

**UCHWAŁA NR V/49/2015**  
**RADY POWIATU KROŚNIEŃSKIEGO**  
**z dnia 15 maja 2015 r.**

**w sprawie uchwalenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego  
dla Powiatu Krośnieńskiego**

Na podstawie art. 12 pkt 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998r. o samorządzie powiatowym (t.j. Dz. U. z dn. 2013 r., poz. 595 z późn. zm.) oraz art. 9 ust. 1 pkt. 3 i art. 13 ust. 2 ustawy z dn. 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011r., nr 5, poz.13 z późn. zm.), **Rada Powiatu Krośnieńskiego**

**uchwala**

**co następuje:**

**§ 1.**

Uchwala się plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Krośnieńskiego, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

**§ 2.**

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu.

**§ 3.**

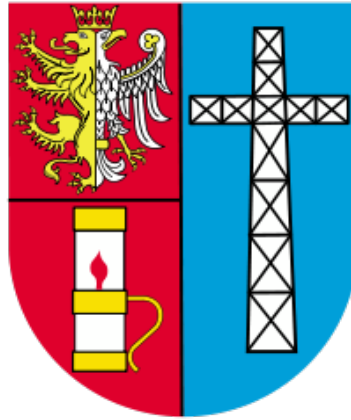
1. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.
2. Plan transportowy podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Podkarpackiego.

Przewodniczący Rady



**Edward Nowak**

Załącznik do uchwały Nr V/49/2015  
Rady Powiatu Krośnieńskiego  
z dnia 15 maja 2015 roku



STAROSTWO POWIATOWE W KROŚNIE

# **PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU KROŚNIEŃSKIEGO (PLAN TRANSPORTOWY)**

---

<b>1. WSTĘP .....</b>	<b>3</b>
1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY?	3
1.2. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE	6
<b>2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM .....</b>	<b>7</b>
2.1. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA	11
2.2. SIEĆ DROGOWA W POWIECIE	15
2.3. INWESTYCJE DROGOWE	22
<b>3. SIEĆ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ .....</b>	<b>22</b>
3.1. ANALIZA ZEZWOLEŃ WYDANYCH PRZEZ STAROSTĘ POWIATU KROŚNIEŃSKIEGO	23
3.2. ANALIZA ZEZWOLEŃ WYDANYCH PRZEZ PREZYDENTA MIASTA KROSNA	25
3.3. ANALIZA ZEZWOLEŃ WYDANYCH PRZEZ SĄSIEDNIE ORGANY	28
<b>4. CHARAKTERYSTYKA TABORU .....</b>	<b>31</b>
<b>5. SIEĆ KOLEJOWA W POWIECIE .....</b>	<b>34</b>
<b>6. CHARAKTERYSTYKA POSZCZEGÓLNYCH GMIN WCHODZĄCYCH W SKŁAD POWIATU KROŚNIEŃSKIEGO.....</b>	<b>37</b>
6.1. GMINA DUKŁA	38
6.2. GMINA IWONICZ-ZDRÓJ	39
6.3. GMINA JEDLICZE	40
6.4. GMINA RYMANÓW	41
6.5. GMINA CHORKÓWKA	43
6.6. GMINA JAŚLIKA	44
6.7. GMINA KORCZYNA	45
6.8. GMINA KROŚCIENKO WYŻNE	46
6.9. GMINA MIEJSCE PIASTOWE	47
6.10. GMINA WOJASZÓWKA	49
<b>7. ORGANIZACJA RYNKU PRZEWOZÓW .....</b>	<b>51</b>
7.1. ROLA ORGANIZATORA TRANSPORTU PUBLICZNEGO	51
7.2. TRANSPORT ZRÓWNOWAŻONY	51
7.3. INTEGRACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO MIEJSKIEGO I REGIONALNEGO	54
7.4. INTEGRACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO Z INDYWIDUALNYM	54
<b>8. OKREŚLENIE POŻĄDANEGO STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH .....</b>	<b>56</b>
8.1. STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH	56
8.2. DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	57
8.3. ZAPOTRZEBOWANIE NA POJAZDY NISKOPODŁOGOWE WYPOSAŻONE W SYSTEM INFORMACJI DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH	59
8.4. DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ	60
<b>9. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE KROŚNIEŃSKIM .....</b>	<b>61</b>
9.1. ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO NATURALNE	61
9.2. NISKOEMISYJNY TABOR AUTOBUSOWY	62

9.3.	EDUKACJA EKOLOGICZNA	64
9.4.	STAN OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO POWIATU KROŚNIEŃSKIEGO	64
9.5.	ZANIECZYSZCZENIA POWIETRZA ATMOSFERYCZNEGO	67
9.6.	EMISJA HAŁASU DO ŚRODOWISKA	68
9.7.	POZOSTAŁE ELEMENTY OCHRONY ŚRODOWISKA	68
9.8.	ROLA PLANU TRANSPORTOWEGO	69
<b>10.</b>	<b>SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA.....</b>	<b>71</b>
<b>11.</b>	<b>OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO .....</b>	<b>74</b>
<b>12.</b>	<b>WĘZŁY PRZESIADKOWE .....</b>	<b>76</b>
<b>13.</b>	<b>OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH .....</b>	<b>81</b>
<b>14.</b>	<b>SIATKA POŁĄCZEŃ AUTOBUSOWYCH W FORMIE GRAFICZNEJ.....</b>	<b>85</b>
<b>15.</b>	<b>SIEĆ UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ .....</b>	<b>86</b>
<b>16.</b>	<b>KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO W PERSPEKTYWIE DO 2025 ROKU .....</b>	<b>89</b>
<b>17.</b>	<b>PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH .....</b>	<b>90</b>
17.1.	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA	90
17.2.	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA INWESTYCJI	92
<b>ZAŁĄCZNIK A.</b>	<b>SIEĆ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ NA TERENIE POWIATU KROŚNIEŃSKIEGO .....</b>	<b>93</b>

## 1. Wstęp

### 1.1. Czym jest Plan Transportowy?

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (zwana dalej Ustawą) powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art.8):

1. planowanie rozwoju transportu,
2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
3. zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

O skutecznym wykonywaniu pozostałych funkcji przesądza prawidłowa realizacja zadania planowania rozwoju transportu w formie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan transportowy).

Ustawa nakłada obowiązek opracowania planu transportowego na niektórych organizatorów. W przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek opracowania planu ma:

1. Gmina:
  - a. licząca, co najmniej 50 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
  - b. której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
2. Związek międzygminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
3. Powiat:
  - a. liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
  - b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
4. Związek powiatów obejmujący obszar liczący, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
5. Województwo:
  - a. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
  - b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

6. Minister właściwy do spraw transportu - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Gminy, związki międzygminne i powiaty o mniejszej liczbie mieszkańców, niż podano powyżej, mogą, ale nie muszą opracowywać planów transportowych. Plan transportowy uchwalony w gminie, powiecie, województwie jest aktem prawa miejscowego, co oznacza, że podlega kontroli w trybie przewidzianym dla tych aktów.

Pomiędzy planami transportowymi opracowanymi przez różnych organizatorów zachodzą oczywiste związki, które muszą być uwzględnione w procedurze przygotowywania planów:

- W pierwszej kolejności plan transportowy powinien opracować minister właściwy do spraw transportu.
- Marszałek województwa opracowuje plan transportowy dla swojego obszaru uwzględniając ogłoszony plan transportowy ministra.
- Opracowując plan transportowy dla powiatu (lub związku powiatów) uwzględnia się plan transportowy opracowany i ogłoszony przez marszałka.
- Wójt, burmistrz, prezydent miasta lub zarząd związku międzygminnego, opracowując plan transportowy dla swojego obszaru, będą zobowiązani do uwzględnienia planu transportowego opracowanego i ogłoszonego przez starostę lub marszałka województwa.

Taka regulacja prawna art. 11 ust. 1 Ustawy ma na celu uporządkowanie działań i zapewnienie kontynuacji rozwiązań w planach transportowych niższego szczebla administracji. W praktyce powoduje jednak, że plan transportowy opracowywany na najniższym poziomie, czyli w gminie, o ile nie zostaną wcześniej opublikowane plany ministra, marszałka województwa i starosty, może wymagać aktualizacji po opublikowaniu planów transportowych administracji wyższego szczebla.

Istnieje również możliwość koordynacji działań organizatorów różnych szczebli, tj. równoległego działania w trakcie projektowania planów, które są wykładane do wglądu we właściwych urzędach w wersji wstępnej przez organizatorów (art. 10 ust. 1 Ustawy), zwłaszcza, że projekty planów muszą być uzgadniane z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego tego samego szczebla (art. 13 ust. 1-3).

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

Tak sformułowany cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiągany poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- Cel 1. **Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu** - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych
- Cel 2. **Poprawa efektywności** funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów
- Cel 3. **Integracja systemu transportowego** – w układzie gałęziowym i terytorialnym
- Cel 4. **Wspieranie konkurencyjności gospodarki** obszaru - instrument rozwoju gospodarczego
- Cel 5. **Poprawa bezpieczeństwa** - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu
- Cel 6. **Ograniczenie negatywnego wpływu** transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

## 1.2. Słownik pojęć używanych w dokumencie

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie

Lp.	Pojęcie	Opis
1	Plan Transportowy	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;</li> <li>2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;</li> <li>3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych;</li> <li>4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;</li> <li>5. Zasady organizacji rynku przewozów;</li> <li>6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróży do infrastruktury przystankowej;</li> <li>7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera;</li> <li>8. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.</li> </ol>
2	Organizator transportu publicznego	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. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Krośnieńskim w zakresie przewozów powiatowych jest Starosta Powiatu Krośnieńskiego.
3	Operator	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.
4	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.



## 2. Charakterystyka obszaru objętego Planem Transportowym

Powiat Krośnieński otacza miasto Krosno. W skład powiatu wchodzi:

Gminy miejsko-wiejskie

- Dukla
- Iwonicz-Zdrój
- Jedlicze
- Rymanów

Gminy wiejskie

- Chorkówka
- Jaśliska
- Korczyna
- Krościenko Wyżne
- Miejsce Piastowe
- Wojaszówka

Miasta

- Dukla
- Iwonicz-Zdrój
- Jedlicze
- Rymanów

Poniższa mapa ukazuje położenie powiatu na tle Województwa Podkarpackiego.

**Mapa 1. Powiat Krośnieński**



Źródło: “© autorzy OpenStreetMap”

W poniższej tabeli podsumowano podstawowe informacje statystyczne.

**Tabela 2. Powierzchnia i ludność powiatu**

Powierzchnia w km <sup>2</sup>	% województwa	% podregionu	Ludność	% województwa	% podregionu	Gęstość zaludnienia na 1 km <sup>2</sup>
926	5%	17%	111 874	5%	23%	121

Źródło: GUS

W kolejnej tabeli podsumowano drogi na terenie Powiatu.

**Tabela 2. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie Powiatu Krośnieńskiego**

Drogi	Powiatowe	% Województwa	Gminne	% Województwa
Długość (km)	356,4	6%	361,1	6%

Źródło: GUS

Powiat krośnieński ze względu na strukturę osadniczą jest powiatem miejsko-wiejskim. Gęstość zaludnienia wynosi 121 osób na km<sup>2</sup>. Natomiast w województwie podkarpackim gęstość zaludnienia wynosi 119 osób na km<sup>2</sup>.

Tabela 4. Ludność w powiecie krosnieńskim

Lata	Powiat Krośnieński		
	ogółem	w miastach	na wsi
2011	111874	13554	98320
2012	111858	13633	98225

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Na podstawie tabeli można zaobserwować niewielki spadek liczby ludności w powiecie. Warto zauważyć, że spadek liczby ludności w miastach jest mniejszy niż na wsiach.

Powiat krosnieński jest w niskim stopniu zurbanizowany, wskaźnik zurbanizowania wynosi 12,1%. Województwo podkarpackie charakteryzuje się wskaźnikiem na poziomie 41,3%.

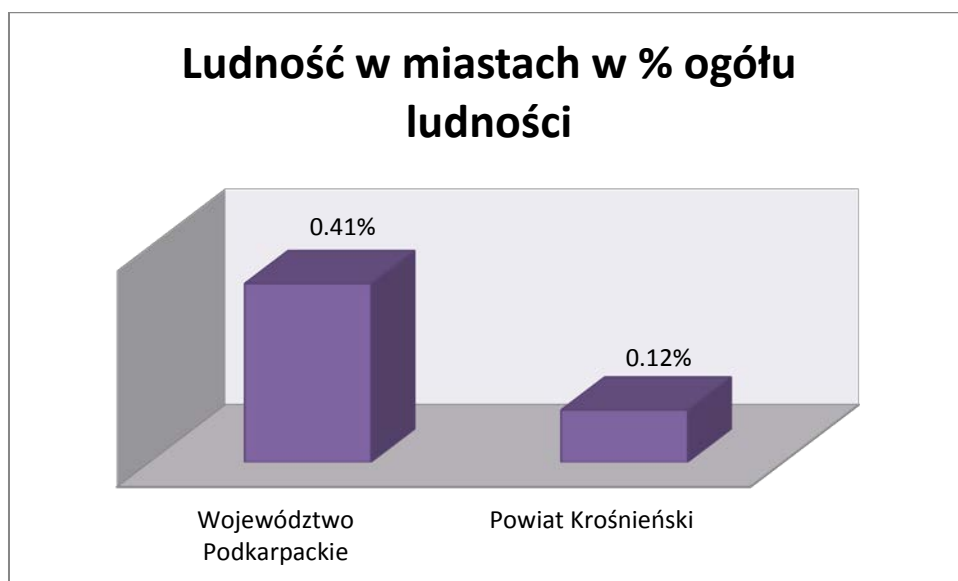
Tabela 5. Ludność w miastach w % ogółu ludności

Jednostka terytorialna	Ludność w miastach w % ogółu ludności
Województwo Podkarpackie	41,3%
Powiat Krośnieński	12,1%

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Niski wskaźnik zurbanizowania określa charakter struktury osadniczej, jako rozproszony i jednocześnie nierównomierny. Determinuje ona określony typ popytu na usługi transportu zbiorowego, jako nisko intensywny i nisko skoncentrowany.

Rysunek 1. Ludność w miastach w % ogółu ludności



Analiza rynku przewozów transportu publicznego musi uwzględniać tendencje w zakresie liczby mieszkańców, jego struktury oraz naturalnego ruchu. Nieznaczny spadek liczby mieszkańców w powiecie, przewaga liczby kobiet nad mężczyznami a także ujemne saldo migracji wewnętrznych dają podstawę do przekonania, że popyt na transport publiczny będzie mały.

**Tabela 6. Migracje w województwie podkarpackim i powiecie krośnieńskim**

Jednostka terytorialna	Zakres przedmiotowy	Liczba osób
Podkarpackie	Migracje wewnętrzne na pobyt stały - napływ	19648
Powiat krośnieński	migracje wewnętrzne na pobyt stały - napływ	1000
Podkarpackie	migracje wewnętrzne na pobyt stały - odpływ	21825
Powiat krośnieński	migracje wewnętrzne na pobyt stały - odpływ	947

*Źródło: Bank Danych Lokalnych*

Bardzo duży wpływ na sytuację transportu publicznego ma zjawisko bezrobocia. Według najnowszych danych Powiatowego Urzędu Pracy w Krośnie liczba bezrobotnych wzrosła do poziomu 6 633 mieszkańców, co stanowi wzrost o 9,41%. Warto zaznaczyć, że stopa bezrobocia dla powiatu wynosi 17,5% i jest wyższa 2,0% od stopy bezrobocia w województwie podkarpackim. W sierpniu 2010 stopa bezrobocia na terenie powiatu wynosiła 16,8%.

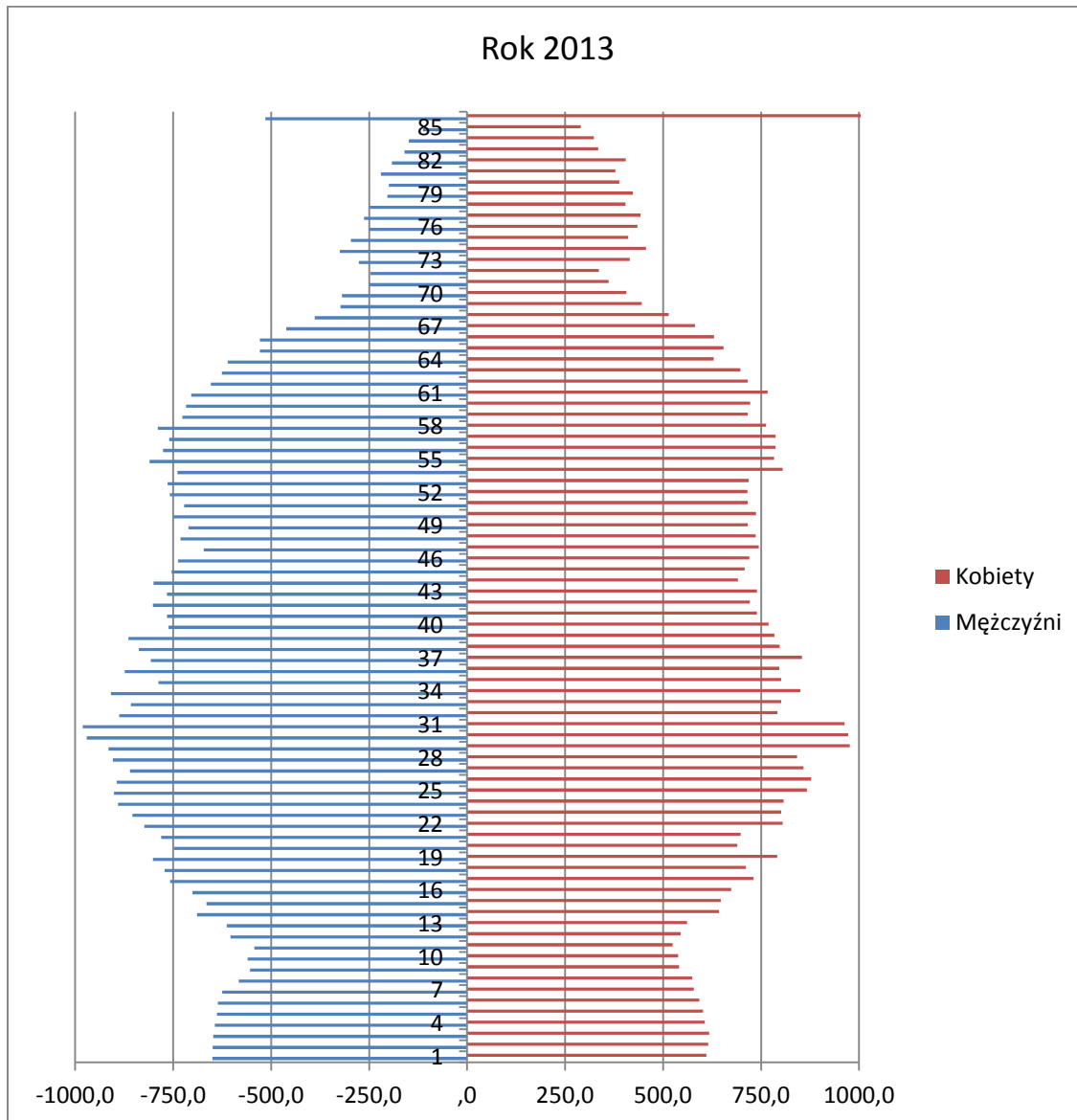
**Tabela 7. Bezrobocie w powiecie krośnieńskim**

Powiat	Liczba bezrobotnych	
	sierpień 2012 r.	sierpień 2013 r.
Krośnieński	6 451	6 633

*Źródło: Powiatowy Urząd Pracy w Krośnie*

## 2.1. Prognoza demograficzna

Rysunek 2. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2013)



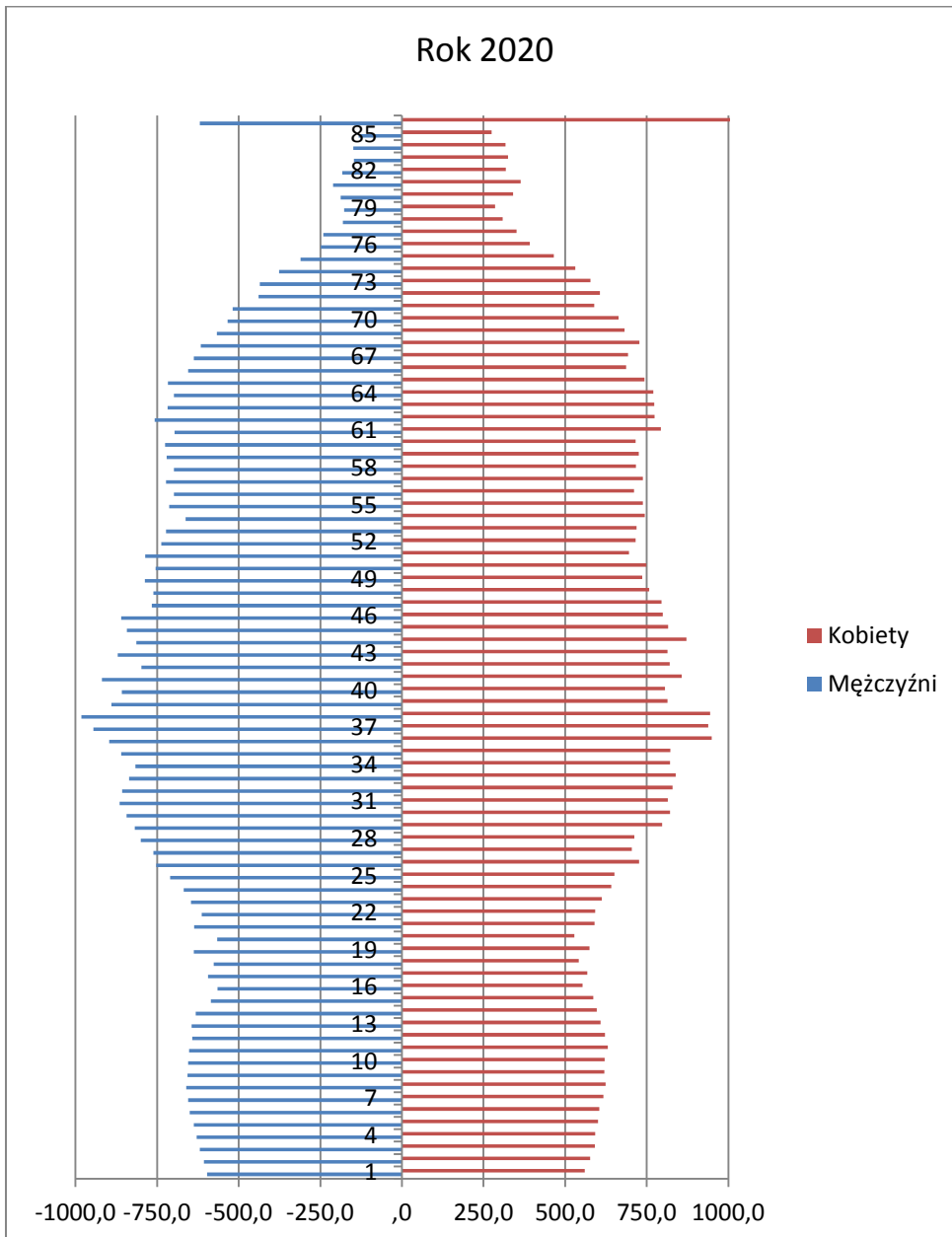
Powyższy rysunek przedstawia strukturę wiekową ludności powiatu krosnieńskiego w roku bieżącym. Widać tu wyraźnie przewagę liczby ludności w wieku produkcyjnym. Najmniej liczną grupę wiekową stanowią mieszkańcy w wieku poprodukcyjnym.

Rysunek 3. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2015)



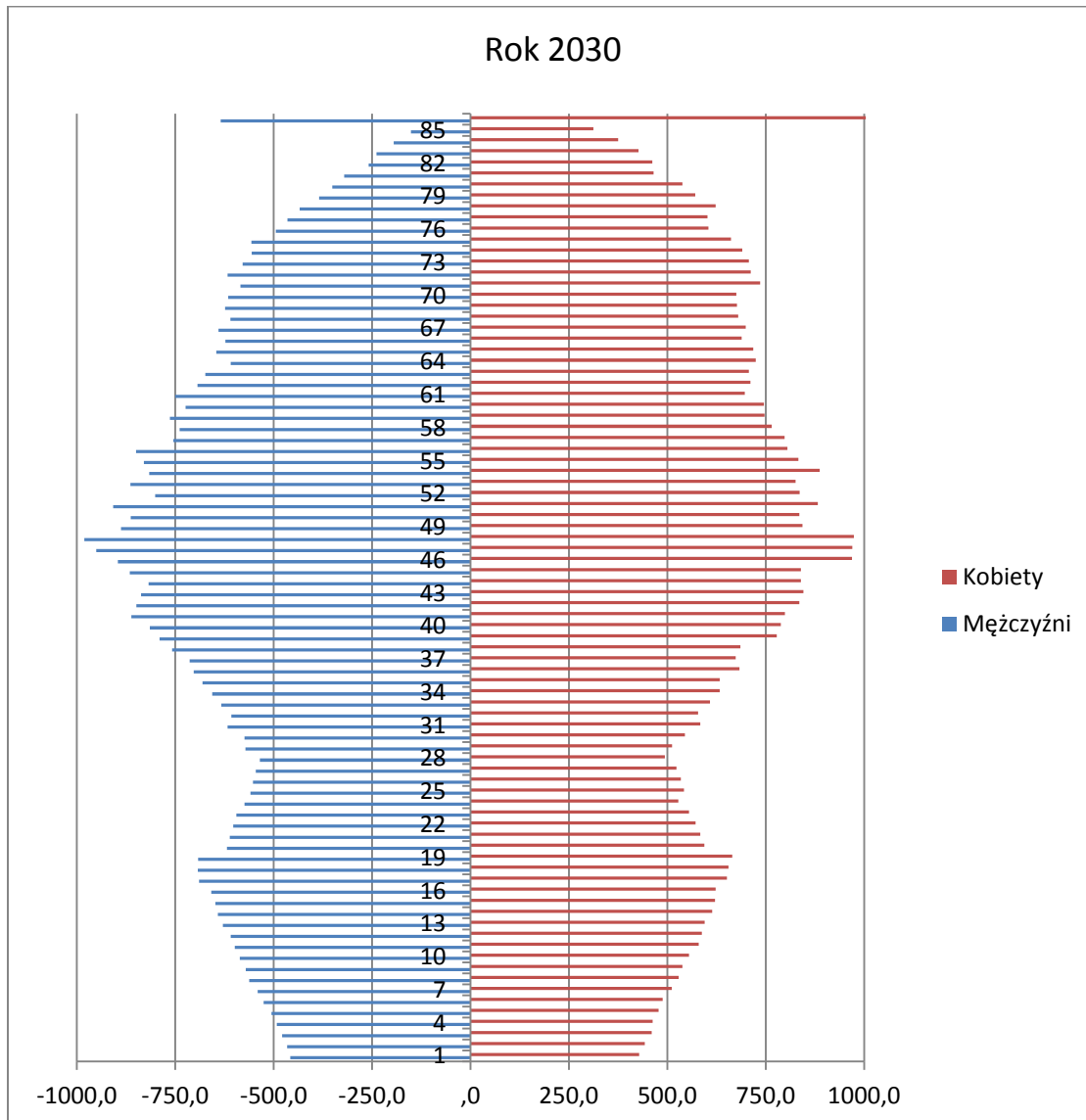
Na podstawie powyższych prognoz demograficznych można zauważyć, że liczba ogólna ludności w Powiecie Krośnieńskim w roku 2015 wzrośnie. Liczba mężczyzn w wieku 0-17 będzie wynosiła 11 376, co stanowi spadek o 156 osób w stosunku do roku 2013. Podobnie ma się sytuacja jeśli chodzi o liczbę kobiet, która zmniejszy się o 137 osób. W 2015 kobiet w wieku 0-17 będzie 10 771. Liczba mężczyzn w wieku 18-64 spadnie o 43 osoby i będzie wynosić 37 047. Natomiast liczba kobiet w wieku 18-59 spadnie o 124 i będzie wynosić 32 830. Liczba mężczyzn w wieku 65+ wzrośnie o 381 osób i w roku 2015 będzie wynosić 6 312 osób. Wzrost nastąpi również wśród grupy kobiet w wieku 60+ o 436 osób. Liczba wszystkich kobiet w tym wieku będzie wynosić 13 639.

Rysunek 4. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2020)



Zgodnie z powyższą prognozą w 2020 teren powiatu będzie zamieszkiwany przez 112 522 osoby. Widać tu niewielki wzrost w stosunku do roku 2012 o 664 osoby. Liczba mężczyzn w wieku 0-17 będzie wynosić 11 259, co stanowi spadek o 2,37%, natomiast liczba kobiet w tym samym wieku będzie równa 10 716, co stanowi spadek o 1,76%. Dla grupy wiekowej 18-64 liczba mężczyzn będzie wynosiła 36 218z kolei, liczba kobiet w wieku 18-59 będzie równa 31 764, co stanowi kolejno spadek o 2,35% i 3,61%. Liczba mężczyzn w wieku 65+ będzie wynosić 7 568, a liczba kobiet w wieku 60+ będzie równa 14 997. Obydwe wartości stanowią kolejno wzrost o 27,6% i 13,59%. Na podstawie tej prognozy jeszcze wyraźniej można zaobserwować zachodzący tu proces starzenia się społeczeństwa.

Rysunek 5. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2030)



Prognoza na rok 2030 przewiduje spadek liczby mężczyzn w wieku 0-17 o 10,2% w porównaniu do roku 2012 i dla tej samej grupy wiekowej spadek liczby kobiet o 9,97%. Spadek jest prognozowany również dla grupy mężczyzn w wieku 18-64 o 7,67%. Dla grupy kobiet w wieku 18-64 przewiduje się spadek o 8,46%. Prognoza dla grupy mężczyzn w wieku 65+ zapowiada wzrost o 67,54%, natomiast dla grupy kobiet w wieku 60+ przewiduje się wzrost o 28,97%. W porównaniu do roku 2012 średni wzrost osób w wieku 60+ wyniesie 48,25% co będzie skutkowało zmianami w strukturze demograficznej społeczeństwa i koniecznością dostosowania komunikacji do potrzeb osób starszych.



