



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Gmina
Jasło



Gmina
Tarnowiec



Gmina
Dębowiec



Gmina
Kołaczyce



Gmina
Brzyska



Miasto
Jasło

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Jasła wraz z gminami przyległymi

Jasło, 12 stycznia 2015





Opracowanie zostało wykonane na zlecenie Powiatu Jasielskiego.

www.powiat.jaslo.pl

Autorami niniejszego planu transportowego Miasta Jasła są członkowie
Zespołu specjalistów ds. publicznego transportu zbiorowego:

REFUNDA Sp. z o.o.





Spis treści

1	Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego miasta Jasła	6
1.1	Wizja, cele i koncepcja rozwoju transportu publicznego	7
1.1.1	Wizja rozwoju transportu publicznego.....	7
1.1.2	Cele rozwoju transportu publicznego	7
1.2	Koncepcja rozwoju transportu publicznego	8
1.3	Podstawy prawne i metodologia tworzenia oraz uchwalania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	8
1.4	Konsultacje społeczne	9
2	Charakterystyka obszaru jednostek terytorialnych objętych planem	10
2.1	Informacje ogólne	11
2.1.1	Miasto Jasło	11
2.1.2	Gminy, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego	11
2.2	Uwarunkowania demograficzne	13
2.2.1	Miasto Jasło	14
2.2.2	Gminy, z którymi zawarte zostały porozumienia.....	15
2.3	Uwarunkowania społeczno - gospodarcze.....	15
2.4	Główne generatory ruchu	16
2.4.1	Osiedla mieszkaniowe	17
2.4.2	Urzędy i instytucje publiczne	18
2.4.3	Placówki oświatowe	19
2.4.4	Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy	23
2.4.5	Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne	24
2.4.6	Obiekty handlowo - usługowe	25
2.5	System transportowy Miasta Jasła	25
2.5.1	Układ drogowy.....	26
2.5.2	Strefy parkingowe na terenie miasta.....	27
2.5.3	Transport kolejowy i lotniczy	28
3	Charakterystyka istniejącej sieci komunikacyjnej	29
3.1	Sieć komunikacyjna, na której wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej - ZMKS Jasło	30





3.2	Regularny transport drogowy - analiza obowiązujących zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Jasielskiego	35
3.3	Charakterystyka taboru wykorzystywanego przez operatora publicznego transportu zbiorowego.....	41
3.4	Istniejąca sieć połączeń w formie graficznej.....	45
3.5	Taryfa przewozowa - cennik biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.....	47
3.6	Źródła i formy finansowania	50
3.6.1	Struktura przychodów z biletów	50
3.6.2	Rentowność linii komunikacyjnych	51
3.7	Ocena aktualnej oferty przewozowej	52
3.8	Określenie potencjału poszczególnych linii komunikacyjnych.....	53
3.9	Określenie obszarów wymagających interwencji w zakresie dowozu osób ..	53
4	Preferencje dotyczące wyboru środka transportu.....	55
4.1	Metodologia badania	56
4.2	Metryka respondentów	56
4.3	Analiza wyników badań ankietowych.....	59
5	Zasady organizacji rynku przewozów	75
5.1	Miasto Jasło jako organizator publicznego transportu zbiorowego	76
5.2	Przystanki komunikacyjne, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Jasło	77
5.3	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego ..	78
6	Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	80
6.1	Informacje wstępne.....	81
6.2	Realizacja postulatów przewozowych	81
6.3	Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska naturalnego	83
6.4	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej	85
6.5	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	85
7	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.....	88
8	Obszary przewidziane do objęcia usługami komunikacji zbiorowej	91
8.1	Obszary, na których perspektywicznie planuje się rozważyć możliwość wprowadzenia obsługi publicznym transportem zbiorowym	92





8.2	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	93
8.2.1	Integracja usług transportu publicznego.....	93
8.2.2	Węzeł przesiadkowy oraz przystanki integracyjne	94
8.2.3	Integracja rozkładów jazdy.....	98
8.2.4	Integracja taryfowo - biletowa	98
8.2.5	Integracja społeczna.....	99
9	Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej w Jaśle i gminach, z którymi podpisano porozumienie	100
9.1	Wariant minimalny	101
9.2	Wariant rozwojowy.....	103
10	Część graficzna - sieć komunikacyjna.....	106
11	Monitorowanie rezultatów i weryfikacja oraz aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	108
11.1	Monitorowanie rezultatów realizacji celów rozwoju publicznego transportu zbiorowego	109
11.2	Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Jasła i gmin, z którymi podpisano porozumienia .	110
12	Spis map	111
13	Spis tabel.....	111
14	Spis wykresów	112





1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego miasta Jasła





1.1 Wizja, cele i koncepcja rozwoju transportu publicznego

1.1.1 Wizja rozwoju transportu publicznego

Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Jasła wraz z gminami przyległymi, z którymi Miasto Jasło podpisało porozumienie w sprawie powierzenia wykonania zadania publicznego w zakresie organizacji i realizacji lokalnego transportu zbiorowego, zakłada zapewnienie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w pełni zaspokajającego potrzeby mieszkańców, zgodnie z zasadami zrównoważonego transportu, oznaczającymi udział transportu zbiorowego w przewozach ogółem nie mniejszy niż 50%.

Publiczny transport zbiorowy w Jaśle oraz gminach ościennych, dzięki optymalizacji sieci komunikacyjnej i zapewnieniu wysokiej jakości oferowanych usług przewozowych, stanie się realną alternatywą dla realizacji podróży samochodami osobowymi, co przyczyni się do zahamowania spadku popytu na te usługi, a nawet doprowadzi do jego zwiększenia, dzięki pozyskaniu nowych pasażerów, którzy do tej pory korzystali z transportu indywidualnego.

Wizja transportu publicznego w Jaśle i gminach, z którymi miasto podpisało porozumienia międzygminne, obejmuje funkcjonowanie transportu w pełni dostosowanego do potrzeb mieszkańców oraz dążenie do jego zrównoważonego rozwoju, polegając na wdrażaniu rozwiązań przyjaznym pasażerom i proekologicznym środkom transportu.

1.1.2 Cele rozwoju transportu publicznego

Zgodnie z zasadami przyjętymi w niniejszym planie, podstawowe znaczenie ma dążenie do racjonalnego rozwoju usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze Jasła i gmin ościennych. Oznacza to:

- zapewnienie odpowiedniej liczby i jakości świadczonych usług przewozowych dostosowanych do potrzeb i preferencji mieszkańców;
- poprawę dostępności transportowej i jakości transportu, przy uwzględnieniu potrzeb przewozowych osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- integrację transportu publicznego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju oraz z planami rozwoju przestrzennego miasta;
- zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko;
- efektywność ekonomiczną - finansową przyjętych rozwiązań w zakresie funkcjonowania transportu zbiorowego na danym obszarze.





1.2 Koncepcja rozwoju transportu publicznego

Planuje się dążenie do utworzenia miejskiego systemu transportowego miasta Jasła i gmin, z którymi zostały zawarte porozumienia międzygminne w sprawie powierzenia wykonania zadania publicznego w zakresie organizacji i realizacji lokalnego transportu zbiorowego, opartego na równoważeniu zadań między transportem zbiorowym i indywidualnym, z zachowaniem norm ochrony środowiska poprzez m.in. unowocześnianie środków transportu zbiorowego zgodnie ze Strategią Rozwoju Miasta Jasła na lata 2007 - 2020.

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

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.) nakłada na jednostki samorządu terytorialnego obowiązek opracowania planu zrównoważonego rozwoju transportu dla swojego obszaru. Plan transportowy jako akt prawa miejscowego powinien stanowić podstawę wszelkich działań jednostki samorządu terytorialnego w zakresie publicznego transportu zbiorowego na jej terenie. Minister Infrastruktury w Rozporządzeniu z dnia 25 maja 2011 r. (Dz. U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684) określił szczegółowy zakres planu.

Zakres informacji objętych poszczególnymi częściami planu transportowego ma zapewnić uporządkowanie rynku regularnego przewozu osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego na obszarze właściwości poszczególnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego (jednostki samorządu terytorialnego lub ich związki), zwłaszcza w odniesieniu do przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Struktura niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest zgodna z art. 12. ust. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011r. Nr 117, poz. 684).

W przygotowaniu planu uwzględniono również dokumenty strategiczne miasta, takie jak:

- Strategia Rozwoju Miasta Jasła na lata 2007 - 2020;
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Jasła.





Przy opracowywaniu planu transportowego wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji m.in.: Urzędu Miasta w Jaśle, ZMKS Jasło, Powiatowego Zarządu Dróg w Jaśle, Powiatowego Urzędu Pracy w Jaśle, Głównego Urzędu Statystycznego oraz publikacje Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej, ogólnodostępne publikacje branżowe, strony internetowe.

Jasło jako gmina, której powierzone zostały zadania z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy zawartych porozumień międzygminnych oraz planowo organizująca przewozy o charakterze użyteczności publicznej, jest zobowiązana przez Ustawę o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r. (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.) do opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, a następnie jego uchwalenia przez Radę Miejską Jasła.

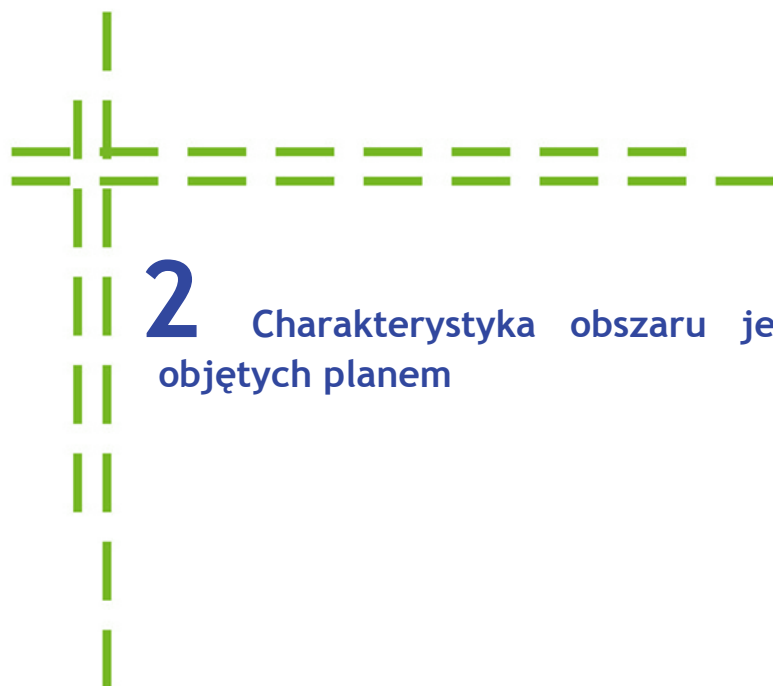
1.4 Konsultacje społeczne

Zgodnie z zasadami określonymi w art. 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym, plan transportowy poddany został trzytygodniowym konsultacjom społecznym.

Informację o opracowanym projekcie planu transportowego ogłoszono w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.

Miasto Jasło rozpatrzyło zgłoszone uwagi, a uznane za zasadne, zostały wprowadzone w planie transportowym.





2 Charakterystyka obszaru jednostek terytorialnych objętych planem





2.1 Informacje ogólne

2.1.1 Miasto Jasło



Jasło to miasto powiatowe położone w południowo - wschodniej części Polski, w województwie podkarpackim, na przecięciu rzek Wisłoki, Ropy i Jasiołki. Miasto leży na wysokości 280 - 350 m nad poziomem morza. Obrzeża miasta od strony zachodniej i wschodniej położone są na wzniesieniach. Jasło pełni funkcję stolicy Powiatu Jasielskiego. W skład powiatu jasielskiego wchodzi Miasto Jasło oraz następujące gminy: Jasło, Brzyska, Dębowiec, Kołaczyce, Krempna, Nowy Żmigród, Osiek Jasielski, Tarnowiec, Skołyszyn. Teren powiatu obejmuje obszary Beskidu Niskiego, Doliny Wisłoki, Pogórza Ciężkowickiego, Pogórza Strzyżowskiego oraz Dołów Jasielsko - Sanockich. Powiat jasielski sąsiaduje z krośnieńskim, strzyżowskim i dębickim w województwie podkarpackim, gorlickim i tarnowskim w województwie małopolskim oraz z okresem bardejowskim po stronie słowackiej.

Miasto Jasło podzielone jest administracyjnie na 16 osiedli: Bryły, Brzyszczyki, Gamrat, Gądky, Górka Klasztorna, Hankówka, Kaczorowy, Kopernika, Krajowice, Mickiewicza, Niegłowice, Rafineria, Sobniów, Śródmieście, Ułaszowice, Żółków. Centrum miasta tworzą trzy największe osiedla, a mianowicie Śródmieście, Kopernika i Mickiewicza. Śródmieście zajmuje 10,3% ogólnej powierzchni miasta, a zamieszkuje je ponad połowa ogólnej liczby ludności.

Jasło jest miastem średniej wielkości; jego powierzchnia wynosi 36.52 km², z danych Głównego Urzędu Statystycznego wynika, że na 30 czerwca 2013 r. zamieszkiwało je 36 486 osób. Stanowią oni ok. 32% mieszkańców całego powiatu jasielskiego. Pod względem liczby mieszkańców Jasło zajmuje 10 miejsce wśród 45 miast województwa podkarpackiego. Najbardziej zbliżone miasta to Sanok i Jarosław.

2.1.2 Gminy, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego

Gmina Brzyska



Gmina Brzyska leży w województwie podkarpackim, w północnej części powiatu jasielskiego. W skład gminy wchodzi siedem sołectw: Błażkowa, Brzyska, Kłodawa, Ujazd, Wróblowa, Lipnica Dolna i Dąbrówka. Od zachodu graniczy z województwem małopolskim, od południa z Jasłem, a od wschody z Kołaczycami i miasteczkiem Brzostek. Zajmuje powierzchnie 44,87 km² i liczy ok. 6400



mieszkańców. Wiodącą funkcją jest rolnictwo, dla którego dopełnieniem są usługi i mieszkalnictwo.

Gmina Dębowiec



Gmina Dębowiec znajduje się w powiecie jasielskim. W skład gminy wchodzi 13 miejscowości: Cieklin, Dębowiec, Duląbka, Dzielec, Dobrynia, Folusz, Łazy Dębowieckie, Majscowa, Pagórek, Radość, Wola Cieklińska, Wola Dębowiecka, Zarzecze. Powierzchnia gminy zajmuje 86,47 km². Liczba mieszkańców na dzień 2.01.2014 r. wynosi 8774 osoby. Głównym zajęciem ludności gminy Dębowiec jest rolnictwo, ale nadrzędną funkcję stanowi przemysł górnictwa naftowo-gazowego oraz wydobywczy związany z występowaniem zasobów kruszyw naturalnych w dorzeczu rzeki Wisłoki i Kłopotnicy. Obszar gminy znajduje się pod zdecydowanym wpływem Miasta Jasła gdzie ma zatrudnienie wielu mieszkańców gminy. Przez gminę przebiegają dwie drogi wojewódzkie oraz 17 dróg powiatowych o nawierzchniach asfaltowo-bitumicznych.

Gmina Jasło



Gmina Jasło położona jest w południowo-zachodniej części województwa podkarpackiego, obejmuje tereny wokół Miasta Jasła, położone w dolinach rzeki Wisłoki, Jasiołki i Ropy. Gmina pozbawiona jest większych maszywów leśnych, posiada natomiast cenne zabytki architektury, miejsca pamięci związane z obu wojnami światowymi, obiekty archeologiczne, świadczące o prastarej, bogatej historii tej ziemi. Przez gminę prowadzi spacerowy szlak turystyczny. Powierzchnia gminy obejmuje 93,07 km², liczba mieszkańców to około 16000. W skład gminy wchodzi osiemnaście miejscowości: Brzyście, Osobnica, Trzcinią, Jarzeniówka, Opacie, Kowalowy, Gorajowie, Warzyce, Bierówka, Niepla, Chrzastówka, Szebnie, Zimna Woda, Wolica, Łaski- Sobniów, Żółków, Niegłowice.

Gmina Jasło od południa graniczy z gminą Dębowiec i Tarnowiec, od północy z gminami Brzycka i Kołaczyce, a także z gminą Fryszak z powiatu strzyżowskiego, od zachodu z gminą Skołyszyn i na krótkim odcinku z gminą Lipinki, a od wschodu z gminami Jedlicze i Wojaszówka z powiatu krośnieńskiego.

Gmina Kołaczyce



Gmina Kołaczyce jest gminą wiejską usytuowaną na zachodnim krańcu województwa podkarpackiego, w północno-wschodniej części powiatu jasielskiego. Położona jest na prawym brzegu Wisłoki u podnóża góry Liwocz.

Na terenie gminy znajdują się następujące miejscowości: Kołaczyce - pełniące funkcję siedziby gminy oraz będące centrum administracyjno-



gospodarczym, Bieździedza, Bieździadka, Krajowice, Lublica, Nawsie Kołaczyckie, Sieklówka oraz Sowina.

Gmina Kołaczyce oddalona jest o około 10 km na północ od Jasta będącego największym ośrodkiem miejskim w jej pobliżu. Gmina Kołaczyce zajmuje obszar ponad 60 km². Jest ona jedną z mniejszych powierzchniowo gmin w powiecie jasielskim. Około 60% jej powierzchni zajmują użytki rolne, a pozostałą część lasy, grunty oraz pozostałe grunty i nieużytki. Ukształtowanie powierzchni gminy jest bardzo zróżnicowane: 60% powierzchni zajmują tereny o rzeźbie wąskofalistej i różnej wysokości względnej, natomiast 40% stanowią płaskorówniny.

Gmina Kołaczyce zajmuje 7,24% powierzchni powiatu jasielskiego oraz 0,34% powierzchni województwa podkarpackiego. Obszar gminy Kołaczyce zamieszkuje ok. 9000 mieszkańców, a średnia gęstość zaludnienia to 148 osób/km². Od północy gmina sąsiaduje z gminą Brzostek, od północnego - wschodu z gminą Frysztak, od południowego - wschodu z gminą i miastem Jasło, natomiast od zachodu z gminą Brzyska.

Gmina Tarnowiec



Gmina Tarnowiec leży we wschodniej części powiatu jasielskiego w dorzeczu rzeki Jasiołki. Graniczy od zachodu z Miastem Jasło i Gminą Dębowiec, od północy z Gminą Jasło, od wschodu z Gminą Jedlicze i Chorkówka, od południa z Gminą Nowy Żmigród. Powierzchnia gminy 62,5 km², ludność ok. 9296 mieszkańców, 17 sołectw: Brzezówka, Czeluśnica, Dobrucowa, Gaśówka, Gliniczek, Glinik Polski, Łajsce, Łubienko, Łubno-Opacie, Łubno Szlacheckie, Nowy Glinik, Potakówka, Rostoki, Sądkowa, Tarnowiec, Umieszcz, Wrocanka. Powierzchnia gminy zajmuje 62,5 km².

Najważniejszą miejscowością gminy jest Tarnowiec, siedziba władz gminy. Wieś ze starym dobrze zachowanym rynkiem ma charakter miasteczka i stanowi ważny ośrodek usługowo-gospodarczy dla okolicy.

2.2 Uwarunkowania demograficzne

Czynnikami determinującymi popyt na usługi komunikacji miejskiej są:

- liczba mieszkańców;
- struktura wiekowa mieszkańców;
- aktywność zawodowa i edukacyjna mieszkańców, w tym liczba uczniów i studentów;
- wielkość i kierunki migracji;
- oraz czynniki pochodne, takie jak liczba zarejestrowanych samochodów osobowych.

Jasło jako miasto stanowi element układów:

- administracyjnych:





- województwa podkarpackiego,
- powiatu Jasielskiego,
- osadniczych:
- strefy podmiejskiej Rzeszowa.

Miasto graniczy z miejscowościami gminy wiejskiej Jasło oraz z gminami Kołaczyce, Tarnowiec:

- od strony zachodniej Jareniówka, Trzcinica i Opacie,
- od strony zachodnio - południowej Brzyście,
- od strony południowej Niegłowice, Żółków, Sobniów, Wolica,
- od strony wschodniej z gminą Tarnowiec,
- od strony północno - wschodniej Warzyce,
- od strony północnej Brzyszczyki, Gorajowie, Kowalowy oraz a gminą Kołaczyce.

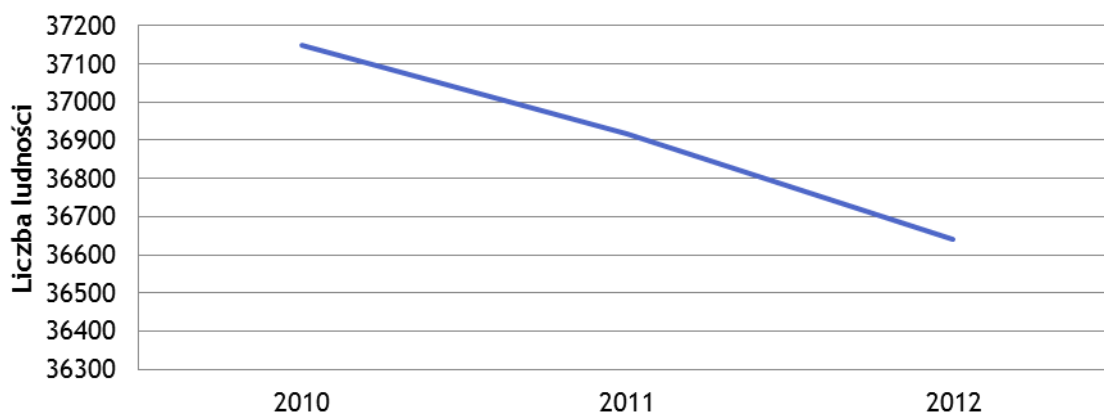
2.2.1 Miasto Jasło

Cechy demograficzne społeczności zamieszkującej obszar objęty niniejszym opracowaniem są jednym z czynników wpływających na potrzeby transportowe. Dane przedstawiające liczbę ludności Miasta Jasło zostały umieszczone w poniższej tabeli, która pokazuje, jakie zmiany w liczbie ludności nastąpiły w przeciągu ostatnich 3 lat.

Tabela 1 Liczba ludności w Jaśle w latach 2010-2012

Rok	2010	2011	2012
Liczba ludności	37148	36918	36641

Źródło: na podstawie danych GUS



Wykres 1 Zmiana liczby ludności w Jaśle w latach 2010 - 2012

Źródło: Opracowanie własne.

Liczba ludności Miasta Jasło na przestrzeni lat wykazuje tendencję spadkową. Długoterminowa prognoza demograficzna GUS dotycząca liczby mieszkańców miasta





jest stosunkowo niekorzystna. Ujemne jest saldo migracji. Większość wyjeżdżających z Jasła osiedla się w dużych ośrodkach miejskich na terenie kraju. Na wyjazd decydują się ludzie młodzi i dobrze wykształceni. Równie negatywną tendencją jest zmiana struktury ekonomicznej ludności: spadek liczby osób w wieku przedprodukcyjnym i wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym. Zwiększenie liczby osób w tej ostatniej grupie spowoduje zwiększenie kosztów społecznych i wzrost zapotrzebowania na usługi z zakresu ochrony zdrowia i opieki społecznej.

2.2.2 Gminy, z którymi zawarte zostały porozumienia

Liczba mieszkańców gmin, z którymi Miasto Jasło zawarło stosowne porozumienia w sprawie organizacji lokalnego transportu zbiorowego, na wybranych liniach, wynosi w gminie:

- 1) Brzyska - 6400 osoby,
- 2) Dębowiec - 8774 osoby,
- 3) Gmina Jasło - 16000 osoby
- 4) Kołaczyce - 9000 osoby
- 5) Tarnowiec - 9296 osoby.

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

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

2.3 Uwarunkowania społeczno - gospodarcze

Poziom bezrobocia w Jaśle oraz powiecie jasielskim w ostatnich latach jest zaprezentowany w poniższej tabeli.

Tabela 2 Liczba bezrobotnych w latach 2011-2013

Miasto	dane GUS		Liczba bezrobotnych w dniu 31.12.2011 r.		Liczba bezrobotnych w dniu 31.12.2012 r.		Liczba bezrobotnych w dniu 31.12.2013 r.	
	powierzchnia w km ²	liczba ludności	ogółem	z prawem do zasiłku	Ogółem	z prawem do zasiłku	Ogółem	z prawem do zasiłku
Miasto Jasło	37	37 071	2 918	381	3 089	360	2 964	307
powiat	831	115 734	9 780	1 142	10 415	1 281	10 015	944

Źródło: na podstawie danych Powiatowego Urzędu Pracy w Jaśle





Na koniec grudnia 2013 roku największa liczba osób bezrobotnych zarejestrowana była na terenie Miasta Jasła - 2.964 osoby oraz na terenie gmin: Jasło - 1.451 osób, Skotyszyn - 1.189 osób, Kołaczyce - 912 osób, Nowy Żmigród - 858 osób oraz Tarnowiec - 782 osoby. Tylko około 9 - 12 % osób bezrobotnych posiada prawo do zasiłku, co oznacza, że mamy do czynienia ze zjawiskiem długotrwałego bezrobocia.

Tabela 3 Liczba bezrobotnych według wieku

Miasto	Liczba bezrobotnych zarejestrowanych w dn. 31.12.2012 w wieku						Liczba bezrobotnych zarejestrowanych w dn. 31.12.2013 w wieku					
	do 24 lat	25 - 34	35 - 44	45 - 54	55 - 59	60 - 64	do 24 lat	25 - 34	35 - 44	45 - 54	55 - 59	60 - 64
Miasto Jasło	544	938	726	583	247	51	427	914	701	580	274	68
powiat	2363	3194	2290	1836	600	132	1981	3077	2270	1838	669	180

Źródło: na podstawie danych Powiatowego Urzędu Pracy w Jaśle

Najliczniejszą grupą wśród zarejestrowanych bezrobotnych są osoby w przedziale wiekowym od 25 do 34 lat - 3.077 osób. Drugą, co do wielkości grupę stanowią osoby w przedziale wiekowym od 35 do 44 lat - 2.270 osób, a kolejną osoby w wieku do 24 lat - 1 981 osób, bezrobotni w wieku od 45 do 54 lat - 1 838 osób, natomiast bezrobotni w wieku 55 lat i więcej - 849 osób.

2.4 Główne generatory ruchu

Do największych i najważniejszych generatorów ruchu zlokalizowanych na terenie Miasta Jasło zaliczyć należy:

- 1) osiedla mieszkaniowe,
- 2) urzędy i instytucje publiczne,
- 3) placówki oświatowe,
- 4) strefy przemysłowe i duże zakłady pracy,
- 5) obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne,
- 6) placówki służby zdrowia,
- 7) obiekty handlowo-usługowe.





Funkcje pełnione przez generatory ruchu determinują charakter realizowanych do nich podróży. W przypadku miejsc nauki oraz zakładów pracy są to podróże o charakterze obligatoryjnym, regularnym, cyklicznym. Muszą być one wykonywane codziennie.

W przypadku urzędów, instytucji, placówek zdrowia, obiektów handlowych, rozrywkowych, kulturalnych i sportowych, podróże te realizowane są okazjonalnie, incydentalnie i nieregularnie.

2.4.1 Osiedla mieszkaniowe

Miasto Jasło zostało podzielone na 16 jednostek funkcjonalno-przestrzennych, których wykaz przedstawia poniższa tabela.

