

UCHWAŁA NR IX/31/2020
ZGROMADZENIA POWIATOWO-GMINNEGO ZWIĄZKU KOMUNIKACYJNEGO W POWIECIE
JASIELSKIM

z dnia 27 lutego 2020 r.

Zgromadzenia Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim
w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatowo-
Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim”

Na podstawie §10 ust. 2 pkt 3 Statutu Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim (Dz. U. Województwa Podkarpackiego z dnia 25 kwietnia 2017 r., poz. 1737) w zw. z art. 9 ust. 1 pkt 4a i ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 2475 z późn. zm.), **Zgromadzenie Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim**

uchwala, co następuje:

§ 1.

Uchwala się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2.

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Związku.

§ 3.

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

Przewodniczący Zgromadzenia

Ryszard Pabian



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatowo- Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim na lata 2020-2028



Warszawa-Jasło, luty 2020 r.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim na lata 2020-2028

SPIS TREŚCI:

1. Cel opracowania.....	6
1.1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu jasielskiego	6
1.2. Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu jasielskiego	7
1.3. Konsultacje społeczne	8
1.4. Definicje i pojęcia	8
2. Podstawowe dane o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu jasielskiego.....	11
2.1. Informacje ogólne	11
2.1.1. Powiat Jasielski.....	11
2.1.2. Jednostki samorządowe wchodzące w skład powiatu jasielskiego	12
2.2. Charakterystyka demograficzna	15
2.3. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze	20
2.4. Uwarunkowania społeczno-ekonomiczne.....	21
2.5. Gęstość zaludnienia	24
2.6. Układ drogowy	25
2.6.1. Drogi krajowe	26
2.6.2. Drogi wojewódzkie	27
2.6.3. Drogi powiatowe	27
2.7. Układ torowy.....	30
2.8. Transport pasażerski dostępny na terenie powiatu jasielskiego.....	31
2.8.1. Transport drogowy	31

2.8.2. Transport kolejowy i lotniczy	36
3. Plan transportowy – linie komunikacyjne objęte planem, skomunikowania na węzłach, standardy obsługi, zaspokojenie potrzeb przewozowych	37
3.1. Wymogi zawarte w aktach nadrzędnych względem planu transportowego Powiatowo-Gminnego Związku-Komunikacyjnego Powiatu Jasielskiego	37
3.2. Zasady organizacji rynku przewozów	42
3.3. Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	46
3.4. Linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania.....	50
3.5. Zakres oferty przewozowej – minimalne standardy. Cele do realizacji przez prowadzenie przewozów użyteczności publicznej.	50
3.6. 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	53
4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu jasielskiego	55
4.1. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej	63
4.1.1. Główny urzędy i instytucje publiczne	63
4.1.2. Placówki oświatowe - szkoły ponadpodstawowe i wyższe	65
4.1.3. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy	67
4.1.4. Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne	70
4.1.5. Ochrona zdrowia	71
4.1.6. Obiekty handlowe	72
4.2. Przewidywane finansowanie usług przewozowych.....	72
4.3. Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu jasielskiego	77
4.4. Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.....	78
4.5. Podsumowanie.....	79
5. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	82
6. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	85

6.1. Organizacja systemu informacji pasażerskiej	85
6.2. Planowany system informacji pasażerskiej	86
7. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	88
8. Część graficzna Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu jasielskiego	90
9. Słownik pojęć i używanych skrótów	91

Spis tabel

Tabela 1. Liczba kobiet i mężczyzn zamieszkujących powiat jasielski w latach 2014-2018	16
Tabela 2. Liczba ludności powiatu jasielskiego w latach 2014-2018 z podziałem na gminy	17
Tabela 3. Liczba ludności powiatu jasielskiego w przedziałach wiekowych w 2018 r.	17
Tabela 4. Ludność w wieku przedprodukcyjnym (17 lat i mniej), produkcyjnym i poprodukcyjnym w podziale na gminy w 2018 r.	18
Tabela 5. Poziom bezrobocia w latach 2014-2018.	20
Tabela 6. Struktura bezrobocia w powiecie jasielskim w 2018 r.	21
Tabela 7. Wskaźnik dochodów podatkowych w przeliczeniu na jednego mieszkańca w poszczególnych gminach powiatu jasielskiego przyjęty do obliczania subwencji wyrównawczej na 2017 r.	23
Tabela 8. Gęstość zaludnienia w gminach powiatu jasielskiego w 2018 r.	24
Tabela 9. Wykaz dróg powiatowych powiatu jasielskiego	28
Tabela 10. Autobusowe linie komunikacyjne działające na terenie powiatu jasielskiego –stan XII 2019	32
Tabela 11. Autobusowe linie regionalne i międzywojewódzkie działające na terenie powiatu jasielskiego	35
Tabela 12. Kolejowe linie komunikacyjne działające na terenie powiatu jasielskiego w XI 2019 r.	36
Tabela 13 Zakładane skomunikowania pociągów PKP Intercity z autobusami kursującymi w ramach PUP na terenie działania Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim	40
Tabela 14 Zakładane skomunikowania pociągów regionalnych z autobusami kursującymi w ramach PUP na terenie działania Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim ...	41
Tabela 15 Linie komunikacyjne objęte planem przewozów użyteczności publicznej (PUP) na terenie działania Powiatowo-Gminny Związek Komunikacyjny w Powiecie Jasielskim	46
Tabela 16 Linie komunikacyjne objęte planem przewozów użyteczności publicznej (PUP) na terenie działania Powiatowo-Gminny Związek Komunikacyjny w mieście Jasło	48
Tabela 17 Obsługa połączeniami użyteczności publicznej sołectw na obszarze działania PGZK	57
Tabela 18 Planowana praca eksploatacyjna PUP w ujęciu rocznym na obszarze działania Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim i komunikacji miejskiej na obszarze Jasła na terenie powiatu jasielskiego dla perspektywy 2028 r.	62
Tabela 19 Ilość podmiotów gospodarczych zlokalizowanych na terenie powiatu jasielskiego według liczby zatrudnionych pracowników w 2018 roku	69
Tabela 20 Podmioty ambulatoryjne na terenie powiatu jasielskiego w 2018 r.	71
Tabela 21 Planowane dofinansowanie do przewozów PUP w ujęciu rocznym na obszarze działania Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim na terenie powiatu	

jasielskiego dla perspektywy 2028 r. z podziałem na środki z FRPA i organizatora przewozów tj. Powiatowo-Gminny Związek Komunikacyjny w Powiecie Jasielskim w cenach stałych z 2019 r.	73
Tabela 22 Planowane dofinansowanie do przewozów PUP w ujęciu rocznym na obszarze działania Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim z podziałem na miasto Jasło, powiat jasielski i gminy w cenach stałych z 2019 r.....	74
Tabela 23 Prognoza zapewnienia wkładu własnego dla zakupu 30 autobusów klasy MIDI w latach 2020-23 przy założeniu zapewnienia finansowania UE w wysokości 85% w ujęciu rocznym na obszarze działania Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim z podziałem na miasto Jasło, powiat jasielski i gminy w cenach stałych z 2019 r. i zapewnienia wkładu własnego	76
Tabela 24. Wskaźnik motoryzacji dla powiatu jasielskiego w latach 2014-2018	82
Tabela 25 Organizacja systemu informacji pasażerskiej	86

Spis wykresów

Wykres 1. Udział procentowy powierzchni poszczególnych gmin w stosunku do całkowitej powierzchni powiatu jasielskiego	15
Wykres 2. Struktura ludności w wieku przedprodukcyjnym (17 lat i mniej), produkcyjnym i poprodukcyjnym w podziale na gminy w 2018 r.....	19
Wykres 3. Struktura ludności w wieku przedprodukcyjnym (17 lat i mniej), produkcyjnym i poprodukcyjnym w powiecie jasielskim w roku 2010, 2014 i 2018	19
Wykres 4. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w powiecie jasielskim w latach 2014-2018. 22	
Wykres 5. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w relacji do średniej krajowej (Polska=100) 22	
Wykres 6. Udział procentowy ludności poszczególnych gmin należących do powiatu jasielskiego w stosunku do całkowitej ludności powiatu jasielskiego w 2018 roku.....	25
Wykres 7. Wykres pracy przewozowej dla kolei i autobusów w latach 2004-2017r.	45
Wykres 8. Liczba uczniów szkół publicznych uczących się na terenie powiatu jasielskiego w 2018 r. .	67
Wykres 9. Prognoza liczby ludności dla powiatu jasielskiego na lata 2020-2030	80
Wykres 10. Prognozowane zmiany w strukturze wiekowej wg ekonomicznych grup wieku w powiecie jasielskim w latach 2020-2030	80

Spis map

Mapa 1. Jednostki samorządowe (miasto, gminy) powiatu jasielskiego.....	12
Mapa 2. Sieć drogowa powiatu jasielskiego.....	26
Mapa 3. Mapa sieci przewozów użyteczności publicznej w obszarze działania Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim.....	49

Załącznik do opracowania:

Mapa sieci przewozów użyteczności publicznej w obszarze działania Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim na podkładzie kartograficznym.

Autorzy opracowania:

Zespół w składzie: Stanisław Biega, Krzysztof Rytel, Magdalena Traczyk

Centrum Zrównoważonego Transportu

adres do korespondencji: ul. Piaskowa 11, Hornówek, 05-080 Izabelin, adres siedziby: ul.

Kłopotowskiego 11/220, 03-718 Warszawa; tel. 516 542 717, www.czt.org.pl, e-mail:

k.rytel@czt.org.pl NIP: 118 209 65 48, KRS: 486193, REGON: 147025500

1. Cel opracowania

1.1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu jasielskiego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu jasielskiego, zwany dalej „planem transportowym”, opracowany został w celu zapewnienia organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej uwzględniającej oczekiwania społeczne. Działania opisane w niniejszym opracowaniu mają służyć sprostaniu potrzebom przewozowym mieszkańców powiatu jasielskiego oraz zapewnić harmonijny rozwój i spójność terytorialną obszaru objętego planem.

Plan transportowy został przygotowany zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju transportu. W ramach tej strategii zasadnicze znaczenie ma dążenie do zapewnienia racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze powiatu jasielskiego, tak aby stał się on realną alternatywą dla przewozów realizowanych środkami komunikacji indywidualnej.

Głównym zagadnieniem przy opracowaniu racjonalnego planu transportowego jest dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do potrzeb i oczekiwań społeczeństwa przy jednoczesnym zapewnieniu efektywności ekonomiczno-finansowej określonych rozwiązań w ramach oferty przewozowej i infrastruktury transportowej. Usługi te powinny być organizowane na możliwie jak najwyższym poziomie i cechować się dostępnością przestrzenną i funkcjonalną uwzględniającą potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej mobilności, a także zakładać ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.

1.2. Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu jasielskiego

Na obszarze powiatu jasielskiego został utworzony Powiatowo-Gminny Związek Komunikacyjny w Powiecie Jasielskim, który jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych lub w sieci komunikacyjnej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatu i gmin będących jego uczestnikami oraz skorelowanych z nim innych usług publicznych.

Uczestnikami Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim są:

- Powiat Jasielski

oraz gminy:

- Miasto Jasło,
- Brzyska,
- Dębowiec,
- Jasło,
- Kołaczyce,
- Krempna,
- Nowy Żmigród,
- Osiek Jasielski,
- Skołyszyn,
- Tarnowiec.

Niniejszy plan transportowy jest zgodny z zapisami Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13), zwaną dalej jako „Ustawa” oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011r. nr 117, poz. 684).

Ustawa nakłada obowiązek opracowania planu transportowego na niektóre jednostki samorządu terytorialnego (zależnie od liczby mieszkańców). W przypadku związków powiatowo-gminnych obowiązek opracowania planu transportowego i

organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mają te, których liczba mieszkańców wynosi co najmniej 80000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny.

Przy opracowaniu planu transportowego dla powiatu jasielskiego wykorzystano dane Głównego Urzędu Statystycznego oraz materiały będące w dyspozycji Starostwa Powiatowego w Jaśle, a także informacje ze stron internetowych, ogólnodostępnych publikacji oraz badań własnych. Zgodnie z założeniami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w planie transportowym uwzględnia się ogłoszony plan transportowy wyższego rzędu opracowany przez Marszałka Województwa Podkarpackiego.

1.3. Konsultacje społeczne

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu jasielskiego, jako akt prawa miejscowego, zostanie poddany konsultacjom społecznym. Celem konsultacji będzie poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom powiatu jasielskiego możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Zebrane w czasie trwania konsultacji społecznych opinie zostaną niezwłocznie rozpatrzone, a w przypadku uznania ich za zasadne zostaną uwzględnione w niniejszym planie transportowym.

1.4. Definicje i pojęcia

Komunikacja miejska - gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: miasta i gminy, miast, albo miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego.

Linia komunikacyjna - połączenie komunikacyjne na sieci dróg publicznych wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy.

Operator publicznego transportu zbiorowego - samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii bądź liniach komunikacyjnych określonych w umowie.

Organizator publicznego transportu zbiorowego - właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego - dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9-14) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz w rozporządzeniu ministra infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

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 (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym).

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

Publiczny transport zbiorowy - powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.

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

Sieć komunikacyjna - układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru.

Gminne przewozy pasażerskie - przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny.

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

Wojewódzkie przewozy pasażerskie - przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe i międzywojewódzkie.

2. Podstawowe dane o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu jasielskiego

2.1. Informacje ogólne

2.1.1. Powiat Jasielski

Powiat jasielski został utworzony w 1999 roku, jego siedzibą jest miasto Jasło. Powierzchnia powiatu wynosi 831 km², obszar ten zamieszkuje 113 962 osób (stan na dzień 31.12.2018 r. wg GUS).

Powiat jasielski położony jest w południowo-zachodniej części województwa podkarpackiego, przy granicy polsko-słowackiej. Od zachodu graniczy z powiatami gorlickim i tarnowskim (woj. małopolskie), od północy z powiatami: dębickim i strzyżowskim (woj. podkarpackie), od wschodu z powiatem krośnieńskim (woj. podkarpackie), od południa sąsiaduje ze słowackimi okresami (powiatami) Svidnik i Bardejov. Powiat jasielski obejmuje część Pogórza Ciężkowickiego i Strzyżowskiego, Kotliny Jasielsko-Krośnieńskiej, Pogórza Jasielskiego i Beskidu Niskiego, na obszarze którego rozciąga się Magurski Park Narodowy.

Powiat jasielski oraz miasto Jasło leżą na dwóch ciągach komunikacyjnych: Wschód-Zachód (Śląsk-Kraków-Bieszczady), Północ-Południe (Kielce-Tarnów-Barwinek).

W skład powiatu wchodzi następujące gminy:

- gmina miejska: Jasło,
- gmina miejsko-wiejska: Kołaczyce,
- gminy wiejskie: Brzyska, Dębowiec, Jasło, Krempana, Nowy Żmigród, Osiek Jasielski, Skołyszyn i Tarnowiec.

Mapa 1. Jednostki samorządowe (miasta, gminy) powiatu jasielskiego



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

2.1.2. Jednostki samorządowe wchodzące w skład powiatu jasielskiego

Miasto Jasło jest miastem powiatowym położonym w południowo-wschodniej części Polski w województwie podkarpackim, jest siedzibą powiatu jasielskiego. Miasto Jasło sąsiaduje od północy z gminą Kołaczyce i Brzyska, od wschodu z gminą Tarnowiec, od południa i zachodu z

gminą Jasto. Miasto zajmuje powierzchnię 36,52 km² i liczy 35 192 mieszkańców (stan na dzień 31.12.2018 r. wg GUS).

Gmina Brzyska - gmina w województwie podkarpackim, w powiecie jasielskim. Sąsiaduje od północy z gminą Brzostek (pow. dębicki) i gminą Jodłowa (pow. dębicki), od wschodu z gminą Kołaczyce, od południa gminą Jasto i miastem Jasto, a od zachodu z gminą Skołyszyn i gminą Szerzyny (pow. tarnowski). Gmina zajmuje powierzchnię 44,87 km² i liczy 6 549 mieszkańców (stan na dzień 31.12.2018 r. wg GUS). W skład gminy wchodzi 7 sołectw: Błażkowa, Brzyska, Dąbrówka, Kłodawa, Lipnica Dolna, Ujazd i Wróblowa.

Gmina Dębowiec - gmina w województwie podkarpackim, w powiecie jasielskim. Sąsiaduje od północy z gminą Jasto, od wschodu z gminą Tarnowiec i gminą Nowy Żmigród, od południa z gminą Osiek Jasielski i gminą Krempna, a od zachodu z gminą Lipinki (pow. gorlicki) i gminą Sękowa (pow. gorlicki). Gmina zajmuje powierzchnię 86,47 km² i liczy 8 862 mieszkańców (stan na dzień 31.12.2018 r. wg GUS). W skład gminy wchodzi 13 sołectw: Cieklin, Dębowiec, Duląbka, Dzielec, Dobrynia, Folusz, Łazy Dębowieckie, Majscowa, Pagórek, Radość, Wola Cieklińska, Wola Dębowiecka i Zarzecze.

Gmina Jasto - gmina w województwie podkarpackim, w powiecie jasielskim. Sąsiaduje od północy z gminą Brzyska, gminą Frysztak (pow. strzyżowski) i gminą Kołaczyce, od wschodu z gminami Wojażówka (pow. krośnieński), Jedlicze (pow. krośnieński) i Tarnowiec, od południa z gminą Dębowiec, a od zachodu z gminami Skołyszyn i Lipinki (pow. gorlicki). Gmina zajmuje powierzchnię 93,07 km² i liczy 16 357 mieszkańców (stan na dzień 31.12.2018 r. wg GUS). W skład gminy wchodzi 17 sołectw: Bierówka, Brzyście, Chrzastówka, Gorajowice, Jareniówka, Kowalowy, Łaski-Sobniów, Niegłowice, Niepla, Opacie, Osobnica, , Szebnie, Trzcina, Warzyce, Wolica, Zimna Woda, Żółków.

Gmina Kołaczyce - gmina miejsko-wiejska w województwie podkarpackim, w powiecie jasielskim. Od północy sąsiaduje z gminą Brzostek (pow. dębicki), od północnego wschodu z gminą Frysztak (pow. strzyżowski), od południowego wschodu z gminą i miastem Jasto, a od zachodu z gminą Brzyska. Gmina zajmuje powierzchnię 61,1 km² i liczy 8 947 mieszkańców

(stan na dzień 31.12.2018 r. wg GUS). W skład gminy wchodzi 8 sołectw: miasto Kołaczyce oraz wsie: Bieździedza, Bieździadka, Krajowice, Lublica, Nawsie Kołaczyckie, Sieklówka i Sowina.

Gmina Krempna - gmina w województwie podkarpackim, w powiecie jasielskim. Od północy sąsiaduje z gminą Dębowiec, gminą Osiek Jasielski i gminą Nowy Żmigród, od wschodu z gminą Dukla (pow. krośnieński), od południa ze Słowacją, a od zachodu z gminą Sękowa (pow. gorlicki). Gmina zajmuje powierzchnię 203,86 km² i liczy 1 886 mieszkańców (stan na dzień 31.12.2018 r. wg GUS). Tworzy ją 13 miejscowości: Krempna, Grab, Ożenna, Kotań, Świątkowa Mała, Świątkowa Wielka, Myscowa, Polany, Wyszowatka, Huta Polańska, Żydowskie, Świerzowa Ruska, Rozstajne.

Gmina Nowy Żmigród - gmina w województwie podkarpackim, w powiecie jasielskim. Od północy sąsiaduje gminą Tarnowiec i gminą Dębowiec, od wschodu z gminą Dukla (pow. krośnieński) i gminą Chorkówka (pow. krośnieński), od południa z gminą Krempna, a od zachodu z gminą Osiek Jasielski. Gmina zajmuje powierzchnię 103,59 km² i liczy 9 101 mieszkańców (stan na dzień 31.12.2018 r. wg GUS). W skład gminy wchodzi 19 sołectw: Brzezowa, Desznica, Gorzyce, Grabanina, Jaworze, Kąty, Łężyny, Łysa Góra, Makowiska, Mytarka, Mytarz, Nienaszów, Nienaszów-Sośniny, Nowy Żmigród, Sadki, Siedliska Żmigrodzkie, Skalnik, Stary Żmigród i Toki.

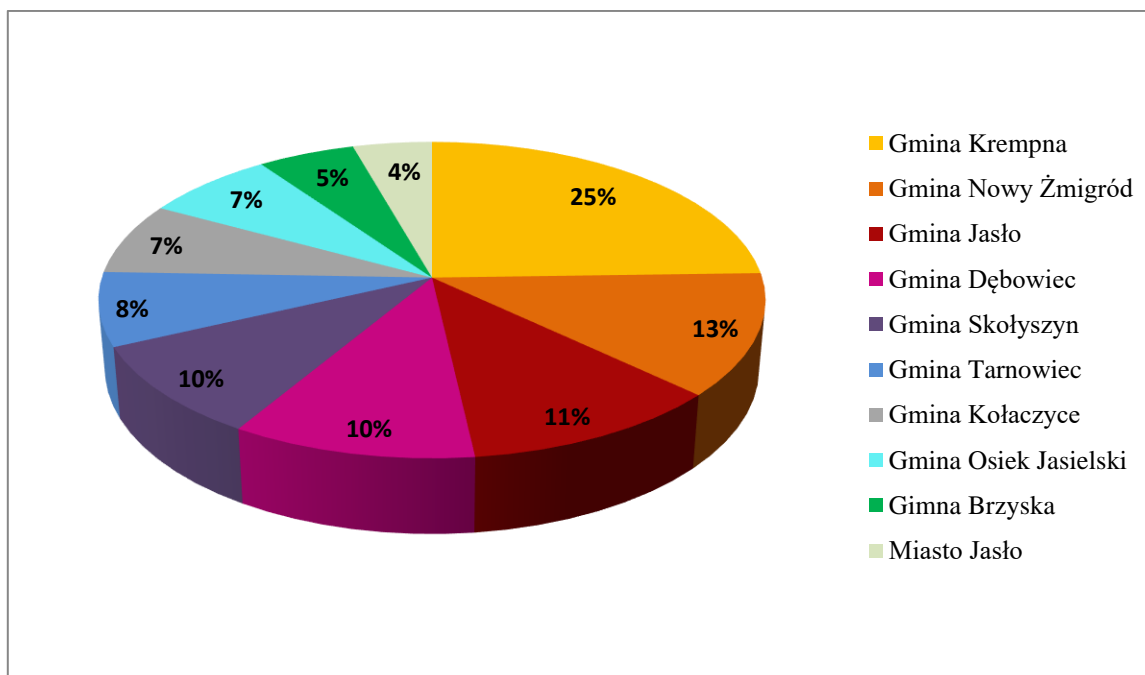
Gmina Osiek Jasielski - gmina w województwie podkarpackim, w powiecie jasielskim. Od północnego zachodu sąsiaduje z gminą Dębowiec, od wschodu z gminą Nowy Żmigród, a od południowego zachodu z gminą Krempna. Gmina zajmuje powierzchnię 60,4 km² i liczy 5 382 mieszkańców (stan na dzień 31.12.2018 r. wg GUS). W skład gminy wchodzi 8 sołectw: Czekaj, Mrukowa, Osiek Jasielski, Pielgrzymka, Samokłęski, Świerchowa, Załęże i Zawadka Osiecka.