## 2.2. Sieć drogowa w powiecie

Liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców jest o 5,5% niższa niż w całym Województwie Podkarpackim i wynosi 393,6, zaś łączna liczba zarejestrowanych samochodów wynosi 44 039.

Przez powiat przechodzą następujące drogi:

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

Tabela 8. Drogi na terenie Powiatu Krośnieńskiego

L.p.	Nr drogi	Numer odcinka	Długość [m]	Klasa drogi	Nazwa ulicy	Nazwa miejscowości
1.	Droga P1850R Jasło-Łajscze-Zręcin	10	1980	G	-----	Kopytowa
2.	Droga P1850R Jasło-Łajscze-Zręcin	20	3231	G	-----	Kopytowa, Żeglce
3.	Droga P1850R Jasło-Łajscze-Zręcin	30	1950	G	-----	Żeglce
4.			2684		Żeglecka	Zręcin
5.	Droga P1850R Jasło-Łajscze-Zręcin	40	140	G	Żeglecka	Zręcin
6.			630		Kościelna	Zręcin
7.	Droga P1896R Krosno-Kobylany-Toki	10	69	G	Krośnieńska	Świerzowa Polska
8.	Droga P1896R Krosno-Kobylany-Toki	20	1240	G	Krośnieńska	Świerzowa Polska
9.			1701		Rzeczna	Świerzowa Polska
10.	Droga P1896R Krosno-Kobylany-Toki	30	1012	G	Ignacego Łukasiewicza	Zręcin
11.	Droga P1896R Krosno-Kobylany-Toki	40	820	G	Bieszczadzka	Zręcin
12.			1896		-----	Chorkówka
13.	Droga P1896R Krosno-Kobylany-Toki	50	767	G	-----	Chorkówka
14.	Droga P1896R Krosno-Kobylany-Toki	60	5033	G	-----	Chorkówka, Kobylany
15.	Droga P1896R Krosno-Kobylany-Toki	70	1408	G	-----	Kobylany, Sulistrowa
16.	Droga P1896R Krosno-Kobylany-Toki	80	735	G	-----	Sulistrowa
17.	Droga P1898R Chorkówka-Faliszówka-Nienaszów	10	5256	Z	-----	Chorkówka, Leśniówka, Faliszówka
18.	Droga P1898R Chorkówka-Faliszówka-Nienaszów	20	2720	Z	-----	Faliszówka, Poraj
19.	Droga P1900R Nowy Żmigród-Makowiska-Sulistrowa	10	1442	L	-----	Sulistrowa
20.	Droga P1949R Jedlicze-Żarnowiec-Zręcin	20	2941	Z	Marii Konopnickiej	Zręcin
21.	Droga P1950R Chlebna-Kopytowa-Faliszówka	10	3504	Z	-----	Kopytowa
22.	Droga P1950R Chlebna-Kopytowa-Faliszówka	20	2838	Z	-----	Kopytowa, Faliszówka
23.	Droga P1953R Chorkówka-Żeglce	10	142	L	-----	Chorkówka
24.	Droga P1953R Chorkówka-Żeglce	20	1814	L	-----	Chorkówka Żeglce
25.	Droga P1954R Chorkówka-Bóbrka do dr nr 1956R	10	2775	L	-----	Chorkówka, Bóbrka
26.	Droga P1954R Chorkówka-Bóbrka do dr nr 1956R	20	1684	L	-----	Bóbrka
27.	Droga P1955R Nizna Łąka-Bóbrka	10	3713	L	-----	Bóbrka
28.	Droga P1955R Nizna Łąka-Bóbrka	20	928	L	-----	Bóbrka
29.	Droga P1956R Zręcin-Wietrzno-	10	1708	G	Karpaćka	Zręcin

	Zboiska					
30.	Droga P1956R Zręcin-Wietrzno-Zboiska	20	1164	G	-----	Bóbrka
31.	Droga P1956R Zręcin-Wietrzno-Zboiska	30	1258	G	-----	Bóbrka
32.	Droga P1956R Zręcin-Wietrzno-Zboiska	40	202	G	-----	Bóbrka
33.	Droga P1957R dr. Przez wieś Machnówka	10	983	L	-----	Machnówka
34.	Droga P1958R Dobieszyn-Świerzowa Polska-Szczepańcowa	10	2145	L	Polna	Świerzowa Polska
35.			2638		Sportowa	
36.	Droga P1958R Dobieszyn-Świerzowa Polska-Szczepańcowa	20	380	L	Szczepana	Świerzowa Polska
37.			1735		-----	Szczepańcowa
38.	Droga P1958R Dobieszyn-Świerzowa Polska-Szczepańcowa	30	621	L	-----	Szczepańcowa
39.	Droga P1959R Szczepańcowa-Głowienka	10	1370	L	-----	Szczepańcowa
40.	Droga P1992R Kobylany-Wietrzno	10	1090	Z	-----	Kobylany, Łęki Dukielskie, Wietrzno
41.	Droga P1993R Sulistrowa-Draganowa-Głojsce	10	55	L	-----	Sulistrowa
42.	Droga P1993R Sulistrowa-Draganowa-Głojsce	20	2890	L	-----	Sulistrowa, Draganowa, Głojsce
43.	Droga P1911R Iwla-Polany-Huta Polańska	10	450	Z	-----	Iwla
44.	Droga P1911R Iwla-Polany-Huta Polańska	20	5407	Z	-----	Iwla, Chyrowa
45.	Droga P1911R Iwla-Polany-Huta Polańska	30	1902	Z	-----	Mszana
46.	Droga P1956R Zręcin-Wietrzno-Zboiska	50	1123	G	-----	Wietrzno
47.	Droga P1956R Zręcin-Wietrzno-Zboiska	60	1950	G	-----	Wietrzno
48.	Droga P1956R Zręcin-Wietrzno-Zboiska	70	3668	G	-----	Wietrzno, Zboiska
49.	Droga P1975R Miejsce Piastowe-Wrocanka Górna	20	3456	Z	Łukasiewicza	Równe
50.		30	524	Z	Kopalniana	Równe
51.	Droga P1992R Kobylany-Wietrzno	10	4723	Z	-----	Kobylany, Łęki Dukielskie, Wietrzno
52.	Droga P1993R Sulistrowa-Draganowa-Głojsce	20	5683	L	Szkolna	Głojsce
53.	Droga P1994R Iwla-Teodorówka-Dukla	10	3700	L	-----	Iwla, Teodorówka
54.			4484		Mickiewicza	Dukla
55.	Droga P1995R Ropianka-Olchowiec	10	3390	L	-----	Ropianka, Olchowiec
56.	Droga P1996R Chyrowa-Mszana-Tylawa	10	7369	Z	-----	Mszana, Tylawa
57.	Droga P1997R Tylawa-Zydranowa	10	5312	L	-----	Tylawa, Zydranowa
58.	Droga P1998R Trzciana-Zawadka Rymanowska	10	3086	L	-----	Trzciana, Zawadka Rymanowska
59.	Droga P1999R Dukla-Lubatowa	10	360	L	Cergowska	Dukla
60.			4715		-----	Lubatowa
61.	Droga P2000R Równe-Lubatówka	10	2730	L	Długa	Równe
62.	Droga P2003R od dr. Nr 1956R-Równe (kopalnia)	10	1051	L	Kopalniana	Równe
63.	Droga P2116R Jaśliska-Czeremcha-Granica Państwa	10	9373	Z	-----	Jaśliska, Lipowiec, Czeremcha
64.	Droga P2117R Wola Niżna-Wola Wyżna	10	4949	L	-----	Wola Niżna, Wola Wyżna
65.	Droga P1976R Krosno-Rogi-Iwonicz(wieś)	50	3684	Z	-----	Iwonicz
66.	Droga P1999R Dukla-Lubatowa	10	6889	L	-----	Lubatowa

67.	Droga P2000R Równe-Lubatówka	10	2985	L	-----	Lubatówka
68.	Droga P2001R Rogi-Lubatówka-Lubatowa	10	3444	Z	-----	Lubatówka
69.	Droga P2001R Rogi-Lubatówka-Lubatowa	20	5120	Z	-----	Lubatówka, Lubatowa
70.	Droga P2001R Rogi-Lubatówka-Lubatowa	30	2006	Z	-----	Lubatowa
71.	Droga P2002R Iwonicz Wieś-Iwonicz Zdrój	10	450	Z	Długa	Iwonicz
72.	Droga P2002R Iwonicz Wieś-Iwonicz Zdrój	20	3000	Z	Długa	Iwonicz
73.			4270		Zdrojowa	Iwonicz Zdrój
74.			4786		Aleja Słoneczna	Iwonicz Zdrój
75.	Droga P1846R Chrzastówka do drogi nr 28	10	744	L	-----	Moderówka
76.	Droga P1847R Szebnie-Tarnowiec-Jedlicze-Potok	10	469	Z	Manierskiego	Chlebna, Jedlicze
77.	Droga P1847R Szebnie-Tarnowiec-Jedlicze-Potok	20	726	Z	Manierskiego	Jedlicze
78.	Droga P1847R Szebnie-Tarnowiec-Jedlicze-Potok	30	626	Z	Henryka Sienkiewicza	Jedlicze
79.	Droga P1847R Szebnie-Tarnowiec-Jedlicze-Potok	40	1040	Z	Dr Feliksa i Zygmunta Tokarskich	Jedlicze
80.	Droga P1847R Szebnie-Tarnowiec-Jedlicze-Potok	50	399	Z	Brzozowa	Jedlicze
81.	Droga P1847R Szebnie-Tarnowiec-Jedlicze-Potok	60	1769	Z	Brzozowa	Potok
82.	Droga P1892R Tarnowiec-Wrocanka-Piotrówka	10	1453	L	-----	Piotrówka
83.	Droga P1943R Jaszczew-Wojaszówka	10	326	Z	-----	Jaszczew
84.	Droga P1943R Jaszczew-Wojaszówka	20	1245	Z	-----	Jaszczew
85.	Droga P1944R Jaszczew-Ustrobna-Bratkówka	10	1602	L	-----	Jaszczew
86.	Droga P1945R Jaszczew-Jedlicze	10	1515	L	-----	Jaszczew
87.			2625		Armii Krajowej	Jedlicze
88.	Droga P1946R Jedlicze-Potok	10	945	L	Adama Mickiewicza	Jedlicze
89.			2963		-----	Potok
90.	Droga P1947R Jedlicze-Dobieszyn-Krosno	10	90	Z	Rynek	Jedlicze
91.			950		Ignacego Łukasiewicza	Jedlicze
92.			1177		Marii Konopnickiej	Jedlicze
93.	Droga P1947R Jedlicze-Dobieszyn-Krosno	20	2260	Z	Władysława Sikorskiego	Jedlicze, Dobieszyn
94.	Droga P1947R Jedlicze-Dobieszyn-Krosno	30	643	Z	-----	Dobieszyn
95.	Droga P1947R Jedlicze-Dobieszyn-Krosno	40	1384	Z	-----	Dobieszyn
96.	Droga P1948R Dobieszyn-Krosno(Turaszówka)	10	1655	L	-----	Dobieszyn
97.	Droga P1949R Jedlicze-Żarnowiec-Zręcin	10	900	Z	Marii Konopnickiej	Jedlicze
98.			2325		-----	Żarnowiec
99.	Droga P1949R Jedlicze-Żarnowiec-Zręcin	20	1775	Z	-----	Żarnowiec
100.	Droga P1950R Chlebna-Kopytowa-Faliszówka	10	2605	Z	-----	Poręby, Podniebyle
101.	Droga P1951R Chlebna-Łubno Szlacheckie	10	1931	Z	-----	Jedlicze, Chlebna,
102.	Droga P1951R Chlebna-Łubno Szlacheckie	20	842	Z	-----	Chlebna
103.	Droga P1951R Chlebna-Łubno	30	2635	Z	-----	Chlebna, Piotrówka

	Szlacheckie					
104.	Droga P1958R Dobieszyn-Świerzowa Polska-Szczepańcowa	10	810	L	-----	Dobieszyn
105.	Droga P2413R Jedlicze-Długie-Żarnowiec	10	965	L	Obrońców Wolności	Jedlicze
106.			4563		-----	Żarnowiec, Długie,
107.	Droga P1927R Węglówka-Wysoka Strzyżowska	10	5056	L	-----	Węglówka
108.	Droga P1962R Krosno-Głębokie-Czarnorzeki-Jasienica Rosielna	10	146	Z	hetmana Mikołaja Kamienieckiego	Odrzykoń
109.	Droga P1962R Krosno-Głębokie-Czarnorzeki-Jasienica Rosielna	20	235	Z	hetmana Mikołaja Kamienieckiego	Odrzykoń
110.	Droga P1962R Krosno-Głębokie-Czarnorzeki-Jasienica Rosielna	30	4647	Z	Podzamcze	Korczyna, Czarnorzeki
111.	Droga P1962R Krosno-Głębokie-Czarnorzeki-Jasienica Rosielna	50	3041	Z	-----	Czarnorzeki
112.	Droga P1963R Korczyna-Sporne	10	1500	L	Armii Krajowej	Korczyna
113.			3101		Sporne	Korczyna
114.	Droga P1964R Korczyna-Korczyna Zawisłe	10	2591	L	Ogrodowa	Korczyna
115.	Droga P1965R Korczyna-Kombornia-Budy Komborskie	10	296	Z	Ogrodowa	Korczyna
116.	Droga P1965R Korczyna-Kombornia-Budy Komborskie	20	2946	Z	Spokojna	Korczyna
117.			5209		-----	Kombornia
118.	Droga P1965R Korczyna-Kombornia-Budy Komborskie	30	1805	Z	-----	Kombornia
119.	Droga P1966R Korczyna-Kombornia-Jabłonica Polska	10	210	Z	Rynek	Korczyna
120.			439		Stanisława Pigonia	Korczyna
121.	Droga P1966R Korczyna-Kombornia-Jabłonica Polska	20	154	Z	Stanisława Pigonia	Korczyna
122.	Droga P1966R Korczyna-Kombornia-Jabłonica Polska	30	3304	Z	Stanisława Pigonia	Korczyna, Kombornia
123.	Droga P1966R Korczyna-Kombornia-Jabłonica Polska	40	2238	Z	Graniczna	Kombornia
124.	Droga P1967R Korczyna-Krościenko Wyżne	10	1805	L	Akacyjowa	Korczyna,
125.	Droga P1969R Kombornia(dół)-Kombornia	10	856	L	-----	Kombornia
126.	Droga P1972R Iskrzynia-Haczów-Trzeźniów	10	1565	Z	Słoneczna	Iskrzynia
127.	Droga P2027R Wola Jasienicka-Budy Komborskie	10	3517	L	-----	Wola Komborska
128.	Droga P2062R Olszyny-Jabłonica Polska	10	2199	Z	-----	Kombornia
129.	Droga P2062R Olszyny-Jabłonica Polska	20	582	Z	-----	Kombornia
130.	Droga P1967R Korczyna-Krościenko Wyżne	10	3383	L	Marynkowska	Krościenko Wyżne
131.	Droga P1967R Korczyna-Krościenko Wyżne	20	464	L	Marynkowska	Krościenko Wyżne
132.	Droga P1971R Krościenko Wyżne-Iskrzynia	10	2830	Z	Północna	Krościenko Wyżne, Iskrzynia
133.	Droga P1973R Krosno-Iskrzynia	10	1053	Z	Kasztanowa	Krościenko Wyżne
134.	Droga P1973R Krosno-Iskrzynia	20	1750	Z	Południowa	Krościenko Wyżne
135.			3251		Brzozowska	Krościenko Wyżne
136.	Droga P1955R Nizna Łąka-Bóbrka	10	2650	L	-----	Nizna Łąka
137.	Droga P1956R Zręcin-Wietrzno-Zboiska	50	500	G	-----	Nizna Łąka
138.	Droga P1959R Szczepańcowa-Głowienka	10	1805	L	-----	Głowienka
139.			2715		Podmiejska	
140.			4052		Ojca Anzelma Kubita	

141.	Droga P1974R Krosno-Targowiska-Wróblik Szlachecki	10	1585	Z	Jana Pawła II	Łęczany
142.	Droga P1974R Krosno-Targowiska-Wróblik Szlachecki	20	630	Z	Tadeusza Kościuszki	Łęczany
143.			1221		Dębowa	Targowiska
144.	Droga P1974R Krosno-Targowiska-Wróblik Szlachecki	30	1515	Z	Armi Krajowej	Targowiska, Widacz
145.			2555		-----	
146.	Droga P1975R Miejsce Piastowe-Wrocanka Górna	10	2080	L	Dworska	Miejsce Piastowe
147.			3026		Św. Rozali	Wrocanka
148.	Droga P1975R Miejsce Piastowe-Wrocanka Górna	20	735	L	Św. Jana	Wrocanka
149.			2930		Długa	
150.	Droga P1976R Krosno-Rogilwonicz(wieś)	10	485	Z	Szkolna	Głowienka
151.	Droga P1976R Krosno-Rogilwonicz(wieś)	20	1940	Z	Św. Jana	Głowienka
152.			3140		Krośnieńska	Wrocanka
153.	Droga P1976R Krosno-Rogilwonicz(wieś)	30	1370	Z	Pańska	Wrocanka
154.			2387		-----	Rogi
155.	Droga P1976R Krosno-Rogilwonicz(wieś)	40	296	Z	-----	Rogi
156.	Droga P1976R Krosno-Rogilwonicz(wieś)	50	2003	Z	-----	Rogi
157.	Droga P2001R Rogi-Lubatówka-Lubatowa	10	2480	Z	-----	Rogi
158.	Droga P2004R st. Kolejowa Targowiska	10	1353	L	Jana Pawła II	Targowiska
159.	Droga P1974R Krosno-Targowiska-Wróblik Szlachecki	30	4338	Z	-----	Wróblek Krolewski
160.	Droga P1974R Krosno-Targowiska-Wróblik Szlachecki	40	716	Z	Szkolna	Wróblek Królewski, Wróblek Szlachecki
161.	Droga P2005R Haczów-Wróblek Szlachecki	10	2093	L	Sycińska	Wróblek Szlachecki
162.	Droga P2006R Haczów-Bzianka-Besko	10	1374	L	-----	Bzianka
163.	Droga P2006R Haczów-Bzianka-Besko	20	2959	L	-----	Bzianka
164.	Droga P2007R Milcza-Besko	10	1023	Z	Kolejowa	Milcza
165.	Droga P2007R Milcza-Besko	20	757	Z	Leśna	Milcza
166.	Droga P2008R Wróblek Królewski-Ladzin	10	2304	L	Nad Taborem	Wróblek Królewski, Ladzin
167.	Droga P2009R dr przez wieś Klimkówka	10	2860	L	Zdrojowa	Klimkówka
168.	Droga P2010R Milcza-Rymanów	10	1685	Z	Zmysłówka	Ladzin
169.			3805		Nowa Wieś	Rymanów
170.			4135		Mitkowskiego	Rymanów
171.	Droga P2111R Rymanów-Sieniawa-Głębokie	10	200	Z	Padarewskiego	Rymanów
172.			610		Dworska	Rymanów
173.			4669		Bartoszew	Rymanów, Sieniawa
174.	Droga P2111R Rymanów-Sieniawa-Głębokie	20	2270	Z	Wiśniowa	Sieniawa
175.			3094		-----	Głębokie
176.	Droga P2112R Królik Polski-Bałucianka	10	1937	L	-----	Bałucianka
177.	Droga P2113R Pastwiska-Puławy	10	2828	L	-----	Rudawka Rymanowska
178.	Droga P2113R Pastwiska-Puławy	20	1677	L	-----	Puławy
179.	Droga P2113R Pastwiska-Puławy	30	2370	L	-----	Puławy
180.	Droga P2114R Rudawka Rymanowska - Wisłoczek	10	4362	L	-----	Rudawka Rymanowska, Wisłoczek
181.	Droga P2115R dr przez wieś Puławy	10	2829	L	-----	Puławy

182.	Droga P1844R Chrzastówka-Niepla-Przybówka	10	1953	L	-----	Przybówka
183.	Droga P1845R Szebnie-Chrzastówka-Przybówka	10	2494	L	-----	Przybówka
184.	Droga P1845R Szebnie-Chrzastówka-Przybówka	20	36	L	-----	Przybówka
185.	Droga P1924R Kobyle-Łęki Strzyżowskie-Bratkówka-Odrzykoń	10	3792	G	-----	Łęki Strzyżowskie
186.	Droga P1924R Kobyle-Łęki Strzyżowskie-Bratkówka-Odrzykoń	20	342	G	-----	Łęki Strzyżowskie
187.	Droga P1924R Kobyle-Łęki Strzyżowskie-Bratkówka-Odrzykoń	30	2676	G	-----	Łęki Strzyżowskie, Łączki Jagiellońskie
188.	Droga P1924R Kobyle-Łęki Strzyżowskie-Bratkówka-Odrzykoń	40	3987	G	-----	Łączki Jagiellońskie, Wojkówka, Bratkówka
189.	Droga P1924R Kobyle-Łęki Strzyżowskie-Bratkówka-Odrzykoń	50	491	G	-----	Bratkówka
190.	Droga P1924R Kobyle-Łęki Strzyżowskie-Bratkówka-Odrzykoń	60	2116	G	Tadeusza Kościuszki	Odrzykoń
191.	Droga P1940R Przybówka-Pietrusza Wola-Rzepnik-Bratkówka	10	1614	L	-----	Łęki Strzyżowskie
192.	Droga P1940R Przybówka-Pietrusza Wola-Rzepnik-Bratkówka	30	9518	L	-----	Łęki Strzyżowskie, Pietrusza Wola, Rzepnik, Bratkówka
193.	Droga P1941R Wojaszówka-Łączki Jagiellońskie	10	1364	L	-----	Wojaszówka, Łączki Jagiellońskie
194.	Droga P1942R Chrzastówka-Bajdy	10	2362	L	-----	Bajdy
195.	Droga P1943R Jaszczew-Wojaszówka	20	3120	Z	-----	Bajdy
196.	Droga P1943R Jaszczew-Wojaszówka	30	1095	Z	-----	Bajdy
197.	Droga P1944R Jaszczew-Ustrobna-Bratkówka	10	3880	L	-----	Ustrobna
198.	Droga P1944R Jaszczew-Ustrobna-Bratkówka	30	1515	L	-----	Ustrobna
199.	Droga P1960R Krosno-Odrzykoń	10	1500	L	Sportowa	Odrzykoń
200.			1895		Kazimierza Wilekiego	Odrzykoń
201.	Droga P1960R Krosno-Odrzykoń	20	692	L	ks. Józefa Panasia	Odrzykoń
202.	Droga P1960R Krosno-Odrzykoń	30	1327	L	Jana Pawła II	Odrzykoń
203.	Droga P1961R Odrzykoń-Sporne	10	2405	L	Krośnieńska	Odrzykoń
204.	Droga P1962R Krosno-Głębokie-Czarnorzeki-Jasienica Rosielna	30	2045	Z	hetmana Mikołaja Kamienieckiego	Odrzykoń
205.			3030		Podzamcze	

**Drogi publiczne** ze względu na funkcje w sieci drogowej dzielą się według przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz.U. 2013.37.260 z dnia 30 stycznia 2013 r.) na następujące kategorie:

- drogi krajowe,
- drogi wojewódzkie,
- drogi powiatowe,
- drogi gminne.

Do **dróg krajowych** zalicza się:

- autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi leżące w ich ciągu do czasu wybudowania autostrad i dróg ekspresowych,
- drogi międzynarodowe,

- drogi stanowiące inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych,
- drogi dojazdowe do ogólnodostępnych przejść granicznych obsługujących ruch międzynarodowy osobowy i towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów) lub wyłącznie ruch towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów),
- drogi alternatywne dla autostrad płatnych,
- drogi stanowiące ciągi obwodnic dużych aglomeracji miejskich,
- drogi o znaczeniu obronnym.

Zaliczenie do kategorii dróg krajowych następuje w drodze rozporządzenia Ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw administracji publicznej, spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej.

Do **dróg wojewódzkich** zalicza się drogi inne niż podano wyżej, stanowiące połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa i drogi o znaczeniu obronnym niezaliczone do dróg krajowych. Zaliczenie do kategorii dróg wojewódzkich następuje w drodze uchwały sejmiku województwa w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw transportu oraz obrony narodowej.

Do **dróg powiatowych** zalicza się drogi inne niż podano wcześniej, stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą. Zaliczenie do kategorii dróg powiatowych następuje w drodze uchwały rady powiatu w porozumieniu z zarządem województwa.

Do **dróg gminnych** zalicza się drogi o znaczeniu lokalnym niezaliczone do innych kategorii, stanowiące uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z wyłączeniem dróg wewnętrznych. Zaliczenie do kategorii dróg gminnych następuje w drodze uchwały rady gminy po zasięgnięciu opinii właściwego zarządu powiatu.

Do **dróg o nawierzchni twardej** zalicza się drogi o nawierzchni twardej ulepszonej (z kostki kamiennej, klinkieru, betonu, z płyt kamiennieo-betonowych, bitumu) oraz drogi o nawierzchni nieulepszonej (o nawierzchni tłuczniowej i brukowej).

Do **dróg o nawierzchni gruntowej** zalicza się drogi o nawierzchni z gruntu rodzimego oraz utrwalone w wyniku specjalnych zabiegów i preparacji gruntu rodzimego przy pomocy mieszanin wykonanych z gliny, żwiru, żużla, ok.

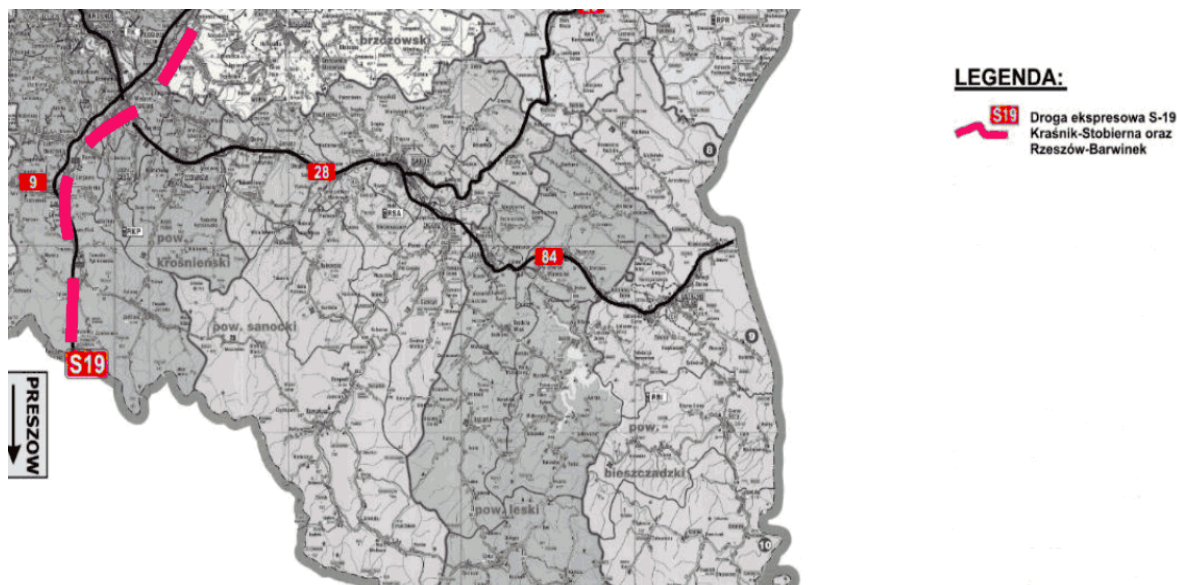


## 2.3. Inwestycje drogowe

Poniżej omówiono najważniejsze inwestycje na drogach przebiegających przez teren Powiatu Krośnieńskiego, zgodnie z Programem Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015, wprowadzonym uchwałą Rady Ministrów Nr 10/2011 z dnia 25 stycznia 2011 r.

- budowa drogi S-19 Rzeszów - Barwinek

Mapa 2. Mapa przedstawiająca inwestycje drogowe w Powiecie Krośnieńskim



Źródło: GDDKiA.

## 3. Sieć komunikacji autobusowej

Linia autobusowa jest stałym połączeniem drogowym dwóch krańcowych miejscowości oraz wybranych miejscowości pośrednich przy użyciu jednego lub kilku autobusów regularnie kursujących między tymi miejscowościami według ogłoszonego rozkładu.

Linie regularnej komunikacji autobusowej można ogólnie podzielić następująco:

- linie miejskie, tj. linie w obrębie miast z ewentualnym przekroczeniem granic miasta do najbliższej strefy ciężenia o długości od 5 do 10 km,
- linie podmiejskie, tj. linie w granicach do 50–60 km łączące osiedla wiejskie z ośrodkami gminnymi powiatowymi i wojewódzkimi,
- linie regionalne, tj. linie w granicach od 50–60 km do 160 km obejmujące obszar kilku stycznych województw, łączące ośrodki gminne i mniejsze miasta z ważniejszymi ośrodkami miejsko-przemysłowymi regionu,
- linie dalekobieżne, tj. linie powyżej 160 km obejmujące swym zasięgiem obszar dwóch lub więcej regionów, łączące miasta wojewódzkie oraz ważniejsze ośrodki przemysłowe, kulturalne i turystyczno-uzdrowiskowe z dużymi aglomeracjami miejsko-przemysłowymi kraju,
- linie międzynarodowe, tj. linie wybiegające poza granice państwa.



### 3.1. Analiza zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Krośnieńskiego

W poniższej tabeli przedstawiono szczegółowe dane sieci komunikacyjnej przewoźników autobusowych dla których zezwolenia wydał Starosta Powiatu Krośnieńskiego.