Tabela 4 Osiedla wraz z wykazem ulic

Lp.	Nazwa osiedla	Wykaz ulic
1	Śródmieście	Rynek, K. Wielkiego do mostu, Kościuszki, P. Skargi, Jana Pawła II, Floriańska do torów kolejowych, Krótka, Śniadeckich, Kasprowicza, Hutnicza, Basztowa, Igielna, Kadyiego, Rejtana, PCK, Wyspiańskiego, Bednarska, Kochanowskiego, Tkaczowa, Koralewskiego, Pl. Żwirki i Wigury, Sokola, Czackiego, Asnyka, Pl. Bartłomieja, Zielona, Cmentarna, Modrzejewskiego, Targowa, Kołtątaja, Staszica, Sobieskiego, Armii Krajowej, Ducała, Gołębia, Karmelicka, Kilińskiego, 1 Maja, Stroma, Wałowa, Piłsudskiego, Fama, Pinkasa
2	Mickiewicza	Szopena, Franciszkańska, Mickiewicza do mostu, Obrońców Westerplatte, Madejewskich, Sikorskiego, Słowackiego, Jagiełły, Szkoma, Szajnochy, Ks. J. Tischnera, Podwale, L. L. Kuli, Krasińskiego, M. C. Skłodowskiej, Pawłowskiego, Hubalczyków, Boh. Monte Cassino, Dziedzica, Zyndrama z Maszkowic, Dr Z. Przybyszowskiego
3	Kopernika	3-go Maja do mostu na rzece Wisłocze, W. Pola, Kopernika, K. Baczyńskiego, Partyzantów, Polna, Za Bursa, Ujejskiego, Kraszewskiego, Dworcowa, Lenartowicza, Metzgera, Moniuszki, Paderewskiego, Grota Roweckiego
4	Bryły	Mickiewicza od szkoły w Jareniówce, Bryły, Staromiejska
5	Brzyszczyki	Lwowska do skrzyżowania z Towarowa, Dolna, Bieszczadzka, Jodłowa, Brzyszczyki, Klonowa, Jagodowa, Lipowa, Fabryczna, Towarowa do torów kolejowych, Przemysłowa
6	Górka Klasztorna	Grunwaldzka, Prusa, Sienkiewicza, Pigionia, Weigla, Kolejowa, Św. Faustyny Kowalskiej, J. S. Pelczara,





		Klasztorna, Kwiatowa, Ogrodowa, Ceramiczna do torów, Wiśniowa, Floriańska od torów do skrzyżowania z Ceramiczna, M. Reja, Wileńska
7	Hankówka	Hankówka, Zawodzie, Śnieżna, Robotnicza, Rzemieślnicza, Cicha Towarowa od torów kolejowych
8	Kaczorowy	Mickiewicza od mostu do szkoły w Jareniówce, Kaczorowy
9	Osiedle Krajowice	Okrężna, Krajowicka, Podzamcze, Krakowska do ul. Podzamcze, Działkowa, Jana Nowotnego
10	Nieglowice	Nieglowicka, Krzywa, Nafiowa, Wiejska, Równia, Gajowa
11	Rafineria	Sportowa, Rafineryjna, 3-go Maja od mostu na rzece Wisłocze do mostu na rzece Ropie
12	Sobniów	Bławatna, Sobniowska, Żniwna, Łąkowa, bł. K. Kózkówny, Środkowa, ks.S.Konarskiego, Wiosenna, Różana, Mała, Stawna, Wąwozy, Graniczna, Rolnicza, Wesoła, Środkowa, Floriańska od ul. Ceramicznej, Ceramiczna od torów, Ks. S. Betcha, Ks. J. Potępy, Harcerska
13	Ulaszowice	Lwowska do skrzyżowania z Towarowa, K. Wielkiego od Jasiołki, Żeromskiego, 17 Stycznia, Łukasiewicza, Ulaszowice, Skalna, Reymonta, Na Kotlinę, Konopnickiej, Witosa, Krakowska do skrzyżowania z ul. Podzamcze, Pod Skąta, Gorajowicka, Wierzbowa, Dobrzyńskiego, A. Pietrusa, T. Sroczyńskiego, W. Mendysa, J. Krzyżowskiego, Widokowa, Uroczna, Pogodna, Górska
14	Żółków	Leśna, Nadbrzeżna, Wodna, Młynarska, Rzeczna, Lichtarz, Św. Jana z Dukli, Wojska Polskiego
15	Gamrat	Mickiewicza 108 - 132
16	Gądki	Plażowa, Gądki, Słoneczna, Letnia, Biecka.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Miasta w Jaśle

Centrum miasta tworzą trzy największe osiedla: Śródmieście, Kopernika i Mickiewicza. Śródmieście zajmuje 10,3% ogólnej powierzchni miasta, a zamieszkuje je ponad połowa ogólnej liczby ludności.

2.4.2 Urzędy i instytucje publiczne

Jedną z głównych grup generujących ruch są urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne, mające swoje siedziby na terenie Miasta Jasta. Wykaz ważniejszych instytucji (urzędów) znajduje się w poniższej tabeli.





Tabela 5 Wykaz ważniejszych urzędów w Jaśle

Nazwa urzędu	Adres urzędu
Urząd Miasta	ul. Rynek 12
Starostwo Powiatowe w Jaśle	ul. Rynek 18
Powiatowy Urząd Pracy	ul. Rynek 18
Urząd Gminy Jasło	ul. Juliusza Słowackiego 4
Urząd Skarbowy	ul. Stanisława Staszica 3,
Zakład Ubezpieczeń Społecznych - Oddział	ul. Rynek 18
Sąd Rejonowy	ul. Armii Krajowej 3
Prokuratura Rejonowa	ul. Armii Krajowej 3
Urząd Stanu Cywilnego	ul. Rynek 12
Urząd Kontroli Skarbowej w Rzeszowie. Ośrodek zamiejscowy	ul. 3 Maja 30
Straż Miejska	ul. Polskiego Czerwonego Krzyża 2
Obwodowy Urząd Miar	ul. Józefa Ducala 18
Komenda Powiatowa Policji	ul. Tadeusza Kościuszki 26

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Miasta w Jaśle

2.4.3 Placówki oświatowe

Poniższa tabela przedstawia spis placówek oświatowych wraz z adresami.





Tabela 6 Wykaz placówek oświatowych

Placówka oświatowa	Adres placówki
Przedszkola	
Przedszkole Miejskie Nr 1	ul. Tkaczowa 14
Przedszkole Miejskie Nr 2	ul. Słowackiego 7
Przedszkole Miejskie Nr 3	ul. Floriańska 24a
Przedszkole Miejskie Nr 6	ul. Kopernika 8a
Przedszkole Miejskie Nr 9	ul. Szkolna 38
Przedszkole Miejskie Nr 10	ul. Ducała 3
Przedszkole Miejskie Nr 11	ul. Sikorskiego 10
Szkoły	
Szkoła Podstawowa Nr 2	ul. Koralewskiego 9
Szkoła Podstawowa Nr 4	ul. W. Pola 9
Szkoła Podstawowa Nr 7	ul. Św. Jana z Dukli 64
Szkoła Podstawowa Nr 10	ul. Lwowska 36
Zespół Szkół Miejskich Nr 1	ul. Rafineryjna 3a
Zespół Szkół Miejskich Nr 2	ul. Mickiewicza 108
Zespół Szkół Miejskich Nr 3	ul. Szkolna 38
Zespół Szkół Miejskich Nr 4	ul. P. Skargi 10
Zespół Szkół Miejskich Nr 5	ul. Sobniowska 58
Gimnazjum Nr 1	ul. Czackiego 1
I Liceum Ogólnokształcące im. Króla St. Leszczyńskiego	ul. Czackiego 4
II Liceum Ogólnokształcące im. ppłk. J. Modrzejewskiego	ul. Floriańska 24
Zespół Szkół Technicznych im. Bohaterów Września	ul. Staszica 30
Zespół Szkół Usługowych i Spożywczych	ul. Staszica 30 b
Zespół Szkół Nr 3 im. Stanisława Pawłowskiego	ul. Szkolna 23
Zespół Szkół Nr 4	ul. Sokoła 6
Zespół Szkół Budowlanych im. Króla K. Wielkiego	ul. Szkolna 21a
Uczelnie wyższe	
Akademia Humanistyczno-Ekonomiczna w Łodzi Wydział Zamiejscowy w Jaśle	ul. Sokoła 6
Podkarpacka Szkoła Wyższa im. Bł. Ks. Władysława Findysza w Jaśle	ul. 3 Maja

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Miasta w Jaśle





Ponadto na terenie Jasła funkcjonuje oddział zamiejscowy Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie. W mieście swoją siedzibę mają dwie szkoły muzyczne oraz szkoły językowe.

Liczbę uczniów uczęszczających do przedszkoli, szkół podstawowych, gimnazjum oraz szkół ponadgminajalnych w roku szkolnym 2013/2014 przedstawia poniższa tabela.

Tabela 7 Liczba dzieci w przedszkolach w roku szkolnym 2013/2014

Placówka	Liczba uczniów
PM Nr 1	74
PM Nr 2	99
PM Nr 3	100
PM Nr 6	144
PM Nr 9	152
PM Nr 10	124
PM Nr 11	123
ZSM Nr 1	123
ZSM Nr 2	74
SP Nr 7	24
ZSM Nr 5	50
SP Nr 10	25
Razem	1 112

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Miasta w Jasle

Tabela 8 Liczba uczniów w szkołach podstawowych w roku szkolnym 2013/2014

Placówka	Liczba uczniów
SP Nr 2	516
SP Nr 4	559
SP Nr 7	59
SP Nr 10	80





ZS Nr 1	156
ZS Nr 2	95
ZS Nr 3	168
ZS Nr 4	431
ZS Nr 5	136
Razem	2 200

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Miasta w Jaśle

Tabela 9 Liczba uczniów w gimnazjach w roku szkolnym 2013/2014

Placówka	Liczba uczniów
Gim Nr 1	686
ZSM Nr 3	362
ZSM Nr 4	169
ZSM Nr 5	91
Razem	1308

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Miasta w Jaśle

Tabela 10 Liczba uczniów w szkołach ponadgimnazjalnych w roku szkolnym 2013/2014

Placówka	Liczba uczniów
I LO	620
II LO	407
ZST	550
ZSUiS	557
ZS nr 3	531
ZS nr 4	614
ZS Bud.	405
Razem	3684

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Miasta w Jaśle

Liczba przedszkolaków oraz uczniów uczęszczających do szkół podstawowych, gimnazjów, szkół średnich oraz uczelni wyższych określa wielkość potencjalnego rynku komunikacji miejskiej, tworzącego segment pasażerów uprawnionych do przejazdów ulgowych.





2.4.4 Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Jaśło jest jednym z największych ośrodków przemysłowych na terenie Podkarpacia. Przemysł odgrywa ważną rolę w rozwoju gospodarczym. Na terenie miasta występuje przemysł: chemiczny, szklarski, drzewny i spożywczy. W okolicy zlokalizowana jest podstrefa Tarnobrzeskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej EURO - PARK Wisłosan, tzw. Podstrefa Jaśło, która obejmuje obszar 58,06 ha (w tym rejon Warzyce - 39,17 ha, Niegłowice - 10,8 ha, Jedlicze - 0,84 ha i Rymanów - 7,24 ha).

Teren jest łatwo dostępny dla transportu samochodowego i kolejowego. Lokalizacja Podstrefy Jaśło umożliwia dogodne połączenia z Rzeszowem, Nowym Sączem i przejściami granicznymi z Ukrainą i Słowacją (odległość do Medyki - 120 km, do Barwinka - 50 km). Preferowane sektory przemysłowe w ramach tradycyjnych branż to: produkcja mebli, materiałów dla budownictwa, przemysł chemiczny i maszynowy, przemysł telekomunikacyjny i informatyczny oraz produkcja wykorzystująca nowoczesne technologie.

Największe zakłady w Jaśle to:

- GARMAT S.A. - producent tworzyw sztucznych,
- Huta Szkła Sp. Z.O.O. - wyroby ze szkła witrażowego i kolorowego,
- Fabryka Armatur JAFAR S.A. - producent armatury żeliwnej do wody, gazu i ścieków, armatury sanitarnej i sieci domowej,
- BALTIC Wood S.A. - producent paneli podłogowych,
- ZPOW PEKTOWIN Sp. Z.O.O. - zakład przemysłu owocowo-warzywnego,
- Nowy Styl Sp. Z.O.O. - produkcja krzesel, mebli i podłóg,
- Tarkett Jaśło Sp. Z.O.O. - produkcja materiałów budowlanych z polichlorku winylu oraz polietylenu.

Ponadto ważnymi zakładami pracy są firmy działające na terenie rafinerii.

Wykaz firm działających na terenie jasielskiej rafinerii przedstawia Tabela 11.

Tabela 11 Firmy działające na terenie jasielskiej rafinerii

Nazwa Firmy	Adres	Przedmiot działalności
Flukar Sp. z o.o. o/Jaśło	Oddział Jaśło ul. 3 Maja 101 38-200 Jaśło	Produkcji i sprzedaż środków smarnych, płynów eksploatacyjnych i rozpuszczalników
Autodiagnostyka Jaśło Zakład Kontroli i Napraw Pojazdów Sp. z o.o.	ul. 3 Maja 101	Kontrola i naprawa pojazdów
POLWAX S.A.	ul. 3 Maja 101	Produkcja i dystrybucja parafiny rafinowanej i odwanianej, wosków i parafinowych





		specyfików przemysłowych
Izohan Sp. z o.o.	ul. 3 Maja 101	Produkcja materiałów hydroizolacyjnych
Petrosoft.pl Technologie Informatyczne Sp. z o.o.	ul. 3 Maja 101	Dostawa rozwiązań informatycznych dla firm
Orion Engineered Carbons Sp. z o.o.	ul. 3 Maja 83	Produkcja sadz technicznych
Zakład Rafineryjny Jasło Sp. z o.o.	ul. 3 Maja 101	Produkcja ciężkiego oleju opałowego i innych paliw ropopochodnych przeznaczonych dla energetyki i ciepłownictwa
Przedsiębiorstwo Wielobranżowe „Karabela” Sp. z o.o. p/Jasło	ul. 3 Maja 101	Ochrona osób, mienia i obiektów

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Miasta w Jaśle

2.4.5 Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne

Następną grupą generatorów ruchu są obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne. Ośrodkami kultury w Jaśle są:

- Jasielski Dom Kultury
38-200 Jasło
ul. Kołłątaja 1;
- Miejska Biblioteka Publiczna
38-200 Jasło
ul. Kołłątaja 1;
- Muzeum Regionalne w Jaśle
38-200 Jasło
ul. Kadyiego 11;
- Młodzieżowy Dom Kultury
30-200 Jasło
ul. Jana Pawła II 8a.

Jasielski Dom Kultury prowadzi usługi w zakresie działalności kulturalnej i edukacyjnej, prowadzone są imprezy lokalne i imprezy zlecone. Dom Kultury organizuje również koncerty, występy artystyczne oraz imprezy sportowo - rekreacyjne. Młodzieżowy dom kultury, jako jednostka powiatowa jest jednym





z elementów systemu kulturalno - edukacyjnego miasta. Muzeum Regionalne gromadzi eksponaty związane z tradycją i kulturą okolic Jasła. Posiada liczne zbiory sztuki ludowej z Regionu Pogórza. Rozwojem kulturalnym miasta jak i regionu zajmuje się również Jasielska Federacja Regionalnych Towarzystw Kultury oraz Stowarzyszenie Miłośników Jasła i Regionu Jasielskiego.

Głównym obiektem sportowym w Jaśle jest:

- Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji
38-200 Jasło
ul. Sikorskiego 15.

W Jaśle działają również kluby sportowe:

- JKS Czarni 1910 Jasło;
- MKS MOSiR Jasło Piłka Siatkowa Chłopców;
- UKS MOSiR Jasło Piłka Siatkowa Dziewcząt;
- UKS JUDO MOSiR Jasło;
- UKS ASW JUDO Jasło;
- Klub Sportowy SPEED Jasło;
- Akademia Piłkarska Jasło;
- Jasielski Klub KARATE KYOKUSHIN.

Przykładem obiektu rekreacyjnego w Jaśle jest:

- Przystanek Kwiatowa
38-200 Jasło
ul. Kwiatowa.

2.4.6 Obiekty handlowo - usługowe

Istotną kategorią generatorów ruchu są centra handlowo-usługowe oraz sklepy wielkopowierzchniowe. W Jaśle najważniejsze z nich to:

- Galeria Jasło;
- Galeria Panorama;
- Centrum handlowe Europa;
- Centrum Handlowe Agora;
- Merkury Market.

2.5 System transportowy Miasta Jasła

System transportowy ma znaczący wpływ, na jakość życia w mieście, stanowi integralną część terenu zurbanizowanego miasta. Spełnia on role:

- usługową - od sprawności układu komunikacyjnego zależy w podstawowym zakresie realizacja celów publicznych,





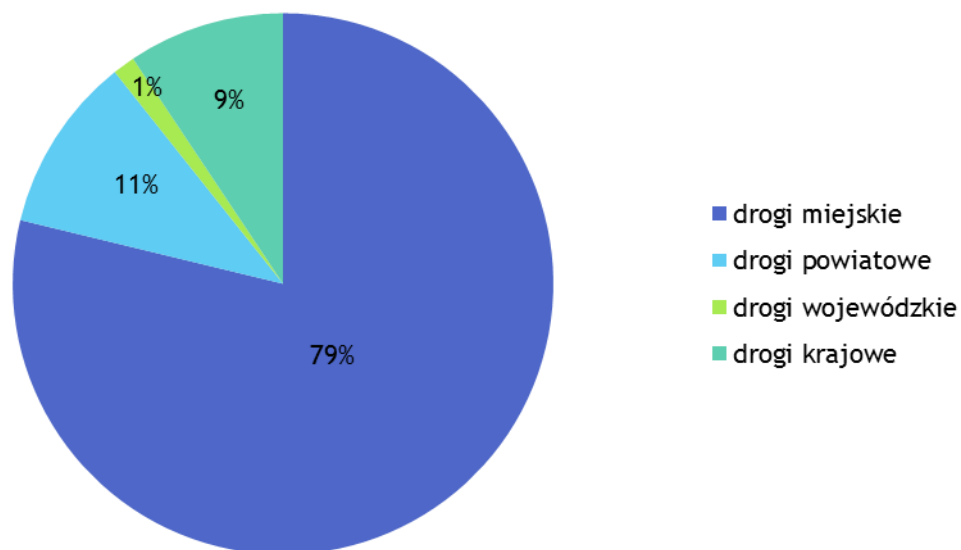
- stymulującą rozwój obszaru - poprzez udostępnianie terenu oraz na rozwijaniu podaży usług transportowych wyprzedzająco do aktualnych potrzeb,
- kompozycji przestrzennej - elementy systemu transportu stawia się na równi z przestrzennymi rozwiązaniami architektoniczno-urbanistycznymi.

Do systemów transportowych zalicza się komunikację indywidualną, komunikację zbiorową, podsystem pieszy i rowerowy, podsystem kolejowy, wodny, powietrzny.

2.5.1 Układ drogowy

Na terenie miasta Jasła istnieje sieć dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych. Łączna długość wszystkich dróg to 158,12 km i są to:

- drogi miejskie - 124,57 km,
- drogi powiatowe - 16,64 km,
- drogi wojewódzkie - 2,10 km,
- drogi krajowe - 14,81 km.



Wykres 2 Procentowy udział dróg miejskich, powiatowych, wojewódzkich, krajowych w całkowitej sieci drogowej Miasta Jasła

Źródło: Opracowanie własne.

Najważniejsze powiązania komunikacyjne tworzą:

- droga krajowa nr 28, tzw. Trasa Karpacka, Zator - Medyka - przejście graniczne z Ukrainą,
- droga krajowa nr 73, Wiśniówka - Jasło,
- droga wojewódzka nr 988, Babica - Strzyków - Wiśniowa - Frysztak - Warzyce,
- droga wojewódzka nr 992, Jasło - Zarzecze - Nowy Żmigród,





- 107,2 km dróg gminnych.

Stan dróg krajowych i wojewódzkich na terenie Jasta jest zadawalający (w ostatnich latach przy dużym zaangażowaniu środków europejskich drogi te zostały gruntownie zmodernizowane). Bardzo niekorzystnym dla Jasta i miast sąsiednich jest brak zjazdu z autostrady A4 na wysokości Pilzna. Odległość Jasta od drogowych przejść granicznych wynosi:

- ze Słowacją: 55 km (Barwinek), 46 km (Ożenna), 70 km (Konieczna),
- z Ukrainą: 122 km (Krościenko), 140 km (Medyka-Szeginie).

2.5.2 Strefy parkingowe na terenie miasta

Zgodnie z Uchwałą nr XII/89/2007 Rady Miejskiej Jasta z dnia 17 maja 2007 roku z późn. zm. wprowadzono oraz ustalono strefy i stawki opłat parkingowych. Głównym celem wprowadzenia opłat jest zwiększenie rotacji pojazdów samochodowych na obszarze charakteryzującym się znacznym deficytem miejsc parkingowych a pośrednim zachęcenie mieszkańców do częstszego korzystania z komunikacji. Opłaty obowiązują w czasie największego popytu na miejsca parkingowe, czyli w dni powszednie od poniedziałku do piątku w godzinach 7:00 - 17:00.

Tabela 12 Liczba miejsc parkingowych objętych płatną strefą parkingową

Ulica	Liczba miejsc
ul. Basztowa	22
ul. Rynek	10
ul. K. Wielkiego	12
ul. Koralewskiego	27
ul. Plac Żwirki i Wigury	18
ul. Sokoła	14
ul. Mickiewicza	8
ul. Staszica	16
ul. Kościuszki	28
ul. Kołtątaja	15
ul. 3-go Maja	23
ul. Staszica	59





ul. Armii Krajowej	23
ul. Słowackiego	35
Razem	310

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta w Jasle.

2.5.3 Transport kolejowy i lotniczy

Przez Jasło przechodzą linie kolejowe łączące Rzeszów z Nowym Sączem oraz południowymi terenami Polski - Krosnem, Sanokiem, Przemyślem. Umożliwiają one połączenie z całym krajem oraz poprzez Przemyśl, jak również przez przejście graniczne w Krościenku (gmina Ustrzyki Dolne) dają wyjście na Ukrainę.

Tabela 13 Wykaz linii kolejowych przebiegających przez Miasto Jasło

Lp.	Nr linii kolejowej	Linia kolejowa - od	Linia kolejowa - do	Przez
1	106	Rzeszów Główny	Jasło	Boguchwała
2	108	Stróże	Krościenko	Sanok

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od Miasta Jasło.

W chwili tworzenia niniejszego dokumentu sieć kolejowa w obrębie Jasła była w trakcie modernizacji.

Lista kluczowych projektów infrastrukturalnych PLK realizowanych w kwietniu 2014 r. na terenie województwa podkarpackiego:

- Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków-Rzeszów, etap III POLiŚ 7.1-30;
- Modernizacja linii kolejowej nr 91 Kraków Główny Osobowy - Medyka i nr 92 Przemyśl Medyka, odcinek Rzeszów - granica państwa;
- Rewitalizacja odcinka Przybówka - Jasło oraz przebudowa mostu w km 19,837 linii kolejowej nr 106 Rzeszów - Jasło w ramach RPOWP na lata 2007 - 2013;
- „Poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym” POLiŚ 7.1-71

Powyższe projekty inwestycyjne obejmują remont ponad 230 km linii kolejowych położonych w całości bądź częściowo w obrębie województwa podkarpackiego. Łączna wartość tych projektów wynosi niemal 4 mld zł.

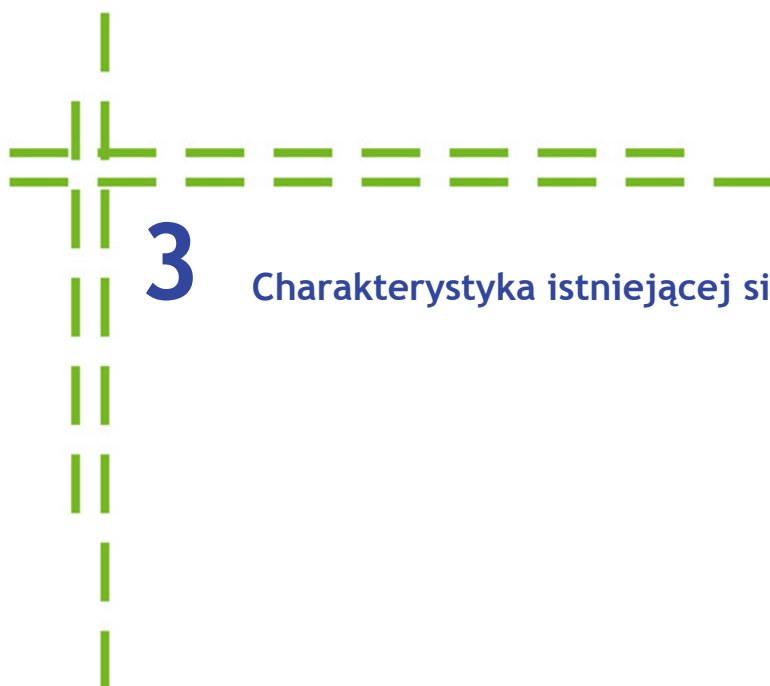
Odległość Jasła od kolejowych przejść granicznych wynosi:

- ze Słowacją: 127 km (Muszyna), 118 km (Łupków),
- z Ukrainą: 112 km (Krościenko-Smolnica), 170 km (Przemyśl - Mościska).

Odległość Miasta Jasła do międzynarodowych portów lotniczych wynosi:

- Rzeszów-Jasionka: 80 km,
- Kraków-Balice: 155 km.





3 Charakterystyka istniejącej sieci komunikacyjnej





3.1 Sieć komunikacyjna, na której wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej - ZMKS Jasło

Sieć komunikacyjną w mieście Jasło tworzą 14 linii miejskich i 27 linii pozamiejskich obsługiwanych przez Zakład Miejskiej Komunikacji Samochodowej w Jaśle:

- linie miejskie: A, A2, B, C, D, E, H, K, L, M, N, OP, OM, OG;
- linie pozamiejskie: A1, 9A, 9B, 9C, 9D, 10, 11, 11A, 12, 12A, 13, 14, 14A, 17, 22, 23, 23A, 24, 25, 25A, 28, 29, 30, 33, 34, 36, 39.

ZMKS wykonuje usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego na terenie Miasta Jasła oraz na terenie gmin: Jasło, Tarnowiec, Dębowiec, Brzyska, Kołaczyce. Przebieg tras linii komunikacyjnych został przedstawiony w tabeli poniżej.

