

Projekt

z dnia 20 maja 2021 r.

Zatwierdzony przez

**UCHWAŁA NR XXXIV/974/21
RADY MIASTA KROSNA**

z dnia ..28..maja.... 2021 r.

w sprawie uchwalenia aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gmin: Chorkówka, Jedlicze, Miejsce Piastowe, Korczyna, Krościenko Wyżne, Krosno i Wojaszówka”

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15, art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 713 z późniejszymi zmianami) oraz art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. b i art. 12 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1944 z późniejszymi zmianami)

uchwała się, co następuje:

§ 1. Uchwała się zaktualizowany „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gmin: Chorkówka, Jedlicze, Miejsce Piastowe, Korczyna, Krościenko Wyżne, Krosno i Wojaszówka”, stanowiący załącznik do uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Krosna.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Podkarpackiego.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gmin: Chorkówka,
Jedlicze, Miejsce Piastowe, Korczyna, Krościenko
Wyżne, Krosno i Wojaszówka na lata 2021-2030.

AKTUALIZACJA



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

Zlecniodawca:



Gmina Miasto Krosno
Ul. Lwowska 28a
38-400 Krosno

Wykonawca:

International Management Services Sp. z o.o.
ul. Felicjanek 4/10
31-104 Kraków



International Management Services Sp. z o.o.
Kompleksowe doradztwo inwestycyjne



Spis treści

1. Wprowadzenie	5
1.1. Cel, zakres i obszar objęty Planem	7
1.2. Spójność Planu transportowego z dokumentami strategicznymi.....	11
2. Charakterystyka społeczno-gospodarcza Gminy Miasta Krosna oraz Gmin ościennych	14
2.1. Informacje ogólne	14
2.1.1. Gmina Miasto Krosno	14
2.1.2. Gminy objęte Planem Transportowym.....	14
2.2. Uwarunkowania demograficzne	16
2.2.1. Liczba ludności.....	16
2.3. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze	25
2.3.1. Rynek pracy. Bezrobocie. Przeciętne wynagrodzenie. Dojazdy do pracy.....	25
2.4. Uwarunkowania społeczno-ekonomiczne	27
2.5. Sieć transportowa	27
2.5.1. Układ drogowy	27
2.5.2. Układ torowy	31
2.5.3. Infrastruktura rowerowa	33
3. Sieć komunikacyjna.....	34
3.1. Informacje ogólne	34
3.1.1. Transport drogowy	34
3.1.2. Transport kolejowy	34
3.1.3. Transport lotniczy.....	35
3.1.4. Transport miejski.....	35
4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno	38
4.1. Prognoza ruchu w wariantach pasywnym i aktywnym.....	38
4.2. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej.....	39
4.2.1. Urzędy i instytucje publiczne	40
4.2.2. Placówki oświatowe i naukowe	41
4.2.3. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy	45
4.2.4. Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne	47
4.2.5. Placówki służby zdrowia i opieki społecznej.....	48



4.2.6.	Kościóły i cmentarze	50
4.3.	Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno w zależności od czasu ich występowania	52
4.3.1.	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia	52
4.3.2.	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia	52
4.4.	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	53
4.5.	Podsumowanie	54
5.	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	55
5.1.	Linie autobusowe	56
5.2.	Węzły przesiadkowe	57
6.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych	59
7.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu na podstawie badań z 2014 roku	61
7.1.	Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań marketingowych z 2014 roku	61
7.1.1.	Metodyka badań	61
7.2.	Formularze ankietowe	62
7.2.1.	Metryka badań	65
7.2.2.	Analiza wyników badań	66
7.2.3.	Podsumowanie badań	85
8.	Badanie preferencji i zachowań komunikacyjnych pasażerów Miejskiej Komunikacji Samochodowej w Krośnie w 2016 roku	87
8.1.	Formularze ankietowe	87
8.2.	Metryczka	90
8.3.	Samochody osobowe wśród respondentów	91
8.4.	Środki transportu wybierane przez respondentów	92
8.5.	Przyczyny wyboru podróży komunikacją miejską	93
8.6.	Najistotniejsze cechy komunikacji zbiorowej	97
8.7.	Ocena wybranych aspektów istniejących usług MKS	100
8.8.	Cechy komunikacji miejskiej do poprawy	104
8.9.	Plany rezygnacji z komunikacji miejskiej na rzecz samochodu osobowego	107
8.10.	Oczekiwany standard podróży autobusami MKS	109



8.11.	Oferta biletowa	109
8.12.	Inne postulaty	110
8.13.	Podsumowanie	111
9.	Zasady organizacji rynku przewozów	114
9.1.	Realizacja funkcji organizatorskich.....	115
9.2.	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	116
10.	Pożądany standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	118
10.1.	Informacje ogólne	118
10.2.	Realizacja postulatów przewozowych.....	118
10.3.	Standard usług a ochrona środowiska naturalnego	120
10.4.	Standard usług przewozowych a dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	125
10.5.	Standard usług przewozowych a dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej	126
11.	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	128
11.1.	System Informacji Pasażerskiej.....	128
12.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno	132
	Spis Rysunków	134
	Spis Tabel.....	135



1. Wprowadzenie

Podstawą prawną opracowania Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gmin: Chorkówka, Jedlicze, Miejsce Piastowe, Korczyna, Krościenko Wyżne, Krosno i Wojaszówka, zwanego dalej Planem transportowym lub Planem, jest:

- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1944 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2011 r. nr 117, poz. 684, z późn. zm.).

Plan transportowy opracowano z uwzględnieniem zapisów m.in.:

- Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego,
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania miasta Krosna,
- Ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 295),
- Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019r., poz. 2140),
- Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020r., poz. 8),
- Rozporządzenia (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego,
- Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym,
- Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego,
- Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Krośnieńskiego,
- Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno (Uchwała Nr LXI/1401/18 Rady Miasta Krosna z dnia 31 sierpnia 2018 r.),
- Strategii Rozwoju Miasta Krosna na lata 2014 – 2022 (Uchwała Nr LXIV/1470/14 Rady Miasta Krosna z dnia 7 listopada 2014 r.),



- Programu Rewitalizacji Miasta Krosna na lata 2016 – 2023,
- Planu Rozwoju Lokalnego Miasta Krosna na lata 2021 – 2030,
- Planu Rozwoju Instytucjonalnego Miasta Krosna na lata 2021 – 2030.

Plan transportowy po przyjęciu przez Radę Miasta Krosna stanowi akt prawa miejscowego. Ustalenia Planu dotyczą usług użyteczności publicznej, wykonywanych przez operatorów publicznego transportu zbiorowego, których organizatorem jest Gmina Miasto Krosno. Plan transportowy nie obejmuje swoim zakresem przewozów komercyjnych realizowanych na terenie Gmin objętych Planem, jak również przewozów w transporcie linowym, linowo-terenowym oraz żegludze śródlądowej.

Plan transportowy tworzy się dla Gminy Miasta Krosna oraz dla Gmin, z którymi zawarto porozumienia międzygminne w zakresie organizowania publicznego transportu zbiorowego na wybranych liniach komunikacyjnych (Chorkówka, Jedlicze, Miejsce Piastowe, Korczyna, Krościenko Wyżne, Wojaszówka) – o ile mowa w dokumencie o Planie Transportowym dla Gminy Miasta Krosna ma się na myśli również uprzednio wymienione Gminy.

Plan transportowy bazuje na rozstrzygnięciach strategicznych dokumentów rządowych oraz wojewódzkich, programujących rozwój kraju oraz województwa podkarpackiego, a także dokumentów lokalnych określających kierunki rozwoju Gminy Miasta Krosna. Jest z nimi komplementarny i spójny. Ma charakter wtórny wobec zamierzeń inwestycyjnych, nie wyznacza ram późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących mieć znaczący wpływ na środowisko, lecz stanowi narzędzie do efektywnego planowania, organizowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym z wykorzystaniem istniejącej bądź planowanej infrastruktury transportowej.

Plan transportowy dla Gminy Miasta Krosna jest dokumentem średniookresowym, został opracowany na lata 2021 – 2030 oraz stanowi aktualizację Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gmin: Chorkówka, Jedlicze, Miejsce Piastowe, Korczyna, Krościenko Wyżne, Krosno i Wojaszówka (Uchwała Nr XXXIV/686/16 Rady Miasta Krosna z dnia 21 października 2016r.)



Plan transportowy przewiduje rozwój usług użyteczności publicznej oraz kształtowanie publicznego transportu zbiorowego według zasady zrównoważonego rozwoju, co pozwoli na poprawę bezpieczeństwa podróżowania, efektywności funkcjonowania systemu transportowego i ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko. Planowany proces rozwoju transportu uwzględnia oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zakłada wykorzystanie różnych środków transportu, a także promuje przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu. W sytuacji wystąpienia niekorzystnych uwarunkowań zewnętrznych, na które Organizator nie ma bezpośredniego wpływu (np. niedotrzymywanie przez partnerów zapisów umów, kryzys gospodarczy, pandemia), rozwój usług użyteczności publicznej może być ograniczony lub może go nie być wcale. W takiej sytuacji Gmina Miasto Krosno będzie podejmować działania zmierzające do zapewnienia usług mogących zaspokoić potrzeby przewozowe co najmniej w głównych korytarzach transportowych, charakteryzujących się największym popytem z perspektywą rozwoju usług użyteczności publicznej.

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ TRANSPORTU PROWADZĄCY DO ZMNIEJSZENIA NEGATYWNYCH SKUTKÓW ODDZIAŁYWANIA TRANSPORTU NA ŚRODOWISKO NATURALNE ORAZ ZAPEWNIENIA WYSOKIEJ JAKOŚCI USŁUG TRANSPORTOWYCH, W TYM POPRAWY DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTU DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ O OGRANICZONEJ MOBILNOŚCI, JEST MOŻLIWY POPRZEZ PREFEROWANIE TRANSPORTU ZBIOROWEGO JAKO REALNEJ ALTERNATYWY DLA PODRÓŻY REALIZOWANYCH TRANSPORTEM INDYWIDUALNYM.

1.1. Cel, zakres i obszar objęty Planem

Podstawowym celem Planu transportowego jest zaplanowanie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie Gmin Chorkówka, Jedlicze, Miejsce Piastowe, Korczyna, Krościenko Wyżne, Krosno i Wojaszówka w sposób prowadzący do podniesienia dostępności transportowo-komunikacyjnej, w tym dostosowanie systemu transportu publicznego do potrzeb mieszkańców. Plan transportowy przyczyni się do realizacji wyzwań



transportowych określonych w dokumentach strategicznych. Plan przewiduje zwiększenie roli integracji transportu zbiorowego, a także wzrost udziału transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych.

Zgodnie z zapisami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym Plan transportowy określa:

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

Rysunek 1.1 przedstawia obszar objęty Planem Transportowym. A rysunek 1.2 przedstawia Gminy, z którymi Krosno zawarło porozumienia międzygminne (stan na kwiecień 2021r.).



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



RYSUNEK 1.1 OBSZAR OBJĘTY PLANEM TRANSPORTOWYM

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE MAPY OPENSTREETMAP.ORG



RYSUNEK 1.2 GMINY, Z KTÓRYMI GMINA MIASTO KROSNO ZAWARŁO POROZUMIENIA MIĘDZYGMINNE

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE MAPY OPENSTREETMAP.ORG



1.2. Spójność Planu transportowego z dokumentami strategicznymi

Plan transportowy uwzględnia stan zagospodarowania przestrzennego oraz ustalenia koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, województwa, studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krosna i miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Plan transportowy jest również spójny z dokumentami wyższego szczebla.

- Biała Księga Transportu

Biała Księga opublikowana w 2011 roku przez Komisję Europejską określa cele, do których należy dążyć do roku 2050. W obliczu rosnącego zapotrzebowania społeczeństwa na mobilność, osiągnąć redukcję uwarunkowanej komunikacyjnie emisji zanieczyszczeń o 60%. W kontekście regionalnym, dla ograniczenia kongestii ruchu i emisji CO₂ niezbędna jest strategia obejmująca wiele obszarów: planowanie przestrzenne, system cen, wydajne usługi transportu publicznego, infrastrukturę dla niezmotoryzowanych środków transportu oraz ładowania ekologicznych pojazdów/uzupełniania paliw. W związku z powyższym Komisja zachęca do tworzenia Planów Mobilności spajających wszystkie obszary działań.

- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030 roku)

Głównym celem Strategii Rozwoju Transportu jest zapewnienie lepszego dostępu do usług transportowych oraz bezpieczeństwa uczestników ruchu poprzez stworzenie systemu transportowego zgodnego z założeniami zrównoważonego rozwoju w zakresie lokalnym, europejskim, a także globalnym. Dwa główne cele to:

- stworzenie zintegrowanego systemu transportowego,
- stworzenie warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych.

Cele szczegółowe to:

- stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej,
- poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,
- bezpieczeństwo i niezawodność,
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko,



- zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.

- **Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030)**
Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, przyjęta przez rząd w grudniu 2011 r., jest najważniejszym dokumentem strategicznym dotyczącym zagospodarowania przestrzennego kraju. Przedstawia wizję zagospodarowania przestrzennego kraju do 2030 r., określa cele i kierunki polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, a także wskazuje zasady, według których działalność człowieka powinna być realizowana w przestrzeni. KPZK 2030 jako cel strategiczny określa „efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia ogólnych celów rozwojowych – konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w długim okresie”. Na podstawie diagnozy sytuacji, w tym najważniejszych uwarunkowań rozwojowych oraz trendów rozwojowych kraju na tle międzynarodowym, przede wszystkim w skali Unii Europejskiej w KPZK 2030 określono sześć celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w horyzoncie roku 2030, służących realizacji celu strategicznego:

Cel 1: Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności.

Cel 2: Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów.

Cel 3: Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.

Cel 4: Kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski.



Cel 5: Zwiększenie odporności struktury przestrzennej na zagrożenia naturalne i utratę bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa.

Cel 6: Przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego.

- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego

Kierunki rozwoju transportu publicznego w województwie podkarpackim winny być definiowane przez organizatorów transportu publicznego w oparciu o zasady jego zrównoważonego rozwoju. Zakłada on poszukiwanie optymalnego podziału zadań pomiędzy transport publiczny i indywidualny.

Podstawowym zadaniem organizatora transportu na terenie województwa podkarpackiego jest zwiększenie dostępności komunikacyjnej mieszkańcom województwa oraz poprawę konkurencyjności transportu publicznego.

Podstawowym szkieletem komunikacyjnym województwa podkarpackiego jest sieć kolejowa, wokół której powinna być budowana oferta przewozowa komunikacji autobusowej miejskiej, podmiejskiej i dalekobieżnej. W związku z powyższym autobusowa oferta przewozowa powinna tą nadrzędność uwzględniać oraz łączyć miejsca, w których transport szynowy nie jest realizowany.

- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Krośnieńskiego.

Do głównych uwarunkowań rozwoju sieci transportu publicznego do 2025 r. należą:

- Skomunikowanie komunikacji kołowej z kolejową.
- Zwiększenie dostępności komunikacyjnej powiatu. Rozwój infrastruktury drogowej w szczególności tras szybkiego ruchu.
- Utrzymanie obecnej siatki połączeń autobusowych.



2. Charakterystyka społeczno-gospodarcza Gminy Miasta Krosna oraz Gmin ościennych

2.1. Informacje ogólne

Dane liczbowe są aktualne na dzień 31.12.2019r.

2.1.1. Gmina Miasto Krosno

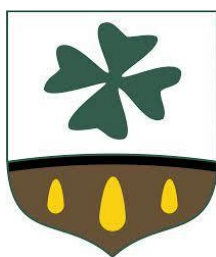


Gmina Miasto Krosno – miasto na prawach powiatu, położone w południowej części województwa podkarpackiego, przy ujściu rzeki Lubatówki do Wisłoka. Mieści się ono na obszarze Kotliny Krośnieńskiej wchodzącej w skład Pogórza Środkowobeskidzkiego. Jest także siedzibą władz powiatu krośnieńskiego obejmującego swym zasięgiem tereny dziesięciu okolicznych gmin. Miasto zajmuje powierzchnię 43,5 km² i liczy 46291 mieszkańców. Krosno sąsiaduje z następującymi gminami: Wojaszówka, Korczyna, Krościenko Wyżne, Miejsce Piastowe, Chorkówka i Jedlicze.

2.1.2. Gminy objęte Planem Transportowym

Pozostałe gminy objęte niniejszym planem transportowym to:

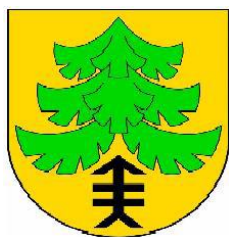
- gminy: Chorkówka, Miejsce Piastowe, Korczyna, Krościenko Wyżne i Wojaszówka;
- gmina miejsko-wiejska Jedlicze.



Gmina Chorkówka – gmina położona w zachodniej części powiatu krośnieńskiego. Od północnej strony graniczy z miastem Krosno oraz gminą Jedlicze, od wschodniej - z gminą Miejsce Piastowe, od południowej - z gminą Dukla, od południowo-zachodniej – z gminą Nowy Żmigród (pow. jasielski), a od zachodniej – z gminą Tarnowiec (pow. jasielski). Powierzchnia gminy wynosi 77,35 km² (16% obszaru objętego planem transportowym), a liczba mieszkańców - 13 464 osób. W skład gminy Chorkówka wchodzi 14 sołectw: Bóbrka, Chorkówka, Draganowa, Faliszówka, Kobylany, Kopytowa, Leśniówka, Machnówka, Poraj, Sulistrowa, Szczepańcowa, Świerzowa Polska, Zręcin i Żeglce.



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



Gmina Jedlicze – gmina miejsko-wiejska położona w zachodniej części powiatu krośnieńskiego. Od północno-zachodniej strony graniczy z gminą Jasło (pow. jasielski), od północnej – z gminą Wojaszówka, od wschodniej – z miastem Krosno, od południowej – z gminą Chorkówka, a od zachodniej – z gminą Tarnowiec (pow. jasielski). Powierzchnia gminy wynosi 58,57 km² (12,2% obszaru objętego planem transportowym). Zamieszkała jest przez 15 432 osób. W skład gminy Jedlicze wchodzi miejscowość Jedlicze oraz 10 sołectw: Chlebna, Dobieszyn, Długie, Jaszczew, Moderówka, Piotrkówka, Podniebyle, Poręby, Potok i Żarnowiec.



Gmina Miejsce Piastowe – gmina we wschodniej części powiatu krośnieńskiego. Od północy graniczy z miastem Krosno oraz gminą Krościenko Wyżne, od wschodu – z gminami Haczów (pow. brzozowski) i Rymanów, od południa – z gminami Iwonicz-Zdrój i Dukla, a od zachodu – z gminą Chorkówka. Powierzchnia gminy wynosi 51,32 km² (10,6% obszaru objętego planem transportowym). Zamieszkała jest przez 13 691 osób. W skład gminy Miejsce Piastowe wchodzi 9 sołectw: Głowienka, Łężany, Miejsce Piastowe, Niżna Łąka, Rogi, Targowiska, Widacz, Wrocanka i Zalesie.



Gmina Korczyna – gmina położona w północno-wschodniej części powiatu krośnieńskiego. Od północy sąsiaduje z gminami Strzyżów (pow. strzyżowski) i Niebylec (pow. strzyżowski), od wschodu – z gminami Jasienica Rosielna (pow. brzozowski) i Haczów (pow. brzozowski), od południa – z gminą Krościenko Wyżne i miastem Krosno, a od zachodu – z gminą Wojaszówka. Powierzchnia gminy wynosi 93,06 km² (19,3% obszaru objętego planem transportowym). Zamieszkała jest przez 11 207 osób. W skład gminy Korczyna wchodzi 7 sołectw: Czarnorzeki, Iskrzynia, Kombornia, Korczyna, Krasna, Węglówka i Wola Komborska.



Gmina Krościenko Wyżne – gmina położona we wschodniej części powiatu krośnieńskiego. Od północy graniczy z gminą Korczyna, od wschodu – z gminami Korczyna i Haczów (pow. brzozowski), od południa – z gminą Miejsce Piastowe, a od zachodu – z miastem Krosno. Powierzchnia gminy wynosi 16,31 km² (3,4% obszaru objętego planem transportowym).

Zamieszkała jest przez 5 613 osoby. W skład gminy Krościenko Wyżne wchodzi 2 sołectwa: Pustyny i Krościenko Wyżne.



Gmina Wojaszówka – gmina położona w północnej części powiatu krośnieńskiego. Od północnego zachodu graniczy z gminą Frysztak (pow. strzyżowski), od północy – z gminą Wiśniowa (pow. strzyżowski), od północnego wschodu – z gminą Strzyżów (pow. strzyżowski), od wschodu – z gminą Korczyna, od południa – z miastem Krosno, od południowego zachodu –

z gminą Jedlicze, a od zachodu – z gminą Jasło (pow. jasielski). Powierzchnia gminy wynosi 83,37 km² (17,3% obszaru objętego planem transportowym). Zamieszkała jest przez 9 329 osoby. W skład gminy Wojaszówka wchodzi 11 sołectw: Bajdy, Bratkówka, Łączki Jagiellońskie, Łęki Strzyżowskie, Odrzykoń, Pietrusza Wola, Przybówka, Rzepnik, Ustrobna, Wojaszówka oraz Wojkówka.

2.2. Uwarunkowania demograficzne

2.2.1. Liczba ludności

Cechy demograficzne społeczności zamieszkującej analizowany obszar są jednym z czynników wpływających na potrzeby transportowe. Dane przedstawiające liczbę ludności miasta Krosna oraz pozostałych gmin objętych niniejszym opracowaniem zostały umieszczone w poniższej tabeli i wykresie, który pokazuje jakie zmiany w liczbie ludności nastąpiły w przeciągu ostatnich 10 lat. Liczba ludności została zaczerpnięta z Banku Danych Lokalnych, według podziału administracyjnego, stan na dzień 31 XII każdego roku.



TABELA 1 LICZBA LUDNOŚCI W GMINACH OBJĘTYCH PLANEM TRANSPORTOWYM W LATACH 2010-2019

Gmina	Liczba ludności w poszczególnych latach									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Chorkówka	13501	13513	13499	13455	13483	13448	13482	13469	13463	13464
Jedlicze	15489	15512	15529	15476	15498	15511	15512	15497	15449	15432
Miejsce Piastowe	13625	13594	13568	13550	13662	13640	13664	13675	13684	13691
Korczyna	10964	10996	11036	11031	11101	11109	11146	11179	11212	11207
Krościenko Wyżne	5380	5462	5507	5532	5544	5570	5570	5610	5645	5613
Krosno	47471	47348	47307	47223	46934	46775	46565	46600	46511	46291
Wojaszówka	9196	9218	9171	9202	9252	9247	9263	9325	9323	9329
SUMA	115626	115643	115617	115469	115474	115300	115202	115355	115287	115027

Liczba ludności gminy miasta Krosna na przestrzeni lat wykazuje tendencję spadkową. Od roku 2010, w którym wynosiła 47471 mieszkańców, do 2019 roku – 46291 osób, zmniejszyła się o 1180 osób. W przypadku całego analizowanego obszaru obserwuje się zjawisko suburbanizacji, czyli emigracje do sąsiadujących z miastem gmin wiejskich

Liczba ludności ogółem we wszystkich gminach objętych Planem praktycznie nie zmieniła się. Biorąc pod uwagę tendencje ogólnopolskie z roku na rok malejącej liczby mieszkańców – w tym przypadku brak zmian w liczbie ludności jest korzystny dla utrzymania i rozwijania publicznego transportu zbiorowego. Należy w szczególności wziąć pod uwagę, że ludności przybywa na obszarach wiejskich i należy się spodziewać większego zapotrzebowania na przewozy o charakterze użyteczności publicznej w kierunku do i z miasta Krosna.

Gmina Chorkówka

Gmina Chorkówka ma 13 464 mieszkańców, z czego 50,7% stanowią kobiety, a 49,3% mężczyźni. W latach 2002-2019 liczba mieszkańców wzrosła o 3,9%. Średni wiek mieszkańców wynosi 39,9 lat i jest nieznacznie mniejszy od średniego wieku mieszkańców województwa podkarpackiego oraz nieznacznie mniejszy od średniego wieku mieszkańców całej Polski. Gmina Chorkówka ma ujemny przyrost naturalny wynoszący -12. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu -0,89 na 1000 mieszkańców gminy Chorkówka. W 2019 roku



urodziło się 123 dzieci, w tym 46,3% dziewczynek i 53,7% chłopców. Na 1000 ludności gminy Chorkówka przypada 10.03 zgonów. Jest to więcej od wartości średniej dla województwa podkarpackiego oraz nieznacznie mniej od wartości średniej dla kraju. W 2019 roku zarejestrowano 135 zameldowań w ruchu wewnętrznym oraz 113 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych wynosi dla gminy Chorkówka 22. W tym samym roku 2 osób zameldowało się z zagranicy oraz zarejestrowano 14 wymeldowań za granicę - daje to saldo migracji zagranicznych wynoszące -12.

Gmina Jedlicze

Gmina Jedlicze ma 15 432 mieszkańców, z czego 51,0% stanowią kobiety, a 49,0% mężczyźni. W latach 2002-2019 liczba mieszkańców wzrosła o 3,1%. Średni wiek mieszkańców wynosi 41,1 lat i jest porównywalny do średniego wieku mieszkańców województwa podkarpackiego oraz porównywalny do średniego wieku mieszkańców całej Polski. Gmina Jedlicze ma ujemny przyrost naturalny wynoszący -7. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu -0,45 na 1000 mieszkańców gminy Jedlicze. W 2019 roku urodziło się 135 dzieci, w tym 47,4% dziewczynek i 52,6% chłopców. Na 1000 ludności gminy Jedlicze przypada 9.21 zgonów. Jest to wartość porównywalna do wartości średniej dla województwa podkarpackiego oraz znacznie mniej od wartości średniej dla kraju. W 2019 roku zarejestrowano 181 zameldowań w ruchu wewnętrznym oraz 207 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych wynosi dla gminy Jedlicze -26. W tym samym roku 4 osób zameldowało się z zagranicy oraz zarejestrowano 2 wymeldowań za granicę - daje to saldo migracji zagranicznych wynoszące 2.

Gmina Miejsce Piastowe

Gmina Miejsce Piastowe ma 13 691 mieszkańców, z czego 51,3% stanowią kobiety, a 48,7% mężczyźni. W latach 2002-2019 liczba mieszkańców wzrosła o 2,9%. Średni wiek mieszkańców wynosi 40,6 lat i jest porównywalny do średniego wieku mieszkańców województwa podkarpackiego oraz porównywalny do średniego wieku mieszkańców całej Polski. Gmina Miejsce Piastowe ma ujemny przyrost naturalny wynoszący -3. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu -0,22 na 1000 mieszkańców gminy Miejsce Piastowe. W 2019 roku urodziło się 148 dzieci, w tym 45,9% dziewczynek i 54,1% chłopców. Na 1000 ludności gminy Miejsce Piastowe przypada 11.05 zgonów. Jest to znacznie więcej



od wartości średniej dla województwa podkarpackiego oraz nieznacznie więcej od wartości średniej dla kraju. W 2019 roku zarejestrowano 139 zameldowań w ruchu wewnętrznym oraz 170 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych wynosi dla gminy Miejsce Piastowe -31. W tym samym roku 5 osób zameldowało się z zagranicy oraz zarejestrowano 4 wymeldowania za granicę - daje to saldo migracji zagranicznych wynoszące 1.

Gmina Korczyna

Gmina Korczyna ma 11 207 mieszkańców, z czego 50,8% stanowią kobiety, a 49,2% mężczyźni. W latach 2002-2019 liczba mieszkańców wzrosła o 5,3%. Średni wiek mieszkańców wynosi 40,2 lat i jest porównywalny do średniego wieku mieszkańców województwa podkarpackiego oraz nieznacznie mniejszy od średniego wieku mieszkańców całej Polski. Gmina Korczyna ma dodatni przyrost naturalny wynoszący 4. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu 0,36 na 1000 mieszkańców gminy Korczyna. W 2019 roku urodziło się 105 dzieci, w tym 47,6% dziewczynek i 52,4% chłopców. Na 1000 ludności gminy Korczyna przypada 9.02 zgonów. Jest to nieznacznie mniej od wartości średniej dla województwa podkarpackiego oraz znacznie mniej od wartości średniej dla kraju. W 2019 roku zarejestrowano 101 zameldowań w ruchu wewnętrznym oraz 136 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych wynosi dla gminy Korczyna -35. W tym samym roku 6 osób zameldowało się z zagranicy oraz zarejestrowano 0 wymeldowań za granicę - daje to saldo migracji zagranicznych wynoszące 6.

Gmina Krościenko Wyżne

Gmina Krościenko Wyżne ma 5 613 mieszkańców, z czego 49,5% stanowią kobiety, a 50,5% mężczyźni. W latach 2002-2019 liczba mieszkańców wzrosła o 11,3%. Średni wiek mieszkańców wynosi 39,5 lat i jest nieznacznie mniejszy od średniego wieku mieszkańców województwa podkarpackiego oraz nieznacznie mniejszy od średniego wieku mieszkańców całej Polski. Gmina Krościenko Wyżne ma dodatni przyrost naturalny wynoszący 6. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu 1,06 na 1000 mieszkańców gminy Krościenko Wyżne. W 2019 roku urodziło się 54 dzieci, w tym 42,6% dziewczynek i 57,4% chłopców. Na 1000 ludności gminy Krościenko Wyżne przypada 8.51 zgonów. Jest to mniej od wartości średniej dla województwa podkarpackiego oraz znacznie mniej od wartości średniej dla kraju. W 2019 roku zarejestrowano 51 zameldowań w ruchu



wewnętrznym oraz 73 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych wynosi dla gminy Krościenko Wyżne -22. W tym samym roku 2 osoby zameldowały się z zagranicy oraz zarejestrowano 0 wymeldowań za granicę - daje to saldo migracji zagranicznych wynoszące 2.

Gmina Miasto Krosno

Krosno jest miastem z liczbą mieszkańców wynoszącą 46 291, z czego 52,8% stanowią kobiety, a 47,2% mężczyźni. W latach 2002-2019 liczba mieszkańców zmalała o 4,1%. Średni wiek mieszkańców wynosi 43,8 lat i jest większy od średniego wieku mieszkańców województwa podkarpackiego oraz nieznacznie większy od średniego wieku mieszkańców całej Polski.

Prognozowana liczba mieszkańców Krosna w 2050 roku wynosi 33 635, z czego 17 604 to kobiety, a 16 031 mężczyźni. Krosno ma ujemny przyrost naturalny wynoszący -139. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu -3,00 na 1000 mieszkańców Krosna. W 2019 roku urodziło się 334 dzieci, w tym 48,8% dziewczynek i 51,2% chłopców. Na 1000 ludności Krosna przypada 10.2 zgonów. Jest to więcej od wartości średniej dla województwa podkarpackiego oraz nieznacznie mniej od wartości średniej dla kraju. W 2019 roku zarejestrowano 449 zameldowań w ruchu wewnętrznym oraz 535 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych wynosi dla Krosna -86. W tym samym roku 12 osób zameldowało się z zagranicy oraz zarejestrowano 1 wymeldowanie za granicę - daje to saldo migracji zagranicznych wynoszące 11.

Gmina Wojaszówka

Gmina Wojaszówka ma 9 329 mieszkańców, z czego 50,9% stanowią kobiety, a 49,1% mężczyźni. W latach 2002-2019 liczba mieszkańców wzrosła o 3,2%. Średni wiek mieszkańców wynosi 40,7 lat i jest porównywalny do średniego wieku mieszkańców województwa podkarpackiego oraz porównywalny do średniego wieku mieszkańców całej Polski. Gmina Wojaszówka ma ujemny przyrost naturalny wynoszący -12. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu -1,29 na 1000 mieszkańców gminy Wojaszówka. W 2019 roku urodziło się 77 dzieci, w tym 45,5% dziewczynek i 54,5% chłopców. Na 1000 ludności gminy Wojaszówka przypada 9.56 zgonów. Jest to wartość porównywalna do wartości średniej dla województwa podkarpackiego oraz znacznie mniej od wartości średniej dla kraju. W 2019 roku zarejestrowano 87 zameldowań w ruchu



wewnętrznych oraz 76 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych wynosi dla gminy Wojaszówka 11. W tym samym roku 3 osób zameldowało się z zagranicy oraz zarejestrowano 6 wymeldowań za granicę - daje to saldo migracji zagranicznych wynoszące -3.

TABELA 2 ZESTAWIENIE TABELARYCZNE. LICZBA MIESZKAŃCÓW. POWIERZCHNIA. GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA

Jednostka terytorialna	Liczba mieszkańców (stan na dzień 31.12.2019)	Powierzchnia [km ²]	Gęstość zaludnienia [os./km ²]	Dynamika zmian liczby mieszkańców w latach 2002-2019
Chorkówka	13464	77,4	174	wzrosła o 3,9%
Jedlicze	15432	58,6	265	wzrosła o 3,1%
Miejsce Piastowe	13691	51,3	266	wzrosła o 2,9%
Korczyna	11207	93,1	120	wzrosła o 5,3%
Krościenko Wyżne	5613	16,3	342	wzrosła o 11,3%
Krosno	46291	43,5	1069	zmałała o 4,1%
Wojaszówka	9329	83,4	111	wzrosła o 3,2%

Jednym z najbardziej istotnych elementów mających wpływ na funkcjonowanie transportu zbiorowego ma liczba osób w wieku poprodukcyjnym. Według nomenklatury GUS są to kobiety w wieku 60 lat i więcej oraz mężczyźni w wieku 65 lat i więcej. Starzenie się społeczeństwa to największe wyzwanie dzisiejszych czasów. Samorządy muszą zapewnić coraz większej liczbie osób korzystanie z ulg na przejazd transportem zbiorowym. Zadbanie o grupę osób w wieku poprodukcyjnym wiąże się również z wieloma działaniami aktywizującymi społeczeństwo, bez których rozwój miasta będzie niemożliwy. Aktywizacja osób starszych jest możliwa dzięki udogodnieniom zapewnianym w środkach transportu zbiorowego oraz w większej dostępności do nich. W kolejnej tabeli zestawiono liczbę osób w wieku produkcyjnym oraz poprodukcyjnym w poszczególnych gminach. Liczba osób w tych dwóch grupach dynamicznie się zmienia. Wiedza na temat zmian demograficznych jest kluczowa do planowania transportu publicznego¹. W związku z powyższym dokonano zestawień

¹ Dane: Bank Danych Lokalnych GUS, aktualne na dzień 31.12.2019r.



tabelarycznych zawierających dane strukturalne społeczeństwa z lat 2010- 2019 (tabela 2).

Przyjęto następujące założenia w klasyfikacji poszczególnych osób do grup funkcjonalnych:

- osoby w wieku przedprodukcyjnym – kobiety i mężczyźni poniżej 15 roku życia,
- osoby w wieku produkcyjnym – kobiety w wieku od 15 lat do 59 lat, mężczyźni w wieku od 15 lat do 64 lat,
- osoby w wieku poprodukcyjnym – kobiety w wieku 60 lat i więcej, mężczyźni w wieku 65 lat i więcej.

Analiza demograficzna dotyczy w szczególności grup osób w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym, aby zwrócić szczególną uwagę na szybkie tempo starzenia się społeczeństwa i konieczność zapewnienia grupie osób w podeszłym wieku lepszej dostępności do środków transportu zbiorowego.

TABELA 3 ZESTAWIENIE LICZBY OSÓB W GRUPACH WIEKOWYCH W LATACH 2010-2019

Jednostka terytorialna	Liczba osób w wieku...	Liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym									
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Chorkówka	produkcyjnym	8882	8905	8908	8902	8915	8880	8848	8800	8760	8719
	poprodukcyjnym	2129	2172	2209	2234	2288	2343	2421	2480	2543	2599
Jedlicze	produkcyjnym	10513	10474	10452	10351	10298	10263	10160	10042	9909	9815
	poprodukcyjnym	2542	2594	2673	2770	2842	2899	3000	3058	3142	3235
Miejsce Piastowe	produkcyjnym	9097	9140	9125	9098	9154	9116	9062	9010	8922	8849
	poprodukcyjnym	2219	2261	2307	2379	2458	2532	2595	2666	2736	2791
Korczyna	produkcyjnym	7321	7325	7318	7319	7315	7304	7291	7246	7218	7160
	poprodukcyjnym	1850	1870	1910	1919	1955	2024	2056	2105	2162	2210
Krościenko Wyżne	produkcyjnym	3630	3656	3678	3703	3679	3695	3694	3695	3701	3673
	poprodukcyjnym	778	810	836	859	915	934	965	998	1009	1021
Krosno	produkcyjnym	32462	32041	31660	31146	30566	30075	29529	29143	28711	28255
	poprodukcyjnym	8308	8674	9041	9485	9844	10273	10698	11124	11455	11751
Wojaszówka	produkcyjnym	6116	6142	6118	6100	6098	6106	6094	6101	6033	6019
	poprodukcyjnym	1567	1577	1580	1624	1667	1689	1731	1789	1826	1872



W tabeli 4 pokazano jak procentowo zmienia się wielkość grupy w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym na przestrzeni dekady.

TABELA 4 ZMIANY PROCENTOWE W LICZBIE LUDNOŚCI NA PRZESTRZENI LAT 2010-2019

Jednostka terytorialna	Grupa osób w wieku...	Zmiana (różnica liczby osób w grupie) 2019-2010	Zmiana procentowa
Chorkówka	produkcyjnym	-163	-2%
	poprodukcyjnym	470	+22%
Jedlicze	produkcyjnym	-698	-7%
	poprodukcyjnym	693	+27%
Miejsce Piastowe	produkcyjnym	-248	-3%
	poprodukcyjnym	572	+26%
Korczyna	produkcyjnym	-161	-2%
	poprodukcyjnym	360	+19%
Krościenko Wyżne	produkcyjnym	43	+1%
	poprodukcyjnym	243	+31%
Krosno	produkcyjnym	-4207	-13%
	poprodukcyjnym	3443	+41%
Wojaszówka	produkcyjnym	-97	-2%
	poprodukcyjnym	305	+19%

Należy zwrócić szczególną uwagę, że w ciągu dekady liczba osób w wieku poprodukcyjnym (tj. kobiet powyżej 60 roku życia oraz mężczyzn powyżej 65 roku życia) wzrosła znacząco we wszystkich analizowanych gminach oraz w Krośnie.