Tabela 9. Kursy przewoźników autobusowych dla których zezwolenie wydał Starosta Powiatu Krośnieńskiego

Lp.	Nr zezwolenia	Od	Przez	Do	Liczba kursów	Długość trasy	Przewoźnik
1	38	Miejsce Piastowe	Łężany, Targowiska, Widacz, Wróblak, Ładzin	Rymanów	1	16	PKS w Krośnie SA
2	37	Lubatowa	Lubatówka, Równe, Zboiska	Dukla	3	15	PKS w Krośnie SA
3	42	Iwonicz	Mołdawa, Rogi, Miejsce Piastowe	Iwonicz	1	15	PKS w Krośnie SA
4	50	Lubatowa	Lubatówka, Rogi, Miejsce Piastowe, Iwonicz	Iwonicz Zdrój	4	23	Dromader
5	51	Lubatowa	Lubatówka, Rogi, Mołdawa, Iwonicz	Iwonicz Zdrój	19	19,7	Dromader
6	53	Wola Komborska	Iskrzynia, Pustyny, Targowiska, Łężany, Miejsce Piastowe, Iwonicz	Iwonicz Zdrój	2	19	Jacek Lega Firma Handlowo-Usługowa Jacek, Dukla
7	52	Wola Wyżna	Wola Wyżna PGR- Wola Wyżna Leśniczówka- Wola Niżna Góra- Wola Niżna Osiedle- Wola Niżna- Posada Jaśliska- Posada Jaśliska Środek- Jaśliska Szkoła- Jaśliska- Posada Jaśliska Dół- Daliowa Skrzyżowanie- Szkлары- Daliowa- Daliowa Leśniczówka- Stasiana- Tylawa Skrzyżowaie- Trzciana Żwirownia- Nowa Wieś- Lipowica Kamieniołom- Lipowica- Dukla	Dukla	14	28	Józef Fornal Firma Handlowo-Usługowa, Dukla

<b>8</b>	55	Rymanów	Posada Góna Szkoła- Posada Górna- Rymanów Zdrój- Rymanów Zdrój Góra- Rymanów Zdrój Węgierska I- Rymanów Zdrój Deszno- Rymanów Zdrój Węgierska II- Królik Polski skrz.- Królik Polski Środek- Królik Polski Szklary- Daliowa skrz.- Posada Jaśliska Dół- Jaśliska- Posada Jaśliska Środek- Posada Jaśliska- Wola Niżna- Wola Niżna Osiedle- Wola Niżna Góra	Wola Niżna	2	23	PKS w Krośnie S.A.
<b>9</b>	56	Bzianka	Milcza- Milcza skrz- Wróblík Szlach. PKP- Wróblík Królewski skrz- Ladzin skrz- Rymanów Kolejowa- Rymanów- Rymanów Bieleckiego- Klimkówka- Iwonicz skrz- Iwonicz Szkoła Rolnicza- Miejsce Piastowe	Miejsce Piastowe	12	20,8	Danuta Ziemiańska Przedsiębiorstwo Handlowo- Usługowe ROMEX, Wróblík Szlachecki
<b>10</b>	57	Wola Niżna	Wola Niżna Osiedle- Wola Niżna- Posada Jaśliska- Posada Jaśliska Środek- Jaśliska- Posada Jaśliska Dół- Daliowa skrz- Daliowa- Daliowa Leśniczówka- Stasina- Tylawa skrz- Trzciana Żwirownia- Nowa Wieś- Lipowica kamieniołom- Lipowica- Dukła	Dukła	8	23	Józef Fornal Firma Handlowo- Usługowa, Dukła

11	58	Iwonicz Zdrój	Iwonicz Zdrój Plac Oczki- Iwonicz Zdrój Urząd Gminy- Iwonicz Zdrój Policja- Iwonicz Góra- Iwonicz Ispak- Iwonicz Dół- Iwonicz Kościół- Iwonicz Technikum Rolnicze- Rogi Dom Ludowy- Rogi Góra- Rogi Nawrót- Lubatówka Dół- Lubatówka Góra- Lubatówka Solanka- Luabtowa Nawsie-Lubatówka Sklep- Lubatówka Piekarnia- Lubatówka Śliwówka- Lubatówka Góra	Lubatówka	30	18	Paweł Nycz TRANS USŁUGI Iwonicz Zdrój
----	----	---------------	---	-----------	----	----	---

### 3.2. Analiza zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Krosna

W poniższej tabeli przedstawiono szczegółowe dane sieci komunikacyjnej przewoźników autobusowych dla których zezwolenia wydał Prezydent Miasta Krosna.

Tabela 10. Kursy przewoźników autobusowych rozpoczynające się lub kończące na terenie Miasta Krosna

Nr zezw	Relacja	Przybliżona długość jednego kursu [km]	Liczba kursów w ciągu doby	Średni czas przejazdu [godz: min]	Przewoźnik	Nr zezw	Relacja
43	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Iwonicz Zdrój	18	49	00:31	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	43	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Iwonicz Zdrój
114	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla	21	44	00:30	Bogusław Jachimowicz Usługowy Przewóz Osób	114	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla
48	Krosno - Odrzykoń - Ustrobną - Bratkówka - Wojkówka - Łączki Jagiellońskie - Łęki Strzyżowskie - Pietrusza Wola - Rzepnik	34	40	00:58	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	48	Krosno - Odrzykoń - Ustrobną - Bratkówka - Wojkówka - Łączki Jagiellońskie - Łęki Strzyżowskie - Pietrusza Wola - Rzepnik
123	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Iwonicz Zdrój	18	40	00:27	Nycz Józef Jan Trans - Usługi - Nycz Józef	123	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Iwonicz Zdrój
41	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Klimkówka - Rymanów - Posada Górna - Rymanów Zdrój - Królik Polski - Szklary - Daliowa - Jaślika - Posada Jaślika - Wola Niżna	40	39	01:06	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	41	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Klimkówka - Rymanów - Posada Górna - Rymanów Zdrój - Królik Polski - Szklary - Daliowa - Jaślika - Posada Jaślika - Wola Niżna
97	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Zakłuczyna - Cergowa - Jasionka - Cergowa - Zakłuczyna - Dukla - Lipowica - Nowa Wieś - Trzciana - Tylawa - Barwinek	45	38	01:04	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	97	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Zakłuczyna - Cergowa - Jasionka - Cergowa - Zakłuczyna - Dukla - Lipowica - Nowa Wieś - Trzciana - Tylawa - Barwinek
72	Krosno, Huta Techniczna - Krosno, D.A. - Miejsce Piastowe - Rogi - Lubatówka - Lubatówka	23	35	00:48	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	72	Krosno, Huta Techniczna - Krosno, D.A. - Miejsce Piastowe - Rogi - Lubatówka - Lubatówka
23	Targowiska, Szkoła - Łęczany - Krosno, Mielczarskiego - Huta Techniczna - Wyspiańskiego - Delphi	18	33	00:46	Miejska Komunikacja Samochodowa Sp. z o.o.	23	Targowiska, Szkoła - Łęczany - Krosno, Mielczarskiego - Huta Techniczna - Wyspiańskiego - Delphi
38	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Iwonicz Zdrój	18	32	00:30	Pudlik Adam Firma Handlowo-	38	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Iwonicz Zdrój

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Krośnieńskiego

					Usługowa		
103	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Lubatówka - Lubatowa	26,5	32	00:45	Robert Wolczański Przewóz Osób "DROMADER"	103	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Lubatówka - Lubatowa
62	Krosno - Krościenko Wyżne - Pustyny - Iskrzynia - Wola Komborska - Iskrzynia - Krościenko Wyżne - Krosno	22	30	00:45	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	62	Krosno - Krościenko Wyżne - Pustyny - Iskrzynia - Wola Komborska - Iskrzynia - Krościenko Wyżne - Krosno
133	Krosno, Szpital Wojewódzki - Potok - Jaszczew - Jedlicze - Męcinka	24	28	00:53	Wielgos Robert "MIŚ" Firma Przewozowo-Handlowo-Usługowa	133	Krosno, Szpital Wojewódzki - Potok - Jaszczew - Jedlicze - Męcinka
135	Krosno, Szpital Wojewódzki - Krosno, Huta Techniczna - Krosno, Dworzec - Miejsce Piastowe - Łężany - Targowiska - Widacz - Wróblak Królewski - Wróblak Szlachecki - Milcza - Bzianka	29,8	28	00:45	Danuta Ziemiańska Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe "ROMEX"	135	Krosno, Szpital Wojewódzki - Krosno, Huta Techniczna - Krosno, Dworzec - Miejsce Piastowe - Łężany - Targowiska - Widacz - Wróblak Królewski - Wróblak Szlachecki - Milcza - Bzianka
111	Krosno, Huta Techniczna - Łężany	13,6	27	00:25	Usługi Autokarem s.c. "WIKI" Adam Witkowski, Piotr Uliasz	111	Krosno, Huta Techniczna - Łężany
44	Krosno - Głowienka - Wrocanka - Miejsce Piastowe - Rogi - Lubatówka - Lubatowa	32	25	00:58	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	44	Krosno - Głowienka - Wrocanka - Miejsce Piastowe - Rogi - Lubatówka - Lubatowa
50	Krosno - Odrzykoń - Krosno	29	24	00:45	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	50	Krosno - Odrzykoń - Krosno
136	Krosno, Huta Techniczna - Łężany - Targowiska - Widacz	21,9	24	00:31	Usługi Autokarem s.c. "WIKI" Adam Witkowski, Piotr Uliasz	136	Krosno, Huta Techniczna - Łężany - Targowiska - Widacz
130	Krosno - Załęże - Korczyzna - Kombornia - Wola Komborska	17	24	00:35	Firma Usługowo - Przewozowa "JACEK" Jacek Lega	130	Krosno - Załęże - Korczyzna - Kombornia - Wola Komborska
45	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla	25	22	00:35	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	45	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla
37	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Klimkówka - Rymanów - Posada Górna - Rymanów Zdrój - Deszno - Królik Polski	27	22	00:45	Pudlik Adam Firma Handlowo-Usługowa	37	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Klimkówka - Rymanów - Posada Górna - Rymanów Zdrój - Deszno - Królik Polski
51	Krosno - Sporne - Głęboke - Odrzykoń	8	20	00:17	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	51	Krosno - Sporne - Głęboke - Odrzykoń
66	Krosno - Miejsce Piastowe - Łężany - Targowiska - Widacz - Wróblak Królewski - Wróblak Szlachecki - Milcza - Ładzin - Rymanów	25	20	00:40	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	66	Krosno - Miejsce Piastowe - Łężany - Targowiska - Widacz - Wróblak Królewski - Wróblak Szlachecki - Milcza - Ładzin - Rymanów
117	Krosno, Szpital Wojewódzki - Krosno, Huta Techniczna - Krosno, Mielczarskiego - Krosno, Podwale/Legionów - Krosno, Lwowska - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Cergowa - Jasionka	31,4	20	00:57	Wielgos Robert "MIŚ" Firma Przewozowo-Handlowo-Usługowa	117	Krosno, Szpital Wojewódzki - Krosno, Huta Techniczna - Krosno, Mielczarskiego - Krosno, Podwale/Legionów - Krosno, Lwowska - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Cergowa - Jasionka
91	Krosno - Świerzowa Polska - Zręcin - Chorkówka - Kobylany - Sulistrowa - Draganowa	22	19	00:37	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	91	Krosno - Świerzowa Polska - Zręcin - Chorkówka - Kobylany - Sulistrowa - Draganowa
125	Krosno, Szpital Wojewódzki - Rondo - Mielczarskiego Dworzec - Polanka Skrzyżowanie - Dobieszyn - Borek - Jedlicze - Chlebna	18,4	19	00:40	Firma Przewozowa "MERKUS" Małgorzata Lega	125	Krosno, Szpital Wojewódzki - Rondo - Mielczarskiego Dworzec - Polanka Skrzyżowanie - Dobieszyn - Borek - Jedlicze - Chlebna
40	Krosno - Korczyzna - Krosno	13	18	00:20	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	40	Krosno - Korczyzna - Krosno
47	Krosno - Rzepnik - Odrzykoń - Ustrobnia - Gąsienice - Bajdy - Wojaszówka - Łączki Jagiellońskie - Łęki Strzyżowskie - Pietrusza Wola - Rzepnik	33	17	01:04	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	47	Krosno - Rzepnik - Odrzykoń - Ustrobnia - Gąsienice - Bajdy - Wojaszówka - Łączki Jagiellońskie - Łęki Strzyżowskie - Pietrusza Wola - Rzepnik
134	Krosno - Świerzowa Polska - Zręcin - Chorkówka - Żeglce - Kopytowa - Faliszówka	21	16	00:42	Wielgos Robert "MIŚ" Firma Przewozowo-Handlowo-Usługowa	134	Krosno - Świerzowa Polska - Zręcin - Chorkówka - Żeglce - Kopytowa - Faliszówka
131	Krosno - Świerzowa Polska - Zręcin - Żarnowiec - Jedlicze - Długie - Poręby - Podniebyle	21,3	16	00:42	Fornał Józef Firma Handlowo-Usługowa	131	Krosno - Świerzowa Polska - Zręcin - Żarnowiec - Jedlicze - Długie - Poręby - Podniebyle

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Krośnieńskiego

124	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Teodorówka - Iwla - Głojsce	27,7	16	00:50	Firma Transportowo - Usługowa BESKID Niemiec Kazimierz	124	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Teodorówka - Iwla - Głojsce
76	Krosno - Głowienka - Wrocanka - Niżna Łąka - Wrocanka - Miejsce Piastowe	23	13	00:41	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	76	Krosno - Głowienka - Wrocanka - Niżna Łąka - Wrocanka - Miejsce Piastowe
64	Krosno - Krościenko Wyżne - Pustyny - Zalesie	13	12	00:27	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	64	Krosno - Krościenko Wyżne - Pustyny - Zalesie
87	Krosno - Świerzowa Polska - Zręcin - Bóbrka - Niżna Łąka - Równe - Wietrzno - Łęki Dukielskie - Pałacówka - Łęki Dukielskie - Kobylany - Sulistrowa - Draganowa	35	12	00:54	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	87	Krosno - Świerzowa Polska - Zręcin - Bóbrka - Niżna Łąka - Równe - Wietrzno - Łęki Dukielskie - Pałacówka - Łęki Dukielskie - Kobylany - Sulistrowa - Draganowa
69	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Klimkówka - Rymanów - Posada Górna - Rymanów Zdrój - Królik Polski - Szklary - Daliowa - Jaśliśka - Posada Jaśliśka - Wola Niżna	44	11	01:28	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	69	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Klimkówka - Rymanów - Posada Górna - Rymanów Zdrój - Królik Polski - Szklary - Daliowa - Jaśliśka - Posada Jaśliśka - Wola Niżna
88	Krosno - Świerzowa Polska - Zręcin - Bóbrka - Niżna Łąka - Równe - Wietrzno - Łęki Dukielskie - Kobylany - Sulistrowa - Draganowa	32	11	00:53	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	88	Krosno - Świerzowa Polska - Zręcin - Bóbrka - Niżna Łąka - Równe - Wietrzno - Łęki Dukielskie - Kobylany - Sulistrowa - Draganowa
29	Krosno - Tysiąclecia - Huta techniczna - Turaszówka ZSE	4	10	00:07	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	29	Krosno - Tysiąclecia - Huta techniczna - Turaszówka ZSE
127	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Klimkówka - Rymanów - Posada Górna - Rymanów Zdrój	21	10	00:35	Pudlik Adam Firma Handlowo-Usługowa	127	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Klimkówka - Rymanów - Posada Górna - Rymanów Zdrój
132	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Klimkówka - Rymanów - Łazy - Sieniawa - Gniewoszkówka - Sieniawa - Głębokie	27	10	00:38	Firma Transportowo - Usługowa BESKID Niemiec Kazimierz	132	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Klimkówka - Rymanów - Łazy - Sieniawa - Gniewoszkówka - Sieniawa - Głębokie
58	Krosno - Korczyn	15	9	00:30	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	58	Krosno - Korczyn
25	Krosno, D.A. - Czajkowskiego, WSK, Podkarpacka Centrum, Podkarpacka, Zręcińska, Polanka II - Krosno, Naftomontaż	5	8	00:11	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	25	Krosno, D.A. - Czajkowskiego, WSK, Podkarpacka Centrum, Podkarpacka, Zręcińska, Polanka II - Krosno, Naftomontaż
39	Krosno - Odrzykoń - Ustrobnia - Gąsienice - Bajdy - Wojaszówka - Łączki Jagiellońskie - Łęki Strzyżowskie - Pietrusza Wola - Rzepnik	33	8	00:58	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	39	Krosno - Odrzykoń - Ustrobnia - Gąsienice - Bajdy - Wojaszówka - Łączki Jagiellońskie - Łęki Strzyżowskie - Pietrusza Wola - Rzepnik
61	Krosno - Krościenko Wyżne - Iskrzynia - Kombornia - Korczyn - Krosno	33	8	01:00	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	61	Krosno - Krościenko Wyżne - Iskrzynia - Kombornia - Korczyn - Krosno
63	Krosno - Krościenko Wyżne - Iskrzynia - Pustyny - Zalesie	18	8	00:35	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	63	Krosno - Krościenko Wyżne - Iskrzynia - Pustyny - Zalesie
28	Krosno - Krakowska Cmentarz, Okrzei, Żółkiewskiego MPKG, Ślącza - Krosno, Szpital Wojewódzki	4	7	00:09	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	28	Krosno - Krakowska Cmentarz, Okrzei, Żółkiewskiego MPKG, Ślącza - Krosno, Szpital Wojewódzki
65	Krosno - Miejsce Piastowe - Łężany - Targowiska - Zalesie - Pustyny - Iskrzynia - Wola Komborska	26	7	00:43	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	65	Krosno - Miejsce Piastowe - Łężany - Targowiska - Zalesie - Pustyny - Iskrzynia - Wola Komborska
70	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Mołdawa - Rogi	16	7	00:28	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	70	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Mołdawa - Rogi
137	Krosno, Szpital Wojewódzki - Głowienka - Wrocanka - Równe - Zboiska - Dukla	23	7	00:44	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	137	Krosno, Szpital Wojewódzki - Głowienka - Wrocanka - Równe - Zboiska - Dukla
67	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Klimkówka - Rymanów - Łazy - Sieniawa - Głębokie	28	6	00:45	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	67	Krosno - Miejsce Piastowe - Iwonicz - Klimkówka - Rymanów - Łazy - Sieniawa - Głębokie
73	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Lubatówka - Lubatowa	25	6	00:58	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	73	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Lubatówka - Lubatowa
104	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Nadole - Teodorówka - Iwla	32	6	00:56	Fornal Józef Firma Handlowo-Usługowa	104	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Nadole - Teodorówka - Iwla
46	Krosno - Odrzykoń - Ustrobnia - Gąsienice - Bajdy - Wojaszówka - Przybówka	15	5	00:25	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	46	Krosno - Odrzykoń - Ustrobnia - Gąsienice - Bajdy - Wojaszówka - Przybówka

57	Krosno - Korczynna - Czarnorzeki - Odrzykoń	18	5	00:37	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	57	Krosno - Korczynna - Czarnorzeki - Odrzykoń
78	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Lubatówka - Lubatowa	30	5	01:02	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	78	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Lubatówka - Lubatowa
86	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Wietrzno - Łęki Dukielskie - Myszkowskie - Łęki Dukielskie - Kobyłany	27	5	00:43	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	86	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Wietrzno - Łęki Dukielskie - Myszkowskie - Łęki Dukielskie - Kobyłany
90	Krosno - Świerzowa Polska - Zręcin - Bóbrka - Chorkówka	15	5	00:30	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	90	Krosno - Świerzowa Polska - Zręcin - Bóbrka - Chorkówka
54	Krosno, Sikorskiego - Korczynna, Łazy	20	4	00:30	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	54	Krosno, Sikorskiego - Korczynna, Łazy
79	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Nadole - Teodorówka - Iwla - Głojsce - Dukla - Zakłuczyna - Cergowa - Jasionka	41	4	00:46	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	79	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Nadole - Teodorówka - Iwla - Głojsce - Dukla - Zakłuczyna - Cergowa - Jasionka
80	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Zakłuczyna - Cergowa - Jasionka - Cergowa - Zakłuczyna - Dukla - Lipowica - Nowa Wieś - Trzciana - Tylawa - Stasiana - Spalona - Daliowa - Jaśliśka	46	4	01:06	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	80	Krosno - Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Zakłuczyna - Cergowa - Jasionka - Cergowa - Zakłuczyna - Dukla - Lipowica - Nowa Wieś - Trzciana - Tylawa - Stasiana - Spalona - Daliowa - Jaśliśka

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta Krosna

### 3.3. Analiza zezwoleń wydanych przez sąsiednie organy

Spośród wszystkich linii, według zezwoleń na przewozy autobusowe wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego, na terenie powiatu krosnieńskiego rozpoczynają się lub kończą 84 trasy.

Tabela 3. Kursy przewoźników autobusowych rozpoczynające się lub kończące na terenie Powiatu Krośnieńskiego

Nr zezw	Relacja	Przybliżona długość jednego kursu [km]	Liczba kursów w ciągu doby	Średni czas przejazdu [godz: min]	Przybliżona prędkość techniczna [km/h]	Czy wybiega poza teren województwa (T/N)	Przewoźnik
117	Leżajsk - Iwonicz Zdrój	137	2	03:20	51,8	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Leżajsku
163	Jaśliśka - Sanok - Rzeszów	147	4	03:55		N	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
166	Brzozów - Jaśliśka	44	15	01:12	34,9	N	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
331	Dukla - Lutcza - Rzeszów	78	8	01:35	54	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
654	Sanok - Zarszyn - Besko - Rymanów	28	5	00:51	35,5	N	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
773	Rymanów-Zdrój - Głębokie - Pastwiska - Odrzechowa	23	2	00:35		N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
868	Rymanów Zdrój - Głębokie - Wisłoczek - Puławy Górne	38	3	01:03	47,5	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
911	Krosno - Głębokie - Wisłoczek - Puławy Górne	53	7	01:10	43,5	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
928	Rymanów - Wisłoczek - Puławy Górne	27	1	00:37	42	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
932	Brzozów - Trześniów - Rymanów	24	2	00:40	46,5	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
956	Rymanów-Zdrój - Rzeszów - Warszawa	379	27	06:55		T	Firma Handlowo Usługowa Czurczak Paweł Czurczak, Marcin Czurczak
958	Rymanów - Haczów - Krościenko Wyżne - Krosno	36	1	01:06		N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.

## Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Krośnieńskiego

974	Rymanów-Zdrój - Krosno - Kraków	196	6	03:43	57,5	T	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
1052	Dębica - Pilzno - Kowalowa	36	10	01:07	41,1	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Dębicy S.A.
1054	Krosno - Haczów - Królik Polski	41	2	01:18	42	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
1075	Leżajsk - Strzyżów - Iwonicz Zdrój	137	2	03:20	52	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Leżajsku
1115	Wróblík Królewski - Rzepedź	51	6	01:10	51	N	Trans-Bus Mariusz Szymański
1147	Rymanów-Zdrój - Krosno - Rzeszów	101	17	02:15		N	EURORES DOMARADZKI RYSZARD
1169	Dukla - Iwla - Mszana	24	2	00:35	51,2	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
1282	Sanok - Rzepedź - Jaślika	70	2	01:56		N	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
1341	Barwinek - Strzyżów - Rzeszów	106	1	02:30	60,6	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
1347	Rymanów-Zdrój - Rzeszów - Lublin	267	6	05:05	49,75	T	Rafał Chwała, Piotr Dudek działający pod firmą <<Progress-Bus>> s.c.
1407	Polańczyk - Sanok - Brzozów - Niebylec	88	18	02:00		N	Firma Handlowo Usługowa Czurczak Paweł Czurczak, Marcin Czurczak
1431	Jasło - Tarnowiec - Jedlicze	23	11	00:41		N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Jasło S.A.
1438	Wróblík Szlachecki - Iskrzynia - Warzyce	43,5	6	00:59		N	Przedsiębiorstwo Handlowo - Usługowe "ROMEX" Danuta Ziemiańska
1442	Niebylec - Rzeszów - Kraków - Wrocław	477	6	06:40	62,4	T	Firma Handlowo Usługowa Czurczak Paweł Czurczak, Marcin Czurczak
21	Krosno - Lutcza - Rzeszów	56	54	01:23	60	N	MARCEL Marcin Chmielarski
153	Brzozów - Haczów - Krosno	31	32	00:55	bd	N	Firma Usługowo - Przewozowa "Jacek" Jacek Lega
170	Brzozów - Iskrzynia - Krosno	28	6	00:51	32,9	N	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
171	Brzozów - Miejsce Piastowe - Krosno	38	4	01:02	37,2	N	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
173	Hłudno - Brzozów - Haczów - Krosno	65	7	01:56	33,4	N	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
176	Dynów - Rymanów - Krosno	87	3	02:28	bd	N	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
178	Brzozów - Malinówka - Korczyna - Krosno	27	2	00:47	bd	N	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
187	Krosno - Jasło - Kraków	165	24	03:25	bd	N	Transport Drogowy "Barbara" Barbara Penar
273	Krosno - Odrzykoń - Wiśniowa	45	3	00:49	57	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
303	Krosno - Targowiska - Besko	30	4	00:56	41,4	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
462	Krosno - Strzyżów - Rzeszów	68	6	01:30	bd	N	BODEK Firma Transportowo-Handlowo-Usługowa Bogdan Wilusz
477	Krosno - Podniebyle - Piotrówka - Łubno Szlacheckie	32	22	00:46	49	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
505	Krosno - Rymanów - Sanok	46,5	67	01:01	57	N	Lucyna Blok Firma Przewozowo - Handlowo - Usługowa "Kubuś"
767	Krosno - Żeglce - Łubienko	23	14	00:42	bd	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
768	Krosno - Nienaszów - Makowiska - Nowy Żmigród	30	23	01:00	bd	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
769	Krosno - Rymanów Zdrój - Moszczaniec	47	7	01:15	bd	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
771	Krosno - Wiśniowa - Strzyżów	39	26	00:47	bd	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
772	Krosno - Krościenko Wyżne - Bzianka - Turze Pole - Brzozów	36	14	01:05	bd	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
774	Krosno - Krościenko Wyżne - Malinówka - Zmiennica	22	17	00:56	bd	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
775	Krosno - Korczyna - Wola Jasienicka	44	2	01:13	bd	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
776	Krosno - Targowiska - Milcza - Besko	26	7	00:48	bd	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
793	Krosno - Głojście - Łysa Góra - Nowy Żmigród	41	20	00:49	bd	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
794	Krosno - Chorkówka - Łubienko	25	2	00:40	bd	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
795	Krosno - Korczyna - Zmiennica	36	24	01:01	bd	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
797	Krosno - Miejsce Piastowe - Bzianka -	52	7	01:10	bd	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Krośnieńskiego

	Brzozów						Samochodowej w Krośnie S.A.
798	Krosno - Strzyżów - Rzeszów	69	26	01:49	bd	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
827	Krosno - Wysoka Strzyżowska	28	23	00:48	44	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
828	Krosno - Nienaszów - Makowiska	32	2	00:49	bd	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
884	Krosno - Sanok - Ustrzyki Górne	132	2	03:50	50,2	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
885	Krosno - Sanok - Wetlina - Ustrzyki Górne	134	6	03:49	49	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
909	Krosno - Besko - Sanok	46	8	01:15	52	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
911	Krosno - Głębokie - Wisłoczek - Puławy Górne	53	7	01:10	43,5	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
913	Krosno - Zarszyn - Odrzechowa	36	40	00:54	52	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
915	Krosno - Miejsce Piastowe - Makowiska	25	11	00:52	37	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
917	Krosno - Korczyna - Domaradz - Golcowa	46	3	01:15	41,5	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
927	Krosno - Dukla - Moszczaniec	51	5	01:08	68	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
931	Krosno - Miejsce Piastowe - Haczów - Turze Pole - Brzozów	40	1	01:02	45,5	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
958	Rymanów - Haczów - Krościenko Wyżne - Krosno	36	1	01:06	bd	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
961	Krosno - Kraków - Łódź	463	2	09:25	55,8	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
1010	Krosno - Klimkówka - Głębokie	36	2	01:00	47	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
1012	Krosno - Miejsce Piastowe - Jasienica Rosielna - Brzozów	38	16	00:57	50,5	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
1029	Brzozów - Iskrzynia - Krosno	29	14	00:48	bd	N	Firma Usługowo - Przewozowa "Jacek" Jacek Lega
1054	Krosno - Haczów - Królik Polski	41	2	01:18	42	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
1116	Krosno - Lutcza - Rzeszów	59	4	01:28	51,5	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
1131	Krosno - Jasło - Kraków	175	18	03:00	60	N	AIR BUS Krzysztof Wolan
1137	Krosno - Moderówka - Jasło	25	24	00:34	54	N	Lucyna Blok Firma Przewozowo - Handlowo - Usługowa "Kubus"
1139	Jasło - Warzyce - Krosno	26,3	32	00:59	bd	N	Firma "Max - Trans" Mariusz Piekarczyk
1141	Krosno - Lutcza - Rzeszów	210	18	04:00	60	N	BODEK Firma Transportowo-Handlowo-Usługowa Bogdan Wilusz
1143	Makowiska - Chorkówka - Krosno	24	22	00:45	bd	N	Andżelika Mikosz Firma Przewozowo - Usługowo - Handlowa "MIKO"
1178	Jasło - Szebnie - Krosno	25	40	00:43	bd	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Jasło S.A.
1281	Krosno - Korczyna - Rzeszów	56	18	01:23	bd	N	MARCEL Marcin Chmielarski
1292	Krosno - Miejsce Piastowe - Sanok	44,5	56	01:03	bd	N	Bogusław Jachimowicz
1327	Brzozów - Jasienica Rosielna - Krosno	40,6	16	01:04	50,9	N	Czesław Krupa Firma Usługowo - Handlowa "BUSIK"
1338	Krosno - Węglówka - Strzyżów	32	12	00:50	50,9	N	Czesław Krupa Firma Usługowo - Handlowa "BUSIK"
1345	Krosno - Domaradz - Rzeszów	75	8	01:38	52	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
1349	Krosno - Targowiska - Haczów - Bzianka	31	4	00:51	39	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
1379	Krosno - Mielec - Warszawa	384	2	08:20	52,6	T	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.
1396	Brzozów - Iskrzynia - Miejsce Piastowe - Krosno	38	20	01:02	bd	N	Firma Usługowo - Przewozowa "Jacek" Jacek Lega

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego w Rzeszowie



## 4. Charakterystyka taboru

W poniższej tabeli znajduje się tabor Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Krośnie S.A.

