



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO

Rzeszów, dnia 24 czerwca 2025 r.

Poz. 2743

UCHWAŁA NR XIV/100/2025 RADY POWIATU KROŚNIEŃSKIEGO

z dnia 13 czerwca 2025 r.

w sprawie przyjęcia aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Krośnieńskiego (Plan Transportowy)

Na podstawie art. 12 pkt 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie powiatowym (Dz.U. z 2024 r. poz. 107 z późn.zm.), art. 9 ust. 1 pkt 3, art. 11 ust. 2 w związku z art. 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2025 r. poz. 285) uchwala się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się aktualizację Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Krośnieńskiego (Plan Transportowy) stanowiącą załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Krośnieńskiego.

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

Przewodniczący Rady

Marcin Józefowicz

Załącznik do Uchwały Nr. XIV/100/2025
RADY POWIATU KROŚNIEŃSKIEGO
z dnia 13 czerwca 2025 r.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Krośnieńskiego

Spis treści

1. Wstęp	4
1.1. Cel opracowania	4
1.2. Zakres planu	6
1.3. Definicje i określenia	6
2. Charakterystyka obszaru objętego planem transportowym	8
2.1. Informacja ogólna.....	8
2.2. Sytuacja społeczno-demograficzna	11
2.3. Charakterystyka gmin objętych planem transportowym	16
2.3.1. Gmina Rymanów	17
2.3.2. Gmina Chorkówka	19
2.3.3. Gmina Jedlicze	20
2.3.4. Gmina Iwonicz-Zdrój	22
2.3.5. Gmina Dukla	23
2.3.6. Gmina Korczyna	25
2.3.7. Gmina Krościenko Wyżne	27
2.3.8. Gmina Miejsce Piastowe	28
2.3.9. Gmina Wojaszówka	29
2.3.10. Gmina Jaślicka	31
2.4. Ochrona środowiska naturalnego w Powiecie Krośnieńskim	32
3. Diagnoza i ocena infrastruktury transportowej powiatu oraz planowanie transportu	35
3.1. Drogi publiczne	35
3.2. Sieć kolejowa w Powiecie Krośnieńskim	42
3.3. Ścieżki rowerowe	45
4. Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	49
4.1. Autobusowy transport publiczny	50
4.2. Integracja różnych rodzajów środków komunikacji – węzły przesiadkowe	57
5. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	61
5.1. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem transportowym	61
5.2. Najistotniejsze generatory ruchu – obiekty użyteczności publicznej	67
5.3. Określenie obszarów o największym potencjalnym zapotrzebowaniu na przewozy	71
5.4. Uwarunkowania rozwiązań przestrzennych powiązanych z działalnością transportową	72

5.5. Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego	73
5.6. Podział zadań przewozowych	75
6. Preferencje dotyczące wyboru środków transportu na podstawie badań ankietowych	76
7. Zasady organizacji rynku przewozów	82
7.1. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego	85
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	86
9. Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.....	89
10. Określenie trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego	91
11. Przewidywane finansowanie usług przewozowych.....	93
12. Ocena systemu transportowego ziemskiego Powiatu Krośnieńskiego wraz z propozycją kierunków zmian	94
13. Wnioski wraz z rekomendacjami dalszych działań.....	100
Spis tabel	103
Spis wykresów.....	103
Spis rysunków.....	104

1. Wstęp

Plan transportowy dla Powiatu Krośnieńskiego, został zaktualizowany przez zespół pracowników Wydziału Komunikacji i Transportu w Starostwie Powiatowym w Krośnie na podstawie planu transportowego opracowanego w październiku 2024 r. przez spółkę Blue Ocean Business Consulting sp. z o.o. Niniejszy dokument będzie stanowić podstawę do wypracowania kierunków rozwoju systemu transportowego, likwidacji jego barier rozwojowych, zwiększenia dostępności komunikacyjnej oraz wzrostu spójności terytorialnej.

Podstawą prawną uchwalenia planu transportowego jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr. 5, poz.13 z późn.zm.) zwana dalej ustawą oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684) zwane dalej rozporządzeniem. Ustawa i rozporządzenie wykonawcze wydane z jej upoważnienia określają zakres analiz, założeń oraz ustaleń planu transportowego.

Zgodnie z zapisami ustawy, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa, powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art. 8):

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

Zakres przedmiotowy planu transportowego został określony w art. 12 ustawy oraz w rozporządzeniu w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Plan transportowy uchwalony przez właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego jako akt prawa miejscowego, jest podawany do publicznej wiadomości przez jego ogłoszenie we właściwym dla organizatora dzienniku urzędowym. W procedurze jego uchwalenia należy uwzględnić etap przeznaczony na konsultacje społeczne, zorganizowane w formie określonej w art. 10, podczas których swoje opinie mogą zgłaszać wszyscy interesariusze planu. Jednocześnie przed uchwaleniem organizator ma obowiązek uzgodnić projekt z właściwymi organami sąsiadujących jednostek, wskazanymi w art. 13 ust. 1-3 ustawy.

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju.

1.1. Cel opracowania

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu dla Powiatu Krośnieńskiego jest zapewnienie możliwości organizacji efektywnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej planowanych na obszarze powiatu, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju. Zaplanowane w dokumencie rozwiązania opierają się na podniesieniu znaczenia mobilności komunikacyjnej dla rozwoju społeczno-gospodarczego,

przy uniknięciu negatywnych skutków niekontrolowanego rozwoju transportu indywidualnego. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

Cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiągnięty poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- poprawa dostępności transportowej i jakości transportu - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych,
- poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów,
- integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym,
- wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru - instrument rozwoju gospodarczego,
- poprawa bezpieczeństwa - redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu,
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

Niniejszy plan transportowy jest ukierunkowany na dalszy rozwój i doskonalenie funkcjonowania transportu publicznego na terenie powiatu, dla podnoszenia jakości życia mieszkańców, przy równoczesnej poprawie efektywności i konkurencyjności komunikacji zbiorowej. Wdrażanie postulatów planu zachęcać będzie do korzystania z transportu zbiorowego, a obecnych jego użytkowników do częstszego podróżowania transportem publicznym. Wizja transportu publicznego zakłada funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym, dostępnego także dla osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

Celem planu jest osiągnięcie takiej sprawności funkcjonowania transportu, przy rosnącej motoryzacji, aby poprzez wzmocnienie roli transportu publicznego co najmniej powstrzymać, a najlepiej odwrócić zjawisko przenoszenia się pasażerów z transportu publicznego do indywidualnego. Aby ten cel był możliwy do osiągnięcia, oferta transportu publicznego musi być konkurencyjna w stosunku do transportu indywidualnego, a więc charakteryzować się wysoką jakością, a w strefach z ograniczonym indywidualnym ruchem samochodowym, transport publiczny musi przejąć jego rolę. System transportowy powinien być wewnętrznie zrównoważony, co oznacza symbiozę między ruchem samochodowym, transportem publicznym, ruchem pieszym i rowerowym. Rozwój infrastruktury drogowej nie może odbywać się kosztem ograniczania rozwoju infrastruktury dla transportu publicznego, ruchu pieszego, czy rowerowego, a mieszkańcy powinni mieć możliwość wyboru środka transportowego. Mieszkańcy oprócz możliwości poruszania się samochodem powinni mieć tworzone warunki do podróżowania transportem publicznym, rowerem, czy pieszo, a ruch samochodowy nie może takiej ewentualności wykluczać.

1.2. Zakres planu

Plan transportowy jest dokumentem składającym się z:

- części diagnostycznej, obejmującej charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego planem, z siecią komunikacyjną tego obszaru oraz oceną społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu,
- części planistycznej, obejmującej finansowanie rozwoju transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądaną standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu uwzględniono zapisy planów transportowych wyższego rzędu, tj. planu krajowego i Województwa Podkarpackiego.

Przyjęta struktura planu transportowego jest zgodna z art. 12. ust. 1. ustawy oraz z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Zakres planu transportowego Powiatu Krośnieńskiego jest następujący:

- uwarunkowania rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego,
- charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru, objętego planem,
- opis sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów,
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- zasady organizacji rynku przewozów, w tym przewidywany tryb wyboru operatora,
- organizację systemu informacji dla pasażera,
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądaną standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania ochrony środowiska naturalnego oraz dostępność podróży do infrastruktury przystankowej,
- źródła i formy finansowania usług przewozowych,
- kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

1.3. Definicje i określenia

Używane w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym (oraz uzupełnione w oparciu o inne akty prawne) i oznaczają:

- plan transportowy - plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej,
- zintegrowany system taryfowo-biletowy – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego,
- sieć komunikacyjna – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru,
- P&R (Park&Ride) – system parkingów przeznaczonych dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego, pozwalający na pozostawienie samochodu

- osobowego (lub innego pojazdu indywidualnego) i kontynuowanie podróży transportem zbiorowym, parkingi takie lokalizowane są przy stacjach i przystankach kolejowych, pętlach komunikacji publicznej, przystankach węzłowych obsługiwanych komunikacją zbiorową, korzystający po zrealizowaniu celu podróży powraca komunikacją zbiorową na taki parking, kontynuując powrót pojazdem indywidualnym,
- operator publicznego transportu zbiorowego – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie,
 - organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organizatorem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007/13,
 - przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust.1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a w transporcie kolejowym – przewoźnik kolejowy, o którym mowa w art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2023 r., poz.1786, 1720 i 2029), wykonujący przewóz osób,
 - 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,
 - umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego– umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej.

2. Charakterystyka obszaru objętego planem transportowym

System transportowy jest jednym z najważniejszych czynników mających wpływ na rozwój jednostek samorządu terytorialnego. Jego prawidłowe funkcjonowanie warunkowane jest wieloma czynnikami wewnętrznymi i zewnętrznymi. Należy do nich m.in. sytuacja demograficzna, sytuacja ekonomiczno-zawodowa mieszkańców, system sieci transportowej oraz stan zagospodarowania przestrzennego. Poznanie tych czynników pozwala na odpowiednie zarządzanie transportem oraz na efektywną realizację procesu przewozowego. Ponadto wzrost wymagań, dotyczących jakości usług ze strony pasażerów transportu publicznego, jak i kwestie środowiskowe, a przy tym rosnące koszty utrzymania sieci transportu zbiorowego zmuszają władze samorządowe do poszukiwania systemowych rozwiązań nakierowanych na poprawę atrakcyjności transportu zbiorowego. Również bardzo duże znaczenie ma układ sieci drogowej, w szczególności dróg najwyższych kategorii w danym obszarze funkcjonalnym, który zapewnia odpowiednie warunki dla ruchu tranzytowego i jest w pierwszej kolejności odpowiedzialny za włączanie się i wyłączanie pojazdów z danego podsystemu transportowego, definiowanego umownie jako granice administracyjne jednostki samorządu terytorialnego.

2.1. Informacja ogólna

Powiat Krośnieński jest położony w województwie podkarpackim. Obejmuje obszar o powierzchni 923,79 km² i zamieszkuje go 108 922 tysiące mieszkańców według stanu na 2023 rok co stanowiło 5,17% mieszkańców województwa podkarpackiego. Gęstość zaludnienia w 2023 roku wynosiła 109,5 os./km², a w całym województwie podkarpackim było to 116,1 os./km². Siedzibą powiatu jest miasto Krosno, które jednak nie wchodzi w skład powiatu, będąc miastem na prawach powiatu. Najludniejsze miasta powiatu to Rymanów i Jedlicze.

Tabela 1. Liczba mieszkańców w poszczególnych gminach Powiatu Krośnieńskiego w 2023 r.

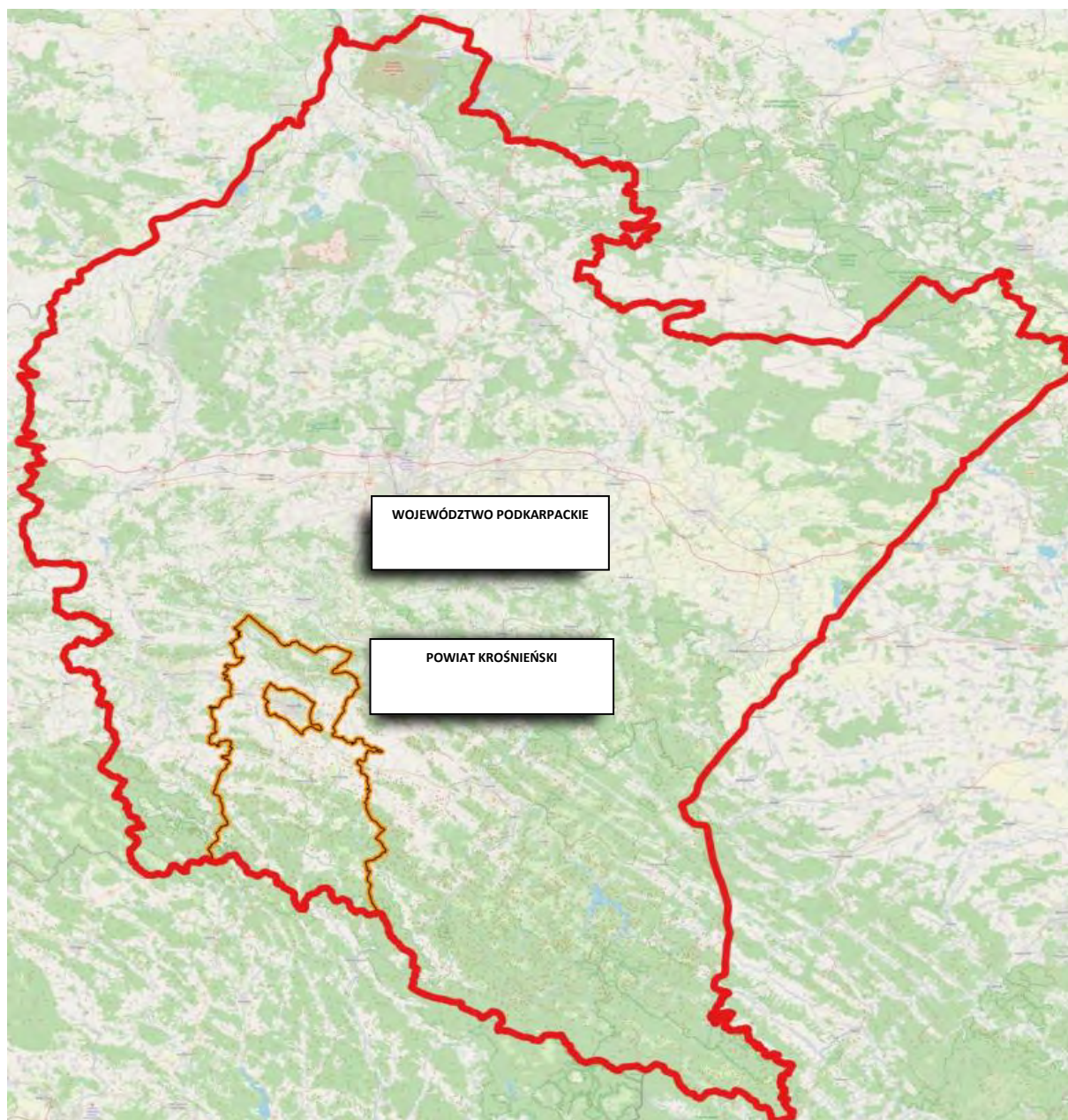
Gmina	Liczba mieszkańców
Dukla	13 847
Chorkówka	13 469
Iwonicz-Zdrój	10 223
Jaśliska	2 072
Jedlicze	14 910
Korczyna	11 098
Krościenko Wyżne	5 347
Miejsce Piastowe	13 301
Rymanów	15 250
Wojaszówka	9 190

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z GUS BDL.

Powiat Krośnieński leży w południowej części województwa podkarpackiego, granicząc z powiatami: jasielskim, brzozowskim, sanockim oraz strzyżowskim, a także ze Słowacją na południu. Powiat jest zróżnicowany pod względem geograficznym. Znajduje się tutaj Pogórze

Karpackie, co sprawia, że teren jest lekko górzysty. Rzeki Wisłok i Jasiołka przepływające przez obszar powiatu dodatkowo urozmaicają jego krajobraz.

Rysunek 1. Mapa Powiatu Krośnieńskiego na tle Województwa Podkarpackiego



Źródło: opracowanie własne

Ziemiański Powiat Krośnieński obejmuje 10 gmin:

- 1) Gmina Dukła – miejsko-wiejska,
- 2) Gmina Chorkówka – wiejska,
- 3) Gmina Iwonicz-Zdrój – miejsko-wiejska,
- 4) Gmina Jaśliska – wiejska,
- 5) Gmina Jedlicze – miejsko-wiejska,
- 6) Gmina Korczyna – wiejska,
- 7) Gmina Krościenko Wyżne – wiejska,

- 8) Gmina Miejsce Piastowe – wiejska,
- 9) Gmina Rymanów –miejsko – wiejska,
- 10) Gmina Wojaszówka – wiejska.

Gospodarka powiatu opiera się głównie na rolnictwie, przemyśle oraz usługach. Region ten charakteryzuje się żyznymi glebami, które sprzyjają uprawie zbóż, ziemniaków, a także hodowli bydła. Rolnictwo ma tu charakter mieszany, z przewagą gospodarstw rodzinnych.

W Powiecie Krośnieńskim znajdują się zakłady przemysłowe, szczególnie w okolicach Jedlicza, gdzie działa przemysł petrochemiczny (rafineria ropy naftowej). Istotnym sektorem jest także przemysł drzewny oraz spożywczy.

Powiat słynie z uzdrowisk takich jak Iwonicz-Zdrój i Rymanów-Zdrój, które przyciągają kuracjuszy z całej Polski i zagranicy. Usługi związane z turystyką, takie jak agroturystyka, gastronomia i hotelarstwo, stanowią ważną część lokalnej gospodarki.

Powiat Krośnieński ma bogatą ofertę turystyczną. Znajdują się tutaj liczne szlaki turystyczne, rezerваты przyrody oraz zabytki. Warto odwiedzić uzdrowiska w Iwoniczu-Zdroju i Rymanowie-Zdroju, a także malownicze miejscowości takie jak Jaśliska.

Powiat Krośnieński to region łączący walory przyrodnicze z bogatym dziedzictwem historycznym i kulturalnym, co czyni go atrakcyjnym zarówno dla mieszkańców, jak i turystów.

Powiat Krośnieński jest bogaty w zabytki i miejsca o znaczeniu kulturowym takie jak:

- 1) ruiny zamku Kamieniec w Korczyni-Odrzykoniu z XIV wieku,
- 2) kościół pw. św. Wawrzyńca w Rymanowie: piękny kościół, który jest jednym z najważniejszych miejsc kultu religijnego w regionie,
- 3) kościół pw. św. Marii Magdaleny w Dukli z XVIII w. - zwany „perłą rokoko”,
- 4) Muzeum Przemysłu Naftowego i Gazowniczego im. Ignacego Łukasiewicza w Bóbrce: muzeum znajduje się na terenie najstarszej na świecie nadal działającej kopalni ropy naftowej.

Powiat Krośnieński jest idealnym miejscem dla miłośników przyrody i aktywnego wypoczynku. W jego granicach znajdują się liczne parki krajobrazowe i rezerваты przyrody, takie jak:

- 1) Czarnorzecko-Strzyżowski Park Krajobrazowy: park ma charakter rolniczo-leśny, grunty leśne i rolne stanowią około 94 % jego powierzchni, z czego lasy zajmują 48% obszaru parku ,
- 2) Rezerwat Przyrody Prządki im. prof. Henryka Świdzińskiego: znany z charakterystycznych formacji skalnych, stanowiących atrakcję turystyczną i doskonały punkt widokowy,
- 3) Rezerwat „Tysiąclecia” na Cergowej Górze – leśny rezerwat przyrody, utworzony w 1957 r., na szczycie góry znajduje się wieża widokowa,
- 4) szlaki turystyczne i rowerowe: powiat oferuje liczne szlaki piesze i rowerowe, w tym prowadzące przez malownicze tereny Beskidu Niskiego.

Powiat Krośnieński posiada dobrze rozwiniętą sieć placówek edukacyjnych, w tym szkół podstawowych i średnich.

Infrastruktura drogowa w powiecie jest na dobrym poziomie, z głównymi drogami prowadzącymi do większych miast regionu, takich jak Rzeszów, Krosno, Sanok czy Jasło. Rozwinięta jest także sieć transportu publicznego, co ułatwia przemieszczanie się po regionie.

Powiat Krośnieński to miejsce o bogatej historii, różnorodnych krajobrazach i silnym dziedzictwie kulturowym. Jest to region, który łączy tradycję z nowoczesnością, oferując zarówno mieszkańcom, jak i turystom wiele możliwości do odkrywania i czerpania z jego bogactw naturalnych i kulturowych.

2.2. Sytuacja społeczno-demograficzna

Liczba ludności w Powiecie Krośnieńskim utrzymuje się na stosunkowo stabilnym poziomie, jednak z tendencją do niewielkiego spadku. Na początku 2010 r. liczba mieszkańców wynosiła około 115 tysięcy, natomiast w ostatnich latach liczba ta zmniejszyła się do około 109 tysięcy mieszkańców co obrazuje tabela 2.

Spadek liczby ludności jest wynikiem kilku czynników takich jak:

- migracja na zewnątrz: wiele osób, zwłaszcza młodych, migruje do większych miast (np. Rzeszów, Kraków) lub za granicę w poszukiwaniu lepszych warunków pracy i życia,
- ujemny przyrost naturalny: liczba zgonów przewyższa liczbę urodzeń, co jest typowe dla regionów wiejskich w Polsce.

Tabela 2. Dane demograficzne Powiatu Krośnieńskiego w okresie 2010–2023.

Rok	Liczba ludności	Liczba urodzeń	Liczba zgonów	Saldo migracji	Przyrost naturalny
2010	114 583	921	1 083	-221	-162
2011	114 270	916	1 132	-256	-216
2012	113 899	915	1 131	-230	-216
2013	113 511	865	1 102	-284	-237
2014	113 103	864	1 114	-245	-250
2015	112 648	865	1 124	-296	-259
2016	112 241	834	1 138	-272	-304
2017	111 887	816	1 170	-292	-354
2018	111 431	770	1 212	-311	-442
2019	110 962	744	1 213	-335	-469
2020	110 404	715	1 273	-354	-558
2021	109 683	707	1 412	-327	-705
2022	109 068	721	1 336	-298	-615
2023	108 922	888	1 034	-276	-146

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS-u

Migracje wewnętrzne i zewnętrzne mają znaczący wpływ na demografię powiatu:

- migracje zewnętrzne (zagraniczne): wielu mieszkańców wyjeżdża do pracy za granicą, głównie do krajów Unii Europejskiej. Tego rodzaju migracja przyczynia się do zmniejszenia liczby ludności w powiecie.
- migracje wewnętrzne: ruch ludności między gminami powiatu a miastami takimi jak Krosno jest również zauważalny, szczególnie wśród młodych dorosłych, którzy opuszczają wiejskie tereny na rzecz życia w miastach.

W Powiecie Krośnieńskim obserwuje się stopniowy spadek liczby urodzeń. Jest to zgodne z ogólnokrajowym trendem spadku wskaźnika dzietności. Wskaźnik urodzeń wynosi około 8-9 urodzeń na 1000 mieszkańców.

Wskaźnik zgonów na 1000 mieszkańców oscyluje wokół 10-11, co w połączeniu z niskim wskaźnikiem urodzeń prowadzi do ujemnego przyrostu naturalnego.

Mimo, że w Powiecie Krośnieńskim dominują obszary wiejskie, obserwuje się pewne procesy urbanizacyjne:

- suburbanizacja: wzrost liczby mieszkańców w miejscowościach położonych blisko Krosna, takich jak Jedlicze, Miejsce Piastowe, Korczyna czy Krościenko Wyżne kosztem bardziej oddalonych gmin,
- odpływ ludności z obszarów wiejskich: mieszkańcy odleglejszych miejscowości często przenoszą się do większych ośrodków, w tym do miasta Krosna, w poszukiwaniu lepszych perspektyw zawodowych i edukacyjnych.

Tabela 3. Struktura wiekowa Powiatu Krośnieńskiego w latach 2010–2023

Rok	Liczba ludności	0-14 lat (Liczba, %)	15-64 lata (Liczba, %)	65 lat i więcej (Liczba, %)
2010	114 583	18 200 (15.9%)	72 500 (63.3%)	23 883 (20.8%)
2011	114 270	17 850 (15.6%)	71 900 (62.9%)	24 520 (21.5%)
2012	113 899	17 400 (15.3%)	71 200 (62.5%)	25 299 (22.2%)
2013	113 511	16 950 (14.9%)	70 500 (62.1%)	26 061 (23.0%)
2014	113 103	16 500 (14.6%)	69 800 (61.7%)	26 803 (23.7%)
2015	112 648	16 050 (14.3%)	69 100 (61.4%)	27 498 (24.4%)
2016	112 241	15 600 (13.9%)	68 400 (60.9%)	28 241 (25.2%)
2017	111 887	15 200 (13.6%)	67 700 (60.5%)	28 987 (25.9%)
2018	111 431	14 800 (13.3%)	66 900 (60.0%)	29 731 (26.7%)
2019	110 962	14 350 (12.9%)	66 100 (59.6%)	30 512 (27.5%)
2020	110 404	13 900 (12.6%)	65 400 (59.2%)	31 104 (28.2%)
2021	109 683	13 400 (12.2%)	64 600 (58.9%)	31 683 (28.9%)
2022	109 068	14 108 (12.9%)	63 614 (58.4%)	31 346 (28.7%)
2023	108 922	14 160 (13.0%)	63 501 (58,3%)	31 261 (28.7%)

Źródło: Główny Urząd Statystyczny

Struktura wiekowa Powiatu Krośnieńskiego wskazuje na proces starzenia się społeczeństwa:

- wzrost liczby osób starszych: odsetek osób w wieku 65 lat i więcej systematycznie rośnie, obecnie stanowią oni około 20% całej populacji powiatu,
- spadek liczby osób młodych: liczba dzieci i młodzieży (0-18 lat) zmniejsza się, co jest bezpośrednim wynikiem spadku liczby urodzeń,

- starzenie się ludności stawia przed powiatem wyzwania związane z zapewnieniem odpowiedniej opieki zdrowotnej, społecznej oraz dostępem do usług dla osób starszych.

Na przestrzeni lat 2010-2023 odsetek dzieci i młodzieży systematycznie malał, z 15,9% w 2010 roku do 13,0% w 2023 roku, co odzwierciedla spadający wskaźnik urodzeń.

Liczba osób w wieku produkcyjnym również zmniejszała się, zarówno pod względem liczby absolutnej, jak i procentowego udziału w populacji. Udział tej grupy spadł z 63,3% w 2010 roku do 58,3% w 2023 roku, co wskazuje na zmniejszenie się liczby osób aktywnych zawodowo.

Odsetek osób w wieku 65 lat i więcej wzrósł z 20,8% w 2010 roku do 28,7% w 2023 roku, co wskazuje na starzenie się społeczeństwa. Ta grupa wiekowa staje się coraz większa, co rodzi wyzwania związane z opieką zdrowotną i socjalną.

Zmniejszająca się liczba dzieci i młodzieży oraz osób w wieku produkcyjnym, przy jednoczesnym wzroście liczby osób starszych, wskazuje na konieczność dostosowania polityki społecznej, gospodarczej oraz infrastrukturalnej do zmieniającej się struktury demograficznej. Sytuacja demograficzna Powiatu Krośnieńskiego jest typowa dla wielu regionów wiejskich w Polsce, gdzie występuje depopulacja, starzenie się społeczeństwa oraz odpływ młodych ludzi do większych ośrodków miejskich lub za granicę. Powiat musi zatem podejmować działania mające na celu poprawę atrakcyjności regionu dla młodszych mieszkańców, np. poprzez rozwój lokalnego rynku pracy, poprawę infrastruktury oraz wsparcie dla rodzin.

Od 2010 roku Powiat Krośnieński doświadcza stopniowego spadku liczby ludności, co jest wynikiem zarówno ujemnego przyrostu naturalnego, jak i negatywnego salda migracji.

Liczba zgonów systematycznie przewyższa liczbę urodzeń, co prowadzi do starzenia się populacji powiatu.

Negatywne saldo migracji wskazuje, że więcej osób opuszcza powiat niż do niego przybywa, co dodatkowo przyczynia się do depopulacji regionu.

Tabela 4. Przyszłe prognozy demograficzne dla Powiatu Krośnieńskiego do roku 2034

Rok	Liczba ludności	Wiek przedprodukcyjny (0-14 lat)	Wiek produkcyjny (15-64 lata)	Wiek poprodukcyjny (65 lat i więcej)
2026	107 206	15 494	70 058	21 654
2028	106 396	14 802	69 266	22 328
2030	105 477	14 178	68 383	22 916
2032	104 422	13 431	67 599	23 392
2034	103 297	12 717	66 752	23 828

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS-u

Jeśli obecne trendy demograficzne się utrzymają, Powiat Krośnieński będzie musiał stawić czoła dalszemu spadkowi liczby ludności oraz zwiększającemu się odsetkowi osób starszych. Może to wpłynąć na lokalny rynek pracy, zapotrzebowanie na usługi medyczne oraz infrastrukturę społeczną. Kontynuacja trendu niskiego wskaźnika urodzeń prowadzi do zmniejszenia liczby dzieci i młodzieży.

Zmniejszająca się liczba osób w wieku produkcyjnym oznacza zmniejszenie liczby osób aktywnych zawodowo, co może prowadzić do wyzwań w zakresie zatrudnienia oraz obciążeń dla osób pracujących.

Wzrost liczby osób starszych wymaga dostosowania polityki społecznej i zdrowotnej, w tym zapewnienia odpowiednich usług i wsparcia dla seniorów.

Prognozy te wskazują na konieczność przemyślenia polityki lokalnej w zakresie wsparcia dla osób starszych oraz strategii przyciągania młodych mieszkańców i wsparcia aktywności zawodowej.

Mieszkańcy Powiatu Krośnieńskiego są zatrudnieni w różnych sektorach, z dominującą rolą rolnictwa i przemysłu, a także rosnącym sektorem usług. Wzrost wykształcenia i dostęp do programów wsparcia zawodowego mogą poprawić sytuację na rynku pracy. W przyszłości istotne będzie dostosowanie polityki lokalnej do zmieniających się potrzeb rynku pracy oraz inwestowanie w rozwój zawodowy mieszkańców.

Tabela 5. Poziom bezrobocie w Powiecie Krośnieńskim 2010-2023 r.

Rok	Liczba osób bezrobotnych	Stopa bezrobocia (%)
2010	7 146	18,4%
2011	6 954	17,4%
2012	7 677	19,0%
2013	7 363	18,9%
2014	6 245	16,3%
2015	5 323	14,1%
2016	3 884	10,3%
2017	2 735	7,3%
2018	2 363	6,1%
2019	2 040	5,1%
2020	2 512	6,7%
2021	2 120	5,5%
2022	2 175	7,8%
2023	2 437	8,3%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z PUP w Krośnie

W pierwszych latach (2010-2015) stopa bezrobocia była stosunkowo wysoka, co mogło być wynikiem wpływu globalnego kryzysu gospodarczego i trudnej sytuacji na rynku pracy. W kolejnych latach (2016-2019) stopa bezrobocia stopniowo malała, co może świadczyć o poprawie sytuacji gospodarczej i wzroście zatrudnienia w regionie.

W 2020 roku, w wyniku pandemii COVID-19, stopa bezrobocia wzrosła, co było związane z gospodarczymi skutkami pandemii, takimi jak zamknięcia firm i spadek aktywności gospodarczej. W roku 2021 wskaźnik bezrobocia obniżył się, natomiast w kolejnych latach obserwuje się tendencję wzrostową poziomu bezrobocia.