Gmina Skołyszyn - gmina w województwie podkarpackim, w powiecie jasielskim. Od północy sąsiaduje z gminą Szerzyny (pow. tarnowski), od wschodu z gminą Brzyska i gminą Jasło, od południa z gminą Lipinki (pow. gorlicki), a od zachodu z gminą Biecz (pow. gorlicki). Gmina zajmuje powierzchnię 78,49 km² i liczy 12 521 mieszkańców (stan na dzień 31.12.2018 r. wg GUS). W skład gminy wchodzi 14 sołectw: Bączal Dolny, Bączal Górny, Harkłowa, Jabłonica,

Kunowa, Lipnica Górna, Lisów, Przysieki, Pusta Wola, Siedliska Sławęcińskie, Skołyszyn, Siepietnica, Sławęcín i Świącany.

Gmina Tarnowiec - gmina w województwie podkarpackim, w powiecie jasielskim. Od północy sąsiaduje z gminą Jasło, od wschodu z gminą Jedlicze (pow. krośnieński), od południowego wschodu z gminą Chorkówka (pow. krośnieński), od południa z gminą Nowy Żmigród, od zachodu z gminą Dębowiec, a od północnego zachodu z miastem Jasło. Gmina zajmuje powierzchnię 62,5 km² i liczy 9 165 mieszkańców (stan na dzień 31.12.2018 r. wg GUS). W skład gminy wchodzi 17 sołectw: Brzezówka, Czeluśnica, Dobrucowa, Gąsówka, Gliniczek, Glinik Polski, Łajsce, Łubienko, Łubno-Opacie, Łubno Szlacheckie, Nowy Glinik, Potakówka, Roztoki, Sądkowa, Tarnowiec, Umieszcz i Wrocanka.

Wykres 1. Udział procentowy powierzchni poszczególnych gmin w stosunku do całkowitej powierzchni powiatu jasielskiego



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

2.2. Charakterystyka demograficzna

Analiza rynku przewozów transportu publicznego musi uwzględniać tendencje w zakresie liczby mieszkańców, struktury społeczeństwa oraz jego naturalnego ruchu. Czynniki determinującymi popyt na usługi komunikacji zbiorowej na obszarze objętym planem transportowym są:

- liczba mieszkańców,
- struktura wiekowa mieszkańców,
- aktywność zawodowa i edukacyjna mieszkańców,
- wielkość i kierunki migracji,
- czynniki pochodne (np. liczba zarejestrowanych samochodów osobowych).

Liczba mieszkańców powiatu jasielskiego wg stanu na 31.12.2018 r. wynosiła 113 962, w tym 57 923 (50,8%) kobiet i 56 039 (49,2%) mężczyzn, współczynnik feminizacji (liczba kobiet przypadająca na 100 mężczyzn) w powiecie jasielskim wynosi 103.

Tabela 1. Liczba kobiet i mężczyzn zamieszkujących powiat jasielski w latach 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018
Kobiety	58 607	58 438	58 289	58 044	57 923
Mężczyźni	56 578	56 335	56 244	56 112	56 039

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

W powiecie znajduje się 115 miejscowości, a gęstość zaludnienia wynosi 137 osób/km². W przeważającej mierze ludność powiatu jasielskiego to mieszkańcy wsi - 77 367 osób (77,89%), natomiast w miastach mieszka 36 595 osób (32,11%). Przyrost naturalny na koniec 2018 roku wyniósł ogółem 0,1, przy czym w miastach -1,5 i na wsiach 0,8.

Poniższa tabela obrazuje zmiany liczby ludności w poszczególnych gminach powiatu jasielskiego na przestrzeni ostatnich 5 lat:

Tabela 2. Liczba ludności powiatu jasielskiego w latach 2014-2018 z podziałem na gminy

	2014	2015	2016	2017	2018
Miasto Jasło	36 260	36 001	35 713	35 445	35 192
Gmina Jasło	16 406	16 395	16 407	16 331	16 357
Gmina Brzyska	6 487	6 498	6 531	6 545	6 549
Gmina Dębowiec	8 701	8 731	8 780	8 822	8 862
Gmina Kołaczyce	9 028	8 957	8 955	8 964	8 947
Gmina Krempna	1 934	1 917	1 893	1 887	1 886
Gmina Nowy Żmigród	9 263	9 218	9 201	9 149	9 101
Gmina Osiek Jasielski	5 392	5 403	5 377	5 358	5 382
Gmina Skołyszyn	12 500	12 449	12 496	12 531	12 521
Gmina Tarnowiec	9 214	9 204	9 180	9 124	9 165
Powiat jasielski	115 185	114 773	114 533	114 156	113 962

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Przedstawione dane ukazują sukcesywny spadek ludności w powiecie jasielskim. W 2018 roku zarejestrowano 939 zameldowań w ruchu wewnętrznym oraz 1250 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych dla powiatu jasielskiego wynosi -311. W tym samym roku 31 osób zameldowało się z zagranicy, natomiast za granicę wymeldowały się 4 osoby, co daje saldo migracji zagranicznych wynoszące 27.

Poniższa tabela przedstawia liczbę ludności zamieszkującą powiat jasielski w 2018 roku z podziałem na grupy wiekowe:

Tabela 3. Liczba ludności powiatu jasielskiego w przedziałach wiekowych w 2018 r.

Przedział wiekowy	Liczba ludności
0-4	4 857
5-9	5 666
10-14	5 735
15-19	5 865
20-24	7 089
25-29	8 777
30-34	8 714
35-39	8 889
40-44	8 468
45-49	7 820
50-54	7 715

55-59	7 908
60-64	7 546
65-69	6 359
70 i więcej	12 554

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

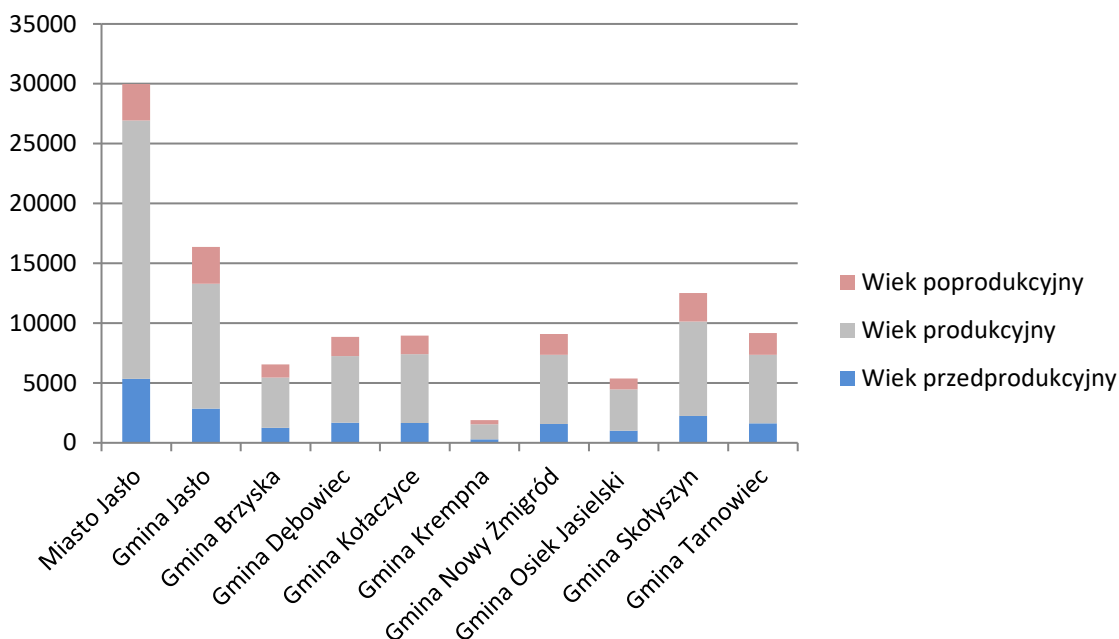
Struktura ludności powiatu jasielskiego z podziałem na osoby w wieku przed-, po- i produkcyjnym w roku 2018 w poszczególnych gminach:

Tabela 4. Ludność w wieku przedprodukcyjnym (17 lat i mniej), produkcyjnym i poprodukcyjnym w podziale na gminy w 2018 r.

	Ludność		
	w wieku przedprodukcyjnym	w wieku produkcyjnym	w wieku poprodukcyjnym
Miasto Jasło	5 358	21 572	8 262
Gmina Jasło	2 852	10 444	3 061
Gmina Brzyska	1 251	4 216	1 082
Gmina Dębowiec	1 691	5 559	1 612
Gmina Kołaczyce	1 666	5 747	1 534
Gmina Krempna	297	1 261	328
Gmina Nowy Żmigród	1 586	5 772	1 743
Gmina Osiek Jasielski	1 000	3 453	929
Gmina Skołyszyn	2 255	7 872	2 394
Gmina Tarnowiec	1 632	5 715	1 818

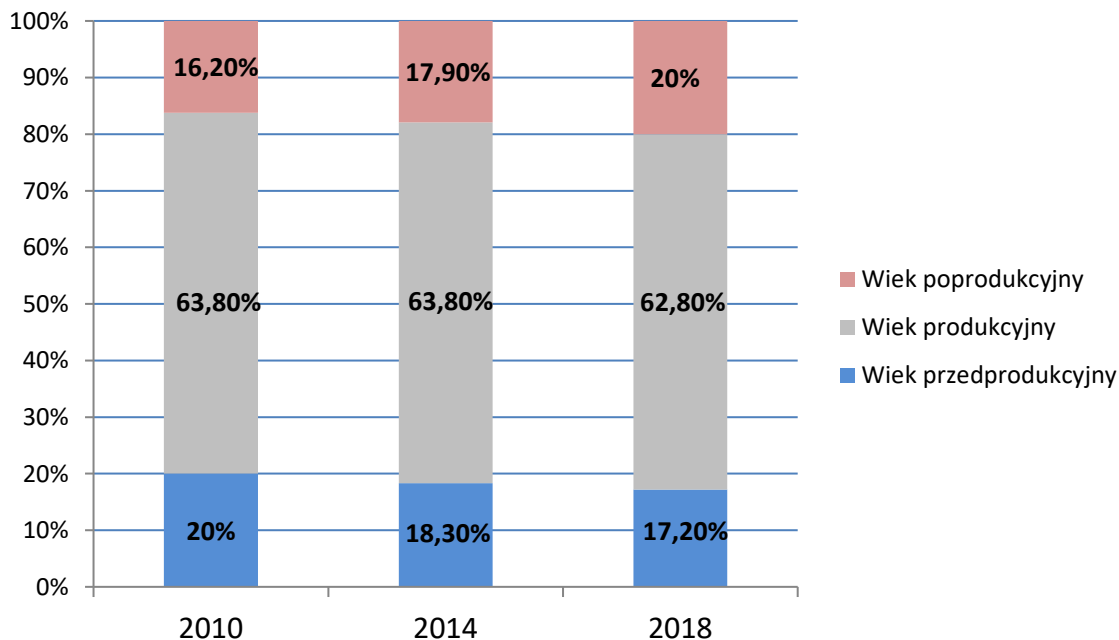
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wykres 2. Struktura ludności w wieku przedprodukcyjnym (17 lat i mniej), produkcyjnym i poprodukcyjnym w podziale na gminy w 2018 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wykres 3. Struktura ludności w wieku przedprodukcyjnym (17 lat i mniej), produkcyjnym i poprodukcyjnym w powiecie jasielskim w roku 2010, 2014 i 2018



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Spółeczeństwo powiatu jasielskiego wciąż można jeszcze określić jako w miarę młode. W wieku przedprodukcyjnym, czyli do 17 lat jest 19 588 osób, co stanowi 17,2% mieszkańców. W wieku produkcyjnym jest 71 611 osób, czyli 62,8% mieszkańców. 22 763 osób znajduje się w wieku poprodukcyjnym, co stanowi 20% mieszkańców. Analiza powyższych danych pokazuje, że liczba mieszkańców powiatu jasielskiego w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym sukcesywnie spada, natomiast przybywa osób w wieku poprodukcyjnym, co oznacza pogłębiające się starzenie społeczeństwa powiatu.

2.3. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

Według stanu na dzień 31.12.2018 r. liczba bezrobotnych zarejestrowanych w Powiatowym Urzędzie Pracy w Jaśle wynosiła 5 179 osób, z czego 758 z prawem do zasiłku. Stopa bezrobocia na terenie powiatu jasielskiego wyniosła 9,9%. Mimo spadku stopa bezrobocia w powiecie jest wciąż wyższa niż w województwie i w kraju. Wśród 21 powiatów województwa podkarpackiego powiat jasielski znalazł się na 12 miejscu pod względem stopy bezrobocia.

Tabela 5. Poziom bezrobocia w latach 2014-2018

Jednostka terytorialna	Stopa bezrobocia [%]				
	2014	2015	2016	2017	2018
Polska	11,4	9,7	8,2	6,6	5,8
Podkarpackie	14,6	13,2	11,5	9,7	8,8
Powiat jasielski	15,9	15,2	13,2	10,9	9,9

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Tabela 6. Struktura bezrobocia w powiecie jasielskim w 2018 r.

Jednostka terytorialna	Liczba bezrobotnych	Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym
Miasto Jasło	1 468	6,8
Gmina Jasło	741	7,1
Gmina Brzyska	298	7,1
Gmina Dębowiec	388	7
Gmina Kołaczyce	455	7,9
Gmina Krempna	108	8,6
Gmina Nowy Żmigród	475	8,2
Gmina Osiek Jasielski	229	6,6
Gmina Skołyszyn	610	7,7
Gmina Tarnowiec	407	7,1
Powiat jasielski	5179	7,2

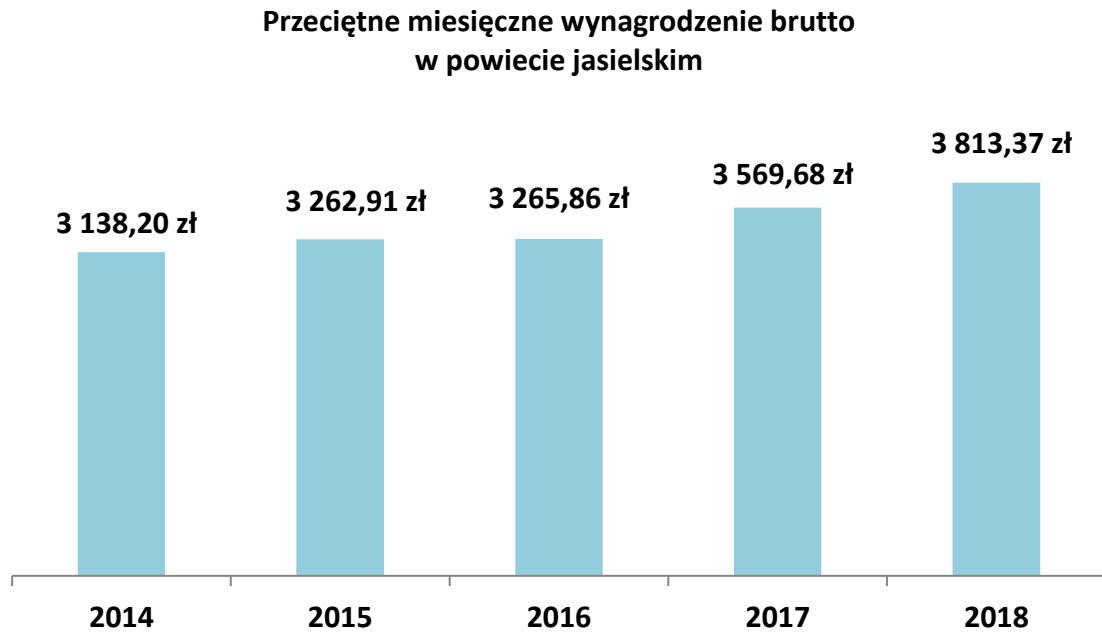
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Udział zarejestrowanych bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w powiecie jasielskim wynosi 7,2%. Spośród gmin powiatu najwyższy udział przypada na gminę Krempna (8,6%), Nowy Żmigród (8,2%) oraz Kołaczyce (7,9%). Najniższy wskaźnik jest w gminie Osiek Jasielski (6,6%) oraz w mieście Jasło (6,8%). W pozostałych gminach kształtuje się wokół średniej powiatu.

2.4. Uwarunkowania społeczno-ekonomiczne

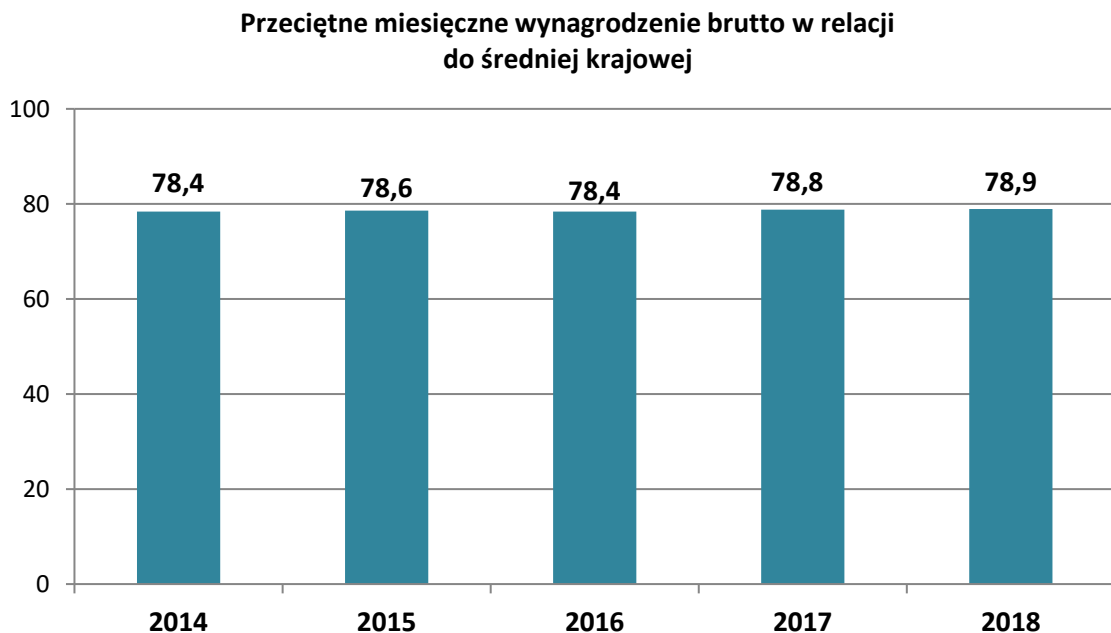
W ostatnich latach średnie miesięczne wynagrodzenie mieszkańców powiatu jasielskiego stale rośnie. W 2018 roku średnia płaca była o 243,69zł wyższa niż w roku poprzednim. Jednak w porównaniu do średniej krajowej (4834,76zł) przeciętne wynagrodzenie dla powiatu jasielskiego w roku 2018 jest aż o 21,13% niższe i od lat ta relacja kształtuje się na podobnym poziomie.

Wykres 4. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w powiecie jasielskim w latach 2014-2018



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wykres 5. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w relacji do średniej krajowej (Polska=100)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

W poniższej tabeli zostały przedstawione dane o dochodach podatkowych przypadających na jednego mieszkańca w poszczególnych gminach powiatu jasielskiego:

Tabela 7. Wskaźnik dochodów podatkowych w przeliczeniu na jednego mieszkańca w poszczególnych gminach powiatu jasielskiego przyjęty do obliczania subwencji wyrównawczej na 2017 r.

Jednostka terytorialna	Dochód podatkowy na jednego mieszkańca [zł]
Miasto Jasło	1608,37
Gmina Jasło	804,85
Gmina Brzyska	629,13
Gmina Dębowiec	676,98
Gmina Kołaczyce	676,98
Gmina Krempna	811,83
Gmina Nowy Żmigród	661,16
Gmina Osiek Jasielski	648,74
Gmina Skotyszyn	943,87
Gmina Tarnowiec	778,55

Źródło: Opracowanie własne na podstawie:

<http://samorząd.pap.pl/depesze/redakcyjne.praca.akt/171632/Najbogatsze-i-najbiedniejsze-gminy-w-Polsce-czesc-pierwsza-1-499> (dostęp: 05.09.2019 r.)

Z powyższych danych wynika, że najwyższy wskaźnik dochodów podatkowych przypadających na jednego mieszkańca występuje w gminie miejskiej Jasło i plasuje się on powyżej średniej krajowej, która wynosi 1 596,67 zł. W zestawieniu najniższe dochody przypadają na gminę Brzyska i Osiek Jasielski. Warto zauważyć, że wszystkie gminy wiejskie i gmina wiejsko-miejskie powiatu jasielskiego charakteryzują się dochodami znacząco mniejszymi niż miasto Jasło.

2.5. Gęstość zaludnienia

Gęstość zaludnienia w powiecie jasielskim wynosi 137 osób na km². Spośród wszystkich gmin powiatu największą gęstością zaludnienia charakteryzuje się miasto Jasło, w którym wskaźnik ten wynosi 964 osób na km². Pozostałe gminy cechują się o wiele mniejszą gęstością zaludnienia. Gmina Krempna, która jest najslabiej zaludniona, posiada wskaźnik gęstości zaludnienia na poziomie jedynie 9 osób na km². Tereny te zostały przymusowo wyludnione pod koniec wojny i po wojnie.

Im dalej od miasta powiatowego, tym gęstość zaludnienia jest niższa.

Tabela 8. Gęstość zaludnienia w gminach powiatu jasielskiego w 2018 r.

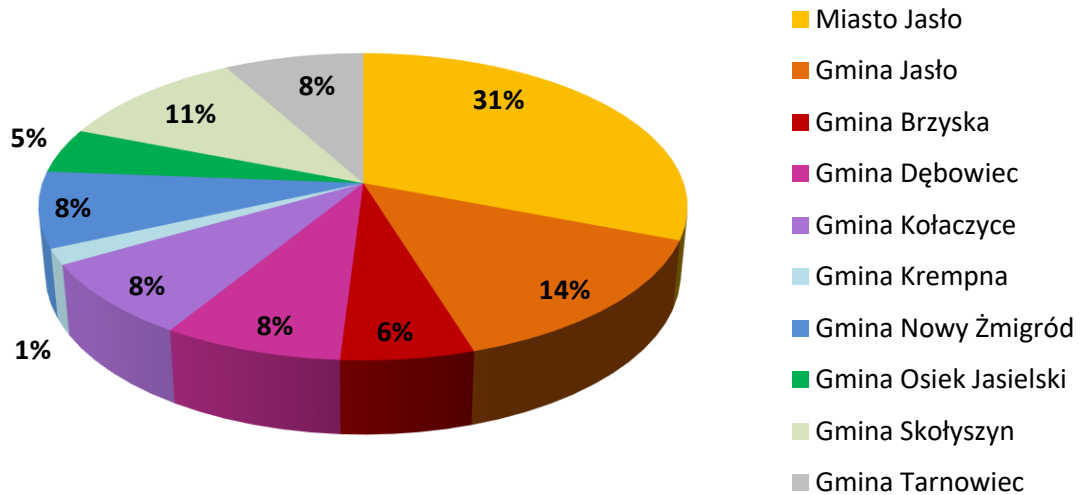
Jednostka terytorialna	Gęstość zaludnienia [os./km ²]	Zmiana liczby ludności na 1000 mieszkańców
Miasto Jasło	964	-7,1
Gmina Jasło	176	1,6
Gmina Brzyska	146	0,6
Gmina Dębowiec	102	4,5
Gmina Kołaczyce	146	-1,9
Gmina Krempna	9	-0,5
Gmina Nowy Żmigród	88	-5,3
Gmina Osiek Jasielski	89	4,5
Gmina Skołyszyn	160	-0,8
Gmina Tarnowiec	147	4,5
Powiat jasielski	137	-1,7

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Na poniższym wykresie został zaprezentowany udział procentowy ludności poszczególnych gmin należących do powiatu jasielskiego w stosunku do całkowitej ludności powiatu jasielskiego.