Tabela 14 Przebieg tras komunikacyjnych

Linia	Przebieg linii wg przystanków
Linie miejskie	
A	Rynek - K. Wielkiego - Lwowska - Bieszczadzka - WARZYCE - Bieszczadzka - Lwowska - K. Wielkiego - Rynek
A2	Czackiego - Kołtątaja - 3-go Maja - BRZYŚCIE most - 3-go Maja - Kołtątaja - Kadyiego - Floriańska - Rynek
B	Farna - Jana Pawła II - Kasprowicza - Floriańska SOBNIOWSKA - Floriańska - Kasprowicza - Jana Pawła II - Rynek
C	Rynek - K. Wielkiego - 17-go stycznia - W. Witosa - KOWALOWY - W. Witosa - 17-go stycznia - K. Wielkiego - Rynek
D	Rynek - K. Wielkiego - Lwowska - Towarowa - HANKÓWKA - Robotnicza - Rzemieślnicza - Towarowa - Lwowska - K. Wielkiego - Rynek
E	Czackiego - Kołtątaja - 3-go Maja - Rafineryjna - Słoneczna - GĄDKI - Słoneczna - Rafineryjna - 3-go Maja - Kołtątaja - Kadyiego - Floriańska - Rynek
H	Dworcowa - Kościuszki - Sokoła - Czackiego - Mickiewicza - GAMRAT - Mickiewicza - Czackiego - Kołtątaja - 3-go Maja - Dworcowa
K	Czackiego - Mickiewicza - KACZOROWY - Mickiewicza - Czackiego - Kołtątaja - Kadyiego - Floriańska - Rynek
L	Rynek - K. Wielkiego - Lwowska - Ułaszowice - WITOSA - Ułaszowice - Lwowska - K. Wielkiego - Rynek
M	Rynek - K. Wielkiego - Lwowska - Bieszczadzka - Przemysłowa - Towarowa - Piłsudskiego - Metzgera - 3-go Maja - Kołtątaja - Kadyiego - Floriańska - Rynek
N	Rynek - K. Wielkiego - Szajnochy - Szkolna - SIKORSKIEGO (MOSIR) - Baczyńskiego - 3-go Maja - Kołtątaja - Kadyiego -





	Floriańska - Rynek
OP	Rynek - K.Wielkiego - 17-go Stycznia - Krakowska - Krajowicka - GAMRAT - Mickiewicza - Czackiego - Kottątaja - Kadyiego - Floriańska - Rynek
OM	Rynek - Kościuszki - Pl.Żwirki i Wigury - Czackiego - Mickiewicza - GAMRAT - Krajowicka - Krakowska - 17-go stycznia - K.Wielkiego - Rynek
OG	Farna - Jana Pawła II - Kasprowicza - Floriańska - Sobniowska - GRANICZNA - W.Polskiego - 3-go Maja - Kottątaja - Kadyiego - Floriańska - Rynek
Linie pozamiejskie	
A1	Czackiego - Kottątaja - 3-go Maja - Brzyście - OSOBNICA WYŚLANKA - Brzyście - 3-go Maja - Kottątaja - Kadyiego - Floriańska - Rynek
9A	Farna - Jana Pawła II - Kasprowicza - Floriańska - WOLICA - Floriańska - Sobniowska - Graniczna - W.Polskiego - 3-go Maja - Kottątaja - Kadyiego - Floriańska - Rynek
9B	Czeluźnica - Gąsówka - Wolica - Floriańska - Kasprowicza - Jana Pawła II - Rynek - 3-go Maja - Dworcowa
9C	Farna - Jana Pawła II - Floriańska - Sobniowska - ŁASKI - WOLICA - Floriańska - Kasprowicza - Jana Pawła II - Rynek
9D	Farna - Jana Pawła II - Kasprowicza - Floriańska - WOLICA - ŁASKI - Rolnicza - Graniczna - W.Polskiego - 3-go Maja - Kottątaja - Kadyiego - Rynek
10	Farna - Jana Pawła II - Kasprowicza - Floriańska - Wolica - Czeluźnica - Gąsówka - Umieszcz - GLINIK POLSKI -Umieszcz - Gąsówka - Czeluźnica - Wolica - Floriańska - Kasprowicza - Jana Pawła II - Rynek
11	Farna - Jana Pawła II - Kasprowicza - Floriańska - Wolica - Czeluźnica - Gąsówka - UMIESZCZ - Gąsówka - Czeluźnica - Wolica - Floriańska - Kasprowicza - Jana Pawła II - Rynek
11A	Farna - Jana Pawła II - Kasprowicza - Floriańska - Wolica - Czeluźnica - Gąsówka - Umieszcz - TARNOWIEC - Umieszcz - Gąsówka - Czeluźnica - Wolica - Floriańska - Kasprowicza - Jana Pawła II - Rynek
12	Farna - Jana Pawła II - Kasprowicza - Floriańska - Sobniowska - Sobniów - Łaski - NOWY GLINIK - Łaski - Sobniów - Sobniowska - Floriańska - Kasprowicza - Jana Pawła II - Rynek
12A	Rynek - Jana Pawła II - Kasprowicza - Floriańska - Sobniowska - Sobniów - Łaski - NOWY GLINIK Podlas - Łaski - Sobniów - Sobniowska - Floriańska - Kasprowicza - Jana Pawła II - Rynek
13	Farna - Jana Pawła II - Kasprowicza - Floriańska -





	Sobniowska - Rolnicza - ŁASKI - Sobniów - Sobniowska - Floriańska - Kasprovicza - Jana Pawła II - Rynek - Kościuszki - 3-go Maja - Dworcowa
14	Czackiego - Kottątaja - 3-go Maja - Niegłowicka - Niegłowice - Dębowiec - Dębowiec - WOLA DĘBOWIECKA - Dębowiec - Niegłowice - Niegłowicka - 3-go Maja - Kottątaja - Kadyiego - Floriańska - Rynek
14A	Czackiego - 3-go Maja - Niegłowicka - Niegłowice - Dębowiec - Łazy Dębowieckie - Wola Dębowiecka - Dębowiec - Łazy Dębowieckie - Niegłowice - Niegłowicka - 3-go Maja - Kottątaja - Rynek
17	Czackiego - Kottątaja - 3-go Maja - Niegłowicka - Niegłowice - DĘBOWIEC - Niegłowice - Niegłowicka - 3-go Maja - Kottątaja - Kadyiego - Floriańska - Rynek
22	Czackiego - Kottątaja - 3-go Maja - Trzcinica - Osobnica - RADOŚĆ - Osobnica - Trzcinica - 3-go Maja - Kottątaja - Kadyiego - Floriańska - Rynek
23	Czackiego - Kottątaja - 3-go Maja - Trzcinica - OSOBNICA GÓRNA - Trzcinica - 3-go Maja - Kottątaja - Kadyiego - Floriańska - Rynek
23A	Czackiego - Kottątaja - 3-go Maja - Brzyście - Osobnica Wystanka - OSOBNICA GÓRNA - Trzcinica - 3-go Maja - Kottątaja - Kadyiego - Floriańska - Rynek
24	Czackiego - Kottątaja - 3-go Maja - Niegłowicka - Niegłowice - Dębowiec - Łazy Dębowieckie - OSOBNICA WIŚNIÓWKI - Łazy Dębowieckie - Dębowiec - Niegłowicka - 3-go Maja - Kottątaja - Kadyiego - Floriańska - Rynek
25	Czackiego - Kottątaja - 3-go Maja - TRZCINICA - Jareniówka - Mickiewicza - Czackiego - Kottątaja - Kadyiego - Floriańska - Rynek Czackiego - Mickiewicza - Jareniówka - TRZCINICA - 3-go Maja - Kottątaja - Kadyiego - Floriańska - Rynek
25A	Czackiego - Kottątaja - 3-go Maja - Brzyście - Osobnica Wystanka - Brzyście - TRZCINICA - 3-go Maja - Kottątaja - Kadyiego - Floriańska - Rynek
28	Dworcowa - Kościuszki - Sokola - Czackiego - Mickiewicza - Jareniówka - Opacie - BĄCZAL - Opacie - Jareniówka - Mickiewicza - Czackiego - Kottątaja - 3-go Maja - Dworcowa
29	Dworcowa - Kościuszki - Sokola - Czackiego - Mickiewicza - Jareniówka - OPACIE - Jareniówka - Mickiewicza - Czackiego - Kottątaja - 3-go Maja - Dworcowa
30	Dworcowa - Kościuszki - Sokola - Czackiego - Mickiewicza - Dąbrówka - Wróblowa - Ujazd - BRZYSKA NAGÓRZE - Ujazd - Wróblowa - Dąbrówka - Mickiewicza - Czackiego - Kottątaja - 3-go Maja - Dworcowa





33	Rynek - K.Wielkiego - Lwowska - Na Kotlinę - GORAJOWICE - Na Kotlinę - Lwowska - K.Wielkiego - Rynek
34	Czackiego - Kołtątaja - 3-go maja - Trzcinica - Osobnica - Radość - PAGÓREK - Radość - Osobnica - Trzcinica - 3-go Maja - Kołtątaja - Kadyiego - Floriańska - Rynek
36	Czackiego - Kołtątaja - 3-go maja - Trzcinica - Osobnica - Radość - DZIELEC - Radość - Osobnica - Trzcinica - 3-go Maja - Kołtątaja - Kadyiego - Floriańska - Rynek
39	Czackiego - Kołtątaja - 3-go Maja - Niegłowicka - Gajowa - NIEGŁOWICE - Niegłowicka - 3-go Maja - Kołtątaja - Kadyiego - Floriańska - Rynek

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ZMKS Jasto.

Linie pozamiejskie rozpoczynają trasy z czterech głównych stanowisk. Wykaz stanowisk wraz z kierunkiem odjazdu przedstawia Tabela 15.

Tabela 15 Linie pozamiejskie - stanowiska i kierunek odjazdu

Stanowisko	Kierunek odjazdu
Stanowisko nr 1 ul. Rynek	Warzyce, Hankówka, Gorajowice, Ulaszowice - Witosa, Przemysłowa-Piśsudskiego, Kowalowy, Gamrat, Szajnochy - Sikorskiego (MOSiR)
Stanowisko nr 2 ul. Farna	Graniczna, Łaski, Nowy Glinik, Wolica, Czeluńnica, Umieszcz, Tarnowiec, Glinik Polski
Stanowisko nr 3 ul. Czackiego	Trzcinica, Osobnica, Radość, Dzielec, Pagórek, Brzyście, Osobnica Wystanka, Kaczorowy, Gądkki, Niegłowice, Dębowiec, Łazy Dębowieckie, Woła Dębowiecka
Stanowisko nr 4 ul. Dworcowa	Opacie, Bączal, Brzyska, Kłodawa, Nowy Glinik

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ZMKS Jasto.

Liczby odjazdów z ww. stanowisk dla poszczególnych linii przedstawione zostały w poniższej tabeli.

Tabela 16 Liczba odjazdów z poszczególnych stanowisk

Stanowisko		Rynek (Starostwo Powiatowe)		
		LICZBA ODJAZDÓW		
LINIA	KIERUNEK DOCELOWY	ROBOCZY	SOBOTA	NIEDZIELA
10, 11, 12, 12A, 13	Jasto - Dworcowa	6	-	-
33	Gorajowice	5	-	-





A	Warzyce	19	2	-
C	Kowalowy	1	-	3
D	Hankówka	12	2	4
L	Ulaszowice - Witosa	2	-	-
M	Brzyszczyki - Przemysłowa	3	-	-
N	Baczyńskiego - Rynek	16	-	-
OM, OP	Okrężna	44	12	6
Stanowisko		Farna		
		LICZBA ODJAZDÓW		
LINIA	KIERUNEK DOCELOWY	ROBOCZY	SOBOTA	NIEDZIELA
10	Glinki Polski	1	-	-
11	Umieszcz	4	-	-
11A	Tarnowiec	4	-	-
12	Nowy Glinik	7	-	-
12A	Nowy Glinik Podlas	3	-	-
13	Łaski	1	-	-
9	Łaski - Wolica	4	3	4
9A	Wolica - Wałowice	1	-	-
9B	Czeluśnica	1	-	-
9D	Wolica - Łaski	1	-	-
B	Sobniowska	3	-	-
OG	Okrężna	8	2	-
Stanowisko		Czackiego		
		LICZBA ODJAZDÓW		
LINIA	KIERUNEK DOCELOWY	ROBOCZY	SOBOTA	NIEDZIELA
10	Glinki Polski	1	-	-
11	Umieszcz	4	-	-
11A	Tarnowiec	2	-	-
12	Nowy Glinik	1	-	-
14	Wola Dębowiecka	9	-	-
17	Dębowiec Cmentarz	1	-	-
22	Radość	2	-	-
23, 23A	Osobnica Górna	11	1	-
24	Dębowiec - Osobnica - Wiśniówki	3	-	-
25	Trzcinica	5	-	-
25A	Osobnica Wyst. - Trzcinica	3	-	-
34	Osobnica - Radość - Pagórek	1	-	-
36	Dębowiec - Dzielec	1	-	-
39	ul. Gajowa - Niegłowice	3	-	-
9	Łaski - Wolica	1	-	-
A1	Osobnica Wystanka	2	-	1





A2	Brzyście (most)	1	-	-
E	Gądkki	14	2	2
K	Kaczorowy	8	-	1
OG, OM	Okrężna	29	9	3
Stanowisko		Dworcowa (01)		
		LICZBA ODJAZDÓW		
LINIA	KIERUNEK DOCELOWY	ROBOCZY	SOBOTA	NIEDZIELA
11A	Tarnowiec	2	-	-
12	Nowy Glinik	3	-	-
28	Bączal skrzyż.	3	-	-
29	Opacie	-	-	1
30	Brzyska Nagórze	2	-	-
32	Bączal - Lipnica	1	-	-
OM	Okrężna	3	1	1

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta w Jasle.

W dzień roboczy pojazdy ZMKS Jasło wykonują 262 kursy, w soboty 34 kursy, natomiast w niedziele wykonywane jest 26 kursów.

Najwięcej odjazdów realizowanych jest przez linie komunikacyjne OM oraz OP w dzień powszedni z przystanku Rynek przy Starostwie Powiatowym w kierunku ul. Okrężnej, gdzie zlokalizowane jest Osiedle Mieszkaniowe Krajowice. Linie te zabezpieczają również komunikację osiedli: Bryły, Kaczorowy, Gamrat oraz dojazd do cmentarza komunalnego przy ul. Mickiewicza. Podobnie sytuacja wygląda w soboty. Linia OM wykonuje w soboty 9 kursów a linia OP - 3 kursy. Linie te w niedziele i święta wykonują ze stanowiska Rynek łącznie 6 kursów. Drugą, co do częstotliwości kursowania, linią jest linia A, która w dni robocze wykonuje 19 kursów z przystanku Rynek (Starostwo Powiatowe) w kierunku przystanku. Warzyce. Linia zapewnia komunikację wsi Warzyce oraz osiedla Brzyszczy z centrum miasta. Linia w soboty kursuje w marginalnym zakresie.

3.2 Regularny transport drogowy - analiza obowiązujących zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Jasielskiego

Komunikacja publiczna obsługiwana przez ZMKS Jasło jest uzupełniana przez linie przewoźników prywatnych, którym zezwolenia wydał Starosta Powiatu Jasielskiego. Analizę zezwoleń przedstawia





Tabela 17.



Tabela 17 Analiza zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Jasielskiego

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





18/2014	09.05.2014	31.12.2016	Jasło - Dębowiec - Dobrynia	4 (2)	14	-	-	21,5	75852,00
19/2014	09.05.2014	31.12.2016	Jasło - Nowy Żmigród - Folusz - Cieklin	3 (1)	3	-	-	35,5	26838,00
1/2013	01.02.2013	31.12.2016	Jasło - Dębowiec - Osobnica - Wola Cieklińska,	3 (1)	2	-	-	24,5	12348,00
1/2014	20.02.2014	31.12.2016	Jasło - Nowy Żmigród - Łysa Góra	7 (3)	16	2	-	30	123840,00
1/2012	27.02.2012	31.12.2016	Jasło - Osiek Jasielski - Zawadka Osiecka	3 (1)	4	-	-	18,5	18648,00
03/2009	20.02.2014	31.12.2016	Jasło - Brzyska (Nagórze) - Jasło	5 (2)	14	5	-	40	150720,00
3/2014	19.03.2014	31.12.2016	Jasło - Skotyszyn - Lisów - Jabłonica	5 (2)	14	-	-	20	70560,00
6/2014	28.08.2014	31.12.2016	Jasło - Łężyny - Nienaszów - Nowy Żmigród	(3)	23	6	-	32	194688,00
Firma Handlowo - Usługowa Okarma Rafał, Zarzeczce 243,38 - 220 Dębowiec									
02/2009	28.02.2013	31.12.2016	Jasło - Niepla	2 (1)	24	5	-	15,8	99350,40
3/2013	28.02.2013	31.12.2016	Jasło - Jabłonica	3 (2)	36	6	-	17,9	167544,00
8/2014	29.04.2014	31.12.2016	Jasło - Nowy Żmigród - Kąty	4 (2)	29	-	-	26	190008,00
9/2014	29.04.2014	31.12.2014	Jasło - Osobnica - Radość	4 (2)	39	-	-	19,25	189189,00
10/2014	29.04.2014	31.12.2016	Jasło - Nienaszów - Makowiska	3 (1)	12	-	-	23,5	71064,00
11/2014	29.04.2014	31.12.2016	Jasło - Dębowiec - Załęże - Osiek Jasielski - Mrukowa	4 (3)	36	-	-	25,7	233150,40





12/2014	29.04.2014	31.12.2016	Jasło - Nowy Glinik - Łajsce - Łubno Opacie	2 (1)	13	-	-	20,1	65847,60
13/2014	29.04.2014	31.12.2016	Jasło - Wolica - Umieszcz - Łajsce	3 (1)	24	-	-	14,6	88300,80
Henryk Konieczny, Bogdan Konieczny Firma Usługowo - Przewozowa "HESTA" S.C., ul. 3 Maja 14, 38-200 Jasło									
5/2014	25.03.2014	31.12.2016	Brzyska - Wróblowa - Jasło	2 (1)	14	-	-	15,65	55213,20
20/2014	09.05.2014	31.12.2016	Jabłonica - Opacie - Jasło	1 (1)	10	-	-	14,2	35784,00
20/2014	01.09.2014	31.12.2014	Jabłonica - Opacie - Jasło	(1)	11	-	-	14,2	39362,40

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

Z największą częstotliwością podczas dnia powszedniego kursuje przewoźnik Firma Handlowo - Usługowa Okarma Rafał, wykonując 39 kursów na trasie Jasło - Osobnica - Radość i z powrotem. Linia ta pokrywa się częściowo na trasie z linią nr 23 ZKMS Jasło oraz linią 34 i 36.

Największy planowany przebieg w ciągu przeciętnego roku również wykonują pojazdy tego przewoźnika na linii Jasło - Dębowiec - Załęże - Osiek Jasielski - Mrukowa. Ma na to wpływ wysoka częstotliwość kursowania (36 kursów) oraz długość linii (25,7 km).

Wyżej wymienione linie w soboty, niedziele oraz święta mają marginalny charakter i nie stanowią zagrożenia dla miejskiego operatora.

Dodatkowo na terenie obszaru funkcjonowania zakładu budżetowego ZMKS Jasło występują jeszcze niżej wymienieni przewoźnicy:

- Nowex Transport, z siedzibą: Libusza 692, 38-306 Libusza, który świadczy usługi przewozowe na trasie: Gorlice - Rzeszów - Gorlice;
- Transport Drogowy BARBARA - Barbara Penar, z siedzibą: ul. Boh. Westerplatte 28/94, 38-400 Krosno (Biuro: ul. Tysiąclecia 22c), który wykonuje kursy na trasie: Jasło - Kraków, Kraków - Jasło - Krosno;
- MIŚ, z siedzibą: ul. Piłsudskiego 78, 38-400 Krosno, który kursuje na trasie Gorlice - Jasło - Krosno - Rzeszów - Kolbuszowa - Nowa Dęba - Warszawa;
- Firma Przewozowo - Handlowo - Usługowa "Kubuś", z siedzibą: ul. Kisielewskiego 21, 38-400 Krosno, kursy na trasie: Sanok - Krosno - Jasło.

Wykaz zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego przedstawia poniższa tabela.





Tabela 18 Zezwolenia na linie komunikacyjne przejeżdżające przez Miasto Jasło wydane przez Marszałka Województwa Podkarpackiego

nr zezwolenia	relacja		długość	liczba kursów	czas przejazdu	prędkość	przewoźnik
187	Krosno	Kraków	44,5	24	3:25	bd	TD Barbara
265	Ustrzyki Górne	Wrocław	45	4	12:45	57	PKS w Krośnie S.A.
503	Sanok	Warszawa	175	8	7:00	60	AIR BUS
758	Gorlice	Warszawa	379	7	7:25	bd	Robert Wielgos Miś P.H.U.
825	Jasło	Brzozów	28	26	1:49	44	PKS w Krośnie S.A.
828	Krosno	Makowiska	32	2	0:49	bd	PKS w Krośnie S.A.
961	Krosno	Łódź	196	2	9:25	57,5	PKS w Krośnie S.A.
974	Rymanów-Zdrój	Kraków	36	6	3:43	47	PKS w Krośnie S.A.
993	Warzyce	Dębowa	18,9	26	0:51	bd	F.U.P. HESTA s.c.
1006	Jasło	Lipinki	33	11	1:00	bd	PKS Jasło S.A.
1009	Jasło	Kraków	150	10	3:00	50	PKS Jasło S.A.
1020	Rzeszów	Jasło	70	4	1:46	48	PKS w Rzeszowie S.A.
1063	Jasło	Bugaj	35	6	0:58	bd	PKS Jasło S.A.
1131	Krosno	Kraków	48	18	3:00	51	AIR BUS
1134	Jasło	Skurowa	27	14	0:47	bd	PKS Jasło S.A.
1136	Jasło	Strzyżów	55	25	1:18	bd	PKS Jasło S.A.
1137	Krosno	Jasło	483	24	0:34	bd	P.H.U. Kubuś
1139	Jasło	Krosno	24	32	0:59	bd	Max-Trans
1142	Jasło	Brzozów	56	2	1:46	bd	PKS Jasło S.A.
1145	Sanok	Kraków	104	18	4:15	54	AIR BUS
1160	Jasło	Tarnów	104	2	1:31	bd	PKS Jasło S.A.
1165	Gorlice	Rzeszów	379	6	2:46	bd	PKS Jasło S.A.
1167	Jasło	Warszawa	32	4	7:00	bd	PKS Jasło S.A.
1168	Ustrzyki Górne	Warszawa	24	2	11:50	51,2	PKS w Krośnie S.A.
1176	Jasło	Gorlice	25	9	0:56	bd	PKS Jasło S.A.
1178	Jasło	Krosno	72	40	0:43	bd	PKS Jasło S.A.
1180	Jasło	Rzeszów	25	15	1:49	bd	PKS Jasło S.A.
1193	Sanok	Wrocław	73	7	8:10	54	P.H.U. Kubuś
1212	Jasło	Jodłowa	37	33	0:47	bd	PKS Jasło S.A.
1223	Jasło	Czermna	33	20	1:03	bd	PKS Jasło S.A.
1231	Jasło	Żurowa	64	26	0:59	bd	PKS Jasło S.A.
1267	Jasło	Lubla	21,9	30	0:43	bd	F.H.U. Okarma Rafał
1298	Wetlina	Kraków	36,8	8	5:30	bd	Santur SP. z o.o.





1305	Jasło	Jasło	22	3	0:48	bd	PKS Jasło S.A.
1356	Dębowa	Jasło	23,2	16	0:35	bd	F.U.P. HESTA s.c.
1379	Krosno	Warszawa	119	2	8:20	bd	PKS w Krośnie S.A.
1388	Ustrzyki Górne	Kraków	258	2	6:05	60	F. P. SANBUS
1389	Ustrzyki Dolne	Kraków	39	8	4:40	bd	F. P. SANBUS
1390	Lubla	Jasło	48	31	0:51	bd	F.U.P. HESTA s.c.
1401	Jasło	Frysztak	48	6	0:31	bd	PKS Jasło S.A.
1403	Jasło	Dębica	18	4	1:17	bd	PKS Jasło S.A.
1409	Polańczyk	Bytom	251	2	7:00	57	-
1410	Polańczyk	Kraków	101	10	4:56	bd	-
1422	Jasło	Dębowa	215	36	0:34	60	F.H.U. Okarma Rafał
1430	Jasło	Grudna Kępska	23	5	0:34	bd	PKS Jasło S.A.
1431	Jasło	Jedlicze	23	11	0:41	bd	PKS Jasło S.A.
1434	Jasło	Bugaj	23	6	0:53	bd	PKS Jasło S.A.
1435	Jasło	Pagorzyna	22	11	0:43	bd	PKS Jasło S.A.
1436	Jasło	Lubla	30	21	0:35	bd	PKS Jasło S.A.
1437	Jasło	Biecz	51	25	0:57	51	PKS Jasło S.A.
1451	Przemyśl	Zakopane	448	2	9:05	bd	PKS Sp. z o.o. w Przemyślu

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego.

3.3 Charakterystyka taboru wykorzystywanego przez operatora publicznego transportu zbiorowego

W taborze ZKMS Jasło znajduje się 31 pojazdów. Do świadczenia usług przewozowych wykorzystywanych jest 30 pojazdów. Jeden z nich stanowi pojazd techniczny.

Tabela 19 Wykaz pojazdów ZKMS Jasło

Lp.	Nr boczny	Nr rej.	Marka/typ	Rok	Liczba miejsc	Norma Euro	p. do p.o. niepeł.
1.	118	KSJ 744D	AUTOSAN H9-35	1985	70	0	-
2.	125	KSJ 223 E	AUTOSAN H9-35	1987	70	0	-
3.	126	KSJ 224 E	AUTOSAN H9-35	1987	70	0	-
4.	128	KSJ 249 E	AUTOSAN H9-35	1988	70	0	-
5.	131	KSJ 252 E	AUTOSAN H9-35	1988	70	0	-
6.	142	KSY 4999	AUTOSAN H9-35	1993	70	0	-
7.	143	KSY 5911	AUTOSAN H9-35	1993	70	0	-
8.	144	KSY 9930	AUTOSAN H9-35	1994	70	0	-
9.	145	KUJ 2586	AUTOSAN H9-35	1995	70	0	-





10	146	KUJ 6288	AUTOSAN H9-35	1996	70	0	-
.							
11	147	KUJ 6289	AUTOSAN H9-35	1996	70	0	-
.							
12	148	KUO 0344	AUTOSAN H6	1997	35	0	-
.							
13	150	KUO 4203	AUTOSAN H6	1998	35	0	-
.							
14	151	KUO 4201	AUTOSAN H6	1998	35	0	-
.							
15	152	KUO 8481	AUTOSAN H-21-41	1999	52	0	-
.							
16	153	KUO 8523	AUTOSAN H-21-41	1999	52	0	-
.							
17	154	KUJ 5299	AUTOSAN H-21	1988	52	0	-
.							
18	155	RJS 21HC	AUTOSAN H-21	1988	52	0	-
.							
19	157	RJS 21CF	IVECO Daily 49-12V	1998	22	0	-
.							
20	158	RJS 69C1	AUTOSAN SOLINA	2010	43	5	tak
.							
21	159	RJS 70C1	AUTOSAN SOLINA	2010	43	5	tak
.							
22	160	RJS 71C2	AUTOSAN SANCITY	2010	57	5	tak
.							
23	161	RJS 72C2	AUTOSAN SANCITY	2010	57	5	tak
.							
24	162	RJS 73C2	AUTOSAN SOLINA	2010	43	5	tak
.							
25	163	RJS 74C2	AUTOSAN SOLINA	2010	43	5	tak
.							
26	164	RJS 75C2	AUTOSAN SOLINA	2010	43	5	tak
.							
27	165	RJS 20C3	AUTOSAN WETLINA	2010	42	5	tak
.							
28	166	RJS 21C3	AUTOSAN WETLINA	2010	42	5	tak
.							
29	167	RJS 46C3	AUTOSAN WETLINA	2010	42	5	tak
.							
30	168	RJS 47C3	AUTOSAN WETLINA	2010	42	5	tak
.							
31		KUO 6330	FORD Transit	1998	14	0	-
.							



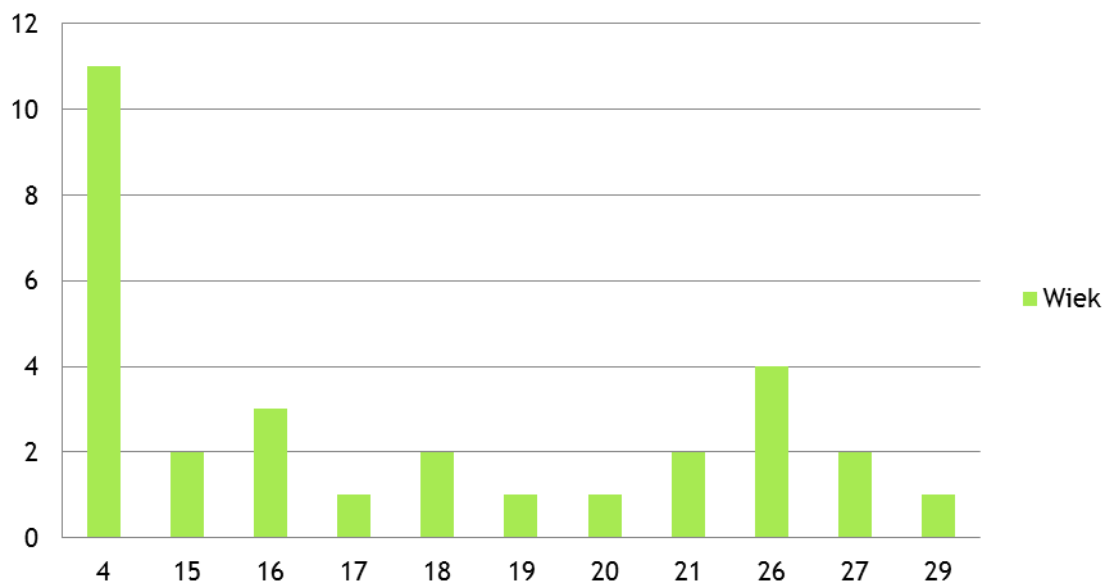


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta w Jaśle.

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

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

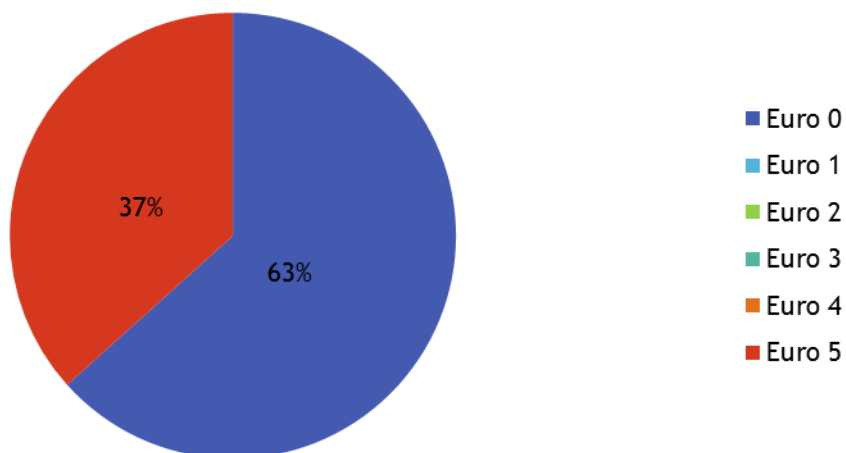
Wiek taboru oraz udział pojazdów spełniających poszczególne normy spalin został pokazany w sposób graficzny na poniższych wykresach.



Wykres 3 Liczba autobusów ZMKS Jasło w zależności od wieku

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta w Jaśle.





Wykres 4 Procentowy rozkład liczby autobusów w zależności od normy spalin - ZMKS Jasło

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta w Jasle.