Bezrobocie w Powiecie Krośnieńskim wykazuje tendencję spadkową w dłuższym okresie, mimo pewnych fluktuacji związanych z globalnymi i lokalnymi wydarzeniami gospodarczymi.

Ważnym czynnikiem determinującym zapotrzebowanie na transport publiczny jest dynamika rejestrowanych samochodów osobowych, która została przedstawiona w tabeli nr 6.

Tabela 6. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w Powiecie Krośnieńskim 2010-2023 r.

Rok	Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych
2010	44 305
2011	46 390
2012	47 535
2013	48 771
2014	50 019
2015	51 828
2016	54 229
2017	56 008
2018	57 934
2019	60 431
2020	62 602
2021	64 562
2022	65 638
2023	67 537

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS-u

Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w Powiecie Krośnieńskim wykazuje stały wzrost w analizowanym okresie. Z roku na rok liczba samochodów wzrasta, co może być związane z rosnącym poziomem zamożności mieszkańców oraz potrzebą mobilności w regionie.

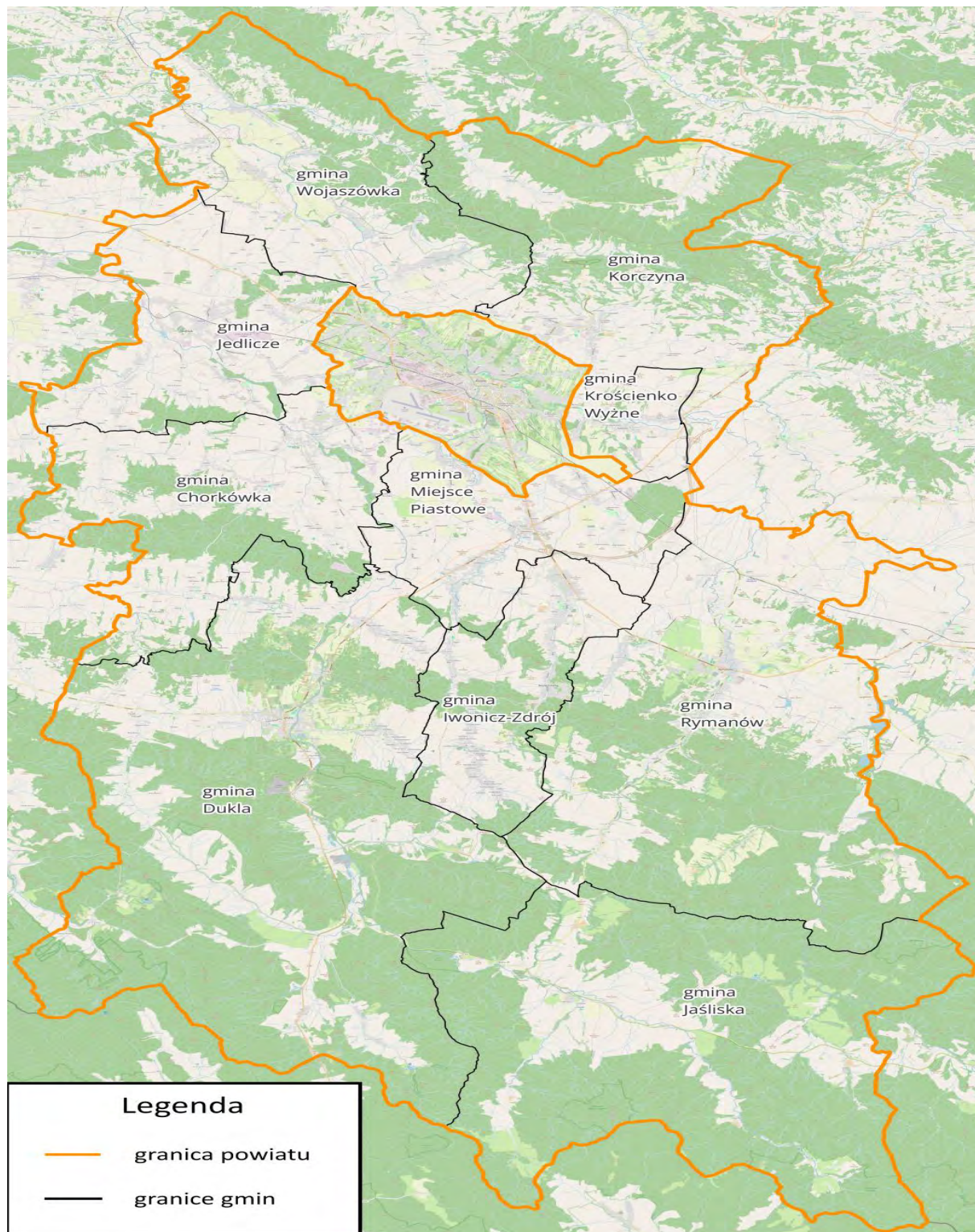
Od 2010 roku liczba zarejestrowanych samochodów wzrosła o około 52%, co wskazuje na znaczący przyrost liczby pojazdów na drogach powiatu.

Wzrost liczby zarejestrowanych samochodów osobowych w Powiecie Krośnieńskim jest zgodny z ogólnymi trendami wzrostu roli motoryzacji w Polsce. Rosnąca liczba samochodów może wpływać na potrzeby infrastrukturalne, takie jak rozwój dróg, parkingów oraz wpływać na poziom zanieczyszczenia środowiska i korki w bardziej zaludnionych obszarach powiatu.

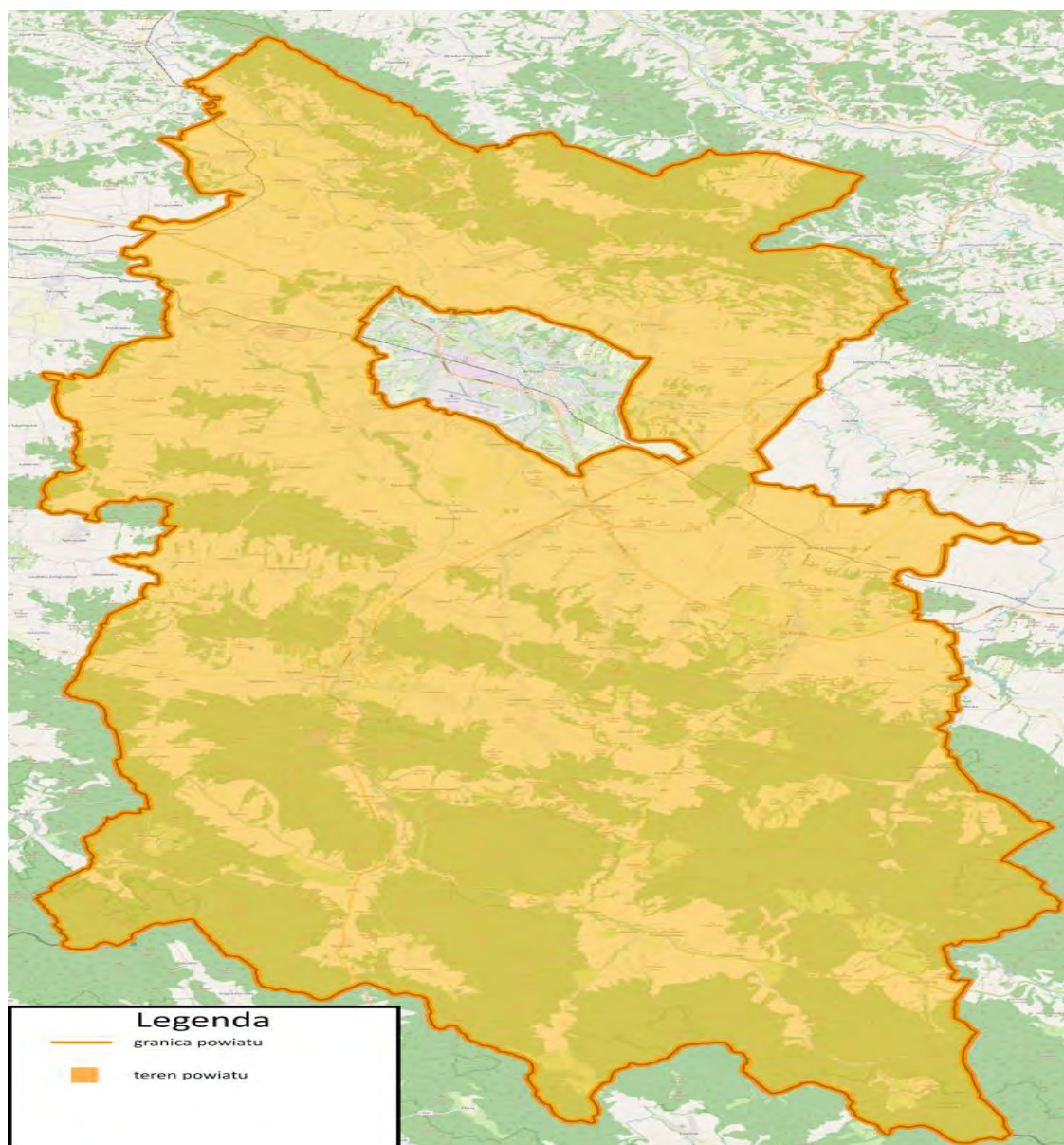
2.3. Charakterystyka gmin objętych planem transportowym

Poniżej na rysunku nr 2 i 3 dokonano charakterystyki przeglądowej gmin wchodzących w skład Powiatu Krośnieńskiego.

Rysunek 2. Gminy Powiatu Krośnieńskiego



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 3. Powiat Krośnieński

Źródło: Opracowanie własne

2.3.1. Gmina Rymanów

Gmina Rymanów jest interesującym przykładem gminy miejsko-wiejskiej w Powiecie Krośnieńskim. Znana jest głównie z uzdrowskich walorów miejscowości Rymanów-Zdrój. Gmina Rymanów to gmina miejsko-wiejska która na koniec grudnia 2023 roku miała 15 250 mieszkańców, z czego 51,0% mieszkańców gminy stanowią kobiety, a 49,0% mężczyźni. Zamieszkuje ją 14% ludności powiatu oraz zajmuje 18,0% powierzchni powiatu. Siedzibą gminy jest miasto Rymanów. Powierzchnia gminy to 166,6 km² a gęstość zaludnienia wynosi 92 osób/km². W latach 2002-2023 liczba mieszkańców zmalała o 1,8%. Średni wiek mieszkańców wynosi 41,2 lat i jest porównywalny do średniego wieku mieszkańców województwa podkarpackiego oraz porównywalny do średniego wieku mieszkańców całej Polski. Gmina Rymanów ma ujemny przyrost naturalny wynoszący -27. Odpowiada to

przyrostowi naturalnemu -1,77 na 1000 mieszkańców gminy Rymanów. Na 1000 mieszkańców gminy Rymanów przypada 8,66 zgonów. Jest to nieznacznie mniej od wartości średniej dla województwa podkarpackiego oraz znacznie mniej od wartości średniej dla kraju. W 2023 roku zarejestrowano 99 zameldowań w ruchu wewnętrznym oraz 158 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych wynosi dla gminy Rymanów -59. W tym samym roku 5 osób zameldowało się z zagranicy oraz zarejestrowano 19 wymeldowań za granicę - daje to saldo migracji zagranicznych wynoszące -14. Ponadto 56,73% mieszkańców gminy Rymanów jest w wieku produkcyjnym, 19,79% w wieku przedprodukcyjnym, a 23,17% mieszkańców jest w wieku poprodukcyjnym.

W gminie Rymanów znajdują się następujące sołectwa: Bałucianka, Bzianka, Deszno, Głębokie, Klimkówka, Królik Polski, Ładzin, Łazy, Milcza, Posada Górna, Puławy, Sieniawa, Wisłoczek, Wróblík Królewski, Wróblík Szlachecki, Zmysłówka oraz następujące osiedla: Rymanów nr 1, Rymanów nr 2 i Rymanów-Zdrój.

Bezrobocie rejestrowane w gminie Rymanów wynosiło w 2023 roku 8,3% (8,3% wśród kobiet i 8,3% wśród mężczyzn).

W gminie Rymanów w roku 2023 w rejestrze REGON zarejestrowane były 1 472 podmioty gospodarki narodowej, z czego 1 205 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. W tymże roku zarejestrowano 100 nowych podmiotów, a 43 podmioty zostały wyrejestrowane.

Placówki edukacyjne według stanu na 2023 rok są następujące:

- 4 przedszkola, w których do 19 oddziałów uczęszczało 408 dzieci,
- 12 szkół podstawowych, w których w 100 oddziałach uczyło się 1 325 uczniów,
- 2 licea ogólnokształcące, w których w 24 oddziałach uczyło się 500 uczniów.

Gospodarka gminy Rymanów opiera się głównie na usługach związanych z turystyką uzdrowiskową i rolnictwem. W Rymanowie-Zdroju działają sanatoria, pensjonaty i ośrodki wypoczynkowe. Rolnictwo w gminie Rymanów obejmuje uprawę roślin, hodowlę zwierząt oraz produkcję ekologiczną. Mniejsze gospodarstwa rodzinne dominują w krajobrazie rolniczym.

Gmina Rymanów jest dobrze skomunikowana, z dostępem do dróg wojewódzkich. W Rymanowie i okolicach rozwinięta jest sieć dróg lokalnych, choć dostęp do transportu publicznego jest ograniczony.

Przez gminę przebiega:

- droga krajowa nr 28 – jest to główna arteria komunikacyjna łącząca Zator w województwie małopolskim z przejściem granicznym w Medyce, przebiega przez takie miasta jak Wadowice, Nowy Sącz, Gorlice, Biecz, Jasło, Krosno i Sanok, przechodząc także przez Rymanów, droga ta stanowi ważny korytarz komunikacyjny, łączący regiony południowej Polski,
- droga wojewódzka nr 887 – łączy Rymanów z Daliową i prowadzi na południe w kierunku miejscowości Jaśliska, przy granicy ze Słowacją, droga ta jest ważna dla ruchu lokalnego, umożliwiając dojazd do obszarów turystycznych i rekreacyjnych w Beskidzie Niskim.

Drogi te mają kluczowe znaczenie dla gminy Rymanów, wspierając zarówno ruch lokalny, jak i turystyczny, który jest istotny dla rozwoju regionu.

Główną atrakcją gminy jest uzdrowisko Rymanów-Zdrój, które przyciąga kuracjuszy z całego kraju. Znane jest z leczenia chorób układu oddechowego, krążenia i reumatologicznych.

W gminie znajdują się liczne zabytki, w tym kościoły, dwory oraz cmentarze z czasów I wojny światowej. Istnieją także szlaki turystyczne i ścieżki rowerowe, które przyciągają turystów.

Starzenie się społeczeństwa: jak widać z prognoz demograficznych, populacja gminy Rymanów będzie się starzeć, co wymaga dostosowania usług społecznych, zdrowotnych i infrastruktury do potrzeb starszych mieszkańców.

Inwestycje w infrastrukturę turystyczną, szczególnie w Rymanowie-Zdroju, będą kluczowe dla dalszego rozwoju gospodarczego gminy. Ze względu na walory przyrodnicze i uzdrowiskowe, konieczne jest zachowanie wysokich standardów ochrony środowiska, aby gmina mogła nadal przyciągać turystów i kuracjuszy.

Gmina Rymanów jest gminą z dużym potencjałem turystycznym i uzdrowiskowym, jednakże stoi przed wyzwaniami demograficznymi i koniecznością dalszego rozwoju infrastruktury oraz rynku pracy. Kluczowe dla przyszłości gminy będzie zachowanie równowagi między rozwojem gospodarczym a ochroną przyrodniczych i kulturalnych zasobów.

2.3.2. Gmina Chorkówka

Gmina Chorkówka to gmina wiejska, która na koniec grudnia 2023 roku liczyła 13 469 mieszkańców, z czego 50,4% mieszkańców gminy stanowią kobiety, a 49,6% mężczyźni. Zamieszkuje ją 12,3% ludności powiatu. Powierzchnia gminy wynosi 77,4 km², co stanowi 8,4% powierzchni powiatu, a gęstość zaludnienia wynosi 174 osób/km². W latach 2002-2023 liczba mieszkańców wzrosła o 3,8%. Średni wiek mieszkańców wynosi 40,3 lat i jest nieznacznie mniejszy od średniego wieku mieszkańców województwa podkarpackiego oraz nieznacznie mniejszy od średniego wieku mieszkańców całej Polski.

Gmina Chorkówka ma ujemny przyrost naturalny wynoszący -28. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu -2,08 na 1000 mieszkańców gminy Chorkówka. W 2023 roku urodziło się 86 dzieci. Współczynnik dynamiki demograficznej, czyli stosunek liczby urodzeń do liczby zgonów wynosi 0,75 i jest porównywalny do średniej dla województwa oraz nieznacznie wyższy od współczynnika dynamiki demograficznej dla całego kraju. Na 1000 mieszkańców gminy Chorkówka przypada 8,48 zgonów. Jest to nieznacznie mniej od wartości średniej dla województwa podkarpackiego oraz znacznie mniej od wartości średniej dla kraju. W 2023 roku zarejestrowano 149 zameldowań w ruchu wewnętrznym oraz 119 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych wynosi dla gminy Chorkówka 30. W tym samym roku 4 osoby zameldowały się z zagranicy oraz zarejestrowano 7 wymeldowań za granicę - daje to saldo migracji zagranicznych wynoszące -3.

Ponadto 60,05% mieszkańców gminy Chorkówka jest w wieku produkcyjnym, 19,1% w wieku przedprodukcyjnym, a 20,86% mieszkańców jest w wieku poprodukcyjnym. Bezrobocie rejestrowane w gminie Chorkówka wynosiło w 2023 roku 8,3% (8,3% wśród kobiet i 8,3% wśród mężczyzn).

Gmina składa się z 14 sołectw: Bóbrka, Chorkówka, Draganowa, Faliszówka, Kobylany, Kopytowa, Leśniówka, Machnówka, Poraj, Sulistrowa, Szczepańcowa, Świerzowa Polska, Zręcin i Żeglce.

Gmina Chorkówka ma charakter rolniczy z dobrze rozwiniętą działalnością w zakresie uprawy zbóż, ziemniaków oraz hodowli zwierząt. Istotnym elementem gospodarki gminy jest także przemysł spożywczy i przetwórczy, a także niewielkie zakłady usługowe i rzemieślnicze.

W gminie Chorkówka w roku 2023 w rejestrze REGON zarejestrowanych było 1 012 podmiotów gospodarki narodowej, z czego 828 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. W tymże roku zarejestrowano 76 nowych podmiotów, a 55 podmiotów zostało wyrejestrowanych.

Gmina Chorkówka oferuje również atrakcyjne miejsca dla turystów, szczególnie tych zainteresowanych historią i przyrodą. Do najważniejszych atrakcji turystycznych należą:

- 1) Muzeum Przemysłu Naftowego i Gazowniczego im. Ignacego Łukasiewicza w Bóbrce – jedno z najstarszych muzeów naftowych na świecie, położone na terenie czynnej kopalni ropy naftowej,
- 2) neogotycki kościół w Bóbrce wybudowany w 1905 roku według planów architekta Teodora Talowskiego,
- 3) neogotycki kościół w Zręcinie wybudowany w 1878 roku według planów architekta Aleksandra Gebauera, fundacji Karola Klobassy-Zrenckiego i Ignacego Łukasiewicza oraz grób Honoraty i Ignacego Łukasiewicza na miejscowym cmentarzu,
- 4) Muzeum Kultury Szlacheckiej – Dwór w Kopytowej, który obecnie pełni rolę muzeum wewnątrz dworskich.

Placówki edukacyjne według stanu na 2023 rok są następujące:

- 5 przedszkoli, w których do 13 oddziałów uczęszczało 277 dzieci,
- 11 szkół podstawowych, w których w 88 oddziałach uczyło się 999 uczniów.

Gmina Chorkówka to dynamicznie rozwijająca się jednostka administracyjna, która łączy tradycyjny charakter wiejski z nowoczesnymi rozwiązaniami infrastrukturalnymi i ekologicznymi. Dzięki bogatemu dziedzictwu kulturowemu, unikalnym zabytkom oraz prężnej gospodarce, gmina stanowi atrakcyjne miejsce do życia i odwiedzin.

Gmina Chorkówka to spokojna, malownicza gmina z silnymi tradycjami rolniczymi. Choć boryka się z wyzwaniami demograficznymi i gospodarczymi, ma potencjał do rozwoju, zwłaszcza w dziedzinie turystyki i dywersyfikacji gospodarki. Kluczowe dla przyszłości gminy będzie zatrzymanie młodszej populacji i inwestycje w infrastrukturę.

2.3.3. Gmina Jedlicze

Gmina Jedlicze to gmina miejsko-wiejska, która na koniec 2023 roku liczyła 14 910 mieszkańców. Zamieszkuje ją 13,7% ludności powiatu i zajmuje 6,3% powierzchni powiatu. Powierzchnia gminy wynosi 58,6 km² a gęstość zaludnienia to 256 osób/km².

W gminie są następujące sołectwa: Chlebna, Długie, Dobieszyn, Jaszczew, Moderówka, Piotrówka, Podniebyle, Poręby, Potok, Żarnowiec i trzy osiedla: Jedlicze – Borek, Jedlicze – Centrum, Jedlicze – Męcinka.

W gminie kobiety stanowią 51,1% mieszkańców, a mężczyźni 48,9%. W latach 2002-2023 liczba mieszkańców zmalała o 0,2%. Średni wiek mieszkańców wynosi 41,5 lat i jest porównywalny do średniego wieku mieszkańców województwa podkarpackiego oraz porównywalny do średniego wieku mieszkańców całej Polski.

Gmina Jedlicze ma ujemny przyrost naturalny wynoszący -60. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu -4,02 na 1000 mieszkańców gminy Jedlicze. W 2023 roku urodziło się 95 dzieci. Współczynnik dynamiki demograficznej, czyli stosunek liczby urodzeń do liczby zgonów wynosi 0,61 i jest znacznie mniejszy od średniej dla województwa oraz nieznacznie mniejszy od współczynnika dynamiki demograficznej dla całego kraju. Na 1000 mieszkańców gminy Jedlicze przypada 10,38 zgonów. Jest to znacznie więcej od wartości średniej dla województwa podkarpackiego oraz porównywalnie do wartości średniej dla kraju. W 2023 roku zarejestrowano 111 zameldowań w ruchu wewnętrznym oraz 160 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych wynosi dla gminy Jedlicze -49. W tym samym roku 6 osób zameldowało się z zagranicy oraz zarejestrowano 0 wymeldowań za granicę - daje to saldo migracji zagranicznych wynoszące 6. Ponadto 58,22% mieszkańców gminy Jedlicze jest w wieku produkcyjnym, 18,97% w wieku przedprodukcyjnym, a 22,81% mieszkańców jest w wieku poprodukcyjnym.

W gminie Jedlicze w roku 2023 w rejestrze REGON zarejestrowanych było 1 161 podmiotów gospodarki narodowej, z czego 922 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. W tymże roku zarejestrowano 89 nowych podmiotów, a 56 podmiotów zostało wyrejestrowanych.

Placówki edukacyjne według stanu na 2023 rok są następujące:

- 5 przedszkoli, w których do 17 oddziałów uczęszczało 345 dzieci,
- 9 szkół podstawowych, w których w 74 oddziałach uczyło się 977 uczniów,
- 1 liceum ogólnokształcące, w którym w 9 oddziałach uczyło się 230 uczniów,
- 1 technikum, w którym w 5 oddziałach uczyło się 112 uczniów,
- 1 branżowa szkoła I stopnia, w której w 2 oddziałach uczyło się 59 uczniów.

Gmina Jedlicze posiada silne zaplecze przemysłowe, głównie związane z rafinerią ropy naftowej (Orlen Południe) oraz przemysłem chemicznym. Przemysł ten jest kluczowym elementem gospodarki gminy, zapewniającym miejsca pracy dla mieszkańców. Choć rolnictwo odgrywa mniejszą rolę niż w gminach typowo wiejskich, wciąż jest ważnym elementem lokalnej gospodarki, zwłaszcza w sołectwach.

Gmina Jedlicze ma bogate tradycje kulturalne, organizując liczne imprezy i wydarzenia, takie jak festyny, dni gminy czy spotkania integracyjne, które wzmacniają więzi społeczne. Gmina posiada rozwiniętą infrastrukturę sportową, w tym boiska, hale sportowe oraz ścieżki rowerowe, co sprzyja aktywnemu trybowi życia mieszkańców.

Przez gminę przebiega:

- droga krajowa nr 28 – to ważna trasa w południowej Polsce, łącząca Zator z przejściem granicznym w Medyce. Przebiega przez stolicę powiatu Krosno, niedaleko Jedlicza, co zapewnia dogodny dostęp do głównej arterii transportowej regionu.

Droga ta pełni istotną rolę w komunikacji i logistyce dla mieszkańców gminy Jedlicze, umożliwiając połączenia z większymi ośrodkami oraz z trasami międzynarodowymi.

Kontynuacja rozwoju przemysłu, zwłaszcza w kontekście zrównoważonego rozwoju, będzie kluczowym wyzwaniem, aby zminimalizować wpływ na środowisko naturalne. Choć gmina radzi sobie stosunkowo dobrze z problemem migracji, istotne będzie dalsze rozwijanie atrakcyjnych miejsc pracy oraz inicjatyw społecznych, aby zatrzymać młodych ludzi.

Gmina ma spory potencjał turystyczny, szczególnie w zakresie agroturystyki i turystyki przyrodniczej. Rozwój szlaków turystycznych i promocja lokalnych atrakcji mogą przyciągnąć większą liczbę odwiedzających.

Gmina Jedlicze to dynamicznie rozwijająca się jednostka samorządowa o mocnej bazie przemysłowej i coraz lepiej rozwiniętej infrastrukturze. Dbłość o środowisko, kulturę, sport oraz zaangażowanie społeczne mieszkańców sprawiają, że gmina jest atrakcyjnym miejscem do życia. Kluczowe wyzwania to dalszy rozwój przemysłu w sposób zrównoważony oraz utrzymanie młodej populacji poprzez rozwój edukacji i nowych miejsc pracy.

2.3.4. Gmina Iwonicz-Zdrój

Gmina Iwonicz-Zdrój to gmina miejsko-wiejska, która na koniec grudnia 2023 roku liczyła 10 223 mieszkańców, gęstość zaludnienia wynosiła 224,7 osób/km², z czego 50,0% mieszkańców gminy stanowiły kobiety, a 50,0% mężczyźni. Zamieszkuje ją 9,39% ludności powiatu. Siedzibą gminy jest miasto Iwonicz-Zdrój. Powierzchnia gminy wynosi 45,5 km², co stanowi 4,9% powierzchni powiatu.

W latach 2002-2023 liczba mieszkańców zmalała o 4,0%. Średni wiek mieszkańców wynosi 40,8 lat i jest porównywalny do średniego wieku mieszkańców województwa podkarpackiego oraz nieznacznie mniejszy od średniego wieku mieszkańców całej Polski. Gmina Iwonicz-Zdrój ma ujemny przyrost naturalny wynoszący -25. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu -2,43 na 1000 mieszkańców gminy Iwonicz-Zdrój. W 2023 roku urodziło się 64 dzieci. Na 1000 mieszkańców gminy Iwonicz-Zdrój przypada 8,63 zgonów. Jest to nieznacznie mniej od wartości średniej dla województwa podkarpackiego oraz znacznie mniej do wartości średniej dla kraju. W 2023 roku zarejestrowano 45 zameldowań w ruchu wewnętrznym oraz 118 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych wynosi dla gminy Iwonicz-Zdrój -73. W tym samym roku 0 osób zameldowało się z zagranicy oraz zarejestrowano 10 wymeldowań za granicę - daje to saldo migracji zagranicznych wynoszące -10. Ponadto 57,49% mieszkańców gminy Iwonicz-Zdrój jest w wieku produkcyjnym, 20,14% w wieku przedprodukcyjnym, a 22,37% mieszkańców jest w wieku poprodukcyjnym.

Bezrobocie rejestrowane w gminie Iwonicz-Zdrój wynosiło w 2023 roku 8,3% (8,3% wśród kobiet i 8,3% wśród mężczyzn).

W gminie są następujące sołectwa: Lubatowa, Lubatówka, Iwonicz oraz miasto Iwonicz-Zdrój. W roku 2023 w rejestrze REGON zarejestrowanych było 996 podmiotów gospodarki narodowej, z czego 801 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. W tymże roku zarejestrowano 72 nowe podmioty, a 45 podmiotów zostało wyrejestrowanych. Placówki edukacyjne według stanu na 2023 rok są następujące:

- 3 przedszkola, w których do 10 oddziałów uczęszczało 222 dzieci,
- 4 szkoły podstawowe, w których w 46 oddziałach uczyło się 777 uczniów,
- 1 liceum ogólnokształcące, w którym w 5 oddziałach uczyło się 109 uczniów,
- 2 technika, w których w 14 oddziałach uczyło się 325 uczniów,

- 4 branżowe szkoły I stopnia, w których w 10 oddziałach uczyło się 140 uczniów.

Gospodarka gminy jest silnie związana z działalnością uzdrowiskową, która jest głównym źródłem dochodów. Uzdrawisko Iwonicz-Zdrój oferuje szeroką gamę zabiegów leczniczych i rekreacyjnych, co przyciąga kuracjuszy z całego kraju i zagranicy. Obok działalności uzdrowiskowej, turystyka odgrywa kluczową rolę w gospodarce gminy. Infrastruktura turystyczna, w tym hotele, pensjonaty, szlaki turystyczne i rowerowe, jest dobrze rozwinięta. Iwonicz-Zdrój jest miejscem o bogatej historii i tradycjach kulturalnych. Organizowane są liczne wydarzenia kulturalne, takie jak koncerty, festiwale i spotkania literackie, które wzbogacają życie kulturalne gminy. Mieszkańcy są zaangażowani w życie społeczności, z silnym poczuciem tożsamości lokalnej. Aktywność społeczna jest wspierana przez liczne organizacje lokalne i stowarzyszenia.

Jednym z wyzwań jest sezonowość, która może wpływać na stabilność dochodów z turystyki i działalności uzdrowiskowej. Ważne jest rozwijanie oferty całorocznej, aby przyciągać turystów także poza sezonem letnim.

Przez gminę przebiega:

- droga krajowa nr 28 – przecina tereny gminy Iwonicz-Zdrój i stanowi główną trasę łączącą Zator z przejściem granicznym w Medyce, przebiega przez takie miejscowości jak Iwonicz i pobliskie Krosno, co zapewnia mieszkańcom i turystom łatwy dostęp do kluczowych arterii komunikacyjnych regionu.

Droga odgrywa kluczową rolę w rozwoju gospodarczym i turystycznym gminy Iwonicz-Zdrój, zapewniając połączenia zarówno dla ruchu lokalnego, jak i turystycznego.

Ciągłe inwestycje w infrastrukturę, zarówno drogową, jak i usługową, będą kluczowe dla utrzymania atrakcyjności gminy jako miejsca zarówno do życia, jak i wypoczynku.

Gmina posiada duży potencjał turystyczny, dzięki swojemu uzdrowiskowemu charakterowi oraz atrakcyjności przyrodniczej. Rozwój agroturystyki, turystyki zdrowotnej oraz aktywnej (np. piesze wędrówki, rowery) może jeszcze bardziej zwiększyć zainteresowanie regionem.

Gmina Iwonicz-Zdrój to dynamicznie rozwijająca się miejscowość uzdrowiskowa, z silnym naciskiem na turystykę i zdrowie. Malownicze położenie, doskonała infrastruktura i bogata oferta kulturalna czynią ją atrakcyjnym miejscem do życia i wypoczynku. Kluczowymi wyzwaniami są utrzymanie stabilności gospodarczej poza sezonem oraz dalszy rozwój infrastruktury, aby sprostać rosnącym oczekiwaniom mieszkańców i odwiedzających.