Wykres 6. Udział procentowy ludności poszczególnych gmin należących do powiatu jasielskiego w stosunku do całkowitej ludności powiatu jasielskiego w 2018 roku

Udział ludności poszczególnych JST w powiecie jasielskim w 2018 r.

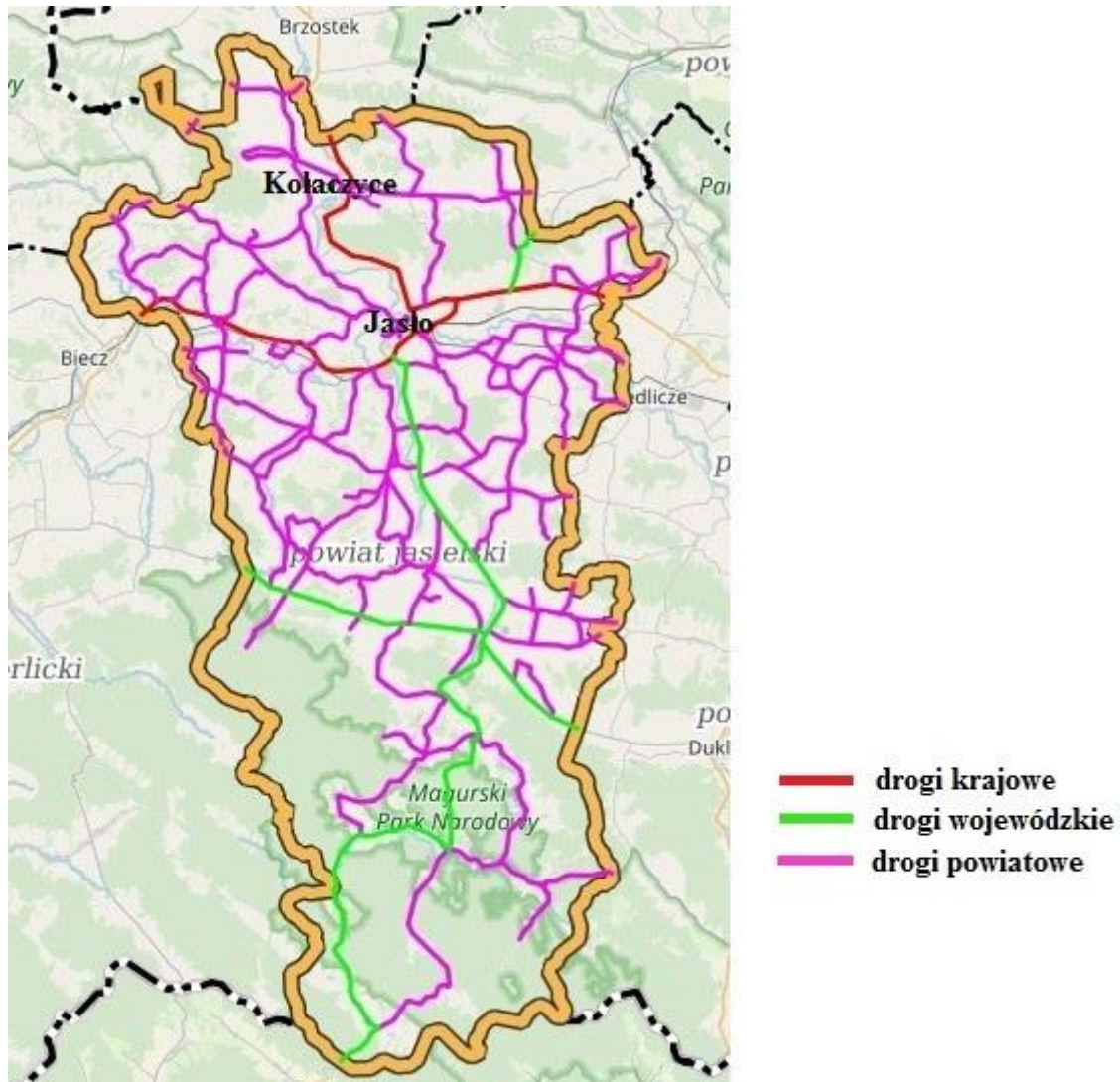


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

2.6. Układ drogowy

Układ drogowy w powiecie jasielskim tworzy sieć dróg publicznych, która służy do powiązań międzyregionalnych, regionalnych i lokalnych. Podstawowy układ drogowy tworzą drogi krajowe, wojewódzkie i powiatowe. Sieć dróg gminnych uzupełnia i wspomaga drogi układu nadrzędnego zapewniając połączenia lokalne.

Mapa 2. Sieć drogowa powiatu jasielskiego



Źródło: <https://pzd.powiat.jaslo.pl/index.php/zakres-dzialania/mapa-sieci-drogowej> (dostęp: 11.09.2019 r.)

2.6.1. Drogi krajowe

Przez powiat jasielski przebiegają dwie drogi krajowe:

- droga krajowa nr 28 Zator-Medyka
- droga krajowa nr 73 Wiśniówka – Jasło

Droga krajowa nr 28 przebiega przez województwo małopolskie i podkarpackie. Łączy m.in. Gorlice, Jasło i Krosno, na tym odcinku droga posiada klasę GP (droga główna ruchu

przyspieszonego). DK28 ma charakter drogi górskiej z licznymi zakrętami, jest nazywana „trasą karpacką” i cechuje się atrakcyjnymi walorami turystycznymi.

Droga krajowa nr 73 przebiega przez województwo świętokrzyskie, małopolskie i podkarpackie. Prowadzi z miejscowości Wiśniówka, leżącej na obwodnicy Kielc, do Jasła. Na odcinku Pilzno-Jasło droga posiada klasę G (droga główna).

2.6.2. Drogi wojewódzkie

Drogi wojewódzkie przebiegające przez powiat jasielski:

- droga wojewódzka nr 988 Babica-Warzyce
- droga wojewódzka nr 992 Jasło-Ożenna-Granica Państwa
- droga wojewódzka nr 993 Gorlice-Dukła

Droga wojewódzka nr 988 łączy Babicę z Warzycami, ma długość 43,176 km i biegnie ze wschodu na zachód województwa podkarpackiego. Droga wojewódzka nr 992 łączy Jasło ze Słowacją, jej długość wynosi 50,161 km. Droga wojewódzka nr 993 łączy Gorlice z Duklą, jej długość na terenie powiatu jasielskiego to 26,097 km.

2.6.3. Drogi powiatowe

Na obszarze powiatu jasielskiego drogami powiatowymi zarządza Powiatowy Zarząd Dróg w Jasle. W powiecie jasielskim przebiegają 94 drogi powiatowe, łączna ich długość wynosi 384,501 km, z czego 368,804 km to drogi zamiejskie, a 15,697 km to drogi na terenie miasta Jasła.

Z ogólnej ilości 384,501 km dróg:

- 375,210 km posiada nawierzchnię bitumiczną,
- 9,291 km posiada nawierzchnię nieulepszoną (gruntową, żwirową, tłuczniową).

W poniższej tabeli znajduje się wykaz dróg powiatowych powiatu jasielskiego:

Tabela 9. Wykaz dróg powiatowych powiatu jasielskiego

WYKAZ DRÓG POWIATOWYCH POWIATU JASIELSKIEGO						
L.p.	Ciąg drogi	Przebieg	Klasa drogi	Km pocz.	Km końc.	Długość [km]
1	1313R	Jasło - ul. Mickiewicza	Z	0+000	5+418	5,418
2	1313R	Jasło- Błażkowa - Jodłowa	Z	5+418	17+532	12,114
3	1314R	Czermna-Dębowa	Z	2+941	3+686	0,745
4	1321R	Błażkowa-Skurowa	L	0+000	1+170	1,17
5	1826R	Święcany-gr.wojew.-Czermna	Z	0+000	2+046	2,046
6	1827R	Święcany-gr.wojew.-Szerzyny	Z	0+000	3+253	3,253
7	1828R	Siepietnica-Święcany-Lisów	Z	0+000	6+840	6,84
8	1829R	Jareniówka-Jabłonica-gr.wojew.-Czermna	Z	0+000	12+219	12,219
9	1830R	Lipnica Górna-Lisów-Skołyszyn	L	0+000	4+715	4,715
10	1831R	Skołyszyn-Lisów	L	0+000	2+199	2,199
11	1832R	Bączal-Skołyszyn	L	0+000	4+052	4,052
12	1833R	Lipnica Górna-Wróblowa	Z	0+000	3+078	3,078
13	1834R	Droga przez wieś Lipnica Górna	L	0+000	1+168	1,168
14	1835R	Kończycze-Brzyska-Brzyska przez wieś	Z	0+000	8+592	8,592
15	1836R	Droga przez wieś Nawsie Kończyczyckie	Z	0+000	1+689	1,689
16	1837R	Kończycze-Sieklówka-Lubla	Z	0+000	9+385	9,385
17	1838R	Bieździedza-Sowina-Januszkowice	Z	0+000	5+215	5,215
18	1839R	Sieklówka-Lublica	L	0+000	3+013	3,013
19	1840R	Bieździadka - Gorajowice - Jasło	Z	0+000	5+514	5,514
20	1840R	Jasło - ul. Na Kotlinę	Z	5+514	6+489	0,975
21	1841R	Sieklówka-Warzyce	Z	0+000	2+994	2,994
22	1843R	Szebnie-Bierówka-Szebnie	Z	0+000	3+055	3,055
23	1844R	Niepla-Przybówka	Z	0+000	3+405	3,405
24	1845R	Szebnie-Chrzastówka-Przybówka	Z	0+000	4+489	4,489
25	1846R	Chrzastówka-Moderówka	Z	0+000	0+581	0,581
26	1847R	Szebnie-Tarnowiec-Jedlicze-Potok	Z	0+000	8+917	8,917
27	1849R	Wolica-Gliniczek-Sądkowa-Dobrucowa	Z	0+000	5+987	5,987
28	1850R	Jasło - ul. Kasprowicza	Z	0+000	0+182	0,182
29	1850R	Jasło - ul. Floriańska	Z	0+182	2+120	1,938
30	1850R	Jasło - Łąsce - Zręcin	Z	2+120	15+425	13,305
31	1851R	Jasło - ul. Sobniowska	L	0+000	1+167	1,167

32	1851R	Jasło (Sobniów) - Łaski-Nowy Glinik-Zarzecze	L	1+167	7+573	6,406
33	1854R	Jasło - ul. Niegłowska	Z	0+000	1+899	1,899
34	1854R	Jasło -Dębowiec - Folsz	Z	1+899	17,815	15,916
35	1855R	Jasło - ul. Graniczna	Z	0+000	1+558	1,558
36	1860R	Trzcinią-Jareniówka	Z	0+000	3+510	3,51
37	1861R	Droga przez wieś Przysieki	Z	0+000	2+543	2,543
38	1862R	Skołyszyn-dojazd do stacji kolejowej Skołyszyn	Z	0+000	0+673	0,673
39	1863R	Skołyszyn-Harkłowa-gr.wojew.-Wójtowa-Lipinki	Z	0+000	4+884	4,884
40	1864R	Grudna-gr.wojew.-Kunowa-Pusta Wola	Z	2+252	5+557	3,305
41	1865R	Kunowa-Harkłowa	Z	0+000	2+247	2,247
42	1866R	Harkłowa-gr.wojew.-Pagorzyna	Z	0+000	2+673	2,673
43	1867R	Harkłowa-Osobnica	L	0+000	5+112	5,112
44	1868R	Trzcinią-Osobnica-Cieklin	Z	0+000	13+722	13,722
45	1869R	Osobnica-Pagórek	L	0+000	3+461	3,461
46	1870R	Lipinki-Pagorzyna-gr.wojew.-Radość	Z	4+250	6+532	2,282
47	1871R	Jasło-Brzyście-Osobnica	L	0+000	4+767	4,767
48	1873R	Osobnica-Dębowiec	Z	0+000	4+507	4,507
49	1874R	Dębowiec-Kopaniny	Z	0+000	1+939	1,939
50	1875R	Józefów-Duląbka	Z	0+000	2+014	2,014
51	1876R	Duląbka-Cieklin	Z	0+000	1+563	1,563
52	1877R	Cieklin-Wola Cieklińska	Z	0+000	2+813	2,813
53	1878R	Dobrynia-Zawadka Osiecka-Załęże	L	0+000	5+979	5,979
54	1879R	Zawadka Osiecka-Pielgrzymka	Z	0+000	3+006	3,006
55	1880R	Załęże-Wola Dębowiecka-Dębowiec	Z	0+000	4+349	4,349
56	1881R	Dębowiec-Załęże-Osiek Jasielski	Z	0+000	6+378	6,378
57	1882R	Droga przez wieś Dębowiec	Z	0+000	1+267	1,267
58	1883R	Dębowiec-Zarzecze	Z	0+000	1+213	1,213
59	1884R	Łężyny-Łajsce	Z	0+000	4+372	4,372
60	1885R	Nowy Glinik -Glinik Polski	Z	0+000	2+697	2,697
61	1886R	Czeluśnica-Gąsówka-Umieszcz	Z	0+000	2+348	2,348
62	1887R	Czeluśnica-Tarnowiec	Z	0+000	2+735	2,735
63	1888R	Umieszcz-Tarnowiec	Z	0+000	2+255	2,255
64	1889R	Tarnowiec-Sądkowa	L	0+000	1+705	1,705
65	1890R	Gliniczek-Czeluśnica	L	0+000	1+190	1,19
66	1891R	Tarnowiec-Brzezówka	Z	0+000	3+384	3,384
67	1892R	Tarnowiec-Wrocanka-Piotrówka	Z	0+000	4+807	4,807

68	1893R	Osiek Jasielski-Mytarz	Z	0+000	4+274	4,274
69	1894R	Świerchowa-Osiek Jasielski-Samokłęski	Z	0+000	6+280	6,28
70	1895R	Samokłęski-Brzezowa-Kąty	Z	0+000	6+879	6,879
71	1896R	Krosno-Kobylany-Toki	Z	14+480	20+401	5,921
72	1897R	Droga przez wieś Sadki	Z	0+000	1+043	1,043
73	1898R	Chorkówka-Faliszówka-Nienaszów	Z	7+976	9+681	1,705
74	1899R	Droga przez wieś Grabanina	L	0+000	1+705	1,705
75	1900R	Nowy Żmigród-Makowiska-Sulistrowa	Z	0+000	5+871	5,871
76	1901R	Nienaszów-Makowiska	Z	0+000	1+284	1,284
77	1902R	Stary Żmigród-Łysa Góra	L	0+000	4+544	4,544
78	1903R	Skalnik-Desznica	L	0+000	3+828	3,828
79	1904R	Desznica-Jaworze	Z	0+000	2+533	2,533
80	1905R	Kąty-Desznica-Świątkowa Wielka-Świątkowa Mała	L	0+000	11+569	11,569
81	1907R	Kąty-Myscowa-Krempna	L	0+000	9+047	9,047
82	1908R	Krempna-Polany	Z	0+000	5+734	5,734
83	1909R	Krempna-Żydowskie-Grab	L	0+000	13+181	13,181
84	1911R	Iwla-Polany-Huta Polańska	Z	7+759	14+827	7,068
85	1912R	Zarzecze-Łajsce	Z	0+000	5+183	5,183
86	2410R	Łubno Szlacheckie-Łubienko	L	0+000	2+238	2,238
87	2411R	Droga przez wieś Mytarz	Z	0+000	2+505	2,505
88	2412R	Droga przez wieś Czekań	Z	0+000	1+070	1,07
89	2506R	Majscowa-Nowy Glinik	L	0+000	2+630	2,63
90	2507R	Dębowiec-Majscowa	L	0+000	0+950	0,95
SUMA						384,501

Źródło: <https://pzd.powiat.jaslo.pl/index.php/zakres-dzialania/wykaz-drog> (dostęp: 11.09.2019 r.)

2.7. Układ torowy

Transport kolejowy na terenie powiatu jasielskiego ma obecnie słabnące znaczenie, co wiąże się z malejącym znaczeniem jasielskiego węzła kolejowego. Zły stan techniczny trakcji, która nie pozwala na przyspieszenie jazdy pociągów, sprawia, że kolej nie jest konkurencyjna w stosunku do innych środków transportu. Szansą na poprawę sytuacji są inwestycje w zakresie modernizacji linii kolejowych.

Stacja kolejowa Jasło jest głównym węzłem kolejowym na południu województwa podkarpackiego. Ze stacji Jasło wychodzą linie w stronę Stróż, Rzeszowa, Zagórza i dalej na Słowację i Ukrainę. Stacja i perony są w pełni zelektryfikowane w kierunku Stróż i Jasła Towarowego.

Sieć kolejowa przebiegająca przez powiat jasielski obejmuje linie:

- linia nr 106 Rzeszów-Jasło (gmina i miasto jasło)
- linia nr 108 Stróże-Zagórz przez Jasło (gmina Skołyszyn gmina Jasło, Tarnowiec i miasto Jasło)

2.8. Transport pasażerski dostępny na terenie powiatu jasielskiego

2.8.1. Transport drogowy

Podstawą funkcjonowania sieci komunikacyjnej powiatu jasielskiego są przewozy realizowane przez:

- PGZK-JASIEL Spółka z o.o.,
- Miejską Komunikację Samochodową w Jaśle Spółka z o.o. (MKS Jasło)

Przewozy uzupełniające są realizowane przez:

- Firmę Usługowo-Przewozową „HESTA” S.C.,
- Transport Pasażerski Międzomiastowy „BOGUŚ”,
- Transport Pasażerski Międzomiastowy „BOGUŚ TOUR”,
- Rido Investment Spółka z o.o. (busy z napisem ER-BUS),
- Firmę Przewozowo-Handlowo-Usługową „MIŚ”,
- „Michael” Tadeusz Dykas, Teresa Dykas

W poniższej tabeli zostały wyszczególnione linie komunikacyjne w przewozach osób realizowane w grudniu 2019 r. na terenie powiatu jasielskiego:

Tabela 10. Autobusowe linie komunikacyjne działające na terenie powiatu jasielskiego – stan XII 2019

Przewoźnik	Relacja linii komunikacyjnej	Liczba kursów w obie strony		
		dni robocze	sob	nd
PGZK-JASIEL Spółka z o.o.	Jasło-Dębowiec-Dobrynia	7	-	-
	Jasło-Dębowiec-Cieklin-Folusz	8	1	-
	Jasło-Krempna-Polany	5	-	-
	Jasło-Nowy Żmigród-Skalnik-Brzezowa-Jaworze	8	-	-
	Jasło-Dębowiec-Osiek Jasielski-Mrukowa	9	-	-
	Jasło-Osiek Jasielski-Zawadka Osiecka	1	-	-
	Jasło-Końaczyce-Sieklówka	8	3	-
	Jasło-Końaczyce-Sowina	10	2	-
	Jasło-Nowy Żmigród-Łysa Góra	9	-	-
	Jasło-Harkłowa-Kunowa	2	-	-
	Jasło-Krempna-Grab	3+1(pt)	-	1
	Jasło-Skołyszyn-Lisów-Jabłonica	7	-	-
	Jasło-Łężyń-Nienaszów-Nowy Żmigród	13	2	-
	Jasło-Brzyska-Jasło	22	4	-
	Jasło-Końaczyce-Bieździadka	2	-	-
	Jasło-Dębowiec-Osobnica-Wola Cieklińska	2	-	-
Jasło-Tarnowiec-Wrocanka	7	2	1	
MKS Jasło	Jasło – Warzyce (Zimna Woda)Bierówka - Niepla -Szebnie			
	Jasło - Gorajowice			
	Jasło - Kowalowy			
	Jasło – Umieszcz – Czeluśnica (Tarnowiec) -Glinik Polski – Łajsce – Łubnie Szlacheckie -Łubienko			

MKS Jasło	Jasło – Dębowiec – (Łazy Dębowieckie) Wola Dębowiecka -Załęże			
	Jasło – Niegłowice -Łazy Dębowieckie - Osobnica - Pagórek – Dzielec			
	Jasło – Wolica - Łaski Sobniów - Jasło			
	Jasło – Trzcinica - Opacie – Bączal Dolny -Lipnica Górna			
	Jasło - Lipnica Dolna- Wróblowa -Brzyska - Błażkowa			
	Jasło - Łaski - Nowy Glinik - Zarzecze			
	Jasło - Osobnica Górna – Pagórek			
	Jasło - Brzyście -Osobnica - Pagórek			
	Jasło – Chrzastówka - Szebnie			
Firma Usługowo-Przewozowa „HESTA” S.C.	Brzyska-Wróblowa-Jasło	7	-	-
	Jasło-Wróblowa-Brzyska	7	-	-
	Jabłonica-Opacie-Jasło	16	-	-
	Jasło-Opacie-Jabłonica	16	-	-
	Jasło-Końciszewo-Siekłówka	23	3	-
	Siekłówka-Końciszewo-Jasło	22	4	-
	Błażkowa-Brzyska-Jasło	5	-	-
	Jasło-Brzyska-Błażkowa	6	-	-
	Jasło-Nowy Glinik-Łajsce-Łubno Opacie – Łubienko	13	-	-
	Łubienko-Łubno Opacie-Łajsce-Nowy Glinik-Jasło	13	-	-
Transport Pasażerski Międzomiastowy „BOGUŚ”	Święcany-Skotyszyn-Jasło	9	-	-
	Jasło-Skotyszyn-Święcany	9	-	-
	Jasło-Skotyszyn-Harkłowa	2	-	-
	Harkłowa-Skotyszyn-Jasło	1	-	-
Transport Pasażerski Międzomiastowy „BOGUŚ TOUR”	Jabłonica-Opacie-Jasło	13	3	-
	Jasło-Opacie-Jabłonica	14	3	-
Rido Investment Spółka z o.o.	Jasło-Nowy Żmigród-Kąty-Jaworze	14	4	-

	Jaworze-Kąty-Nowy Żmigród-Jasło	15	3	-
	Jasło-Umieszcz-Łajsce	10	-	-
	Łajsce-Umieszcz-Jasło	10	-	-
	Jasło- Osobnica-Radość-Dzielec	12	-	-
	Dzielec-Radość-Osobnica-Jasło	11	-	-
	Jasło-Dębowiec-Załęże-Osiek Jasielski	9	-	-
	Osiek Jasielski-Załęże-Dębowiec-Jasło	9	-	-
„Michael” S.C. Tadeusz Dykas, Teresa Dykas	Mrukowa - Osiek Jasielski - Świerchowa - Jasło	12	4	-
	(Brzezowa) Pielgrzymka - Zawadka Osiecka - Osiek jasielski Dębowiec – Jasło	12	1	-
	Brzezowa –Osiek Jasielski – Świerchowa- Jasło	12	1	-
Firma Przewozowo-Handlowo-Usługowa „MIŚ”	Łysa Góra - Nowy Żmigród - Jasło	11	4	-
	Jasło - Nowy Żmigród - Łysa Góra	11	4	-

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych na stronie <https://www.powiat.jaslo.pl>

Przewozami o charakterze użyteczności publicznej organizowanymi i dofinansowanymi przez **Powiatowo-Gminny Związek Komunikacyjny w Powiecie Jasielskim** realizowanymi na terenie powiatu w listopadzie 2019 r. były linie wykonywane przez MKS Jasło (na terenie powiatu i miasta Jasła) i PGZK-Jasiel Sp. z o.o. Pozostałe linie komunikacyjne miały charakter regularny (dotyczy to obok przewoźników prywatnych m.in. linii Jasło-Gorlice wykonywanej przez PGZK-Jasiel).

