierany jest przez istniejące SSE oraz tereny inwestycyjne, które mają na celu przyciągnąć nowych inwestorów, a przez to zwiększyć liczbę miejsc pracy.⁸

4.2.4 Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne

Kolejną grupą generatorów ruchu są obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne. Generują one przewozy o charakterze incydentalnym. Aktualny wykaz najważniejszych obiektów związanych z kulturą i sportem został przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 22. Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne w Krośnie

Nazwa	Adres
Muzeum Podkarpackie w Krośnie	ul. Piłsudskiego 16
Muzeum Rzemiosła w Krośnie	ul. Piłsudskiego 19
Muzeum Misyjne Sióstr Misjonarek św. Piotra Klawera w Krośnie	ul. Łukasiewicza 62
Muzeum Motoryzacji przy Zespole Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 3	ul. Tysiąclecia 5
Biuro Wystaw Artystycznych	ul. Kolejowa 1
Regionalne Centrum Kultur Pogranicza	ul. Kolejowa 1
Centrum Dziedzictwa Szkła	ul. Blich 2
Art Kino	ul. Bieszczadzka 1
Kino „Sokół”	ul. Grodzka 15
Krośnieńska Biblioteka Publiczna	ul. Wojska Polskiego 41
Pedagogiczna Wojewódzka Biblioteka Publiczna	ul. Grodzka
Zespół Krytych Pływalni	ul. Wojska Polskiego 45a, ul. Sportowa 8
Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji (stadiony)	ul. Bursaki 41, ul. Legionów

⁸ Opracowano na podstawie analizy dla funkcjonalnego obszaru krośnieńsko-jasielskiego w ramach projektu pn. „Dla spójności i dostępności - analiza możliwości rozwojowych obszaru krośnieńsko-jasielskiego”, Ecorys Polska Sp. z o.o., Warszawa 2014 r.





Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przesłanych przez zamawiającego

Tabela 23. Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne w pozostałych gminach opracowania

Gmina	Nazwa
Chorkówka	Gminna Biblioteka w Chorkówce
	Gminny Ośrodek Kultury w Chorkówce
Jedlicze	Gminny Ośrodek Sportu i Rekreacji
	Gminny Ośrodek Kultury
	Gminna Biblioteka Publiczna im. Kaspra Wojnara
Miejsce Piastowe	Gminny Ośrodek Kultury w Miejscu Piastowym
	Gminna Biblioteka Publiczna w Miejscu Piastowym
Korczyna	Gminna Biblioteka Publiczna w Korczynie
	Gminny Ośrodek Kultury w Korczynie
Krościenko Wyżne	Gminny Ośrodek Sportu i Rekreacji w Krościenku Wyżnym
Wojaszówka	Gminny Ośrodek Kultury i Rekreacji w Wojaszówce
	Gminna Biblioteka Publiczna w Wojaszówce

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przesłanych przez zamawiającego

4.2.5 Placówki służby zdrowia i opieki społecznej

Placówki służby zdrowia zostały zamieszczone w poniższych tabelach.

Tabela 24. Placówki służby zdrowia i opieki społecznej w Krośnie

Nazwa placówki	Adres
Centrum Medyczo - Charytatywne „CARITAS”	ul. Grodzka 45A
SPECMED Sp. z o.o. NZOZ Zespół Przychodni i Poradni Specjalistycznych	ul. I.Paderewskiego 4
Centrum Usług Medycznych ESKULAP	ul. Kletówki 52
NZOZ Zakład Leczenia Chorób Narządu Ruchu	ul. Staszica 3
EUROMED Sp. z o.o.	ul. Staszica 3
Przychodnia Lekarska MEDICUS Sp.p. Niepubliczny Zakład Opieki zdrowotnej	ul. Wojska Polskiego 43
NZOZ „Krosno - Zdrowie” Sp. z o.o.	ul. Tysiąclecia 13
HIPOKRATES Sp. z o.o. Niepubliczny Zakład Opieki zdrowotnej	ul. Naftowa 2b
NZOZ S.A. MED.	ul. Hutnicza 20
NZOZ „Nasze Zdrowie”	ul. Podkarpacka 5
Wojewódzki Szpital Podkarpacki im. Jana Pawła II	ul. Korczyńska 57
Centrum Kardiologii Inwazyjnej, Elektroterapii i	ul. Korczyńska 57





Angiologii NZOZ INTERCARD	
Centrum Dializ Fresenius Nephrocare Stacja Dializ w Krośnie	ul. Korczyńska 57
NZOZ „GINMED” S.C. Krosno	ul. Staszica 17
NZOZ „DOMEK-MED”	ul. Zagórze 6M
NSZOZ Dzieci i Młodzieży „MAJA”	ul. Korczyńska 57
NZOZ „MILLENIUM”	ul. Żółkiewskiego 142
Diagnostyka Obrazowa Guz i Ramotowski S.J.	
Pracownia Rezonansu Magnetycznego NZOZ DIAGNOSIS - KROSNO	ul. Korczyńska 57
Centrum Zdrowia Psychicznego „NERVUS”	ul. Pużaka 37
Ośrodek Rewalidacyjno- Edukacyjno- Wychowawczy	ul. Powstańców Śląskich 16
Miejski Ośrodek Pomocy Rodzinie	ul. Piastowska 58
Dom Pomocy Społecznej Nr1	ul. Żwirki i Wigury 4a
Dom Pomocy Społecznej Nr2	ul. Kletówki

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przestanych przez zamawiającego

Tabela 25. Placówki służby zdrowia i opieki społecznej w pozostałych gminach opracowania

Gmina	Nazwa placówki
Gmina Chorkówka	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Chorkówce
Gmina Jedlicze	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej
Gmina Miejsce Piastowe	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Miejscu Piastowym Samodzielny Publiczny Gminny Zakład Opieki Zdrowotnej w Miejscu Piastowym
Gmina Korczyna	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Korczynie
Gmina Krościenko Wyżne	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Krościenku Wyżnym Samodzielny Publiczny Gminny Zakład Opieki Zdrowotnej w Krościenku Wyżnym
Gmina Wojaszówka	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przestanych przez zamawiającego

4.2.6 Kościoły i cmentarze

Tabela 26. Kościoły i cmentarze

Obiekt	Adres
Kościół pw. Ducha Świętego OO. Michalici	ul. Wieniawskiego 22
Kościół pw. Miłosierdzia Bożego	ul. Moniuszki 72
Kościół pw. Najświętszego Serca Pana Jezusa	ul. Wyspiańskiego 27
Kościół pw. Najśw. Maryi Panny Królowej Polski	ul. Ks. Decowskiego 2
Kościół pw. Nawiedzenia Najśw. Maryi Panny OO. Franciszkanie	ul. Franciszkańska 5





Kościół pw. Podwyższenia Krzyża Świętego OO. Kapucyni	pl. Konstytucji 3 Maja 3
Kościół pw. św. Piotra i św. Jana z Dukli	ul. kard. Wyszyńskiego 30
Kościół pw. św. Wojciecha i Matki Boskiej Częstochowskiej	ul. Zielona 10d
Kościół pw. Trójcy Przenajświętszej FARA	ul. Piłsudskiego 5
Cmentarz komunalny	ul. Wyszyńskiego
Cmentarz komunalny	ul. Wyspiańskiego
Cmentarz komunalny	ul. Popietuszki

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przesłanych przez zamawiającego

Na obszarze objętym planem największy ruch, w wyniku koncentracji generatorów ruchu, ogniskuje się w mieście Krośnie. Zgodnie z badaniami ankietowymi ciążenie między gminami okalającymi Krosno jest znacznie mniejsze. Wyniki badań i komentarz zostały zawarte w punkcie 6.2.2 analiza wyników badań.

4.3 Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno 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 6.2.2 ankietowani zadeklarowali wykonanie o 90% 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 6.2.2) godzin najczęstszych podróży podczas szczytów komunikacyjnych wykonywanych jest 1,5-2 razy więcej podróży niż w okresie międzyszczytu i wieczornym, 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 połączonych 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 Krosna 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, terenochłonności 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





Przewozy publiczne organizowane przez miasto Krosno, realizowane są przez Miejską Komunikację Samochodową Sp. z o.o. w Krośnie, działającą jako podmiot wewnętrzny Gminy Krosno. MKS Krosno sp. z o.o. wykonuje zadania operatora usług publicznego transportu zbiorowego jako zadania własnego Gminy na podstawie zawartej dnia 01.12.2009 roku z Gminą Krosno umowy wykonawczej. Aktualnie Gmina Krosno na mocy 5 porozumień międzygminnych jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie gmin: Chorkówka, Jedlicze, Miejsce Piastowe, Korczyzna i Krościenko Wyżne oraz zamierza zawrzeć porozumienie z Gminą Wojaszówka.

Na dzień dzisiejszy Miasto Krosno w całości pokrywa różnicę pomiędzy poniesionymi przez Spółkę MKS kosztami a osiągniętymi przychodami w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (rekompensata).

Miasto Krosno planuje podjąć rozmowy z gminami odnośnie ustalenia zasad pokrywania kosztów wykonywanych usług związanych z publicznym transportem zbiorowym. Wspólne finansowanie komunikacji przez wszystkie jednostki pozwoli podnieść poziom świadczonych usług. Ponieważ transport zbiorowy pełni istotną funkcję społeczną na rzecz mieszkańców miasta Krosna oraz gmin ościennych, będą podejmowane starania, by udział wydatków na publiczny transport zbiorowy był adekwatny do potrzeb, a przeznaczone na ten cel fundusze były wykorzystywane racjonalnie, tj. z danych środków tworzona będzie optymalna oferta komunikacyjna.

Istotnym elementem jest również wypracowanie wspólnej polityki transportowej Miasta Krosna z Powiatem Krośnieńskim planującym organizować powiatową komunikację zbiorową na obszarze częściowo pokrywającym się z MOF Krosno.

Planuje się, że dodatkowym źródłem finansowania inwestycji mających wpływ na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego mogą być środki pochodzące z funduszy unijnych kolejnych okresów programowania budżetu Unii Europejskiej, a także leasing i kredyty bankowe (zakupy nowego taboru, modernizacja bazy transportowej, remonty i rozwój infrastruktury itp.).

W przyszłości, po zakończeniu trwania obecnej umowy przewozowej, planuje się wyłanianie i rozliczanie operatora wewnętrznego świadczącego usługę publicznego transportu zbiorowego na rzecz mieszkańców miasta Krosna na zasadach określonych w unijnym Rozporządzeniu (WE) 1370/2007 oraz krajowej Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 roku.





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 opracowania zostały przeprowadzone we wrześniu 2014 r. Celem było poznanie istotności postulatów transportowych (w opinii mieszkańców obszaru) oraz oceny ich obecnej realizacji (w opinii użytkowników - pasażerów). 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 ujętych w niniejszym planie, 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 958 mieszkańców, co zapewnia utrzymanie poziomu ufności badania na poziomie 95% przy maksymalnym błędzie 5%. Liczba ankietowanych w poszczególnych przedziałach wiekowych i z podziałem na płeć została dobrana na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

Należy pamiętać, że badanie ankietowe polegało na zbadaniu preferencji respondentów, a nie rzeczywistych potoków lub struktury biletowej, więc uzyskane wyniki nie dotyczące wprost preferencji mogą różnić się od rzeczywistych danych.

6.2 Formularze ankietowe

Poniższe załączniki przedstawiają formularz ankietowy, na którym było przeprowadzone badanie. Należy pamiętać, że ankieta ta przygotowana została jednocześnie do badania dla gmin obszaru MOF Krosno i dla obszaru funkcjonalnego krośnieńsko-jasielskiego.





ANKIETA WYKONYWANA NA ZLECENIE POWIATU JASIELSKIEGO W RAMACH REALIZACJI „ZINTEGROWANEGO PLANU SYSTEMU TRANSPORTU PUBLICZNEGO DLA FUNKCJONALNEGO OBSZARU KROŚNIENSKO-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 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	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)?

♦ pomijając gminę, w której przeprowadzana jest ankieta, w razie nieznamości 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"/>	gm. Jasło	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Brzyska	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	gm. Kolaczyce	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	m. Kolaczyce	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Krempna	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Osiek Jas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Skolyszyn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	m. Krosno	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Chorkówka	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dukla	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Iwonicz Zdr.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Jedlicze	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Korczynna	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Miejsce Pis.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Rymanów	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Besko	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Brzozów	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Haczów	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Jasienica R.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Szerzyny	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Pytanie 7. ♦ DOTYCZY, gdy w pyt. 2 zaznaczono TAK, a w pyt. 3 dla autobusu lub pociągu zaznaczono 2 razy w tyg. lub częściej. Dlaczego, 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
Wpłacono wysokość kapitału zakładowego: 5000PLN NIP 898-21-62-977 REGON 020975134

Rysunek 1. 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/zaczęła 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"/>		<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 krosnińskiego

i jasielskiego (OF)

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

Wysztalcenie
 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

Serdecznie dziękujemy za udział w ankiecie!

2/2

www.refunda.pl

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

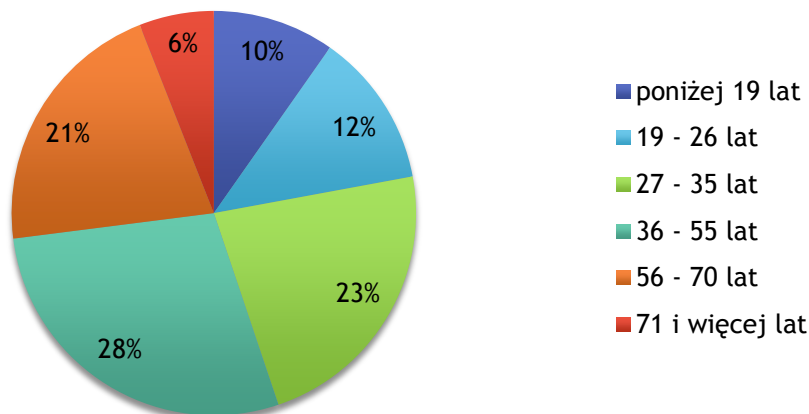
Źródło: Opracowanie własne





6.2.1 Metryka respondentów

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

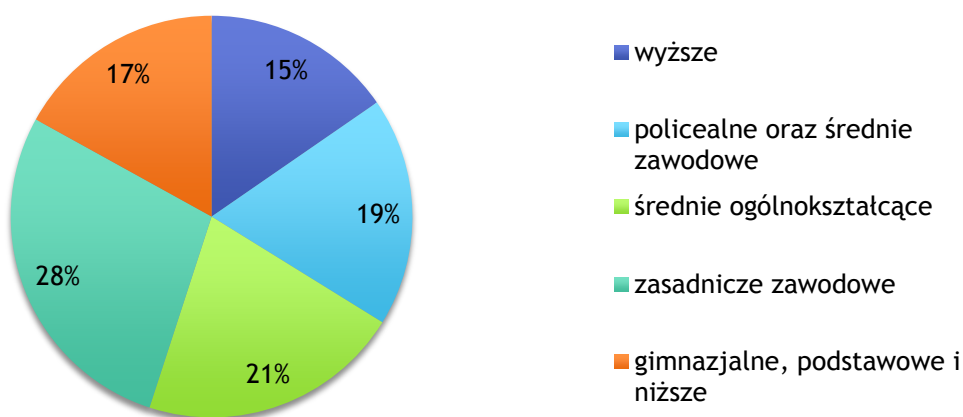


Wykres 20. Podział respondentów ze względu na wiek

Źródło: Opracowanie własne

Najliczniejszą grupę badanych stanowiły osoby w wieku 36-55 lat - 28%. Osoby w wieku 27-35 lat stanowiły 23% respondentów, 56-70 lat - 21%, 19-26 lat - 12%, a osoby poniżej 19 roku życia 10%. Najmniej liczną grupą respondentów były osoby mające 71 i więcej lat - 6% badanych.