2.3.5. Gmina Dukla

Gmina Dukla to gmina miejsko-wiejska, która na koniec grudnia 2023 roku miała 13 847 mieszkańców, gęstość zaludnienia wynosiła 59 osób/km², z czego 50,7% mieszkańców gminy stanowiły kobiety, a 49,3% mężczyźni. Zamieszkuje ją 12,8% ludności powiatu. Siedzibą gminy jest miasto Dukla. Powierzchnia gminy wynosi 235,1 km², co stanowi 25,4% powierzchni powiatu.

W latach 2002-2023 liczba mieszkańców zmalała o 16,9%. Średni wiek mieszkańców wynosi 41,5 lat i jest porównywalny do średniego wieku mieszkańców województwa podkarpackiego oraz porównywalny do średniego wieku mieszkańców całej Polski. Gmina Dukla ma ujemny przyrost naturalny wynoszący -80. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu -5,75 na 1000 mieszkańców gminy Dukla. W 2023 roku urodziło się 82 dzieci. Współczynnik dynamiki

demograficznej, czyli stosunek liczby urodzeń do liczby zgonów wynosi 0,51 i jest znacznie mniejszy od średniej dla województwa oraz średniej dla całego kraju. Na 1000 ludności gminy Dukla przypada 11,65 zgonów. Jest to znacznie więcej od wartości średniej dla województwa podkarpackiego oraz więcej od wartości średniej dla kraju. W 2023 roku zarejestrowano 122 zameldowania w ruchu wewnętrznym oraz 150 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych wynosi dla gminy Dukla -28. W tym samym roku 3 osoby zameldowały się z zagranicy oraz zarejestrowano 1 wymeldowanie za granicę - daje to saldo migracji zagranicznych wynoszące 2. Ponadto 59,38% mieszkańców gminy Dukla jest w wieku produkcyjnym, 18,03% w wieku przedprodukcyjnym, a 22,58% mieszkańców jest w wieku poprodukcyjnym.

Bezrobocie rejestrowane w gminie Dukla wynosiło w 2023 roku 8,3% (8,3% wśród kobiet i 8,3% wśród mężczyzn).

W gminie są następujące sołectwa: Barwinek, Cergowa, Chyrowa, Głósce, Iwla, Jasionka, Lipowica, Łęki Dukielskie, Mszana, Myszkowskie, Nadole, Nowa Wieś, Olchowiec, Równe, Teodorówka, Trzciana, Tylawa, Wietrzno, Zawadka Rymanowska, Zboiska, Zyndranowa oraz miasto Dukla.

W gminie Dukla w roku 2023 w rejestrze REGON zarejestrowanych było 1 018 podmiotów gospodarki narodowej, z czego 776 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. W tymże roku zarejestrowano 69 nowych podmiotów, a 54 podmioty zostały wyrejestrowane.

Placówki edukacyjne według stanu na 2023 rok są następujące:

- 2 przedszkola, w których do 13 oddziałów uczęszczało 301 dzieci,
- 8 szkół podstawowych, w których w 73 oddziałach uczyło się 1 044 uczniów,
- 1 liceum ogólnokształcące, w którym w 2 oddziałach uczyło się 20 uczniów.

Gospodarka Dukli opiera się głównie na rolnictwie, leśnictwie oraz drobnej działalności rzemieślniczej. Duże znaczenie ma także przetwórstwo produktów rolnych i leśnych. Turystyka jest rosnącą gałęzią gospodarki, napędzaną przez walory przyrodnicze i kulturowe, w tym zabytki architektury, takie jak Sanktuarium św. Jana z Dukli i Klasztor OO. Bernardynów z XVIII w., Muzeum Historyczne - Pałac w Dukli, oraz miejsca o znaczeniu historycznym, związane m.in. z działaniami wojennymi w czasie II wojny światowej.

Przez gminę przebiega:

- droga krajowa nr 19 – jest to ważna trasa biegnąca z północy na południe Polski, łącząca Białystok z Barwinkiem, gdzie znajduje się przejście graniczne ze Słowacją, droga ta przebiega przez Duklę, co sprawia, że jest ona kluczowym połączeniem w kierunku granicy i szlakiem tranzytowym dla ruchu międzynarodowego,
- droga wojewódzka nr 993 – relacji Gorlice - Nowy Żmigród – Dukla, trasa ta ma znaczenie dla lokalnego ruchu, umożliwiając komunikację z okolicznymi miejscowościami oraz dojazd do terenów turystycznych Beskidu Niskiego,
- droga wojewódzka nr 897 - łączy Tylawę z granicą państwa na przełęczy Beskid na południe od Wołosatego.

Drogi te są strategicznie ważne dla gminy Dukla, zwłaszcza w kontekście ruchu tranzytowego i turystycznego, ponieważ umożliwiają łatwe połączenia zarówno na poziomie krajowym, jak i międzynarodowym.

Dukla jest miejscem o bogatych tradycjach, z silnym akcentem na kulturę ludową oraz pamięć historyczną. Corocznie organizowane są liczne imprezy kulturalne i festiwale, które przyciągają mieszkańców i turystów.

Społeczność Dukli jest zaangażowana w życie lokalne, z silnym poczuciem tożsamości. Aktywność mieszkańców w organizacjach społecznych i stowarzyszeniach jest wysoka, co sprzyja integracji i wspieraniu lokalnych inicjatyw.

Jednym z głównych wyzwań jest starzenie się populacji, co wiąże się z koniecznością dostosowania oferty usługowej do potrzeb seniorów oraz z możliwością zmniejszenia liczby ludności. Wzrost znaczenia turystyki jako źródła dochodów dla gminy stanowi zarówno szansę, jak i wyzwanie. Ważne jest zrównoważone zarządzanie zasobami przyrodniczymi i kulturowymi, aby zachować ich atrakcyjność dla przyszłych pokoleń.

Dukla posiada wiele atrakcji turystycznych, w tym zabytkowy rynek, kościoły, pałac oraz liczne szlaki turystyczne. Ważnym elementem jest także dziedzictwo historyczne związane z bitwami w Beskidzie Niskim, co przyciąga miłośników historii.

Istnieje duży potencjał dla dalszego rozwoju turystyki, szczególnie w zakresie turystyki kulturowej, pielgrzymkowej, przyrodniczej oraz aktywnej, co może znacząco wpłynąć na poprawę sytuacji gospodarczej regionu.

Dukla to gmina o dużym potencjale, wynikającym z jej bogatej historii, atrakcyjnego położenia oraz walorów przyrodniczych. Wyzwania związane z demografią oraz konieczność dalszego rozwoju infrastruktury turystycznej stanowią główne obszary, na które gmina powinna się skoncentrować. Dzięki zrównoważonemu rozwojowi Dukla może stać się jeszcze bardziej atrakcyjnym miejscem do życia i odwiedzin.

2.3.6. Gmina Korczyna

Gmina Korczyna to gmina wiejska, która na koniec grudnia 2023 roku liczyła 11 098 mieszkańców, gęstość zaludnienia wynosiła 119 osób/km², z czego 50,4% mieszkańców gminy stanowiły kobiety, a 49,6% mężczyźni. Zamieszkuje ją 10,2% ludności powiatu. Powierzchnia gminy wynosi 93,1 km², co stanowi 10,1% powierzchni powiatu.

W latach 2002-2023 liczba mieszkańców wzrosła o 4,6%. Średni wiek mieszkańców wynosi 40,8 lat i jest porównywalny do średniego wieku mieszkańców województwa podkarpackiego oraz nieznacznie mniejszy od średniego wieku mieszkańców całej Polski. Gmina Korczyna ma ujemny przyrost naturalny wynoszący -17. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu -1,53 na 1000 mieszkańców gminy Korczyna. W 2023 roku urodziło się 94 dzieci. Współczynnik dynamiki demograficznej, czyli stosunek liczby urodzeń do liczby zgonów wynosi 0,85 i jest nieznacznie większy od średniej dla województwa oraz znacznie większy od współczynnika dynamiki demograficznej dla całego kraju. Na 1000 mieszkańców gminy Korczyna przypada 9,98 zgonów. Jest to wartość porównywalna do wartości średniej dla województwa podkarpackiego oraz nieznacznie mniejsza od wartości średniej dla kraju. W 2023 roku zarejestrowano 93 zameldowań w ruchu wewnętrznym oraz 98 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych wynosi dla gminy Korczyna -5. W tym samym roku 3 osoby zameldowały się z zagranicy oraz odnotowano 0 wymeldowań za granicę - daje to saldo migracji zagranicznych wynoszące 3. Ponadto 59,0% mieszkańców gminy Korczyna jest

w wieku produkcyjnym, 19,67% w wieku przedprodukcyjnym, a 21,33% mieszkańców jest w wieku poprodukcyjnym.

Bezrobocie rejestrowane w gminie Korczyna wynosiło w 2023 roku 8,3% (8,3% wśród kobiet i 8,3% wśród mężczyzn).

W gminie są następujące sołectwa: Czarnorzeki, Iskrzynia, Kombornia, Korczyna, Krasna, Węglówka oraz Wola Komborska.

W gminie Korczyna w roku 2023 w rejestrze REGON zarejestrowanych było 1057 podmiotów gospodarki narodowej, z czego 904 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. W tymże roku zarejestrowano 82 nowe podmioty, a 43 podmioty zostały wyrejestrowane.

Placówki edukacyjne według stanu na 2023 rok są następujące:

- 3 przedszkola, w których do 15 oddziałów uczęszczało 322 dzieci,
- 5 szkół podstawowych, w których w 57 oddziałach uczyło się 854 uczniów.

Gospodarka gminy opiera się w dużej mierze na rolnictwie, szczególnie uprawie zbóż, ziemniaków oraz hodowli zwierząt. Występuje również przetwórstwo rolne oraz drobna działalność rzemieślnicza. Gmina rozwija również sektor turystyczny, dzięki atrakcjom przyrodniczym i kulturowym, takim jak zamek Kamieniec, rezerwat Prądky oraz piękne krajobrazy Beskidu Niskiego. Gmina posiada dobrze rozwiniętą sieć dróg lokalnych, a bliskość Krosna zapewnia dostęp do dróg krajowych. Infrastruktura drogowa jest na dobrym poziomie, choć pewne obszary wymagają dalszych inwestycji.

Korczyna posiada bogate tradycje kulturalne i historyczne. Ważne są tu obchody lokalnych świąt, festiwali oraz działalność kulturalna skupiona wokół miejscowych ośrodków kultury. Mieszkańcy Korczyny są aktywni społecznie i silnie związani z miejscową tradycją i kulturą. Aktywność społeczna jest promowana przez różnorodne organizacje pozarządowe oraz lokalne stowarzyszenia.

Głównymi wyzwaniami gminy są migracje młodych ludzi do większych miast oraz starzenie się populacji, co może wpłynąć na lokalny rynek pracy i konieczność dostosowania usług publicznych.

Przez gminę przebiega:

- droga krajowa nr 19 – przebiega przez część gminy Korczyna i jest ważnym szlakiem komunikacyjnym łączącym północną i południową Polskę, od Białegostoku po Barwinek (przejście graniczne ze Słowacją), jest to kluczowa trasa tranzytowa w regionie,
- droga wojewódzka nr 991 – droga relacji Krosno-Lutcza i dalej do Rzeszowa.

Te trasy drogowe są istotne dla mieszkańców gminy Korczyna, ponieważ zapewniają dobre połączenia z innymi miastami i regionami oraz wspierają ruch turystyczny i lokalną gospodarkę.

Perspektywy dla gminy związane są z dalszym rozwojem turystyki i promocją lokalnych atrakcji. Wzmocnienie infrastruktury turystycznej i promocja walorów przyrodniczych mogą przyciągnąć więcej odwiedzających, co pozytywnie wpłynie na gospodarkę.

Główne atrakcje turystyczne to:

- Zamek Kamieniec, związany z historią Polski, szczególnie z okresem średniowiecza, jest to miejsce licznych wydarzeń kulturalnych i turystycznych,

- Rezerwat przyrody Prządky im. prof. Henryka Świdzińskiego to unikalny obszar chroniony, znany z malowniczych form skalnych, przyciągający turystów i miłośników przyrody,
- Sanktuarium św. Józefa Sebastiana Pelczara w Korczynie – patrona Powiatu Krośnieńskiego,
- Dwór w Komborni – wzniesiony w połowie XVIII wieku zabytkowy zespół dworski wraz z parkiem.

Gmina Korczyna to obszar o dużym potencjale, wynikającym z jej walorów przyrodniczych, bogatego dziedzictwa kulturowego oraz korzystnego położenia. Kluczowymi wyzwaniami są starzenie się ludności oraz potrzeba dalszego rozwoju infrastruktury, szczególnie w kontekście turystyki. Dalsze inwestycje w infrastrukturę oraz promocja turystyki mogą znacząco poprawić perspektywy rozwoju gminy i przyczynić się do wzrostu jakości życia mieszkańców.

2.3.7. Gmina Krościenko Wyżne

Gmina Krościenko Wyżne to gmina wiejska, która na koniec grudnia 2023 r. miała 5347 mieszkańców, gęstość zaludnienia wynosiła 350 osób/km², z czego 49,5% mieszkańców gminy stanowiły kobiety, a 50,5% mężczyźni. Zamieszkuje ją 4,9% ludności powiatu. Powierzchnia gminy wynosi 15,3 km², co stanowi 1,7% powierzchni powiatu.

Na terenie gminy są następujące sołectwa: Krościenko Wyżne i Pustyny.

W latach 2002-2023 liczba mieszkańców wzrosła o 6,1%. Średni wiek mieszkańców wynosi 40,6 lat i jest porównywalny do średniego wieku mieszkańców województwa podkarpackiego oraz nieznacznie mniejszy od średniego wieku mieszkańców całej Polski.

Gmina Krościenko Wyżne ma ujemny przyrost naturalny wynoszący -19. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu -3,55 na 1000 mieszkańców gminy Krościenko Wyżne. W 2023 roku urodziło się 38 dzieci. Współczynnik dynamiki demograficznej, czyli stosunek liczby urodzeń do liczby zgonów wynosi 0,67 i jest znacznie mniejszy od średniej dla województwa oraz porównywalny do współczynnika dynamiki demograficznej dla całego kraju. Na 1000 mieszkańców gminy Krościenko Wyżne przypada 10,65 zgonów. Jest to więcej od wartości średniej dla województwa podkarpackiego oraz porównywalnie do wartości średniej dla kraju. W 2023 roku zarejestrowano 38 zameldowań w ruchu wewnętrznym oraz 55 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych wynosi dla gminy Krościenko Wyżne -17. W tym samym roku 3 osoby zameldowały się z zagranicy oraz zarejestrowano 0 wymeldowań za granicę - daje to saldo migracji zagranicznych wynoszące 3. Ponadto 60,67% mieszkańców gminy Krościenko Wyżne jest w wieku produkcyjnym, 18,65% w wieku przedprodukcyjnym, a 20,68% mieszkańców jest w wieku poprodukcyjnym.

Bezrobocie rejestrowane w gminie Krościenko Wyżne wynosiło w 2023 roku 8,3% (8,3% wśród kobiet i 8,3% wśród mężczyzn).

W gminie Krościenko Wyżne w roku 2023 w rejestrze REGON zarejestrowanych było 626 podmiotów gospodarki narodowej, z czego 564 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. W tymże roku zarejestrowano 44 nowe podmioty, a 30 podmiotów zostało wyrejestrowanych.

Placówki edukacyjne według stanu na 2023 rok są następujące:

- 3 przedszkola, w których do 8 oddziałów uczęszczało 153 dzieci,
- 1 szkoła podstawowa, w której w 17 oddziałach uczyło się 329 uczniów.

Przeważająca część mieszkańców gminy zajmuje się rolnictwem, chociaż w ostatnich latach rozwijają się także małe i średnie przedsiębiorstwa.

W Krościenku Wyżnym znajduje się zabytkowy obiekt sakralny - kościół pw. Św. Marcina, który został wzniesiony w latach 1908 – 1910.

Gmina leży na terenie Pogórza Dynowskiego, co sprzyja turystyce pieszej i rowerowej. Otoczenie przyrody oraz spokojna atmosfera sprawiają, że jest to atrakcyjne miejsce do życia oraz odpoczynku.

Gmina Krościenko Wyżne to spokojna, wiejska gmina, która łączy tradycję z nowoczesnością, oferując mieszkańcom i gościom piękno przyrody oraz dostęp do podstawowych usług i infrastruktury.

Przez część gminy przebiega droga krajowa nr 19, która jest ważnym szlakiem komunikacyjnym łączącym północną i południową Polskę, od Białegostoku po Barwinek (przejście graniczne ze Słowacją).

2.3.8. Gmina Miejsce Piastowe

Gmina Miejsce Piastowe to gmina wiejska, która na koniec grudnia 2023 roku miała 13301 mieszkańców, gęstość zaludnienia wynosiła 261 osób/km², z czego 51,3% mieszkańców gminy stanowiły kobiety, a 48,7% mężczyźni. Zamieszkuje ją 12,2% ludności powiatu. Powierzchnia gminy wynosi 51,1 km², co stanowi 5,5% powierzchni powiatu.

W latach 2002-2023 liczba mieszkańców wzrosła o 0,3%. Średni wiek mieszkańców wynosi 41,3 lat i jest porównywalny do średniego wieku mieszkańców województwa podkarpackiego oraz porównywalny do średniego wieku mieszkańców całej Polski. Gmina Miejsce Piastowe ma ujemny przyrost naturalny wynoszący -25. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu -1,87 na 1000 mieszkańców gminy Miejsce Piastowe. W 2023 roku urodziło się 102 dzieci. Na 1000 mieszkańców gminy Miejsce Piastowe przypada 9,52 zgonów. Jest to wartość porównywalna do wartości średniej dla województwa podkarpackiego oraz nieznacznie mniejsza od wartości średniej dla kraju. W 2023 roku zarejestrowano 148 zameldowania w ruchu wewnętrznym oraz 135 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych wynosi dla gminy Miejsce Piastowe 13. W tym samym roku 3 osoby zameldowały się z zagranicy oraz zarejestrowano 0 wymeldowań za granicę - daje to saldo migracji zagranicznych wynoszące 3. Ponadto 59,1% mieszkańców gminy Miejsce Piastowe jest w wieku produkcyjnym, 18,7% w wieku przedprodukcyjnym, a 22,2% mieszkańców jest w wieku poprodukcyjnym.

W gminie są następujące sołectwa: Głowienka, Łęczany, Miejsce Piastowe, Niżna Łąka, Rogi, Targowiska, Widacz, Wrocanka, Zalesie.

Bezrobocie rejestrowane w gminie Miejsce Piastowe wynosiło w 2023 roku 8,3% (8,3% wśród kobiet i 8,3% wśród mężczyzn).

W gminie Miejsce Piastowe w roku 2023 w rejestrze REGON zarejestrowane były 1194 podmioty gospodarki narodowej, z czego 994 stanowiły osoby fizyczne prowadzące

działalność gospodarczą. W tymże roku zarejestrowano 85 nowych podmiotów, a 43 podmioty zostały wyrejestrowane.

Placówki edukacyjne według stanu na 2023 rok są następujące:

- 1 przedszkole, w którym do 1 oddziału uczęszczało 10 dzieci,
- 8 szkół podstawowych, w których w 57 oddziałach uczyło się 912 uczniów,
- 1 liceum ogólnokształcące, w którym w 22 oddziałach uczyło się 520 uczniów,
- 1 technikum, w którym w 19 oddziałach uczyło się 461 uczniów.

Gmina ma charakter rolniczo-przemysłowy. Mieszkańcy zajmują się głównie rolnictwem, ale na terenie gminy działa także wiele małych i średnich przedsiębiorstw, w tym zakłady produkcyjne oraz firmy usługowe.

W gminie znajduje się kilka zabytkowych kościołów oraz dworów, w tym słynne Sanktuarium Św. Michała Archanioła i bł. Bronisława Markiewicza w Miejsce Piastowym, będące ważnym centrum pielgrzymkowym.

Przez gminę przebiega:

- droga krajowa nr 19 – to główna trasa biegnąca przez teren gminy Miejsce Piastowe. łączy północ i południe Polski, od Białegostoku po Barwinek, gdzie znajduje się przejście graniczne ze Słowacją. Droga ta przechodzi przez Miejsce Piastowe, co czyni ją kluczowym korytarzem tranzytowym i komunikacyjnym dla regionu.
- droga krajowa nr 28 – stanowi ważny korytarz komunikacyjny, łączący regiony południowej Polski.

Obie drogi mają znaczenie strategiczne dla gminy Miejsce Piastowe, ułatwiając połączenia zarówno na poziomie krajowym, jak i regionalnym, oraz wspierając ruch turystyczny i gospodarkę lokalną.

Gmina położona jest na terenach o zróżnicowanym krajobrazie, z licznymi wzniesieniami, dolinami i terenami zielonymi. Jest to obszar atrakcyjny pod względem turystyki pieszej i rowerowej, a także agroturystyki. W okolicy znajdują się tereny chronione, które sprzyjają zachowaniu bioróżnorodności oraz promują zrównoważony rozwój.

Gmina Miejsce Piastowe to dynamicznie rozwijająca się gmina wiejska, łącząca walory przyrodnicze i kulturowe z nowoczesną infrastrukturą. Dzięki bliskości Krosna, mieszkańcy mają dostęp do szerokiej oferty edukacyjnej, kulturalnej i gospodarczej, jednocześnie ciesząc się spokojem życia na wsi.

2.3.9. Gmina Wojaszówka

Gmina Wojaszówka to gmina wiejska, która na koniec 2023 roku liczyła 9190 mieszkańców, gęstość zaludnienia wynosiła 110 osób/km², z czego 51,3% mieszkańców gminy stanowiły kobiety, a 48,7% mężczyźni. Zamieszkuje ją 8,4% ludności powiatu. Powierzchnia gminy wynosi 83,4 km², co stanowi 9,0% powierzchni powiatu.

W latach 2002-2023 liczba mieszkańców wzrosła o 1,6%. Średni wiek mieszkańców wynosi 41,0 lat i jest porównywalny do średniego wieku mieszkańców województwa podkarpackiego oraz porównywalny do średniego wieku mieszkańców całej Polski. Gmina Wojaszówka ma ujemny przyrost naturalny wynoszący -22. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu -2,39 na 1000 mieszkańców gminy Wojaszówka. W 2023 roku urodziło się 62 dzieci. Współczynnik

dynamiki demograficznej, czyli stosunek liczby urodzeń do liczby zgonów wynosi 0,74 i jest porównywalny do średniej dla województwa oraz nieznacznie wyższy od współczynnika dynamiki demograficznej dla całego kraju. Na każdy 1000 mieszkańców gminy Wojaszówka przypada 9,14 zgonów. Jest to wartość porównywalna do wartości średniej dla województwa podkarpackiego oraz znacznie mniej od wartości średniej dla kraju. W 2023 roku zarejestrowano 94 zameldowania w ruchu wewnętrznym oraz 93 wymeldowania, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych wynosi dla gminy Wojaszówka 1. W tym samym roku 11 osób zameldowało się z zagranicy oraz zarejestrowano 0 wymeldowań za granicę - daje to saldo migracji zagranicznych wynoszące 11. Ponadto 59,08% mieszkańców gminy Wojaszówka jest w wieku produkcyjnym, 19,9% w wieku przedprodukcyjnym, a 21,73% mieszkańców jest w wieku poprodukcyjnym.

Gmina składa się z 11 sołectw: Bajdy, Bratkówka, Łączki Jagiellońskie, Łęki Strzyżowskie, Odrzykoń, Pietrusza Wola, Przybówka, Rzepnik, Ustrobnia, Wojaszówka, Wojkówka.

Bezrobocie rejestrowane w gminie Wojaszówka wynosiło w 2023 roku 8,3% (8,3% wśród kobiet i 8,3% wśród mężczyzn).

W gminie Wojaszówka w roku 2023 w rejestrze REGON zarejestrowanych było 795 podmiotów gospodarki narodowej, z czego 671 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. W tymże roku zarejestrowano 63 nowe podmioty, a 32 podmioty zostały wyrejestrowane.

Placówki edukacyjne według stanu na 2023 rok są następujące:

- 3 przedszkola, w których do 12 oddziałów uczęszczało 275 dzieci,
- 6 szkół podstawowych, w których w 51 oddziałach uczyło się 658 uczniów.

Gmina ma charakter rolniczy, z dominującymi gospodarstwami rodzinnymi. Coraz większą rolę odgrywa jednak sektor usługowy oraz drobne przedsiębiorstwa, zwłaszcza w przemyśle spożywczym i drzewnym.

Położenie gminy na Pogórzu Strzyżowskim sprzyja turystyce pieszej i rowerowej. Lasy, pagórki i doliny tworzą atrakcyjny krajobraz, który przyciąga miłośników przyrody i spokojnego wypoczynku.

Na terenie gminy znajdują się obszary o szczególnych walorach przyrodniczych, w tym rezerваты i pomniki przyrody, co sprzyja zachowaniu lokalnej bioróżnorodności.

Przez gminę przebiega:

- droga wojewódzka nr 990 – relacji Twierdza – Krosno, droga ta jest ważna dla lokalnego ruchu i umożliwia szybki dojazd do Krosna, będącego ważnym ośrodkiem handlowo-usługowym.

Droga ta wspiera rozwój transportu, ułatwia dostęp do usług i zwiększa dostępność gminy dla ruchu lokalnego i tranzytowego.

Gmina Wojaszówka to malownicza, spokojna gmina wiejska o bogatej historii i tradycjach. Dzięki pięknym krajobrazom, licznym zabytkom oraz rozwijającej się infrastrukturze, jest to miejsce atrakcyjne zarówno dla mieszkańców, jak i odwiedzających. Gmina łączy tradycyjny rolniczy charakter z nowoczesnymi rozwiązaniami, dbając o rozwój lokalnej społeczności i ochronę środowiska.

2.3.10. Gmina Jaśliska

Gmina Jaśliska to gmina wiejska, która na koniec grudnia 2023 roku liczyła 2072 mieszkańców, gęstość zaludnienia wynosiła 13 osób/km², z czego 50,3% mieszkańców gminy stanowiły kobiety, a 49,7% mężczyźni. Zamieszkuje ją 1,9% ludności powiatu. Powierzchnia gminy wynosi 165,9 km², co stanowi 17,9% powierzchni powiatu. Jest ona najmniejsza spośród wszystkich gmin powiatu.

W latach 2010-2023 liczba mieszkańców zmalała o 1,6%. Średni wiek mieszkańców wynosi 41,3 lat i jest porównywalny do średniego wieku mieszkańców województwa podkarpackiego oraz porównywalny do średniego wieku mieszkańców całej Polski. Gmina Jaśliska ma ujemny przyrost naturalny wynoszący -2. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu -0,96 na 1000 mieszkańców gminy Jaśliska. W 2023 roku urodziło się 22 dzieci. Współczynnik dynamiki demograficznej, czyli stosunek liczby urodzeń do liczby zgonów wynosi 0,92 i jest znacznie wyższy od średniej dla województwa oraz średniej dla całego kraju. Na 1000 mieszkańców gminy Jaśliska przypada 11,56 zgonów. Jest to więcej od wartości średniej dla województwa podkarpackiego oraz nieznacznie więcej od wartości średniej dla kraju. W 2023 roku zarejestrowano 14 zameldowań w ruchu wewnętrznym oraz 17 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych wynosi dla gminy Jaśliska -3. W tym samym roku 1 osoba zameldowała się z zagranicy oraz zarejestrowano 0 wymeldowań za granicę - daje to saldo migracji zagranicznych wynoszące 1. Ponadto 58,93% mieszkańców gminy Jaśliska jest w wieku produkcyjnym, 18,05% w wieku przedprodukcyjnym, a 23,02% mieszkańców jest w wieku poprodukcyjnym.

Bezrobocie rejestrowane w gminie Jaśliska wynosiło w 2023 roku 8,3% (8,3% wśród kobiet i 8,3% wśród mężczyzn).

Gmina składa się z następujących sołectw: Daliowa, Jaśliska, Moszczaniec, Posada Jaśliska, Szklary, Wola Niżna.

W gminie Jaśliska w roku 2023 w rejestrze REGON zarejestrowane były 174 podmioty gospodarki narodowej, z czego 133 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. W tymże roku zarejestrowano 16 nowych podmiotów, a 10 podmiotów zostało wyrejestrowanych.

Placówki edukacyjne według stanu na 2023 rok są następujące:

- 1 szkoła podstawowa, w której w 8 oddziałach uczyło się 150 uczniów.

Gmina Jaśliska ma przede wszystkim charakter rolniczy, z silnym akcentem na gospodarstwa rodzinne i agroturystykę. W ostatnich latach rozwija się także turystyka, szczególnie agroturystyka, turystyka piesza i pielgrzymkowa do Sanktuarium Matki Bożej Królowej Nieba i Ziemi w Jaśliskach, co stanowi rosnące źródło dochodów dla mieszkańców.

Przez gminę przebiega:

- droga wojewódzka nr 897 – to główna trasa przechodząca przez gminę Jaśliska, łączy Tylawę (przy drodze krajowej nr 19) z Cisną, biegnąc przez tereny górskie Beskidu Niskiego, droga ta jest istotna dla ruchu turystycznego, umożliwiając dojazd do malowniczych terenów rekreacyjnych i przyrodniczych.
- droga wojewódzka nr 887 – droga relacji Brzozów – Rymanów – Daliowa.

Drogi te są kluczowe dla gminy Jaśliska, ponieważ ułatwiają dostęp do miejscowości turystycznych i szlaków górskich oraz wspierają ruch lokalny i przygraniczny.

Jaśliska i okoliczne wsie posiadają liczne zabytkowe kościoły, kaplice oraz tradycyjne drewniane budownictwo. Szczególnym miejscem jest historyczna zabudowa wsi Jaśliska, która zachowała dawny układ urbanistyczny i architekturę charakterystyczną dla małych miasteczek galicyjskich.

Gmina leży w malowniczym otoczeniu Beskidu Niskiego, z licznymi szlakami turystycznymi, które prowadzą przez lasy, góry i doliny. Jest to idealne miejsce dla miłośników przyrody, pieszych wędrówek i obserwacji dzikiej przyrody.

Znaczną część gminy stanowią obszary chronione, w tym Jaśliski Park Krajobrazowy, który chroni unikalne ekosystemy i piękno naturalne regionu.

Gmina Jaśliska to gmina o wyjątkowym uroku, położona w sercu Beskidu Niskiego, oferująca mieszkańcom i odwiedzającym bliski kontakt z naturą oraz spokojne życie z dala od miejskiego zgiełku. Ze względu na swoje walory przyrodnicze i kulturowe, jest to miejsce, które przyciąga turystów szukających ciszy, spokoju i autentycznego doświadczenia górskiego regionu Polski.

2.4. Ochrona środowiska naturalnego w Powiecie Krośnieńskim

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

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

Na obszarze Powiatu Krośnieńskiego znajdują się następujące formy ochrony środowiska:

- Magurski Park Narodowy,
- Rezerwat „Modrzyna”,
- Rezerwat „Prządky” im. Prof. Henryka Świdzińskiego,
- Rezerwat „Cisy w Nowej Wsi”,
- Rezerwat „Tysiąclecia” na Cergowej Górze,
- Rezerwat „Igiełki”,
- Rezerwat „Przełom Jasiołki”,
- Rezerwat „Wadernik”,
- Rezerwat „Źródłiska Jasiołki”,
- Rezerwat „Bukowica”,
- Rezerwat „Kamień nad Jaśliskami”,
- Jaśliski Park Krajobrazowy,
- Czarnorzecko-Strzyżowski Park Krajobrazowy,
- Obszar Chronionego Krajobrazu Beskidu Niskiego,
- Czarnorzecki Obszar Chronionego Krajobrazu,
- 95 pomników przyrody,
- 16 obszarów Natura 2000.