**Tabela 12. Charakterystyka taboru**

Lp.	Przewoźnik	Marka	Model	Liczba miejsc siedzących	Liczba miejsc stojących	Wiek pojazdu(rok produkcji)	Czy dostosowany do przewozu osób niepełnosprawnych
1	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1989	N
2	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	A1112T.03.01	47	0	2003	N
3	PKS w Krośnie S.A.	Mercedes-Benz	Sprinter	20	0	1998	N
4	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1999	N
5	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	A404T Cezar	49	0	2002	N
6	PKS w Krośnie S.A.	Solbus	LH	35	0	2006	N
7	PKS w Krośnie S.A.	Mercedes	303	41	0	1988	N
8	PKS w Krośnie S.A.	Solbus	C-10,5	43	34	2006	N
9	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-35	33	33	1995	N
10	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	A1112T.03.01	47	0	2004	N
11	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1996	N
12	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.11.21	40	12	1997	N
13	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-35	33	33	1992	N
14	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-35	33	33	1989	N
15	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-35	33	33	1994	N
16	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	A1112T.03.01	47	0	2004	N
17	PKS w Krośnie S.A.	IVECO	Daily 50C13V	19	3	2003	N
18	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	A404T Cezar	49	0	2002	N
19	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-35	25	46	1991	N
20	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1986	N
21	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1998	N
22	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1989	N
23	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1999	N
24	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1998	N
25	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1997	N
26	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	2000	N
27	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1989	N
28	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1995	N
29	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.11.21	30	47	1997	N
30	PKS w Krośnie S.A.	Mercedes	303	41	0	1988	N

## Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Krośnieńskiego

31	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.11.11	47	30	1997	N
32	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1996	N
33	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H7.10.02	28	7	2004	N
34	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-20/35	33	33	1992	N
35	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1986	N
36	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.11.21	30	47	2000	N
37	PKS w Krośnie S.A.	Solbus	SL-11-47	43	34	2008	N
38	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1998	N
39	PKS w Krośnie S.A.	IVECO	Daily 50C13V	19	3	2003	N
40	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.11.11	47	30	1997	N
41	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1998	N
42	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.11.21	30	47	1999	N
43	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.11.21	30	47	1996	N
44	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	A1112T San	47	0	2000	N
45	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-35	33	33	1996	N
46	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-20	40	12	1986	N
47	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H7.10.02	28	7	2004	N
48	PKS w Krośnie S.A.	Solbus	C,9,5	35	28	2007	N
49	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1988	N
50	PKS w Krośnie S.A.	Solbus	SL 11-47	43	34	2008	N
51	PKS w Krośnie S.A.	Solbus	Solbus C-9,5	35	28	2006	N
52	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1999	N
53	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1995	N
54	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.11.21	30	47	2001	N
55	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	A1112T.03.01	40	12	2003	N
56	PKS w Krośnie S.A.	Fiat	Ducato	3	0	2004	N
57	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1986	N
58	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	2000	N
59	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	2001	N
60	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-35	33	33	1992	N
61	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-35	33	33	1996	N
62	PKS w Krośnie S.A.	Mercedes	303	48	0	1983	N
63	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1990	N
64	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.10.02	42	0	1998	N
65	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-35	33	33	1992	N
66	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.11.21	30	47	1996	N
67	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1995	N
68	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1996	N

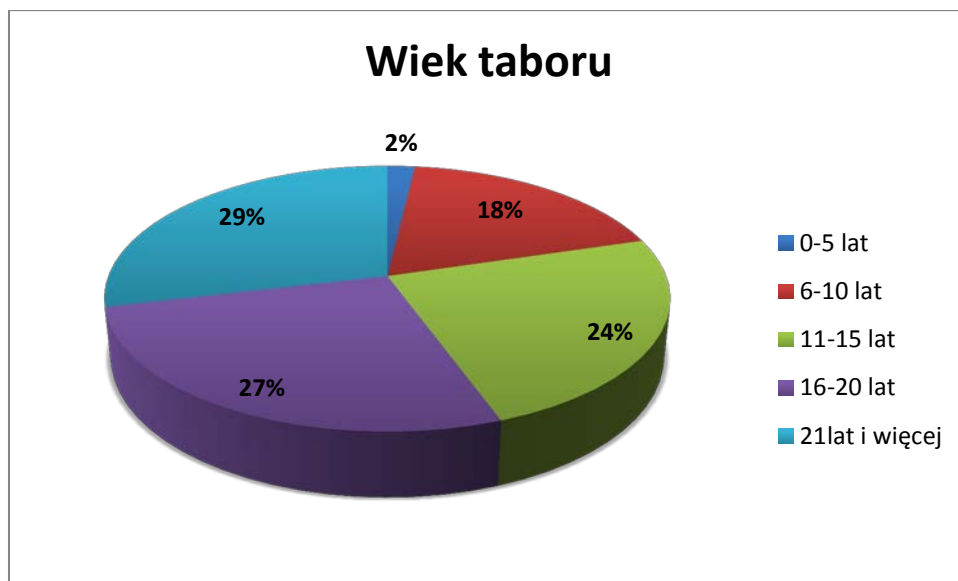
## Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Krośnieńskiego

69	PKS w Krośnie S.A.	Ford	Transit	3	0	2000	N
70	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1989	N
71	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1986	N
72	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.10.02	47	0	1997	N
73	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1989	N
74	PKS w Krośnie S.A.	Mercedes	303	48	0	1985	N
75	PKS w Krośnie S.A.	Fiat	Marea	5	0	1999	N
76	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1997	N
77	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.12T	52	25	2001	N
78	PKS w Krośnie S.A.	Jelcz	PR	2	0	1981	N
79	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.11.21	30	47	1995	N
80	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.11.11	42	35	1996	N
81	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1992	N
82	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1993	N
83	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	2001	N
84	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	A09.09.02.01	39	16	2005	N
85	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.11.11B	21	35	2000	N
86	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1994	N
87	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1994	N
88	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1986	N
89	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.12T	52	25	1997	N
90	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	A1010T.06.02	43	32	2005	N
91	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1997	N
92	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1997	N
93	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1996	N
94	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.10.02	42	0	1996	N
95	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1987	N
96	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9.20	40	12	1986	N
97	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-35	33	33	1992	N
98	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1989	N
99	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	A1112T.03.01	47	0	2005	N
100	PKS w Krośnie S.A.	Volvo	FH12	2	0	2000	N
101	PKS w Krośnie S.A.	Solbus	C-9,5	35	28	2005	N
102	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H10.11.11BS1	47	30	1999	N
103	PKS w Krośnie S.A.	Solbus	C-9,5	35	28	2006	N
104	PKS w Krośnie S.A.	Mercedes-Benz	Sprinter	20	0	2004	N
105	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	2000	N
106	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	Autosan H9-21	40	12	1991	N

107	PKS w Krośnie S.A.	Autosan	H9-35	33	33	1990	N
108	PKS w Krośnie S.A.		Naczepa	0	0	2005	N

**Wśród taboru PKS w Kośnie S.A. brak autobusów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych.**

Rysunek 6. Wiek taboru PKS-u w Krośnie



Na podstawie powyższego wykresu i tabeli można wskazać dokładną liczbę autobusów i ich wiek:

- 31 autobusów ma 21 lat i więcej
- 2 autobusy do lat 5
- 26 autobusów mającym 11-15 lat

## 5. Sieć kolejowa w powiecie

Województwo Podkarpackie charakteryzuje się średnią gęstością sieci linii kolejowych, wynoszącą 5,7 km linii/100 km<sup>2</sup> powierzchni.

Przez powiat przechodzi linia kolejowa 108: Stróże - Krościenko, po której kursują pociągi pasażerskie.

Linia kolejowa nr 108, o całkowitej długości 161,085 km, łączy stację Stróże w Województwie Małopolskim z granicą państwa na stacji Krościenko. Linia ta jest zelektryfikowana na odcinku Stróże –

Jasło, jednakże obecnie odcinki Stróże – Biecz oraz Biecz – Jasło zostały całkowicie wyłączone z ruchu pasażerskiego. Na odcinku Jasło – Zagórz odbywa się ruch pasażerski oraz towarowy, zaś na odcinku Zagórz – Krościenko – tylko ruch towarowy. Nie kursują również obecnie pociągi z Ustrzyk Dolnych do Przemyśla przez Chyrów na Ukrainie. Obecnie na linii tej prowadzone są prace rewitalizacyjne, z planowanym terminem zakończenia w 2013 roku.

Na teren Powiatu Krośnieńskiego wjeżdżają pociągi następującego przewoźnika kolejowego:

1. Przewozy Regionalne

Mapa 3. Sieć kolejowa w Powiecie Krośnieńskim



Źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Tabela 13. Rozkład jazdy pociągów na terenie Powiatu Krośnieńskiego

Godzina odjazdu	Od	Do	Godzina przyjazdu	Kurs
<b>06:36</b>	Jedlicze	Jasło	06:59	REG 7020
<b>07:25</b>	Jedlicze	Zagórz	09:01	REG 7021
<b>14:17</b>	Jedlicze	Jasło	14:39	REG 7022
<b>15:08</b>	Jedlicze	Zagórz	16:44	REG 7023
<b>05:05</b>	Wojaszówka	Rzeszów Główny	06:25	REG 820
<b>06:14</b>	Wojaszówka	Jasło	06:41	REG 821
<b>09:18</b>	Wojaszówka	Rzeszów Główny	10:34	REG 822
<b>13:32</b>	Wojaszówka	Jasło	13:58	REG 823
<b>15:41</b>	Wojaszówka	Rzeszów Główny	17:08	REG 824
<b>16:54</b>	Wojaszówka	Jasło	17:22	REG 825
<b>17:56</b>	Wojaszówka	Rzeszów Główny	19:21	REG 826
<b>06:23</b>	Krosno	Jasło	06:59	REG 7020
<b>07:38</b>	Krosno	Zagórz	09:01	REG 7020
<b>14:03</b>	Krosno	Jasło	14:39	REG 7022
<b>15:21</b>	Krosno	Zagórz	16:44	REG 7023

Największa częstotliwość kursów pociągów występuje na trasie Jedlicze- Jasło i Wojaszówka- Jasło. Najmniejsza częstotliwość kursów pociągów występuje na trasie Jedlicze- Zagórz, Krosno- Jasło i Krosno- Zagórz.

## 6. Charakterystyka poszczególnych gmin wchodzących w skład Powiatu Krośnieńskiego

Poniższa mapa pokazuje położenie poszczególnych gmin na tle Powiatu Krośnieńskiego.

Mapa 4. Położenie poszczególnych gmin na mapie powiatu



Źródło: PUP Krosno

## 6.1. Gmina Dukła

Dukła to gmina miejsko-wiejska położona w południowo zachodniej części powiatu krośnieńskiego, przy granicy ze Słowacją. Sąsiaduje z gminami Chorkówka, Iwonicz-Zdrój, Jaśliska, Krempana, Miejsce Piastowe, Nowy Żmigród, Rymanów.

Gmina zajmuje obszar 235 km<sup>2</sup>, w tym miasto 5km<sup>2</sup>. Całą gminę zamieszkuje 14 816 osób, w tym miasto 2 194 osoby.

Gmina ma charakter rolniczy. Użytki rolne zajmują 41% powierzchni, natomiast lasy 52%. Przeważają gospodarstwa o powierzchni od 2,01 do 5 ha. W strukturze zasiewów dominują rośliny motylkowe pastewne, ziemniaki, pszenica. Uprawia się też owies, jęczmień i warzywa. Hoduje się też bydło, trzodę chlewną i owce.

W 2012 gminę zamieszkiwało 14 816 osób, w tym 7 544 kobiety. Liczba ludności systematycznie spada. Spada również liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym. Natomiast liczba ludności w wieku produkcyjnym zmniejszyła się, aczkolwiek od 2010 można zauważyć ponowny, lecz stosunkowo niewielki wzrost. Tak samo jest w przypadku ludności w wieku poprodukcyjnym. Po spadku w 2010 jej liczba zaczęła ponownie wzrastać. Przyrost naturalny jest dodatni, a saldo migracji kształtuje się na poziomie ujemnym.

**Tabela 14. Struktura ludności Gminy Dukła wg grup wiekowych**

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	16636	14858	14848	14816
Wiek przedprodukcyjny	3571	3136	3068	2992
Wiek produkcyjny	10237	9229	9269	9285
Wiek poprodukcyjny	2828	2493	2511	2539

Gospodarka gminy oparta jest w znacznej części na rolnictwie. Poza tym najwięcej podmiotów gospodarczych zarejestrowanych jest w handlu i naprawie pojazdów samochodowych.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji w Dukli
2. Zespół Szkół Nr 2 w Dukli
3. Biblioteka Publiczna w Dukli
4. Ośrodek Kultury w Dukli
5. Środowiskowy Dom Samopomocy w Cergowej
6. Zespół Obsługi Placówek Oświatowych w Dukli
7. Zespół Szkół Nr 1 w Dukli
8. Szkoła Podstawowa w Głojskach
9. Szkoła Podstawowa w Iwli
10. Zespół Szkół Publicznych w Jasionce
11. Zespół Szkół Publicznych w Łękach Dukielskich
12. Zespół Szkół Publicznych w Tylawie



13. Zespół Szkół Publicznych w Równem
14. Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Dukli
15. Gospodarka Komunalna i Mieszkaniowa w Dukli Spółka z Ograniczoną Odpowiedzialnością
16. Szkoła Podstawowa w Wietrznie

Siedzibą gminy jest miasto Dukla. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Barwinek, Cergowa, Chyrowa, Głojsce, Iwła, Jasionka, Lipowica, Łęki Dukielskie, Mszana, Myszkowskie, Nadole, Nowa Wieś, Olchowiec, Równie, Teodorówka, Trzciana, Tylawa, Wietrzno, Zawadka Rymanowska, Zboiska, Zydranowa.

Przez gminę przebiega:

- Droga europejska E 371
- Droga krajowa Nr 9
- Droga wojewódzka Nr 993

## 6.2. Gmina Iwonicz-Zdrój

Iwonicz-Zdrój to gmina miejsko-wiejska położona w środkowej części powiatu krośnieńskiego. Sąsiaduje z gminami Dukla, Miejsce Piastowe, Rymanów.

Gmina zajmuje obszar 46 km<sup>2</sup>, w tym miasto 6 km<sup>2</sup>. Całą gminę zamieszkuje 10 917 osób, w tym miasto 1 904 osoby.

Jest to gmina turystyczno-uzdrowiskowa. Użytki rolne zajmują 66% powierzchni, natomiast lasy 22%. Na jej terenie znajduje się jedno z najstarszych polskich uzdrowisk. Jest tu także 9 sanatoriów. Bardzo dobrze rozwinięta jest baza noclegowa.

W 2012 gminę zamieszkiwało 10 917 osób, w tym 5 455 kobiet. Liczba ludności systematycznie spada, co obrazuje poniższa tabela. Spada także liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym. Tak samo dzieje się w przypadku ludności w wieku produkcyjnym. Wzrasta natomiast liczba ludności w wieku poprodukcyjnym co niekorzystnie rokuje na przyszłość. Przyrost naturalny jest dodatni, a saldo migracji ujemne.

Tabela 15. Struktura ludności Gminy Iwonicz- Zdrój wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	11044	10925	10940	10917
Wiek przedprodukcyjny	2459	2393	2352	2312
Wiek produkcyjny	7014	6894	6896	6850
Wiek poprodukcyjny	1571	1638	1692	1755

Duża liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarczych tj. 728 na 10 tyś, wskazuje na prężnie rozwijającą się gospodarkę gminy. Jednostki zarejestrowane prowadzą działalność głównie w przemyśle, budownictwie, a także w handlu i naprawie pojazdów samochodowych.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Iwoniczu-Zdroju
2. Gminny Ośrodek Kultury w Iwoniczu-Zdroju
3. Zakład Gospodarki Komunalnej w Iwoniczu-Zdroju
4. Przedszkole Gminne im. Jana Pawła II w Iwoniczu-Zdroju
5. Przedszkole Gminne w Iwoniczu
6. Szkoła Podstawowa w Iwoniczu
7. Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Lubatowej
8. Gimnazjum Publiczne w Iwoniczu
9. Gimnazjum Publiczne im. Jana Pawła II w Lubatowej
10. Zespół Szkół w Iwoniczu-Zdroju
11. Zespół Szkół Podstawowej i Gimnazjum w Lubatówce

Siedzibą gminy jest miasto Iwonicz-Zdrój. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Iwonicz, Lubatowa, Lubatówka.

Przez gminę przebiega:

- Droga krajowa nr 28

### **6.3. Gmina Jedlicze**

Jedlicze to gmina miejsko-wiejska położona w północno zachodniej części powiatu krośnieńskiego. Sąsiaduje z gminami Chorkówka, Jasło, Krosno, Tarnowiec, Wojaszówka.

Gmina zajmuje powierzchnie 59 km<sup>2</sup>, w tym miasto 11 km<sup>2</sup>. Całą gminę zamieszkuje 15 529 osób, w tym miasto 5 782 osoby.

Jest to gmina o charakterze przemysłowo-rolniczym. Użytki rolne zajmują 75,2%, a lasy 8,9%. Najwięcej jest gospodarstw liczących od 1 do 2 ha. Najczęściej uprawianymi roślinami są zboża, ziemniaki, a w mniejszym stopniu rośliny pastewne i przemysłowe. W produkcji zwierzęcej przeważa hodowla drobiu i trzody chlewnej.

W 2012 gminę zamieszkiwało 15 529 osób, w tym 7 928 kobiet. Liczba ludności systematycznie wzrasta, co obrazuje poniższa tabela. Spada natomiast liczba ludności w wieku produkcyjnym. Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym wzrasta, jednakże nie jest to niekorzystne w chwili obecnej, ponieważ zarówno przyrost naturalny jak i saldo migracji są dodatnie.

**Tabela 16. Struktura ludności Gminy Jedlicze wg grup wiekowych**

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	15193	15489	15512	15529
Wiek przedprodukcyjny	3046	3058	3031	2956
Wiek produkcyjny	9642	9889	9887	9900
Wiek poprodukcyjny	2505	2542	2594	2673

Gospodarka gminy opiera się głównie na rolnictwie. Wśród podmiotów prowadzących działalność gospodarczą przeważają firmy handlowo- usługowe. Okolice Jedlicza są terenami roponośnymi. W związku z tym jednym z ważniejszych zakładów jest Rafineria Nafty w Jedliczu.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Gminny Ośrodek Sportu i Rekreacji
2. Gminny Ośrodek Kultury
3. Gminna Biblioteka Publiczna im. Kaspra Wojnara
4. Zespół Ekonomiczno-Administracyjny Szkół i Przedszkoli
5. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej

Siedziba gminy jest miasto Jedlicze. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Długie, Dobieszyn, Chlebna, Poręby, Piotrówka, Podniebyle, Potok, Jaszczew, Moderówka, Żarnowiec.

Przez gminę przebiega:

- Droga krajowa Nr 28
- Linia kolejowa Nr 108
- Linia kolejowa Nr 106 (Rzeszów-Jasło)

#### **6.4. Gmina Rymanów**

Rymanów to gmina miejsko-wiejska położona w środkowo wschodniej części powiatu krośnieńskiego. Sąsiaduje z gminami Besko, Bukowsko, Dukla, Haczów, Iwonicz-Zdrój, Komańcza, Miejsce Piastowe, Zarszyn.

Zajmuje 167 km<sup>2</sup> powierzchni, w tym miasto 12km<sup>2</sup>. Zamieszkuje ją 15 737 osób, w tym miasto 3753 osoby.

Użytki rolne zajmują 54% powierzchni, natomiast lasy 34%. Udział rolnictwa w gminie jest stosunkowo niewielki. Gmina charakteryzuje się dość wysokim poziomem przedsiębiorczości.

W 2012 gminę zamieszkiwało 15 737 osób, w tym 8 029 kobiet. Liczba ludności systematycznie wzrasta, co obrazuje poniższa tabela. Tendencje wzrostowa przejawia również liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym. Tak samo jest w przypadku ludności w wieku produkcyjnym. Wzrasta również liczba

ludności w wieku poprodukcyjnym. Przyrost naturalny jest dodatni, co przy tendencjach wzrostowych liczby ludności korzystnie rokuje na przyszłość.

**Tabela 17. Struktura ludności Gminy Rymanów wg grup wiekowych**

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	15488	15682	15687	15737
Wiek przedprodukcyjny	3108	3179	3119	3123
Wiek produkcyjny	9822	9898	9917	9906
Wiek poprodukcyjny	2558	2605	2651	2708

Gospodarka gminy opiera się głównie na usługach rynkowych, budownictwie i przemyśle. Wysoka liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarczych tj. 738 na 10 tyś, świadczy o dużej aktywności ekonomicznej mieszkańców. Warto wspomnieć, że na gminie znajduje się uzdrowisko Rymanów Zdrój. Gmina należy do Tarnobrzeskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „Euro-Park Wschodni”. Posiada też wykwalifikowaną kadrę pracownicą w branży: elektronicznej, elektrycznej, mechanicznej, kaletniczej, tekstylnej, stolarskiej, budowlanej.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Rymanowie
2. Gminna Biblioteka Publiczna w Rymanowie
3. Gminny Ośrodek Kultury w Rymanowie
4. Samodzielny Publiczny Gminny Zakład Opieki Zdrowotnej w Rymanowie
5. Zakład Gospodarki Komunalnej w Rymanowie
6. Zespoły Szkół Publicznych
7. Zespół Ekonomiczno-Administracyjny Szkół w Rymanowie

Siedzibą gminy jest miasto Rymanów. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Bałucianka, Bzianka, Deszno, Głębokie, Klimkówka, Królik Polski, Ładzin, Łazy, Milcza, Posada Górna, Puławy, Sieniawa, Wisłoczek, Wróblak Królewski, Wróblak Szlachecki, Zmysłówka.

Przez gminę przebiega:

- Droga krajowa Nr 28
- Droga wojewódzka Nr 887

## 6.5. Gmina Chorkówka

Chorkówka to gmina wiejska położona w środkowo zachodniej części powiatu krosnieńskiego. Sąsiaduje z gminami Dukla, Jedlicze, Krosno, Miejsce Piastowe, Nowy Żmigród, Tarnowiec.

Rozciąga się na obszarze 77 km<sup>2</sup> i posiada 13 499 mieszkańców.

Gmina ma charakter rolniczy. 72% powierzchni zajmują użytki rolne, natomiast lasy 18%. Przeważają gleby średniej jakości. Wśród zasiewów dominują zboża i ziemniaki. Natomiast wśród zwierząt hodowlanych dominuje bydło, trzoda chlewna i kozy.

W 2012 gminę zamieszkiwało 13 499 osób, w tym 6 901 kobiet. Liczba ludności z niewielkimi wahaniami utrzymuje się na stałym poziomie. Spada natomiast liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym. Liczba ludności w wieku produkcyjnym wzrasta, co obrazuje poniższa tabela. Wzrasta również liczba ludności w wieku poprodukcyjnym, co w chwili obecnej przy dodatnim przyroście naturalnym i saldzie migracji, nie rokuje źle na przyszłość.

**Tabela 18. Struktura ludności Gminy Chorkówka wg grup wiekowych**

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	13415	13478	13513	13499
Wiek przedprodukcyjny	3019	3011	2967	2911
Wiek produkcyjny	8306	8338	8374	8379
Wiek poprodukcyjny	2090	2129	2172	2209

Gospodarka gminy opiera się głównie na rolnictwie. Wśród podmiotów prowadzących działalność gospodarczą przeważa handel, naprawa pojazdów samochodowych oraz budownictwo.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Chorkówce
2. Gminna Biblioteka w Chorkówce
3. Gminny Ośrodek Kultury w Chorkówce
4. Wodociąg Gminne Gminy Chorkówka
5. Zespół Ekonomiczno - Administracyjny Szkół w Chorkówce

Siedzibą gminy jest miejscowość Chorkówka. W skład gminy wchodzi 14 sołectw: Bóbrka, Chorkówka, Draganowa, Faliszówka, Kobylany, Kopytowa, Leśniówka, Machnówka, Poraj, Sulistrowa, Szczepańcowa, Świerzowa Polska, Zręcin, Żeglce.

Przez gminę przebiegają drogi powiatowe i gminne.

## 6.6. Gmina Jaśliska

Jaśliska to gmina wiejska położona w południowo wschodniej części powiatu krośnieńskiego, przy granicy ze Słowacją. Sąsiaduje z gminami Dukla, Komańcza, Rymanów. Została reaktywowana w 2010.

Zajmuje 99 km<sup>2</sup> powierzchni i liczy 2 078 mieszkańców. Jest to stosunkowo młoda gmina. Liczba ludności systematycznie spada. Spada także liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym. Liczba ludności w wieku produkcyjnym utrzymuje się na stałym poziomie. Spada także liczba ludności w wieku poprodukcyjnym. Zarówno przyrost naturalny jak i saldo migracji są ujemne. Taka sytuacja demograficzna niekorzystnie rokuje na przyszłość.

Tabela 19. Struktura ludności Gminy Jaśliska wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2010	2011	2012
Ogółem	2109	2104	2078
Wiek przedprodukcyjny	488	479	457
Wiek produkcyjny	1259	1265	1261
Wiek poprodukcyjny	362	360	360

Gmina ma Charakter turystyczno- rolniczy. Do podstawowych gałęzi należy rolnictwo, turystyka, usługi - prowadzenie działalności gospodarczej.

Na terenie gminy znajduje się Zespół Szkół Publicznych w Jaśliskiej.

Siedzibą gminy jest miejscowość Jaśliska. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Daliowa, Jaśliska, Posada Jaśliska, Szklary, Wola Niżna.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga wojewódzka Nr 887
- Droga wojewódzka Nr 897
- Droga powiatowa Nr 2116R Jaśliska – Czeremcha (Granica Państwa) o dł. 9 km 373 m
- Powiatowa Nr 2117R Wola Niżna – Wola Wyżna o dł. 4 km 949 m
- Pozostałe drogi to w 99 % drogi gminne.

## 6.7. Gmina Korczyna

Korczyna to gmina wiejska położona w północno wschodniej części powiatu krosnieńskiego. Sąsiaduje z gminami Haczów, Jasienica Rosielna, Krosno, Krościenko Wyżne, Niebylec, Strzyżów, Wojaszówka.

Rozciąga się na obszarze 93 km<sup>2</sup>, zamieszkuje ją 11 036 osób.

Jest to gmina rolnicza. Użytki rolne stanowią 57% powierzchni, a lasy 36%. W uprawach dominują zboża i ziemniaki. Natomiast w hodowli zwierzęcej bydło i trzoda chlewna.

W 2012 gminę zamieszkiwało 11 036 osób, w tym 5 643 kobiety. Liczba ludności systematycznie wzrasta, co obrazuje poniższa tabela. Spada natomiast liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym. Wzrasta liczba ludności w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym. Zarówno przyrost naturalny jaki i saldo migracji są dodatnie. Obecna sytuacja demograficznej dobrze rokuje na przyszłość.

**Tabela 20. Struktura ludności Gminy Korczyna wg grup wiekowych**

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	10932	10988	10996	11036
Wiek przedprodukcyjny	2332	2265	2241	2220
Wiek produkcyjny	6807	6873	6885	6906
Wiek poprodukcyjny	1793	1850	1870	1910

Gospodarka gminy oparta jest na rolnictwie. Rozwija się także działalność produkcyjna, handel i naprawy, a także działalność gospodarcza zajmująca się przemysłem i budownictwem.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Gminny Zakład Komunalny w Korczynie
2. Gminny Zespół Ekonomiczno-Administracyjny Szkół w Korczynie
3. Szkoła Podstawowa w Czarnorzekach
4. Zespół Szkół w Iskrzyni
5. Gminna Biblioteka Publiczna w Korczynie
6. Szkoła Podstawowa w Krasnej
7. Szkoła Podstawowa w Woli Komborskiej
8. Zespół Szkół w Komborni
9. Zespół Szkół w Węglówce
10. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Korczynie

11. Świetlica przy Szkole Podstawowej w Korczynie
12. Gminny Ośrodek Kultury w Korczynie
13. Przedszkole Samorządowe w Korczynie
14. Zespół Szkół w Korczynie

Siedzibą gminy jest miejscowość Korczyna. W skład gminy wchodzi 7 sołectw: Czarnorzeki, Iskrzynia, Kombornia, Korczyna, Krasna, Węglówka, Wola Komborska.

Przez teren gminy przebiega:

- Niewielki odcinek Drogi krajowej Nr 9
- Droga wojewódzka Nr 991
- Droga międzynarodowa Nr E- 371

## 6.8. Gmina Krościenko Wyżne

Krościenko Wyżne to gmina wiejska położona na wschód od Krosna, w powiecie krośnieńskim. Sąsiaduje z gminami Haczów, Korczyna, Krosno, Miejsce Piastowe.

Zajmuje 16 km<sup>2</sup> powierzchni i zamieszkuje ją 5 507 osób.

Gmina ma charakter rolniczy. 95% zajmują użytki rolne, zaś lasy zaledwie 2%. Roślinami uprawianymi w gminie są zboża, głównie pszenica , owies i jęczmień, a także ziemniaki i buraki cukrowe. Najwięcej jest gospodarstw do 2 ha. W hodowli zwierząt dominuje natomiast bydło, trzoda chlewna i kozy.

W 2012 gminę zamieszkiwało 5 507 osób, w tym 2 783 kobiety. Liczba ludności wzrasta, co obrazuje poniższa tabela. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym z niewielkimi wahaniami utrzymuje się na stałym poziomie. Wzrasta natomiast liczba ludności w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym. Jednakże przyrost naturalny i saldo migracji są dodatnie, co korzystnie rokuje na przyszłość.