W gminie **Chorkówka**, na przestrzeni lat 2010-2019, liczba osób w wieku poprodukcyjny wrosła o 22%, przy jednoczesnym spadku liczby osób w wieku produkcyjnym, który wyniósł 2%.

W gminie **Jedlicze**, na przestrzeni lat 2010-2019, liczba osób w wieku poprodukcyjny wrosła o 27%, przy jednoczesnym spadku liczby osób w wieku produkcyjnym, który wyniósł 7%.

W gminie **Miejsce Piastowe**, na przestrzeni lat 2010-2019, liczba osób w wieku poprodukcyjny wrosła o 26%, przy jednoczesnym spadku liczby osób w wieku produkcyjnym, który wyniósł 3%.



W gminie **Korczyna**, na przestrzeni lat 2010-2019, liczba osób w wieku poprodukcyjny wrosła o 19%, przy jednoczesnym spadku liczby osób w wieku produkcyjnym, który wyniósł 2%.

W gminie **Krościenko Wyżne**, na przestrzeni lat 2010-2019, liczba osób w wieku poprodukcyjny wrosła o 31%, przy jednoczesnym niewielkim wzroście liczby osób w wieku produkcyjnym, który wyniósł 1%.

W gminie mieście **Krosno**, na przestrzeni lat 2010-2019, liczba osób w wieku poprodukcyjny wrosła o 41%, przy jednoczesnym spadku liczby osób w wieku produkcyjnym, który wyniósł 13%.

W gminie **Wojaszówka**, na przestrzeni lat 2010-2019, liczba osób w wieku poprodukcyjny wrosła o 19%, przy jednoczesnym spadku liczby osób w wieku produkcyjnym, który wyniósł 2%.

TABELA 5 PROCENTOWA PROPORCJA LICZBY OSÓB W WIEKU PRODUKCYJNYM ORAZ POPRODUKCYJNYM. PORÓWNANIE ROKU 2010 I 2019.

Jednostka terytorialna	SUMA (liczba osób w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym)	procent osób w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym			SUMA (liczba osób w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym)
		rok 2010	grupa osób	rok 2019	
Chorkówka	11011	81%	produkcyjna	77%	11318
		19%	poprodukcyjna	23%	
Jedlicze	13055	81%	produkcyjna	75%	13050
		19%	poprodukcyjna	25%	
Miejsce Piastowe	11316	80%	produkcyjna	76%	11640
		20%	poprodukcyjna	24%	
Korczyna	9171	80%	produkcyjna	76%	9370
		20%	poprodukcyjna	24%	
Krościenko Wyżne	4408	82%	produkcyjna	78%	4694
		18%	poprodukcyjna	22%	
Krosno	40770	80%	produkcyjna	71%	40006
		20%	poprodukcyjna	29%	
Wojaszówka	7683	80%	produkcyjna	76%	7891
		20%	poprodukcyjna	24%	



2.3. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

2.3.1. Rynek pracy. Bezrobocie. Przeciętne wynagrodzenie. Dojazdy do pracy.

W gminie **Chorkówka** na 1000 mieszkańców pracuje 98 osób . 44,2% wszystkich pracujących ogółem stanowią kobiety, a 55,8% mężczyźni. Bezrobocie rejestrowane w gminie Chorkówka wynosiło w 2019 roku 6,7% (8,4% wśród kobiet i 5,4% wśród mężczyzn). Wśród aktywnych zawodowo mieszkańców gminy Chorkówka 2 521 osób wyjeżdża do pracy do innych gmin, a 178 pracujących przyjeżdża do pracy spoza gminy - tak więc saldo przyjazdów i wyjazdów do pracy wynosi -2 343.

W gminie **Jedlicze** na 1000 mieszkańców pracuje 157 osób . 36,7% wszystkich pracujących ogółem stanowią kobiety, a 63,3% mężczyźni. Bezrobocie rejestrowane w gminie Jedlicze wynosiło w 2019 roku 5,2% (6,3% wśród kobiet i 4,3% wśród mężczyzn). Wśród aktywnych zawodowo mieszkańców gminy Jedlicze 2 779 osób wyjeżdża do pracy do innych gmin, a 1 260 pracujących przyjeżdża do pracy spoza gminy - tak więc saldo przyjazdów i wyjazdów do pracy wynosi -1 519.

W gminie **Miejsce Piastowe** na 1000 mieszkańców pracują 103 osoby. 52,1% wszystkich pracujących ogółem stanowią kobiety, a 47,9% mężczyźni. Bezrobocie rejestrowane w gminie Miejsce Piastowe wynosiło w 2019 roku 4,4% (5,4% wśród kobiet i 3,6% wśród mężczyzn). Wśród aktywnych zawodowo mieszkańców gminy Miejsce Piastowe 2 397 osób wyjeżdża do pracy do innych gmin, a 687 pracujących przyjeżdża do pracy spoza gminy - tak więc saldo przyjazdów i wyjazdów do pracy wynosi -1 710.

W gminie **Korczyna** na 1000 mieszkańców pracuje 75 osób. 60,9% wszystkich pracujących ogółem stanowią kobiety, a 39,1% mężczyźni. Bezrobocie rejestrowane w gminie Korczyna wynosiło w 2019 roku 5,0% (6,2% wśród kobiet i 3,9% wśród mężczyzn). Wśród aktywnych zawodowo mieszkańców gminy Korczyna 1 764 osób wyjeżdża do pracy do innych gmin, a 170 pracujących przyjeżdża do pracy spoza gminy - tak więc saldo przyjazdów i wyjazdów do pracy wynosi -1 594.

W gminie **Krościenko Wyżne** na 1000 mieszkańców pracują 74 osoby. 58,8% wszystkich pracujących ogółem stanowią kobiety, a 41,2% mężczyźni. Bezrobocie rejestrowane w gminie Krościenko Wyżne wynosiło w 2019 roku 4,2% (5,4%



wśród kobiet i 3,1% wśród mężczyzn). Wśród aktywnych zawodowo mieszkańców gminy Krościenko Wyżne 1 048 osób wyjeżdża do pracy do innych gmin, a 161 pracujących przyjeżdża do pracy spoza gminy - tak więc saldo przyjazdów i wyjazdów do pracy wynosi -887.

W **Krośnie** na 1000 mieszkańców pracują 504 osoby. Jest to znacznie więcej od wartości dla województwa podkarpackiego oraz znacznie więcej od wartości dla Polski. 45,4% wszystkich pracujących ogółem stanowią kobiety, a 54,6% mężczyźni. Bezrobocie rejestrowane w Krośnie wynosiło w 2019 roku 2,3% (2,4% wśród kobiet i 2,2% wśród mężczyzn). Jest to znacznie mniej od stopy bezrobocia rejestrowanego dla województwa podkarpackiego oraz znacznie mniej od stopy bezrobocia rejestrowanego dla całej Polski. W 2018 roku przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w Krośnie wynosiło 3 875,04 PLN, co odpowiada 80.10% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w Polsce. Wśród aktywnych zawodowo mieszkańców Krosna 1 813 osób wyjeżdża do pracy do innych miast, a 16 158 pracujących przyjeżdża do pracy spoza gminy - tak więc saldo przyjazdów i wyjazdów do pracy wynosi 14 345.

W gminie **Wojaszówka** na 1000 mieszkańców pracuje 81 osób. 51,3% wszystkich pracujących ogółem stanowią kobiety, a 48,7% mężczyźni. Bezrobocie rejestrowane w gminie Wojaszówka wynosiło w 2019 roku 4,9% (5,4% wśród kobiet i 4,4% wśród mężczyzn). Wśród aktywnych zawodowo mieszkańców gminy Wojaszówka 1 677 osób wyjeżdża do pracy do innych gmin, a 190 pracujących przyjeżdża do pracy spoza gminy - tak więc saldo przyjazdów i wyjazdów do pracy wynosi -1 487.

W 2018 roku przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w powiecie krośnieńskim (czyli m.in. w gminach Chorkówka, Jedlicze, Miejsce Piastowe, Korczyna, Krościenko Wyżne, Wojaszówka) wynosiło 3 498,74 PLN, co odpowiada 72.40% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w Polsce.



2.4. Uwarunkowania społeczno-ekonomiczne

O zamożności Gminy i jej możliwościach rozwojowych może świadczyć wskaźnik dochodów podatkowych w przeliczeniu na jednego mieszkańca. Podstawę danych stanowią dane o dochodach podatkowych gmin za 2019r.

Gmina Chorkówka – 1101 zł (1960 miejsce na 2477)

Gmina Jedlicze – 1695 zł (855 miejsce na 2477)

Gmina Miejsce Piastowe – 1116 zł (1933 miejsce na 2477)

Gmina Korczyna – 1206 zł (1754 miejsce na 2477)

Gmina Krościenko Wyżne – 1330 zł (1502 miejsce na 2477)

Gmina Miasto Krosno – 2144 zł (392 miejsce na 2477)

Gmina Wojaszówka – 1077 zł (2005 miejsce na 2477)

Najbogatszą Gminą w Polsce jest Gmina Kleszczów (29808 zł na 1 mieszkańca – 1 miejsce), a najbiedniejszą Gmina Potok Górny (486 zł na 1 mieszkańca – 2477 miejsce).

Średnia dla wszystkich Gmin wynosi 1634,50 PLN.

2.5. Sieć transportowa

2.5.1. Układ drogowy

Przez miasto Krosno przebiega droga krajowa nr 28, nazywana „trasą karpacką”, łącząca Zator (województwo małopolskie) z polsko-ukraińskim przejściem granicznym w Medyce. Biegnie równolegle do drogi krajowej nr 94/A4 (europejskiej E40), wzdłuż podnóża Karpat przez Wadowice, Rabkę Zdrój, Nowy Sącz, Jasło, Krosno, Sanok i Przemyśl.

Przebieg drogi na obszarze gminy miasta Krosna został przedstawiony w poniższej tabeli.

TABELA 6 WYKAZ DRÓG KRAJOWYCH NA TERENIE GMINY MIASTA KROSNA

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

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE DANYCH OTRZYMANÝCH Z UM KROSNO



Ponadto, przez wschodnią część obszaru objętego planem – gminy: Korczyna, Krościenko Wyżne i Miejsce Piastowe - przebiega droga krajowa nr 19 Rzeszów – Barwinek (granica państwa). W Miejscu Piastowym droga nr 19 krzyżuje się z drogą nr 28.

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

TABELA 7 WYKAZ DRÓG WOJEWÓDZKICH NA TERENIE GMINY MIASTA KROSNA

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

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE DANYCH OTRZYMANYCH Z UM KROSNO

Przez miasto Krosno przebiega 25 dróg powiatowych o łącznej długości 43,431 km. Wykaz dróg przedstawia tabela poniżej.

TABELA 8 WYKAZ DRÓG POWIATOWYCH NA TERENIE GMINY MIASTA KROSNA

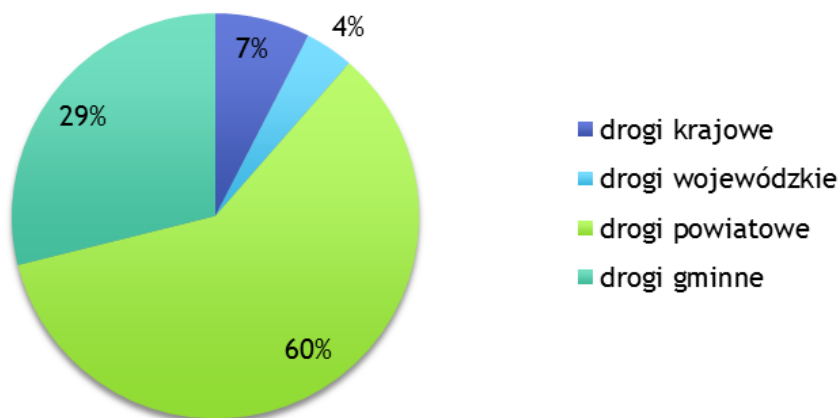
Nr drogi	Nazwa ulicy	Łączna długość [km]
119601R	Słoneczna	0,460
8196R	Zręcińska	2,746
1947R	Baczyńskiego	2,162
1948R	Wyspiańskiego	1,85
1962R	Białobrzaska	2,584
1973R	Bursaki	3,108
	Chopina	
1974R	Sikorskiego	4,073
	Wojska Polskiego	
1976R	Grodzka	3,557
	Suchodolska	
	Wyszyńskiego	
1977R	Popiełuszki Ks.	1,879
1978R	Pużaka	1,693
1979R	Krakowska	3,153
1980R	Konopnickiej	1,352
	Moniuszki	



Nr drogi	Nazwa ulicy	Łączna długość [km]
1982R	Okrzei	2,395
1983R	Podwale	0,761
	Tkacka	
1986R	Legionów	1,320
1987R	Wieniawskiego	0,686
1988R	Żółkiewskiego	0,877
1989R	Decowskiego Ks.	1,370
1990R	Grunwaldzka	1,441
	Reymonta	
2450R	Lwowska II	0,610
	Niepodległości	
2451R	Kolejowa	0,697
	Mielczarskiego	
2452R	Tysiąclecia	2,002
2453R	Staszica	0,349
2605R		1,980
1986R	Legionów	0,321
		SUMA: 43,431

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE DANYCH OTRZYMANYCH Z UM KROSNO

Na terenie miasta Krosna znajduje się 89,753 km dróg gminnych.



RYSUNEK 3 UDZIAŁ POSZCZEGÓLNYCH TYPÓW DRÓG W SYSTEMIE DROGOWYM GMINY MIASTA KROSNA

TABELA 9 DŁUGOŚĆ DRÓG POSZCZEGÓLNYCH KATEGORII W GMINIE MIEŚCIE KROSNO

Kategoria drogi	Łączna długość [km]
Krajowe	11,347
Wojewódzkie	5,830
Powiatowe	43,431
Gminne	89,753
SUMA	150,361



Dostępność miasta (źródło: na podstawie Planu rozwoju lokalnego miasta Krosna na lata 2021-2030)

Wewnętrzna dostępność komunikacyjna miasta jest na dobrym poziomie, na poziomie strategicznym wskazane zostały również kolejne działania mające na celu rozwój wewnętrznego układu komunikacyjnego. W ramach tych działań gmina zrealizowała przebudowę najważniejszej arterii komunikacyjnej miasta – drogi krajowej nr 28.

Równoległymi działaniami zapisanymi w Strategii Rozwoju Miasta Krosna na lata 2014-2022 mają być inwestycje służące polepszeniu warunków ruchu na terenie Krosna oraz łączące poszczególne dzielnice z ominięciem centrum miasta (budowa systemu dróg obwodowych). Problemem miasta jest jego słaba dostępność zewnętrzna, przede wszystkim brak dostępności do dróg szybkiego ruchu (drogi ekspresowe, autostrady). Szacowany czas dojazdu do autostrady lub drogi ekspresowej (w porze nocnej) wynosi według analiz 55 minut.

Niewątpliwym problemem pogarszającym dostępność zewnętrzną Krosna jest słabe skomunikowanie z portem lotniczym Rzeszów-Jasionka. Szacowany czas dojazdu samochodem do portu lotniczego Rzeszów – Jasionka (w porze nocnej) wynosi 73 min. W porze realizowania lotów rejsowych jest jeszcze o kilkanaście minut dłuższy.

Poszerzenie granic miasta od 1 stycznia 2021 r., stwarzające możliwość poprawy dostępności komunikacyjnej (połączenie Krosna z planowaną drogą ekspresową S19).

Zdiagnozowano słabą zewnętrzną dostępność komunikacyjną (brak bezpośredniego dostępu do dróg szybkiego ruchu (autostrada, droga ekspresowa), słabe skomunikowanie z portem lotniczym Rzeszów – Jasionka.

Wieloletnia Prognoza Finansowa Miasta Krosna na lata 2021 – 2039 przewiduje następujące wydatki, które przyczynią się do rozwiązania problemów komunikacyjnych w mieście:

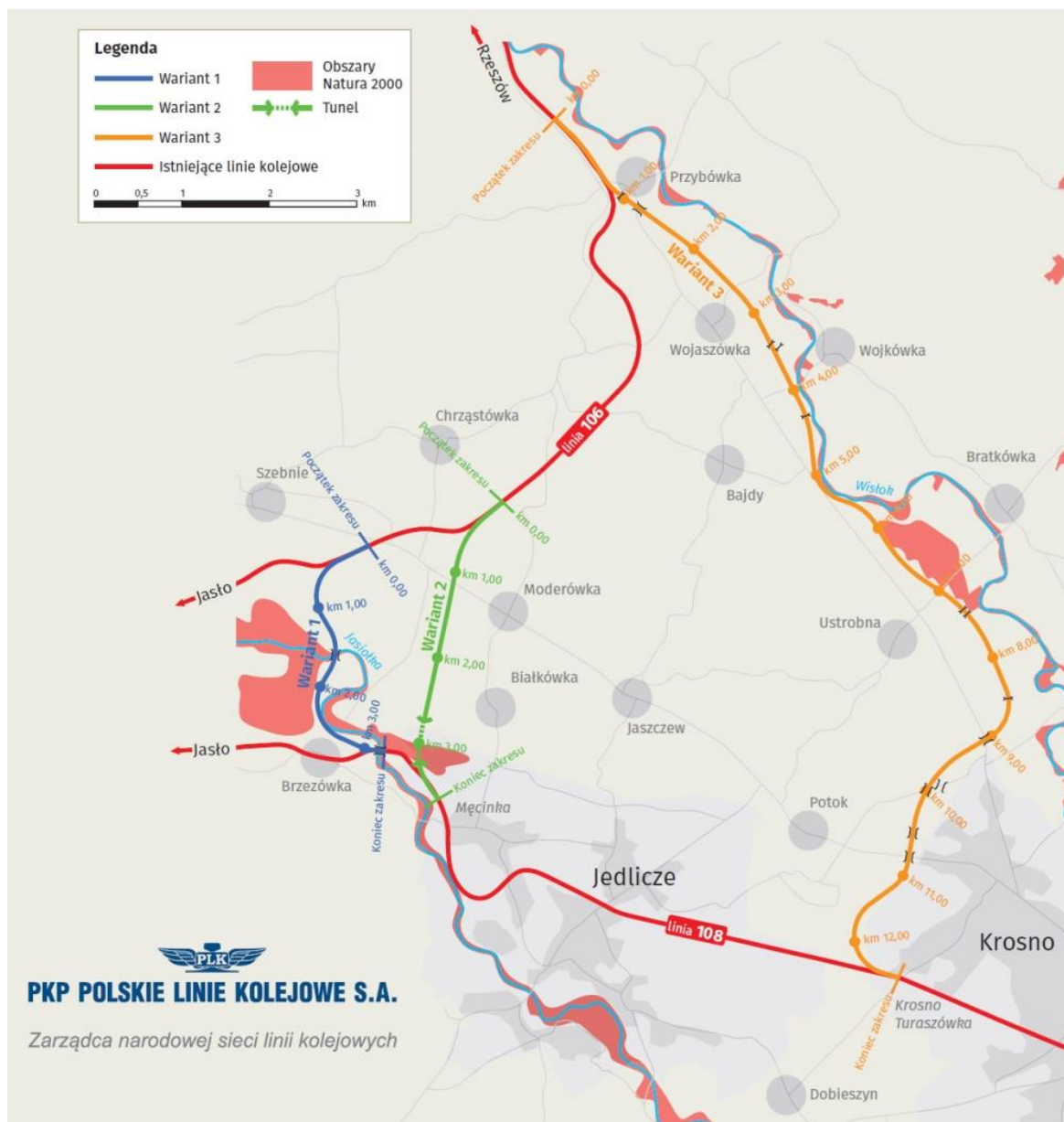
1. Rozbudowa ul. Niepodległości od ul. Grodzkiej do ul. Czajkowskiego – okres realizacji 2018 -2022.
2. Rozbudowa ul. Polnej – okres realizacji 2020 -2022.
3. Dobudowa drugiej jezdni obwodnicy miasta Krosna w ciągu drogi krajowej nr 28 na odcinku od km 229+300 do km 231+040 wraz z budową wiaduktu nad linią kolejową oraz budową infrastruktury technicznej – okres realizacji 2019-2021.
4. Budowa odcinka drogi G od skrzyżowania z drogą krajową nr 28 do skrzyżowania z ul. Sikorskiego wraz z budową wiaduktu nad linią kolejową



nr 108 oraz budową infrastruktury technicznej w Krośnie - okres realizacji 2019-2024.

2.5.2. Układ torowy

Przez Krosno przebiega linia kolejowa nr 108 Stróże – Krościenko. Jest to linia jednotorowa, niezelektryfikowana, kategorii pierwszorzędnej. Ponadto przez obszar objęty planem przebiega linia kolejowa nr 106 Rzeszów – Jasło. Linia ta również jest jednotorowa, niezelektryfikowana o kategorii pierwszorzędnej. Układ sieci kolejowej w regionie bardzo niekorzystnie wpływa na czas podróży z Krosna do stolicy województwa – Rzeszowa. Od lat planowane jest wybudowanie łącznicy między liniami nr 106 i 108 pozwalającej ominąć długi dojazd i powrót z Jasła, jednak wciąż nie jest znany możliwy (realny) termin takiej inwestycji. W Krośnie znajduje się stacja kolejowa oraz trzy przystanki: Krosno Turaszówka, Krosno Polanka i Krosno Miasto. Poza tym na obszarze objętym planem na linii nr 108 znajdują się: przystanek Jedlicze Męcinka, stacja Jedlicze, stacja Targowiska oraz przystanek Widacz. Na linii 106 w ramach gminy Wojaszówka znajdują się przystanek Wojaszówka i stacja Przybówka. W wojewódzkim planie transportowym wskazano na plany budowy łącznicy między liniami kolejowymi nr 106 i 108. W 2016 roku w wyniku przeprowadzonych konsultacji wybrano **Wariant nr 2** (Moderówka – Męcinka) położony po wschodniej stronie rzeki.



RYСУNEK 4 TRZY WARIANTY INWESTYCJI KOLEJOWEJ BUDOWY ŁĄCZNICZY JEDLICZE-SZCZEBNIE

Łącznica kolejowa skróci podróż pociągiem na trasie Krosno – Rzeszów. Dzięki realizacji tej inwestycji powstanie atrakcyjna alternatywa dla osób uczących się lub pracujących w Rzeszowie. Równocześnie łącznica ułatwi dojazd turystów do Krosna i w Bieszczady.

W marcu 2019 roku przedstawiciele PKP Polskich Linii Kolejowych oraz zarządu województwa podpisali umowy na dofinansowanie przygotowania dokumentacji trzech kolejowych inwestycji m.in. budowy łącznicy kolejowej Jedlicze-Szczebnie. Projekt realizowany jest w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego (RPO WP). W wyniku uzgodnień z Marszałkiem Województwa Podkarpackiego w obecnej perspektywie finansowej realizowane są prace projektowe jako I etap tego projektu. Realizacja robót planowana jest



wstępnie w przyszłej perspektywie finansowej na lata 2021-2027 – co uzależnione jest od alokacji środków, która zostanie określona przez Komisję Europejską. Dzięki realizacji projektu możliwe będzie wyeliminowanie czasochłonnej zmiany kierunku jazdy na stacji Jasło lub jazdy po linii kolejowej nr 618.

2.5.3. Infrastruktura rowerowa

W ramach zrównoważonego rozwoju transportu, dąży się również do zmniejszania obciążenia ruchem sieci drogowej poprzez rozbudowę infrastruktury pod wykorzystanie alternatywnych środków transportu indywidualnego, np. rowerów. Na koniec grudnia 2020 r. w granicach miasta istniało 22,8 km ścieżek rowerowych.

Układ ścieżek rowerowych prowadzonych poza jezdnią oraz tras rowerowych jest ważnym, oddzielnym elementem systemu transportowego Krosna, który ma pełnić w mieście funkcję rekreacyjną i transportową. Obecnie (rok 2021) prowadzone są działania zmierzające do spójnego systemu dróg rowerowych. Opracowywane są następujące zadania projektowe:

- Budowa alejek rowerowo - spacerowych wzdłuż rzeki Wisłok w Krośnie;
- Rozbudowa ul. Malinowa Góra w Krośnie (wraz z ciągiem pieszo-rowerowym);
- Budowa drogi pomiędzy ul. Polną, a ul. Sikorskiego w Krośnie (wraz ze ścieżką rowerową);
- Rozbudowa ul. Bolesława Chrobrego w Krośnie (wraz z ciągiem pieszo - rowerowym);
- Rozbudowa ulicy I. J. Paderewskiego w Krośnie wraz z rozbiórką i budową obiektu mostowego przez potok Lubatówka (wraz z ciągiem pieszo-rowerowym);
- Budowa drogi pomiędzy ul. Długą, a ul. Chrobrego w Krośnie (wraz z ciągiem pieszo - rowerowym);
- Rozbudowa ul. Niepodległości od ul. Grodzkiej do ul. Czajkowskiego (wraz ze ścieżką rowerową);
- Rozbudowa placu Monte Cassino w Krośnie (wraz ze ścieżką rowerową);
- Budowa drogi łączącej ul. Kopernika z ul. Korczyńską (wraz ze ścieżką rowerową);

Ponadto obecnie realizowane są inwestycje drogowe pn.:

- Dobudowa drugiej jezdni obwodnicy miasta Krosna w ciągu drogi krajowej nr 28 na odcinku od km 229+300 do km 231+040 wraz z budową wiaduktu nad linią kolejową oraz budową infrastruktury technicznej (wraz z ciągiem pieszo - rowerowym);
- Rozbudowa ul. Polnej (wraz z budową ciągu pieszo - rowerowego)



3. Sieć komunikacyjna

3.1. Informacje ogólne

3.1.1. Transport drogowy

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

Komunikacja o charakterze użyteczności publicznej uzupełniana jest przewozami komercyjnymi – lokalnymi i dalekobieżnymi. Głównymi lokalnymi przewoźnikami są: FHU Adam Pudlik, Przewóz Osób Dromader, FHU Józef Fornal, Firma Transportowo-Usługowa Beskid Niemiec Kazimierz, Firma Transportowo-Usługowo Handlowa Bodek Bogdan Wilusz, Firma Przewozowo-Handlowo-Usługowa Kubuś Lucyna Blok, Firma Przewozowo-Handlowo-Usługowa Ewa Wielgos, Trans-Usługi Sp. z o.o., Przewóz Osób Krzysztof Such, Miś Sp. z o.o., Rokers Michał Kielar, F.P.U.H. Miko Paweł Mikosz, FUB „Jacek” Jacek Lega. Powyższa lista przewoźników jest aktualna na dzień 31.03.2021r.

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

3.1.2. Transport kolejowy

Obecnie (stan na dzień 31.03.2021r.) ze stacji kolejowej Krosno realizowane są następujące odjazdy:

Relacja	Godzina odjazdu	Numer pociągu	Przewoźnik
Sanok - Jasło	07:41	30860	Przewozy Regionalne
Kraków Główny - Zagórz	13:28	30113	Inter City
Jasło - Sanok	14:09	30853	Przewozy Regionalne
Zagórz - Kraków Główny	16:02	33112	Inter City
Sanok - Jasło	16:22	30862	Przewozy Regionalne
Rzeszów Główny - Sanok	18:29	30897	Przewozy Regionalne
Kraków Główny - Zagórz	23:23	30111	Inter City

Oferta kolejowa jest znikoma i nieatrakcyjna dla podróżujących.



3.1.3. Transport lotniczy

Lotnisko w Krośnie (kod 2B) dysponuje utwardzonym pasem o nawierzchni asfaltowo – betonowej wraz z systemem oświetlenia i światłami PAPI pozwalającymi na wykonywanie operacji lotniczych także po zmroku. Udostępniane są również 2 pasy trawiaste, które dzięki regularnemu utrzymaniu pozwalają na korzystanie z lotniska niezależnie od kierunku i siły wiatru.

3.1.4. Transport miejski

Spółka MKS Krosno w roku 2020 obsługiwała 19 linii komunikacyjnych:
- 7 linii miejskich: A, B, E, G, K, 0 i 10 (niektóre wariantowo obsługiwały kilka przystanków zlokalizowanych poza Krosnem),
- 12 linii podmiejskich: 1, 2, 3, 4, 5, 7, 11, 12, 16, 18, 20 i 23

W ramach realizowanego rozkładu jazdy, który w roku 2020 obfitował w duże zmiany, związane przede wszystkim z licznymi ograniczeniami spowodowanymi przez panujący stan zagrożenia epidemiologicznego, autobusy Spółki MKS przejechały 1 624 518 wozokilometrów i przewiozły 1 710 992 pasażerów. W roku 2019 wykonanych zostało 1 812 673 wozokilometrów, przewiezionych zostało 2 912 688 pasażerów (więcej o 1,2 mln pasażerów w porównaniu z rokiem 2020).

W 2019 roku w ramach rozwoju transportu niskoemisyjnego na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno poniesiono inwestycję rozwój transportu zbiorowego. Wydatki dotyczyły m.in. w 2019 roku zakupu 8 autobusów marki Autosan (w 2018r. zakupiono 11 hybrydowych autobusów marki VOLVO oraz 2 autobusy marki IVECO), przebudowano 3 zatoki autobusowe (2 przy ul. Wojska Polskiego i 1 przy ul. Żwirki i Wigury), zakupiono biletomaty, zbudowano przystanek do obsługi MKS na dworcu przy ul. Kolejowej/Naftowej oraz zakupiono i zamontowano ponad 50 wiat przystankowych, 11 tablic dynamicznej informacji pasażerskiej. W 2019 roku zmodernizowano również niektóre elementy dworca autobusowego przy ul. Kolejowej i Naftowej w Krośnie (zakup gablotek ogłoszeniowych, tabliczek stanowiskowych oraz oznakowanie stanowisk).



TABELA 10 TABOR JAKIM DYSPONUJE OPERATOR PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

LP	WŁAŚCICIEL	MARKA / TYP	LICZBA MIEJSC OGÓLEM / SIEDZĄCYCH	ROK PROD.	ŹRÓDŁO ZASILANIA	NORMA EMISJI	
1	MKS SP. Z O.O. KROSNO	AUTOSAN H9-35	70 / 24	1996	OLEJ NAPĘDOWY	-	
2	MKS SP. Z O.O. KROSNO	AUTOSAN H7.20	50 / 19	2003	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 3	
3	MKS SP. Z O.O. KROSNO	AUTOSAN H7.20	50 / 19	2003	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 3	
4	MKS SP. Z O.O. KROSNO	AUTOSAN A10.10.T	81 / 30	2005	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 3	
5	MKS SP. Z O.O. KROSNO	AUTOSAN A10.10.T	81 / 30	2005	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 3	
6	MKS SP. Z O.O. KROSNO	AUTOSAN A10.10.T	81 / 30	2005	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 3	
7	MKS SP. Z O.O. KROSNO	AUTOSAN H7.20MB	45 / 18	2006	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 3	
8	GMINA MIASTO KROSNO	AUTOSAN SANCITY M09LE	61 / 18	2010	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
9	GMINA MIASTO KROSNO	AUTOSAN SANCITY M09LE	61 / 18	2010	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
10	GMINA MIASTO KROSNO	AUTOSAN SANCITY M09LE	61 / 18	2010	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
11	GMINA MIASTO KROSNO	AUTOSAN SANCITY M09LE	61 / 18	2010	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
12	GMINA MIASTO KROSNO	AUTOSAN SANCITY M09LE	61 / 18	2010	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
13	GMINA MIASTO KROSNO	AUTOSAN SANCITY M09LE	61 / 18	2011	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
14	GMINA MIASTO KROSNO	AUTOSAN SANCITY M09LE	61 / 18	2011	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
15	GMINA MIASTO KROSNO	AUTOSAN SANCITY M09LE	61 / 18	2011	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
16	GMINA MIASTO KROSNO	AUTOSAN SANCITY M09LE	61 / 18	2011	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
17	MKS SP. Z O.O. KROSNO	AUTOSAN SANCITY M09LE	61 / 18	2012	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
18	MKS SP. Z O.O. KROSNO	ROHILL 7RMC15	31 / 14	2005	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 3	
19	MKS SP. Z O.O. KROSNO	ROHILL RMC 15	28 / 16	2006	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 3	
20	MKS SP. Z O.O. KROSNO	CUBY SPRINTER 519 CDI	29 / 9	2013	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
21	MKS SP. Z O.O. KROSNO	CUBY SPRINTER 519 CDI	29 / 9	2013	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
22	MKS SP. Z O.O. KROSNO	COMAN MAXIRIDER	30 / 16	2007	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 4	
23	MKS SP. Z O.O. KROSNO	AUTOSAN SANCITY M09LE	60 / 17	2014	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
24	MKS SP. Z O.O. KROSNO	AUTOSAN SANCITY M09LE	61 / 18	2014	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	



LP	WŁAŚCICIEL	MARKA / TYP	LICZBA MIEJSC OGÓŁEM / SIEDZĄCYCH	ROK PROD.	ŹRÓDŁO ZASILANIA	NORMA EMISJI	
25	MKS SP. Z O.O. KROSNO	AUTOSAN SANCITY M09LE	61 / 21	2014	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
26	GMINA MIASTO KROSNO	MMI IVECO 72 C URBY	32 / 15	2018	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 6	
27	GMINA MIASTO KROSNO	MMI IVECO 72 C URBY	32 / 15	2018	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 6	
28	GMINA MIASTO KROSNO	VOLVO 7900	81 / 28	2018	HYBRYDA	EURO 6	
29	GMINA MIASTO KROSNO	VOLVO 7900	81 / 28	2018	HYBRYDA	EURO 6	
30	GMINA MIASTO KROSNO	VOLVO 7900	81 / 28	2018	HYBRYDA	EURO 6	
31	GMINA MIASTO KROSNO	VOLVO 7900	81 / 28	2018	HYBRYDA	EURO 6	
32	GMINA MIASTO KROSNO	VOLVO 7900	81 / 28	2018	HYBRYDA	EURO 6	
33	GMINA MIASTO KROSNO	VOLVO 7900	81 / 28	2018	HYBRYDA	EURO 6	
34	GMINA MIASTO KROSNO	VOLVO 7900	81 / 28	2018	HYBRYDA	EURO 6	
35	GMINA MIASTO KROSNO	VOLVO 7900	81 / 28	2018	HYBRYDA	EURO 6	
36	GMINA MIASTO KROSNO	VOLVO 7900	81 / 28	2018	HYBRYDA	EURO 6	
37	GMINA MIASTO KROSNO	VOLVO 7900	81 / 28	2018	HYBRYDA	EURO 6	
38	GMINA MIASTO KROSNO	VOLVO 7900	81 / 28	2018	HYBRYDA	EURO 6	
39	GMINA MIASTO KROSNO	AUTOSAN SANCITY M12LF.10LF	85 / 23	2019	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 6	
40	GMINA MIASTO KROSNO	AUTOSAN SANCITY M12LF.10LF	85 / 23	2019	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 6	
41	GMINA MIASTO KROSNO	AUTOSAN SANCITY M12LF.10LF	85 / 23	2019	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 6	
42	GMINA MIASTO KROSNO	AUTOSAN SANCITY M12LF.10LF	85 / 23	2019	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 6	
43	GMINA MIASTO KROSNO	AUTOSAN SANCITY M12LF.10LF	85 / 23	2019	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 6	
44	GMINA MIASTO KROSNO	AUTOSAN SANCITY M12LF.10LF	85 / 23	2019	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 6	
45	GMINA MIASTO KROSNO	AUTOSAN SANCITY M12LF.10LF	85 / 23	2019	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 6	
46	GMINA MIASTO KROSNO	AUTOSAN SANCITY M12LF.10LF	85 / 23	2019	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 6	

Źródło: Gmina Miasto Krosno



4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno

4.1. Prognoza ruchu w wariantach pasywnym i aktywnym

Uruchomienie przewozów na linii komunikacyjnej charakteryzującej się wysoką częstotliwością kursowania pojazdów jest jednym z czynników zachęcających podróżnych do zmian dotychczasowych zachowań komunikacyjnych. Integracja różnych środków transportu, wprowadzenie zintegrowanej oferty taryfowo-biletowej, nowoczesna informacja pasażerska oraz wysoka dostępność do sieci publicznego transportu zbiorowego to kolejne czynniki zachęcające mieszkańców niekorzystających dotychczas z publicznego transportu do pozostawienia samochodu w domu i realizacji podróży obligatoryjnych transportem zbiorowym. Jednym z najistotniejszych elementów wpływających na wybór transportu publicznego do osiągnięcia swoich celów podróży jest komfort podróżowania. Stan infrastruktury punktowej (przystanki) i liniowej (stan dróg, linii kolejowych), a przede wszystkim tabor (pojemność i nowoczesność) mają kluczowe znaczenie przy wyborze sposobu poruszania się. Istotnym jest również kwestia związana z pewnością realizacji przewozów, czyli niezawodność.

Większość z powyższych zmiennych ma charakter niemiernodajny i zależy od subiektywnego postrzegania transportu zbiorowego przez mieszkańców. Ogólny wizerunek poszczególnych środków transportu wpływa na ich popularyzację w społeczeństwie. W niektórych przypadkach nawet drobne udogodnienia dla pasażerów mogą mieć istotne znaczenie przy podejmowaniu decyzji o wyborze sposobu podróżowania.

Z uwagi na szerokie spectrum kryteriów mających wpływ na podział zadań przewozowych prognozy ruchu wykonano w dwóch wariantach:

- pasywnym, zakładającym utrzymanie obecnie panujących warunków podróży transportem zbiorowym;
- aktywnym, którego główną determinantą jest podnoszenie zarówno wielkości jak i jakości świadczonych usług przewozowych poprzez poprawę dostępności, zwiększanie częstotliwości, integrację z innymi środkami transportu, integrację taryfowo-biletową oraz poprawę komfortu podróży, w tym utrzymanie dotychczasowych przewozów oraz uruchomienie nowych połączeń o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Miasto Krosno.