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

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

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

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

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

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

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

Skuteczna ochrona środowiska wymaga udziału wszystkich podmiotów wywierających wpływ na sposób i intensywność korzystania ze środowiska, w tym przede wszystkim udziału społeczeństwa. Najważniejsze znaczenie dla proekologicznej postawy jak najszerzej części społeczeństwa ma edukacja ekologiczna oparta na rzetelnej informacji o stanie środowiska

naturalnego i działaniach na rzecz jego ochrony oraz umiejętność komunikowania się z lokalną społecznością.

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

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

Z punktu widzenia ekologii istotnym punktem są trasy rowerowe z których mogą korzystać zarówno turyści jak i mieszkańcy.

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

- 1) Wspólna Strategia Działania Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i Wojewódzkich Funduszy Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej na lata 2021- 2024;
- 2) dokumenty na poziomie wojewódzkim:
 - a) Stan Środowiska w Województwie Podkarpackim - Raport 2020,
 - b) Strategia rozwoju województwa - Podkarpackie 2030,
 - c) Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Podkarpackiego na lata 2020-2026 z perspektywą do 2032 roku;
- 3) dokumenty na poziomie powiatowym:
 - a) Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Krośnieńskiego na lata 2024 – 2033;
- 4) dokumenty na poziomie gminnym:
 - a) Program Ochrony Środowiska wraz z Planem Gospodarki Odpadami dla Gminy Dukla,
 - b) Program Ochrony Środowiska dla Gminy Korczyna na lata 2023-2026,
 - c) Program Ochrony Środowiska dla Gminy Miejsce Piastowe na lata 2017 - 2020 z perspektywą 2021-2024,
 - d) Program usuwania wyrobów zawierających azbest z terenu Gminy Rymanów na lata 2012 - 2030,
 - e) Program usuwania azbestu z terenu Gminy Chorkówka na lata 2011-2032,
 - f) Program usuwania azbestu i wyrobów zawierających azbest dla Gminy Jaśliska na lata 2011- 2032,
 - g) Program usuwania azbestu i wyrobów zawierających azbest dla Gminy Korczyna na lata 2011- 2032,
 - h) Program usuwania wyrobów zawierających azbest z terenu Gminy Krościenko Wyżne na lata 2012-2032,
 - i) Program usuwania azbestu i wyrobów zawierających azbest z terenu Gminy Miejsce Piastowe.

Działania transportowe nie mogą powodować znaczącego oddziaływania na formy ochrony przyrody, w tym na obszary Natura 2000, rezerваты przyrody, parki narodowe i krajobrazowe, a także chronione gatunki roślin i zwierząt, ani naruszać granic i zasad ochrony obowiązujących w rezerwach przyrody i parkach krajobrazowych. Wszelkie projekty transportowe w sąsiedztwie tych obszarów muszą być projektowane i realizowane z uwzględnieniem ich specyficznych potrzeb ochrony oraz w sposób minimalizujący negatywny wpływ na te obszary. Plan nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko oraz na obszary Natura 2000 (art. 46 ust. 2 i 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2024 poz. 1112)).

Realizacja inwestycji transportowych oraz planowanie nowych tras i korytarzy transportowych będzie odbywać się z pełnym poszanowaniem istniejących form ochrony przyrody, w szczególności parków narodowych, rezerwatów przyrody, obszarów Natura 2000 oraz parków krajobrazowych. Wszelkie działania muszą być zgodne z przepisami o ochronie przyrody zawartymi w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

3. Diagnoza i ocena infrastruktury transportowej powiatu oraz planowanie transportu

W Powiecie Krośnieńskim kluczowe znaczenie dla sieci transportowej mają drogi publiczne, które występują tutaj we wszystkich czterech kategoriach: krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne.

W szczegółowy sposób zbadano obecność i układ przestrzenny dotyczący przejazdów kolejowych oraz bezkolizyjnych miejsc przecinania się ruchu kolejowego z ruchem samochodowym, rowerowym i pieszym.

3.1. Drogi publiczne

W obszarze administracyjnym Powiatu Krośnieńskiego występują wszystkie cztery kategorie dróg publicznych, czyli: krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. Ich rola w układzie sieci transportowej jest adekwatna do reprezentowanych kategorii. Parametry żadnej z dróg nie kwalifikują jej do klasy wyższej niż G (drogi głównej). Tę natomiast reprezentują przede wszystkim drogi krajowe. Ponadto w Powiecie Krośnieńskim znajdują się drogi wszystkich klas niższych od G.

Kluczowe znaczenie dla układu sieci drogowej mają dwie drogi krajowe, mające następujący przebieg na terenie Polski:

- **DK 28** (długość całkowita: 350 km), łącząca miejscowość Zator z przejściem granicznym z Ukrainą w Medyce,
- **DK 19** (długość całkowita: 592 km), łącząca kraje nadbałtyckie z przejściem granicznym ze Słowacją w Barwinku. W Powiecie Krośnieńskim droga przebiega m. in. przez Miejsce Piastowe i Duklę.

Drogi wojewódzkie przebiegające przez powiat:

- DW 887,
- DW 897,
- DW 990,
- DW 991,
- DW 993.

Na obszarze Powiatu Krośnieńskiego jest 355,685 km dróg powiatowych a ich specyfikacja jest przedstawiona poniżej:

Tabela 7. Wykaz dróg powiatowych w Powiecie Krośnieńskim

GMINA CHORKÓWKA			
Numer Drogi , Ciąg Drogi	Klasa drogi	Dł. drogi [km]	Miejscowość (Ulica)
Droga P1850R Jasto-Łajsce-Zręcin	Z	8,515	Kopytowa,
			Żeglce,
			Zręcin (Żeglecka, Kościelna),
Droga P1896R Krosno-Kobylany-Toki	Z	12,724	Świerzowa Polska (Krośnieńska),
			Zręcin (Ignacego Łukasiewicza, Bieszczadzka),
			Chorkówka,
			Kobylany,
			Sulistrowa,
Droga P1898R Chorkówka-Faliszówka-Nienaszów	Z	7,986	Chorkówka,
			Leśniówka,
			Faliszówka,
			Poraj,
Droga P1900R Nowy Żmigród-Makowiska-Sulistrowa	Z	1,442	Sulistrowa,
Droga P1949R Jedlicze-Żarnowiec-Zręcin	Z	1,136	Zręcin (Marii Konopnickiej),
Droga P1950R Chlebna-Kopytowa-Faliszówka	Z	3,743	Kopytowa,
			Faliszówka,
Droga P1953R Chorkówka-Żeglce	Z	1,956	Chorkówka,
			Żeglce,
Droga P1954R Chorkówka-Bóbrka do dr nr 1956R	Z	4,459	Chorkówka,
			Bóbrka,
Droga P1955R Niżna Łąka-Bóbrka	Z	1,94	Bóbrka (Św. Jana z Dukli, Ojca Hieronima Longawy, Sportowa)
Droga P1956R Zręcin-Wietrzno-Zboiska	Z	4,822	Zręcin (Karpacka),
			Bóbrka (Podkarpacka)
Droga P1957R droga przez wieś Machnówka	Z	1,242	Machnówka,
Droga P1958R Dobieszyn-Świerzowa Polska-Szczepańcowa	Z	4,299	Świerzowa Polska (Polna, Sportowa, Szczepana),
			Szczepańcowa (Jarzębinowa, Szkolna, Strażacka, Słoneczna),
Droga P1959R Szczepańcowa-Głowienka	Z	1,62	Szczepańcowa (Długa),
Droga P1992R Kobylany-Wietrzno	Z	1,077	Kobylany,

			Łęki Dukielskie,
			Wietrzno,
Droga P1993R Sulistrowa-Draganowa-Głojsce	Z	3,206	Sulistrowa,
			Draganowa,
			Głojsce,
Razem w Gminie		60,167	
GMINA DUKLA			
Numer Drogi , Ciąg Drogi	Klasa drogi	Dł. drogi [km]	Miejscowość (Ulica)
Droga P1911R Iwla-Polany-Huta Polańska	Z	7,759	Iwla,
			Chyrowa,
			Mszana,
Droga P1956R Zręcin-Wietrzno-Zboiska	Z	6,251	Wietrzno,
			Zboiska,
Droga P1975R Miejsce Piastowe-Wrocanka Górna	Z	0,546	Równe (Łukasiewicza),
Droga P1992R Kobylany-Wietrzno	Z	3,646	Łęki Dukielskie,
			Wietrzno,
Droga P1993R Sulistrowa-Draganowa-Głojsce	Z	2,532	Głojsce (Szkolna),
Droga P1994R Iwla-Teodorówka-Dukla	Z	4,484	Iwla,
			Teodorówka,
			Dukla (Mickiewicza),
Droga P1995R Ropianka-Olchowiec	Z	3,362	Ropianka,
			Olchowiec,
Droga P1996R Chyrowa-Mszana-Tylawa	Z	7,381	Mszana,
			Tylawa,
Droga P1997R Tylawa-Zyndranowa	Z	5,322	Tylawa,
			Zyndranowa,
Droga P1998R Trzciana-Zawadka Rymanowska	Z	3,138	Trzciana,
			Zawadka Rymanowska,
Droga P1999R Dukla-Lubatowa	Z	4,83	Dukla (Cergowska),
			Cergowa,
			Jasionka,
Droga P2000R Równe-Lubatówka	Z	2,715	Równe (Długa),
Droga P2003R od dr. Nr 1956R-Równe (kopalnia)	Z	1,575	Równe (Kopalnia),
Razem w Gminie		53,541	
GMINA JAŚLISKA			
Numer Drogi , Ciąg Drogi	Klasa drogi	Dł. drogi [km]	Miejscowość (Ulica)
Droga P2116R Jaśliska-Czeremcha-Granica Państwa	Z	9,401	Jaśliska,
			Lipowiec,
			Czeremcha,
Droga P2117R Wola Niżna-Wola Wyżna	Z	4,946	Wola Niżna,
			Wola Wyżna,
Razem w Gminie		14,347	
GMINA IWONICZ-ZDRÓJ			
Numer Drogi , Ciąg Drogi	Klasa drogi	Dł. drogi [km]	Miejscowość (Ulica)
Droga P1976R Krosno-Rogi-Iwonicz	Z	1,694	Iwonicz (Zagrodniki),
Droga P1999R Dukla-Lubatowa	Z	2,059	Lubatowa,
Droga P2000R Równe-Lubatówka	Z	0,27	Lubatówka,

Droga P2001R Rogi-Lubatówka-Lubatowa	Z	8,384	Lubatówka, Lubatowa,
Droga P2002R Iwonicz Wieś-Iwonicz Zdrój	Z	5,236	Iwonicz (Floriańska), Iwonicz (Długa), Iwonicz Zdrój (Zdrojowa), Iwonicz Zdrój (Aleja Słoneczna),
Razem w Gminie		17,643	
GMINA JEDLICZE			
Numer Drogi , Ciąg Drogi	Klasa drogi	Dł. drogi [km]	Miejscowość (Ulica)
Droga P1846R Chrzastówka do drogi nr 28	Z	0,771	Moderówka
Droga P1847R Szebnie-Tarnowiec-Jedlicze-Potok	Z	5,032	Chlebna, Jedlicze (Wincentego Manierskiego, Henryka Sienkiewicza, Dr Feliksa i Zygmunta Tokarskich, Brzozowa), Jaszczew,
Droga P1892R Tarnowiec-Wrocanka-Piotrówka	Z	1,532	Piotrówka,
Droga P1943R Jaszczew-Wojaszówka	Z	2,178	Jaszczew,
Droga P1944R Jaszczew-Ustrobna-Bratkówka	Z	1,601	Jaszczew,
Droga P1945R Jaszczew-Jedlicze	Z	2,631	Jaszczew, Jedlicze (Armii Krajowej),
Droga P1946R Jedlicze-Potok	Z	2,968	Jedlicze (Adama Mickiewicza), Potok,
Droga P1947R Jedlicze-Dobieszyn-Krosno	Z	5,376	Jedlicze (Ignacego Łukasiewicza , Marii Konopnickiej, Władysława Sikorskiego), Dobieszyn,
Droga P1948R Dobieszyn-Krosno(Turaszówka)	Z	1,673	Dobieszyn,
Droga P1949R Jedlicze-Żarnowiec-Zręcin	Z	4,144	Jedlicze (Marii Konopnickiej) Żarnowiec
Droga P1950R Chlebna-Kopytowa-Faliszówka	Z	2,599	Poręby Podniebyle
Droga P1951R Chlebna-Łubno Szlacheckie	Z	5,445	Jedlicze (Wincentego Manierskiego), Chlebna, Piotrówka,
Droga P1958R Dobieszyn-Świerzowa Polska-Szczepańcowa	Z	0,817	Dobieszyn,
Droga P2413R Jedlicze-Długie-Żarnowiec	Z	4,561	Jedlicze (Obrońców Wolności), Żarnowiec, Długie,
Razem w Gminie		41,328	
GMINA KORCZYNA			
Numer Drogi , Ciąg Drogi	Klasa drogi	Dł. drogi [km]	Miejscowość (Ulica)
Droga P1927R Węglówka-Wysoka Strzyżowska	Z	5,045	Węglówka,
Droga P1962R Krosno-Głębokie-Czarnorzeki-Jasienica Rosielna	Z	5,384	Korczyzna (Podzamcze), Czarnorzeki,

Droga P1963R Korczyna-Sporne	Z	3,101	Korczyna (Armii Krajowej, Sporne),
Droga P1964R Korczyna-Korczyna Zawisłe	Z	2,633	Korczyna (Ogrodowa),
Droga P1965R Korczyna-Kombornia-Budy Komborskie	Z	7,014	Korczyna (Spokojna),
			Kombornia (Korczyńska)
Droga P1966R Korczyna-Kombornia-Jabłonica Polska	Z	6,15	Korczyna (Rynek, Stanisława Pigonia),
			Kombornia (Graniczna),
Droga P1967R Korczyna-Krościenko Wyżne	Z	1,788	Korczyna (Akacyjowa),
Droga P1969R Kombornia(dół)-Kombornia	Z	0,856	Kombornia (Słoneczna)
Droga P1972R Iskrzynia-Haczów-Trześniów	Z	1,552	Iskrzynia (Słoneczna),
Droga P2027R Wola Jasienicka-Budy Komborskie	Z	3,601	Wola Komborska,
Droga P2062R Olszyny-Jabłonica Polska	Z	3,008	Kombornia,
Razem w Gminie		40,132	
GMINA KROŚCIENKO WYŻNE			
Numer Drogi , Ciąg Drogi	Klasa drogi	Dł. drogi [km]	Miejscowość (Ulica)
Droga P1967R Korczyna-Krościenko Wyżne	Z	2,047	Krościenko Wyżne (Marynkowska),
Droga P1971R Krościenko Wyżne-Iskrzynia	Z	2,83	Krościenko Wyżne (Północna),
			Iskrzynia (Podkarpacka - do drogi Krajowej K9),
Droga P1973R Krosno-Iskrzynia	Z	4,274	Krościenko Wyżne (Kasztanowa, Południowa, Brzozowska),
Razem w Gminie		9,151	
GMINA MIEJSCE PIASTOWE			
Numer Drogi , Ciąg Drogi	Klasa drogi	Dł. drogi [km]	Miejscowość (Ulica)
Droga P1955R Niżna Łąka-Bóbrka	Z	2,706	Niżna Łąka (Św. Jana z Dukli, O. Hieronima Longawy, Sportowa),
Droga P1959R Szczepańcowa-Głowienka	Z	2,432	Głowienka (Podmiejska, Ojca Anzelma Kubita),
Droga P1974R Krosno-Targowiska-Wróblik Szlachecki	Z	5,711	Łęczany (Jana Pawła II, Tadeusza Kościuszki),
			Targowiska (Dębowa, Armii Krajowej),
Droga P1975R Miejsce Piastowe-Wrocanka Górna	Z	5,948	Widacz,
			Miejsce Piastowe (Dworska),
Droga P1976R Krosno-Rogi-Iwonicz	Z	8,298	Wrocanka (Św. Rozali, Św. Jana, Długa),
			Głowienka (Szkolna, Św. Jana),
			Wrocanka (Krośnieńska, Pańska),
Droga P2001R Rogi-Lubatówka-Lubatowa	Z	2,325	Rogi (Polna, Ks. Henryka Domino),
Droga P2004R st. Kolejowa Targowiska-Targowiska	Z	1,369	Rogi (Długa),
Razem w Gminie		28,789	Targowiska (Jana Pawła II),
GMINA RYMANÓW			
Numer Drogi , Ciąg Drogi	Klasa drogi	Dł. drogi [km]	Miejscowość (Ulica)
Droga P1974R Krosno-Targowiska-Wróblik Szlachecki	Z	2,156	Wróblik Królewski (Krośnieńska),
			Wróblik Szlachecki (Szkolna),

Droga P2005R Haczów-Wróblik Szlachecki	Z	2,104	Wróblik Szlachecki (Sicińska),
Droga P2006R Haczów-Bzianka-Besko	Z	4,179	Bzianka,
Droga P2007R Milcza-Besko	Z	1,663	Milcza (Kolejowa, Leśna),
Droga P2008R Wróblek Królewski-Ladzin	Z	2,304	Wróblek Królewski (Jana Pawła II), Ladzin (Nad Taborem),
Droga P2009R droga przez wieś Klimkówka	Z	2,87	Klimkówka (Zdrojowa),
Droga P2010R Milcza-Rymanów	Z	4,155	Ladzin (Zmystówka), Rymanów (Nowa Wieś, Mitkowskiego),
Droga P2111R Rymanów-Sieniawa-Głębokie	Z	7,763	Rymanów (Paderewskiego, Dworska, Bartoszków), Sieniawa (Wiśniowa), Głębokie,
Droga P2112R Królik Polski-Bałucianka	Z	1,946	Bałucianka,
Droga P2113R Pastwiska-Puławy	Z	5,253	Rudawka Rymanowska, Tarnawka, Puławy, Zawoje,
Droga P2114R Rudawka Rymanowska - Wisłoczek	Z	4,554	Rudawka Rymanowska, Tarnawka, Wisłoczek,
Droga P2115R droga przez wieś Puławy	Z	3,002	Puławy,
Razem w Gminie		41,949	
GMINA WOJASZÓWKA			
Numer Drogi , Ciąg Drogi	Klasa drogi	Dł. drogi [km]	Miejscowość (Ulica)
Droga P1844R Chrzastówka-Niepla-Przybówka	Z	1,953	Przybówka,
Droga P1845R Szebnie-Chrzastówka-Przybówka	Z	2,517	Przybówka,
Droga P1924R Kobyłe-Łęki Strzyżowskie-Bratkówka-Odrzykoń	Z	13,406	Łęki Strzyżowskie, Łączki Jagiellońskie, Wojkówka, Bratkówka, Odrzykoń (Tadeusza Kościuszki),
Droga P1940R Przybówka-Pietrusza Wola-Rzepnik-Bratkówka	Z	11,152	Przybówka, Wojaszówka, Łęki Strzyżowskie, Pietrusza Wola, Rzepnik, Bratkówka,
Droga P1941R Wojaszówka-Łączki Jagiellońskie	Z	1,364	Wojaszówka, Łączki Jagiellońskie,
Droga P1942R Chrzastówka-Bajdy	Z	2,356	Bajdy,
Droga P1943R Jaszczew-Wojaszówka	Z	2,363	Bajdy,
Droga P1944R Jaszczew-Ustrobna-Bratkówka	Z	3,794	Ustrobna, Bratkówka,
Droga P1960R Krosno-Odrzykoń	Z	3,909	Odrzykoń (Sportowa, Kazimierza Wielkiego, Ks. Józefa Panasia, Jana Pawła II),
Droga P1961R Odrzykoń-Sporne	Z	2,417	Odrzykoń (Krośnieńska),
Droga P1962R Krosno-Głębokie-Czarnorzeki-Jasienica Rosielna	Z	3,407	Odrzykoń (Hetmana Mikołaja Kamienieckiego, Podzamcze),
Razem w Gminie		48,638	

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ze strony Starostwa Powiatowego w Krośnie

Za sprawą licznych nakładów inwestycyjnych oraz prowadzonych systematycznie od wielu lat remontów, drogi wyższych kategorii w Powiecie Krośnieńskim są w zdecydowanej większości w dobrym stanie, posiadają nawierzchnię równą i bez ubytków. Drogi krajowe i wojewódzkie są bez wyjątków drogami o nawierzchni bitumicznej. W przypadku dróg powiatowych, w większości ich stan również jest dobry, przy czym na niektórych odcinkach mają one szerokość uniemożliwiającą swobodne wymijanie się lub wyprzedzanie pojazdów.

Inwestycje drogowe

Z docelowych ok. 169 km w województwie podkarpackim kierowcy korzystają już z 81,8 km trasy S19 pomiędzy węzłami Lasy Janowskie i Rzeszów Południe.

W Powiecie Krośnieńskim prace trwają przy czterech odcinkach:

- 1) węzeł Domaradz - węzeł Krosno w Iskrzyni (długość 12,5 km, wartość umowy na realizację: 1,1 mld zł, wykonawca: Mostostal Warszawa, przed złożeniem wniosku o decyzję ZRID);
- 2) Iskrzynia - Miejsce Piastowe (długość 10,3 km, wartość umowy na realizację: 365 mln zł, wykonawca: Aldesa, trwa budowa);
- 3) Miejsce Piastowe - Dukla (długość: 10,09 km, wartość umowy na realizację: 478 mln zł, wykonawca: Strabag, trwa budowa);
- 4) Dukla - Barwinek (długość 18,2 km, wartość umowy na realizację: 1,5 mld zł, wykonawca: Polaqua, złożony wniosek o decyzję ZRID).

Rysunek 4. Budowa drogi S19 Rzeszów – Barwinek.



Źródło: <https://krosno.naszemiasto.pl/najtansza-oferte-na-odcinek-s19-domaradz-krosno-zlozyl/ar/c3-8925189>

Rysunek 5. Budowa trasy S-19

Źródło: opracowanie własne

Ponadto ważną inwestycją drogową w powiecie jest budowa obwodnicy Miejsca Piastowego, która jest w trakcie przygotowywania dokumentacji. Obecnie wykonywane są prace projektowe i opracowywane Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe z elementami koncepcji programowej i materiałów do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (STeŚ-R).

Kolejną bardzo ważną inwestycją drogową w Powiecie Krośnieńskim będzie rozpoczęta budowa drogi powiatowej relacji Potok – Jedlicze, która będzie stanowić połączenie zakładu Orlen Południe w Jedliczu z drogą krajową nr 28 w miejscowości Potok. Inwestycja odciąży ruch samochodów ciężarowych przez centrum miasta, a droga o długości ok. 3,3 km połączy DK 28 z ul. Sikorskiego w Jedliczu. W ramach inwestycji powstanie także wiadukt nad torami kolejowymi oraz ciąg pieszo-rowerowy. Wartość inwestycji wynosi 62 841 672,30 mln zł.

3.2. Sieć kolejowa w Powiecie Krośnieńskim

Powiat Krośnieński posiada ograniczoną, ale kluczową infrastrukturę kolejową, która obejmuje główne linie kolejowe oraz kilka mniejszych stacji i przystanków.

System kolejowy w Powiecie Krośnieńskim zapewnia połączenia głównie na poziomie regionalnym, z kilkoma połączeniami dalekobieżnymi.

Linie kolejowe:

Linia 108 (Stróże – Krościenko): przebiega przez Powiat Krośnieński i jest jedną z najważniejszych linii w regionie, łącząc go z innymi miastami, takimi jak Krosno, Sanok i Jasło.

Linia 106 (Rzeszów – Jasło): ważna linia łącząca Powiat Krośnieński z Rzeszowem, stolicą województwa.

Rysunek 6. Sieć kolejowa w Powiecie Krośnieńskim



Źródło: PKP PLK

Rysunek 7. Dworzec PKP w Krośnie.

Źródło: opracowanie własne



Tabela 8. Rozkład jazdy pociągów ze stacji Krosno i Wojaszówka

Kierunek	Godziny odjazdu (dni robocze)	Godziny odjazdu (święta i weekendy)
Stacja Krosno (linia 108)		
Jasło	7:29 16:17	
Przewoźnik: PR		
Kraków Główny	6:31 16:37	6:31 18:16
Przewoźnik: IC		
Sanok	5:22. 14:11	
Przewoźnik: PR		
Zagórze	12:17 21:51	21:51
Przewoźnik: IC		
Łupków		12:17
Przewoźnik: IC		
Medzilaborce		7:52
Przewoźnik: PR		
Rzeszów		21:51
Przewoźnik: IC		
Stacja Wojaszówka (linia 106)		
Rzeszów	4:51 6:02 7:42. 9:16 12:14	5:19. 9:16. 16:45. 19:41 20:39
Przewoźnik: PR	14:45 16:45 19:41. 21:47	

Legenda

IC - PKP Intercity, PR - PolRegio

Źródło: opracowanie własne

Jakość usług kolejowych w Powiecie Krośnieńskim można ocenić na podstawie kilku kryteriów, takich jak punktualność, komfort podróży, stan taboru oraz dostępność biletów.

Połączenia regionalne są na ogół punktualne, chociaż zdarzają się opóźnienia, zwłaszcza na liniach wymagających modernizacji.

Stan taboru jest zróżnicowany; na liniach kolejowych kursują nowoczesne pociągi, natomiast na mniej uczęszczanych trasach wciąż spotyka się starsze składy.

System kolejowy odgrywa ważną rolę w rozwoju gospodarczym Powiatu Krośnieńskiego, wspierając transport towarowy oraz umożliwiając mobilność mieszkańców.

Linia 108 jest ważnym szlakiem dla transportu towarów, zwłaszcza dla przemysłu naftowego i chemicznego w regionie.

Kolej zapewnia dostęp do edukacji, pracy i usług medycznych w większych miastach, co jest kluczowe dla mieszkańców powiatu.

Istnieje potrzeba modernizacji linii 108 i 106, aby poprawić prędkość i komfort podróży.

Warto rozważyć zwiększenie częstotliwości połączeń do kluczowych miast, szczególnie w godzinach szczytu oraz w weekendy.

Inwestycje w elektryfikację linii kolejowych oraz zakup nowoczesnych, ekologicznych pociągów mogłyby przyczynić się do zmniejszenia emisji spalin i poprawy jakości powietrza.

Ponadto bardzo ważnym impulsem poprawiającym jakość transportu kolejowego na terenie Powiatu Krośnieńskiego będzie budowa łącznicy Jedlicze – Szebnie, która wyeliminuje dotychczasową konieczność postoju na stacji Jasło dla zmiany kierunku jazdy. Powstaną dzięki temu możliwości bezpośredniego połączenia: Rzeszów – Krosno – Nowy Zagórz. Szacuje się, że czas przejazdu między Krosnem a stolicą województwa podkarpackiego skróci się o około

20-25 minut. Planowane tory łącznicy o długości blisko 3,4 km połączą linie kolejowe nr 106 i 108 między przystankami Szebnie i Wojaszówka. W ramach przedsięwzięcia powstanie także przystanek osobowy o roboczej nazwie Moderówka. Przewidziana jest również budowa dziewięciu obiektów inżynierskich, w tym tunelu o długości blisko 500 m, trzech wiaduktów drogowych i pięciu przepustów. Termin zakończenia prac przewidziano na połowę 2028 r.

3.3. Ścieżki rowerowe

Powiat Krośnieński dysponuje słabo rozwiniętą siecią dróg rowerowych. Pomimo ograniczonego zakresu ich występowania, infrastruktura drogowa powiatu generalnie sprzyja transportowi rowerowemu. Wynika to z faktu, iż większość przejazdów rowerowych odbywa się z wykorzystaniem dróg powiatowych i gminnych, na których natężenie ruchu samochodowego nie podnosi radykalnie zagrożeń bezpieczeństwa dla osób poruszających się rowerem.

Szlaki/trasy rowerowe w Powiecie Krośnieńskim przedstawia tabela nr 9.

Tabela 9. Zestawienie danych o szlakach/trasach rowerowych w Powiecie Krośnieńskim

Nazwa trasy/odcinka	Lokalizacja	Długość (km)	Typ trasy	Opis
Szlak rowerowy Green Velo	M.in. przez gminy Dukla i Chorkówka	~25 km (w powiecie)	Szlak długodystansowy	Fragment ogólnopolskiego szlaku Green Velo, prowadzący przez malownicze tereny Podkarpacia, w tym powiat krośnieński.
Trasa rowerowa Jaśliska - Dukla	Gminy Jaśliska i Dukla	~20 km	Trasa górską	Trasa prowadząca przez Beskid Niski, z Jaślik do Dukli, charakteryzująca się zróżnicowanym terenem i pięknymi widokami.
Szlak rowerowy "Ziemia Dukielska"	Gmina Dukla	~45 km	Szlak turystyczny	Szlak łączący Duklę z różnymi miejscowościami regionu, m.in. Iwoniczem-Zdrojem, z możliwością zwiedzania licznych zabytków i miejsc historycznych.
Trasa rowerowa Krosno - Rymanów	Krosno, Rymanów	~30 km	Trasa rekreacyjna	Trasa o umiarkowanym stopniu trudności, prowadząca przez wsie i tereny zielone pomiędzy Krosnem a Rymanowem-Zdrojem.
Ścieżka rowerowa wzdłuż Wisłoka	Krosno, Gmina Miejsce Piastowe	~15 km	Ścieżka rekreacyjna	Ścieżka biegnąca wzdłuż rzeki Wisłok, popularna wśród mieszkańców na spacer i krótkie wycieczki rowerowe.
Szlak rowerowy "Rogowska Pętla"	Gmina Miejsce Piastowe, Rogi	~25 km	Szlak turystyczny	Pętla prowadząca przez malownicze wsie i tereny leśne, doskonała na jednodniową wycieczkę z przystankami w lokalnych atrakcjach.
Trasa rowerowa przez Odrzykoń	Gmina Wojaszówka, Odrzykoń	~10 km	Trasa rekreacyjna	Krótką, ale urokliwą trasą prowadzącą przez Odrzykoń, obok ruin zamku Kamieniec, z widokami na Beskid Niski.
Ścieżka rowerowa Krosno - Wojkówka	Krosno, Gmina Wojaszówka, Wojkówka	~18 km	Ścieżka rekreacyjna	Ścieżka biegnąca przez tereny wiejskie, idealna na spokojną wycieczkę rowerową, z możliwością zwiedzenia lokalnych atrakcji.
Trasa rowerowa Jaśliska - Lipowiec - Wola Niżna	Gmina Jaśliska	~22 km	Trasa górską	Trasa prowadząca przez górskie wsie w gminie Jaśliska, z pięknymi widokami i wymagającymi odcinkami dla bardziej doświadczonych rowerzystów.
Szlak rowerowy "Szlakiem Konfederatów Barskich"	Krosno, Gmina Korczyn	~35 km	Szlak historyczny	Trasa o dużym znaczeniu historycznym, prowadząca przez miejsca związane z Konfederacją Barską, m.in. przez Zamek Kamieniec i malownicze doliny.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Podkarpackiej Regionalnej Organizacji Turystycznej.

Powiat Krośnieński, z racji swojego położenia i zróżnicowanego krajobrazu, oferuje atrakcyjne warunki do jazdy na rowerze, choć infrastruktura rowerowa w regionie nie jest jeszcze w pełni rozwinięta.

W Powiecie Krośnieńskim drogi rowerowe nie są jeszcze gęsto rozwinięte, istniejące trasy są często fragmentaryczne i rzadko tworzą spójne sieci. Większość istniejących tras rowerowych przebiega wzdłuż głównych dróg lub na obrzeżach miast. W wielu miejscach zamiast oddzielnych ścieżek rowerowych, rowerzyści korzystają z wydzielonych pasów na jezdniach lub chodnikach. Takie rozwiązania mogą być mniej bezpieczne, zwłaszcza w miejscach o dużym natężeniu ruchu.