Tabela 21. Struktura ludności Gminy Krościenko Wyżne wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	5339	5428	5462	5507
Wiek przedprodukcyjny	1248	1247	1250	1233
Wiek produkcyjny	3329	3376	3402	3438
Wiek poprodukcyjny	762	778	810	836



Gospodarka gminy oparta jest na rolnictwie. Poza tym jednym głównym czynnikiem wpływającym na nią jest przedsiębiorczość. Podstawowymi gałęziami przedsiębiorczości w gminie jest handel, usługi w tym głównie mechanika samochodowa i blacharstwo, a także pozostałe usługi takie jak budownictwo, transport i handel obwoźny artykułów przemysłowych.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Krościenku Wyżnym
2. Publiczna Szkoła Podstawowa w Krościenku Wyżnym
3. Samodzielny Publiczny Gminny Zakład Opieki Zdrowotnej w Krościenku Wyżnym
4. Gminny Ośrodek Sportu i Rekreacji w Krościenku Wyżnym
5. Przedszkole Samorządowe w Krościenku Wyżnym
6. Publiczne Gimnazjum w Krościenku Wyżnym

Siedziba gminy jest miejscowość Krościenko Wyżne. W skład gminy wchodzi 2 sołectwa: Krościenko Wyżne, Pustyny.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa Nr 9
- Droga międzynarodowa Nr E- 371

## **6.9. Gmina Miejsce Piastowe**

Miejsce piastowe to gmina wiejska położona w centralnej części powiatu krośnieńskiego. Sąsiaduje z gminami Chorkówka, Dukla, Haczów, Iwonicz-Zdrój, Krosno, Krościenko Wyżne, Rymanów.

Zajmuje ona 51 km<sup>2</sup> i liczy 13 568 mieszkańców.

Jest to gmina rolnicza. Użytki rolne zajmują 81% powierzchni, natomiast lasy zaledwie 7%. Gmina nie posiada dobrych warunków do produkcji rolnej. Jest to wynikiem ukształtowania terenu, a także panujących warunków wodnych i glebowych. Główne uprawy to ziemniaki, pszenica i buraki pastewne. Wśród zwierząt dominuje hodowla bydła i trzody chlewnej.

W 2012 gminę zamieszkiwało 13 629 osób, w tym 6 973 kobiety. Liczba ludności do 2010 miała tendencję spadkową, lecz obecnie utrzymuje się na stałym poziomie. Spada natomiast liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym. Liczba ludności w wieku produkcyjnym przejawia tendencję wzrostową.

Wzrasta również liczba ludności w wieku poprodukcyjnym. Przyrost naturalny jest ujemny, natomiast saldo migracji dodatnie. Taka sytuacja demograficzna nie rokuje źle na przyszłość.

**Tabela 22. Struktura ludności Gminy Miejsce Piastowe wg grup wiekowych**

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	13629	13569	13594	13568
Wiek przedprodukcyjny	3005	2895	2785	2747
Wiek produkcyjny	8428	8455	8548	8514
Wiek poprodukcyjny	2196	2219	2261	2307

Gospodarka gminy oparta jest na rolnictwie i indywidualnych zakładach w ramach działalności gospodarczej. Duża liczba mieszkańców pracuje też na terenie Krosna i okolic. Wśród działających podmiotów gospodarczych przeważają zakłady zajmujące się handlem, naprawą pojazdów samochodowych, działalnością przemysłową i budownictwem.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Gminny Ośrodek Kultury w Miejscu Piastowym
2. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Miejscu Piastowym
3. Samodzielny Publiczny Gminny Zakład Opieki Zdrowotnej w Miejscu Piastowym
4. Gminna Biblioteka Publiczna w Miejscu Piastowym
5. Ośrodek Administracji Szkolnej w Miejscu Piastowym
6. Zespół Szkół Publicznych w Miejscu Piastowym
7. Szkoła Podstawowa w Głowience
8. Szkoła Podstawowa w Łężanach
9. Szkoła Podstawowa w Rogach
10. Szkoła Podstawowa w Targowiskach
11. Szkoła Podstawowa we Wrocance
12. Szkoła Podstawowa w Zalesiu

Siedzibą gminy jest miejscowość Miejsce Piastowe. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Głowienka, Łężany, Miejsce Piastowe, Niżna Łąka, Rogi, Targowiska, Widacz, Wrocanka, Zalesie.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa Nr 9, 28
- Droga międzynarodowa Nr E- 371

## 6.10. Gmina Wojaszówka

Wojaszówka to gmina wiejska położona w północnej części powiatu krosnieńskiego. Sąsiaduje z gminami Frysztak, Jasło, Jedlicze, Korczyna, Krosno, Strzyżów, Wiśniowa.

Zajmuje 83 km<sup>2</sup>, zamieszkuje ją 9 171 osób.

Jest to obszar o typowo rolniczym charakterze. Użytki rolne stanowią 67% powierzchni, natomiast lasy 25%. Występują tu stosunkowo dobre gleby tj. II i III klasy bonitacyjnej. Rolnictwo posiada tu stosunkowo wysoki wskaźnik zmechanizowania. Najczęściej uprawianymi roślinami są zboża tj. pszenica i jęczmień, a także rośliny pastewne, okopowe i przemysłowe. W hodowli zwierzęcej dominuje bydło, trzoda chlewna i drób.

W 2012 gminę zamieszkiwało 9 171 osób, w tym 4653 kobiety. Liczba ludności z niewielkimi wahaniami utrzymuje się na stałym poziomie, co obrazuje poniższa tabela. Po wzroście w 2010 liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym spada. Liczba ludności w wieku produkcyjnym z niewielkimi wahaniami utrzymuje się na stałym poziomie. Wzrasta natomiast liczba ludności w wieku poprodukcyjnym. Przyrost naturalny jest ujemny, a saldo migracji dodatnie. Taka sytuacja demograficzna nie rokuje źle na przyszłość.

Tabela 23. Struktura ludności Gminy Wojaszówka wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	9173	9194	9218	9171
Wiek przedprodukcyjny	1834	1860	1847	1807
Wiek produkcyjny	5777	5767	5794	5784
Wiek poprodukcyjny	1562	1567	1577	1580

Gospodarka gminy oparta jest na rolnictwie. Mieszkańcy znajdują zatrudnienie w małych miejscowych zakładach pracy. Rozwija się także działalność gospodarcza. Osoby zamieszkujące teren gminy dojeżdżają również do zakładów pracy położonych na terenie Krosno i Jasła. Na terenie gminy rozwija się również agroturystyka. Warto wspomnieć, że gmina należy do „Czarnorzecko-Strzyżowskiej Lokalnej Grupy Działania”, co sprzyja także jej rozwojowi gospodarczemu i turystycznemu.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej
2. Szkoła Podstawowa im. Kajetana Trybusa w Wojaszówce

3. Gimnazjum im. Stanisława Gałuszki w Przybówce
4. Gminny Ośrodek Kultury i Rekreacji w Wojaszówce
5. Szkoła Podstawowa im. Bohaterów Monte Cassino w Ustrobnej
6. Zespół Ekonomiczno - Administracyjny Szkół i Przedszkoli w Wojaszówce
7. Gminny Zakład Komunalny w Wojaszówce
8. Gminna Biblioteka Publiczna w Wojaszówce
9. Gminne Przedszkole w Wojaszówce
10. Zespół Szkół im. Aleksandra Fredry w Odrzykoniu
11. Szkoła Podstawowa im. Stanisława Starowieyskiego w Bratkówce
12. Szkoła Podstawowa im. Jana Kochanowskiego w Łękach Strzyżowskich

Siedzibą gminy jest miejscowość Wojaszówka. W skład gminy wchodzi 11 sołectw: Bratkówka, Bajdy, Łączki Jagiellońskie, Łęki Strzyżowskie, Odrzykoń, Pietrusza Wola, Przybówka, Rzepnik, Ustrobna, Wojaszówka, Wojkówka.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga wojewódzka Nr 990
- Linia kolejowa Rzeszów- Jasło

## 7. Organizacja rynku przewozów

### 7.1. Rola organizatora transportu publicznego

Organizatorem transportu publicznego w odniesieniu do linii komunikacyjnych w międzygminnych przewozach pasażerskich na terenie Powiatu Krośnieńskiego jest Starosta Powiatu Krośnieńskiego, zaś w przewozach gminnych- Burmistrzowie lub Wójtowie poszczególnych gmin.

Do zadań organizatora należy między innymi: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Powiat Krośnieński jest organizatorem przewozów na 58 liniach komunikacyjnych, zaś każda z gmin wchodzących w skład Powiatu realizuje funkcje organizatora transportu publicznego na swoim obszarze. Na terenie Powiatu Krośnieńskiego organizatorem transportu publicznego są gminy oraz powiat w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu. W związku z faktem, że Starostwo Powiatowe w Krośnie nie posiada własnego taboru autobusowego, stąd też nie musi wykonywać czynności takich jak:

- a. Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat za usługi świadczone przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego – zgodnie z Ustawą z dnia 15.11.1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz. U. 2012.1173);
- b. Ustalanie regulaminu przewozu osób.

Starostwo nie jest zobowiązane do określenia trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego – w tej kwestii poszczególne gminy organizują np. stosowne przetargi, w celu wyłonienia przewoźników do przewozu dzieci do szkół.

### 7.2. Transport zrównoważony

Włączenie Polski do Unii Europejskiej przyczyniło się do przyjęcia unijnych standardów i regulacji prawnych pozwalających na otwarcie gospodarcze i swobodę przepływu osób, towarów i kapitału. Dotyczy to także transportu – należy wprowadzać w nim uczciwą konkurencję oraz utrzymywać normy techniczne i ekologiczne. Wytyczne europejskiej polityki transportowej zostały zawarte w tzw. *Europejskiej Białej Księdze Transportu* (ang. White Paper: European transport policy for 2010: time to decide. COM(2001) 370, 12 września 2001, dostępnej na stronach internetowej Unii Europejskiej pod adresem: [http://europa.eu/legislation\\_summaries/environment/tackling\\_climate\\_change/l24007\\_en.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/l24007_en.htm)), jak również uwzględnione w polskiej polityce transportowej, gdzie, jako podstawowy cel przyjęto poprawę jakości systemu transportowego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Podstawową determinantą rozwoju transportu publicznego, wynikającym z Białej Księgi jest konieczność realizacji poprawy jego jakości przez:

- prowadzenie polityki zrównoważonego rozwoju obszaru, ukierunkowanej na unikanie niepotrzebnego wzrostu mobilności,
- prowadzenie polityki transportowej, zmierzającej do uzyskania równowagi między transportem publicznym a samochodem osobowym,

- prowadzenie polityki ekologicznej ukierunkowanej na promowanie transportu publicznego o napędzie nieszkodliwym dla środowiska, dostępnego dla wszystkich użytkowników, również dla osób niepełnosprawnych,
- prowadzenie polityki budżetowej i fiskalnej zmierzającej do pełnej internalizacji kosztów zewnętrznych i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury transportowej,
- prowadzenie polityki konkurencyjności zapewniającej otwieranie rynku usług przewozowych.

Polska zobowiązała się do wypełniania wymogów prawnych *Białej Księgi*. Zobowiązania te są szczególnie istotne w zakresie ochrony środowiska. Podkreśla to art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej: „Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”. Zrównoważony rozwój jest więc fundamentem, na którym powinny opierać się dokumenty strategiczne, krajowe i lokalne, w odniesieniu do wszelkich dziedzin, społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju i jego poszczególnych regionów. Dotyczy to szczególnie miast - poprawienie stanu środowiska naturalnego wpłynie na poprawę warunków życia ich mieszkańców, w konsekwencji, więc spowoduje, że miasta w dłuższej perspektywie pozostaną miejscami zamieszkiwania, nauki, pracy i odpoczynku, postępu społecznego, wzrostu, innowacji, rozwoju.

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój. Biorąc pod uwagę poziom jego negatywnego oddziaływania na środowisko, należy kłaść szczególny nacisk na zrównoważony rozwój systemu transportowego. Aktywne wdrażanie zrównoważonego rozwoju opiera się przede wszystkim na ograniczaniu zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną.

Wdrażanie zrównoważonego rozwoju oznacza także kreowanie nowych wzorców zachowań komunikacyjnych (m.in. kampanie promujące ruch rowerowy, szczególnie te adresowane do dzieci i młodzieży) oraz rozwijanie i popieranie tańszych, mniej uciążliwych dla środowiska systemów transportu:

- kolejowy – zadaniem aglomeracji miejskich jest wykorzystanie infrastruktury kolejowej (i zainwestowanie w nową), by doprowadzić do elastycznego, efektywnego systemu komunikacji regionalnej,
- rowerowy – istotny jest rozwój bezpiecznej i zapewniającej wygodne poruszanie się infrastruktury w postaci dróg rowerowych, stref uspokojonego ruchu i parkingów rowerowych; istotna jest również koordynacja z komunikacją publiczną w postaci możliwości przewozu rowerów w pojazdach transportu publicznego,
- pieszy – poprawa warunków ruchu pieszego jest często najważniejszym krokiem w programach rewitalizacji centralnych, historycznych części miast. Dzięki zwiększeniu liczby pieszych obszary te odzyskują funkcje turystyczne, rekreacyjne i handlowe.

System transportu, realizując zrównoważony rozwój, musi:

- intensywnie promować skuteczny i korzystny cenowo transport publiczny oraz jednocześnie racjonalizować transport prywatny,

- budować nowoczesną infrastrukturę transportową (w tym miejskie obwodnice) oraz modernizować infrastrukturę istniejącą, również przeznaczoną dla ruchu rowerowego i pieszego, a także wyposażać ją w zaawansowane systemy sterowania ruchem,
- używać wysokiej jakości środków transportu, bezpiecznych w ruchu i przyjaznych dla środowiska, wyposażonych w wydajne silniki i układy paliwowe, przystosowanych do paliw alternatywnych,
- stosować nowoczesne strategie utylizacji tych środków,
- stosować systemy zarządzania oparte o europejskie normy zarządzania jakością (EMAS, ISO 14001).

Unia Europejska udziela wsparcia działaniom na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu, zarówno poprzez współfinansowanie inwestycji transportowych, jak i poprzez merytoryczne inicjowanie i patronowanie różnym akcjom informacyjnym. Wskazuje także przesłanki, istotne dla rozwoju systemu transportowego: „najlepszą praktykę”, „innowacyjność” i „zrównoważony rozwój”:

- „najlepsza praktyka” sprowadza się do wykorzystania najlepszych doświadczeń w dziedzinach planowania przestrzennego i zarządzania transportem oraz wspierania komunikacji publicznej. Dziedziny te winny być ze sobą powiązane i uwzględniać cele bezpieczeństwa ruchu drogowego i jakości środowiska,
- „innowacyjność” przejawia się we wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań w zakresie planowania przestrzennego i zarządzania transportem. Innowacje powinny być podstawą decyzji dotyczących planowania przestrzennego (lokalizacji miejsc pracy, osiedli mieszkaniowych, innych czynników generujących ruch) oraz zarządzania transportem. Na zachowania komunikacyjne równie ważny wpływ ma uspokojenie ruchu czy priorytet dla autobusów, jak i inwestycje w postaci nowych osiedli mieszkaniowych czy centrów handlowych. Do polityki innowacyjnej należy także rozwój branży telekomunikacyjnej, dającej szansę odciążenia sieci komunikacyjnej: praca czy handel przez Internet mogą stanowić czynnik zmniejszający potrzebę dokonywania podróży,
- „zrównoważony rozwój” wdrażany konsekwentnie przyczynia się do uzyskania takiego podziału zadań przewozowych, w którym główną rolę odgrywa transport przyjazny środowisku.

Tak więc – zgodnie z *Białą Księgą* – system transportowy, realizując zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy, wymusza koordynację (a nawet podporządkowanie) wszelkich działań politycznych, gospodarczych i społecznych z wymogami ochrony środowiska i w tym aspekcie opiera się na następujących zasadach:

- polityka przestrzenna – zagospodarowanie terenu ukierunkowane na ograniczanie zapotrzebowania na transport (wielofunkcyjność osiedli miejskich),
- polityka gospodarcza – rozwój poszczególnych gałęzi gospodarki ukierunkowany na zmniejszanie ich transportochłonności (rozwój kolejowego przewozu towarów, wprowadzanie tranzytu kolejowego ograniczającego tranzytowy transport samochodowy),
- polityka społeczna – kreowanie nowych zachowań komunikacyjnych (zachęcanie do korzystania z komunikacji publicznej oraz do korzystania z niesilnikowych środków transportu).

Rada Unii Europejskiej przyjęła również inną *Białą Księgę*, zatytułowaną „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM(2011) 144). Księga ta dostępna jest na stronach internetowych Ministerstwa Infrastruktury pod adresem: <http://www.transport.gov.pl/files/0/1793872/ST08333.pdf>.

### **7.3. Integracja transportu publicznego miejskiego i regionalnego**

W każdym obszarze posiadającym komunikację pasażerską krzyżują się, co najmniej dwa rodzaje transportu: lokalny i regionalny. Transport zbiorowy w systemie zintegrowanym obejmuje więc wszystkie linie komunikacyjne:

- Linie miejskie, obsługiwane przez różnorodnych przewoźników miejskich,
- Linie podmiejskie utworzone na bazie kursów lokalnych obsługiwanych przez różne przedsiębiorstwa,
- Linie regionalne i dalekobieżne obsługiwane przez przewoźników autobusowych,
- Linie kolejowe.

Wszystkie te linie tworzą na danym obszarze system transportowy, uzupełniając się nawzajem i dając pasażerowi możliwość swobodnego poruszania się. Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego miejskiego i regionalnego można uzyskać poprzez integrację systemu transportu publicznego – autobusów i transportu kolejowego – na następujących poziomach:

- **HARDWARE** – dostępności w czasie i przestrzeni do punktów węzłowych, wspólnego użytkowania torów kolejowych przez PKP oraz innych operatorów;
- **SOFTWARE** – systemów informatycznych, zarządzania przewozami, zarządzania ruchem;
- **ORGWARE** – koordynacji linii oraz rozkładów jazdy;
- **FINWARE** – wspólnego systemu taryfowego i biletowego.

### **7.4. Integracja transportu publicznego z indywidualnym**

Zróżnicowanie rodzajów przewozów i odległości wymaga koordynacji poszczególnych podsystemów oraz gałęzi transportowych. Koordynacja poszczególnych podsystemów i gałęzi transportowych w przewozach pasażerskich to usprawnienie całego cyklu podróży w zakresie:

- współdziałania wszystkich elementów składowych realizacji potrzeb przewozowych w ramach pasażerskiego systemu transportu;
- integracji z innymi podsystemami i gałęziami transportu, co pozwala na spełnienie oczekiwań pasażera, co do punktualnego i szybkiego dotarcia do celu podróży.

Oczekiwane przez pasażerów punktualność i szybkość podsystemów i gałęzi transportowych powinny być zapewnione przez intramodalność i intermodalność transportową.

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju obowiązującymi w Unii Europejskiej podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w proporcji: 75 % – transport publiczny oraz 25 % – transport indywidualny. Biorąc pod uwagę rzeczywistą sytuację ruchu w kraju –



powszechne dążenie do posiadania samochodów prywatnych, jako minimalne proporcje przyjmuje się podział 50 % : 50 %.

Zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej, można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności. Oprócz usprawnienia komunikacji zbiorowej należy zintegrować transport publiczny z transportem indywidualnym także poprzez tworzenie wspólnej infrastruktury:

- terminali intermodalnych (przesiadkowych, węzłowych)
- parkingów „Parkuj i Jedź”
- systemu informacji i zarządzania ruchem
- systemu ścieżek rowerowych.

Obydwa rodzaje transportu powinny się wspomagać, a nie wchodzić z sobą w konflikt. Transport publiczny przede wszystkim powinien dominować w przewozach miejskich, w relacjach dom-praca i dom-szkoła oraz w innych podróżach do centrum miasta.

Integracja transportu publicznego i indywidualnego powinna opierać się także na systemie „Parkuj i Jedź” – czyli na systemie, gdzie pasażer podejżdza swoim samochodem do danego miejsca na obrzeżu miasta lub do miejsca w pobliżu centrum i dalszą podróż odbywa środkami komunikacji publicznej. Krosno na ten moment nie potrzebuje takiego systemu.

Realizacja Zintegrowanych Planów Rozwoju Transportu Publicznego dla Powiatu Krośnieńskiego oraz dla Miasta Krosna może przyczynić się do zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu publicznego poprzez:

- usprawnienie jego funkcjonowania,
- wykształcenie nowoczesnych i wygodnych węzłów integracyjnych oraz punktów obsługi pasażera,
- skrócenie czasów podróży,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- podniesienie komfortu podróżowania, estetyki i czystości pojazdów,
- zwiększenie liczby pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych,
- realizacji systemu parkingów „Parkuj i Jedź”,
- wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań taryfowo-biletowych,
- stabilny system finansowania transportu publicznego.

## 8. Określenie pożądanego standardu usług przewozowych

### 8.1. Standard usług przewozowych

Pożyczany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników i organizatora transportu publicznego, biorąc pod uwagę zarówno aktualny stan świadczenia tych usług jak i możliwości inwestycyjne, wynikające z wysokości środków dostępnych na finansowanie rozwoju systemu transportu publicznego i czasu przewidzianego na osiągnięcie założonego standardu.

Wśród możliwych kryteriów określenia standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej można wymienić m.in.:

- stopień pokrycia usługami przewozowymi obszaru objętego planem transportowym,
- dostępność środkami transportu publicznego do ważnych obiektów użyteczności publicznej i innych obiektów ważnych z punktu widzenia użytkownika lub organizatora transportu publicznego,
- dostępność do sieci transportu publicznego poprzez rozmieszczenie przystanków w odległości nieprzekraczającej maksymalnej odległości dojścia do przystanku przyjętej w danej strefie obszaru objętego planem transportowym,
- maksymalny czas przejazdu trasami określonymi dla wytyczonych linii komunikacyjnych,
- standard napełnienia pojazdów wykonujących usługi przewozowe w transporcie publicznym,
- optymalna częstotliwość kursowania środków transportu publicznego dla danej linii komunikacyjnej oraz punktualność i regularność określona w rozkładzie jazdy,
- dostępność sieci transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych i osób starszych,
- możliwość zapewnienia optymalnych rozwiązań ekologicznych dla danego systemu transportu publicznego,
- komfort jazdy pasażerów,
- czystość pojazdów i przystanków,
- ogólny poziom zadowolenia użytkowników transportu publicznego.

Należy podkreślić znaczenie ostatniego ze wspomnianych kryteriów. Dla oceny całego systemu transportu publicznego jest bardzo ważne, by przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, skutkował rozwiązaniami, w wyniku których cały system zostanie uznany przez użytkowników za system transportu publicznego przyjazny dla pasażerów.

Wśród elementów systemu transportu publicznego przyjaznego dla pasażerów można wymienić m.in.:

- odpowiednią liczbę nowoczesnych, wygodnych autobusów niskopodłogowych,
- punktualność zgodną z rozkładem jazdy,
- sieć linii umożliwiającą w największym stopniu obsługę obszaru objętego planem transportowym i wygodne dotarcie do najważniejszych, z punktu widzenia użytkowników, obiektów,

- wygodne punkty przesiadkowe w ramach sieci komunikacyjnej oraz zintegrowane węzły przesiadkowe intermodalne (między różnymi środkami transportu),
- koordynację rozkładów jazdy linii na wspólnych fragmentach tras oraz w punktach przesiadkowych,
- przystanki z podwyższonym peronem do wysokości podłogi w autobusie,
- rozwiązania techniczne umożliwiające bezpieczne korzystanie z przystanków,
- przystanki przesiadkowe wyposażone w automaty biletowe,
- czytelną i wyczerpującą informację pasażerską na przystanku (rozkład jazdy, schemat linii, informacja o przyjeździe najbliższego autobusu) i w pojeździe (informacja o najbliższym przystanku, informacja o możliwościach przesiadki itp.),
- bilety okresowe na fragmenty sieci jak i obejmujące całą sieć, bez względu na rodzaj środka transportu, jakim wykonywane są usługi przewozowe w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na danym obszarze objętym planem transportowym,
- wygodną sieć parkingów umożliwiającą funkcjonowanie pasażerów w systemie „Parkuj i Jedź”,
- dostępną dla jak największej liczby osób sieć punktów obsługi pasażerów.

Dostosowany do powyższych zasad i standardów system transportu publicznego zapewnia sprawną obsługę pasażerów, uzyskując w ich oczach pozytywne oceny, umożliwiając sprawne i punktualne poruszanie się po całym obszarze objętym planem transportowym.

Ogólne parametry standardu usług przewozowych powinny być charakteryzowane następującymi wielkościami:

- a) punktualność kursowania autobusów na poziomie około 80 – 90 %
- b) średni czas podróży w relacji praca-dom do 60 min.
- c) przesiadkowość średnim poziomie około 0,5 przesiadki na podróż
- d) 4 osoby na m<sup>2</sup> powierzchni przeznaczonej do stania.

Należy dbać także o efektywność usług mierzoną wskaźnikami:

- a) pracą przewozową w pasażerogodzinach (czas spędzany przez pasażerów w środkach komunikacji publicznej),
- b) średnim czasem podróży,
- c) liczbą przesiadek,
- d) długością trasy podróży,
- e) analizą obejmującą podstawowe parametry ruchu oraz koszty społeczne (straty czasu wszystkich użytkowników ruchu, poziom zanieczyszczenia atmosfery i inne).

## **8.2. Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego**

Konstytucja RP z 2 kwietnia 1997 r. gwarantuje prawa osób niepełnosprawnych. Zapewnia ona prawo do niedyskryminacji stanowiąc, że nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny (art. 32 pkt 2.). Konstytucja nakłada też na władze publiczne

obowiązek pomocy osobom niepełnosprawnym w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej (art. 69). Karta Praw Osób Niepełnosprawnych z 1 sierpnia 1997 r. zapewnia osobom niepełnosprawnym, m. in.: dostęp do dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym, a także życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, w tym: dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu, dostępu do informacji, możliwości komunikacji międzyludzkiej.

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

W celu sprostania przez system transportu publicznego wymaganiom różnych grup osób, należy dążyć do włączenia w jego planowanie jak najszerszej reprezentacji zainteresowanych np. poprzez konsultacje społeczne z organizacjami pozarządowymi działającymi na rzecz osób niepełnosprawnych itp.

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

- odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej:
  - eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkiem inwalidzkim lub dziecięcym i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,
  - wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej,
- usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:
  - zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu),
  - lokalizacja przystanków bliżej pożądanego celu podróży,
- odpowiedniej organizacji przystanku:
  - miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,
  - czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej,
  - czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu,
  - zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek,
- stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:
  - zniżki dla wybranych grup pasażerów,
  - przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

We współczesnym transporcie publicznym szczególnego znaczenia nabiera obecnie ułatwianie podróżowania komunikacją publiczną osobom mającym problem w swobodnym poruszaniu się - osoby nieposiadające własnego środka transportu, osoby starsze, niepełnosprawne, matki z małymi dziećmi oraz osoby ubogie i bezrobotne. Dlatego należy dążyć do zminimalizowania problemów przestrzennych w komunikacji publicznej poprzez:

- likwidowanie przeszkód w drodze na przystanek:
  - przeszkody przestrzenne:

- obniżanie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, skracanie długości przejścia przez szerokie, wielopasmowe jezdnie – azyle na przejściach dla pieszych,
- odpowiednia lokalizacja przejść dla pieszych jak najbliżej przystanków, zrównanie poziomu peronu przystankowego z podłogą w pojeździe,
- przeszkody organizacyjne:
  - lokalizacja przystanku bliżej źródeł i celów podróży, przy skrzyżowaniach itp., odpowiednia infrastruktura przystankowa – miejsca do siedzenia, ochrona przed warunkami atmosferycznymi,
  - czytelna informacja pasażerska na przystanku,
- likwidowanie barier w pojazdach komunikacji publicznej:
  - pojazdy z niską podłogą,
  - rampy wjazdowe w pojazdach dla wózków inwalidzkich oraz dla wózków dziecięcych,
  - wyznaczone, bezpieczne miejsca w pojeździe dla wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych,
  - czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów (tablice elektroniczne),
  - zapowiedź następnego przystanku wewnątrz pojazdu – głosowa i elektroniczna (wyświetlacze),
- ułatwienie w korzystaniu z komunikacji publicznej:
  - bilety ulgowe dla wybranych grup pasażerów,
  - przejazdy bezpłatne dla osób na wózkach inwalidzkich,
  - przejazdy bezpłatne dla małych dzieci.

Ulgi i zniżki w systemie opłat za korzystanie z transportu publicznego mają istotne znaczenie zarówno dla polityki socjalnej, jak i dla rozwoju przewozów o charakterze publicznym.

### **8.3. Zapotrzebowanie na pojazdy niskopodłogowe wyposażone w system informacji dla osób niepełnosprawnych**

Dostosowanie systemu komunikacji publicznej do potrzeb każdego pasażera jest ważnym elementem stworzenia możliwości aktywnego realizowania tychże potrzeb przez osoby niepełnosprawne, a także osoby o ograniczonej zdolności ruchowej i przeciwdziałania ich wykluczeniu. Pozwala to tym osobom na uzyskanie zaradności osobistej i samodzielności. Ma to również istotne znaczenie dla kształtowania w społeczeństwie właściwych postaw niezbędnych w procesie integracji z osobami niepełnosprawnymi.

Wśród taboru PKS-u w Krośnie S.A. brak autobusów dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych.

Brak dokładnych informacji na temat liczby autobusów niskopodłogowych wśród prywatnych przewoźników autobusowych, z informacji ustnych wynika, że – oprócz kursów dowożących dzieci w niektórych gminach do szkół specjalnych – przewoźnicy autobusami takimi nie dysponują, zatem w zakresie umożliwienia osobom niepełnosprawnym dostępu do infrastruktury komunikacyjnej wymagania prawne nie są spełnione.

#### **8.4. Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej**

Organizator transportu publicznego powinien starać się wprowadzać rozwiązania jak najbardziej przyjazne dla pasażerów, co w szczególności oznacza, że sieć przystanków powinna zapewniać:

- możliwość wygodnego (najlepiej bezpośredniego) dojazdu z dowolnego punktu całego obszaru obsługiwanego komunikacją publiczną miejsc użyteczności publicznej obszaru,
- odległość do przystanków, możliwą do przebycia przez każdego z użytkowników komunikacji publicznej w sposób bezpieczny i wygodny.

Dążenie do spełnienia powyższych postulatów pociąga za sobą cały szereg konsekwencji dla rozwiązań organizacyjnych i infrastruktury komunikacji publicznej.