Poniżej przedstawiono podział respondentów ze względu na wykształcenie.



Wykres 21. Podział respondentów ze względu na wykształcenie

Źródło: Opracowanie własne

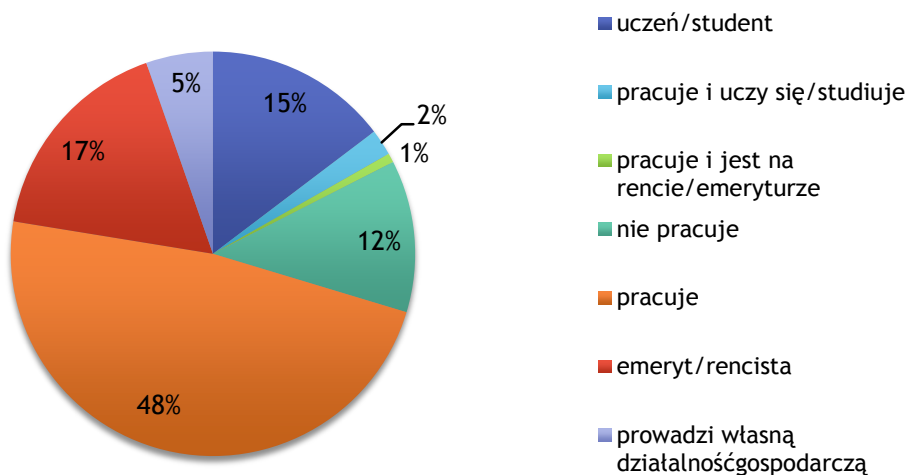
Największa grupa respondentów - 28% deklaruje posiadanie wykształcenia zasadniczego zawodowego. Niewiele mniej, bo 21%, posiada wykształcenie średnie





ogólnokształcące. Wykształcenie policealne oraz średnie zawodowe posiada 19% ankietowanych, a gimnazjalne, podstawowe i niższe 17%. Najmniejsza grupa respondentów jest reprezentowana przez osoby posiadające wykształcenie wyższe - 15%.

Poniżej przedstawiono podział respondentów ze względu na aktywność zawodową.



Wykres 22. Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową

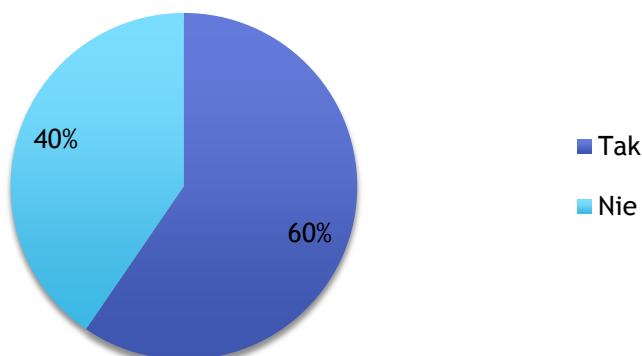
Źródło: Opracowanie własne

Najliczniejszą grupą respondentów były osoby pracujące - 48%. 12% ankietowanych pozostaje bez zatrudnienia, 5% badanych prowadzi własną działalność gospodarczą. Najmniej liczne grupy były reprezentowane przez osoby łączące różne aktywności - pracujący i uczący się lub studiujący - 2% oraz pracujący i jednocześnie przebywający na emeryturze lub rencie - 1%. Łącznie osoby pracujące (w tym prowadzące własną działalność) stanowią ponad 50% badanych.

6.2.2 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.



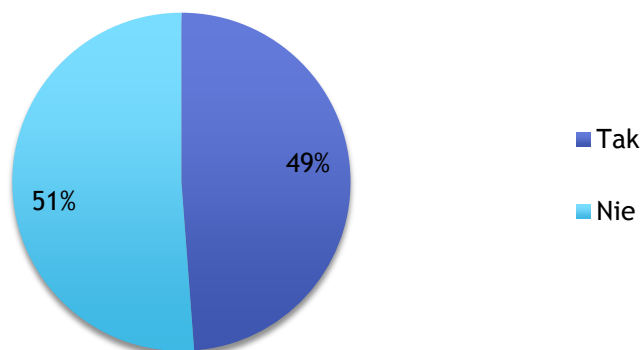


Wykres 23. Pytanie 1. Czy dojeżdża Pan/Pani do miejsca nauki lub pracy?

Źródło: Opracowanie własne

Większość mieszkańców (60%) miasta Krosna i gmin objętych planem dojeżdża do miejsca nauki lub pracy. Są to przejazdy obowiązkowe, 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 24. Pytanie 2. Czy ma Pan/Pani możliwość samodzielnego korzystania z samochodu?

Źródło: Opracowanie własne

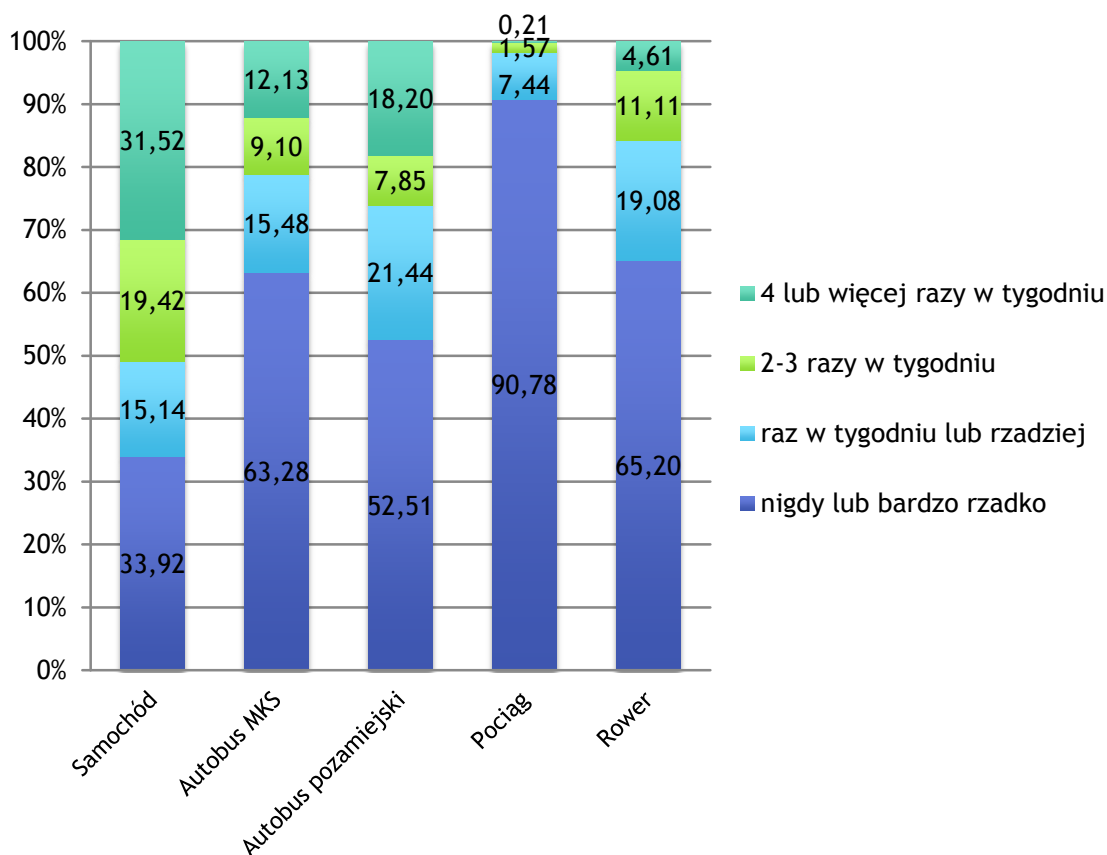
Nieznacznie ponad połowa osób badanych (51%) nie ma możliwości samodzielnego korzystania z samochodu. Osoby te odbywają swoje podróże za pomocą komunikacji zbiorowej, samochodem jako pasażerowie, pieszo lub korzystają z innych środków transportu. Pozostali respondenci (49%) mają możliwość samodzielnego 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 ogranicza podstawowe problemy miast - brak miejsc parkingowych, korki, emisję zanieczyszczeń.

W pytaniu trzecim respondenci mieli wskazać, jak często korzystają z wymienionych środków transportu - samochodu, autobusu MKS, autobusu pozamiejskiego, pociągu oraz roweru. 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 25. Pytanie 3. Jak często korzysta Pan/Pani z poniższych środków transportu?

Źródło: Opracowanie własne

W punkcie dotyczącym podróży samochodem co trzeci ankietowany (33,92%) wybrał odpowiedź „nigdy lub bardzo rzadko”, zbliżona ilość respondentów (31,52%) podróżuje autem 4 lub więcej razy w tygodniu. Odpowiedź „2-3 razy w tygodniu” wybrało 19,42% respondentów, natomiast raz w tygodniu lub rzadziej zadeklarowało 15,14% ankietowanych.

Respondenci zapytani o częstotliwość podróżowania autobusem MKS w większości (63,28%) odpowiedzieli, że podróżują tym środkiem transportu nigdy lub bardzo rzadko, 15,48% badanych wybrała odpowiedź „raz w tygodniu lub rzadziej”. 4 lub więcej razy





w tygodniu podróżuje 12,13% ankietowanych. Najmniejszą grupę stanowią respondenci podróżujący autobusem MKS 2-3 razy w tygodniu (9,10%).

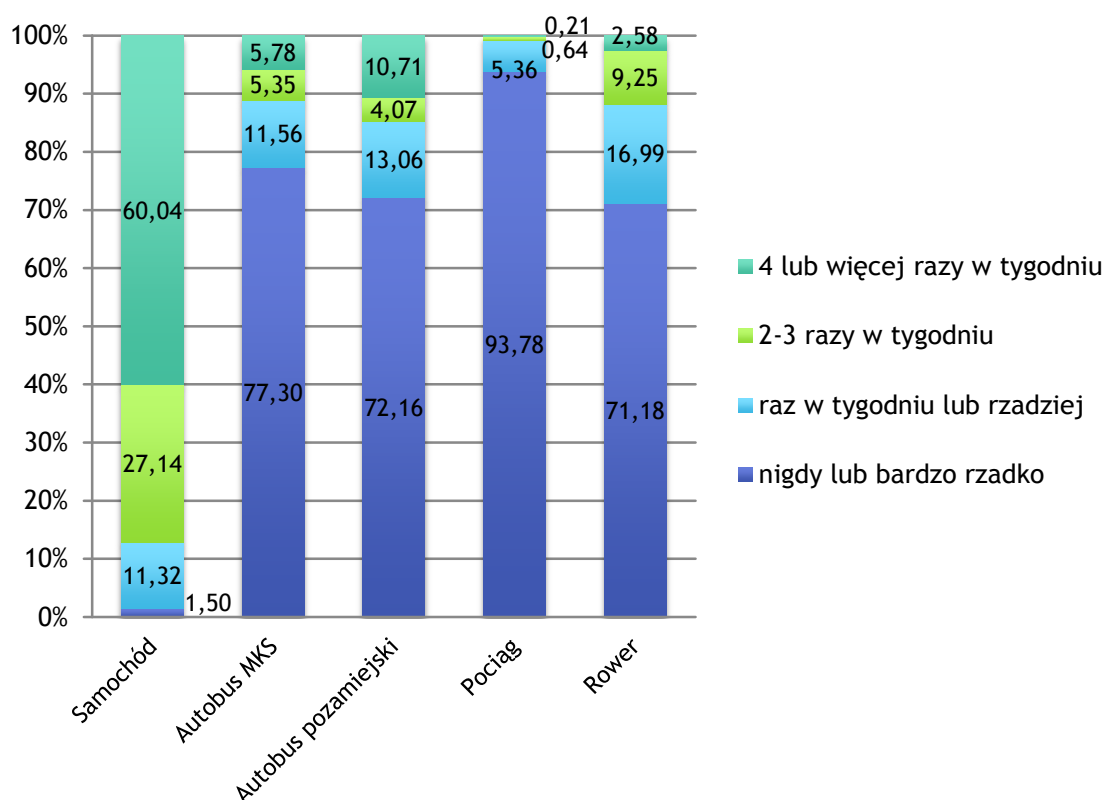
Ponad połowa ankietowanych (52,51%) w punkcie o częstotliwość podróżowania autobusem pozamiejskim wskazała na odpowiedź nigdy lub bardzo rzadko. Co czwarty ankietowany (21,44%) podróżuje autobusem pozamiejskim raz w tygodniu lub rzadziej, natomiast 18,2% badanych wybrała odpowiedź 4 lub więcej razy w tygodniu. Osoby podróżujące 2-3 razy w tygodniu stanowią najmniej liczną grupę, zaledwie 7,85% ankietowanych.

Mieszkańcy zapytani o częstotliwość podróżowania pociągiem w przeważającej większości (90,78%) odpowiedzieli, że podróżują tym środkiem transportu nigdy lub bardzo rzadko, 7,44% badanych wybiera pociąg jako środek lokomocji raz w tygodniu lub rzadziej. Zaledwie 1,57% wybiera pociąg 2-3 razy w tygodniu. Najmniejszą grupę stanowią osoby podróżujące pociągiem 4 lub więcej razy w tygodniu (0,21%).

Ankietowani w większości (62,20%) odpowiedzieli, że korzystają z roweru jako środka transportu nigdy lub bardzo rzadko. 19,08% respondentów podróżuje rowerem raz w tygodniu lub rzadziej, a 11,11% 2-3 razy w tygodniu. 4 lub więcej razy w tygodniu zadeklarowało zaledwie 4,61%.

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

Źródło: Opracowanie własne

60,04% ankietowanych mających możliwość samodzielnego korzystania z samochodu podróżuje nim co najmniej cztery razy w tygodniu. 5,78% respondentów deklaruje, iż mimo posiadania indywidualnego środka transportu, podróżuje autobusem MKS Krosno częściej niż 4 razy w tygodniu, 10,71% - autobusem pozamiejskim, 0,21% - pociągiem, a 2,58% rowerem. Z powyższego zestawienia widać, że część osób mimo posiadania możliwości samodzielnego korzystania z samochodu sporadycznie wybiera również inne sposoby podróżowania.