Szlak Green Velo jest jednym z najbardziej znanych szlaków rowerowych, który również przebiega przez Powiat Krośnieński i jest częścią Wschodniego Szlaku Rowerowego. Green Velo oferuje dobrze oznakowaną trasę, obejmującą malownicze tereny Podkarpacia, w tym części Powiatu Krośnieńskiego.

W regionie istnieje kilka lokalnych szlaków, które prowadzą przez malownicze wsie i tereny góryste. Niektóre z tych tras są nieformalne i nie mają dedykowanej infrastruktury rowerowej, jednak cieszą się popularnością wśród lokalnych rowerzystów.

Władze samorządowe, w odpowiedzi na rosnące zainteresowanie turystyką rowerową, podejmują działania mające na celu rozwój infrastruktury rowerowej. Planowane są inwestycje w budowę nowych ścieżek rowerowych oraz modernizację istniejących dróg, aby zwiększyć bezpieczeństwo i komfort jazdy.

Powiat uczestniczy również w regionalnych programach rozwoju infrastruktury rowerowej, które obejmują budowę i modernizację ścieżek rowerowych oraz poprawę oznakowania istniejących tras.

Jednym z głównych wyzwań jest brak spójnej i dobrze skomunikowanej sieci dróg rowerowych, co utrudnia dłuższe podróże rowerowe na terenie powiatu. Kolejnym problemem jest kwestia bezpieczeństwa rowerzystów, szczególnie na drogach o dużym natężeniu ruchu, gdzie brakuje oddzielnych ścieżek rowerowych. Rozwój infrastruktury rowerowej wymaga znacznych nakładów finansowych, co może być wyzwaniem dla lokalnych budżetów.

Ze względu na atrakcyjność krajobrazową powiatu, istnieje duży potencjał do rozwoju turystyki rowerowej, która może stać się ważnym elementem oferty turystycznej regionu. W przyszłości możliwa jest lepsza integracja tras rowerowych z innymi formami transportu, co zwiększy atrakcyjność jazdy na rowerze jako środka transportu codziennego.

Powiat Krośnieński ma duży potencjał do rozwoju infrastruktury rowerowej, choć obecnie wymaga to planowania i znacznych inwestycji. Wzrost zainteresowania korzystania z jazdy na rowerze oraz inicjatywy samorządowe mogą przyczynić się do poprawy jakości i dostępności tras rowerowych w regionie. Rozwój ten może również pozytywnie wpłynąć na turystykę oraz codzienne funkcjonowanie mieszkańców powiatu.

Poprawa sieci dróg rowerowych może zachęcić do częstszego korzystania z rowerów jako środka transportu, co wpłynie na zmniejszenie ruchu samochodowego, redukcję emisji spalin, a także na poprawę kondycji fizycznej mieszkańców.

Ważne jest również, aby rozwój ten był realizowany w sposób zrównoważony, z uwzględnieniem potrzeb różnych użytkowników dróg, w tym pieszych i kierowców oraz z dbałością o środowisko naturalne. Współpraca między samorządami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami może odegrać kluczową rolę w tworzeniu efektywnej i bezpiecznej infrastruktury rowerowej, która będzie odpowiadała na potrzeby lokalnej społeczności i przyciągała turystów z całego kraju i zagranicy.

Planowanie transportu

Na terenie Powiatu Krośnieńskiego ruch rowerowy odbywa się po jezdni. Droga dla rowerów obecnie jest tylko jedna w gminie Jedlicze (ul. Brzozowa), w trakcie budowy jest kolejna również na terenie gminy Jedlicze.

1. Wybudowane:

Gmina Jedlicze: ścieżka pieszo – rowerowa przy ul. Brzozowej w Jedliczu o długości 366 m.

2. Obecnie budowane:

Gmina Jedlicze: budowa drogi powiatowej relacji Potok – Jedlicze wraz z ciągiem pieszo-rowerowym o długości 3304,05 m.

Gmina Miejsce Piastowe i Iwonicz Zdrój: rozbudowa drogi powiatowej Nr P1976R Krosno – Rogi – Iwonicz wraz z ciągiem pieszo-rowerowym o długości 2 703,94 m.

3. Planowane do budowy

Szlaki rowerowe, pieszo – rowerowe będą budowane w granicach pasa drogowego, którego zarządcą jest Powiat Krośnieński. Ciągi te będą przeważnie bezpośrednio przylegać do jezdni. Na terenie powiatu jest duża potrzeba budowy szlaków rowerowych, w związku z tym w poszczególnych gminach zaplanowano niżej wymienione inwestycje:

Gmina Jedlicze:

- budowa dróg dla rowerów i pieszych wzdłuż odcinków dróg powiatowych NR 1945R i 1847R na terenie miejscowości Jedlicze i Jaszczew (porozumienie powierzające realizację zadania Gminie Jedlicze).

Gmina Rymanów:

- przebudowa drogi powiatowej nr 2111R Rymanów - Sieniawa – Głębokie polegająca na budowie ścieżki rowerowej,
- przebudowa dróg powiatowych nr P2115R droga przez wieś Puławy i nr 2113P Pastwiska – Puławy polegająca na budowie ścieżki rowerowej.

Gmina Dukla:

- przebudowa drogi powiatowej Nr 1956R Zręcin – Wietrzno – Zboiska wraz budową ciągu pieszo – rowerowego,
- przebudowa/rozbudowa drogi nr 1999R Dukla – Lubatowa polegająca na budowie ciągu pieszego/rowerowego w m. Jasionka.

Gmina Miejsce Piastowe:

- rozbudowa drogi powiatowej nr 1976R Krosno – Rogi – Iwonicz wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, budowlami i urządzeniami budowlanymi w tym ciąg pieszo – rowerowy (m. Rogi i m. Wrocanka).

Gmina Jaśliska:

- przebudowa drogi powiatowej nr 2116R Jaśliska – Czeremcha (Granica Państwa) polegająca na budowie ścieżki rowerowej.

Gmina Chorkówka:

- przebudowa/rozbudowa dróg powiatowych nr 1896R Krosno - Kobylany – Toki i 1956R Zręcin – Wietrzno – Zboiska w m. Świerzowa Polska, Zręcin i Bobrka polegająca na budowie ciągu pieszo - rowerowego na Skansen Przemysłu Naftowego w Bóbrce.

Gmina Wojaszówka:

- rozbudowa/przebudowa drogi powiatowej nr 1961 Odrzykoń - Sporne wraz z budową ciągu rowerowego.

Gmina Korczyna:

- rozbudowa/przebudowa dróg powiatowych nr 1962R Krosno – Głębokie – Czarnorzeki - Jasienica Rosielna poprzez budowę ciągu rowerowego.

Gmina Iwonicz-Zdrój:

- rozbudowa drogi gminnej nr G114601R ul. Zagrodniki i ul. Kmiecie w miejscowości Iwonicz wraz z rozbiórką i budową mostu na potoku Iwoniczanka i ciągiem pieszym, rowerowym,
- budowa drogi gminnej Lubatówka – Jasionka wraz ze szlakiem pieszo-rowerowym,
- przebudowa drogi gminnej Lubatowa – Bałucianka wraz ze szlakiem pieszo-rowerowym,
- rozbudowa drogi gminnej nr G114607R Iwonicz-Zdrój – Lubatowa wraz z budową szlaku pieszo-rowerowego,
- budowa drogi gminnej na odcinku Iwonicz-Zdrój - Lubatówka wraz ze szlakiem pieszo-rowerowym,
- budowa ścieżek rowerowych na terenie Gminy Iwonicz-Zdrój (w tym Iwonicz-Klimkówka, Lubatówka – Rogi),
- tworzenie miejsc postojowych i parkingowych na terenie Gminy Iwonicz-Zdrój.

Propozycje powyższe nie są katalogiem zamkniętym. Gminy wchodzące w skład Powiatu Krośnieńskiego również zamierzają budować ścieżki rowerowe na swoich terenach, także samorząd wojewódzki planuje rozbudowę infrastruktury dla rowerów, co w dalszej perspektywie utworzy sieć dróg rowerowych.

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

Zadaniem organizatorów publicznego transportu zbiorowego jest planowanie rozwoju transportu, organizowanie transportu zbiorowego oraz zarządzanie publicznym transportem zbiorowym na swoim obszarze. Przy zamawianiu usług o charakterze użyteczności publicznej organizator publicznego transportu zbiorowego powinien się kierować przede wszystkim potrzebą zaspokojenia oczekiwań komunikacyjnych swoich mieszkańców. Przewozy pasażerskie realizowane są również przez przedsiębiorców transportowych świadczących usługi komercyjne, podejmowane z inicjatywy własnej przewoźników autobusowych. Istotnym warunkiem prowadzenia takiej działalności jest odpowiedni potok podróżnych, który daje możliwość uzyskiwania przychodów ze sprzedaży biletów na poziomie zapewniającym pokrycie kosztów ich świadczenia.

Obecnie Powiat Krośnieński organizuje przewozy o charakterze użyteczności publicznej na linii komunikacyjnej Dukla – Tylawa – Daliowa - Jaśliska. Dalsze funkcjonowanie tej linii oraz ewentualne decyzje o uruchomieniu innych linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej będą poprzedzone szczegółowym rozeznaniem zapotrzebowania na przewozy transportem zbiorowym, a także determinowane możliwościami finansowymi Powiatu Krośnieńskiego oraz uzyskaniem dopłat z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Docelowo zasadnym byłoby stworzenie modelu transportu publicznego, który połączyłby 10 gmin Powiatu Krośnieńskiego z miastem Krosnem, w którym znajduje się siedziba powiatu. Centralnym elementem tego modelu byłby dworzec autobusowy, pełniący rolę głównego węzła komunikacyjnego. Stamtąd będą rozchodzić się linie autobusowe łączące ją z poszczególnymi siedzibami gmin. Ważnym elementem będzie integracja rozkładów jazdy, która pozwoli na płynne przesiadki między różnymi liniami komunikacyjnymi. Wszelkie informacje na temat rozkładów jazdy, tras i ewentualnych opóźnień powinny być dostępne w formie papierowej oraz elektronicznej, co ułatwi pasażerom planowanie podróży.

Częstotliwość kursów powinna być dostosowana do natężenia ruchu. W godzinach szczytu (rano i po południu) autobusy powinny kursować częściej, w zależności od liczby mieszkańców i popytu. W godzinach poza szczytem i w weekendy kursy mogą być rzadsze. Rozkład powinien uwzględniać specyficzne potrzeby mieszkańców gmin, np. dojazdy do pracy, szkół, urzędów, szpitali, a także zapewniać wygodne przesiadki do innych środków komunikacji (np. kolejowych). Natomiast każda gmina będzie odpowiedzialna za organizację publicznego transportu zbiorowego na swoim obszarze, który łączyłby mniejsze miejscowości z siedzibą swojej gminy.

Poniższa część opracowania jest poświęcona analizie stanu istniejącego systemu transportowego Powiatu Krośnieńskiego z rozróżnieniem trzech podsystemów: indywidualnego, autobusowego oraz kolejowego.

4.1. Autobusowy transport publiczny

Transport publiczny w Powiecie Krośnieńskim, zapewnia dostęp do komunikacji autobusowej, zarówno w zakresie lokalnym, jak i regionalnym.

Pomimo, że Powiat Krośnieński nie obejmuje swoim zasięgiem miasta Krosna to dla regionu głównym węzłem komunikacyjnym jest dworzec autobusowy w Krośnie, który obsługuje zarówno połączenia lokalne, jak i dalekobieżne.

W Krośnie działają różni przewoźnicy, zarówno publiczni, jak i prywatni, zapewniający transport do wielu miejscowości w regionie oraz do większych miast, takich jak Rzeszów, Kraków czy Warszawa.

Podstawą funkcjonowania miejskiej sieci komunikacyjnej oraz gmin wokół miasta są porozumienia zawarte pomiędzy poszczególnymi gminami wchodzącymi w skład MOF-u. Przewozy realizowane są przez Miejską Komunikację Samochodową Sp. z o.o. w Krośnie, która pełni rolę operatora publicznego transportu zbiorowego. Są to przewozy o charakterze użyteczności publicznej, obejmują swoim zasięgiem teren miasta Krosna oraz gmin ościennych: Jedlicze, Chorkówka, Krościenko Wyżne, Wojaszówka, Korczyna i Miejsce Piastowe. Komunikacja o charakterze użyteczności publicznej uzupełniana jest przewozami komercyjnymi – lokalnymi i dalekobieżnymi.

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

Linie regularnej komunikacji autobusowej można ogólnie podzielić następująco:

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

Tabela 10. Przykładowy wycinek autobusowego rozkładu jazdy – Dworzec Krosno

Łysa Góra przez: Dukla - Głojsce Przewoźnik: Miś II	06:07 D 11:25 D 14:08 D 15:25 D 16:35 D 18:10 D 22:10 D
Nowy Żmigród przez: Dukla - Łysa Góra Przewoźnik: Miś II	08:40 S
Odrzykoń przez: Turaszówka Przewoźnik: Bodek	11:10 S 13:20 S 16:12 D
Pastwiska przez: Rymanów - Sieniawa - Głębokie Przewoźnik: Beskid	12:25 S
Piotrówka przez: Zręcin - Jedlicze - Poręby - Długie - Podniebyle Przewoźnik: Fornal	06:08 D 6 d n 07:41 D S d n 14:08 D 6 d n 16:10 D d n 22:08 D d n
Polańczyk przez: Sanok- Lesko- Solina Przewoźnik: TravelPL	14:10 d j P
Polańczyk przez: Iwonicz Zdrój - Rymanów Zdrój - Sanok - Lesko - Solina Przewoźnik: Barbara	04:00 1-7 P rez 10:05 1-7 Prez
Poraj przez: Świerzowa- Zręcin- Chorkówka- Leśniówka- Faliszówka Przewoźnik: Miko	06:03 D d w z 6 07:15 D d w z 08:10 D d w z 09:15 D d w z 11:00 D d w z 12:05 D d w z 13:35 D f d w z 14:06 D d w z 6 15:35 D f d w z 16:15 D d w z 18:15 D d w z 20:15 D d w z 22:08 D d w z
Przysietnica Dół przez: Iskrzynia - Domaradz Przewoźnik: Busik	15:00 S
Puławy Górne przez: Rymanów - Sieniawa - Głębokie Beskid Stanowisko:7	08:15 S X 13:25 S 14:35 S X
Rymanów Zdrój przez: Klimkówka Przewoźnik: Kubuś	06:00 S 07:05 S 13:55 S
Rymanów Zdrój Góra przez: Iwonicz Zdrój Przewoźnik: Neobus	02:05 1-7 05:35 1-7 11:04 1-7 15:10 1-7 19:50 1-7 23:03 1-7
Rzepnik Góra przez: Wojasówka Przewoźnik: Bodek	07:27 S 14:20 D 15:20 D
Rzeszów Dworzec Lokalny przez: Lutcza Przewoźnik: Marcel	04:50D 09:40D 13:40 D 17:30D 05:20D 10:20D 14:15 D 18:30D 06:00D 6 11:00D 6 7 15:00 6 19:30D 6 7 06:45D 11:30D 15:20 D 21:00D 08:00D 6 12:30D 16:45 D 21:306 08:40D 13:006 7 17:00 6 7
Sanok Dworzec przez: Iwonicz - Rymanów - Besko Przewoźnik: Kubuś	04:40 D 06:55 S 11:10 D M6 14:45 S 19:05 D 04:55 S 07:20 D 12:05 D 15:10 D 20:05 D 05:15D M 07:45S 12:40 D 15:40 S 05:30 S 08:20 D M 6 13:15S 16:20 D 6 06:00D K 09:20D K M 13:40D M K 6 16:55D 06:25 S M 10:10D K 14:10D 18:05D M
Sieniawa przez: Rymanów Przewoźnik: Beskid	08:15 S
Sindbad przez: Wszystkie trasy Przewoźnik: Sindbad	11:15 1-7
Strzyżów przez: Fryszak - Wiśniowa Przewoźnik: Miś	06:09D 11:30D m 17:10 D m 06:50D m 07:07S 08:00D 09:00D m 10:15D m 13:00D m 14:00S 14:10D 15:00D m 16:00D m 19:15 D m
Strzyżów przez: Węglówka - Wysoka Strzyżowska Przewoźnik: Busik	05:50 D 06:35 S 07:50 D 10:30 D 11:50 D 12:35 S 14:10 D
Strzyżów przez: Fryszak - Wiśniowa Przewoźnik:	06:09D 11:30D m 17:10 D m 06:50D m 07:07S 08:00D 09:00D m 10:15D m 13:00D m 14:00S 14:10D 15:00D m 16:00D m 19:15 D m
Uherce Mineralne przez: Sanok - Lesko Przewoźnik: San-Bus	11:201 V 16:301-7 a P 23:101-7 a P
Ustrzyki Dolne ul.Dworcowa przez: Zagórz - Uherce Mineralne Przewoźnik: San-Bus	14:00 1-7 a P 19:00 1-7 a P
Ustrzyki Górne Skrzyżowanie przez: Lesko - Wetlina Przewoźnik: Inter (Flixbus)	09:50 e
Warszawa przez: Mielec - Radom Przewoźnik: Miś	00:50E rez 07:10E n rez 09:50B d n rez 15:001-7 b n rez
Warszawa przez: Ostrowiec Świętokrzyski - Lotnisko Chopina Przewoźnik: Neobus	00:15 1-7 rez 03:30 1-7 rez 07:10 1-7 rez 10:50 1-7 rez 12:55 1-7 rez 16:55 1-7 rez 21:25 1-7 rez
Wiśniowa przez: Przybówka - Fryszak Przewoźnik: Miś	14:45 S 18:10 D m
Wola Niżna przez: Rymanów Zdrój Przewoźnik: Kubuś	05:45 S 14:20 S 15:40 S
Wrocanka Most przez: Głowienka Przewoźnik: Beskid	13:10 S
Wrocław przez: Rzeszów - Kraków MDA - Kraków Airport Balice - Katowice - Gliwice Przewoźnik: Neobus	00:15 1-7 rez 03:30 1-7 rez 07:10 1-7 rez 10:50 1-7 rez 16:55 1-7 rez
Wróblek Szlachecki przez: Łężany - Targowiska Przewoźnik: Beskid	07:15 D 08:20 D 14:10 D 20:20 D 22:08 D
Wysoka Strzyżowska przez: Węglówka Przewoźnik: Busik	15:15 S 16:25 D 17:25 D
Zawadka Rymanowska przez: Dukla Przewoźnik: Bodek	10:00 D
Zmiennica Dół przez: Korczyna Przewoźnik: Nikibus	06:07 1-7 a 08:28 D 09:58 D 11:48 D 14:10 1-7 a 15:15 D 16:03 D 18:03 D 22:08 1-7 a
Zmiennica Dół przez: Krościenko Wyżne Przewoźnik: Nikibus	06:06 D 07:34 S 11:18 D 13:38 S 14:10 D 15:08 S 17:03 D 20:08 D 22:08 D

Legenda

@ - nie kursuje w dni świąteczne

1 - kursuje w poniedziałek

4 - kursuje w czwartek

5 - Kursuje w piątek

6 - Kursuje w sobotę

7 - Kursuje w niedzielę

a - Nie kursuje w pierwszy dzień Świąt Wielkanocnych oraz w dniu 25 XII

b - nie kursuje w dniu 1 I, w pierwszy dzień Świąt Wielkanocnych oraz w dniu 25 XII

B - kursuje od poniedziałku do piątku oraz w niedziele

d - Nie kursuje w dniu 1.I, w pierwszy i drugi dzień Świąt Wielkanocnych oraz w dniach 25 i 26 XII

D - kursuje

e - wakacje

E - Kursuje od poniedziałku do soboty oprócz świąt

f - Nie kursuje w okresie ferii letnich i zimowych oraz szkolnych przerw świątecznych

j - nie kursuje w dniu 27.XII oraz w pierwszy dzień po świątach Wielkanocnych K - kursuje w Wigilię, Sylwestra, Wielką So

K - kursuje w Wigilię, Sylwestra, Wielką Sobotę (oprócz niedziel)

Ł - kursuje przez ul. Wojska Polskiego i ul. Sikorskiego m - nie kursuje w dniach 24 i 31 XII

m - nie kursuje w dniach 24 i 31 XII

M - kursuje 2 maja, Wielki Czwartek, Wielki Piątek, dzień po Bożym Ciele (oprócz niedziel)

n - nie kursuje w Wielką Sobotę oraz w dniach 24 i 31 XII P - Kurs pośpieszny

q - nie kursuje w Boże Ciało

S - kursuje w dni nauki szkolnej

T - Nie kursuje 26 XII i w drugi dzień Świąt Wielkanocnych v - kurs przyspieszony

v - Kurs przyspieszony

V - Kurs pośpieszny

w - nie kursuje w Boże Ciało

X - Przesiadka w Pastwiskach

z - nie kursuje w piątek po Bożym Ciele

1-6 - Kursuje od poniedziałku do soboty

1-7 - kursuje od poniedziałku do niedzieli

prz - kurs przesiadkowy w Dukli

rez - obowiązkowa rezerwacja miejsc

Źródło: opracowanie własne na podstawie autobusowego rozkładu jazdy. Pełna treść rozkładu jazdy znajduje się na stronie internetowej miasta Krosna.

Rysunek 8. Dworzec autobusowy w Krośnie.

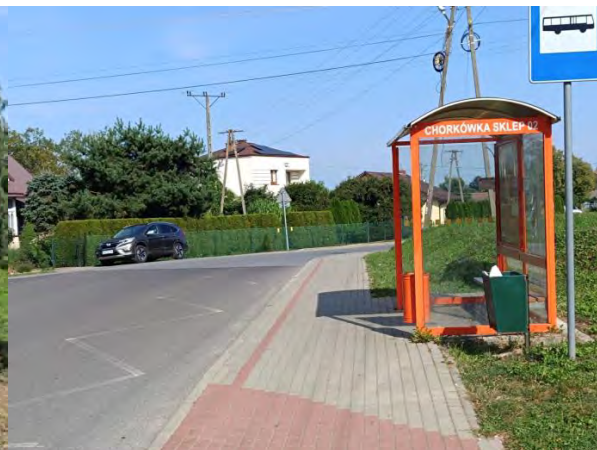


Źródło: Krosno112.pl



Źródło: Urząd Miasta Krosno, www.krosno.pl

Rysunek 9. Przystanki autobusowe w miejscowości Jaszcze i Chorkówka.



Źródło: opracowanie własne

Bilety można kupić bezpośrednio u kierowców, w biletomacie oraz korzystając z aplikacji mobilnych i stron internetowych przewoźników.

Szczegółowe informacje na temat rozkładów jazdy, cen biletów i tras można znaleźć na stronach internetowych lokalnych przewoźników oraz w punktach informacji turystycznej.

Na dworcu autobusowym znajdują się podstawowe udogodnienia, takie jak poczekalnia, toalety, biletomat oraz informacje o rozkładach jazdy.

Zasięg połączeń autobusowych w Powiecie Krośnieńskim nie jest równomierny. W bardziej oddalonych miejscowościach częstotliwość kursów jest niższa, co może ograniczać dostępność dla mieszkańców. Autobusy kursują głównie w godzinach porannych i popołudniowych, co odpowiada potrzebom osób dojeżdżających do pracy lub szkoły. W godzinach wieczornych oraz w weekendy częstotliwość kursów jest ograniczona.

Autobusy obsługujące Powiat Krośnieński są zazwyczaj w dobrym stanie technicznym, choć ich standard może się różnić w zależności od linii. Nowoczesne pojazdy z klimatyzacją i niskopodłogowe autobusy są bardziej komfortowe, ale na niektórych trasach wciąż kursują starsze modele.

Ogólnie rzecz biorąc, autobusy są punktualne, choć mogą występować opóźnienia, szczególnie na trasach przejeżdżających przez tereny o dużym natężeniu ruchu lub w okresie zimowym, gdy warunki drogowe się pogarszają.

Transport publiczny w Powiecie Krośnieńskim w dużej mierze zaspokaja potrzeby codziennych dojazdów do pracy, szkół i urzędów. Jednak brak późnowieczornych i weekendowych kursów stanowi wyzwanie dla osób, które muszą podróżować w tych porach. Ceny biletów są stosunkowo przystępne, jednak dla mieszkańców o niskich dochodach mogą stanowić istotny wydatek. Wprowadzenie zniżek dla uczniów, studentów, emerytów i rencistów zwiększa dostępność transportu publicznego dla tych grup.

Transport publiczny w Powiecie Krośnieńskim odgrywa kluczową rolę w integracji społecznej, umożliwiając mieszkańcom z różnych części powiatu dostęp do usług, edukacji i miejsc pracy. Autobusy zapewniają transport dla pracowników i klientów lokalnych firm, co wspiera lokalną gospodarkę. Jednak ograniczona dostępność w niektórych godzinach może utrudniać rozwój gospodarczy, zwłaszcza w przypadku przedsiębiorstw wymagających pracy zmianowej.

Jakość dróg, szczególnie w mniejszych miejscowościach, wpływa na efektywność transportu publicznego. Konieczna jest modernizacja niektórych odcinków, aby poprawić punktualność i komfort podróży. Warto rozważyć zwiększenie częstotliwości kursów w godzinach wieczornych i w weekendy, co mogłoby poprawić dostępność transportu dla większej liczby mieszkańców.

Wprowadzenie bardziej ekologicznych autobusów, np. elektrycznych lub hybrydowych, mogłoby przyczynić się do zmniejszenia emisji spalin i poprawy jakości powietrza w regionie. Transport autobusowy w Powiecie Krośnieńskim generalnie spełnia potrzeby mieszkańców, szczególnie w kontekście codziennych dojazdów do pracy i szkół. Niemniej jednak istnieją wyzwania związane z ograniczoną dostępnością w mniej popularnych godzinach oraz koniecznością modernizacji infrastruktury i taboru. Poprawa tych aspektów mogłaby znacząco zwiększyć efektywność i atrakcyjność transportu publicznego w regionie.

Analiza zezwoleń

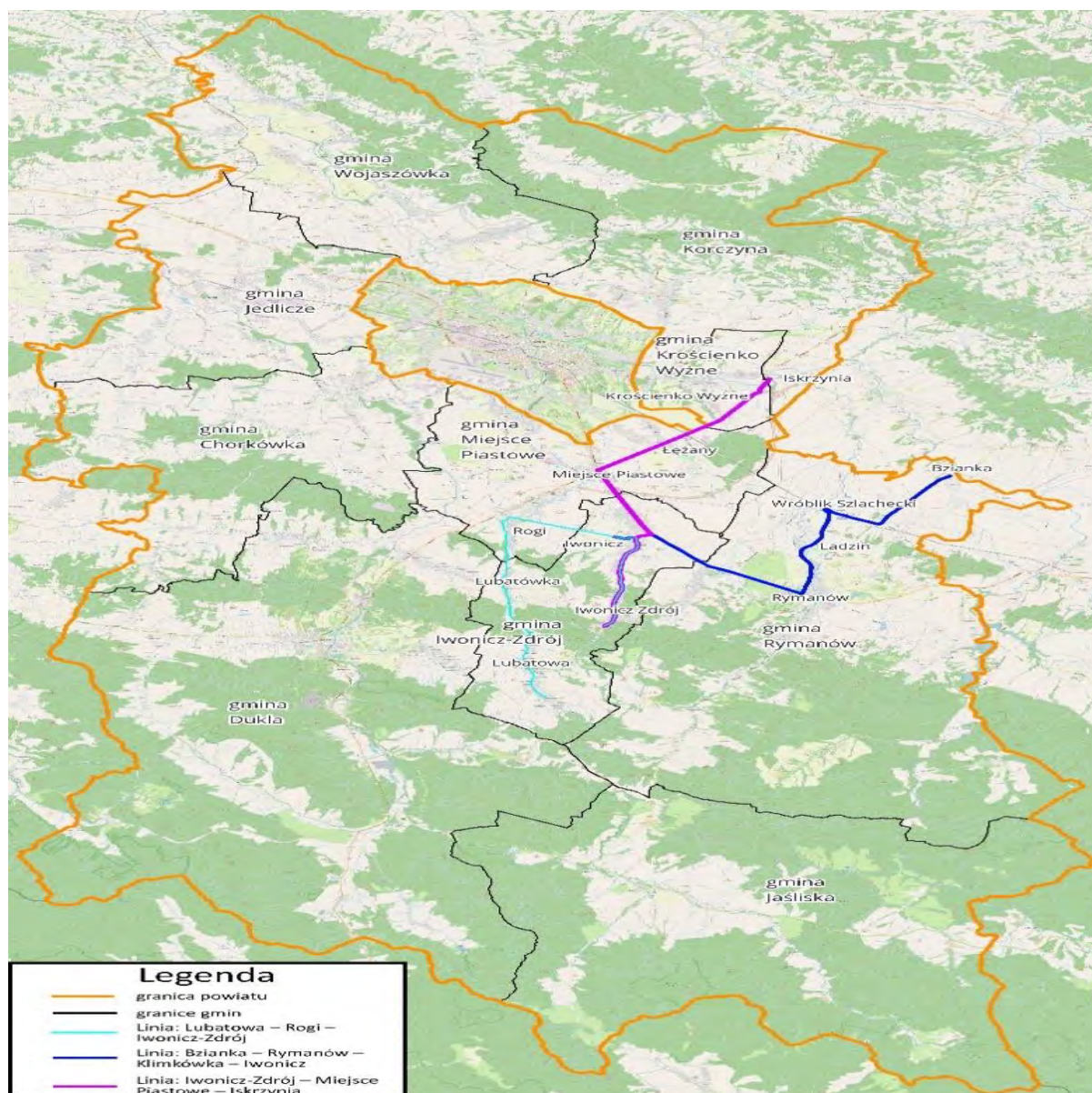
Poniżej przedstawiamy zestawienie wszystkich zezwoleń funkcjonujących na terenie Powiatu Krośnieńskiego. Dotyczą one zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego, Starostę Powiatu Krośnieńskiego oraz Prezydenta Miasta Krosna.

Tabela 11. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Krośnieńskiego na wykonywanie regularnych przewozów osób.

Lp.	Linia komunikacyjna	Przewoźnik
1	Iwonicz-Zdrój – Miejsce Piastowe – Iskrzynia(Krościenko Wyżne)	Firma Usługowo-Przewozowa „JACEK” Jacek Lega
2	Bzianka – Rymanów – Klimkówka – Iwonicz, Technikum Rolnicze	Przewóz Osób „MAJA” Jakub Dembiczak
3	Lubutowa – Rogi – Iwonicz-Zdrój	TRANS USŁUGI Sp. z o.o.