Dla każdego obszaru niezbędne jest zawsze wytyczenie:

- głównych korytarzy komunikacyjnych, w których stosowane są priorytety dla komunikacji publicznej, zapewniające bezpośredni dostęp do miejsc użyteczności publicznej ważnych z punktu widzenia pasażerów,
- podstawowych korytarzy komunikacyjnych, którymi będą biegły linie o mniejszej częstotliwości kursowania lub linie dowożące pasażerów do linii kursujących głównymi korytarzami komunikacyjnymi.

Dostępność pasażerów do systemu komunikacji publicznej zapewnia sieć przystanków wyznaczonych w podstawowych i w głównych korytarzach komunikacyjnych obsługiwanych przez pojazdy komunikacji publicznej, zgodnie z przyjętym rozkładem jazdy.

Bardzo ważnym elementem w transporcie zbiorowym jest bezpieczeństwo pasażerów. Istotną kwestią jest lokalizacja przystanków i ich otoczenie. Zasady lokalizacji przystanków różnią się nieco w zależności od rodzaju korytarza komunikacyjnego.

W przypadku korytarzy podstawowych sieć przystanków powinna być dość gęsta, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. Natomiast w przypadku korytarzy głównych, przystanki powinny być zlokalizowane przede wszystkim z punktu widzenia przejmowania ruchu pasażerskiego z korytarzy podstawowych, obsługi ważnych punktów użyteczności publicznej (z punktu widzenia pasażerów) oraz kluczowych węzłów komunikacji publicznej i węzłów intermodalnych.

Optymalne zbudowanie sieci przystanków może być poprzedzone badaniami, mającymi na celu prawidłowe rozpoznanie rzeczywistych potrzeb użytkowników komunikacji publicznej.

Ważnym aspektem transportu publicznego jest bezpieczeństwo pasażerów. Jest to również istotna kwestia dla lokalizacji przystanków i ich otoczenia. Ważnym elementem przystanków, zarówno ze względu na bezpieczeństwo jak i na wygodę pasażerów, jest wyposażenie istniejących przystanków, przynajmniej przystanków węzłowych oraz przystanków w punktach ważnych dla większości pasażerów, w wiaty i ławki. Takie wyposażenie przystanków powinno być standardem przy organizowaniu przystanków w nowych lokalizacjach na terenie Powiatu Krośnieńskiego.

Ponadto, dla bezpieczeństwa pasażerów istotne znaczenie ma system monitorowania pojazdów komunikacji publicznej, przystanków (zwłaszcza węzłów przesiadkowych) i ważniejszych skrzyżowań.

## **9. Ochrona środowiska naturalnego w Powiecie Krośnieńskim**

### **9.1. Oddziaływanie na środowisko naturalne**

Na stan czystości powietrza atmosferycznego Powiatu Krośnieńskiego mają wpływ zanieczyszczenia napływowe (miasto Krosno) oraz ze źródeł lokalnych (oddziałujących w obrębie szlaków komunikacyjnych oraz na terenach mieszkalnych).

Na terenie Powiatu Krośnieńskiego znalazły zastosowanie prawie wszystkie formy ochrony przyrody i krajobrazu: park narodowy, rezerваты przyrody, pomniki przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, stanowiska dokumentacyjne.

Na obszarze powiatu krosnieńskiego znajdują się następujące formy ochrony środowiska:

- Magurski Park Narodowy
- Rezerwat „Modrzyna”
- Rezerwat „Prządki”
- Rezerwat „Cisy w Nowej Wsi”
- Rezerwat Tysiąclecia
- Rezerwat „Igiełki”
- Rezerwat „Przełom Jasiołki”
- Rezerwat „Wadernik”
- Rezerwat „Kamień nad Jaśliskami”
- Jaśliski Park Krajobrazowy
- Strzyżowski Park Krajobrazowy
- Obszar Chronionego Krajobrazu Beskidu Niskiego
- Czarnorzecki Obszar Chronionego Krajobrazu
- 56 pomników przyrody

Główne zagrożenia dla środowiska naturalnego ze strony systemu transportu publicznego (podobnie jak i transportu w ogóle) to:

1. hałas

2. emisja gazów i pyłów
3. degradacja lub defragmentacja obszarów zieleni czynnych biologicznie
4. zanieczyszczenie powierzchni i wód opadowych spływających z dróg, przystanków, parkingów, zajezdni oraz stacji paliw.

Odpowiedzią na negatywne oddziaływania transportu publicznego na środowisko naturalne jest zrównoważony rozwój systemu transportowego, w tym w szczególności przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Wśród elementów zrównoważonego rozwoju można wymienić m.in.:

- ograniczanie zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną;
- ograniczanie natężenia ruchu w wyniku stosowanej inżynierii ruchu drogowego oraz modernizację dróg i skrzyżowań;
- poprawa koordynacji i usprawnienie sieci transportu publicznego;
- wykorzystywanie nowoczesnych środków transportu, bezpiecznych i przyjaznych dla środowiska;
- dostosowanie infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób starszych;
- propagowanie proekologicznych zachowań uczestników systemu transportowego (m.in. parkingi „Parkuj i Jedź”, ruch rowerowy itp.);
- poprawa warunków ruchu pieszego zwłaszcza w centrach i zabytkowych częściach miast;
- potrzeba ochrony i odbudowy zieleni miejskiej oraz rozwiązania techniczne zabezpieczające przed hałasem;
- integracja systemu wewnętrznego z zewnętrznym, tranzytowym systemem drogowym i kolejowym.

Szczególnie istotnym rozwiązaniem dla poprawy ochrony środowiska jest system monitoringu środowiska naturalnego, czyli jakościowe i ilościowe pomiary stanu tego środowiska. Monitoring taki stanowi bardzo ważną podstawę do analiz i decyzji dotyczących ochrony środowiska.

## **9.2. Niskoemisyjny tabor autobusowy**

Ochrona środowiska w aspekcie transportu zbiorowego to przede wszystkim powszechne wykorzystanie transportu zbiorowego zamiast własnego samochodu w dojazdach do pracy, szkoły oraz do ośrodków miejskich. Cel ten osiągnąć można poprzez działania zmierzające do stałego wzrostu jakości systemu komunikacji publicznej.

Oszczędny transport publiczny to również wykorzystanie autobusów o pojemności odpowiedniej do natężenia ruchu pasażerów na danej trasie o danej porze dnia. Przekłada się to między innymi na zużycie paliwa przez pojazd – oszczędności dla przewoźnika oraz mniejszą emisję zanieczyszczeń do atmosfery.

Równie ważna jest kwestia paliw stosowanych do napędu pojazdów komunikacji zbiorowej. W 1990 roku, w UE wprowadzono normę emisji spalin EURO, którą zaczęto stosować w silnikach nowo produkowanych pojazdów, w tym w autobusach. Co kilka lat normy emisji spalin EURO są zaostrzane. Obecnie, poziom emisji szkodliwych substancji emitowanych przez nowoczesne silniki autobusowe EURO-3 i EURO-4 jest niski. Bardziej ekologiczne paliwa od oleju napędowego, to biodiesel lub gaz



ziemny (CNG). W Polsce, m.in. w Rzeszowie i we Wrocławiu, wykorzystuje się gaz CNG. Do jego zastosowania przymierza się Warszawa oraz Słupsk. Stosowanie paliwa CNG wymaga jednak kosztownych inwestycji w postaci stacji tankowania oraz prac dostosowawczych budynków zajezdni, w których prowadzona jest obsługa autobusów.

Ciekawym pomysłem wydaje się także zastosowanie napędu alternatywnego – na przykład napędu elektrycznego, wodorowego, czy hybrydowego. Autobusy elektryczne, oprócz zerowej emisji spalin, charakteryzują się również najniższą emisją hałasu, co jest szczególnie istotnie w miejscach wypoczynku i w strefach ruchu pieszego.

Przyjazna dla środowiska komunikacja publiczna, z pełnym priorytetem, a także z wprowadzoną integracją biletową może skutecznie pokazać, że jest w stanie doskonale przenosić potoki pasażerskie pomiędzy osiedlami, do centrum miast, do sąsiednich miejscowości a także do szkół czy miejsc pracy.

Tak funkcjonujący transport publiczny może przyczynić się do:

- wzrostu średniej prędkości pomiędzy przystankami,
- skrócenia czasu przejazdu na danym odcinku,
- zwiększenia udziału transportu publicznego w ruchu miejskim,
- zmniejszenia ruchu pojazdów indywidualnych, szczególnie w centrum miasta,
- zmniejszenia emisji zanieczyszczeń w obszarach silnie zurbanizowanych.

W celu znaczącego poprawienia ochrony środowiska naturalnego przed emisją zanieczyszczeń i hałasem komunikacyjnym niezbędne jest jednoczesne zrealizowanie kilku zadań:

- zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowego (i motocyklowego) transportu indywidualnego, poprzez rozwój i usprawnienie systemu transportu publicznego i jego infrastruktury,
- zwiększenie liczby pojazdów o mniejszej emisji spalin,
- zwiększenie liczby pojazdów, których eksploatacja charakteryzuje się niższym hałasem,
- poprzez usprawnienie systemu komunikacyjnego.

Zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowej (i motocyklowej) poprzez promocję powszechnego wykorzystania transportu publicznego w codziennych dojazdach do centrum miasta, do miejsca pracy lub nauki zamiast samochodami lub motocyklami może przynieść efekty ekologiczne. Przyjmując, że w jednym samochodzie podróżuje średnio 1,5 osoby można stwierdzić, że jeden autobus równoważy 14 samochodów osobowych. Pokazuje to, o ile transport publiczny zmniejsza natężenie ruchu oraz o ile zmniejsza wielkość emisji spalin do środowiska naturalnego. W tym kontekście bardzo atrakcyjną możliwością jest rozpropagowanie zasady „Parkuj i Jedź” w oparciu o sieć parkingów na obrzeżach miast takich jak Krosno, Dukla, Iwonicz-Zdrój, Jedlicze czy Rymanów, które będą dobrze skomunikowane transportem publicznym.

W celu zapewnienia konkurencyjności transportu publicznego wobec transportu indywidualnego należy położyć nacisk na jakość publicznych usług przewozowych i ich koszt. O jakości transportu publicznego decydują m.in.:

- punktualność,
- czas przejazdu,
- dostępność i zasięg sieci komunikacyjnej transportu publicznego,

- komfort podróżowania.

### **9.3. Edukacja ekologiczna**

Skuteczna ochrona środowiska wymaga udziału wszystkich podmiotów wywierających wpływ na sposób i intensywność korzystania ze środowiska, w tym przede wszystkim udziału społeczeństwa. Najważniejsze znaczenie dla proekologicznej postawy jak najszerzej części społeczeństwa ma edukacja ekologiczna oparta na rzetelnej informacji o stanie środowiska naturalnego i działaniach na rzecz jego ochrony oraz umiejętność komunikowania się z lokalną społecznością.

W Powiecie Krośnieńskim są podejmowane następujące działania w celu wspomaganie i rozpowszechniania edukacji ekologicznej:

- a) wspomaganie istniejących i tworzenie nowych ośrodków edukacji środowiskowej oraz rozwoju zagospodarowania edukacyjnego (m.in. ścieżki edukacyjne, szlaki turystyczne, tablice informacyjne),
- b) edukacja ekologiczna w szkołach, a także w zakresie kształtowania właściwych postaw konsumentów, zagrożeń środowiska i zdrowia ludzi prowadzona przez lokalne organizacje pozarządowe i grupy obywatelskie,
- c) wspomaganie działalności wydawniczej, produkcji filmów i innych materiałów o walorach edukacyjnych

Z punktu widzenia ekologii istotnym punktem są trasy rowerowe z których mogą korzystać zarówno turyści jak i mieszkańcy. Szlak rowerowy został zrealizowany w ramach projektu pn. "Beskidzkie Muzea" transgraniczny szlak rowerowy. Celem projektu jest wzmocnienie możliwości rozwoju turystyki w powiecie krośnieńskim i przygranicznych powiatach słowackich.

Partnerami projektu byli: Lokalna Organizacja Turystyczna "Beskid Niski" w Krośnie, Gminy: Chorkówka, Dukla, Iwonicz Zdrój, Korczyna, Krościenko Wyżne, Miejsce Piastowe, Rymanów, Wojaszówka, Krosno, Urzędy Obwodowe Okresów: Świdnik, Stropkow i Humenne. Szlak rowerowy został zrealizowany w ramach projektu pn. "Beskidzkie Muzea " transgraniczny szlak rowerowy. Celem projektu jest wzmocnienie możliwości rozwoju turystyki w powiecie krośnieńskim i przygranicznych powiatach słowackich. Łączna długość trasy wynosi 321 km, z czego po stronie polskiej 235 km i 86 km po stronie słowackiej. Drogi asfaltowe stanowią 76 % całej długości szlaku, drogi szutrowe i polne po 12 %. Cały szlak składa się z 13 tras, przy których napotkać można wiele atrakcji turystycznych. Zostały one szczegółowo opisane w języku polskim, słowackim i angielskim na stronie internetowej [www.beskidniski.org.pl/rowery](http://www.beskidniski.org.pl/rowery) oraz w przewodniku, wydanym dzięki wspólnej inicjatywie Powiatu Krośnieńskiego, gmin krośnieńskich i LOT "Beskid Niski".

### **9.4. Stan ochrony środowiska naturalnego Powiatu Krośnieńskiego**

Aktualny stan ekologiczny Powiatu Krośnieńskiego oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

1. Wspólna Strategia Działania Narodowego Funduszu i wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej na lata 2013- 2016 z perspektywą do 2020 roku, Warszawa, 2012.

**A. Dokumenty na poziomie wojewódzkim**

1. Raport o stanie środowiska w Województwie Podkarpackim w 2012 roku, Rzeszów 2011.
2. Strategia rozwoju województwa- podkarpackie 2020, Rzeszów 2013.
3. Program ochrony środowiska województwa podkarpackiego na lata 2012- 2015 z perspektywą do 2019 roku, Rzeszów, 2013.
4. Plan gospodarki odpadami dla województwa podkarpackiego, Rzeszów 2012.
5. Lista przedsięwzięć priorytetowych Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Rzeszowie na 2012 rok.

**B. Dokumenty na poziomie powiatowym**

1. Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Krośnieńskiego, 2010.
2. Plan Gospodarki Odpadami dla Powiatu Krośnieńskiego na lata 2008- 2011 z uwzględnieniem lat 2012- 2019 /aktualizacja, Krosno 2009.
3. Stan Środowiska w Powiecie Krośnieńskim w 2011, Jasło 2012.

**C. Dokumenty na poziomie gminnym**

1. Program Ochrony Środowiska wraz z Planem Gospodarki Odpadami dla Gminy Dukła, 2004.
2. Program Ochrony Środowiska wraz z Planem Gospodarki Odpadami dla Związku Gmin Dorzecza Wistoki, Kraków 2004.
3. Program Ochrony Środowiska na lata 2004-2015 dla Gminy Korczyna, 2004.
4. Program Ochrony Środowiska na lata 2004-2015 dla Gminy Wojaszówka, 2004.
5. Program Ochrony Środowiska na lata 2004-2015 dla Gminy Miejsce Piastowe, 2004.
6. Krajowy Program Oczyszczania Ścieków Komunalnych, 2006.
7. Program usuwania wyrobów zawierających azbest z terenu Gminy Rymanów.
8. Program usuwania azbestu z terenu gminy Chorkówka na lata 2011-2032.
9. Program usuwania azbestu i wyrobów zawierających azbest dla Gminy Jaśliska na lata 2011-2032.
10. Program usuwania azbestu i wyrobów zawierających azbest dla Gminy Korczyna na lata 2011-2032.
11. Program usuwania wyrobów zawierających azbest z terenu Gminy Krościenko Wyżne na lata 2012-2032.
12. Program usuwania azbestu i wyrobów zawierających azbest z terenu Gminy Miejsce Piastowe.
13. Plan Gospodarki Odpadami wraz z Programem Ochrony Środowiska dla Gminy Wojaszówka na lata 2004- 2015.

Do głównych źródeł emisji zanieczyszczeń powietrza na terenie Powiatu Krośnieńskiego należą procesy spalania paliw dla celów energetycznych i produkcyjnych, transport drogowy i procesy technologiczne w zakładach przemysłowych.

W grupie przemysłowych punktowych źródeł zanieczyszczeń powietrza dominują procesy wytwarzania produktów rafinacji ropy naftowej, produkcja szkła i wyrobów szklanych oraz produkcja mebli. W efekcie

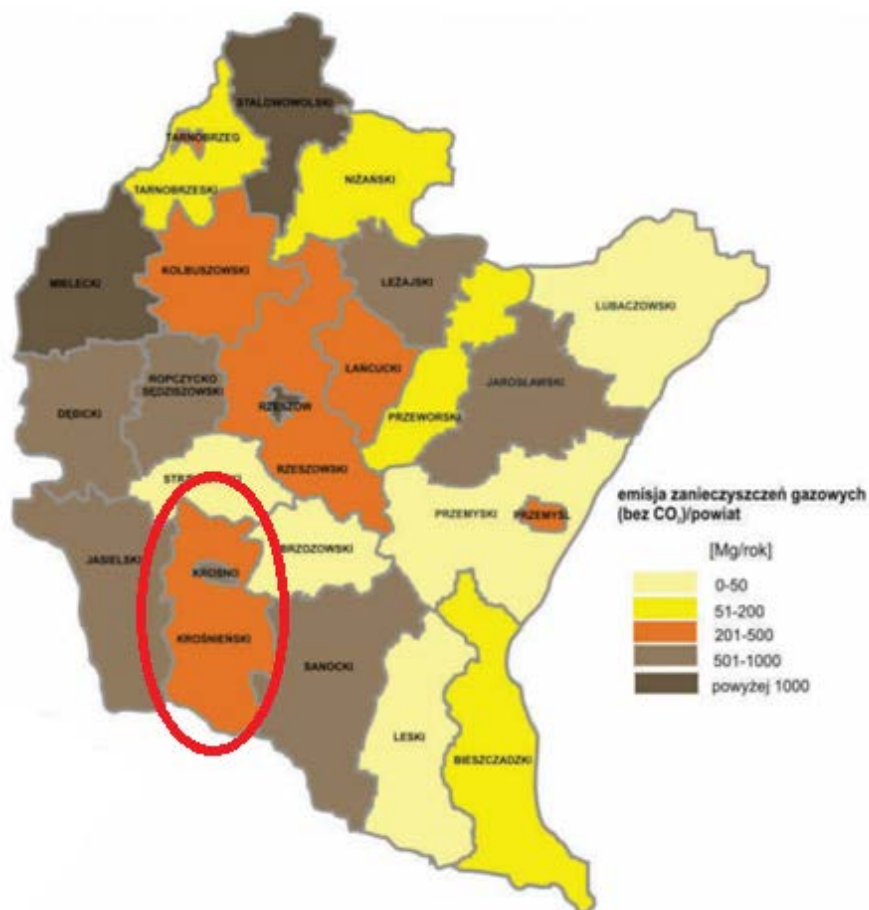
tych procesów technologicznych do powietrza emitowane są przede wszystkim: dwutlenek siarki, dwutlenek azotu, tlenek węgla oraz w znacznie mniejszych ilościach zanieczyszczenia specyficzne, m.in.: węglowodory alifatyczne, węglowodory aromatyczne, alkohole alifatyczne, ketony.

Tabela 24. Zanieczyszczenia powietrza na terenie Powiatu Krośnieńskiego

Rok	Liczba podmiotów objętych bilansem emisji	Zanieczyszczenia pyłowe	Zanieczyszczenia gazowe ogółem	SO <sub>2</sub>	NO <sub>2</sub>	CO	CO <sub>2</sub>	Zanieczyszczenia pozostałe
2010	14	30,17	244,04	129,15	79,03	35,86	54524,13	12,67
2011	16	33,36	282,58	136,34	96,51	49,72	52552,26	39,29

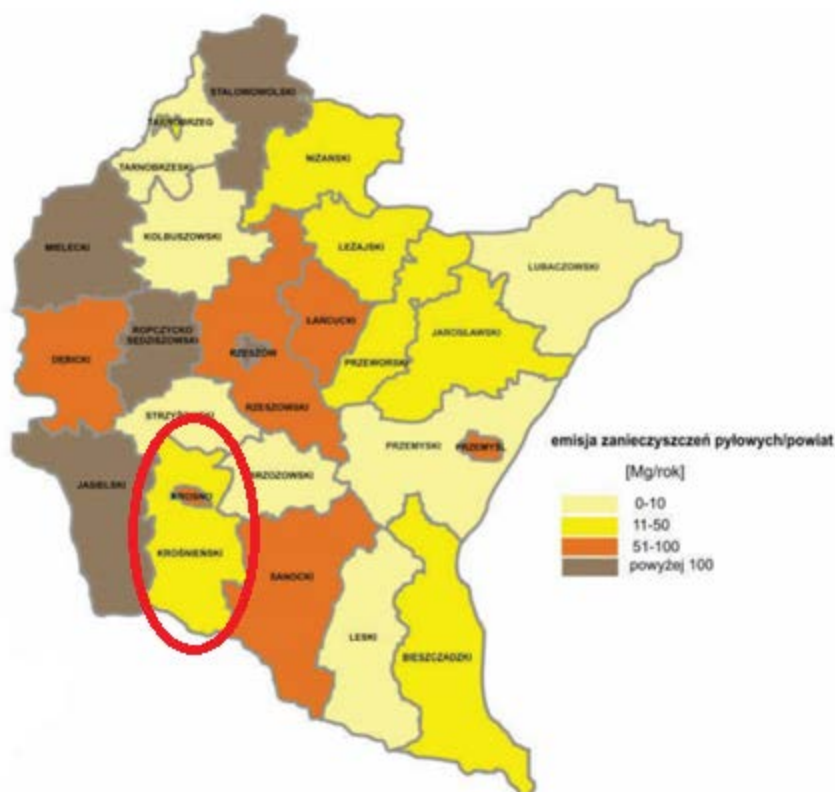
Źródło: Wojewódzka baza informacji o korzystaniu ze środowiska

Rysunek 7. Emisja zanieczyszczeń gazowych w województwie podkarpackim (podział na powiaty)



Źródło: Wojewódzka baza informacji o korzystaniu ze środowiska

Rysunek 8. Emisja zanieczyszczeń pyłowych w województwie podkarpackim (podział na powiaty)



Źródło: Wojewódzka baza informacji o korzystaniu ze środowiska

## 9.5. Zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego

O wielkości emisji zanieczyszczeń do powietrza decydują zakłady zlokalizowane na terenie miasta Jedlicze. Największym źródłem zanieczyszczeń gazowych jest Rafineria Nafty JEDLICZE S.A. Z tego źródła pochodzi 97,4 % ogólnej emisji dwutlenku siarki, 79,4 % emisji dwutlenku azotu, 70,4 % tlenku węgla oraz 79,4 % całkowitej emisji dwutlenku węgla.

Zanieczyszczenia pyłowe emitowane są do powietrza przede wszystkim z następujących źródeł:

- Rafineria Nafty JEDLICZE S.A. - 65,6 %,
- Delta Spółka z o.o. w Iwoniczu-Zdroju - 17,7 %,
- Kociołnia w Iskrzynie (obiekt MPGK Spółka z o.o. w Krośnie) - 9,6 %.

Łączna wielkość emisji pyłów z tych zakładów wynosi 31,02 Mg, co stanowi 93 % ogólnej emisji zanieczyszczeń pyłowych w powiecie krośnieńskim.

Głównymi źródłami zanieczyszczeń powietrza w Powiecie Krośnieńskim są:

- Energetyczne – lokalne kotłownie osiedlowe i paleniska domowe,
- Przemysłowe – zakłady przemysłowe,
- Komunikacyjne – drogi krajowe, drogi powiatowe i gminne,

Poza tym w gęstej zabudowie i obszarach przemysłowych problemem mogą być:

- sprawność urządzeń spalających paliwa konwencjonalne,
- kumulacja emisji niskiej w słabo przewietrzanej zabudowie śródmiejskiej.

## **9.6. Emisja hałasu do środowiska**

Przez teren Powiatu Krośnieńskiego przebiega: droga krajowa Nr 9 i 28. To na nich właśnie odbywa się ruch o największym natężeniu. Wzmożony ruch związany jest dodatkowo z przejazdami tranzytowymi. Jednocześnie wzrost liczby pojazdów uczestniczących w ruchu wiąże się z problemami w płynności przejazdów. Na uciążliwości spowodowane hałasem komunikacyjnym wpływa również zły stan techniczny dróg. Z dokonanych obliczeń wynika, że hałas komunikacji drogowej przy drodze krajowej nr 9 przekracza progowy poziom hałasu w środowisku. W otoczeniu tych dróg znajdują się rezerwy przyrody dla których hałas może być uciążliwy. Należy zaznaczyć, że przy najbliższej zabudowie mieszkaniowej przekroczony są normatywne poziomy hałasu w porze dnia i nocy, szczególnie w Dukli i Miejscu Piastowym.

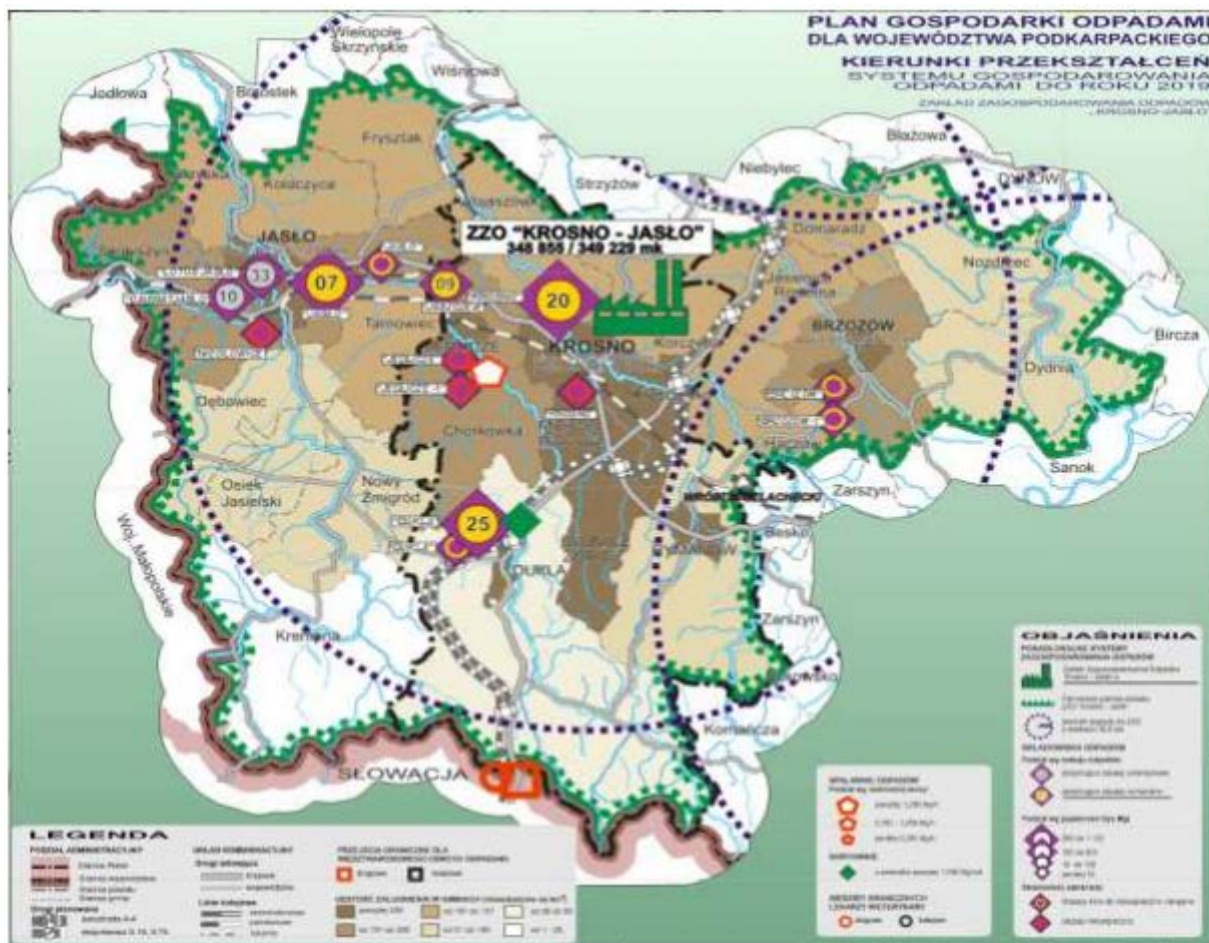
Natomiast najczęstszymi przyczynami nadmiernej emisji hałasu z zakładów przemysłowych do środowiska są: brak właściwych zabezpieczeń akustycznych źródeł hałasu pracujących na zewnątrz budynków produkcyjnych (instalacje wentylacyjno-klimatyzacyjne), niewystarczająca izolacyjność akustyczna ścian budynków produkcyjnych, niewłaściwa organizacja działalności produkcyjnej realizowanej z udziałem hałaśliwych środków technicznych. Jednakże na terenie powiatu brak zakładów przemysłowych których działalność emitowała by hałas uciążliwy dla środowiska naturalnego.

## **9.7. Pozostałe elementy ochrony środowiska**

Zgodnie z Powiatowym Planem Gospodarki Odpadami planowane jest zmniejszenie ilości odpadów komunalnych ulegających biodegradacji unieszkodliwionych przez składowanie. W stosunku do ilości odpadów wytwarzanych w Powiecie Krośnieńskim w 1995 roku, planuje się ich zmniejszenie o 50% w roku 2013.

Zgodnie wytyczonymi kierunkami działań w obowiązującym Wojewódzkim Planie Gospodarki Odpadami, w województwie podkarpackim przewiduje się budowę siedmiu ponadgminnych zakładów zagospodarowania odpadów. Powiat Krośnieński leży w obszarze obsługi zakładu zagospodarowania odpadami „Krosno-Jasto”.

Rysunek 9. Plan Gospodarki odpadami dla województwa podkarpackiego- powiat krosnieński



Źródło: Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Podkarpackiego

W tym miejscu należy pamiętać, że składowiskiem docelowym w ramach Zakładu Zagospodarowania Odpadami „Krosno-Jasło” będzie składowisko „Krosno”. Natomiast planowany termin zakończenia eksploatacji składowiska „Dukla” przypada na rok 2025.