3.4 Istniejąca sieć połączeń w formie graficznej



Mapa 1 Schemat istniejącej sieci wybranych połączeń w formie graficznej.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie openstreetmap.org



Mapa 2 Schemat - centrum miasta - obowiązująca sieć komunikacyjna
Źródło: Opracowanie własne na podstawie openstreetmap.org





3.5 Taryfa przewozowa - cennik biletów oraz uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych

Maksymalne opłaty za przejazd środkami publicznego transportu zbiorowego w mieście Jasło zostały ustalone przez Radę Miasta Jasła Uchwałą Nr XXII/217/2012 z dnia 26 marca 2012 r. Burmistrz Miasta Jasła w Zarządzeniu Nr III/93/2012 ustalił wysokość cen biletów stosowanych przez ZMKS Jasło. Ceny i rodzaje biletów obowiązujących na liniach komunikacyjnych spełniających zadania miejskich przewozów pasażerskich w mieście Jasło zostały przedstawione w Tabeli 19 oraz Tabeli 20.

Tabela 19 Rodzaje biletów jednorazowych ZMKS Jasło

Lp.	Strefa	Odległość w km	Cena brutto w złotych		
			Normalny	Ulgowy	Za bagaż
1	miejska 1	do 2	2,10	1,05	2,10
2	miejska 2	powyżej 2	2,30	1,15	2,30
3	pozamiejska 1	do 3	2,50	1,25	2,50
4	pozamiejska 2	powyżej 3 do 5	2,90	1,45	2,90
5	pozamiejska 3	powyżej 5 do 7	3,20	1,60	3,20
6	pozamiejska 4	powyżej 7 do 9	3,50	1,75	3,50
7	pozamiejska 5	powyżej 9 do 10	3,80	1,95	3,80
8	pozamiejska 6	powyżej 10 do 12	4,00	2,00	4,00
9	pozamiejska 7	powyżej 12 do 15	4,40	2,20	4,40
10	pozamiejska 8	powyżej 15 do 20	4,80	2,40	4,80

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta w Jasle

Bilety jednorazowe są podzielone wg stref oraz długości podróży w kilometrach. Dodatkowo ustalona została opłata za bagaż, która jest równa cenie biletu normalnego.

Na obszarze objętym usługami przewozowymi świadczonymi środkami komunikacji miejskiej zostało ustalonych 10 stref biletowych: dwie miejskie i osiem podmiejskich.





Tabela 20 Rodzaje biletów okresowych ZMKS Jasło

Bilety miesięczne imienne na jedną linię				
Lp.	Strefa	Odległość w km	Cena brutto w złotych	
			Normalny	Ulgowy - szkolny
1	miejska 1	do 2	69,00	34,50
2	miejska 2	powyżej 2	76,00	38,00
3	pozamiejska 1	do 3	83,00	41,50
4	pozamiejska 2	powyżej 3 do 5	96,00	48,00
5	pozamiejska 3	powyżej 5 do 7	106,00	53,00
6	pozamiejska 4	powyżej 7 do 9	116,00	58,00
7	pozamiejska 5	powyżej 9 do 10	125,00	62,50
8	pozamiejska 6	powyżej 10 do 12	131,00	65,50
9	pozamiejska 7	powyżej 12 do 15	145,00	72,50
10	pozamiejska 8	powyżej 15 do 20	158,00	79,00
Bilety miesięczne imienne na jedną linię na połowę miesiąca				
Lp.	Strefa	Odległość w km	Cena brutto w złotych	
			Normalny	
1	miejska 1	do 2	38,96	
2	miejska 2	powyżej 2	38,96	
3	pozamiejska 1	do 3	43,16	
4	pozamiejska 2	powyżej 3 do 5	49,92	
5	pozamiejska 3	powyżej 5 do 7	55,12	
6	pozamiejska 4	powyżej 7 do 9	60,32	
7	pozamiejska 5	powyżej 9 do 10	65,00	
8	pozamiejska 6	powyżej 10 do 12	68,64	
9	pozamiejska 7	powyżej 12 do 15	75,40	
10	pozamiejska 8	powyżej 15 do 20	82,16	
Bilety miesięczne imienne jednokierunkowe (na jedną linię, ważne cały m-c do lub z pracy - szkoły)				
Lp.	Strefa	Odległość w km	Maksymalna cena brutto w złotych	





			Normalny	Ulgowy - szkolny
1	miejska 1	do 2	38,00	19,00
2	miejska 2	powyżej 2	38,00	19,00
3	pozamiejska 1	do 3	41,00	20,50
4	pozamiejska 2	powyżej 3 do 5	48,00	24,00
5	pozamiejska 3	powyżej 5 do 7	53,00	26,50
6	pozamiejska 4	powyżej 7 do 9	58,00	29,00
7	pozamiejska 5	powyżej 9 do 10	63,00	31,50
8	pozamiejska 6	powyżej 10 do 12	66,00	33,00
9	pozamiejska 7	powyżej 12 do 15	73,00	36,50
10	pozamiejska 8	powyżej 15 do 20	79,00	39,50

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Miasta w Jaśle.

Bilety okresowe oferowane są w podziale na:

- miesięczne imienne na jedną linię na cały miesiąc;
- miesięczne imienne na jedną linię na połowę miesiąca (tylko normalne);
- miesięczne imienne jednokierunkowe (na jedną linię, ważne cały m-c do lub z pracy - szkoły).

W taryfie przewozowej Miasta Jasła występują również bilety imienne na dwie linie z przesiadką:

- miesięczne normalne
- miesięczne ulgowe i szkolne
- okresowe normalne
- miesięczne jednokierunkowe normalne, ulgowe i szkolne na dwie linie miejskie oraz na linię pozamiejską i miejską. Cenę tych biletów stanowi cena biletu podstawowego określona odpowiednio w uchwale powiększona o 30 % obowiązującej ceny biletu miesięcznego imiennego normalnego w strefie miejskiej 2.

Nadawanie uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych jest elementem polityki społecznej miasta i ma na celu przeciwdziałanie wykluczeniu niektórych grup społecznych - szczególnie osób starszych, niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej oraz odciążenie budżetów domowych rodzin utrzymujących młodzież uczącą się. Zniżki wynikają z ustaw oraz są nadawane przez Radę Miasta Jasła w drodze uchwał.

Uprawnienia do przejazdów bezpłatnych posiadają przede wszystkim dzieci do lat 4, osoby o znacznym stopniu niepełnosprawności, osoby ociemniałe i niewidome





o umiarkowanym stopniu niepełnosprawności i osoby, które ukończyły 70 rok życia, zasłużeni honorowi dawcy krwi, dziecko niepełnosprawne do lat 18, opiekun dziecka niepełnosprawnego w przejazdach wraz z dzieckiem niepełnosprawnym oraz postowie i senatorowie, inwalida wojenny i wojskowy zaliczony do I grupy inwalidzkiej, przewodnik towarzyszący inwalidzie zaliczonemu do I grupy inwalidzkiej. Uprawnienia do przejazdów z ulgą 49% dotyczą przede wszystkim dzieci od 4 roku życia, dzieci i młodzież uczącą się - tylko bilety miesięczne (do 24 roku życia), emerytów przed ukończeniem 70 roku życia. Studenci szkół wyższych są uprawnieni do korzystania z ulgi 50%.

3.6 Źródła i formy finansowania

Koszt świadczonych usług przewozowych przez ZMKS Jasto jest pokrywany ze źródeł:

- dotacji przedmiotowej do usług przewozów pasażerskich w granicach administracyjnych Miasta Jasta udzielanej z budżetu Miasta Jasta;
- dopłaty gmin, z którymi zawarto porozumienia na realizację zadania publicznego w zakresie lokalnego transportu zbiorowego;
- przychodów ze sprzedaży biletów.

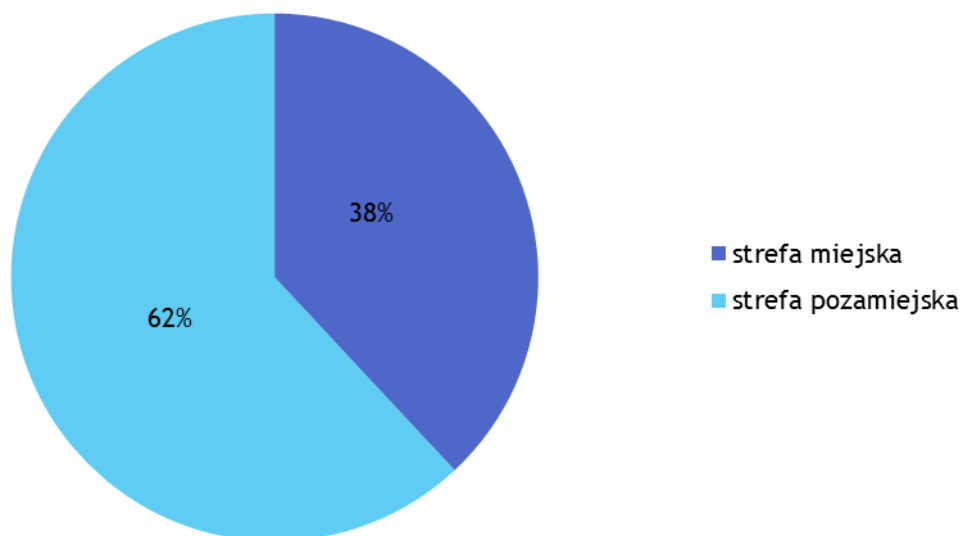
Wysokość planowanej dopłaty jest wyliczana na podstawie różnicy pomiędzy planowanymi wpływami i kosztami wykonywania usługi. Koszt usługi jest ustalany poprzez iloczyn planowanych wozokilometrów i kosztu jednostkowego za jeden wozokilometr.

Publiczny transport zbiorowy w Jaśle i gminach sąsiadujących pełni ważną funkcję społeczną na rzecz mieszkańców, dlatego podejmowane będą starania, aby w kolejnych latach udział wydatków na transport publiczny nie uległ zmniejszeniu.

3.6.1 Struktura przychodów z biletów

Zestawienia przychodów z biletów zostały przygotowane na podstawie kalkulacji planowanych przychodów ze sprzedaży biletów na rok 2014 wyliczonych na podstawie danych za 10 miesięcy 2013 roku przez ZMKS Jasto. Ogólny podział przychodów na bilety miejskie i podmiejskie przedstawia poniższy wykres.





Wykres 5 Podział przychodów z biletów w podziale na bilety miejskie i podmiejskie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Miasta w Jaśle.

Liczba kilometrów zaplanowanych do wykonania w 2014 roku na liniach miejskich wynosi 550 000,00. Planowane przychody ze sprzedaży biletów to kwota 804 000,00 zł.

3.6.2 Rentowność linii komunikacyjnych

Rentowność jest parametrem finansowym typowym dla przedsiębiorstw o charakterze komercyjnym (wskaźniki rentowności nazywane są także stopami zyskowności lub stopami zwrotu). Przedsiębiorstwa świadczące usługi w ramach służby publicznej nie wykazują rentowności w sensie komercyjnym i ze względów społecznych wymagają dotowania. Aby więc oszacować i porównać wyniki finansowe różnych obszarów działalności takich podmiotów stosowany jest czytelny parametr ekonomiczny w postaci oceny stopnia pokrycia kosztów operacyjnych przychodami ze sprzedaży biletów.

Linie komunikacyjne obsługiwane przez ZMKS Jasło są zróżnicowane pod względem długości, częstotliwości kursowania, rodzaju taboru i wielu innych parametrów. Miasto Jasło zlecając realizację i obsługę linii kieruje się bieżącymi potrzebami mieszkańców miasta. Jednocześnie miasto podnosi jakość świadczonych usług między innymi przez wymianę taboru i obsługę sieci komunikacyjnej pojazdami niskopodłogowymi przystosowanymi do potrzeb osób niepełnosprawnych. Wyższa jakość świadczonych usług przewozowych przekłada się na wzrost kosztów i obniża rentowność linii. Wzrost cen paliw oraz niektórych wskaźników ekonomicznych tj. cen towarów i usług konsumpcyjnych również powodują wzrost kosztu obsługi





komunikacyjnej Miasta Jasto oraz gmin ościennych. Koszty te mają bezpośredni wpływ na rentowność poszczególnych linii.

Znaczny wpływ na rentowność linii mają dochody uzyskane ze sprzedaży biletów na danych liniach. Podstawą do oszacowania rentowności jest przeprowadzenie badań napełnień oraz struktury biletów na liniach.

W oparciu o koszty stałe, koszty zmienne i przychody uzyskane ze sprzedaży biletów sporządzane będą zestawienia linii komunikacyjnych pozwalające na porównanie poszczególnych linii w zależności od przyjętego wskaźnika porównawczego:

- liczbę pasażerów na 1 wozokilometr - wskaźnik informujący o liczbie pasażerów korzystających z danej linii na odcinku 1 km,
- wynik finansowy na 1 wozokilometr - wskaźnik informujący o wielkości dotacji, różnica między dochodami a kosztami dla 1 km,
- wynik finansowy na 1 przejazd - wskaźnik informujący o wielkości dotacji gminy do danej linii w przeliczeniu na 1 pasażera.

Duża liczba pasażerów przekłada się na lepsze wyniki finansowe danej linii jednak nie zawsze przekłada się to na wyższą rentowność danej linii. Największa liczba pasażerów podróżuje liniami najdłuższymi oraz o największej częstotliwości. Długość linii i częstotliwość generują wysokie koszty utrzymania przez co obniżają rentowność takich linii.

3.7 Ocena aktualnej oferty przewozowej

Na obecną ofertę przewozową o charakterze użyteczności publicznej (sieć ZMKS Jasto) składa się 14 linii miejskich oraz 27 linii pozamiejskich obsługujących tereny gmin: Jasto, Tarnowiec, Dębowiec, Brzyska, Kołaczyce. Do obsługi komunikacyjnej wykorzystywane jest 30 pojazdów.

Obecna sieć miejskich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej zaspokaja podstawowe potrzeby transportowe większości mieszkańców obszaru objętego niniejszym planem. Połączenia skonstruowane są w taki sposób, aby zapewnić pasażerom dostęp do możliwie dużej liczby punktów docelowych, z uwzględnieniem różnej specyfiki poszczególnych obszarów strukturalnych, w tym gęstości zaludnienia.

Komunikacja publiczna obsługiwana przez ZMKS Jasto jest uzupełniana przez linie przewoźników prywatnych, którym zezwolenia wydał Starosta Powiatu Jasielskiego. Linie komercyjne zapewniają dostęp z każdej siedziby gminy, do siedziby powiatu - Jasta.

Zadania obejmujące lokalny transport zbiorowy należą do zadań gminy, mających na celu zaspokajanie zbiorowych potrzeb mieszkańców zgodnie z art. 7 pkt 4 Ustawy z dnia 8 marca 1990 o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2013 r., poz. 594 z późn. zm.). Zadania te gmina powinna wykonywać z uwzględnieniem potrzeb realizacji zadań wynikających z ładu przestrzennego, gospodarki nieruchomościami, ochrony środowiska i przyrody oraz gospodarki wodnej oraz zasad zrównoważonego rozwoju.





W związku z powyższym, władze samorządowe, działając na podstawie wymienionych wyżej przepisów, zobowiązane są do zapewnienia świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, nie tylko w tych obszarach, gdzie jest to rentowne. Należy mieć na uwadze, iż obok korzyści ekonomicznych, samorządy winny pod uwagę brać również korzyści społeczne.

3.8 Określenie potencjału poszczególnych linii komunikacyjnych

Potencjał przewozowy jest zależny od liczby pojazdów, rodzaju taboru którym obsługiwana jest dana sieć komunikacyjna oraz od częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych na danym obszarze. Aby określić stopień pokrycia zapotrzebowania na przewozy danym potencjałem przewozowym niezbędne jest określenie: popytu na przewozy na danym odcinku (linii komunikacyjnej), liczby pojazdów obsługujących dane połączenie, rodzaju oraz pojemności taboru, wskaźnika zapelnienia pojazdu, częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych obsługujących dane połączenie. W przypadku połączeń o niedoborze potencjału przewozowego sugeruje się zwiększenie liczby połączeń wykonywanych na dobę, zwiększenie liczby pojazdów lub pojemności taboru, którym obsługiwane są dane linie komunikacyjne, aby zmniejszyć ich zapelnienie. Przyczyni się to do zwiększenia komfortu podróży pasażerów. W przypadku połączeń o nadmiarze potencjału przewozowego, zasadnym jest podjęcie działań mających na celu zmniejszenie liczby kursów w ciągu doby lub zmiany taboru na mniejszej pojemności.

Dla uzyskania pełnego obrazu potencjału przewozowego konieczne jest przeprowadzenie badań potoków pasażerskich.

3.9 Określenie obszarów wymagających interwencji w zakresie dowozu osób

Sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem, składająca się z przewozów organizowanych przez Miasto Jasło oraz przewozów komercyjnych prowadzonych przez przewoźników prywatnych. Sieć komunikacyjna zaspokaja podstawowe potrzeby transportowe mieszkańców miasta Jasła oraz gmin, z którymi zawarto porozumienia przewozowe: gmina Jasło, Tarnowiec, Kotaczyce, Brzyska, Dębowiec. Największą dostępnością do usług przewozowych charakteryzuje się Miasto Jasło, ze względu na liczbę ustanowionych przystanków komunikacyjnych - 66.

Największymi mankamentami w sieci komunikacyjnej opisywanego obszaru są parametry taboru, którym obsługiwane są linie komunikacyjne, tj. wiek, norma





emisji spalin, dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych, oraz brak integracji taryfowej pomiędzy przewoźnikami. Utworzenie wspólnej taryfy przewozowej dla całej dostępnej sieci na obszarze objętym planem zatarłoby różnicę między obszarem dostępnym poprzez sieć ZMKS Jasto a pozostałą częścią obszaru, a także ułatwiłoby korzystanie z komunikacji zbiorowej.





4 Preferencje dotyczące wyboru środka transportu





4.1 Metodologia badania

Badania preferencji mają za zadanie dostarczyć informacji dotyczących oczekiwań potencjalnych klientów publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem transportowym.

Głównym celem badań jest uzyskanie informacji dotyczących:

- preferencji wyboru środka transportu,
- oceny zaspokajania potrzeb przewozowych w zakresie częstotliwości, czasu i kosztów przejazdu, standardu podróżowania oraz systemu informacji pasażerskiej istniejącej komunikacji,
- określenie hierarchii potrzeb w zakresie usprawnienia komunikacji,
- wyznaczenia celów krótko i długoterminowych w kontekście pożądanym z punktu widzenia obecnych i potencjalnych klientów działań w obszarze komunikacji publicznej,
- poznania preferencji w zakresie możliwych rozwiązań komunikacyjnych.

Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środka transportu oraz ranga tzw. postulatów przewozowych zostały zbadane metodą bezpośrednią poprzez wywiad, tj. z użyciem kwestionariusza ankietowego. Badania zostały przeprowadzone wśród mieszkańców Miasta Jasła oraz gmin, z którymi zawarto porozumienie w sprawie powierzenia zadania publicznego świadczenia usług przewozowych. Przeprowadzono 730 ankiet na głównych przystankach Miasta Jasła i gmin przylegających tj.: Gmina Jasło, Miasto i Gmina Kołaczyce, Gmina Brzyska, Gmina Dębowiec, Gmina Tarnowiec. Wywiady przeprowadzono w szczególności w godzinach szczytów komunikacyjnych w dni robocze.

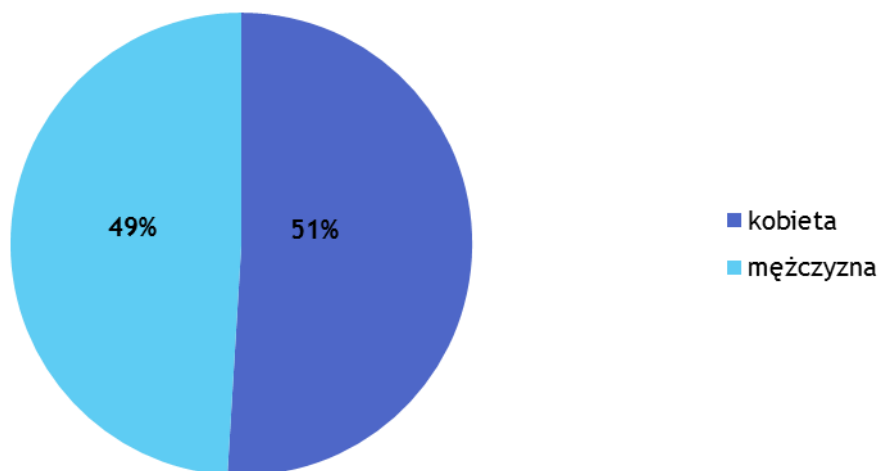
Wyniki przeprowadzonych wywiadów odzwierciedlają preferencje komunikacyjne mieszkańców Jasła i gmin: Gmina Jasło, Miasto i Gmina Kołaczyce, Gmina Brzyska, Gmina Dębowiec, Gmina Tarnowiec. Rozdzielenie miejsc przeprowadzania badań, podyktowane było zróżnicowaniem potoków pasażerskich występujących w różnych punktach miasta. Badania były przeprowadzane na całym obszarze wyżej wymienionych gmin głównie na ulicach, parkingach, w okolicach przystanków komunikacji zbiorowej. Badanie skierowane było do mieszkańców, a nie tylko pasażerów komunikacji zbiorowej. Badania przeprowadzane były od wczesnych godzin porannych do późnych popołudniowych.

4.2 Metryka respondentów

Badaniami zostały objęte osoby korzystające zarówno z komunikacji zbiorowej, jak i użytkownicy samochodów osobowych.

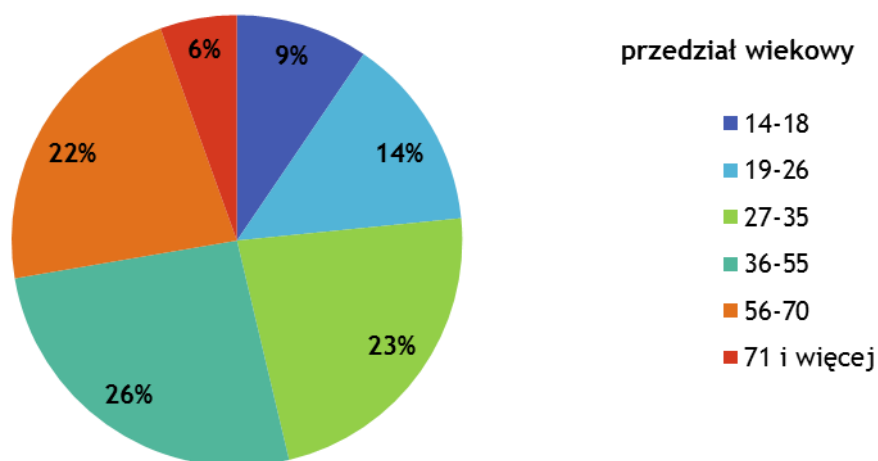
Podział respondentów ze względu na płeć przedstawia poniższy wykres.





Wykres 6 Podział respondentów badania preferencji komunikacyjnych ze względu na płeć
Źródło: Opracowanie własne.

Podział respondentów ze względu na wiek przedstawia poniższy wykres.



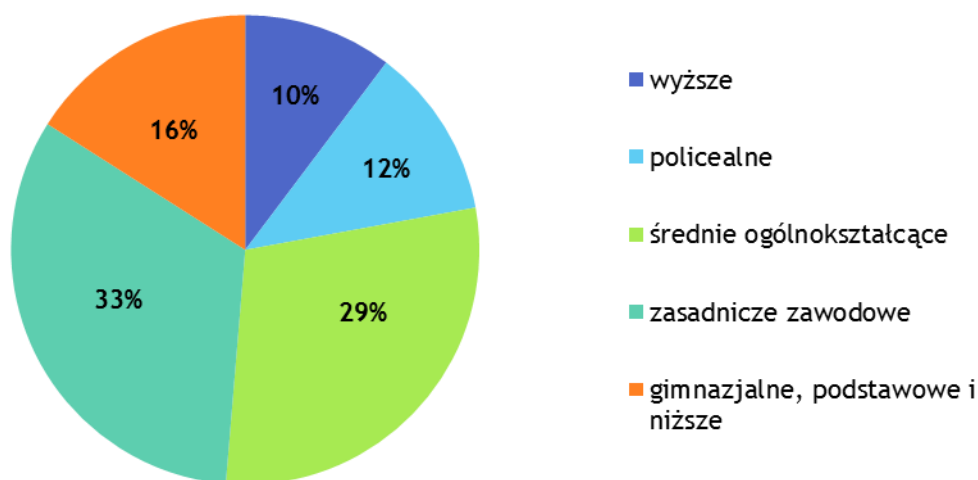
Wykres 7 Podział respondentów ze względu na wiek
Źródło: Opracowanie własne.

Najliczniejszą grupę respondentów stanowiły osoby w przedziale wiekowym 36 - 55 lat (26% badanych). Niewiele mniej liczną grupą były osoby w wieku 27 - 35 lat, co stanowi 23% badanych oraz mieszkańcy w wieku 56-70 lat (22% badanych). Grupa wiekowa poniżej 18 lat stanowiła 9% badanych, 14% respondentów to osoby w wieku 19-26 lat. Najmniej liczną grupą badanych były osoby w wieku powyżej 71 roku życia, które stanowiły odpowiednio 6% badanych.





Podział respondentów ze względu na wykształcenie przedstawia poniższy wykres.



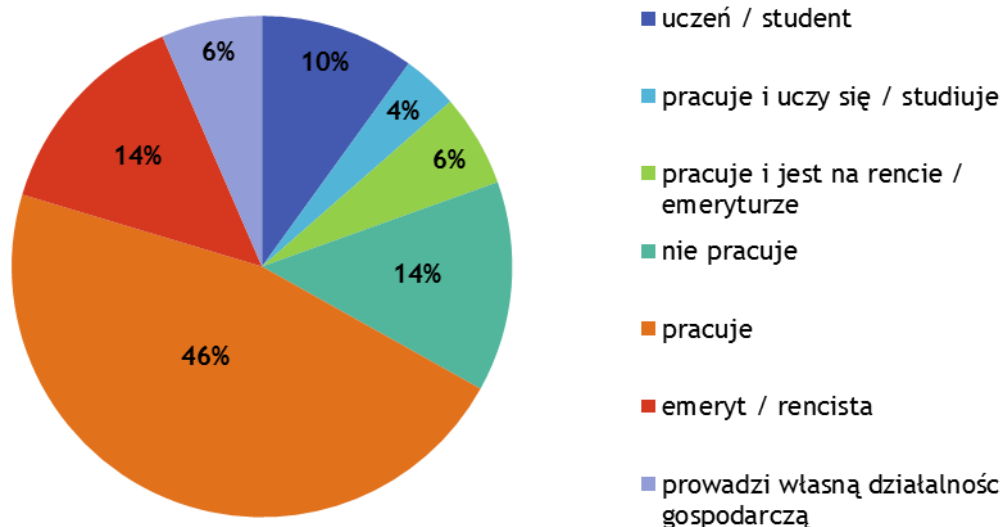
Wykres 8 Podział respondentów ze względu na wykształcenie

Źródło: Opracowanie własne.

Najliczniejszą grupę respondentów badania ankietowego stanowiły osoby z wykształceniem zasadniczym zawodowym (33% próby). Wykształcenie średnie ogólnokształcące deklaruje 29% ankietowanych, policealne 12%, gimnazjalne, podstawowe i niższe 16%. Najmniej liczną grupą respondentów były osoby z wykształceniem wyższym, które stanowią 10% badanej próby.

Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową został przedstawiony poniżej.





Wykres 9 Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową

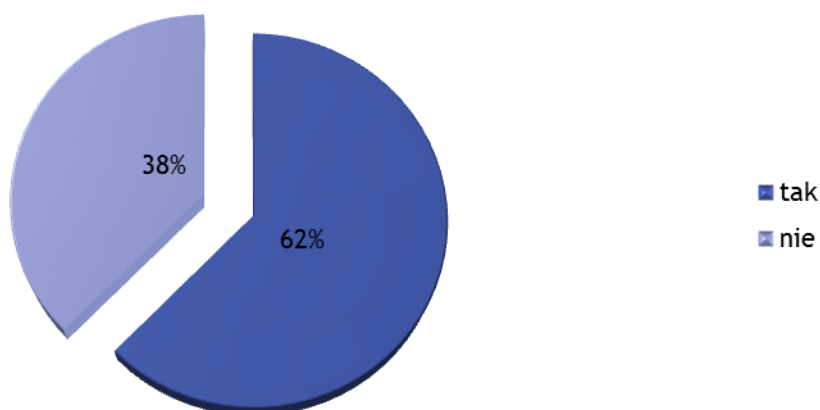
Źródło: Opracowanie własne.

46% ankietowanych to osoby pracujące. Po 14% stanowiły osoby będące na emeryturze lub rencie oraz niepracujące. 10% respondentów to uczniowie lub studenci. Po 6% stanowią osoby pracujące i pobierające emeryturę lub rentę oraz osoby prowadzące własną działalność gospodarczą.

