



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

Krosno, 20 wrzesień 2016 r.



Opracowanie zostało wykonane na zlecenie Powiatu Jasielskiego.

www.powiat.jaslo.pl

Autorami niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gmin: Chorkówka, Jedlicze, Miejsce Piastowe, Korczyna, Krościenko Wyżne, Krosno i Wojaszówka są członkowie zespołu specjalistów ds. publicznego transportu zbiorowego: REFUNDA Sp. z o. o. oraz pracownicy Urzędu Miasta Krosna.



Spis treści

1	Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	7
1.1	Wizja, cele i koncepcja rozwoju transportu publicznego	8
1.1.1	Wizja rozwoju transportu publicznego.....	8
1.1.2	Cele rozwoju transportu publicznego	9
1.1.3	Koncepcja rozwoju transportu publicznego.....	10
1.2	Podstawy prawne i metodologia tworzenia oraz uchwalania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	10
1.3	Konsultacje społeczne	11
1.4	Definicje i pojęcia.....	12
2	Charakterystyka obszaru jednostek terytorialnych objętych planem	14
2.1	Informacje ogólne	15
2.1.1	Gmina Miasto Krosno	15
2.1.2	Gminy objęte planem	16
2.2	Uwarunkowania demograficzne	17
2.2.1	Liczba ludności	17
2.2.2	Gęstość zaludnienia.....	22
2.3	Uwarunkowania społeczno-gospodarcze	24
2.4	Uwarunkowania społeczno-ekonomiczne	26
2.5	Sieć transportowa	29
2.5.1	Układ drogowy	29
2.5.2	Układ torowy	34
2.5.3	Ścieżki rowerowe	35
3	Sieć komunikacyjna.....	37
3.1	Informacje ogólne	38
3.1.1	Transport drogowy na terenie gminy Krosno	38
3.1.2	Transport kolejowy	38
3.1.3	Transport lotniczy.....	39
3.2	Analiza obowiązujących zezwoleń oraz zaświadczeń w publicznym transporcie zbiorowym wydanych przez Prezydenta Miasta Krosna.....	39
3.3	Analiza obowiązujących zezwoleń wydanych przez sąsiednie organy	42



3.4	Charakterystyka taboru wykorzystywanego przez operatora publicznego transportu zbiorowego.....	44
3.5	Tabor wykorzystywany przez innych przewoźników.....	48
3.5.1	Tabor autobusowy	48
3.5.2	Tabor kolejowy	52
3.6	Istniejąca sieć połączeń drogowych i kolejowych w formie graficznej	53
3.7	Określenie linii o największym natężeniu podróży	54
3.8	Ocena aktualnej oferty przewozowej	55
3.9	Określenie potencjału poszczególnych linii komunikacyjnych.....	56
3.10	Określenie obszarów wymagających interwencji w zakresie dowozu osób ..	57
3.11	Planowana sieć komunikacyjna.....	57
3.12	Węzły przesiadkowe.....	58
4	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno	60
4.1	Informacje ogólne	61
4.2	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej	61
4.2.1	Urzędy i instytucje publiczne	61
4.2.2	Placówki oświatowe i naukowe	63
4.2.3	Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy	67
4.2.4	Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne	68
4.2.5	Placówki służby zdrowia i opieki społecznej	69
4.2.6	Kościoty i cmentarze.....	70
4.3	Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno w zależności od czasu ich występowania.....	71
4.3.1	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia	71
4.3.2	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia	71
4.4	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	72
4.5	Podsumowanie	72
5	Przewidywane finansowanie usług przewozowych	74
6	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu na podstawie badań z 2014 roku.....	77
6.1	Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań marketingowych z 2014 roku.	78
6.1.1	Metodologia badań.....	78



6.2	Formularze ankietowe	78
6.2.1	Metryka respondentów	81
6.2.2	Analiza wyników badania	82
6.2.3	Podsumowanie badań.....	99
7	Badanie preferencji i zachowań komunikacyjnych pasażerów Miejskiej Komunikacji Samochodowej w Krośnie w 2016 roku.	100
7.1	Formularze ankietowe	101
7.2	Metryczka.....	102
7.3	Samochody osobowe wśród respondentów	104
7.4	Środki transportu wybierane przed respondentów	105
7.5	Przyczyny wyboru podróży komunikacją miejską.....	106
7.6	Najistotniejsze cechy komunikacji zbiorowej.....	109
7.7	Ocena wybranych aspektów istniejących usług MKS.....	111
7.8	Cechy komunikacji miejskiej do poprawy	115
7.9	Plany rezygnacji z komunikacji miejskiej na rzecz samochodu osobowego	119
7.10	Oczekiwany standard podróży autobusami MKS.....	121
7.11	Pytanie o ofertę biletową.....	121
7.12	Inne postulaty.....	122
8	Zasady organizacji rynku przewozów	123
8.1	Gmina Krosno jako organizator publicznego transportu zbiorowego	124
8.1.1	Realizacja funkcji organizatorskich	124
8.2	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	125
9	Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	127
9.1	Informacje ogólne.....	128
9.2	Realizacja postulatów przewozowych.....	128
9.3	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego	130
9.4	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.....	134
9.5	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej.....	135
10	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	136



11	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno	139
11.1	Informacje wstępne	140
11.2	Realizacja projektu pn. „Rozwój transportu niskoemisyjnego na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno”	141
11.3	Mobilny wieloobszarowy system informacji	142
11.4	Modernizacja i zakup nowego taboru.....	143
11.5	Plan wymiany taboru.....	144
11.6	Mobilny, wieloobszarowy system informacji pasażerskiej.....	146
11.7	Rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu	146
11.8	Strefa Tempo 30	147
11.9	Rozwiązania z zakresu integracji różnych środków transportu	147
11.10	Promocja usług transportu miejskiego	147
11.11	Programy edukacyjne dla dzieci i młodzieży jako forma promocji usług transportu miejskiego.....	148
11.12	Integracja środków publicznego transportu zbiorowego.....	148
11.13	Analiza mobilności miejskiej	149
12	Monitorowanie, weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno	150
12.1	Monitorowanie rezultatów realizacji celów rozwoju transportu publicznego	151
12.2	Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	152
13	Spisy map, tabel i wykresów	153
13.1	Spis map	154
13.2	Spis tabel	154
13.3	Spis wykresów.....	155
13.4	Spis rysunków	156





1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego



1.1 Wizja, cele i koncepcja rozwoju transportu publicznego

1.1.1 Wizja rozwoju transportu publicznego

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

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

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

Informacje zebrane na podstawie badań ankietowych mieszkańców i sygnałów od pasażerów, które przeprowadzono we wrześniu 2014 roku oraz w czerwcu 2016 roku, przyczynią się do dostosowania oferty przewozowej do faktycznych potrzeb mieszkańców obszaru.

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

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



1.1.2 Cele rozwoju transportu publicznego

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

Dzięki realizacji głównego zamierzenia organizowany przez miasto Krosno publiczny transport zbiorowy rozwijać się będzie zgodnie z wizją zakładającą, iż komunikacja miejska, dzięki wysokiemu poziomowi jakości, ogólnej dostępności oraz efektywności funkcjonowania poprzez stosowanie m. in. nowoczesnych rozwiązań transportowych ukierunkowanych na ułatwianie mobilności, stanie się realną alternatywą dla transportu indywidualnego.

Beneficjentami zwiększenia sprawności funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego będą wszyscy mieszkańcy miasta Krosna oraz gmin, z którymi miasto Krosno zawarło porozumienia na świadczenie usług transportu zbiorowego.

Ponadto miasto Krosno stawia sobie za cel osiągnięcie jak największego udziału transportu zbiorowego w realizacji wszystkich przewozów realizowanych na terenie MOF Krosno.

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

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

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego umożliwi realizację następujących celów szczegółowych, dzięki którym będzie możliwe dążenie do osiągnięcia celu głównego:

- poprawę dostępności transportowej i jakości transportu przy uwzględnieniu między innymi potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- poprawę efektywności funkcjonowania systemu transportowego,
- integrację systemu transportowego w zakresie usług przewozowych obejmującą transport miejski, powiatowy i wojewódzki,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.



Zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju transportu ważnym elementem jest ustalenie zakresu, ilości oraz jakości usług oferowanych przez transport zbiorowy na terenie miasta Krosna oraz gmin, z którymi miasto Krosno zawarło porozumienia na świadczenie usług transportu zbiorowego.

1.1.3 Koncepcja rozwoju transportu publicznego

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

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

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

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

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

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

Krosno jako gmina, której powierzone zostały zadania z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy zawartych porozumień międzygminnych na obszarze zamieszkiwanym przez więcej niż 80 000 mieszkańców oraz planowo organizująca przewozy o charakterze użyteczności publicznej, jest zobowiązana przez *Ustawę o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010r.* (Dz.U. z 2015 r., poz. 1440 z późn. zm.; dalej jako *Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym*) do opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, a następnie jego uchwalenia przez Radę Miasta Krosna.

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



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

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

1.3 Konsultacje społeczne

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

Niniejszy projekt planu transportowego zostanie ogłoszony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie internetowej Urzędu Miasta Krosna oraz gmin: Chorkówka, Jedlicze, Korczyna, Krościenko Wyżne, Miejsce Piastowe i Wojaszówka, na tablicach ogłoszeniowych zlokalizowanych na terenie i w obrębie Urzędu Miasta oraz gmin wchodzących w skład MOF Krosno oraz w lokalnej prasie, określając miejsce fizycznego wyłożenia projektu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gmin: Chorkówka, Jedlicze, Miejsce Piastowe, Korczyna, Krościenko Wyżne, Krosno i Wojaszówka.

Opinie, jakie zostaną zebrane w czasie trwania konsultacji społecznych, będą rozpatrzone, a w przypadku uznania ich za zasadne, dokona się stosownych zmian w niniejszym projekcie planu transportowego.



1.4 Definicje i pojęcia

Antyzatoka

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

Operator publicznego transportu zbiorowego

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

Organizator publicznego transportu zbiorowego

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

Parking B+R

Parking dla rowerów zintegrowany z przystankiem komunikacji zbiorowej.

Parking P+R

Parking dla samochodów zintegrowany z przystankiem komunikacji zbiorowej.

Parking K+R

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

Powiatowe przewozy pasażerskie

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

Przewoźnik



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

Przewóz o charakterze użyteczności publicznej

Przewóz o charakterze użyteczności publicznej - powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

Publiczny transport zbiorowy

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

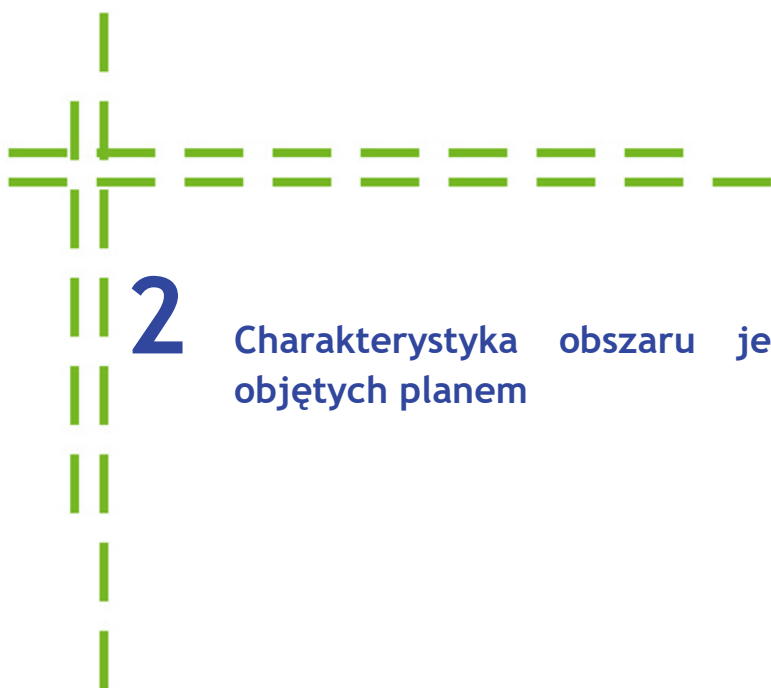
Rekompensata

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

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego

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





2 Charakterystyka obszaru jednostek terytorialnych objętych planem



2.1 Informacje ogólne

2.1.1 Gmina 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 47 223 mieszkańców. Krosno sąsiaduje z następującymi gminami: Wojaszówka, Korczyna, Krościenko Wyżne, Miejsce Piastowe, Chorkówka i Jedlicze.



Mapa 1. Obszar objęty planem transportowym z podziałem na gminy

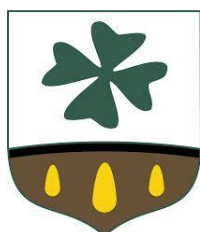
Źródło: Opracowanie własne na podstawie www.mapy.geoportal.gov.pl



2.1.2 Gminy objęte planem

Pozostałe gminy objęte niniejszym planem transportowym to:

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



Gmina Chorkówka - gmina położona w zachodniej części powiatu krośnieńskiego. Od północnej strony graniczy z miastem Krosno oraz gminą Jedlicze, od wschodniej - z gminą Miejsce Piastowe, od południowej - z gminą Dukła, od południowo-zachodniej - z gminą Nowy Żmigród (pow. jasielski), a od zachodniej - z gminą Tarnowiec (pow. jasielski). Powierzchnia gminy wynosi 77,35 km² (16% obszaru objętego planem transportowym), a liczba mieszkańców - 13 455 osób. W skład gminy Chorkówka wchodzi 14 sołectw: Bóbrka, Chorkówka, Draganowa, Faliszówka, Kobylany, Kopytowa, Leśniówka, Machnówka, Poraj, Sulistrowa, Szczepańcowa, Świerzowa Polska, Zręcin i Żeglce.



Gmina Jedlicze - gmina miejsko-wiejska położona w zachodniej części powiatu krośnieńskiego. Od północno-zachodniej strony graniczy z gminą Jasto (pow. jasielski), od północnej - z gminą Wojaszówka, od wschodniej - z miastem Krosno, od południowej - z gminą Chorkówka, a od zachodniej - z gminą Tarnowiec (pow. jasielski). Powierzchnia gminy wynosi 58,57 km² (12,2% obszaru objętego planem transportowym). Zamieszkała jest przez 15 476 osób. W skład gminy Jedlicze wchodzi miejscowość Jedlicze oraz 10 sołectw: Chlebna, Dobieszyn, Długie, Jaszczew, Moderówka, Piotrkówka, Podniebyle, Poręby, Potok i Żarnowiec.



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

Powierzchnia gminy wynosi 51,32 km² (10,6% obszaru objętego planem transportowym). Zamieszkała jest przez 13 550 osób. W skład gminy Miejsce Piastowe wchodzi 9 sołectw: Głowienka, Łężany, Miejsce Piastowe, Niżna Łąka, Rogi, Targowiska, Widacz, Wrocanka i Zalesie.





Gmina Korczyna - gmina położona w północno-wschodniej części powiatu krośnieńskiego. Od północy sąsiaduje z gminami Strzyżów (pow. strzyżowski) i Niebylec (pow. strzyżowski), od wschodu - z gminami Jasienica Rosielna (pow. brzozowski) i Haczów (pow. brzozowski), od południa - z gminą Krościenko Wyżne i miastem Krosno, a od zachodu - z gminą Wojaszówka. Powierzchnia gminy wynosi 93,06 km² (19,3% obszaru objętego planem transportowym). Zamieszkała jest przez 11 031 osób . W skład gminy Korczyna wchodzi 7 sołectw: Czarnorzeki, Iskrzynia, Kombornia, Korczyna, Krasna, Węglówka i Wola Komborska.



Gmina Krościenko Wyżne - gmina położona we wschodniej części powiatu krośnieńskiego. Od północy graniczy z gminą Korczyna, od wschodu - z gminami Korczyna i Haczów (pow. brzozowski), od południa - z gminą Miejsce Piastowe, a od zachodu - z miastem Krosno. Powierzchnia gminy wynosi 16,31 km² (3,4% obszaru objętego planem transportowym). Zamieszkała jest przez 5 532 osoby . W skład gminy Krościenko Wyżne wchodzi 2 sołectwa: Pustyny i Krościenko Wyżne.



Gmina Wojaszówka - gmina położona w północnej części powiatu krośnieńskiego. Od północnego zachodu graniczy z gminą Frysztak (pow. strzyżowski), od północy - z gminą Wiśniowa (pow. strzyżowski), od północnego wschodu - z gminą Strzyżów (pow. strzyżowski), od wschodu - z gminą Korczyna, od południa - z miastem Krosno, od południowego zachodu - z gminą Jedlicze, a od zachodu - z gminą Jasto (pow. jasielski). Powierzchnia gminy wynosi 83,37 km² (17,3% obszaru objętego planem transportowym). Zamieszkała jest przez 9 202 osoby . W skład gminy Wojaszówka wchodzi 11 sołectw: Bajdy, Bratkówka, Łączki Jagiellońskie, Łęki Strzyżowskie, Odrzykoń, Pietrusza Wola, Przybówka, Rzepnik, Ustrobnia, Wojaszówka oraz Wojkówka.

2.2 Uwarunkowania demograficzne

2.2.1 Liczba ludności

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

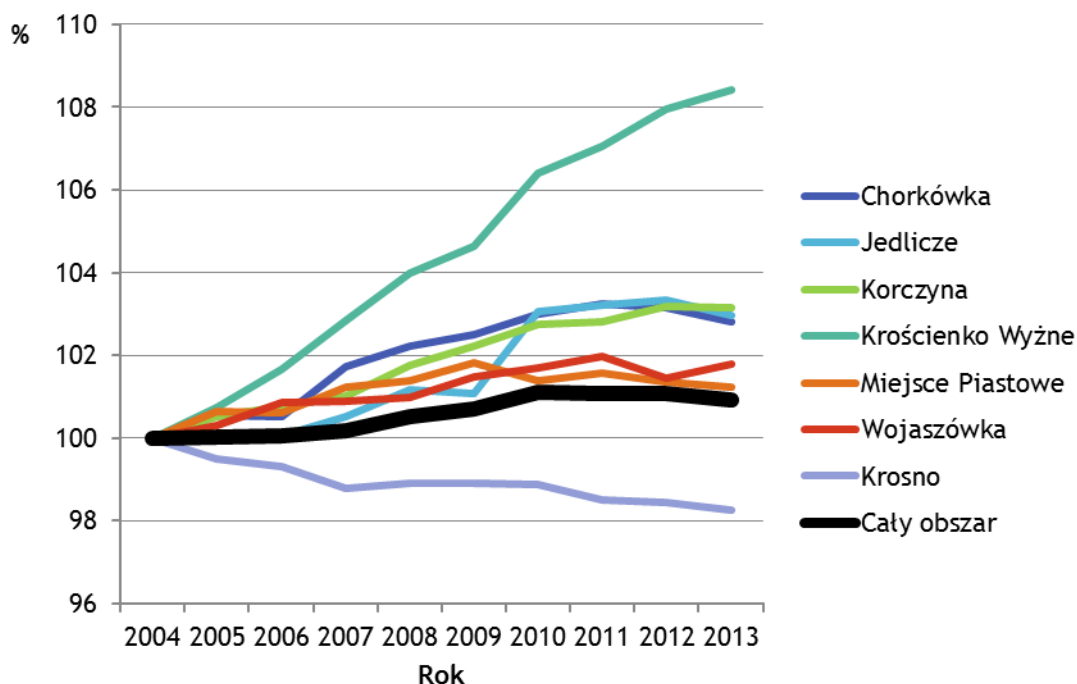


Tabela 1. Liczba ludności zamieszkującej obszar opracowania w latach 2004-2013

Gmina	Liczba ludności w danym roku									
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Chorkówka	13087	13160	13157	13315	13380	13415	13478	13513	13499	13455
Jedlicze	15029	15027	15035	15106	15203	15193	15489	15512	15529	15476
Korczyna	10695	10750	10777	10802	10882	10932	10988	10996	11036	11031
Krościenko Wyżne	5102	5139	5187	5247	5305	5339	5428	5462	5507	5532
Miejsce Piastowe	13385	13473	13468	13550	13569	13629	13569	13594	13568	13550
Wojaszówka	9040	9067	9118	9120	9129	9173	9194	9218	9171	9202
Krosno	48060	47817	47723	47479	47534	47534	47516	47348	47307	47223

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

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



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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

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

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

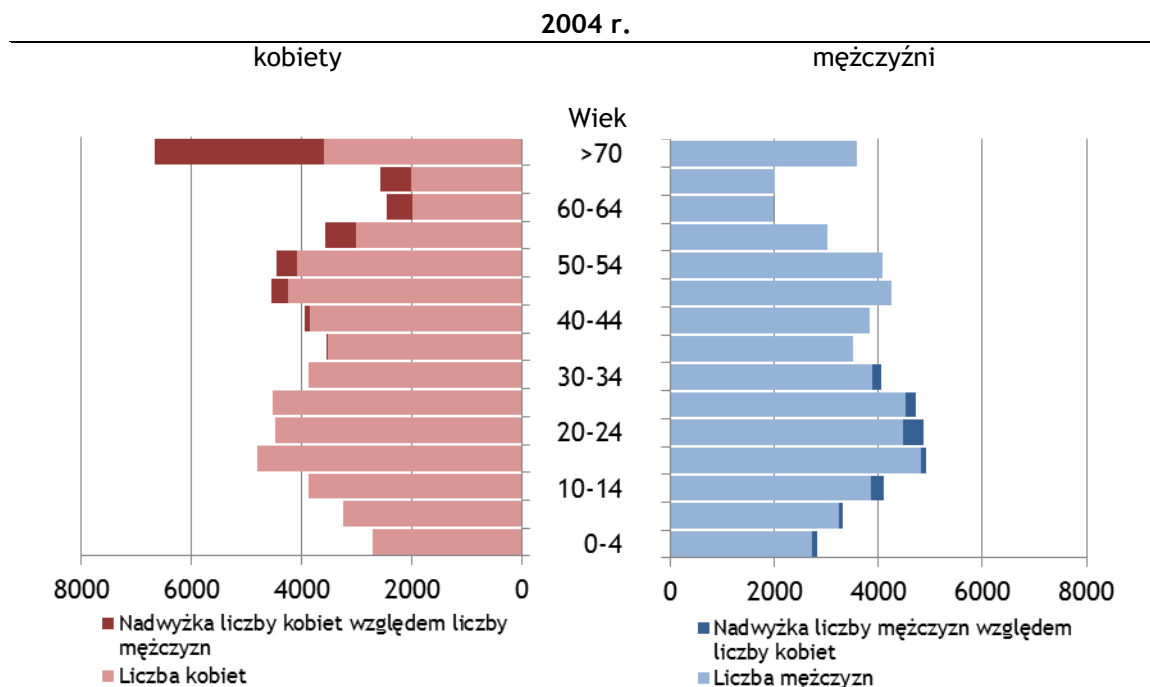
Dane porównujące liczbę mieszkańców w poszczególnych przedziałach wiekowych w latach 2004 i 2013 obrazuje tabela 2 oraz piramidy wieku (wykresy 2 i 3).

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

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

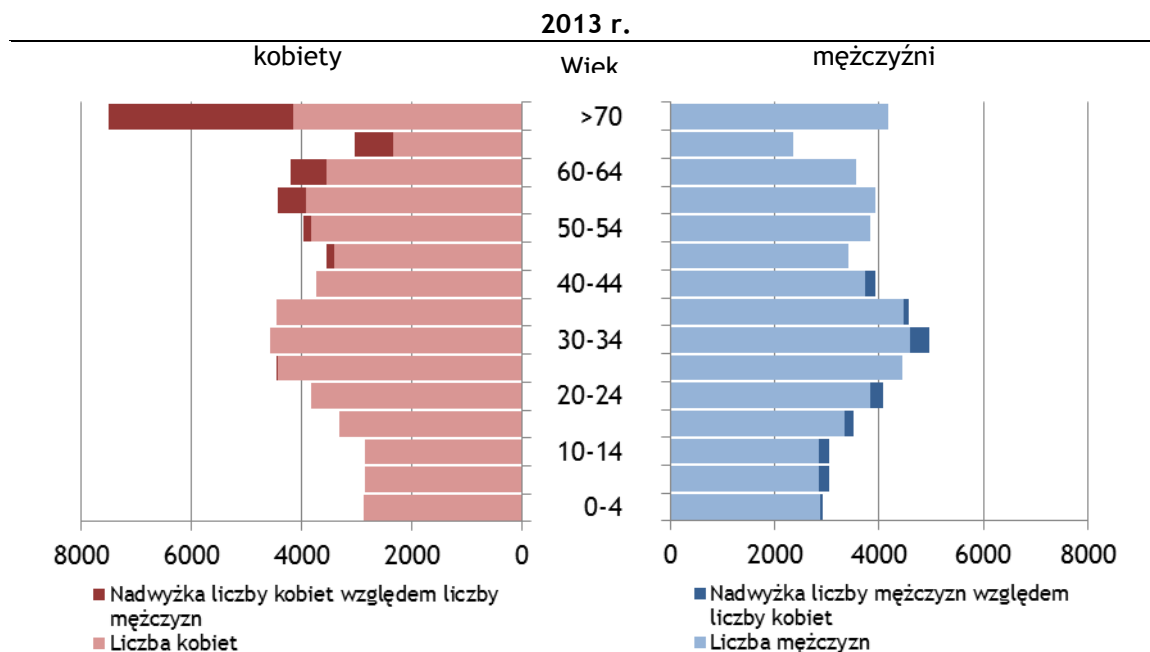
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS





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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS



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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

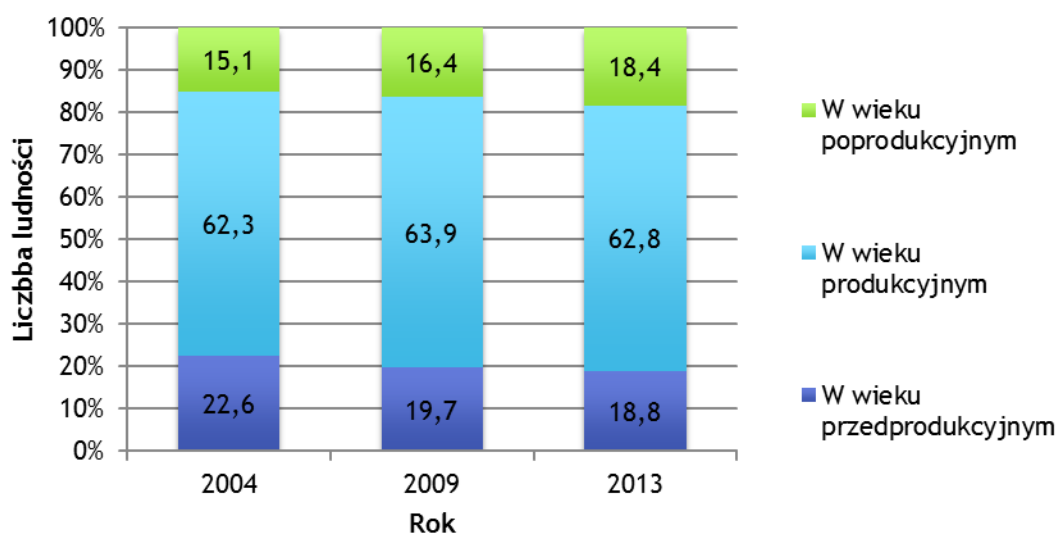


Struktura ludności badanego obszaru w podziale na osoby w wieku przed-, po- i produkcyjnym w latach 2004, 2009 i 2013 została przedstawiona w poniższej tabeli oraz na wykresie.

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

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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS



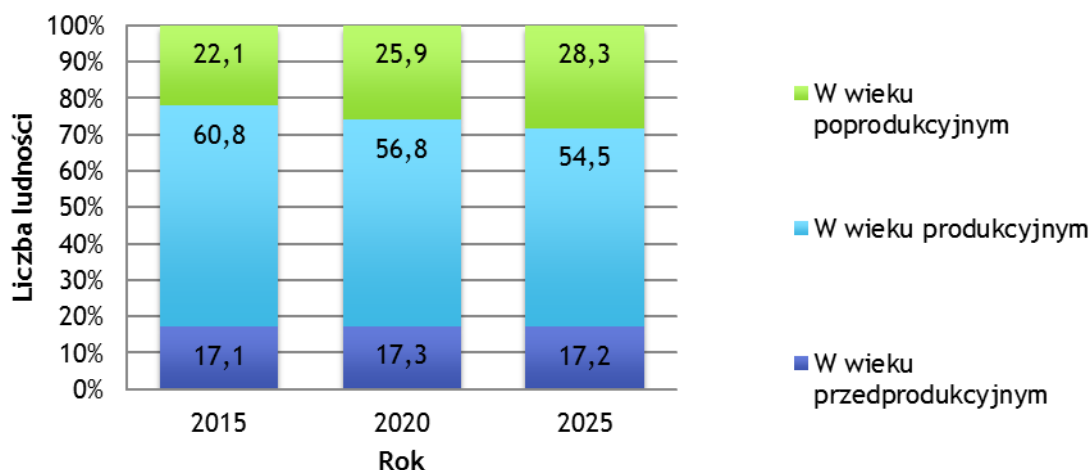
Wykres 4. Struktura ludności obszaru objętego planem transportowym w wieku przed-, po- i produkcyjnym (2004, 2009 i 2013)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

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

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





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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

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

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

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

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

2.2.2 Gęstość zaludnienia

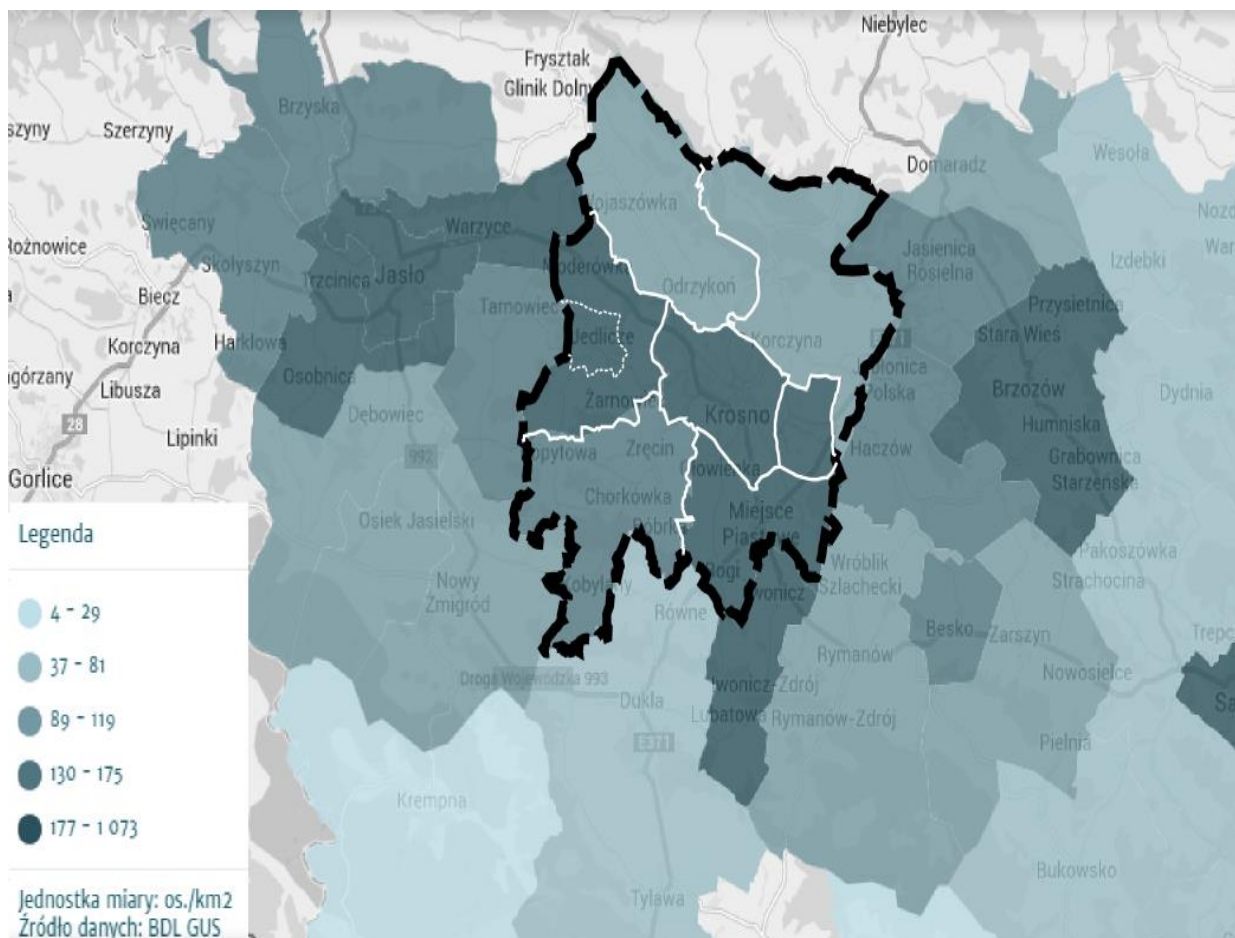
Czynnikiem bezpośrednio wpływającym na popyt na przewozy pasażerskie jest rozmieszczenie mieszkańców i cechy demograficzne analizowanego obszaru.