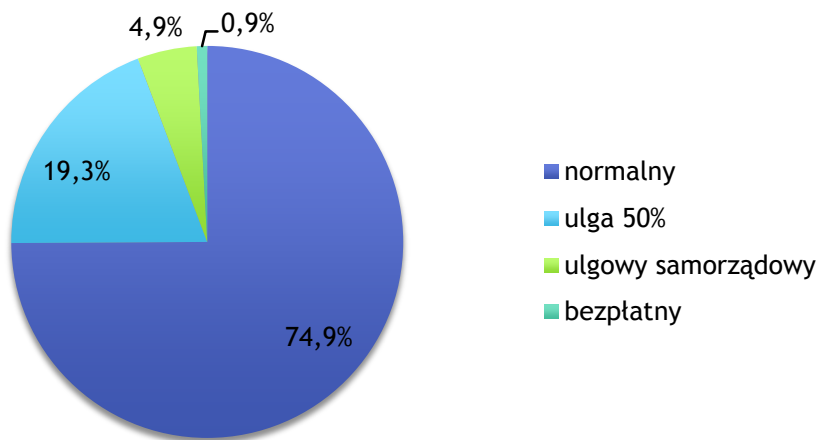
Prawie wszyscy mieszkańcy, którzy w celu dotarcia do planowanego celu podróży dokonują wyboru środka transportu między komunikacją zbiorową a samochodem, wybiorą pojazd indywidualny. Jest to spowodowane głównie większą dostępnością oraz brakiem konieczności oczekiwania na przystanku na przyjazd środka transportu.

Pytanie czwarte miało na celu określić, jaki odsetek respondentów korzysta z biletów normalnych, ulgowych 50%, ulgowych samorządowych, lub też jest upoważnionych do przejazdów bezpłatnych. Otrzymane odpowiedzi zostały przedstawione poniżej w formie wykresów kołowych z podziałem na przewoźników: MKS i inne.





MKS Krosno

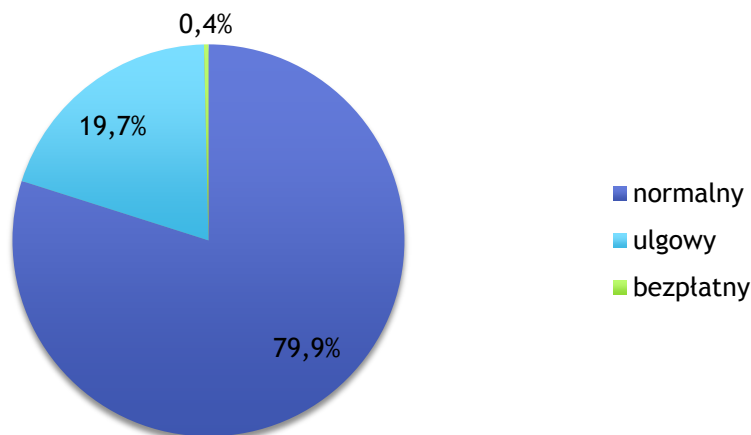


Wykres 27. Pytanie 4. Do jakiego rodzaju biletu posiada Pan/i uprawnienia i z jakiego typu przeważnie Pan/Pani korzysta?

Źródło: Opracowanie własne

74,9% ankieterowanych korzystających z autobusów MKS Krosno używa biletów normalnych, 19,3% respondentów jest upoważnionych do 50% ulgi, 4,9% korzysta z biletów ulgowych 49% lub kart dużej rodziny, pozostała grupa (0,9%) to osoby posiadające uprawnienia do przejazdów bezpłatnych.

Autobus podmiejski i pociąg



Wykres 28. Pytanie 4. Do jakiego rodzaju biletu posiada Pan/i uprawnienia i z jakiego typu przeważnie Pan/Pani korzysta? (INNE)

Źródło: Opracowanie własne

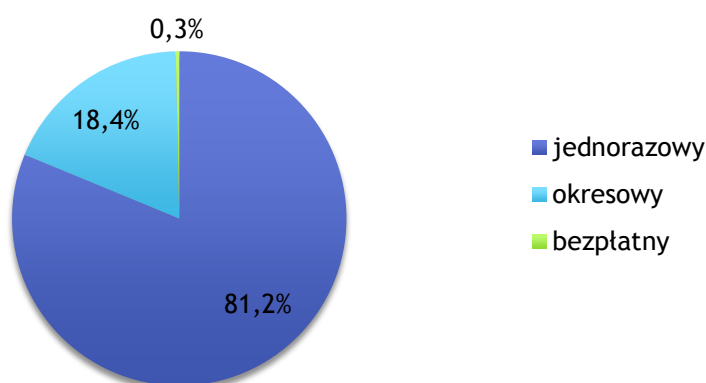




Niemal 80% ankietowanych korzystających z komunikacji zbiorowej (bez MKS-u) nie ma uprawnień do żadnej ulgi, 19,7% korzysta z biletów ulgowych, a 0,4% jest zwolnione z opłaty.

W pytaniu czwartym ankietowani określali również, jakiego typu biletów są użytkownikami. Wyniki zostały zaprezentowane na wykresie poniżej z podziałem na MKS i inne.

MKS Krosno

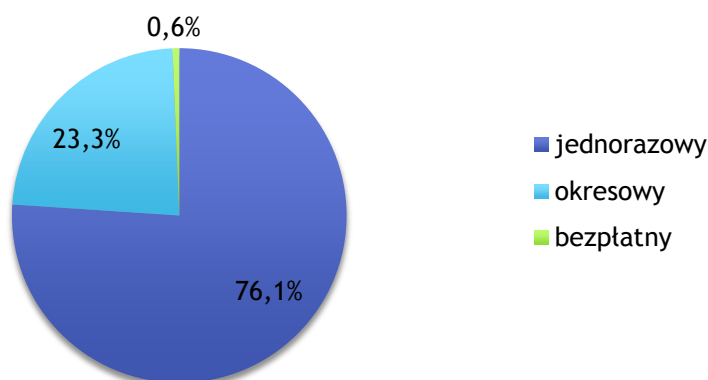


Wykres 29. Pytanie 4. Do jednego rodzaju biletu posiada Pan/i uprawnienia i z jakiego typu przeważnie Pan/Pani korzysta?

Źródło: Opracowanie własne

Większość ankietowanych (81,2%) korzystających z przewozów MKS zaznaczyło, że korzysta z jednorazowych biletów, 18,4% badanych korzysta z biletów okresowych. Pozostali użytkownicy (0,3%) korzystają z biletów bezpłatnych.

Autobus podmiejski i pociąg



Wykres 30. Pytanie 4. Do jednego rodzaju biletu posiada Pan/i uprawnienia i z jakiego typu przeważnie Pan/Pani korzysta?

Źródło: Opracowanie własne

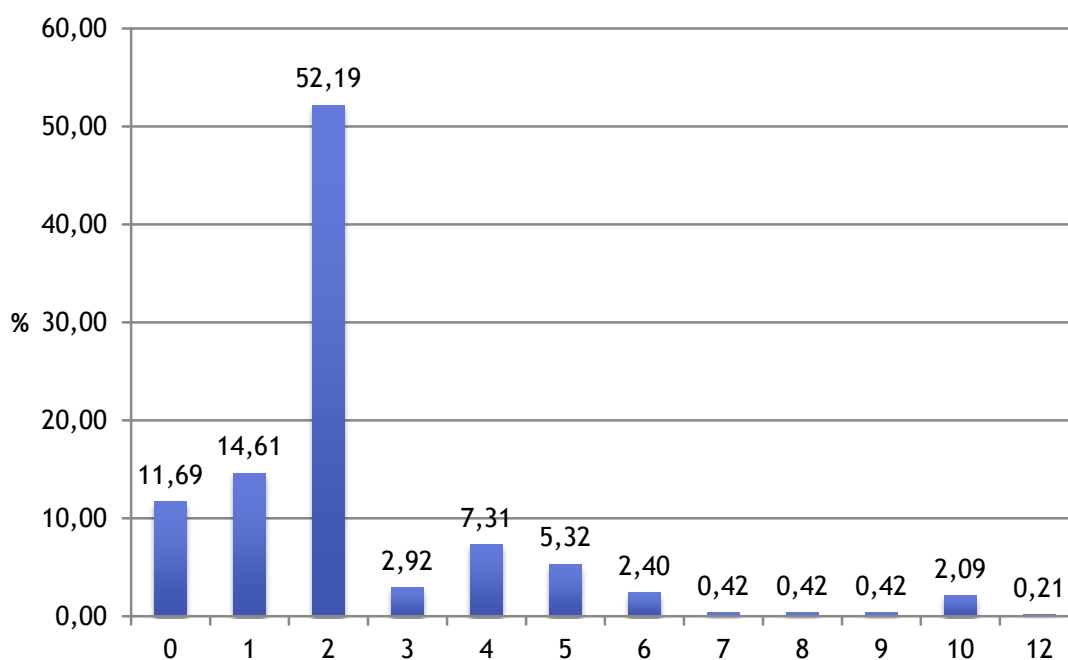




Znacząca większość respondentów korzystających z innych przewozów niż MKS Krosno, używa biletów jednorazowych. Co czwarty ankietowany korzysta z biletów okresowych, a zaledwie 0,6% z biletów bezpłatnych. Należy zauważyć, że udział osób uprawnionych do ulgi czy korzystających z biletów okresowych nie przekłada się wprost na strukturę biletową w pojeździe - poszczególne grupy osób generują różną liczbę przejazdów.

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 mieszkaniec musi nabyć osobny bilet.

W pytaniu piątym respondenci mieli podać, ile podróży miejskich i podmiejskich wykonali ostatniego dnia. Ankietowany miał podać liczbę wykonanych podróży, przy czym każda podróż jest liczona osobno, tzn.: dom - praca to jedna podróż, praca - dom jedna podróż, praca - sklep - dom to dwie podróże. Respondent miał również określić czy te podróże odbyły się w dzień roboczy czy wolny.



Wykres 31. Pytanie 5. Ile wykonał/a Pan/i podróży miejskich podmiejskich ostatniego dnia roboczego?

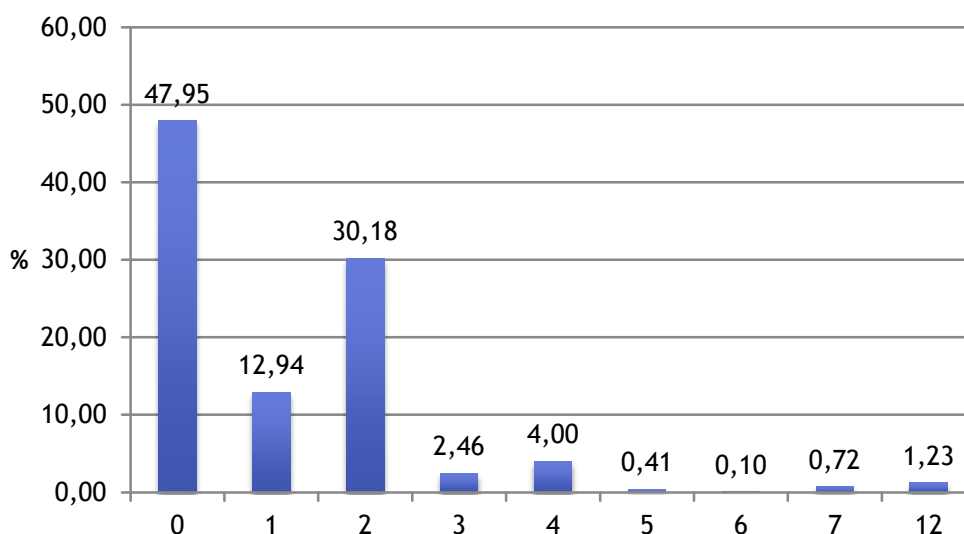
Źródło: Opracowanie własne

Ostatniego dnia roboczego większość respondentów wykonała dwie podróże (52,19%). Jedną podróż wykonało 14,61% ankietowanych, 11,69% nie wykonało żadnych podróży, a 7,31% osób odpowiedziało, że odbyło 4 podróże. Nieliczne grupy respondentów udzieliły innych odpowiedzi niż powyższe: pięć podróży dziennie wykonało 5,32% ankietowanych, trzy podróże - 2,92%, sześć - 2,4%, 10 podróży 2,09% badanych. Dokładnie taka sama ilość respondentów wykonała siedem, osiem





i dziewięć podróży - 0,42%. Niewielka grupa (0,21%) zadeklarowała, że wykonała 12 podróży.



Wykres 32. Pytanie 5. Ile wykonał/a Pan/i podróży miejskich i podmiejskich ostatniego dnia wolnego?

Źródło: Opracowanie własne

Respondenci, którzy odpowiedzieli na to pytanie w 47,95% nie podróżowali w dzień wolny. Prawie co trzeci pytany (30,18%) wykonał dwie podróże, 12,94% osób podróżowało jeden raz. Nieliczne grupy respondentów udzieliły innych odpowiedzi niż powyższe i tak cztery podróże dziennie wykonało 4% badanych, trzy podróże 2,46%, dwanaście - 1,23%, siedem - 0,72%, pięć - 0,41, sześć podróży 0,10%.

W pytaniu szóstym ankietowani odpowiadali, do jakich gmin obszaru funkcjonalnego krośnieńsko-jasielskiego podróżowali ostatniego dnia roboczego i wolnego. Wyniki zostały przedstawione w tabelach, w których przedstawiono, jaki procent ankietowanych w danej gminie (wiersze) podróżował do innych gmin (kolumny).





Tabela 27. Kierunki podróży mieszkańców gmin w dzień roboczy

podróż w dzień roboczy	do gminy						
	Krosno	Chorkówka	Jedlicze	Korczyna	Krościenko Wyzne	Miejsce Piastowe	Wojaszówka
Krosno		1%	4%	2%	3%	5%	6%
Chorkówka	82%		6%	0%	0%	2%	0%
Jedlicze	38%	0%		1%	1%	2%	0%
Korczyna	62%	1%	4%		6%	7%	3%
Krościenko Wyzne	74%	2%	0%	0%		2%	0%
Miejsce Piastowe	61%	2%	3%	3%	4%		2%
Wojaszówka	59%	1%	8%	0%	0%		0%

Źródło: Opracowanie własne

Głównym celem podróży międzygminnych obszaru objętego planem jest miasto Krosno. Na tle wszystkich gmin wyróżnia się gmina Jedlicze, z której ciężenie do krosna jest najmniejsze. Ruch pomiędzy pozostałymi gminami jest na porównywalnym, niewielkim poziomie.