4.3 Analiza wyników badań ankietowych

Pierwsze z pytań dotyczyło wskazania przez respondentów odpowiedzi na pytanie czy dojeżdżają do miejsca nauki lub pracy. Podsumowanie uzyskanych odpowiedzi obrazuje poniższy wykres.



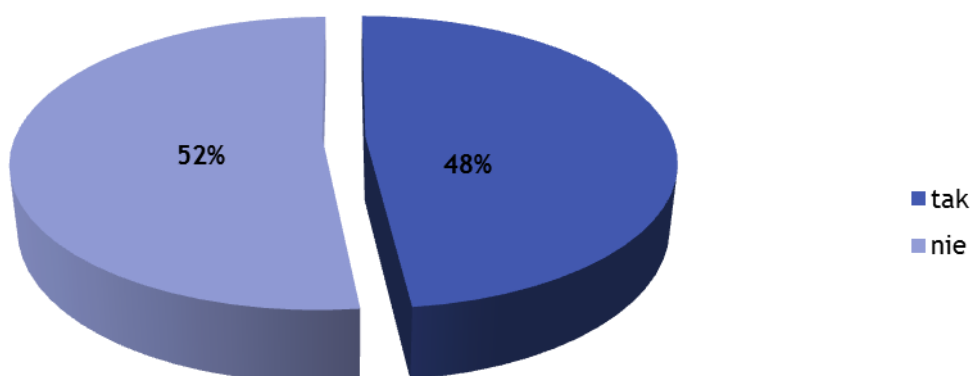


Wykres 10 Pyt. 1 Czy dojeżdża Pan/i do miejsca nauki lub pracy?

Źródło: Opracowanie własne.

62% respondentów deklaruowało, iż dojeżdża do miejsca nauki i pracy dowolnym środkiem transportu. Wartość ta stanowi potencjalny popyt na usługi komunikacji miejskiej. Większość podróży w ww. celach odbywa się dwa razy dziennie (podróż tam i z powrotem), co przy uwzględnieniu liczby mieszkańców przedstawia skalę zjawiska codziennych podróży.

Drugie pytanie miało na celu ustalenie ilu spośród respondentów ma możliwość samodzielnego korzystania z samochodu.



Wykres 11 Pyt. 2 Czy ma Pan/i możliwość samodzielnego korzystania z samochodu?

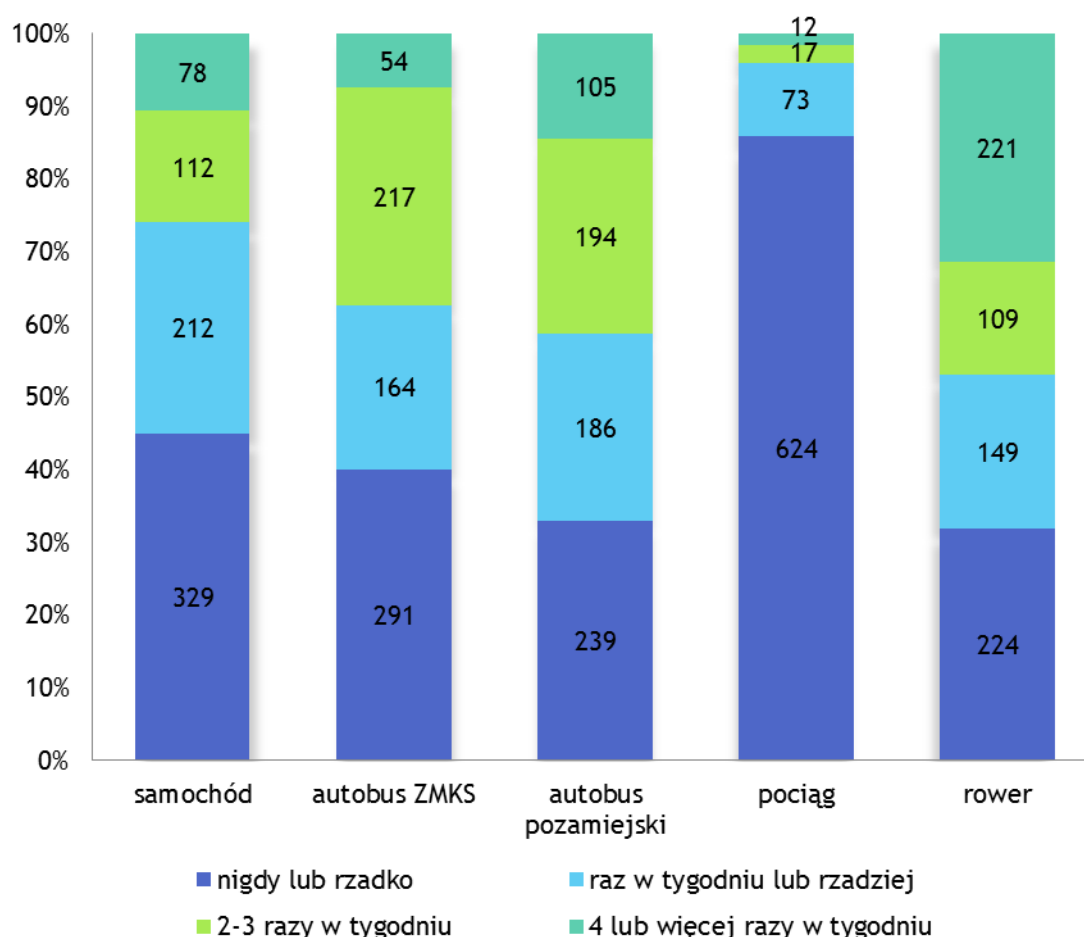
Źródło: Opracowanie własne.





52% ankietowanych wypowiedziało się, iż nie ma możliwości samodzielnego korzystania z samochodu. Oznaczać to może, że korzystają oni z transportu innego niż indywidualna, a więc zasilają grono pasażerów komunikacji zbiorowej. Pozostałą grupę 48% osób, stanowią respondenci, którzy mają możliwość samodzielnego korzystania z samochodu. Osoby te, korzystałyby z komunikacji zbiorowej, gdyby dawała ona wymierne korzyści w porównaniu do odbycia tej samej podróży własnym pojazdem.

Kolejne pytanie miało na celu określenie, jak często ankietowani korzystają z wymienionych środków transportu. Częstotliwość kursowania poszczególnymi środkami transportu przedstawia poniższy wykres.



Wykres 12 Pyt. 3 Jak często korzysta Pan/i z poniższych środków transportu?

Źródło: Opracowanie własne.

Najwięcej osób ankietowanych nigdy nie podróżowało pociągiem lub rzadko odbywało podróż tym środkiem transportu. Najczęściej wybieranym środkiem transportu wśród ankietowanych był rower, najrzadziej - pociąg. Ok. 30% ankietowanych korzystało z autobusów ZMKS 2-3 razy w tygodniu. Natomiast 4 razy lub więcej korzystało tylko

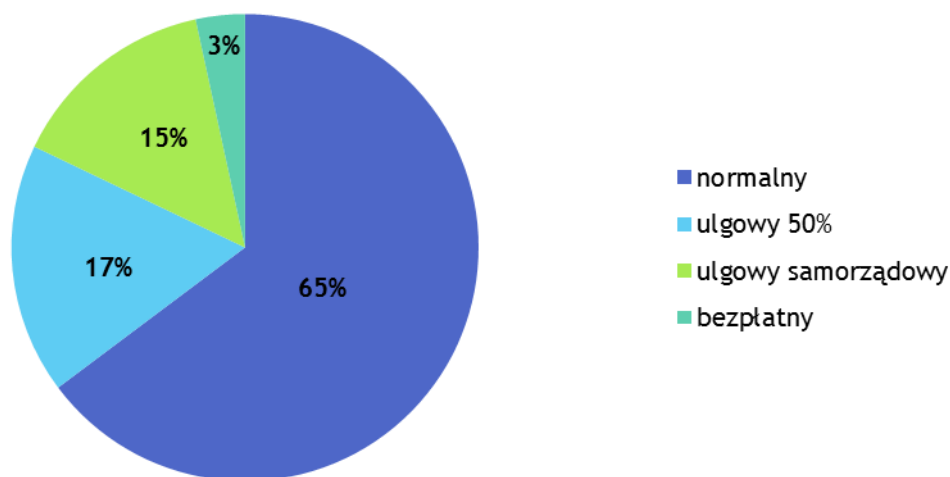




7% respondentów. Podobnie w przypadku autobusów podmiejskich. Z tego środka transportu ok. 27% osób ankietowanych korzysta 2-3 razy w tygodniu, częściej - 14%.

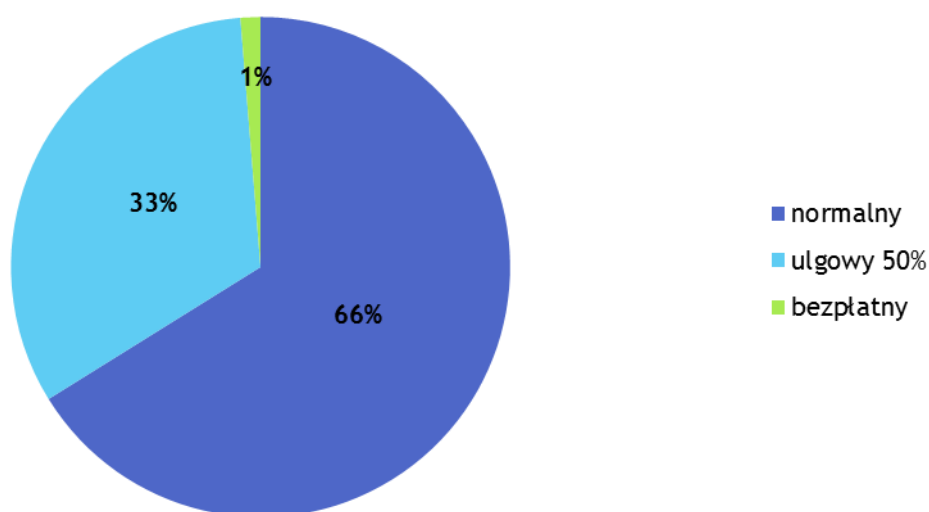
W czwartym pytaniu, respondenci wypowiedzieli się na temat posiadanych uprawnień oraz z jakiego biletu najczęściej korzystają.

Wyniki przedstawione zostały na poniższych wykresach.



Wykres 13 Rodzaje przysługujących ulg wśród pasażerów korzystających z linii ZMKS Jasło

Źródło: Opracowanie własne.



Wykres 14 Rodzaje przysługujących ulg wśród pasażerów korzystających z linii komercyjnych przewoźników prywatnych

Źródło: Opracowanie własne.

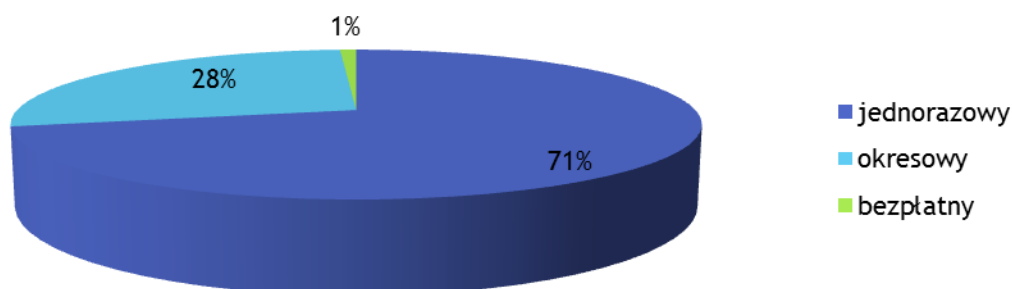




Wśród osób podróżujących liniami obsługiwanymi przez ZMKS Jasło, według deklarowanych odpowiedzi największą grupę stanowią pasażerowie korzystający z biletów normalnych, 17% ankietowanym przysługuje ulga 50%, 15% ulga samorządowa, natomiast 3% osób podróżuje bezpłatnie.

Według udzielonych odpowiedzi osoby korzystające z linii komercyjnych przewoźników prywatnych najczęściej korzystają z biletów normalnych (66%), 33% respondentów przysługuje ulga 50%, 1% podróżuje bezpłatnie.

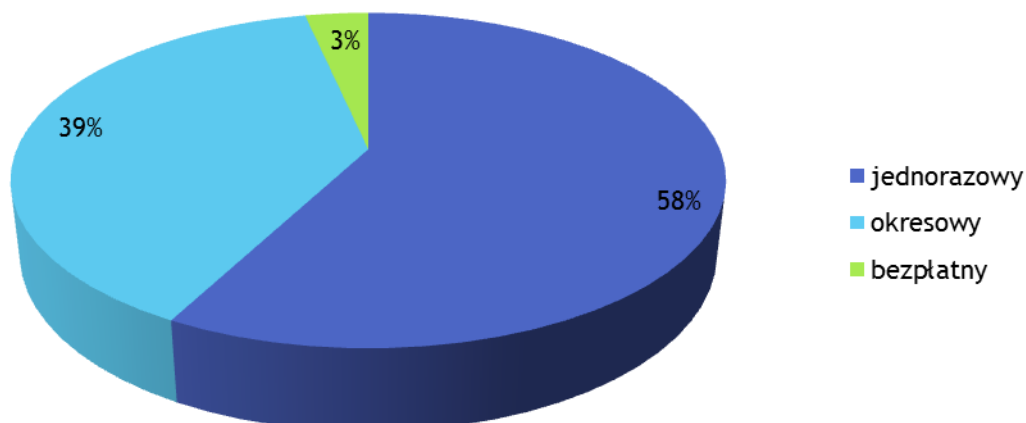
Liczba osób korzystających z poszczególnych rodzajów biletów według udzielonych odpowiedzi przedstawiają poniższe wykresy.



Wykres 15 Rozkład procentowy biletów wykorzystywanych podczas podróży liniami ZMKS Jasło

Źródło: Opracowanie własne.





Wykres 16 Rozkład procentowy rodzajów biletów wykorzystywanych podczas podróżowania liniami komercyjnymi przewoźników prywatnych

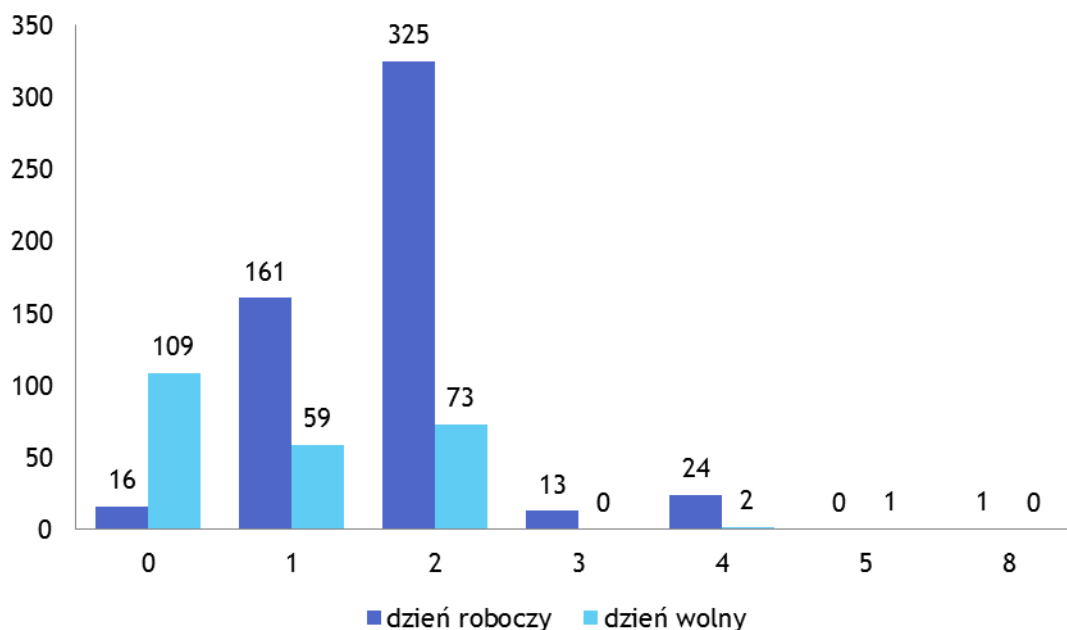
Źródło: Opracowanie własne.

Wśród osób korzystających z linii komunikacyjnych ZMKS Jasto najczęściej wykorzystywany jest bilet jednorazowy (71%), z biletów okresowych korzysta 28%, 1% osób podróżuje bezpłatnie.

Osoby korzystające z linii komercyjnych przewoźników prywatnych najczęściej podróżują na podstawie biletów jednorazowych (58%), 39% z biletów okresowych, 3% respondentów podróżuje bezpłatnie.

Pytanie piąte miało na celu ustalenie, ile podróży w ciągu ostatniego dnia roboczego i wolnego wykonują mieszkańcy obszaru objętego niniejszym planem. Dane uzyskane z przeprowadzonych ankiet obrazuje poniższy wykres.





Wykres 17 Liczba podróży wykonanych w ciągu ostatniego dnia roboczego i wolnego

Źródło: Opracowanie własne.

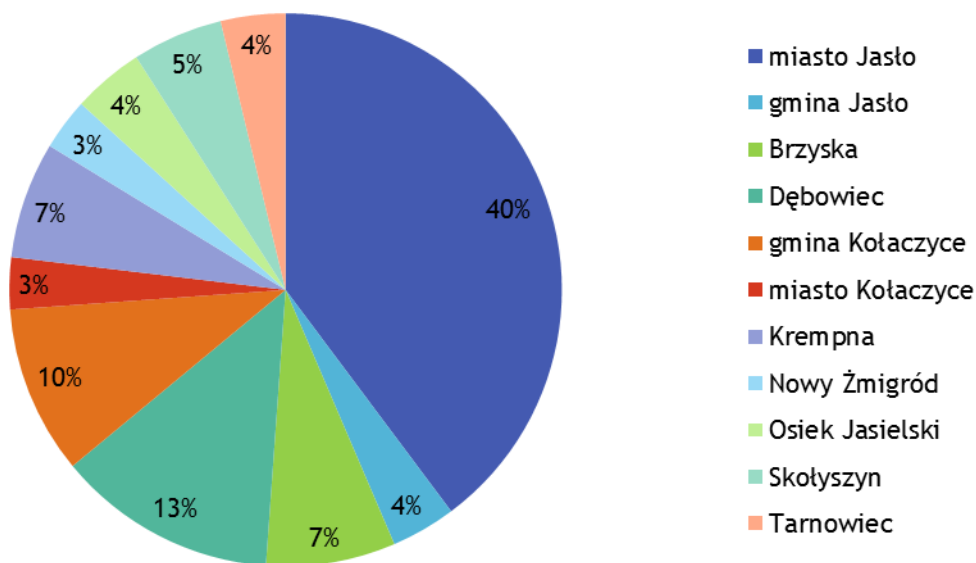
Liczba podróży wykonywanych w ciągu dnia jest zróżnicowana. Respondenci zadeklarowali między 1 a 8 podrózami. Jako jedną podróż uznawano podróż od miejsca wyjazdu do celu (przykładowo: przejazd z domu do pracy to jedna podróż, a przejazd z domu do pracy i z pracy do domu to dwie podróże). Wykonanie jednej podróży w ciągu dnia roboczego zadeklarowało 30%. Zdecydowana większość respondentów (60%) wykonało w ciągu dnia roboczego 2 podróże. Trzy podróże wykonało jedynie 2% ankietowanych, cztery - 5%. 3% respondentów nie zrealizowało żadnej podróży w ciągu ostatniego dnia roboczego.

W ciągu dnia wolnego największa liczba respondentów nie wykonała żadnej podróży, 24% respondentów wykonuje jedną podróż, natomiast ok. 30% wykonuje dwie podróże w ciągu dnia wolnego.

Wyżej przedstawione wyniki są zgodne z obecną ofertą przewozową. W tygodniu, kiedy występuje faktyczne zapotrzebowanie na przejazdy komunikacją zbiorową oferowanych jest więcej połączeń niż w weekendy.

W pytaniu szóstym ankietowani deklarowali, do których gmin podróżowali w ciągu ostatniego dnia roboczego. Wyniki przedstawiają poniższe wykresy.





Wykres 18 Do których gmin podróżował Pan/i w ostatnim dniu roboczym?

Źródło: Opracowanie własne.

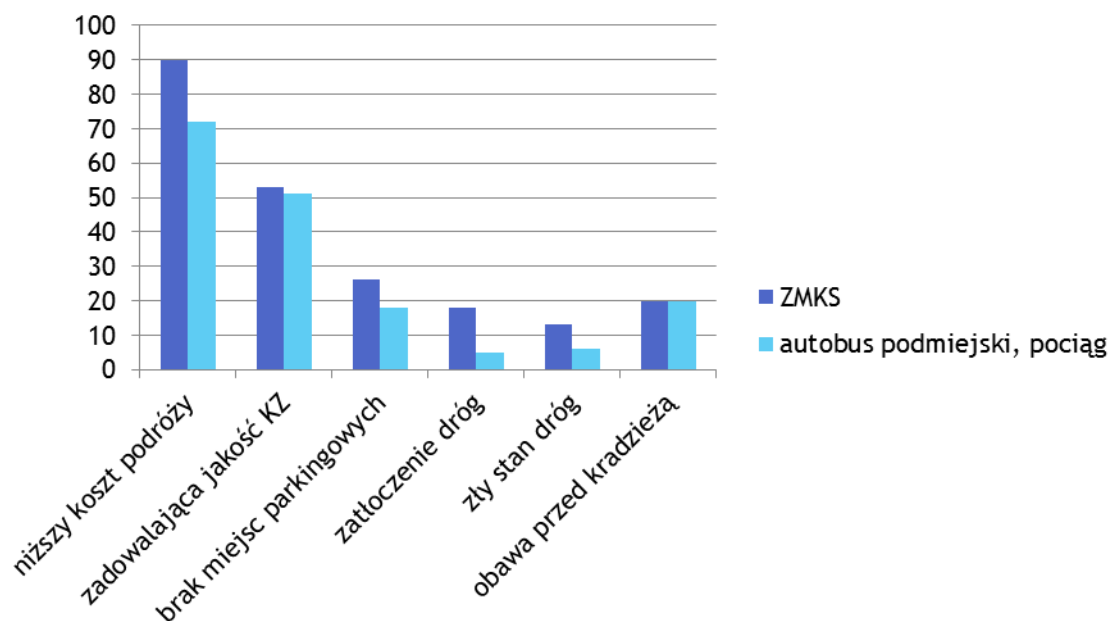
Największa liczba podróży w ciągu dnia roboczego odbywa się do Miasta Jasła. Do gminy Dębowiec podróżuje 13% ankieterowanych, 10% respondentów wykonało podróż do gminy Kołaczyce. Najmniej osób dojeżdża do gminy Nowy Żmigród oraz Miasta Kołaczyce.

Trudno uruchomić połączenia bezpośrednie z i do mniejszych gmin, dlatego spełniając oczekiwania wszystkich mieszkańców miasto Jasło powinno pełnić rolę węzła przesiadkowego - miejsca, w którym będą się spotykać wszystkie linie z różnych gmin z obszaru powiatu a pasażer będzie miał możliwość dojechania do każdej z nich

(obecnie jako miejsce, w którym powinien zostać utworzony węzeł przesiadkowy wskazuje się dworzec PKS).

W pytaniu siódmym respondenci wypowiedzieli się, dlaczego dysponując samochodem, korzystają z komunikacji miejskiej. Pytanie zostało zadane osobom, które mają możliwość samodzielnego korzystania z samochodu oraz podróżują komunikacją zbiorową 2 razy w tygodniu lub częściej. Odpowiedzi zostały przedstawione na poniższym wykresie.





Wykres 19 Pyt. 7 Dlaczego dysponując samochodem, korzysta Pan/i z komunikacji zbiorowej?

Źródło: Opracowanie własne.

Największa liczba respondentów wypowiedziała się, że rezygnuje z podróży samochodem na korzyść komunikacji zbiorowej ze względu na niższy koszt podróży (41% respondentów w przypadku linii ZMKS). Najmniejsze znaczenie przy wyborze podróży komunikacją zbiorową ma zły stan dróg oraz zatlaczenie dróg. 24% respondentów przy wyborze linii komunikacyjnych ZMKS Jasto kieruje się zadowalającą jakością komunikacji zbiorowej (przy wyborze autobusów podmiejskich oraz pociągu - 30% ankietowanych). Znacząca liczba osób przy wyborze transportu zbiorowego kieruje się obawą przed kradzieżą (9% - ZMKS, 12% - autobus podmiejski, pociąg).

Postulaty przewozowe są podstawowym kryterium oceny jakości usług transportu miejskiego. Można je przedstawić jako wymagania, związane z zaspokajaniem potrzeb przewozowych.

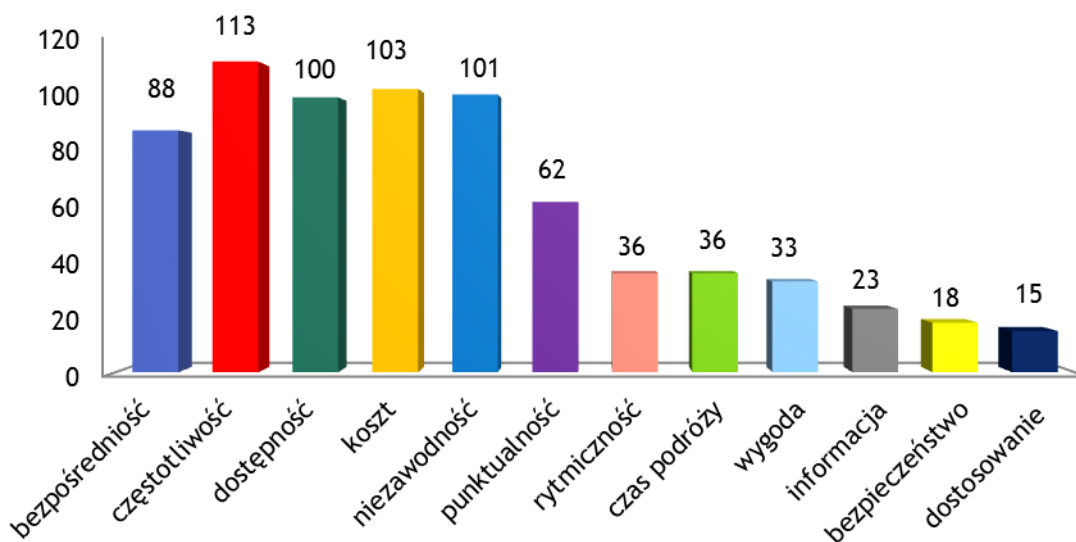
W pytaniu ósmym ankietowani zostali poproszeni o wskazanie najważniejszego i najmniej istotnego postulatu przewozowego. Badanie obejmowało obszar następujących wniosków transportowych:

- bezpośredniość (możliwość realizacji podróży bez przesiadania się z miejsca A do miejsca B),
- częstotliwość (odstępny czasu między odjazdami),
- dostępność (odległość do/z przystanku),
- koszt (wysokość opłaty taryfowej),
- niezawodność (pewność o możliwości dojechania do wyznaczonego miejsca o czasie),





- punktualność (zgodność odjazdów z rozkładem jazdy),
- rytmiczność (równomierny odstęp czasu między odjazdami w tym samym kierunku),
- czas podróży uwzględniający zatrzymywanie się na trasie,
- wygoda (komfort oczekiwania na przystanku i przebywania w pojeździe),
- informacja (dostęp do informacji w Internecie, w pojeździe, na przystankach),
- bezpieczeństwo (wskaźnik wypadkowości),
- dostosowanie (dopasowanie oferty przewozowej do potrzeb mieszkańców).



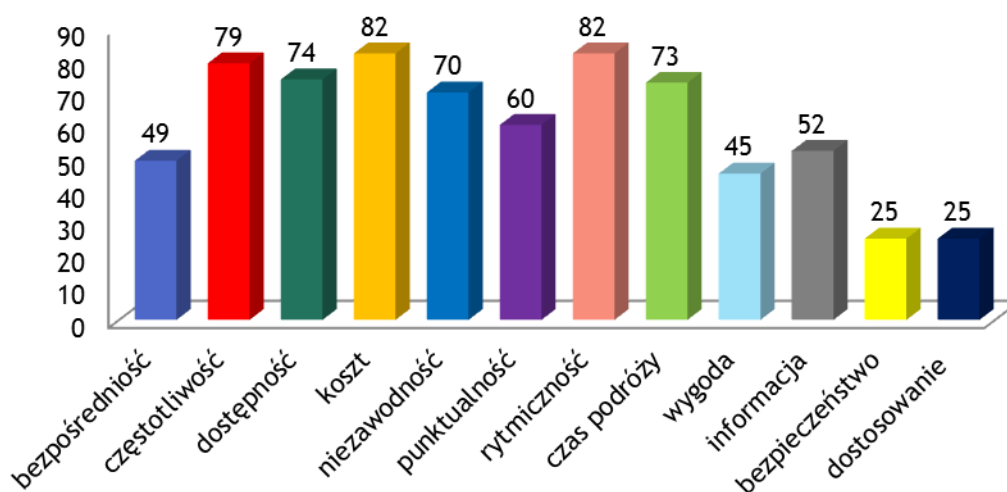
Wykres 20 Który z postulatów przewozowych uważa Pan/i za najważniejszy?