### 9.8. Rola Planu Transportowego

Plan Transportowy może wspomagać dalsze zmniejszanie poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych poprzez promowanie działań, mających na celu:

- rozwój istniejącej sieci pomiarowej, jakości powietrza w powiecie
- poprawę, jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,
- popularyzację środków transportu zbiorowego,
- promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej,
- wprowadzenie strefy płatnego parkowania w centrum miast,
- stworzenie nowych parkingów w celu wprowadzenia parkingów „Parkuj i Jedź” na obrzeżach miast,

- eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe),
- działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu),
- modernizację dróg i ulic oraz rozbudowę obwodnic i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów gęstej zabudowy,
- poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji miejskiej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO),
- ograniczenie indywidualnego ruchu samochodów w centrum miast na rzecz komunikacji zbiorowej,
- poprawę inżynierii ruchu dla uzyskania płynności ruchu miejskiego np. poprzez synchronizację sygnalizacji świetlnej,
- zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.

Plan Transportowy omawia charakterystykę ogólną obszaru oraz jego charakterystykę komunikacyjną, a także zasady organizacji rynku przewozów. Dokument wskazuje istotne – z punktu widzenia zapewnienia ciągłości wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej – połączenia pośród istniejącej sieci komunikacyjnej obszaru.

Plan Transportowy stanowi więc jedynie ocenę istniejącej sieci komunikacyjnej, ze wskazaniem sposobu efektywnego jej wykorzystania oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego; jest to więc dokument wtórny wobec wcześniej obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych zarówno jednostek samorządu terytorialnego (województw, powiatów, gmin), jak i urzędów administracji centralnej (jak np. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad czy Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie) i nie ustala ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, mogących oddziaływać na środowisko.



## 10. Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

Zgodnie z Ustawą o Publicznym Transporcie Zbiorowym rolą organizatora transportu zbiorowego jest między innymi (art. 15 pkt 1) zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, 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.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, pasażer powinien zostać także poinformowany o następujących aspektach funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego:

1. Rozkłady jazdy
2. Obowiązujące opłaty za przejazd
3. Obowiązujące uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego
4. Regulamin przewozu osób środkami publicznego transportu zbiorowego.

Aby spełnić wymogi zawarte w punktach 1-4, stosowne informacje podawane będą pasażerom zarówno na dworcach autobusowych – przede wszystkim w głównych miejscach przesiadkowych – jak i na stronach internetowych przewoźników oraz Organizatora transportu.

5. Możliwość skorzystania z węzłów przesiadkowych – z uwzględnieniem różnego rodzaju środków transportu (transport intermodalny).

Ważnym elementem komunikacji publicznej jest jakość obsługi pasażera jeszcze przed odbyciem podróży. Pasażer ma możliwość pozyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz innych informacjach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego. Powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest udostępnianie takich informacji w Internecie. Innym rozwiązaniem jest tworzenie punktów obsługi pasażera, w zakresie:

- uzyskania informacji dotyczących funkcjonowania komunikacji zbiorowej;
- zapoznania się z możliwościami dotarcia do celu podróży, a w przypadku braku połączenia bezpośredniego także z możliwości dogodnych przesiadek;
- zapoznania się z obowiązującą taryfą i dokonać zakupu różnego rodzaju biletów;
- uzyskania informacji o aktualnych zmianach w komunikacji;
- uzyskania podstawowych informacji turystycznych dotyczących regionu.

Punkty obsługi pasażera powinny być zlokalizowane w kluczowych rejonach powiatu, przede wszystkim w Krośnie niezależnie od tego informacje w zakresie transportu publicznego można uzyskać na dworcach PKP i dworcach PKS.

Poprzez funkcjonowanie punktów obsługi pasażera komunikacja publiczna staje się bardziej przyjazna dla pasażera, pomaga mu się przemieszczać, udziela niezbędnych informacji oraz kompleksowej obsługi pasażerskiej.

System Informacji Pasażerskiej obejmuje całość informacji pozwalających użytkownikom komunikacji publicznej na swobodne poruszanie się po obszarze objętym usługami transportowymi. W skład tego systemu wchodzi zazwyczaj dwa elementy: informacje stałe (statyczne) oraz informacje zmienne (dynamiczne).

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

- mapę układu linii komunikacyjnych
  - dla dni powszednich
  - dla dni świątecznych
  - dla komunikacji nocnej
- rozkłady jazdy konkretnych linii
- rozkłady linii dla poszczególnych przystanków
- dodatkowe informacje przesiadkowe
- informacje o planowych zmianach w rozkładach (podawane z wyprzedzeniem).

Dynamiczny system informacji pasażerskiej to rozwiązanie nowoczesne, stosowane zwykle w większych węzłach komunikacyjnych bądź w obszarach dużego natężenia ruchu komunikacji publicznej. Umożliwia on przedstawianie (wyświetlanie) zmiennej informacji o ruchu taboru w czasie rzeczywistym, tj. z uwzględnieniem faktycznych odchyłeń ruchu na trasach spowodowanych różnorodnymi czynnikami zewnętrznymi (pogoda, korki, wypadek itd.). Zainstalowanie takiego systemu informacji pasażerskiej planowane jest w perspektywie długofalowej.

Przykładowa konfiguracja takiego systemu wygląda następująco:

- urządzenia nadawcze GPS zainstalowane w autobusach
- komputer centralny:
  - zbiera informacje z autobusów
  - na podstawie wbudowanych algorytmów wylicza oczekiwane, realne czasy dojazdów do ustalonych miejsc
  - porównuje obliczone czasy z obowiązującym rozkładem jazdy
  - podaje niezbędne informacje na stanowisko operatorskie/dyspozytorskie oraz do serwera komunikacyjnego
- serwer komunikacyjny:
  - wyświetla informację zbiorczą w miejscu ogólnodostępnym, jak pokazano na przykładzie poniżej
  - wyświetla informację indywidualną, dla poszczególnych przystanków/stanowisk odjazdu
  - wyświetla informacje specjalne, zgodnie z dyspozycją operatora systemu.

Stosowanie nowoczesnych technologii informatycznych w transporcie, rozumiane jako tworzenie inteligentnych systemów transportowych pozwolić może na zmniejszenie zatłoczenia dróg, zwiększenie bezpieczeństwa podróży, ułatwienie dostępu do informacji o transporcie. Ich różnorodność jest efektem rozwoju elektroniki oraz informatyki. Ze względu na zastosowanie można wyróżnić pięć grup tych systemów:

1. Systemy zarządzania ruchem - oparte na zaawansowanych technologiach elektronicznych:
  - o optymalizują działanie urządzeń drogowych (np. sieci sygnalizacji świetlnej),
  - o umożliwiają m.in. selektywne ustalanie priorytetów dla pojazdów (uprzywilejowanych oraz transportu publicznego),
  - o zwiększają przepustowości skrzyżowań, chronią pieszych na przejściach, badają poziom zanieczyszczenia powietrza,
  - o wspomagają wykrywanie zdarzeń na drogach (kolejki pojazdów, wypadki, awarie infrastruktury drogowej) oraz kontrolę prędkości,
  - o informują o wolnych miejscach na pobliskich parkingach (blisko nich, ale i z odległości kilkuset metrów),
  - o wspomagają ograniczanie prędkości w pojazdach, poprzez zamontowanie elektronicznych urządzeń, wymuszających aż do fizycznego oddziaływania na silnik czy układ hamowania, ograniczenie prędkości do dozwolonej przez drogowe sygnalizatory,
  - o ograniczają penetrację tkanki miejskiej przez urządzenia, również montowane w pojazdach, umożliwiające, lub nie, wjazd na określony teren (np. ochrona centrum miasta w postaci słupków, chowających się pod jezdnię, gdy nadjeżdżający pojazd ma uprawnienie do wjazdu),
2. Systemy wspomagające pobieranie opłat związanych z transportem zbiorowym oraz z korzystaniem z infrastruktury (np. parkingi, a także wjazd do strefy ograniczonego ruchu):
  - o umożliwiają odejście od tradycyjnego wnoszenia opłat za przejazd za pomocą gotówki,
  - o sprowadzają się do stosowania biletów elektronicznych (dotykowych i bezstykowych), a także „elektronicznych portmonetek” - płatniczych kart mikroprocesorowych; systemy te zazwyczaj zintegrowane są z innymi systemami: bankowymi, telefonicznymi.
3. Systemy zarządzania transportem zbiorowym:
  - o umożliwiają operacyjne monitorowanie wielu funkcji, np. tras i rozkładów jazdy, rzeczywistego położenia pojazdów, sterowania priorytetem w ruchu; odbywa się to w oparciu o system GPS,
  - o podróżni, którzy chcą kontynuować podróż taksówką, mają możliwość przywołania jej z pojazdu, w którym akurat się znajdują; daje to możliwość prowadzenia usług typu „od drzwi do drzwi”; zgłoszenie przez pasażera potrzeby zmiany trasy oraz ustalenie nowej odbywa się na bieżąco w ramach kontaktu kierowca-centrum sterowania.
4. Systemy wspomagające systemy informacji pasażerskiej:
  - o umożliwiają podawanie podróżnym na bieżąco wszelkich, potrzebnych im informacji, zarówno wewnątrz pojazdu, jak i na przystankach: o zmianach tras czy rozkładów jazdy, spóźnieniach, najszybszych możliwościach kontynuowania podróży innymi środkami, dostęp do tych informacji może być realizowany z różnych miejsc (dom, biuro, ulica) w różny sposób (telefon, faks, internet),
  - o w celu odnajdywania drogi w nieznanym terenie (w obcym dużym mieście) stosowany jest podczas jazdy system nawigacji (GPS oraz elektroniczna mapa na płytach CD-ROM).

5. Systemy służące zarządzaniu bezpieczeństwem ruchu i systemami ratunkowymi - pozwalają na szybką reakcję, szczególnie w warunkach dużego zatłoczenia (uruchomienie służb ratunkowych oraz „korytarzy” dla pojazdów uprzywilejowanych); połączenie urządzeń alarmowych w pojeździe z ogólnym systemem pomocy podnosi poziom bezpieczeństwa podróżnych. Istnieją również systemy monitorowania wnętr pojazdów oraz przystanków (kamery).

## 11. Określenie trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego

Przepisy nowej ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym* rozróżniają pojęcia operatora i przewoźnika. Zgodnie z definicją ustawową **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. **Przewoźnikiem** jest natomiast 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.

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 8 ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym* do zadań organizatora (w naszym przypadku – Starosty Krośnieńskiego) należy przygotowanie i przeprowadzenie postępowania zmierzającego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Sposób przeprowadzenia takiego postępowania regulują przepisy Oddziału 2 omawianej ustawy. Na podstawie art. 19 ust. 1 **wybór operatora** może nastąpić w jednym z następujących trybów:

- ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - *Prawo zamówień publicznych* (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 ze zm.), albo
- ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. *o koncesji na roboty budowlane lub usługi* (Dz. U. Nr 19, poz. 101, ze zm.), albo
- art. 22 ust. 1 ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym* tzn. poprzez bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (mówiąc zaś językiem *Prawa zamówień publicznych* –chodzi o tzw. wybór z wolnej ręki).

Dopuszczalne jest również wykonywanie przewozów przez samego organizatora w formie samorządowego zakładu budżetowego (art. 19 ust. 2).

### Podmiot wewnętrzny

Organizator może zawrzeć bezpośrednio umowę w trybie art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, gdy:

- 1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1.000.000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie albo
- 2) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo

- 3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo
- 4) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, przewidzianych w Prawie zamówień publicznych lub ustawie o koncesjach.

Podmiotem wewnętrznym w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007 jest (art. 2 lit. j rozporządzenia) odrębna prawnie jednostka podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami.

Jeżeli bezpośrednio ma być zawarta umowa z małym lub średnim przedsiębiorcą eksploatującym nie więcej niż 23 środki transportu, wspomniane wyżej progi mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2.000.000 euro lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie (PKS w Krośnie ma więcej autobusów, niż 23).

Art. 22 ust. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nakazuje, by umowie zawieranej bezpośrednio na świadczenie usług przewozowych w komunikacji nadać formę koncesji na usługi. Wymogu tego nie stosuje się w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotem wewnętrznym, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego posiada 100 % udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć:

- 1) linii komunikacyjnej albo
- 2) linii komunikacyjnych albo
- 3) sieci komunikacyjnej.

Starostwo może nadać przewoźnikowi status podmiotu wewnętrznego. Zasadność nadania takiego statusu jest uzasadniona jeśli organizator ma plan dopłaty do operatora w postaci rekompensaty każdego roku. Taka rekompensata płacona przez organizatora pokrywałaby różnicę pomiędzy przychodami a kosztami lub też współfinansowała zakupy inwestycyjne. Posiadanie statusu podmiotu wewnętrznego ułatwiłoby i przyspieszyło proces przekazywania tych środków. Ponadto taki status pozwalałby na podpisanie umowy z takim operatorem na usługi przewozowe na okres 10 lat. Taka umowa oczywiście stabilizowałaby działalność operatora i pozwalałaby na wieloletnie planowanie działalności oraz inwestycji. Oczywiście warunkiem koniecznym jest posiadanie przez organizatora czyli Starostę środków finansowych które byłyby co roku przeznaczane na wypłatę rekompensaty.

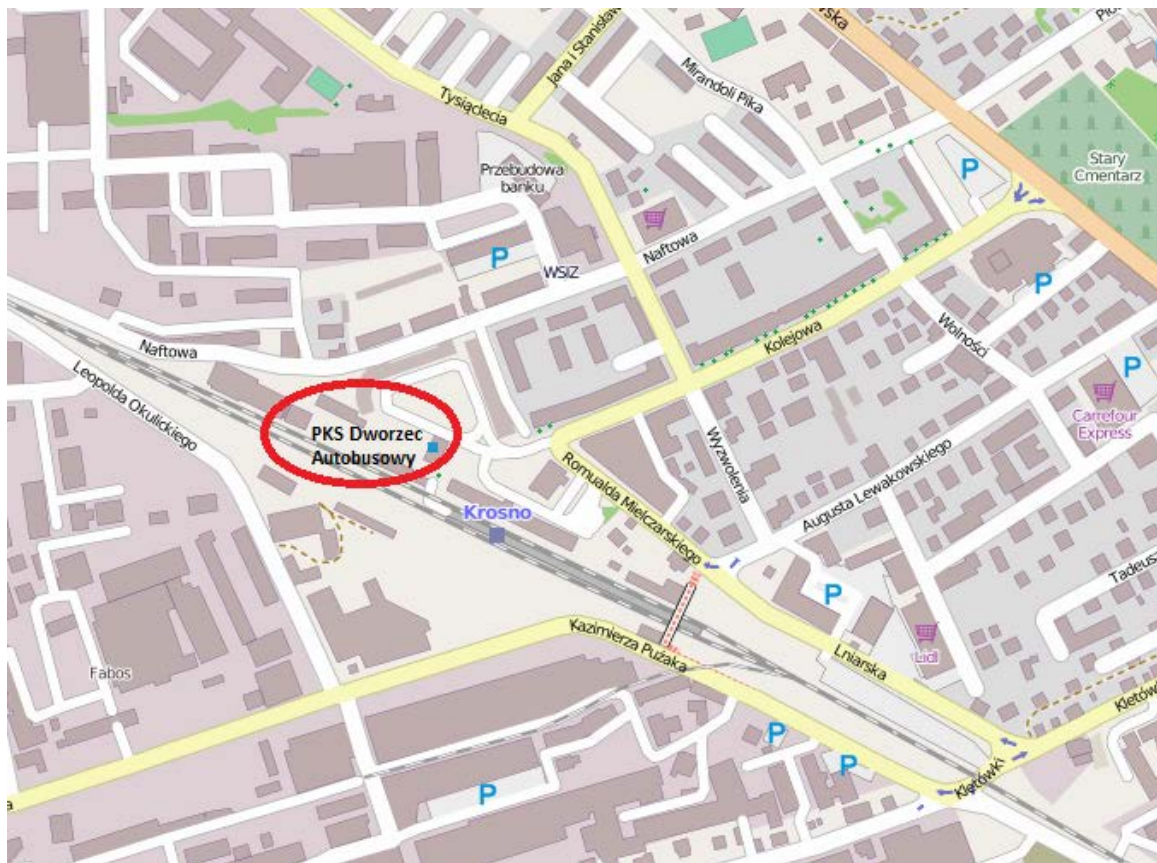
## 12. Węzły przesiadkowe

Pod pojęciem strategiczny węzeł przesiadkowy należy rozumieć miejsce, w którym następuje intensywne przesiadanie się pasażerów transportu publicznego. Przesiadki w węzłach obejmują szereg różnych środków transportu, jak bus, kolej czy autobus. W systemie transportu publicznego w Powiecie Krośnieńskim można wskazać 2 węzły przesiadkowe:

- **PKS Dworzec Autobusowy w Krośnie**

PKS dworzec autobusowy znajduje się w centrum miasta Krosna. Jest on głównym przystankiem z którego odjeżdżają autobusy do miejscowości położonych na terenie powiatu i poza nim. Dodatkową zaletą Dworca jest jego położenie przy linii kolejowej, a co za tym idzie niewielka odległość od Dworca PKP. Największe natężenie podróżnych można zaobserwować w godzinach porannych i popołudniowych, kiedy to mieszkańcy powiatu podróżują do szkoły lub pracy.

Mapa 5. PKS Dworzec Autobusowy w Krośnie



Źródło: "© autorzy OpenStreetMap"



Zdjęcie 1. PKS Dworzec Autobusowy w Krośnie

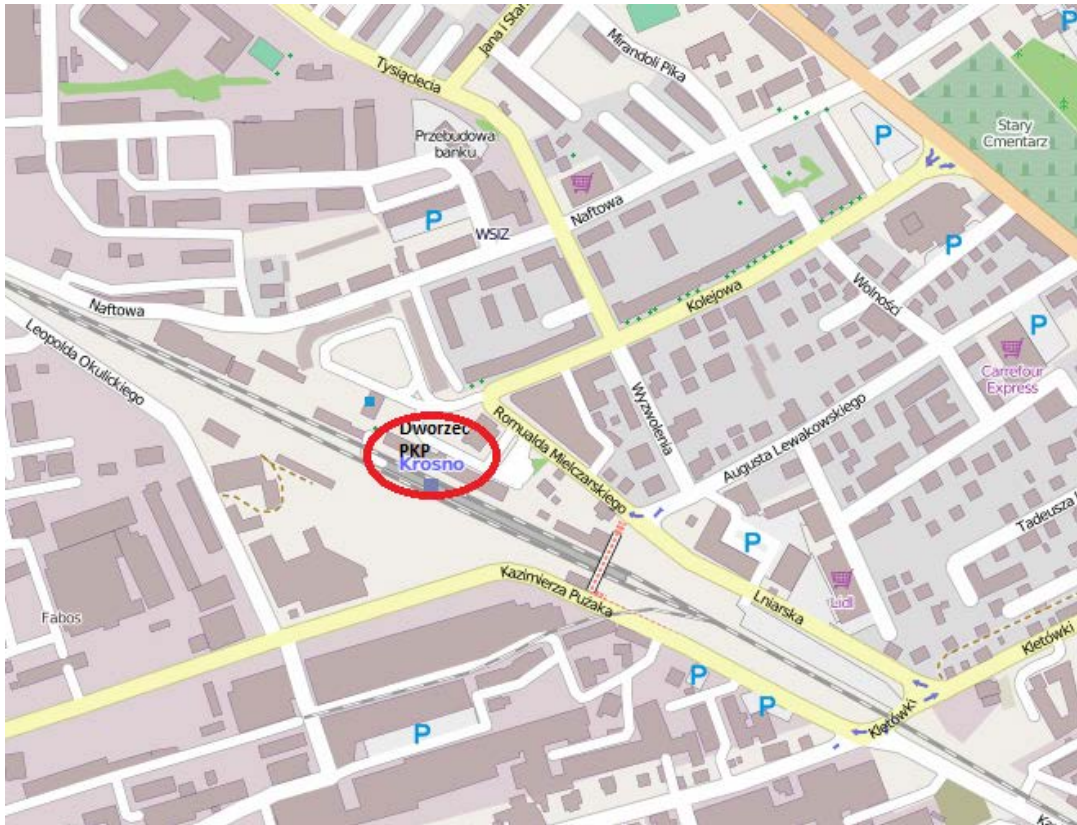


Źródło: Krosno24.pl

- **PKP Dworzec Kolejowy w Krośnie**

PKP Dworzec Kolejowy położony jest w centrum miasta Krosna. Jest on istotnym punktem przesiadkowym dla osób podróżujących na linii kolejowej nr 108. Obecnie prowadzone są prace rewitalizacyjne dlatego też częstotliwość kursowania pociągów jest niewielka. Natężenie podróży na dworcu związane jest z godzinami kursowania pociągów, jednakże jest ono i tak mniejsze niż w przypadku komunikacji autobusowej. Jest to związane z tym, iż komunikacja autobusowa jest rozwinięta w stopniu znacznym w porównaniu do komunikacji kolejowej. Obecnie liczba podróży spadała w związku z pracami rewitalizacyjnymi.

Mapa 6. PKP Dworzec Kolejowy w Krośnie



Źródło: "© autorzy OpenStreetMap"

Zdjęcie 2. PKP Dworzec Kolejowy w Krośnie





Bezpośrednie sąsiedztwo dworca autobusowego z dworcem kolejowym w Krośnie to duże ułatwienie w stworzeniu jednego zintegrowanego węzła przesiadkowego. Zbudowanie takiego intermodalnego węzła komunikacyjnego integrującego transport kołowy z transportem szynowym byłby bardzo ważnym czynnikiem podnoszącym atrakcyjność transportu publicznego. Warto zatem rozważyć w przyszłości możliwość stworzenia takiego węzła.

Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego można uzyskać poprzez integrację systemu transportu publicznego - autobusów i transportu kolejowego na następujących poziomach:

- **hardware** – dostępności w czasie i przestrzeni do punktów węzłowych, wspólnego użytkowania torów kolejowych przez PKP oraz innych operatorów;
- **software** – systemów informatycznych, zarządzania przewozami, zarządzania ruchem;
- **orgware** – koordynacji linii oraz rozkładów jazdy;
- **finware** – wspólnego systemu taryfowego i biletowego.

Integracja transportu zbiorowego stwarza nowe możliwości dla organizatora i samego pasażera.

Zróżnicowanie rodzajów przewozów i odległości wymaga koordynacji poszczególnych podsystemów oraz gałęzi transportowych. Koordynacja poszczególnych podsystemów i gałęzi transportowych w przewozach pasażerskich to usprawnienie całego cyklu podróży w zakresie:

- współdziałania wszystkich elementów składowych realizacji potrzeb przewozowych w ramach pasażerskiego systemu transportu;
- integracji z innymi podsystemami i gałęziami transportu, co pozwala na spełnienie oczekiwań pasażera co do punktualnego i szybkiego dotarcia do celu podróży.

Oczekiwane przez pasażerów punktualność i szybkość podsystemów i gałęzi transportowych powinny być zapewnione przez intermodalność i intermodalność transportową.

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju obowiązujących w Unii Europejskiej podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w proporcji 75 % transport publiczny - 25 % transport indywidualny. Jednak biorąc pod uwagę rzeczywistą sytuację ruchu - powszechne dążenie do posiadania samochodów prywatnych, jako minimalne proporcje przyjmuje się podział 50 % - 50 %.

Zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej, można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności. Oprócz usprawnienia komunikacji zbiorowej należy zintegrować transport publiczny z transportem indywidualnym także poprzez tworzenie wspólnej infrastruktury:

- terminali intermodalnych (przesiadkowych, węzłowych);
- parkingów P&R;

- systemu informacji i zarządzania ruchem;
- systemu ścieżek rowerowych.

Obydwa rodzaje transportu powinny się wspomagać, a nie wchodzić z sobą w konflikt.

Integracja transportu publicznego i indywidualnego powinna opierać się także na systemie Park&Ride - czyli na systemie, gdzie pasażer podjeżdża swoim samochodem do danego miejsca na obrzeżu miasta lub do miejsca w pobliżu centrum i dalszą podróż odbywa środkami komunikacji publicznej. Krosno jest zbyt małym miastem, by system ten funkcjonował z korzyścią dla mieszkańców, jednak mógłby on być atrakcyjny dla przyjezdnych oraz dla turystów, szczególnie turystów jednodniowych.

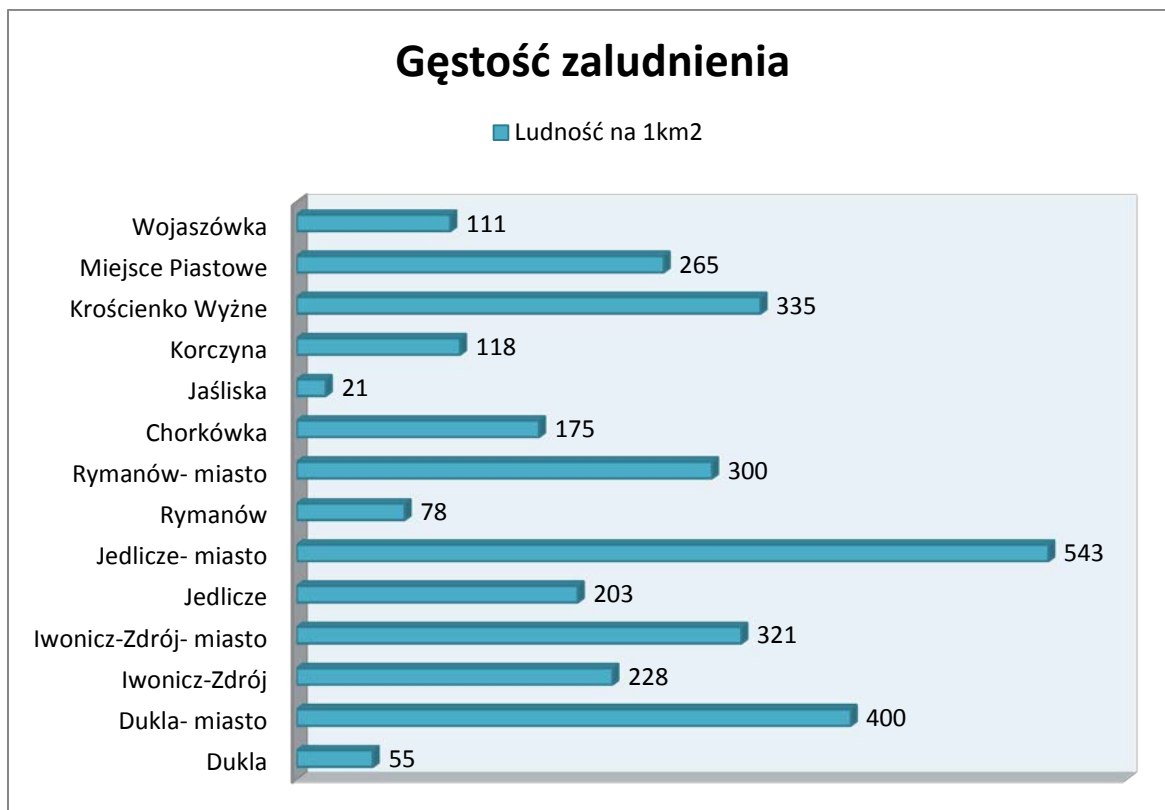
Realizacja Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego w Powiecie Krośnieńskim przyczyni się do zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu publicznego poprzez:

- usprawnienie jego funkcjonowania,
- wykształcenie nowoczesnych i wygodnych węzłów integracyjnych oraz punktów obsługi pasażera,
- skrócenie czasów podróży,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- podniesienie komfortu podróżowania, estetyki i czystości pojazdów,
- zwiększenie liczby pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych,
- realizacji systemu parkingów „Park & Ride”,
- wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań taryfowo-biletowych,
- stabilny system finansowania transportu publicznego.

Wymienione wyżej węzły przesiadkowe są strategiczne nie tylko ze względu na swoje położenie w powiecie, lecz także dlatego że w ich obrębie znajdują się szkoły, zakłady pracy i miejsca użyteczności publicznej, z których korzystają mieszkańcy powiatu. Z tego punktu widzenia istotne jest również posiadanie przez każdy z wyżej wymienionych węzłów połączeń, wychodzących poza obszar powiatu. Biorąc pod uwagę prognozy życia ludności (znajdujące się na w rozdziale 2.1. Planu Transportowego) zamieszkującej teren Powiatu Krośnieńskiego, wskazane wyżej węzły są wystarczające dla potrzeb i liczby osób korzystających z komunikacji publicznej.

### 13. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

Rysunek 10. Gęstość zaludnienia w powiecie krosnieńskim



Powyższy wykres przedstawia gęstość zaludnienia w Powiecie Krośnieńskim z rozróżnieniem na poszczególne gminy wchodzące w skład powiatu. Największa gęstość zaludnienia występuje w miastach powiatu tj. w Jedliczach, gdzie na 1 km<sup>2</sup> przypadają 543 osoby, a także w Dukli, w której na 1 km<sup>2</sup> przypada 400 osób. Każde z miast położone jest na stosunkowo niewielkiej powierzchni tj. zaledwie 6 km<sup>2</sup> zajmuje Dukla, natomiast Jedlicze 11 km<sup>2</sup>. W obydwu przypadkach tak duża gęstość zaludnienia uwarunkowana jest miejską zabudową i niewielką powierzchnią zajmowaną przez każde z miast.

Najniższa gęstość zaludnienia występuje w gminie Jaśliska, na 1 km<sup>2</sup> przypada tu 21 osób, a także w gminie Dukla (obszar wiejski), gdzie na 1 km<sup>2</sup> przypada 55 osób. Jest to uwarunkowane zarówno istniejącą siecią osadniczą w poszczególnych jednostkach samorządu terytorialnego jak i powierzchnią zajmowaną przez gminy. Jaśliska jest najmniejszą gminą w powiecie pod względem liczby mieszkańców, zamieszkują ją 2 104 osoby. Z kolei Dukla (obszar wiejski) jest największą gminą pod względem terytorium w całym powiecie, rozciąga się na obszarze 230km<sup>2</sup>.