Tabela 28. Kierunki podróży mieszkańców gmin w dzień wolny

podróż w dzień wolny	do gminy						
	Krosno	Chorkówka	Jedlicze	Korczyna	Krościenko Wyzne	Miejsce Piastowe	Wojaszówka
Krosno		1%	2%	2%	1%	2%	3%
Chorkówka	32%		4%	2%	1%	6%	2%
Jedlicze	29%	0%		2%	0%	0%	0%
Korczyna	29%	1%	3%		7%	7%	1%
Krościenko Wyzne	40%	0%	2%	4%		8%	0%
Miejsce Piastowe	26%	2%	2%	5%	7%		1%
Wojaszówka	8%	0%	1%	0%	0%		0%

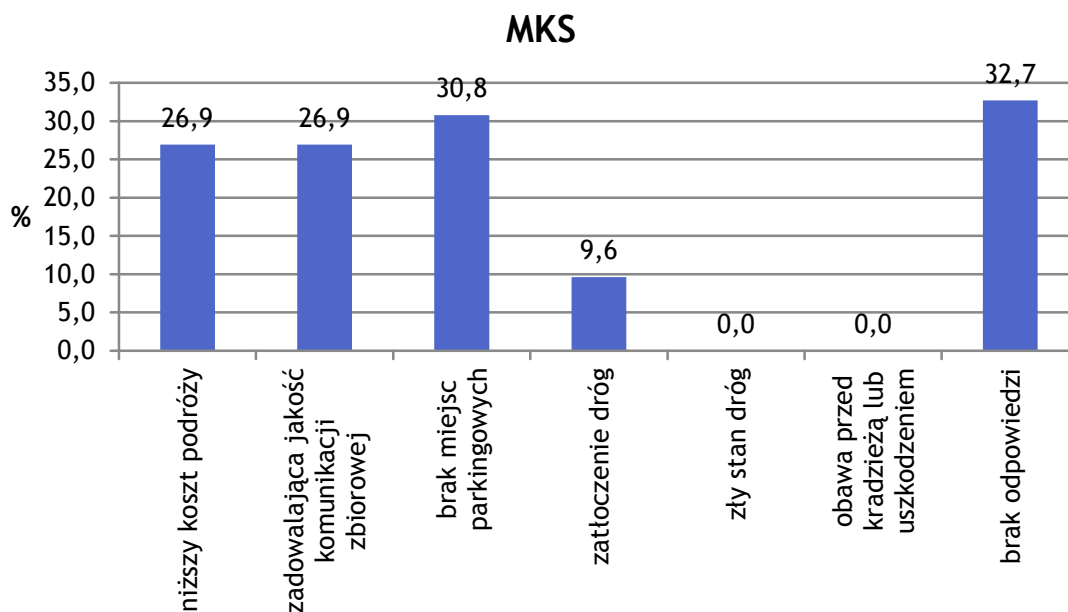
Źródło: Opracowanie własne

W kierunkach podróży mieszkańców obszaru objętego planem w dzień wolny, podobnie jak w dzień roboczy, głównym celem pozostaje miasto Krosno. Uwagę zwraca duża różnica między liczbą ankietowanych podróżujących do Krosna z gminy Wojaszówka - 59% w dzień roboczy i tylko 8% w dzień wolny. Ruch pomiędzy pozostałymi gminami jest porównywalny z dniem roboczym.





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 MKS Krosno, pociągiem lub autobusem podmiejskim 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.



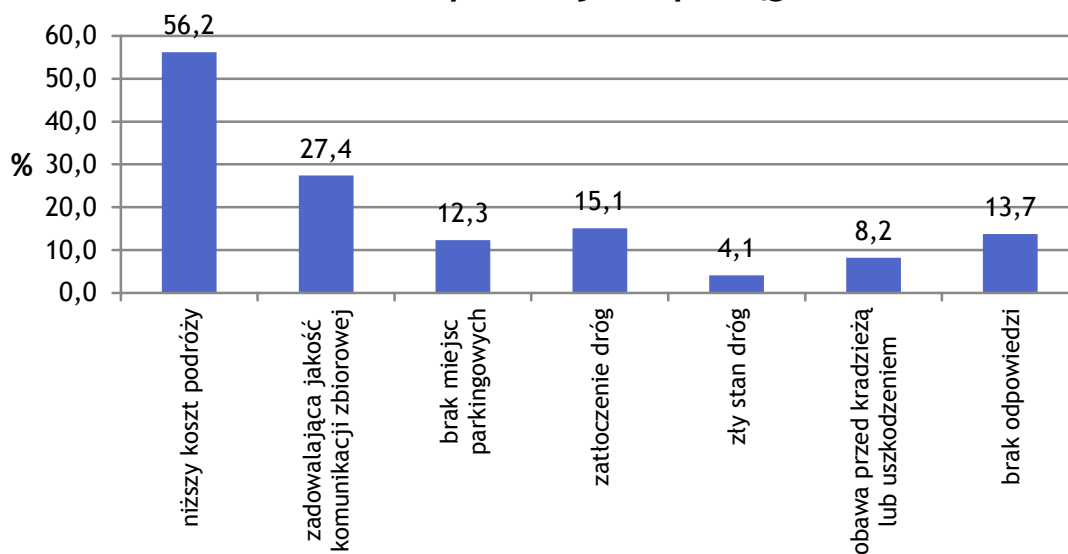
Wykres 33. Pytanie 7. Dlaczego, dysponując samochodem korzysta Pan/i z komunikacji zbiorowej?

Źródło: Opracowanie własne

Osoby spełniające warunki do udzielenia odpowiedzi na pytanie 7, korzystających z MKS Krosno, najczęściej rezygnowały z udzielenie odpowiedzi (32,7%). Prawie co trzeci ankietowany wybierał odpowiedź „brak miejsc parkingowych” (30,8%). Dwie równie często wybierane odpowiedzi to: „niższy koszt podróży” i „zadowolająca jakość komunikacji zbiorowej”- 26,9%. „Zatlóczenie dróg” zostało wybrane przez 9,6% badanych. Odpowiedzi, które nie zostały wybrane przez respondentów to „zły stan dróg” i „obawa przed kradzieżą lub uszkodzeniem”.



Autobus podmiejski i pociąg



Wykres 34. Pytanie 7. Dlaczego, dysponując samochodem, korzysta Pani/i z komunikacji zbiorowej?

Źródło: Opracowanie własne

Ankietowani, którzy korzystają z autobusu pozamiejskiego i/lub pociągu najczęściej wybierali odpowiedź „niższy koszt podróży” (56,2%). Drugą najczęściej wybraną przez respondentów odpowiedzią była „zadowalająca jakość komunikacji zbiorowej” - 27,4%. „Zatłoczenie dróg” zostało wybrane przez 15,1% badanych. 13,7% osób uprawnionych do udzielenia odpowiedzi takowej nie udzieliło. „Brak miejsc parkingowych” zaznaczyło 27,4% respondentów, 8,2% - obawa przed kradzieżą lub uszkodzeniem. Najrzadziej wybraną odpowiedzią był „zły stan dróg”, którą wybrało 4,1% ankietowanych.

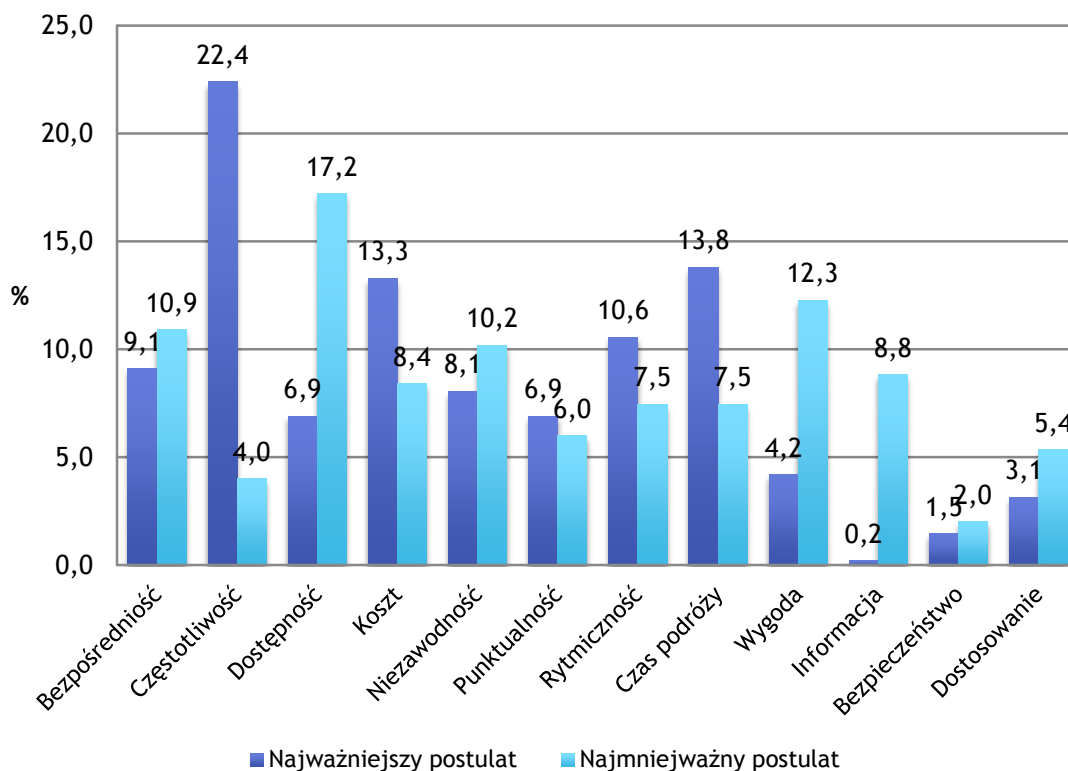
W pytaniu 8 ankietowani zostali poproszeni o odniesienie się do postulatów transportowych. Badanie obejmowało obszar następujących wniosków transportowych:

- bezpośredniość (podróż do celu bez przesiadki),
- częstotliwość (odstęp 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 uważają za najważniejszy, a który za najmniej ważny. Wyniki przeprowadzonego badania zostały przedstawione na poniższym wykresie.



Wykres 35. 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 22,4% badanych oraz czas podróży wybrany przez 13,8% osób ankietowanych. Na koszt wskazało 13,3%, rytmiczność - 10,6%, niezawodność - 8,1%, punktualność i dostępność - po 6,9%. Pozostałe postulaty otrzymały poniżej 6% wskazań:

- wygoda - 4,2%,
- dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych - 3,1%,
- bezpieczeństwo - 1,5%,
- informacja - 0,2%.

Natomiast najmniej ważne postulaty dla mieszkańców obszaru objętego planem, to dostępność (17,2%), wygoda (12,3%), bezpośredniość (10,09%) i niezawodność (10,2%). Na informację wskazało 8,8%, koszt - 8,4%, rytmiczność i czas podróży - po 7,5% i punktualność - 6%. Inne postulaty posiadają mniej niż 6% wskazań i są to:

- dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych - 5,4%,
- częstotliwość - 4%,

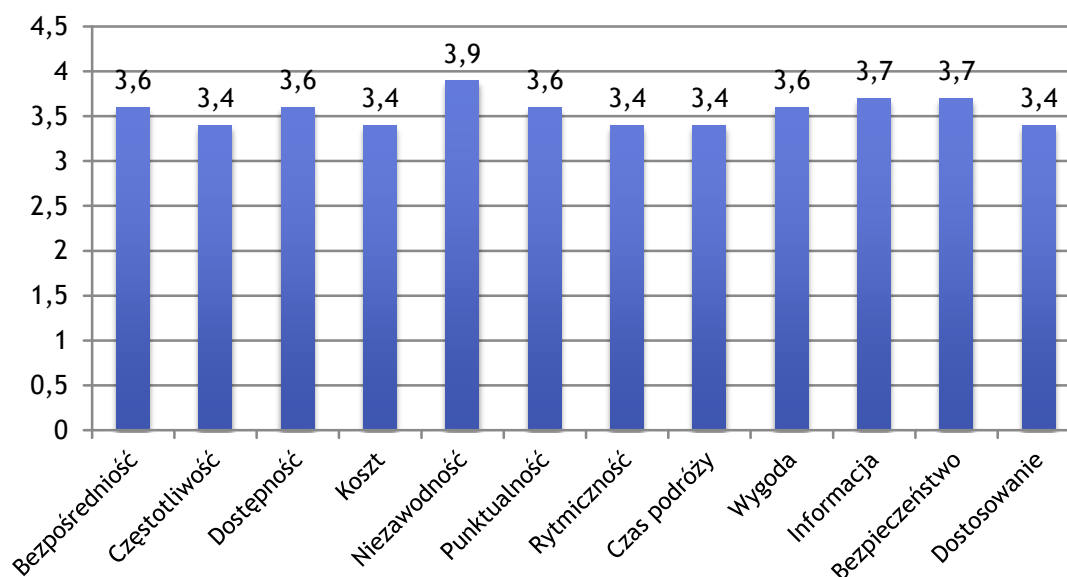




- bezpieczeństwo - 2%.

Zdecydowanie wyróżniająca się odpowiedź „na plus” to częstotliwość. Uwagę zwracają również postulaty „bezpośredniość” i „punktualność”, które były wskazywane mniej więcej po równo jako najważniejsze i najmniej ważne aspekty. Niedoceniona przez ankietowanych została rola informacji pasażerskiej.

W podpunkcie b) pytania 8 respondenci oceniali w skali od 1 do 5 (gdzie „1” oznaczało bardzo niskie, a „5” - bardzo dobre) zaspokojenie poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową. Średnie oceny dla postulatów zostały przedstawione na poniższym wykresie.



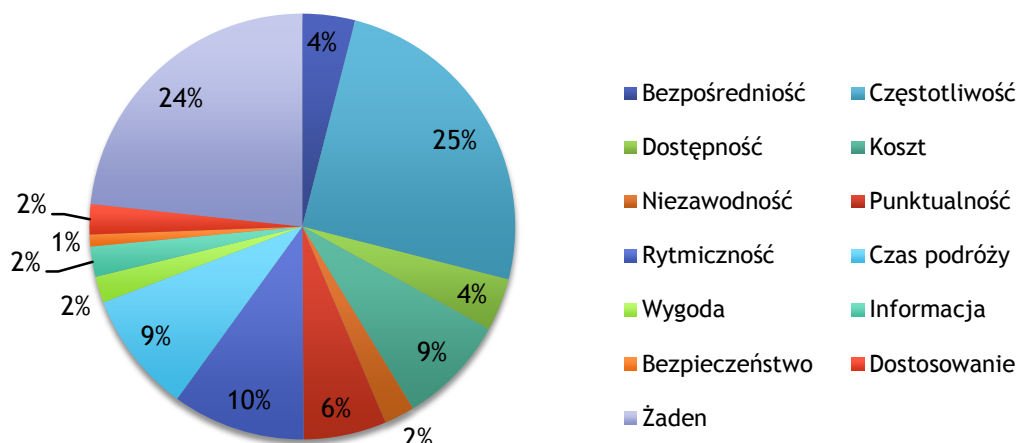
Wykres 36. Pytanie 8. b) Proszę ocenić w skali od 1 do 5 zaspokojenie poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową.

Źródło: Opracowanie własne

Średnia ocena wystawiona komunikacji zbiorowej w Krośnie i gminach objętych planem to 3,5. Najwyżej ocenianym postulatem jest niezawodność, której średnia ocena wyniosła 3,9, natomiast najniżej ocenione zostały: dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych, częstotliwość, koszt, rytmiczność i czas podróży, które otrzymały ocenę 3,4. Pozostałe postulaty również oscylowały w pobliżu średniej i otrzymały: informacja i bezpieczeństwo - 3,7, punktualność, bezpieczeństwo, wygoda i dostępność - 3,6.