Źródło: Opracowanie własne.

Najważniejszym postulatem transportowym według ankietowanych jest częstotliwość przejazdu - został wskazany przez 16% osób. Postulaty takie jak: dostępność, koszt, niezawodność są wybierane jako drugie przez 14% respondentów. Na trzecim miejscu pod względem liczby zebranych odpowiedzi znalazła się bezpośredniość (12%). Ważnym czynnikiem jest punktualność, którą jako najważniejszy czynnik wybrało 9% osób ankietowanych. Sześć z postulatów transportowych było wybieranych rzadziej, a są to:

- rytmiczność - 5%,
- czas podróży - 5%,
- wygoda - 5%,
- informacja - 3%,
- bezpieczeństwo - 2%,
- dostosowanie - 2%.





Wykres 21 Pyt. 9 Który z pośród postulatów transportowych uważa Pan/i za najmniej ważny?

Źródło: Opracowanie własne.

Mieszkańcy obszaru objętego niniejszym planem transportowym wskazali, iż najmniej istotnym postulatem transportowym jest koszt i rytmiczność (11%), następnie częstotliwość, dostępność oraz czas podróży.

Wobec wyników przedstawionych na wykresie 15, można stwierdzić, że ankietowani nie preferują szczególnie żadnego z postulatów, nie oznacza to jednak, że realizacja tych postulatów może być pomijana przy tworzeniu oferty przewozowej. Ranga i hierarchia poszczególnych postulatów przewozowych jest różna w ocenie poszczególnych użytkowników transportu miejskiego. Nie można ustalić jednej hierarchii postulatów obowiązującej we wszystkich miastach, gdyż jest ona determinowana warunkami lokalnymi.

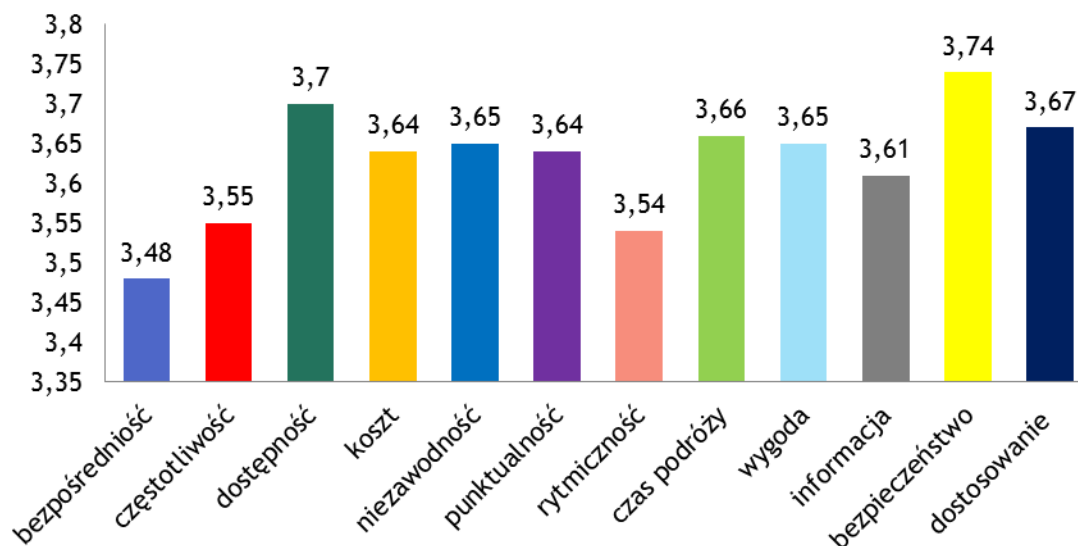
W przedostatnim z pytań użytkownicy komunikacji zbiorowej zostali poproszeni o ocenę zaspokojenia dziesięciu potrzeb przewozowych:

- bezpieczeństwa,
- częstotliwości,
- dostępności,
- kosztu,
- niezawodności,
- punktualności,
- rytmiczności,
- szybkości,
- wygody,
- informacji.





Ocena możliwa była w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznaczało bardzo niskie a 5 bardzo dobre zaspokojenie danej potrzeby. Na poniższym wykresie zamieszczone zostały średnie wartości uzyskanych odpowiedzi.



Wykres 22 Proszę ocenić w skali od 1 do 5 zaspokojenie poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową (1 - bardzo niski, 5 - bardzo dobry) - zestawienie średnich ocen - linie ZMKŚ Jasło

Źródło: Opracowanie własne.

Użytkownicy jasielskiej komunikacji miejskiej ocenili jakość realizacji potrzeb transportowych średnio na 3,63, co należy rozumieć jako ocenę dobrą. Poniższe potrzeby przewozowe otrzymały średnią ocenę:

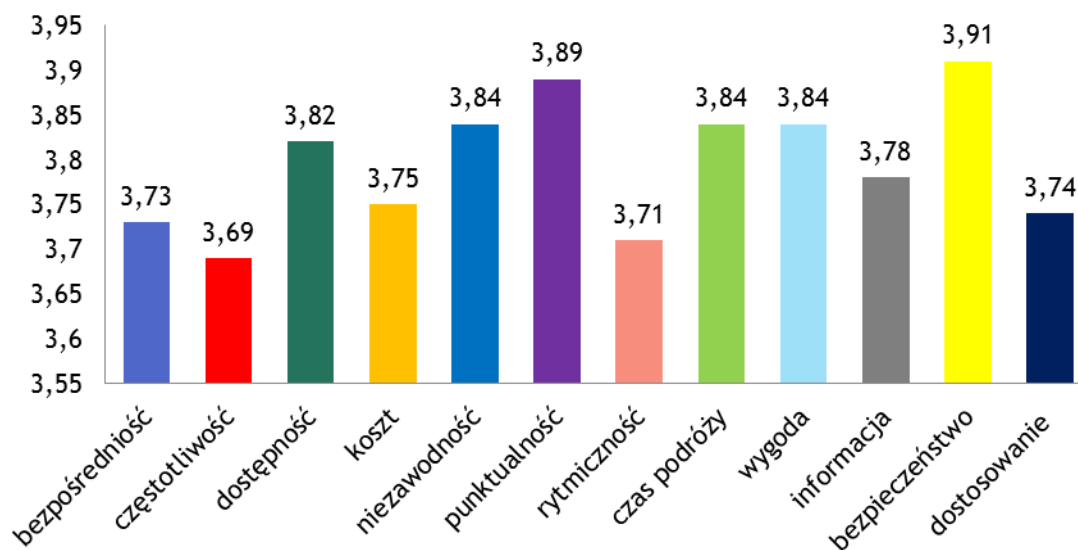
- bezpieczeństwo - 3,74,
- dostępność - 3,7,
- dostosowanie - 3,67,
- czas podróży - 3,66,
- niezawodność, wygoda - 3,65,
- koszt, punktualność - 3,64,
- informacja - 3,61,
- częstotliwość - 3,55,
- rytmiczność - 3,54,
- bezpośredniość - 3,48.

Powyższy wykres pokazuje zaspokojenie których potrzeb przewozowych jest na poziomie dobrym, który satysfakcjonuje użytkowników, a które powinny zostać poprawione. Mimo tego, że ogólna ocena zaspokojenia potrzeb przewozowych jest dobra, nie można uznać, że komunikacja funkcjonuje bardzo dobrze i nie należy nic





w niej poprawiać. Miasto Jasło planuje skupić swoją uwagę na czynnikach, które zostały ocenione najgorzej i będzie się starać poprawić jakość zaspokajania danej potrzeby tak, aby ogólna ocena funkcjonowania komunikacji była jeszcze wyższa.



Wykres 23 Proszę ocenić w skali od 1 do 5 zaspokojenie poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową (1 - bardzo niski, 5 - bardzo dobry) - zestawienie średnich ocen - autobus pozamiejski lub/i pociąg

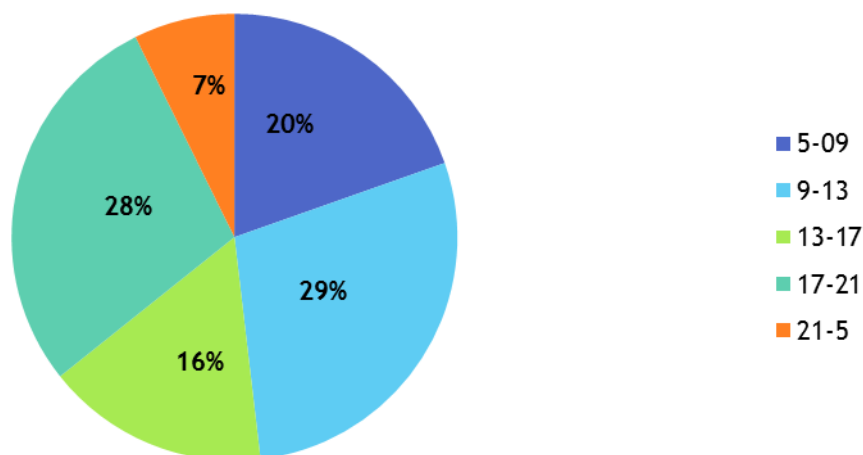
Źródło: Opracowanie własne.

Respondenci ocenili zaspokojenie potrzeb przewozowych w komunikacji pozamiejskiej (autobus pozamiejski lub/i pociąg) średnio na 3,80. Najwyżej zostało ocenione bezpieczeństwo (3,91), punktualność (3,89), niezawodność (3,84), czas podróży (3,84), wygoda (3,84). Najniżej została oceniona częstotliwość (3,69).

Wobec powyższego należałoby przeanalizować rozkłady jazdy przewoźników prywatnych pod względem częstotliwości kursowania, przeprowadzić badania potoków pasażerskich na liniach komercyjnych i podjąć działania dostosowujące ofertę przewozową do potrzeb przewozowych.

W dziewiątym pytaniu respondentom zadano pytanie: W jakich przedziałach godzinowych najczęściej odbywa Pan/i podróże? Wyniki przedstawiono na wykresie poniżej.





Wykres 24 Pyt. 9 W jakich przedziałach godzinowych najczęściej odbywa Pan/i podróże?

Źródło: Opracowanie własne.

Wyniki badań wskazują, iż brak jest klasycznych godzin szczytu komunikacyjnego. Godziny szczytów komunikacyjnych stanowią jednocześnie godziny największej ruchliwości mieszkańców miast. Badania ankietowe obejmowały mieszkańców obszaru objętego planem i nie były przeprowadzane podczas podróży komunikacją publiczną. Mimo udzielonych instrukcji przez ankieterów do ww. pytania część respondentów mogło uznać podróże do miejsca pracy oraz z pracy do domu jako obligatoryjne (oczywiste) i podać godziny kiedy podróżują np. do urzędów, poradni lekarskich, na zakupy, do znajomych lub godziny w jakich brakuje im większej liczby połączeń lub chcieliby podróżować. Uzasadniałoby to, iż według respondentów, największa liczba podróży odbywa się w godzinach 9-13 (29%), 28% podróży w godzinach 17-21. 20% ankietowanych odbywa podróże w godzinach 5-9 rano. Można wnioskować, że są to podróże do pracy lub z pracy w godzinach szczytu komunikacyjnego. Najmniej podróży odbywa się w godzinach wieczornych i nocnych, tj. między 21 a 5 - 7%.

Dziesiąte pytanie dotyczyło standardu wygody akceptowalnego przez respondentów w pojazdach komunikacji zbiorowej. Zebrane odpowiedzi przedstawia poniższy wykres.



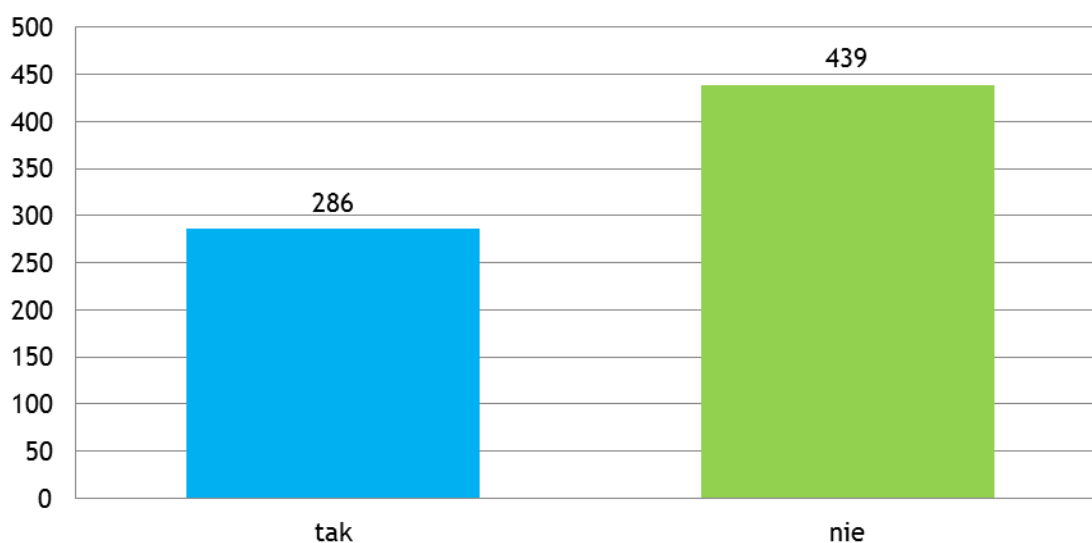


Wykres 25 Pyt. 10 Jaki standard wygody jest dla Pana/i akceptowalny w pojazdach komunikacji zbiorowej?

Źródło: Opracowanie własne.

38% ankietowanych wymaga standardu wygody podróży komunikacją zbiorową zawsze na miejscu siedzącym, 34% wybiera przeważnie miejsce siedzące. Miejsce stojące w nieuciążliwych warunkach preferuje 23% respondentów. 5% osób dopuszcza podróże w warunkach zatłoczenia.

W ostatnim pytaniu ankietowani zostali zapytani, czy zdarzało się Panu/i zrezygnować z podróży z powodu braku połączeń? Odpowiedzi zostały przedstawione na wykresie.



Wykres 26 Pyt. 11 Czy zdarzało się Panu/i zrezygnować z podróży z powodu braku połączeń?

Źródło: Opracowanie własne.





61% osób udzieliło odpowiedzi, że nigdy nie rezygnowali z podróży z powodu braku połączeń. Oznacza, to iż oferta przewozowa usług przewozowych świadczonych przez ZMKS Jasto jest w przeważającej części dobrze dostosowana do potrzeb osób chcących korzystać z połączeń komunikacji zbiorowej lub osoby te mają możliwość skorzystania z innego rodzaju transportu

Badania marketingowe miały na celu ustalenie preferencji oraz zachowań komunikacyjnych mieszkańców Jasta oraz gmin ościennych. Na podstawie kryteriów jakości i za pomocą badań preferencji pasażerów można wyznaczyć standardy jakości. Rozumiane są one jako zdolność systemu do spełnienia określonych wymagań jakościowych, stawianych przez klientów.

W wyniku przeprowadzonych badań stwierdzono, iż użytkownicy jasielskiej komunikacji miejskiej ocenili jakość realizacji potrzeb transportowych średnio na 3,63. Oznacza to, iż jakość usług oferowanych przez ZMKS Jasto jest dostateczna, jednak są obszary, w których należy podjąć działania zmierzające do wzrostu zaspokojenia potrzeb przewozowych mieszkańców. Systematyczne wdrażanie postulatów wynikających z realnej potrzeby zrównoważenia całego systemu transportowego badanego obszaru i wszystkich jego składowych 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.

Zaniedbania w zakresie jakości świadczonych usług przewozowych powodują trudne do odrobienia straty wizerunkowe, przekładające się na przychody ze sprzedaży usług. Mieszkańcom należy zaoferować produkt dobrej jakości - sprawny system transportowy, a dopiero później można przekonywać do zmiany zachowań komunikacyjnych.





5

Zasady organizacji rynku przewozów





5.1 Miasto Jasło 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.

Burmistrz Miasta Jasło jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w miejskich (gminnych) przewozach pasażerskich, która obejmuje linie komunikacyjne na terenie Miasta Jasło oraz linie na obszarze gmin, które zawarły z miastem Jasło stosowne porozumienia międzygminne. Porozumienia te zostały zawarte w oparciu o zapisy Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (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 Jasło przekazane zostały zadania w zakresie obsługi linii komunikacyjnych na terenie następujących gmin:

- Jasło,
- Tarnowiec,
- Dębowiec,
- Brzyska,
- Kołaczyce.

Nadzór nad lokalnym transportem zbiorowym sprawuje Wydział Inwestycji Urzędu Miasta w Jaśle. Jako organizator sprawuje następujące funkcje:

- 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
- 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;
- ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2012 r. poz. 1173, z późn. zm.), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego;





- ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 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;
- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;
- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- ocena i kontrola realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- wykonywanie analiz komunikacyjnych poprzedzających wydanie zezwoleń na przewozy;
- uzgadnianie zasad korzystania z przystanków przez przewoźników;
- zawieranie porozumień międzygminnych w zakresie komunikacji miejskiej i umów współfinansowanie przewozów;
- opracowywanie projektów aktów prawnych w zakresie: taryf przewozowych, przepisów porządkowych, przejazdów ulgowych i bezpłatnych;
- prowadzenie spraw związanych z budową, przebudową i remontem przystanków komunikacyjnych i wiat przystankowych;
- prowadzenie spraw związanych z utrzymaniem czystości i porządku na przystankach komunikacyjnych, których właścicielem albo zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego.

5.2 Przystanki komunikacyjne, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Jasło

Rada Miejska Jasła w Uchwale Nr XXXVIII/348/2013 z dnia 28 stycznia 2013 r. określiła przystanki komunikacyjne, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Jasło, udostępnione dla operatorów i przewoźników oraz warunki i zasady korzystania z tych obiektów. Zgodnie z jej zapisami wszystkie, tj. 66 przystanków zlokalizowanych na terenie Miasta Jasła zostało udostępnionych zarówno operatorowi, jak i przewoźnikom uprawnionym do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób. Zgodnie z warunkami i zasadami korzystania z przystanków, do korzystania z przystanków komunikacyjnych, uprawnieni są operatorzy i przewoźnicy, którzy otrzymali od Miasta Jasła potwierdzenie uzgodnienia warunków i zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych. Za korzystanie z przystanków pobierana jest opłata w wysokości 0,05 zł za każde zatrzymanie.





Przystanki oraz warunki i zasady korzystania z nich, określiły również gminy, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego:

- 1) Gmina Brzyska - Uchwała Nr XXIX/182/13 Rady Gminy Brzyska z dnia 20 marca 2013 r. - 23 przystanki;
- 2) Gmina Jasło - Uchwała Nr XXXVII/250/2013 Rady Gminy Jasło z dnia 27 lutego 2013 r. - 36 przystanków;
- 3) Gmina Tarnowiec - Uchwała Nr XLII/276/2014 Rady Gminy Tarnowiec z dnia 27 stycznia 2014 r. - 7 przystanków;
- 4) Gmina Dębowiec - Uchwała Nr XLII/244/14 Rady Gminy Dębowiec z dnia 12 marca 2014 r. - 3 przystanki;
- 5) Gmina Kołaczyce - Uchwała Nr XXXI/187/2013 Rady Miejskiej w Kołaczycach z dnia 28 lutego 2013 r. - 4 przystanki.

Planuje się wyszczególnienie przystanków udostępnionych tylko dla operatora oraz dla operatora i przewoźników. Takie rozwiązanie poprawia bezpieczeństwo ruchu drogowego poprzez zmniejszenie liczby pojazdów zatrzymujących i włączających się do ruchu z przystanku autobusowego. Podnosi również jakość oferowanej usługi transportu zbiorowego poprzez zapewnienie pojazdom komunikacji miejskiej ciągłej dostępności do przystanku bez konieczności oczekiwania na zwolnienie punktu przez pojazd innego przewoźnika, który np. jest spóźniony i blokuje zatoczkę przystankową.

5.3 Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym określa sposób wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z definicją zapisaną w ww. 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 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2013 r. Nr 907 z późn. zm.), albo
- w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. 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



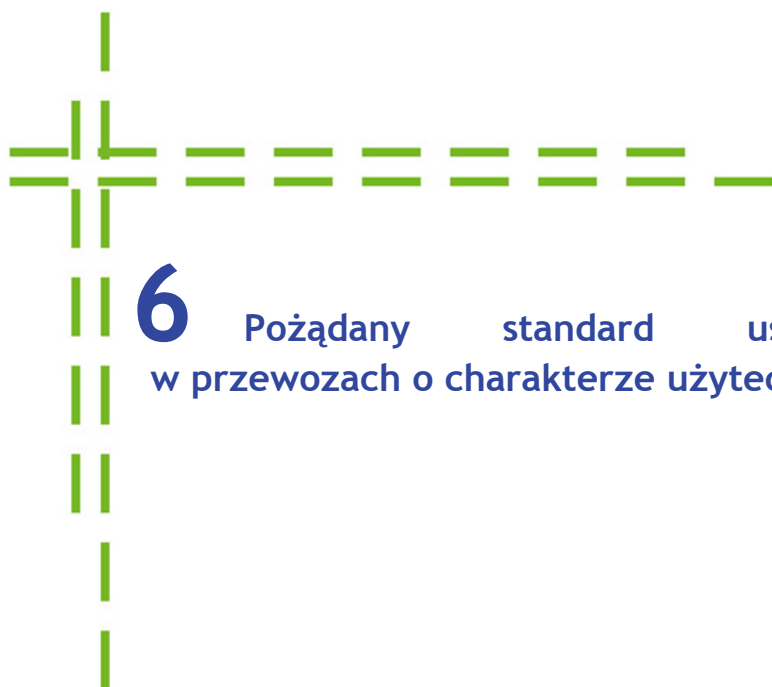


- świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo jeśli średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie, lub
- świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

Miasto Jasło planuje wybór operatora publicznego transportu zbiorowego w jednym z ww. trybów. Nowa umowa zostanie zawarta na czas określony, jednak nie dłużej niż na 10 lat.

W chwili obecnej operatorem publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej jest ZMKS Jasło działający w formie zakładu budżetowego. W przyszłości nie wykluczone jest przekształcenie ZMKS Jasło w spółkę prawa handlowego ze 100% udziałem Miasta Jasło. Takie rozwiązanie pozwala zarówno na wybór operatora w formule bezpośredniego zawarcia umowy i finansowanie go w formule rekompensaty kosztów jak również w formule przetargowej i finansowanie jako zapłatę za usługę. Taka forma prawna i struktura własności jest też najczęściej spotykaną wśród operatorów publicznego w komunikacji miejskiej.





6 Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej





6.1 Informacje wstępne

Pod pojęciem standardu usług przewozowych w przypadku transportu zbiorowego należy rozumieć zespół działań wdrażanych równocześnie przez organizatorów transportu zbiorowego oraz przewoźników, dzięki którym podnosi się jakość oferty transportu zbiorowego, co prowadzić powinno do zwiększenia zainteresowania korzystaniem z niego, przy jednoczesnym zmniejszaniu stopnia wykorzystywania motoryzacji indywidualnej.

Ochrona środowiska naturalnego, ułatwiony dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego, zwiększona dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej.

6.2 Realizacja postulatów przewozowych

Poprzez odpowiednią politykę transportową, Miasto Jasło, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, planuje dążyć zarówno na etapie organizowania, jak i zarządzania, do zapewnienia możliwie najwyższego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej i najbardziej odpowiadającego oczekiwaniom mieszkańców Miasta Jasła i gmin, z którymi zostały zawarte porozumienia.

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

Tabela 21 Realizacja postulatów przewozowych

Postulat	Działania mające na celu realizację postulatu
Wygoda	
	Poprawa standardu i ujednoczenie 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.
	Poprawa standardu taboru poprzez jego sukcesywną wymianę na tabor nowy, posiadający aktualnie najwyższe normy emisji spalin EURO oraz wyposażony we współczesne elementy w zakresie komfortu podróżowania
	Poprawa standardu oczekiwania na przystanku poprzez wdrożenie na wybranych przystankach systemu dynamicznej informacji pasażerskiej.





Dostępność
Wzrost dostępności do publicznego transportu zbiorowego poprzez modernizację oraz rozbudowę infrastruktury transportowej dedykowanej w szczególności dla publicznego transportu zbiorowego.
Zapewnienie dostępu do przystanków poprzez lokalizowanie ich możliwie blisko generatorów ruchu.
Eliminacja barier na drodze dojścia do/z przystanków, np. niedostatecznej liczby przejść dla pieszych.
Umożliwianie odbywania podróży komunikacją miejską w systemach: <ol style="list-style-type: none">1. Bike&Ride2. Kiss&Ride3. Park&Ride
Obejmowanie usługami publicznego transportu zbiorowego nowopowstających skupisk ludności i generatorów ruchu.
Rytmiczność
Wprowadzenie zasady stosowania jednolitej częstotliwości modułowej dla całej sieci komunikacyjnej.
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.
Bezpośredniość
Ciągłe monitorowanie poprzez bieżące zbieranie opinii z największych generatorów ruchu (stref przemysłowych, zakładów pracy, szkół) oraz cykliczne zbieranie i zestawianie ze sobą danych o napełnieniu autobusów w celu optymalizacji przebiegu sieci komunikacyjnej, w tym tworzenia - w sytuacjach realnych potrzeb mieszkańców - połączeń bezpośrednich).
Zapewnianie bezpośrednich połączeń osiedli mieszkaniowych z centrum miasta oraz ze strefą przemysłową.
W przypadku, gdy postulat bezpośredniości, z przesłanek ekonomicznych, nie może być zapewniony - zapewnienie dogodnego systemu przesiadkowego.
Punktualność
Wzrost punktualności kursowania autobusów ZMKS.
Eliminacja odjazdów przed czasem oraz ograniczenie odjazdów po czasie.





Rozkłady jazdy dostosowane do rzeczywistego czasu przejazdu pomiędzy kolejnymi przystankami komunikacyjnymi poprzez analizę danych zbieranych przez ZMKS w celu ustalenia realnych czasów przejazdu pomiędzy poszczególnymi przystankami komunikacyjnymi z uwzględnieniem pory i rodzaju dnia tygodnia.

Niezawodność

Dążenie do utrzymania jak największego wskaźnika niezawodności taboru poprzez wymianę taboru na nowocześniejszy - niewystłuszony i/lub nowy i tym samym mniej awaryjny.

Koszt

Możliwie relatywnie niewielki koszt biletów.

Wzrost liczby podróży odbywanych na podstawie biletów okresowych jako efekt przedstawienia mieszkańcom oferty przewozowej dostosowanej do ich potrzeb - komunikacja zbiorowa mająca szansę na stanie się realną alternatywą dla transportu indywidualnego.

Informacja

Wyposażenie przystanków w jednolitą, czytelną i kompleksową informację pasażerską, wprowadzenie dynamicznej informacji pasażerskiej.

Rozbudowa serwisu internetowego dotyczącego przewozów: wprowadzenie nowych funkcjonalności rozkładów jazdy, aktualizujące rozkład jazdy do rzeczywistej sytuacji ruchowej.

Wyposażenie wszystkich pojazdów w elektroniczne tablice zewnętrzne i wewnętrzne oraz w zapowiedzi głosowe przystanków.

Bezpieczeństwo

Systematyczne zwiększanie udziału taboru z monitoringiem wewnętrznym, aż do objęcia nim 100% pojazdów, przy zakupie nowego lub używanego taboru każdorazowa instalacja systemu monitoringu.

Źródło: Opracowanie własne.

6.3 Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska naturalnego

Lokalna polityka ekologiczna zakłada następujące zagrożenia płynące ze strony systemu transportu:

- zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego (emisja gazów i pyłów),
- generowanie hałasu,
- zagrożenie wynikające między innymi z transportu materiałów niebezpiecznych (ochrona zieleni i obszarów cennych przyrodniczo).





Do największych źródeł zanieczyszczenia powietrza zaliczana jest komunikacja samochodowa. W wyniku spalania paliw w silnikach do atmosfery przedostają się zanieczyszczenia gazowe: tlenki azotu, tlenek węgla, dwutlenek węgla i węglowodory (szczególnie benzen) oraz pyły zawierające m.in. związki ołowiu, kadmu, niklu i miedzi. Poziom emisji pochodzącej ze źródeł komunikacyjnych zależy od liczby poruszających się na danym obszarze pojazdów, a także od układu i typu sieci dróg.