Niniejszy plan transportowy obejmuje swoich zasięgiem:

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

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



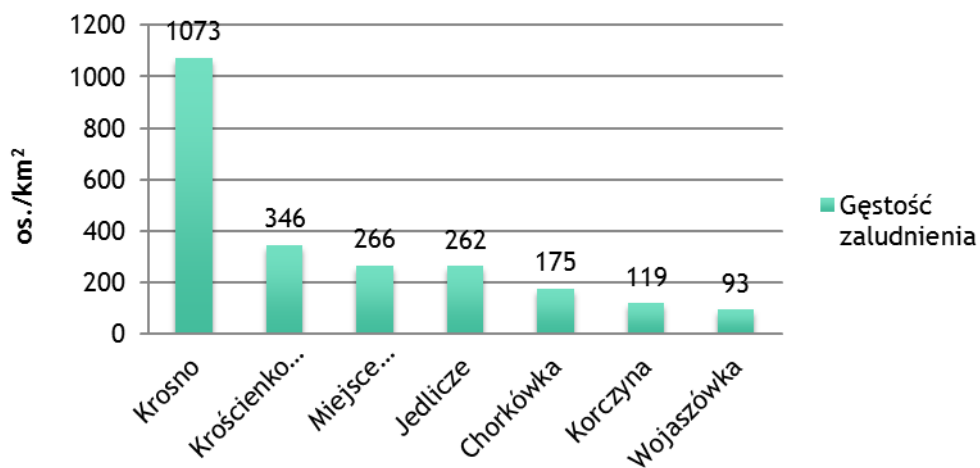


Mapa 2. Gęstość zaludnienia w gminach objętych planem transportowym
Źródło: Opracowanie własne na podstawie mapy interaktywnej dostępnej na stronie:
<http://www.mojapolis.pl/> (dostęp: 13.10.2014 r.)

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

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





Wykres 6. Gęstość zaludnienia w gminach objętych planem transportowym

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

2.3 Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

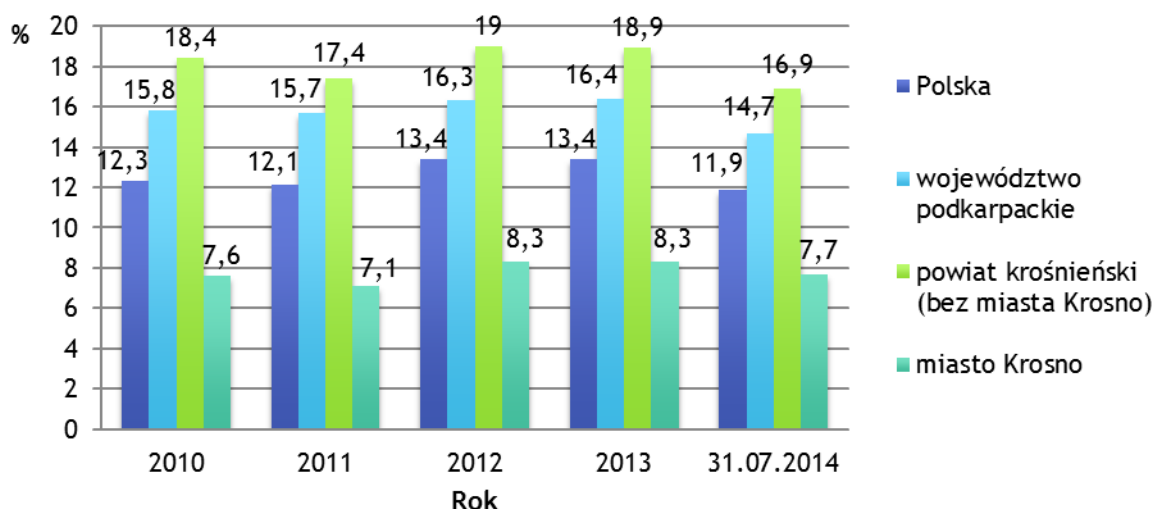
Poziom bezrobocia w powiecie krośnieńskim i mieście Krosno na tle województwa podkarpackiego i kraju w ostatnich latach zaprezentowany jest w poniższej tabeli oraz na wykresie.

Tabela 4. Poziom bezrobocia w latach 2010-2014

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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PUP w Krośnie

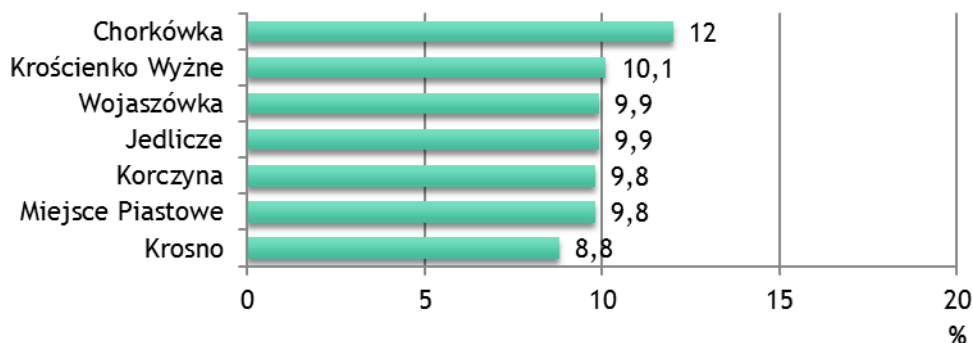




Wykres 7. Poziom bezrobocie w latach 2010-2014

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PUP w Krośnie

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

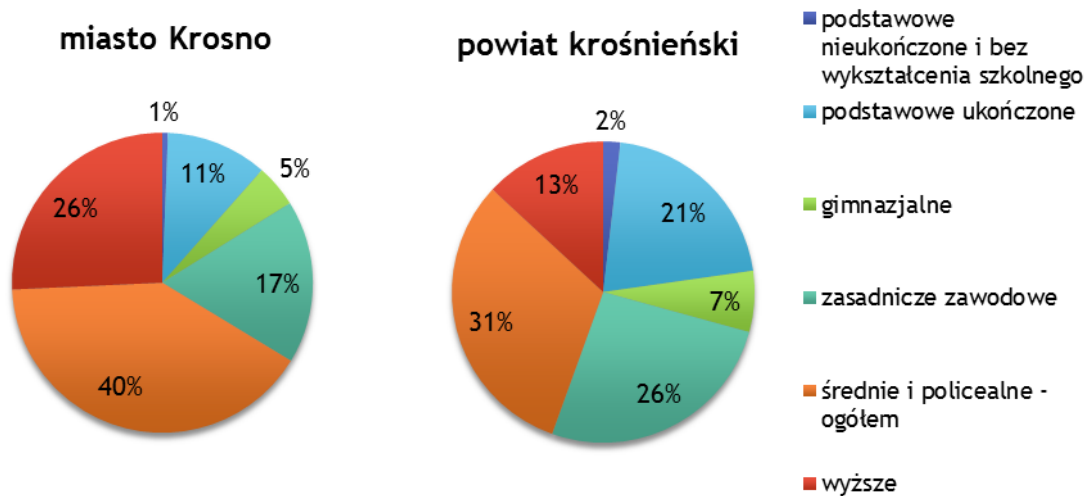


Wykres 8. Udział zarejestrowanych bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w roku 2013

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

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





Wykres 9. Liczba ludności według wykształcenia, dane na 2011 rok
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS (Narodowy Spis Powszechny 2011)

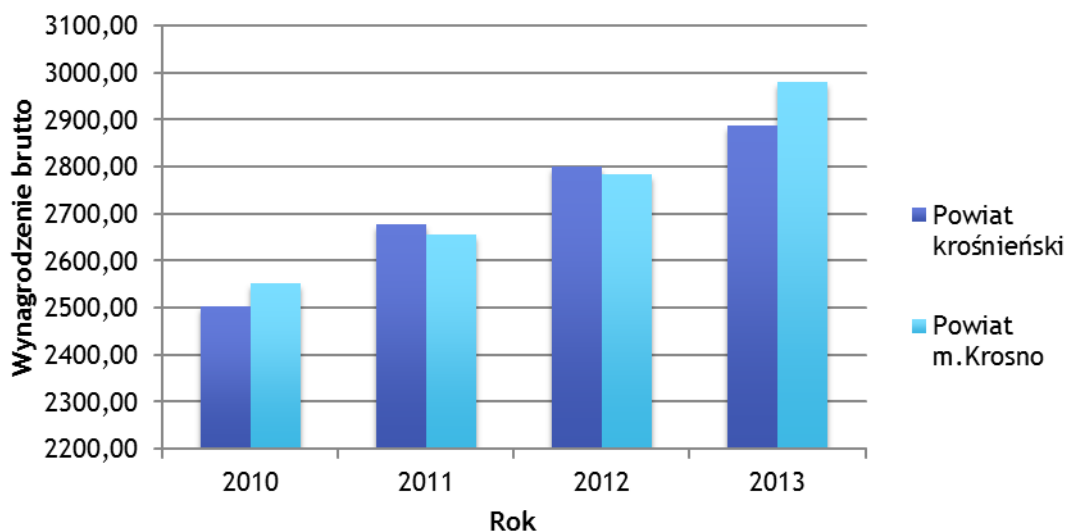
Powyższy wykres pokazuje ludność według wykształcenia z podziałem na miasto Krosno oraz powiat krośnieński (ze względu na brak danych na poziomie gmin).

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

2.4 Uwarunkowania społeczno-ekonomiczne

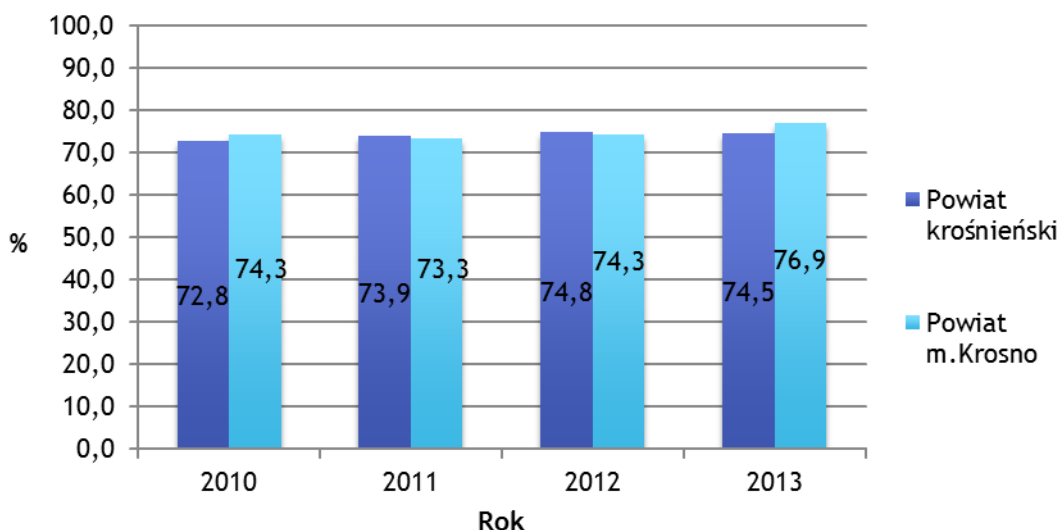
W roku 2013 przeciętne wynagrodzenie brutto w mieście Krosno wynosiło 2 980,59 zł, natomiast w powiecie krośnieńskim (w skład, którego wchodzi pozostałe gminy uwzględnione w niniejszym opracowaniu) była to kwota 2 887,05 zł, co stanowiło odpowiednio 76,9% i 74,5% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia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





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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

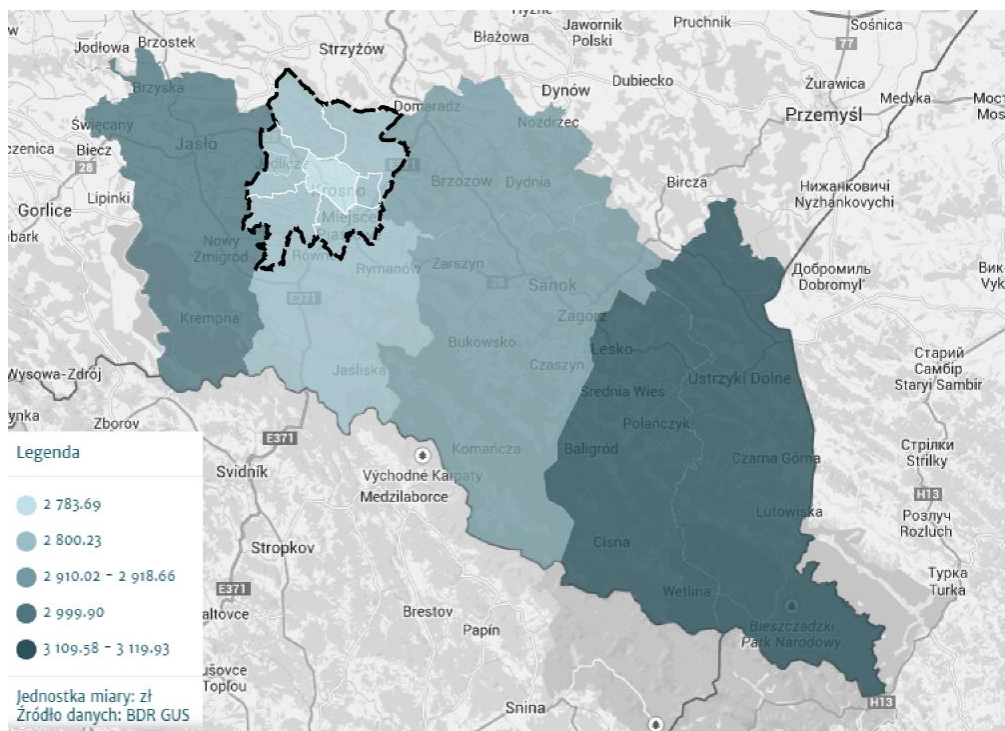


Wykres 11. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w relacji do średniej krajowej (Polska=100)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

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





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

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

Powyższa mapa wskazuje na stosunkowo niskie miesięczne wynagrodzenie w powiecie krosnieńskim na tle podregionu krosnieńskiego. W roku 2012 w skali podregionu wartość ta była najniższa w mieście Krosno.

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

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

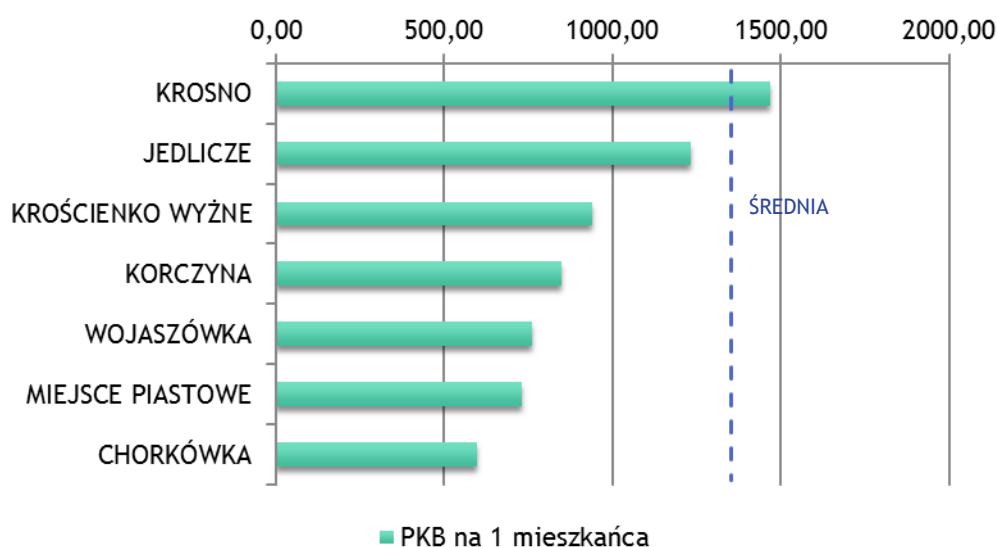
Miejsce	Gmina	PKB na 1 mieszkańca
1	Kleszczów	33560,89
346	Krosno	1468,30
628	Jedlicze	1231,50
1312	Krościenko Wyżne	938,65
1604	Korczyna	849,29
1863	Wojaszówka	760,08
1948	Miejsce Piastowe	732,43
2291	Chorkówka	596,82



2479	Łukowica	343,59
------	----------	--------

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

Podstawę powyższych wyliczeń stanowią dane o dochodach podatkowych za 2012 r. z uwzględnieniem późniejszych korekt. Średni dochód podatkowy na jednego mieszkańca dla wszystkich gmin w kraju, tzw. wskaźnik gminny Gg, został oszacowany na 1 358,98 zł. Wraz z danymi dotyczącymi gmin, będących przedmiotem opracowania, w celach porównawczych przedstawiono gminy o najwyższym oraz najniższym dochodzie w skali kraju.



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

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

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

2.5 Sieć transportowa

2.5.1 Układ drogowy

Przez miasto Krosno przebiega droga krajowa nr 28, nazywana „trasą karpacką”, łącząca Zator (województwo małopolskie) z polsko-ukraińskim przejściem granicznym w Medyce. Biegie równoległe do drogi krajowej nr 4/A4



(europejskiej E40), wzdłuż podnóża Karpat przez Wadowice, Rabkę Zdrój, Nowy Sącz, Jasło, Krosno, Sanok i Przemyśl.

Przebieg drogi na obszarze miasta Krosno został przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 6. Wykaz dróg krajowych na terenie miasta Krosno

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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od miasta Krosno

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

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

Tabela 7. Wykaz dróg wojewódzkich na terenie miasta Krosno

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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od miasta Krosno

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

Tabela 8. Wykaz dróg powiatowych na terenie miasta Krosno

Nr drogi	Nazwa ulicy	Łączna długość [km]
119601R	Słoneczna	0,460
1896R	Zręcińska	2,746
1947R	Baczyńskiego	2,162
1948R	Wyspiańskiego	1,855
1962R	Białobrzaska	2,584
1973R	Bursaki	3,108
	Chopina	
1974R	Sikorskiego	4,073
	Wojska Polskiego	
1976R	Grodzka	3,557

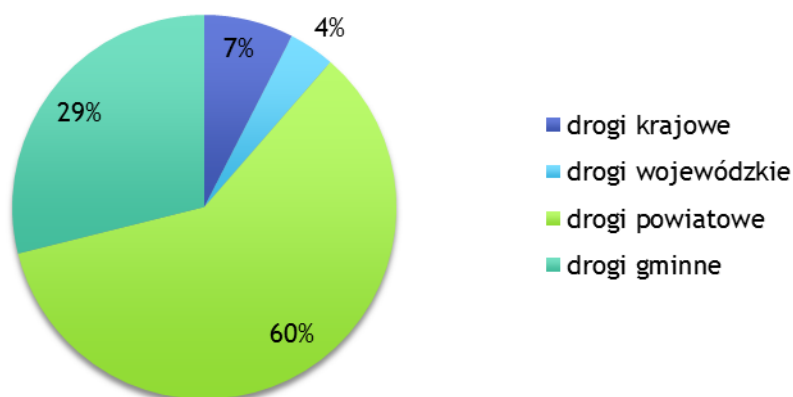


	Suchodolska	
	Wyszyńskiego	
1977R	Popietuszek Ks.	1,879
1978R	Pużaka	1,693
1979R	Krakowska	3,153
1980R	Konopnickiej	1,352
	Moniuszki	
1982R	Okrzei	2,395
1983R	Podwale	0,761
	Tkacka	
1986R	Legionów	1,320
1987R	Wieniawskiego	0,686
1988R	Żótkiewskiego	0,877
1989R	Decowskiego Ks.	1,37
1990R	Grunwaldzka	1,441
	Reymonta	
2450R	Lwowska II	0,610
	Niepodległości	
2451R	Kolejowa	0,697
	Mielczarskiego	
2452R	Tysiąclecia	2,002
2453R	Staszica	0,349
2605R		1,980
1986R	Legionów	0,321
		SUMA: 43,431

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od miasta Krosno

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

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



Wykres 13. Udział poszczególnych dróg w systemie drogowym miasta Krosno

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od miasta Krosno



Tabela 9. Długość dróg w mieście Krosno

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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od miasta Krosno

Zrealizowane i prowadzone inwestycje drogowe

W Krośnie konsekwentnie realizowane są inwestycje podnoszące jakość infrastruktury drogowej miasta. W ostatnich latach zrealizowano poniższe inwestycje drogowe:

1. Kompleksowa modernizacja drogi krajowej nr 28 (tzw. obwodnica); ,
2. Budowa mostów na ul. Konopnickiej i ul. Asnyka,
3. Przebudowa ulic i skrzyżowań łączących się z drogą krajową nr 28,
4. Rozbudowa ul. Kopalnianej w Krośnie,
5. Rozbudowa ul. Żwirki i Wigury i remont ul. Składowej w Krośnie,
6. Rozbudowa ulicy Zręcińskiej w Krośnie od ul. Lotników do granic miasta,
7. Rozbudowa ul. Reymonta w Krośnie,
8. Rozbudowa ul. Słonecznej wraz z budową mostu w Krośnie,
9. Rozbudowa ul. Żwirki i Wigury i remont ul. Składowej w Krośnie,
10. Rozbudowa ulicy Długiej na odcinku od skrzyżowania z Al. Jana Pawła II do skrzyżowania z ul. Kochanowskiego w Krośnie.
11. Budowa drogi klasy G na odcinku od ul. Lotników do ul. Traugutta i ul. Słonecznej, stanowiącej dojazd do terenów inwestycyjnych zlokalizowanych w sąsiedztwie krośnieńskiego lotniska.

Ponadto wykonano szereg zadań w zakresie przebudowy najważniejszej arterii komunikacyjnej miasta, jaką jest droga krajowa nr 28. Główne zadania w tym zakresie obejmowały:

- dobudowa drugiej jezdni na newralgicznych odcinkach, w tym budowa drugiego mostu nad Lubatówką;
- podniesienie parametrów istniejącej ulicy do standardów technicznych odpowiadających drodze krajowej;
- budowa bezkolizyjnego, wielopoziomowego skrzyżowania z ul. Witosy;
- przebudowa wszystkich skrzyżowań w ciągu drogi krajowej nr 28 na terenie Krosna.

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

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



- powstanie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach ulic: Bema - al. Jana Pawła II - Rzeszowska.¹
- zsynchronizowanie sygnalizacji świetlnych w ciągu drogi krajowej nr 28 celem upłynnienia ruchu i zapewnienia optymalnego czasu przejazdu przez całą drogę w obrębie miasta. System sterowania sygnalizacją świetlną został zintegrowany z systemem monitoringu wizyjnego ulic oraz wyposażony w pętle indukcyjne.

Ponadto, w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020, planuje się przedsięwzięcia mające na celu przede wszystkim stymulowanie wzrostu przedsiębiorczości². Cel ten ma być osiągnięty m.in. poprzez poprawę infrastruktury drogowej, planowane inwestycje to:

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

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

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

¹ Dane otrzymane z Wydziału Drogownictwa UM w Krośnie

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



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

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

- rozbudowa drogi krajowej nr 28 na odcinku od ul. Zręcińskiej do połowy odcinka pomiędzy ul. Tysiąclecia i ul. Krakowską;
- drogi klasy „Z” na odcinku od ul. Bema do ul. Zręcińskiej;
- drogi klasy „G” od ul. Słonecznej do ul. Korczyńskiej;
- drogi klasy „Z” od ul. Chopina do ul. Korczyńskiej;
- drogi klasy „Z” od ul. Korczyńskiej do ul. Białobrzeskiej - Moniuszki;
- drogi klasy „Z” od ul. Moniuszki do ul. Krakowskiej.
- Drogi klasy „Z” od ul. Zręcińskiej do ul. Wyspiańskiego.

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

- budowa łącznika drogowego ul. Czajkowskiego - Szpetnara;
- budowa łącznika drogowego ul. Łukasiewicza - Czajkowskiego - Niepodległości;
- budowa łącznika drogowego ul. Tysiąclecia - Popiełuszki;
- Budowa drogi pomiędzy ul. Polną a ul. Sikorskiego w Krośnie;
- Budowa drogi łączącej ul. Ks. S. Decowskiego z ul. L. Kruczkowskiego w Krośnie,
- Rozbudowa ulicy Pużaka w rejonie skrzyżowania z ulicą Kletówki wraz z przebudową ul. Pużaka,

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

- ul. Krakowskiej z ul. Łukasiewicza - Piłsudskiego - Lewakowskiego;
- ul. Pużaka z ul. Kletówki;

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

2.5.2 Układ torowy

Przez Krosno przebiega linia kolejowa nr 108 Stróże - Krościenko. Jest to linia jednotorowa, niezelektryfikowana, kategorii pierwszorzędnej. Ponadto przez obszar



objęty planem przebiega linia kolejowa nr 106 Rzeszów - Jasto. 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 Jasta, jednak wciąż nie jest znany możliwy (realny) termin takiej inwestycji. W Krośnie znajduje się stacja kolejowa oraz trzy przystanki: Krosno Turaszówka, Krosno Polanka i Krosno Miasto. Poza tym na obszarze objętym planem na linii nr 108 znajdują się: przystanek Jedlicze Męcinka, stacja Jedlicze, stacja Targowiska oraz przystanek Widacz. Na linii 106 w ramach gminy Wojaszówka znajdują się przystanek Wojaszówka i stacja Przybówka.

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

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

2.5.3 Ścieżki rowerowe

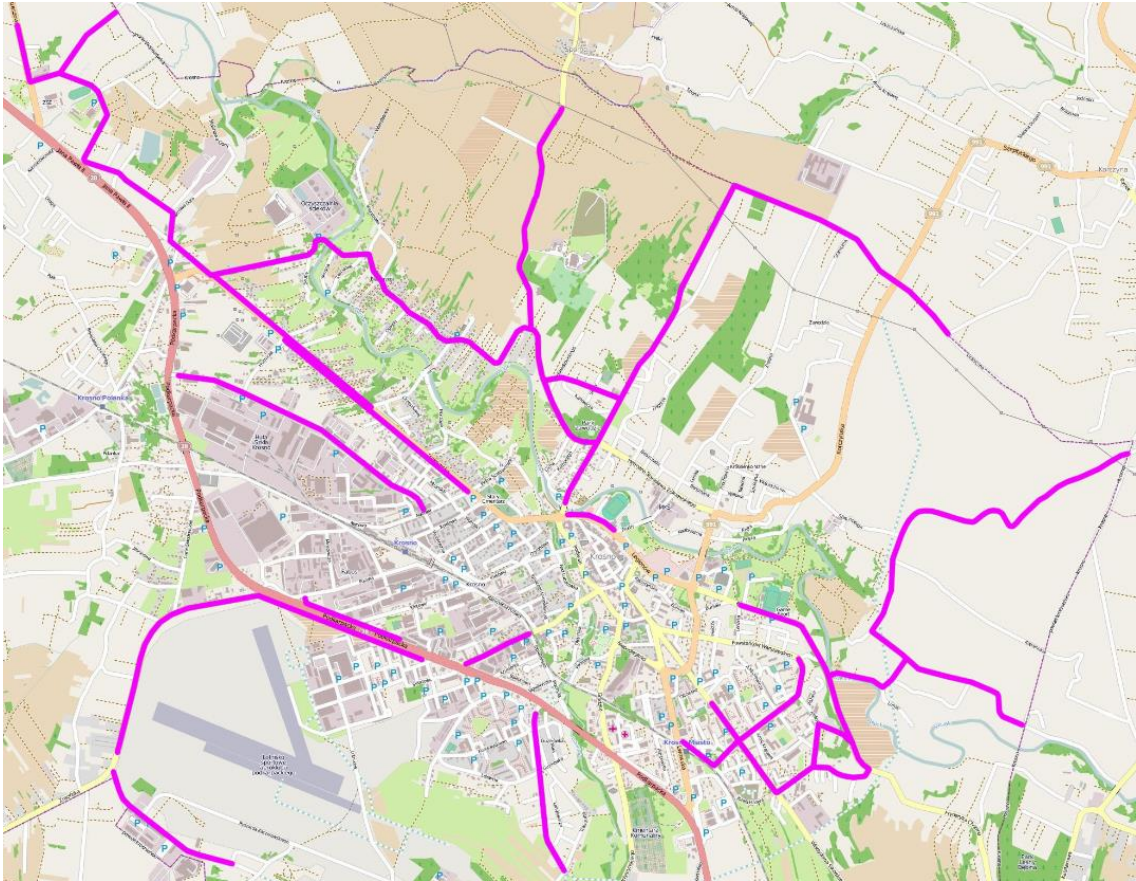
W ramach zrównoważonego rozwoju transportu, dąży się również do zmniejszania obciążenia ruchem sieci drogowej poprzez rozbudowę infrastruktury pod wykorzystanie alternatywnych środków transportu indywidualnego, np. rowerów. Na koniec czerwca 2016 r. w granicach miasta istniało 16,16 km ścieżek rowerowych. Układ ścieżek rowerowych prowadzonych poza jezdnią oraz tras rowerowych jest ważnym, oddzielnym elementem systemu transportowego Krosna, który ma pełnić w mieście funkcję rekreacyjną i transportową. Na dzień dzisiejszy jest to układ niespójny, który nie tworzy zwartej sieci. Brak skoordynowanego układu ruchu rowerowego wynika z powiązania jego budowy z budową i remontami dróg.³

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

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

³ *Strategia Rozwoju Miasta Krosna na lata 2014 - 2022*, Krosno 2014 r.





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





3 Sieć komunikacyjna



3.1 Informacje ogólne

3.1.1 Transport drogowy na terenie gminy Krosno

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

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

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

3.1.2 Transport kolejowy

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

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

Tabela 10. Rozkład jazdy na stacji Krosno

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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie plk-sa.pl



3.1.3 Transport lotniczy

W mieście Krosno znajduje się jedno z największych lotnisk trawiastych w Europie. Zgodnie z klasyfikacją odpowiadającą wymogom Unii Europejskiej, zaliczone jest do portów lotniczych lokalnych. Od stycznia 2011 r. funkcję zarządzającego lotniskiem w myśl przepisów prawa lotniczego pełni Gmina Miasto Krosno, które jest jednocześnie właścicielem terenu lotniska. Obecnie trwają prace budowlane związane z modernizacją i rozbudową lotniska.

3.2 Analiza obowiązujących zezwoleń oraz zaświadczeń w publicznym transporcie zbiorowym wydanych przez Prezydenta Miasta Krosna

Prezydent Miasta Krosno wydaje zezwolenia na linie, które swoim zasięgiem obejmują jednocześnie miasto Krosno i powiat krośnieński (i nie wykraczają poza ten powiat) lub tylko miasto Krosno. Wykaz zezwoleń wydanych przez Prezydenta znajduje się w poniższej tabeli. Należy zaznaczyć, że oferta przewozowa przewoźników prywatnych jest niestabilna - zmiany zachodzą nawet kilka razy w miesiącu.

Tabela 11. Wykaz linii kursujących na podstawie zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Krosna, stan na 31.08.2016 r.