W podpunkcie c) pytania 8 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 37. 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

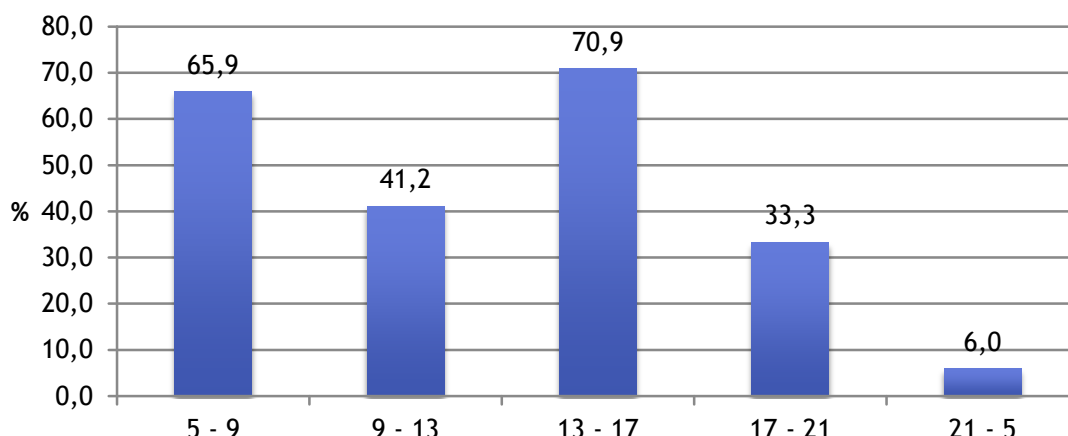
Najczęściej wymienianym przez respondentów postulatem była częstotliwość - 25% wskazań. Dla 24% respondentów poprawa żadnego z postulatów nie wpłynie na częstość korzystania z MKS Krosno. Kolejne często wybierane postulaty to: rytmiczność - 10%, koszt oraz czas podróży - po 9% wskazań ankietowanych, 6% ankietowanych wybrało punktualność. Pozostałe postulaty wskazane przez mniej niż 6% ankietowanych, to:

- bezpośredniość - 4%,
- dostępność - 4%,
- niezawodność - 2%,
- wygoda - 2%,
- informacja - 2%,
- dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych - 2%,
- bezpieczeństwo - 1%.

Z powyższych odpowiedzi wynika, że mieszkańcy wybierają transport indywidualny ze względu na zbyt niską częstotliwość kursowania transportu zbiorowego. Aż 24% respondentów stwierdziło, że nic ich nie przekona do korzystania z komunikacji zbiorowej.

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



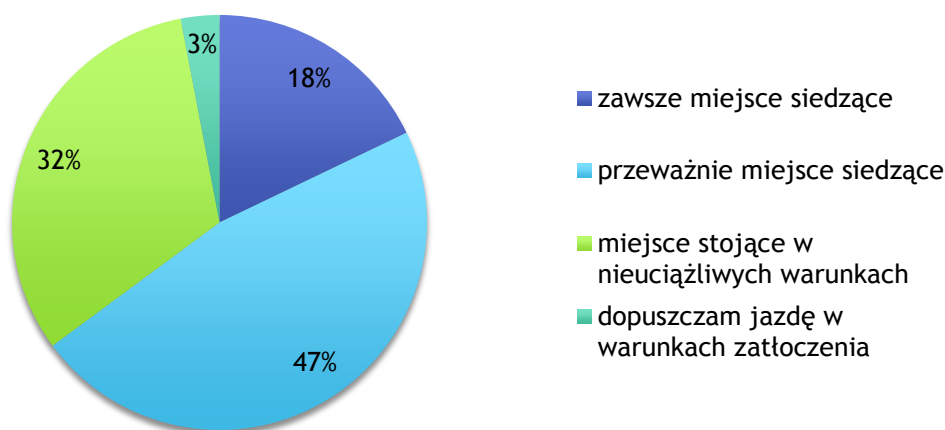


Wykres 38. Pytanie 9. W jakich przedziałach godzinowych najczęściej odbywa Pan/i podróże?

Źródło: Opracowanie własne

Podróże najczęściej odbywają się w godzinach od 13 do 17 (70,09%) oraz od 5 do 9 (65,9%). Jest to poranny i popołudniowy szczyt komunikacyjny wynikający z podróży z domu do pracy lub miejsca nauki i powrotów do nich. Nieco rzadziej respondenci wymieniali godziny od 9 do 13 - 41,2% wskazań oraz od 17 do 21 - 33,3%. Najrzadziej badani podróżują w godzinach nocnych - od 21 do 5, takiej odpowiedzi udzieliło zaledwie 6% respondentów.

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

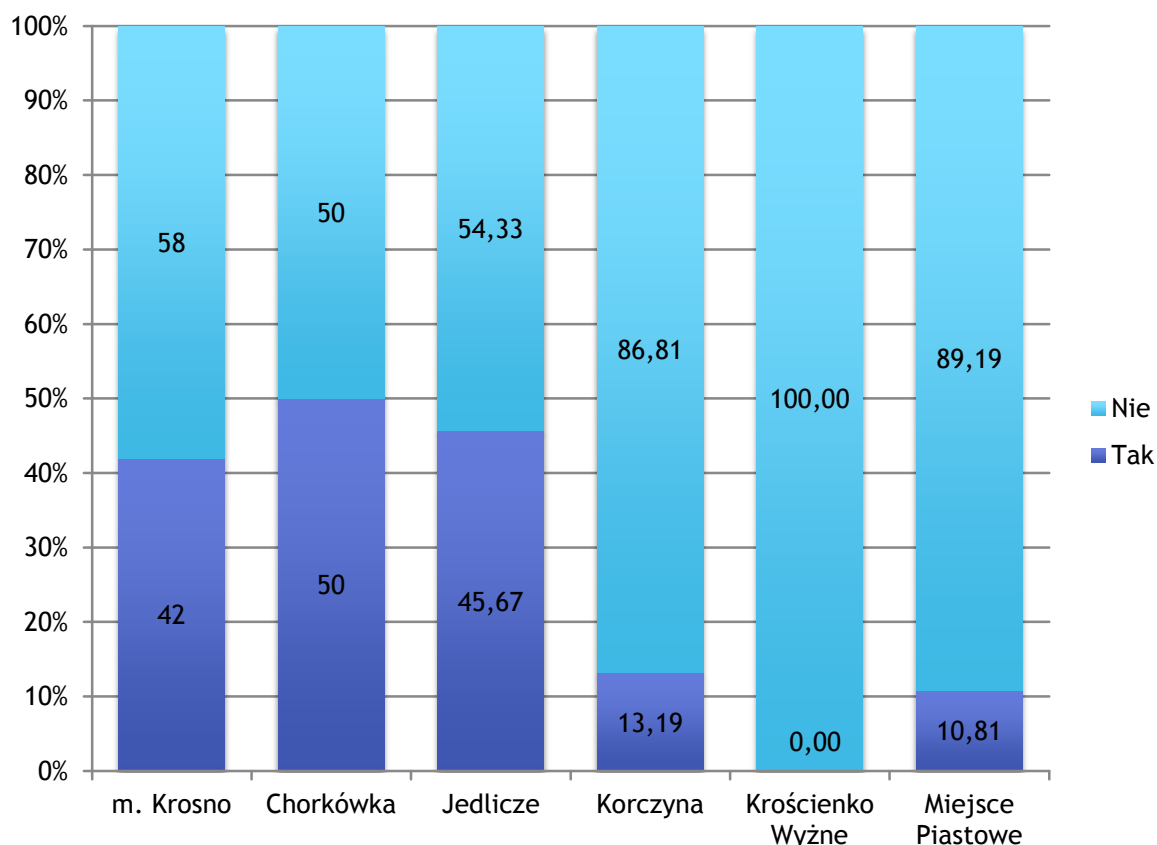
Źródło: Opracowanie własne





Najwięcej ankietowanych udzieliło odpowiedzi „przeważnie miejsce siedzące” - 47%, niewiele mniej, bo 32% wybrało odpowiedź „miejsca siedzące w nieuciążliwych warunkach”, 18% respondentów chciałoby mieć zawsze miejsce siedzące. Najmniej liczną grupą są badani, którzy dopuszczają jazdę komunikacją zbiorową w warunkach zatłoczenia - 3% wskazań.

W pytaniu 11 respondenci pytani byli czy zdarza im się rezygnować z podróży z powodu braku połączeń w obrębie MKS Krosno. Poniższy wykres przedstawia procentowy udział udzielonych odpowiedzi.



Wykres 40. Pytanie 11. Czy zdarza się Panu/Pani zrezygnować z podróży z powodu braku połączeń w obrębie MKS Krosno?

Źródło: Opracowanie własne

Powyższy wykres pokazuje odpowiedzi respondentów z podziałem na gminy. W gminie Krościenko Wyżne nikt z ankietowanych nie rezygnuje z podróży z powodu braku połączeń. Co dziesiątemu zdarza się rezygnować w gminie Miejsce Piastowe, co siódmemu w gminie Korczyna. Niepokojącym zjawiskiem jest fakt, że w aż trzech jednostkach terytorialnych około połowa respondentów rezygnuje z podróży z powodu braku połączeń w obrębie MKS Krosno i są to: miasto Krosno (42%), gmina Jedlicze (45,67%) oraz gmina Chorkówka (50%).





6.2.3 Podsumowanie badań

Z przeprowadzonych badań wyłania się obraz, jak pasażerowie widzą komunikację zbiorową i jak pasażerowie i potencjalni pasażerowie chcieliby, aby ona wyglądała.

Jako najważniejszy postulat transportowy wskazana została częstotliwość (22,4%), realizacja tego postulatu oceniona została poniżej średniej - 3,4. Częstotliwość była również najczęściej wskazywana (25%) w pytaniu „jakość realizacji którego z postulatów musiałaby być w pierwszej kolejności poprawiona aby zaczął Pan / zaczęła Pani częściej korzystać z transportu zbiorowego?”. Realizacja kolejnych dwóch postulatów ocenionych jako najistotniejszych - czas podróży (13,8%) i koszt (13,3%), została oceniona równie słabo (po 3,4), a konieczność ich poprawienia w pierwszej kolejności była wskazywana przez 9% pytanych (dla obu kryteriów). Powyższe trzy postulaty należy mieć przede wszystkim na względzie podczas tworzenia oferty publicznego transportu zbiorowego.

Jako najmniej ważne postulaty zostały wskazane dostępność (17,2%), wygoda (12,3%) i bezpośredniość (10,9%), zaspokojenie wszystkich trzech postulatów oceniono na 3,6. Najlepiej została oceniona niezawodność - 3,9, przy czym w hierarchii najważniejszych postulatów zajmuje ona dopiero 6 miejsce (8,1%) i więcej osób wskazało ten postulat jako najmniej ważny (10,2%). Postulatem wskazanym jako mało istotny jest informacja, jednak z obiektywnego punktu widzenia jest to aspekt bardzo istotny, pozwalający na sprawne korzystanie z systemu. Znaczna grupa ankietowanych - aż 24% wskazało, że żadna poprawa realizacji postulatu nie spowoduje częstszego korzystania z komunikacji zbiorowej. Tych ankietowanych szczególnie trudno będzie przekonać do transportu publicznego.

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 Gmina Krosno jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zdefiniowała pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego jako właściwą jednostkę samorządu terytorialnego, albo ministra właściwego do spraw transportu zapewniającego funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Prezydent Miasta Krosna jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w miejskich (gminnych) przewozach pasażerskich, która obejmuje linie komunikacyjne na terenie miasta Krosna oraz wybrane, poszczególne linie na obszarze gmin ościennych, które zawarły z miastem Krosnem stosowne porozumienia międzygminne. Porozumienia te zostały zawarte również w oparciu o zapisy Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (j.t: Dz. U. z 2013 r. poz. 594 z późn. zm.), gdzie wskazano, iż gminy mogą zawierać porozumienia międzygminne w sprawie powierzenia jednej z nich określonych przez nie zadań publicznych. Gmina wykonująca zadania publiczne objęte porozumieniem przejmuje prawa i obowiązki pozostałych gmin związane z powierzonymi jej zadaniami, a gminy te mają obowiązek udziału w kosztach realizacji powierzonego zadania.

Do zadań organizatora należy między innymi planowanie, organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Na podstawie zawartych porozumień międzygminnych miastu Krosno przekazane zostały zadania w zakresie obsługi linii komunikacyjnych na terenie następujących gmin ościennych:

- Jedlicze,
- Chorkówka,
- Miejsce Piastowe,
- Krościenko Wyżne,
- Korczyna.

7.1.1 Realizacja funkcji organizatorskich

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje na czym polega organizowanie publicznego transportu zbiorowego. Organizatorem jest Gmina Krosno. Zadania organizatora w imieniu gminy wykonuje Prezydent Miasta Krosna, jego zadania to:

- badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
- zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,





- korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
- systemu informacji dla pasażera,
- ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora,
- określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych, dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów,
- przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984r. - Prawo przewozowe (j.t: Dz. U. z 2012 r. poz.1173 z późn. zm.), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalenie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, czyli zadań związanych z podjęciem niezbędnych środków, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej mającej na celu wyłonienie operatora publicznego transportu zbiorowego lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wskazane w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 informacje.

7.2 Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

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

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





- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z Ustawą z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, Nr 161, poz. 1078 i Nr 182, poz. 1228), albo
- w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz.U. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.), albo
- w trybach bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo tzw. podmiotowi wewnętrznemu, w rozumieniu Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołanego do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo jeśli średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie, lub
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

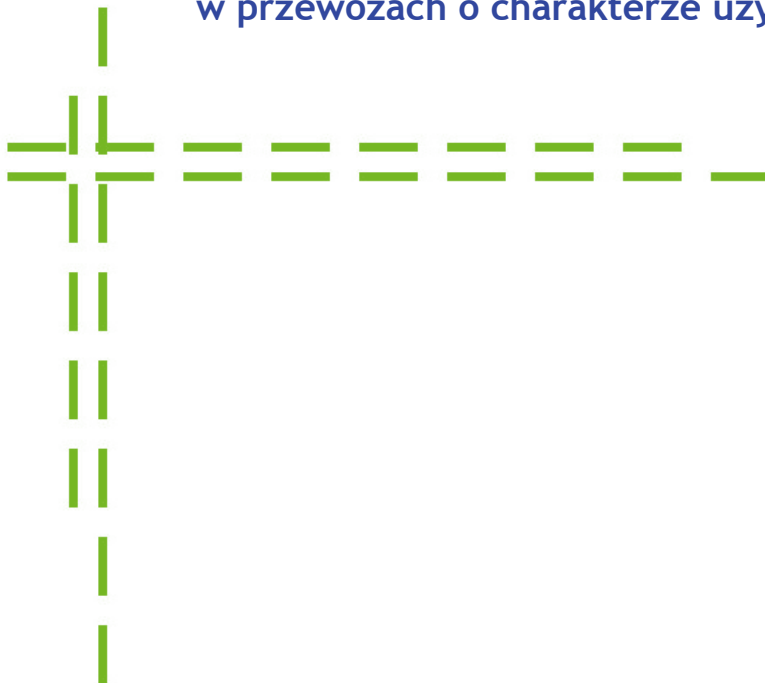
Umowa w sprawie powierzenia przez gminę Krosno wykonywania świadczenia usług w zakresie pasażerskiego lokalnego transportu zbiorowego została zawarta 1 grudnia 2009 roku z Miejską Komunikacją Samochodową Spółka z o.o. w Krośnie na okres do dnia 30 listopada 2019 r.

Przez cały okres świadczenia usług Miejska Komunikacja Samochodowa Spółka z o. o. w Krośnie pozostanie podmiotem wewnętrznym, w rozumieniu art. 2 lit j oraz art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23.10.2007. w sprawie usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego.