Ponadto w powiecie jasielskim kursują autobusy linii regionalnych i międzywojewódzkich:

Tabela 11. Autobusowe linie regionalne i międzywojewódzkie działające na terenie powiatu jasielskiego

Przewoźnik/ relacja linii komunikacyjnej	Liczba kursów		
	dni robocze	sob	nd
SanBus			
Ustrzyki Dolne-Jasło-Kraków	4	4	5
Kraków-Jasło-Ustrzyki Dolne	3	3	3
Marcel			
Rzeszów-Jasło	20	12	9
Jasło-Rzeszów	20	12	9
Nowex			
Gorlice-Rzeszów	7	6	8
Rzeszów-Gorlice	7	6	8
Barbara			
Ustrzyki Dolne-Kraków	21 + 2 (pon)	21	24
Kraków-Ustrzyki Dolne	21 + 2 (pon)	21	24
Kubuś			
Krosno-Jasło	33	7	-
Jasło-Krosno	33	7	-

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dostępnych na stronach internetowych przewoźników

Wszystkie linie w komunikacji ponad powiatowej w ruchu autobusowym mają charakter regularny i żadna z nich nie jest organizowana przez organizatora przewozów w trybie wynikającym z ustawy PTZ.

2.8.2. Transport kolejowy i lotniczy

Według rocznego rozkładu jazdy 2018/2019 na linii nr 106 kursuje 7 par pociągów obsługiwanych przez Przewozy Regionalne sp. z o.o. Pociągi kursują we wszystkie dni tygodnia w relacji Rzeszów Główny - Jasło.

Pomiędzy Jasłem, Sanokiem i Zagórzem (część linii nr 108), kursują cztery pary pociągów Przewozy Regionalne sp. z o.o., związku z modernizacją linii w rzeczywistości kursowała w listopadzie 2019 r. zastępcza komunikacja autobusowa. Ponadto kursuje 1 para pociągów przewoźnika PKP Intercity S.A. relacji Tarnów-Zagórz (do września 2019 r. Rzeszów-Zagórz), od grudnia 2019 r. na tej trasie będą kursowały 2 pary pociągów.

Między Jasłem i Stróżami kursuje od połowy XII 2019 r. 1 para codzienna pociągu PKP intercity z Zagórz do/z Wrocławia. Dodatkowo kursuje w okresie zajęć na uczelniach w piątki a z powrotem w niedziele pociąg relacji Kraków-Jasło i Jasło-Nowy Sącz uruchamiany przez Woj. Małopolskie i finansowany na odc. podkarpackim przez Województwo Podkarpackie oraz Rzeszów-Gorlice kursujący w piątki w jednym kierunku a w niedzielę z powrotem.

Tabela 12. Kolejowe linie komunikacyjne działające na terenie powiatu jasielskiego w XI 2019 r.

Relacja linii komunikacyjnej	Ilość kursów		
	dni robocze	sobota	niedziela
Jasło-Rzeszów	7	5	5
Rzeszów-Jasło	7	5	5
Jasło-Zagórz	4	4	1
Zagórz-Jasło	4	4	1

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dostępnych na stronach internetowych przewoźników

Na terenie powiatu jasielskiego nie funkcjonuje żaden port lotniczy, najbliższe lotniska cywilne to:

- Rzeszów-Jasionka (odległość od miasta Jasła wynosi 80 km),
- Kraków-Balice (odległość od miasta Jasła wynosi 155 km).

3. Plan transportowy – linie komunikacyjne objęte planem, skomunikowania na węzłach, standardy obsługi, zaspokojenie potrzeb przewozowych

3.1. Wymogi zawarte w aktach nadrzędnych względem planu transportowego Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego Powiatu Jasielskiego

Plan transportowy Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego Powiatu Jasielskiego musi uwzględniać wymogi dokumentów nadrzędnych tj. krajowego planu transportowego (Dz.U. poz. 874 z dnia 11 maja 2018 r. Obwieszczenie Ministra Infrastruktury z 28 marca 2018 r.) i Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego z dn. 22.IV 2014 r.

W planie transportowym kraju na str. 23 określone są ramy atrakcyjności transportu publicznego w sytuacji, gdy na posiadanie własnego auta może sobie pozwolić 85% rodzin w Polsce. (auto posiada statystycznie co 2-i Polak, czyli przeciętnie w każdym gospodarstwie domowym jest przynajmniej jedno auto.). Te warunki to:

- dostępność danego środka transportu,
- atrakcyjny czas przejazdu,
- rytmiczność i regularność połączeń,
- punktualność,
- bezpośredniość i dobre skomunikowania,
- akceptowalna cena biletu,
- komfort i bezpieczeństwo przejazdu,
- zapewnienie bezpiecznego parkingu zarówno dla samochodów, jak i rowerów.

W przypadku powiatu jasielskiego i planów począwszy od 2020 r. zapewnienia oferty przewozów użyteczności publicznej na poziomie nie mniejszym niż 3,7 mln wozokm rocznie warunki te są spełnione z wyjątkiem trzech elementów – punktualności z racji na procesy kongestii, nierównowagi w obszarze cen biletów z racji na brak akceptowanej ceny biletu dla biletów okresowych normalnych i braku standaryzacji w zakresie skomunikowań i przesiadek.

Zważywszy na powyższe w ramach wdrażania Planu transportowego będą podejmowane działania w celu:

1. Poprawy niskiego wskaźnika punktualności wynikającego ze znacznej kongestii drogowej na obszarze Jasta i prowadzonych prac drogowych na DK 28 – poprawa jakości transportu publicznego ma prowadzić do zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców i stopniowego spadku poziomu kongestii.
2. Ceny biletów winny zakładać efektywność korzystania stałego z komunikacji publicznej – rozwiązania optymalne w tym zakresie winny zostać wprowadzone po uchwaleniu planu transportowego, by zmniejszyć presję na korzystanie z komunikacji indywidualnej.
3. System taryfowy prócz wyznaczania cen biletów na podstawie odległości kilometrowych powinien zakładać funkcjonowanie biletów strefowych. Z racji na potrzebę zwiększenia atrakcyjności stałego korzystania z transportu publicznego, system taryf strefowych 30-dniowy dla taryfy normalnej winien gwarantować pasażerom zakup atrakcyjnych cenowo biletów strefowych okresowych. Ich wartość winna być niższa od wartości 30 biletów jednorazowych normalnych wg taryfy kilometrowej w 2019 r. Bilet 90-dniowy dla taryfy normalnej winien gwarantować pasażerom tańszy zakup biletów strefowych okresowych od wartości 80-90 biletów jednorazowych normalnych wg taryfy kilometrowej w 2019 r. System taryfowy dla PUP winien zapewniać możliwość przesiadek bez dodatkowych kosztów w przypadku zakupu biletu i jazdy w ramach jednej strefy. Równolegle w ramach taryfy winny istnieć bilety sieciowe uprawniające do korzystania z komunikacji PUP na obszarze działania całego związku we wszystkich środkach transportu objętych dofinansowaniem.
4. Równolegle w perspektywie 2023 r. w oparciu o system elektronicznej EM-karty (obecnie wykorzystywany od blisko 10 lat przez PGZK-Jasiel) winien zostać wprowadzony wspólny bilet na wszystkie przewozy użyteczności publicznej. System ten pozwala identyfikować wszystkich pasażerów z racji na miejsce wsiadania i zakres ważności biletu, co pozwala na bieżąco oceniać zaspokojenie potrzeb przewozowych i zmiany w notowanych potokach pasażerskich.
5. Komfort przejazdu – we flocie regionalnej 1/3 pojazdów MKS Jasto jest niskopodłogowa i ani jeden pojazd PGZK-Jasiel czy innych przewoźników. W połowie

2019 r. średni wiek pojazdu w Jasielu wynosił 23 lata. Po zakupach 6 używanych pojazdów SOR 10,5/9 w okresie wrzesień-październik wiek ten uległ zmniejszeniu do ...22 lat. Pozyskanie pojazdów z minimum Euro 4 jest niezbędnym warunkiem do zmiany postrzegania komunikacji publicznej w obszarze funkcjonowania związku. Wg danych UITP średni wiek autobusu na terenie Unii Europejskiej wynosi 8 lat. W komunikacji miejskiej tabor poniżej 10 lat w 2017 wynosił 61%. Wyłączając MKS tabor nowy i nowego typu w takim wieku praktycznie po powiecie nie kursuje.¹ W perspektywie 2024r. projekty odtwarzania taboru dla potrzeb przewozów użyteczności publicznej winny być traktowane jako nieodłączny element kształtowania polityki transportowej związku. Podjęte przez Powiat jasielski wysiłki, aby strategia Podkarpacia do 2030 r. uwzględniła funkcjonowanie MOF Krosno-Jedlicze-Jasło pozwolą w przypadku ich uwzględnienia po sporządzeniu ekspertyzy w tym zakresie o pozyskanie znacznych środków na zakup niskoemisyjnego taboru².

6. We własnym zakresie gminy dla wygody infrastruktury przystankowej winny umożliwiać w wybranych lokalizacjach zostawianie rowerów najlepiej pod ochroną przed warunkami atmosferycznymi (np. wiata) i z możliwością ich przypięcia do stojaka lub miejsce dla parkowania aut dla klientów komunikacji publicznej dla minimum 3 aut.
7. W oparciu o tani system EM-karty w celu dostarczenia finansującym samorządom pełnego wglądu do notowanych przez operatorów potoków pasażerskich dane te dotyczące notowanych potoków pasażerskich liczby wsiadających na poszczególnych przystankach winny być przekazywane zbiorczo (tj. w ujęciu łącznym na linię) nie rzadziej niż raz na pół roku zainteresowanym samorządom. Specyfika transportu publicznego wymusza prowadzenia kursów przeciwszczytowych, zaś technologia prowadzenia przewozów wymusza jazdy z miejsca stacjonowania autobusów do przystanków krańcowych. W efekcie są kursy prócz szczytowych także o bardzo niskim obłożeniu, które są niezbędne dla obsługi danej linii komunikacyjnej. Deficyt takich połączeń musi być traktowany jednak łącznie z innymi kursami dla całej linii komunikacyjnej użyteczności publicznej (taki jest standard dofinansowania przewozów

¹ Wyjątki to Marcel Bus i Barbara kursujące w komunikacji regionalnej i międzywojewódzkiej

² Miasto Krosno z sąsiednimi gminami w ramach MOF do obsługi linii miejskich i podmiejskich pozyskało łącznie 21 sztuk taboru autobusowego wartości zapewniając wkład własny w wysokości tylko 4,8 mln zł (15% wydatków kwalifikowanych dla projektu wartości 32,1 mln zł.)

zgodnie z 1370/WE). System zliczania pasażerów winien być rozszerzony na wszystkich operatorów, tak aby pełne dane o przewozach umożliwiały rozwój sieci połączeń transportu publicznego.

W planie transportowym Polski w scenariuszu podstawowym (rysunek 28 str. 58) powiat jasielski ma zapewnione w perspektywie 2020-2025 2 pary połączeń kolejowych w dobie na odc. Jasło-Stróże, Jasło-Sanok i Jasło-Rzeszów. Faktycznie w RRJ 2019/2020 planowane jest kursowanie 2 par pociągów codziennego kursowania (obie pary do/z Zagórza przez Jasło jedna przez Rzeszów, druga przez Stróże). W tabeli nr 1 planu (str. 24) Jasło jest wymienione jako miejsce zatrzymywania się takich pociągów, z którymi winny być zapewnione skomunikowania z drogowym transportem publicznym. Wg zapisów planu czas skomunikowania winien wynosić od 5 do 30 minut. Z racji na odległość dworców PKP Jasło I dworca autobusowego (przejście piesze 150 m z peronu na dworzec autobusowy³) można traktować je jako punkty obsługi pasażerskiej skomunikowane ze sobą. Plan transportowy zakłada skomunikowania komunikacji lokalnej z pociągami dalekobieżnymi z godnie z wymogami krajowego PT. Jednakże ponieważ punktualność pociągów PKP Intercity wg danych UTK nie przekracza 70% dla relacji międzygałęziowych zakładane skomunikowania wynoszą od 20 do 65 minut dla relacji pociąg-autobus i 10-45 minut dla relacji autobus-pociąg.

Tabela 13 Zakładane skomunikowania pociągów PKP Intercity z autobusami kursującymi w ramach PUP na terenie działania Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim

Pociąg	Jasło PKP	Kierunki ewentualnych skomunikowań	Podstawowe zadania
TLK Pogórze z Wrocławia	Przyjazd 8:24	Pielgrzymka, Kąty, Mrukowa, Liwocz	Skomunikowania z terenami MPN – kursy 8:44-9:29
TLK Wetlina do Poznania, Warszawy i Lublina	Odjazd 13:38	Folusz, Nowy Żmigród, Mrukowa, Liwocz, Sieklówka, Tarnowiec, Skotyszyn	Skomunikowania z terenami MPN– kursy na 12:53-13:23
TLK Wetlina z Poznania, Warszawy i Lublina	Przyjazd 14:42	Folusz, Kąty, Mrukowa, Liwocz, Sieklówka, Tarnowiec, Skotyszyn	Skomunikowania z terenami MPN – kursy 15:02-15:47

³ Dla przykładu odległość między peronem 4-6 na st. Poznań Gł. a dworcem autobusowym usytuowanym na tym samym dworcu wynosi ok. 300 m. Dla peronów 1-3 jest ona także dłuższa niż w Jaśle.

TLK Pogórze do Wrocławia	Odjazd 20:19	Folusz, Nowy Żmigród	Skomunikowania z terenami MPN - kursy na 19:34-20:04
---------------------------------	--------------	----------------------	--

Źródło: Opracowanie własne

Ponieważ zmiany rozkładu jazdy pociągów następują 5 razy do roku, zadaniem organizatora jest weryfikowanie 21 dni przed wejściem kolejnej edycji rozkładu jazdy pociągów, czy zakładane skomunikowania są dostępne i ewentualne korekty minutowe kursowania autobusów w celu ich zachowania.

W planie transportowym województwa przyjętym w kwietniu 2014 r. na str. 15 opisano średni wiek autobusów drogowych przewoźników wynoszący 16,3 roku. Wówczas 79,3% autobusów miało 10 lat i więcej. Jak widać obecnie w przypadku wiodącego przewoźnika w powiecie tj. PGZK-Jasiel ten wiek jest dłuższy o 6 lat i wynosi tyle ile wyniósł w 2013 r. tabor przewoźnika z najstarszymi pojazdami w regionie tj. 22 lata. To pokazuje wagę konieczności odnowy floty autobusowej.

Na str. 34 planu województwa Jasło jest wymienione jako węzeł przesiadkowy kolejowy i autobusowy. Na str. 40 przewidziano w zakresie regionalnych połączeń kolejowych 6 par połączeń na trasach Jasło-Rzeszów i Sanok-Jasło. Faktycznie w RRJ 20182019 jest 7 par na LK 106 Rzeszów - Jasło i 4 na LK 108 Jasło-Sanok. Ponieważ powiat jasielski charakteryzuje słaba dostępność obszarowa względem stolicy regionu, przy czasie jazdy pociągu ok. 1h 20-25 minut należy zapewniać połączenia wiązane gmin powiatu z Rzeszowem. Tutaj czas na przesiadki powinien być gwarantowany w czasie 5-15 minut. Zawarte w tabeli skomunikowania dotyczą przesiadek w takim czasie. Jeśli są dłuższe nie są wymienione.

Tabela 14 Zakładane skomunikowania pociągów regionalnych z autobusami kursującymi w ramach PUP na terenie działania Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim

Pociąg	Jasło PKP	Kierunki ewentualnych skomunikowań	Podstawowe zadania
regio	Odjazd 4:58	brak	
regio	Odjazd 5:46	Harkłowa, Święcany, Kołaczyce, Nowy Żmigród, Mrukowa	Dojazd kom. PUP poniżej 2h do Rzeszowa
regio	Odjazd 7:17	Folusz	Dojazd kom. PUP poniżej 2h do Rzeszowa
regio	Odjazd 8:55	Bieździadka, Folusz	Dojazd kom. PUP ~ 2h do Rzeszowa
regio	Odjazd 14:44	Sowina, Łysa Góra, Święcany	Dojazd kom. PUP ~ 2h do Rzeszowa

regio	Odjazd 17:06	Łysa Góra, Harkłowa, Tarnowiec, Brzyska	Dojazd kom. PUP poniżej 2h do Rzeszowa
regio	Odjazd 20:58	Mrukowa,	Dojazd kom. PUP poniżej 2h do Rzeszowa
regio	Przyjazd 7:03	Kołaczyce	Dojazd kom. PUP poniżej 2h do Rzeszowa
regio	Przyjazd 8:43	brak	
regio	Przyjazd 13:35	Błażkowa, Brzyska, Nowy Żmigród, Dobrynia	Dojazd kom. PUP poniżej 2h z Rzeszowa
regio	Przyjazd 16:11	Harkłowa, Brzyska, Mrukowa, Polany, Kołaczyce,	Dojazd kom. PUP poniżej 2h z Rzeszowa
regio	Przyjazd 17:02	Bieżdziadka, Kołaczyce	Dojazd kom. PUP poniżej 2h z Rzeszowa
regio	Przyjazd 17:56	Bieżdziadka	Dojazd kom. PUP ~ 2h z Rzeszowa
regio	Przyjazd 20:50	brak	

Źródło: Opracowanie własne

Powiat jasielski dysponuje wysoką gęstością przystankową w komunikacji autobusowej – 360 przystanków, co daje jeden przystanek na 0,434 km². Oznacza to, że transport publiczny ma wyjątkowo dobrą dostępność obszarową na tle innych JST.

3.2. Zasady organizacji rynku przewozów

Wybór operatora.

Przewozy w powiecie organizuje powołany przez JST wchodzące w skład związku Powiatowo-Gminny Związek Komunikacyjny, który jest organizatorem przewozów zgodnie z wymogami zawartymi w ustawie PTZ.

Od 2019 r. PUP są wykonywane przez podmioty wewnętrzne wyłonione zgodnie z zapisami art. 5 ust. 5 rozporządzenia 1370/WE w sytuacji braku realizacji w okresie poprzedzającym przewozów użyteczności publicznej.

Powiatowo-Gminny Związek Komunikacyjny w Powiecie Jasielskim dysponuje dwoma operatorami wewnętrznymi:

1. MKS Jasło – dysponuje 33 autobusami (1/3 to flota dostosowana do potrzeb osób niepełnosprawnych)

2. PGZK-Jasiel – dysponuje 46 autobusami (bez pojazdów o obniżonej podłodze)

Stanowią oni naturalne podmioty do realizacji przewozów PUP w świetle praktyki w tym zakresie w krajach UE. Możliwe jest podpisanie w perspektywie 2022 r. umów wieloletnich (do 10 lat) na wykonywanie przewozów użyteczności publicznej (PUP) z tymi operatorami.

Na terenie powiatu nie ma linii kolejowych, które mógłby realizować przewozy o charakterze powiatowym.

Jednak w powiecie jasielskim wykonują przewozy inni przewoźnicy, którzy realizują przewozy na zasadach rynkowych na zezwolenie. W perspektywie 2021 r, stracą oni prawo do pozyskiwania dopłat do przejazdów ulgowych (szacunkowo w skali Podkarpacia jest to średnio ok. 1 zł/km). W takim wypadku okaże się, że część z nich wycofa się z rynku, a część przy spełnieniu wymogów dla przewozów PUP może zostać dokooptowana do systemu organizowanych przez Powiatowo-Gminny Związek Komunikacyjny w Powiecie Jasielskim przewozów.

Proponowane są następujące warunki dla włączenia prywatnych przewoźników do systemu PUP:

- wybór operatora z wolnej ręki w trybie art. 22 ustawy PTZ dla pracy eksploatacyjnej do 300 tys. wozokm rocznie.
- Przewoźnik dysponuje taborem spełniającym wymogi rozporządzenia unijnego 181 z 2011 r. tj. dostosowanym do przewozu osób o ograniczonej sprawności.
- Tabor takiego operatora nie może mieć średnio używanych autobusów powyżej 15 lat i wszystkie pojazdy muszą być wyposażone w silniki minimum Euro-3.
- Przewozy prywatnych operatorów, w okresie nie później niż rok po wejściu ich w system PUP⁴, będą funkcjonowały w ramach systemu taryfowego Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim.

⁴ Przez pierwszy rok będą objęte już dofinansowaniem z FRPA i w tym czasie będą miały czas na dostosowanie się do systemu taryfowego obowiązującego w ramach przewozów organizowanych przez Związek Komunikacyjny.

- Z racji na potrzebę zapewnienia komplementarnej oferty i dostępności wszystkich sołectw w powiecie w ramach systemu PUP przy braku obecnych możliwości kadrowych podmiotów wewnętrznych do obsługi wszystkich linii w powiecie plan transportowy przewiduje, że zakładana praca eksploatacyjna w latach 2020-2028 może być wykonywana przez prywatnych operatorów obecnie wykonujących tylko przewozy regularne po ich przekwalifikowaniu na PUP z pozyskaniem środków w ramach FRPA.

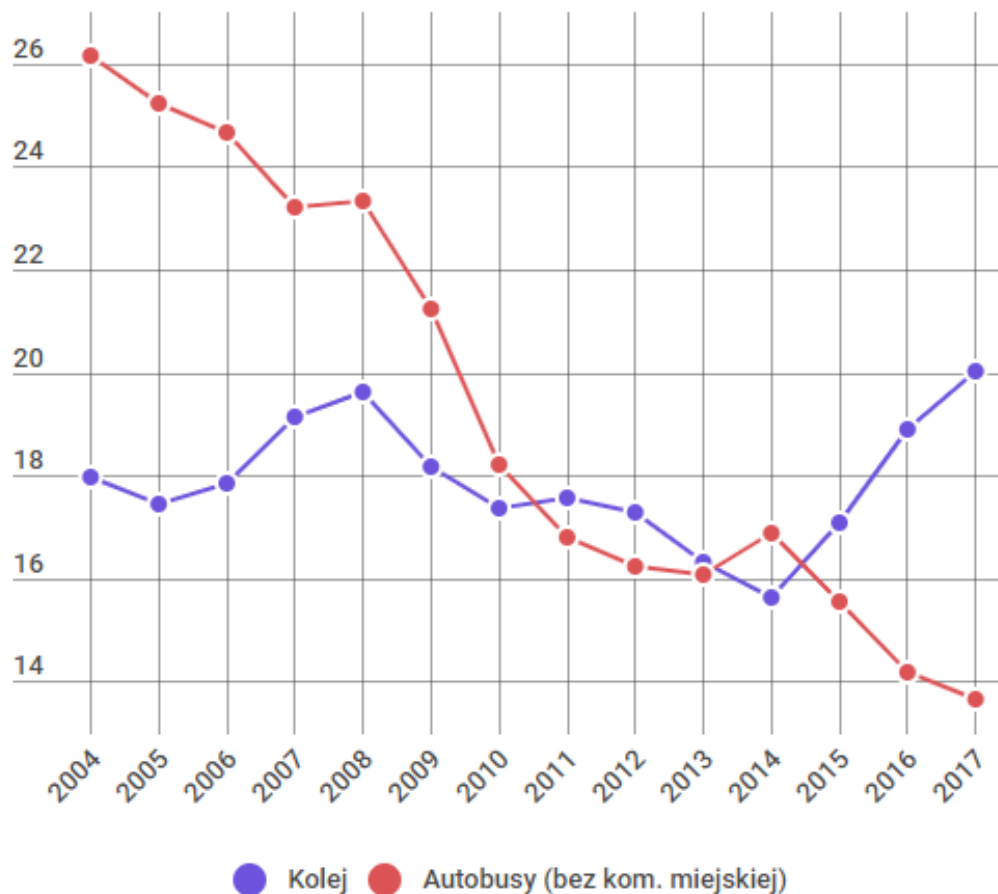
Powyższy mechanizm zapewnia zachowanie miejsc pracy w subregionie i stworzenie mechanizmów proefektywnościowych dla przewozów PUP tj. pozyskania nowych pasażerów zgodnie z celami zakładanymi w PT Podkarpacia, gdzie przyjęto jako optymalny wskaźnik 25% udziału transportu publicznego w modal split. Obecnie ten udział nie przekracza 7%, gdy średnio w UE wynosi ok. 15%. Pokazuje to, że w przypadku dobrze zorganizowanego transportu publicznego jest możliwe znaczące zwiększenie liczby przewożonych pasażerów w ramach PUP.