Numer zezwolenia	Nazwa linii	Przebieg linii	Nazwa przewoźnika	dlugość linii [km]	liczba kursów	czas przejazdu
37	Krosno - Rymanów - Królik Polski - Wola Niżna	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Klimkówka - Rymanów - Posada Górna - Rymanów Zdrój - Królik Polski - Szklary - Daliowa - Jaśliska - Posada Jaśliska - Wola Niżna	Adam Pudlik Firma Handlowo-Ustugowa	41	37	1:00
38	Krosno - Iwonicz Zdrój	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Iwonicz Zdrój	Adam Pudlik Firma Handlowo-Ustugowa	18	33	0:30
103	Krosno - Lubatowa	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Lubatówka - Lubatowa	Robert Wotczański Przewóz Osób "DROMADER"	22,5	57	0:36
104	Krosno - Iwla	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Nadole - Teodorówka - Iwla	Fornal Józef Firma Handlowo-Ustugowa	32	6	0:53
111	Krosno, Huta Techniczna - Łężany	Krosno, Huta Techniczna - Łężany	Usługi autokarem s.c. "WIKI" Adam Witkowski, Piotr Uliasz	13,6	27	0:25



117	Krosno - Jasionka	Krosno, Korczyzna - Krosno, Huta Techniczna - Krosno, Dworzec PKS II - Krosno, Podwale/Legionów - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Cergowa - Jasionka	Wielgos Robert „Miś”	28,5	23	0:47
130	Krosno - Wola Komborska	Krosno - Załęże - Korczyzna - Kombornia - Wola Komborska	Firma Usługowo - Przewozowa "JACEK" Jacek Lega	17,4	20	0:35
131	Krosno - Piotrkówka	Krosno - Świerzowa Polska - Zręcin - Żarnowiec - Jedlicze - Długie - Poręby - Podniebyle - Piotrkówka	Fornal Józef Firma Handlowo-Usługowa	24	16	0:47
132	Krosno - Głębokie	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Klimkówka - Rymanów - Łazy - Sieniawa - Gniewoszówka - Sieniawa - Głębokie	Kazimierz Niemiec Firma Transportowo - Usługowa BESKID	26,8	22	0:36
134	Krosno - Faliszówka	Krosno - Świerzowa Polska - Zręcin - Chorkówka - Żeglce - Kopytowa - Faliszówka	Wielgos Robert „Miś”	20,7	16	0:41
135	Krosno - Miejsce Piastowe - Targowiska - Milcza - Bzianka	Krosno, Szpital Wojewódzki - Krosno, Huta Techniczna - Krosno, Dworzec - Miejsce Piastowe - Łężany - Targowiska - Widacz - Wróblak Królewski - Wróblak Szlachecki - Milcza - Bzianka	Danuta ziemiańska Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe "ROMEX"	29,8	28	0:45
136	Krosno, Huta Techniczna - Widacz	Krosno, Huta Techniczna - Łężany - Targowiska - Widacz	Usługi autokarem s.c. "WIKI" Adam Witkowski, Piotr Uliasz	21,9	24	0:32
138	Krosno - Wrocanka - Łęki Dukielskie	Krosno, Wyspiańskiego Szkoła - Głowienka - Wrocanka - Niżna Łąka - Wietrzno - Łęki Dukielskie	Kazimierz Niemiec Firma Transportowo - Usługowa BESKID	22,5	16	0:39
139	Krosno - Barwinek	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Lipowica - Nowa Wieś - Trzciana - Tylawa - Barwinek	Wilusz Bogdan FTUH "BODEK"	35,5	30	0:55
140	Krosno - Kobylany	Krosno - Głowienka - Wrocanka - Równe - Wietrzno - Łęki Dukielskie - Kobylany	Wilusz Bogdan FTUH "BODEK"	21,9	22	0:34
145	Krosno - Równe	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Lubatówka - Równe	Robert Wotczański Przewóz Osób "DROMADER"	21,9	12	0:40
146	Krosno - Łęki Strzyżowskie	Krosno - Odrzykoń - Ustrobna - Bratkówka - Wojkówka - Łączki Jagiellońskie - Łęki Strzyżowskie	Lucyna Blok Firma Przewozowo - Handlowo - Usługowa "KUBUŚ"	22	26	0:24
147	Krosno - Miejsce Piastowe - Dukla	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla	Wilusz Bogdan FTUH "BODEK"	20,3	52	0:31



148	Krosno - Łęki Dukielskie	Krosno - Świerzowa - Zręcin - Bóbrka - Wietrzno - Łęki Dukielskie	Andżelika Mikosz FPUH MIKO	27	25	0:55
149	Krosno - Głojsce	Krosno - Świerzowa - Zręcin - Chorkówka - Kobylany - Sulistrowa - Draganowa - Głojsce	Andżelika Mikosz FPUH MIKO	20,4	25	0:45
150	Krosno - Iwonicz Zdrój	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Iwonicz Zdrój	Paweł Nycz	18	67	0:27
151	Krosno - Lubatowa	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Lubatówka - Lubatowa	Anna Zięba	25,5	40	0:45
152	Krosno - Chlebna	Krosno - Dobieszyn - Jedlicze - Dobieszyn	Ewa Wielgos	20,1	33	0:43
153	Krosno - Miejsce Piastowe - Dukla - Głojsce	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Teodorów - Iwla - Głojsce	Kazimierz Niemiec Firma Transportowo-Ustugowa BESKID	27,4	24	0:47
154	Krosno - Dukla - Zawadka Rymanowska	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Lipowica - Nowa Wieś - Trzcina - Zawadka Rymanowska	Wielgos Robert „Miś”	31,1	11	0:40
155	Krosno - Wrocanka	Krosno - Głowienka - Wrocanka	Wilusz Bogdan FTUH "BODEK"	11,4	10	0:20
157	Krosno - Korczyna	Krosno, Dworzec Autobusowy PKS - Odrzykoń - Korczyna, Zawiśle	Aneta Szmyd	14	14	0:23
159	Krosno - Wrocanka	Krosno - Głowienka - Wrocanka	Kazimierz Niemiec Firma Transportowo-Ustugowa BESKID	15,7	12	0:26
160	Krosno - Klimkówka	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Klimkówka	Robert Wotczański Przewóz Osób "DROMADER"	18:8	12	0:26
161	Krosno - Lubatowa	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Lubatówka - Lubatowa	Anna Zięba	25	7	0:35
162	Krosno - Mszana	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Lipowica - Nowa Wieś - Trzciana - Tylawa - Mszana	Wilusz Bogdan FTUH "BODEK"	35	12	0:50
165	Krosno - Korczyna - Węglówka	Krosno - Korczyna - Czarnorzeki - Krasna - Węglówka	Czesław Krupa	24,3	18	0:26
168	Krosno - Miejsce Piastowe - Jasionka	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Cergowa - Jasionka	Wilusz Bogdan FTUH "BODEK"	25,6	16	0:42
169	Krosno - Kopytowa	Krosno - Świerzowa - Zręcin - Żeglce - Kopytowa	Wilusz Bogdan FTUH "BODEK"	15,1	18	0:24
170	Krosno - Chorkówka - Draganowa	Krosno - Świerzowa - Zręcin - Chorkówka - Kobylany - Sulistrowa - Draganowa	Wilusz Bogdan FTUH "BODEK"	21,4	18	0,38
171	Krosno	Krosno - Odrzykoń	Wilusz Bogdan	24,7	19	0:35



	Odrzykoń		FTUH "BODEK"				
172	Krosno - Barwinek	-	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Lipowica - Nowa Wieś - Trzciana - Tylawa - Barwinek	Wielgos Robert „Miś”	35,3	24	0:50
174	Krosno - Rymanów - Wola Niżna	-	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Klimkówka - Rymanów - Posada Górna - Rymanów Zdrój - Królik Polski - Szklary - Daliowa - Posada Jaśliska - Wola Niżna	Lucyna Blok Firma Przewozowo - Handlowo - Usługowa "KUBUŚ"	40	46	1:03
176	Krosno - Wojaszówka - Rzepnik	-	Krosno - Odrzykoń - Ustrobnia - Bajdy - Wojaszówka - Łączki Jagiellońskie - Łęki Strzyżowskie - Pietrusza Wola - Rzepnik	Wilusz Bogdan FTUH "BODEK"	27,2	14	0:41
177	Krosno - Miejsce Piastowe - Daraganowa	-	Krosno - Miejsce Piastowe - Wrocanka - Równe - Wietrzno - Łęki Dukielskie - Kobyłany - Sulistrowa - Draganowa	Wilusz Bogdan FTUH "BODEK"	28,5	10	0:43

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od miasta Krosno

Łącznie 16 przewoźników posiada 40 zezwoleń na regularny przewóz osób. Najwięcej kursów jest wykonywanych na podstawie zezwolenia nr 150 (trasa Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Iwonicz Zdrój) - 67 kursów w dobie; nieco mniej kursów jest wykonywanych na podstawie zezwoleń nr 103 (Krosno - Lubatowa), nr 147 (Krosno - Dukla) i nr 174 (Krosno - Wola Niżna) - odpowiednio 57, 52 i 46 kursów w dobie.

3.3 Analiza obowiązujących zezwoleń wydanych przez sąsiednie organy

Na linie komunikacyjne, które nie wykraczają poza obszar powiatu krośnieńskiego i nie wkraczają do miasta Krosna, a swoim zasięgiem obejmują przynajmniej dwie gminy, zezwolenia wydaje Starosta Powiatu Krośnieńskiego. Jednakże na dzień 31 sierpnia 2016 r. Starosta Powiatu Krośnieńskiego nie wydał żadnych zezwoleń, które swoim zasięgiem obejmują obszar objęty planem.

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

Tabela 12. Wykaz linii kursujących w powiecie krośnieńskim na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego, stan na sierpień 2016 r.

Nr zezwolenia	Relacja	Długość [km]	Liczba kursów	Czas przejazdu	Prędkość [km/h]	Przewoźnik
1605	Rzeszów - Strzyżów - Frysztak - Krosno - Rymanów Zdrój	103	3	1:37	48,9	PKS w Rzeszowie S.A.
1075	Leżajsk - Strzyżów - Iwonicz Zdrój	137	2	3:20	52	PKS Sp. z o.o. w Leżajsku
1662	Nowy Żmigród - Łysa Góra - Dukla - Krosno	41,5	8	1:10		Robert Wielgos „MIŚ”



462	Krosno - Strzyżów - Rzeszów	68	6	1:30		Bodek FTH-U
1569	Krosno - Wojaszówka - Wiśniowa	24,7	11	0:40	44,9	Bodek FTH-U
1642	Krosno - Chorkówka - Nienaszów	22,2	7	0:48	37	Bodek FTH-U
1029	Brzozów - Iskrzynia - Krosno	29	14	0:46		Jacek Lega
1489	Brzozów - Haczów - Krosno	36	13	1:17		Jacek Lega
1571	Stara Wieś - Jabłonica Polska - Iskrzynia - Iwonicz Zdrój	34	2	1:00		Jacek Lega
1573	Brzozów - Haczów - Krościenko Wyżne - Krosno	36	13	1:17		Jacek Lega
1575	Brzozów - Jasionów - Haczów - Krosno	31	30	0:58		Jacek Lega
1598	Krosno - Krościenko Wyżne - Zmiennica	19,9	12	0:48		Jacek Lega
1599	Krosno - Korczyna - Zmiennica	10	22	0:47		Jacek Lega
1621	Brzozów - Humniska - Jasionów - Buków - Trześciów - Iskrzynia - Krosno	4	29	0:40		Jacek Lega
1641	Brzozów - Jasionów - Buków - Iskrzynia - Krosno	28	27	0:57		Jacek Lega
1178	Jasło - Szebnie - Krosno	27	47	0:40		PKS Jasło SA
1629	Jasło - Krosno - Haczów - Brzozów	56				PKS Jasło SA
769	Krosno - Rymanów Zdrój - Moszczaniec	472	7	1:15		PKS w Krośnie S.A.
771	Krosno - Wiśniowa - Strzyżów	391:47	26	0:47		PKS w Krośnie S.A.
772	Krosno - Krościenko Wyżne - Turze Pole - Brzozów	36	14	1:05		PKS w Krośnie S.A.
798	Krosno - Strzyżów - Rzeszów	69	26	1:49		PKS w Krośnie S.A.
827	Krosno - Wysoka Strzyżowska	28	23	0:48	44	PKS w Krośnie S.A.
885	Krosno - Sanok - Wetlina - Ustrzyki Górne	134	6	3:49	49	PKS w Krośnie S.A.
1379	Krosno - Mielec - Warszawa	384	2	8:21	52	PKS w Krośnie S.A.
1507	Krosno - Jasło - Kraków	174	7	2:35	67	PKS w Krośnie S.A.
1519	Jarosław - Rzeszów - Krosno - Zakopane	323	2	7:19	50	PKS Jarosław S.A.
21	Krosno - Lutcza - Rzeszów	55	54	1:23	60	Marcel
1281	Krosno - Korczyna - Rzeszów	55	18	1:23	50,9	Marcel
374	Rymanów Zdrój - Rzeszów - Lublin	263	6	3:28	49,7	Rafał Chwata, Piotr Dudek Spółka Cywilna
1104	Sanok - Krosno - Warszawa	380	8	6:30		AIR BUS
1145	Sanok - Rymanów - Krosno - Jasło - Kraków	210	18	4:00	55	AIR BUS



187	Krosno - Jasto - Kraków	165	31	3:15	50,8	Transport Drogowy "Barbara"
956	Rymanów Zdrój - Rzeszów - Warszawa	379	27	6:55		Neobus Polska
505	Krosno - Rymanów - Sanok	46,5	67	1:01	57	Lucyna Blok
1137	Krosno - Moderówka - Jasto	25,7	70	0:35	62,5	Lucyna Blok
1522	Krosno - Krościenko Wyżne - Iskrzynia - Zmiennica - Brzozów	28	1	0:52	41,5	ARRIVA
1536	Brzozów - Malinówka - Krosno	27	1	0:47	43,2	ARRIVA
1143	Makowiska - Chorkówka - Krosno	24	22	0:44		Andżelika Mikosz
1409	Polańczyk - Sanok - Krosno - Bytom	362	2	7:13		Henryk Sawiński, Tadeusz Wolanin Spółka Cywilna
1291	Sanok - Brzozów - Krosno - Kraków	215	6	3:45		Markowski Łukasz
1327	Brzozów - Jasienica Rosielna - Krosno	40,6	16	0:54	51	Czesław Krupa
1338	Krosno - Węglówka - Strzyżów	32	12	0:50	51	Czesław Krupa
1543	Krosno - Iskrzynia - Domaradz	36	6	0:50	51	Czesław Krupa
1388	Ustrzyki Górne - Lesko - Kraków	323	7	6:45	60	Alodia Świerk
1389	Ustrzyki Dolne - Sanok - Jasto - Kraków	258	5	4:40	60	Alodia Świerk
1482	Krosno - Jasto - Kraków	165	12	3:15		Aneta Szmyd
1563	Korczyna - Krosno - Warzyce	27,4	6	0:48	43	Aneta Szmyd
1574	Krosno - Korczyna - Zmiennica	25,2	14	0:48		Aneta Szmyd
1581	Krosno - Krościenko Wyżne - Zmiennica1558	23,4	18	0:50		Aneta Szmyd
1558	Warszawa - Rzeszów - Rymanów Zdrój	384	13	7:00	55	Neobus Polska
1649	Iwonicz Zdrój - Rzeszów - Warszawa	384	11	7:45	54	Neobus Polska
1565	Łubienko- Kopytowa- Chorkówka- Krosno	29,1	30	0:47	38	Ewa Wielgos
1639	Strzyżów - Wiśniowa - Frysztak - Krosno	44	33	1:00		Ewa Wielgos

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



3.4 Charakterystyka taboru wykorzystywanego przez operatora publicznego transportu zbiorowego

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















W tabeli poniżej został przedstawiony tabor, jakim dysponuje operator.



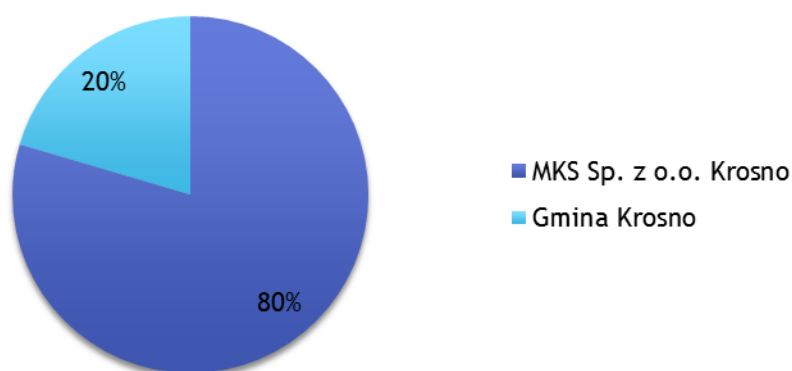
Tabela 13. Tabor, jakim dysponuje operator publicznego transportu zbiorowego

WYKAZ AUTOBUSÓW MKS SP. Z O.O. KROSNO							
Lp.	Właściciel	Marka	Typ	Rok produkcji	źródło zasilania	Norma emisji	
1.	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1987	OLEJ NAPĘDOWY	-	
2.	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1987	OLEJ NAPĘDOWY	-	
3.	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1987	OLEJ NAPĘDOWY	-	
4.	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1988	OLEJ NAPĘDOWY	-	
5.	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1988	OLEJ NAPĘDOWY	-	
6.	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1988	OLEJ NAPĘDOWY	-	
7.	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1993	OLEJ NAPĘDOWY	-	
8.	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1994	OLEJ NAPĘDOWY	-	
9.	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1996	OLEJ NAPĘDOWY	-	
10.	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1996	OLEJ NAPĘDOWY	-	
11.	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1996	OLEJ NAPĘDOWY	-	
12.	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1996	OLEJ NAPĘDOWY	-	
13.	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H9	1996	OLEJ NAPĘDOWY	-	
14.	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	A10	1998	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 2	
15.	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H7	2003	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 3	
16.	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H7	2003	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 3	
17.	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	A10	2004	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 3	
18.	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	A10	2004	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 3	
19.	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	A10	2004	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 3	
20.	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	A10	2005	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 3	
21.	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	A10	2005	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 3	
22.	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	A10	2005	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 3	
23.	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	H7	2006	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 3	
24.	MKS Sp. z o.o. Krosno	MAN	222	1998	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 2	
25.	MKS Sp. z o.o. Krosno	MAN	223	1999	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 2	
26.	MKS Sp. z o.o. Krosno	MAN	222	1997	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 2	
27.	Gmina Miasto Krosno	AUTOSAN	SANCITY ML09LE	2010	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	



28.	Gmina Miasto Krosno	AUTOSAN	SANCITY ML09LE	2010	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
29.	Gmina Miasto Krosno	AUTOSAN	SANCITY ML09LE	2010	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
30.	Gmina Miasto Krosno	AUTOSAN	SANCITY ML09LE	2010	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
31.	Gmina Miasto Krosno	AUTOSAN	SANCITY ML09LE	2010	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
32.	Gmina Miasto Krosno	AUTOSAN	SANCITY ML09LE	2011	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
33.	Gmina Miasto Krosno	AUTOSAN	SANCITY ML09LE	2011	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
34.	Gmina Miasto Krosno	AUTOSAN	SANCITY ML09LE	2011	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
35.	Gmina Miasto Krosno	AUTOSAN	SANCITY ML09LE	2011	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
36.	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	SANCITY ML09LE	2012	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
37.	MKS Sp. z o.o. Krosno	RENAULT	ROHILL	2005	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 3	
38.	MKS Sp. z o.o. Krosno	RENAULT	ROHILL	2006	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 3	
39.	MKS Sp. z o.o. Krosno	MERCEDES	SPRINTER	2013	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
40.	MKS Sp. z o.o. Krosno	MERCEDES	SPRINTER	2013	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
41.	MKS Sp. z o.o. Krosno	RENAULT	ROHILL	2007	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 4	
42.	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	SANCITY ML09LE	2014	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
43.	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	SANCITY ML09LE	2014	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	
44.	MKS Sp. z o.o. Krosno	AUTOSAN	SANCITY ML09LE	2015	OLEJ NAPĘDOWY	EURO 5	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od miasta Krosno



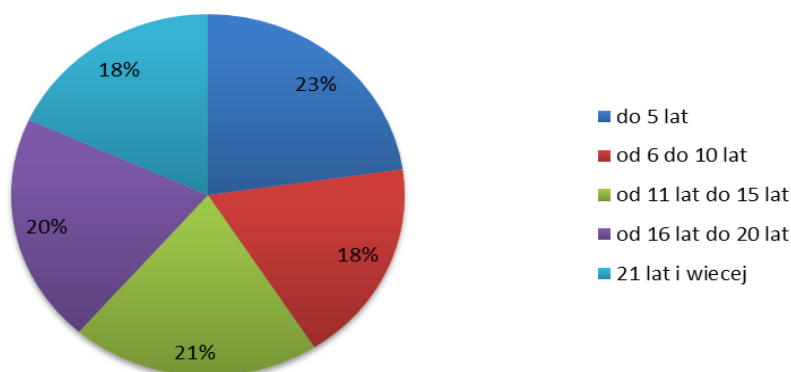
Wykres 14. Struktura właścicielska taboru

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od miasta Krosno

Właścicielem 20% pojazdów wykorzystywanych do obsługi linii komunikacyjnych na terenie miasta Krosna oraz gmin, z którymi miasto Krosno zawarło porozumienia na



wykonywanie regularnych przewozów drogowych, jest miasto Krosno. Pozostałe 80% pojazdów stanowi własność MKS Sp. z o.o. w Krośnie

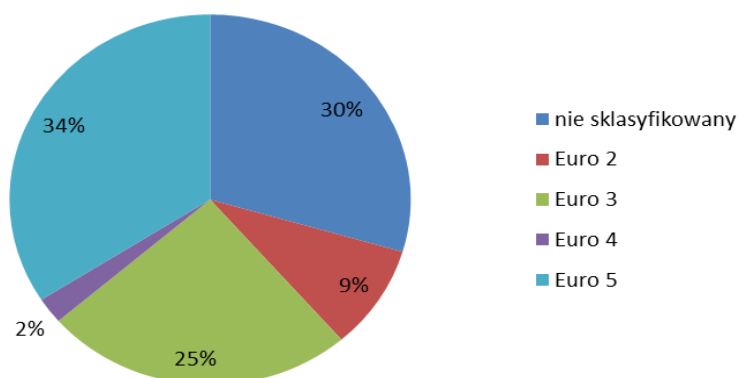


Wykres 15. Struktura wiekowa pojazdów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od miasta Krosno

Średni wiek taboru wykorzystywanego przez MKS wynosi 13,4 lat, taboru którego właścicielem jest MKS - ponad 15 lat, natomiast taboru, którego właścicielem jest miasto Krosno - 5,5 roku. Pojazdy, które posiadają nie więcej niż 5 lat, stanowią obecnie 23% wszystkich używanych przez MKS pojazdów. 41% pojazdów ma nie więcej niż 10 lat, natomiast pozostałe 59 % przekracza wiek 10 lat.

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



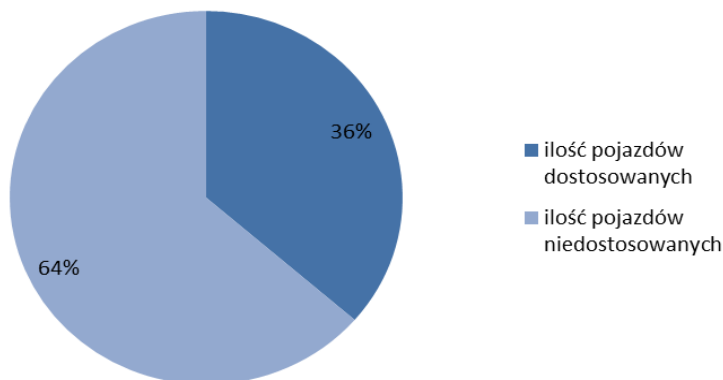
Wykres 16. Normy spalin spełniane przez tabor wykorzystywany przez MKS

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od miasta Krosno

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



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



Wykres 17. Pojazdy MKS dostosowane do przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od miasta Krosno

Tylko 36% taboru wykorzystywanego przez MKS jest dostosowane do przewozu osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej.

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

3.5 Tabor wykorzystywany przez innych przewoźników

3.5.1 Tabor autobusowy

Na obszarze objętym planem komercyjnie świadczą usługi również inni przewoźnicy. Połowa z prywatnych przewoźników przedstawiła tabor, jakim dysponują i którym obsługują linie kursujące na podstawie zezwoleń wydanych przez prezydenta miasta Krosna, tabor poszczególnych przewoźników został przedstawiony w poniższej tabeli:

Tabela 14. Tabor, jakim dysponują prywatni przewoźnicy, stan na sierpień 2016 r.

Marka	Model	Liczba miejsc siedzących	Liczba miejsc stojących	Rok produkcji	Dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych	Norma EURO
Adam Pudlik Firma Handlowo - Usługowa						
Mercedes	Sprinter 411	19	8	2005	NIE	4
Mercedes	Sprinter 413	19	6	2004	NIE	3
Mercedes	Sprinter 413	19	6	2006	NIE	4
Mercedes	Sprinter 413	19	6	2006	NIE	4

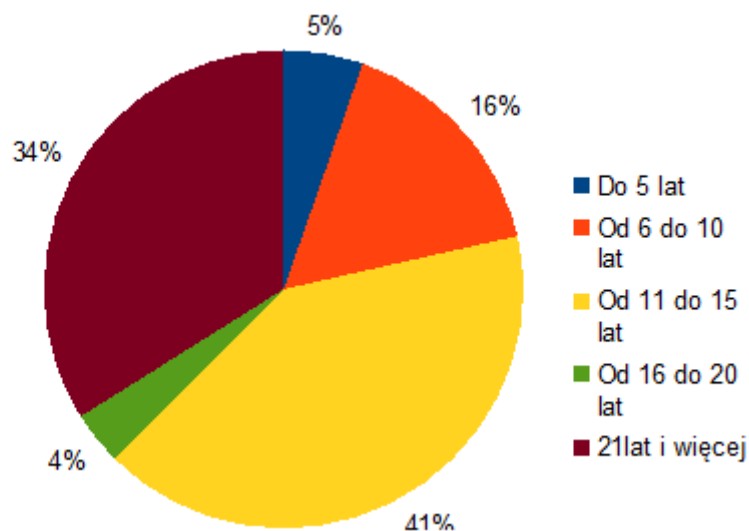
Mercedes	Sprinter 515	19	8	2007	NIE	4
Volkswagen	LT 46	19	10	2003	NIE	3
Iveco Daily	50C11	19	10	2001	NIE	3
Mercedes	Vario	28	15	1999	NIE	2
VanHool	815 CL	58	23	1999	NIE	2
Fornal Józef Firma Handlowo - Usługowa						
Renault	Messenger	29	0	1998	NIE	2
Volkswagen	LT46	23	0	2004	NIE	3
Volkswagen	LT46	20	6	2003	NIE	3
Renault	FR1	55	-	1990	NIE	1
Jelcz	LO90M	44	-	2000	NIE	2
Usługi Autokarem S. C. „WIKI” Adam Witkowski, Piotr Uliasz						
Renault	Rohill	14	18	2005	TAK	3
Renault	Master	16	12	2000	TAK	2
Renault	Mascot	29	0	2002	NIE	3
Volkswagen	M2	16	16	1995	TAK	LPG
Rnault	SFR	59	0	1996	NIE	2
Danuta Ziemiańska Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe „Romex”						
Mercedes	Sprinter	20	5	2001	NIE	3
Mercedes	Sprinter	20	5	2004	NIE	3
Mercedes	Vario	31	8	2003	NIE	3
Autosan	H9	40	12	1987	NIE	0
Renault	Ponticelli	40	17	2004	NIE	3
Kazimierz Niemiec Firma Transportowo – Usługowa „Beskid”						
Mercedes	Sprinter	21	5	2015	TAK	6
Mercedes	Sprinter	24	3	2014	NIE	6
Mercedes	Sprinter	21	0	2011	NIE	5
Mercedes	Sprinter	19	3	2006	NIE	3
Mercedes	Sprinter	16	0	2006	NIE	3
Mercedes	Sprinter	14	0	2004	NIE	3
Iveco	Marcopolo	27	4	2004	NIE	3
Mercedes	Sprinter	20	2	2002	NIE	3
Renault	Iliade	61	19	1998	NIE	2
Renault	FR1	51	28	1996	NIE	1
Aneta Szymd Firma Handlowo - Usługowa						



Autosan	H9	40	12	1989	NIE	0
IVECO	KAPENA CITY	22	14	1998	NIE	0
IVECO	MANGO 59-12	30	0	1996	NIE	0
Wielgos Robert „MIŚ” Firma Przewozowo – Handlowo-Uslugowa						
Reanaut	Tracer	56	25	1995	NIE	2
Volkswagen	LT 46	23	6	2004	NIE	3
Mercedes	Sprinter 413 CDI	23	9	2005	NIE	3
Mercedes	Sprinter	23	6	2006	NIE	3
Mercedes	Medio 814	32	14	2003	TAK	3
Mercedes	Sprinter 413 CDI	23	9	2006	NIE	3
Mercedes	Sprinter 412 D	20	9	1996	NIE	2
Ponticelli		60	28	2002	TAK	2
Robert Wołczański Przewóz Osób „DROMADER”						
Mercedes	Sprinter	20	8	1996	NIE	1
Mercedes	Sprinter	20	6	2000	NIE	2
Mercedes	Sprinter	28	7	2008	NIE	4
Mercedes	Vario	25	15	2003	NIE	3
Mercedes	Vario	35	9	2001	NIE	2
Jelcz	Vario	31	8	2001	NIE	2
Iveco	50c13	20	8	2001	NIE	2
Iveco	50c15	21	10	2007	NIE	4
Renault	Fr1	57	22	1997	NIE	2
Renault	Tracer	58	30	1997	NIE	2
Van Hool	815	58	22	1999	NIE	2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych od przewoźników.





Wykres 18. Struktura wiekowa pojazdów prywatnych przewoźników

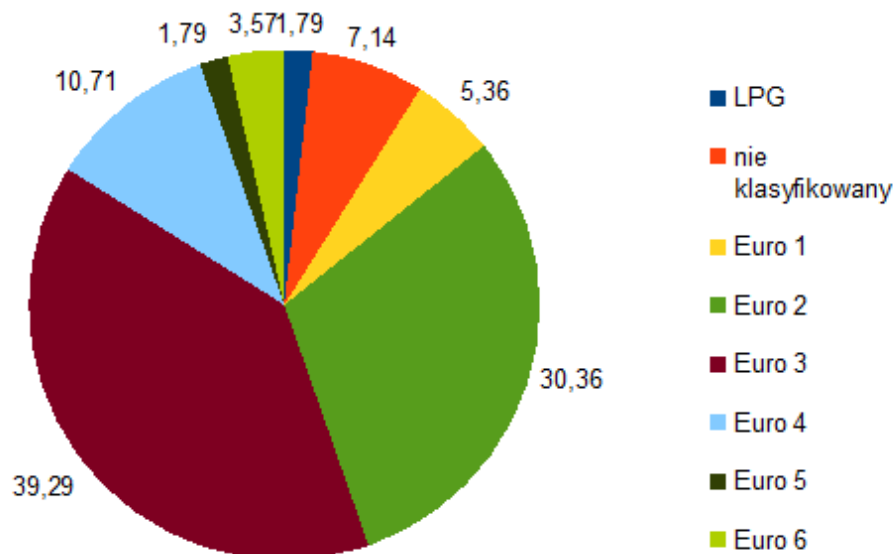
Źródło: Opracowanie własne

Prywatni przewoźnicy, którzy udostępnili dane o posiadanym taborze, dysponują tylko 5 pojazdami, które są przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej co stanowi niecałe 9 % z 56 pojazdów.

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

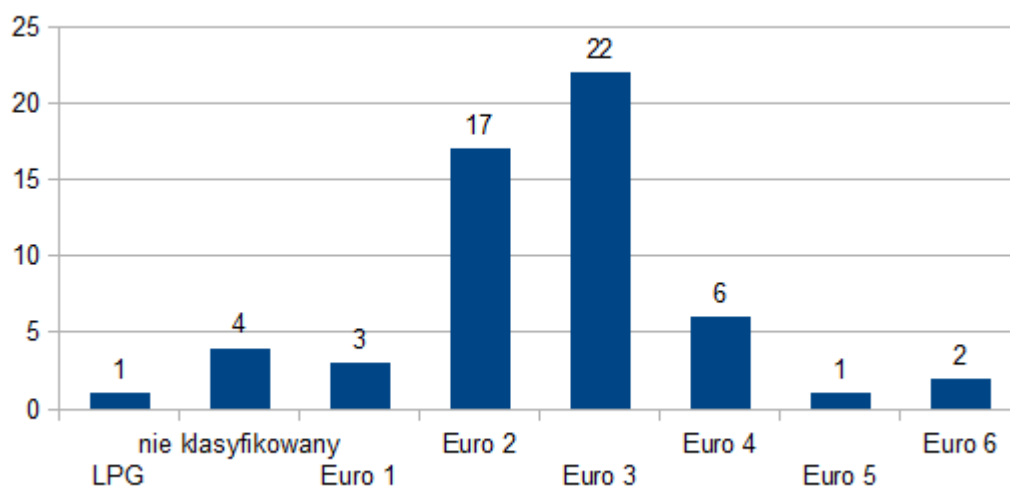
W udostępnionych materiałach zostały przedstawione normy emisji spalin. Wszystkie pojazdy wykorzystywane przez przewoźników wyposażone są w silniki zasilane olejem napędowym jeden pojazd zasilany jest paliwem alternatywnym - LPG, które spełniają różne normy emisji spalin EURO. Na poniższym wykresie został zaprezentowany udział procentowy pojazdów spełniających najwyższe i najniższe normy spalin.





Wykres 19. Normy spalin spełniane przez tabor wykorzystywany przez przewoźników.

Źródło: Opracowanie własne



Wykres 20. Ilościowy wykaz pojazdów z podziałem na normy emisji spalin.