Na terenie Jasła oraz gmin, z którymi podpisano porozumienia, głównym źródłem oddziaływań akustycznych jest hałas komunikacyjny generowany przez pojazdy poruszające się po sieci dróg kołowych, natomiast pozostałe źródła, tj. hałas technologiczny związany z działalnością przemysłową oraz pracą linii energetycznych nie odgrywają znaczącej roli. Zagrożenie nadmierną emisją hałasu staje się coraz bardziej powszechne, szczególnie zauważalne jest na terenach miejskich oraz wzdłuż tras komunikacyjnych. Oddziaływanie komunikacji na środowisko ma tendencje rosnące, co związane jest ze wzrostem liczby pojazdów poruszających się po drogach przy jednoczesnym nie nadążaniu z rozbudową i modernizacją układów komunikacyjnych.

Planowane jest wspieranie takich rozwiązań z zakresu organizacji transportu oraz szeroko rozumianej techniki i technologii, które mają pozytywny wpływ na zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska naturalnego i ograniczenie poziomu emitowanego hałasu. Kluczowe znaczenie ma między innymi proces dostosowywania stanu infrastruktury drogowej do obowiązujących regulacji i trendów unijnych i krajowych standardów oraz wymogów ekologicznych poprzez jej rozbudowę i modernizację. Istotne z punktu widzenia aspektu ochrony środowiska naturalnego są działania mające na celu sukcesywne, regularne wymienianie taboru przez operatora, także poprzez wycofywanie z ruchu pojazdów spełniających najniższe z norm emisji spalin.

Wymiana taboru, oprócz poprawy stanu bezpieczeństwa, komfortu podróży i obniżenia wielkości zanieczyszczeń powietrza oraz gleby, wpłynie na zmniejszenie poziomu hałasu emitowanego przez autobusy.

Problem poziomu dopuszczalnej emisji spalin w wybranych strefach ośrodków miejskich jest coraz częściej normowany przez regulacje unijne. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu tworzone są specjalne strefy obejmujące obszary śródmiejskie, do których możliwość wjazdu mają wyłącznie pojazdy spełniające odpowiednio wysokie normy EURO. Do innych proekologicznych rozwiązań mających zastosowanie w taborze eksploatowanym przez operatorów publicznego transportu zbiorowego jest między innymi wykorzystywanie taboru napędzanego udoskonalonymi formami paliw, np. gazem ziemnym czy biopaliwami lub też zasilanego energią elektryczną. Stosuje się również formy pośrednie (mieszane) - hybrydowe. Komisja Europejska w tzw. Białej Księdze wyznaczyła państwom członkowskim cel wyeliminowania połowy autobusów spalinowych w transporcie miejskim do 2030 roku i wszystkich autobusów tego typu do 2050 roku.





Dlatego w przyszłości planuje się zaprzestanie eksploatacji autobusów spełniających najniższe normy EURO1 i EURO2 oraz wprowadzenie do eksploatacji w Mieście Jasło pojazdów o napędzie innym niż paliwa konwencjonalne, takie jak dziś powszechnie stosowana ropa w silnikach diesla.

6.4 Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej

Jednym z podstawowych czynników, determinujących jakość usług przewozowych publicznym transportem zbiorowym, jest dostępność do infrastruktury przystankowej. Przystanki pasażerskie powinny być tak zlokalizowane, by obejmowały swoim zasięgiem jak największą liczbę mieszkańców danego obszaru w pożądanym okręgu dostępności, a także powinny umożliwiać im dotarcie do nich w tolerowanym czasie od: obiektów użyteczności publicznej, placówek oświaty, centrów handlowych, obiektów masowej rozrywki itp.

W warunkach polskich za strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego uznaje się obszar o promieniu 500-1000 m, co w przeliczeniu odpowiada czasowi dojścia rządu 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.¹ Natomiast na obszarach wiejskich strefy oddziaływania przystanków zwiększają się. Dodatkowo budowa parkingów typu Bike&Ride poprawia dostępność oraz podnosi standard przystanku.

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.

6.5 Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Przejazd osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej transportem zbiorowym może odbywać się za pomocą przewozów:

¹ Bartosz Majewski, Michał Beim, *Dostępność komunikacji publicznej w Poznaniu* [w:] Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, seria „Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna” nr 3 (2008)





- przewozów regularnych specjalnych,
- przewozów ogólnodostępnych, czyli przewozów użyteczności publicznej oraz przewozów komercyjnych.

Organizator transportu publicznego również ma obowiązek zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. System transportu publicznego powinien być otwarty na potrzeby m. in. osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób głuchoniemych lub niewidomych, osób starszych, osób z małymi dziećmi w wózkach.

Miasto Jasło, dąży do dostosowania przewozów pasażerskich do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. W ramach tych działań planuje się podjęcie działań w zakresie:

- przystanków komunikacyjnych,
- taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej,
- informacji dostępnej dla pasażerów.

6.5.1.1 Standard w zakresie taboru przystosowanego dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej

Uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych w procesie kształtowania standardu wyposażenia dla pojazdów wprowadzanych do obsługi transportu zbiorowego, za obowiązkowe minimum należy uznać:

- niską podłogę na całej długości pojazdu we wszystkich pojazdach przeznaczonych do obsługi sieci komunikacyjnej (ewentualnie z wyłączeniem linii podmiejskich - w sytuacji, gdy współfinansujące je gminy ościenne nie będą dysponować w swoich budżetach środkami umożliwiającymi zakup usług realizowanych pojazdami o niskiej podłodze na całej długości lub gdy za eksploatacją pojazdów niskowejściowych przemawiać będą uwarunkowania infrastrukturalne);
- wyposażenie pojazdów w tzw. „przyklęk”;
- wyposażenia w ruchomą platformę ułatwiającą wjazd i wyjazd wózka inwalidzkiego;
- elektroniczną informację pasażerską wraz z zapowiedziami głosowymi o zbliżających się przystankach;
- wyraźne oznakowanie miejsc siedzących przeznaczonych dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej.

6.5.1.2 Standard w zakresie informacji pasażerskiej

Z punktu widzenia osób niepełnosprawnych o obniżonej zdolności poznawczo-sensorycznej szczególnie ważnymi elementami informacji są:

- informacja dźwiękowa - pozwalająca osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować następny przystanek w czasie podróży autobusem oraz przystanek, na którym pojazd się aktualnie znajduje,
- informacja wizualna ułatwiająca podróże osobom niedosłyszącym.





Dla osób słabo widzących, niewidomych oraz głuchych szczególnie ważny element umożliwiający im samodzielne korzystanie z komunikacji miejskiej stanowi maksymalnie czytelne oznakowanie linii i trasy na pojazdach. Aby mogły one samodzielnie korzystać z komunikacji miejskiej wszystkie pojazdy powinny być wyposażone w zewnętrzny i wewnętrzny system audiowizualnej informacji pasażerskiej, który składa się z zestawu wyświetlaczy przeważnie diodowych oraz głośników umieszczonych wewnątrz i na zewnątrz pojazdu. Obsługiwany jest on przez odpowiedni sterownik, który zawiaduje jego pracą. Wewnątrz pojazdu na wyświetlaczach pojawiają się informacje o numerze linii i kierunku jazdy oraz, na bieżąco, o obecnym i następnym przystanku. Równocześnie wraz z pojawieniem się na wyświetlaczu informacji o zbliżającym się przystanku powinna zostać uruchomiona zapowiedź głosowa o tej samej treści. System ten powinien także działać na zewnątrz pojazdu i być obsługiwany przez niewidomego zdalnie za pomocą odpowiedniego pilota. Wówczas system powinien na głos informować o numerze linii i kierunku jazdy. Idealną sytuacją jest, gdy cały tabor przewoźników działających w obrębie jednego miasta jest wyposażony w jednolity system głosowej informacji pasażerskiej, jednak im bardziej skomplikowany organizacyjnie jest transport zbiorowy na danym obszarze, tym trudniejszy w realizacji jest system.

Wszystkie wymienione powyżej czynniki pozytywnie wpływają na standard usług w zakresie obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. Ponadto podwyższają one ocenę komunikacji zbiorowej także wśród pasażerów pełnosprawnych.

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 mogą podróżować samodzielnie komunikacją zindywidualizowaną, dlatego wybierają komunikację zbiorową. Standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej jest dla tej grupy pasażerów szczególnie ważnym aspektem.

6.5.1.3 Standard w zakresie przystanków komunikacyjnych

System oznakowania przystanków powinien być maksymalnie logiczny, czytelny i jednoznaczny. Potrzeby osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej należy uwzględnić już na etapie projektowania infrastruktury transportowej. Przy budowie, remoncie, modernizacji bądź przebudowie infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planowana jest eliminacja wszelkich typów barier: na drodze dojścia do przystanku komunikacyjnego i w miejscach przekraczania ciągów komunikacyjnych oraz lokowania samych przystanków komunikacyjnych możliwie blisko generatorów ruchu. Planuje się ponadto:

- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej w obszarze ciągów pieszych,
- dostosowywanie wysokości peronów do poziomu podłogi taboru niskopodłogowego,
- umożliwienie, poprzez konstrukcję przystanku, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej.





7

Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera





Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012r. w sprawie rozkładów jazdy określa:

- treść rozkładu jazdy;
- proces zatwierdzania rozkładu jazdy przez właściwy organ;
- sposób wprowadzania zmian do rozkładu;
- sposób podawania rozkładu jazdy do publicznej wiadomości oraz zamieszczania informacji o rozkładzie na przystankach;
- warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości;
- katalog oznaczeń i symboli do stosowania w rozkładach jazdy;
- definicje poszczególnych rodzajów komunikacji w transporcie drogowym - osobowej, przyspieszonej, pospiesznej i ekspresowej.

Gmina ma obowiązek zamieszczania rozkładów jazdy na przystankach lub dworcach, których jest właścicielem. W zamian za udostępnienie informacji o ofercie przewoźnika, gmina ma prawo do pobierania opłat ustalonych w umowach. Obecnie sposób organizowania systemu informacji dla pasażera obejmuje udostępnienie informacji w zakresie:

- 1) godzin przyjazdów lub odjazdów środków transportu, tras komunikacyjnych, ich przebiegu,
- 2) obowiązujących opłat za przejazd,
- 3) obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- 4) regulaminów przewozu osób.

Na terenie obsługiwanym przez ZMKS Jasło informacja pasażerska przekazywana jest m.in. za pomocą ogłoszeń wywieszonych w pojazdach komunikacji miejskiej oraz na przystankach komunikacji miejskiej.

Rozbudowana informacja pasażerska dostępna jest również w Internecie. Pod adresem www.zmksjaslo.com.pl pasażerowie uzyskują szczegółowe dane na temat poszczególnych linii, zasad działania i struktury ZMKS Jasło, rozkładów jazdy, taryfy, regulaminu przewozów, zasad porządkowych, odjazdów, itp.

Planuje się, iż rozkład jazdy dostępny na wszystkich przystankach komunikacyjnych pozostanie podstawową formą informowania pasażera. Na wybranych przystankach wywiesza się także informacje dotyczące połączeń komunikacyjnych w mieście. Przewiduje się rozszerzenie tej informacji na wszystkie przystanki wyposażone w wiaty, co pozwoli na poinformowanie pasażerów o możliwości dalszego kontynuowania podróży z przesiadką w stosownym punkcie (węźle) przesiadkowym.

Planuje się również nieustannie dążyć do zwiększania czytelności prezentowanych informacji dla pasażerów oraz rozwijać system dostępności do informacji pasażerskiej poprzez platformy mobilne.

W latach następnych planuje się przeanalizowanie możliwości wprowadzenia systemu dynamicznej informacji pasażerskiej na przystankach komunikacyjnych w centrum, węźle przesiadkowym, przystankach integracyjnych, w pojazdach obsługujących sieć komunikacyjną oraz rozszerzenia oferty w urządzeniach mobilnych.



Docelowy kształt informacji dla pasażera powinien funkcjonować następująco:

1. Zintegrowana informacja na przystankach:

- rozkłady jazdy na przystankach, na kluczowych przystankach zastosowanie podświetlenia poprzez energooszczędne diody;
- informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów na wiatach przystankowych i monitorach biletomatów;
- zastosowanie jednolitego wzoru rozkładów jazdy dla operatorów i przewoźników komunikacji regionalnej korzystających z przystanków publicznego transportu zbiorowego;
- dynamiczna informacja o przyjazdach i odjazdach pojazdów co najmniej na przystankach węzłowych;
- schematy sieci komunikacyjnej na tablicach umieszczonych na wiatach;
- zewnętrzny system zapowiedzi głosowej o numerze linii i kierunku docelowym pojazdu podjeżdżającego na przystanek;
- informacja o możliwości kontynuowania podróży innym środkiem transportu.

2. Informacja w pojazdach:

- zewnętrzne tablice kierunkowe (diodowe, ciekłokrystaliczne lub inne);
- informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów;
- zapowiedzi głosowe przystanków;
- wewnętrzne tablice elektroniczne prezentujące pełną trasę przejazdu.

3. Zintegrowana informacja w Internecie i telefonach komórkowych (smartfony) oraz tabletach

- aktualna informacja o rozkładach jazdy;
- informacja o opłatach, ulgach, regulaminie przewozów;
- wyszukiwarka połączeń;
- mapy i schematy sieci komunikacyjnej.

4. Punkt Obsługi Pasażera:

- co najmniej jeden kompleksowy punkt obsługi pasażera zlokalizowany np. w węźle przesiadkowym;
- umożliwiający zakup biletów na wszystkie środki transportu,
- umożliwiający uzyskanie kompleksowej informacji o sieci komunikacyjnej;
- możliwość złożenia skargi, wniosku, odwołania;
- zapłata nałożonej opłaty dodatkowej.





8

Obszary przewidziane do objęcia usługami komunikacji zbiorowej





8.1 Obszary, na których perspektywicznie planuje się rozważyć możliwość wprowadzenia obsługi publicznym transportem zbiorowym

Miasto Jasto pełni rolę organizatora publicznego transportu zbiorowego na swoim obszarze oraz obszarze gmin, z którymi podpisało porozumienia dotyczące realizacji zadania publicznego w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, tj. z gminami:

- gmina Jasto,
- Brzyska,
- Kołaczyce,
- Tarnowiec,
- Dębowiec.

Sieć komunikacyjna użyteczności publicznej zabezpiecza usługi transportu publicznego na obszarze Miasta Jasta oraz ww. gmin. Przewozy te są uzupełniane przez linie komercyjne przewoźników prywatnych, które swoim zasięgiem obejmują dodatkowo gminy takie jak: Krempana, Osiek Jasielski, Nowy Żmigród, Skotyszyn.

W dzień powszedni siatka połączeń komunikacyjnych jest dość rozbudowana i zapewnia w podstawowym zakresie obsługę komunikacyjną regionu. Problemem jest liczba połączeń realizowanych w ciągu soboty oraz dni wolne na terenie gmin, z którymi podpisano porozumienie oraz pozostałych gmin powiatu. Zarówno linie użyteczności publicznej, jaki i przewoźników prywatnych kursują w wymienione dni w ograniczonym, marginalnym zakresie.

W dalszej perspektywie, biorąc pod uwagę procesy migracyjne, można rozważyć zwiększenie oferty przewozowej o dodanie nowych połączeń oraz zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów w dni wolne.

Władze miejskie mogą podjąć rozmowy zmierzające do objęcia zasięgiem jasielskiej komunikacji miejskiej nowych gmin, z którymi do tej pory nie podpisano porozumień. Na peryferyjnych obszarach miasta oraz w rejonach podmiejskich, transport publiczny powinien zapewniać dojazd co najmniej do najbliższego punktu przesiadkowego, natomiast do centrum - z każdego rejonu intensywnej zabudowy miejskiej. Oznacza to konieczność rozszerzania sieci komunikacyjnej w miarę postępującej urbanizacji rejonów oddalonych od centrum.

Od 2017 r., w którym zmieniają się zasady refundowania ulg ustawowych w drogowej komunikacji regionalnej, należy przeanalizować możliwość podjęcia - wspólnie z władzami gmin sąsiednich - działań w zakresie optymalizacji oferty przewozowej w transporcie miejskim na obszarze tych gmin. Wyjściem może być ogłoszenie przetargu na obsługę, w ramach komunikacji komunalnej, regionalnych linii podmiejskich dotychczas obsługiwanych przez przewoźników prywatnych. Warunki postępowania powinny być tak skonstruowane, aby - przy zachowaniu wymaganego poziomu jakości usług (tabor niskopodłogowy, elektroniczna informacja pasażerska itp.) i przy stosunkowo niewielkiej skali niezbędnych inwestycji - mogli w nim udział wziąć także dotychczasowi realizatorzy tych przewozów. Rozwiązanie takie





pozwolą na włączenie obecnej komunikacji prywatnej do jednolitego systemu taryfowego komunikacji miejskiej.

8.2 Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Realizacja polityki zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wymaga podjęcia określonych działań w zakresie poprawy oferty przewozowej - w dostosowaniu jej do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców. W tym zakresie, analizie poddano obecny stopień realizacji postulatów przewozowych i wskazano działania, których podjęcie przyczyniłoby się do poprawy stopnia dostosowania oferty przewozowej do oczekiwań mieszkańców. Uzyskana w ten sposób poprawa jakości publicznego transportu zbiorowego podniesie atrakcyjność transportu publicznego w stosunku do motoryzacji indywidualnej.

Ocena stopnia realizacji postulatów przewozowych, zgłaszanych pod adresem publicznego transportu zbiorowego w Jaśle i gminach sąsiednich wskazuje, że najważniejsze działania podnoszące atrakcyjność jego oferty, powinny dotyczyć integracji usług publicznego transportu zbiorowego w aspekcie funkcjonalnym (węzeł przesiadkowy i przystanki integracyjne, skoordynowane i zoptymalizowane rozkłady jazdy operatora i przewoźników prywatnych), taryfowym (zintegrowany system taryfowo-biletowy), społecznym (dostosowanie infrastruktury i taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych).

8.2.1 Integracja usług transportu publicznego

Planuje się podjęcie działań podnoszących atrakcyjność oferty transportu zbiorowego polegających na integracji funkcjonalnej, która powinna zostać zrealizowana poprzez utworzenie w centrum miasta węzła przesiadkowego łączącego transport kolejowy, przewozy autobusowe i transport indywidualny. Integracja powinna również dotyczyć rozkładów jazdy - skoordynowania i zoptymalizowania rozkładów jazdy operatora i przewoźników prywatnych, oraz informacji pasażerskiej - ujednoczenia formy prezentacji rozkładów jazdy dla wszystkich przewoźników i operatora korzystających z węzła).

W przyszłości planuje się rozważyć możliwość integracji taryfowo - biletowej pomiędzy transportem miejskim i regionalnym, co można osiągnąć dzięki współpracy samorządów oraz przewoźników prywatnych.

Integracja społeczna powinna dotyczyć przede wszystkim działań poprawiających dostępność usług transportu miejskiego. W tym zakresie należy dążyć do wymiany taboru na niskopodłogowy wyposażony w elektroniczne wyświetlacze oraz głosową zapowiedź przystanków.

Uzupełnieniem działań prowadzących do integracji podsystemów transportowych powinna być odpowiednia polityka parkingowa. Oznacza to budowę parkingów





samochodowych i rowerowych integrujących transport zbiorowy i indywidualny w rejonie przystanków integracyjnych (zlokalizowanych poza obszarem centrum, przy przystankach przesiadkowych), co umożliwiłoby integrację transportu indywidualnego ze zbiorowym.

Integracja transportu stanowi istotny instrument europejskiej polityki transportowej. W Białej Księdze podkreślono, że integracja - obejmująca sieć połączeń, infrastrukturę, taryfy, systemy biletowe, informację, marketing - dzięki ścisłej i sprawnej współpracy różnych przewoźników prowadzi do poprawy poziomu i jakości usług. W Zielonej Księdze zaznaczono działania zmierzające do zwiększenia stopnia integracji systemów transportowych wykorzystywanych w obsłudze przewozów pasażerskich. Wizja europejskiego systemu transportu obejmuje tworzenie wysokiej jakości, dostępności i niezawodności usług transportowych.

8.2.2 Węzeł przesiadkowy oraz przystanki integracyjne

Węzeł przesiadkowy, to miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu, wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną.

Przesiadki w węzłach obejmują szereg różnych środków transportu: kolej, autobus, samochód (Park&Ride). Największe znaczenie dla komunikacji publicznej mają węzły, w których schodzą się co najmniej trzy różne środki transportu.

Wielkość węzła integracyjnego uzależniona jest od liczby linii, częstotliwości ruchu pojazdów i wielkości ruchu pasażerskiego. Z punktu widzenia pasażera najważniejsze kryteria dla przesiadek to straty czasu związane z oczekiwaniem na przyjazd kolejnego środka lokomocji, oraz czas przejścia pomiędzy przystankami. Kolejnym aspektem jest wygoda pasażerów oczekujących na pojazd. Miejsce to powinno być wyposażone we wiaty i poczekalnie, chroniące pasażerów od złych warunków atmosferycznych.

Węzły przesiadkowe powinny być dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych, starszych lub z małymi dziećmi poprzez stosowanie pochylni, schodów ruchomych lub wind.

Kolejną ważną sprawą w obrębie węzła przesiadkowego jest informacja pasażerska. W obrębie węzła powinien zostać umiejscowiony punkt obsługi pasażerów wraz z kasami biletowymi, umożliwiającymi zakup biletu na każdy środek transportu. Rozkłady jazdy poszczególnych gałęzi transportu powinny być prezentowane według jednej ujednoczonej formy. Zintegrowana informacja na przystankach powinna obejmować co najmniej:

- jednolity, czytelny wzór rozkładów jazdy operatorów i przewoźników komunikacji regionalnej,





- dynamiczną informację o przyjazdach i odjazdach pojazdów obejmującą transport miejski i regionalny,
- mapy i schematy sieci komunikacyjnej,
- pełną informację o ofercie przewozowej (trasy linii, rozkłady jazdy - wraz z zakłóceniami w realizacji rozkładów jazdy),
- zewnętrzny system zapowiedzi głosowej o numerze linii i kierunku docelowym pojazdu podjeżdżającego na przystanek,
- informację o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów.

Dodatkowo węzły przesiadkowe powinny ułatwiać podróżowanie pojazdami indywidualnymi, czyli samochodami bądź rowerami, a następnie zmienienie tych środków transportu na transport zbiorowy. Do tego służą takie parkingi jak Park&Ride oraz Bike&Ride. Użytkownicy transportu indywidualnego mają możliwość pozostawienia swoich pojazdów, na specjalnie przeznaczonych do tego parkingach, które zlokalizowane są w pobliżu węzła, a jednocześnie są monitorowane.

Podsumowując, Miasto Jasło powinno podjąć działania zmierzające do integracji różnych gałęzi transportu w jednym miejscu, tj. linii miejskich i pozamiejskich obsługiwanych przez ZMKS Jasło, linii komercyjnych obsługiwanych przez prywatnych przewoźników, linii regionalnych przejeżdżających przez stolicę powiatu oraz linii kolejowych. Lokalizacja węzła przesiadkowego powinna umożliwiać pasażerom sprawne przesiadanie się z jednego pojazdu na drugi w możliwie jak najkrótszym czasie. Najbezpieczniejszą lokalizacją są place wydzielone od otwartego ruchu drogowego. Ze względu jednak na zabudowę miejską, która niejednokrotnie uniemożliwia wydzielenie dużego obszaru w centrum miasta, węzeł przesiadkowy może stanowić obszar skrzyżowania, na którym przystanki komunikacyjne umiejscowione są przy różnych wlotach i przesiadanie się wymaga przekraczania jezdni. W prawidłowo zaprojektowanym węźle przesiadkowym należy uwzględnić:

- minimalizację czasu przesiadki,
- pewność przesiadki,
- skoordynowanie rozkładów jazdy poszczególnych gałęzi transportu,
- dostępną infrastrukturę przystankową,
- parking dla pojazdów indywidualnych,
- dostępną i kompleksową informację pasażerską,
- bezpieczeństwo podróży,
- dobrą widoczność dla kierowców pojazdów oraz pasażerów.

Przy okazji utworzenia węzła przesiadkowego rekomendowany jest remont i unowocześnienie obiektu dworca kolejowego w Jasle oraz dostosowanie go do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Polityka transportowa miasta powinna zmierzać do wyznaczenia przystanków dostępnych tylko dla operatorów oraz dla operatorów i przewoźników w drodze uchwały Rady Miejskiej, co prowadzić będzie do zwiększenia punktualności kursowania komunikacji miejskiej oraz zwiększenia bezpieczeństwa w obrębie przystanków. Dla przewoźników prywatnych wykonujących przewozy komercyjne





powinien zostać udostępniony jeden węzeł przesiadkowy w centrum miasta oraz przystanki integracyjne na obrzeżach miasta.

Ponadto uzupełnieniem działań inwestycyjnych prowadzących do integracji podsystemów transportowych powinna być budowa parkingów: Park&Ride, Bike&Ride oraz Kiss&Ride, przyległych do przystanków przesiadkowych zlokalizowanych poza obszarem centrum miasta - obsługiwanych liniami o największej częstotliwości kursowania. Ma to na celu dążenie do komplementarności transportu regionalnego z miejskim, a nie jego substytuowania na określonych trasach.

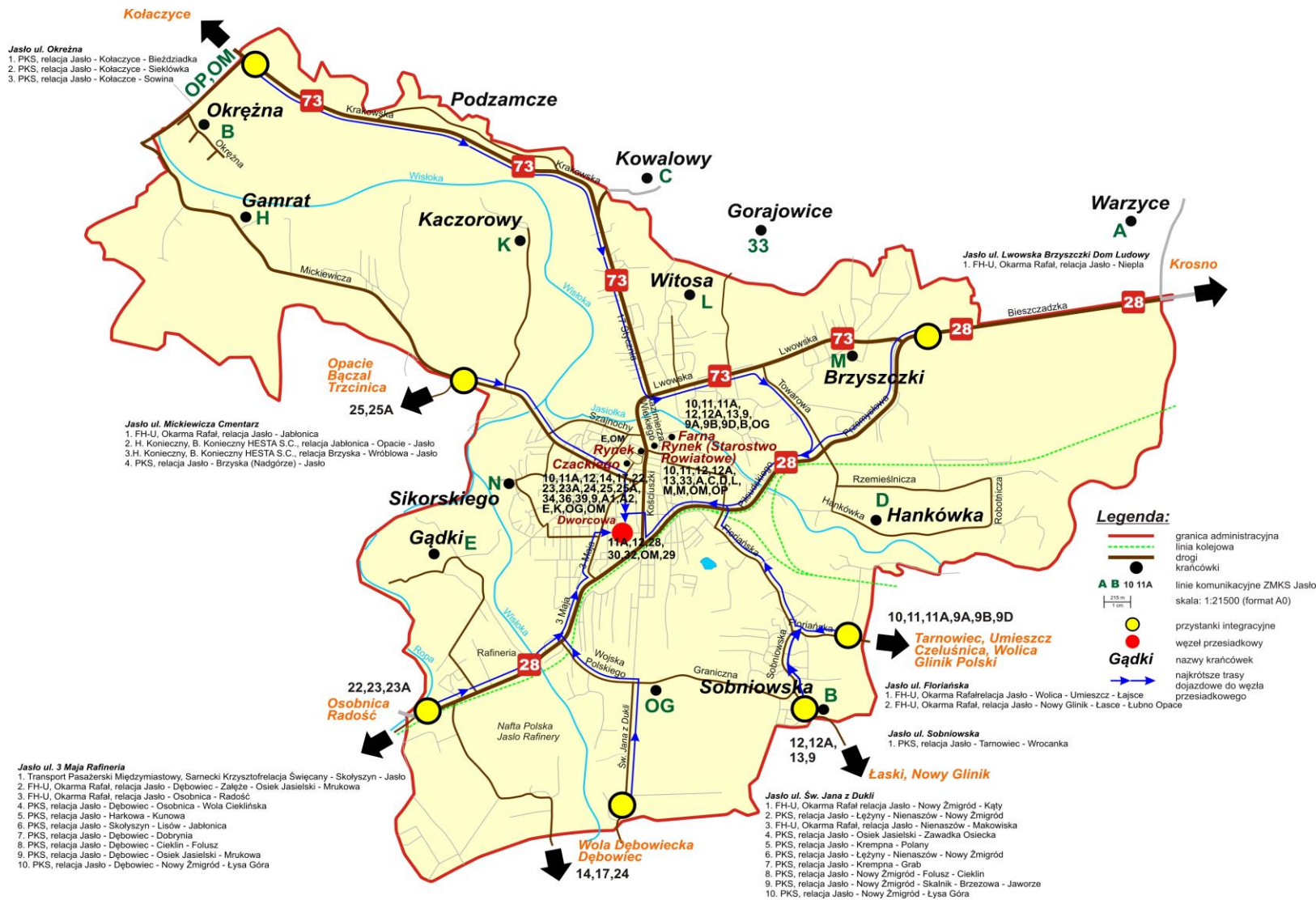
Węzeł przesiadkowy ze względu na swoją funkcjonalność, tzn. połączenie różnych rodzajów transportu, w przypadku Miasta Jasła, transportu kolejowego, autobusowego obsługiwanego przez przewoźników prywatnych i obsługiwanego przez ZMKS Jasło oraz transportu indywidualnego, powinien zostać umiejscowiony w niedalekiej odległości od dworca kolejowego, jeżeli istniejąca tam infrastruktura miejska na to pozwoli. Należy dążyć do stworzenia głównego punktu przesiadkowego na obszarze dworca PKS, który wraz z dworcem PKP będzie pełnił funkcję dworca multimodalnego. Miasto Jasło powinno dążyć do przejęcia 100% udziałów dworca PKS oraz powinno nim zarządzać. Pomiędzy dworcem PKS a dworcem PKP ciągi pieszych będą odbywać się poprzez przejście podziemne łączące te dwa dworce. Proponowana lokalizacja węzła przesiadkowego przedstawiona została na mapie.