Od momentu wejścia Polski do Unii Europejskiej praca przewozowa w komunikacji autobusowej spadła z ponad 26 mld paskm w 2004 r. do niecałych 14 mld paskm w 2017 r. tj. o 48%. W tym czasie wg danych z przeprowadzonych GPR w 2005, 2010 i 2015 r. ruch na drogach wzrósł o 1/3. Ekstrapolując to na lata 2004-2017 otrzymujemy wzrost ruchu na drogach o ¾. Oznacza to, że spadek ruchu w komunikacji autobusowej nie był związany ze spadkiem mobilności Polaków, ale niedostosowaniem oferty do zmieniających się potrzeb i aspiracji społeczeństwa.

Wykres 7. Wykres pracy przewozowej dla kolei i autobusów w latach 2004-2017r.

PRACA PRZEWOZOWA TRANSPORTU PUBLICZNEGO W POLSCE

[mld paskm]



Przewozy w ruchu krajowym (źródło: GUS, tylko przewoźnicy zatrudniający min. 10 osób)

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

Linie komunikacyjne objęte planem obejmują linie o charakterze użyteczności publicznej, które zapewniają obsługę wszystkich gmin na obszarze powiatu, a od 2022 r. także wszystkich sołectw położonych na jego terenie.

Tabela 15 Linie komunikacyjne objęte planem przewozów użyteczności publicznej (PUP) na terenie działania Powiatowo-Gminny Związek Komunikacyjny w Powiecie Jasielskim

Lp.	Linia komunikacyjna	Uwagi
1	Jasło DA– Wolica- Dobrucowa - Tarnowiec - Wrocanka – Potakówka (Brzezówka)	Obsługa sołectwa Brzezówki nie później niż od 2022 r.
2	Jasło – Jasło Gamrat - Ujazd – Brzyska Liwocz	
3	Jasło Baza PKS -Jasło DA– Kowalowy/Gamrat - Kołaczyce - Bieździadka – Sieklówka Dolna/Sowina	
4	Jasło DA – Gamrat/Kowalowy Kołaczyce –Brzyska - Błażkowa / Kołaczyce Kluczowa	
5	Jasło Baza PKS -Jasło DA – Niegłowice - Dębowiec (Cieklin/Wola Cieklińska) Folusz/Dobrynia / (Zawadka) Osiek (Pielgrzymka) Mrukowa	
6	Jasło Fabryczna- Warzyce– Jasło DA – (Dębowiec) Zarzecze (Nienaszów/ Osiek) - Nowy Żmigród – (Brzezowa) Kąty/ Łysa Góra – Jaworze Krempna - Świątkowa/ Grab-Ożenna -granica SK/ Polany	Do 2022 r uruchomienie bezpośrednich kursów między Zarzecze-Dębowiec.
7	Jasło DA – Trzcinica - Skołyszyn - Siepietnica - Święcany	
8	Jasło DA – Trzcinica - Skołyszyn Harkłowa/Lisów/Jabłonica/Lipnica Górna -Bączal Dolny (Kościół) -	Uruchomienie bezpośrednich kursów PUP między Lipnica Górna-Bączal Dolny (Kościół), Skołyszyn - Jabłonica przez przystanek Święcany Przychody. Linia Skołyszyn-Bączal Dolny fakultatywnie do 2022r..
9	Jasło – Bierówka - Niepla	
10	Jasło - Gorajowice	
11	Jasło - Kowalowy	
12	Jasło – Umieszcz – Brzezówka -Glinik Polski – Łajsce – Łaski – Nowy Glinik	Obsługa sołectwa Łubienko, Łubno Opacie, Łubno Szlacheckie nie później niż od

		2022 r. Do tego czasu połączenie Tarnowca z Łubienkiem
13	Jasło – Niegłowice – Dębowiec – Łazy Dębowieckie - Wola Dębowiecka –Załęże – Osobnica – Pagórek – Dzielec Cieklin	
14	Jasło - Łaski - Żółków –Jasło	
15	Jasło – Trzcينica - Opacie – Jasło	Obsługa sołectwa Bączal Dolny i Górny, Lipnica Górna nie później niż od 2022 r.
16	Jasło - Lipnica - Brzyska - Błażkowa	
17	Jasło - Osobnica Górna – Pagórek	
18	Jasło - Warzyce- Sieklówka -Bieżdziadka	Nie później niż od 2022 r. skrócona trasa do Sieklówki powiatową R-1841

Źródło: Opracowanie własne

Linie komunikacyjne wychodzące poza granice miasta Jasła mogą być bez zmiany planu transportowego modyfikowane, o ile trasa przebiegu linii komunikacyjnych nie pogorszy dostępności komunikacyjnej obszarów przez które przebiega, punkt początkowy lub końcowy danej linii komunikacyjnej ulega korekcie o mniej niż 750 m (czas dojścia pieszego do 10 minut) np. w przypadku konieczności dostosowania sieci przystankowej do zmieniających się warunków sieci drogowej.

Docelowo przewidywane jest wydłużenie linii komunikacyjnej Jasło-Grab do granicy słowackiej w celu stworzenia linii komunikacyjnej łączącej Jasło z Bardejovem. W tym celu jest niezbędne porozumienie JST z obu stron granicy w celu zapewnienia w dobie minimum 2 par autobusów w dobie połączeń skomunikowanych w Jaśle i Bardejowie z pociągami łączącymi stolice regionów Rzeszowa z Preszowem w jednym łańcuchu połączeń skomunikowanych Rzeszów-Jasło, Jasło-Bardejow i Bardejow-Preszów.

Tabela 16 Linie komunikacyjne objęte planem przewozów użyteczności publicznej (PUP) na terenie działania Powiatowo-Gminny Związek Komunikacyjny w mieście Jasło

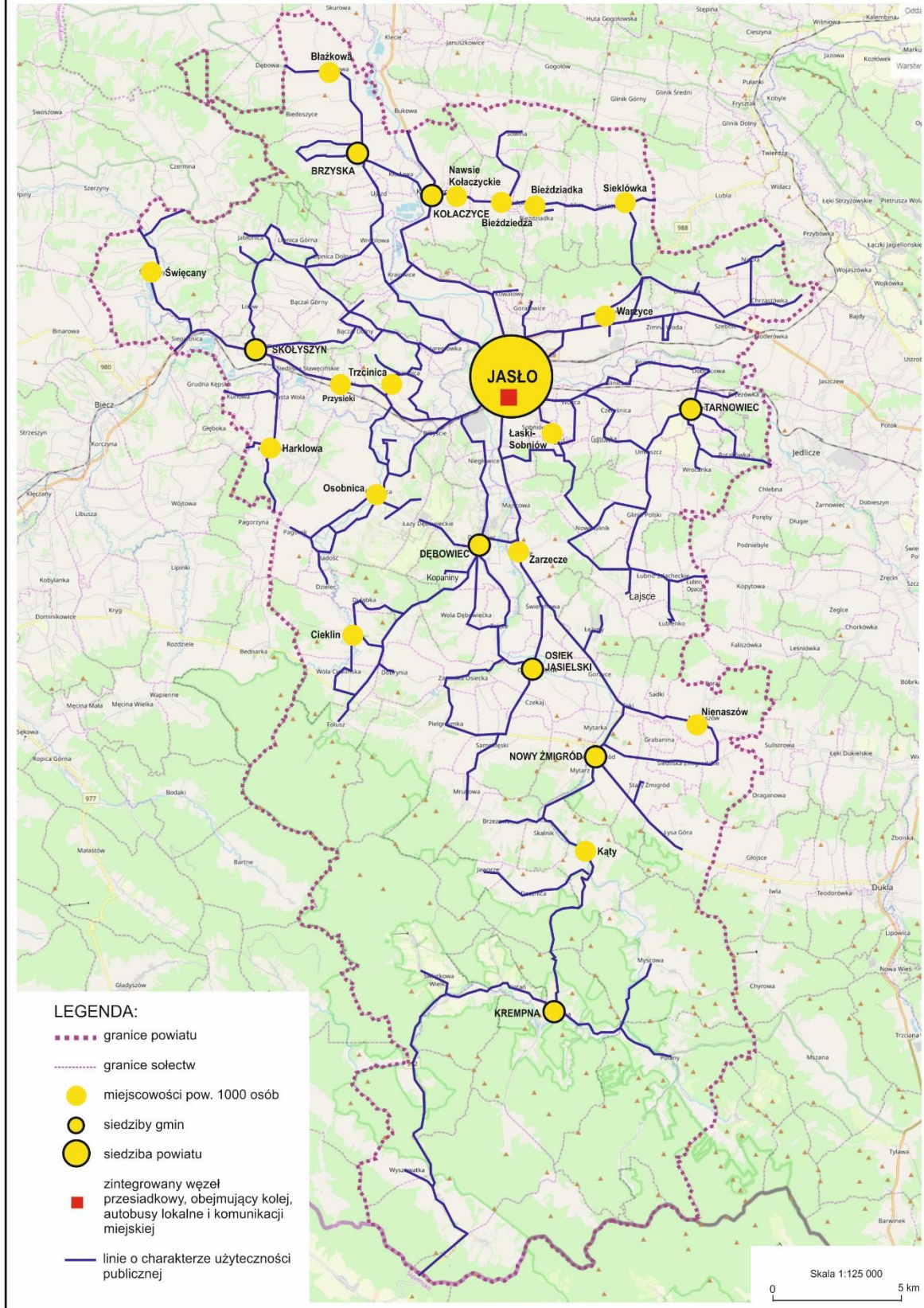
Lp.	Linia komunikacyjna
1	Rynek – K.Wielkiego – Lwowska – Towarowa – HANKÓWKA – Robotnicza - Rzemieślnicza - Towarowa – Lwowska – Rynek
2	Czackiego - 3 Maja - Rafineryjna - Słoneczna - GĄDKI - Słoneczna - Rafineryjna - 3 Maja - Rynek
3	Czackiego – Mickiewicza – KACZOROWY - Mickiewicza - Czackiego - Kołtątaja - Rynek
4	Rynek – K.Wielkiego - Szajnochy - Szkolna – Sikorskiego (MOSIR) - Grota-Roweckiego - BACZYŃSKIEGO -3 Maja - Kołtątaja - Rynek – K.Wielkiego – Lwowska – Towarowa – HANKÓWKA – Robotnicza - Rzemieślnicza - Towarowa – Lwowska – Rynek
5	Rynek – K.Wielkiego - Szajnochy - KACZOROWY - Szkolna – Sikorskiego (MOSIR) - Grota-Roweckiego - BACZYŃSKIEGO - 3 Maja - Kołtątaja - Rynek – K.Wielkiego – Lwowska – Towarowa – HANKÓWKA – Robotnicza - Rzemieślnicza - Towarowa – Lwowska – Rynek
6	Rynek – K.Wielkiego – 17 Stycznia – Krakowska – Krajowicka - GAMRAT - Mickiewicza – Czackiego - Kołtątaja - Rynek
7	Rynek – Kościuszki - Pl.Żwirki i Wigury - Czackiego - Mickiewicza – GAMRAT - Krajowicka - Krakowska – 17 Stycznia – K.Wielkiego – Rynek
8	Farna - Jana Pawła II – Kasprowicza - Floriańska – Sobniowska – GRANICZNA - W.Polskiego - 3 Maja – Kołtątaja - Rynek
9	Farna - Czackiego - 3 Maja - W. Polskiego - Św. Jana z Dukli - GRANICZNA - Sobniowska - Floriańska - Kasprowicza - Jana Pawła II - Rynek

Źródło: Opracowanie własne

Linie komunikacyjne wewnątrz miasta Jasła mogą ulegać korekcie tras oraz punktu początkowego lub końcowego w przypadku zmiany układu sieci drogowej np. w wyniku otwarcia obwodnicy miejskiej, czy ograniczania ruchu w centrum miasta lub w innych uzasadnionych przypadkach bez konieczności korekty planu transportowego.

Mapa 3 Mapa sieci przewozów użyteczności publicznej w obszarze działania Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim bez linii komunikacji miejskiej (na następnej stronie)

Mapa sieci komunikacyjnej użyteczności publicznej na terenie działania Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim na lata 2020-2028



3.4. Linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania.

Obecnie na obszarze działania Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim nie kursuje tabor elektryczny lub gazowy. Kluczowe jest zapewnienie stabilności finansowej realizowanych przewozów oraz odtworzenia parku autobusowego w celu ograniczenia średniego wieku autobusów do 12 lat w perspektywie 2027 r. Aby zrealizować te inwestycje Organizator będzie czynił starania pozyskania środków pomocowych dla odnowy taboru autobusowego i zapewnienia standardu silników spełniających normy Euro-4 w perspektywie roku 2028, dla całości taboru. W przypadku znacznej poprawy standardu taboru w najbliższych latach w przypadku pozyskania dodatkowego dofinansowania zakupu taboru w celu dalszego zmniejszania niekorzystanego wpływu transportu na środowisko potencjalnie może być rozpatrywany zakup autobusów CNG (na ciekły gaz), gdzie koszt instalacji obsługi autobusów i koszty eksploatacyjne realizacji przewozów nie zwiększają w sposób skokowy kosztów uruchomienia linii komunikacyjnej. W przypadku obszaru objętego planem i z racji na wysoką efektywność tego typu inwestycji zakup autobusów na CNG powinien być traktowany przy pozyskaniu zewnętrznego dofinansowania priorytetowo (środki pomocowe UE, dofinansowanie elektromobilności etc.).

W przypadku rozszerzenia obszaru MOF Krosno-Jedlicze o Jasło istniałaby możliwość zakupu autobusów z 85% dofinansowaniem UE. O ujęcie tego obszaru wnioskował powiat jasielski w 2019 r. w konsultacjach strategii rozwoju województwa do 2030 r. Samorząd podkarpacki zleci w tej sprawie ekspertyzy rozstrzygające co do meritum sprawy.

3.5. Zakres oferty przewozowej – minimalne standardy. Cele do realizacji przez prowadzenie przewozów użyteczności publicznej.

Celem planu transportowego dla związku Powiatowo-Gminnego powiatu jasielskiego jest określenie minimalnych standardów obsługi komunikacją publiczną całego powiatu w celu zapewnienia równego dostępu mieszkańców wszystkich sołectw w powiecie do usług

transportowych zapewniających możliwość zaspokajania swoich potrzeb społeczno-ekonomicznych przez poszczególne grupy mieszkańców.

Cele te to w szczególności:

- I. Zaspokojenie potrzeb przewozowych mieszkańców w celu dojazdu do pracy, miejsc nauki, placówek publicznych w tym służby zdrowia, realizacji podróży fakultatywnych np. wizyty u rodziny, turystyka itp.;
- II. Stworzenie realnej, dostępnej nieprzerwanie alternatywy dla komunikacji indywidualnej umożliwiającej realizację potrzeb przez gospodarstwo domowe dysponujące jednym autem lub jego pozbawionym;
- III. Obsługa w standardzie minimum 15 par połączeń w dobie w dni szkolne (dni robocze oprócz wakacji i ferii) siedzib poszczególnych gmin powyżej 1000 mieszkańców z powiatem w Jaśle przez przewozy użyteczności publicznej i minimum 8 par połączeń w dobie w dni szkolne (dni robocze oprócz wakacji i ferii) siedzib poszczególnych gmin poniżej 1000 mieszkańców z powiatem w Jaśle;
- IV. Zapewnienie obsługi w standardzie minimum 3 par w dni wolne siedzib poszczególnych gmin z siedzibą powiatem przez przewozy użyteczności publicznej;
- V. Zapewnienie dla miejscowości powyżej 1000 mieszkańców z wyłączeniem siedzib gmin minimum 10 par połączeń w dobie w dni szkolne (dni robocze oprócz wakacji i ferii) z siedzibą powiatu przez przewozy użyteczności publicznej;
- VI. Od 2021 r. zapewnienie obsługi miejscowości powyżej 1000 mieszkańców w standardzie z wyłączeniem siedzib gmin minimum 2 par w dni wolne z siedzibą powiatu przez przewozy użyteczności publicznej;
- VII. Od 2021 r. obsługa przez przewozy użyteczności publicznej każdego sołectwa w powiecie w standardzie w dni robocze minimum 2 połączenia do siedziby powiatu rano (godziny 6-9) i dwa po południu (14-17);
- VIII. Od 2022 r. zapewnienie w dni robocze minimum 2 połączeń danego sołectwa z siedzibą gminy na jednym bilecie (połączenie może być przesiadkowe w czasie nie większym niż

45 minut dla odległości sołectwa od gminy powyżej 15 km i do 30 minut dla pozostałych;

- IX. Docelowo obsługa powiatu przez przewozy na wspólnym bilecie – możliwość zakupu biletu na połączenia przesiadkowe.
- X. Od 2022 r. zapewnienie na obszarze miasta Jasła standardu w dni robocze obsługi linii komunikacyjnych w godzinach 5-18 nie rzadziej niż co 60 minut.

Dla miejscowości pozostających poza związkiem (tylko w przypadku wystąpienia gminy z PGZK) przyjęte minimalne standardy są następujące:

- I. Obsługa w standardzie minimum 7 par połączeń w dobie w dni szkolne (dni robocze oprócz wakacji i ferii) siedzib poszczególnych gmin powyżej 1000 mieszkańców z powiatem w Jaśle przez przewozy użyteczności publicznej i minimum 4 par połączeń w dobie w dni szkolne (dni robocze oprócz wakacji i ferii) siedzib poszczególnych gmin poniżej 1000 mieszkańców z powiatem w Jaśle;
- II. Zapewnienie dla miejscowości powyżej 1000 mieszkańców z gmin pozostających poza związkiem komunikacyjnym minimum 4 par połączeń w dobie w dni szkolne (dni robocze oprócz wakacji i ferii) z siedzibą powiatu przez przewozy użyteczności publicznej.

Obecne uwarunkowania obejmują:

1. Funkcjonowanie Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego Powiatu Jasielskiego zrzeszającego wszystkie gminy zapewniającego dofinansowanie do przewozów użyteczności publicznej;
2. Zapewnienie do 2028 r. dofinansowania w ramach krajowego Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych⁵ do przewozów lokalnych o charakterze użyteczności publicznej;
3. Możliwości pozyskania środków pomocowych na zakup taboru autobusowego⁶;

⁵ W 2020 r. na obszar Podkarpacia będą dostępne środki w kwocie ok. 57 mln zł na 21 powiatów w regionie. Średnio na powiat przypada zatem 2,7 mln zł. Szacowane środki do pozyskania z FRPA wynoszą dla PUP w ZPGK Jasiel ok. 3,7 mln zł. Przy obsłudze wszystkich sołectw ok. 3,9-4 mln zł.

⁶ Środki niewykorzystane w perspektywie 2013-2020 w ramach RPO czy środków krajowych na ekologiczny transport w obszarze kolei i komunikacji miejskiej.

4. Poprawa rentowności przewozów autobusowych dzięki reformie edukacji (zasilenie przewozów publicznych podwójnym rocznikiem szkolnym w liceach i technikach oraz szkołach zawodowych – efekt na lata 2019-2021);
5. Istnienie na obszarze powiatu jasielskiego dwóch podmiotów wewnętrznych wykonujących na podstawie umów w 2019 r. przewozy użyteczności publicznej tj. PGZK-Jasiel stworzony na bazie dawnego PKS Jasło i MKS Jasło oraz kilku prywatnych firm przewozowych, które mogą po spełnieniu kilku wymogów zostać wyłonione w trybie art 22 ustawy PTZ w trybie powierzenia do realizacji przewozów użyteczności publicznej np. firm Hesta, Boguś;
6. Dobra dostępność sieci przystankowej na obszarze powiatu względem siedzib ludzkich.

Z powyższego wynika wniosek – istnieją przesłanki merytoryczne i finansowe do zapewnienia stabilnego finansowania przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. W efekcie jest szansa na ich rozwój po latach regresu na wzór dobrych praktyk w tym zakresie w krajach Unii Europejskiej. Plan transportowy umożliwia aktualizację sieci komunikacyjnej, jej wielkości i kształtu do potrzeb zmieniającego się rynku oraz oczekiwań społeczności wobec rosnących aspiracji bogacącego się społeczeństwa subregionu krośnieńskiego.

3.6. 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

Transport publiczny autobusowy charakteryzuje niski wskaźnik wypadkowości, wysokie walory ekologiczne np. zużycie paliwa ok. 2-3 razy niższe niż w komunikacji indywidualnej. Jeden autobus może zastąpić na drodze 30 samochodów, co ma kolosalne znaczenie jako narzędzie do ograniczania kongestii w obszarze miasta Jasła. Autobusy odpowiadają tylko za 0,6% ofiar wypadków drogowych w UE, gdy mają udział w przewozach na poziomie ponad 10 razy wyższym. Z transportu drogowego autobusy charakteryzuje najniższy ślad węglowy (emisje gazów cieplarnianych).

Oczekiwane standardy w obsłudze przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze funkcjonalnym działania Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim:

- Takt co 60 minut lub częściej w głównych korytarzach komunikacyjnych tj. Jasło-Bieździedza, Jasło-Warzyce, Jasło-Nowy Żmigród, Jasło-Dębowiec, Jasło-Osobnica, Jasło-Skołyszyn, Jasło-Brzyska;
- Takt co 60 minut w szczycie i 120 minut poza szczytem dla relacji Jasło-Tarnowiec, Jasło-Osiek i innych relacji pomiędzy miastem Jasło i wioskami ponad 800 mieszkańców;
- Takt co 30 minut w szczycie i 60 minut poza szczytem dla minimum 6 linii komunikacji miejskiej w Jaśle.
- Standard oferty w dni robocze minimum 9 par dla innych ważnych ośrodków w powiecie;
- Obsługa obligatoryjnych relacji dom-praca-dom, dom-szkoła-dom dla różnych grup obywateli;
- Do 2028 r. ponad 50% kursów autobusów dostosowanych do potrzeb osób o ograniczonej sprawności poruszania się;
- Wysoka dostępność sieci przystankowej w ilości ponad 360 przystanków nawet bez obsługi sołectw (!!!), co oznacza 1 przystanek na 330 mieszkańców;
- Wysoka dostępność sieci przystankowej - docelowo w sieci komunikacyjnej 100% sołectw na terenie działania Związku;
- Zadowalająca częstotliwość kursowania;
- Możliwość przewozu większego bagażu, w tym wózków dziecięcych i dla osób niepełnosprawnych, w sezonie turystycznym nart, czy rowerów;
- Możliwość zakupu biletu u kierowcy, także na relacje przesiadkowe, on-line na platformie internetowej i w wyznaczonych punktach obsługi klienta;
- Wspólny bilet wszystkich operatorów użyteczności publicznej.

Misja

„Zapewnienie bezpiecznej, konkurencyjnej i dostępnej komunikacji autobusowej na terenie działania Związku Komunikacyjnego”

Działania powyższe winne zostać uzupełnione o zmiany funkcjonalności komunikacyjnej na obszarze Jasła w celu wzrostu zasięgu przewozów PUP w celu ograniczania kongestii.