Źródło: opracowanie własne

Rysunek 10. Linie komunikacyjne na które zezwolenia wydał Starosta Krośnieński



Źródło: opracowanie własne

Tabela 12. Wykaz zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Krosna na wykonywanie regularnych przewozów osób

Lp.	Linia komunikacyjna	Przewoźnik
1	Barwinek-Tylawa-Dukla-Krosno	Rafał Lichoń "MIŚ II" Firma Przewozowo-Handlowo-Usługowa
2	Krosno-Miejsce Piastowe-Dukla-Barwinek	Wilusz Bogdan FTUH "BODEK"
3	Bzianka-Krosno	Kazimierz Niemiec Firma Transportowo - Usługowa "BESKID"
4	Krosno-Miejsce Piastowe-Dukla	"MIŚ" Sp. z o.o.
5	Krosno-Głębokie przez Rymanów	Kazimierz Niemiec Firma Transportowo - Usługowa "BESKID"
6	D.-Wietrzno-Bóbrka-Zręcin-Świerzowa P.-Krosno	Anna Paryż F.P.H.U. "MIKO"
7	Krosno-Głojsce	Kazimierz Niemiec Firma Transportowo - Usługowa "BESKID"
8	Głojsce-Dulka-Krosno	"MIŚ" Sp. z o.o.
9	Iwonicz Zdrój-Miejsce Piastowe-Krosno	"TRANS-USŁUGI" Sp. z o.o.
10	Iwonicz Zdrój-Głowienka-Krosno	"TRANS-USŁUGI" Sp. z o.o.
11	Krosno-Iwła	Fornal Józef Firma Handlowo-Usługowa
12	Jasionka-Dukla-Krosno	Rafał Lichoń "MIŚ II" Firma Przewozowo-Handlowo-Usługowa
13	Krosno-Kobylany	Kazimierz Niemiec Firma Transportowo - Usługowa "BESKID"
14	Lubatowa-Krosno-Lubatowa	"TRANS-USŁUGI" Sp. z o.o.
15	Lubatowa-Miejsce Piastowe-Krosno	"TRANS-USŁUGI" Sp. z o.o.
16	Krosno ZSE-Lubatowa Góra przez Rogi	Robert Wołczański Przewóz Osób "DROMADER"
17	Krosno-Lęki Dukielskie przez Wrocankę	Kazimierz Niemiec Firma Transportowo - Usługowa "BESKID"
18	Krosno-Dukla-Mszana	Wilusz Bogdan FTUH "BODEK"
19	Krosno-Odrzykoń-Krosno	Wilusz Bogdan FTUH "BODEK"
20	Piotrówka-Krosno	Fornal Józef Firma Handlowo-Usługowa
21	Piotrówka-Krosno	Wojciech Fornal Firma Handlowo-Usługowa FOR-FRAN
22	Krosno-Świerzowa P.-Zręcin-Chorkówka-Leśniówka-Faliszówka-Poraj	Anna Paryż F.P.H.U. "MIKO"
23	Krosno-Równe przez Rogi	Robert Wołczański Przewóz Osób "DROMADER"
24	Krosno-Wojaszówka-Rzepnik	Wilusz Bogdan FTUH "BODEK"
25	Krosno-Rymanów-Rymanów Zdrój-Królik Polski z przedłużeniem do Wola Niżna	Adam Pudlik Firma Handlowo-Usługowa
26	Krosno-Rymanów-Wola Niżna	Lucyna Blok Firma Przewozowo - Handlowo - Usługowa "KUBUŚ"
27	Krosno-Wrocanka	Kazimierz Niemiec Firma Transportowo - Usługowa "BESKID"

Źródło: opracowanie własne

Tabela 13. Wykaz zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego na wykonywanie regularnych przewozów osób.

Lp.	Linia komunikacyjna	Przewoźnik
1	Nowy Żmigród - Łysa Góra - Dukla - Krosno	MIŚ Firma Przewozowo - Handlowo - Usługowa
2	Krosno-Wiśniowa-Ropczyce-Dębica	MIŚ Firma Przewozowo - Handlowo - Usługowa
3	Krosno - Ropczyce - Dębica	MIŚ Sp. z o.o.
4	Krosno - Frysztak - Wiśniowa - Strzyżów	MIŚ Sp. z o.o.
5	Krosno - Rymanów - Sanok	Firma Przewozowo - Handlowo - Usługowa "Kubuś"
6	Krosno - Moderówka - Jasło	Firma Przewozowo - Handlowo - Usługowa "Kubuś"
7	Brzozów - Jasienica Rosielna - Krosno	FUH BUSIK Czesław Krupa
8	Łubienko- Kopytowa- Chorkówka- Krosno	Ewa Wielgos
9	Wzdów - Haczów - Krosno	Firma usługowo-przewozowa JACEK, Jacek Lega
10	Stara Wieś - Jabłonica Polska - Iskrzynia - Iwonicz Zdrój	Firma usługowo-przewozowa JACEK, Jacek Lega
11	Brzozów-Haczów-Krościenko Wyż.-Krosno	Firma usługowo-przewozowa JACEK, Jacek Lega
12	Krosno- Rzeszów	FhU AGMAR Agata Statko-Skubisz
13	Ustrzyki Dolne - Sanok - Krosno - Jasło - Kraków	Barbara Sp. z o.o.
14	Malinówka - Krosno - Jasło	Barbara Sp. z o.o.
15	Lubutowa - Krosno - Jasło	Barbara Sp. z o.o.
16	Krosno - Tarnów	Barbara Sp. z o.o.
17	Krosno - Korczyna - Zmiennica	Przewóz Osób Krzysztof Such
18	Krosno - Krościenko Wyżne - Zmiennica	Przewóz Osób Krzysztof Such
19	Krosno - Poraj - Makowiska	Przewóz Osób Krzysztof Such
20	Nowy Żmigród - Dukla - Krosno	MIŚ
21	Leżajsk - Strzyżów - Iwonicz Zdrój	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Leżajsku
22	Krosno - Domaradz - Rzeszów	MARCEL M. Chmielarski Sp. z o.o. Sp. komandytowa
23	Kraków-Krosno-Brzozów	Transport Drogowy "Barbara", Barbara Penar
24	Sanok - Brzozów - Krosno - Kraków	Firma Handlowo - Usługowa MARKOS, Markowski Łukasz
25	Krosno - Iskrzynia - Przysietnica	Firma Usługowo - Handlowa "BUSIK"
26	Krosno - Węglówka - Strzyżów	Firma Usługowo - Handlowa "BUSIK"
27	Brzozów - Jasienica Rosielna - Krosno	Firma Usługowo - Handlowa "BUSIK"
28	Warszawa - Rzeszów - Rymanów Zdrój	NEOBUS POLSKA, Paweł Czurczak, Marcin Czurczak Spółka Jawna
29	Polańczyk - Kraków - Bytom - Pyrzowice	Barbara Sp. z o.o.
30	Krosno - Lutcza - Rzeszów	MARCEL M. Chmielarski Sp. z o.o. Sp. komandytowa

Źródło: opracowanie własne

Analizując wszystkie wydane zezwolenia oraz potrzeby przewozowe mieszkańców Powiatu Krośnieńskiego należałoby w przyszłości dążyć do zwiększenia liczby kursów, modernizacji taboru i infrastruktury, a także rozważyć wprowadzenie bardziej ekologicznych rozwiązań transportowych.

Przystanki autobusowe

W tabeli nr 14 przedstawiono zestawienie przystanków autobusowych w poszczególnych gminach Powiatu Krośnieńskiego. Na podstawie uchwały Nr XVI/125/2016 Rady Powiatu Krośnieńskiego z dnia 29 kwietnia 2016 roku powierzono gminom zadania z zakresu zarządzania przystankami komunikacyjnymi zlokalizowanymi w ciągu dróg powiatowych w granicach administracyjnych Powiatu Krośnieńskiego.

Tabela 14. Wykaz przystanków komunikacyjnych w granicach administracyjnych Powiatu Krośnieńskiego, których zarządzającym są gminy powiatu

Gmina	Liczba przystanków	Podstawa prawna
Iwonicz-Zdrój	34	UCHWAŁA NR XXXIII/201/2021 RADY MIEJSKIEJ W IWONICZU-ZDROJU z dnia 25 marca 2021 r.
Korczyna	43	UCHWAŁA NR LI/455/22 RADY GMINY KORCZYNA z dnia 4 listopada 2022 r.
Chorkówka	92	UCHWAŁA NR LVIII/453/2022 RADY GMINY CHORKÓWKA z dnia 7 grudnia 2022
Dukla	42	Uchwała Nr XVI/125/2016 Rady Powiatu Krośnieńskiego z dnia 29 kwietnia 2016 roku w sprawie powierzenia Gminom zadania z zakresu zarządzania przystankami komunikacyjnymi zlokalizowanymi w ciągu dróg powiatowych w granicach administracyjnych Powiatu Krośnieńskiego
Wojaszówka	48	UCHWAŁA NR XLVII/403/2018 RADY GMINY WOJASZÓWKA z dnia 7 września 2018 r.
Miejsce Piastowe	30	Uchwała Nr XVI/125/2016 Rady Powiatu Krośnieńskiego z dnia 29 kwietnia 2016 roku w sprawie powierzenia Gminom zadania z zakresu zarządzania przystankami komunikacyjnymi zlokalizowanymi w ciągu dróg powiatowych w granicach administracyjnych Powiatu Krośnieńskiego
Jaśiska	2	UCHWAŁA NR XX/118/16 RADY GMINY JAŚLISKA z dnia 30 marca 2016 r.
Rymanów	109	UCHWAŁA NR XLII/393/2021 RADY MIEJSKIEJ W RYMANOWIE z dnia 29 stycznia 2021 r
Jedlicze	96	UCHWAŁA NR XXI/144/2019 RADY MIEJSKIEJ W JEDLICZU z dnia 27 grudnia 2019 r.
Krościenko Wyżne	22	Uchwała Nr XVI/125/2016 Rady Powiatu Krośnieńskiego z dnia 29 kwietnia 2016 roku w sprawie powierzenia Gminom zadania z zakresu zarządzania przystankami komunikacyjnymi zlokalizowanymi w ciągu dróg powiatowych w granicach administracyjnych Powiatu Krośnieńskiego

Źródło: opracowanie własne

Przystanki autobusowe w Powiecie Krośnieńskim spełniają podstawowe wymagania, jednak istnieje kilka obszarów do poprawy, szczególnie w zakresie dostępności i komfortu dla wszystkich użytkowników. Modernizacja infrastruktury, wprowadzenie nowych technologii oraz lepsze dostosowanie rozkładów jazdy do potrzeb mieszkańców mogłoby znacząco poprawić jakość transportu publicznego w regionie. Modernizacja przystanków, wprowadzenie bardziej ekologicznych rozwiązań, integracja z innymi formami transportu oraz edukacja użytkowników mogą znacznie poprawić funkcjonowanie transportu publicznego w regionie. Efektywna współpraca między różnymi interesariuszami, w tym lokalną społecznością, władzami i organizacjami pozarządowymi, jest kluczowa dla stworzenia zrównoważonego systemu transportu publicznego, który spełnia oczekiwania wszystkich użytkowników.

4.2. Integracja różnych rodzajów środków komunikacji – węzły przesiadkowe

W Powiecie Krośnieńskim przewozy osób odbywają się w formie transportu zbiorowego, realizowanego przez autobusy, pociągi pasażerskie, transport publiczny w formie taksówek osobowych oraz poprzez transport indywidualny – przede wszystkim samochody osobowe. Niewielka liczba stacji kolejowych i przystanków osobowych na liniach kolejowych w Powiecie Krośnieńskim sprawia, iż możliwości integracji różnych rodzajów środków komunikacji są znacznie ograniczone, a nawet jeśli stan infrastruktury na to pozwala, to nie są dostatecznie wykorzystane przez mieszkańców.

W miejscach gdzie są rejestrowane większe potoki pasażerskie, uzasadnionym byłoby wyznaczenie miejsc parkingowych. Natomiast we wszystkich pozostałych przypadkach optymalne byłoby zamontowanie wiat ze stojakami na rowery oraz wyznaczenie stanowisk postojowych Kiss&Ride, pozwalających na podwiezienie lub odebranie z pociągu/autobusu przez osobę poruszającą się samochodem osobowym.

Węzły przesiadkowe oraz przystanki integracyjne

Węzły przesiadkowe, to miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu, wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną. Ponadto węzeł przesiadkowy jest miejscem intensywnego przesiadania się pasażerów komunikacji zbiorowej. Węzły komunikacyjne mogą stanowić punkty przesiadkowe w ramach jednej gałęzi transportu, jak i łączyć różne środki transportu, np. kolej i autobusy. Podstawowymi węzłami przesiadkowymi są dworce kolejowe i autobusowe wraz z zespołem przystanków komunikacji zbiorowej, które umożliwiają sprawne przesiadanie się w ramach jednego rodzaju transportu oraz między nimi.

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

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

W planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego stwierdzono, że, najsłabszą dostępnością kolejową charakteryzuje się Krosno oraz Sanok. Ponadto Krosno zostało wskazane jako węzeł regionalny (środkowy w skali ogólnokrajowy – regionalny - lokalny), niezintegrowany. Brak integracji przestrzennej wynika z rozdzielającej dworce kolejowy i autobusowy drogi, niemniej jednak oba dworce znajdują się w niewielkiej odległości, bo około 400 metrów. Rola Krosna jako węzła przesiadkowego dla całego powiatu jest fundamentalna – tam spotykają się obie linie kolejowe oraz komunikacja autobusowa każdego szczebla. Ze względu na peryferyjne położenie powiatu (w ujęciu wojewódzkim) zdecydowana większość połączeń ponad powiatowych nie kursuje w głąb powiatu, dlatego większość mieszkańców korzystających z komunikacji zbiorowej musi dojechać najpierw do Krosna, aby wyjechać poza powiat. Krosno jest również naturalnym punktem przesiadkowym dla osób podróżujących wewnątrz powiatu. Aby umożliwić przesiadki w Krośnie należy koordynować rozkłady jazdy linii autobusowych między sobą z uwzględnieniem rozkładu kolejowego. Obecnie dostosowanie rozkładu autobusów do rozkładów kolejowych jest trudne (rozkład kolejowy zmienia się kilka razy w roku), co negatywnie wpływa na stabilność oferty.

Rysunek 11. Dworzec autobusowy w Krośnie



Natomiast jeśli chodzi o Powiat Krośnieński to węzły przesiadkowe powinny być zlokalizowane w następujących miejscowościach:

Jedlicze jako lokalny węzeł przesiadkowy (Jedlicze jest ważnym ośrodkiem przemysłowym i komunikacyjnym, co uzasadnia budowę węzła przesiadkowego). Na terenie byłego placu targowego planowana jest budowa centrum przesiadkowego w ramach inwestycji związanych z MOF. Projekt przewiduje przebudowę ciągów pieszych, budowę chodnika, mury oporowe, interaktywne wiaty przystankowe z systemem informacji pasażerskiej, zaplecze sanitarne oraz stoiska handlowe. Planuje się także stację ładowania dla autobusów elektrycznych.

Rymanów jako lokalny węzeł przesiadkowy u zbiegu drogi krajowej nr 28 i drogi wojewódzkiej nr 887 umożliwia przemieszczanie się zarówno w aspekcie lokalnym, jak i regionalnym do stolicy powiatu, województwa i innych większych miast.

Dukla jako węzeł przygraniczny (Dukla, położona blisko granicy ze Słowacją, może pełnić rolę węzła dla podróży międzynarodowych i lokalnych). Lokalizacja w centrum Dukli z możliwością integracji lokalnych połączeń autobusowych i opcją transportu transgranicznego (w kierunku Słowacji), parking Park&Ride.

Węzły przesiadkowe powinny być dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych, starszych i osób z małymi dziećmi. Dodatkowo węzły przesiadkowe powinny ułatwiać

podróżowanie pojazdami indywidualnymi, czyli samochodami bądź rowerami, a następnie zmienienie tych środków transportu na transport zbiorowy. Do tego służą takie parkingi jak Park&Ride P+R, Bike&Ride B+R i Kiss&Ride K+R. W systemie B+R (Bike&Ride – zaparkuj rower i jedź) łączy się parking rowerowy z przystankiem komunikacyjnym. Sprawdza się na terenach wiejskich, gdzie gęstość przystanków jest dość mała i często odległości do najbliższego przystanku przekraczają kilkaset metrów, pokonanie takiego dystansu rowerem zajmuje mniej czasu niż przejście tego samego odcinka na piechotę. Podnosi atrakcyjność przystanku i poprawia jakość komunikacji. Najprostszym sposobem stworzenia systemu B+R jest wydzielenie utwardzonego miejsca przy wiacie przystankowej oraz montaż stojaka rowerowego. Podstawowe rozwiązanie nie generuje dużych kosztów instalacji. Preferowanym wyposażeniem takiego przystanku jest jednak zadaszenie, oświetlenie i monitorowanie miejsca przeznaczonego dla rowerów co podnosi koszt wykonania i instalacji. Przystanki typu B+R, które są wyposażone w wyżej wymienione rozwiązania są częściej wykorzystywane przez pasażerów komunikacji zbiorowej dojeżdżających na przystanek rowerem. W pierwszej kolejności modernizacji do systemu B+R podlegają główne węzły przesiadkowe oraz przystanki, których oddziaływanie przekracza 1000 m. System K+R (Kiss&Ride – pocałuj i jedź) polega na wysadzeniu na/odebraniu z przystanku komunikacyjnego pasażera przez kierowcę samochodu. Miejsca takie powinny być tworzone w bezpośrednim sąsiedztwie węzłów przesiadkowych, na drogach o małym natężeniu ruchu. Mogą być to wymalowane na jezdni „koperty” oznaczone odpowiednim oznakowaniem pionowym zezwalającym na zatrzymanie pojazdu na określony czas np. do 1 min. Na drogach o dużym natężeniu ruchu powinny być to specjalnie wydzielone miejsca w bezpośrednim sąsiedztwie zatok/przystanków umożliwiające bezpieczne, niestwarzające zagrożenia w ruchu drogowym zatrzymanie pojazdu. W systemie P+R (Park&Ride – parkuj i jedź) podróżny zostawia samochód na parkingu zlokalizowanym najczęściej na obrzeżu miasta lub strefy centralnej miasta przy przystanku komunikacyjnym i kontynuuje podróż środkami transportu zbiorowego. Parkingi tego typu docelowo powinny znajdować się na terenie każdej gminy przy głównych przystankach, do których będzie docierać komunikacja publiczna. Miejsca takie powinny zostać wyznaczone we współpracy powiatu z gminami oraz lokalną społecznością, a ich wielkość musi odpowiadać realnym potrzebom mieszkańców danego obszaru. Ważnym elementem jest odpowiednie przystosowanie parkingów, utwardzona, równa powierzchnia oraz jeśli jest to możliwe, ogrodzenie i monitorowanie terenu. Za postój na tego typu parkingach może być pobierana opłata, jednak okazanie biletu komunikacyjnego powinien zwalniać z pobieranej opłaty za postój. Integracja usług transportu zbiorowego na obszarze Powiatu Krośnieńskiego może być osiągnięta tylko dzięki współpracy wszystkich zainteresowanych podmiotów, w szczególności miasta Krosna oraz gmin z obszaru powiatu. W dalszej perspektywie Powiat Krośnieński będzie dążył do zapewnienia integracji taryfowej z przewoźnikami komercyjnymi oraz pozostałymi organizatorami usług transportu użyteczności publicznej.

Integracja usług transportu zbiorowego

W ramach zwiększenia dostępności komunikacyjnej należy podjąć działania zmierzające do integracji usług publicznego transportu zbiorowego w zakresie stworzenia zintegrowanego

węzła przesiadkowego na obszarze miasta Krosno dostępnego dla wszystkich przewoźników prywatnych i operatorów, poza aspektem integracji przestrzennej integracja w węźle przesiadkowym będzie dotyczyć również rozkładów jazdy, ujednolicenia formy prezentacji rozkładów jazdy dla wszystkich przewoźników i operatorów korzystających z węzła oraz informacji pasażerskiej.

5. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

Powiat Krośnieński charakteryzuje się różnorodnością demograficzną, geograficzną i gospodarczą, co wpływa na zróżnicowane potrzeby transportowe jego mieszkańców. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych stanowią kluczowy element w planowaniu rozwoju publicznego transportu zbiorowego, umożliwiając skuteczne dostosowanie oferty przewozowej do dynamicznie zmieniających się warunków i oczekiwań społeczności lokalnych.

Ocenie poddane zostaną aktualne dane demograficzne, ruch migracyjny, rozmieszczenie ośrodków miejskich i wiejskich, a także główne szlaki komunikacyjne oraz ich obciążenie. Analiza ta pozwoli na identyfikację obszarów o największym zapotrzebowaniu na usługi transportowe oraz tych, które wymagają zwiększonej uwagi ze względu na niewystarczającą dostępność połączeń komunikacyjnych.

Prognoza potrzeb przewozowych na nadchodzące lata uwzględni prognozowane zmiany demograficzne, plany rozwoju gospodarczego regionu, a także potencjalne zmiany w strukturze przestrzennej powiatu.

Celem jest dostarczenie kompleksowej oceny obecnych i przyszłych potrzeb przewozowych w Powiecie Krośnieńskim, co stanowi podstawę do planowania efektywnej, zrównoważonej i dostępnej sieci transportu publicznego. Wnioski i rekomendacje płynące z analizy pozwolą na lepsze dopasowanie oferty transportowej do potrzeb mieszkańców, a tym samym przyczynią się do poprawy jakości życia, zrównoważonego rozwoju regionu oraz zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego jako alternatywy dla transportu indywidualnego.

5.1. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem transportowym

Publiczny transport zbiorowy odgrywa kluczową rolę w zapewnieniu mobilności mieszkańcom oraz w zrównoważonym rozwoju społeczno-gospodarczym regionów. W kontekście Powiatu Krośnieńskiego analiza rozwoju tego sektora staje się niezbędna w celu zrozumienia aktualnych wyzwań oraz identyfikacji możliwości poprawy efektywności systemu transportu publicznego. Powiat Krośnieński charakteryzuje się specyficznymi uwarunkowaniami ekonomicznymi, demograficznymi, geograficznymi, społeczno-kulturowymi, politycznymi oraz infrastrukturalnymi, które bezpośrednio wpływają na funkcjonowanie i rozwój transportu publicznego. Każdy z tych elementów odgrywa istotną rolę w kształtowaniu strategii transportowych oraz wpływa na jego efektywność i zrównoważenie.

Obszar ten obejmuje zarówno tereny miejskie, jak i wiejskie, co powoduje zróżnicowane potrzeby transportowe i wymaga dostosowania oferty przewozowej do oczekiwań różnych grup mieszkańców.

Celem tej analizy jest zidentyfikowanie głównych czynników wpływających na rozwój publicznego transportu zbiorowego oraz ocena ich wzajemnych powiązań. Pozwoli to na wypracowanie rekomendacji dla władz lokalnych oraz innych interesariuszy, mających na celu poprawę dostępności i jakości usług transportu publicznego, a także zwiększenie jego atrakcyjności w oczach mieszkańców. Dodatkowo, analiza ta ma na celu wspieranie długoterminowego planowania przestrzennego i zrównoważonego rozwoju Powiatu Krośnieńskiego, uwzględniając potrzeby różnych grup społecznych oraz dynamicznie zmieniające się warunki ekonomiczne i środowiskowe.

Analiza rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Krośnieńskim jest kluczowym elementem dążenia do optymalizacji systemu transportu, który nie tylko odpowiada na aktualne potrzeby mieszkańców, ale także wspiera zrównoważony rozwój regionu.

Krajowy Plan Transportowy

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, to nadrzędny dokument w systemie planów organizatorów publicznego transportu zbiorowego, bezpośrednio uwzględniany w planach marszałków poszczególnych województw, które z kolei uwzględniane są przez pozostałych organizatorów wskazanych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.

Istotnym elementem w kształtowaniu oferty przewozowej jest zapewnienie odpowiedniej dostępności komunikacyjnej (przestrzennej) do przystanków i stacji kolejowych, na których zatrzymują się pociągi międzywojewódzkie uruchamiane w ramach planu. Od odpowiedniej gęstości punktów postojów handlowych zależy w dużej mierze zainteresowanie ludności ofertą transportu kolejowego. Na gęstość rozmieszczenia punktów postojów handlowych wpływa kształt sieci wykorzystywanej w przewozach międzywojewódzkich. Występują przypadki, w których istniejące linie kolejowe o dogodnym dla mieszkańców przebiegu nie są wykorzystywane w przewozach dalekobieżnych. Należy też zaznaczyć, że odpowiednia gęstość rozmieszczenia punktów postojów handlowych nie jest jedynym wyznacznikiem jakości oferty przewozowej, jednakże jest to kryterium bardzo istotne z punktu widzenia jej dostępności.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030)

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, przyjęta przez rząd w grudniu 2011 r., jest najważniejszym dokumentem strategicznym dotyczącym zagospodarowania przestrzennego kraju. Przedstawia wizję zagospodarowania przestrzennego kraju do 2030 r., określa cele i kierunki polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, a także wskazuje zasady, według których działalność człowieka powinna być realizowana w przestrzeni. KPZK 2030 jako cel strategiczny określa „efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia ogólnych celów rozwojowych

– konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w długim okresie”. Na podstawie diagnozy sytuacji, w tym najważniejszych uwarunkowań rozwojowych oraz trendów rozwojowych kraju na tle międzynarodowym, przede wszystkim w skali Unii Europejskiej w KPZK 2030 określono sześć celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w horyzoncie roku 2030, służących realizacji celu strategicznego:

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

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

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

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

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

Cel 6: Przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego.

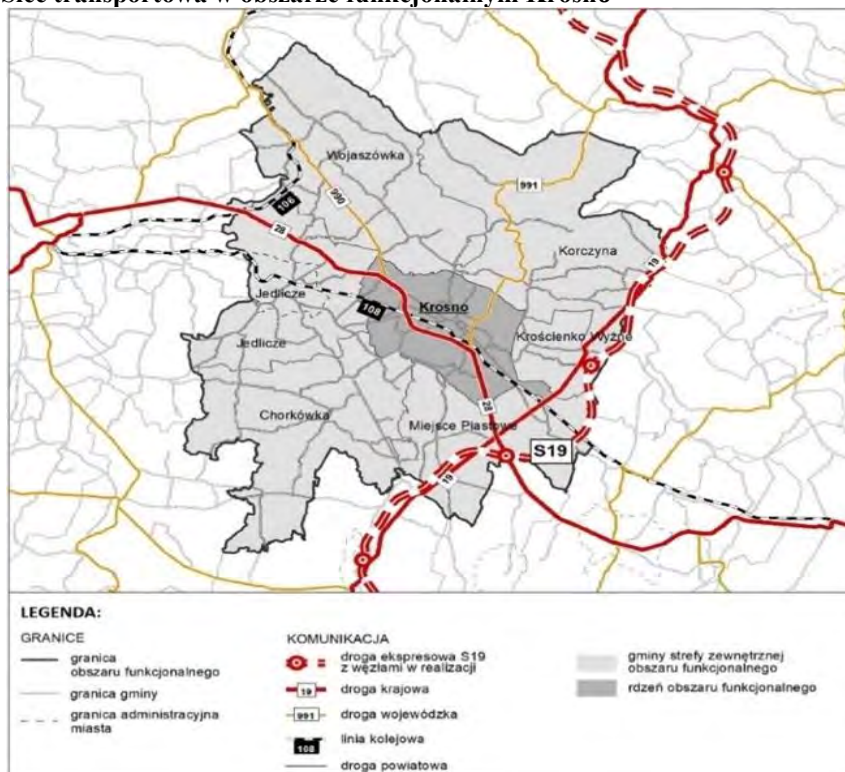
Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030

W przedmiotowym dokumencie wiele miejsca poświęca się miastu Krosno i Miejskiemu Obszarowi Funkcjonalnemu Krosno, którego ważną częścią jest sześć gmin wchodzących w skład Powiatu Krośnieńskiego. Podstawą układu sieci drogowej na terenie obszaru funkcjonalnego Krosno są drogi krajowe DK19 i DK28, a także uzupełniające ją drogi wojewódzkie DW990 oraz DW991.

Na stronie 46-47 znajdują się główne wnioski dla tego obszaru:

- w większym stopniu na obszarze funkcjonalnym Krosno skomunikowane są gminy położone na wschodzie i północy regionu.

Rysunek 12. Sieć transportowa w obszarze funkcjonalnym Krosno



Źródło: Program Strategiczny rozwoju transportu województwa podkarpackiego do roku 2030 str. 46

- najslabiej skomunikowaną gminą obszaru funkcjonalnego Krosno jest gmina Chorkówka,
- inwestycja, która znacząco wpłynie na poprawę dostępności drogowej będzie realizacja odcinka drogi ekspresowej S19 z węzłami, jednak w przypadku obszaru funkcjonalnego Krosno inwestycja ta ma charakter zewnętrzny,
- pod kątem połączeń kolejowych niski poziom dostępności względem Krosna jest wyraźnie zauważalny na terenie gmin Wojaszówka, Chorkówka czy Korczyna,
- jedyna, przechodząca przez miasto-rdzeń linia kolejowa nr 108, przebiega po przekątnej na kierunku Nowy Sącz – Sanok, mimo, że linia łączy z rdzeniem obszaru jedynie dwie sąsiednie gminy - Jedlicze i Miejsce Piastowe, to jest istotnym połączeniem kolejowym stolicy województwa z Bieszczadami,
- przez gminy Wojaszówka i Jedlicze przechodzi również linia kolejowa nr 106, jednak nie odgrywa ona znaczącej roli w kontekście podróży realizowanych wewnątrz całego obszaru, sytuację może zmienić łącznica kolejowa, która poprawi dostępność do Rzeszowa,
- na terenie Krosna oraz wszystkich gmin obszaru funkcjonalnego Krosno operatorem publicznego transportu zbiorowego jest Miejska Komunikacja Samochodowa Sp. z o.o.,
- połączenia w ramach organizowanego transportu zbiorowego są realizowane na 19 liniach, w tym 5 z nich wewnątrz samego Krosna, obsługiwany teren podzielony jest na cztery strefy,
- transport zbiorowy autobusowy jest także realizowany przez przewoźników prywatnych.

Analiza czynników rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze Powiatu Krośnieńskiego pozwala na wyciągnięcie kilku kluczowych wniosków. Po pierwsze, rozwój transportu publicznego w tym regionie wymaga kompleksowego podejścia, które uwzględnia różnorodne czynniki. Każdy z tych elementów odgrywa istotną rolę w kształtowaniu dostępności, efektywności i atrakcyjności usług transportowych.

Po drugie, aby skutecznie rozwijać publiczny transport zbiorowy, niezbędne jest zrozumienie i uwzględnienie specyficznych potrzeb lokalnych społeczności. Oznacza to konieczność angażowania mieszkańców w proces planowania i decydowania o kierunkach rozwoju transportu, a także regularne monitorowanie ich potrzeb i oczekiwań. W szczególności, należy skoncentrować się na zwiększeniu dostępności transportu dla osób starszych i mieszkańców obszarów wiejskich, które często są słabiej skomunikowane.

Po trzecie, zrównoważony rozwój transportu publicznego w Powiecie Krośnieńskim wymaga także inwestycji w nowoczesną infrastrukturę oraz ewentualnie we flotę pojazdów, które spełniają najwyższe standardy ekologiczne i techniczne. W kontekście globalnych wyzwań klimatycznych i dążenia do redukcji emisji gazów cieplarnianych, istotne jest promowanie rozwiązań transportowych przyjaznych środowisku, takich jak autobusy elektryczne czy infrastruktura dla rowerów.

Rekomendacje wynikające z analizy obejmują także potrzebę wzmocnienia współpracy między różnymi szczeblami administracji – lokalnym, regionalnym i krajowym – w celu pozyskania niezbędnych środków finansowych oraz koordynacji działań związanych z planowaniem transportu. Dodatkowo kluczowa jest rola edukacji społecznej, mającej na celu zwiększenie świadomości na temat korzyści płynących z korzystania z transportu publicznego oraz promowania bardziej ekologicznych i zrównoważonych form mobilności.

Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Krośnieńskim wymaga strategicznego podejścia opartego na współpracy, innowacyjności oraz dbałości o zrównoważony rozwój. Wdrożenie zaproponowanych działań może znacząco poprawić jakość życia mieszkańców, wspierać lokalną gospodarkę oraz przyczynić się do ochrony środowiska naturalnego, tworząc bardziej zrównoważoną i odporną społeczność.

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

Głównym celem Strategii Rozwoju Transportu obejmującej obszar całego kraju, która została przyjęta Uchwałą nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. jest zapewnienie lepszego dostępu do usług transportowych oraz bezpieczeństwa uczestników ruchu poprzez stworzenie systemu transportowego zgodnego z założeniami zrównoważonego rozwoju w zakresie lokalnym, europejskim, a także globalnym. Dwa główne cele to:

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

Cele szczegółowe to:

- stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej,
- poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,

- bezpieczeństwo i niezawodność, ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.