Wariant aktywny zakłada zawieranie porozumień międzygminnych, dzięki którym możliwe będzie uruchomienie nowych połączeń pomiędzy najważniejszymi ciągami komunikacyjnymi.

Organizator będzie podejmował działania w celu realizacji wariantu aktywnego. W okresie obowiązywania Planu prognozuje się, że spadek liczby podróży realizowanych publicznym transportem zbiorowym nie będzie znaczący lub zahamuje się (przy ustabilizowaniu sytuacji związanej z ogólnościową pandemią koronawirusa). Ważnym elementem będzie odpowiednie promowanie transportu zbiorowego oraz informowanie społeczeństwa o dostępnych usługach i wprowadzanych udogodnieniach. Działania organizatora ukierunkowane będą na wzrost świadomości społeczeństwa w zakresie rozwoju zrównoważonego systemu transportu. Zasadniczym czynnikiem determinującym realizację wariantu aktywnego, będzie dostępność zewnętrznych źródeł finansowania, umożliwiających przeprowadzenie inwestycji infrastrukturalnych określonych w dokumentach strategicznych. W przypadku braków lub opóźnień w procesach inwestycyjnych przewiduje się możliwość realizacji wariantu pasywnego. Organizator publicznego transportu zbiorowego będzie podejmował działania związane ze zwiększeniem dostępności i bezpośredniości połączeń, w odpowiedzi na zapotrzebowanie mieszkańców, gdy środki finansowe miasta Krosna i Gmin ościennych będą na to pozwalać.

4.2. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

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



4.2.1. Urzędy i instytucje publiczne

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

TABELA 11 URZĘDY I INSTYTUCJE PUBLICZNE W KROŚNIE

Nazwa	Adres
Urząd Miasta Krosna	ul. Lwowska 28a
Podkarpacki Urząd Wojewódzki w Rzeszowie Delegatura w Krośnie	ul. Bieszczadzka 1
Starostwo Powiatowe	ul. Bieszczadzka 1
Urząd Skarbowy	ul. Składowa 5
Izba Skarbowa w Rzeszowie Ośrodek Zamiejscowy w Krośnie	ul. Pużaka 18
Regionalna Izba Obrachunkowa w Rzeszowie Zespół w Krośnie	ul. Bieszczadzka 5
Powiatowy Urząd Pracy	ul. Bieszczadzka 5
Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych	ul. Bieszczadzka 2
Komenda Miejska Policji	ul. Lwowska 28
Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej	ul. Niepodległości 6
Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna	ul. Kisielewskiego 12
Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego dla Miasta Krosna	ul. Bieszczadzka 1
Miejski Inspektorat Weterynarii	ul. Walslebena 6
Państwowa Inspekcja Pracy	ul. Kletówki 52
Wojewódzki Inspektorat Weterynarii w Rzeszowie z/s w Krośnie	ul. Ściegiennego 6a
Wojewódzki Inspektorat Inspekcji Ochrony Roślin i Nasiennictwa w Rzeszowie Oddział Terenowy Krosno	ul. Żółkiewskiego 8
Powiatowy zespół Doradztwa Rolniczego	ul. Żółkiewskiego 8
Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Rzeszowie Oddział Krosno	ul. Bieszczadzka 3
Podkarpacki zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych Oddział w Sanoku Inspektorat w Krośnie	ul. Żółkiewskiego 10
Wojewódzki Inspektorat Inspekcji Farmaceutycznej w Rzeszowie Delegatura w Krośnie	ul. Bieszczadzka 1
Wojewódzki Oddział Służby Ochrony zabytków Delegatura w Krośnie	ul. Bieszczadzka 1
Urząd Celny	ul. Tysiąclecia 38
Okręgowy Urząd Górniczy	ul. Armii Krajowej 3
Wojewódzki Urząd Pracy w Rzeszowie Oddział zamiejscowy w Krośnie	ul. Lewakowskiego 27b
Urząd Lotnictwa Cywilnego Oddział Terenowy Krosno	ul. Żwirki i Wigury 9
Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego	ul. Mięśowicza 4
Rejonowy Urząd Poczty	ul. Podwałe 38
Agencja Własności Rolnej Skarbu Państwa Oddział Terenowy Rzeszów Gospodarstwo administracyjno-Handlowe w Krośnie	ul. Grodzka 26
Regionalna Stacja Hydrologiczno - Meteorologiczna IMGW	ul. Okrzei 99



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

Nazwa	Adres
Sąd Rejonowy	ul. Sienkiewicza 12
Sąd Okręgowy	ul. Sienkiewicza 12
Prokuratura Rejonowa	ul. Czajkowskiego 51
Prokuratura Okręgowa	ul. Czajkowskiego 51
Instytut Górnictwa Naftowego i Gazownictwa Oddział w Krośnie	ul. Armii Krajowej 3
Okręgowa Izba Lekarska w Krakowie Delegatura w Krośnie	ul. Niepodległości 2
Podkarpacka Izba Rolnicza	ul. Łukasiewicza 49
Rejon Dróg Krajowych	ul. Tysiąclecia 38
Podkarpacka Wojewódzka Komenda OHP Filia w Krośnie	ul. Grodzka 1
Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej w Krośnie Sp. z o.o.	ul. Fredry 12

TABELA 12 DANE ADRESOWE URZĘDÓW GMIN, DLA KTÓRYCH MIASTO KROSNO PEŁNI ROLĘ ORGANIZATORA PTZ

Urząd Gminy	Adres
Chorkówka	38-458 Chorkówka, 175
Jedlicze	38-460 Jedlicze, Rynek 6
Korczyna	38-420 Korczyna, Rynek 18A
Krościenko Wyżne	38-422 Krościenko Wyżne, ul. Południowa 9
Miejsce Piastowe	38-430 Miejsce Piastowe, ul. Dworska 14
Wojaszówka	38-471 Wojaszówka, 115

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

- Wodociągi Gminne Gminy Chorkówka,
- Gminny Zakład Komunalny w Korczynie,
- Gminny Zakład Komunalny w Wojaszówce,
- Jedlickie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Sp. z o. o..

4.2.2. Placówki oświatowe i naukowe

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

TABELA 13 PLACÓWKI OŚWIATOWE W KROŚNIE

Nazwa	Adres
Przedszkole Miejskie Nr 5	ul. Powst. Warszawskich 42
Przedszkole Miejskie Nr 8	ul. S. Kisielewskiego 15



Nazwa	Adres
Szkoła Podstawowa Nr 3	ul. Marii Konopnickiej 5
Szkoła Podstawowa Nr 5	ul. Grunwaldzka 15
Miejski Zespół Szkół Nr 1	ul. J.S. Magurów 1
Przedszkole Miejskie Nr 2	
Szkoła Podstawowa Nr 10	
Miejski Zespół Szkół Nr 2	ul. Wyspiańskiego 20
Przedszkole Miejskie Nr 11	
Szkoła Podstawowa Nr 12	
Miejski Zespół Szkół Nr 3	ul. Decowskiego 9
Przedszkole Miejskie Nr 10	
Szkoła Podstawowa Nr 7	
Miejski Zespół Szkół Nr 4	ul. S. Kisielewskiego 18
Szkoła Podstawowa Nr 15	
II Liceum Ogólnokształcące	
Miejski Zespół Szkół Nr 6	ul. Wyzwolenia 6b
Przedszkole Miejskie Nr 4	
Szkoła Podstawowa Nr 6	
Miejski Zespół Szkół Nr 7	ul. Bohaterów Westerplatte 24
Przedszkole Miejskie Nr 1	
Szkoła Podstawowa Nr 4	
Miejski Zespół Szkół Nr 8	ul. Powstańców Śląskich 37
Przedszkole Miejskie Nr 3	
Szkoła Podstawowa Nr 8	
Szkoła Podstawowa Nr 14 z Oddziałami Sportowymi i Integracyjnymi	ul. Wojska Polskiego 45
I Liceum Ogólnokształcące z Oddziałami Dwujęzycznymi	ul. Ks. P. Skargi 2
Zespół Szkół Ponadpodstawowych Nr 1	ul. Podkarpacka 16
Technikum Nr 1	
V Liceum Ogólnokształcące	
Zespół Szkół Ponadpodstawowych Nr 2	ul. Ks. S. Szpetnara 9
Technikum Nr 2	
Branżowa Szkoła I stopnia Nr 2	
Zespół Szkół Mechanicznych	ul. Tysiąclecia 5
Technikum Nr 3	
Branżowa Szkoła I stopnia Nr 3	
Zespół Szkół Naftowo-Gazowniczych	ul. Bohaterów Westerplatte 20
VI Liceum Ogólnokształcące	
Technikum Nr 4	
Branżowa Szkoła I stopnia Nr 4	ul. Rzeszowska 10
Zespół Szkół Elektrycznych i Ogólnokształcących	
Technikum Nr 5	
III Liceum Ogólnokształcące	ul. Ks. P. Skargi 3
Zespół Szkół Architektoniczno- Budowlanych	



Nazwa	Adres
Technikum Nr 6	ul. Czajkowskiego 49
Branżowa Szkoła I stopnia Nr 6	
Zespół Szkół Kształcenia Ustawicznego	
Technikum Nr 7	
Liceum Ogólnokształcące dla dorosłych	
Szkoła Policealna	
Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczych	ul. Bema 46
Miejska Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna	ul. Lewakowskiego 14
Zespół Placówek Oświatowych	ul. Bohaterów Westerplatte 20a
Przedszkole Niepubliczne Zgromadzenia Sióstr Św. Józefa	ul. Grodzka 2
Prywatne Przedszkole "Tęczowa Kraina"	ul. Kościuszki 29
Niepubliczne Przedszkole "Stokrotka"	ul. Żółkiewskiego 9
Przedszkole Językowe "Bajkowy Świat"	ul. Jagiellońska 3
Niepubliczne Integracyjne Przedszkole "Motylek"	ul. Korczyńska 1 oraz ul. Grodzka 73C
Terapeutyczne Niepubliczne Przedszkole "Guziczek"	ul. Lwowska 6
Niepubliczne Przedszkole Marii Montessori "Mali Odkrywcy"	ul. Krakowska 124 oraz ul. Rzeszowska 36
Niepubliczne Przedszkole "Mali Odkrywcy"	ul. Bursaki 29B
Niepubliczne Przedszkole Integracyjne "Planeta 21"	ul. Wolności 1 oraz ul. Czajkowskiego 51
Niepubliczne Przedszkole Terapeutyczne "Hocki Klocki"	ul. S. Batorego 2E
Katolicka Szkoła Podstawowa i Liceum Ogólnokształcące	ul. Grodzka 6
Niepubliczna Szkoła Podstawowa "Niebieska 21"	ul. Czajkowskiego 51
Liceum Ogólnokształcące Mistrzostwa Sportowego "Karpaty"	ul. Wojska Polskiego 45
Karpacka Państwowa Uczelnia w Krośnie	Rynek 1 Kampusy przy ulicach: Wyspiańskiego 20 Dmochowskiego 12 Żwirki i Wigury 9a Kazimierza Wielkiego 8

Źródło: Gmina Miasto Krosno



TABELA 14 PLACÓWKI OŚWIATOWE W POZOSTAŁYCH GMINACH OBJĘTYCH PLANEM TRANSPORTOWYM

Gmina	Nazwa placówki
Chorkówka	Żłobek Gminny „Akademia Malucha” w Świerzowej Polskiej
	Samorządowe Przedszkole „Baśniowa Kraina” w Chorkówce wchodzące w skład Zespołu Szkół w Chorkówce
	Samorządowe Przedszkole w Świerzowej Polskiej wchodzące w skład Zespołu Szkół w Świerzowej Polskiej
	Samorządowe Przedszkole w Zręcinie wchodzące w skład Zespołu Szkół w Zręcinie
	Szkoła Podstawowa im. Ignacego Łukasiewicza w Bóbrce wchodząca w skład Zespołu Szkół i Placówek w Bóbrce
	Szkoła Podstawowa im. Ignacego Łukasiewicza w Chorkówce wchodząca w skład Zespołu Szkół w Chorkówce
	Szkoła Podstawowa im. św. Jana z Dukli w Draganowej
	Szkoła Podstawowa w Faliszówce
	Szkoła Podstawowa im. ks. Stanisława Kołodzieja w Kobyłanach
	Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Kopytowej
	Szkoła Podstawowa w Leśniówce
	Niepubliczna Szkoła Podstawowa w Sulistrowej
	Szkoła Podstawowa w Szczepańcowej
	Szkoła Podstawowa im. Ignacego Łukasiewicza w Świerzowej Polskiej wchodząca w skład Zespołu Szkół w Świerzowej Polskiej
	Szkoła Podstawowa im. św. Jana Kantego i św. Jana Pawła II w Zręcinie wchodząca w skład Zespołu Szkół w Zręcinie
Szkoła Podstawowa im. Karola Klobassy-Zrenckiego w Żeglcach	
Jedlicze	Samorządowy Żłobek w Jedliczu
	Samorządowe Przedszkole w Jedliczu
	Samorządowe Przedszkole filia w Potoku
	Zespół Szkolno – Przedszkolny w Jaszczwi
	Zespół Szkolno – Przedszkolny w Żarnowcu
	Szkoła Podstawowa im. Wincentego Manierskiego w Jedliczu
	Szkoła Podstawowa w Moderówce
	Szkoła Podstawowa im. Edmunda Łozińskiego w Potoku
	Szkoła Podstawowa w Długiem
	Szkoła Podstawowa w Dobieszynie
	Szkoła Podstawowa im. Władysława Broniewskiego w Piotrówce



Gmina	Nazwa placówki
	Zespół Szkół im. Armii Krajowej w Jedliczu
	Liceum Ogólnokształcące im. Marii Konopnickiej w Jedliczu
Miejsce Piastowe	Zespół Szkół Publicznych w Miejscu Piastowym
	Szkoła Podstawowa w Głowience
	Szkoła Podstawowa w Łężanach
	Szkoła Podstawowa w Rogach
	Szkoła Podstawowa w Targowiskach
	Szkoła Podstawowa we Wrocance
	Szkoła Podstawowa w Zalesiu
Korczyna	Szkoła Podstawowa im. Marii Konopnickiej w Iskrzyni
	Szkoła Podstawowa w Krasnej
	Szkoła Podstawowa im. prof. Stanisława Pigonia w Komborni
	Szkoła Podstawowa im. Ignacego Łukasiewicza w Węglówce
	Przedszkole Samorządowe im. Misia Uszatka w Korczynie
Szkoła Podstawowa im. Aleksandra Fredry w Korczynie	
Krościenko Wyżne	Publiczna Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Krościenku Wyżnym
	Przedszkole Samorządowe im. Wandy Chotomskiej w Krościenku Wyżnym
	Niepubliczne Przedszkole Św. Józefa w Krościenku Wyżnym prowadzone przez Zgromadzenie Sióstr Służebniczek NMP NP
Wojaszówka	Szkoła Podstawowa im. Kajetana Trybusa w Wojaszówce
	Szkoła Podstawowa im. Bohaterów Monte Cassino w Ustrobnej
	Gminne Przedszkole w Wojaszówce
	Zespół Szkół im. Aleksandra Fredry w Odrzykoniu
	Szkoła Podstawowa im. Stanisława Starowieyskiego w Bratkówce
	Szkoła Podstawowa im. Jana Kochanowskiego w Łękach Strzyżowskich

4.2.3. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Wśród generatorów ruchu ważną rolę odgrywają strefy przemysłowe i duże zakłady pracy, zarówno lokalnych przedsiębiorców, jak i zagranicznych. Na terenie miasta Krosna największym pracodawcą są Krośnieńskie Huty Szkła KROSNO S.A. – producent sodowego szkła gospodarczego. Do przedsiębiorstw zatrudniających powyżej 1000 pracowników należy zaliczyć BWI Poland Technologies – wiodącego dostawcę amortyzatorów w Europie Środkowej i



Wschodniej, do przedsiębiorstw zatrudniających ok 700 pracowników - Nowy Styl Sp. z o.o., należące do Grupy Nowy Styl i zajmujące się produkcją krzesel i mebli. Zakład łącznie w zakładach Krośnie i Jaśle zatrudnia około 2400 osób. Na terenie Krosna swoją siedzibę ma także Merkury Market Sp. z o.o. – sieć sklepów z artykułami wyposażenia wnętrz oraz materiałów budowlanych. Do grona największych pracodawców zaliczyć należy Goodrich Aerospace Poland Sp. z o.o. oraz FK ProTech Sp. z o.o. (obie firmy działają w branży lotniczej).

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

TABELA 15 WIĘKSZE PRZEDSIĘBIORSTWA NA TERENIE OBJĘTYM PLANEM TRANSPORTOWYM

Gmina	Nazwa firmy	Charakterystyka
Jedlicze	Rafineria Orlen Południe – Jedlicze	przetwórstwo ropy naftowej, przeróbka olejów przepracowanych
	Huta Szkła „Zorza” S. C.	huta szkła
	Zakłady Produkcyjno - Remontowe Energetyki w Jedliczu	remont, produkcja urządzeń do przesyłu energii, silników energetycznych oraz urządzeń do telefonii komórkowej
	Montonaft Spółka z o.o.	wyroby hutnicze
	Splast Sp. z o. o.	przetwórstwo tworzyw sztucznych
Krościenko Wyżne	"WALTER" Władysław Chrobak	producent maszyn do obróbki drewna, pił tarczowych, kanałów wentylacyjnych
Miejsce Piastowe	PPHU "Meblodrew" Korab Czesław	produkcja mebli kuchennych
Wojaszówka	Inwest-Profil Sp. z o.o. Sp. k.	produkcja okna i drzwi z PCV, drewna, aluminium

W miejscowości Szczepańcowa w gminie Chorkówka funkcjonuje Strefa Inwestycyjna Innowacyjnych Technologii Szczepańcowa. Bardzo istotnym czynnikiem rozwoju gospodarczego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno jest obecność Specjalnych Stref Ekonomicznych. Są to strefy wyodrębnione administracyjnie, gdzie inwestorzy mogą prowadzić działalność gospodarczą na preferencyjnych warunkach (ulgi podatkowe, dostęp do infrastruktury). Celem funkcjonowania SSE jest przyspieszenie rozwoju regionów poprzez m.in. przyciąganie nowych inwestycji, rozwój eksportu i tworzenie nowych miejsc pracy.



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

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

4.2.4. Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne

Kolejną grupą generatorów ruchu są obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne.

Generują one przewozy o charakterze incydentalnym. Aktualny wykaz najważniejszych obiektów związanych z kulturą i sportem został przedstawiony w poniższej tabeli.

TABELA 16 OBIEKTY SPORTOWE, REKREACYJNE I KULTURALNE W KROŚNIE

Nazwa	Adres
Muzeum Podkarpackie w Krośnie	ul. Piłsudskiego 16
Muzeum Rzemiosła w Krośnie	ul. Piłsudskiego 19
Muzeum Misyjne Sióstr Misjonarek św. Piotra Klawera w Krośnie	ul. Łukasiewicza 62
Muzeum Motoryzacji przy Zespole Szkół Mechanicznych	ul. Tysiąclecia 5
Prywatne Muzeum Podkarpackich Pól Bitewnych	Ul. Czajkowskiego 92
Biuro Wystaw Artystycznych	ul. Portiusa 4
Etnocentrum Ziemi Krośnieńskiej	ul. Kolejowa 29 a
Regionalne Centrum Kultur Pogranicza	ul. Kolejowa 1
Centrum Dziedzictwa Szklą	ul. Blich 2
Art Kino	ul. Bieszczadzka 1
Kino „Sokół”	ul. Grodzka 15
Krośnieńska Biblioteka Publiczna	ul. Wojska Polskiego 41



Nazwa	Adres
Pedagogiczna Wojewódzka Biblioteka Publiczna	ul. Grodzka 45B
Zespół Krytych Pływalni	ul. Wojska Polskiego 45a, ul. Sportowa 8
Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji (stadiony)	ul. Bursaki 41, ul. Legionów ul. Ostaszewskiego

TABELA 17 OBIEKTY SPORTOWE, REKREACYJNE I KULTURALNE W POZOSTAŁYCH GMINACH OBJĘTYCH PLANEM

Gmina	Nazwa obiektu
Chorkówka	Gminne Centrum Kultury, Czytelnictwa i Sportu w Chorkówce
	Muzeum Przemysłu Naftowego i Gazowniczego im. Ignacego Łukasiewicza w Bóbrce
	Kompleks Boisk Sportowych w Chorkówce
Jedlicze	Gminny Ośrodek Kultury w Jedliczu
	Gminna Biblioteka Publiczna im. Kaspra Wojnara
	Muzeum Marii Konopnickiej w Żarnowcu
	Muzeum Szkoły Ludowej w Żarnowcu
Miejsce Piastowe	Gminny Ośrodek Kultury w Miejscu Piastowym
	Gminna Biblioteka Publiczna w Miejscu Piastowym
Korczyna	Gminna Biblioteka Publiczna w Korczynie
	Gminny Ośrodek Kultury w Korczynie
Krościenko Wyżne	Gminny Ośrodek Sportu i Rekreacji w Krościenku Wyżnym
Wojaszówka	Gminny Ośrodek Kultury i Rekreacji w Wojaszówce
	Gminna Biblioteka Publiczna w Wojaszówce

4.2.5. Placówki służby zdrowia i opieki społecznej

Placówki służby zdrowia zostały zamieszczone w poniższych tabelach.



TABELA 18 PLACÓWKI SŁUŻBY ZDROWIA I OPIEKI SPOŁECZNEJ W KROŚNIE

Nazwa placówki	Adres
Centrum Medyczo - Charytatywne „CARITAS”	ul. Grodzka 45A
SPECMED Sp. z o.o. NZOZ Zespół Przychodni i Poradni Specjalistycznych	ul. I. Paderewskiego 4
Centrum Usług Medycznych ESKULAP	ul. Kletówki 52
NZOZ Zakład Leczenia Chorób Narządu Ruchu	ul. Staszica 3
EUROMED Sp. z o.o.	ul. Staszica 3
Przychodnia Lekarska MEDICUS Sp.p. Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej	ul. Wojska Polskiego 43
NZOZ „Krosno – Zdrowie” Sp. z o.o.	ul. Tysiąclecia 13
HIPOKRATES Sp. z o.o. Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej	ul. Naftowa 2b
NZOZ S.A. MED.	ul. Hutnicza 20
NZOZ „Nasze Zdrowie”	ul. Podkarpacka 5
Wojewódzki Szpital Podkarpacki im. Jana Pawła II	ul. Korczyńska 57
Centrum Kardiologii Inwazyjnej, Elektroterapii i Angiologii NZOZ INTERCARD	ul. Korczyńska 57
Centrum Dializ Fresenius Nephrocare Stacja Dializ w Krośnie	ul. Korczyńska 57
NZOZ „GINMED” S.C. Krosno	ul. Staszica 17
NZOZ „DOMEK-MED”	ul. Zagórze 6M
NSZOZ Dzieci i Młodzieży „MAJA”	ul. Korczyńska 57
NZOZ „MILLENIUM”	ul. Żółkiewskiego 142
Pracownia Rezonansu Magnetycznego NZOZ DIAGNOSIS - KROSNO	ul. Korczyńska 57
Centrum Zdrowia Psychicznego „NERVUS”	ul. Pużaka 37
Ośrodek Rewalidacyjno- Edukacyjno- Wychowawczy	ul. Powstańców Śląskich 16
Miejski Ośrodek Pomocy Rodzinie	ul. Piastowska 58
Dom Pomocy Społecznej Nr 1	ul. Żwirki i Wigury 4a
Dom Pomocy Społecznej Nr 2	ul. Kletówki 7

TABELA 19 PLACÓWKI SŁUŻBY ZDROWIA I OPIEKI SPOŁECZNEJ W POZOSTAŁYCH GMINACH OBJĘTYCH PLANEM

Gmina	Nazwa placówki
Chorkówka	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Chorkówce
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "Zdrowie" Chorkówka



Gmina	Nazwa placówki
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Przychodnia Vena w Zręcinie
	Centrum Medyczne Bożena Krochmal w Zręcinie
Jedlicze	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej
	Samodzielny Publiczny Gminny Zakład Opieki Zdrowotnej w Jedliczu
	Medikor Sp. z o. w Jedliczu
Miejsce Piastowe	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Miejscu Piastowym
	Samodzielny Publiczny Gminny Zakład Opieki Zdrowotnej w Miejscu Piastowym
Korczyna	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Korczynie
Krościenko Wyżne	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Krościenku Wyżnym
	Samodzielny Publiczny Gminny Zakład Opieki Zdrowotnej w Krościenku Wyżnym
Wojaszówka	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej

4.2.6. Kościoły i cmentarze

TABELA 20 KOŚCIOŁY I CMEN TARZE W KROŚNIE

Obiekt	Adres
Kościół pw. Ducha Świętego OO. Michalici	ul. Wieniawskiego 22
Kościół pw. Miłosierdzia Bożego	ul. Moniuszki 22
Kościół pw. Najświętszego Serca Pana Jezusa	ul. Wyspiańskiego 27
Kościół pw. Najświętszej Maryi Panny Królowej Polski	ul. Ks. Decowskiego 2
Kościół pw. Nawiedzenia Najświętszej. Maryi Panny OO. Franciszkanie	ul. Franciszkańska 5
Kościół pw. Podwyższenia Krzyża Świętego OO. Kapucyni	pl. Konstytucji 3 Maja 2
Kościół pw. św. Piotra i św. Jana z Dukli	ul. kard. Wyszyńskiego 30
Kościół pw. św. Wojciecha i Matki Boskiej Częstochowskiej	ul. Korczyńska 18A
Kościół pw. Trójcy Przenajświętszej FARA	ul. Piłsudskiego 5
Cmentarz komunalny w Krośnie	ul. Wyszyńskiego
Stary Cmentarz	ul. Krakowska 3
Cmentarz komunalny	ul. K.K. Baczyńskiego 31D



TABELA 21 KOŚCIOŁY I CMENTARZE W POZOSTAŁYCH GMINACH OBJĘTYCH PLANEM

Gmina	Obiekt
Chorkówka	Parafia Rzymsko-Katolicka p.w. Najświętszego Serca Pana Jezusa w Bóbrce
	Parafia Rzymsko-Katolicka p.w. Dobrego Pasterza w Faliszówce
	Parafia Rzymsko-Katolicka p.w. Narodzenia Najświętszej Maryi Panny w Kobylanach
	Parafia Rzymsko-Katolicka p.w. św. Maksymiliana Marii Kolbe i Matki Bożej Różańcowej w Kopytowej
	Parafia Rzymsko-Katolicka p.w. św. Rafała Kalinowskiego w Szczepańcowej
	Parafia Rzymsko-Katolicka p.w. św. Stanisława Biskupa w Zręczynie
Jedlicze	Parafia pw. Matki Bożej Częstochowskiej w Żeglach
	Parafia pw. Najświętszej Maryi Panny Nieustającej Pomocy w Dobieszynie
	Parafia pw. św. Antoniego w Jedliczu
	Parafia pw. św. Andrzeja Boboli w Potoku
Miejsce Piastowe	Parafia pw. św. Józefa w Żarnowcu
	Sanktuarium Św. Michała Archanioła i Bł. Bronisława Markiewicza w Miejscu Piastowym - Michalici
	Parafia rzymskokatolicka Nawiedzenia NMP
	Parafia polskokatolicka Serca Pana Jezusa
Korczyna	Kościół Rzymskokatolicki pw. Matki Bożej Częstochowskiej w Łężanach
	Kościół Rzymskokatolicki p.w. NMP Królowej Polski Sanktuarium św. Biskupa Józefa Sebastiana Pelczara
	Kościół Narodzenia Najświętszej Maryi Panny, Węglówka
Krościenko Wyżne	Kościół pw. Niepokalanego Serca NMP, Krasna
	Kościół Rzymskokatolicki pw. św. Marcina
Wojaszówka	Kościół Rzymskokatolicki Niepokalanego Serca NMP w Pustynach
	Kościół Rzymskokatolicki pw. św. Kazimierza
	Kościół Rzymskokatolicki pw. Św. Mikołaja Biskupa
Wojaszówka	Kościół pw. Podwyższenia Krzyża Świętego i Matki Bożej Bolesnej

Na obszarze objętym Planem największy ruch, w wyniku koncentracji generatorów ruchu, ogniskuje się w Krośnie. Zgodnie z badaniami ankietowymi ciążenie między gminami okalającymi Krosno jest znacznie mniejsze.



4.3. Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno w zależności od czasu ich występowania

4.3.1. Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia

Potrzeby transportowe mieszkańców są zdecydowanie odmienne w różne dni tygodnia. Dni robocze warunkują podróże z miejsca zamieszkania do zakładów pracy i miejsc nauki, a także podróże powrotne. Mają one charakter codzienny i cykliczny, a więc odbywają się o konkretnych godzinach i w stałych relacjach. Przewozy te są masowe z powodu ogniskowania się celów podróży w czasie (godzina rozpoczęcia i zakończenia zmiany lub zajęć szkolnych) i przestrzeni (miejsca pracy i nauki). Mają one również charakter obligatoryjny, a więc są niezbędne do egzystencji, a brak możliwości ich wykonania skutkowałby niepożądanymi zmianami społeczno-gospodarczymi. W soboty, niedziele i święta struktura potrzeb przewozowych jest odmienna. Osób pracujących jest znacznie mniej (najmniej w święta) niż w dni robocze, a uczniowie nie dojeżdżają do szkół. W te dni przeważają podróże o charakterze fakultatywnym i incydentalnym. Są to przewozy bardziej rozproszone niż w dni robocze, a głównymi ich celami są miejsca handlu i rozrywki. Dużą grupą podróżującą w dni wolne są studenci zaoczeni, a w popołudnie ostatniego dnia wolnego (czyli najczęściej w niedziele) studenci i pracownicy wyjeżdżający z domów do większych ośrodków (głównie do Rzeszowa), którzy z miasta i gmin ościennych potrzebują dostać się do węzła przesiadkowego, skąd kontynuują podróż komunikacją wojewódzką. Zgodnie z badaniami opisanymi w dalszych rozdziałach ankietowani zadeklarowali wykonanie o 90% więcej podróży w ostatni dzień roboczy niż w ostatni dzień wolny. Według zadeklarowanych w badaniach godzin najczęstszych podróży podczas szczytów komunikacyjnych wykonywanych jest 1,5-2 razy więcej podróży niż w okresie międzyszczytu i wieczornym, natomiast zdecydowanie najmniej podróży odbywanych jest w nocy.

4.3.2. Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia

Potrzeby przewozowe są zmienne również w zależności od pory dnia. W związku z charakterem wykonywanych podróży w dni robocze można wyróżnić dwa szczyty przewozowe: poranny oraz popołudniowy, a także tzw. międzyszczyt i wieczorny okres, który charakteryzuje się zmniejszonym popytem na usługi transportowe. W soboty, niedziele i święta zapotrzebowanie rozkłada się bardziej



równomiernie, bowiem trudniej wyszczególnić stałe motywacje podróży. Należy pamiętać, że w niektórych zakładach pracy na terenie Krosna utrzymywany jest ciągły (wielozmianowy) system pracy i w związku z dojazdami i powrotami ze zmiany tworzą się lokalne szczyty przewozowe. Komunikacja dowozowa do tych zakładów musi uwzględniać specyfikę ich pracy zarówno o nietypowych (w odniesieniu do klasycznych szczytów) godzinach jak i w dni wolne.

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

Na etapie projektowania infrastruktury transportowej należy uwzględnić potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Szczególnie bierze się pod uwagę te miejsca, które stanowią potencjalne cele podróży osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej, jak np. placówki służby zdrowia czy instytucje publiczne. Przy budowie nowej lub modernizacji istniejącej infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących priorytetami będzie:

- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej możliwie blisko źródeł ruchu (przy jednoczesnym uwzględnieniu wytycznych związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego);
- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej połączonej z ciągami pieszymi;
- maksymalne wyeliminowanie barier poruszania się poprzez:
- likwidację barier występujących na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej;
- likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych;
- dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów;
- umożliwienie podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej (poprzez dostosowaną konstrukcję przystanków komunikacyjnych);
- optymalnej gęstości przystanków komunikacyjnych, z uwzględnieniem przystanków „na żądanie”.

Uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w standardzie taboru obsługującego sieć komunikacyjną przedstawione w kolejnych rozdziałach Planu.



4.5. Podsumowanie

Rola miasta Krosna jako centrum społeczno-gospodarczego regionu rośnie i w najbliższych latach prognozuje się utrzymanie tego trendu. W parze rozwojem miasta rosną zarówno potrzeby przewozowe w kierunku do i z miasta, jak i wewnątrzmijskie. Wiąże się to z dalszym zagęszczaniem ruchu przede wszystkim w obszarze centrum miasta, gdzie już obecnie widoczny jest problem przepustowości sieci ulicznej, terenochłonności transportu oraz wpływu transportu na jakość powietrza. Potrzeby przewozowe mieszkańców gmin Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego skierowane są przede wszystkim do Krosna, a zabezpieczenie realizacji tych potrzeb jest niestabilne. W najbliższym czasie prognozuje się dalsze ograniczanie oferty przewoźników prywatnych, co skutkować będzie (w przypadku niewprowadzenia transportu o charakterze użyteczności publicznej) niezaspokojeniem potrzeb mieszkańców oraz (w miarę możliwości finansowych mieszkańców) zwiększeniem ruchu samochodowego. Zastępowanie wycofujących się przewoźników ofertą Organizatora pozwoli na zaspokajanie rosnących potrzeb transportowych oraz utrzymanie obecnych (i pozyskanie nowych) pasażerów publicznego transportu zbiorowego.



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

Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej została wyznaczona z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Uwzględnia oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego z uwzględnieniem różnych środków transportu, równocześnie promując przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne pojazdy.

Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej obejmuje wybrane odcinki dróg publicznych, po których kursują linie użyteczności publicznej określone w niniejszym planie, węzły przesiadkowe i przystanki położone na sieci linii użyteczności publicznej.

System publicznego transportu zbiorowego funkcjonował będzie na podstawie następujących zasad:

- na terenie Krosna oraz gmin, z którymi gmina miasto Krosno zawarło porozumienia międzygminne zostaną utrzymane dotychczas funkcjonujące linie autobusowe, których organizatorem jest Miasto Krosno, ich trasy oraz rozkład jazdy będzie aktualizowany i zmieniany w miarę potrzeb przewozowych,
- planowanie oferty przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie się odbywało na podstawie potrzeb przewozowych mieszkańców MOF oraz pozostałych Gmin, z którymi miasto Krosno zawrze porozumienia w zakresie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej, ścisła współpraca oparta na porozumieniach międzygminnych będzie gwarancją dużej dostępności i spójności systemu transportowego m.in. w zakresie taryfy,
- uruchomienie nowych linii transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej będzie możliwe, gdy warunki finansowe gminy miasta Krosna oraz pozostałych Gmin, będą pozwalały na pokrycie kosztów ich funkcjonowania.



W przyszłości, gdy zajdzie potrzeba uruchomienia nowych linii międzygminnych jest to możliwe w przypadku, gdy Organizator bezpośrednio zawrze umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w przypadku określonym w art. 22 ust. 1 pkt 4 (podmiot wewnętrzny). Linie komunikacyjne, na których będą wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej nie muszą być ujęte w planie transportowym (art. 24 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym). Podstawą realizowania takich przewozów będą porozumienia międzygminne regulujące istotne elementy związane z uruchomieniem takich linii.

5.1. Linie autobusowe

System publicznego transportu zbiorowego, którego Organizatorem jest Gmina Miasto Krosno, będzie tworzony w oparciu o zasadę komplementarności z usługami publicznymi organizowanymi przez inne jednostki samorządu terytorialnego, w tym przede wszystkim Województwo Podkarpackie oraz Powiat Krośnieński.

Podejmowane działania będą zmierzać do uzyskania efektu skali i w możliwie największym stopniu integracji poszczególnych podsystemów transportowych, w celu stworzenia kompleksowej oferty dla pasażerów.

W przypadku sprzyjającej sytuacji gospodarczej i zahamowaniu sytuacji pandemii wirusa COVID19, Organizator transportu zbiorowego samodzielnie lub w porozumieniu z Gminami, po których planowany jest przebieg linii transportu o charakterze użyteczności publicznej może uruchomić nowe linie komunikacyjne.

Decyzje o uruchomienie nowych linii komunikacyjnych muszą być poparte szczegółowym rozeznaniem zapotrzebowania na przewozy transportem zbiorowym, a także możliwościami finansowymi gminy miasta Krosna lub gminy miasta Krosna i gmin, z którymi zostaną podpisane porozumienia.

Plan transportowy zakłada, że w okresie jego realizacji prowadzone będą obserwacje napełnień autobusów. W celu dostosowania oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb pasażerów, w uzasadnionych przypadkach, może nastąpić



modyfikacja tras przebiegu poszczególnych linii komunikacyjnych, uruchomienie linii w skróconej bądź wydłużonej relacji, nie uruchamianie linii lub zaprzestanie świadczenia usług.

Podtrzymanie, aktualizowanie oraz zawieranie nowych porozumień pomiędzy Gminami pozwoli na poszerzenie oferty komunikacyjnej m.in. w zakresie dostępności do przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Spójny system transportowy dla Gmin, które zawrą porozumienia, będzie bardziej atrakcyjny, a co za tym idzie, częściej wybierany jako podstawowy środek transportu.

Zaleca się, aby numer linii autobusowej odpowiadał przebiegowi tej samej trasy w obydwu kierunkach. Zachowanie spójności w nazewnictwie oraz przebiegu trasy pozwoli mieszkańcom oraz turystom mieć pewność, że wsiadając do wybranego autobusu będzie mógł wsiąść i wysiąść na tym samym przystanku. Każda niepewność związana z przemieszczaniem się transportem zbiorowym przyczynia się do rezygnacji z takiej podróży na rzecz transportu indywidualnego.

5.2. Węzły przesiadkowe

Węzeł przesiadkowy jest miejscem intensywnego przesiadania się pasażerów komunikacji zbiorowej. Węzły komunikacyjne mogą stanowić punkty przesiadkowe w ramach jednej gałęzi transportu, jak i łączyć różne środki transportu, np. kolej i autobusy. Podstawowymi węzłami przesiadkowymi są dworce kolejowe i autobusowe wraz z zespołem przystanków komunikacji miejskiej, które umożliwiają sprawne przesiadania się w ramach jednego rodzaju transportu oraz między nimi. W miastach najważniejsze znaczenie mają węzły umożliwiające przesiadkę w ramach jednego systemu transportowego, np. przesiadka między różnymi liniami autobusowymi.