Źródło: Opracowanie własne

3.5.2 Tabor kolejowy

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



3.6 Istniejąca sieć połączeń drogowych i kolejowych w formie graficznej

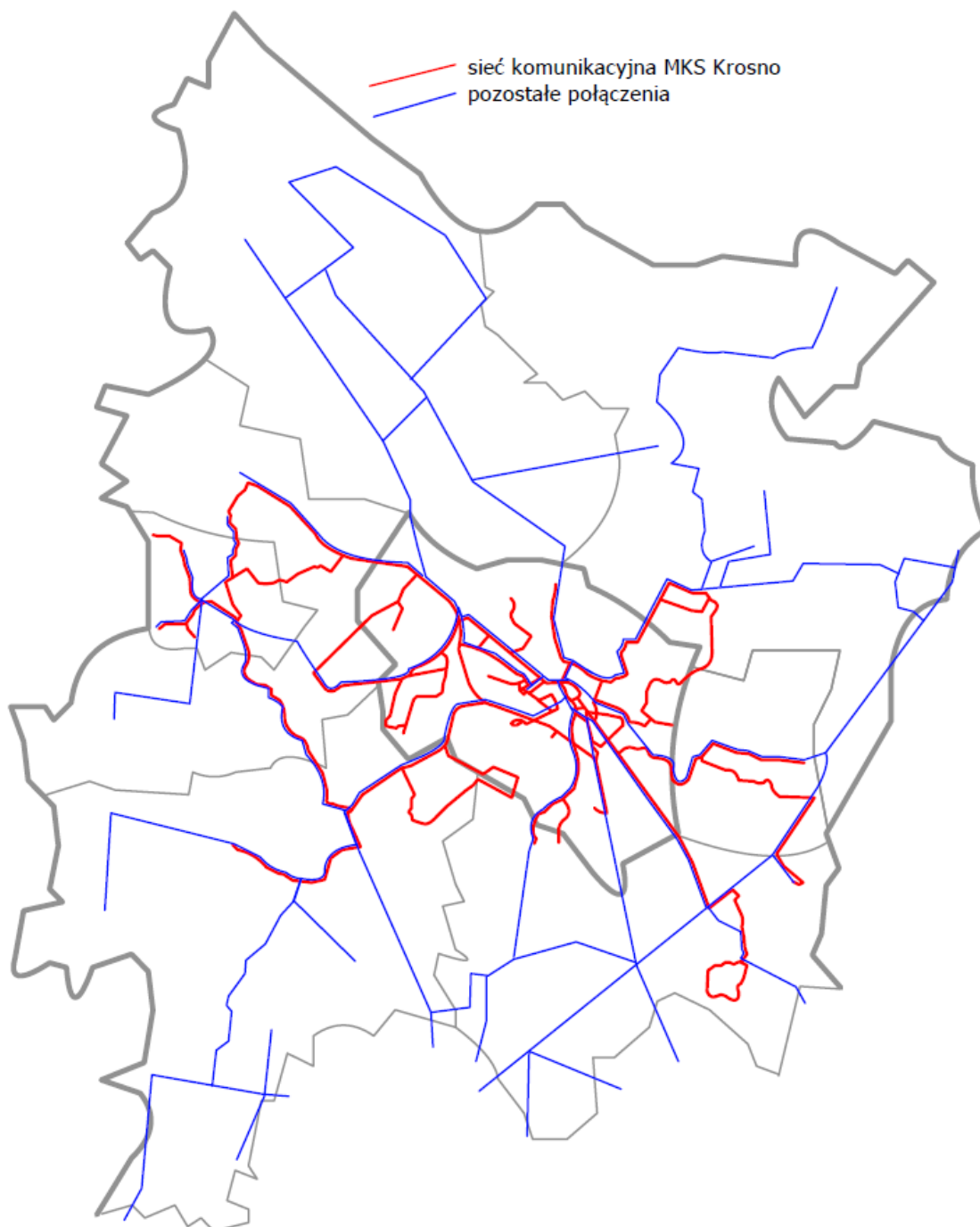
Na poniższych mapach znajduje się obecna sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem. Pierwsza z map przedstawia linie kolejowe wraz z przystankami. Na drugiej, na czerwono oznaczono sieć o charakterze użyteczności publicznej, natomiast na niebiesko pozostałe linie autobusowe (kursujące na podstawie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



Mapa 5. Linie kolejowe na obszarze objętym planem

Źródło: Opracowanie własne na podstawie plk-sa.pl





Mapa 6. Linie autobusowe na obszarze objętym planem

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

3.7 Określenie linii o największym natężeniu podróży

Linie komunikacyjne są zróżnicowane pod względem długości, częstotliwości kursowania i wielkości wykorzystywanego taboru. Za linie o największym natężeniu podróży w przewozach między gminnych i powiatowych uznaje się linie dowozowo - odwozowe uczniów do szkół oraz mieszkańców do zakładów pracy. Większość



przewoźników nie udostępniła danych dotyczących sprzedaży biletów, dlatego nie jest możliwe ich porównanie. W 2015 r. MKS Krosno sprzedało następującą liczbę biletów:

- ❖ 1 278 896 biletów jednorazowych,
 - ❖ 26 553 biletów miesięcznych,
- ponadto zostało wykonanych 330 887 przejazdów bezpłatnych, co daje łączną liczbę 2 578 703 przewiezionych pasażerów w 2015 roku.

3.8 Ocena aktualnej oferty przewozowej

Na obecną ofertę przewozową o charakterze użyteczności publicznej (sieć MKS) składa się 6 linii miejskich (oznaczone literami, oprócz KS), 10 linii podmiejskich obejmujących swoim zasięgiem, oprócz miasta Krosna, gminy: Jedlicze, Miejsce Piastowe, Korczyna, Krościenko Wyżne i Chorkówka; oraz linia KS realizująca kursy szkolne. Realizowana jest również sezonowa linia nocna N1 kursująca w noc z piątku na sobotę i z soboty na niedzielę w okresie maj - wrzesień. Spośród gmin objętych planem transportowym, jedynie gmina Wojaszówka nie jest włączona do sieci MKS.

Długość sieci użyteczności publicznej wynosi 137 kilometrów, wykonywanych jest na niej w ciągu roku 1 519 847 kilometrów. W ruchu znajduje się do 31 pojazdów.

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

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

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



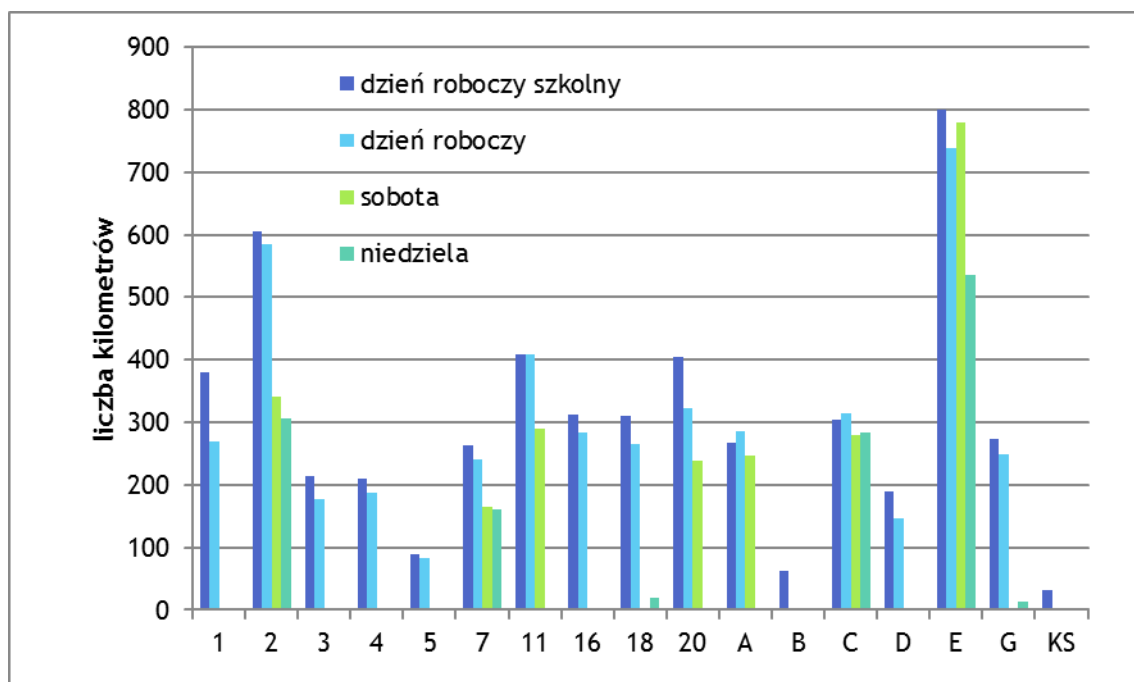
3.9 Określenie potencjału poszczególnych linii komunikacyjnych

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

Za linie o największym potencjale obsługiwane przez przewoźników prywatnych na terenie objętym planem należy uznać linie dowozowo - odwozowe uczniów do szkół oraz mieszkańców do zakładów pracy w dni nauki szkolnej. Linie są zróżnicowane między innymi pod względem długości, częstotliwości kursowania i rodzaju taboru. Przewoźnicy prywatni, tworząc linie, kierują się bieżącymi potrzebami mieszkańców i możliwościami uzyskania zysku. Ceny biletów zależne są od długości tras, średniej liczby pasażerów na trasie oraz kosztów, jakie ponoszą przewoźnicy.

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

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



Wykres 21. Liczba wykonywanych kilometrów na poszczególnych liniach

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



3.10 Określenie obszarów wymagających interwencji w zakresie dowozu osób

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

Tabela 15. Gęstość przystanków w gminach objętych planem

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

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

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

3.11 Planowana sieć komunikacyjna

Zapotrzebowanie na przewozy o charakterze użyteczności publicznej wynika przede wszystkim z dwóch aspektów: honorowania ulg ustawowych (i ewentualnych samorządowych) oraz stałości i przewidywalności oferty publicznego transportu zbiorowego. Miejska sieć komunikacyjna ma charakter bardziej zmienny niż międzygminna czy powiatowa, ze względu na większą dynamikę zmian potrzeb i kierunków podróżowania. Planowaną sieć komunikacyjną przygotowano w oparciu o badania ankietowe, analizę potrzeb i dostępności komunikacyjnej oraz plan wyższego szczebla. Sieć przygotowano w trzech wariantach.



Wariant 0

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

Wariant 1

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

W pierwszej kolejności planuje się uruchomić linie:

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

oraz przedłużyć linie istniejące do Widacza, Wrocanki i Iskrzyni.

Wariant 2

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

3.12 Węzły przesiadkowe

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



jednego systemu transportowego, np. przesiadka między różnymi liniami autobusowymi.

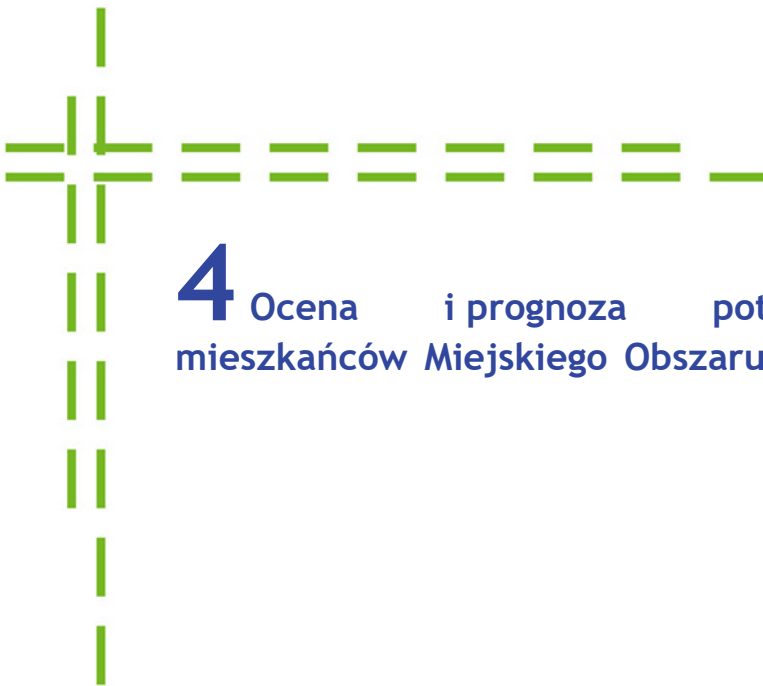
Najbezpieczniejsze węzły przesiadkowe zlokalizowane są na placach oddzielonych od ruchu miejskiego, które umożliwiają przemieszczanie się między przystankami komunikacyjnymi bez konieczności przekraczania jezdni. Jednak zabudowa miejska niejednokrotnie uniemożliwia wydzielenie dużego obszaru, dlatego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

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

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

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





4 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno



4.1 Informacje ogólne

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

4.2 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

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

4.2.1 Urzędy i instytucje publiczne

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

Tabela 16. Urzędy i instytucje publiczne w Krośnie

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



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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przesłanych przez zamawiającego



Tabela 17. Dane adresowe urzędów gmin wchodzących w skład niniejszego opracowania

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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przesłanych przez zamawiającego

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

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

4.2.2 Placówki oświatowe i naukowe

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

Tabela 18. Placówki oświatowe w Krośnie

PRZEDSZKOLA	
Nazwa	Adres
Przedszkole Miejskie Nr 5	ul. Powstańców Warszawskich 42
Przedszkole Miejskie Nr 8	ul. S. Kisielewskiego 15
SZKOŁY PODSTAWOWE	
Nazwa	Adres
Szkoła Podstawowa Nr 3	ul. Marii Konopnickiej 5
Szkoła Podstawowa Nr 5	ul. Grunwaldzka 15
MIEJSKIE ZESPOŁY SZKÓŁ	
Nazwa	Adres
Miejski Zespół Szkół Nr 1	ul. Mirandoli Pika 3 (PM)
- Przedszkole Miejskie Nr 2	
- Szkoła Podstawowa Nr 10	
- Gimnazjum Nr 2	ul. J. i S. Magurów 1 (SP)
Miejski Zespół Szkół Nr 2	ul. Wyspiańskiego 20
- Przedszkole Miejskie Nr 11	
- Szkoła Podstawowa Nr 12	
- Gimnazjum Nr 5	ul. Decowskiego 9
Miejski Zespół Szkół Nr 3	



- Przedszkole Miejskie Nr 10	
- Szkoła Podstawowa Nr 7	
Miejski Zespół Szkół Nr 4	
- Szkoła Podstawowa Nr 15	ul. S. Kisielewskiego 18
- Gimnazjum Nr 4	
- II LO	
Miejski Zespół Szkół Nr 5	
- Szkoła Podstawowa Nr 1	ul. Ks. P. Skargi 3 (SP i G)
- Gimnazjum Nr 1	
- Technikum Nr 6	ul. Ks. P. Skargi 1 (dyr.)
- Zasadnicza Szkoła Zawodowa Nr 6	
Miejski Zespół Szkół Nr 6	ul. Wyzwolenia 6b (PM)
- Przedszkole Miejskie Nr 4	
- Szkoła Podstawowa Nr 6	ul. Kletówki 1 (SP)
Miejski Zespół Szkół Nr 7	
- Przedszkole Miejskie Nr 1	ul. Bohaterów Westerplatte 24 (PM)
- Szkoła Podstawowa Nr 4	ul. Powstańców Śląskich 37 (SP)
Miejski Zespół Szkół Nr 8	
- Przedszkole Miejskie Nr 3	ul. Prochownia 4a (PM)
- Szkoła Podstawowa Nr 8	ul. Prochownia 7 (SP)
Miejski Zespół Szkół z Oddziałami Integracyjnymi	
- Szkoła Podstawowa Nr 14	ul. Wojska Polskiego 45
- Gimnazjum Nr 3	

ZESPOŁY SZKÓŁ PONADGIMNAZJALNYCH

Nazwa	Adres
Zespół Szkół Ogólnokształcących	
I Liceum Ogólnokształcące	ul. Ks. P. Skargi 2
Gimnazjum Dwujęzyczne	
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 1	ul. Podkarpacka 16
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 2	ul. Ks. S. Szpetnara 9
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 3	ul. Tysiąclecia 5
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 4	ul. Bohaterów Westerplatte 20
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 5	ul. Rzeszowska 10
Zespół Szkół Kształcenia Ustawicznego	ul. Czajkowskiego 49
Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy	ul. Bema 46

SZKOŁY ARTYSTYCZNE

Nazwa	Adres
Liceum Plastyczne	ul. Lewakowskiego 47
Zespół Szkół Muzycznych	ul. Paderewskiego 7

PRZEDSZKOLA I SZKOŁY NIEPUBLICZNE

Nazwa	Adres
Przedszkole Niepubliczne Zgromadzenia Sióstr Św. Józefa	ul. Grodzka 2
Prywatne Przedszkole "Tęczowa Kraina"	ul. Kletówki 1



Niepubliczne Przedszkole Integracyjne Motylek	ul. Korczyńska 1
Niepubliczne Przedszkole Stokrotka	ul. Żółkiewskiego 9
Katolickie Gimnazjum i Liceum Ogólnokształcące	ul. Grodzka 6
P L A C Ó W K I	
Nazwa	Adres
Bursa Międzyszkolna	ul. Bohaterów Westerplatte 20a
Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy	ul. Bema 46
Miejska Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna	ul. Lewakowskiego 14
I N S T Y T U C J E	
Nazwa	Adres
Podkarpackie Kuratorium Oświaty Delegatura w Krośnie	ul. Bieszczadzka 1
Związek Nauczycielstwa Polskiego (ZNP)	ul. Łukasiewicza 63
NSZZ „Solidarność”	ul. Czajkowskiego 49
S Z K O Ł Y W Y Ż S Z E	
Nazwa	Adres
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa	zespoły budynków przy Rynku oraz ul. Kazimierza Wielkiego, Wyspiańskiego i Dmochowskiego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przestanych przez zamawiającego

Tabela 19. Placówki oświatowe w pozostałych gminach opracowania⁴

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

⁴ Na podstawie Planu zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu zbiorowego dla Powiatu Krośnieńskiego oraz danych zamieszczonych na stronach internetowych gmin



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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przesłanych przez zamawiającego



4.2.3 Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

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

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

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

Tabela 20. Większe przedsiębiorstwa w gminach wiejskich i miejsko-wiejskich Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno

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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przesłanych przez zamawiającego

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

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

Na terenie Krosna znajduje się podstrefa Krosno SSE Euro-Park Mielec, o łącznej powierzchni 35,71 ha, na terenie której działalność prowadzi Splast Sp. z o.o. Sp. k. - produkcja sprzętu utrzymania czystości oraz wysokiej jakości detali z tworzyw sztucznych. Na terenie miasta Krosno istnieje również podstrefa Krakowskiego Parku



Technologicznego, którego powierzchnia wynosi ogółem 5,75 ha. Na obszarze objętym strefą zezwolenie na prowadzenie działalności gospodarczej posiada Ajas Sp. z o.o. (firma z branży przetwórstwa tworzyw sztucznych).

Bez 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.⁵

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 21. Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne w Krośnie

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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przestanych przez zamawiającego

Tabela 22. Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne w pozostałych gminach opracowania

Gmina	Nazwa
Chorkówka	Gminna Biblioteka w Chorkówce
	Gminny Ośrodek Kultury w Chorkówce
Jedlicze	Gminny Ośrodek Sportu i Rekreacji

⁵ Opracowano na podstawie analizy dla funkcjonalnego obszaru krośnieńsko-jasielskiego w ramach projektu pn. „Dla spójności i dostępności - analiza możliwości rozwojowych obszaru krośnieńsko-jasielskiego”, Ecorys Polska Sp. z o.o., Warszawa 2014 r.



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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przesłanych przez zamawiającego

4.2.5 Placówki służby zdrowia i opieki społecznej

Placówki służby zdrowia zostały zamieszczone w poniższych tabelach.

Tabela 23. 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. Żótkiewskiego 142
Diagnostyka Obrazowa Guz i Ramotowski S.J.	
Pracownia Rezonansu Magnetycznego NZOZ DIAGNOSIS - KROSNO	ul. Korczyńska 57
Centrum Zdrowia Psychicznego „NERVUS”	ul. Pużaka 37



Ośrodek Rewalidacyjno- Edukacyjno- Wychowawczy	ul. Powstańców Śląskich 16
Miejski Ośrodek Pomocy Rodzinie	ul. Piastowska 58
Dom Pomocy Społecznej Nr1	ul. Żwirki i Wigury 4a
Dom Pomocy Społecznej Nr2	ul. Kletówki

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przesłanych przez zamawiającego

Tabela 24. Placówki służby zdrowia i opieki społecznej w pozostałych gminach opracowania

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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przesłanych przez zamawiającego

4.2.6 Kościoły i cmentarze

Tabela 25. Kościoły i cmentarze

Obiekt	Adres
Kościół pw. Ducha Świętego OO. Michalici	ul. Wieniawskiego 22
Kościół pw. Miłosierdzia Bożego	ul. Moniuszki 72
Kościół pw. Najświętszego Serca Pana Jezusa	ul. Wyspiańskiego 27
Kościół pw. Najśw. Maryi Panny Królowej Polski	ul. Ks. Decowskiego 2
Kościół pw. Nawiedzenia Najśw. Maryi Panny OO. Franciszkanie	ul. Franciszkańska 5
Kościół pw. Podwyższenia Krzyża Świętego OO. Kapucyni	pl. Konstytucji 3 Maja 3
Kościół pw. św. Piotra i św. Jana z Dukli	ul. kard. Wyszyńskiego 30
Kościół pw. św. Wojciecha i Matki Boskiej Częstochowskiej	ul. Zielona 10d
Kościół pw. Trójcy Przenajświętszej FARA	ul. Piłsudskiego 5
Cmentarz komunalny	ul. Wyszyńskiego
Cmentarz komunalny	ul. Wyspiańskiego
Cmentarz komunalny	ul. Popietuszki

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przesłanych przez zamawiającego

Na obszarze objętym planem największy ruch, w wyniku koncentracji generatorów ruchu, ogniskuje się w mieście Krośnie. Zgodnie z badaniami ankietowymi ciężenie



między gminami okalającymi Krosno jest znacznie mniejsze. Wyniki badań i komentarz zostały zawarte w punkcie 6.2.2 analiza wyników badań.

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

4.3.1 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia

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

W soboty, niedziele i święta struktura potrzeb przewozowych jest odmienna. Osób pracujących jest znacznie mniej (najmniej w święta) niż w dni robocze, a uczniowie nie dojeżdżają do szkół. W te dni przeważają podróże o charakterze fakultatywnym i incydentalnym. Są to przewozy bardziej rozproszone niż w dni robocze, a głównymi ich celami są miejsca handlu i rozrywki. Dużą grupą podróżującą w dni wolne są studenci zaoczeni, a w popołudnie ostatniego dnia wolnego (czyli najczęściej w niedziele) studenci i pracownicy wyjeżdżający z domów do większych ośrodków (głównie do Rzeszowa), którzy z miasta i gmin ościennych potrzebują dostać się do węzła przesiadkowego, skąd kontynuują podróż komunikacją wojewódzką.

Zgodnie z badaniami opisanymi w punkcie 6.2.2 ankietowani zadeklarowali wykonanie o 90% więcej podróży w ostatni dzień roboczy niż w ostatni dzień wolny.

4.3.2 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia

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

Według zadeklarowanych w badaniach (opis badań - punkt 6.2.2) godzin najczęstszych podróży podczas szczytów komunikacyjnych wykonywanych jest 1,5-2



razy więcej podróży niż w okresie międzyszczytu i wieczornym, natomiast zdecydowanie najmniej podróży odbywanych jest w nocy.

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

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

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

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

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

4.5 Podsumowanie

Rola miasta 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 wewnątrzmielne. Wiąże się to z dalszym zagęszczaniem ruchu przede wszystkim w obszarze centrum miasta, gdzie już obecnie widoczny jest problem przepustowości



sieci ulicznej, terenochności transportu oraz wpływu transportu na jakość powietrza.

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





5

Przewidywane finansowanie usług przewozowych



Przewozy publiczne organizowane przez miasto Krosno, realizowane są przez Miejską Komunikację Samochodową Sp. z o.o. w Krośnie, działającą jako podmiot wewnętrzny Gminy Miasto Krosno. MKS Krosno sp. z o.o. wykonuje zadania operatora usług publicznego transportu zbiorowego jako zadania własnego Gminy na podstawie zawartej dnia 01.12.2009 roku z Gminą Krosno umowy wykonawczej. Aktualnie Gmina Miasto Krosno na mocy 6 porozumień międzygminnych jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie gmin: Chorkówka, Jedlicze, Miejsce Piastowe, Korczyzna, Krościenko Wyżne w których realizowane są przewozy pasażerskie przez Miejską Komunikację Samochodową oraz na terenie gminy Wojaszówka w której planuje się uruchomienie linii komunikacyjnych w ramach projektu pn.: „Rozwój transportu niskoemisyjnego na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno” . Na chwilę obecną trwają prace nad szczegółowym przebiegiem linii komunikacyjnych obejmujących obszar Gminy Wojaszówka.

Na mocy zawartych porozumień wyżej wymienione gminy od czerwca 2016 roku przekazują na konto Gminy Miasto Krosno dotacje, które są wyliczane proporcjonalnie do wozokilometrów realizowanych na terenie każdej z gmin. Wysokość planowanych kosztów realizacji przyjętych zadań w każdym nadchodzącym roku jest określana i przekazywana do wiadomości gminom przez Gminę Miasto Krosno do 30 września każdego roku. Przekazywana przez gminy dotacja w części pokrywa różnicę pomiędzy poniesionymi przez Spółkę MKS kosztami a osiągniętymi przychodami w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (rekompensata).

Wspólne finansowanie komunikacji przez wszystkie jednostki pozwoli podnieść poziom świadczonych usług. Ponieważ transport zbiorowy pełni istotną funkcję społeczną na rzecz mieszkańców miasta Krosna oraz gmin ościennych, będą podejmowane starania, by udział wydatków na publiczny transport zbiorowy był adekwatny do potrzeb, a przeznaczone na ten cel fundusze były wykorzystywane racjonalnie, tj. z danych środków tworzona będzie optymalna oferta komunikacyjna.

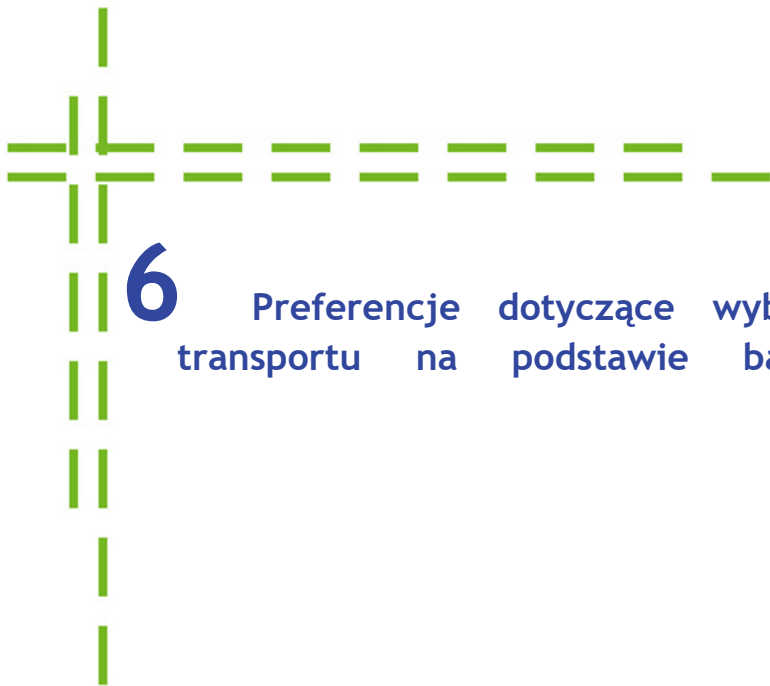
Istotnym elementem jest również wypracowanie wspólnej polityki transportowej Miasta Krosna z Powiatem Krośnieńskim planującym organizować powiatowa komunikację zbiorową na obszarze częściowo pokrywającym się z MOF Krosno.

Planuje się, że dodatkowym źródłem finansowania inwestycji mających wpływ na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego mogą być środki pochodzące z funduszy budżetu Unii Europejskiej, a także leasing i kredyty bankowe (zakupy nowego taboru, modernizacja bazy transportowej, remonty i rozwój infrastruktury itp.) a także wzrost dofinansowania JST do komunikacji w porównaniu do dofinansowania z 2016 roku. Zwiększenie dopłat związane będzie z systematycznym poprawianiem jakości świadczonych usług przez operatora, generującym wzrost kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej.



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





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



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

6.1.1 Metodologia 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.

6.2 Formularze ankietowe

Poniższe załączniki przedstawiają formularze ankietowe z 2014 roku, na którym było przeprowadzone badanie. Należy pamiętać, że ankieta 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/zacząła Pani częściej korzystać z transportu zbiorowego? * proszę zaznaczyć JEDEN postulat

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

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

* proszę zaznaczyć maksymalnie trzy odpowiedzi

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

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

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

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

11.1 W obrębie MKS Krosno

Tak Nie

11.2 W obrębie powiatów krośnieńskiego i jasielskiego (OF)

Tak Nie

Uwagi:

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

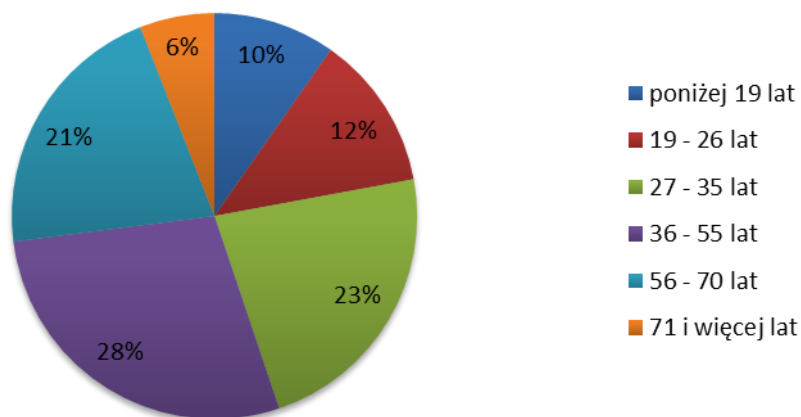
Serdecznie dziękujemy za udział w ankiecie!

2/2



6.2.1 Metryka respondentów

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

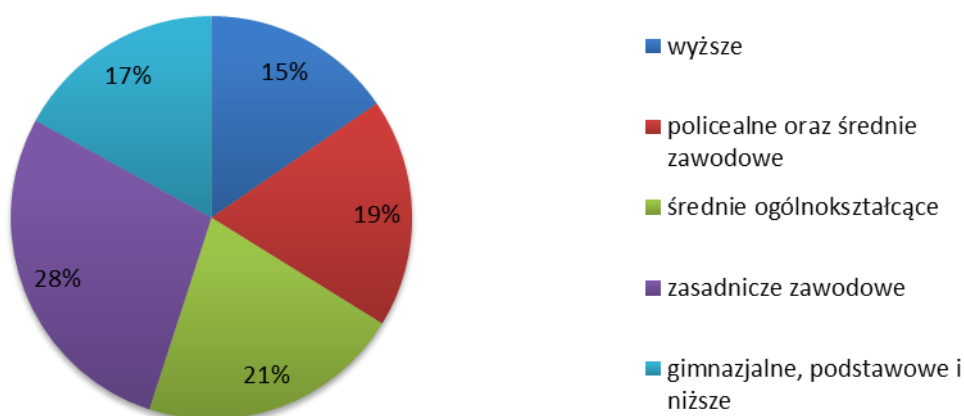


Wykres 19. Podział respondentów ze względu na wiek

Źródło: Opracowanie własne

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

Poniżej przedstawiono podział respondentów ze względu na wykształcenie.



Wykres 20. Podział respondentów ze względu na wykształcenie

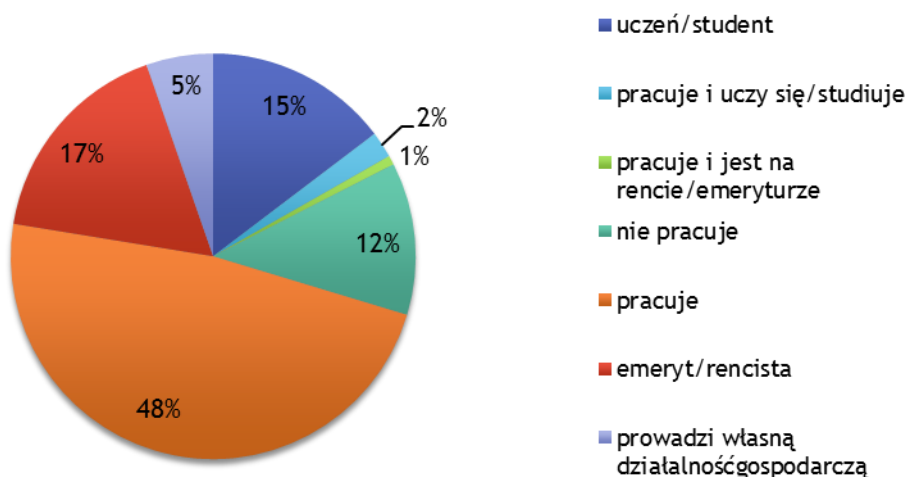
Źródło: Opracowanie własne

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



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

Poniżej przedstawiono podział respondentów ze względu na aktywność zawodową.



Wykres 21. Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową

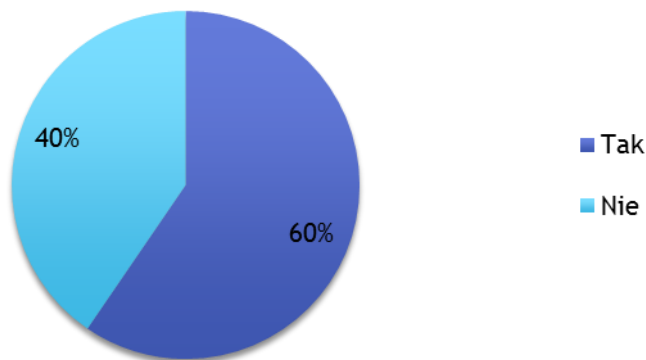
Źródło: Opracowanie własne

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

6.2.2 Analiza wyników badania

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



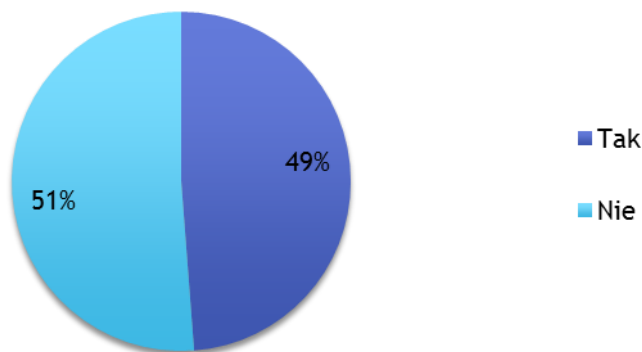


Wykres 22. Pytanie 1. Czy dojeżdża Pan/Pani do miejsca nauki lub pracy?

Źródło: Opracowanie własne

Większość mieszkańców (60%) miasta Krosna i gmin objętych planem dojeżdża do miejsca nauki lub pracy. Są to przejazdy obligatoryjne, wykonywane przeważnie dwukrotnie w dni robocze.

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



Wykres 23. Pytanie 2. Czy ma Pan/Pani możliwość samodzielnego korzystania z samochodu?