8 Pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej





8.1 Informacje ogólne

Troska o środowisko naturalne, ułatwiony dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego, zwiększona dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej, sprawna, łatwa do zrozumienia sieć komunikacyjna dostosowana do potrzeb przewozowych to wysoki standard pożądany przez wszystkich beneficjentów komunikacji publicznej, która swoją nowoczesnością, innowacyjnością i przystępnością może pozyskać nowych pasażerów.

8.2 Realizacja postulatów przewozowych

Poprzez swoje działania miasto Krosno, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, nieustannie dąży zarówno na etapie organizowania, jak i na etapie zarządzania, do zapewnienia możliwie najwyższego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej i najbardziej odpowiadającego oczekiwaniom mieszkańców miasta Krosna.

Planuje się podejmowane działań mających na celu wzrost zaufania społecznego do usług komunikacji miejskiej przede wszystkim dzięki systematycznemu podnoszeniu ich jakości.

W tabeli poniżej zostały przedstawione działania, które planuje się zrealizować w celu podwyższenia standardu dostępnych usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej poprzez wzrost jakości wyrażony realizacją postulatów przewozowych, czyli dostosowaniem oferty przewozowej do potrzeb obecnych i potencjalnych pasażerów.

Tabela 29. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

Postulat transportowy	Sposób realizacji
bezpośredniość	Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach. W przypadku, gdy postulat bezpośredniości, z przesłanek ekonomicznych, nie może być zapewniony - zapewnienie dogodnego systemu przesiadkowego.
częstotliwość	Zapewnienie podaży usług komunikacji użyteczności publicznej w zakresie częstotliwości odpowiadającej popytowi na te usługi. W przypadku wyraźnego spadku liczby pasażerów na poszczególnych kursach, w pierwszej kolejności zmniejszenie wielkości taboru obsługującego kurs, a dopiero później ewentualne zawieszanie kursów.





dostępność	<p>Wzrost dostępności do publicznego transportu zbiorowego poprzez modernizację oraz rozbudowę infrastruktury transportowej dedykowanej w szczególności dla publicznego transportu zbiorowego</p> <p>Eliminacja barier na drodze dojścia do/z przystanków, np. niedostatecznej liczby przejść dla pieszych.</p> <p>Obejmowanie usługami publicznego transportu zbiorowego nowopowstających skupisk ludności i generatorów ruchu.</p>
niezawodność	<p>Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wystużonych pojazdów na nowe, nieawaryjne.</p>
koszt	<p>Dostosowanie opłat taryfowych do realnych potrzeb pasażerów.</p>
prędkość	<p>Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej.</p>
punktualność	<p>Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie ilości odjazdów przed czasem i po czasie.</p> <p>Wzrost punktualności kursowania autobusów.</p>
wygoda	<p>Poprawa standardu infrastruktury przystankowej w celu stworzenia warunków umożliwiających komfortowe i bezpieczne oczekiwanie na przystankach poprzez instalację wiat i miejsc siedzących na wybranych przystankach komunikacyjnych oraz objęcie przystanków komunikacyjnych systemem monitoringu miejskiego.</p> <p>Poprawa standardu taboru poprzez jego sukcesywną wymianę na tabor nowy, spełniający aktualnie najwyższe normy emisji spalin EURO oraz wyposażony we współczesne elementy w zakresie komfortu podróżowania.</p> <p>Poprawa standardu oczekiwania na przystanku poprzez wdrożenie na wybranych przystankach systemu dynamicznej informacji pasażerskiej.</p>

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 podróżnych 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.

Miasto Krosno w „Programie Ochrony Powietrza dla strefy podkarpackiej z uwagi na stwierdzone przekroczenie poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM10, poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM2,5 oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu wraz z Planem Działań Krótkoterminowych” zostało wskazane jako obszar w którym występują przekroczenia dopuszczalnych norm.

KOD	OBSZAR	CHARAKTER	EMISJA ŁĄCZNA W OBSZRZE [Mg/rok]*	Powierzchnia przekroczeń [ha]/liczba ludności/wartość z obliczeń [µg/m ³]/wartość z pomiaru [µg/m ³]**
Obszary z przekroczonym poziomem dopuszczalnym pyłu PM10 24h				
Pk11sPkPM10d023	m. Krosno, gm. Chorkówka	miejski/rolniczy	933,2	4226,7/48,9/79,8/72,0
Obszary z przekroczonym poziomem dopuszczalnym pyłu PM10 rok				
Pk11sPkPM10a07	m. Krosno	miejski	410,8	574,0/14,6 tys./ 56,6/41,4
Obszary z przekroczonym poziomem dopuszczalnym pyłu PM2,5 rok				
Pk11sPkPM2,5a10	m. Krosno	miejski	328,8	1309,9/33,3 tys./37,9/32,6

* kg/rok dla B(a)P

** ng/m³ dla B(a)P

Źródło: Program Ochrony Powietrza dla strefy podkarpackiej z uwagi na stwierdzone przekroczenie poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM10, poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM2,5 oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu wraz z Planem Działań Krótkoterminowych.

Z badań epidemiologicznych prowadzonych w aglomeracji górnośląskiej wynika, iż wzrost stężenia zanieczyszczeń pyłowych PM10 o 10 µg/m³ powoduje kilkuprocentowy wzrost zachorowań na choroby górnych dróg układu oddechowego,





w tym astmy. W skład frakcji pyłu PM10 wchodzi frakcja o średnicy ziaren poniżej 2,5 µm (pył zawieszony PM2,5). Według najnowszych raportów Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) frakcja PM2,5 uważana jest za wywołującą poważne konsekwencje zdrowotne, ponieważ ziarna o tak niewielkich średnicach mają zdolność łatwego wnikania do pęcherzyków płucnych, a stąd do układu krążenia.

Największe zawartości frakcji PM2,5 w TSP w Polsce występują w przypadku procesów produkcyjnych (ok. 54%), oraz w sektorze komunalno-bytowym (ok. 35%). Analizując udział frakcji pyłu PM2,5 w pyłe PM10 warto zwrócić uwagę, że jest on największy przy transporcie drogowym, gdzie stanowi ok. 90%. Należy przy tym podkreślić, że znaczna część emisji pyłu z transportu drogowego pochodzi z procesów innych niż spalanie paliw, do których zaliczyć można np. ścieranie opon i hamulców oraz ścieranie nawierzchni dróg i unoszenie.

W „Programie Ochrony Powietrza dla strefy podkarpackiej z uwagi na stwierdzone przekroczenie poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszzonego PM10, poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszzonego PM2,5 oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu wraz z Planem Działań Krótkoterminowych” zostały także przedstawione działania kierunkowe zmierzające do przywrócenia standardów jakości powietrza w zakresie PM10, PM2,5 oraz B(a)P:

Działania kierunkowe są to wszelkie działania, których wdrażanie spowoduje obniżenie emisji pyłów zawieszonych PM10 i PM2,5 oraz benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym, będące przykładem dobrej praktyki w zagospodarowaniu przestrzennym, działalności gospodarczej oraz życiu codziennym społeczeństwa, które w miarę możliwości technicznych i ekonomicznych powinny być wdrażane do codziennej praktyki.

Poniżej zostały przedstawione działania w zakresie ograniczania emisji liniowej (komunikacyjnej) - pierwotnej i wtórnej:

- całościowe zintegrowane planowanie rozwoju systemu transportu w mieście,
- zintegrowany system kierowania ruchem ulicznym z uwzględnieniem priorytetu dla komunikacji zbiorowej,
- kierowanie ruchu tranzytowego z ominięciem miasta lub jego części centralnych,
- tworzenie stref z zakazem ruchu samochodów,
- rozwój systemu transportu publicznego,
- polityka cenowa opłat za przejazdy i zsynchronizowanie rozkładów jazdy transportu zbiorowego zachęcające do korzystania z systemu transportu zbiorowego,
- organizacja systemu bezpiecznych parkingów na obrzeżach miasta łącznie z systemem taniego transportu zbiorowego do centrum miasta (system Park & Ride),
- tworzenie systemu ścieżek rowerowych,
- tworzenie systemu płatnego parkowania w centrum miasta,





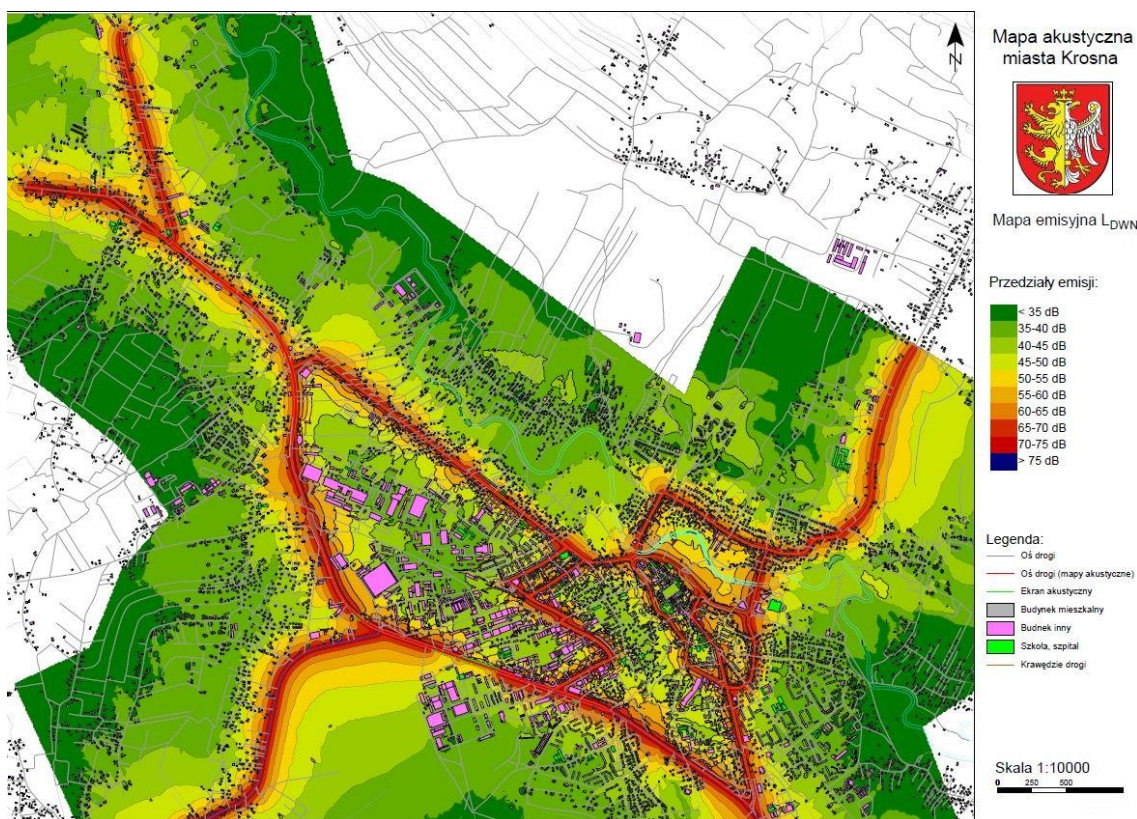
- wprowadzanie nowych niskoemisyjnych paliw i technologii, szczególnie w systemie transportu publicznego i służb miejskich,
- intensyfikacja okresowego czyszczenia ulic (szczególnie w okresach bezdeszczowych).

Redukcja zanieczyszczeń transportowych została również zapisana w uchwalonym w dniu 30 września 2014 Programie Ograniczenia Niskiej Emisji dla miasta Krosna i będzie ona polegać na:

- rozbudowie i modernizacji układu drogowego w kierunku eliminacji ruchu tranzytowego z centrum miasta,
- tworzeniu pasów zieleni izolacyjnej wzdłuż dróg o największym natężeniu ruchu,
- tworzeniu warunków dla rozwoju innych sposobów poruszania się niż samochód osobowy,
- redukcji ilości przejazdów samochodowych wewnątrz miasta poprzez uporządkowanie przestrzenne działalności gospodarczej na terenie miasta oraz wprowadzenie organizacji ruchu, w drodze ustaleń planu miejscowego.

Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne i mieszkańców miasta, konieczne jest również podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na ograniczenie hałasu. Poniżej została przedstawiona mapa akustyczna miasta Krosno





Źródło: www.krosno.pl

Na wyżej zamieszczonej mapie widać iż poziom hałasu jest znacznie większy w okolicach głównych dróg niż w innych rejonach miasta.

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 prywatni nie są zobligowani do przestrzegania jakiegokolwiek standardu w zakresie związanym z ochroną środowiska naturalnego.

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 (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. 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 (jeśli operator będzie wybierany w innym trybie niż dotychczas).

Innymi niż zastrzanie 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.

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 lub niskopodłogowego oraz w tzw. „przyklęk”,
- wyposażenia w ruchomą platformę lub inne rozwiązanie techniczne ułatwiającą wjazd i wyjazd wózka inwalidzkiego,
- uwzględnienia w taborze dostosowanego miejsca na wózki inwalidzkie i wózki dziecięce,
- 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 podróż osobom niedosłyszącym.

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 infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia do najbliższego przystanku komunikacyjnego. W warunkach polskich za strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego uznaje się obszar o promieniu 500-1 000 m, co w przeliczeniu odpowiada czasowi dojścia rzędu 6 do 12 minut zakładając, iż średnia szybkość poruszania się pieszego wynosi ok. 5 km/h.

Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy od odległości i struktury urbanistycznej otoczenia przystanku komunikacyjnego oraz strat czasowych związanych m.in. z pokonywaniem przez pieszych miejsc kolizji potoków ruchu pieszych z potokami ruchu samochodowego lub różnic wysokości, w tym schodów, dlatego na obszarach miast strefa oddziaływania poszczególnego przystanku komunikacyjnego mierzona odległością jest mniejsza.

W celu zwiększenia dostępności do komunikacji zbiorowej planuje się rozważenie wprowadzenia nowych lokalizacji przystanków komunikacyjnych oraz, w trakcie remontów ciągów komunikacyjnych, przenoszenie przystanków możliwie blisko generatorów ruchu.

Obecnie miasto Krosno przygotowuje się do realizacji projektu „Rozwój transportu niskoemisyjnego na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno”. Pozostałymi partnerami projektu są gminy objęte również niniejszym planem: Miejsce Piastowe, Chorkówka, Jedlicze, Wojaszówka, Korczyna, Krościenko Wyżne.

Projekt ten zawiera m.in. informacje na temat przebudowy/rozbudowy lokalnego układu komunikacyjnego, modernizacji infrastruktury na potrzeby transportu publicznego.

W ramach tego działania przewidziane są do realizacji następujące prace:

W wyniku realizacji projektu na Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Krosno powstaną następujące elementy:

- 11 nowych zatok autobusowych,
- 2 pętle autobusowe,
- ok. 135 nowych wiat przystankowych,
- ok. 53 wyremontowane wiaty przystankowe,
- 25 elektronicznych tablic przystankowych działających w sposób dynamiczny (online),





- 2 zmodernizowane elektroniczne tablice przystankowe w celu umożliwienia ich działania w trybie online,
- 27 punktów monitoringu wizyjnego służącego zwiększeniu bezpieczeństwa pasażerów,
- zakup i instalacja 3 bezobsługowych automatów do sprzedaży biletów,
- ok. 1,4 km nowych odcinków dróg jako element towarzyszący modernizacji taboru autobusowego, w celu ograniczenia niskiej emisji,
- 4 zmodernizowane zatoki autobusowe,
- ok. 2,3 km zmodernizowanych dróg jako element towarzyszący modernizacji taboru autobusowego, w celu ograniczenia niskiej emisji.