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



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

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

Drugim, istotnym dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno węzłem przesiadkowym jest przystanek Plac Monte Cassino (oraz Wojska Polskiego – Rondo) na placu Bohaterów Monte Cassino. Tam również spotykają się wszystkie linie podmiejskie oraz niemal wszystkie miejskie.



6. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

Publiczny transport zbiorowy to powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. Jego głównym celem jest bieżące i nieprzerwane zaspokajanie potrzeb przewozowych społeczeństwa na danym obszarze.

Realizacja przewozów o charakterze użyteczności publicznej może się wiązać z powstaniem deficytu finansowego, wynikającego z braku osiągnięcia odpowiednich przychodów. Dlatego też, Gmina Miasto Krosno będzie podejmować działania zmierzające do podnoszenia efektywności ekonomicznej połączeń o charakterze użyteczności publicznej.

Do najważniejszych działań należeć będzie opracowanie oferty przewozowej integrującej sąsiednie Gminy, aby zwiększyć dostępność i ujednolicić ofertę, co przyczyni się do zwiększenia popularności transportu publicznego.

Przewiduje się przeprowadzanie okresowych analiz rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.

Zakłada się, że źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, dla których Miasto Krosno jest Organizatorem będą:

- środki własne gminy miasta Krosna;
- środki przekazywane Miastu Krosno przez inne JST na podstawie zapisów porozumień międzygminnych,
- środki z budżetu państwa,
- wpływy z biletów,
- inne środki (np. Programy Operacyjne, fundusze unijne).

Zgodnie z umową przewozową za wykonanie zadań będących przedmiotem umowy, spółce MKS Krosno przysługuje rekompensata. Jej wartość nie może przekroczyć kwoty koniecznej do pokrycia wyniku finansowego netto uzyskanego jako rezultat kosztów i przychodów, które powstały w związku z realizacją powierzonych działań, z uwzględnieniem rozsądnego zysku.



Zaleca się kontynuowanie zapisów umowy przewozowej dotyczących rekompensaty, pomiędzy Organizatorem a Operatorem, biorąc jednak pod uwagę możliwość aneksowania wysokości rekompensaty z tytułu zmian gospodarczych niezależnych od Organizatora ani Operatora.

Rekompensata jest audytowana w okresach rocznych pod kątem zgodności z umową przewozową oraz z przepisami Rozporządzenia WE nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzeniem Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.



7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu na podstawie badań z 2014 roku

Ze względu na światową pandemię koronawirusa (aktualnie rok 2021) niemożliwe jest przeprowadzenie aktualnych badań preferencji wyboru środków transportu przez mieszkańców regionu objętego Planem transportowym.

Niestabilność związana z regularnym przemieszczaniem się oraz brak realnej perspektywy na powrót do sytuacji sprzed pandemii, uniemożliwia uzyskanie wiarygodnych odpowiedzi na pytania dotyczące codziennego przemieszczania się.

Ostatnie badania przeprowadzone na dużej grupie mieszkańców obszaru objętego Planem przeprowadzono w 2014 roku, zaś opisano je w roku 2016. Od tamtej pory (obecnie rok 2021) wiele postulatów zgłaszanych przez użytkowników publicznego transportu zbiorowego zostało wprowadzonych: zwiększono częstotliwość kursowania, odnowiono tabor, znacznie poprawiono informacje dotyczące funkcjonowania transportu zbiorowego.

W przypadku zakończenia ogólnoświatowej pandemii Organizator zaplanuje badania ankietowe wśród mieszkańców obszaru objętego Planem transportowym, aby na bieżąco monitorować zapotrzebowanie mieszkańców na przewozy o charakterze publicznym.

Poniżej przypomniano konstrukcję i zakres ankiet przeprowadzonych w ramach wykonania Planu transportowego.

7.1. Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań marketingowych z 2014 roku

7.1.1. Metodyka badań

Badania ankietowe dotyczące preferencji komunikacyjnych mieszkańców obszaru opracowania zostały przeprowadzone we wrześniu 2014 r. przez firmę Refunda. Celem badań było poznanie istotności postulatów transportowych (w opinii mieszkańców obszaru) oraz oceny ich obecnej realizacji (w opinii użytkowników – pasażerów). Preferencje dotyczące wyboru środka transportu zostały zbadane poprzez bezpośrednią rozmowę ankietera z respondentem z wykorzystaniem papierowego formularza ankietowego (metoda PAPI). Na formularz ankietowy, składający się z 11 pytań, ankieter osobiście nanosił odpowiedzi. Jest to jedna z najskuteczniejszych metod przeprowadzania badań ankietowych, ponieważ wybrany respondent w sytuacji bezpośredniej rozmowy



z ankieterem, czuje się bardziej zobligowany do udzielenia rzetelnej odpowiedzi. Dodatkowym atutem przeprowadzania badań w sposób bezpośredni jest pewność o poprawnym przeprowadzeniu ankiety. Ankiety były przeprowadzane w dni robocze we wszystkich gminach ujętych w niniejszym planie, głównie w okolicach dworców, przystanków komunikacji zbiorowej, przy centrach handlowych, placach targowych, na parkingach i stacjach benzynowych. Wybór miejsca badań nie był przypadkowy – celem było zbadanie różnych grup społecznych z proporcjonalnym podziałem według płci i grup wieku. Badania w 2014 roku poprzedził dobór próby statystycznej, aby uzyskane wyniki ankietyzacji odzwierciedlały rzeczywiste preferencje komunikacyjne mieszkańców obszaru objętego planem. Badanie przeprowadzono na próbie statystycznej 958 mieszkańców, co zapewnia utrzymanie poziomu ufności badania na poziomie 95% przy maksymalnym błędzie 5%. Liczba ankietowanych w poszczególnych przedziałach wiekowych i z podziałem na płeć została dobrana na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego. Należy pamiętać, że badanie ankietowe polegało na zbadaniu preferencji respondentów, a nie rzeczywistych potoków lub struktury biletowej, więc uzyskane wyniki nie dotyczące wprost preferencji mogą różnić się od rzeczywistych danych.

7.2. Formularze ankietowe

Poniższe załączniki przedstawiają formularze ankietowe z 2014 roku, na którym było przeprowadzone badanie. Należy pamiętać, że ankietę ta przygotowana została jednocześnie do badania dla gmin obszaru MOF Krosno.



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

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

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

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

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

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

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

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

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

11.1 W obrębie MKS Krosno
 Tak Nie

11.2 W obrębie powiatów krośnieńskiego i jasielskiego (OF)
 Tak Nie

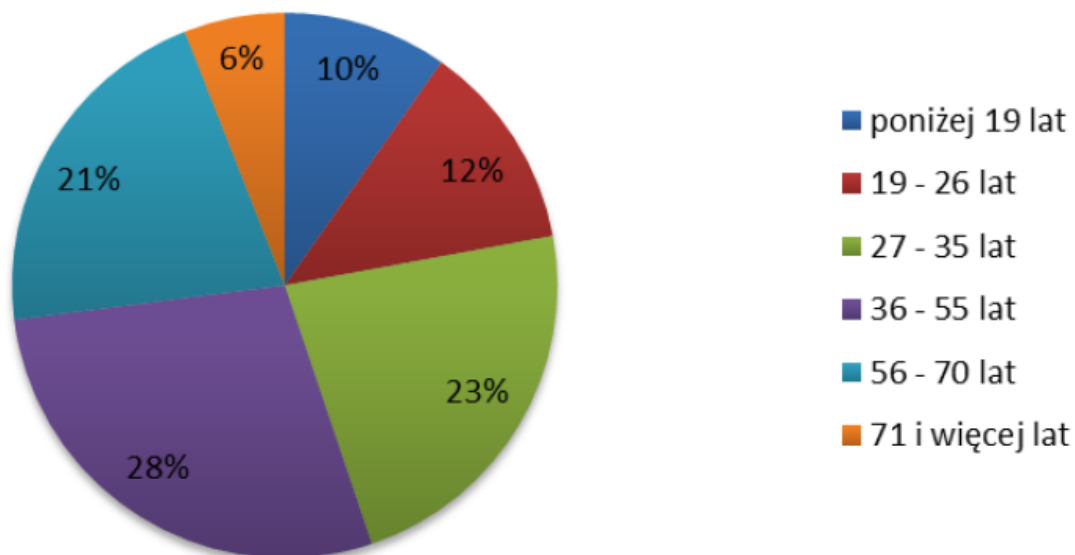
Uwagi:

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



7.2.1. Metryka badań

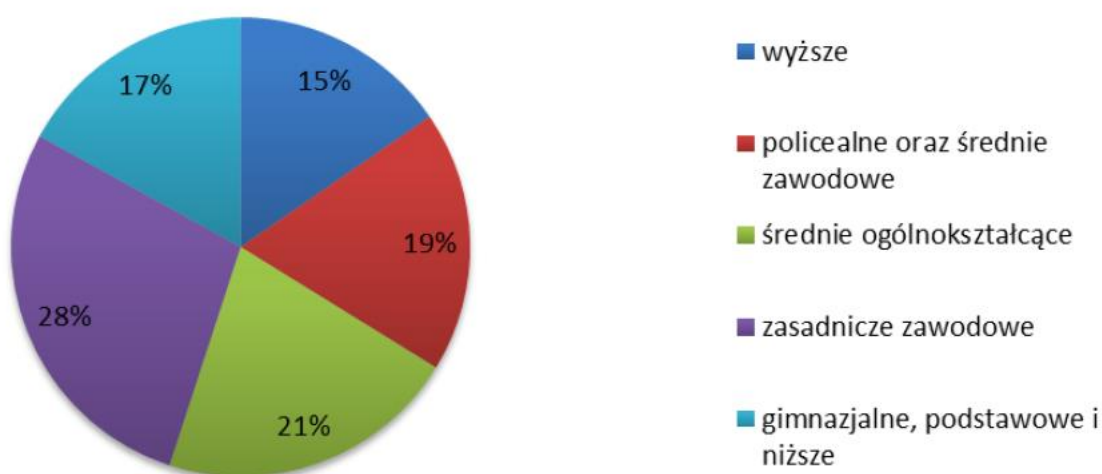
Podział respondentów w podziale na grupy wiekowe przedstawiony został na poniższym wykresie.



RYSUNEK 7 PODZIAŁ RESPONDENTÓW ZE WZGLĘDU NA WIEK

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

Poniżej przedstawiono podział respondentów ze względu na wykształcenie.

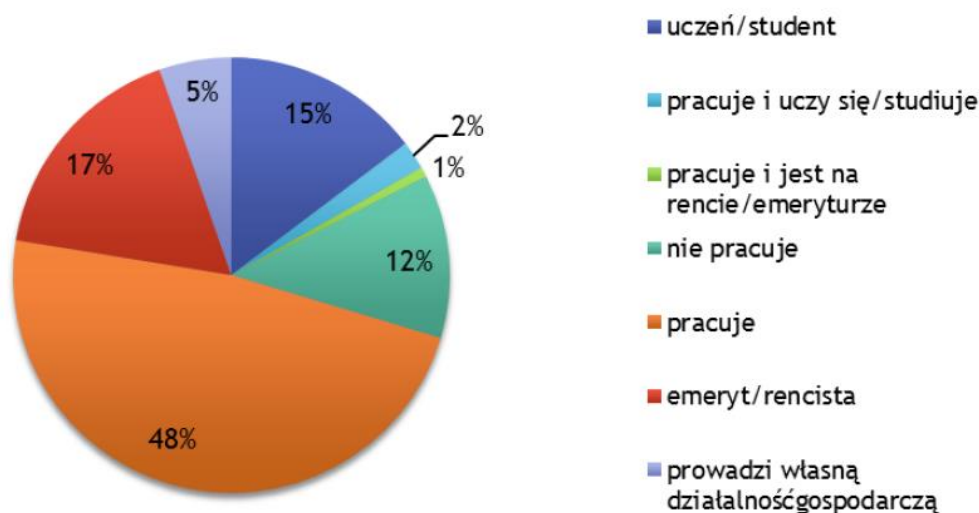




RYSUNEK 8 PODZIAŁ RESPONDENTÓW ZE WZGLĘDU NA WYKSZTAŁCENIE

Największa grupa respondentów – 28% deklaruje posiadanie wykształcenia zasadniczego zawodowego. Niewiele mniej, bo 21%, posiada wykształcenie średnie ogólnokształcące. Wykształcenie policealne oraz średnie zawodowe posiada 19% ankietowanych, a gimnazjalne, podstawowe i niższe 17%. Najmniejsza grupa respondentów jest reprezentowana przez osoby posiadające wykształcenie wyższe - 15%.

Poniższej przedstawiono podział respondentów ze względu na aktywność zawodową.

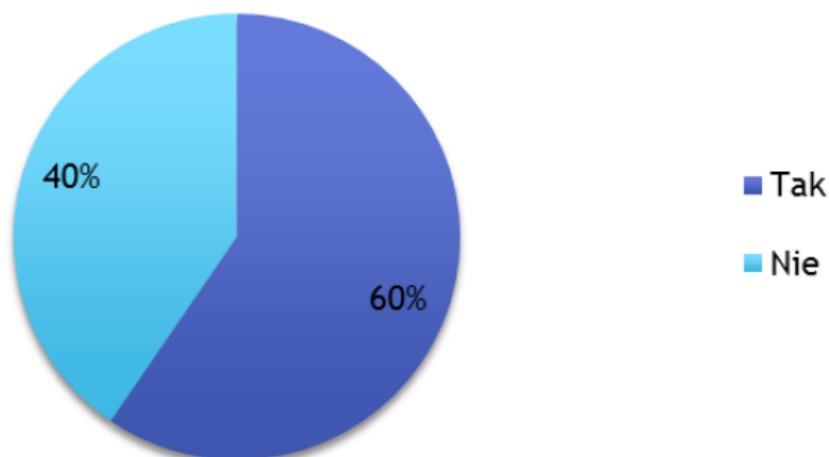


RYSUNEK 9 PODZIAŁ RESPONDENTÓW ZE WZGLĘDU NA AKTYWNOŚĆ ZAWODOWĄ

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

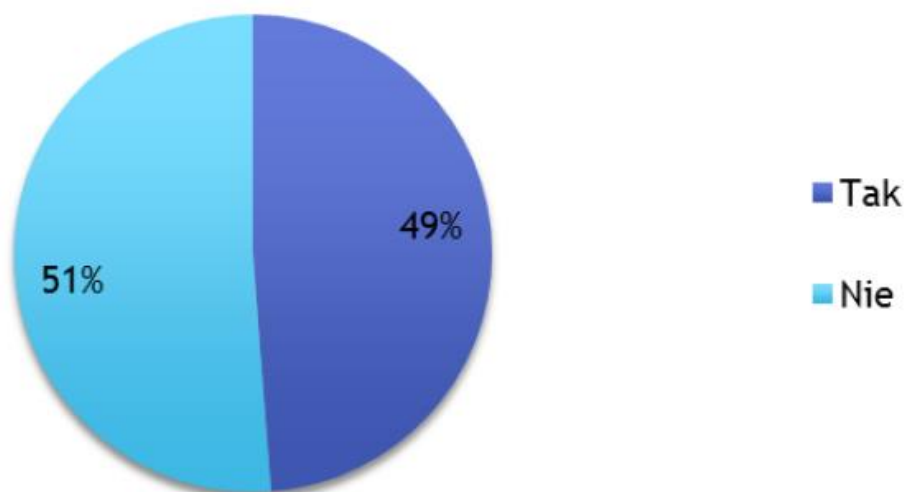
7.2.2. Analiza wyników badań

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



RYSUNEK 10 PYTANIE 1. CZY DOJEŹDŹA PAN/PANI DO MIEJSCA NAUKI LUB PRACY?

Większość mieszkańców (60%) miasta Krosna i gmin objętych planem dojeżdża do miejsca nauki lub pracy. Są to przejazdy obowiązkowe, wykonywane przeważnie dwukrotnie w dni robocze. Drugie z pytań dotyczyło wskazania przez respondentów czy mają możliwość samodzielnego korzystania z samochodu. Otrzymane wyniki zostały przedstawione na wykresie poniżej.



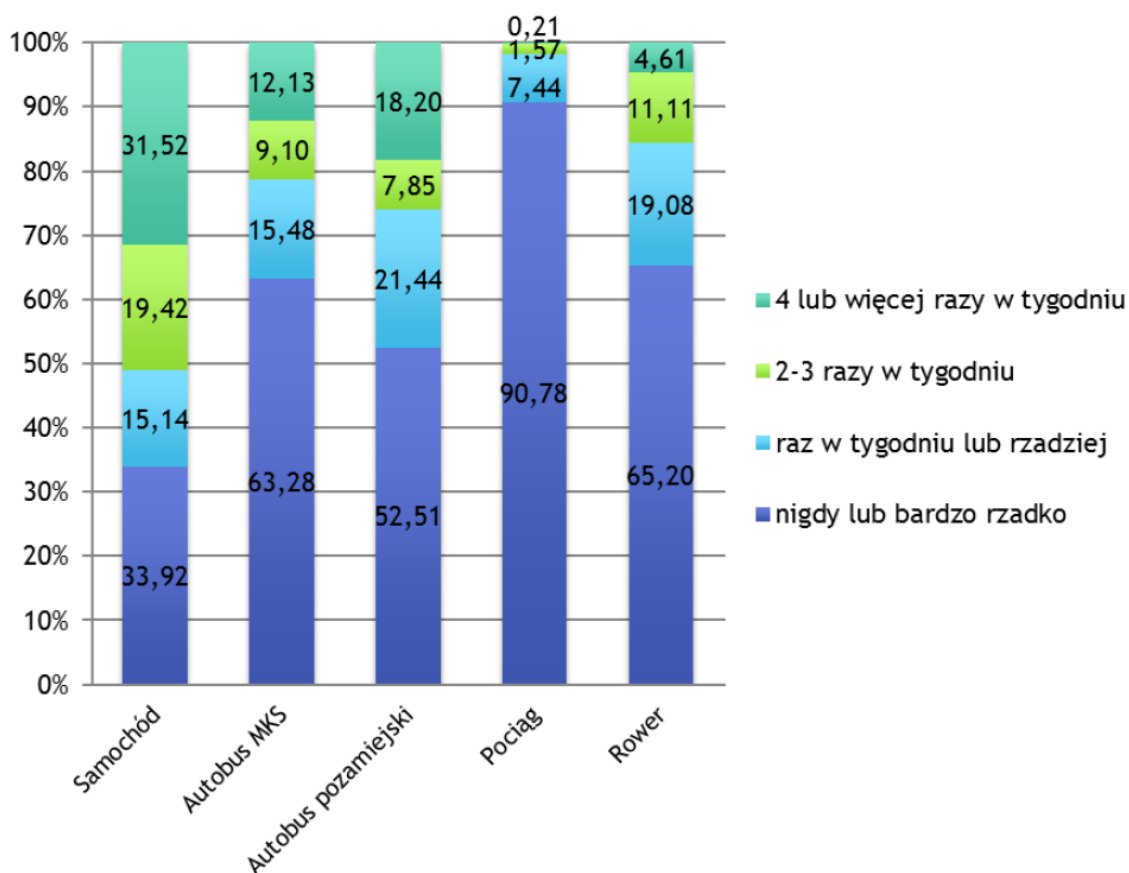
RYSUNEK 11 PYTANIE 2. CZY MA PAN/PANI MOŻLIWOŚĆ SAMODZIELNEGO KORZYSTANIA Z SAMOCHODU?

Nieznacznie ponad połowa osób badanych (51%) nie ma możliwości samodzielnego korzystania z samochodu. Osoby te odbywają swoje podróże za pomocą komunikacji zbiorowej, samochodem jako pasażerowie, pieszo lub



korzystają z innych środków transportu. Pozostali respondenci (49%) mają możliwość samodzielnego korzystania z samochodu. Dla tych osób komunikacja zbiorowa jest jedynie alternatywą dla komunikacji indywidualnej, z której będą korzystać, jeśli będzie ona przynosić wymierne korzyści w stosunku do podróży samochodem. Korzyścią taką może być czas, koszt lub wygoda podróży. Osoby dojeżdżające do pracy do miasta chętnie skorzystają ze środków komunikacji zbiorowej, tylko, jeśli czas dojazdu do miejsca docelowego będzie konkurencyjny do czasu dojazdu samochodem. Ponadto dojeżdżanie do pracy za pomocą komunikacji zbiorowej ogranicza podstawowe problemy miast – brak miejsc parkingowych, korki, emisję zanieczyszczeń.

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



RYSUNEK 12 PYTANIE 3. JAK CZĘSTO KORZYSTA PAN/PANI Z PONIŻSZYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU?



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

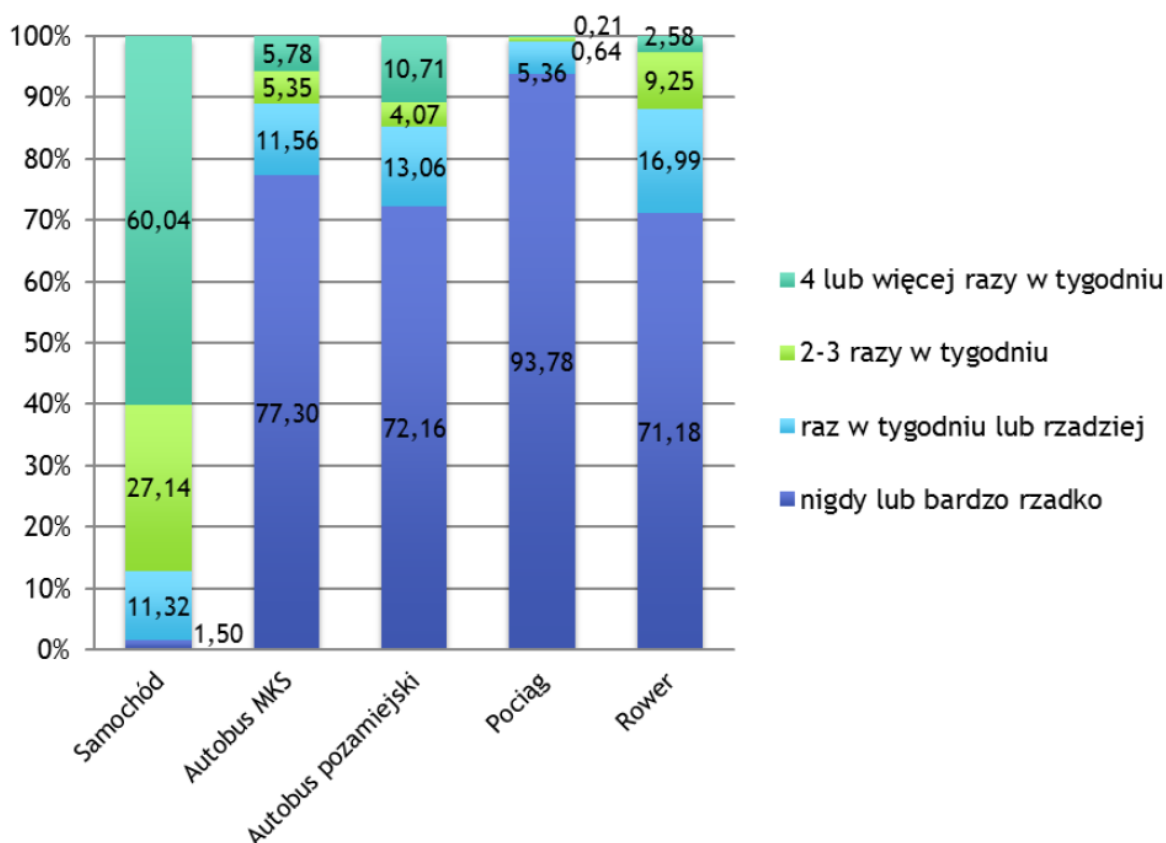
Respondenci zapytani o częstość podróżowania autobusem MKS w większości (63,28%) odpowiedzieli, że podróżują tym środkiem transportu nigdy lub bardzo rzadko, 15,48% badanych wybrała odpowiedź „raz w tygodniu lub rzadziej”. 4 lub więcej razy w tygodniu podróżuje 12,13% ankietowanych. Najmniejszą grupę stanowią respondenci podróżujący autobusem MKS 2-3 razy w tygodniu (9,10%).

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

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

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

Największą konkurencją dla środków transportu zbiorowego stanowią samochody osobowe. Poniżej przedstawiono wykres obrazujący częstość korzystania z samochodu, pociągu i autobusu respondentów mających możliwość samodzielnego korzystania z samochodu.



RYSUNEK 13 PYTANIE 3 CZĘSTOŚĆ REALIZACJI PODRÓŻY ZA POMOCĄ RÓŻNYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU PRZEZ RESPONDENTÓW MAJĄCYCH MOŻLIWOŚĆ SAMODZIELNEGO KORZYSTANIA Z SAMOCHODU.

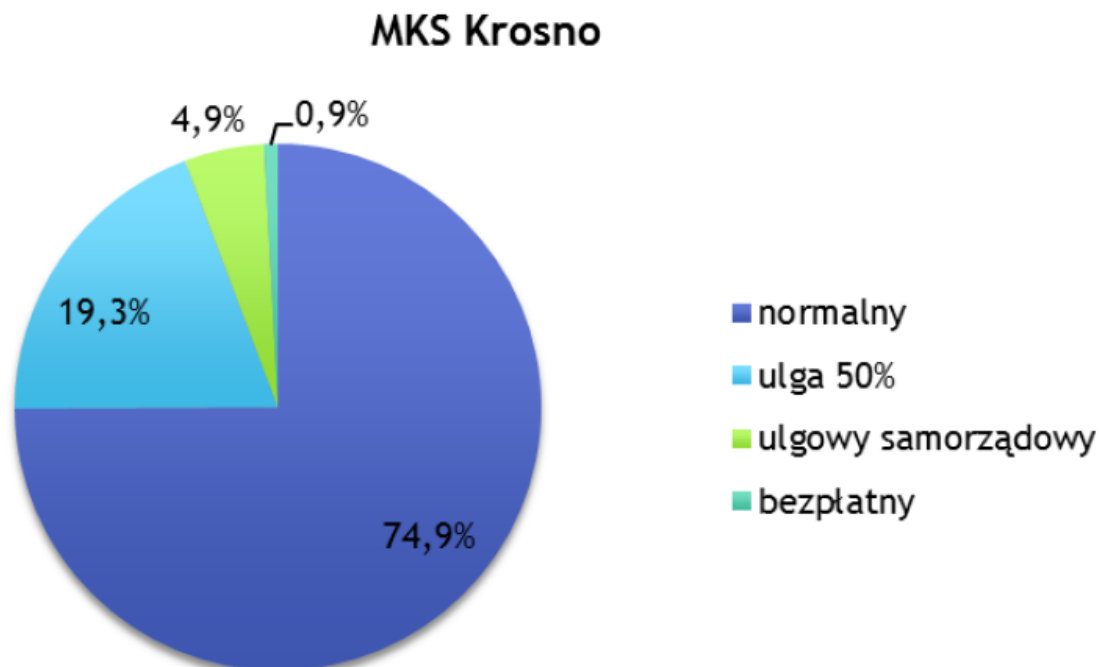
60,04% ankietowanych mających możliwość samodzielnego korzystania z samochodu podróżuje nim co najmniej cztery razy w tygodniu. 5,78% respondentów deklaruje, iż mimo posiadania indywidualnego środka transportu, podróżuje autobusem MKS Krosno częściej niż 4 razy w tygodniu, 10,71% - autobusem pozamiejskim,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

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

Pytanie czwarte miało na celu określić, jaki odsetek respondentów korzysta z biletów normalnych, ulgowych 50%, ulgowych samorządowych, lub też jest upoważnionych do przejazdów bezpłatnych. Otrzymane odpowiedzi zostały



przedstawione poniżej w formie wykresów kołowych z podziałem na przewoźników: MKS i inne.

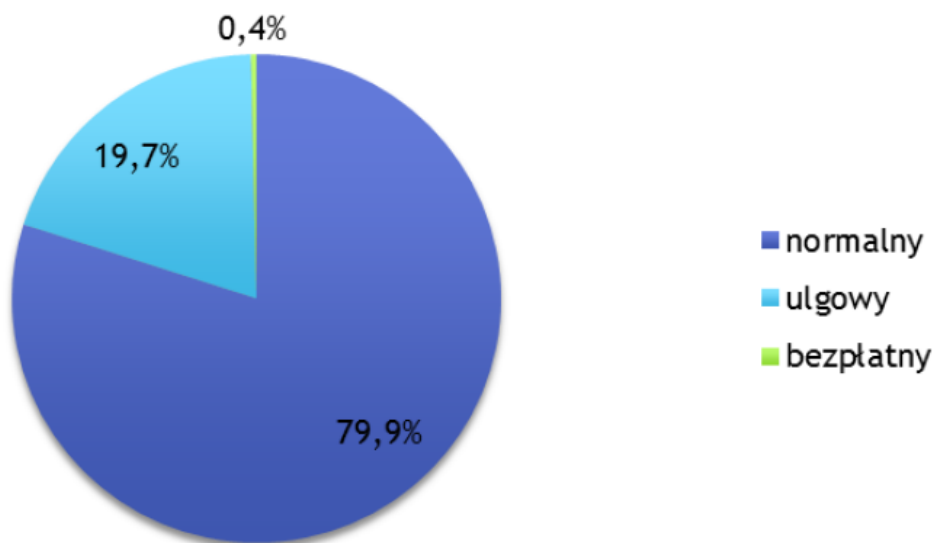


RYSUNEK 14 PYTANIE 4 DO JAKIEGO RODZAJU BILETU POSIADA PAN/I UPRAWNIENIA I Z JAKIEGO TYPU PRZEWAŻNIE PAN/PANI KORZYSTA?

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



Autobus podmiejski i pociąg



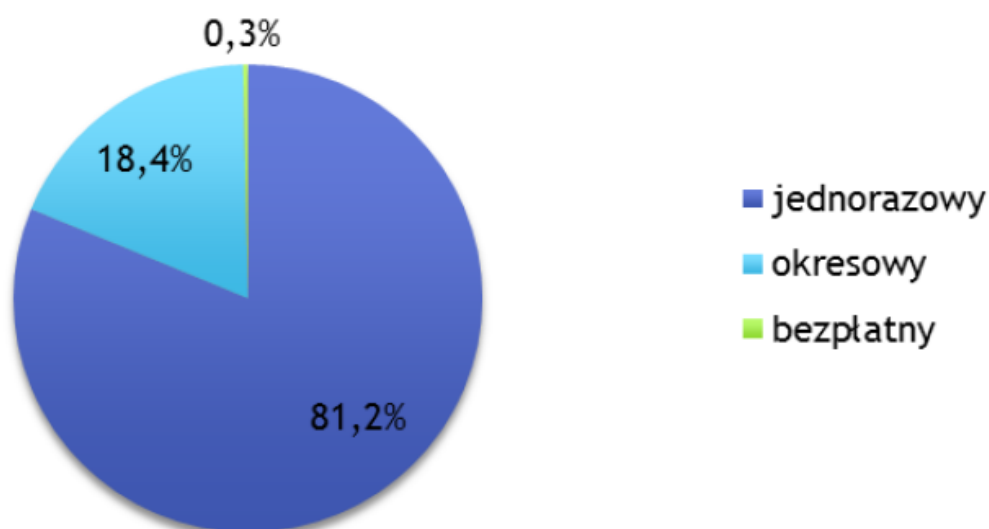
RYSUNEK 15 PYTANIE 4 DO JAKIEGO RODZAJU BILETU POSIADA PAN/I UPRAWNIENIA I Z JAKIEGO TYPU PRZEWAŻNIE PAN/PANI KORZYSTA?

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

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



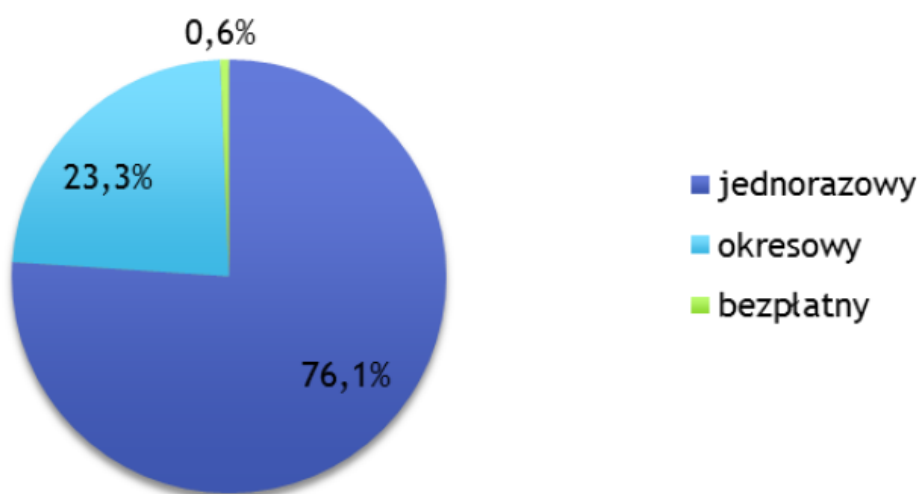
MKS Krosno



RYSUNEK 16 PYTANIE 4 DO JAKIEGO RODZAJU BILETU POSIADA PAN/I UPRAWNIENIA I Z JAKIEGO TYPU PRZEWAŻNIE PAN/PANI KORZYSTA?

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

Autobus podmiejski i pociąg



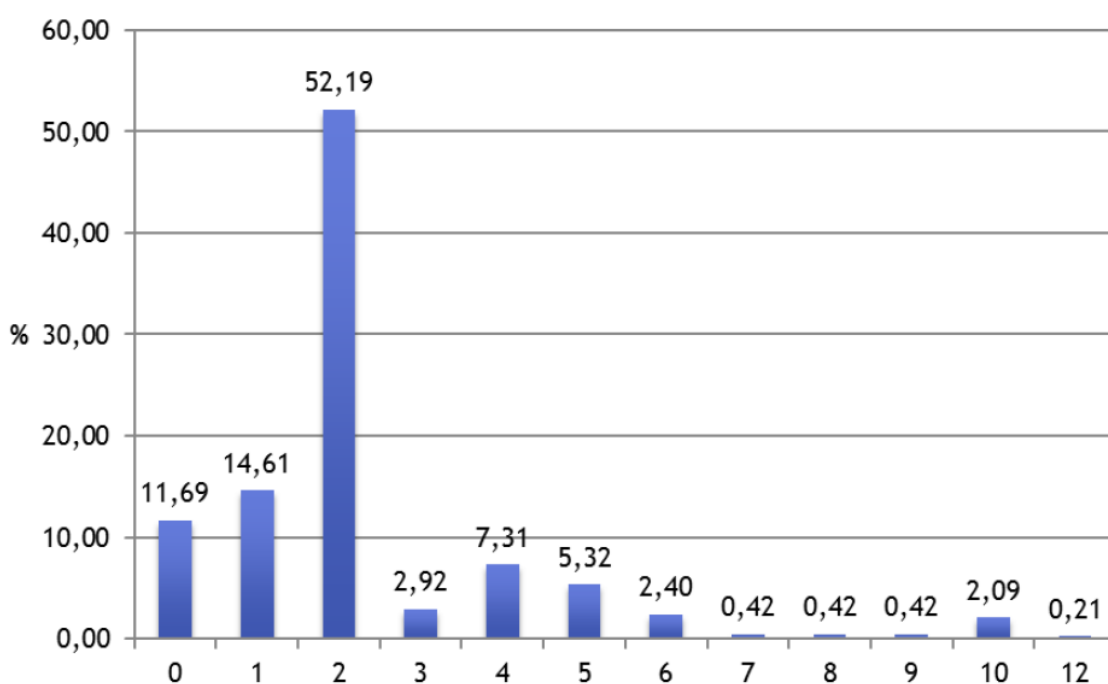
RYSUNEK 17 PYTANIE 4 DO JAKIEGO RODZAJU BILETU POSIADA PAN/I UPRAWNIENIA I Z JAKIEGO TYPU PRZEWAŻNIE PAN/PANI KORZYSTA?



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

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

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

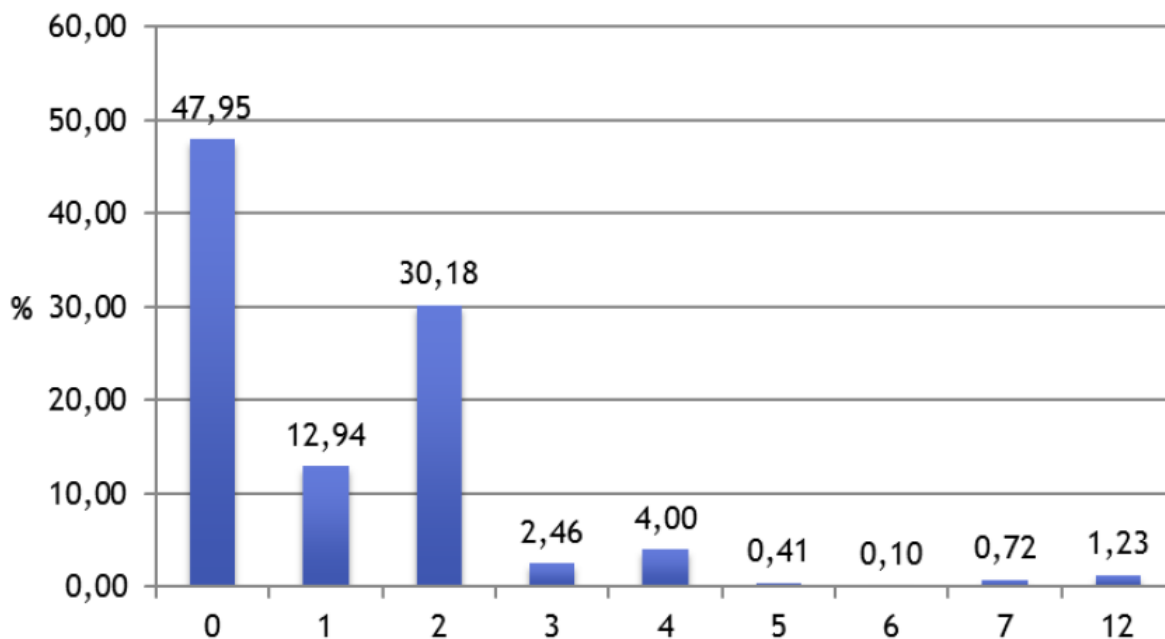


RYSUNEK 18 PYTANIE 5. ILE WYKONAŁ/A PAN/I PODRÓŻY MIEJSKICH I PODMIEJSKICH OSTATNIEGO DNIA ROBOCZEGO?