Wachlarz pożądaných działań w tym kierunku jest szeroki i obejmuje:

- Wprowadzenie zakazu zatrzymywania i postoju na części ulic w ścisłym centrum Jasła (Jana Pawła II –Kasprowicza – Skargi –farna – Rynek oraz Floriańska na odcinku Kadylego –Rynek w celu eliminacji czekania autobusów na „mijankach” stworzonych przez blokujące ruch auta, co skutkuje opóźnieniami w ich kursowaniu
- Skierowanie przewoźników innych niż wykonujący przewozu użyteczności publicznej (PUP) na 3-4 wyznaczone miejsca zatrzymywania się w celu obsługi tranzytowych i dowożących do Jasła (bez postoju powodującego blokowanie przystanków i ruchu ulicznego). Przystanek w centrum miasta musi służyć wyłącznie bieżącej wymianie pasażerów a nie odstawianiu autobusów w czasie przerw między kursami .
- Wbudowanie śluzy na Rynku między Bednarską i Nową dla lepszej płynności autobusów PUP.
- Rozszerzenie strefy płatnego parkowania wraz ze zmianami taryfy parkingowej. Strefa powinna objąć obszar między ulicami: Szajnochy- Jagiełły – Ujejskiego – Chopina -3 Maja – 1 Maja – Ducała – Dworcowa –Kościuszki -Kochanowskiego – Floriańska – Jana Pawła II, - Śniadeckich –Skargi - -parking miejski – farna – Kilińskiego – Zielona –Targowa – Kazimierza Wielkiego

4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu jasielskiego




Zakładana praca eksploatacyjna przewozów PUP uwzględnia zaspokojenie różnorodnych potrzeb społeczności powiatu w zakresie dostępności do nauki, dojazdu do pracy, zaspokojenia potrzeb związanych ze zdrowiem kulturą, życiem towarzyskim. Transport publiczny ma dotrzeć do wszystkich ważniejszych instytucji publicznych w powiecie jak szkoły, urzędy, szpitale, instytucje kultury, czy placówek handlowych.

Oferta PUP ma umożliwić dojazdy do pracy na różne godziny tj. od 6-10 rano, w systemie zmianowym np. 6-14, 14-22, czy 7-19, lub 8-20 wraz z powrotami. Dodatkowo młodzież szkolna ma mieć zapewnione dojazdy na różne godziny lekcyjne i umożliwiające

powroty także przy wykorzystaniu godzin popołudniowych na zajęcia dodatkowe. Zaplanowany poziom pracy eksploatacyjnej umożliwia takie zaspokojenie potrzeb w dni robocze. W soboty i dni wolne oferta PUP ma umożliwić połączenia siedzib gmin z powiatem, dojazdy na zakupy, wydarzenia kulturalne minimum na poziomie 2-3 połączeń w dobie.

Zgodnie z definicją zawartą w art. 4 ust. 1 pkt 12 ustawy PTZ przewozy PUP mają mieć docelowo w perspektywie 2022 r. na wszystkich liniach komunikacyjnych charakter powszechnie dostępnej usługi w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb społeczności na danym obszarze, czyli być dostępne we wszystkie dni tygodnia i dla wszystkich społeczności.

Tabela 17 Obsługa połączeniami użyteczności publicznej sołectw na obszarze działania PGZK

Nazwa jednostki samorządu terytorialnego	Sołectwa	Dostępność transportowa PUP w 2020 r.	Uwagi
 <p>Gmina Brzyska</p>	Błażkowa	J, M, P	
	Brzyska	J, M, P	
	Dąbrówka	J, M, P	
	Kłodawa	J, M	
	Lipnica Dolna	M	
	Ujazd	J, M, P	
	Wróblowa	J, M, P	
 <p>Gmina Dębowiec</p>	Cieklin	J	
	Dębowiec	J, M	
	Duląbka	J	
	Dzielec	M	
	Dobrynia	J	
	Folusz	J	
	Łazy Dębowieckie	M	
	Majscowa	J	
	Pagórek	M	
	Radość	M	
	Wola Cieklińska	J	
	Wola Dębowiecka	M	
	Zarzecze	J, M	
 <p>Gmina Jasto</p>	Bierówka	M	
	Brzyście	M	
	Chrzastówka	M	
	Gorajowice	M	
	Jareniówka	M	
	Kowalowy	J, M	
	Łaski-Sobniów	M	
	Nieglowice	J, M	
	Niepla	M	
	Opacie	M	
	Osobnica	M	
	Szebnie	M	
	Trzcinica	J, M	
	Warzyce	J, M	
Wolica	J, M, P		

	Zimna Woda	M		
	Żółków	J		
	Gmina Kołaczyce	Kołaczyce	J	
		Bieżdziedza	J	
		Bieżdziadka	J	
		Sowina	J	
		Lublica	J	
		Sieklówka	J	
		Krajowice	J	
		Nawsie Kołaczyckie	J	
	Gmina Krempna	Grab	J	
		Kotań	J	
		Krempna	J	
		Myscowa	J	
		Polany	J	
		Świątkowa Mała	J	
		Świątkowa Wielka	J	
		Wyszowatka	J	
	Gmina Nowy Żmigród	Brzezowa	J	
		Desznica	J	
		Gorzyce	J	
		Grabanina	J	Przystanek Sadki
		Jaworze	J	
		Kąty	J	
		Łężyny	J	
		Łysa Góra	J	
		Makowiska	J	
		Mytarka	J	Przystanek Nowy Żmigród
		Mytarz	J	Przystanek Nowy Żmigród
		Nienaszów	J	
		Sośniny	J	Przystanek Nienaszów Skrz.
		Nowy Żmigród	J	
		Sadki	J	
		Siedliska Żmigrodzkie	J	
		Skalnik	J	
		Stary Żmigród	J	
Toki	J			
	Gmina Osiek Jasielski	Czekaj	J	
		Mrukowa	J	
		Osiek Jas.	J	
		Pielgrzymka	J	
		Samokłęski	J	

	Świerchowa	J	
	Zawadka	J	
	Załęże	M, J	
 Gmina Skołyszyn	Bączal Dolny	P	PUP nie później niż od 2022 r.
	Bączal Górny	P	PUP nie później niż od 2022 r.
	Hakłowa	J	
	Kunowa	J	
	Jabłonica	J, P	
	Lipnica Górna	J, P	PUP nie później niż od 2022 r.
	Lisów	J	
	Przysieki	J	
	Pusta Wola	J	
	Siedliska	J	
	Skołyszyn	J	
	Siepietnica	J	
	Sławęcín	J	
	Święcany	J	
 Gmina Tarnowiec	Brzeźówka	P	PUP nie później niż od 2022 r.
	Czeluńnica	M, P	
	Dobrucowa	J	
	Gąsówka	J	
	Gliniczek	J	
	Glinik Polski	M	
	Łajsce	M	
	Łubienko	P	PUP nie później niż od 2022 r.
	Łubno-Opacie	P	PUP nie później niż od 2022 r.
	Łubno Szlach	P	PUP nie później niż od 2022 r.
	Nowy Glinik	M, P	
	Potakówka	J	
	Roztoki	J	
	Sądkowa	J	
	Tarnowiec	J	
Umieszcz	M, P		
Wrocanka	J		

Skróty: **M** - MKS, **J** - Jasiel, **P** - inni operatorzy prywatni.

Źródło: Opracowanie własne

Docelowo w perspektywie 2022 r. przewozy PUP mają zapewnić obsługę komunikacyjną 100% sołectw na terenie powiatu bezpośrednio lub przez przystanki odległe do 1 km dościa pieszego (12 minut spaceru). W 2020 r. będzie to 93% sołectw w powiecie:

- 8 sołectw gminy Kołaczyce (100%)
- 6 sołectw gminy Brzyska (86%) bez Lipnicy Dolnej (ok. 1,5 km do przystanku Wróblowa)
- 11 sołectw gminy Skołyszyn (79%) bez Bączal Dolny, Bączal Górny, Lipnica Górna
- 17 sołectw gminy Jasło (100%)
- 13 sołectw gminy Tarnowiec (76%) bez Brzezówka (tylko 2 pary kursów MKS we wtorki i piątki), Łubno-Opacie, Łubno Szlacheckie, Łubienko
- 18 sołectw gminy Nowy Żmigród (100%), w tym 3 sołectwa dojeżdżają do 1 km
- 9 sołectw gminy Krempana (100%)
- 8 sołectw gminy Osiek Jasielski (100%)
- 13 sołectw gminy Dębowiec (100%)

Docelowo istniejące linie komunikacyjne mają być uzupełnione o linie PUP zapewniające połączenia wewnątrzgminne np. Lipnica Górna-Skołyszyn, Łubienko-Tarnowiec, Zarzecze-Dębowiec. Taki model zaspokaja potrzeby realizacji połączeń wewnątrzgminnych, ale także międzygminnych.

W obsłudze miasta Jasła kluczowe jest zapewnienie konkurencyjnej pozycji transportu publicznego w obsłudze komunikacyjnej w skali powiatu, jak i wewnątrz samego miasta. Celem do realizacji tego zadania winny być następujące działania zgodnie z planem transportowym:

- Wysoka zsumowana częstotliwość kursowania przewozów PUP na głównych ciągach komunikacyjnych – w szczycie nie rzadziej niż co 15 minut dla skoordynowanych linii w ramach PUP, poza szczytem nie rzadziej niż co 30 minut;
- Jeden wspólny bilet na przewozy PUP (MKS +Jasiel + inni operatorzy);
- Stworzenie na obszarach obwarunka miasta węzłów przesiadkowych umożliwiających Park & Ride i Bike & Ride w rejonie przystanku Jasło Niegłowice od strony gmin Skołyszyn, Dębowiec, Osiek Jasielski, przystanku Gamrat z kierunku gmin Brzyska, Kołaczyce na linii autobusowe kursujące dla skoordynowanych linii nie rzadziej niż co 15 minut w szczycie 5:30-9:30, 13:30-17:30 wyposażonych w minimum 30-50 miejsc parkingowych oraz zintegrowanego centrum Intermodalnego w rejonie stacji kolejowej Jasło

PKP, Dworca Autobusowego, ul. Metzgera z parkingiem na minimum 100-150 aut na terenach kolejowych;

- Zakup nowych pojazdów do obsługi przewozów PUP;
- Rozszerzenie strefy płatnego parkowania w centrum Jasła.

Plan transportowy uwzględni powiązania z sąsiednimi powiatami - linie PUP docierają do ostatniego przystanku na terenie powiatu i docelowo mogą być przedłużone jako PUP na odcinku sąsiadującym. Celem zapewnienia komunikacji jest umożliwienie młodzieży szkolnej z sąsiednich powiatów zdobywania wykształcenia w powiecie jasielskim, czy tak jak w przypadku gminy Tarnowiec dojazdy do szkół w Jedliczach. Podobnie komunikacja ta pozwala w szerszym niż obecnie zakresie dojeżdżać do pracy wraz z zapewnionymi odwozami zarówno w zakładach wytwórczych, jak i usługach czy handlu. Celem transportu publicznego jest umożliwienie mieszkańcom powiatu i miasta Jasła dostępności do głównych obiektów użyteczności publicznej na poszczególnych osiedlach oraz stref przemysłowych na terenie Jasła.

Model przewozów wykorzystuje 3 dostępne źródła finansowania:

1. Dotacje do ulg ustawowych, docelowo dostępne tylko dla przewozów PUP
2. Dofinansowanie z FRPA uruchomione od września 2019 r. dla perspektywy 10-letniej
3. Rekompensatę ze strony organizatora przewozów, który obejmuje wkład własny wszystkich gmin powiatu, miasta Jasło i powiatu jasielskiego.

Tabela 18 Planowana praca eksploatacyjna PUP w ujęciu rocznym na obszarze działania Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim i komunikacji miejskiej na obszarze Jasła na terenie powiatu jasielskiego dla perspektywy 2028 r.

Rok	Szacowana minimalna liczba wozokm* wszystkich operatorów w ramach PUP w komunikacji powiatowej	W tym szacowana minimalna liczba wozokm* MKS Jasło w ramach PUP w komunikacji miejskiej	Zmiana rok do roku
2019	3 345 000	280 000	
2020	3 751 000	250 000	+12,15%
2021	3 780 000	252 000	+0,77%
2022	3 800 000	253 000	+0,53%
2023	3 800 000	253 000	Bez zmian
2024	3 815 000	254 000	+0,39%
2025	3 815 000	254 000	Bez zmian
2026	3 830 000	255 000	+0,39%
2027	3 830 000	255 000	Bez zmian
2028	3 830 000	255 000	Bez zmian

* liczba wozokm uwzględnia wykonywane przez MKS Jasiel przewozy komunikacji miejskiej na terenie Jasła w ilości 280 tys. wozokm

Źródło: opracowanie własne

Celem realizowanych przewozów jest zaspokojenie podstawowych potrzeb społeczności powiatu jasielskiego, zapewnienie dostępności na poziomie akceptowalnym dla różnych grup pasażerów, stworzenie realnej alternatywy dla odjazdów komunikacją indywidualną przez stworzenie oferty komplementarnej, opartej o standard ruchu cyklicznego, obejmującej obsługę docelowo wszystkich generatorów ruchu, adresowanej do różnych grup społecznych – młodzieży uczącej się, osób pracujących w przemyśle, usługach, handlu, administracji, służbie zdrowia i służbach mundurowych, wolnych zawodach, kulturze i oświacie, seniorów, turystów.

4.1. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

Zgodnie z definicją przyjętą w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12.04.2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. 2002.75.690 ze zm.) obiekty użyteczności publicznej są to ogólnodostępne budynki przeznaczone na potrzeby administracji publicznej, wymiaru sprawiedliwości, kultury, kultu religijnego, oświaty, szkolnictwa wyższego, nauki, wychowania, opieki zdrowotnej, społecznej lub socjalnej, obsługi bankowej, handlu, gastronomii, usług, w tym usług pocztowych lub telekomunikacyjnych, turystyki, sportu, obsługi pasażerów w transporcie kolejowym, drogowym, lotniczym, morskim lub wodnym śródlądowym, oraz inny budynek przeznaczony do wykonywania podobnych funkcji.

Te obiekty stanowią istotny czynnik ruchotwórczy. Szkoły czy miejsca pracy generują codzienny, cykliczny ruch o konkretnych porach dnia i określonym odcinku drogi. Inną kategorią generatorów ruchu są obiekty związane z kulturą, zakupami, ochroną zdrowia i życiem towarzyskim – ruch odbywa się tu nieregularnie o różnych porach.

W niniejszym dokumencie przy planowaniu sieci komunikacji powiatowej pod uwagę są brane punkty, które generują ruch międzygminny w ramach powiatu.

4.1.1. Główne urzędy i instytucje publiczne

Jedną z głównych grup generujących ruch są urzędy państwowe i samorządowe, a także instytucje publiczne powiatu jasielskiego.

Spis głównych urzędów i instytucji zlokalizowanych na terenie powiatu jasielskiego:

Miasto Jasło

- Urząd Miasta w Jasle - ul. Rynek 12
- Starostwo Powiatowe w Jasle - ul. Rynek 18
- Urząd Skarbowy w Jasle - ul. Stanisława Staszica 3
- Urząd Stanu Cywilnego w Jasle - ul. Rynek 12

- Urząd Pocztowy Jasło - ul. 3 Maja 4
- Zakład Ubezpieczeń Społecznych w Jasle - ul. Rynek 18 b
- Komenda Powiatowa Policji w Jasle - ul. Kościuszki 26
- Straż miejska w Jasle - ul. Polskiego Czerwonego Krzyża 2a
- Sąd Rejonowy w Jasle - ul. Armii Krajowej 3
- Prokuratura Rejonowa w Jasle - ul. Armii Krajowej 3
- PCK Zarząd Rejonowy w Jasle - ul. Igielna 7/2
- Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie (Rejon Dróg Wojewódzkich w Jasle) - ul. Niegłowska 6A
- Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Jasle - ul. Antoniego Koralewskiego 13
- Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego w Jasle - ul. Jana Kochanowskiego 3
- Powiatowy Inspektorat Weterynarii w Jasle - ul. Floriańska 92
- Powiatowy Urząd Pracy w Jasle - ul. Rynek 18
- Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Jasle - ul. Rynek 18

Gmina Jasło

- Urząd Gminy w Jasle - ul. Słowackiego 4
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Jasle - ul. Słowackiego 4
- Dom Dziecka w Wolicy - Wolica 63
- Zakład Karny w Jasle - Warzyce 467

Gmina Brzyska

- Urząd Gminy Brzyska - Brzyska 1
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Brzyskach - Brzyska 11a

Gmina Dębowiec

- Urząd Gminy Dębowiec - Dębowiec 101
- Urząd Pocztowy Dębowiec - Dębowiec 118

Gmina Kołaczyce

- Urząd Gminy w Kołaczycach - ul. Rynek 1
- Posterunek Policji w Kołaczycach - ul. Szewska 11
- Urząd Pocztowy Kołaczyce - ul. Szewska 146

Gmina Krempna

- Urząd Gminy w Krempnej - Krempna 85
- Urząd Pocztowy Krempna - Krempna 37

Gmina Nowy Żmigród

- Urząd Gminy w Nowym Żmigrodzie - ul. Mickiewicza 2
- Komisariat Policji w Nowym Żmigrodzie - ul. Mickiewicza 1
- Urząd Pocztowy Nowy Żmigród - pl. Generała Tadeusza Kościuszki 1

Gmina Osiek Jasielski

- Urząd Gminy w Osieku Jasielskim - Osiek Jasielski 112
- Urząd Pocztowy Osiek Jasielski - Osiek Jasielski 106

Gmina Skołyszyn

- Urząd Gminy w Skołyszyn - Skołyszyn 12
- Posterunek Policji w Skołyszynie - Skołyszyn 18
- Archiwum Państwowe w Rzeszowie, Oddział w Skołyszynie - Skołyszyn 249
- Urząd Pocztowy Skołyszyn - Skołyszyn 12

Gmina Tarnowiec

- Urząd Gminy w Tarnowcu - Tarnowiec 211
- Posterunek Policji w Tarnowcu - Tarnowiec 74
- Urząd Pocztowy Tarnowiec - Tarnowiec 38

4.1.2. Placówki oświatowe - szkoły ponadpodstawowe i wyższe

Uczniowie stanowią jedną z głównych grup użytkowników transportu zbiorowego. Ich przejazdy mają charakter stały, dla większości uczniów transport publiczny jest jedynym możliwym środkiem, aby dotrzeć do szkoły i z powrotem.

Powiat jasielski posiada rozbudowaną sieć szkół ponadpodstawowych. Na terenie powiatu znajdują się placówki o profilu ogólnokształcącym oraz zawodowym. Lokalizacja placówek oświatowych jest związana z określonymi potrzebami przewozowymi dzieci i

młodzieży, którzy muszą codziennie dojeżdżać z domu do szkoły i z powrotem. Powiat prowadzi 8 szkół ponadpodstawowych i 5 placówek edukacyjno-wychowawczych.

Sieć szkół w Powiecie Jasielskim tworzą:

- I Liceum Ogólnokształcące im. Króla St. Leszczyńskiego w Jaśle - ul. Tadeusza Czackiego 4
- II Liceum Ogólnokształcące im. ppłk. J. Modrzejewskiego w Jaśle - ul. Floriańska 24
- Zespół Szkół Technicznych im. Bohaterów Września w Jaśle - ul. Stanisława Staszica 30
- Zespół Szkół Usługowych i Spożywczych w Jaśle - ul. Stanisława Staszica 30B
- Zespół Szkół Nr 3 im. Stanisława Pawłowskiego w Jaśle - ul. Szkolna 23
- Zespół Szkół Nr 4 w Jaśle - ul. Sokoła 6
- Zespół Szkół Budowlanych im. Króla K. Wielkiego w Jaśle - ul. Szkolna 21A
- Liceum Ogólnokształcące im. M. Skłodowska-Curie w Kołaczycach - ul. Aleja Jana Pawła II 3

Ponadto Powiat Jasielski prowadzi :

- Specjalny Ośrodek Szkolno – Wychowawczy im. J. Korczaka w Jaśle - ul. ks. Piotra Skargi 47
- Centrum Kształcenia Praktycznego w Jaśle Stanisława - ul. Staszica 30d
- Młodzieżowy Dom Kultury w Jaśle - ul. Jana Pawła II 8A
- Poradnię Psychologiczno – Pedagogiczną w Jaśle - ul. Juliusza Słowackiego 6
- Powiatowy Ośrodek Edukacji Nauczycieli w Jaśle - ul. Sokoła 6

Placówki dotowane przez Powiat Jasielski :

- Liceum Ogólnokształcące im. Mikołaja Kopernika w Nowym Żmigrodzie - ul. Mickiewicza 18,
- Zespół Szkół Stowarzyszenia Absolwentów Szkół Rolniczych w Trzcinicy - Trzcinica 79 Przysieki

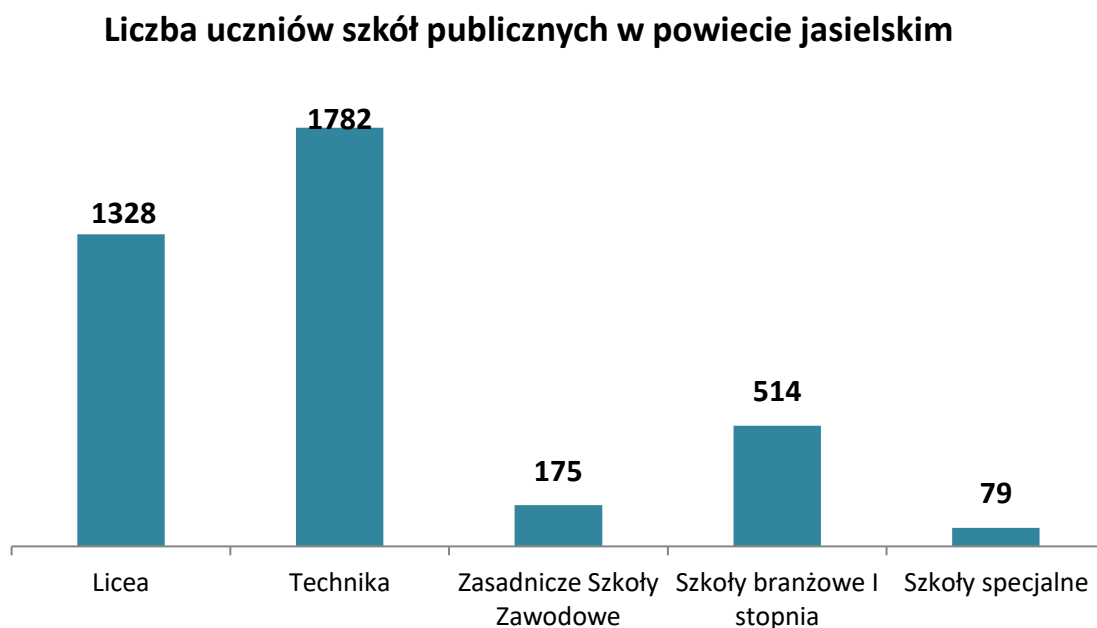
Szkoły niepubliczne ponadpodstawowe na terenie powiatu jasielskiego dotowane przez Powiat Jasielski:

- Liceum Ogólnokształcące dla dorosłych "Wszechnica" w Jaśle - ul. Szkolna 23
- Społeczne Liceum Ogólnokształcące w Jaśle - ul. Wincentego Pola 41
- Policealne Studium Zawodowe "Wszechnica" w Jaśle - ul. Szkolna 23
- Policealna Szkoła Opieki Medycznej "Żak" w Jaśle - ul. Karmelicka 3

- Policealna Szkoła Medyczna "Żak" w Jaśle - ul. Karmelicka 3
- Niepubliczna Szkoła Policealna w Jaśle - ul. Tadeusza Czackiego 2

Dla wzrostu znaczenia przewozów szkolnych kluczowe znaczenie będzie miała reforma edukacji do roku szkolnego 2019/2020, która znacząco zwiększy liczbę uczniów korzystających z transportu publicznego. Szacunkowo względem przedstawionych danych za 2018 r. wzrost można szacować na poziomie 30%.