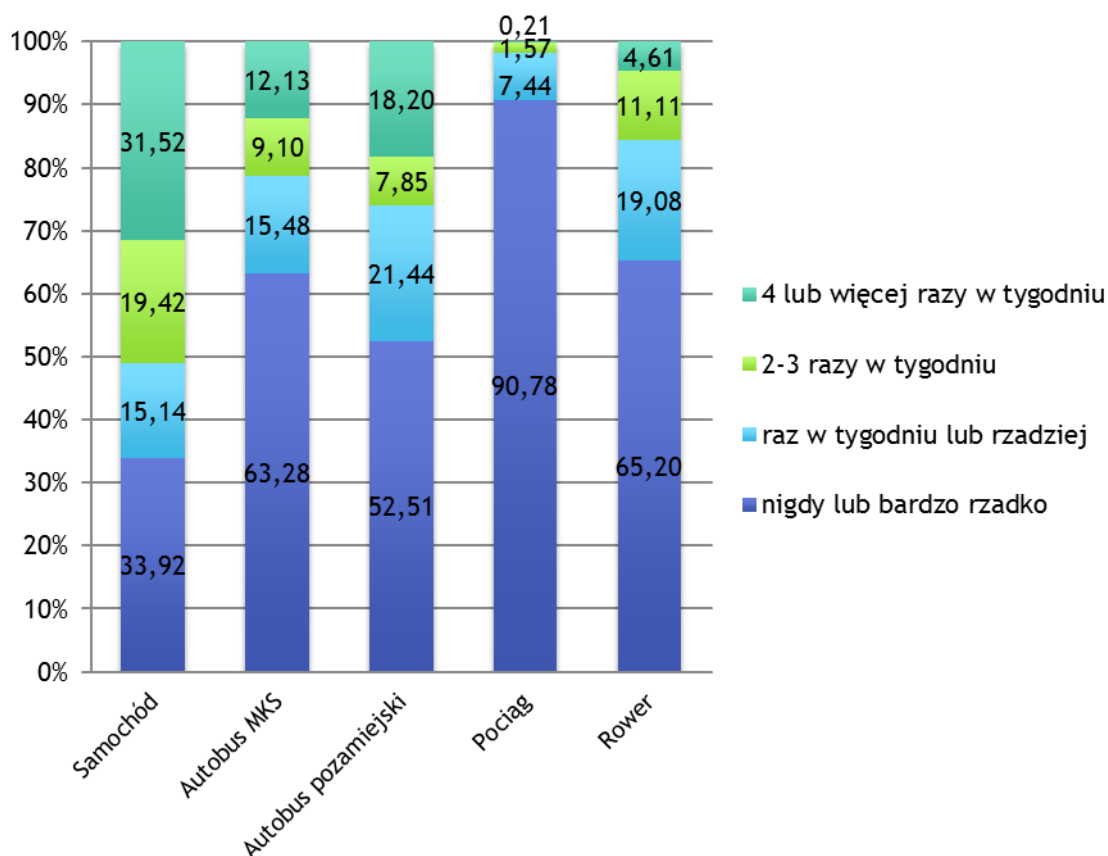
Źródło: Opracowanie własne

Nieznacznie ponad połowa osób badanych (51%) nie ma możliwości samodzielnego korzystania z samochodu. Osoby te odbywają swoje podróże za pomocą komunikacji zbiorowej, samochodem jako pasażerowie, pieszo lub korzystają z innych środków transportu. Pozostali respondenci (49%) mają możliwość samodzielnego korzystania z samochodu. Dla tych osób komunikacja zbiorowa jest jedynie alternatywą dla komunikacji indywidualnej, z której będą korzystać, jeśli będzie ona przynosić wymierne korzyści w stosunku do podróży samochodem. Korzyścią taką może być czas, koszt lub wygoda podróży. Osoby dojeżdżające do pracy do miasta chętnie skorzystają ze środków komunikacji zbiorowej, tylko, jeśli czas dojazdu do miejsca docelowego będzie konkurencyjny do czasu dojazdu samochodem. Ponadto



dojeżdżanie do pracy za pomocą komunikacji zbiorowej ogranicza podstawowe problemy miast - brak miejsc parkingowych, korki, emisję zanieczyszczeń.

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



Wykres 24. Pytanie 3. Jak często korzysta Pan/Pani z poniższych środków transportu?

Źródło: Opracowanie własne

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

Respondenci zapytani o 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%).

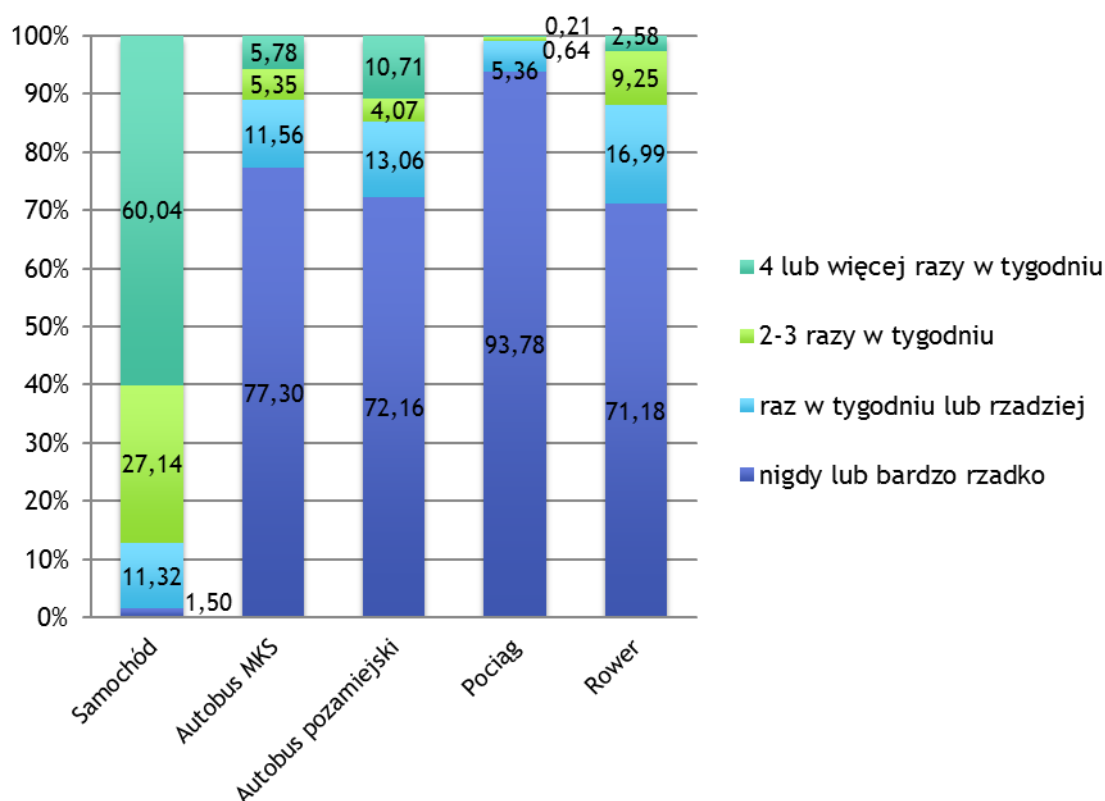


Ponad połowa ankietowanych (52,51%) w punkcie o częstotliwość podróżowania autobusem pozamiejskim wskazała na odpowiedź nigdy lub bardzo rzadko. Co czwarty ankietowany (21,44%) podróżuje autobusem pozamiejskim raz w tygodniu lub rzadziej, natomiast 18,2% badanych wybrała odpowiedź 4 lub więcej razy w 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.



Wykres 25. Częstość realizacji podróży za pomocą różnych środków transportu przez respondentów mających możliwość samodzielnego korzystania z samochodu

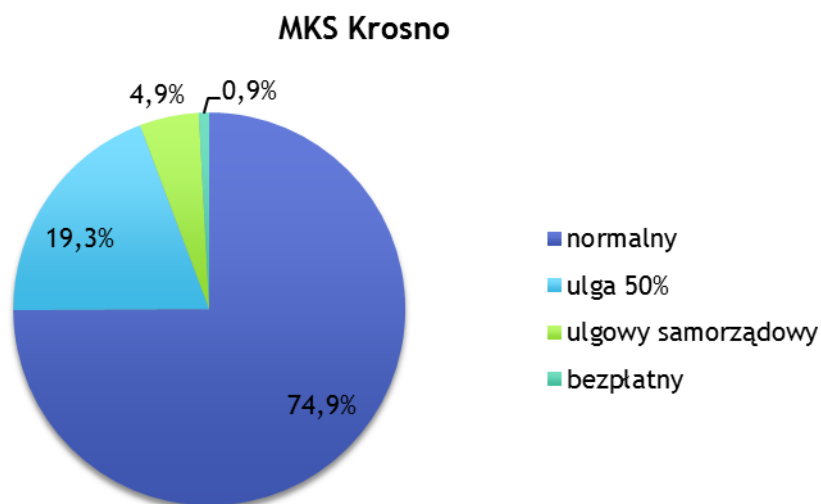
Źródło: Opracowanie własne



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

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

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



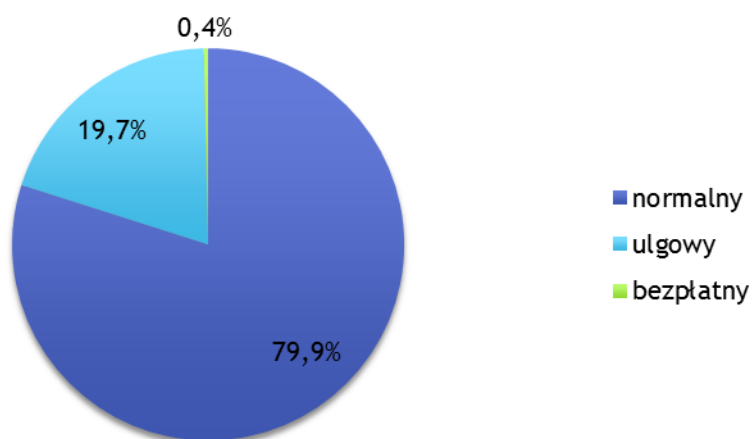
Wykres 26. Pytanie 4. Do jakiego rodzaju biletu posiada Pan/i uprawnienia i z jakiego typu przeważnie Pan/Pani korzysta?

Źródło: Opracowanie własne

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



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

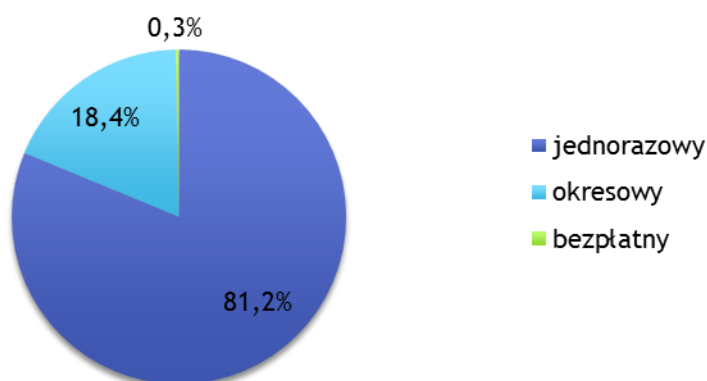
Źródło: Opracowanie własne



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

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

MKS Krosno

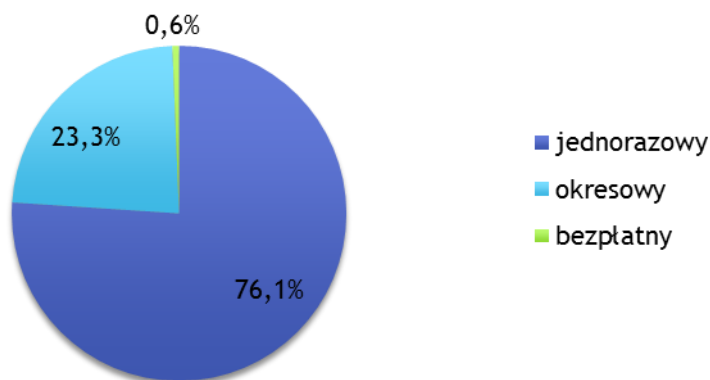


Wykres 28. Pytanie 4. Do jednego rodzaju biletu posiada Pan/i uprawnienia i z jakiego typu przeważnie Pan/Pani korzysta?

Źródło: Opracowanie własne

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

Autobus podmiejski i pociąg



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

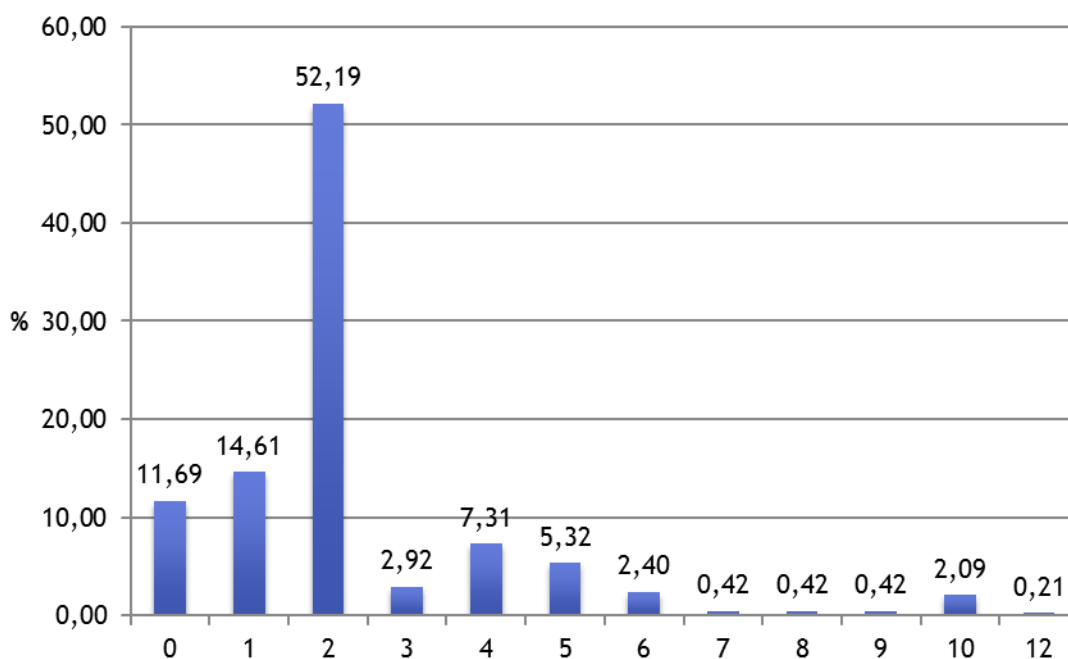
Źródło: Opracowanie własne



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

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

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

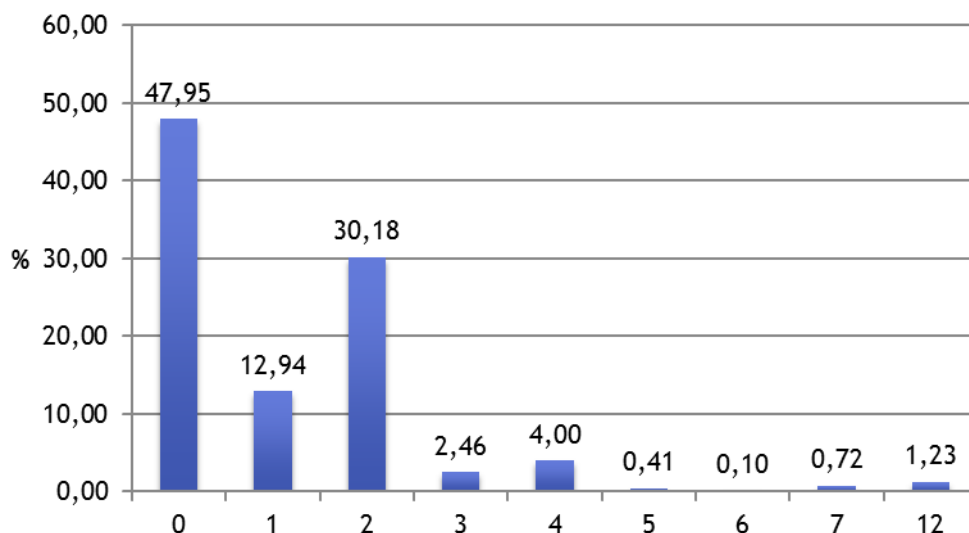


Wykres 30. Pytanie 5. Ile wykonał/a Pan/i podróży miejskich podmiejskich ostatniego dnia roboczego?

Źródło: Opracowanie własne

Ostatniego dnia roboczego większość respondentów wykonała dwie podróże (52,19%). Jedną podróż wykonało 14,61% ankietowanych, 11,69% nie wykonało żadnych podróży, a 7,31% osób odpowiedziało, że odbyło 4 podróże. Nieliczne grupy respondentów udzieliły innych odpowiedzi niż powyższe: pięć podróży dziennie wykonało 5,32% ankietowanych, trzy podróże - 2,92%, sześć - 2,4%, 10 podróży 2,09% badanych. Dokładnie taka sama ilość respondentów wykonała siedem, osiem i dziewięć podróży - 0,42%. Niewielka grupa (0,21%) zadeklarowała, że wykonała 12 podróży.





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

Źródło: Opracowanie własne

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

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



Tabela 26. Kierunki podróży mieszkańców gmin w dzień roboczy

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

Źródło: Opracowanie własne

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

Tabela 27. Kierunki podróży mieszkańców gmin w dzień wolny

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

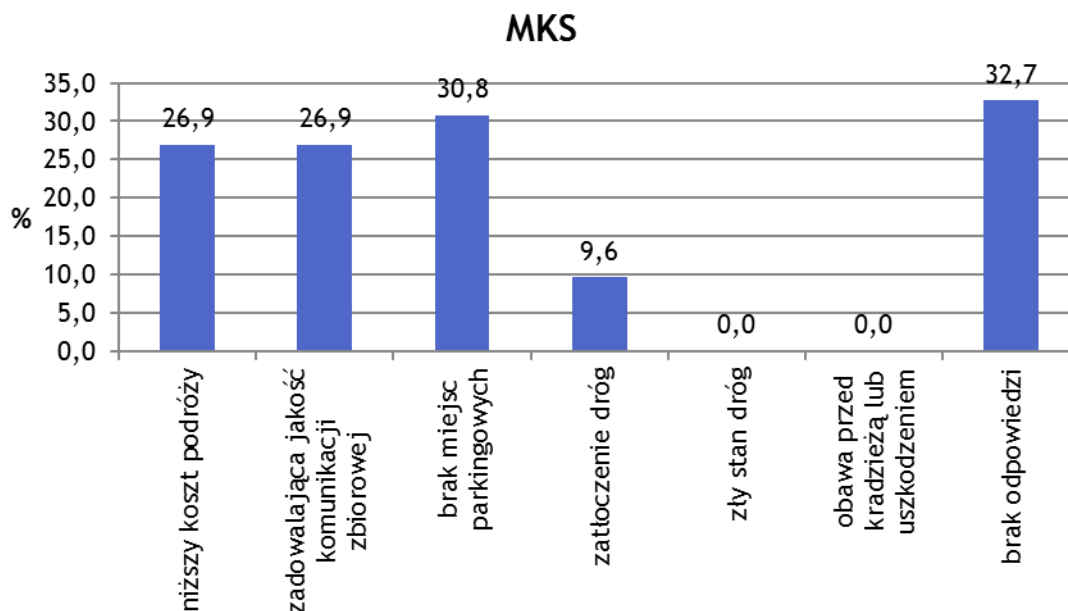
Źródło: Opracowanie własne

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

W pytaniu siódmym respondenci udzielali odpowiedzi, dlaczego, mimo dysponowania samochodem, korzystają z komunikacji zbiorowej. Na to pytanie miały udzielić odpowiedzi osoby, które mają możliwość korzystania z samochodu oraz które



zdeklarowały, że podróżują autobusem MKS Krosno, pociągiem lub autobusem podmiejskim częściej niż dwa razy w tygodniu. Do wyboru było sześć odpowiedzi i badany mógł wybrać ich dowolną liczbę lub nie zaznaczyć żadnej. Wyniki zostały zaprezentowane na poniższych wykresach.



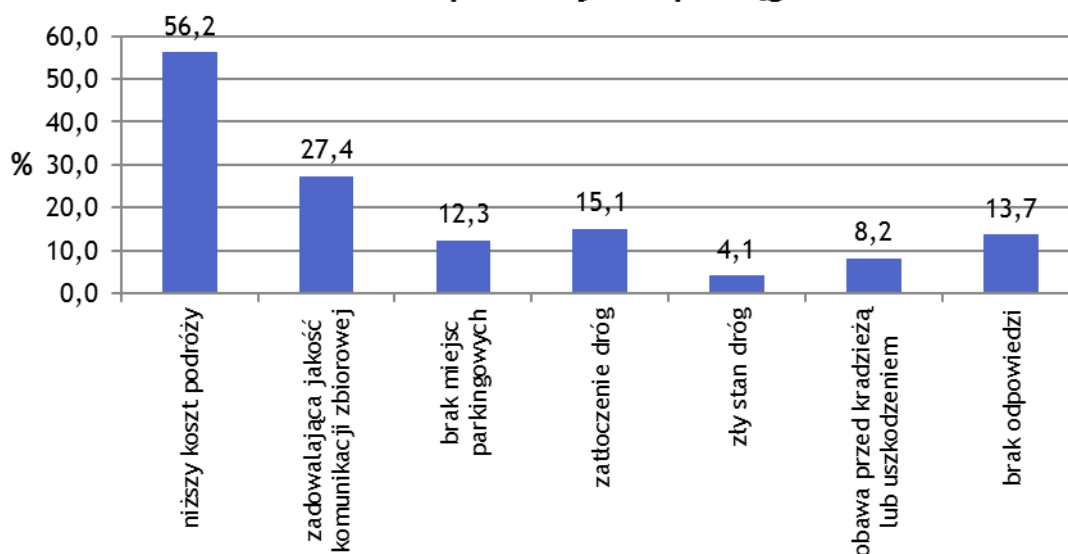
Wykres 32. Pytanie 7. Dlaczego, dysponując samochodem korzysta Pan/i z komunikacji zbiorowej?

Źródło: Opracowanie własne

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



Autobus podmiejski i pociąg



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

Źródło: Opracowanie własne

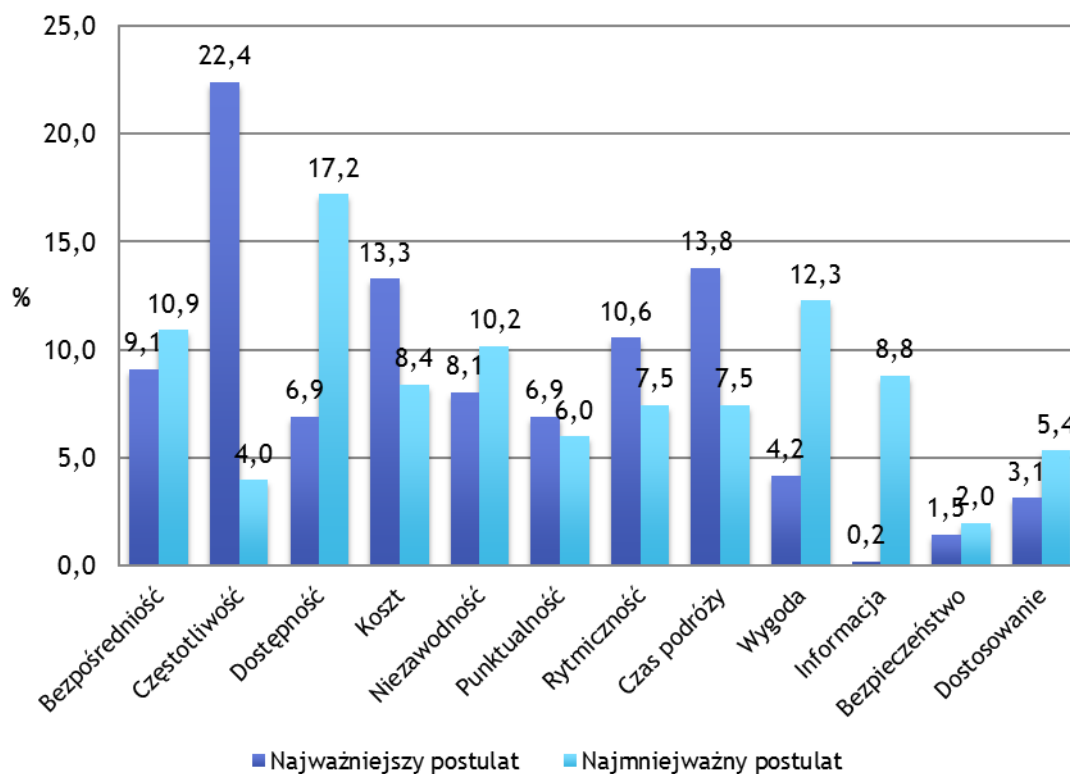
Ankietowani, którzy korzystają z autobusu pozamiejskiego i/lub pociągu najczęściej wybierali odpowiedź „niższy koszt podróży” (56,2%). Drugą najczęściej wybraną przez respondentów odpowiedzią była „zadawalająca jakość komunikacji zbiorowej” - 27,4%. „Zatłoczenie dróg” zostało wybrane przez 15,1% badanych. 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 wybraną odpowiedzią był „zły stan dróg”, którą wybrało 4,1% ankietowanych.

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

- bezpośredniość (podróż do celu bez przesiadki),
- częstotliwość (odstępny czasu między odjazdami),
- dostępność (odległość do/z przystanku),
- koszt (wysokość opłaty taryfowej),
- niezawodność (pewność dojechania do celu),
- punktualność (zgodność odjazdów z rozkładem jazdy),
- rytmiczność (równomierny odstęp czasu między odjazdami w tym samym kierunku),
- czas podróży (całkowity czas przemieszczania się)
- wygoda (komfort oczekiwania na przystanku i przebywania w pojeździe),
- informacja (dostęp do informacji w Internecie, w pojeździe, na przystankach),
- bezpieczeństwo (w pojeździe i na przystanku),
- dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych.



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



Wykres 34. Pytanie 8. a) Który z postulatów transportowych uważa Pan/Pani za najważniejszy, a który za najmniej ważny?

Źródło: Opracowanie własne

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

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

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

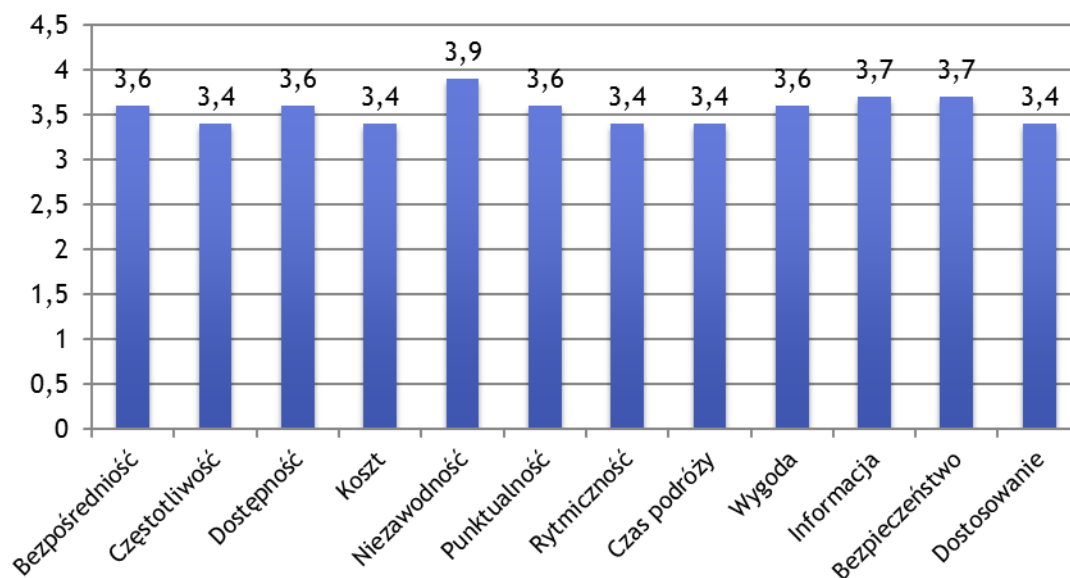
- dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych - 5,4%,
- częstotliwość - 4%,
- bezpieczeństwo - 2%.

Zdecydowanie wyróżniająca się odpowiedź „na plus” to częstotliwość. Uwagę zwracają również postulaty „bezpośredniość” i „punktualność”, które były



wskazywane mniej więcej po równo jako najważniejsze i najmniej ważne aspekty. Niedoceniona przez ankietowanych została rola informacji pasażerskiej.

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



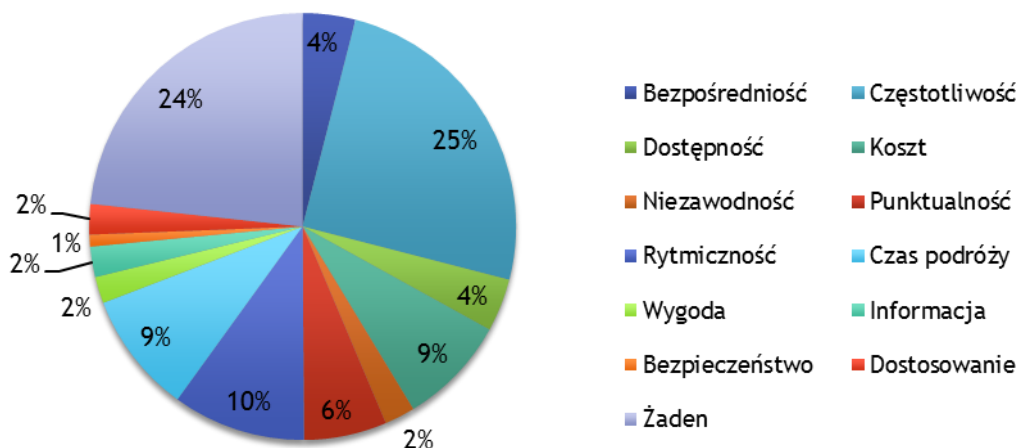
Wykres 35. Pytanie 8. b) Proszę ocenić w skali od 1 do 5 zaspokojenie poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową.

Źródło: Opracowanie własne

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

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





Wykres 36. Pytanie 8. c) Jakość realizacji którego z postulatów musiałaby być w pierwszej kolejności poprawiona, aby zaczął Pan/ zaczęła Pani częściej korzystać z transportu zbiorowego?

Źródło: Opracowanie własne

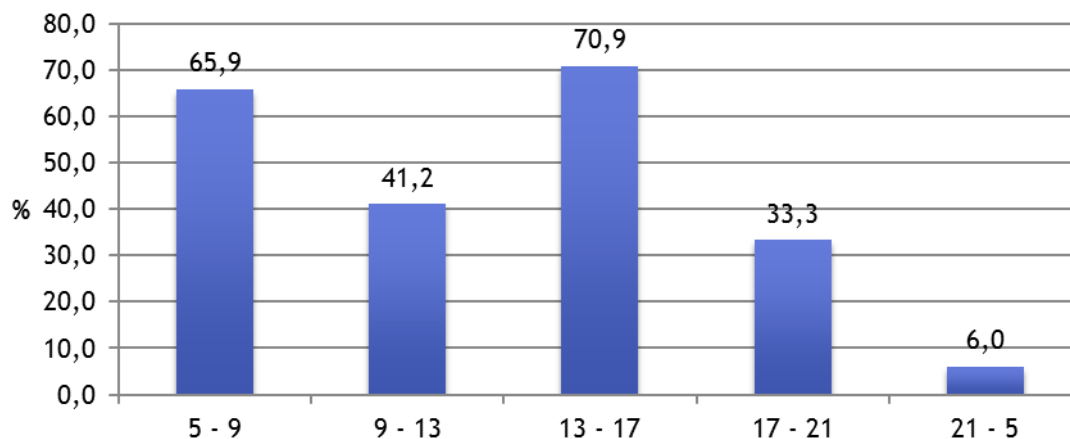
Najczęściej wymienianym przez respondentów postuletem była częstotliwość - 25% wskazań. Dla 24% respondentów poprawa żadnego z postulatów nie wpłynie na częstość korzystania z MKS Krosno. Kolejne często wybierane postulaty to: rytmiczność - 10%, koszt oraz czas podróży - po 9% wskazań ankietowanych, 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 dziwiątym respondenci określali, w jakich godzinach w ciągu dnia wykonują podróże. Poniższy wykres przedstawia procentowy udział udzielonych odpowiedzi.



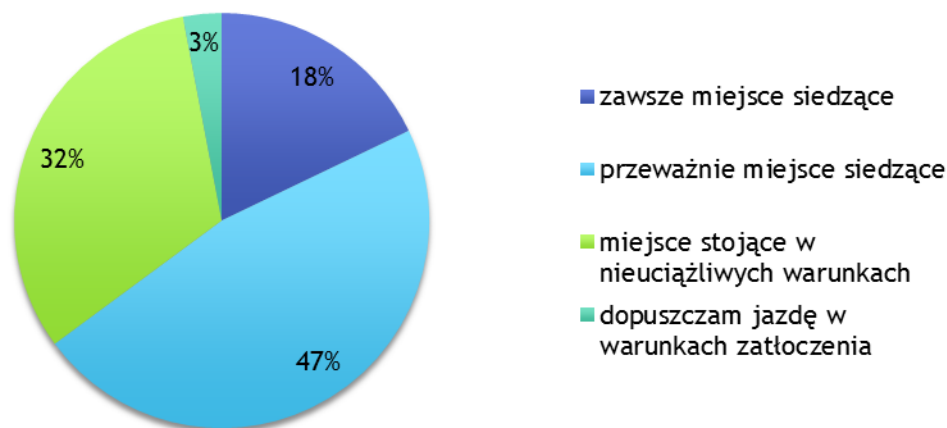


Wykres 37. Pytanie 9. W jakich przedziałach godzinowych najczęściej odbywa Pan/i podróże?