Ostatniego dnia roboczego większość respondentów wykonała dwie podróże (52,19%). Jedną podróż wykonało 14,61% ankietowanych, 11,69% nie wykonało



żadnych podróży, a 7,31% osób odpowiedziało, że odbyło 4 podróże. Nieliczne grupy respondentów udzieliły innych odpowiedzi niż powyższe: pięć podróży dziennie wykonało 5,32% ankietowanych, trzy podróże – 2,92%, sześć – 2,4%, 10 podróży 2,09% badanych. Dokładnie taka sama ilość respondentów wykonała siedem, osiem i dziewięć podróży – 0,42%. Niewielka grupa (0,21%) zadeklarowała, że wykonała 12 podróży.



RYСУNEK 19 PYTANIE 5. ILE WYKONAŁ/A PAN/I PODRÓŻY MIEJSKICH I PODMIEJSKICH OSTATNIEGO DNIA WOLNEGO?

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

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



TABELA 22 KIERUNKI PODRÓŻY MIESZKAŃCÓW GMIN W DZIEŃ ROBOCZY

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

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

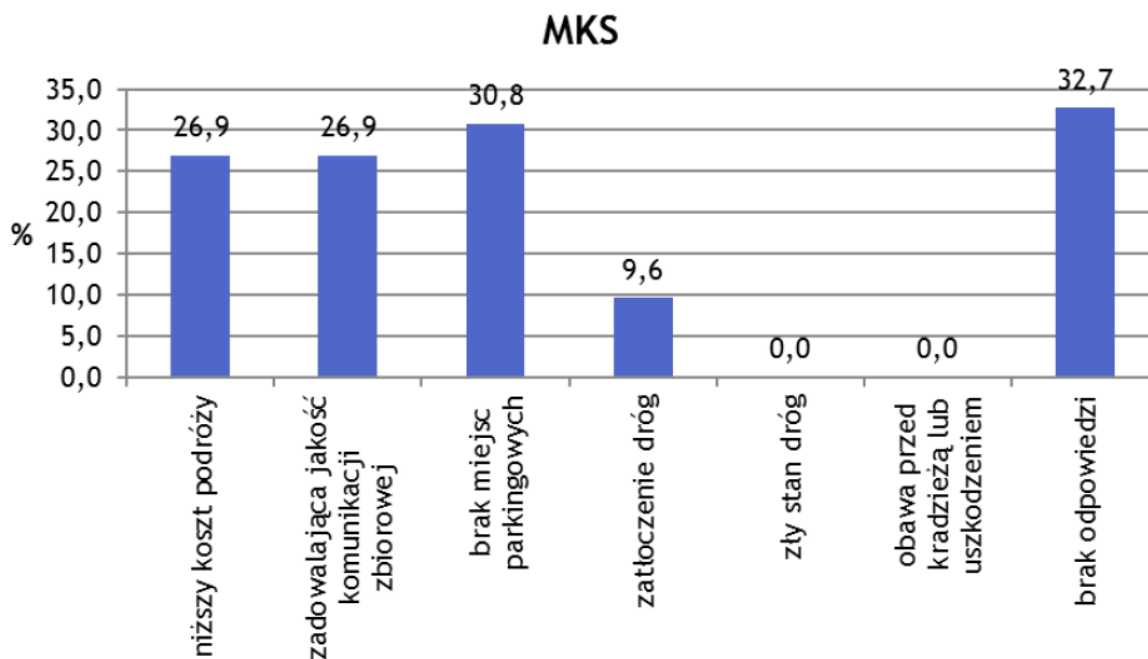


TABELA 23 KIERUNKI PODRÓŻY MIESZKAŃCÓW GMIN W DZIEŃ WOLNY

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

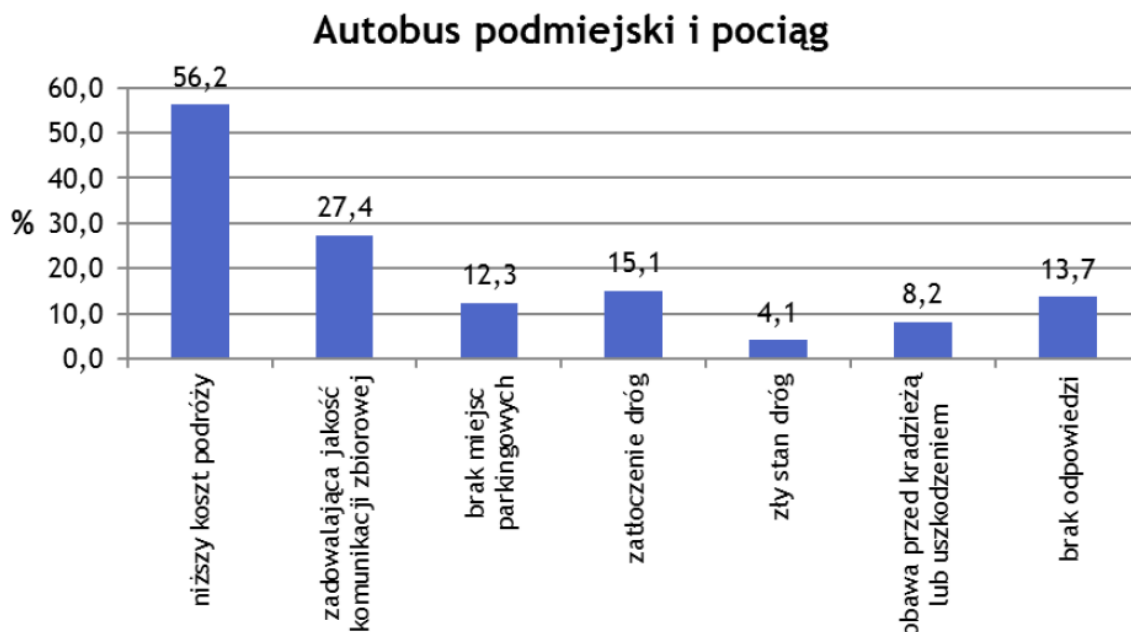
W kierunkach podróży mieszkańców obszaru objętego planem w dzień wolny, podobnie jak w dzień roboczy, głównym celem pozostaje miasto Krosno. Uwagę zwraca duża różnica między liczbą ankietowanych podróżujących do Krosna z gminy Wojaszówka – 59% w dzień roboczy i tylko 8% w dzień wolny. Ruch pomiędzy pozostałymi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

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



RYSUNEK 20 PYTANIE 7. DLACZEGO, DYSPONUJĄC SAMOCHODEM, KORZYSTA PAN/I Z KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ?

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



RYСУNEK 21 PYTANIE 7. DLACZEGO, DYSPONUJĄC SAMOCHODEM, KORZYSTA PAN/I Z KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ?

Ankietowani, którzy korzystają z autobusu pozamiejskiego i/lub pociągu najczęściej wybierali odpowiedź „niższy koszt podróży” (56,2%). Drugą najczęściej wybieraną przez respondentów odpowiedzią była „zadawalająca jakość komunikacji zbiorowej” – 27,4%. „Zatłoczenie dróg” zostało wybrane przez 15,1% badanych. 13,7% osób uprawnionych do udzielenia odpowiedzi takowej nie udzieliło. „Brak miejsc parkingowych” zaznaczyło 12,3% respondentów, 8,2% - obawa przed kradzieżą lub uszkodzeniem. Najrzadziej wybieraną odpowiedzią był „zły stan dróg”, którą wybrało 4,1% ankietowanych.

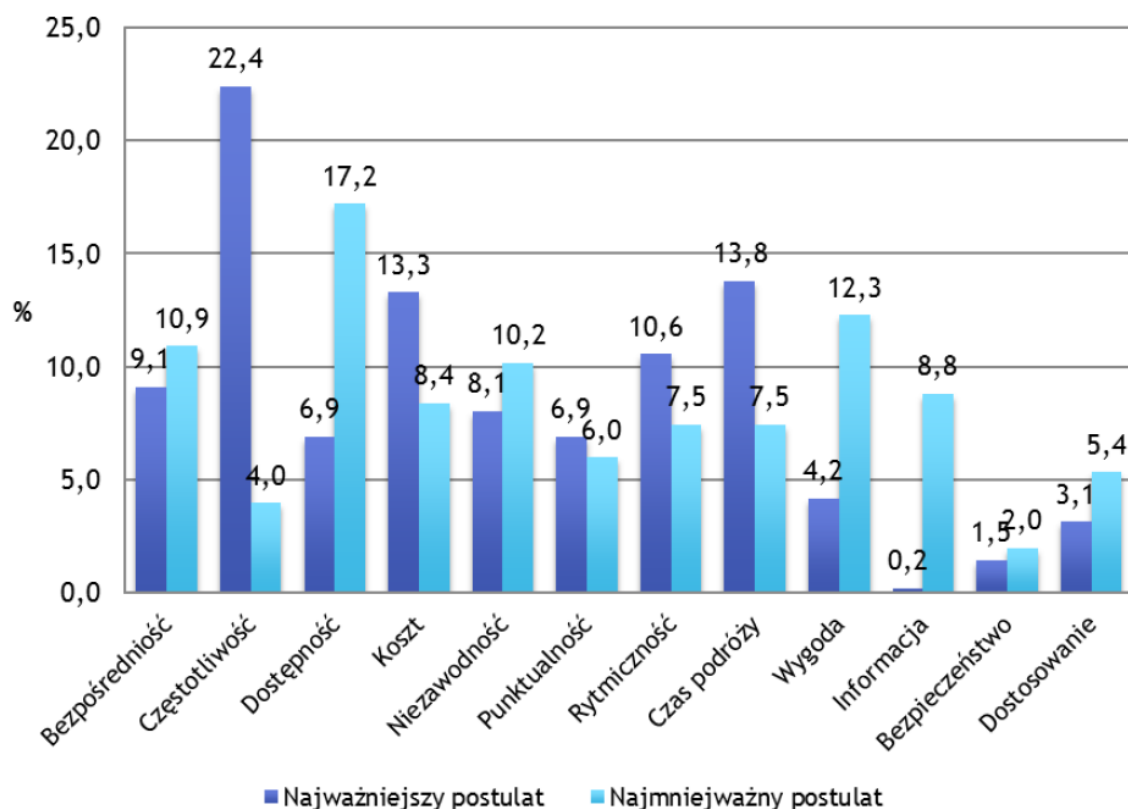
W pytaniu 8 ankietowani zostali poproszeni o odniesienie się do postulatów transportowych. Badanie obejmowało obszar następujących wniosków transportowych:

- bezpośredniość (podróż do celu bez przesiadki),
- częstotliwość (odstęp czasu między odjazdami),
- dostępność (odległość do/z przystanku),
- koszt (wysokość opłaty taryfowej),
- niezawodność (pewność dojechania do celu),
- punktualność (zgodność odjazdów z rozkładem jazdy),
- rytmiczność (równomierny odstęp czasu między odjazdami w tym samym kierunku),
- czas podróży (całkowity czas przemieszczania się)
- wygoda (komfort oczekiwania na przystanku i przebywania w pojeździe),



- informacja (dostęp do informacji w Internecie, w pojeździe, na przystankach),
- bezpieczeństwo (w pojeździe i na przystanku),
- dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych.

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



RYSUNEK 22 PYTANIE 8. A)KTÓRY Z POSTULATÓW TRANSPORTOWYCH UWAŻA PAN/PANI ZA NAJWAŻNIEJSZY, A KTÓRY ZA NAJMNIJ WAŻNY?

Ankietowani za najważniejsze postulatory uznali częstotliwość, która została wskazana przez 22,4% badanych oraz czas podróży wybrany przez 13,8% osób ankietowanych. Na koszt wskazało 13,3%, rytmiczność – 10,6%, niezawodność – 8,1%, punktualność i dostępność – po 6,9%. Pozostałe postulatory otrzymały poniżej 6% wskazań:

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

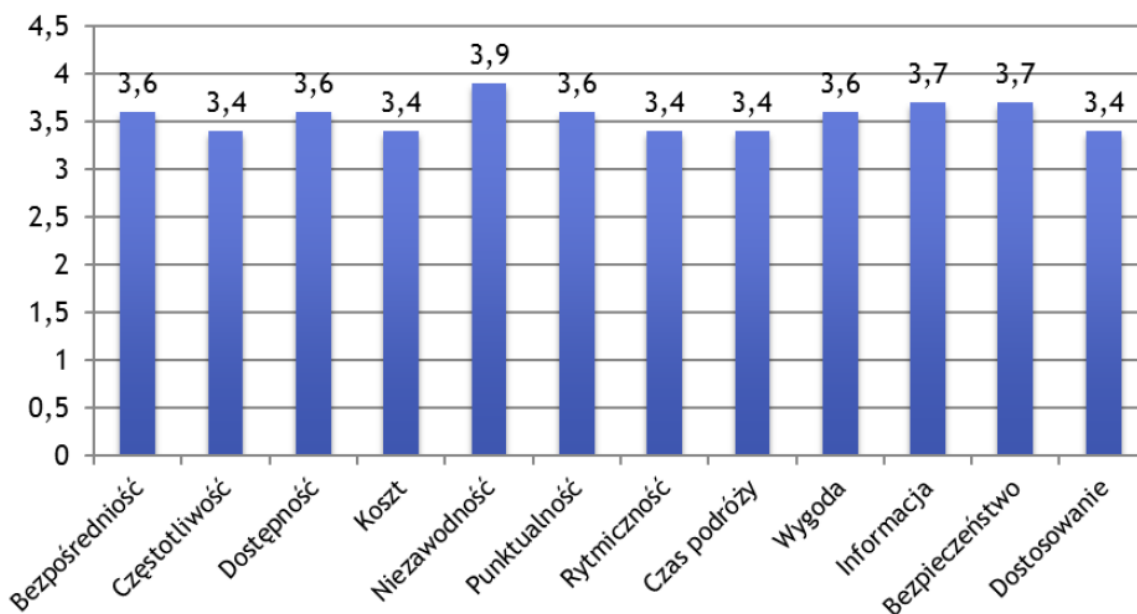


Natomiast najmniej ważne postulaty dla mieszkańców obszaru objętego planem, to dostępność (17,2%), wygoda (12,3%), bezpośredniość (10,09%) i niezawodność (10,2%). Na informację wskazało 8,8%, koszt – 8,4%, rytmiczność i czas podróży – po 7,5% i punktualność – 6%. Inne postulaty posiadają mniej niż 6%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

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

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

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



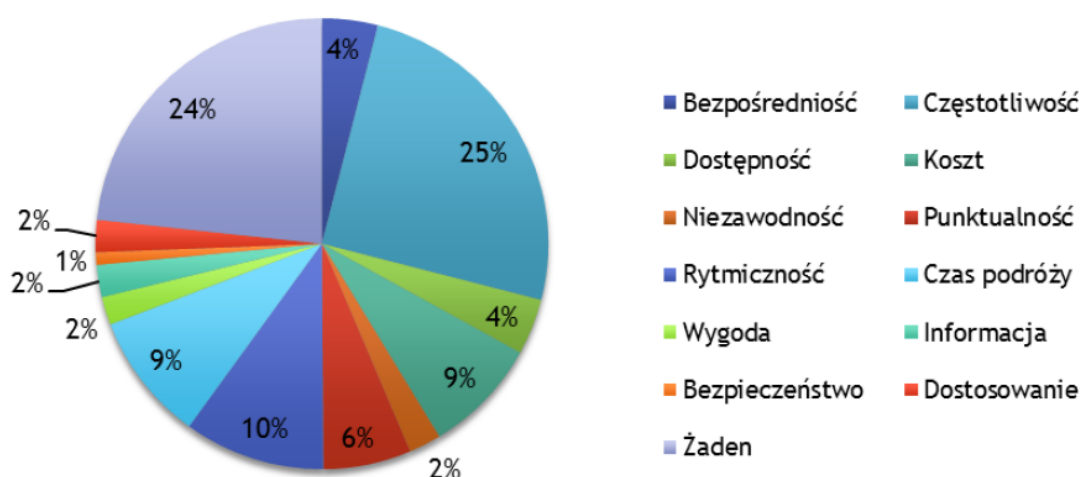
RYСУNEK 23 PYTANIE 8. B) PROSZĘ OCENIĆ W SKALI OD 1 DO 5 ZASPOKOJENIE POSZCZEGÓLNYCH POTRZEB PRZEWOZOWYCH PRZEZ KOMUNIKACJĘ ZBIOROWĄ.

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



w pobliżu średniej i otrzymały: informacja i bezpieczeństwo - 3,7, punktualność, bezpieczeństwo, wygoda i dostępność - 3,6.

W podpunkcie c) pytania 8 respondenci, którzy podróżują samochodem i komunikacją zbiorową lub tylko samochodem wskazywali, który z wymienionych postulatów transportowych powinien być poprawiony w pierwszej kolejności, aby zaczęli częściej korzystać z transportu zbiorowego. Ankietowani mieli również możliwość wybrania odpowiedzi „żaden – nic mnie nie przekona do częstszego korzystania z komunikacji zbiorowej”. Wyniki zostały zaprezentowane na poniższym wykresie.



RYSUNEK 24 PYTANIE 8. C) JAKOŚĆ REALIZACJI KTÓREGO Z POSTULATÓW MUSIAŁABY BYĆ W PIERWSZEJ KOLEJNOŚCI POPRAWIONA, ABY ZACZAŁ PAN/ZACZĘŁA PANI CZĘŚCIEJ KORZYSTAĆ Z TRANSPORTU ZBIOROWEGO?

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

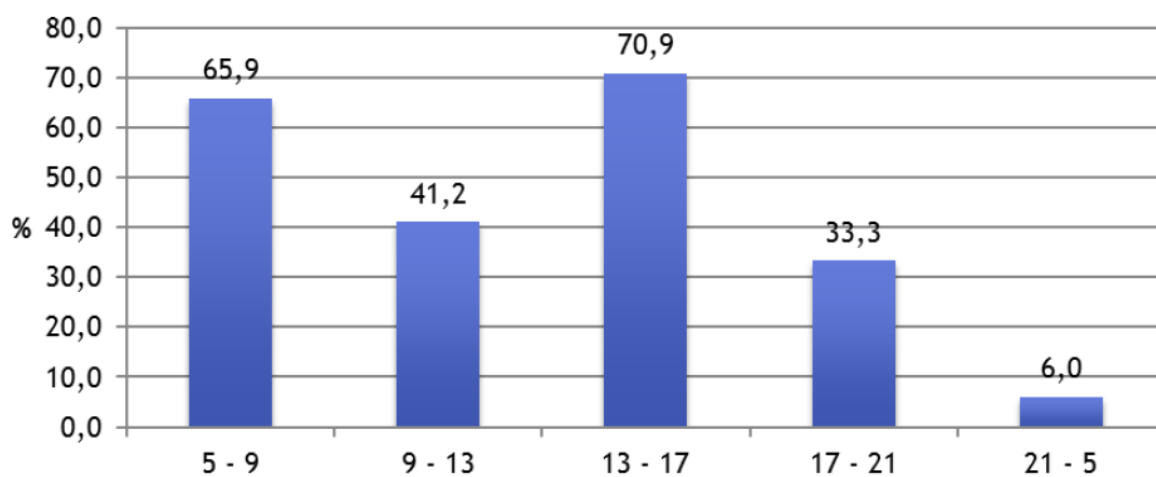
- bezpośredniość – 4%,
- dostępność – 4%,
- niezawodność – 2%,
- wygoda – 2 %,
- informacja – 2%,
- dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych – 2 %,



- bezpieczeństwo - 1 %.

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

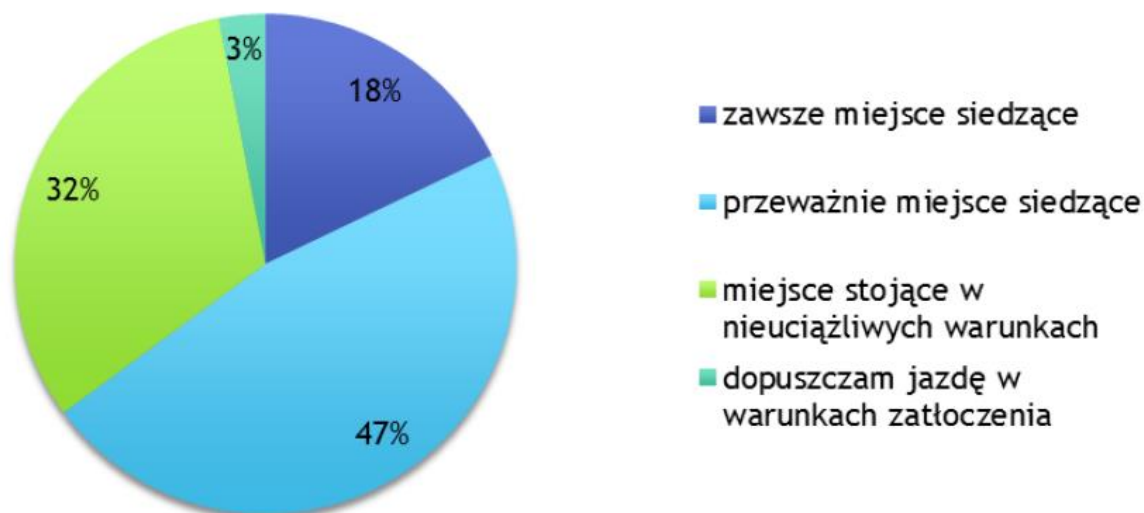
W pytaniu dziewiątym respondenci określali, w jakich godzinach w ciągu dnia wykonują podróże. Poniższy wykres przedstawia procentowy udział udzielonych odpowiedzi.



RYСУNEK 25 PYTANIE 9. W JAKICH PRZEDZIAŁACH GODZINOWYCH NAJCZĘŚCIEJ ODBYWA PAN/I PODRÓŻE?

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

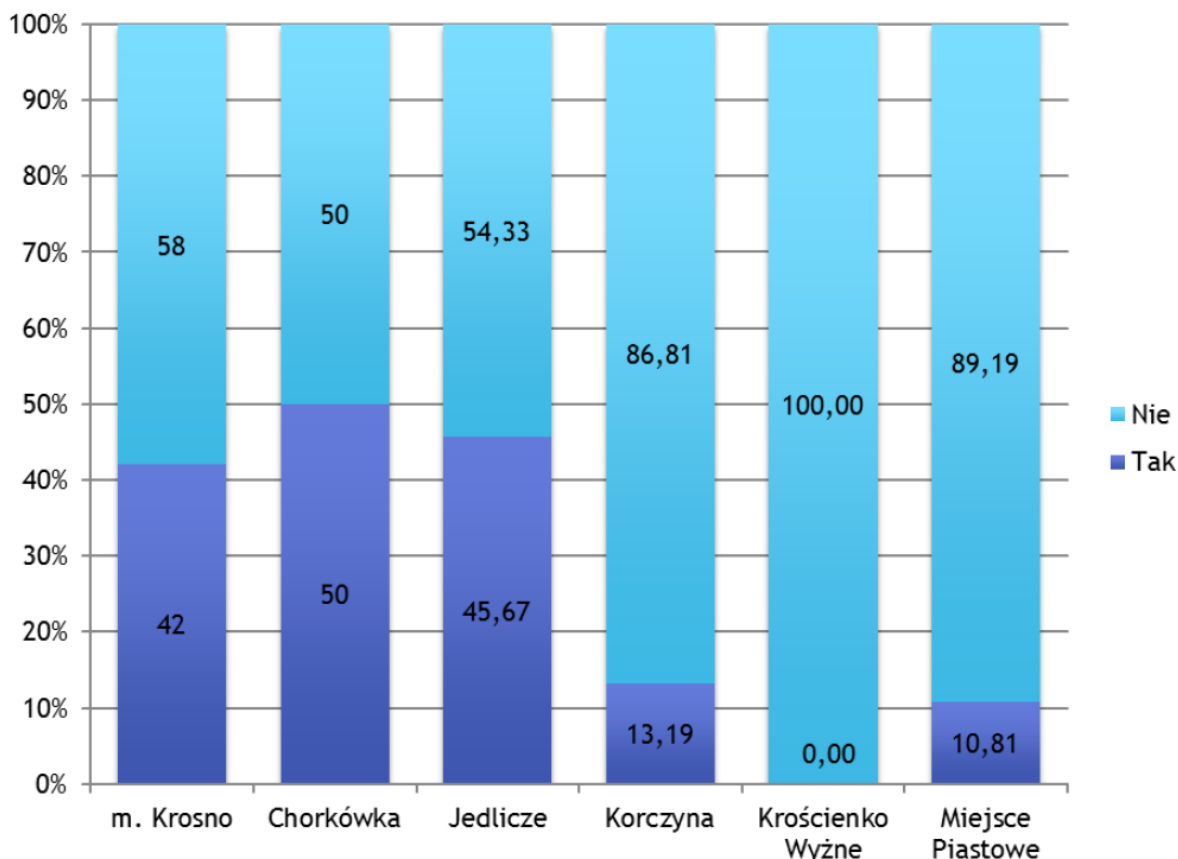
W pytaniu dziesiątym respondenci określali, jaki standard wygody jest dla nich akceptowalny w pojazdach komunikacji zbiorowej. Procentowy udział odpowiedzi ankietowanych został zaprezentowany na wykresie poniżej.



RYSUNEK 26 PYTANIE 10. JAKI STANDARD WYGODY JEST DLA PANA/PANI AKCEPTOWALNY W POJAZDACH KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ?

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

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



RYСУNEK 27 PYTANIE 11. CZY ZDARZA SIĘ PANU/PANI ZREZYGNOWAĆ Z PODRÓŻY Z POWODU BRAKU POŁĄCZEŃ W OBRĘBIE MKS KROSNO?

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

7.2.3. Podsumowanie badań

Z przeprowadzonych badań z 2014 roku wyłania się obraz, jak pasażerowie widzą komunikację zbiorową i jak pasażerowie i potencjalni pasażerowie chcieliby, aby ona wyglądała.

Jako najważniejszy postulat transportowy wskazana została częstotliwość (22,4%), realizacja tego postulatu oceniona została poniżej średniej – 3,4. Częstotliwość była również najczęściej wskazywana (25%) w pytaniu „jakość realizacji którego



z postulatów musiałaby być w pierwszej kolejności poprawiona aby zaczął Pan / zaczęła Pani częściej korzystać z transportu zbiorowego?”. Realizacja kolejnych dwóch postulatów ocenionych jako najistotniejszych – czas podróży (13,8%) i koszt (13,3%), została oceniona równie słabo (po 3,4), a konieczność ich poprawienia w pierwszej kolejności była wskazywana przez 9% pytanym (dla obu kryteriów). Powyższe trzy postulaty należy mieć przede wszystkim na względzie podczas tworzenia oferty publicznego transportu zbiorowego.

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

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



8. Badanie preferencji i zachowań komunikacyjnych pasażerów Miejskiej Komunikacji Samochodowej w Krośnie w 2016 roku

Ze względu na światową pandemię koronawirusa (aktualnie rok 2021) niemożliwe jest przeprowadzenie badań preferencji i zachowań komunikacyjnych pasażerów MKS w Krośnie. Niestabilność związana z regularnym przemieszczaniem się oraz brak realnej perspektywy na powrót do sytuacji sprzed pandemii, uniemożliwia uzyskanie wiarygodnych odpowiedzi na pytania dotyczące codziennego przemieszczania się. W związku z powyższym aktualizacja Planu opiera się na wynikach badań przyjętych i opisanych w Planie transportowym z 2016 roku.

8.1. Formularze ankietowe

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



Imię i nazwisko ankietera: _____ Nr identyfikatora: _____ Data: _____, 2016r.

BADANIE PREFERENCJI I ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH PASAŻERÓW MKS KROSNO

1. Płeć: 1) kobieta 2) mężczyzna
2. Miejscowość zamieszkania 1) Krosno 2) Inna -
3. Wiek: 1) 15 - 19 2) 20 - 29 3) 30 - 39 4) 40 - 49 5) 50 - 59 6) 60 - 69 7) powyżej 70
4. Status społeczny:
 1) uczy się 2) studiuje 3) pracuje 4) prowadzi własną działalność gospodarczą
 5) jest bezrobotny/bezrobotna 6) jest na rencie lub emeryturze
 7) pracuje i uczy się lub studiuje 8) pracuje i jest na rencie lub emeryturze
5. Czy w Pani / Pana gospodarstwie domowym jest samochód (dotyczy także służbowego)?
 1) TAK ile prywatnych: [], ile służbowych: [], 2) NIE
6. Jakim środkiem transportu Pan / Pani podróżuje po Krośnie i sąsiednich miejscowościach?
 1) zawsze MKS-ami 4) przeważnie busami
 2) przeważnie MKS-ami 5) w równym stopniu MKS-ami i samochodem
 3) w równym stopniu MKS-ami i busami 6) przeważnie samochodem
 7) innym -

6a. Jak często Pan / Pani podróżuje po Krośnie i sąsiednich miejscowościach?

Odpowiedź twierdzącą zaznaczyć jako X

środek transportu	Autobusy MKS	Busy	samochód	inny środek transportu –
częstotliwość				
1) codziennie				
2) 1 – 3 razy w tygodniu				
3) 1 – 3 razy w miesiącu				
4) 1 – 3 razy w roku				
5) nigdy				

7. Dlaczego Pan / Pani podróżuje autobusami MKS?

Proszę wybrać 3 czynniki uznane za najważniejsze i podać je w kolejności:

- 1) a) niższy koszt podróży komunikacją zbiorową;
- 2) b) korzystanie z samochodu przez inną osobę;
- 3) c) zadowalająca jakość komunikacji zbiorowej;
- 4) d) trudności z parkowaniem;
- 5) e) zatłoczenie dróg;
- 6) f) dostępność miejsc siedzących w pojazdach;
- 7) g) zły stan techniczny samochodu;
- 8) h) niedyspozycje fizyczne;
- 9) i) warunki atmosferyczne;
- 10) j) zły stan dróg;
- 11) k) brak prawa jazdy;
- 12) l) brak samochodu;
- 13) m) obawa przed kradzieżą samochodu;
- 14) n) inne (jakie?)

8. Które z podanych cech MKS są dla Pana / Pani najistotniejsze?

Proszę wybrać 3 czynniki uznane za najważniejsze i podać je w kolejności:

- 1) a) bezpośredniość – bez przesiadek;
- 2) b) częstotliwość – liczba odjazdów w danym kierunku w jednostce czasu;
- 3) c) dostępność – bliskość przystanku;
- 4) d) niezawodność dojazdu – przybycie do miejsca docelowego w przewidywanym czasie;
- 5) e) niski koszt;
- 6) f) prędkość – czas jazdy;
- 7) g) punktualność;
- 8) h) rytmiczność – równomierne odjazdy pojazdów różnych linii w tym samym kierunku (bez stad autobusów);
- 9) i) wyczerpująca informacja;
- 10) j) wygoda;
- 11) n) inne (jakie?) -

1

RYSUNEK 28 FORMULARZ ANKIETOWY DLA GMIN WCHODZĄCYCH W SKŁAD MOF KROSNO, STRONA 1



9. Jak ocenia Pan/ Pani istniejące usługi MKS w następujących aspektach w skali od 1 do 5?

(najniższa ocena – 1, najwyższa - 5):

- 1) [] a) częstotliwość kursowania;
- 2) [] b) rytmiczność kursowania (bez długiego oczekiwania na jakikolwiek autobus jadący w podobnym kierunku);
- 3) [] b) punktualność kursowania;
- 4) [] c) czas podróży;
- 5) [] d) niezawodność połączeń;
- 6) [] e) dostęp do informacji o przewozach (w zakresie rozkładów jazdy, cen biletów);
- 7) [] f) dostępność miejsc siedzących w pojazdach;
- 8) [] g) stopień zatłoczenia pojazdów (1 – tłoczno, 5 – pusto);
- 9) [] h) wentylacja, ogrzewanie, klimatyzacja;
- 10) [] i) czystość pojazdów;
- 11) [] j) wygoda podróżowania z dużym bagażem;
- 12) [] k) wygoda przesiadania się;
- 13) [] l) przystosowanie do przewozu osób z ograniczoną sprawnością ruchową;
- 14) [] m) bezpieczeństwo podróży.

10. Co należałoby poprawić w funkcjonowaniu MKS (proszę wybrać maksymalnie 3 czynniki)?

- 1) [] a) bliżej do przystanku;
- 2) [] b) większa częstotliwość kursowania;
- 3) [] c) rytmiczne odjazdy autobusów
- 4) [] c) nowe bezpośrednie połączenie; Jakże?.....
- 5) [] d) skrócenie czasu podróży autobusem;
- 6) [] e) wydzielone pasy ruchu tylko dla autobusów;
- 7) [] f) wprowadzenie jednego biletu na wszystkie środki lokomocji (mimo przesiadek);
- 8) [] g) więcej nowoczesnych autobusów (nowych);
- 9) [] h) wprowadzenie klimatyzacji w autobusach;
- 10) [] i) wprowadzenie Internetu bezprzewodowego w autobusach;
- 11) [] j) zadbane oraz czyste przystanki;
- 12) [] k) mniejsze zatłoczenie w autobusach;
- 13) [] l) zawsze wolne miejsca siedzące;
- 14) [] m) więcej tablic elektronicznych na przystankach;
- 15) [] n) inny czynnik -
- 16) [] o) nic, jestem zadowolona (y) z usług transportu autobusowego.

11. Czy zamierza Pan/ Pani przesiąść się na samochód osobowy?

- 1) [] a) nigdy;
- 2) [] b) tymczasowo nie planuję zmiany środka lokomocji, ale kiedyś chciał(a)bym ;
- 3) [] c) planuję w najbliższej przyszłości (do roku);
- 4) [] d) planuję w dalszej perspektywie (powyżej roku);
- 5) [] e) chciał(a)bym ale wybieram transport zbiorowy z przyczyn ekonomicznych.

12. Jakiego standardu podróży MKS-ami Pan / Pani oczekuje?

- 1) [] a) zawsze miejsce siedzące;
- 2) [] b) przeważnie miejsce siedzące;
- 3) [] c) dopuszczam miejsce stojące w nieuciążliwych warunkach;
- 4) [] d) dopuszczam jazdę w warunkach zatłoczenia;
- 5) [] e) nie mam zdania.

13. Czy wie Pan / Pani, że po Krośnie można podróżować MKS-ami na bilecie dziennym?

- 1) [] Tak
- 2) [] Nie

14. Czy ma Pani/Pan inne uwagi do funkcjonowania MKS?

.....

.....

.....

.....

2

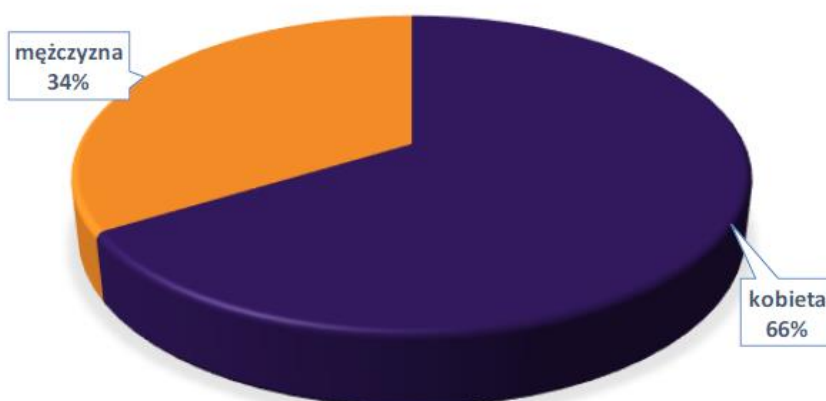
RYSUNEK 29 FORMULARZ ANKIETOWY DLA GMIN WCHODZĄCYCH W SKŁAD MOF KROSNO,
STRONA 2



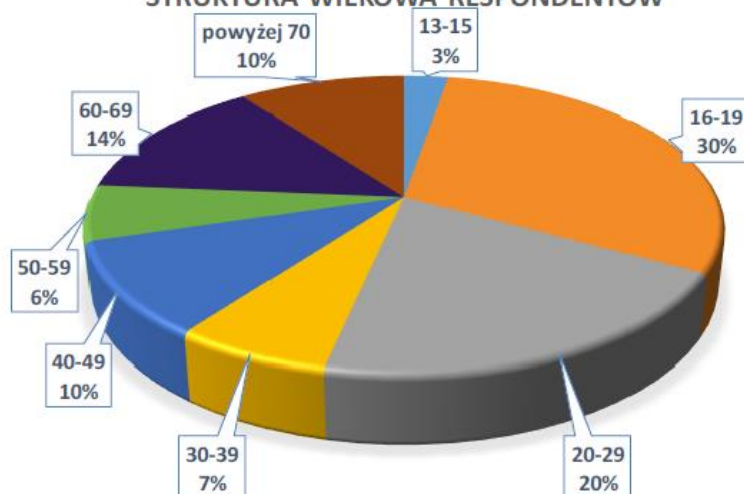
8.2. Metryczka

Badania ankietowe przeprowadzone zostały przez firmę Trako wśród 148 pasażerów komunikacji miejskiej w Krośnie, spośród których 51% respondentów stanowili mieszkańcy Krosna, natomiast 49% mieszkańcy okolicznych gmin. Wywiady ankietowe były realizowane metodą PAPI przy użyciu kwestionariusza ankietowego. Wśród respondentów 66% ankietowanych stanowiły kobiety, 34% mężczyźni, natomiast pod względem wieku najliczniejszą grupę stanowiły osoby z przedziału 16-19 lat, a następnie 20-29 oraz 60-69 lat.