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

Strategicznym celem planu transportowego opracowanego dla wyżej wymienionych gmin jest stworzenie optymalnie zorganizowanego i dostosowanego do potrzeb mieszkańców systemu przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Plan obejmuje obszar gmin Chorkówka, Jedlicze, Miejsce Piastowe, Korczyna, Krościenko Wyżne, Krosno oraz Wojaszówka i koncentruje się na znacznym podniesieniu dostępności transportowej. Zintegrowany system ma zapewnić wygodne i sprawne przemieszczanie się osób, a także poprawić jakość życia lokalnych społeczności poprzez rozwój zrównoważonego transportu publicznego.

Istotnym elementem strategii transportowej regionu jest działalność Miejskiej Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Krośnie, która odpowiada za realizację przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Przewozy te obsługują zarówno miasto Krosno, jak i otaczające je gminy wchodzące w skład Powiatu Krośnieńskiego. Uzupełnieniem publicznej oferty przewozowej są przewozy komercyjne, w tym połączenia lokalne oraz dalekobieżne, które łączą Krosno z większymi ośrodkami miejskimi, takimi jak Warszawa, Łódź, Kraków, Lublin i Rzeszów. Rozbudowana sieć połączeń międzymiastowych stanowi istotny komponent polityki transportowej, umożliwiając szerszy dostęp do kluczowych usług i zwiększając mobilność mieszkańców regionu.

Powiat Krośnieński jako organizator publicznego transportu zbiorowego, dąży do zbudowania systemu opartego na zasadzie komplementarności z innymi podmiotami organizującymi przewozy publiczne, w szczególności z Województwem Podkarpackim oraz miastem Krosnem. Planowane działania zmierzają do uzyskania efektu skali i maksymalnego zintegrowania różnych podsystemów transportowych, co pozwoli na stworzenie wszechstronnej oferty przewozowej dostosowanej do zróżnicowanych potrzeb pasażerów. Dążenie do integracji obejmuje m.in. skoordynowanie rozkładów jazdy, wprowadzenie jednolitego systemu biletowego oraz rozbudowę infrastruktury przesiadkowej.

W kontekście strategii transportowej szczególna uwaga zostanie poświęcona zapewnieniu spójności i harmonii między przewozami o charakterze użyteczności publicznej a ofertą komercyjną, tak aby mieszkańcy regionu mieli pełen dostęp do efektywnych i wygodnych rozwiązań komunikacyjnych. Wprowadzane rozwiązania będą przyczyniać się do rozwoju gospodarki lokalnej i społeczności poprzez zwiększenie mobilności, a także będą wspierać zrównoważony rozwój regionu, poprzez promowanie ekologicznych środków transportu i redukcję emisji związanych z transportem publicznym.

5.2. Najistotniejsze generatory ruchu – obiekty użyteczności publicznej

Powiat Krośnieński charakteryzuje się specyficzną strukturą urbanistyczną, w której głównymi generatorami ruchu są obiekty użyteczności publicznej oraz ośrodki działalności gospodarczej i edukacyjnej. Główne generatory ruchu na terenie Powiatu Krośnieńskiego, takie jak: siedziby gmin, szkoły podstawowe oraz ponadpodstawowe, są przedstawione na rysunku nr 13.

Analiza kluczowych generatorów ruchu obejmuje:

1. Obiekty administracyjne i urzędy

Ośrodki administracyjne, takie jak urzędy gmin, starostwo powiatowe, sądy oraz instytucje samorządowe, przyciągają znaczący ruch zarówno mieszkańców, jak i osób przyjezdnych, zwłaszcza w godzinach pracy.

2. Placówki oświatowe i medyczne

Szkoły podstawowe, średnie oraz techniczne, a także uczelnie wyższe generują duży ruch pasażerski, szczególnie w godzinach porannych i popołudniowych. Głównym skupiskiem placówek edukacyjnych jest miasto Krosno, jednak liczne szkoły średnie znajdują się również w sąsiednich gminach, co wymusza wysoką intensywność przewozów uczniów. Placówki medyczne takie jak szpitale, przychodnie zdrowia, sanatoria w Rymanowie-Zdroju i Iwoniczu-Zdroju generują znaczny ruch, szczególnie w godzinach porannych i popołudniowych.

3. Turystyka i atrakcje przyrodnicze

Powiat Krośnieński leży w regionie, który jest atrakcyjny turystycznie ze względu na piękno przyrody, liczne szlaki turystyczne, ścieżki rowerowe oraz możliwości uprawiania sportów zimowych. Szczególnie w okresie letnim i zimowym obserwuje się wzmożony ruch turystyczny. Obszary chronione, takie jak rezerваты przyrody czy parki krajobrazowe przyciągają miłośników przyrody i turystyki aktywnej.

4. Przemysł i zakłady pracy

Powiat Krośnieński jest znany z przemysłu naftowego. Zakłady produkcyjne generują ruch związany z dojazdem pracowników oraz transportem towarów.

5. Handel i usługi

Na terenie Powiatu Krośnieńskiego znajdują się centra handlowe oraz targowiska, które są popularnymi miejscami zakupów zarówno dla mieszkańców, jak i odwiedzających. Dni targowe generują znaczący ruch, szczególnie w godzinach porannych i południowych. Małe przedsiębiorstwa świadczące różnorodne usługi, takie jak restauracje, hotele czy warsztaty samochodowe, również są źródłem lokalnego ruchu.

6. Wydarzenia kulturalne i sportowe

Powiat Krośnieński organizuje liczne wydarzenia kulturalne, festiwale, koncerty i imprezy sportowe, które przyciągają uczestników zarówno z regionu, jak i spoza niego.

7. Komunikacja i transport

Powiat Krośnieński jest ważnym węzłem komunikacyjnym w regionie, z rozwiniętą siecią dróg krajowych i wojewódzkich oraz linią kolejową. Komunikacja zbiorowa, w tym autobusy międzymiastowe i pociągi, generuje dodatkowy ruch pasażerski.

Bliskość granicy ze Słowacją wpływa na ruch międzynarodowy, zarówno towarowy, jak i turystyczny.

8. Kościoły i cmentarze

W Powiecie Krośnieńskim, podobnie jak w wielu regionach Polski, kościoły i inne miejsca kultu religijnego generują ruch, zwłaszcza podczas weekendów i świąt religijnych.

Generatory ruchu w Powiecie Krośnieńskim to różnorodne miejsca i instytucje, które przyciągają ludzi w celach zawodowych, edukacyjnych, turystycznych, kulturalnych oraz religijnych. Ruch turystyczny napędzają również liczne atrakcje przyrodnicze i kulturalne, które przyciągają turystów przez cały rok. Aby zminimalizować problemy związane z natężeniem ruchu, ważne jest odpowiednie planowanie infrastruktury drogowej oraz rozwój alternatywnych form transportu, takich jak transport publiczny czy ścieżki rowerowe.

Oprócz wspomnianych wcześniej generatorów ruchu, warto uwzględnić kilka dodatkowych czynników, które mogą wpływać na ruch w Powiecie Krośnieńskim:

1. Infrastruktura i rozwój gospodarczy

Modernizacja i rozbudowa dróg oraz budowa nowych obwodnic (np. planowana budowa obwodnicy Miejsca Piastowego) i mostów w Powiecie Krośnieńskim mogą mieć duży wpływ na generowanie i kierowanie ruchu. Projekty infrastrukturalne często przyciągają ruch związany z transportem materiałów budowlanych, maszyn oraz pracowników. Powstająca droga ekspresowa S19 przyciągnie nowe inwestycje, takie jak: zakłady produkcyjne, centra logistyczne, czy parki technologiczne, które z kolei mogą przyciągać nowych mieszkańców, pracowników i partnerów biznesowych, co również może generować dodatkowy ruch.

2. Sezonowe czynniki ruchu

Ruch turystyczny w Powiecie Krośnieńskim może się znacząco zmieniać w zależności od pory roku. W okresie letnim i zimowym można zaobserwować wzmożony ruch związany z turystyką górską, sportami zimowymi oraz organizowanymi imprezami plenerowymi.

Na obszarach rolniczych sezonowe prace polowe mogą generować dodatkowo ruch maszyn rolniczych i pojazdów dostawczych, szczególnie w okresie żniw czy zbiorów.

3. Szlaki handlowe

Bliskość granicy ze Słowacją, lokalne targowiska oraz punkty sprzedaży detalicznej generują ruch związany z handlem międzynarodowym i lokalnym. Wzmożony transport towarowy obejmuje przewóz produktów rolnych, przemysłowych i handlowych zarówno na potrzeby lokalne, jak i eksportowe.

Centra logistyczne i dystrybucyjne w Powiecie Krośnieńskim mogą przyciągać ruch ciężarówek i pojazdów dostawczych, szczególnie w pobliżu dróg krajowych i autostrad.

4. Zmiany demograficzne i społeczne

Migracja wewnętrzna i zewnętrzna: zmiany demograficzne, takie jak migracja wewnętrzna (przemieszczanie się ludności wewnątrz powiatu) oraz migracja zewnętrzna (napływ nowych mieszkańców spoza regionu), mogą wpływać na zwiększenie ruchu drogowego i komunikacyjnego.

5. Bezpieczeństwo i planowanie przestrzenne

Działania związane z poprawą bezpieczeństwa na drogach, takie jak budowa rond, sygnalizacji świetlnych, przejść dla pieszych oraz modernizacja dróg, wpływają na płynność ruchu i jego natężenie.

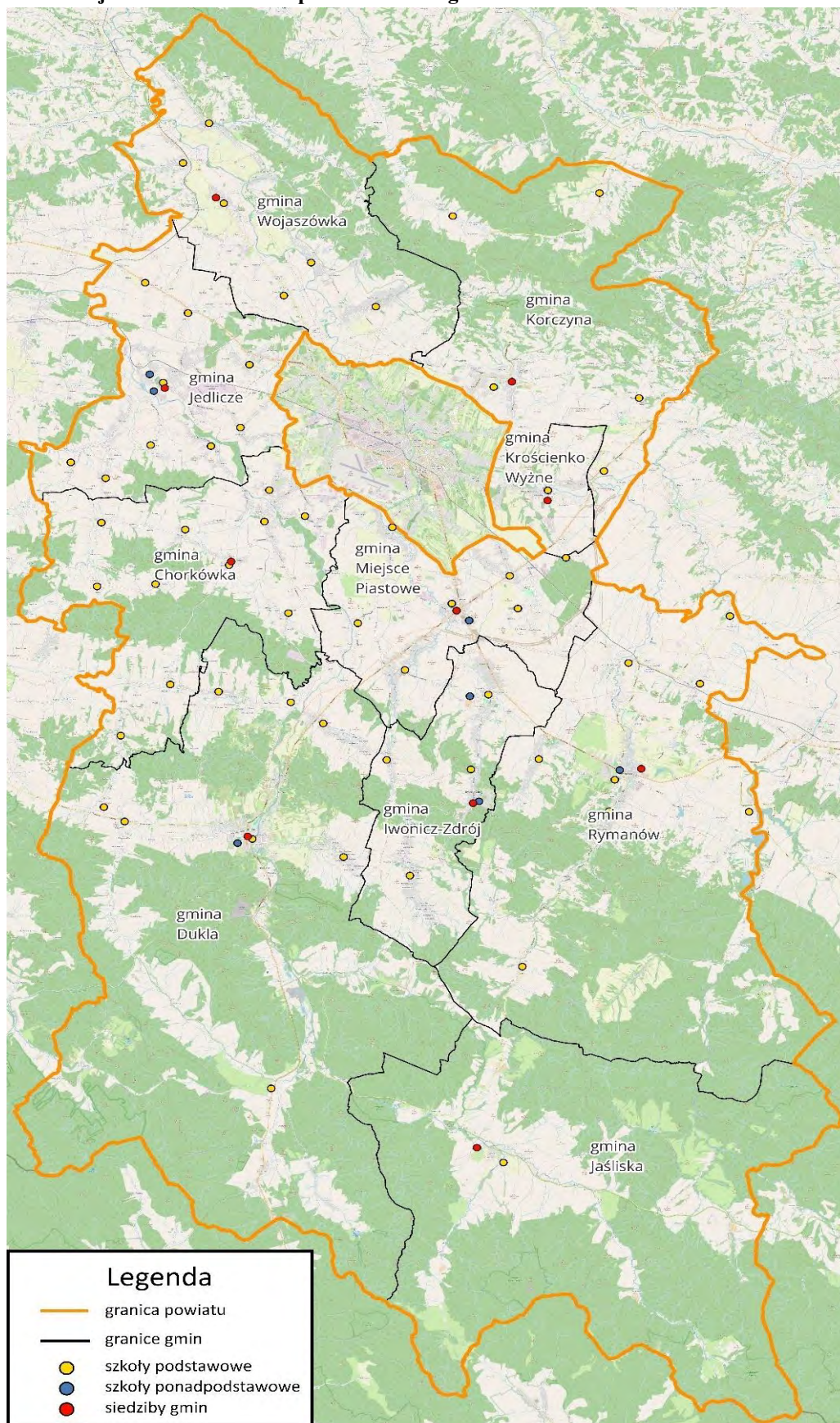
Planowanie przestrzenne, w tym umiejscowienie nowych inwestycji, stref przemysłowych, handlowych oraz mieszkaniowych, ma duży wpływ na generowanie ruchu. Dobre zarządzanie przestrzenią i infrastrukturą transportową może pomóc w uniknięciu korków i zatorów drogowych.

Nowe osiedla mieszkaniowe: obszary z dynamicznie rozwijającym się budownictwem mieszkaniowym, szczególnie w pobliżu Krosna i innych większych miejscowości w powiecie, generują zapotrzebowanie na przewozy, szczególnie w zakresie komunikacji publicznej oraz usług dostawczych.

Mieszkańcy obszarów podmiejskich często dojeżdżają do miast w celach zawodowych i edukacyjnych, co zwiększa zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie.

Analiza generatorów ruchu w Powiecie Krośnieńskim pokazuje, że wiele czynników współdziała w generowaniu natężenia ruchu. Rozwój infrastruktury, demografia, sezonowość turystyki, a także zmieniające się wzorce handlu i pracy, to kluczowe elementy wpływające na ruch w regionie. W celu skutecznego zarządzania ruchem i planowania przestrzennego, ważne jest uwzględnienie wszystkich tych czynników i ich wzajemnych powiązań.

Rysunek 13. Umieszczenie na terenie powiatu siedzib gmin i szkół.



Źródło: opracowanie własne

5.3. Określenie obszarów o największym potencjalnym zapotrzebowaniu na przewozy

Aby określić obszary o największym potencjalnym zapotrzebowaniu na przewozy w Powiecie Krośnieńskim, należy uwzględnić kilka kluczowych czynników. Na tej podstawie można zidentyfikować regiony o najwyższym potencjale transportowym.

W Powiecie Krośnieńskim istnieje kilka kluczowych obszarów o dużym potencjale na przewozy pasażerskie. Wynika to zarówno z lokalizacji strategicznych zakładów pracy, newralgicznych szlaków komunikacyjnych, jak i charakterystyki regionu, w tym istniejących ważnych obiektów użyteczności publicznej, placówek edukacyjnych oraz ośrodków przyciągających turystów i kuracjuszy. Poniżej przedstawiono najważniejsze obszary generujące ruch:

1. Gmina Jedlicze

- Zakłady przemysłowe: w Jedliczu znajduje się największy zakład przemysłowy w Powiecie Krośnieńskim – ORLEN Południe S.A. – Zakład Jedlicze, który generuje znaczny ruch pracowniczy. W związku z regularnym transportem pracowników oraz przewozem surowców i produktów gotowych, zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie i towarowe jest tutaj wysokie.
- Obiekty usługowe i administracyjne: w Jedliczu znajdują się także urzędy i instytucje, przyciągające mieszkańców sąsiednich miejscowości, co zwiększa ruch pasażerski, zwłaszcza w godzinach pracy.

2. Gmina Rymanów

- Zakłady lecznicze: Uzdrowisko w Rymanowie - Zdroju przyciąga rzesze turystów i kuracjuszy z Polski i zagranicy, szczególnie w okresie letnim, bogatą ofertą uzdrowiskową i kulturalną.
- Leżący u zbiegu drogi krajowej nr 28 i drogi wojewódzkiej nr 887 Rymanów pełni funkcję lokalnego węzła przesiadkowego.

3. Gmina Iwonicz-Zdrój

- Zakłady lecznicze: Uzdrowisko w Iwoniczu - Zdroju podobnie jak uzdrowisko w Rymanowie - Zdroju generuje wzmożony ruch kuracjuszy i turystów z kraju i zagranicy.
- Ośrodki edukacyjne: na terenie gminy funkcjonują szkoły średnie prowadzone przez Powiat Krośnieński, tj. Zespół Szkół Gastronomiczno-Hotelarskich w Iwoniczu-Zdroju oraz Zespół Szkół w Iwoniczu.

4. Gmina Miejsce Piastowe

- Ośrodki edukacyjne i religijne: znajdują się tutaj liczne placówki oświatowe, w tym szkoły średnie i zawodowe, które przyciągają młodzież z całego powiatu. Obszar ten jest również miejscem pielgrzymek i wydarzeń religijnych, co zwiększa ruch sezonowy i okresowy.

- Obiekty przemysłowe: Miejsce Piastowe jest także siedzibą kilku mniejszych zakładów produkcyjnych, co generuje stały ruch pracowniczy, a w konsekwencji zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie.

5. Obszary wiejskie i małe miejscowości powiatu

- Rolnictwo i małe zakłady rzemieślnicze: na terenach wiejskich powiatu rozwija się rolnictwo oraz mała produkcja rzemieślnicza, która wymaga transportu towarowego do i z zakładów przetwórczych. Regularny transport surowców i produktów jest tu kluczowy.
- Lokalne placówki handlowo-usługowe i szkoły: w wielu miejscowościach znajdują się sklepy, punkty usługowe oraz szkoły podstawowe, co powoduje codzienny ruch pasażerski. Transport publiczny lub prywatny jest niezbędny dla zapewnienia dostępu do tych usług.

5.4. Uwarunkowania rozwiązań przestrzennych powiązanych z działalnością transportową

Aby dokonać analizy uwarunkowań przestrzennych powiązanych z działalnością transportową w Powiecie Krośnieńskim, warto rozważyć kilka kluczowych aspektów, które wpływają na kształtowanie ruchu drogowego i zapotrzebowanie na transport w regionie. Główne uwarunkowania są następujące:

1. Sieć drogowa i układ komunikacyjny

Analizując mapę sieci drogowej Powiatu Krośnieńskiego, kluczowe znaczenie mają główne drogi krajowe i wojewódzkie, które przebiegają przez region, takie jak droga krajowa nr 19 i 28, czy drogi wojewódzkie nr 887, 897, 990, 991 i 993. Wymienione drogi krajowe przecinają się w Miejscu Piastowym. Na styku tych dróg tworzą się zatory drogowe ciągnące się od ronda w Miejscu Piastowym na wszystkich kierunkach. Problem ten powinien zostać rozwiązany po oddaniu do użytku drogi ekspresowej S19 oraz obwodnicy Miejsca Piastowego.

2. Rozmieszczenie stref przemysłowych i handlowych

Obszary, gdzie zlokalizowane są zakłady przemysłowe oraz centra logistyczne, generują duże zapotrzebowanie na przewozy towarowe. W takich miejscach intensywny ruch ciężarowy jest standardem. Tereny w pobliżu głównych dróg oraz węzłów komunikacyjnych (np. zjazdów z dróg ekspresowych) mają lepszy dostęp do transportu towarowego i pasażerskiego, co sprzyja rozwojowi działalności gospodarczej, przemysłowej i logistycznej. Koncentracja centrów handlowych i targowisk również wpływa na zwiększony ruch, szczególnie w kontekście dostaw i przewozów lokalnych.

3. Turystyka i rekreacja

Obszary atrakcji turystycznych, takie jak Beskid Niski, Czarnorzecko-Strzyżowski Park Krajobrazowy, czy miejsca związane z turystyką kulturową i sportową, są istotnymi

generatorami ruchu. Sezonowe wahania natężenia ruchu są tu znaczące, a zapotrzebowanie na transport pasażerski wzrasta w sezonach turystycznych.

Hotele, pensjonaty, ośrodki wypoczynkowe oraz punkty gastronomiczne w pobliżu tych atrakcji przyciągają ruch związany z obsługą turystów i dostawami.

4. Rozmieszczenie ludności i struktura demograficzna

Główne skupiska ludności generują codzienny ruch związany z dojazdami do pracy, szkół, czy do ośrodków zdrowia. Obszary podmiejskie mają specyficzne potrzeby transportowe, związane z przewozami pasażerskimi, zarówno publicznymi, jak i prywatnymi.

Nowe osiedla mieszkaniowe i planowany rozwój urbanistyczny mogą wpłynąć na zwiększenie zapotrzebowania na transport publiczny i komunikację drogową.

5. Infrastruktura transportowa i logistyczna

Stan dróg, liczba pasów ruchu, skrzyżowania, ronda oraz sygnalizacja świetlna wpływa na płynność ruchu i bezpieczeństwo na drogach. Miejsca o dobrze rozwiniętej infrastrukturze drogowej sprzyjają rozwojowi transportu i logistyki.

Choć mniej rozwinięta w Powiecie Krośnieńskim, infrastruktura kolejowa może odgrywać ważną rolę w przewozach towarowych, zwłaszcza dla cięższych ładunków.

6. Uwarunkowania ekologiczne i geograficzne

Powiat Krośnieński jest zróżnicowany pod względem ukształtowania terenu, co wpływa na przebieg dróg i koszty transportu. Obszary górskie mogą wymagać specjalnych środków transportu, a trudne warunki zimowe mogą wpływać na dostępność dróg.

Obszary chronione, takie jak parki krajobrazowe i rezerваты, mogą ograniczać możliwości rozwoju infrastruktury transportowej, co wpływa na kształtowanie się układu komunikacyjnego i dostępność niektórych regionów.

Analiza uwarunkowań przestrzennych powiązanych z działalnością transportową w Powiecie Krośnieńskim wskazuje na kilka kluczowych czynników: lokalizacja i stan infrastruktury drogowej, rozmieszczenie ludności i stref działalności gospodarczej, potencjał turystyczny regionu oraz uwarunkowania ekologiczne i geograficzne. Skuteczne planowanie transportu w Powiecie Krośnieńskim powinno uwzględniać te elementy, aby zapewnić efektywne i zrównoważone zarządzanie ruchem oraz zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców i przedsiębiorców.

5.5. **Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego**

Analiza popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Krośnieńskim powinna uwzględniać kilka kluczowych czynników, które wpływają na zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie. Te czynniki są następujące:

1. Czynniki demograficzne i społeczne

Powiat Krośnieński ma zróżnicowaną gęstość zaludnienia. Obszary miejskie (Dukla, Iwonicz-Zdrój, Jedlicze, Rymanów) charakteryzują się większą gęstością zaludnienia w porównaniu do terenów wiejskich. Większa liczba mieszkańców w miastach generuje większe zapotrzebowanie na usługi transportu publicznego, szczególnie w godzinach szczytu, kiedy mieszkańcy dojeżdżają do pracy, szkół i innych instytucji.

Duża liczba młodzieży szkolnej oraz osób starszych może wpływać na popyt na transport publiczny. Młodzież dojeżdża do szkół i uczelni, podczas gdy osoby starsze często wybierają transport publiczny z powodu braku alternatyw.

2. Czynniki ekonomiczne

W regionach z większą liczbą instytucji i zakładów pracy istnieje większe zapotrzebowanie na transport publiczny związany z dojazdami pracowniczymi.

Koszty korzystania z transportu publicznego w porównaniu do posiadania i użytkowania samochodu osobowego mogą wpływać na decyzje mieszkańców. Jeśli transport publiczny jest bardziej opłacalny, popyt na jego usługi może wzrosnąć.

3. Czynniki geograficzne i urbanistyczne

W Powiecie Krośnieńskim, gdzie obszary wiejskie są rozproszone, a dostęp do usług może być ograniczony, transport publiczny odgrywa kluczową rolę w łączeniu mieszkańców z centrami miejskimi. W takich sytuacjach transport publiczny staje się istotny dla utrzymania mobilności i dostępu do edukacji, pracy i opieki zdrowotnej.

Miasta Powiatu Krośnieńskiego przyciągają mieszkańców okolicznych miejscowości, co generuje ruch dojazdowy i zwiększa popyt na transport publiczny.

4. Infrastruktura transportu publicznego

Popyt na transport publiczny jest bezpośrednio zależny od częstotliwości kursowania autobusów i ich dostępności. W regionach o dobrze rozwiniętej siatce połączeń, z częstymi kursami i przystankami w dogodnych lokalizacjach, mieszkańcy częściej wybierają transport publiczny.

Nowoczesne, komfortowe pojazdy, odpowiednia punktualność oraz dostępność informacji o rozkładach jazdy mogą zwiększać popyt na transport publiczny. Natomiast niskiej jakości usługi, brak punktualności i niewystarczająca informacja mogą zniechęcać pasażerów do korzystania z transportu publicznego.

5. Sezonowość i wpływ turystyki

Powiat Krośnieński, z uwagi na swoje walory przyrodnicze i atrakcje turystyczne, może doświadczać sezonowych wzrostów popytu na transport publiczny, szczególnie w okresach wakacyjnych i zimowych (w kontekście sportów zimowych). Transport publiczny odgrywa rolę w obsłudze ruchu turystycznego, szczególnie w kierunku miejsc atrakcji turystycznych.

6. Polityka transportowa i plany rozwoju

Plany związane z rozbudową sieci dróg, poprawą infrastruktury przystankowej, wprowadzeniem inteligentnych systemów transportowych mogą zwiększyć popyt na transport publiczny. Przyjęcie polityk promujących transport zbiorowy, takich jak subsydiowanie biletów lub rozbudowa infrastruktury rowerowej i pieszej na terenie powiatu, może również wpłynąć na decyzje transportowe mieszkańców.

Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Krośnieńskim jest kształtowany przez kombinację czynników demograficznych, ekonomicznych, geograficznych oraz związanych z infrastrukturą i polityką transportową. Kluczowym obszarem generującym zapotrzebowanie na transport publiczny są przede wszystkim miasta Powiatu Krośnieńskiego i jego okolice, oraz miasto Krosno gdzie koncentruje się życie gospodarcze, społeczne i edukacyjne regionu. Zapewnienie efektywnego, dostępnego i komfortowego transportu publicznego w Powiecie Krośnieńskim wymaga odpowiedniego planowania, inwestycji w infrastrukturę oraz elastyczności w dostosowywaniu się do potrzeb mieszkańców i turystów.

5.6. Podział zadań przewozowych

Transport publiczny w Powiecie Krośnieńskim pełni przynajmniej dwie funkcje:

- 1) jest elementem systemu transportowego kraju i województwa, ponieważ łączy powiat z resztą województwa oraz innymi regionami kraju,
- 2) jest elementem regionalnego systemu transportowego, ponieważ obsługuje podróże wewnątrzpowiatowe, które mogą odbywać się przy użyciu różnych środków transportu, funkcjonujących na różnych trasach. Wybór środka transportu przez potencjalnego podróżnego jest wynikiem jego swobodnej decyzji, warunkowanej jednak przez sposób zarządzania ruchem i drogami (organizacja ruchu, przepustowość i zatłoczenie dróg, system parkingowy itp.).

Powinien on być transportem wysoce bezpiecznym dla pasażerów, a także umożliwiać szybkie przemieszczanie się. Dlatego też ważne jest rozwijanie zintegrowanych systemów zarządzania ruchem, preferujących transport publiczny i integrację wszystkich jego rodzajów (zintegrowane węzły przesiadkowe, itp.). Wówczas przewóz osób odbywać się będzie w sposób szybki i sprawny, z zachowaniem zasad ochrony środowiska. Usprawnienie połączeń komunikacyjnych wpłynie na wzrost atrakcyjności i poprawę wykorzystania potencjału turystycznego oraz na rozwój gospodarczy i społeczny regionu.

System transportu publicznego w Powiecie Krośnieńskim złożony jest obecnie z trzech poniższych podsystemów:

1. Systemu połączeń kolejowych, obsługiwanych przez spółkę PolRegio S.A. oraz PKP Intercity S.A. System kolejowy odpowiada za przewóz pasażerów na średnich i długich dystansach, łącząc Powiat Krośnieński z innymi regionami kraju. Kolej stanowi szybki i relatywnie ekologiczny środek transportu, który jest kluczowy dla mobilności mieszkańców podróżujących na większe odległości. Jego rola w systemie transportowym jest jednak ograniczona, jeśli nie ma skutecznego połączenia z innymi środkami transportu na poziomie lokalnym.

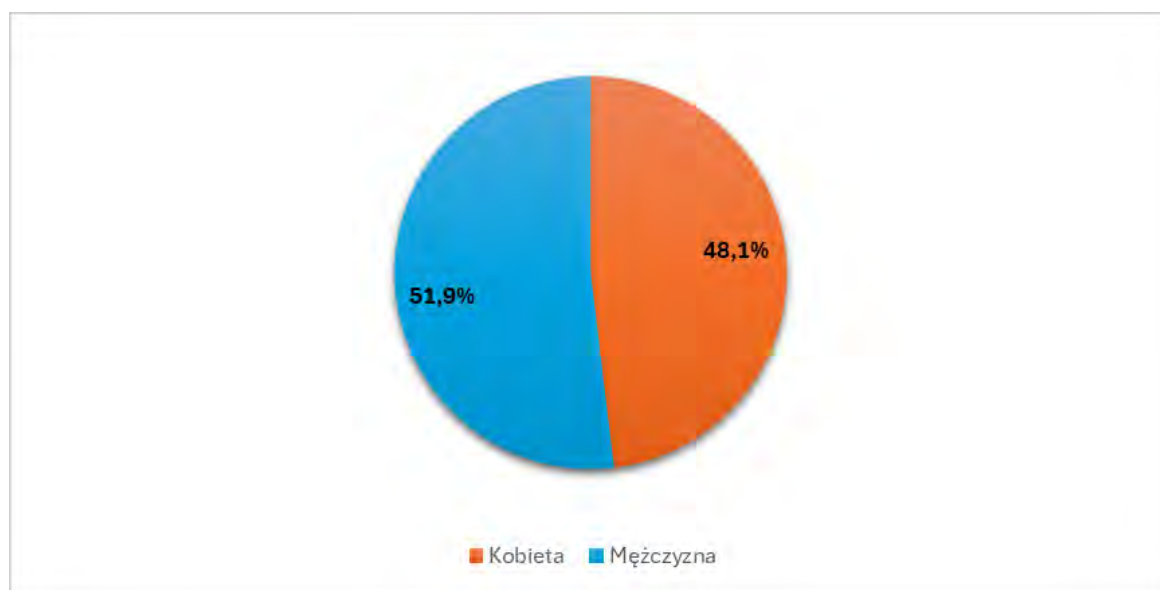
2. Systemu połączeń autobusowych, obsługiwanych przez wielu przewoźników, zapewniających elastyczność i różnorodność w przewozach lokalnych i regionalnych. Autobusy pełnią kluczową rolę w łączeniu mniejszych miejscowości z większymi centrami, a także w integracji regionu. Mimo to, wielość przewoźników może prowadzić do braku spójności w rozkładach jazdy i taryfach, co utrudnia efektywne zarządzanie ruchem i integrację systemu.
3. Systemu komunikacji miejskiej w ramach MOF Krosno (komunikacja miejska, obejmująca również transport publiczny na terenie przyległych gmin, w zakresie i na zasadach określonych w porozumieniach międzygminnych, pozwala na elastyczne dostosowanie usług do potrzeb lokalnej społeczności zamieszkującej obszar MOF-u).