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.

Obecny system informacji pasażerskiej stosowany przez MKS Krosno składa się z:

- klasycznych (papierowych) rozkładów jazdy na przystankach,
- elektronicznych tablic przystankowych z rozkładem jazdy,
- rozkładu jazdy na stronie internetowej (dostępny przez wybór linii lub przystanku ze schematu lub mapy),
- rozkładu jazdy na telefony komórkowe.

Kształt systemu informacji dla pasażerów, który powinien zostać zapewniony przez organizatora, zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 30. 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"> 1) Rozkłady jazdy na przystankach. 2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów (przynajmniej wyciąg z regulaminu) na wiadach przystankowych. 3) Zastosowanie jednolitego wzoru rozkładów jazdy dla operatorów i przewoźników komunikacji regionalnej korzystających z przystanków publicznego transportu zbiorowego. 4) Schematy sieci komunikacyjnej na tablicach umieszczonych na wiadach. 5) Informacja o możliwości kontynuowania podróży innym środkiem transportu.
Informacja w pojazdach	<ol style="list-style-type: none"> 1) Zewnętrzne tablice kierunkowe (diodowe, ciekłokrystaliczne lub inne). 2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów. 3) Wewnętrzne tablice prezentujące pełną trasę przejazdu. 4) Zapowiadanie wizualne i głosowe.
Zintegrowana informacja na stronie internetowej organizatora dostępna również w telefonach komórkowych	<ol style="list-style-type: none"> 1) Informacja o rozkładach jazdy. 2) Informacja o opłatach, ulgach, regulamin przewozów. 3) Wyszukiwarka połączeń. 4) Mapy i schematy sieci komunikacyjnej.





**(smartfonach) oraz
tabletach**



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 w pojazdach.





10

Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno





10.1 Informacje wstępne

Kierunki rozwoju transportu publicznego w Krośnie i gminach ościennych są zgodne ze strategią zrównoważonego rozwoju, uznanej za zasadę kształtowania polityki komunikacyjnej. Strategia ta obejmuje realizację zapisów zawartych między innymi w takich dokumentach jak: Plan Gospodarki Niskoemisyjnej, Program Ograniczenia Niskiej Emisji, Strategii Miasta Krosna.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego w Krośnie i gminach MOF, które podpisały z miastem porozumienia oraz innych, z którymi ewentualnie porozumienia zostaną podpisane w przyszłości, są:

- prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze, źródła ruchu, ochronę środowiska, dostęp do infrastruktury;
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne scharakteryzowane w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gmin ;
- przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta i gmin, zwłaszcza opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- założenia rozwoju systemu komunikacyjnego, przedstawione w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta oraz w innych dokumentach strategicznych;
- uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego;
- zasady dostępu do infrastruktury komunikacyjnej;
- zamierzenia inwestycyjne w najbliższym horyzoncie finansowania.

Zalecane minimum, wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju, to podjęcie działań promujących utrzymanie obecnego poziomu i rozwój transportu zbiorowego - poprzez wprowadzenie przywilejów w ruchu dla komunikacji zbiorowej - miejskiej oraz rozważne ograniczenie ruchu pojazdów indywidualnych, zwłaszcza w ścisłym centrum miasta.

W Krośnie i okolicznych gminach będzie popularyzowana komunikacja zbiorowa oraz komunikacja rowerowa, jako alternatywa dla komunikacji zbiorowej i komunikacji indywidualnej - samochodowej.

Komunikacja piesza i rowerowa, to najmniej uciążliwe dla środowiska formy przemieszczania, ponadto stanowią one uzupełnienie miejskiej komunikacji zbiorowej.

W latach 2007 - 2013 został zrealizowany projekt pod nazwą „Rozwój transportu publicznego w Krośnie i okolicznych gminach poprzez zakup nowego taboru autobusowego i wdrożenie biletu elektronicznego w Miejskiej Komunikacji Samochodowej Sp. z o. o.” w ramach Osi priorytetowej II infrastruktura techniczna, Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2007 - 2013. W ramach programu zakupiono 9 sztuk taboru dla komunikacji miejskiej, wyposażono zakupione i zmodernizowane autobusy w system biletu elektronicznego





oraz wyposażono dwa przystanki w elektroniczne tablice informacyjne. Dzięki realizacji wyżej wymienionych inwestycji nastąpiła poprawa jakości świadczonych usług, poprawa powiązań komunikacyjnych, systemu komunikacji publicznej oraz wzrosła dostępność publicznej komunikacji zbiorowej organizowanej przez gminę Krosno dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonych zdolnościach ruchowych.

10.2 Realizacja projektu pn. „Rozwój transportu niskoemisyjnego na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno”

Priorytetem na obszarze MOF Krosno w perspektywie 2014 - 2020 będzie realizacja projektu „Rozwój transportu niskoemisyjnego na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno” do której przygotowuje się gmina Krosno (lider) wraz z partnerami - gminami:

- Miejsce Piastowe,
- Chorkówka,
- Jedlicze,
- Wojaszówka,
- Korczyna,
- Krościenko Wyżne.

Najważniejszym powodem, dla którego powinno dojść do realizacji projektu jest stanowiący duży problem stan zanieczyszczenia powietrza (który został opisany w punkcie 8.3) oraz niekorzystne tendencje w zakresie mobilności na obszarze MOF Krosno.

Realizacja projektu przyczyni się do poprawy norm jakości powietrza, co rozumiane jest jako ograniczenie w perspektywie długoterminowej szkodliwych emisji, które przyczyniają się do niskiej jakości powietrza i pogorszenia stanu środowiska naturalnego MOF Krosno.

Szczególnie problem ten dotyczy rdzenia obszaru funkcjonalnego czyli miasta Krosna. Największe zanieczyszczenie powietrza spowodowane emisją przez pojazdy szkodliwych zanieczyszczeń można zauważyć w obrębie ścisłego centrum Krosna. Podjęte działania w zakresie przygotowania do realizacji projektu, w wyniku którego ograniczeniu ulegnie emisja zanieczyszczeń i nastąpi poprawa jakości powietrza na obszarze całego MOF, przyczynią się również do poprawy jakości życia jej mieszkańców. W perspektywie długoterminowej przyczynią się do zmniejszenia zachorowań spowodowanych zanieczyszczeniem środowiska (opis stanu środowiska naturalnego został przedstawiony w rozdziale 8.3).

10.3 Mobilny wieloobszarowy system informacji

Planuje się wdrożenie spójnego i efektywnego systemu transportowego, opartego na platformie teleinformatycznej, w skład którego wchodzić będą:





- a) system dynamicznej informacji pasażerskiej - system tablic informacyjnych umieszczonych przede wszystkim w obrębie przystanków komunikacyjnych, mający na celu informowanie pasażerów o:
- rzeczywistych czasach przyjazdu autobusu, a w szczególności o opóźnieniach w stosunku do rozkładu jazdy,
 - bieżącym rozkładzie jazdy autobusu i o innych zdarzeniach w ruchu autobusów,
 - pozostałych kwestiach 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.

- b) system monitoringu wizyjnego - powszechne staje się montowanie monitoringu w pojazdach komunikacji miejskiej. Poprzez monitorowanie wnętrza pojazdu wzrasta bezpieczeństwo podróżnych, a także komfort podróży, ponieważ autobusy wyposażone w takie systemy rzadziej niż pozostałe są niszczone przez wandalów. Dzięki temu, że monitoring może być czynny 24 h, pojazd komunikacji miejskiej 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.
- c) system monitorowania potoku pasażerskiego - system pozwalający na określenie potoków pasażerskich na danych liniach - odcinkach tras, przez co możliwe jest lepsze dopasowanie rozkładu jazdy do faktycznych potrzeb mieszkańców.
- d) bezobsługowy system sprzedaży biletów.
- e) inteligentne starowanie sygnalizacją świetlną,
- f) ustawienie w wybranych punktach interaktywnych tablic informacyjnych np. info o wolnych miejscach parkingowych,
- g) dynamiczne punkty ważenia samochodów umieszczone na trasach wlotowych lub przy newralgicznych skrzyżowaniach,
aktywny portal informacyjny (info o połączenia zintegrowane przewoźników, linie komunikacyjnych, wolne miejsca parkingowe itp.

10.4 Modernizacja i zakup nowego taboru

Dzięki zakupowi nowoczesnego, niskoemisyjnego taboru autobusowego, możliwy będzie do uzyskania planowany efekt ekologiczny polegający między innymi na ograniczeniu emisji do środowiska szkodliwych zanieczyszczeń, takich jak tlenek azotu, tlenek węgla, węglowodory i cząstki stałe. Zakupione nowe autobusy będą spełniać najwyższą obecnie normę czystości spalin - EURO 6.

Planowane do zakupu niskoemisyjne autobusy powinny być również przyjazne zarówno dla środowiska naturalnego, jak i mieszkańców obszaru funkcjonalnego





(w ramach realizacji projektu „Rozwój transportu niskoemisyjnego na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno” planuje się zakupić 18 autobusów).

Planowany jest także zakup i wyposażenie taboru autobusowego, będącego w posiadaniu MKS Sp. z o.o. w Krośnie, w infrastrukturę taką, jak np. system zapowiedzi głosowych i wizualnych, system monitoringu oraz bramki liczące pasażerów (w ramach realizacji projektu „Rozwój transportu niskoemisyjnego na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno” planuje się modernizację 30 szt.).

10.5 Mobilny, wieloobszarowy system informacji pasażerskiej

W ramach realizacji mobilnego systemu informacji pasażerskiej przewidziany jest zakup oprogramowania i sprzętu teleinformatycznego do obsługi systemu informacji pasażerskiej w trybie online oraz do uruchomienia eboku (system powiadomień SMS-owych) i umożliwienia dokonywania doładowań KKM przez Internet.

10.6 Rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu

Miasto Krosno w ramach rozwijania sieci rowerowej w przyszłości rozważy budowę głównie na ulicach jednokierunkowych tzw. kontrapsaów - wydzielonych pasów jezdni przeznaczonych tylko dla ruchu rowerowego. Zwiększenie ruchu rowerowego kosztem komunikacji indywidualnej - samochodowej pozwoli na ograniczenie emisji zanieczyszczeń do środowiska.

W ramach przebudowy/rozbudowy lokalnego układu komunikacyjnego i modernizacji infrastruktury na potrzeby transportu publicznego przewiduje się do realizacji następujące inwestycje:

a) Obszar m. Krosna:

- budowa zatok autobusowych,
- budowa pętli,
- zakup i instalacja wiat przystankowych,
- zakup i instalacja elektronicznych tablic przystankowych działających w sposób dynamiczny oraz doposażenie istniejących tablic w celu doprowadzenia do ich działania w sposób dynamiczny,
- zakup i instalacja punktów monitoringu wizyjnego służącego zwiększeniu bezpieczeństwa pasażerów oraz przewoźnika,
- zakup i instalacja bezobsługowych automatów do sprzedaży biletów,
- budowa odcinka drogi o długości ok. 0,9 km, łączącej ul. Czajkowskiego i ul. Niepodległości. Celem budowy tego odcinka drogi jest zmniejszenie natężenia ruchu, w tym w szczególności publicznego transportu zbiorowego w obszarze ścisłego centrum - starego miasta. Przełoży się to na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń,





dzięki upłynnieniu ruchu, skróceniu czasów przejazdu oraz świadczeniu usług transportowych z wykorzystaniem niskoemisyjnego taboru),

- budowa odcinka drogi o dł. 0,5 km łączącej ul. Żwirki i Wigury z ul. Lelewela, który zapewni sprawną komunikację transportu publicznego z gminą Miejsce Piastowe przez planowaną do rozbudowy ul. Słoneczną (gmina Krosno jest w posiadaniu dokumentacji technicznej), co poprzez upłynnienie ruchu (ominięcie tzw. wąskich gardeł komunikacyjnych), skrócenie czasów przejazdu (wyjście naprzeciw oczekiwaniom mieszkańcom i dostosowanie rozkładów jazdy) oraz świadczenie usług transportowych z wykorzystaniem niskoemisyjnego taboru przyczyni się do osiągnięcia założonego efektu ekologicznego.

b) Obszar gminy Miejsce Piastowe:

- zakup i montaż nowych wiat przystankowych,
- remont istniejących wiat przystankowych,
- remont ul. Nadrzecznej we Wrocance na dł. 2,3 km w celu umożliwienia uruchomienia na tym odcinku niskoemisyjnego transportu publicznego,
- zakup dynamicznej tablicy informacyjnej wraz z monitoringiem.

c) Obszar gminy Chorkówka:

- remont lub modernizacja istniejących wiat przystankowych oraz istniejących zatok autobusowych,
- zakup nowych wiat przystankowych i utwardzenie terenu.

d) Obszar gminy Jedlicze:

- zakup i montaż wiat przystankowych.

e) Obszar gminy Wojaszówka:

- zakup i montaż przystanków,
- remont i modernizacja istniejących przystanków,
- wykonanie placu do zawracania dla autobusów zakupionych w ramach projektu.

f) Obszar gminy Korczyna:

- zakup i montaż wiat przystankowych,
- remont i modernizacja zatok autobusowych.

g) Obszar gminy Krościenko Wyżne:

- zakup i montaż wiat przystankowych.

Dzięki realizacji wyżej wymienionych inwestycji zwiększy się jakość oferowanych usług oraz dostępność pasażerów do komunikacji zbiorowej. Inwestycje zostały również przewidziane do realizacji w ramach projektu „Rozwój transportu niskoemisyjnego na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno”.

10.7 Strefa Tempo 30

Wiele miast dąży do uspokojenia ruchu kołowego poprzez wprowadzenie stref ograniczonej szybkości. Poza wprowadzeniem nowych oznaczeń na drogach





modernizuje się układy drogowe tak, aby zmniejszyć ich przepustowość lub zmusić kierujących do zmniejszenia szybkości przemieszczania się.

10.8 Rozwiązania z zakresu integracji różnych środków transportu

Systemy B+R, K+R, P+R

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.

System K+R (Kiss&Ride - pocałuj i jedź) polega na wysadzeniu na/odebraniu z przystanku komunikacyjnego pasażera przez kierowcę samochodu.

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.

10.9 Promocja usług transportu miejskiego

Istotnym kierunkiem rozwoju oprócz wyżej wymienionych kierunków jest promocja usług transportu miejskiego. Miasto Krosno za pośrednictwem MKS Krosno świadczy usługi w postaci przewozu osób. Promocja, obok ceny usługi i jej rozpowszechnienia, jest jednym z głównych elementów kształtujących popyt. Podstawowym celem promocji jest pozyskanie konsumentów. Promocja jest pozacenową formą konkurencyjności, powinna zwiększać wiedzę o przedsiębiorstwie oraz o ofercie, którą posiada. Miasto Krosno 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, stronach internetowych,
- wspieraniu akcji społecznych promujących transport zbiorowy, spotkania z mieszkańcami,
- organizowaniu specjalnych usług dla wybranych grup społecznych, jak np. linie specjalne dla kibiców na wydarzenia sportowe, koncerty itp.