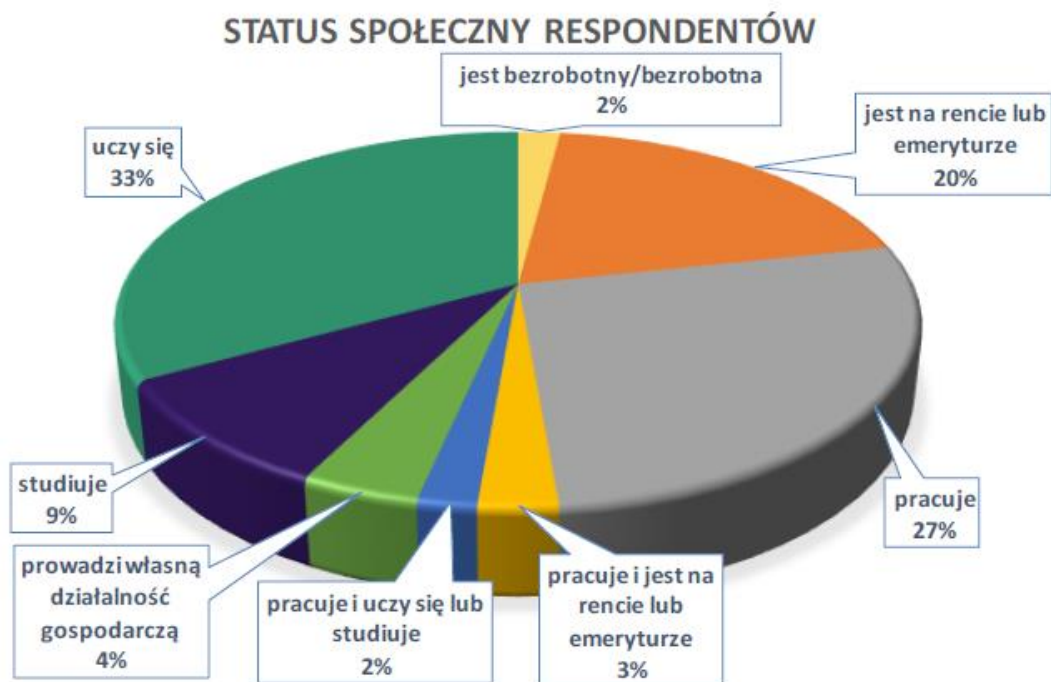
PŁEĆ RESPONDENTÓW



STRUKTURA WIEKOWA RESPONDENTÓW



Ze względu na status społeczny najliczniejszą grupę stanowiły osoby uczące się (33%) oraz pracujące (27%).

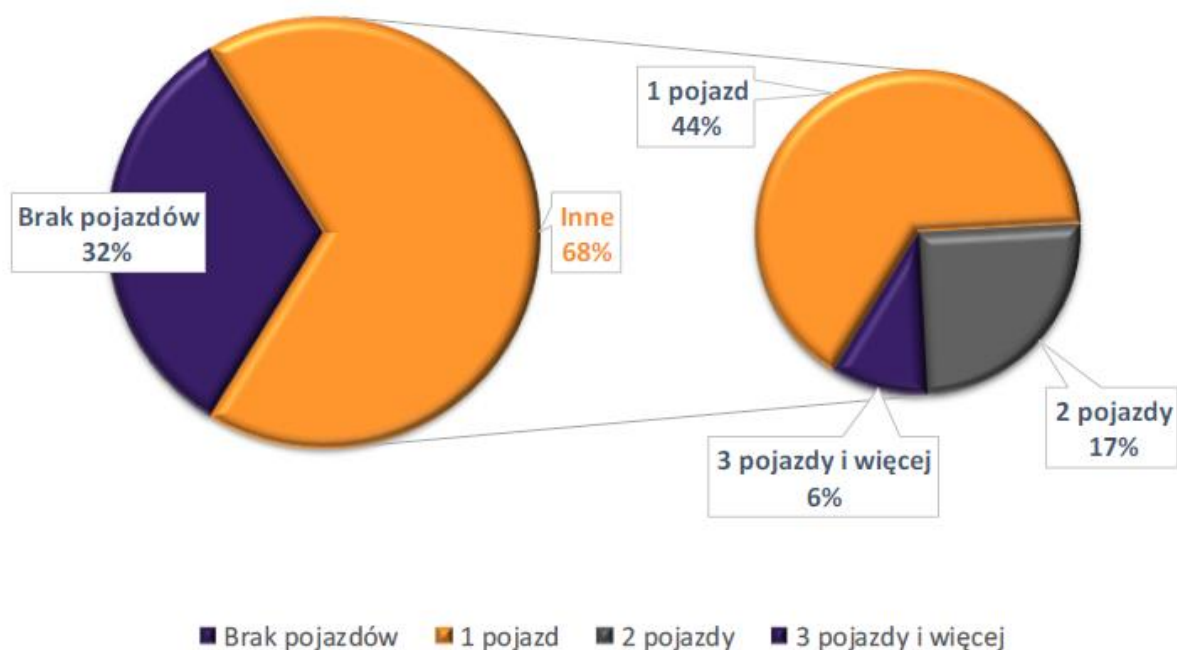


8.3. Samochody osobowe wśród respondentów

Wśród respondentów 32% ankietowanych nie posiadało samochodu osobowego (prywatnego lub służbowego) w swoim gospodarstwie domowym, 44% posiadało jeden pojazd, 17% posiadało dwa pojazdy, a 6% posiadało trzy lub więcej pojazdów.



LICZBA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W GOSPODARSTWIE DOMOWYM



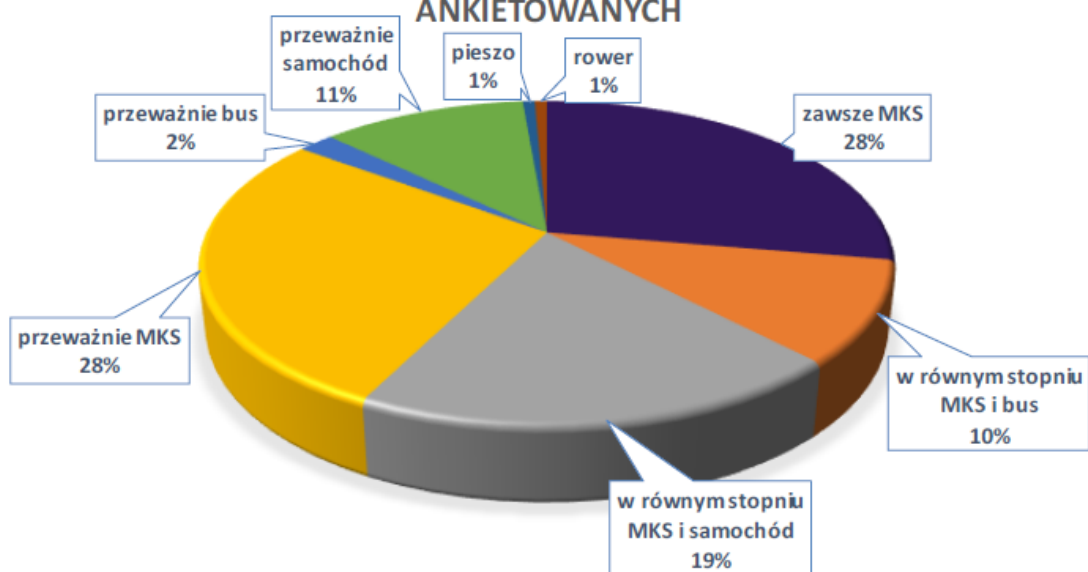
8.4. Środki transportu wybierane przez respondentów

Wśród badanych 56% respondentów zadeklarowało, że zawsze lub przeważnie podróżuje autobusami komunikacji miejskiej. Prawie 30% respondentów zadeklarowało odbywanie podróży w równym stopniu autobusem komunikacji miejskiej oraz samochodem osobowym albo minibusem, co oznacza, iż należy podjąć działania zmierzające do wzmocnienia lojalności w stosunku do usług komunikacji miejskiej wśród pasażerów podróżujących różnymi środkami transportu.

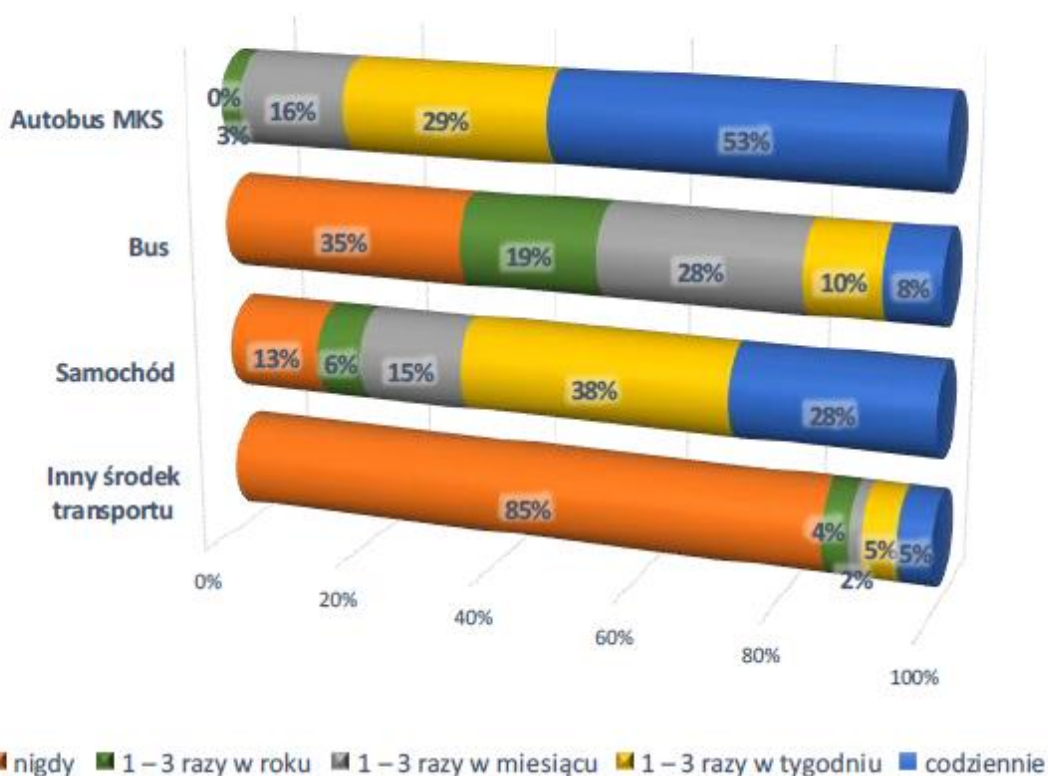
Ponad połowa respondentów podróżuje środkami komunikacji miejskiej codziennie, a 30% kilka razy w tygodniu. Ankietowani relatywnie często korzystają również z samochodów osobowych – 56% respondentów podróżuje samochodem co najmniej kilka razy w tygodniu.



ŚRODKI TRANSPORTU WYBIERANE PRZEZ ANKIETOWANYCH



CZĘSTOTLIWOŚĆ PODRÓŻY ANKIETOWANYCH



8.5. Przyczyny wyboru podróży komunikacją miejską

Wśród ankietowanych pasażerów komunikacji miejskiej zapytanych o przyczyny wyboru podróży autobusami MKS 23% odpowiedzi dotyczyło niższego kosztu



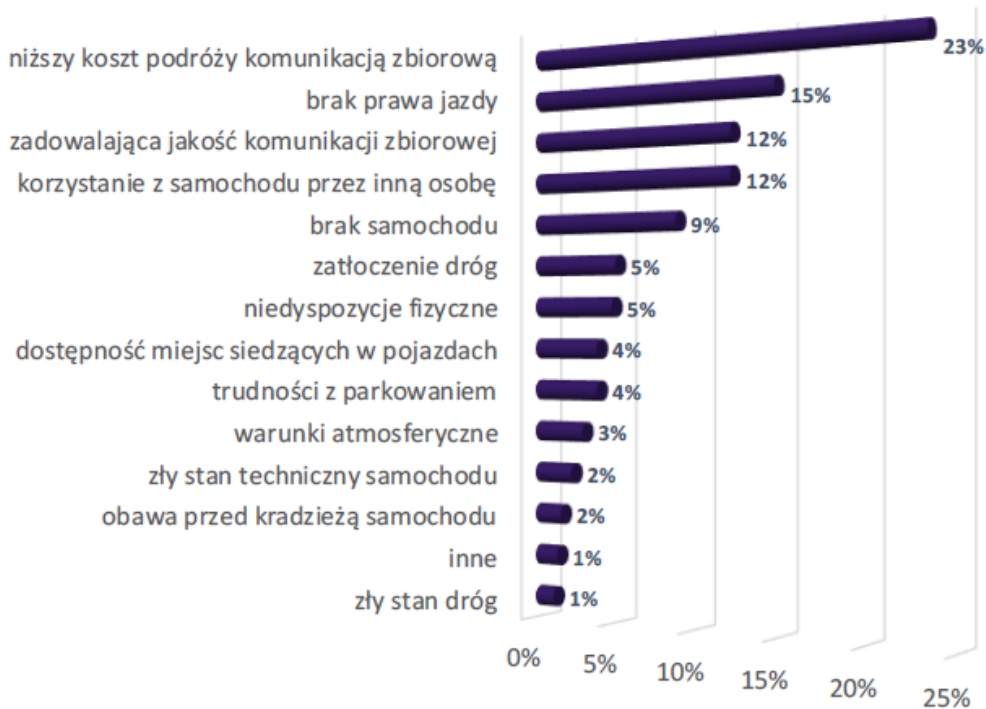
podróży komunikacją zbiorową, a 15% braku prawa jazdy. Po 12% ankietowanych wskazało zadowolającą jakość komunikacji zbiorowej oraz korzystanie z samochodu przez inną osobę. Marginalne znaczenie przy wyborze komunikacji miejskiej ma zły stan dróg, obawa przed kradzieżą samochodu czy zły stan techniczny pojazdu. Odpowiedzi inne dotyczyły następujących aspektów: braku chęci poruszania się pieszo (1 odpowiedź), usterki roweru (1 odpowiedź), skorzystanie z pojazdu komunikacji publicznej zamiast własnego samochodu po spożyciu alkoholu (1 odpowiedź), dobrze ułożonego rozkładu jazdy (1 odpowiedź).

Respondenci poproszeni zostali o wybór najważniejszego czynnika decydującego o wyborze komunikacji miejskiej. Najczęściej wybieraną odpowiedzią był niższy koszt podróży komunikacją zbiorową – 31%, natomiast brak prawa jazdy wskazało 24% respondentów podróżujących komunikacją miejską.

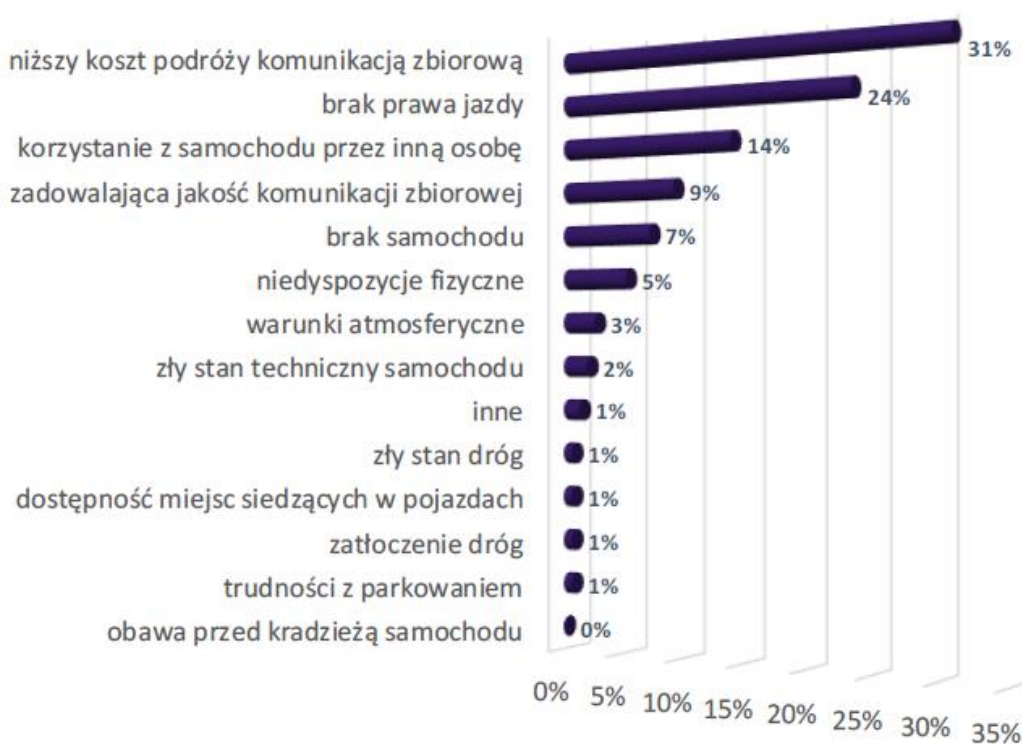
Niezależnie od miejscowości zamieszkania, najczęściej wskazywano niższy koszt podróży komunikacją zbiorową (23% wskazań wśród mieszkańców Krosna, 25% wskazań wśród mieszkańców pozostałych miejscowości). Wśród mieszkańców Krosna do często występujących cech zaliczyć można korzystanie z samochodu przez inną osobę (14%) oraz brak prawa jazdy (13%). Rozkład wystąpień cech zadeklarowanych przez mieszkańców innych miejscowości różni się w stosunku do odpowiedzi mieszkańców Krosna. Często wskazywano brak prawa jazdy (17%), zadowolającą jakość usług (15%), korzystanie z samochodu przez inną osobę (11%), brak samochodu (10%). Co ciekawe, zadowolająca jakość usług stanowi jedynie 9% wskazań wśród mieszkańców Krosna, co oznacza, iż wyżej usługi komunikacji miejskiej oceniają mieszkańcy okolicznych miejscowości, którzy alternatywnie mogą podróżować połączeniami prywatnymi, obsługiwanyymi często przez wysłużone pojazdy.



PRZYCZYNY WYBORU PODRÓŻY AUTOBUSAMI MKS - udział wystąpień każdej z cech

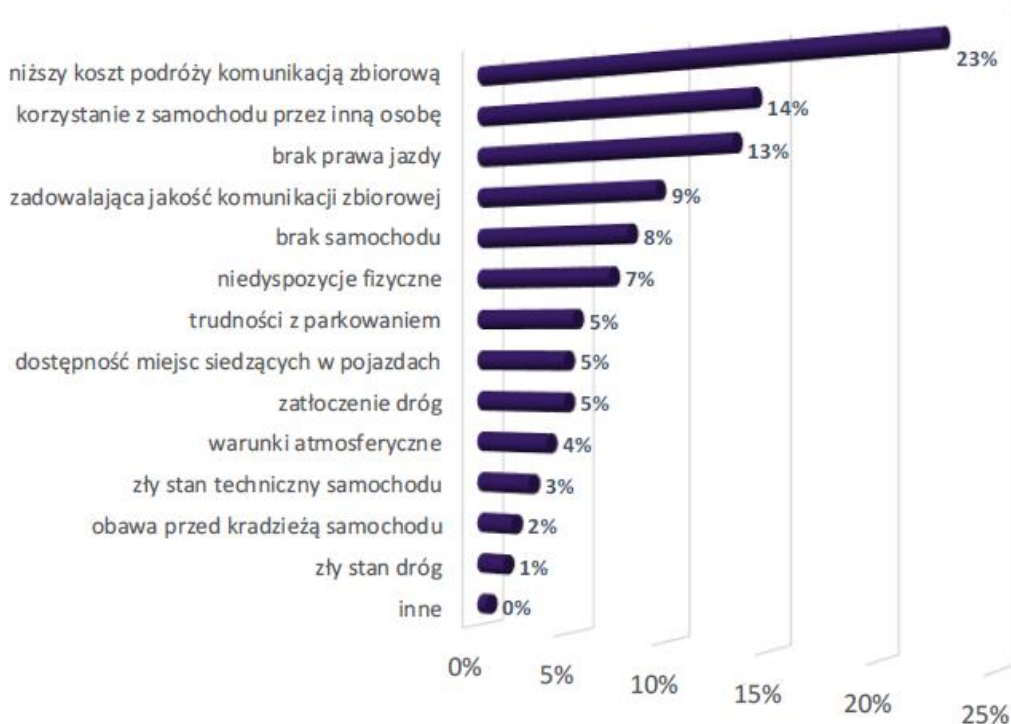


PRZYCZYNY WYBORU PODRÓŻY AUTOBUSAMI MKS - udział wystąpień cechy najistotniejszej

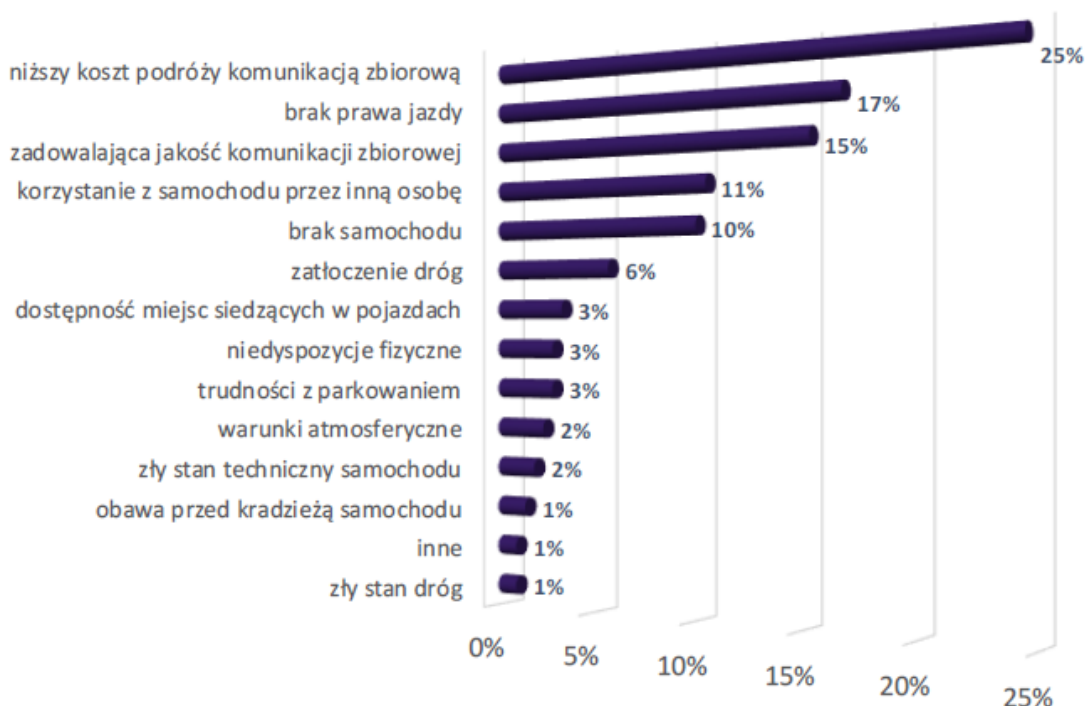




PRZYCZYNY WYBORU PODRÓŻY AUTOBUSAMI MKS MIESZKAŃCY KROSNA - udział wystąpień każdej z cech



PRZYCZYNY WYBORU PODRÓŻY AUTOBUSAMI MKS MIESZKAŃCY OKOLICZNYCH MIEJSCOWOŚCI - udział wystąpień każdej z cech





Respondenci cenią sobie niski koszt podróży transportem zbiorowym, jednocześnie chcą, aby jakość przewozów była coraz wyższa. Biorąc pod uwagę powyższe należy Organizator transportu zbiorowego musi wyważyć w jakim stopniu ceny mogą być podnoszone, aby pasażerowie nie zrezygnowali z przemieszczania się komunikacją miejską na rzecz transportu indywidualnego.

8.6. Najistotniejsze cechy komunikacji zbiorowej

Respondentów poproszono o wybór najistotniejszych cech charakteryzujących komunikację zbiorową. W zestawieniu wszystkich cech najczęściej wymieniane były: niski koszt (20% odpowiedzi), bliskość przystanków (18%), bezpośredniość (17%), częstotliwość (12%) oraz punktualność (12%). Dla respondentów najmniej istotne cechy to wyczerpująca informacja pasażerska (2%) oraz rytmiczność odjazdów (3%).

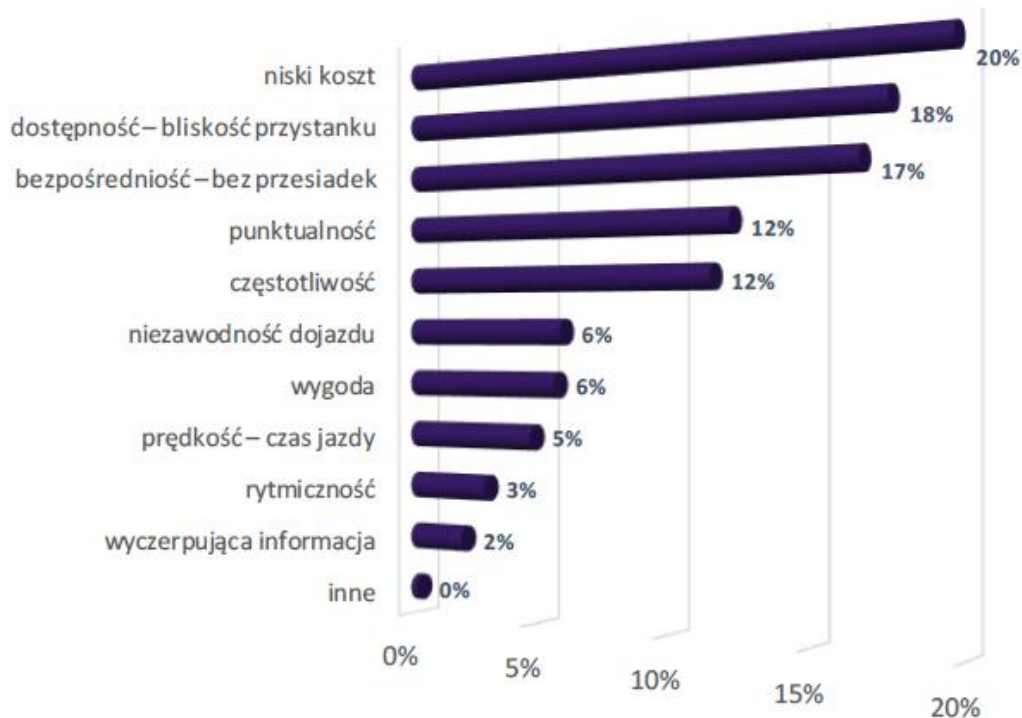
Rozkład częstości wskazań poszczególnych cech z podziałem na mieszkańców Krosna i okolicznych miejscowości przedstawia się bardzo podobnie – pięć najczęściej wskazywanych cech to niski koszt, bliskość przystanków, bezpośredniość, częstotliwość i punktualność.

Za najbardziej istotny postulat przewozowy niski koszt podróży wskazało 25% respondentów, częstotliwość i bezpośredniość – po 21%, dostępność przystanków – 17%.

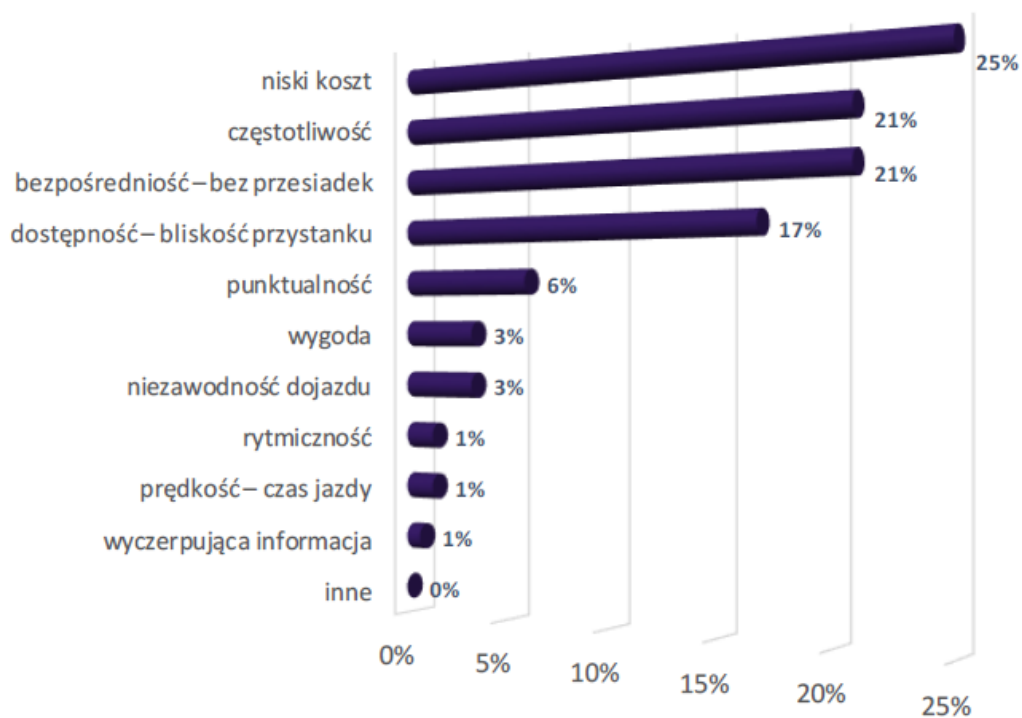
Struktura udzielonych odpowiedzi wskazuje na konieczność utrzymywania niskich cen biletów, poprawy lokalizacji i dostępności przystanków (bliżej źródeł i celów podróży), funkcjonowania bezpośrednich połączeń oraz wysokich częstotliwości kursowania, przy zapewnianiu wysokiego stopnia punktualności kursowania.



NAJISTOTNIEJSZE CECHY MKS - udział wystąpień każdej z cech

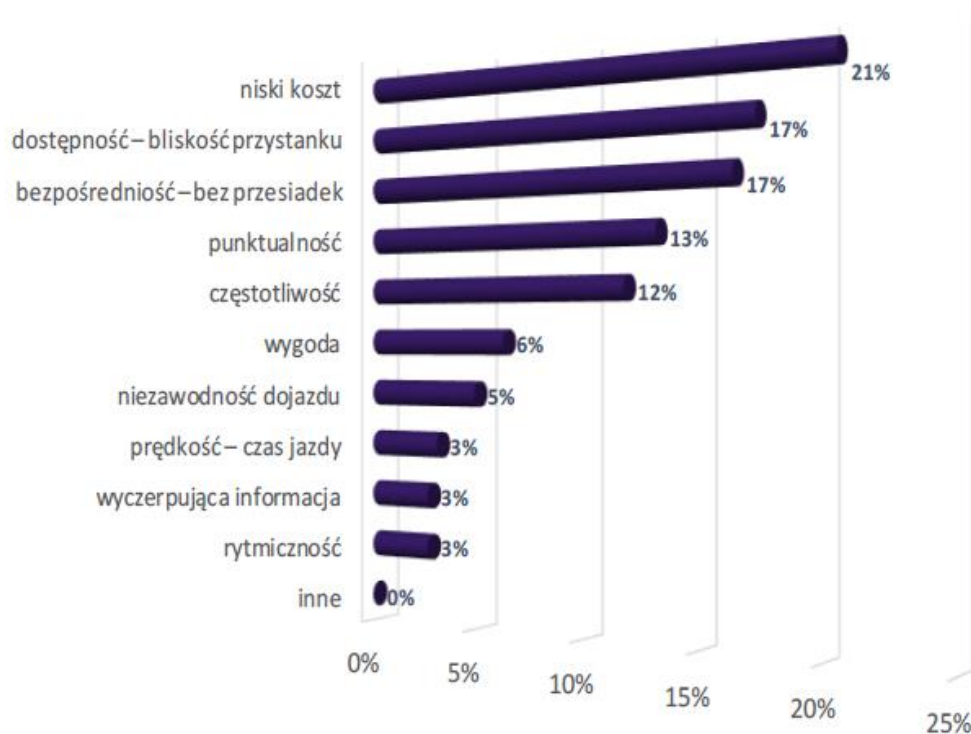


NAJISTOTNIEJSZE CECHY MKS - udział wystąpień cechy najistotniejszej

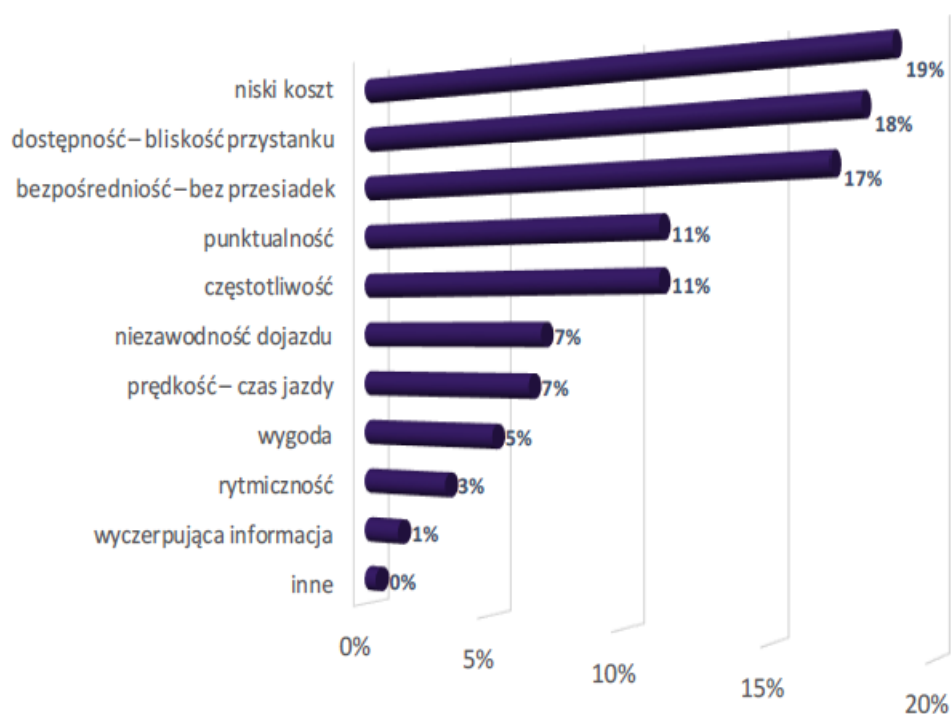




NAJISTOTNIEJSZE CECHY MKS MIESZKAŃCY KROSNA - udział wystąpień każdej z cech



NAJISTOTNIEJSZE CECHY MKS MIESZKAŃCY OKOLICZNYCH MIEJSCOWOŚCI - udział wystąpień każdej z cech





8.7. Ocena wybranych aspektów istniejących usług MKS

Respondenci przy użyciu 5-stopniowej szkolnej skali ocen ocenili wybrane aspekty istniejących usług komunikacji miejskiej.

W kwestii oceny poszczególnych elementów istniejących usług MKS najlepiej oceniono bezpieczeństwo podróży (80% pozytywnych ocen), dostęp do informacji o przewozach (69% pozytywnych ocen), punktualność kursowania i czystość pojazdów (po 65% pozytywnych ocen) oraz niezawodność połączeń (63% pozytywnych ocen).

Pozytywnie oceniony dostęp do informacji o przewozach znajduje odzwierciedlenie w estetycznych i kompletnych tabliczkach przystankowych na wszystkich przystankach komunikacji miejskiej oraz dostępie do internetowego rozkładu jazdy. Należy przy tym zaznaczyć, iż wskazane rozwiązania nie są standardem informacji pasażerskiej wśród przewoźników prywatnych, co czyni przewagę konkurencyjną komunikacji miejskiej nad segmentem prywatnym. Wysokie oceny dla bezpieczeństwa podróży, punktualności kursowania oraz niezawodności połączeń wskazują na poprawną realizację usług przewozowych przez operatora.

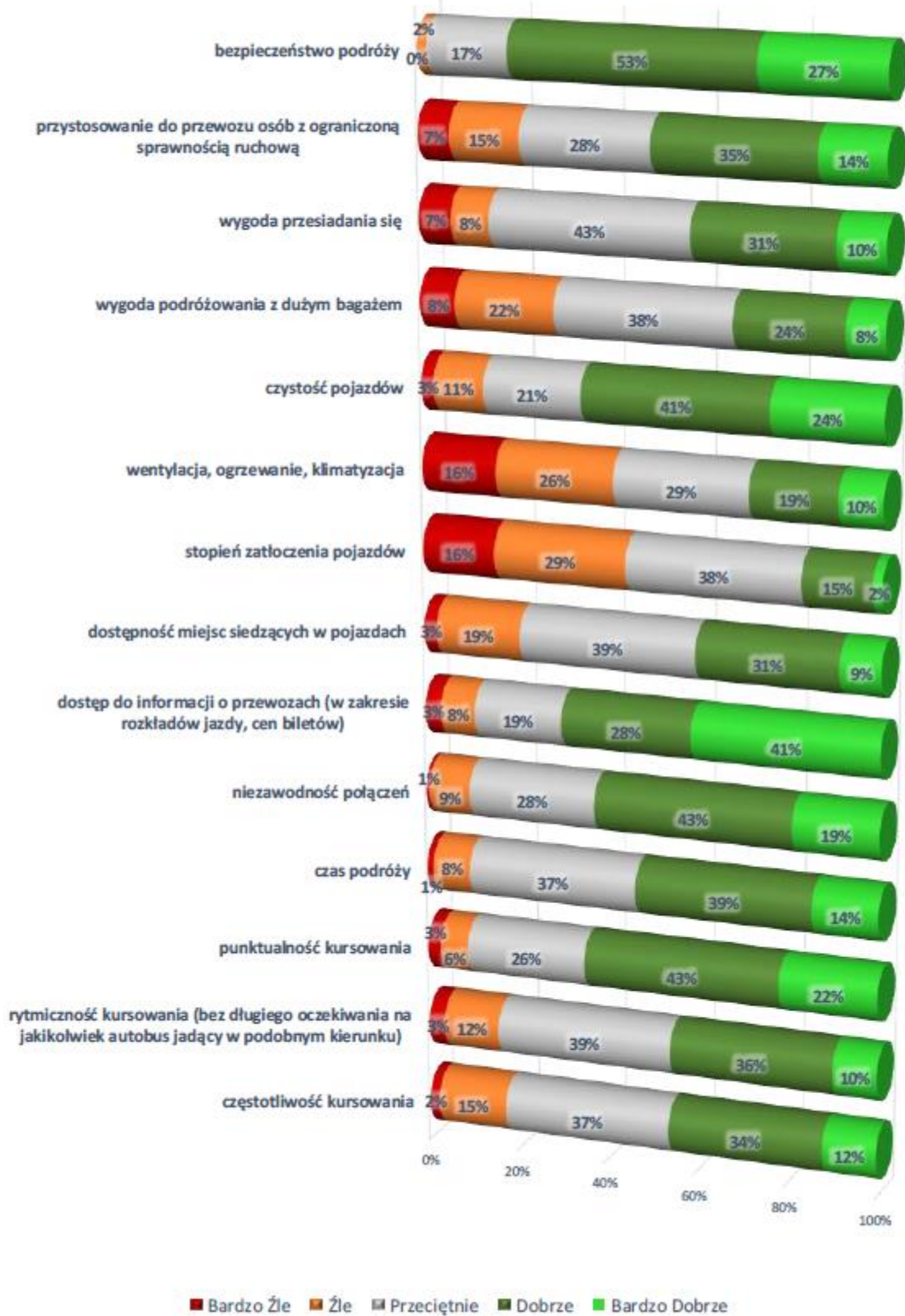
Przewagą ocen dostatecznej i niedostatecznych (od 1 do 3) charakteryzują się przystosowanie do przewozu osób z ograniczoną sprawnością ruchową, wygoda przesiadania się oraz częstotliwość i rytmiczność połączeń.