Źródło: Opracowanie własne

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

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



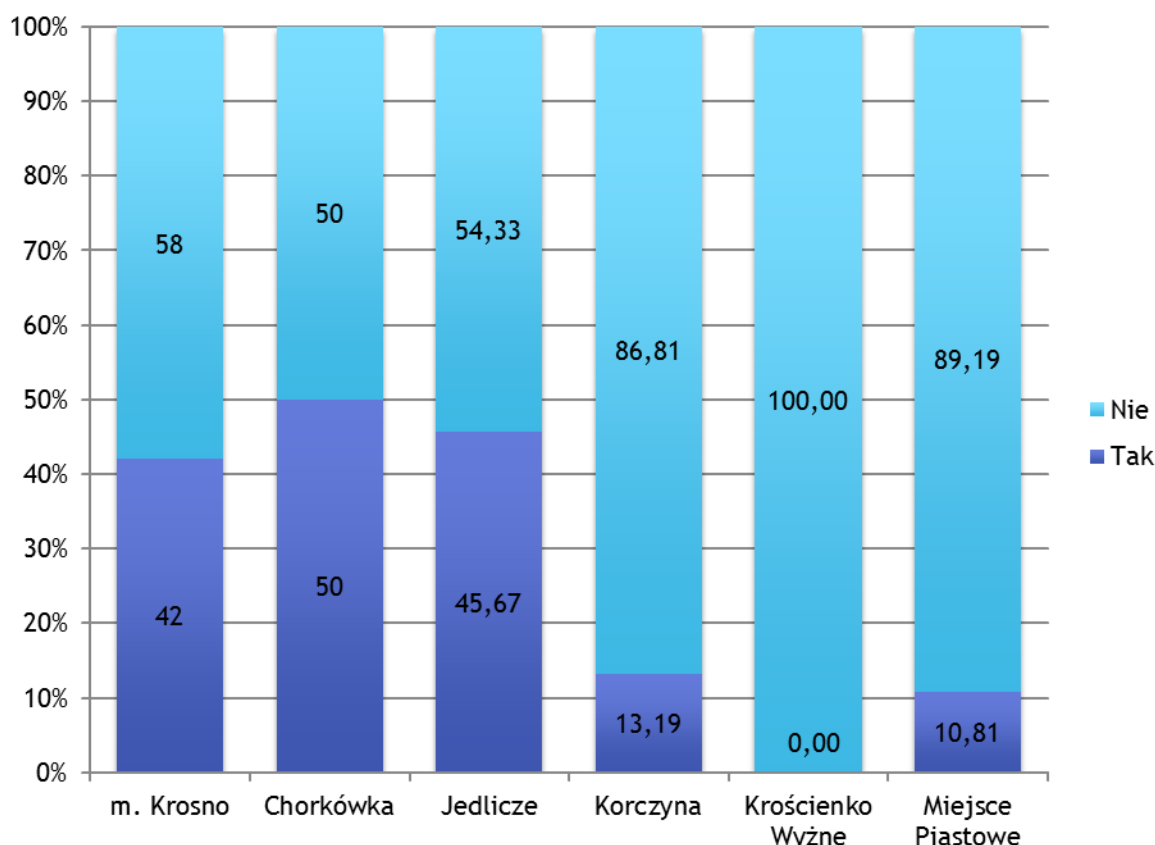
Wykres 38. Pytanie 10. Jaki standard wygody jest dla Pana/Pani akceptowalny w pojazdach komunikacji zbiorowej?

Źródło: Opracowanie własne



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

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



Wykres 39. Pytanie 11. Czy zdarza się Panu/Pani zrezygnować z podróży z powodu braku połączeń w obrębie MKS Krosno?

Źródło: Opracowanie własne

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



6.2.3 Podsumowanie badań

Z przeprowadzonych badań 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.





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



7.1 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 3. Formularz ankietowy dla gmin wchodzących w skład MOF Krosno, strona 1



9. Jak ocenia Pan/ Pani istniejący 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) [] c) punktualność kursowania;
- 4) [] d) czas podróży;
- 5) [] e) niezawodność połączeń;
- 6) [] f) dostęp do informacji o przewozach (w zakresie rozkładów jazdy, cen biletów);
- 7) [] g) dostępność miejsc siedzących w pojazdach;
- 8) [] h) stopień zatłoczenia pojazdów (1 – tłoczno, 5 – pusto);
- 9) [] i) wentylacja, ogrzewanie, klimatyzacja;
- 10) [] j) czystość pojazdów;
- 11) [] k) wygoda podróżowania z dużym bagażem;
- 12) [] l) wygoda przesiadania się;
- 13) [] m) przystosowanie do przewozu osób z ograniczoną sprawnością ruchową;
- 14) [] n) 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) [] d) nowe bezpośrednie połączenie; Jakże?.....
- 5) [] e) skrócenie czasu podróży autobusem;
- 6) [] f) wydzielone pasy ruchu tylko dla autobusów;
- 7) [] g) wprowadzenie jednego biletu na wszystkie środki lokomocji (mimo przesiadek);
- 8) [] h) więcej nowoczesnych autobusów (nowych);
- 9) [] i) wprowadzenie klimatyzacji w autobusach;
- 10) [] j) wprowadzenie Internetu bezprzewodowego w autobusach;
- 11) [] k) zadbane oraz czyste przystanki;
- 12) [] l) mniejsze zatłoczenie w autobusach;
- 13) [] m) zawsze wolne miejsce siedzące;
- 14) [] n) więcej tablic elektronicznych na przystankach;
- 15) [] o) inny czynnik -
- 16) [] p) 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 4. Formularz ankietowy dla gmin wchodzących w skład MOF Krosno, strona 2

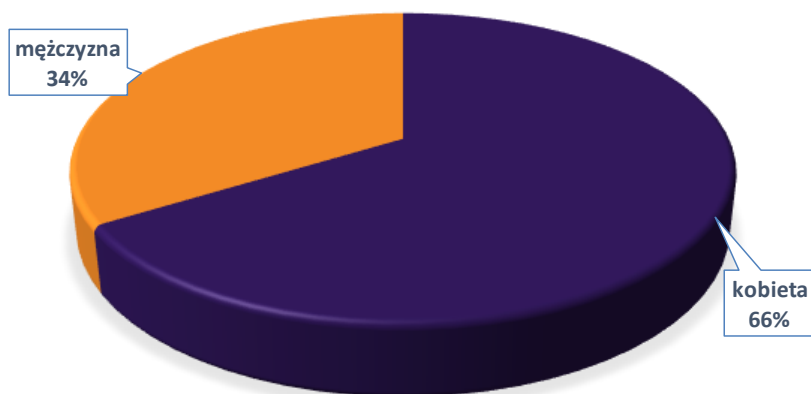
7.2 Metryczka

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

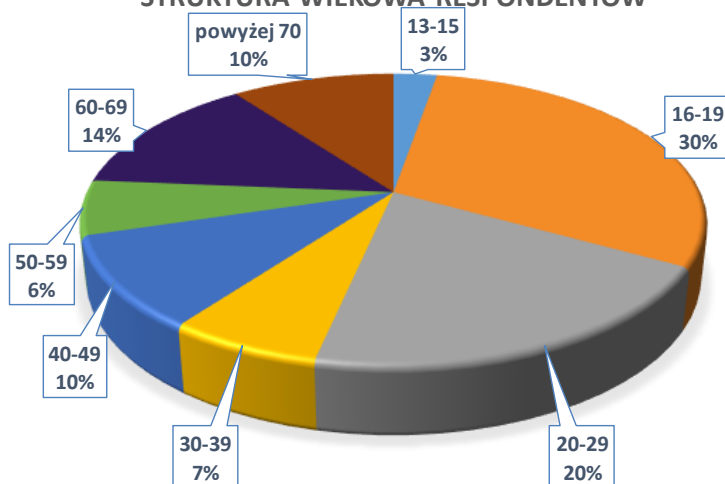


względem wieku najliczniejszą grupę stanowiły osoby z przedziału 16-19 lat, a następnie 20-29 oraz 60-69 lat.

PŁEĆ RESPONDENTÓW

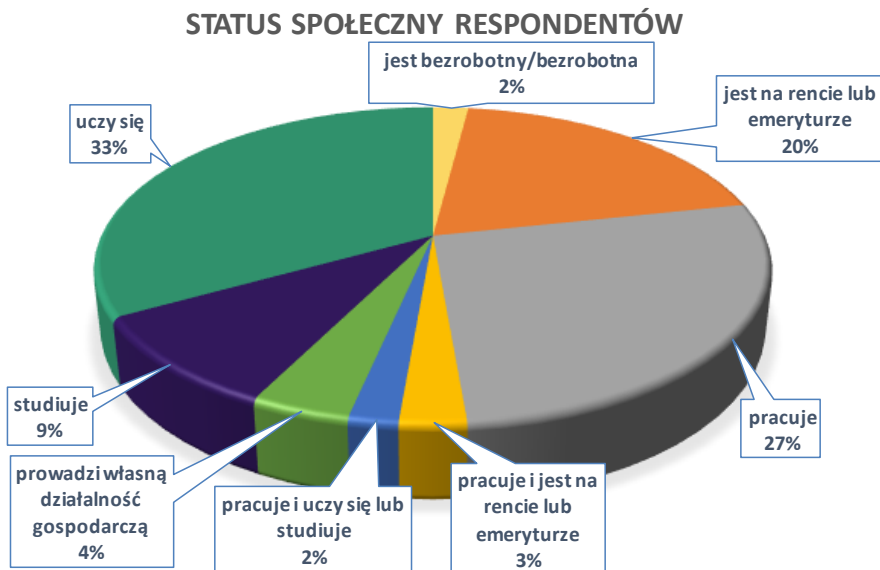


STRUKTURA WIEKOWA RESPONDENTÓW



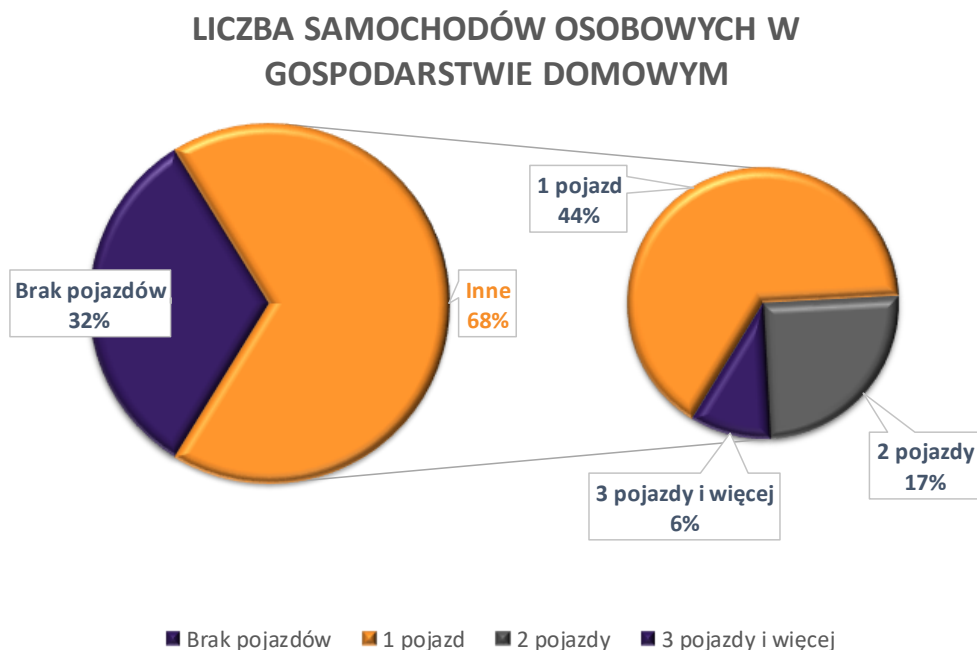
Ze względu na status społeczny najliczniejszą grupę stanowiły osoby uczące się (33%) oraz pracujące (27%).





7.3 Samochody osobowe wśród respondentów

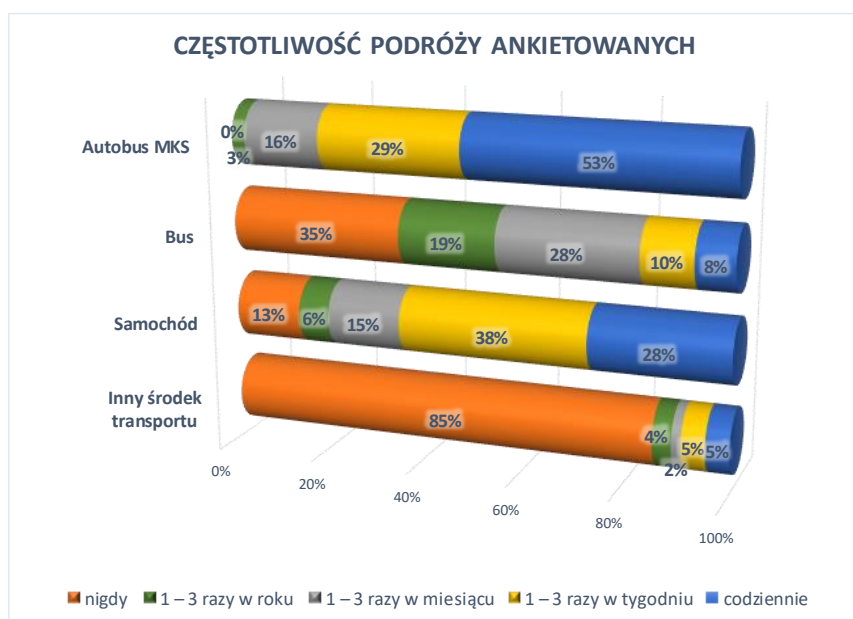
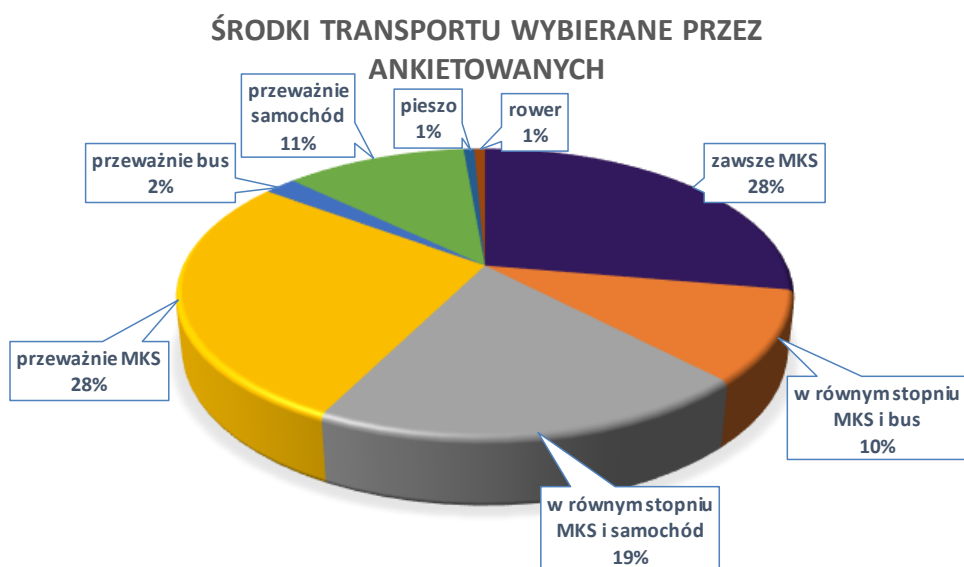
Wśród respondentów 32% ankietowanych nie posiadało samochodu osobowego (prywatnego lub służbowego) w swoim gospodarstwie domowym, 44% posiadało jeden pojazd, 17% posiadało dwa pojazdy, a 6% posiadało trzy lub więcej pojazdów.



7.4 Środki transportu wybierane przed 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.



7.5 Przyczyny wyboru podróży komunikacją miejską

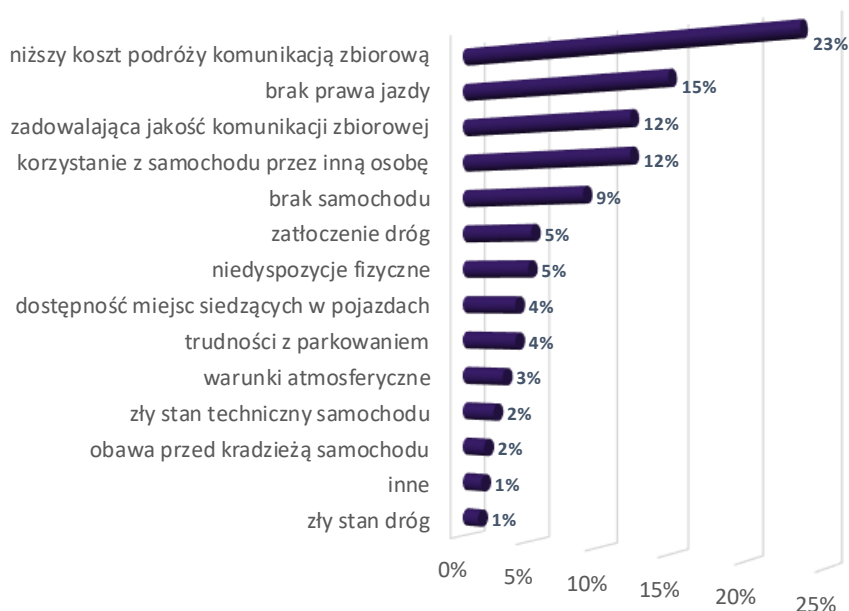
Wśród ankietowanych pasażerów komunikacji miejskiej zapytanych o przyczyny wyboru podróży autobusami MKS 23% odpowiedzi dotyczyło niższego kosztu podróży komunikacją zbiorową, a 15% braku prawa jazdy. Po 12% ankietowanych wskazało zadowalającą jakość komunikacji zbiorowej oraz korzystanie z samochodu 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.

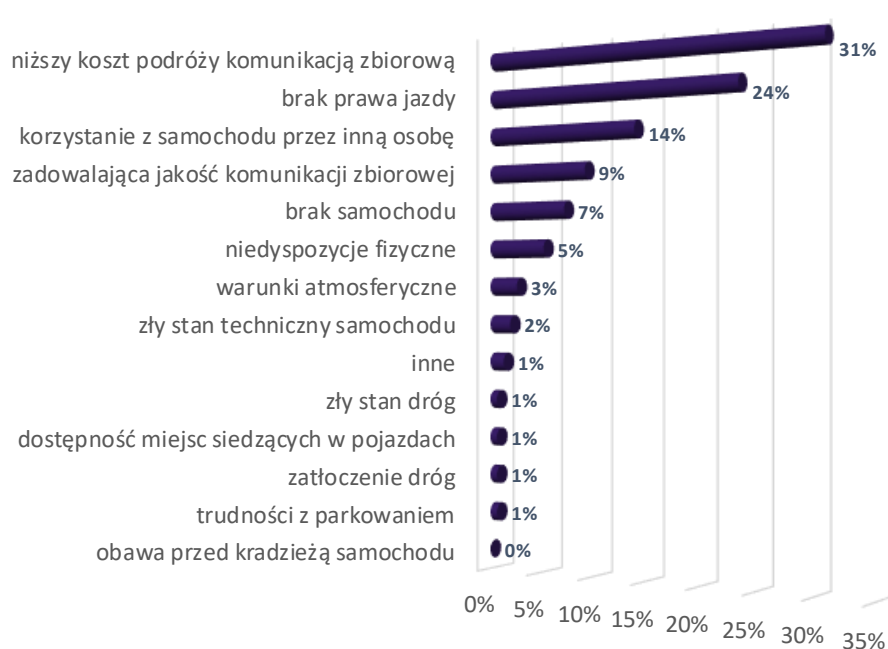
Niezależnie od miejscowości zamieszkania, najczęściej wskazywano niższy koszt podróży komunikacją zbiorową (23% wskazań wśród mieszkańców Krosna, 25% wskazań wśród mieszkańców pozostałych miejscowości). Wśród mieszkańców Krosna do często występujących cech zaliczyć można korzystanie z samochodu przez 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%), zadowalającą jakość usług (15%), korzystanie z samochodu przez inną osobę (11%), brak samochodu (10%). Co ciekawe, zadowalająca 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, obsługiwany często przez wysłużone pojazdy.



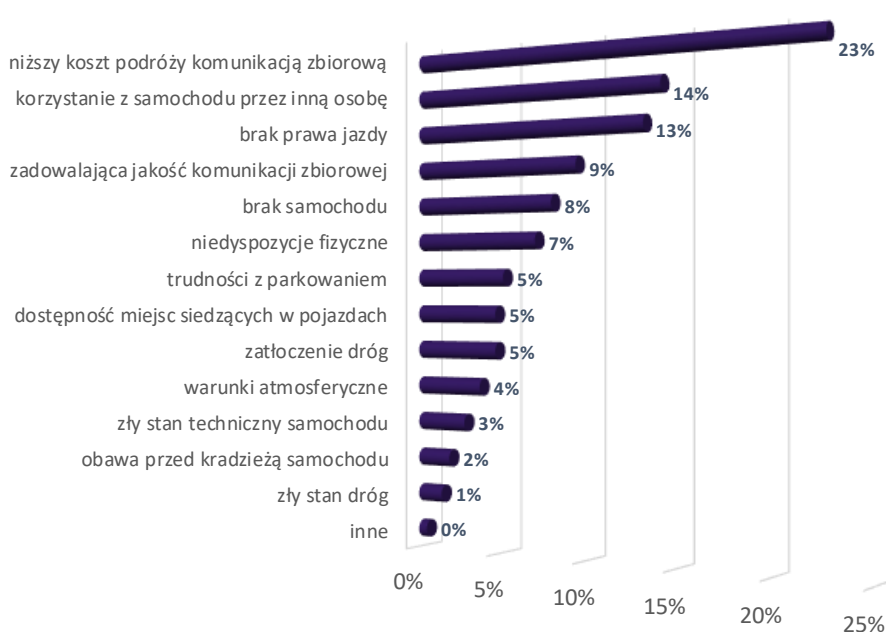
PRZYCZYNY WYBORU PODRÓŻY AUTOBUSAMI MKS - udział wystąpień każdej z cech



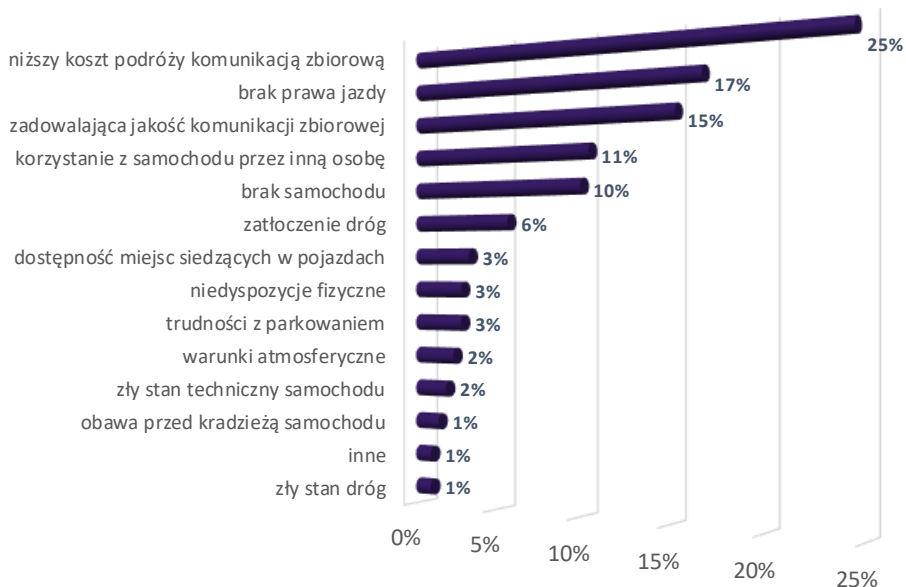
PRZYCZYNY WYBORU PODRÓŻY AUTOBUSAMI MKS - udział wystąpień cechy najistotniejszej



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



Udzielone odpowiedzi wskazują na konieczność utrzymywania niskich cen biletów za przejazdy komunikacją miejską oraz permanentnego podnoszenia jakości świadczonych usług przewozowych.



7.6 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%).

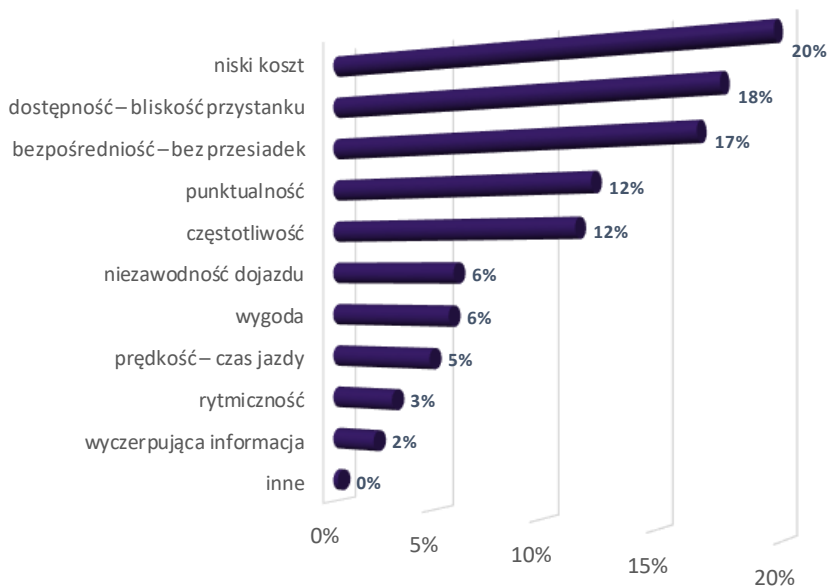
Rozkład częstości wskazań poszczególnych cech z podziałem na mieszkańców Krosna i okolicznych miejscowości przedstawia się bardzo podobnie - pięć najczęściej wskazywanych cech to niski koszt, bliskość przystanków, bezpośredniość, częstotliwość i punktualność.

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

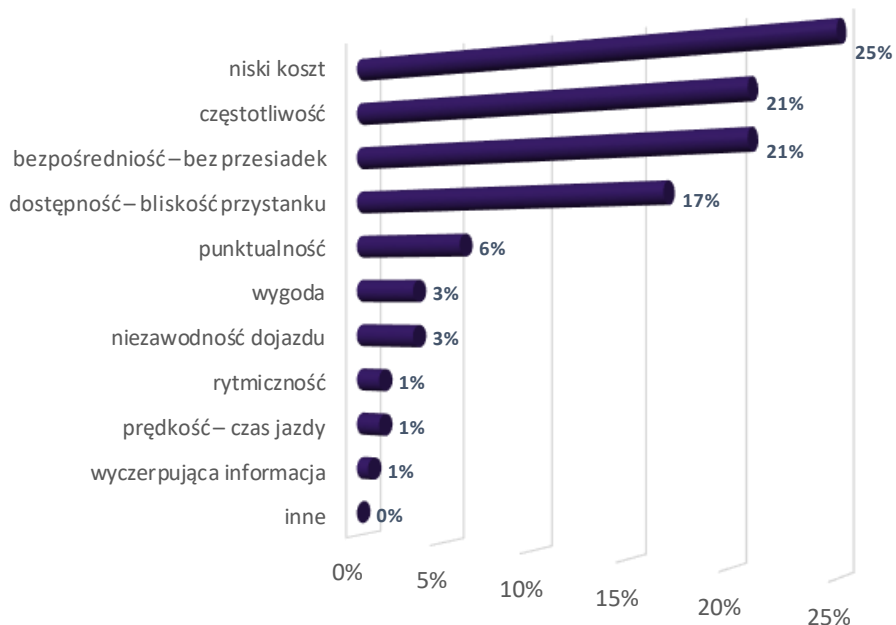
Struktura udzielonych odpowiedzi wskazuje na konieczność utrzymywania niskich cen biletów, poprawy lokalizacji i dostępności przystanków (bliżej źródeł i celów podróży), funkcjonowania bezpośrednich połączeń oraz wysokich częstotliwości kursowania, przy zapewnianiu wysokiego stopnia punktualności kursowania.



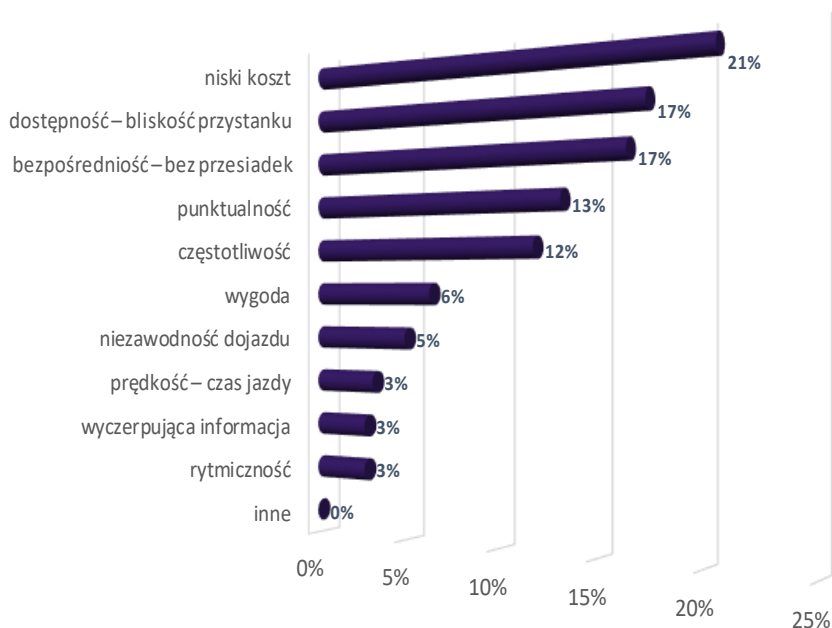
NAJISTOTNIEJSZE CECHY MKS - udział wystąpień każdej z cech



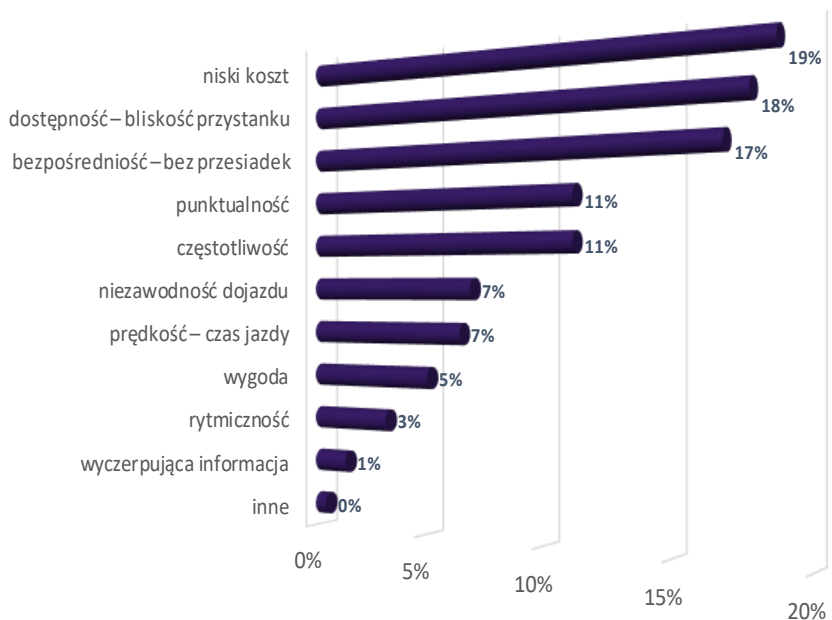
NAJISTOTNIEJSZE CECHY MKS - udział wystąpień cechy najistotniejszej



NAJISTOTNIEJSZE CECHY MKS MIESZKAŃCY KROSNA - udział wystąpień każdej z cech



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



7.7 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.