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

10.10 Programy edukacyjne dla dzieci i młodzieży jako forma promocji usług transportu miejskiego

Oprócz działań promujących komunikację zbiorową wśród dorosłych mieszkańców, miasto Krosno rozważy możliwość realizacji programów edukacyjnych 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, polityków, urzędników 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.

10.11 Integracja środków publicznego transportu zbiorowego

Pełnowymiarowa integracja usług przewozowych dostępnych na obszarze objętym niniejszym planem transportowym miasta Krosna jest jednym z kierunków rozwoju, do którego planuje się dążyć. Dostępna oferta przewozowa cechuje się dezintegracją realizowanych usług komunikacji miejskiej z komunikacją powiatową oraz dalekobiezną. Integracja usług transportu zbiorowego jest procesem ciągłym, wieloaspektowym i długofalowym. Dlatego planuje się stopniowo podejmować dalsze działania zmierzające do integracji tego typu usług. Perspektywicznie działania te będą dążyć do osiągnięcia następujących standardów:

- funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych w miejscach naturalnej integracji różnych środków transportu, takich jak przystanki i dworce autobusowe oraz kolejowe; integracja w węzłach przesiadkowych, poza aspektem integracji przestrzennej podsystemów transportu, docelowo będzie dotyczyć także integracji rozkładów jazdy oraz integracji informacji pasażerskiej.

Integracja usług transportu zbiorowego na obszarze objętym niniejszym opracowaniem może zostać osiągnięta wyłącznie dzięki szerokiej i zgodnej współpracy wszystkich jednostek zainteresowanych.





11

Monitorowanie, weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno





11.1 Monitorowanie rezultatów realizacji celów rozwoju transportu publicznego

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:

- mierniki społeczne,
- mierniki statystyczne,
- mierniki finansowe.

Do mierników społecznych zaliczyć należy przede wszystkim kontrolę szerokokorozumianej opinii publicznej i reagowanie na zmieniające się zapotrzebowanie mieszkańców obszaru miasta Krosno i gmin ościennych, z którymi zawarte zostały stosowne porozumienia międzygminne. Poznanie opinii można realizować poprzez np.:

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

W okresie planowania przyjmuje się okresowe przeprowadzanie badań ankietowych oraz marketingowych, oraz udostępnienie pasażerom platformy przeznaczonej do zgłaszania uwag i opinii.

W sferze statystycznej zestawia się dane zbierane przed, w trakcie i po realizacji celów, w szczególności dotyczące:

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

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

- kosztem wozokilometra,
- kosztem pasażerokilometra,
- przychodami ze sprzedaży biletów,
- stopniem pokrywania deficytu przez jednostki samorządu terytorialnego.





11.2 Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

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 przez miasto Krosno.

Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, iż rokrocznie dokonywana będzie weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Miasta Krosna.





12

Część graficzna planu zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego dla Miejskiego
Obszaru Funkcjonalnego Krosno

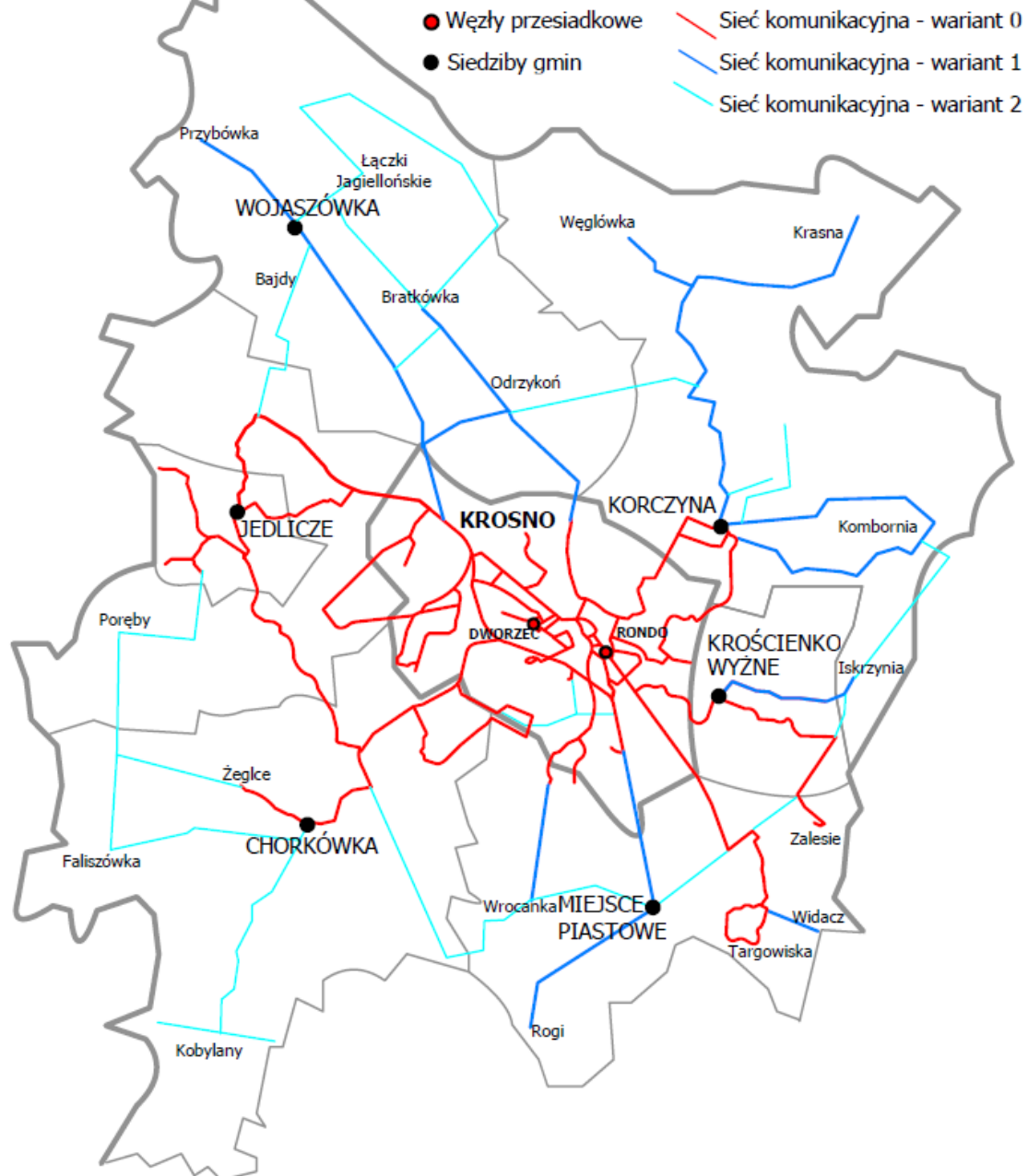




Gminy Chorkówka, Jedlicze, Miejsce Piastowe, Korczyna, Krościenko Wyżne, Krosno i Wojaszówka

PLANOWANA SIEĆ KOMUNIKACYJNA

Skala 1:160 000 0 1 2 km



Mapa 7. Planowana sieć komunikacyjna

Źródło: Opracowanie własne





13

Spisy map, tabel i wykresów





13.1 Spis map

Mapa 1. Obszar objęty planem transportowym z podziałem na gminy	15
Mapa 2. Gęstość zaludnienia w gminach objętych planem transportowym.....	23
Mapa 3. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto na obszarze objętym planem transportowym (stan na 2012 r.).....	28
Mapa 4. Mapa ścieżek rowerowych	36
Mapa 5. Linie kolejowe na obszarze objętym planem	54
Mapa 6. Linie autobusowe na obszarze objętym planem.....	55
Mapa 7. Planowana sieć komunikacyjna	129

13.2 Spis tabel

Tabela 1. Liczba ludności zamieszkującej obszar opracowania w latach 2004-2013..	18
Tabela 2. Liczba ludności w przedziałach wiekowych w latach 2004 i 2013.....	19
Tabela 3. Struktura ludności obszaru opracowania w wieku przed-, po- i produkcyjnym (2004, 2009 i 2013)	21
Tabela 4. Poziom bezrobocia w latach 2010-2014.....	24
Tabela 5. Dochody podatkowe w przeliczeniu na jednego mieszkańca w poszczególnych gminach, dane na 2014 r. (oszacowane przez Ministerstwo Finansów).....	29
Tabela 6. Wykaz dróg krajowych na terenie miasta Krosno	30
Tabela 7. Wykaz dróg wojewódzkich na terenie miasta Krosno	30
Tabela 8. Wykaz dróg powiatowych na terenie miasta Krosno	31
Tabela 9. Długość dróg w mieście Krosno.....	32
Tabela 10. Rozkład jazdy na stacji Krosno	38
Tabela 11. Wykaz linii kursujących na podstawie zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Krosna, stan na 18.11.2014 r.	39
Tabela 12. Wykaz linii kursujących na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Krośnieńskiego, stan na 4.11.2014 r.	43
Tabela 13. Wykaz linii kursujących w powiecie krośnieńskim na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego, stan na sierpień 2013 r. .	44
Tabela 14. Tabor, jakim dysponuje operator publicznego transportu zbiorowego	45
Tabela 15. Tabor, jakim dysponuje PKS w Krośnie S.A., stan na listopad 2013 r.	49
Tabela 16. Gęstość przystanków w gminach objętych planem	58
Tabela 17. Urzędy i instytucje publiczne w Krośnie	62
Tabela 18. Dane adresowe urzędów gmin wchodzących w skład niniejszego opracowania	64
Tabela 19. Placówki oświatowe w Krośnie	64
Tabela 20. Placówki oświatowe w pozostałych gminach opracowania	66
Tabela 21. Większe przedsiębiorstwa w gminach wiejskich i miejsko-wiejskich Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno	68
Tabela 22. Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne w Krośnie	69





Tabela 23. Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne w pozostałych gminach opracowania	70
Tabela 24. Placówki służby zdrowia i opieki społecznej w Krośnie	70
Tabela 25. Placówki służby zdrowia i opieki społecznej w pozostałych gminach opracowania	71
Tabela 26. Kościoły i cmentarze	71
Tabela 27. Kierunki podróży mieszkańców gmin w dzień roboczy	91
Tabela 28. Kierunki podróży mieszkańców gmin w dzień wolny	91
Tabela 29. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji	105
Tabela 30. Planowany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	115

13.3 Spis wykresów

Wykres 1. Zmiany liczby ludności zamieszkującej obszar opracowania w latach 2004-2013 w relacji do roku 2004	18
Wykres 2. Piramida wieku ludności zamieszkującej obszar objęty planem transportowym w 2004 roku	20
Wykres 3. Piramida wieku ludności zamieszkującej obszar objęty planem transportowym w 2013 roku	20
Wykres 4. Struktura ludności obszaru objętego planem transportowym w wieku przed-, po- i produkcyjnym (2004, 2009 i 2013)	21
Wykres 5. Prognozowane zmiany w strukturze wiekowej ludności miasta Krosno na lata 2015, 2020 i 2025	22
Wykres 6. Gęstość zaludnienia w gminach objętych planem transportowym	24
Wykres 7. Poziom bezrobocia w latach 2010-2014	25
Wykres 8. Udział zarejestrowanych bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w roku 2013	25
Wykres 9. Liczba ludności według wykształcenia, dane na 2011 rok	26
Wykres 10. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w Krośnie i powiecie krośnieńskim	27
Wykres 11. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w relacji do średniej krajowej (Polska=100)	27
Wykres 12. Dochody podatkowe w przeliczeniu na jednego mieszkańca w poszczególnych gminach, dane na 2014 r.	29
Wykres 13. Udział poszczególnych dróg w systemie drogowym miasta Krosno	32
Wykres 14. Struktura właścicielska taboru	47
Wykres 15. Struktura wiekowa pojazdów	48
Wykres 16. Normy spalin spełniane przez tabor wykorzystywany przez MKS	48
Wykres 17. Pojazdy dostosowane do przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	49
Wykres 18. Struktura wiekowa pojazdów PKS w Krośnie	52
Wykres 19. Liczba wykonywanych kilometrów na poszczególnych liniach	57
Wykres 20. Podział respondentów ze względu na wiek	81
Wykres 21. Podział respondentów ze względu na wykształcenie	81





Wykres 22. Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową	82
Wykres 23. Pytanie 1. Czy dojeżdża Pan/Pani do miejsca nauki lub pracy?.....	83
Wykres 24. Pytanie 2. Czy ma Pan/Pani możliwość samodzielnego korzystania z samochodu?	83
Wykres 25. Pytanie 3. Jak często korzysta Pan/Pani z poniższych środków transportu?	84
Wykres 26. Częstość realizacji podróży za pomocą różnych środków transportu przez respondentów mających możliwość samodzielnego korzystania z samochodu.....	86
Wykres 27. Pytanie 4. Do jakiego rodzaju biletu posiada Pan/i uprawnienia i z jakiego typu przeważnie Pan/Pani korzysta?	87
Wykres 28. Pytanie 4. Do jakiego rodzaju biletu posiada Pan/i uprawnienia i z jakiego typu przeważnie Pan/Pani korzysta? (INNE).....	87
Wykres 29. Pytanie 4. Do jednego rodzaju biletu posiada Pan/i uprawnienia i z jakiego typu przeważnie Pan/Pani korzysta?	88
Wykres 30. Pytanie 4. Do jednego rodzaju biletu posiada Pan/i uprawnienia i z jakiego typu przeważnie Pan/Pani korzysta?	88
Wykres 31. Pytanie 5. Ile wykonał/a Pan/i podróży miejskich podmiejskich ostatniego dnia roboczego?	89
Wykres 32. Pytanie 5. Ile wykonał/a Pan/i podróży miejskich i podmiejskich ostatniego dnia wolnego?	90
Wykres 33. Pytanie 7. Dlaczego, dysponując samochodem korzysta Pan/i z komunikacji zbiorowej?	92
Wykres 34. Pytanie 7. Dlaczego, dysponując samochodem, korzysta Pani/i z komunikacji zbiorowej?	93
Wykres 35. Pytanie 8. a) Który z postulatów transportowych uważa Pan/Pani za najważniejszy, a który za najmniej ważny?.....	94
Wykres 36. Pytanie 8. b) Proszę ocenić w skali od 1 do 5 zaspokojenie poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową.....	95
Wykres 37. Pytanie 8. c) Jakość realizacji którego z postulatów musiałaby być w pierwszej kolejności poprawiona, aby zaczął Pan/ zaczęła Pani częściej korzystać z transportu zbiorowego?	96
Wykres 38. Pytanie 9. W jakich przedziałach godzinowych najczęściej odbywa Pan/i podróże?.....	97
Wykres 39. Pytanie 10. Jaki standard wygody jest dla Pana/Pani akceptowalny w pojazdach komunikacji zbiorowej?	97
Wykres 40. Pytanie 11. Czy zdarza się Panu/Pani zrezygnować z podróży z powodu braku połączeń w obrębie MKS Krosno?	98

13.4 Spis rysunków

Rysunek 1. Formularz ankietowy dla gmin wchodzących w skład MOF Krosno, strona 1	79
Rysunek 2. Formularz ankietowy dla gmin wchodzących w skład MOF Krosno, strona 2	80