Najsłabiej zostały ocenione stopień zatłoczenia pojazdów (45% ankietowanych oceniło ten aspekt źle lub bardzo źle), wentylacja, ogrzewanie, klimatyzacja (42% negatywnych opinii) oraz wygoda podróżowania z dużym bagażem (30% odpowiedzi o charakterze negatywnym).

Negatywnie oceniony komfort podróżowania komunikacją miejską w aspekcie stopnia zatłoczenia pojazdów, wentylacji oraz wygody podróżowania z dużym bagażem wynika z posiadania przez MKS stosunkowo wielu pojazdów o długości nieprzekraczającej 9 metrów (prawie połowa posiadanych autobusów), które w godzinach szczytów komunikacyjnych nie zapewniają optymalnej podaży miejsc, co potwierdziły kompleksowe badania napełnień. Zasadne jest także kontynuowanie wymiany taboru prowadzącej do zwiększenia udziału posiadanych autobusów niskopodłogowych w związku z przeciętną oceną przystosowania pojazdów do przewozu osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Należy również dążyć do podniesienia częstotliwości kursowania linii oraz poprawy rytmiczności odjazdów, gwarantującej wyeliminowanie „stad” autobusów podążających w podobnych kierunkach.

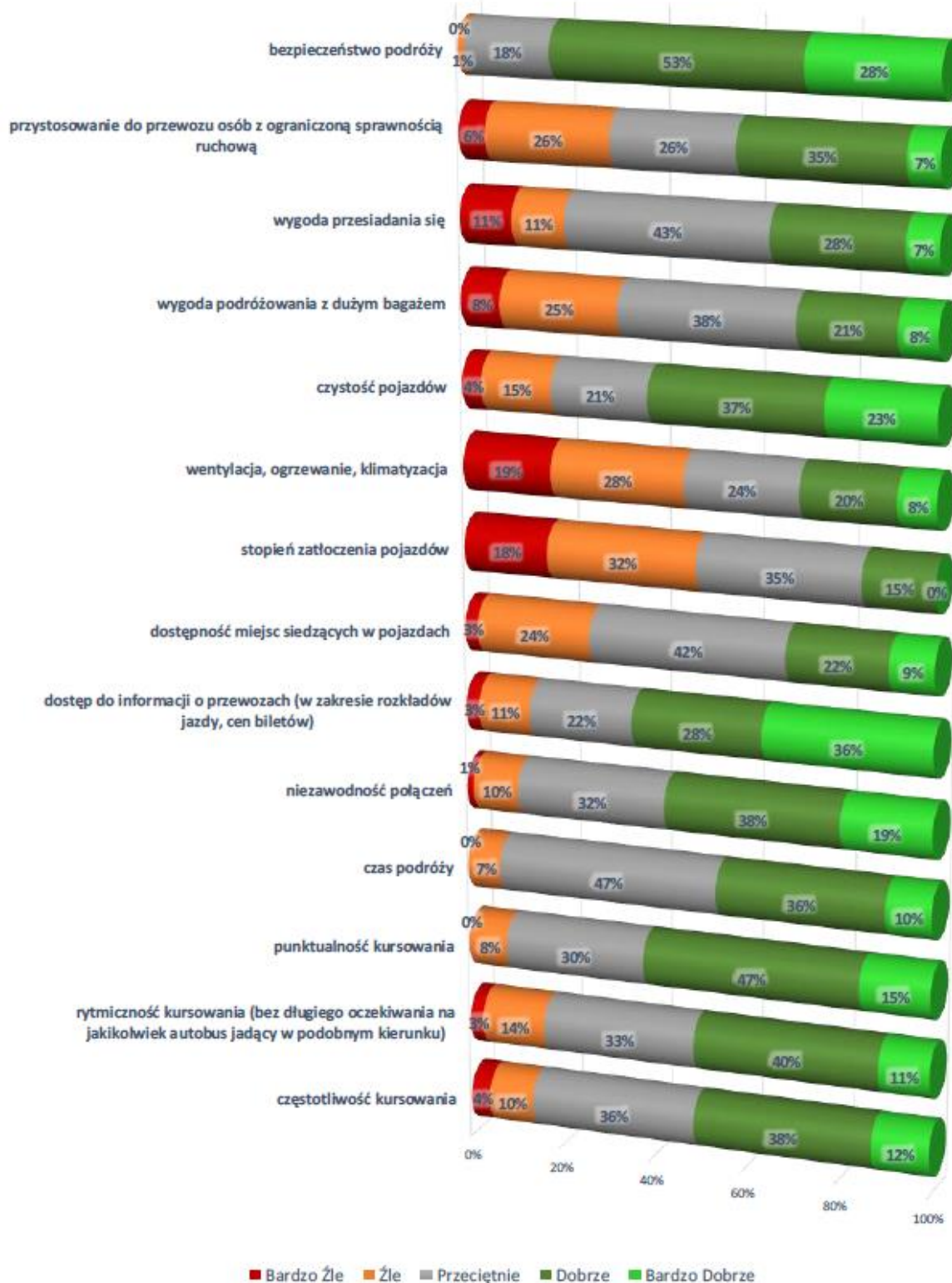


Ocena istniejących usług MKS Krosno (najniższa ocena - 1, najwyższa - 5)



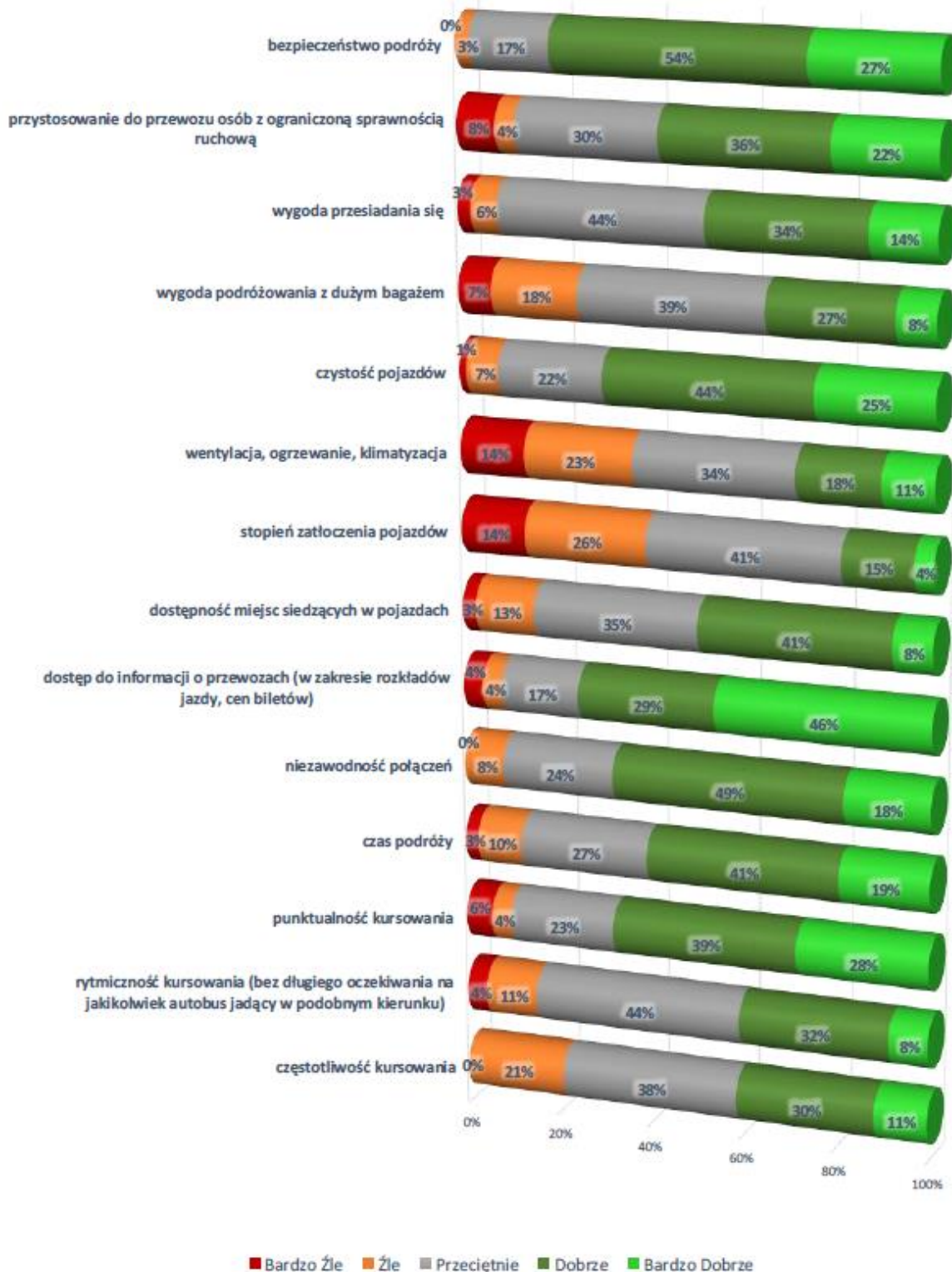


Ocena istniejących usług MKS Krosno - mieszkańcy Krosna (najniższa ocena - 1, najwyższa - 5)





Ocena istniejących usług MKS Krosno - mieszkańcy okolicznych miejscowości (najniższa ocena - 1, najwyższa - 5)





8.8. Cechy komunikacji miejskiej do poprawy

Wśród cech komunikacji miejskiej, które powinny ulec poprawie respondenci wymieniali najczęściej zwiększenie częstotliwości kursowania (11% wszystkich odpowiedzi), potrzebę zakupu nowoczesnych autobusów (10% odpowiedzi), wprowadzenie klimatyzacji w autobusach (9%). Najrzadziej wymieniano wprowadzenie Internetu bezprzewodowego w autobusach oraz uruchomienie aplikacji mobilnej z rozkładem jazdy na urządzenia przenośne (po 3% wskazań). Mieszkańcy Krosna częściej wskazywali postulat gwarancji wolnego miejsca siedzącego, klimatyzacji w autobusach oraz wprowadzenia do eksploatacji nowych autobusów (po 10% udzielonych odpowiedzi). Zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów wskazało 10% respondentów będących mieszkańcami Krosna.

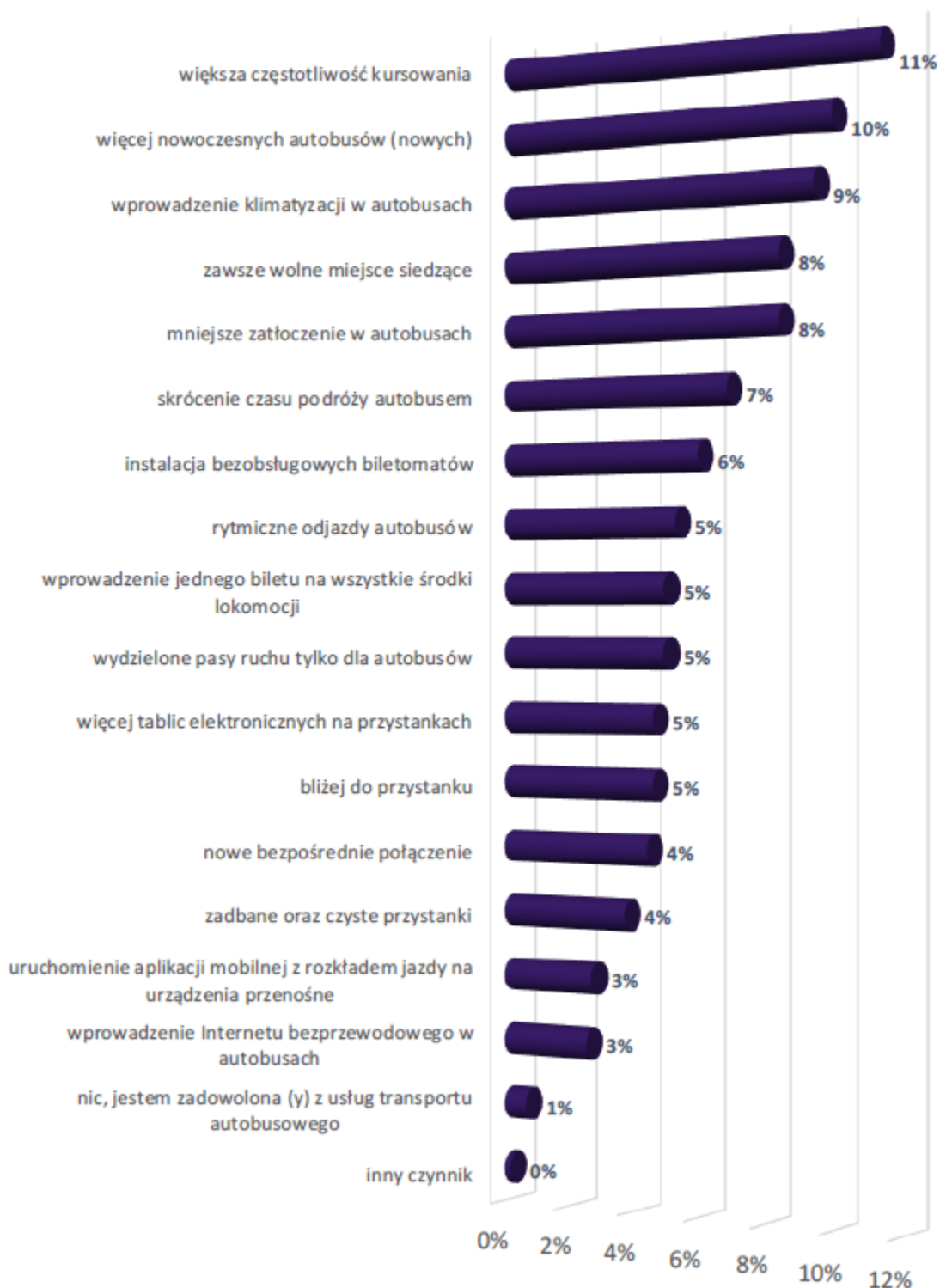
Wśród mieszkańców okolicznych miejscowości częściej wskazywano zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów komunikacji miejskiej (14% udzielonych odpowiedzi).

Część respondentów wskazała swoje indywidualne oczekiwania dotyczące poprawy oferty istniejących połączeń lub wprowadzenia zupełnie nowych połączeń na niżej wymienionych trasach:

- połączenie Polanka osiedle – Dobieszyn szkoła,
- połączenie Dworzec – Korczyna,
- więcej połączeń do Szpitala Wojewódzkiego,
- połączenie Tłoki – Guzikówka Krakowska – Polanka,
- połączenie Krosno – Rogi,
- połączenie w weekendy do Zręcina,
- połączenie os. Markiewicza – Urząd skarbowy,
- połączenie os. Traugutta – Polanka Maczka (najszybszą możliwą drogą),
- połączenie Polanka Osiedle – Zręcińska,
- połączenie Krosno – Potok,
- połączenie Jedlicze Podlas – Krosno (Rondo),
- połączenie Targowiska - Krosno – Turaszówka/Krosno – Polanka,
- połączenie około 23-24 z Rynku do osiedla Przygrody,
- połączenie os. Traugutta – Szpital w sobotę i niedzielę,
- połączenie Maczka – Guzikówka,
- połączenie Jedlicze Brzozowa – Krosno.

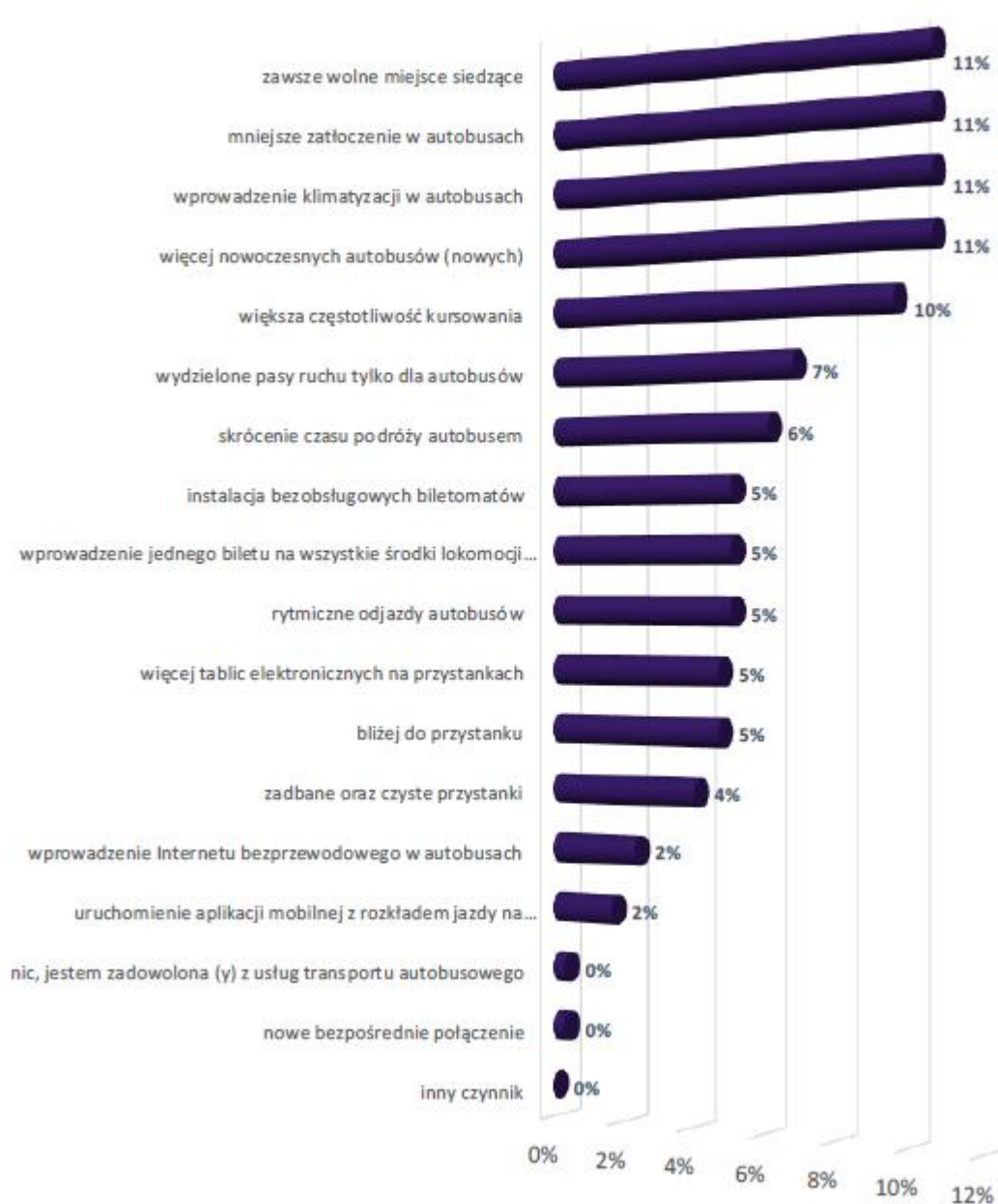


CECHY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ DO POPRAWY



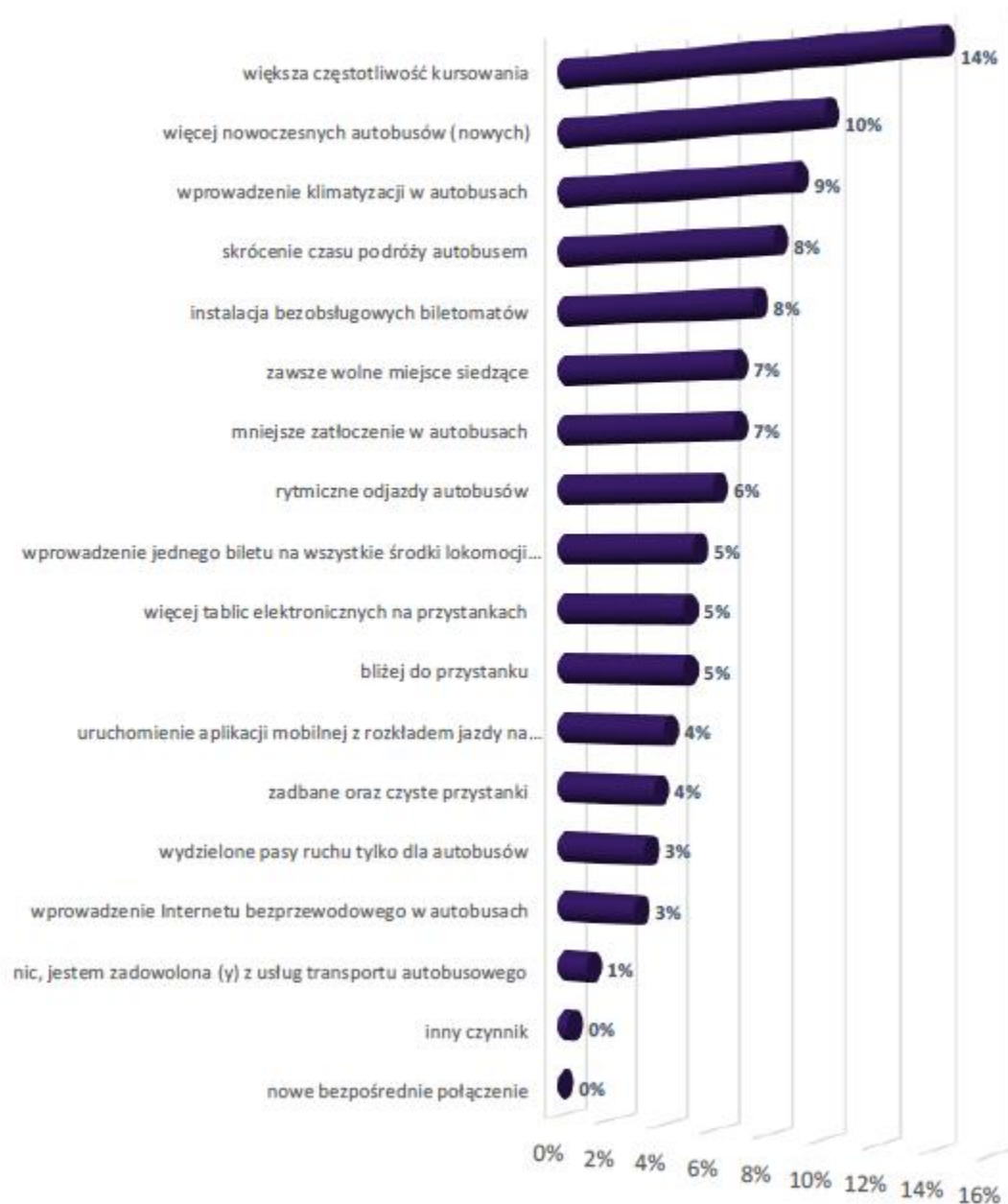


CECHY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ DO POPRAWY - mieszkańcy Krosna





CECHY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ DO POPRAWY - mieszkańcy okolicznych miejscowości

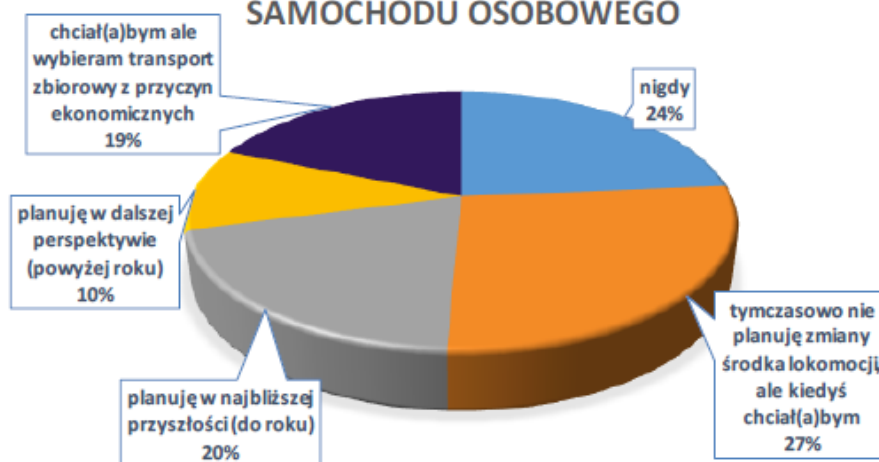


8.9. Plany rezygnacji z komunikacji miejskiej na rzecz samochodu osobowego

Wśród użytkowników komunikacji miejskiej 24% respondentów stwierdziło, że nie zamierza rezygnować z komunikacji zbiorowej na rzecz samochodu osobowego. Równocześnie 46% odpowiadających chciałoby zmienić środek transportu, a kolejne 30% taką zmianę planuje.

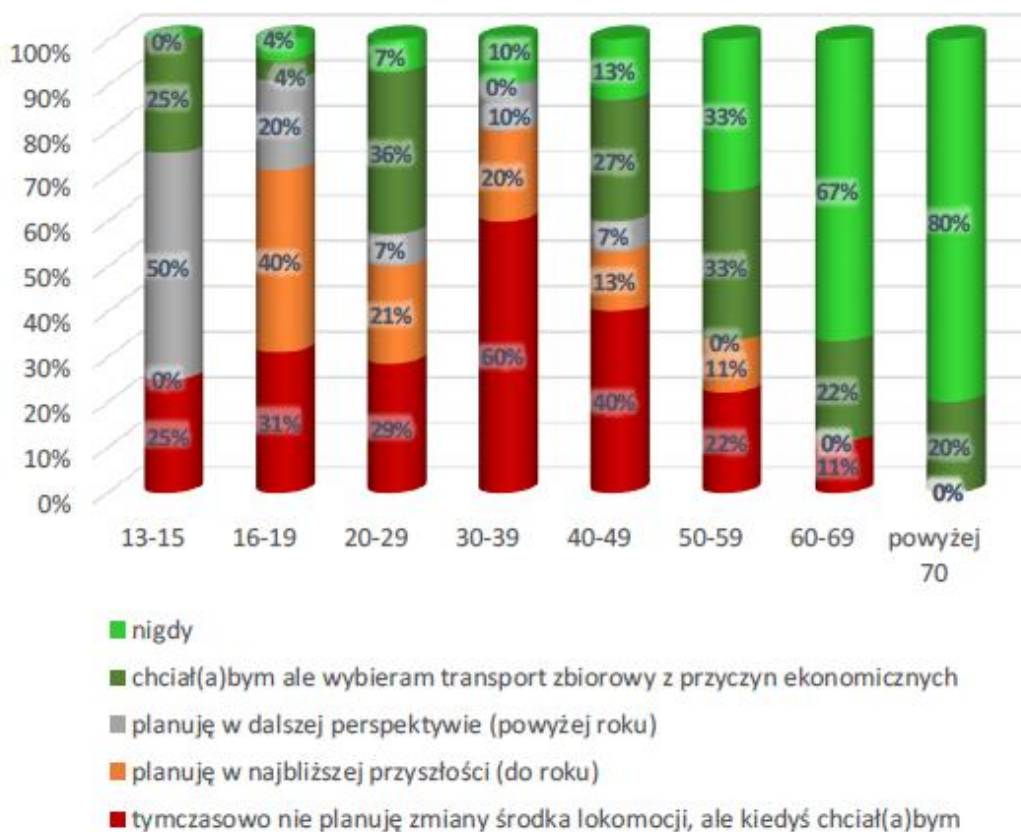


DEKLAROWANY ZAMIAR REZYGNACJI Z KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ NA RZEC SAMOCHODU OSOBOWEGO



Rozpatrując plany rezygnacji z komunikacji autobusowej na rzecz samochodu osobowego w poszczególnych grupach wiekowych zauważyć można, że w przypadku odpowiedzi „nigdy” jest silna tendencja wzrostowa wraz z wiekiem.

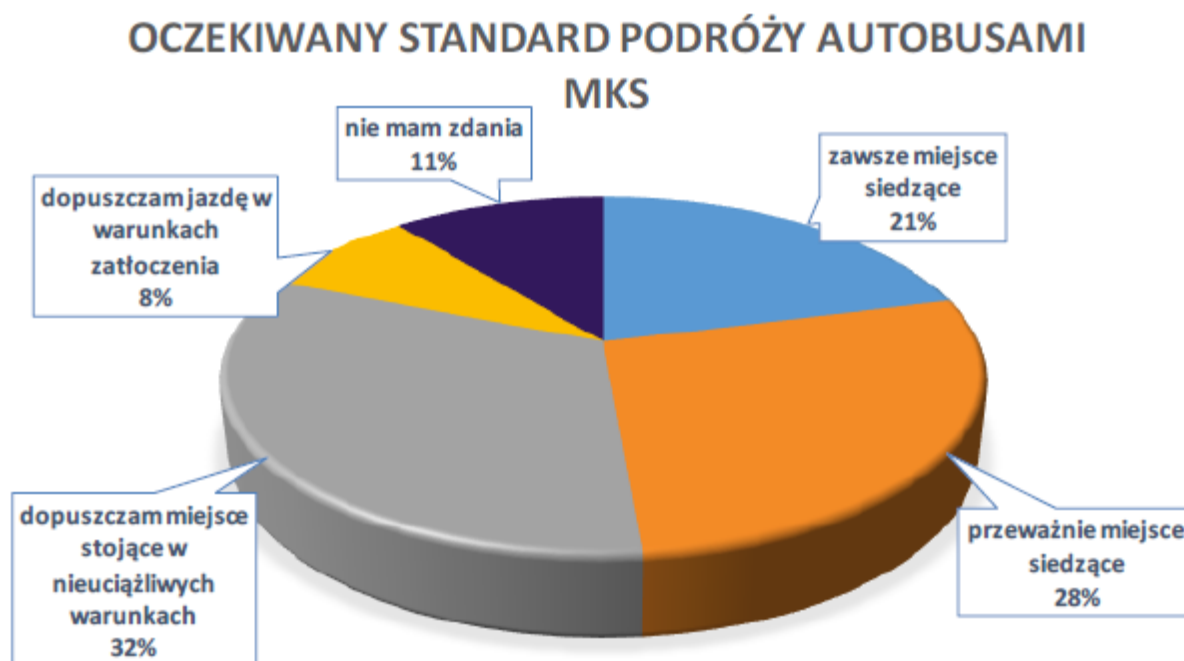
PLANY REZYGNACJI Z KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ NA RZEC SAMOCHODU OSOBOWEGO w poszczególnych grupach wiekowych





8.10. Oczekiwany standard podróży autobusami MKS

Z przeprowadzonych badań ankietowych wynika, iż prawie połowa respondentów oczekuje miejsca siedzącego w autobusie komunikacji miejskiej, w związku z czym planując zakupy nowych autobusów należy dążyć do zapewnienia odpowiednio wysokiej liczby miejsc siedzących w pojazdach. Gwarancję zawsze dostępnego miejsca siedzącego oczekuje 21% respondentów, 28% ankietowanych oczekuje przeważnie miejsca siedzącego, 32% dopuszcza miejsce stojące w nieuciążliwych warunkach, a 8% dopuszcza jazdę w warunkach zatłoczenia. Należy zaznaczyć, iż 11% ankietowanych nie wyraziło własnego zdania w omawianej kwestii.



8.11. Oferta biletowa

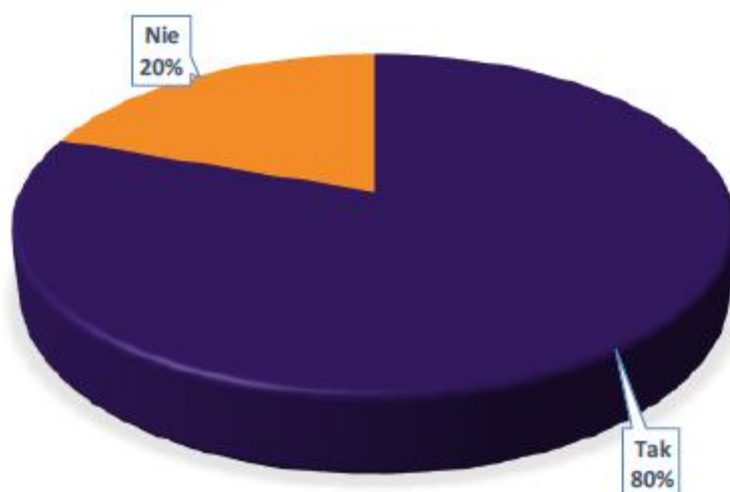
Ankietowani zostali poproszeni o udzielenie odpowiedzi na pytanie dotyczące oferty biletowej:

„Czy wie Pan / Pani, że po Krośnie można podróżować na bilecie dziennym?”

80% respondentów było świadomych o możliwości podróżowania po Krośnie na podstawie biletu dziennego.



CZY WIE PAN / PANI, ŻE PO KROŚNIE MOŻNA PODRÓŻOWAĆ NA BILECIE DZIENNYM?



8.12. Inne postulaty

Ankietowani mieli możliwość złożenia dodatkowych uwag dotyczących funkcjonowania komunikacji zbiorowej. Poniższa lista przedstawia zestawienie tych postulatów:

- uruchomienie połączeń do Zręcina w weekendy,
- wprowadzenie do eksploatacji nowych autobusów,
- brak punktualności niektórych kursów wymagający poprawy,
- niektórzy kierowcy są niekulturalni,
- zbyt długie okrężne połączenie linii A do Turaszówki. Częstsze i krótsze łączenia z Osiedla Traugutta do Turaszówki i odwrotnie,
- naprawić wiatę na przystanku Przygrody,
- biletomaty, więcej punktów, gdzie można kupić bilet lub doładować kartę miejską np. Osiedle Polanka,
- Internet w autobusach,
- poprawa punktualności i zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów,
- Jedlicze - przystanki na ulicy Podlas, Grabiny, Brzozowa,
- poprawić działanie klimatyzacji,
- wskazana jest poprawa czystości autobusów.



8.13. Podsumowanie

Badania ankietowe wskazały na szereg elementów do poprawy przez Organizatora i przewoźnika transportu zbiorowego. Wiele z tych postulatów w międzyczasie zostało zrealizowanych w związku z wymianą taboru. Przewoźnik pozyskał od tamtego czasu 21 nowoczesnych pojazdów, które w znaczny sposób przyczyniły się do poprawy jakości realizowanych usług.

W ramach projektu "Rozwój transportu niskoemisyjnego na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno" w latach 2016-2018 (w trakcie trwania projektu) zrealizowano następujące zadania w poszczególnych Gminach:

na terenie Miasta Krosna:

- Zakup niskoemisyjnego taboru autobusowego, dostosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz spełniającego normę emisji spalin Euro VI, w tym:
 - 11 sztuk autobusów miejskich, niskopodłogowych (LF) z napędem hybrydowym, spalinowo – elektrycznym.
 - 8 sztuk autobusów miejskich, niskopodłogowych (LF) o napędzie spalinowym.
 - 2 sztuk autobusów klasy MINI, niskowejściowych (LE) o napędzie spalinowym.
- Doposażenie 22 sztuk taboru autobusowego, eksploatowanego przez Operatora publicznego transportu zbiorowego MKS Sp. z o.o. Krosno w elementy systemu informacji pasażerskiej i monitoringu wizyjnego.
- Wyposażenie zajezdni autobusowej MKS Sp. z o.o. Krosno do obsługi dynamicznej informacji pasażerskiej i cyfrowego monitoringu wizyjnego.
- Zakup 3 biletomatów stacjonarnych.
- Przebudowa 3 zatok autobusowych.
- Zakup i montaż ponad 50 sztuk wiat autobusowych (część wiat wyposażona w monitoring oraz tablice elektroniczne prezentujące rozkład jazdy w czasie rzeczywistym).