Wszyscy inni przewoźnicy i operatorzy inni niż wybrani przez Miasto Jasło wjeżdżając do miasta powinni zatrzymywać się na pierwszych przystankach w granicach miasta, tzw. przystankach integracyjnych (do pierwszego wspólnego przystanku z siecią operatora miejskiego włącznie, wyjątek stanowi rafineria, pod którą przystanek będzie dostępny dla wszystkich przewoźników) i kierować się najkrótszą drogą (wykorzystując główne ulice) do węzła przesiadkowego docelowo zlokalizowanego na dworcu PKS. Przystanki te powinny zostać wyposażone w zatoki przystankowe umożliwiające zatrzymanie co najmniej dwóch pojazdów. Oraz w odpowiednią infrastrukturę przystankową umożliwiającą oczekiwanie pasażerom na odjazd autobusów w komfortowych warunkach.

Utworzony węzeł przesiadkowy znacznie podniesie atrakcyjność systemu komunikacji zbiorowej, co doprowadzi do zwiększenia liczby i udziału podróży realizowanych komunikacją zbiorową. Zachęcenie użytkowników transportu indywidualnego do korzystania z komunikacji zbiorowej może spowodować zmniejszenie zatoru i zatłoczenia na ulicach. Ociążenie jezdni z ruchu indywidualnego spowoduje zmniejszenie liczby pojazdów samochodowych, co pośrednio przeloży się na zmniejszenie wydzielania spalin do atmosfery. Różnorodność środków transportu, zlokalizowana w węźle przesiadkowym umożliwi pasażerom dokonanie wyboru rodzaju komunikacji, ale jednocześnie zapewniony zostanie dostęp różnym użytkownikom. Działania te są w pełni zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju transportu.

Poniżej na mapie została przedstawiona sieć komunikacji publicznej z wyznaczonym węzłem przesiadkowym, przystankami integracyjnymi oraz zlecaną drogą dojazdu dla przewoźników komercyjnych i operatorów innych jednostek do węzła przesiadkowego - dworca PKP.





Mapa 3 Schemat sieci wybranych połączeń z wyznaczonym węzłem przesiadkowym, przystankami integracyjnymi oraz najkrótszą drogą dojazdu do węzła przesiadkowego

Źródło: Opracowanie własne



8.2.3 Integracja rozkładów jazdy

Gminy sąsiadujące z miastem stanowią jego specyficzne przedmieścia. Znaczna część mieszkańców gminy pracuje w mieście i do miasta jeździ w poszukiwaniu wszelkiego rodzaju usług. Liczba podróży gmina - miasto jest duża i posiada cechy typowych dojazdów miejskich, z wyraźnymi godzinami szczytów i charakterystycznym dla nich zróżnicowaniem kierunkowym ruchu. Niski udział transportu publicznego w przewozach przekłada się na zatłoczenie dróg. Wpływa także na liczbę samochodów w mieście i przyczynia się do jego zatłoczenia oraz zajmowania miejsc postojowych w centrum.

Wszystkie linie komunikacyjne wyznaczone przez poszczególnych organizatorów tworzą na danym obszarze system transportowy, dlatego powinny się uzupełniać, dając pasażerowi możliwość wyboru rodzaju środka transportu oraz swobodnego poruszania się. Komunikacja miejska stanowi najmniejszy element tego systemu i uzupełnienie ofert organizatorów wyższego szczebla. Jednak na obszarze miasta powinny odbywać się przewozy środkami komunikacji miejskiej. Należy dążyć do racjonalizacji przewozów komercyjnych w taki sposób, aby stanowiły one uzupełnienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, zwłaszcza komunikacji miejskiej. Linie podmiejskie, realizowane przez autobusy przewoźników prywatnych, aby mogły sprawnie funkcjonować w komunikacji pasażerskiej miasta, powinny spełniać następujące warunki:

- zaczynać i kończyć swój bieg na jednym przystanku / węźle przesiadkowym,
- w mieście powinny zatrzymywać się tylko na przystankach położonych na obrzeżach udostępnionych dla przewoźników na podstawie uchwały rady miejskiej,
- częstotliwość odjazdów powinna być dostosowana do kursowania linii użyteczności publicznej.

Rozkłady jazdy przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz przewoźników prywatnych powinny być ze sobą skorelowane i umożliwiać pasażerom dotarcie do największej liczby punktów docelowych w możliwie najkrótszym czasie przejazdu.

8.2.4 Integracja taryfowo - biletowa

Integracja taryfowo-biletowa jest jednym z najistotniejszych działań w zakresie integracji transportu zbiorowego. Może być ona realizowana wyłącznie jako integracja taryfowa lub biletowa. Powinno się jednak dążyć do jednoczesnego ustalenia wspólnej i wewnętrznie zintegrowanej taryfy opłat za usługi transportu zbiorowego oraz jednego wspólnego systemu biletowego.

Wprowadzenie integracji taryfowo-biletowej jest uzależnione od woli podmiotów wykonujących przewozy w publicznym transporcie zbiorowym na terenie obsługiwanych przez linie organizowane przez Miasto Jasło. Integracja w pierwszej





kolejności powinna polegać na wprowadzeniu jednego nośnika biletu i honorowania biletu przez różnych organizatorów.

Osobnej opinii wymaga dostosowanie systemu rozliczeń pomiędzy organizatorami lub przewoźnikami do obowiązującego stanu prawnego. Celem integracji powinno być odbycie całej podróży poprzez dokonanie jednej transakcji i obowiązkową rejestracją każdego przejazdu. W takiej sytuacji podróżny raz płacąc za przejazd, mógłby przesiadać się w dowolny sposób na wybranych trasach np.: na przystanku początkowym - autobus miejski, na przystanku przesiadkowym - autobus podmiejski, albo przystanku początkowym - autobus miejski, a na przystanku przesiadkowym - pociąg itp.

W przyszłości istnieje możliwość wprowadzenia wspólnej taryfy u operatora miejskiego oraz operatora wybranego przez powiat jasielski, jednak wymaga to uzgodnienia pomiędzy Starostwem Powiatowym w Jasle a Miastem Jasło.

System jednolitej i prostej taryfy zdecydowanie zachęca pasażerów do korzystania z transportu publicznego oraz zwiększa dostępność linii dla pasażera korzystającego z przesiadek. W pełni jednolity system taryfowy pozwoliłby też na zwiększenie znaczenia biletów okresowych, przekonując większą liczbę mieszkańców do stałego korzystania z komunikacji miejskiej.

8.2.5 Integracja społeczna

Polityka miejska oraz kształtowanie oferty przewozowej powinno się odbywać przy uwzględnieniu potrzeb osób niepełnosprawnych. Duży wpływ na wysoki poziom standardu świadczonych usług oraz postrzeganie transportu publicznego ma jakość taboru. Powinno dążyć się do uzyskania średniej wieku taboru maksymalnie 6 lat. Tabor do obsługi komunikacji miejskiej powinien opierać się na autobusach niskopodłogowych / niskowejściowych o pojemności nieprzekraczającej 80 miejsc.

Średni wiek taboru eksploatowanego przez ZMKS Jasło wynosi 14,8 lat. 30% taboru to pojazdy ponad 20 - letnie, pojazdy względnie nowe (w wieku ok. 4 lat) stanowią 35% całego taboru. Spośród wszystkich pojazdów wykorzystywanych do obsługi linii komunikacyjnych 11 autobusów wyprodukowanych przez sanocki „Autosan” jest w pełni wyposażonych w urządzenia informacji pasażera, system monitoringu oraz dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych, co stanowi 35% ogólnej liczby autobusów. Udział autobusów niskopodłogowych w ogólnej liczbie pojazdów stanowi wynik niezadowalający. W związku z tym należy dążyć do jak najszybszego zwiększenia liczby autobusów z niską podłogą lub niskim wejściem, przy jednoczesnym eliminowaniu z ruchu najstarszych pojazdów wysokopodłogowych.

Nowe pojazdy powinny być wyposażone w system elektronicznej informacji pasażerskiej, tj. wyświetlacze elektroniczne z informacją o numerze linii, kierunku jazdy, kolejnym przystanku oraz w system zapowiedzi głosowej.





9

Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej w Jaśle i gminach, z którymi podpisano porozumienie





9.1 Wariant minimalny

Sieć transportu publicznego w Jasle i gminach, w których Miasto Jasło realizuje funkcję organizatora przewozów w okresie planowania - do 2025 r. nie ulegnie zasadniczym modyfikacjom.

W wariantcie tym przewiduje się utrzymać obowiązujący wolumen pracy przewozowej, który jest niezbędny do obsługi komunikacyjnej mieszkańców.

Koszt usługi jest ustalany poprzez iloczyn planowanych wozokilometrów i kosztu jednostkowego za jeden wozokilometr. Miasto Jasło będzie organizatorem przewozów użyteczności publicznej na swoim obszarze oraz gmin sąsiednich, z którymi zawarto porozumienie dotyczące realizacji publicznego transportu zbiorowego, tj. Gminy Jasło, Gminy Kołaczyce, Gminy Dębowiec, Gminy Tarnowiec, Gminy Brzyska. Operatorem transportu zbiorowego na tym obszarze będzie ZMKS Jasło.

Koszty organizacji publicznego transportu zbiorowego mogą wzrosnąć w planowanym okresie w przypadku koniecznej wymiany wystużonego taboru na nowoczesny, dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Finansowanie usług transportu publicznego będzie odbywało się z budżetu Miasta Jasła w formie rekompensaty poniesionych kosztów świadczenia usług przewozowych na terenie miasta Jasła, dopłaty z gmin, z którymi zawarto porozumienia na realizację zadania publicznego w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, oraz przychodów ze sprzedaży biletów.

Graficzne przedstawienie gmin obsługiwanych przez jasielskie przewozy użyteczności publicznej przedstawia poniższa mapa.





Mapa 4 Gminy obsługiwane przez ZMKS Jasło

Źródło: Opracowanie własne.





9.2 Wariant rozwojowy

Wariant ten zakłada wzrost liczby wykonywanych wozokilometrów, związany z intensyfikacją istniejących połączeń w dni wolne, utworzeniem nowych połączeń, do gmin nie obsługiwanych w tej chwili przez przewozy użyteczności publicznej, tj. gminę Krempana, Nowy Żmigród, Osiek Jasielski, Skotyszyn. Władze gminne powinny podjąć rozmowy w tym zakresie z władzami powiatu, gdyż wchodzi to w zakres połączeń powiatowych, zwłaszcza przed 1 stycznia 2017 r.

Planuje się objęcie obsługą komunikacji miejskiej obszary takie jak: nowe osiedla, strefy przemysłowe, wskazane w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego dla Miasta Jasła.

Do 2025 r. rekomendowane jest utworzenie węzła przesiadkowego integrującego przewozy miejskie wykonywane komunikacją zbiorową (linie ZMKS Jasło oraz przewoźników prywatnych, regionalne, połączenia kolejowe) oraz komunikację indywidualną (parking typu Park&Ride). Węzeł powinien być zaopatrzony w zintegrowaną informację pasażerską. Działaniom tym powinna towarzyszyć integracja taryfowo - biletowa.

Kursy przewoźników prywatnych powodują na niektórych trasach w mieście dublowanie oferty komunalnego operatora. Władze miejskie powinny ograniczyć dostęp do przystanków w obrębie miasta dla przewoźników, podejmując w tym zakresie stosowną uchwałę. Linie komercyjne powinny zapewnić dojazd mieszkańcom gmin do przystanków integracyjnych na peryferiach miasta albo do węzła przesiadkowego.

Wariant ten zakłada wzrost kosztów funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze związany ze zwiększeniem wolumenu pracy przewozowej, wzrostem kosztów jednostkowych świadczonych usług przewozowych, obsługą urządzeń elektronicznej informacji pasażerskiej.

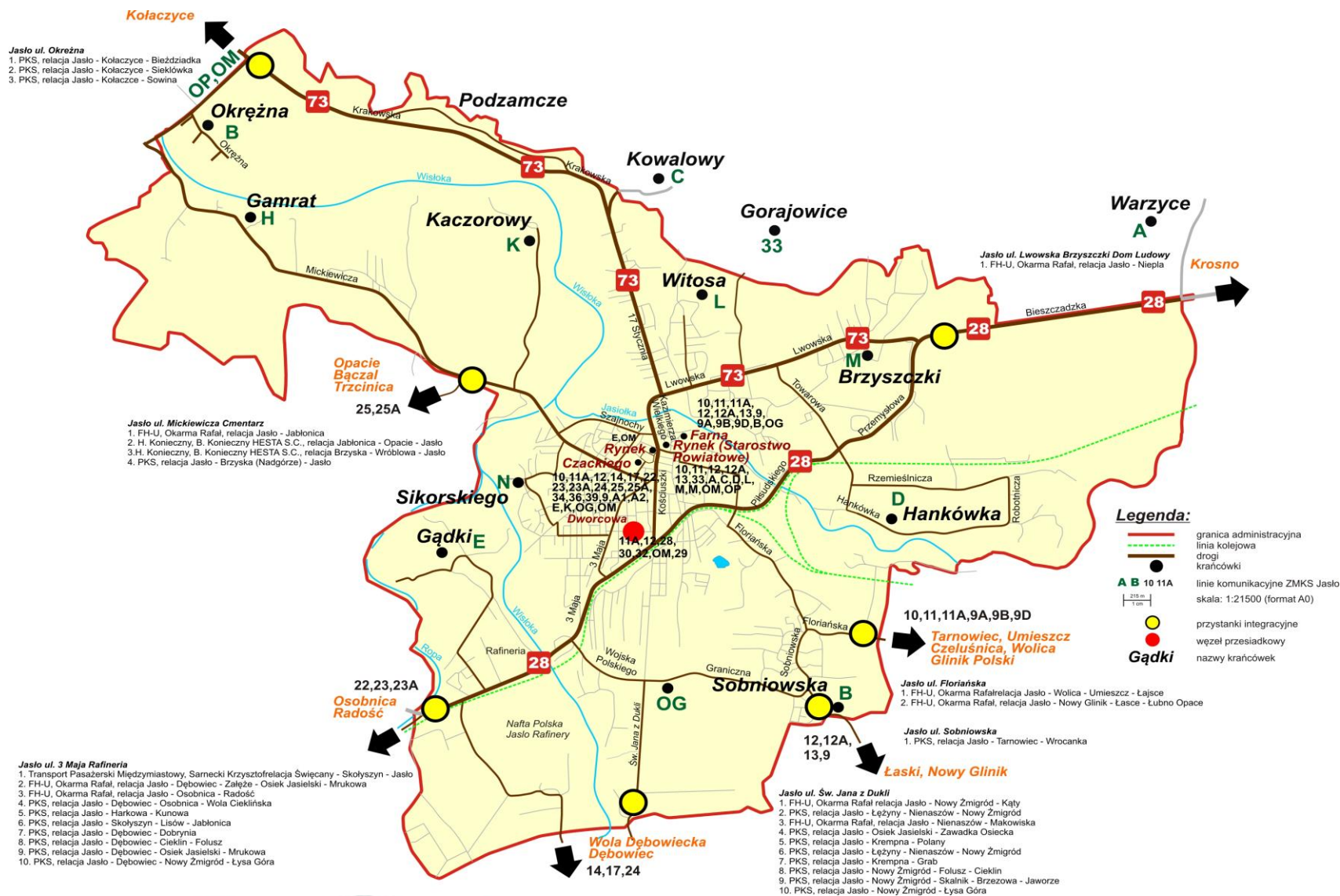
Opisane działania są w pełni zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju transportu.

Tabela 22 Prognoza parametrów kształtujących ofertę przewozową Jasła i gmin sąsiadujących

Rok	Koszt jednostkowy [zł]		Liczba wozokilometrów		Zmiana liczby wozokilometrów narastająco [%]
	Miasto	Gmina	Miasto	Gmina	
2014	5,27	4,62	550000,00	335 895,00	-
2020	5,69	4,99	600000,00	400000,00	+16%
2025	6,15	5,39	600000,00	420000,00	+4%

Źródło: Opracowanie własne

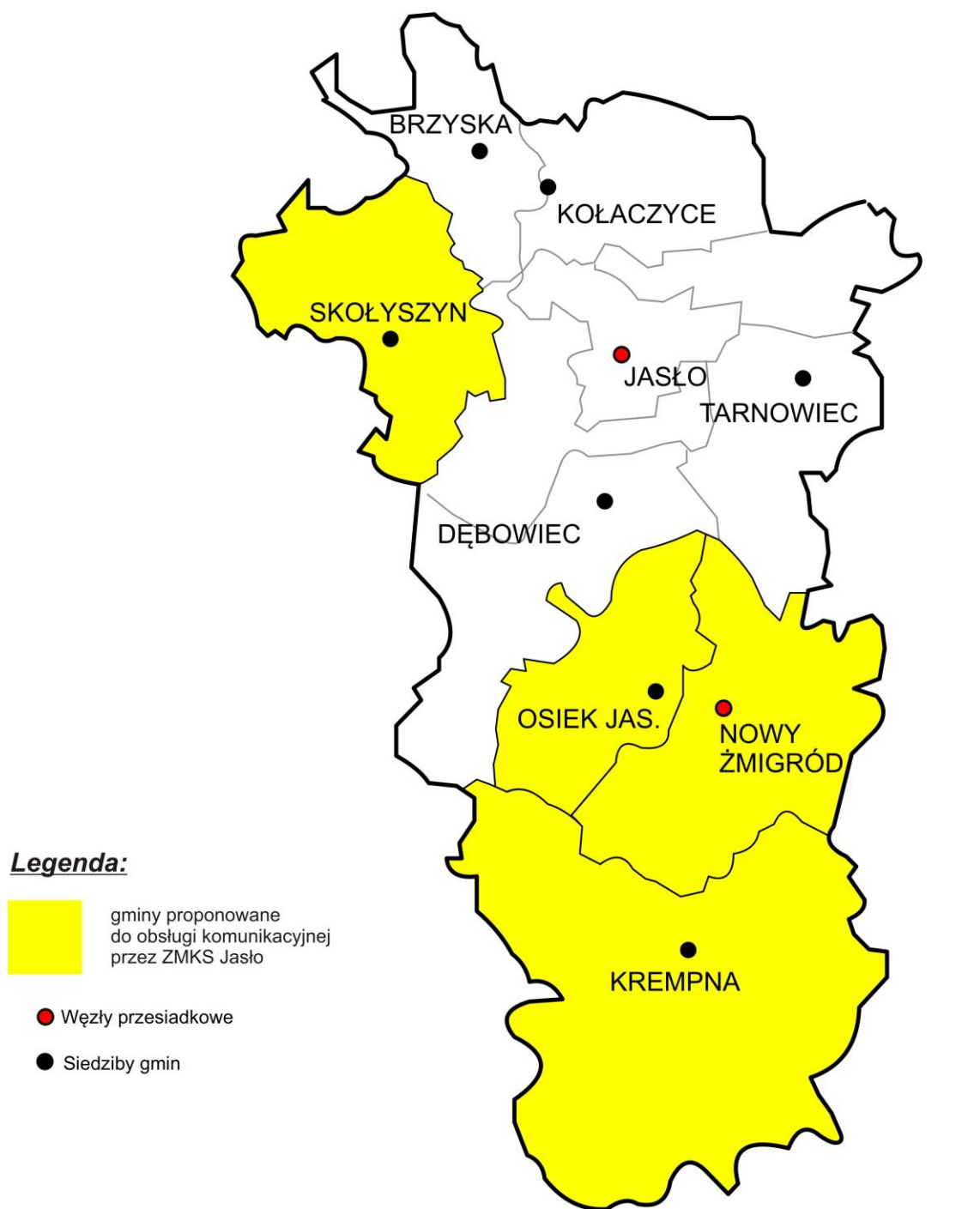




Mapa 5 Schemat - planowane przewozy komunikacji publicznej na terenie miasta Jasła

Źródło: Opracowanie własne.





Mapa 6 Proponowane gminy, które można rozważyć objęciem obsługą komunikacyjną przez ZMKS Jasło

Źródło: Opracowanie własne





10

Część graficzna - sieć komunikacyjna





Mapa 7 Schemat sieci komunikacyjnej Miasta Jasło i gmin sąsiednich, z którymi podpisano porozumienia
Źródło: Opracowanie własne





11

Monitorowanie rezultatów i weryfikacja oraz aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego





11.1 Monitorowanie rezultatów realizacji celów rozwoju publicznego transportu zbiorowego

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.

Tabela 23 Mierniki monitorowania rezultatów realizacji celów rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Miernik	Narzędzia badania
Mierniki społeczne	<p>Kontrola opinii publicznej</p> <ul style="list-style-type: none"> • przeprowadzanie ankiet oraz badań marketingowych preferencji oraz oceny standardu i poziomu jakości świadczonych usług; • udostępnienie pasażerom platformy umożliwiającej zgłaszanie uwag.
Mierniki statystyczne	<p>Zestawienie danych przed, w trakcie i po realizacji celów, w szczególności dotyczące:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 finansowe	<p>Kontrola kosztów transportu publicznego w obszarach związanych z:</p> <ul style="list-style-type: none"> • kosztem wozokilometra; • kosztem pasażerokilometra; • przychodami ze sprzedaży biletów.

Źródło: Opracowanie własne

W okresie planowania przyjmuje się regularne co dwa lata przeprowadzanie badań ankietowych preferencji mieszkańców, w tym pasażerów oraz kompleksowych badań ruchu - jeśli pozwolą na to środki finansowe w okresach co 3 lata jednak nie rzadziej niż co 5 lat.





11.2 Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Jasła i gmin, z którymi podpisano porozumienia

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 Jasło.

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 jednak na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Miasta Jasła.





12 Spis map

Mapa 1 Schemat istniejącej sieci wybranych połączeń w formie graficznej.	45
Mapa 2 Schemat - centrum miasta - obowiązująca sieć komunikacyjna	46
Mapa 3 Schemat sieci wybranych połączeń z wyznaczonym węzłem przesiadkowym, przystankami integracyjnymi oraz najkrótszą drogą dojazdu do węzła przesiadkowego	97
Mapa 4 Gminy obsługiwane przez ZMKS Jasło	102
Mapa 5 Schemat - planowane przewozy komunikacji publicznej na terenie miasta Jasła.....	104
Mapa 6 Proponowane gminy, które można rozważyć objęciem obsługą komunikacyjną przez ZMKS Jasło	105
Mapa 7 Schemat sieci komunikacyjnej Miasta Jasła i gmin sąsiednich, z którymi podpisano porozumienia	107

13 Spis tabel

Tabela 1 Liczba ludności w Jaśle w latach 2010-2012	14
Tabela 2 Liczba bezrobotnych w latach 2011-2013	15
Tabela 3 Liczba bezrobotnych według wieku	16
Tabela 4 Osiedla wraz z wykazem ulic	17
Tabela 5 Wykaz ważniejszych urzędów w Jaśle	19
Tabela 6 Wykaz placówek oświatowych	20
Tabela 7 Liczba dzieci w przedszkolach w roku szkolnym 2013/2014	21
Tabela 8 Liczba uczniów w szkołach podstawowych w roku szkolnym 2013/2014.....	21
Tabela 9 Liczba uczniów w gimnazjach w roku szkolnym 2013/2014	22
Tabela 10 Liczba uczniów w szkołach ponadgimnazjalnych w roku szkolnym 2013/2014	22
Tabela 11 Firmy działające na terenie jasielskiej rafinerii	23
Tabela 12 Liczba miejsc parkingowych objętych płatną strefą parkingową	27
Tabela 13 Wykaz linii kolejowych przebiegających przez Miasto Jasło	28
Tabela 14 Przebieg tras komunikacyjnych.....	30
Tabela 15 Linie pozamiejskie - stanowiska i kierunek odjazdu.....	33
Tabela 16 Liczba odjazdów z poszczególnych stanowisk	33
Tabela 17 Analiza zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Jasielskiego.....	37





Tabela 18 Zezwolenia na linie komunikacyjne przejeżdżające przez Miasto Jasło wydane przez Marszałka Województwa Podkarpackiego	40
Tabela 19 Wykaz pojazdów ZMKS Jasło	41
Tabela 19 Rodzaje biletów jednorazowych ZMKS Jasło.....	47
Tabela 20 Rodzaje biletów okresowych ZMKS Jasło.....	48
Tabela 21 Realizacja postulatów przewozowych	81
Tabela 22 Prognoza parametrów kształtujących ofertę przewozową Jasła i gmin sąsiadujących	103
Tabela 23 Mierniki monitorowania rezultatów realizacji celów rozwoju publicznego transportu zbiorowego	109

14 Spis wykresów

Wykres 1 Zmiana liczby ludności w Jaśle w latach 2010 - 2012	14
Wykres 2 Procentowy udział dróg miejskich, powiatowych, wojewódzkich, krajowych w całkowitej sieci drogowej Miasta Jasła.....	26
Wykres 3 Liczba autobusów ZMKS Jasło w zależności od wieku	43
Wykres 4 Procentowy rozkład liczby autobusów w zależności od normy spalin - ZMKS Jasło.....	44
Wykres 5 Podział przychodów z biletów w podziale na bilety miejskie i podmiejskie	51
Wykres 6 Podział respondentów badania preferencji komunikacyjnych ze względu na płeć.....	57
Wykres 7 Podział respondentów ze względu na wiek	57
Wykres 8 Podział respondentów ze względu na wykształcenie	58
Wykres 9 Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową.....	59
Wykres 10 Pyt. 1 Czy dojeżdża Pan/i do miejsca nauki lub pracy?	60
Wykres 11 Pyt. 2 Czy ma Pan/i możliwość samodzielnego korzystania z samochodu? 60	
Wykres 12 Pyt. 3 Jak często korzysta Pan/i z poniższych środków transportu?.....	61
Wykres 13 Rodzaje przysługujących ulg wśród pasażerów korzystających z linii ZMKS Jasło.....	62
Wykres 14 Rodzaje przysługujących ulg wśród pasażerów korzystających z linii komercyjnych przewoźników prywatnych	62
Wykres 15 Rozkład procentowy biletów wykorzystywanych podczas podróży liniami ZMKS Jasło.....	63
Wykres 16 Rozkład procentowy rodzajów biletów wykorzystywanych podczas podróżowania liniami komercyjnymi przewoźników prywatnych	64
Wykres 17 Liczba podróży wykonanych w ciągu ostatniego dnia roboczego i wolnego	65
Wykres 18 Do których gmin podróżował Pan/i w ostatnim dniu roboczym?	66
Wykres 19 Pyt. 7 Dlaczego dysponując samochodem, korzysta Pan/i z komunikacji zbiorowej?.....	67





Wykres 20 Który z postulatów przewozowych uważa Pan/i za najważniejszy?	68
Wykres 21 Pyt. 9 Który z pośród postulatów transportowych uważa Pan/i za najmniej ważny?	69
Wykres 22 Proszę ocenić w skali od 1 do 5 zaspokojenie poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową (1 - bardzo niski, 5 - bardzo dobry) - zestawienie średnich ocen - linie ZMKS Jasło	70
Wykres 23 Proszę ocenić w skali od 1 do 5 zaspokojenie poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową (1 - bardzo niski, 5 - bardzo dobry) - zestawienie średnich ocen - autobus pozamiejski lub/i pociąg	71
Wykres 24 Pyt. 9 W jakich przedziałach godzinowych najczęściej odbywa Pan/i podróże?	72
Wykres 25 Pyt. 10 Jaki standard wygody jest dla Pana/i akceptowalny w pojazdach komunikacji zbiorowej?	73
Wykres 26 Pyt. 11 Czy zdarzało się Panu/i zrezygnować z podróży z powodu braku połączeń?	73