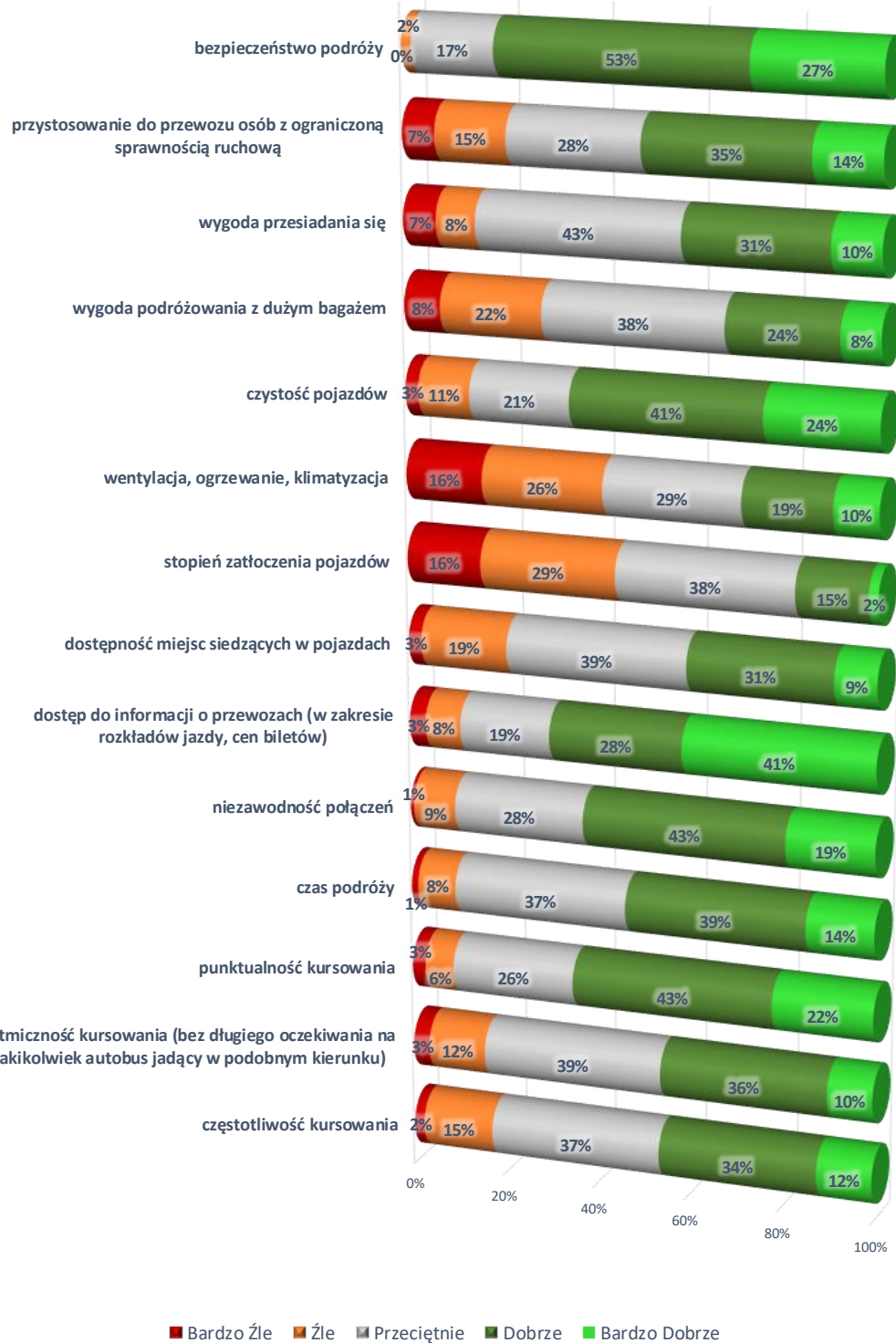
Przewagą ocen dostatecznej i niedostatecznych (od 1 do 3) charakteryzują się przystosowanie do przewozu osób z ograniczoną sprawnością ruchową, wygoda przesiadania się oraz częstotliwość i rytmiczność połączeń.

Najbardziej 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).

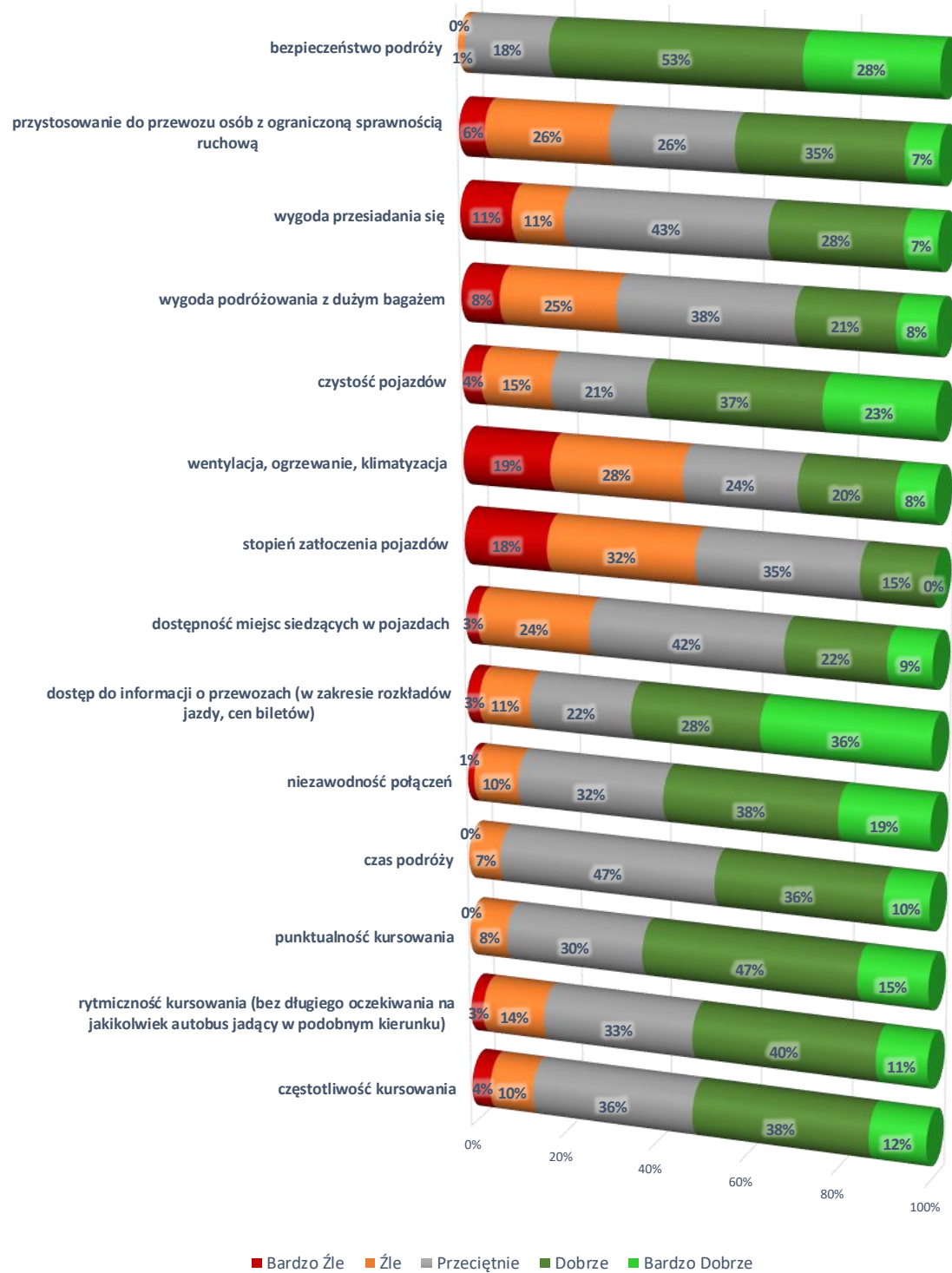
Negatywnie oceniony komfort podróżowania komunikacją miejską w aspekcie stopnia zatłoczenia pojazdów, wentylacji oraz wygody podróżowania z dużym bagażem wynika z posiadania przez MKS stosunkowo wielu pojazdów o długości nieprzekraczającej 9 metrów (prawie połowa posiadanych autobusów), które w godzinach szczytów komunikacyjnych nie zapewniają optymalnej podaży miejsc, co potwierdziły kompleksowe badania napętnień. 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.



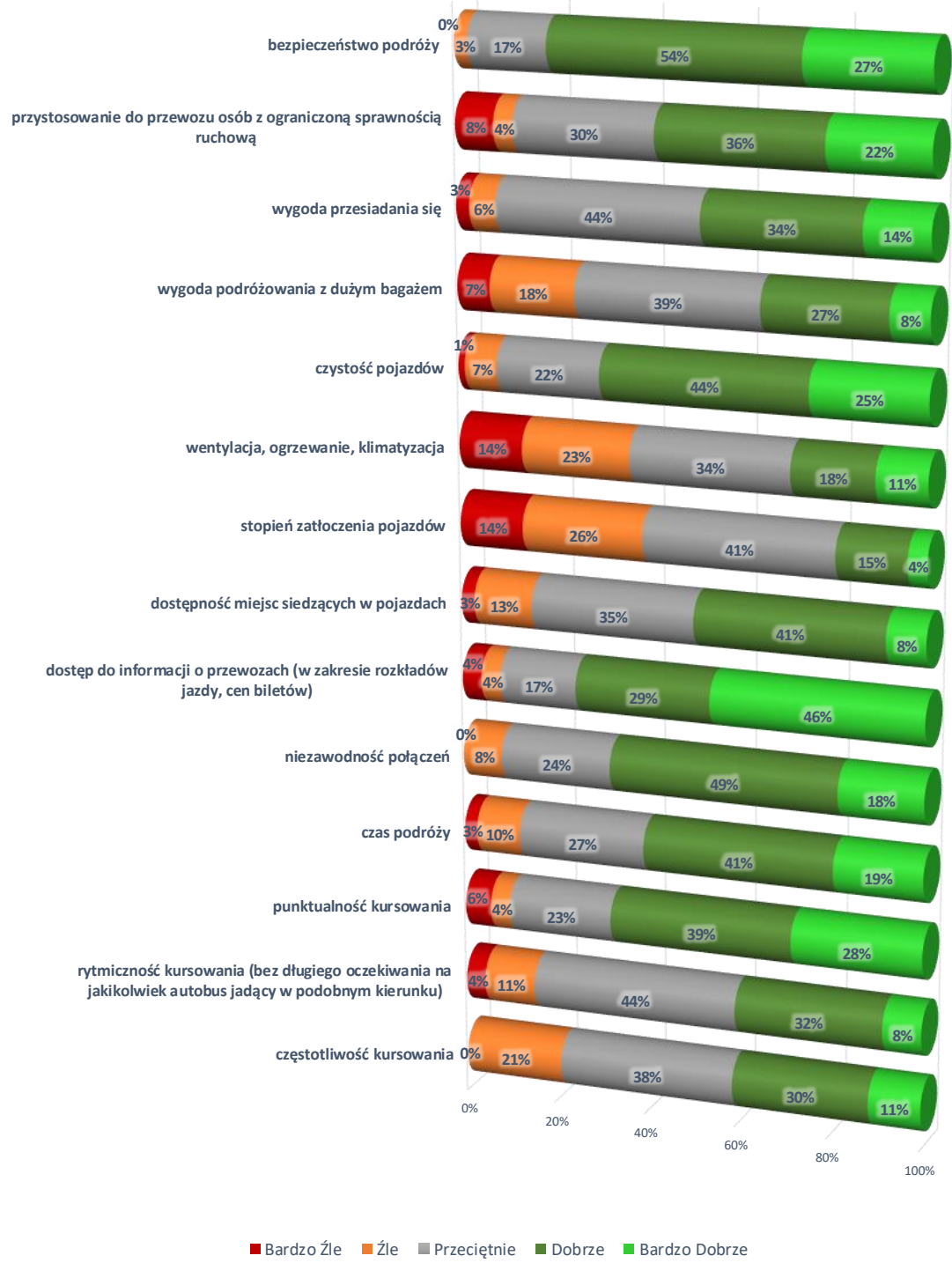
Ocena istniejących usług MKS Krosno (najniższa ocena - 1, najwyższa - 5)



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)



7.8 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.

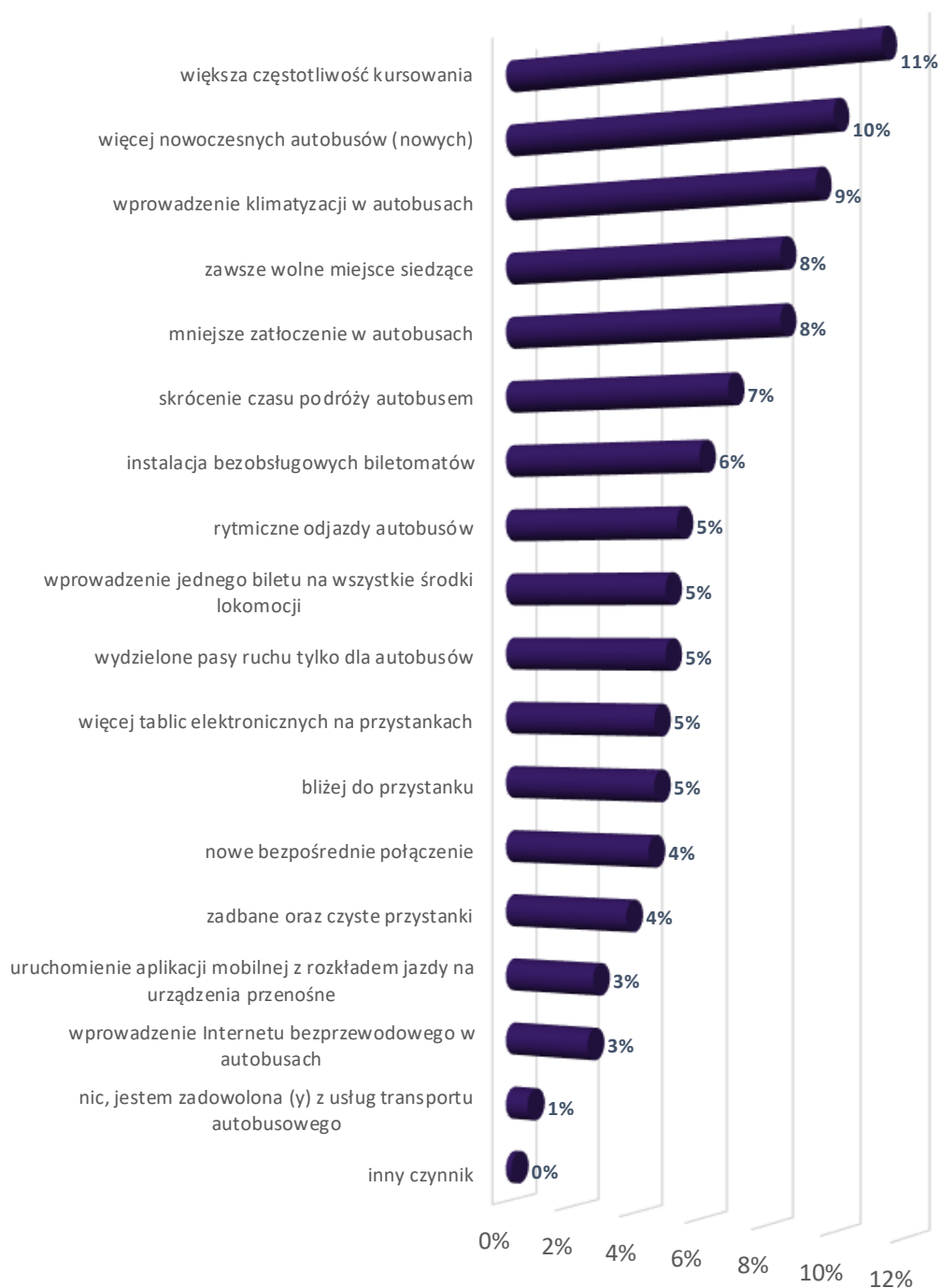
Wśród mieszkańców okolicznych miejscowości częściej wskazywano zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów komunikacji miejskiej (14% udzielonych odpowiedzi).

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

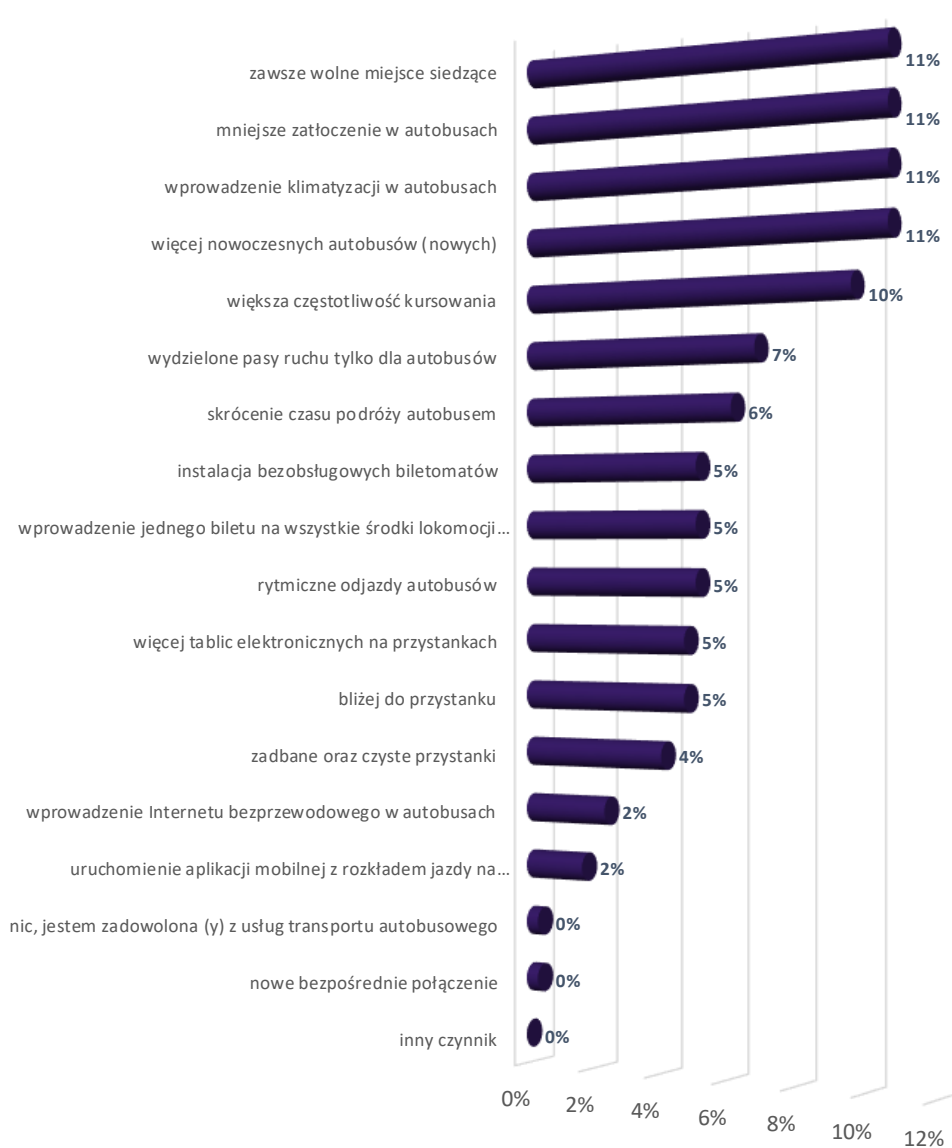
- połączenie Polanka osiedle - Dobieszyn szkoła,
- połączenie Dworzec - Korczyna,
- więcej połączeń do Szpitala Wojewódzkiego,
- połączenie Tłoki - Guzikówka Krakowska - Polanka,
- połączenie Krosno - Rogi,
- połączenie w weekendy do Zręcina,
- połączenie os. Markiewicza - Urząd skarbowy,
- połączenie 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 niedziele,
- połączenie Maczka - Guzikówka,
- połączenie Jedlicze Brzozowa - Krosno.



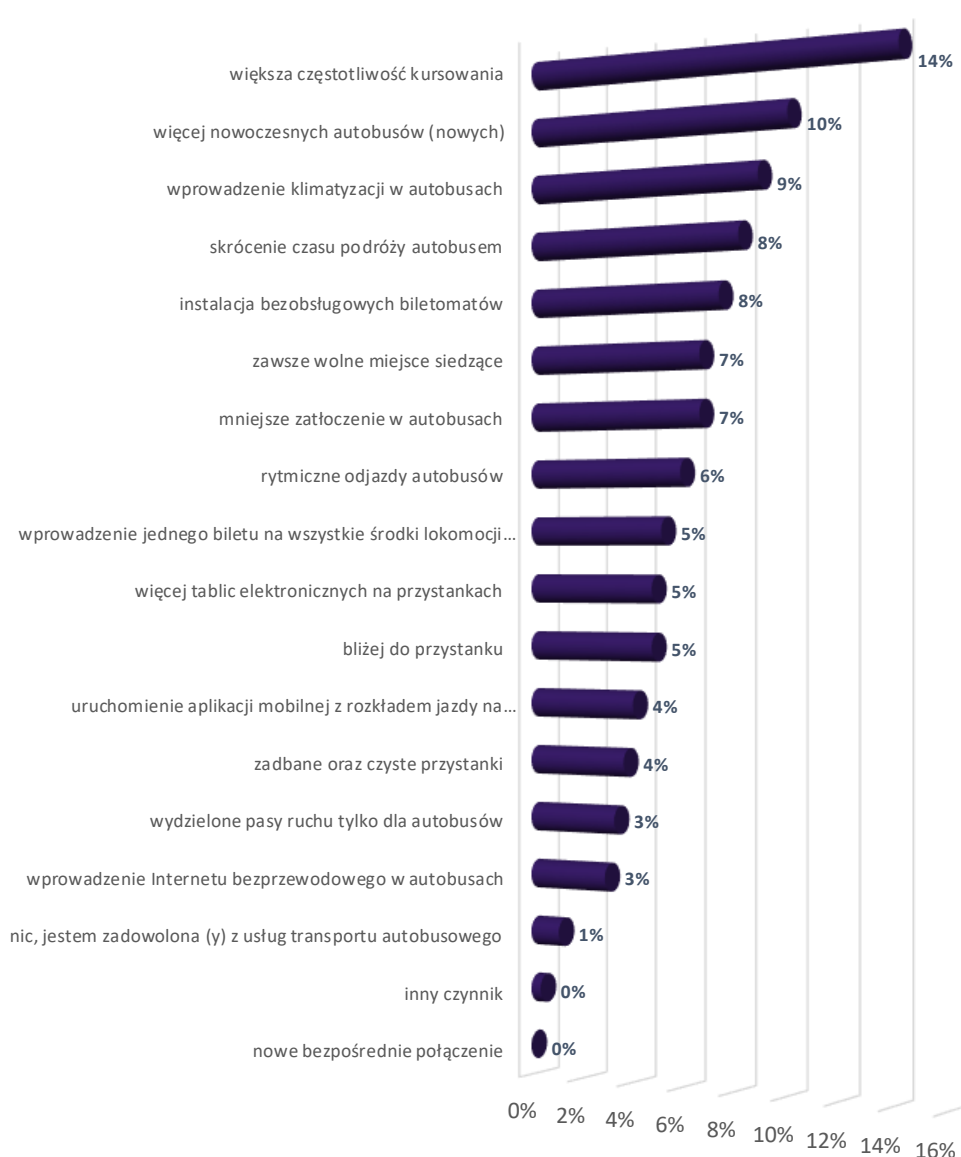
CECHY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ DO POPRAWY



CECHY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ DO POPRAWY - mieszkańcy Krosna



CECHY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ DO POPRAWY - mieszkańcy okolicznych miejscowości

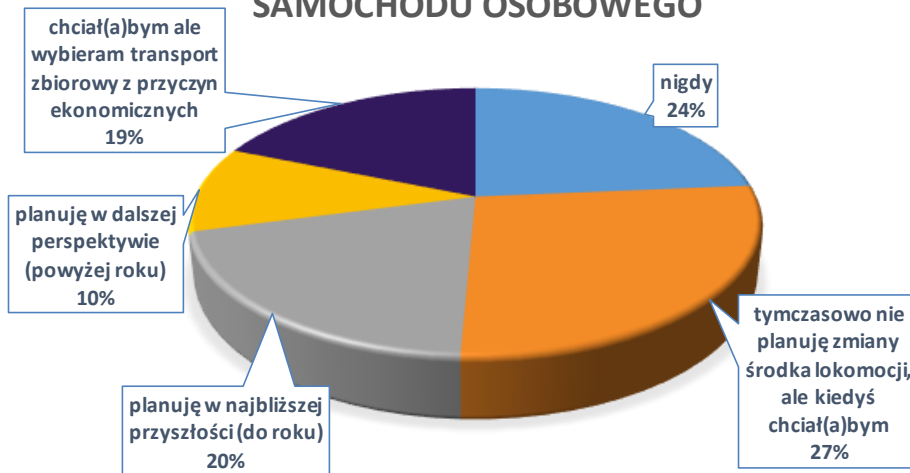


7.9 Plany rezygnacji z komunikacji miejskiej na rzecz samochodu osobowego

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.

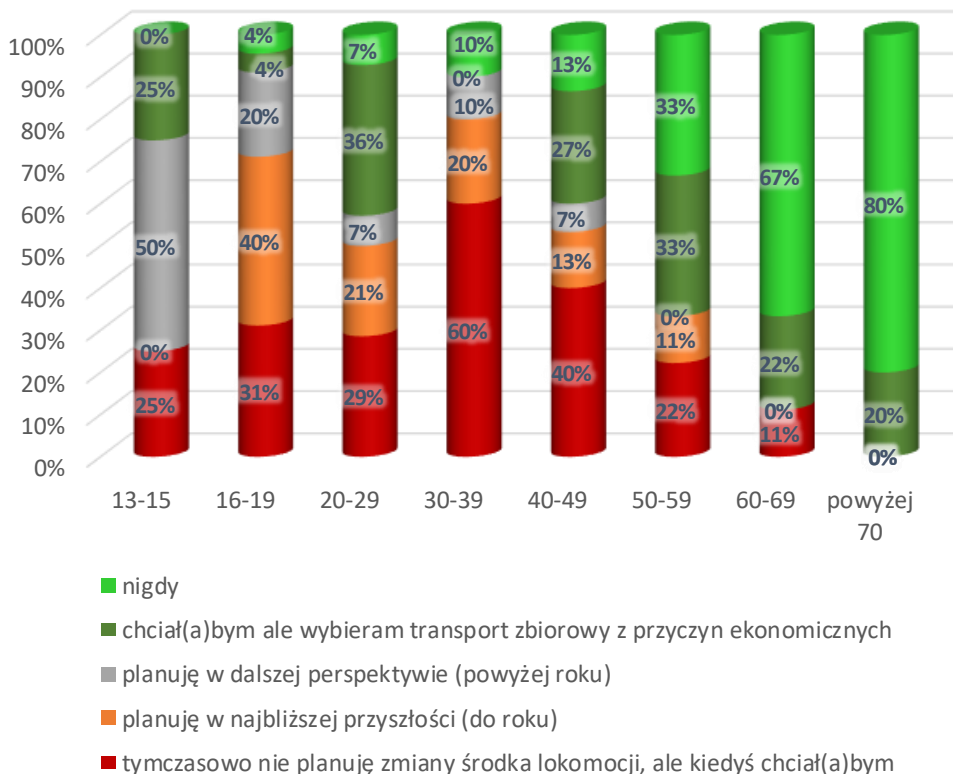


DEKLAROWANY ZAMIAR REZYGNACJI Z KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ NA RZECZ SAMOCHODU OSOBOWEGO



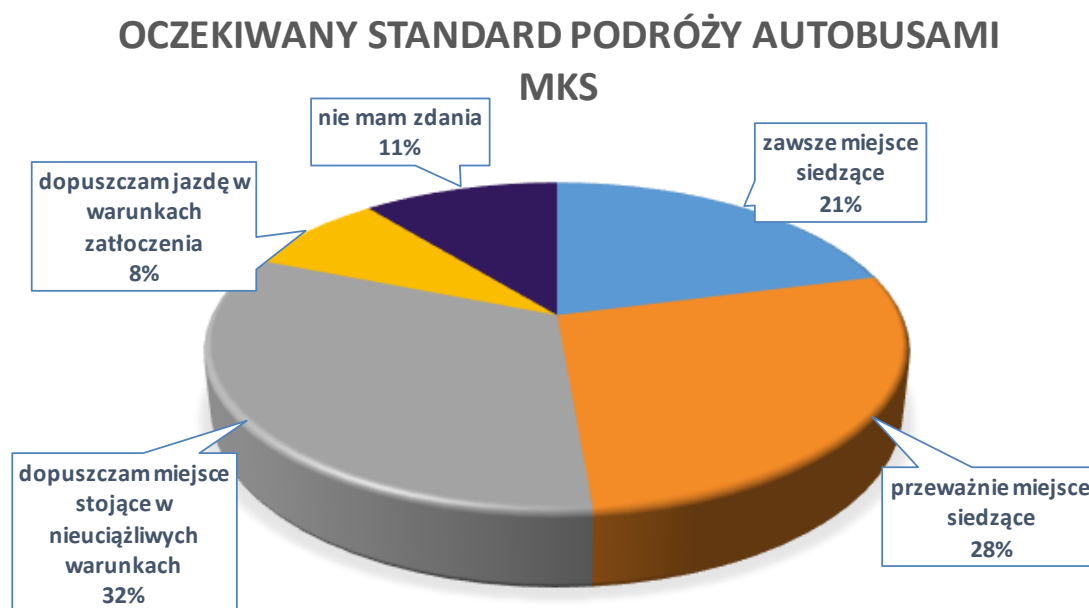
Rozpatrując plany rezygnacji z komunikacji autobusowej na rzecz samochodu osobowego w poszczególnych grupach wiekowych zauważyć można, że w przypadku odpowiedzi „nigdy” jest silna tendencja wzrostowa wraz z wiekiem.

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



7.10 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.



7.11 Pytanie o ofertę biletową

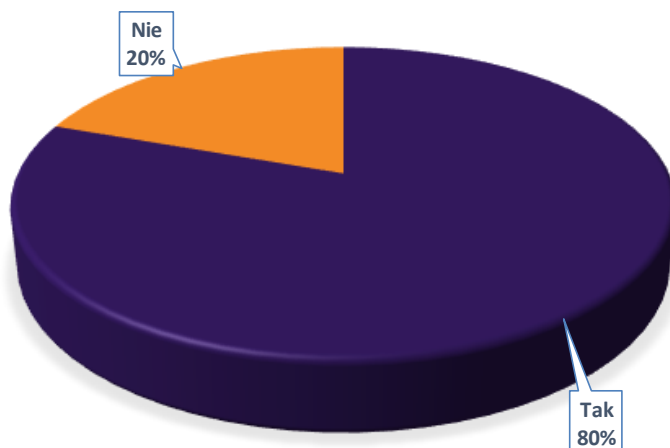
Ankietowani zostali poproszeni o udzielenie odpowiedzi na pytanie dotyczące oferty biletowej:

„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?



7.12 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 połączenia 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

Zasady organizacji rynku przewozów

8.1 Gmina Krosno jako organizator publicznego transportu zbiorowego

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

8.1.1 Realizacja funkcji organizatorskich

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

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



- korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
- systemu informacji dla pasażera,
- ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora,
- określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych, dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów,
- przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984r. - Prawo przewozowe (j.t: Dz. U. z 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.

8.2 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.

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

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





9 Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

9.1 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 pożądaný przez wszystkich beneficjentów komunikacji publicznej, która swoją nowoczesnością, innowacyjnością i przystępnością może pozyskać nowych pasażerów.

9.2 Realizacja postulatów przewozowych

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

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

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

Tabela 28. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

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



	<p>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	Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowe, nieawaryjne.
koszt	Dostosowanie opłat taryfowych do realnych potrzeb pasażerów.
prędkość	Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej.
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> <p>Poprawa standardu oczekiwania na przystanku poprzez wdrożenie na wybranych przystankach systemu dynamicznej informacji pasażerskiej.</p>

Źródło: Opracowanie własne

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



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

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

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

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

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

* kg/rok dla B(a)P

** ng/m³ dla B(a)P

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

Z badań epidemiologicznych prowadzonych w aglomeracji górnośląskiej wynika, iż wzrost stężenia zanieczyszczeń pyłowych PM10 o 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 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 PM_{2,5} w TSP w Polsce występują w przypadku procesów produkcyjnych (ok. 54%), oraz w sektorze komunalno-bytowym (ok. 35%). Analizując udział frakcji pyłu PM_{2,5} w pyłe PM₁₀ warto zwrócić uwagę, że jest on największy przy transporcie drogowym, gdzie stanowi ok. 90%. Należy przy tym podkreślić, że znaczna część emisji pyłu z transportu drogowego pochodzi z procesów innych niż spalanie paliw, do których zaliczyć można np. ścieranie opon i hamulców oraz ścieranie nawierzchni dróg i unoszenie.

W „Programie Ochrony Powietrza dla strefy podkarpackiej z uwagi na stwierdzone przekroczenie poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM₁₀, poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM_{2,5} 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, PM_{2,5} oraz B(a)P:

Działania kierunkowe są to wszelkie działania, których wdrażanie spowoduje obniżenie emisji pyłów zawieszonych PM₁₀ i PM_{2,5} oraz benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym, będące przykładem dobrej praktyki w zagospodarowaniu przestrzennym, działalności gospodarczej oraz życiu codziennym społeczeństwa, które w miarę możliwości technicznych i ekonomicznych powinny być wdrażane do codziennej praktyki.