Tabela 25. Liczba przystanków autobusowych w Powiecie Krośnieńskim

Gmina	Gęstość zaludnienia (os/km <sup>2</sup> )	Względna gęstość zaludnienia (zeskalowana do miasta Jedlicze)	Liczba przystanków	Liczba przystanków na 1km <sup>2</sup>	Stosunek gęstości sieci przystanków do gęstości zaludnienia
Dukla	63	0,12	45	0,19	1,64
Iwonicz-Zdrój	240	0,44	19	0,41	0,93
Jedlicze	265	0,49	90	1,53	3,14
Jedlicze (miasto)	543	-	-	-	-
Rymanów	94	0,17	111	0,66	3,81
Chorkówka	175	0,32	91	1,18	3,66
Korczyna	118	0,22	70	0,75	3,45
Krościenko Wyżne	335	0,62	13	0,81	1,31
Miejsce Piastowe	265	0,49	27	0,53	1,09
Wojaszówka	111	0,20	44	0,53	2,59
Jaśliśka	21	0,04	-	-	-
<b>Średnio Powiat Krośnieński</b>	<b>203</b>	<b>0,31</b>	<b>56,7</b>	<b>0,7</b>	<b>2,40</b>

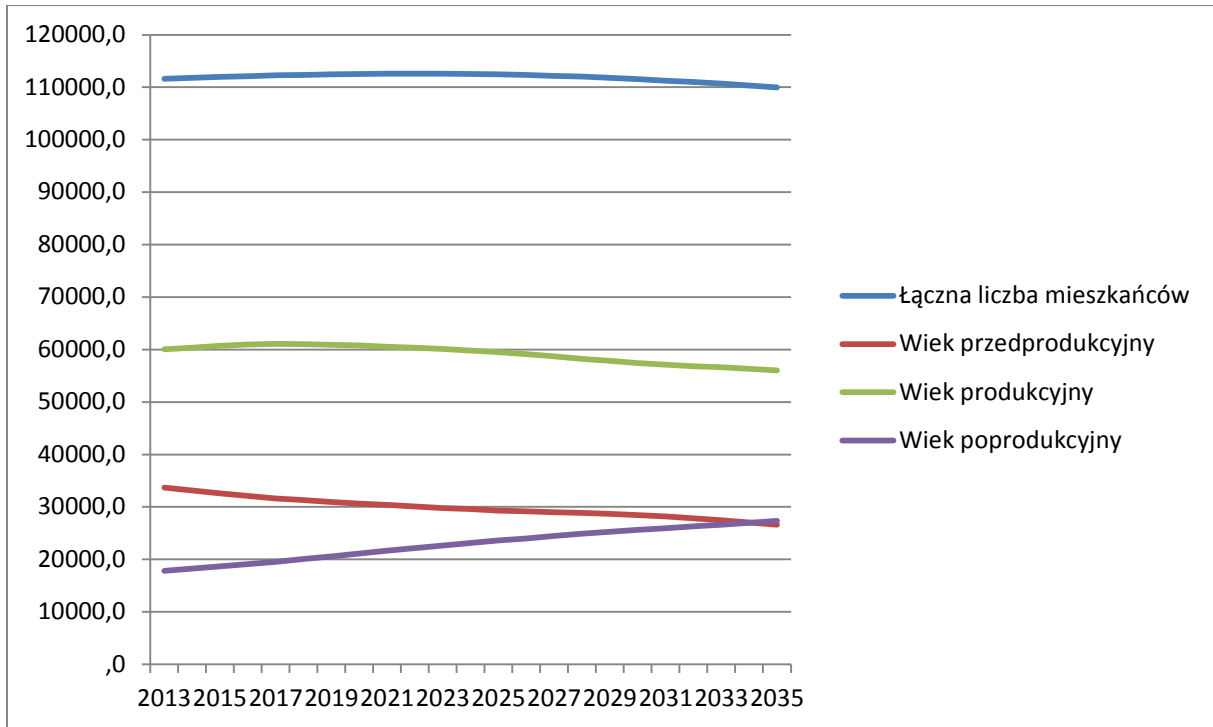
Zamieszczona powyżej tabela przedstawia szczegółowo dane, które pokazują dostępność infrastruktury komunikacyjnej dla mieszkańców Powiatu Krośnieńskiego. Jak widać w większości przypadków gęstość zaludnienia poszczególnych gmin odpowiada gęstości sieci przystankowej. Dysproporcje widoczne na podstawie tabeli są spowodowane dużą powierzchnią poszczególnych gmin, a co za tym idzie stosunkiem liczby przystanków do obszaru gmin. Najlepszym stosunkiem gęstości sieci przystanków do gęstości zaludnienia charakteryzuje się gmina, która jest najmniejszą jednostką terytorialną w Powiecie Krośnieńskim. Najgorzej natomiast prezentuje się gmina, jednakże w tym przypadku spowodowane jest to dużą gęstością zaludnienia miasta przy stosunkowo niewielkiej powierzchni.

Największy wpływ na rozwiązania przestrzenne powiązane z działalnością transportową ma kierunek do i z Krosna oraz w mniejszym stopniu kierunek do siedziby każdej z gmin, z uwagi na dojazd mieszkańców Powiatu Krośnieńskiego do szkoły i pracy.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego ludność Powiatu Krośnieńskiego do roku 2035 będzie kształtowała się tak, jak przedstawiono to na poniższym wykresie. Przyjęto podziały wiekowe odpowiadające w przybliżeniu grupom sprzedaży biletów: normalnych, ulgowych oraz emeryckich, innymi słowy: odpowiadające grupom osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym oraz poprodukcyjnym. Jako wartości graniczne poszczególnych grup wiekowych wybrano wartości stosowane w statystyce:

- Uczniowie i studenci: 0-24 lata
- Osoby pracujące: 25-60 lat (kobiety) i 25-65 lat (mężczyźni)
- Emeryci: 60+ (kobiety) i 65+ (mężczyźni)

Rysunek 10. Prognozy życia ludności w Powiecie Krośnieńskim według grup wiekowych do 2035 roku



Rysunek 11. Procentowy udział poszczególnych grup ludności w Powiecie Krośnieńskim do 2035 roku



Podsumowując powyższe wykresy otrzymujemy obraz społeczeństwa, w którym zwiększa się liczba osób w wieku poprodukcyjnym, zaś maleje liczba dzieci przy niewielkich zmianach w grupie osób w wieku produkcyjnym. Zasadnicze przyczyny tej sytuacji to wydłużający się cały czas średni okres trwania życia ludzi, a także bardzo niska dzietność polskich rodzin. Województwo Podkarpackie według Rocznika Demograficznego GUS za rok 2012 ma medianę różną od krajowej, która wyniosła 38,8 lat. Wiek środkowy (mediana), mówiący o tym, że połowa ludności osiągnęła dany wiek, a druga połowa ten wiek już przekroczyła, w województwie podkarpackim z roku na rok jest coraz wyższy. Mediana wieku kobiet w 2012 r. dla województwa podkarpackiego wyniosła 38,2 lat (w 2002 r. – 35,1 lat), a mężczyzn 35,1 lat (w 2002 r. – 31,8 lat). Warto zauważyć, że mediana wieku kobiet i mężczyzn mieszkających w miastach ma większą wartość i wynosi kolejno 42,2 lat i 36,5 lat.

Prognozy ludności są niekorzystne z punktu widzenia rozwoju transportu publicznego:

- Populacja w wieku produkcyjnym (18-59/64) zmniejszy się.
- Nastąpi wzrost ludności w wieku 60+/65+, która nie korzysta regularnie z transportu publicznego a jedynie sporadycznie, gdy zaistnieje konieczność wizyty np. u lekarza.
- Zmniejszenie podaży rąk do pracy proporcjonalnie zmniejszy popyt na usługi transportu publicznego.
- W wyniku spadku dzietności zmniejszy się liczba młodych pasażerów na liniach kursujących ze wsi do miast, a także na liniach dowożących dzieci do szkoły.
- Liczba pasażerów na liniach kursujących z i do Krosna oraz jego okolic nie powinna ulec zmianie ponieważ jest to stolica powiatu i największe miasto w okolicy, które stanowi cel podróży dzieci i młodzieży szkolnej, osób pracujących, a także innych osób które podróżują na zakupy lub do lekarza.
- Gmina Iwonicz-Zdrój jest gminą turystyczno- uzdrowiskową w której znajduje się 9 sanatoriów dlatego też natężenie podróży na liniach przebiegających przez gminę również nie powinno ulec zmianie ze względu na turystów i osoby starsze przybywające do gminy w celach leczniczych.
- W mieście Jedlicze znajduje się Rafineria Nafty, która jest znaczącym pracodawcą na terenie powiatu, w związku z czym natężenie na liniach do Jedlicza również nie powinno ulec zmianie.
- Gmina Rymanów należy do Tarnobrzskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „Euro-Park Wschodni” dlatego też, liczba podróży będzie się utrzymywać na stałym poziomie, co jest związane z dojazdami do zakładów pracy położonych na terenie gminy.
- Wojaszówka jest gminą wiejską, dlatego też jej mieszkańcy dojeżdżają do zakładów pracy położonych na terenie Krosna i Jasła. Taka sytuacja powoduje, że natężenie na liniach łączących gminę z Krosnem i Jasłem również nie ulegnie zmianie.
- Bardzo istotne dla całego powiatu jest utrzymanie obecnej siatki połączeń, która odpowiada potrzebom mieszkańców. Zmniejszenie liczby kursów spowoduje niezadowolenie mieszkańców i efektem tego będzie spadek liczby podróży na liniach co spowoduje że będą one nierentowne i doprowadzi do dużych strat i ich zamknięcia, a także uniemożliwi pozostałym osobom które nie mają innego środka transportu dojazd do miejsca pracy, na zakupy lub do lekarza.
- Mimo spadku dzietności linie szkolne nie powinny być likwidowane ponieważ utrudni to lub nawet uniemożliwi dojazd dzieci do szkół.

## 14. Siatka połączeń autobusowych w formie graficznej

Na terenie Powiatu Krośnieńskiego działa 32 przewoźników autobusowych, którym zezwolenia na prowadzenie działalności transportowej wydał:

- Marszałek Województwa Podkarpackiego
- Prezydent Miasta Krosna

Linia autobusowa jest stałym połączeniem drogowym dwóch krańcowych miejscowości oraz wybranych miejscowości pośrednich przy użyciu jednego lub kilku autobusów regularnie kursujących między tymi miejscowościami według ogłoszonego rozkładu.

Długość linii autobusowej jest to długość trasy w km pomiędzy dwiema krańcowymi miejscowościami niezależnie od ilości kursów autobusów odbywających się na tej linii.

Szczegółowe dane dotyczące tras linii autobusowych i ich długości zostały omówione w rozdziale 3 Planu Transportowego.

Sieć komunikacyjna linii przewoźników autobusowych pokazuje, że najważniejszym punktem przesiadkowym jest miasto Krosno. Zostało to opisane w rozdziale 12 Planu Transportowego.

Mapa przedstawiająca układ tras biegnących w obrębie powiatu oraz w najbliższych okolicach znajduje się w Załączniku A.

## 15. Sieć użyteczności publicznej

Sieć użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym to usługi:

- organizowane przez władze publiczne,
- mające znaczenie dla społeczeństwa, a w szczególności dla uboższych ekonomicznie warstw społecznych,
- dostępne dla wszystkich warstw społecznych.

Za przewozy o charakterze użyteczności publicznej uznaje się usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, wykonywane przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

Realizowanie celów użyteczności publicznej nie oznacza, że usługi transportu publicznego powinny być dostępne i konsumowane powszechnie, niezależnie od wartości postrzeganej przez społeczeństwo oraz od kosztów społecznych ich wytworzenia. Z punktu widzenia efektywności wydatków publicznych, organizowanie i finansowanie usług użyteczności publicznej powinno dotyczyć tej części usług dostępnych na rynku, które spełniają określone kryteria użyteczności publicznej, a ich realizacja powinna być poddana presji konkurencji na etapie ubiegania się o świadczenia usług na rzecz organizatora transportu publicznego i pasażerów tego transportu.

Poniżej znajduje się wykaz linii które planowane są do objęcia użytecznością publiczną:

Tabela 26. Linie użyteczności publicznej

Lp.	Od	Przez	Do
1	Krosno	Odrzykoń - Ustrobna - Bratkówka - Wojkówka - Łączki Jagiellońskie - Łęki Strzyżowskie - Pietrusza Wola	Rzepnik
2	Krosno	Miejsce Piastowe - Iwonicz	Iwonicz Zdrój
3	Krosno	Miejsce Piastowe - Iwonicz - Klimkówka - Rymanów - Posada Górna - Rymanów Zdrój - Królik Polski - Szklary - Daliowa - Jaśliska - Posada Jaśliska	Wola Niżna
4	Krosno	Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Zakluczyna - Cergowa - Jasionka - Cergowa - Zakluczyna - Dukla - Lipowica - Nowa Wieś - Trzciana - Tylawa	Barwinek
5	Krosno	Korczyna - Czarnorzeki	Węglówka
6	Krosno	Krościenko Wyżne - Pustyny - Iskrzynia - Wola Kombroska - Kombornia - Korczyna	Krosno
7	Krosno, Szpital Wojewódzki	Potok - Jaszczew - Jedlicze	Męcinka(dzielnica Jedlicza)
8	Krosno, Szpital Wojewódzki	Krosno, Huta Techniczna - Krosno, Dworzec - Miejsce Piastowe - Łężany - Targowiska - Widacz - Wróblak Królewski - Wróblak Szlachecki - Milcza	Bzianka
9	Krosno	Głowienka - Wrocanka - Miejsce Piastowe - Rogi - Lubatówka	Lubatowa
10	Krosno	Miejsce Piastowe - Łężany - Targowiska - Widacz - Wróblak Królewski - Wróblak Szlachecki - Milcza - Ladzin	Rymanów



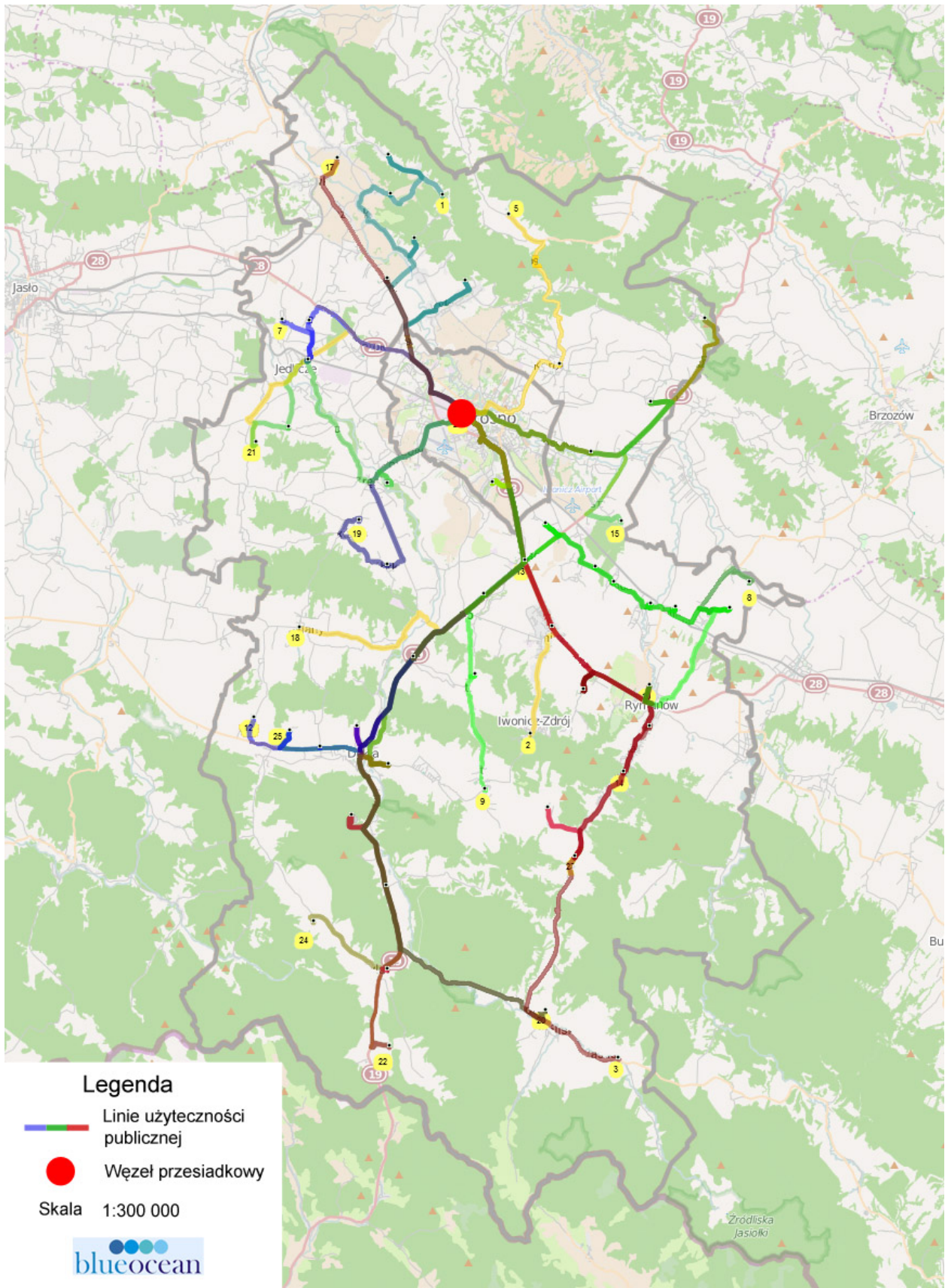
11	Krosno	Świerzowa Polska - Zręcin - Żarnowiec - Jedlicze - Długie - Poręby	Podniebyle
12	Krosno	Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Teodorówka - Iwła	Głojsce
13	Krosno	Głownienka - Wrocanka - Niżna Łąka - Wrocanka	Miejsce Piastowe
14	Krosno	Miejsce Piastowe - Iwonicz - Klimkówka - Rymanów - Posada Górna	Rymanów Zdrój
15	Krosno	Krościenko Wyżne - Iskrzynia - Pustyny	Zalesie
16	Krosno	Miejsce Piastowe - Łężany - Targowiska - Zalesie - Pustyny - Iskrzynia	Kombornia
17	Krosno	Odrzykoń - Ustrobna - Gąsienice - Bajdy - Wojaszówka	Przybówka
18	Krosno	Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Wietrzno - Łęki Dukielskie - Myszkowskie - Łęki Dukielskie	Kobyłany
19	Krosno	Świerzowa Polska - Zręcin - Bóbrka	Chorkówka
20	Krosno	Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Lipowica - Nowa Wieś - Trzciana	Jaśliska
21	Krosno	Dobieszyn - Żarnowiec - Borek - Jedlicze - Długie - Poręby	Podniebyle
22	Krosno	Świerzowa Polska - Zręcin - Bóbrka - Niżna Łąka - Równe - Wietrzno - Zboiska - Dukla - Lipowica - Nowa Wieś - Trzciana - Tylawa	Barwinek
23	Krosno	Miejsce Piastowe - Iwonicz - Klimkówka - Rymanów - Posada Górna - Rymanów Zdrój - Królik Polski - Bałucianka	Królik Polski
24	Krosno	Miejsce Piastowe - Iwonicz - Mołdawa - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Lipowica - Nowa Wieś - Trzciana - Tylawa	Mszana
25	Krosno	Miejsce Piastowe - Rogi - Równe - Zboiska - Dukla - Zakluczyna - Cergowa - Jasionka - Cergowa - Zakluczyna - Dukla - Nadole - Teodorówka	Iwła

Koncepcja linii użyteczności publicznej powstała przy uwzględnieniu linii wskazanych w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego” jako linii użyteczności publicznej.

**Z punktu widzenia Starosty Krośnieńskiego istotne jest to, że:**

- trasa Rzeszów- Krasna- Korczyna- Krosno będzie objęta użytecznością publiczną w Planie Transportowym dla Województwa Podkarpackiego
- trasa Rzeszów- Strzyżów- Wojaszówka- Krosno- Krościenko Wyżne- Brzozów będzie objęta użytecznością publiczną w Planie Transportowym dla Województwa Podkarpackiego
- trasa Rzeszów- Dębica- Jasło- Krosno- Miejsce Piastowe- Rymanów- Sanok będzie objęta użytecznością publiczną w Planie Transportowym dla Województwa Podkarpackiego

Mapa 7. Linie użyteczności publicznej



Źródło: "© autorzy OpenStreetMap"

## 16. Kierunki rozwoju transportu publicznego w perspektywie do 2025 roku

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego w Powiecie Krośnieńskim są:

- prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze oraz źródła ruchu
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne oraz kierunki zagospodarowania przestrzennego obszaru
- przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej obszaru, opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego
- założenia rozwoju systemu komunikacyjnego
- uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego

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

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

Przewiduje się, że układ transportu publicznego w dalszym ciągu oparty będzie na sieci połączeń drogowych przewoźników autobusowych i kolei. Kierunki rozwoju tego segmentu podaży usług przewozów o charakterze użyteczności publicznej, zostaną określone w Planie Zintegrowanego Rozwoju Transportu Publicznego Województwa Podkarpackiego.

W okresie planowania (do 2025 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

1. Regularne prowadzenie badań, co 2-3 lata:
  - a. wielkości popytu oraz przekrojowej struktury popytu
  - b. rentowności kursów wykonywanych przez PKS w Krośnie
2. Prowadzenie badań dotyczących wielkości popytu w okresie wakacyjnym, co 3-4 lata.
3. Po aktualizacji Krajowego Planu Transportowego przeprowadzone zostaną kompleksowe badania potrzeb przewozowych, popytu oraz preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, których wyniki stanowiąc będą wytyczne dla kształtowania oferty przewozowej i określania wymogów technicznych w stosunku do taboru operatora.
4. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.
5. Uwzględnianie potrzeb osób niepełnosprawnych.

## 17. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

### 17.1. Źródła finansowania

Funkcjonowanie transportu publicznego w powiecie Krośnieńskim finansowane jest z przychodów ze sprzedaży biletów oraz refundacji.

Przewozy realizowane przez przewoźników prywatnych finansowane są wyłącznie z przychodów ze sprzedaży biletów. Przewoźnicy prywatni z reguły dowożą pasażerów z pobliskich miejscowości do centrum Krosna, szczególnie w okolice dworca PKP i PKS.

Głównym przewoźnikiem realizującym przewozy o charakterze użyteczności publicznej na terenie powiatu Krośnieńskiego jest PKS w Krośnie S.A..

Wyniki finansowe PKS-u w ostatnich dwóch latach przedstawiały się następująco:

Tabela 27. Struktura rachunku wyników PKS w Krośnie S.A.

Rachunek zysków i strat	2011	2010
<b>A. Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi, w tym</b>	<b>29 643 135,76</b>	<b>32 288 584,20</b>
I. Przychody netto ze sprzedaży produktów	19 289 793,94	21 048 700,53
II. Zmiana stanu produktów	- 534 536,22	- 203 978,18
III. Koszt wytworzenia produktów na własne potrzeby jed.	73 215,35	135 010,76
IV. Przychody netto ze sprzedaży towarów i materiałów	10 814 662,69	11 308 851,09
<b>B. Koszty działalności operacyjnej</b>	<b>33 504 107,95</b>	<b>35 005 613,97</b>
I. Amortyzacja	1 262 837,32	1 458 460,00
II. Zużycie materiałów i energii	8 469 613,59	8 537 311,09
III. Usługi obce	624 050,56	788 290,86
IV. Podatki i opłaty	477 280,75	472 682,81
V. Wynagrodzenia	8 828 819,49	10 194 348,02
VI. Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	1 723 590,94	1 979 498,94
VII. Pozostałe koszty rodzajowe	1 823 312,32	1 046 151,50
VIII. Wartość sprzedanych towarów i materiałów	10 294 602,98	10 528 870,75
<b>C. Zysk (strata) ze sprzedaży (A-B)</b>	<b>- 3 860 972,19</b>	<b>- 2 717 029,77</b>
D. Pozostałe przychody operacyjne	48 010,26	110 920,91
E. Pozostałe koszty operacyjne	118 917,26	167 009,42
<b>F. Zysk (strata) z działalności operacyjnej (C+D-E)</b>	<b>- 3 931 879,19</b>	<b>- 2 773 118,28</b>
G. Przychody finansowe	2 963,32	28 929,22
H. Koszty finansowe	83 286,07	12 962,51
<b>I. Zysk (strata) z działalności gospodarczej (F+G-H)</b>	<b>- 4 012 201,94</b>	<b>- 2 757 151,57</b>
J. Wynik zdarzeń nadzwyczajnych (J.I.-J.II)	- 2 750,00	
<b>K. Zysk (strata) brutto (I.+J)</b>	<b>- 4 014 951,94</b>	<b>- 2 757 151,57</b>
L. Podatek dochodowy	- 205 558,00	- 28 606,00
<b>N. Zysk (strata) netto (K-L-M)</b>	<b>- 3 809 393,94</b>	<b>- 2 728 545,57</b>

Jak widać z powyższego zestawienia, że spółka ma bardzo poważne problemy finansowe o tym świadczą duże straty generowane w roku 2011 i 2010. W roku 2011 strata wyniosła aż 3,8 mln zł co dawało ujemną rentowność na poziomie 12,9%. Niestety te wyniki pogłębiły się w porównaniu ro roku 2010 kiedy to strata też była wysoka bo wynosiła 2,7 mln zł przy ujemnej rentowności na poziomie 8,5%.

Takie rezultaty świadczą, że PKS potrzebuje natychmiastowej restrukturyzacji operacyjno-finansowej ponieważ dalsze kontynuowanie takiej działalności może doprowadzić do bankructwa przewoźnika.



Tabela 28. Struktura rachunku wyników PKS w Krośnie S.A.

		2011	2010
I	Przychody z działalności przewozowej wraz z dotacją	18 828 473,07	20 979 733,11
II	Pozostałe przychody	10 814 662,69	11 308 851,09
III	Koszty działalności przewozowej	23 209 504,97	24 476 743,22
IV	Pozostałe koszty	10 294 602,98	10 528 870,75
V	Zysk (strata) na sprzedaży z działalności przewozowej	-4 381 031,90	-3 497 010,11
VI	Zysk (strata) na sprzedaży z pozostałej działalności	520 059,71	779 980,34
VII	Rentowność z działalności przewozowej	-23,27%	-16,67%
VIII	Rentowność z pozostałej działalności	4,81%	6,90%

Powyższe zestawienie w sposób jednoznaczny potwierdza powyższy wniosek o trudnej sytuacji finansowej przewoźnika oraz o dużych stratach generowanych szczególnie na działalności przewozowej.

Bilans	2011	2010
<b>A. Aktywa trwałe</b>	<b>3 556 255,97</b>	<b>4 686 035,08</b>
<b>B. Aktywa obrotowe</b>	<b>3 542 333,78</b>	<b>3 777 288,98</b>
<b>Aktywa razem</b>	<b>7 098 589,75</b>	<b>8 463 324,06</b>
<b>A. Kapitał (fundusz) własny</b>	<b>- 1 776 785,45</b>	<b>2 032 608,49</b>
I. Kapitał (fundusz) podstawowy	4 700 000,00	4 700 000,00
IV. Kapitał (fundusz) zapasowy		61 154,06
VII. Zysk (strata) z lat ubiegłych	- 2 667 391,51	
VIII. Zysk (strata) netto	- 3 809 393,94	- 2 728 545,57
<b>B. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania</b>	<b>8 875 375,20</b>	<b>6 430 715,57</b>
I. Rezerwy na zobowiązania	262 108,00	355 587,00
II. Zobowiązania długoterminowe		
III. Zobowiązania krótkoterminowe	7 736 420,32	5 708 238,00
<b>Pasywa razem</b>	<b>7 098 589,75</b>	<b>8 463 324,06</b>

Bilans spółki jeszcze w sposób bardziej dramatyczny pokazuje sytuację finansową przewoźnika ponieważ fakt, że spółka ma ujemne kapitały w wysokości 1,8 mln zł świadczy o zdolności upadłościowej przewoźnika.

## 17.2. Źródła finansowania inwestycji

Obecnie finansowanie przede wszystkim inwestycji taborowych i infrastruktury odbywa się w dużej mierze przy współfinansowaniu funduszy unijnych. Fundusze strukturalne to podstawowe instrumenty polityki strukturalnej Unii Europejskiej. Ich celem jest wspieranie restrukturyzacji i modernizacji gospodarek krajów UE, a tym samym zmniejszenie dysproporcji pomiędzy poziomem rozwoju poszczególnych regionów krajów UE. Na lata 2007-13 Polska otrzyma z Unii Europejskiej ponad 67 mld euro, tym samym będzie największym spośród wszystkich państw członkowskich beneficjentem środków unijnych. Przygotowane przez Polskę programy operacyjne są największe nie tylko w obecnej perspektywie finansowej, ale często także w historii Unii Europejskiej.

Tabela 29. Programy Operacyjne w latach 2007-2013

Nazwa	% całości środków	Kwota w mld euro
PO Infrastruktura i Środowisko	41,90	27,9
PO Innowacyjna Gospodarka	12,40	8,3
PO Kapitał Ludzki	14,60	9,7
PO Rozwój Polski Wschodniej	3,40	2,3
PO Pomoc Techniczna	0,80	0,5
16 Regionalnych Programów Operacyjnych	24,90	16,6
Programy Celu Europejskiej Współpracy Terytorialnej	-	0,7

Należy podkreślić, że większość środków wspólnotowych dla Polski wydanych ma być na infrastrukturę, w tym w bardzo dużej części na infrastrukturę transportową.

Prawdopodobnie wielkość środków unijnych w perspektywie finansowej 2014-2020 dla Polski będzie na podobnym albo większym poziomie, jaką mamy dziś, co może stanowić dużą szansę dla przewoźników takich jak PKS w Krośnie S.A., aby dokonać odnowy taboru samochodowego celem oferowania bardziej konkurencyjnej oferty dla podróżnego a zarazem zwiększenia przychodów dla przewoźnika.

**Podsumowując można stwierdzić, że w okresie objętym planem transportowym należy poddać głębokiej restrukturyzacji PKS w Krośnie ponieważ bez tego działania spółce grozi szybkie bankructwo. Ponadto w celu szybszego rozwoju i poprawy jakościowej oferty przewoźnika z myślą o pasażerach należy wykorzystać silne wsparcie finansowe Unii Europejskiej w perspektywie finansowej 2014-2020.**

## Załącznik A. Sieć komunikacji autobusowej na terenie Powiatu Krośnieńskiego