Wykres 8. Liczba uczniów szkół publicznych uczących się na terenie powiatu jasielskiego w 2018 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

4.1.3. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Ważną rolę ruchotwórczą odgrywają strefy przemysłowe i duże zakłady pracy, które generują obok potoków szkolnych największy ruch w dni powszednie w godzinach szczytu.

Na terenie powiatu jasielskiego znajduje się Tarnobrzaska Specjalna Strefa Ekonomiczna EURO-PARK WISŁOSAN zarządzana przez Agencję Rozwoju Przemysłu S.A. Oddział w Tarnobrzegu, strefa ta obejmuje tereny inwestycyjne w Jaśle (42,1308 ha w

Warzycach i 10,8196 ha w Niegłowicach), rejon Rymanów (7,24 ha) oraz rejon Jedlicze (0,84 ha).

W Podstrefie Jasło TSSE EURO-PARK WISŁOSAN działalność prowadzą:

- Nowy Styl Sp. z o.o. - producent krzesel,
- BALTIC WOOD S.A. - producent paneli podłogowych,
- Lotos Asphalt Sp. z o.o. - producent materiałów hydroizolacyjnych,
- POLYMERNET Sp. z o.o. Sp. k. - producent węży siatkowych z polietylenu małej gęstości,
- POL-PANEL Sp. z o.o. - producent mebli i wyrobów drewnianych,
- Rymatex Sp. z o.o. - producent siatek do tarcz szlifierskich.

W powiecie jasielskim w 2018 roku zarejestrowanych było 8443 podmiotów gospodarki narodowej, z czego 6618 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. Nowo zarejestrowanych podmiotów w 2018 roku było 884. Spośród wszystkich podmiotów gospodarczych największą grupę stanowią mikro podmioty zatrudniające 0-9 pracowników.

Tabela 19 Ilość podmiotów gospodarczych zlokalizowanych na terenie powiatu jasielskiego według liczby zatrudnionych pracowników w 2018 roku

Liczba zatrudnionych	Podmioty gospodarcze
0-9	8064
10-49	314
50-249	59
250-999	6

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Na terenie powiatu jasielskiego głównymi podmiotami prowadzącymi działalność gospodarczą są:

- Dagmara Sp. z o.o. - ul. Alojzego Metzgera 4, Jasło
- „ERKO” Czełuśnica - Czełuśnica 80, Czełuśnica (Tarnowiec)
- Fabryka Armatur JAFAR S.A. - Przysieki 87, Przysieki (Skotyszyn)
- Huta Szkła S.A. - ul. Jana i Jędrzeja Śniadeckich 19, Jasło
- Habys Sp. z o. o. - ul. Przemysłowa 1, Jasło
- JASŁOMET PPH Sp. J. - ul. Floriańska 123, Jasło
- Lotos Infrastruktura S.A. - ul. 3 Maja 101, Jasło
- Orion Engineered Carbons Sp. z o.o. - ul. 3 Maja 83, Jasło
- Petrosoft.pl Technologie Informatyczne Sp. z o.o. - ul. 3 Maja 101, Jasło
- Tekpud Sp. z o.o. - ul. Towarowa 24, Gmina Jasło
- Trans - Wiert Sp. z o.o. - ul. Przemysłowa 11, Jasło
- Zakłady Przemysłu Owocowo-Warzywnego Naturex S.A. - ul. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego 29, Jasło
- PPHU Astra Sp. z o.o. - ul. Krajowice 5d, Jasło
- Zakład Cukierniczy „KEKS” S.A. - Sławęcín 30, Sławęcín (Skotyszyn)
- Zakład Tworzyw Sztucznych „Gamrat” S.A. - ul. Adama Mickiewicza 108, Jasło
- Confection sp. z o.o. - ul. Przemysłowa 1, Jasło
- ZPOiW „VORTUMNUS” - Lisów 179, Skotyszyn

4.1.4. Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne

Kolejną grupą generatorów ruchu są obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne, generują one przewozy o charakterze incydentalnym.

Na terenie powiatu jasielskiego znajdują się następujące placówki kultury:

- Jasielski Dom Kultury - ul. Hugona Kołłątaja 1
- Młodzieżowy Dom Kultury w Jaśle - ul. Jana Pawła II 8A
- Gminne Centrum Kultury i Czytelnictwa w Skołyszynie - Skołyszyn 283
- Gminne Centrum Kultury i Czytelnictwa w Brzyskach - Brzyska BN
- Gminny Ośrodek Kultury w Kołaczycach - ul. Szewska 11
- Gminny Ośrodek Kultury w Osieku Jasielskim - Osiek Jasielski BN
- Gminny Ośrodek Kultury Nowy Żmigród - ul. Mickiewicza 4
- Gminny Ośrodek Kultury w Dębowcu - Dębowiec 118
- Gminny Ośrodek Kultury w Tarnowcu - Tarnowiec 30
- Miejska Biblioteka Publiczna w Jaśle - ul. Hugona Kołłątaja 1
- Gminna Biblioteka Publiczna w Dębowcu - Dębowiec 362/2
- Gminna Biblioteka Publiczna w Kołaczycach - ul. Szewska 11
- Gminna Biblioteka Publiczna w Krempnej - Krempna 32
- Gminna Biblioteka Publiczna w Nowym Żmigrodzie - ul. Mickiewicza 4
- Gminna Biblioteka Publiczna w Tarnowcu - Tarnowiec 30
- Gminna Biblioteka Publiczna w Osieku Jasielskim - Osiek Jasielski BN
- Pedagogiczna Biblioteka Wojewódzka Filia w Jaśle - plac Żwirki i Wigury 8
- Muzeum Magurskiego Parku Narodowego w Krempnej - Krempna 59
- Muzeum Regionalne w Jaśle - ul. Stanisława Kadyiego 11
- Muzeum Narciarstwa w Cieklinie - Cieklin BN
- Skansen Archeologiczny „Karpacka Troja” w Trzciny - Trzcina 646

W powiecie jasielskim łącznie znajduje się 25 bibliotek i 8 punktów bibliotecznych, z których w ciągu 2018 roku skorzystało 15 456 osób. Funkcjonują także liczne kluby sportowe zajmujące się piłką nożną, sportami walki, lekkoatletyką, kolarstwem, pływaniem i sportami zespołowymi. Zarejestrowanych jest 55 Klubów Sportowych i Stowarzyszeń Kultury Fizycznej,

prowadzone są tu zajęcia z młodzieżą i osobami dorosłymi, w których ćwiczy 2698 członków i 514 osób nie będących członkami. Dla zrzeszonych w klubach organizowane są turnieje i mistrzostwa powiatu, a także obozy sportowe i wycieczki.

4.1.5. Ochrona zdrowia

Szpital to kolejny typ obiektów generujących ruch o charakterze incydentalnym. Podstawowym podmiotem zajmującym się ochroną zdrowia mieszkańców powiatu jasielskiego jest Szpital Specjalistyczny w Jaśle, znajdujący się przy ul. Lwowskiej 22. Szpital ten jest jedyną placówką udzielającą świadczeń zdrowotnych w zakresie leczenia szpitalnego w Powiecie Jasielskim. Szpital Specjalistyczny w Jaśle świadczy usługi w zakresie ratownictwa medycznego w ramach Szpitalnego Oddziału Ratunkowego wraz z Izbą Przyjęć oraz Działu Pomocy Doraźnej. Szpital realizuje również transport sanitarny w zakresie podstawowej opieki zdrowotnej oraz udziela świadczeń w zakresie nocnej i świątecznej opieki zdrowotnej.

W skład Szpitala Specjalistycznego w Jaśle wchodzi Centrum Szpitalne Jasło oraz Centrum Ambulatoryjne Jasło. W 2018 roku leczonych tu było 17,9 tys. pacjentów.

Oprócz Szpitala Specjalistycznego w Jaśle na terenie powiatu jasielskiego funkcjonują publiczne i niepubliczne przychodnie i ośrodki zdrowia, które są generatorami ruchu lokalnego.

Liczbę placówek ambulatoryjnych zlokalizowanych na terenie powiatu jasielskiego przedstawia tabela:

Tabela 20 Podmioty ambulatoryjne na terenie powiatu jasielskiego w 2018 r.

Podmioty ambulatoryjne	Liczba
Przychodnie ogółem	41
Praktyki lekarskie w miastach	13
Praktyki lekarskie na wsiach	9
przychodnie na 10 tys. ludności	4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

4.1.6. Obiekty handlowe

Centra handlowe oraz sklepy wielkopowierzchniowe stanowią istotną kategorię generatorów ruchu. Ruch generowany przez obiekty handlowe charakteryzuje się zmiennością w czasie w skali godzin, dni tygodnia, a także miesięcy. W ciągu dnia obserwuje się większe natężenia ruchu w tzw. szczycie handlowym, który w zależności od charakterystyki obiektu może przypadać na różne godziny.

Lista głównych obiektów handlowych w powiecie jasielskim:

- Galeria Jasło - ul. Jana Pawła II 37, Jasło
- Galeria Europa - ul. Tadeusza Kościuszki 29, Jasło
- Centrum Handlowe AGORA - ul. Kazimierza Wielkiego 14, Jasło
- Carrefour MARKET - ul. Baczyńskiego 20, Jasło
- Lidl - ul. Jana Pawła II 37, Jasło
- Kaufland - ul. Lwowska 24H, Jasło
- Biedronka - ul. 3-go Maja 32, Jasło
- Biedronka - ul. Kazimierza Wielkiego 26, Jasło
- Biedronka - ul. Szkolna B/N, Jasło
- Biedronka - ul. Rafineryjna B/N, Jasło
- Biedronka - ul. Mickiewicza 108, Jasło
- Biedronka - ul. Burmistrza Wiejowskiego 22, Kołaczyce
- Biedronka - Dębowiec 584, Dębowiec
- Biedronka - Mytarz 1, Mytarz, Nowy Żmigród

4.2. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

W stosunku do wydatków JST w 2019 r. w kolejnych latach przewidywany jest spadek ich łącznego zaangażowania finansowego w wykonywanie bieżących przewozów PUP. Wynika to głównie z planu pozyskania znacznie większych środków na przewozy z FRPA uruchomionego od września 2019 r. a wdrożonego stopniowo w perspektywie 3 miesięcy. Od

2022.r (spadek stawki z FRPA z maksymalnie 1 zł/km do 0,8 zł/km jest przewidywany 5% wzrost dopłaty do wozokm ze strony JST.

Tabela 21 Planowane dofinansowanie do przewozów PUP w ujęciu rocznym na obszarze działania Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim na terenie powiatu jasielskiego dla perspektywy 2028 r. z podziałem na środki z FRPA i organizatora przewozów tj. Powiatowo-Gminny Związek Komunikacyjny w Powiecie Jasielskim w cenach stałych z 2019 r.

Rok	Szacowane dofinansowanie z FRPA	Szacowana rekompensata ze środków organizatora przewozów	Łączna dopłaty do przewozów bez ulg ustawowych
2019	956 800 ⁷	5 340 639	6 297 439
2020	3 471 266	4 688 240	8 159 506
2021	3 500 000	4 688 240	8 188 240
2022	2 816 000	4 922 652	7 738 652
2023	2 816 000	4 922 652	7 738 652
2024	2 828 000	4 943 629	7 771 629
2025	2 828 000	4 943 629	7 771 629
2026	2 840 000	4 964 606	7 804 606
2027	2 840 000	4 964 606	7 804 606
2028	2 840 000	4 964 606	7 804 606

Źródło: opracowanie własne

W przypadku linii komunikacyjnych PUP, które są objęte planem i mają bieg do krańca powiatu np. Kołaczyce Kluczowa, Świącany Czermianka, Harkłowa itd. Możliwe jest bez korekty niniejszego planu transportowego ich przedłużenie poza granice działania związku komunikacyjnego w przypadku zawarcia odpowiednich porozumień z sąsiednimi JST jak np. gmina Szerzyny, Gmina Brzostek, czy powiatów gorlickiego, dębickiego, krośnieńskiego itp. Wówczas na terenie sąsiednich JST dofinansowanie do przewozów PUP będzie traktowane oddzielnie bez wpływu na przyjęty model finansowy na terenie powiatu jasielskiego.

⁷ Wartość wniosku od dofinansowanie do FRPA złożona w sierpniu 2019 r. Ponieważ zmiany w ofercie wynikające ze złożonego wniosku zostały wdrożone przez operatorów z opóźnieniem w X i XI 21019 r. faktyczne dofinansowanie z FRPA w 2019 r. nie przekroczy kwoty 450 tys. zł.

W okresie przejściowym tj. w latach 2019-2021 z racji na konieczność zapewnienia dojazdów młodzieży szkolnej do placówek oświatowych na terenie powiatu, lub powiatów przyległych w celu zapewnienia wzrostu gospodarczego i nieprzerwanego funkcjonowania zakładów pracy na terenie powiatu bez uszczerbku dla praw innych organizatorów przewozów związek komunikacyjny ma prawo dofinansować przewozy wykonywane w trybie przewozów regularnych na odcinku pozostającym poza granicami działania związku w celu zapobieżenia wykluczeniu komunikacyjnemu na styku z innymi JST pozostającymi poza obszarem działania związku, dla zapewnienia ciągłości przewozów, dla umożliwienia dojazdu do miejsc pracy i nauki usytuowanych na terenie powiatu jasielskiego lub o ile jest to w interesie społecznym poza jego granicami. W okresie późniejszym niezbędne jest zawarcie odpowiednich porozumień z sąsiednimi JST w celu objęcia całości linii dofinansowaniem z FRPA.

Powyższe odbywa się w trybie zakłócenia funkcjonowania przewozów, narażonych na zawieszenie i likwidację z powodu realizowania obsługi o charakterze trwale deficytowym poza terenem działania związku, ale w trosce o zachowanie spójności komunikacyjnej obszarów przyległych do powiatu jasielskiego w celu zapobieżenia tworzeniu białych plam komunikacyjnych i dla zachowania dojazdów osób korzystających z miejsc pracy czy nauki na terenie powiatu lub mieszkańcom powiatu jasielskiego poza granicami w jego sąsiedztwie. Obsługa komunikacyjna w tym trybie może odbyć się wyłącznie w powiązaniu do linii komunikacyjnych PUP realizowanych na obszarze objętym planem.

Tabela 22 Planowane dofinansowanie do przewozów PUP w ujęciu rocznym na obszarze działania Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim z podziałem na miasto Jasło, powiat jasielski i gminy w cenach stałych z 2019 r.

Rok	Rekompensata z miasta Jasła	Rekompensata z powiatu jasielskiego	Rekompensata z gmin
2019	2 280 676	814 603	2 245 360
2020	2 286 378	816 639	1 585 223
2021	2 286 378	816 639	1 585 223
2022	2 400 697	857 471	1 664 484
2023	2 400 697	857 471	1 664 484
2024	2 410 927	861 125	1 671 577
2025	2 410 927	861 125	1 671 577
2026	2 421 157	864 779	1 678 670
2027	2 421 157	864 779	1 678 670
2028	2 421 157	864 779	1 678 670

Źródło: opracowanie własne

Powyższe nakłady na funkcjonowanie PUP nie uwzględniają wymiany taboru na nowy, lecz tylko utrzymanie średniego wieku taboru na poziomie nie gorszym niż obecny tj. przy założeniu zakupu używanych autobusów na rynku wtórnym (nie starszych niż 15-letnie).

Dla potrzeb planu transportowego związku przyjęto wariant, że w perspektywie lat 2020-2023 będą dostępne środki pomocowe na zakup taboru dla PUP pochodzące z innego programowania na transport przyjazny środowisku, które nie zostaną wykorzystane w tej perspektywie. Warto przypomnieć, że na podobnych zasadach pod koniec poprzednich okresów programowania beneficjentami pomocy unijnej zostały np. Metro Warszawskie, SKM Warszawa, ŁKA, zwiększano wkład unijny dla innych projektów z pozyskanym dofinansowaniem, gdy pozostały niewykorzystane środki na inwestycje kolejowe. W obecnej perspektywie należy liczyć się ze znacznymi rezerwami w wydatkach względem planu zawartego np. w Krajowym Programie Kolejowym, czy w wydatkach GDDKIA na drogi z racji na znaczne opóźnienia wydatkowania środków na inwestycje w przypadku zrywania kontraktów⁸.

Powyższe w świetle wypowiedzi podsekretarza stanu Mariusza Webera (sprawozdawcy uchwalonej ustawy FRPA) o potrzebie zapewnienia inwestycji na odtworzenia majątku trwałego taboru autobusowego w tych przewozach pozwala założyć w ciągu 4 lat:

- przygotowanie przez Powiatowo-Gminny Związek Komunikacyjny w Powiecie Jasielskim wniosków o zakup nowego taboru autobusowego przy zapewnieniu wkładu własnego 15% na poziomie przyjętym dla innych projektów w tabor autobusowy (tak jak np. zakupy autobusów dla MOF Rzeszów, czy MOF Stalowa Wola).
- Założenie zakupu autobusów typu MIDI w ramach programu wymiany taboru zapewniających dostępność dla niepełnosprawnych autobusów zgodnie z wymogami rozporządzenia 181 z 2011 r. przy zapewnieniu przez beneficjentów (organizator przewozów + operatorzy) udziału własnego w wysokości 1,8 mln zł - 2,7 mln zł. Dla zakupu 20-30 autobusów w latach 2020-23. Powyższe umożliwiłoby wykonywanie w 2024 r. 50-70% oferty taborem niskopodłogowym dostosowanym do potrzeb osób o

⁸ Patrz artykuł na portalu branżowym z dnia 2.09.2019 r. <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/opoznienia-w-inwestycjach-plk-na-liniach-123678-93298.html>, czy zapis z komisji infrastruktury z 16.07.2019 r. przedstawiciela GDDKIA <http://www.sejm.gov.pl/sejm8.nsf/biuletyn.xsp?documentId=98922C6172B8CED1C1258447002DEBBC>

ograniczonej sprawności i obniżenie średniego wieku taboru autobusowego w gestii Jasiela do 12 lat, a MKS-u do 11 lat dla wariantu z zakupem 30 autobusów.

- Wyposażenie autobusów w silniki z Euro-6 o niskiej emisji spalin
- Dostosowanie do przewozu większego bagażu, jak wózki dla dzieci, czy rowery, wózki dla niepełnosprawnych

Wg podziału zadań dofinansowania przewozów od roku 2020 r. do końca roku 2023 r. przy zapewnieniu dostarczenia 30 autobusów MIDI na potrzeby związku, w tym 22 dla Jasiela (wg procentu wykonywanej pracy eksploatacyjnej wynoszącej ok. 74%) i 8 na potrzeb MKS Jasło zapewnienie wkładu własnego winno wynosić:

1. 12,49% miasto Jasło
2. 39,11% powiat jasielski
3. 48,4% gminy powiatu jasielskiego

Dla dofinansowania w wysokości 2,7 mln zł daje to wielkości podane w poniższej tabeli. Po roku 2023 r. w ramach programowania w kolejnej perspektywie przyjęto dofinansowanie w wysokości 50% i zakup dla takiego działania autobusów w ilości 10 sztuk.

Tabela 23 Prognoza zapewnienia wkładu własnego dla zakupu 30 autobusów klasy MIDI w latach 2020-23 przy założeniu zapewnienia finansowania UE w wysokości 85% w ujęciu rocznym na obszarze działania Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim z podziałem na miasto Jasło, powiat jasielski i gminy w cenach stałych z 2019 r. i zapewnienia wkładu własnego

Rok	Wkład własny z miasta Jasła	Wkład własny z powiatu jasielskiego	Wkład własny z gmin	Liczba autobusów do zakupu
2020	84 307	263 993	326 698	7,5
2021	84 307	263 993	326 698	7,5
2022	84 307	263 993	326 698	7,5
2023	74 940	234 661	290 399	7,5
2024	74 940	234 661	290 399	2
2025	74 940	234 661	290 399	2
2026	74 940	234 661	290 399	2
2027	74 940	234 661	290 399	2
2028	84 307	263 993	326 698	2

Źródło: opracowanie własne

Kontrakt na zakup taboru może przewidzieć zakup większej liczby pojazdów np. 30 z dofinansowaniem unijnym ,a reszty np. po jednym czy dwoma, trzema w skali roku z zapewnieniem 100% udziału własnego (objęcia RPO Podkarpacia lata 2021-2026) w ramach opcji. Powyższe pozwoli na utrzymanie średniego wieku taboru do końca okresu obowiązywania planu w 2028 na poziomie niższym niż 13-14 lat (zakup w latach 2024-8 po jednym autobusie) lub zejście z wiekiem taboru na koniec 2028 r. do 10-11 lat (zakup w latach 2024-8 po dwa autobusy czyli poziomu bliskiego średniej unijnej)⁹.

W perspektywie lata 2021-2026 w trakcie nowego RPO Podkarpacia należy aplikować o pozyskanie środków na zakup kolejnych autobusów na potrzeby związku. W świetle powyższego podany zakres wydatków członków związku w latach 2024-2028 winien być traktowany jako zabezpieczenie w WPI środków na ten cel.

4.3. Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu jasielskiego

Gmina miejska Jasło odgrywa pod względem gospodarczym główną rolę w powiecie jasielskim. Jasło jest stolicą powiatu jasielskiego, zlokalizowane są tu najistotniejsze obiekty i instytucje służące mieszkańcom całego powiatu. Co za tym idzie znaczna część potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu jasielskiego związana jest z koniecznością dojazdu i powrotu z miasta Jasła. Głównym kierunkiem codziennych podróży są szkoły oraz miejsca pracy mieszkańców powiatu.

Potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu jasielskiego są ściśle powiązane z następującymi czynnikami:

- kierunki zmian w zagospodarowaniu przestrzennym,
- lokalizacja obiektów użyteczności publicznej,
- lokalizacja największych zakładów pracy,
- dominujące branże gospodarki,
- liczba i struktura wiekowa mieszkańców,

⁹ Obecnie średni wiek taboru 10 lat mają autobusy np. we Wrocławiu.

- struktura społeczno-zawodowa mieszkańców,
- liczba osób kształcących się,
- poziom zamożności mieszkańców.

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

Zasada powszechności dostępu obywateli do możliwości korzystania ze środków komunikacji w transporcie publicznym musi w szczególności uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Należy tak zorganizować transport publiczny, aby osoby te mogły w maksymalnym stopniu komfortowo i bez utrudnień przemieszczać się środkami transportowymi i korzystać z odpowiednio dostosowanej do tego celu infrastruktury.

Podstawową sprawą jest zapewnienie jak największej ilości pojazdów, które będą dawały możliwość wsiadania, wysiadania i bezpiecznego przewozu osobom niepełnosprawnym. Przystanki powinny być zlokalizowane możliwie jak najbliżej źródeł ruchu. W zakresie infrastruktury najważniejsza jest dostępność dworca autobusowego, gdzie należy zapewnić możliwość swobodnego dostępu do odpraw pasażerskich i stanowisk odjazdowych osobom niepełnosprawnym.

W celu umożliwienia osobom niepełnosprawnym samodzielnego przemieszczania się transportem zbiorowym należy zaprojektować taką wysokość peronów autobusowych, aby była ona dostosowana do wysokości podłogi w pojazdach przystosowanych do przewozu tych osób oraz umożliwienie podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej. Należy także zapewnić jak najkrótsze przejścia między różnymi rodzajami środków transportu oraz maksymalnie wyeliminować wszelkie przeszkody i bariery architektoniczne.