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

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



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

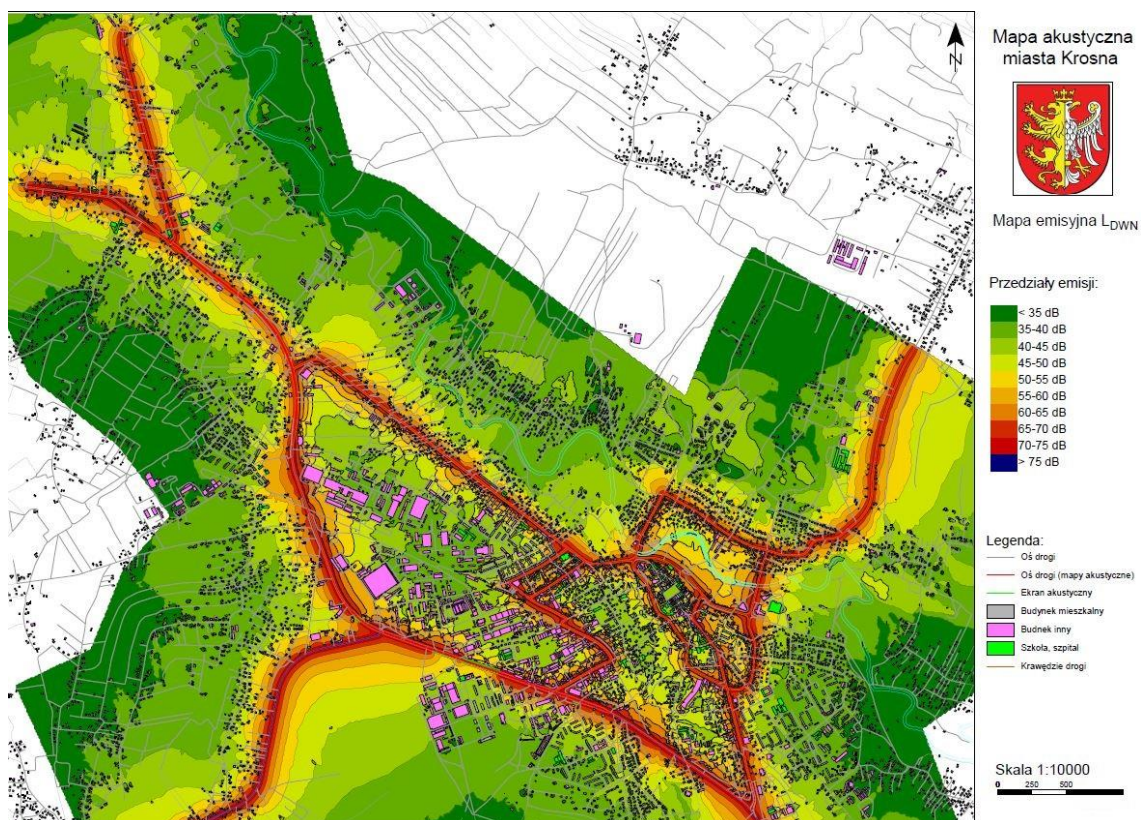
rozbudowie i modernizacji układu drogowego w kierunku eliminacji ruchu tranzytowego z centrum miasta,

tworzeniu pasów zieleni izolacyjnej wzdłuż dróg o największym natężeniu ruchu,

tworzeniu warunków dla rozwoju innych sposobów poruszania się niż samochód osobowy,

redukcji ilości przejazdów samochodowych wewnątrz miasta poprzez uporządkowanie przestrzenne działalności gospodarczej na terenie miasta oraz wprowadzenie organizacji ruchu, w drodze ustaleń planu miejscowego.

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



Źródło: www.krosno.pl

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



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

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

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

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

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

Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu powstają między innymi strefy, do których wjechać mogą wyłącznie pojazdy (w tym również pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego) posiadające silniki spełniające odpowiednio wysoką normę EURO. W przypadku, gdy będzie następował wybór operatora świadczącego usługi przewozowe, uwzględnienie w standardzie usługi taboru niskoemisyjnego z silnikami o odpowiednio wysokiej normie EURO będzie jednym z wymagań postawionych wybranemu operatorowi (jeśli operator będzie wybierany w innym trybie niż dotychczas).

Innymi niż 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.



9.4 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu 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. Na dostęp powyższych grup osób do publicznego transportu zbiorowego wpływ ma oferowany standard taboru, w szczególności w zakresie:

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

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 przystaniały 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.



9.5 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróży do infrastruktury przystankowej

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

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

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

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

Głównym celem projektu będzie 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 przewiduje zakup autobusów niskoemisyjnych spełniających normę Euro 6 oraz autobusów napędzanych alternatywnymi systemami napędowymi, które przyczynią się do obniżenia poziomu emisji zanieczyszczeń oraz hałasu, a także doposażenie pozostałego taboru autobusowego w bramki liczące pasażerów, monitoring, zapowiedzi głosowe itp. Zostanie zakupione dodatkowe oprogramowanie i dodatkowy serwer do obsługi systemu informacji pasażerskiej. Planowana jest modernizacja zatok autobusowych, budowa parkingów park&ride i bike&ride, zakup i montaż wiat przystankowych, montaż systemów dynamicznej informacji pasażerskiej oraz bezobsługowych biletomatów





10 Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera



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

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

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

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

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

Tabela 29. Planowany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

Część składowa systemu	Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności
Zintegrowana informacja na przystankach	<ol style="list-style-type: none"> 1) Rozkłady jazdy na przystankach. 2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów (przynajmniej wyciąg z regulaminu) na wiadach przystankowych. 3) Zastosowanie jednolitego wzoru rozkładów jazdy dla operatorów i przewoźników komunikacji regionalnej korzystających z przystanków publicznego transportu zbiorowego. 4) Schematy sieci komunikacyjnej na tablicach umieszczonych na wiadach. 5) Informacja o możliwości kontynuowania podróży innym środkiem transportu. 6) Dynamiczna informacja pasażerska w kluczowych z punktu widzenia publicznego transportu publicznego lokalizacjach
Informacja w pojazdach	<ol style="list-style-type: none"> 1) Zewnętrzne tablice kierunkowe (diodowe, ciekłokrystaliczne lub inne). 2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów. 3) Wewnętrzne tablice prezentujące pełną trasę przejazdu. 4) Zapowiadanie wizualne i głosowe.
Zintegrowana informacja na stronie internetowej organizatora dostępna również	<ol style="list-style-type: none"> 1) Informacja o rozkładach jazdy. 2) Informacja o opłatach, ulgach, regulamin przewozów. 3) Wyszukiwarka połączeń. 4) Mapy i schematy sieci komunikacyjnej.



w telefonach komórkowych (smartfonach) oraz tabletach	
--	--

Źródło: Opracowanie własne

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





11

Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno



11.1 Informacje wstępne

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

Najważniejszym powodem, dla którego powinno dojść do realizacji projektu jest stanowiący duży problem stan zanieczyszczenia powietrza (który został opisany w punkcie 9.3) oraz niekorzystne tendencje w zakresie mobilności na obszarze MOF Krosno.

Poprawa dostępności transportu publicznego na obszarze MOF Krosno, a wraz z nią spójności sieci jest kluczowym zagadnieniem w odniesieniu do układu osadniczego tego obszaru. Poprzez promowanie i wdrażanie niskoemisyjnego systemu transportu publicznego zwiększy się mobilność mieszkańców MOF Krosno, ograniczona zostanie emisja zanieczyszczeń z transportu na obszarze miasta Krosna oraz Gmin Miejsce Piastowe, Chorkówka, Jedlicze, Wojaszówka, Korczyna i Krościenko Wyżne. To w rezultacie będzie miało pozytywny wpływ na poprawę jakości środowiska naturalnego oraz jakości życia mieszkańców.

Liczba pasażerów korzystających z transportu publicznego w ramach MOF Krosno w ostatnich latach systematycznie malała. Dlatego też niezbędne jest podjęcie kroków zmierzających do odwrócenia tej negatywnej sytuacji. Spore zatłoczenie ulic na terenie miasta Krosna związane jest z dużą skalą dojazdów do pracy w Krośnie z terenu gmin ościennych oraz z różnymi ponadlokalnymi funkcjami Krosna jako ośrodka subregionalnego - rdzenia MOF.

Tabor autobusowy znajdujący się w posiadaniu MKS Sp. z o.o. Krosno (operatora publicznego transportu zbiorowego) jest w znacznym stopniu przestarzały i wyeksploatowany, a przede wszystkim nie spełnia obecnych norm czystości spalin.

W celu usprawnienia systemu transportowego MOF Krosno, niezbędne jest zwiększenie roli miejskiego i podmiejskiego transportu publicznego. Jego oferta musi



być dostosowana do aktualnych potrzeb i atrakcyjna dla użytkowników (głównie mieszkańców, ale także turystów). W tym celu konieczne jest zapewnienie dogodnych, efektywnych połączeń pomiędzy gminami MOF Krosno (optymalizacja sieci i rozkładów jazdy) oraz zapewnienie elektronicznych systemów wspierających zarządzanie transportem (Intelligent Transport Systems).

Niezbędnym działaniem będzie zatem zakup nowoczesnego, niskoemisyjnego taboru w celu spełnienia postulatu zapewnienia bezpieczeństwa i komfortu podróżowania (w tym udogodnień dla osób o ograniczonej mobilności) oraz w celu minimalizacji negatywnego wpływu transportu na środowisko. Wymianie powinna podlegać znaczna część obecnego taboru MKS Sp. z o.o. Krosno. Pozostałe autobusy z dotychczasowego taboru powinny zostać wyposażone w urządzenia ITS.

Dla prawidłowej obsługi pasażerów zasadne są inwestycje polegające na budowie nowych oraz przebudowie istniejących przystanków i zatok autobusowych oraz wymianie wiat przystankowych. W celu zachęcenia mieszkańców MOF Krosno do korzystania z publicznego transportu zbiorowego należy dążyć do zwiększenia częstotliwości kursowania autobusów, w szczególności na terenie miasta Krosna. Montaż systemów dynamicznej informacji pasażerskiej oraz bezobsługowych biletomatów w wybranych lokalizacjach (charakteryzujących się największym potokiem pasażerów) może znacząco zwiększyć liczbę osób korzystających z usług publicznego przewoźnika.

Projekt przewiduje zakup autobusów niskoemisyjnych spełniających normę Euro 6 oraz autobusów napędzanych alternatywnymi systemami napędowymi, które przyczynią się do obniżenia poziomu emisji zanieczyszczeń oraz hałasu, a także doposażenie pozostałego taboru autobusowego w bramki liczące pasażerów, monitoring, zapowiedzi głosowe itp. Zostanie zakupione dodatkowe oprogramowanie i dodatkowy serwer do obsługi systemu informacji pasażerskiej. Planowana jest modernizacja zatok autobusowych, budowa parkingów park&ride i bike&ride, zakup i montaż wiat przystankowych, montaż systemów dynamicznej informacji pasażerskiej oraz bezobsługowych biletomatów

11.3 Mobilny wieloobszarowy system informacji

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

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

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



- b) system monitoringu wizyjnego - powszechne staje się montowanie monitoringu w pojazdach komunikacji miejskiej. Poprzez monitorowanie wnętrza pojazdu wzrasta bezpieczeństwo podróżnych, a także komfort podróży, ponieważ autobusy wyposażone w takie systemy rzadziej niż pozostałe są niszczone przez wandalów. Dzięki temu, że monitoring może być czynny 24 h, pojazd komunikacji miejskiej jest chroniony całą dobę. Podczas pory wieczornej w kamerach automatycznie uruchamia się system podczerwieni, a wszystko to odbywa się przy niskim poborze prądu. Nowoczesne dyski twarde systemów monitoringu pozwalają na ciągłe nagrywanie i archiwizowanie obrazu przez 7 dni w tygodniu. Zasadnym jest również wdrożenie systemu monitoringu wizyjnego w wybranych lokalizacjach w obrębie przystanków w celu zwiększenia bezpieczeństwa podróżnych.
- c) system monitorowania potoku pasażerskiego - system pozwalający na określenie potoków pasażerskich na danych liniach - odcinkach tras, przez co możliwe jest lepsze dopasowanie rozkładu jazdy do faktycznych potrzeb mieszkańców.
- d) bezobsługowy system sprzedaży biletów.
- e) inteligentne starowanie sygnalizacją świetlną,
- f) ustawienie w wybranych punktach interaktywnych tablic informacyjnych np. info o wolnych miejscach parkingowych,
- g) dynamiczne punkty ważenia samochodów umieszczone na trasach wlotowych lub przy newralgicznych skrzyżowaniach, aktywny portal informacyjny (info o połączenia zintegrowane przewoźników, linie komunikacyjnych, wolne miejsca parkingowe itp.

11.4 Modernizacja i zakup nowego taboru

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

Planowane do zakupu niskoemisyjne autobusy powinny być również przyjazne zarówno dla środowiska naturalnego, jak i mieszkańców obszaru funkcjonalnego (w ramach realizacji projektu „Rozwój transportu niskoemisyjnego na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno” planuje się zakupić 21 autobusów, z których część posiadać będzie alternatywne źródła zasilania).

Planowany jest także zakup i wyposażenie taboru autobusowego, będącego w posiadaniu MKS Sp. z o.o. w Krośnie, w infrastrukturę taką, jak np. system zapowiedzi głosowych i wizualnych, system monitoringu oraz bramki liczące pasażerów (w ramach realizacji projektu „Rozwój transportu niskoemisyjnego na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno” planuje się modernizację 23 szt.).



11.5 Plan wymiany taboru

MKS dysponuje 44 autobusami, wśród których wyróżnić można 36 pojazdów typu midi (autobusy o długości od 8 do 10 metrów) oraz 8 pojazdów typu mini (minibusy o długości od 6 do 8 metrów). Podstawowymi pojazdami obsługującymi komunikację miejską w Krośnie są autobusy typu Autosan H9 (13 sztuk) oraz Autosan Sancity ML09LE (13 sztuk). Poza nimi można wyróżnić Autosany H7 (3 sztuki) i A10 (6 sztuk), MAN Göppel NM222 i NM223 (3 sztuki), Renault Rohill (3 sztuki) oraz Mercedes Sprinter (2 sztuki).

Ponad połowa pojazdów nie posiada niskiej podłogi, co utrudnia przemieszczanie się osób o ograniczonej mobilności (osób niepełnosprawnych, starszych, dzieci).

Średnia wieku pojazdów posiadanych przez MKS wynosi 13,4 lat. Pojazdy w wieku 10-19 lat stanowią 34% całkowitej liczby pojazdów. Aż 29% posiadanego taboru stanowią pojazdy w wieku co najmniej 20 lat, które nie spełniają już obowiązujących norm emisji spalin.

Ze względu na stosunkowo wysokie zatłoczenie pojazdów (10% kursów w dzień roboczy jest nadmiernie zatłoczonych), niski poziom komfortu (brak niskiej podłogi, wysoki stopień zużycia pojazdów, hałas, brak klimatyzacji), a także w celu zmniejszenia emisji spalin należy przeprowadzić gruntowaną wymianę pojazdów komunikacji miejskiej. Wymiana powinna uwzględniać zapotrzebowanie mieszkańców na komfortowy i ekologiczny transport zbiorowy - 11% ankietowanych mieszkańców Krosna i 10% ankietowanych mieszkańców okolicznych gmin wyraża zdanie, że należy zakupić nowe pojazdy, natomiast odpowiednio 11% i 9% ankietowanych oczekuje większej liczby pojazdów z klimatyzacją.

Nowe pojazdy zastępujące autobusy 9 i 10 metrowe powinny mieć co najmniej 10 metrów długości, posiadać częściowo lub w pełni niską podłogę, klimatyzację oraz kompleksowy system informacji pasażerskiej (z elektronicznymi wyświetlaczami zewnętrznymi, elektronicznymi tablicami wewnętrznymi, systemem zapowiedzi przystanków etc.). Z wyników badań marketingowych wynika, że autobusy powinny mieścić co najmniej 80 pasażerów, w tym ok. minimum 25 na miejscach siedzących. Minibusy powinny być zastępowane autobusami o długości co najmniej 8 metrów, o pojemności minimum 45 miejsc (w tym 15 miejsc siedzących).

Celem programu modernizacji parku taborowego MKS powinno być wyeliminowanie z eksploatacji autobusów nieprzystosowanych do przewozu osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz wszystkich pojazdów, których wiek przekracza 15 lat.

Wymianę zaleca się podzielić na etapy. W etapie 1 należy zastąpić wszystkie pojazdy starsze niż 20 lat. W dalszej kolejności powinny być wymieniane pozostałe pojazdy wysokopodłogowe czy niespełniające obowiązujących norm spalin. Zakłada się, że wiek autobusu w momencie wycofania z eksploatacji nie powinien przekraczać 15 lat. Dla uzyskania wysokiej jakości świadczonych usług w krosnieńskiej komunikacji miejskiej, do 2021 r. powinno zostać wymienionych łącznie 29 autobusów. Program przewiduje nabycie 6 fabrycznie nowych autobusów o długości ok. 8 metrów i 23 autobusów o długości co najmniej 10 metrów:



- w 2017 r. - 13 sztuk o długości co najmniej 10 m (wycofanie wszystkich autobusów typu Autosan H9-35),
- w 2018 r. - 6 sztuk (w tym 2 sztuki o długości ok. 8 metrów i 4 sztuki o długości co najmniej 10 m),
- w 2019 r. - 3 sztuki o długości co najmniej 10 m,
- w 2020 r. - 4 sztuki (w tym 1 pojazd o długości ok. 8 metrów i 3 pojazdy o długości co najmniej 10 m),
- w 2021 r. - 3 sztuki (w tym 2 sztuki o długości ok. 8 metrów i 1 autobus o długości co najmniej 10 m).

Tym samym, wycofanie ostatnich autobusów wysokopodłogowych nastąpi w 2021 r. Średnia wieku taboru w 2017 r. spadnie dwukrotnie do poziomu ponad 6 lat, natomiast począwszy od 2018 r. będzie ona kształtować się na poziomie ponad 5 lat. Wysoka średnia wieku obecnie posiadanych autobusów odbija się na niskim wskaźniku wykorzystania taboru, na poziomie 71% w dzień roboczy szkolny. W miastach o podobnej wielkości, w których w ostatnich latach przeprowadzono wymianę co najmniej połowy autobusów, wskaźnik ten kształtuje się na poziomie co najmniej 80%.

Utrzymanie aktualnej liczby posiadanych 44 autobusów po realizacji niniejszego programu powinno spowodować wyższą gotowość techniczną pojazdów i w konsekwencji umożliwić zwiększenie liczby autobusów w ruchu. Przy osiągnięciu poziomu 80% wykorzystania taboru, operator będzie w stanie ekspediować 35 autobusów w godzinach szczytu (wzrost o 4 sztuki). Zatem w kontekście planów włączenia Gminy Wojaszówka do sieci komunikacji miejskiej w Krośnie, wymagających zwiększenia liczby pojazdów w ruchu o 3 sztuki, operator nie będzie zmuszony do podwyższenia liczby posiadanych autobusów, jeśli zostaną przeprowadzone proponowane inwestycje.

Tabela 30. Etapy wymiany autobusów MKS

Etap	Rok	Zakres inwestycji - liczba sztuk	Charakterystyka pojazdów przeznaczonych do wycofania			Charakterystyka pojazdów nowych			Parametry po wymianie taboru	
			Model	Nr taborowy	Lata produkcji	Długość min [m]	Miejsca ogółem min	Miejsca siedzące min	Średnia wieku taboru	% taboru z niską podłogą
1	2017	13	Autosan H9	167, 171, 173, 176, 181, 183, 194, 196, 198, 199, 200, 201, 202	1987-1996	10	75	25	6,45	66%
2	2018	2	Autosan H7	206, 207	2003	8	45	15	5,41	77%
		1	Autosan A10	204	1998					
		2	Man NM222	216, 218	1997-1998	10	75	25		
		1	Man NM223	217	1999					



Etap	Rok	Zakres inwestycji - liczba sztuk	Charakterystyka pojazdów przeznaczonych do wycofania			Charakterystyka pojazdów nowych			Parametry po wymianie taboru	
			Model	Nr taborowy	Lata produkcji	Długość min [m]	Miejsca ogółem min	Miejsca siedzące min	Średnia wieku taboru	% taboru z niską podłogą
3	2019	3	Autosan A10	208, 209, 210	2004	10	75	25	5,45	84%
4	2020	3	Autosan A10	211, 212, 213	2005	10	75	25	5,09	93%
		1	Renault Rohill	229	2005	8	45	15		
5	2021	1	Autosan H7	214	2006	8	45	15	5,09	100%
		2	Renault Rohill	230, 233	2006-2007					
SUMA		29								

11.6 Mobilny, wieloobszarowy system informacji pasażerskiej

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

11.7 Rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu

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

W celu poprawy efektywności miejskiego transportu publicznego przewiduje się m.in. inwestycje w budowę/ przebudowę odcinków dróg niezbędnych dla realizacji połączeń autobusowych, budowę parkingów typu park&ride i bike&ride, inwestycje w infrastrukturę przystankową (budowa/ przebudowa wiat i zatok autobusowych).

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



11.8 Strefa Tempo 30

Wiele miast dąży do uspokojenia ruchu kołowego poprzez wprowadzenie stref ograniczonej szybkości. Poza wprowadzeniem nowych oznaczeń na drogach modernizuje się układy drogowe tak, aby zmniejszyć ich przepustowość lub zmusić kierujących do zmniejszenia szybkości przemieszczania się.

11.9 Rozwiązania z zakresu integracji różnych środków transportu

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

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

W systemie B+R (Bike&Ride - zaparkuj rower i jedź) łączy się parking rowerowy z przystankiem komunikacyjnym.

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

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

W wyniku realizacji projektu pn. „Rozwój transportu niskoemisyjnego na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno” planowana jest do wykonania infrastruktura służąca integracji różnych systemów transportu. Planowane do wykonania parkingi, zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie kluczowych przystanków mają umożliwić szerszy dostęp do publicznego transportu zbiorowego oraz zachęcić do zamiany indywidualnych środków transportowych na rzecz transportu zbiorowego.

11.10 Promocja usług transportu miejskiego

Istotnym kierunkiem rozwoju oprócz wyżej wymienionych kierunków jest promocja usług transportu miejskiego. Miasto Krosno za pośrednictwem MKS Krosno świadczy usługi w postaci przewozu osób. Promocja, obok ceny usługi i jej rozpowszechnienia, jest jednym z głównych elementów kształtujących popyt. Podstawowym celem promocji jest pozyskanie konsumentów. Promocja jest pozacenową formą konkurencyjności, powinna zwiększać wiedzę o przedsiębiorstwie oraz o ofercie, którą posiada. Miasto Krosno planuje promować transport zbiorowy poprzez informowanie, przekonywanie i wpływanie na decyzje dotyczące wyboru rodzaju środka transportu za pomocą następujących narzędzi:

- reklamy w lokalnych środkach masowego przekazu, stronach internetowych,
- wspieraniu akcji społecznych promujących transport zbiorowy, spotkania z mieszkańcami,
- organizowaniu specjalnych usług dla wybranych grup społecznych, jak np. linie specjalne dla kibiców na wydarzenia sportowe, koncerty itp.



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

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

Oprócz działań promujących komunikację zbiorową wśród dorosłych mieszkańców, miasto Krosno rozważy możliwość realizacji programów edukacyjnych wśród dzieci i młodzieży. Grupą docelową objętą programem edukacyjnym powinny zostać dzieci i młodzież w wieku 7- 18 lat, do których kierowane będą bezpośrednie działania edukacyjne. Programy powinny mieć charakter cykliczny, z czynnym udziałem ekspertów, polityków, urzędników oraz młodzieży. Programy mogą być realizowane w formie:

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

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

11.12 Integracja środków publicznego transportu zbiorowego

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

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

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



11.13 Analiza mobilności miejskiej

Głównym celem działań w zakresie mobilności jest zwiększenie dostępności obszarów miejskich oraz zapewnienie wysokiej jakości przemieszczania się zgodnymi z zasadami zrównoważonego rozwoju, które obejmuje:

- dojazd do Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno,
- przejazd przez ten obszar, jak również
- przemieszczanie się w jego obrębie.

Należy zauważyć, że wśród taboru wykorzystywanego przez operatora publicznego transportu zbiorowego (szczegółowa charakterystyka omówiona w rozdziale 3.4), żaden z autobusów nie spełnia najwyższej normy emisji spalin EURO VI, jedynie 34 % spełnia normę czystości spalin - EURO V, a aż 30 % nie spełnia żadnych norm czystości spalin. Ponadto ponad połowa pojazdów nie jest przystosowana do przewozu osób niepełnosprawnych i z ograniczoną sprawnością ruchową, a średni wiek pojazdów przekracza 13 lat, prawie 30 % stanowią pojazdy, których wiek przekroczył 20 lat. Poza tym stan techniczny autobusów w najbliższym czasie może uniemożliwić realizację usług komunikacji miejskiej.

Przełożyłoby się to na spadek mobilności mieszkańców Gminy Miasto Krosno oraz mieszkańców gmin, które podpisały z Krosnem porozumienia w zakresie organizacji transportu zbiorowego.

Miałoby to negatywny wpływ nie tylko na sferę zawodową i edukacyjną (dojazdy do pracy i szkół) lecz również ograniczyłoby możliwości korzystania ze sfery kulturalnej, społecznej i zdrowotnej.

Mniejsza mobilność miałaby wpływ również negatywny na sferę handlową i gospodarczą. Należy zauważyć, że obecny tabor jest nie tylko wyeksploatowany technicznie lecz także przestarzały pod kątem wymogów ekologicznych.

Z powyższego punktu widzenia optymalnym rozwiązaniem byłby zakup 21 szt. nowych autobusów niskoemisyjnych i bezemisyjnych, z podziałem na 10 szt. autobusów spełniających normę EURO VI i 11 szt. autobusów hybrydowych.

Zapewniłoby to mieszkańcom Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno długookresowy dostęp do nowoczesnego, bezpiecznego i ekologicznego taboru.

Wzmocnienie systemu publicznego transportu zbiorowego ma zachęcić mieszkańców do pozostawienia samochodu w domu i dojazdu do pracy, czy do szkół środkami transportu publicznego. Bardzo ważnym elementem jest dalsze rozszerzanie sieci połączeń na miejscowości okolicznych gmin. Nie mniej powiększanie sieci wymaga sprawnego, ekologicznego taboru. Ponadto optymalizacja przebiegu linii ma się przyczynić do jak najbardziej efektywnego wykorzystania posiadanych środków transportu poprzez wprowadzenie optymalnego rozkładu jazdy i skrócenia czasu przejazdu do głównych generatorów ruchu. Równie ważnym wyzwaniem jest wyrównanie standardów podróży w komunikacji miejskiej i podmiejskiej.





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



12.1 Monitorowanie rezultatów realizacji celów rozwoju transportu publicznego

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

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

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

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

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

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

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

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

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



12.2 Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Artykuł 11 ust. 2 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* stanowi, że plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przez miasto Krosno.

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





13

Spisy map, tabel i wykresów



13.1 Spis map

Mapa 1. Obszar objęty planem transportowym z podziałem na gminy	15
Mapa 2. Gęstość zaludnienia w gminach objętych planem transportowym.....	23
Mapa 3. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto na obszarze objętym planem transportowym (stan na 2012 r.).....	28
Mapa 4. Mapa ścieżek rowerowych	36
Mapa 5. Linie kolejowe na obszarze objętym planem	53
Mapa 6. Linie autobusowe na obszarze objętym planem.....	54

13.2 Spis tabel

Tabela 2. Liczba ludności zamieszkującej obszar opracowania w latach 2004-2013...	18
Tabela 2 Liczba ludności w przedziałach wiekowych w latach 2004 i 2013.....	19
Tabela 3. Struktura ludności obszaru opracowania w wieku przed-, po- i produkcyjnym (2004, 2009 i 2013).....	21
Tabela 4. Poziom bezrobocia w latach 2010-2014.....	24
Tabela 5. Dochody podatkowe w przeliczeniu na jednego mieszkańca w poszczególnych gminach, dane na 2014 r. (oszacowane przez Ministerstwo Finansów).....	28
Tabela 6. Wykaz dróg krajowych na terenie miasta Krosno.....	30
Tabela 7. Wykaz dróg wojewódzkich na terenie miasta Krosno.....	30
Tabela 8. Wykaz dróg powiatowych na terenie miasta Krosno.....	30
Tabela 9. Długość dróg w mieście Krosno.....	32
Tabela 10. Rozkład jazdy na stacji Krosno.....	38
Tabela 11. Wykaz linii kursujących na podstawie zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Krosna, stan na 31.08.2016 r.....	39
Tabela 12. Wykaz linii kursujących w powiecie krośnieńskim na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego, stan na sierpień 2016 r.....	42
Tabela 13. Tabor, jakim dysponuje operator publicznego transportu zbiorowego.....	45
Tabela 14. Tabor, jakim dysponują prywatni przewoźnicy, stan na sierpień 2016 r..	48
Tabela 15. Gęstość przystanków w gminach objętych planem.....	57
Tabela 16. Urzędy i instytucje publiczne w Krośnie.....	61
Tabela 17. Dane adresowe urzędów gmin wchodzących w skład niniejszego opracowania.....	63
Tabela 18. Placówki oświatowe w Krośnie.....	63
Tabela 19. Placówki oświatowe w pozostałych gminach opracowania.....	65
Tabela 20. Większe przedsiębiorstwa w gminach wiejskich i miejsko-wiejskich Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno.....	67
Tabela 21. Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne w Krośnie.....	68
Tabela 22. Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne w pozostałych gminach opracowania.....	68
Tabela 23. Placówki służby zdrowia i opieki społecznej w Krośnie.....	69
Tabela 24. Placówki służby zdrowia i opieki społecznej w pozostałych gminach opracowania.....	70
Tabela 25. Kościoły i cmentarze.....	70
Tabela 26. Kierunki podróży mieszkańców gmin w dzień roboczy.....	91



Tabela 27. Kierunki podróży mieszkańców gmin w dzień wolny.....	91
Tabela 28. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji	128
Tabela 29. Planowany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.....	137
Tabela 30. Etapy wymiany autobusów MKS.....	145

13.3 Spis wykresów

Wykres 1. Zmiany liczby ludności zamieszkującej obszar opracowania w latach 2004-2013 w relacji do roku 2004	18
Wykres 2. Piramida wieku ludności zamieszkującej obszar objęty planem transportowym w 2004 roku	20
Wykres 3. Piramida wieku ludności zamieszkującej obszar objęty planem transportowym w 2013 roku	20
Wykres 4. Struktura ludności obszaru objętego planem transportowym w wieku przed-, po- i produkcyjnym (2004, 2009 i 2013).....	21
Wykres 5. Prognozowane zmiany w strukturze wiekowej ludności miasta Krosno na lata 2015, 2020 i 2025	22
Wykres 6. Gęstość zaludnienia w gminach objętych planem transportowym	24
Wykres 7. Poziom bezrobocia w latach 2010-2014	25
Wykres 8. Udział zarejestrowanych bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w roku 2013	25
Wykres 9. Liczba ludności według wykształcenia, dane na 2011 rok	26
Wykres 10. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w Krośnie i powiecie krośnieńskim	27
Wykres 11. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w relacji do średniej krajowej (Polska=100).....	27
Wykres 12. Dochody podatkowe w przeliczeniu na jednego mieszkańca w poszczególnych gminach, dane na 2014 r.....	29
Wykres 13. Udział poszczególnych dróg w systemie drogowym miasta Krosno.....	31
Wykres 14. Struktura właścicielska taboru	46
Wykres 15. Struktura wiekowa pojazdów.....	47
Wykres 16. Normy spalin spełniane przez tabor wykorzystywany przez MKS.....	47
Wykres 17. Pojazdy dostosowane do przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.....	48
Wykres 18. Struktura wiekowa pojazdów prywatnych przewoźników	51
Wykres 19. Liczba wykonywanych kilometrów na poszczególnych liniach.....	56
Wykres 20. Podział respondentów ze względu na wiek.....	81
Wykres 21. Podział respondentów ze względu na wykształcenie	81
Wykres 22. Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową	82
Wykres 23. Pytanie 1. Czy dojeżdża Pan/Pani do miejsca nauki lub pracy?.....	83
Wykres 24. Pytanie 2. Czy ma Pan/Pani możliwość samodzielnego korzystania z samochodu?	83
Wykres 25. Pytanie 3. Jak często korzysta Pan/Pani z poniższych środków transportu?	84
Wykres 26. Częstość realizacji podróży za pomocą różnych środków transportu przez respondentów mających możliwość samodzielnego korzystania z samochodu.....	85



Wykres 27. Pytanie 4. Do jakiego rodzaju biletu posiada Pan/i uprawnienia i z jakiego typu przeważnie Pan/Pani korzysta?	86
Wykres 28. Pytanie 4. Do jakiego rodzaju biletu posiada Pan/i uprawnienia i z jakiego typu przeważnie Pan/Pani korzysta? (INNE).....	87
Wykres 29. Pytanie 4. Do jednego rodzaju biletu posiada Pan/i uprawnienia i z jakiego typu przeważnie Pan/Pani korzysta?	88
Wykres 30. Pytanie 4. Do jednego rodzaju biletu posiada Pan/i uprawnienia i z jakiego typu przeważnie Pan/Pani korzysta?	88
Wykres 31. Pytanie 5. Ile wykonał/a Pan/i podróży miejskich podmiejskich ostatniego dnia roboczego?	89
Wykres 32. Pytanie 5. Ile wykonał/a Pan/i podróży miejskich i podmiejskich ostatniego dnia wolnego?	90
Wykres 33. Pytanie 7. Dlaczego, dysponując samochodem korzysta Pan/i z komunikacji zbiorowej?	92
Wykres 34. Pytanie 7. Dlaczego, dysponując samochodem, korzysta Pani/i z komunikacji zbiorowej?	93
Wykres 35. Pytanie 8. a) Który z postulatów transportowych uważa Pan/Pani za najważniejszy, a który za najmniej ważny?.....	94
Wykres 36. Pytanie 8. b) Proszę ocenić w skali od 1 do 5 zaspokojenie poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową.....	95
Wykres 37. Pytanie 8. c) Jakość realizacji którego z postulatów musiałaby być w pierwszej kolejności poprawiona, aby zaczął Pan/ zaczęła Pani częściej korzystać z transportu zbiorowego?	96
Wykres 38. Pytanie 9. W jakich przedziałach godzinowych najczęściej odbywa Pan/i podróże?.....	97
Wykres 39. Pytanie 10. Jaki standard wygody jest dla Pana/Pani akceptowalny w pojazdach komunikacji zbiorowej?	97
Wykres 40. Pytanie 11. Czy zdarza się Panu/Pani zrezygnować z podróży z powodu braku połączeń w obrębie MKS Krosno?	98

13.4 Spis rysunków

Rysunek 1. Formularz ankietowy z 2014 roku dla gmin wchodzących w skład MOF Krosno, strona 1	79
Rysunek 2. Formularz ankietowy z 2014 roku dla gmin wchodzących w skład MOF Krosno, strona 2	80
Rysunek 3. Formularz ankietowy dla gmin wchodzących w skład MOF Krosno, strona 1	101
Rysunek 4. Formularz ankietowy dla gmin wchodzących w skład MOF Krosno, strona 2	102