W ramach projektu pn. „Modernizacja Infrastruktury służącej transportowi multimodalnemu w Krośnie i Medzilaborcach” przeprowadzono kompleksowy remont dworca autobusowego. Prace zakończono w marcu 2020 i wykonano m.in. remont dwóch stalowych wiat, wykonania nowej attyki z nowoczesnych materiałów elewacyjnych, montaż ściany ażurowej oddzielającej wiatę od ul. Naftowej, rewitalizację i wykonanie ciągów pieszych z kostki brukowej wewnątrz dworca z nawiązaniem ciągłości komunikacyjnej z przyległymi



obiektami (m.in. Etnocentrum, parking Taxi, przystanki MKS, ulica Kolejowa/Naftowa, budynek Poczty), wykonanie nowego oświetlenia i podświetlenia elementów architektonicznych w technologii LED, wykonanie monitoringu wizyjnego, wyposażenie dworca w system wizualnej i głosowej informacji pasażerskiej i turystycznej, wykonanie małej architektury. Wszystkie nowe elementy są dworca autobusowego mogą przyciągnąć nowych pasażerów transportu zbiorowego.

na terenie Gminy Chorkówka:

- Przebudowa 13 oraz budowa 6 przystanków w miejscowościach: Świerzowa Polska, Zręcin, Żeglce, Chorkówka oraz Szczepańcowa.

na terenie Gminy Korczyna:

- Przebudowa drogi gminnej polegającej na budowie zatoki autobusowej.
- Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 991 Lutcza-Krosno polegająca na budowie zatoki autobusowej oraz przebudowie zatoki autobusowej wraz z elementami towarzyszącymi.
- Zakup i montaż 5 wiat przystankowych.
- Zakup i montaż elektronicznej tablicy prezentującej rozkład jazdy w czasie rzeczywistym.
- Wydłużenie linii niektórych kursów MKS, jeżdżących do m. Korczyna, do przysiółka „Zawiśle” w Korczynie.

na terenie Gminy Krościenko Wyżne:

- Zakup i montaż 12 przystanków publicznego transportu zbiorowego oraz budowa 1 przystanku.

na terenie Gminy Miejsce Piastowe:

- Przebudowa drogi powiatowej nr 2004R – budowa zatoki autobusowej przy budynku stacji kolejowej w miejscowości Targowiska.
- Budowa parkingu „Parkuj i Jedź” wraz z budową zjazdu publicznego z drogi gminnej nr 114974R oraz przebudową drogi gminnej nr 114974R w miejscowości Targowiska.
- Przebudowa drogi powiatowej nr 1959R w miejscowości Głowienka wraz z utwardzeniem powierzchni gruntu – budowa przystanku autobusowego.
- Przebudowa drogi powiatowej nr 1976R w miejscowości Głowienka, w tym:
- przebudowa istniejącego parkingu;

na terenie Gminy Wojaszówka:



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

- Budowa parkingu "PARKUJ I JEDŹ" wraz z wiatą przystankową w miejscowości Wojaszówka.
- Budowa dwóch zjazdów publicznych z drogi powiatowej nr 1941R Wojaszówka - Łączki Jagiellońskie w miejscowości Wojaszówka wraz z przebudową drogi powiatowej nr 1941R na odcinku od km 0+335 do km 0+400.
- Budowa i przebudowa przystanków autobusowych (wiat) – 39 szt., wykonanie miejsc postojowych dla rowerów (Bike & Ride) – 8 szt.

Organizator publicznego transportu zbiorowego wraz z przewoźnikiem powinni dążyć do ciągłej poprawy jakości przewozów m.in. wnioskując o dofinansowania zewnętrzne, które w znaczny sposób mogą poprawić jakość oferowanych usług przewozowych.



9. Zasady organizacji rynku przewozów

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zdefiniowała pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego jako właściwą jednostkę samorządu terytorialnego, albo ministra właściwego do spraw transportu zapewniającego funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Prezydent Miasta Krosna jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w miejskich (gminnych) przewozach pasażerskich, która obejmuje linie komunikacyjne na terenie miasta Krosna oraz wybrane, poszczególne linie na obszarze gmin ościennych, które zawarły z miastem Krosnem stosowne porozumienia międzygminne. Porozumienia te zostały zawarte również w oparciu o zapisy Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (j.t: Dz. U. z 2016 r. poz. 446 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 Gminie Miasto Krosno przekazane zostały zadania w zakresie obsługi linii komunikacyjnych na terenie następujących gmin ościennych:

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

oraz od 2021 roku

- Iwonicz Zdrój,
- Rymanów.

Powyższe porozumienia (oprócz Gmin Iwonicz Zdrój oraz Rymanów) regulują wszystkie istotne kwestie dotyczące realizacji zadań w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin, pomiędzy którymi zawarte są porozumienia. Porozumienia



zawarte są na czas nieokreślony z zachowaniem 6-miesięcznego okresu wypowiedzenia.

Porozumienie międzygminne z Gminami Iwonicz Zdrój oraz Rymanów zawiera się na czas określony, począwszy od dnia 1 maja 2021 r. do 31 sierpnia 2021 r. z możliwością wydłużenia okresu obowiązywania na podstawie aneksu do zawartego porozumienia, z zachowaniem 1-miesięcznego okresu wypowiedzenia.

9.1. Realizacja funkcji organizatorskich

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

- badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
- zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
 - systemu informacji dla pasażera,
- ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora,
- określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych, dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów,



- przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984r. – Prawo przewozowe (j.t: Dz. U. z 2015 r. poz.915 z późn. zm.), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalenie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, czyli zadań związanych z podjęciem niezbędnych środków, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej mającej na celu wyłonienie operatora publicznego transportu zbiorowego lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wskazane w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 informacje.

9.2. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

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

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

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z Ustawą z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2015 r., poz. 2164, z późn.zm.), albo



- w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz.U. z 2016 r. poz. 113, z późn. zm.), albo
- w trybach bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo tzw. Podmiotowi wewnętrznemu, w rozumieniu Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołanego do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo jeśli średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie, lub
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.
- zgodnie z ostatnimi orzeczeniami TSUE nie można zawierać w trybie bezpośrednim umów na świadczenie usług w zakresie transportu autobusowego. Ewentualnym rozwiązaniem, które można zastosować jest tryb in house w ramach PZP.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może obejmować okres nie dłuższy niż 10 lat. Wieloletnia umowa umożliwia Operatorowi publicznego transportu zbiorowego realizację działań inwestycyjnych, zmierzających m.in. do poprawy jakości taboru oraz jakości świadczonych usług.

Umowa w sprawie powierzenia przez gminę Krosno wykonywania świadczenia usług w zakresie pasażerskiego lokalnego transportu zbiorowego została zawarta 29 listopada 2019 roku z Miejską Komunikacją Samochodową Spółka z o.o. w Krośnie na okres 5 lat.

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



10. Pożądany standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

10.1. Informacje ogólne

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

10.2. Realizacja postulatów przewozowych

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

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

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

Postulat transportowy	Sposób realizacji
bezpośredniość	Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach. W przypadku, gdy postulat bezpośredniości, z przesłanek ekonomicznych, nie może być zapewniony – zapewnienie dogodnego systemu przesiadkowego.



Postulat transportowy	Sposób realizacji
częstotliwość	<p>Zapewnienie podaży usług komunikacji użyteczności publicznej w zakresie częstotliwości odpowiadającej popytowi na te usługi.</p> <p>W przypadku wyraźnego spadku liczby pasażerów na poszczególnych kursach, w pierwszej kolejności zmniejszenie wielkości taboru obsługującego kurs, a dopiero później ewentualne zawieszanie kursów.</p>
dostępność	<p>Wzrost dostępności do publicznego transportu zbiorowego poprzez modernizację oraz rozbudowę infrastruktury transportowej dedykowanej w szczególności dla publicznego transportu zbiorowego.</p> <p>Eliminacja barier na drodze dojścia do/z przystanków, np. niedostatecznej liczby przejść dla pieszych.</p> <p>Obejmowanie usługami publicznego transportu zbiorowego nowopowstających skupisk ludności i generatorów ruchu.</p>
niezawodność	<p>Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowe, nieawaryjne.</p>
koszt	<p>Dostosowanie opłat taryfowych do realnych potrzeb pasażerów.</p>
prędkość	<p>Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej.</p>
punktualność	<p>Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie ilości odjazdów przed czasem i po czasie.</p> <p>Wzrost punktualności kursowania autobusów.</p>
wygoda	<p>Poprawa standardu infrastruktury przystankowej w celu stworzenia warunków umożliwiających komfortowe i bezpieczne oczekiwanie na przystankach poprzez instalację wiat i miejsc siedzących na wybranych przystankach komunikacyjnych oraz objęcie przystanków komunikacyjnych systemem monitoringu miejskiego oraz systemu ITS, w tym system dynamicznej informacji pasażerskiej.</p> <p>Poprawa standardu taboru poprzez jego sukcesywną wymianę na tabor nowy, spełniający aktualnie najwyższe normy emisji spalin EURO lub napędzany alternatywnymi źródłami oraz wyposażony we współczesne elementy w zakresie komfortu podróżowania.</p>



Postulat transportowy	Sposób realizacji
	Poprawa standardu oczekiwania na przystanku poprzez wdrożenie na wybranych przystankach systemu dynamicznej informacji pasażerskiej.

Planując ciągle podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w przewozach pasażerskich należy pamiętać i uwzględniać również:

- ochronę środowiska naturalnego,
- zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego,
- zwiększanie dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej.

10.3. Standard usług a ochrona środowiska naturalnego

Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu.

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

Z badań epidemiologicznych prowadzonych w aglomeracji górnośląskiej wynika, iż wzrost stężenia zanieczyszczeń pyłowych PM10 o 10 µg/m³ powoduje kilkuprocentowy wzrost zachorowań na choroby górnych dróg układu oddechowego, w tym astmy. W skład frakcji pyłu PM10 wchodzi frakcja o średnicy ziaren poniżej 2,5 µm (pył zawieszony PM2,5). Według najnowszych raportów Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) frakcja PM2,5 uważana jest za wywołującą poważne konsekwencje zdrowotne, ponieważ ziarna o tak niewielkich średnicach mają zdolność łatwego wnikania do pęcherzyków płucnych, a stąd do układu krążenia.

Największe zawartości frakcji PM2,5 w TSP w Polsce występują w przypadku procesów produkcyjnych (ok. 54%), oraz w sektorze komunalno-bytowym (ok. 35%). Analizując udział frakcji pyłu PM2,5 w pyle PM10 warto zwrócić uwagę, że jest on największy przy transporcie drogowym, gdzie stanowi ok. 90%. Należy przy tym podkreślić, że znaczna część emisji pyłu z transportu drogowego



pochodzi z procesów innych niż spalanie paliw, do których zaliczyć można np. ścieranie opon i hamulców oraz ścieranie nawierzchni dróg i unoszenie.

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

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

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

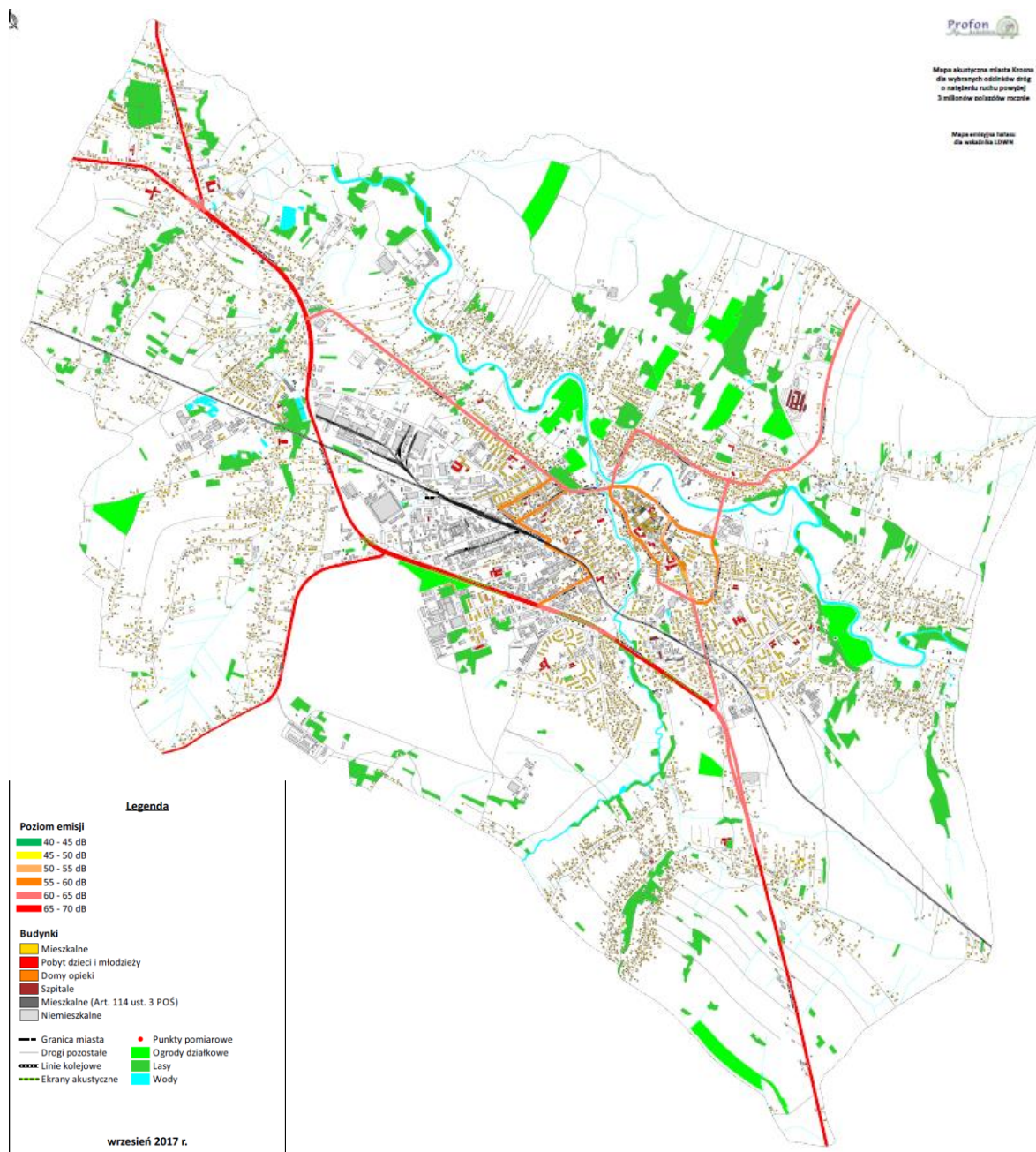
- całościowe zintegrowane planowanie rozwoju systemu transportu w mieście,
- zintegrowany system kierowania ruchem ulicznym z uwzględnieniem priorytetu dla komunikacji zbiorowej,
- kierowanie ruchu tranzytowego z ominięciem miasta lub jego części centralnych,
- tworzenie stref z zakazem ruchu samochodów,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



W ramach Planu gospodarki niskoemisyjnej dla obszaru obejmującego Miasto Krosno oraz Gminy: Jedlicze, Miejsce Piastowe, Chorkówka, Korczyna, Wojaszówka i Krościenko Wyżne realizowane są następujące zadania z zakresu transportu zbiorowego: Niskoemisyjny transport (Modernizacja przystanków publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Jedlicze), Rozwój transportu niskoemisyjnego na obszarze MOF Krosno, Rozbudowa i przebudowa układu komunikacyjnego Miasta celem zmniejszenia uciążliwości dla mieszkańców i ograniczenia emisji, Zrównoważona mobilność mieszkańców.

Strategia Rozwoju Miasta Krosna na lata 2014-2022 wskazuje następujące działania: Przebudowa i rozbudowa obwodnicy miasta Krosna w ciągu drogi krajowej nr 28 wraz z dobudową drugiej jezdni – etap IV, Budowę południowej obwodnicy miasta, Budowę północnej obwodnicy miasta, Budowę fragmentu obwodnicy Starego Miasta, Stworzenie zintegrowanego systemu ścieżek rowerowych

W pełni świadomie na ograniczenie hałasu komunikacyjnego można działać w oparciu o tworzoną przez Miasto Krosno mapę akustyczną. Sporządzona została ona na potrzeby określenia stanu akustycznego środowiska i objęła swoim zasięgiem cały obszar miasta. Stanowi ona narzędzie wspomagające działania w zakresie zarządzania środowiskiem i planowania przestrzennego. Jest niezbędnym elementem służącym do opracowania programu ochrony środowiska przed hałasem, który określa w drodze uchwały sejmik województwa.



RYСУNEK 30 MAPA AKUSTYCZNA GMINY MIASTA KROSNA. WRZESIEŃ 2017.

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

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. Obecnie przewoźnicy prywatni nie są zobligowani do przestrzegania jakiegokolwiek standardu w zakresie związanym z ochroną środowiska naturalnego.

Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii



Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- tlenek azotu (NOX),
- węglowodór (HC),
- tlenek węgla (CO),
- cząstki stałe.

Obecnie najwyższą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę. Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu powstają między innymi strefy, do których wjechać mogą wyłącznie pojazdy (w tym również pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego) posiadające silniki spełniające odpowiednio wysoką normę EURO. W przypadku, gdy będzie następował wybór operatora świadczącego usługi przewozowe, uwzględnienie w standardzie usługi taboru niskoemisyjnego z silnikami o odpowiednio wysokiej normie EURO będzie jednym z wymagań postawionych wybranemu operatorowi (jeśli operator będzie wybierany w innym trybie niż dotychczas). Innymi niż zaostrzenie norm w zakresie emisji spalin proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych. 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 konieczne będzie jak najszybsze zaprzestanie wykorzystywania autobusów spełniających najniższe normy EURO1 i EURO2 oraz wymaganie od operatorów wprowadzenia do eksploatacji pojazdów o napędzie innym niż paliwa konwencjonalne, takie jak dziś powszechnie stosowana ropa w silnikach diesla.



10.4. Standard usług przewozowych a dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

W ostatnich latach w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji, problem ten dotyczy także obszaru objętego planem. Udział osób starszych w ogóle społeczeństwa, jak przedstawiono w p. 2.2 planu, będzie systematycznie rósł.

W przypadku, gdy będzie następował wybór operatora świadczącego usługi przewozowe, uwzględnienie w standardzie taboru potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej będzie jednym z wymagań postawionych wybranemu operatorowi.

Należy zwrócić szczególną uwagę na aspekt dostępności dla osób o ograniczonej mobilności.

Dostępność dla pasażerów, w tym dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej:

- integracja przestrzenna i uzupełnienie funkcji węzłów przesiadkowych w celu zapewnienia dogodnych i bezpiecznych przesiadek,
- usunięcie barier stanowiących przeszkodę dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej (np. poprzez wprowadzenie taboru niskopodłogowego lub niskowejściowego, dostosowanie infrastruktury przystankowej, zniwelowanie różnic poziomów),
- zapewnienie osobom niepełnosprawnym nieodpłatnej pomocy przy wsiadaniu/wysiadaniu do/z pojazdów transportu zbiorowego,
- budowa parkingów/wyznaczanie miejsc postojowych w systemie P+R, w tym wyznaczanie miejsc dla pojazdów osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w możliwie jak najbliższej odległości od miejsca odjazdu środków transportu zbiorowego, zapewniającej łatwy dostęp do transportu zbiorowego,
- wyposażanie węzłów przesiadkowych w systemy B+R (Bike and Ride), mające na celu umożliwienie bezpiecznego pozostawienia jednoślada i kontynuowanie podróży transportem zbiorowym,



- wyposażenie węzłów przesiadkowych w systemy K+R (Kiss and Ride), umożliwiające bezpieczne zatrzymanie pojazdu podwożącemu pasażera w celu kontynuowania podróży transportem zbiorowym,
- wyposażenie węzłów przesiadkowych oraz ich otoczenia w systemy wspomagające poruszanie się i orientację dla osób niewidomych, niedowidzących oraz o ograniczonej mobilności.

W celu zapewnienia możliwości obserwowania przez pasażerów (w tym niedowidzących) otoczenia pojazdów, należy dążyć do ograniczenia możliwości umieszczania reklam na szybach pojazdów, a w szczególności naklejania ich w taki sposób, by całkowicie przysłaniały lub zakrywały widoczność otoczenia dla pasażerów.

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

10.5. Standard usług przewozowych a dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej

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

Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy od odległości i struktury urbanistycznej otoczenia przystanku komunikacyjnego oraz strat czasowych związanych m.in. z pokonywaniem przez pieszych miejsc kolizji potoków ruchu pieszych z potokami ruchu samochodowego lub różnic wysokości, w tym



schodów, dlatego na obszarach miast strefa oddziaływania poszczególnego przystanku komunikacyjnego mierzona odległością jest mniejsza.

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

W latach 2016-2018 Miasto Krosno realizowało projekt „Rozwój transportu niskoemisyjnego na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno”. Pozostałymi partnerami projektu były gminy objęte również niniejszym planem: Miejsce Piastowe, Chorkówka, Wojaszówka, Korczyna, Krościenko Wyżne.

Głównym celem projektu było zwiększenie atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego, w celu zwiększenia stopnia jego wykorzystania na obszarze MOF Krosno oraz ograniczenie w perspektywie długoterminowej szkodliwych emisji, które przyczyniają się do niskiej jakości powietrza i pogorszenia stanu środowiska naturalnego MOF Krosno, poprzez modernizację publicznego transportu zbiorowego.

Projekt pozwolił na modernizację systemu transportu zbiorowego poprzez m.in. zakup autobusów niskoemisyjnych spełniających normę Euro 6 oraz autobusów napędzanych alternatywnymi systemami napędowymi, a także doposażenie pozostałego taboru autobusowego w bramki liczące pasażerów, monitoring, zapowiedzi głosowe itp.



11. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

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

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

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

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

11.1. System Informacji Pasażerskiej.

Ważnym czynnikiem mającym wpływ na jakość transportu zbiorowego, jest pełny i łatwo dostępny dla pasażerów system informacji o przewoźnikach i realizowanych przez nich połączeniach, przystankach, rozkładach jazdy, czasie przyjazdu najbliższego pojazdu danej linii, możliwościach przesiadek, systemie taryfowym, itp.

Dzięki zastosowaniu nowoczesnych technologii z zakresu elektroniki i informatyki (inteligentne technologie) można podnieść atrakcyjność transportu zbiorowego.

Nowoczesne technologie pozwalają na:

- koordynację układu transportowego i synchronizację rozkładów jazdy,
- wykrywanie pojazdów zbliżających się do skrzyżowania (detekcja),
- lokalizację pojazdów na trasie (GPS) i bezprzewodowe przesyłanie informacji (GPRS),
- usprawnienie przejazdu, szczególnie przez skrzyżowania (także: omijanie zatorów),
- tworzenie systemów dystrybucji i identyfikacji biletów przejazdowych,



- poprawę obsługi podróżnych oraz monitoring bezpieczeństwa podróżowania.

Statyczna informacja pasażerska na przystankach jest jednym z najważniejszych elementów funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Minimalny jej zakres powinien uwzględniać potrzeby pasażerów związane z dostępem do informacji w zakresie godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportu, obowiązujących opłat za przejazd, obowiązujących uprawnień do ulgowych i bezpłatnych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, węzłów przesiadkowych, koordynacji połączeń różnych środków transportu, a także regulaminów przewozu.

Bardzo ważnym elementem w układzie komunikacji publicznej na danym obszarze jest możliwość obsługi pasażera już przed podjęciem podróży. Zanim pasażer skorzysta z usług komunikacji publicznej, powinien mieć możliwość pozyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz innych informacjach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego. Takie rozwiązanie zostało wdrożone przez MKS Krosno (dynamiczny system informacji pasażerskiej – aplikacja MyBus), a jego rozwój powinien być kontynuowany.

Dodatkowo na stronie <http://mks-krosno.pl/> znajdują się wszystkie informacje dotyczące funkcjonowania przewozów pasażerskich realizowanych przez spółkę MKS Krosno (rozkłady jazdy, cennik, regulamin przewozów, aktualności dotyczące m.in. zmian w aktualnym rozkładzie jazdy).

Powyższy system internetowy w pełni zaspokaja potrzeby użytkowników publicznego transportu zbiorowego w zakresie pozyskiwania informacji ze stron internetowych

Zaleca się dalszy rozwój Dynamicznego Systemu Informacji Pasażerskiej w Krośnie, ponieważ tego typu ogólnodostępne systemy przyjazne pasażerom, przyczyniają się do unowocześnienia systemu komunikacji w mieście, sprawniejszego i uproszczonego wyszukiwania odjazdów, co w rezultacie daje łatwiejsze i wygodniejsze korzystanie z usług transportu zbiorowego.

Operator będzie na bieżąco aktualizował informacje związane z korzystaniem z pojazdów i infrastruktury komunikacji miejskiej w zakresie:

- godzin przyjazdu i odjazdu środków transportu,



- obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- węzłów przesiadkowych,
- koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu,
- regulaminów przewozu osób.

System informacji jest zgodny z Rozporządzeniem MTBiGM z dnia 10 kwietnia 2012r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2012r. poz. 451) oraz Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011r. Dotyczącym praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającym rozporządzeniem (WE) nr 2006/2004.

Organizator publicznego transportu zbiorowego będzie podejmował działania w celu zintegrowania lokalnego systemu informacji pasażerskiej z systemem informacji pasażerskiej województwa podkarpackiego.

Organizator wraz z Operatorem transportu zbiorowego będzie podejmował działania w celu poprawy kanałów komunikacyjnych dla pasażerów. Modernizacja wiat, oświetlenie tablic informacyjnych, dbałość o szczegółowe informacje dotyczące trasy przejazdu w pojazdach. Działania te przyczynią się do zwiększenia udziału transportu publicznego w podziale zadań przewozowych. Poniżej zestawiono elementy informacji pasażerskiej, które należy zapewnić mieszkańcom obszaru objętego Planem transportowym.

TABELA 24 PLANOWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA

Część składowa systemu	Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności
Zintegrowana informacja na przystankach	1) Rozkłady jazdy na przystankach. 2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów (przynajmniej wyciąg z regulaminu) na wiatkach przystankowych. 3) Zastosowanie jednolitego wzoru rozkładów jazdy dla operatorów i przewoźników komunikacji regionalnej korzystających z przystanków publicznego transportu zbiorowego.



Część składowa systemu	Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności
	4) Schematy sieci komunikacyjnej na tablicach umieszczonych na wiatach. 5) Informacja o możliwości kontynuowania podróży innym środkiem transportu. 6) Dynamiczna informacja pasażerska w kluczowych z punktu widzenia publicznego transportu publicznego lokalizacjach
Informacja w pojazdach	1) Zewnętrzne tablice kierunkowe (diodowe, ciekłokrystaliczne lub inne). 2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów. 3) Wewnętrzne tablice prezentujące pełną trasę przejazdu. 4) Zapowiadanie wizualne i głosowe.
Zintegrowana informacja na stronie internetowej organizatora dostępna również w telefonach komórkowych (smartfonach) oraz w wersji desktop.	1) Informacja o rozkładach jazdy. 2) Informacja o opłatach, ulgach, regulamin przewozów. 3) Wyszukiwarka połączeń. 4) Mapy i schematy sieci komunikacyjnej.

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



12. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno

Stworzenie zrównoważonego systemu transportu, zaspokajającego potrzeby mieszkańców wymaga podjęcia działań wpływających na podniesienie atrakcyjności i jakości oferowanych usług oraz poziomu integracji poszczególnych podsystemów. Realizacja działań określonych w Planie transportowym powinna prowadzić do organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie miasta Krosna w sposób poprawiający dostępność transportowo-komunikacyjnej miasta, w tym dostosowania systemu transportu publicznego do potrzeb jego mieszkańców, a także usprawnienia połączeń komunikacyjnych z gminami, które zawarły lub będą podpisywać porozumienia międzygminne w zakresie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na wybranych liniach komunikacyjnych.

W związku z powyższym Organizator publicznego transportu zbiorowego powinien podejmować działania zmierzające do zwiększenia dostępności transportowej oraz zapewnienia pełnej integracji systemu transportu zbiorowego.

Integracja powinna odbywać się na kilku płaszczyznach:

- integracja wewnątrzgałęziowa zapewniająca spójność i ciągłość sieci każdego z funkcjonujących podsystemów transportu,
- integracja międzygałęziowa zapewniająca spójność pomiędzy poszczególnymi systemami transportowymi, wprowadzana poprzez tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych, w tym integracja systemów transportu zbiorowego: lokalnego i regionalnego, umożliwiającą realizację podróży na dalsze odległości,
- integracja przestrzenna zapewniająca spójność, czytelność i zwartość ukształtowania węzłów przesiadkowych, zmierzająca do minimalizacji odległości pomiędzy miejscami wysiadania i wsiadania dla różnych gałęzi transportu,
- integracja taryfowo-biletowa umożliwiającą podróżowanie na podstawie wspólnego biletu – szczególnie istotna w przypadku, gdy usługi o charakterze użyteczności publicznej realizuje kilku operatorów,



- integracja rozkładów jazdy polegająca na koordynacji rozkładów jazdy poszczególnych operatorów i przewoźników,
- integracja systemów informacji pasażerskiej zmierzająca do stworzenia wspólnego, jednolitego systemu informacji pasażerskiej.

Działania podejmowane przez Organizatora będą miały na celu zapewnienie wysokiego stopnia niezawodności systemu transportowego, w tym wysokiego poziomu wskaźnika punktualności kursowania pojazdów transportu zbiorowego.

W miarę dostępnych środków finansowych, w celu dostosowania oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb pasażerów prowadzone będą badania jakościowe i ilościowe w publicznym transporcie zbiorowym. Na podstawie badań, w uzasadnionych przypadkach, wprowadzane będą zmiany w zakresie częstotliwości kursowania pojazdów oraz okresu funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Organizator będzie podejmował działania w celu zakupu niskoemisyjnego lub zeroemisyjnego taboru autobusowego, przystosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych, w postaci pozyskania środków zewnętrznych.

W ramach kompleksowego i efektywnego planowania sieci transportowej Miasto Krosno planuje przeprowadzić analizę funkcjonalno – prawną modeli organizacji przewozów na obszarze pokrywającym się z istniejącą siecią krośnieńskiej komunikacji miejskiej:

- gminne przewozy pasażerskie,
- komunikacja miejska, w tym metropolitalne przewozy pasażerskie,
- powiatowe przewozy pasażerskie,
- powiatowo – gminne przewozy pasażerskie.



Spis Rysunków

Rysunek 1.1 Obszar objęty Planem transportowym	9
Rysunek 1.2 Gminy, z którymi Gmina Miasto Krosno zawarło porozumienia międzygminne	10
Rysunek 3 udział poszczególnych typów dróg w systemie drogowym Gminy miasta Krosna	29
Rysunek 4 Trzy warianty inwestycji kolejowej budowy łącznicy Jedlicze-Szczebnie	32
Rysunek 5 formularz ankietowy z 2014 roku dla gmin wchodzących w skład mof krosno, strona 1	63
Rysunek 6 formularz ankietowy z 2014 roku dla gmin wchodzących w skład mof krosno, strona 2	64
Rysunek 7 podział respondentów ze względu na wiek	65
Rysunek 8 podział respondentów ze względu na wykształcenie	66
Rysunek 9 podział respondentów ze względu na aktywność zawodową	66
Rysunek 10 Pytanie 1. Czy dojeżdża Pan/Pani do miejsca nauki lub pracy?	67
Rysunek 11 Pytanie 2. Czy ma Pan/Pani możliwość samodzielnego korzystania z samochodu?	67
Rysunek 12 Pytanie 3. Jak często korzysta Pan/Pani z poniższych środków transportu?	68
Rysunek 13 Pytanie 3 Częstość realizacji podróży za pomocą różnych środków transportu przez respondentów mających możliwość samodzielnego korzystania z samochodu.....	70
Rysunek 14 Pytanie 4 Do jakiego rodzaju biletu posiada Pan/i uprawnienia i z jakiego typu przeważnie Pan/Pani korzysta?	71
Rysunek 15 Pytanie 4 Do jakiego rodzaju biletu posiada Pan/i uprawnienia i z jakiego typu przeważnie Pan/Pani korzysta?	72
Rysunek 16 Pytanie 4 Do jakiego rodzaju biletu posiada Pan/i uprawnienia i z jakiego typu przeważnie Pan/Pani korzysta?	73
Rysunek 17 Pytanie 4 Do jakiego rodzaju biletu posiada Pan/i uprawnienia i z jakiego typu przeważnie Pan/Pani korzysta?	73
Rysunek 18 Pytanie 5. Ile wykonał/a Pan/i podróży miejskich i podmiejskich ostatniego dnia roboczego?	74
Rysunek 19 Pytanie 5. Ile wykonał/a Pan/i podróży miejskich i podmiejskich ostatniego dnia wolnego?	75
Rysunek 20 Pytanie 7. Dlaczego, dysponując samochodem, korzysta Pan/i z komunikacji zbiorowej?78	
Rysunek 21 Pytanie 7. Dlaczego, dysponując samochodem, korzysta Pan/i z komunikacji zbiorowej?79	
Rysunek 22 Pytanie 8. a) Który z postulatów transportowych uważa Pan/Pani za najważniejszy, a który za najmniej ważny?	80
Rysunek 23 Pytanie 8. b) Proszę ocenić w skali od 1 do 5 zaspokojenie poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową.	81
Rysunek 24 Pytanie 8. c) Jakość realizacji którego z postulatów musiałaby być w pierwszej kolejności poprawiona, aby zaczął Pan/zacząła Pani częściej korzystać z transportu zbiorowego?	82
Rysunek 25 Pytanie 9. W jakich przedziałach godzinowych najczęściej odbywa Pan/i podróże?	83
Rysunek 26 Pytanie 10. Jaki standard wygody jest dla Pana/Pani akceptowalny w pojazdach komunikacji zbiorowej?	84
Rysunek 27 Pytanie 11. Czy zdarza się Panu/Pani zrezygnować z podróży z powodu braku połączeń w obrębie MKS Krosno?	85
Rysunek 28 Formularz ankietowy dla gmin wchodzących w skład MOF Krosno, strona 1	88
Rysunek 29 Formularz ankietowy dla gmin wchodzących w skład MOF Krosno, strona 2	89
Rysunek 30 Mapa akustyczna Gminy miasta Krosna. wrzesień 2017.	123



Spis Tabel

Tabela 1 Liczba ludności w gminach objętych Planem transportowym w latach 2010-2019.....	17
Tabela 2 Zestawienie tabelaryczne. Liczba mieszkańców. Powierzchnia.....	21
Tabela 3 Zestawienie liczby osób w grupach wiekowych w latach 2010-2019.....	22
Tabela 4 Zmiany procentowe w liczbie ludności na przestrzeni lat 2010-2019.....	23
Tabela 5 Procentowa proporcja liczby osób w wieku produkcyjnym oraz poprodukcyjnym. Porównanie roku 2010 i 2019.	24
Tabela 6 Wykaz dróg krajowych na terenie Gminy miasta Krosna	27
Tabela 7 Wykaz dróg wojewódzkich na terenie Gminy miasta Krosna.....	28
Tabela 8 Wykaz dróg powiatowych na terenie Gminy miasta Krosna	28
Tabela 9 Długość dróg poszczególnych kategorii w Gminie mieście Krosno	29
Tabela 10 Tabor jakim dysponuje operator publicznego transportu zbiorowego.....	36
Tabela 11 Urzędy i instytucje publiczne w Krośnie	40
Tabela 12 Dane adresowe urzędów gmin, dla których miasto Krosno pełni rolę organizatora PTZ.....	41
Tabela 13 Placówki oświatowe w krośnie	41
Tabela 14 placówki oświatowe w pozostałych gminach objętych planem transportowym.....	44
Tabela 15 Większe przedsiębiorstwa na terenie objętym Planem Transportowym.....	46
Tabela 16 obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne w Krośnie	47
Tabela 17 obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne w pozostałych gminach objętych planem	48
Tabela 18 Placówki służby zdrowia i opieki społecznej w Krośnie	49
Tabela 19 Placówki służby zdrowia i opieki społecznej w pozostałych gminach objętych planem	49
Tabela 20 Kościoły i cmentarze w Krośnie	50
Tabela 21 Kościoły i cmentarze w pozostałych gminach objętych planem.....	51
Tabela 22 Kierunki podróży mieszkańców gmin w dzień roboczy	76
Tabela 23 Kierunki podróży mieszkańców gmin w dzień wolny	77
Tabela 24 Planowany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	130

UZASADNIENIE

973

**do uchwały nr XXXIV/.../2021 Rady Miasta Krosna z dnia 28 maja 2021 roku
w sprawie uchwalenia aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gmin: Chorkówka, Jedlicze, Miejsce Piastowe,
Korczyna, Krościenko Wyżne, Krosno i Wojaszówka”**

Obowiązek sporządzenia i aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (zwanego dalej Planem transportowym) nakłada na jednostki samorządu terytorialnego ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1944 z późn. zm.). Plan transportowy sporządzany jest w przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Plan transportowy dla Gminy Miasto Krosno jest dokumentem średniookresowym, został opracowany na lata 2021 – 2030 oraz stanowi aktualizację Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gmin: Chorkówka, Jedlicze, Miejsce Piastowe, Korczyna, Krościenko Wyżne, Krosno i Wojaszówka, przyjętego Uchwałą Nr XXXIV/686/16 Rady Miasta Krosna z dnia 21 października 2016 r.

Plan transportowy przewiduje rozwój usług użyteczności publicznej oraz kształtowanie publicznego transportu zbiorowego według zasad zrównoważonego rozwoju, co pozwoli na poprawę bezpieczeństwa podróżowania, efektywności funkcjonowania systemu transportowego i ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Plan transportowy określa:

1. Sieć komunikacyjną, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.
2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych.
3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.
4. Zasady organizacji rynku przewozów.
5. Pożądany standard usług przewozowych.
6. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.
7. Linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym.

Zmiany wprowadzone w aktualizowanym dokumencie dotyczą:

- a) dostosowania dokumentu do istniejącego stanu faktycznego, zmiana danych ogólnych – w dokumencie zawarte były dane z 2016 roku,
- b) modyfikacji rozdziału z planowaną siecią komunikacyjną,
- c) uaktualnienia wykazu taboru MKS,
- d) wprowadzenia działań już wykonanych, które były objęte pierwotnym planem,
- e) dostosowania zapisów Planu do wymagań określonych przepisami prawa, a w szczególności:
 - ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 1944 z późn. zm.),
 - rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu

- zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684, z późn. zm.),
- Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego,
 - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta Krosna,
 - ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 295),
 - ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 2140),
 - ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 8),
 - rozporządzenia (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego,
 - Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym,
 - Planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Województwa Podkarpackiego,
 - Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Krośnieńskiego.

Przedłożony projekt aktualizacji planu transportowego jest zgodny z wymaganiami określonymi w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym oraz rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011r., Nr 117, poz. 684).

Zgodnie z art. 9 ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym Plan transportowy uchwalony przez właściwą jednostkę samorządu terytorialnego jest aktem prawa miejscowego, natomiast stosownie do art. 13 ust. 3 tej ustawy, prezydent przedstawia radzie gminy do uchwalenia projekt planu transportowego. W tej sytuacji zachodzi konieczność podjęcia przedmiotowej uchwały przez Radę Miasta Krosna.