4.5. Podsumowanie

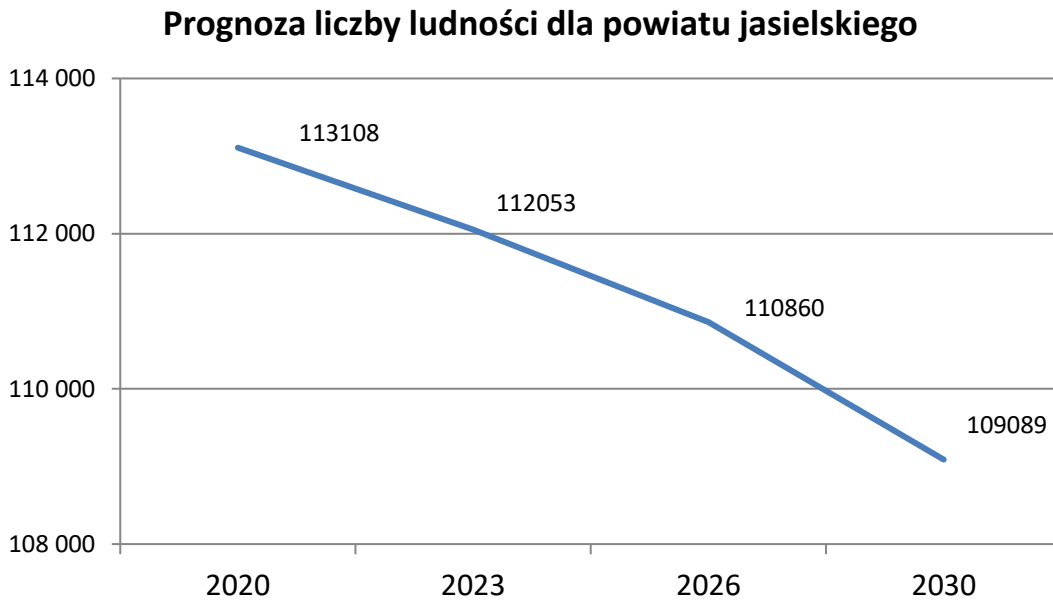
Położenie geograficzne powiatu jasielskiego oraz poszczególnych miast i gmin zlokalizowanych na jego terenie, ich wielkość i gęstość zaludnienia mają istotny wpływ na kształt sieci komunikacyjnej. Przy planowaniu przebiegu poszczególnych linii transportowych w szczególności należy wziąć pod uwagę:

- gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym oraz problem migracji,
- rozmieszczenie obiektów użyteczności publicznej,
- lokalizację siedzib jednostek samorządowych,
- lokalizację głównych zakładów pracy oraz specjalnej strefy ekonomicznej,
- naukę i szkolnictwo - rozmieszczenie szkół wyższych oraz liczbę młodzieży w poszczególnych gminach,
- ochronę zdrowia - usytuowanie przychodni i szpitali,
- lokalizację centrów handlowych.

Niniejszy plan transportowy ma na celu stworzenie sieci połączeń transportowych, która sprostą obecnym i przyszłym potrzebom transportowym mieszkańców powiatu jasielskiego. Biorąc pod uwagę aktualną charakterystykę demograficzną mieszkańców powiatu oraz prognozy należy oczekiwać zmniejszenia się liczby osób korzystających z transportu publicznego. Z punktu widzenia rozwoju transportu publicznego przedstawiona prognoza ludności jest zjawiskiem niekorzystnym.

Na przestrzeni lat liczba ludności w wieku produkcyjnym odnotuje największy spadek, natomiast nastąpi wzrost ludności w wieku poprodukcyjnym, która nie korzysta z transportu publicznego regularnie, a jedynie sporadycznie. W wyniku spadku ludności w wieku przedprodukcyjnym zmniejszy się liczba dzieci i młodzieży na liniach kursujących ze wsi do miast na liniach dojazdowych do szkół.

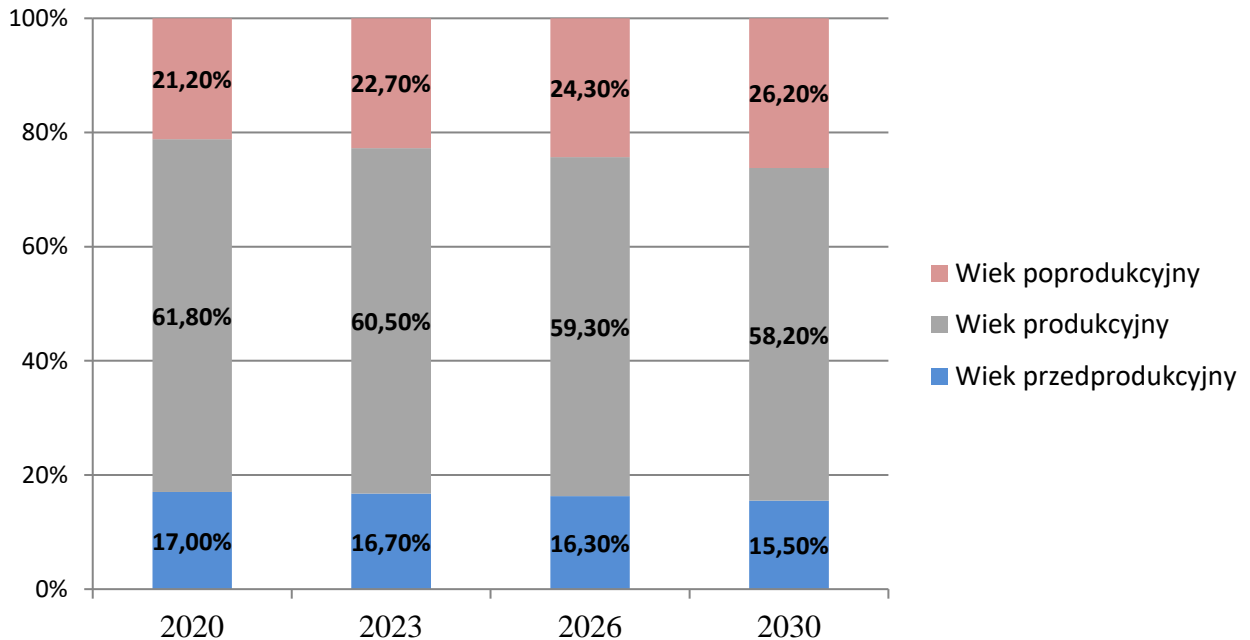
Wykres 9. Prognoza liczby ludności dla powiatu jasielskiego na lata 2020-2030



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wykres 10. Prognozowane zmiany w strukturze wiekowej wg ekonomicznych grup wieku w powiecie jasielskim w latach 2020-2030

Prognoza liczby ludności powiatu jasielskiego wg ekonomicznych grup wieku



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

W województwie podkarpackim obserwuje się tendencję do rozwoju głównych aglomeracji miejskich wraz z przyległymi obszarami, będą one nadal przyciągać ludność z

obszarów peryferyjnych, zatem należy się spodziewać, iż liczba pasażerów na liniach kursujących do Miasta Jasła nadal będzie kształtowała się na wysokim poziomie, gdyż jest to największe miasto powiatu z pełną infrastrukturą usługowo-socjalną i największy rejon zapewniający miejsca pracy.

Pomimo niekorzystnych prognoz należy rozwijać sieć połączeń, ofertę przewozową oraz realizować inwestycje infrastrukturalne dostosowane do potrzeb mieszkańców. Założenia przyjęte w niniejszym planie transportowym pozwolą na rozwiązanie stwierdzonych obecnie problemów komunikacyjnych, a także pozwolą na zaspokojenie przyszłych potrzeb wynikających z prognoz starzenia się społeczeństwa powiatu jasielskiego.

5. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Intensywny rozwój motoryzacji i wynikające z tego zanieczyszczenie środowiska, zatłoczenie dróg oraz problemy społeczne są tylko niektórymi aspektami wpływającymi na pogarszanie się życia na terenach zurbanizowanych. Pożądane jest dążenie do oparcia polityki transportowej o zasady zrównoważonego rozwoju, które ma na celu między innymi zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publicznym transportem zbiorowym a transportem indywidualnym.

Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne w głównej mierze od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napełnienia i wskaźnika motoryzacji, czyli liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2018 r. w powiecie jasielskim zarejestrowanych było 69451 samochodów osobowych, co oznacza, że wskaźnik motoryzacji wyniósł 609,4.

W poniższej tabeli przedstawiono wartość wskaźnika motoryzacji dla powiatu jasielskiego na przestrzeni ostatnich pięciu lat.

Tabela 24. Wskaźnik motoryzacji dla powiatu jasielskiego w latach 2014-2018

2014	2015	2016	2017	2018
536,8	551,6	573,9	590,9	609,4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Rosnący wskaźnik motoryzacji oznacza, że w powiecie przybywa samochodów osobowych, które stanowią konkurencję dla transportu zbiorowego. Prowadzenie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu ma na celu zmniejszenie obciążenia ruchem sieci drogowej m.in. poprzez zaproponowanie atrakcyjnej oferty przewozowej w transporcie zbiorowym.

Na obszarze działania Powiatowo-Gminnego Związku Komunikacyjnego w Powiecie Jasielskim dominujący charakter ma komunikacja autobusowa, która zapewnia dobrą dostępność sieci przystankowej, wysoką częstotliwość kursowania w dni robocze,

zaspokojenie podstawowych potrzeb przewozowych. Transport kolejowy pełni funkcję uzupełniającą i ma znaczenie ponadregionalne i regionalne.

W roku 2014 zostały przeprowadzone badania opublikowane w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu jasielskiego” z roku 2014, które wskazują na to, iż większość mieszkańców powiatu jasielskiego (62%) dojeżdża do miejsca nauki lub pracy, są to przejazdy obligatoryjne, wykonywane przeważnie dwukrotnie w dzień roboczy, przy czym 52% respondentów ma możliwość korzystania z samochodu. Dla tych osób komunikacja zbiorowa jest jedynie alternatywą dla komunikacji indywidualnej, z której mogą korzystać, jeśli będzie ona przynosić wymierne korzyści w stosunku do podróży samochodem. Korzyścią taką może być czas, koszt lub wygoda podróży. Pozostali respondenci (48%) nie mają możliwości samodzielnego korzystania z samochodu. Osoby te odbywają swoje podróże za pośrednictwem komunikacji zbiorowej, samochodem jako pasażerowie, pieszo lub korzystają z innych środków transportu.

Z przeprowadzonych wówczas badań wyłonił się obraz, jak pasażerowie widzą komunikację zbiorową i jak pasażerowie i potencjalni pasażerowie chcieliby, aby ona wyglądała. Ogólna ocena, w pięciostopniowej skali, wyniosła 3,75. Realizacja najistotniejszego, wg wskazań ankietowanych, postulatu – kosztu, została oceniona jako jedna z najłagodniejszych (3,67), ponadto to właśnie koszt został wskazany przez największą grupę (21%) jako aspekt, który powinien ulec poprawie, aby częściej korzystać z usług transportu zbiorowego. Jeszcze niżej (3,62) została oceniona częstotliwość – drugi najistotniejszy postulat, poniżej średniej znalazła się także trzecia w hierarchii bezpośredniość. Przede wszystkim te trzy postulaty (dające razem 44% wśród odpowiedzi na pytanie „jakość realizacji którego z postulatów musiałaby być w pierwszej kolejności poprawiona aby zaczął Pan / zaczęła Pani częściej korzystać z transportu zbiorowego?”) należy mieć na względzie podczas tworzenia oferty publicznego transportu zbiorowego. Ponad 10% wskazań jako najważniejsze postulaty otrzymały jeszcze niezawodność i dostępność – jednak poziom ich realizacji został oceniony jako jeden z najlepszych (odpowiednio 3,87 i 3,84). Wskazanie przez respondentów czasu podróży jako mniej istotnego niż niezawodność i punktualność świadczy o potrzebie przewidywalności i stabilności oferty. Rytmiczność została wskazana jako najłagodniej realizowany postulat (3,57), jednak jednocześnie najwięcej osób wskazało ją jako najmniej istotną (13,3%). Drugi najgorszy wynik otrzymał postulat dostosowania

pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych (3,58), został on wskazany przez 1,5% jako najważniejszy. Faktem jest, że realizacja tego postulatu jest istotna dla niewielkiej grupy osób, lecz jest to grupa specyficzna – szczególnie zagrożona ograniczeniem mobilności. Postulatem wskazanym jako mało istotny jest informacja, jednak z obiektywnego punktu widzenia jest to aspekt bardzo istotny, pozwalający na sprawne korzystanie z systemu.

Wyniki badań ankietowych wskazały, że transport autobusowy na terenie powiatu jasielskiego może stanowić istotną konkurencję wobec transportu indywidualnego. Systematyczne wdrażanie postulatów wynikających z realnej potrzeby zrównoważenia całego systemu transportowego powiatu będzie wpływać na wybór rodzaju środka transportu jakim mieszkańcy będą podróżować oraz przyczyni się do wzrostu liczby podróży odbywanych publicznym transportem zbiorowym.

Przeprowadzone w roku 2014 badania dotyczyły obszaru powiatu jasielskiego, obszar ten pokrywa się z obszarem, na którym obecnie działa Powiatowo-Gminny Związek Komunikacyjny. Z racji na fakt, że ówczesne badania zachowań komunikacyjnych dotyczyły rynku nieuregulowanego (bez przewozów PUP) wnioski wynikające z badań preferencji pasażerów mogą być adoptowane do potrzeb niniejszego planu transportowego.

6. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

6.1. Organizacja systemu informacji pasażerskiej

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakłada na organizatora publicznego transportu zbiorowego następujące obowiązki:

- podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy na wszystkich przystankach oraz dworcach,
- podawania cennika opłat w pojazdach i na dworcach wraz z uprawnieniami do przejazdów ulgowych,
- podawania regulaminów przewozu na dworcach i wyciągu z regulaminu w pojazdach.

Ponadto Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy określa informacje rozkładowe jakie powinny się znaleźć na przystankach i dworcach autobusowych. W przypadku przystanków są to odjazdy środków transportowych bądź określona w minutach częstotliwość kursowania. Dodatkowo przy każdym z kursów należy podać terminy kursowania (nie dotyczy kursów drogowego transportu zbiorowego wykonywanego codziennie).

W myśl zapisów w/w rozporządzenia przewoźnik wykonujący regularny przewóz osób zobowiązany jest podać rozkład jazdy do publicznej wiadomości poprzez:

- zamieszczenie go na swojej stronie internetowej;
- przekazanie rozkładu jazdy organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, na którego obszarze przewoźnik wykonuje przewozy, celem podania do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera;
- przekazanie rozkładu jazdy oraz informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem, celem zamieszczenia informacji dotyczącej rozkładu jazdy na danym obiekcie;
- zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na wszystkich przystankach komunikacyjnych lub dworcach wymienionych w rozkładzie jazdy.

6.2. Planowany system informacji pasażerskiej

Informacja pasażerska będzie dostępna:

- w momencie wystąpienia potrzeby przewozowej,
- w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej,
- w czasie odbywania podróży środkami transportu zbiorowego.

Aby informacja pasażerska była dostępna na każdym etapie procesu przemieszczania się, treści istotne z punktu widzenia podróżnego należy publikować:

- w Internecie (w tym poprzez aplikacje dedykowane urządzeniom mobilnym, np. smartfonom i tabletom),
- na przystankach,
- w pojazdach komunikacji publicznej.

W poniższej tabeli zestawiono sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji.

Tabela 25 Organizacja systemu informacji pasażerskiej

Miejsce publikacji	Zakres informacji
Internet i aplikacje mobilne	Rozkłady jazdy dostępne w postaci elektronicznej platformy oparte na e-podróżniku
	Rozkłady jazdy dostępne w postaci plików pdf dla poszczególnych linii komunikacyjnych w wersji pełnej i skróconej (najważniejsze przystanki)
	Wszystkie rozkłady jazdy, system taryfowy, ceny biletów i prawa wraz z obowiązkami pasażerów i operatorów winny być docelowo umieszczone na jednej platformie cyfrowej opartej o Związek Komunikacyjny
	Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie)
	Informacje o zarządcy przystanków komunikacyjnych i sposobie skontaktowania się z nim
	Jedna strona internetowa zawierająca wszystkie niezbędne informacje dla pasażera, łącznie z możliwością zakupu biletu on-line

Przystanki komunikacyjne	Nazwa przystanku i numer słupka
	Informacja o statusie przystanku (np. przystanek na żądanie)
	Wykaz linii autobusowych z przewidzianym postojem na przystanku i informacja w jakim kierunku odjeżdżają autobusy
	Informacja o zarządcy przystanku komunikacyjnego i sposobie skontaktowania się z nim
	Rozkład jazdy
	Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej
	Schemat sieci komunikacyjnej (na wybranych przystankach np. siedziby gmin, główne punkty ruchotwórcze)
	Na obszarze Jasta winien być rozszerzony SIP na elektronicznych tablicach podający odjazdy autobusów w czasie rzeczywistym. Wymaga to przy okazji odtwarzania majątku trwałego operatorów do realizacji przewozów wyposażenia pojazdów w moduły GPS
Pojazdy komunikacji zbiorowej	Numer linii lub kierunek jazdy z wyszczególnionymi ważniejszymi miejscowościami pośrednimi (pozwalającymi pasażerom jednoznacznie określić trasę przejazdu)
	Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie)
	Regulamin przewozów
	Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej

Źródło: Opracowanie własne

Dodatkowo centrum intermodalne (przesiadkowe) po 2021 r. powinno zapewniać dostęp do ogrzewania w porze chłodnej poczekalni dla podróżnych, informacji o rozkładach jazdy, cenach biletów oraz być wyposażone w węzeł sanitarny. Funkcjonowanie centrum powinno być finansowane z opłat za zatrzymanie autobusów i dopłat ze strony Związku oraz innych przychodów.

7. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Zrównoważony rozwój ma na celu zapewnienie realizacji potrzeb transportowych mieszkańców i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu w sposób efektywny i ekonomiczny. Planowanie transportu publicznego powinno być oparte o świadomość znaczenia mobilności komunikacyjnej jako wyznaczającej rozwój społeczny i gospodarczy regionu, z uwzględnieniem jej negatywnych skutków takich jak wypadki komunikacyjne, destrukcyjny wpływ na środowisko naturalne, czy zatłoczenie.

Dzięki zoptymalizowaniu sieci komunikacyjnej i ciągłej poprawie jakości oferowanych usług przewozowych, publiczny transport zbiorowy stanie się realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Zwiększenie atrakcyjności oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego przyczyni się do zwiększenia popytu na te usługi poprzez pozyskanie nowych pasażerów. Beneficjentami zwiększenia sprawności funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego będą pasażerowie, jak i wszyscy użytkownicy systemu transportowego oraz środowisko naturalne.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego w Powiecie Jasielskim są:

- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne oraz kierunki zagospodarowania przestrzennego obszaru,
- prognozy zapotrzebowania transportowego, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze oraz źródła ruchu,
- przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej obszaru,
- założenia rozwoju systemu komunikacyjnego,
- uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego.

Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego obejmują:

- podejmowanie działań i prace w celu uwzględnienia dla sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej „U” zmodernizowanych dróg poprawiających dostępność terytorialną i skracających czas podróży,
- zapewnienie powiązań komunikacji ponadregionalnej z lokalną na węzle intermodalnym,
- rozszerzenie w miarę pozyskiwania pasażerów dostępności komunikacji w dni wolne,
- zmiany systemu taryfowego w celu zapewnienia najwyższej atrakcyjności pasażerom kupującym bilety długoterminowe (miesięczne, kwartalne, czy roczne),
- wprowadzenia atrakcyjnych, względem kosztów jazdy samochodem w kilka osób, biletów zniżkowych dla rodzin, grup pasażerów w celu zachęcenia do zmiany środka transportu na publiczny.

8. Część graficzna Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu jasielskiego

9. Słownik pojęć i używanych skrótów

Lp.	Pojęcie	Opis
1	Plan Transportowy (skrót PT)	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności: 1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; 3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych; 4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; 5. Zasady organizacji rynku przewozów; 6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej; 7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera; 8. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
2	Organizator publicznego transportu zbiorowego	Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu jasielskiego jest Powiatowo-Gminny Związek Komunikacyjny w Powiecie Jasielskim.
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 bądź liniach komunikacyjnych określonych 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.
5	Kordon	Przekrój wokół pewnego obszaru, np. wokół śródmieścia miasta lub granica administracyjna miasta.
6	Ekran	Przekrój tworzący bariery, np. most lub linia kolejowa.
7	Rekompensata	Środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Przyznawane albo z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg (ustawowych / wprowadzonych przez organizatora), albo poniesionych kosztów związanych ze świadczeniem usług w zakresie transportu zbiorowego, z uwzględnieniem wysokości tzw. „rozsądnego zysku”.

8	Refundacja (dotacja refundacyjna)	Forma rekompensaty przyznawana operatorowi publicznego transportu zbiorowego z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg ustawowych albo wprowadzonych przez organizatora. Zwana jest także dotacją refundacyjną. Dotacja dotyczy zwrotu różnic pomiędzy pełnymi cenami biletów a cenami biletów ulgowych.
9	PUP	Przewozy o charakterze użyteczności publicznej
10	FRPA	Fundusz rozwoju przewozów autobusów o charakterze użyteczności publicznej
11	PKP	Polskie Koleje Państwowe
12	DA	Dworzec Autobusowy
13	GPR	Generalny Pomiar Ruchu
14	Paskm	Prace przewozowa wyrażona w pasażerokm
15	Wozkm	Praca eksploatacyjna wyrażona w wozokm
16	DK	Droga krajowa
17	DW	Droga wojewódzka
18	DP	Droga powiatowa
19	DG	Droga gminna
20	RPO	Regionalny Program Operacyjny
21	Wspólny bilet	Bilet umożliwiający przejazd z przesiadkami na jednym bilecie bez ponoszenia dodatkowych kosztów przejazdu
22	PKP PLK	Polskie Linie Kolejowe – krajowy zarządca infrastruktury kolejowej
23	PKP Intercity	Narodowy, kolejowy przewoźnik dalekobieżny
24	RRJ	Roczny rozkład jazdy pociągów
25	SK	Słowacja
26	UA	Ukraina
27	RP	Rzeczpospolita Polska
28	TLK	Twoje Linie Kolejowe
29	UTK	Urząd Transportu Kolejowego
30	GDDKIA	Główna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
31	LK	Linia kolejowa
32	PGZK	Powiatowo-Gminny Związek-Komunikacyjny w Powiecie Jasielskim
33	JST	Jednostki samorządu terytorialnego

Normatywne akty prawne stanowiące podstawę do opracowania planu transportowego

Lp.	Akty prawne
1	Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. nr 5 poz. 13 z 11 grudnia 2010 r. z późniejszymi zmianami)
2	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego transportu publicznego (Dz.U. nr 117 poz. 684 z 2011 r.)

3	Rozporządzenie 1370/WE z 23.X.2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu publicznego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/ 69 i (EWG) nr 1107/70
4	Rozporządzenie 1371/WE z 23.X.2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym
5	Rozporządzenie 181/WE z 16.II.2011 r. dotyczące praw pasażerów transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004
6	Ustawa prawo o ruchu drogowym z 20 czerwca 1997 r. z późniejszymi zmianami
7	Ustawa o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 r. z późniejszymi zmianami
8	Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. 2019 poz. 1123)
9	Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 29.XII.2017 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie rozkładów jazdy (Dz.U. 2018 poz. 202)