Wyzwaniem w obecnym podziale zadań przewozowych jest brak funkcjonalnych powiązań między różnymi środkami transportu. To prowadzi do niepełnego wykorzystania ich potencjału przewozowego i obniża mobilność mieszkańców. Poprawa integracji, na przykład poprzez stworzenie w przyszłości zintegrowanych węzłów przesiadkowych, wspólnych rozkładów jazdy i ujednoliconych taryf, mogłaby znacząco zwiększyć efektywność systemu transportowego.

6. Preferencje dotyczące wyboru środków transportu na podstawie badań ankietowych

Badania zachowań i preferencji komunikacyjnych w Powiecie Krośnieńskim przeprowadzono w sierpniu 2024 roku na grupie 400 osób. W badaniu ankietowym umieszczone zostały pytania skierowane zarówno do osób na co dzień przemieszczających się publiczną komunikacją zbiorową, jak i do osób, których podstawowym środkiem lokomocji jest prywatny samochód osobowy. Mieszkańcy odpowiedzieli na pytania zamknięte i otwarte dotyczące codziennych zachowań komunikacyjnych oraz ocenili jakość oferty komunikacji publicznej. Pytania otwarte pozwoliły uzyskać informacje na temat konkretnych propozycji zmian. Choć badania ankietowe dają przede wszystkim subiektywny obraz komunikacji zbiorowej danej społeczności, bez uwzględnienia interesu publicznego oraz rentowności przewoźnika, jednak wnioski, jakie z nich płyną pozwalają podjąć działania w celu poprawy oferty w sposób najbardziej odpowiadający oczekiwaniom społecznym. Ankiety były całkowicie anonimowe a informacje uzyskane w badaniu zostały wykorzystane jedynie w postaci zbiorczych zestawień statystycznych. Odpowiedzi na pytania dotyczące płci, wieku, wykształcenia i statusu zawodowego pozwoliły określić profil respondentów. Dokonano tego na podstawie informacji uzyskanych z metryczki umieszczonej na końcu kwestionariusza ankietowego. Wśród ankietowanych podróżujących nieznacznie przeważali mężczyźni. Wykres nr 1 obrazuje stosunek obu płci. Z danych statystycznych również wynika przewaga kobiet nad liczbą mężczyzn w społeczności powiatu, a także w podróżach komunikacją publiczną.

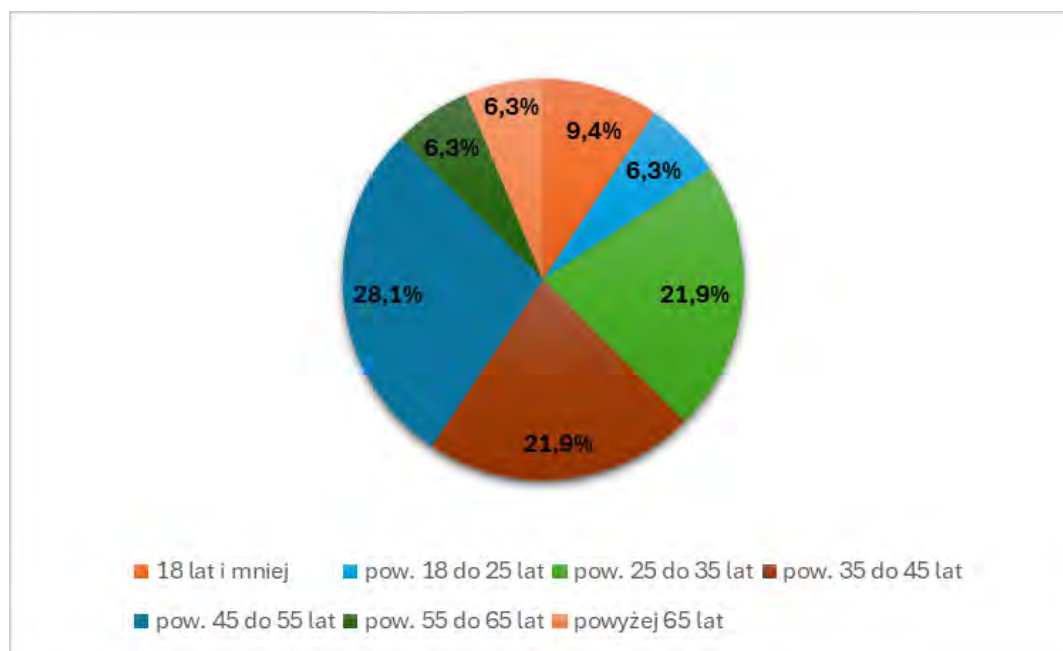
Wykres 1. Płeć respondentów



Źródło: opracowanie własne

Wśród respondentów największą grupę stanowią osoby w wieku 45-55 lat (28,1%) co obrazuje wykres nr 2.

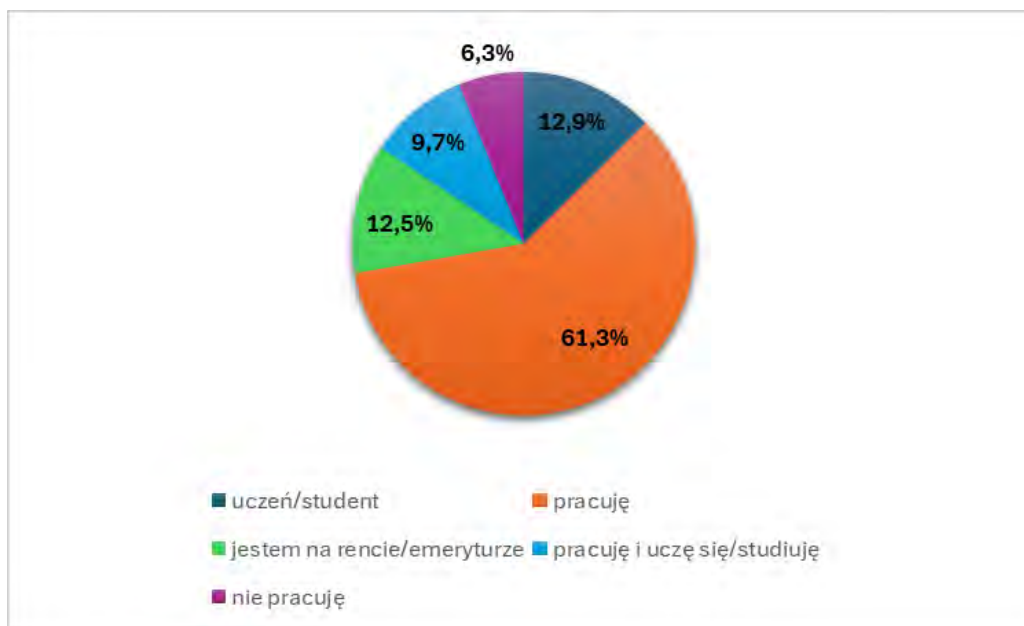
Wykres 2. Wiek respondentów



Źródło: opracowanie własne

Z profilu respondentów wynika, że największy udział wśród badanych mają osoby pracujące (61,3%) i uczące się (12,9%). Kolejną grupą są osoby pracujące i uczące się (9,7%) oraz emeryci i renciści (12,5%) co obrazuje wykres nr 3.

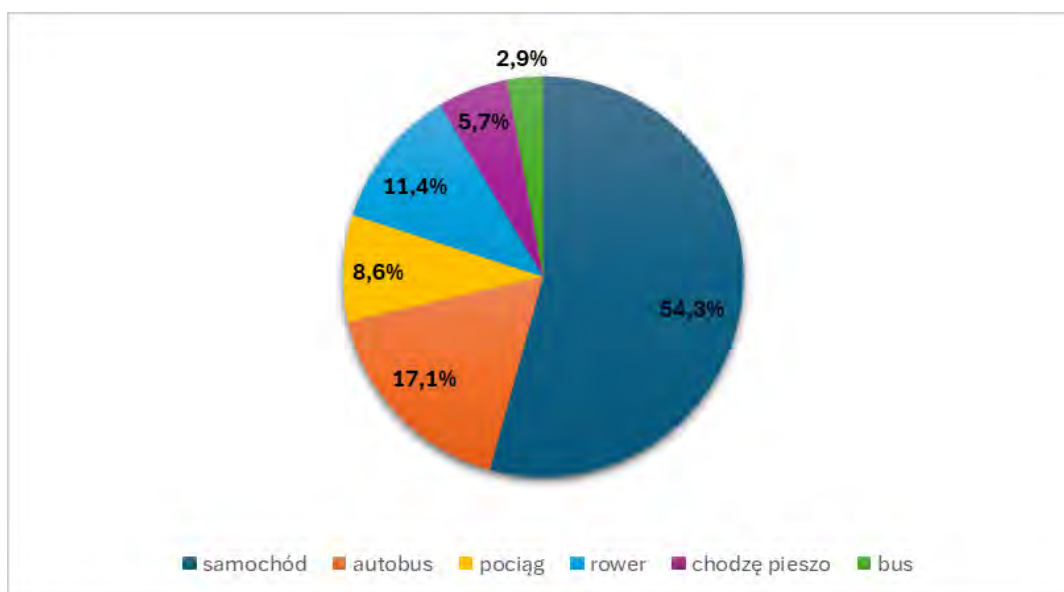
Wykres 3. Status zawodowy respondentów



Źródło: opracowanie własne

Najczęściej wybieranym środkiem transportu jest samochód. Ponad 54% respondentów wybrało ten właśnie sposób podróży. Na drugim miejscu znalazł się autobus (17,1%) a 11,4% osób wybrało rower. Z kolei 8,6% badanych wskazało, że najczęściej korzysta z pociągu, a 5,7% chodzi pieszo, co obrazuje wykres nr 4. Zdecydowana większość respondentów nie planuje w ciągu najbliższych 10 lat zmiany środka transportu służącego dojazdowi do pracy/szkoły (68%).

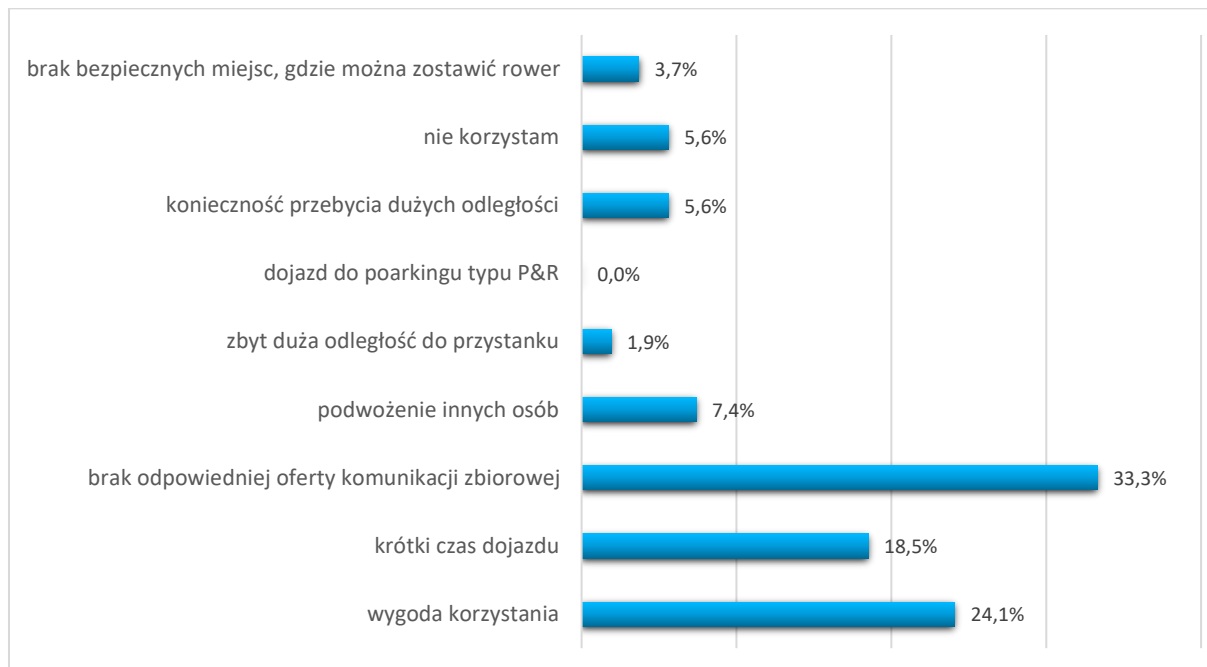
Wykres 4. Wybór środka transportu



Źródło: opracowanie własne

Respondenci wybierający samochód, jako najpopularniejszy środek transportu, wyjaśniają swoją decyzję faktem, że podróż jest wygodniejsza i szybsza. Na brak odpowiedniej oferty komunikacji zbiorowej wskazują najczęściej osoby pracujące co obrazuje wykres nr 5.

Wykres 5. Przyczyna wyboru samochodu jako środka transportu



Źródło: opracowanie własne

Powodem wyboru przez respondentów transportu zbiorowego jako najpopularniejszego środka transportu jest najczęściej brak prawa jazdy (17,9%), ale również atrakcyjny koszt dojazdu (15,4%), trudność znalezienia miejsca parkingowego (12,8%) i brak dostępu do samochodu (10,3%).

Zdecydowana większość respondentów podróżuje transportem zbiorowym kilka razy w roku (31,1%). Codziennie podróżuje 20% badanych. Pozostałe grupy to osoby podróżujące sporadycznie – 8,9% zadeklarowało, że podróżuje od kilka razy w miesiącu, 22,2% podróżuje kilka razy w tygodniu, a 17,8% nie korzysta z transportu zbiorowego co obrazuje wykres nr 6.

Wykres 6. Częstotliwość podróżowania transportem zbiorowym w Powiecie Krośnieńskim



Źródło: opracowanie własne

Zgodnie z profilem respondentów najczęstszym celem podróży jest praca (48,9%). Pozostałe osoby najczęściej podróżują do szkoły (20%), na zakupy (17,8%) i do lekarza (13,3%).

Wykres 7. Cel podróży



Źródło: opracowanie własne

Przeprowadzone badania pozwoliły również na dokonanie ogólnej oceny oferty komunikacji publicznej oraz poszczególnych jej aspektów. Ocenę zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji publicznej pokazuje tabela nr 15. Ocena została dokonana w skali od 1 do 5.

Tabela 15. Ocena jakości poszczególnych cech usługi przewozu.

Lp.	Cecha usługi przewozu	Ocena jakości
1.	Punktualność komunikacji zbiorowej	2,9
2.	Wygoda (komfort przebywania w pojeździe i oczekiwania na przystanku)	2,7
3.	Częstotliwość – odstępy czasu między odjazdami	2,3
4.	Dostępność – odległość z/do przystanku	2,6
5.	Bezpieczeństwo	3,2
6.	Czytelność rozkładów jazdy	2,8
7.	Informacja (dostęp do informacji o transporcie publicznym w Internecie, w pojeździe, na przystankach)	2,6
8.	Dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych	2,6
Średnia ocena jakości		2,7

Źródło: opracowanie własne

Wśród wskazanych cech komunikacji publicznej najlepiej zostały ocenione: bezpieczeństwo, punktualność komunikacji zbiorowej, czytelność rozkładów jazdy i wygoda. Aspektami, które

oceniono najgorzej były częstotliwość odjazdów, dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych i dostępność – odległość z/do przystanku.

Respondenci wskazali również problemy w dostępności transportu zbiorowego dla osób ze szczególnymi potrzebami. Należą do nich brak dostosowania pojazdów do potrzeb osób niepełnosprawnych, wąskie przejścia oraz brak miejsca w pojazdach dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, niedostateczną infrastrukturę, poprawę tablic informacyjnych dla osób niedowidzących (zbyt mała czcionka, za wysokie umieszczenie tablic) czy też nieodpowiednie wyposażenie przystanków).

Wykres 8. Czynniki, które skłoniłyby mieszkańców do częstszego korzystania z komunikacji zbiorowej



Źródło: opracowanie własne

Respondentów do częstszego korzystania z usług komunikacji zbiorowej skłoniłaby przede wszystkim większa częstotliwość kursowania autobusów i nowe bezpośrednie połączenia. Mniejsze znaczenie ma zatłoczenie w autobusach, zmniejszenie odległości przejścia do przystanku autobusowego, wygląd przystanków autobusowych i nowe autobusy.

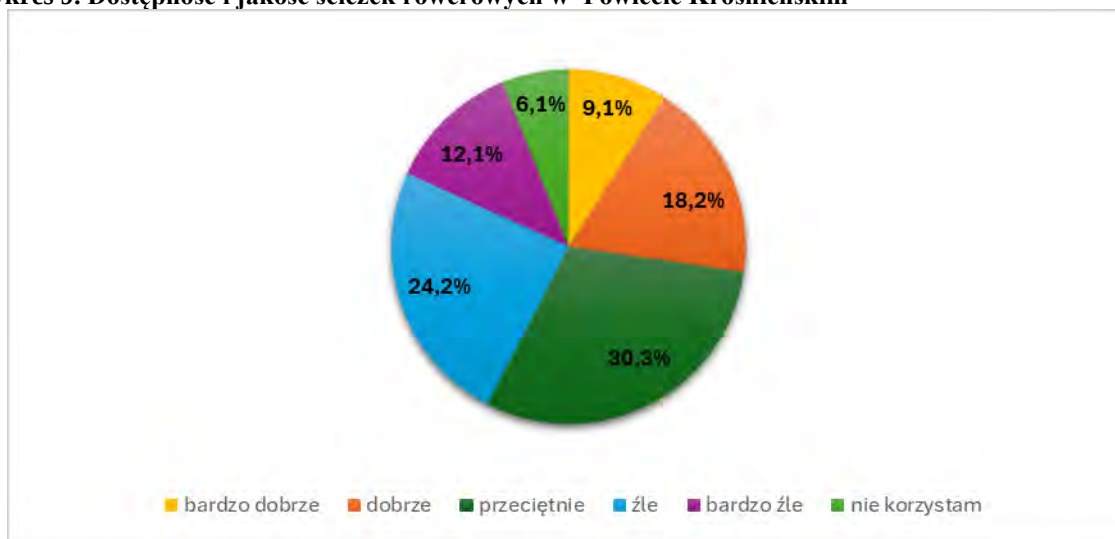
Opinie na temat transportu zbiorowego w Powiecie Krośnieńskim są przeważnie krytyczne. Wiele osób skarży się na zbyt małą liczbę połączeń, szczególnie w weekendy i w nocy. Często brakuje kursów do mniejszych miejscowości, co prowadzi do ich odizolowania. Problem ten potęguje odczuwalna zależność od prywatnych przewoźników, którzy ze względów ekonomicznych często ograniczają kursy lub likwidują linie, co dodatkowo pogarsza dostępność transportu. Stan taboru, zwłaszcza w przypadku przewoźników prywatnych, jest oceniany jako przestarzały i niewystarczający. Użytkownicy zwracają uwagę na niewygodne i przeludnione autobusy oraz problemy z przesiadkami. Przystanki są ogólnie zadbane, ale w niektórych miejscowościach wymagałyby poprawy.

Opinie dotyczące transportu zbiorowego w Powiecie Krośnieńskim wpisują się w szerszy kontekst problemów transportowych na Podkarpaciu. Region ten, podobnie jak wiele innych części Polski, zmagają się z wyzwaniami związanymi z zapewnieniem efektywnego i dostępnego transportu publicznego, szczególnie na obszarach wiejskich i mniej zurbanizowanych. Podobnie jak w Powiecie Krośnieńskim, na całym Podkarpaciu często spotykane są skargi na niewystarczającą liczbę połączeń, zwłaszcza w godzinach wieczornych, w weekendy i święta. Brak regularnych i dogodnych połączeń pomiędzy mniejszymi miejscowościami oraz między miastami, to problem, który dotyka wielu mieszkańców regionu.

Stan taboru, szczególnie prywatnych przewoźników, jest kolejnym problemem zarówno w Powiecie Krośnieńskim, jak i na całym Podkarpaciu. Starsze autobusy, niewygodne warunki podróży oraz przepełnione pojazdy są często wymieniane jako główne mankamenty lokalnego transportu zbiorowego.

Podsumowując, opinie mieszkańców Powiatu Krośnieńskiego odzwierciedlają ogólne wyzwania związane z transportem zbiorowym na Podkarpaciu, gdzie istnieje pilna potrzeba poprawy infrastruktury, częstotliwości połączeń oraz jakości taboru, aby lepiej służyć mieszkańcom regionu.

Wykres 9. Dostępność i jakość ścieżek rowerowych w Powiecie Krośnieńskim



Źródło: opracowanie własne

Sytuacja ze ścieżkami rowerowymi na Podkarpaciu, w tym w Powiecie Krośnieńskim, jest zróżnicowana co obrazuje wykres nr. 9. Region ten, ze względu na swoje malownicze krajobrazy i turystyczny charakter, ma duży potencjał do rozwoju infrastruktury rowerowej, jednak obecnie istniejące ścieżki nie zawsze spełniają oczekiwania mieszkańców. Choć na Podkarpaciu rozwija się infrastruktura rowerowa, nadal istnieje potrzeba znacznych inwestycji, aby stworzyć spójną i jeszcze bezpieczniejszą sieć ścieżek rowerowych, zarówno dla turystów, jak i mieszkańców regionu.

Większość respondentów oceniło przeciętnie (30,3%) dostępność i jakość ścieżek rowerowych w Powiecie Krośnieńskim. Natomiast 24,2% osób oceniło ich stan jako zły, a 18,2% dobrze.

7. Zasady organizacji rynku przewozów

Podstawowym aktem prawnym regulującym transport publiczny jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, która określa zasady organizacji oraz funkcjonowania transportu publicznego rozumianego jako regularny przewóz osób (powszechnie dostępny) wykonywany według określonego, upublicznionego rozkładu jazdy.

Podstawowymi podmiotami kształtującymi transport publiczny w danym regionie są:

- organizator – tzn. właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniająca funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na tym obszarze,

- operator – samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca posiadający niezbędne zezwolenia do prowadzenia regularnego przewozu osób który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej. Operator świadczy przewozy o charakterze użyteczności publicznej, czyli powszechnie dostępny transport osób wykonywany w sposób nieprzerwany, który ma na celu zaspokojenie lokalnych potrzeb przewozowych,
- przewoźnicy – przedsiębiorcy uprawnieni do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, a w transporcie kolejowym – przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz osób.

Organizatorem właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest:

- gmina:
 - w gminnych przewozach pasażerskich na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej,
 - albo której, na mocy porozumienia między gminami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin, które zawarły porozumienie,
- związek międzygminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin tworzących związek międzygminny,
- powiat:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - albo któremu, na mocy porozumienia między powiatami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie,
- związek powiatów na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów tworzących związek powiatów,
- związek powiatowo-gminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin lub powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny,
- związek metropolitalny – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich,
- województwo:
 - na linii (sieci) komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz transporcie morskim,
 - właściwym ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii

- komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,
- albo któremu na mocy porozumienia międzywojewódzkiego inne województwa przekazały zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii (sieci) komunikacyjnej na terenie województw będących w porozumieniu.
- Minister właściwy do spraw transportu jest organizatorem międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów osobowych.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym do podstawowych obowiązków organizatora należą: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego, zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Do działań związanych z planowaniem rozwoju transportu należą głównie:

- opracowanie planu transportowego, a w szczególności jego późniejsze opublikowanie,
- zgłaszanie nieefektywnych obszarów w zakresie niedostatecznej obsługi transportowej.

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności na:

- badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
- zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego,
- określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- ustalaniu stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora
- określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów,
- określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów,
- przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- zawieraniu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalaniu opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz.U. z 2024 poz 1262) , za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

- ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Do elementów związanych z zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym należą przede wszystkim:

- negocjowanie i zatwierdzanie zmian do umowy z operatorem,
- ocena i kontrola realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- kontrola nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego,
- współpraca przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- analiza realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- dokonywanie zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych,
- zatwierdzanie rozkładów jazdy oraz dokonywanie ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym;
- administrowanie systemem informacji dla pasażera;
- wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1 i 3 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007;
- wykonywanie zadań, o których mowa w art. 82b ust.2 pkt 1 i 3, art. 82e, art.82f ust.1 i art. 95b ust.2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,
- ustanawianie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego obowiązującego w jego granicach, samodzielnie lub w porozumieniu z innymi organizatorami.

7.1. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Integracja usług transportu publicznego ma zasadnicze znaczenia dla rozwoju transportu publicznego na terenie danego obszaru i powinna polegać na następujących aspektach:

- wspólna taryfa biletowa,
- zsynchronizowane rozkłady jazdy,
- spójny system informacji pasażerskiej.

Powyższe aspekty są kluczowe dla spójnego oraz jasnego dla pasażera systemu komunikacji publicznej. Ważnym aspektem jest również możliwość zapewnienia mieszkańcom możliwości dogodnej zmiany środka transportu, z mocnym naciskiem na transport publiczny.

W punktach styku różnych gałęzi transportu należy tworzyć:

- węzły przesiadkowe integrujące transport publiczny,
- parkingi „Bike&Ride”,

- zintegrowany system informacji pasażerskiej,
- infrastrukturę rowerową w postaci dobrej jakości dróg rowerowych.

Na efektywny system transportu zbiorowego składają się: atrakcyjne rozkłady jazdy i trasy przejazdów, wysoki standard taboru, zaawansowany system informacji pasażerskiej, wysoki poziom obsługi pasażerskiej, a także przyciągająca uwagę integracja taryfowa całego transportu publicznego. Jej celem jest połączenie różnych systemów transportu publicznego (np. miejskiego, gminnego, powiatowego, wojewódzkiego i międzywojewódzkiego) w jeden zintegrowany system funkcjonalny. Integracja ta wpływa na wzrost atrakcyjności transportu publicznego oraz jego konkurencyjności w odniesieniu do transportu indywidualnego.

Obydwa rodzaje transportu powinny się wspomagać, a nie wchodzić ze sobą w konflikt. Transport publiczny przede wszystkim powinien dominować w relacjach dom - praca i dom - szkoła oraz w innych podróżach. Z racji tego, że skutki ekonomiczne i społeczne transportu indywidualnego samochodowego są znacznie wyższe niż transportu rowerowego czy transportu publicznego powinno się kłaść nacisk szczególnie na rozwój transportu publicznego, rowerowego i zachęcać mieszkańców do zmiany środka transportu.

8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej musi odpowiadać oczekiwaniom i potrzebom mieszkańców obszaru objętego planem transportowym oraz możliwościom finansowym jednostki samorządowej. Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców. Zwiększenie jakości i podniesienie standardu usług przewozowych jest związane głównie z realizacją postulatów transportowych, jakie wysuwają sami mieszkańcy. Są to pasażerowie – użytkownicy transportu zbiorowego, jak i potencjalni użytkownicy tej formy transportu, którzy dotychczas korzystali z własnych pojazdów.

Określenie standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej wymaga uwzględnienia różnych czynników. Wśród możliwych kryteriów określenia standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej bierze się pod uwagę m.in.:

- stopień pokrycia usługami przewozowymi obszaru objętego planem transportowym,
- dostępność środkami transportu publicznego do ważnych obiektów użyteczności publicznej i innych obiektów ważnych z punktu widzenia użytkownika lub organizatora transportu publicznego,
- dostępność do sieci transportu publicznego poprzez rozmieszczenie przystanków w odległości nieprzekraczającej maksymalnej odległości dojścia do przystanku przyjętej w danej strefie obszaru objętego planem transportowym,
- maksymalny czas przejazdu trasami określonymi dla wytyczonych linii komunikacyjnych,

- optymalna częstotliwość kursowania środków transportu publicznego dla danej linii komunikacyjnej oraz punktualność i regularność określona w rozkładzie jazdy,
- dostępność sieci transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych i osób starszych,
- możliwość zapewnienia optymalnych rozwiązań ekologicznych dla danego systemu transportu publicznego,
- komfort i bezpieczeństwo jazdy pasażerów,
- czystość pojazdów i przystanków,
- ogólny poziom zadowolenia użytkowników transportu publicznego - badanie satysfakcji pasażerów i uwzględnienie ich opinii w procesie ustalania standardów.

Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników i organizatora transportu publicznego, biorąc pod uwagę zarówno aktualny stan świadczenia tych usług, jak i możliwości inwestycyjne, wynikające z wysokości środków dostępnych na finansowanie rozwoju systemu transportu publicznego i czasu przewidzianego na osiągnięcie założonego standardu. Bez społecznej akceptacji dla sposobu organizacji transportu niemożliwe jest uzyskanie istotnych efektów. Stąd organizator transportu publicznego musi wziąć pod uwagę potrzeby i oczekiwania społeczne dotyczące środków transportu.

Oczekiwaniem społecznym jest, aby transport publiczny zapewniał łatwy dostęp, niezawodność (regularność i punktualność przewozów), wysoką jakość obsługi i komfort podróży, wygodne i łatwo dostępne przystanki oraz węzły przesiadkowe, przejrzystej informacji pasażerskiej oraz przystępne ceny. Z tego wynika potrzeba traktowania transportu publicznego w sposób preferencyjny, nadając mu priorytet w ruchu, nawet jeśli jest to związane ze wzrostem utrudnień w ruchu pojazdów indywidualnych, biorąc pod uwagę ich wzajemne powiązanie.

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

- punktualność zgodną z rozkładem jazdy,
- sieć linii umożliwiającą w największym stopniu obsługę obszaru objętego planem transportowym i wygodne dotarcie do najważniejszych, z punktu widzenia użytkowników obiektów,
- wygodne punkty przesiadkowe w ramach sieci komunikacyjnej oraz zintegrowane węzły przesiadkowe intermodalne (między różnymi środkami transportu),
- koordynację rozkładów jazdy linii na wspólnych fragmentach tras oraz w punktach przesiadkowych,
- rozwiązania techniczne umożliwiające bezpieczne korzystanie z przystanków,
- przystanki przesiadkowe wyposażone w automaty biletowe,
- czytelną i wyczerpującą informację dla pasażera na przystanku (rozkład jazdy, schemat linii, informacja o przyjeździe najbliższego autobusu) i w pojeździe (informacja o najbliższym przystanku, informacja o możliwościach przesiadki, itp.),
- odpowiednią liczbę nowoczesnych, wygodnych autobusów niskopodłogowych.

Należy również pamiętać o sieci dróg pieszych, ciągach komunikacyjnych i elementach zapewniających bezpieczne i wygodne poruszanie się pieszych. Mieszkańcy chętniej podejmą

decyzję o odbyciu podróży transportem zbiorowym, jeśli dojście do przystanków nie będzie zbyt uciążliwe. Należy zatem stworzyć dobre warunki dla osób poruszających się pieszo, poprzez odpowiednie kształtowanie sieci ciągów pieszych i poprawianie standardu wyposażenia przestrzeni publicznej. Nadrzędnym celem jest jednak maksymalizacja poziomu jakości usług w korelacji z możliwościami finansowymi samorządów.

Tabela 16. Postulaty przewozowe określające pożądany standard usług

Postulat przewozowy	Pożądany poziom realizacji usług przewozowych
Punktualność	– utrzymanie poniżej 5% udziału kursów opóźnionych powyżej 5 min., – udział kursów przyspieszonych powyżej 2 min: mniejszy niż 5%, – bieżące wykorzystywanie systemu GPS do kontroli i analiz punktualności oraz wykrywania przyczyn powstawania tendencji do przyspieszania i opóźniania kursów oraz uwzględnianie tych okoliczności w planowaniu czasów przejazdów pomiędzy przystankami, w szczególności, wykorzystywanie funkcji czasów wyjątkowych dla okresów doby i dni tygodnia, w których natężenie ruchu na danym odcinku zdecydowanie różni się od występującego standardowo, – właściwe różnicowanie czasów przejazdów na niektórych odcinkach sieci komunikacyjnej, z dostosowaniem ich do faktycznych warunków ruchu, np. poprzez wydłużenia w godzinach szczytu, a skrócenia wieczorami i w dni weekendowe.
Niezawodność	– utrzymanie liczby wykonanych kursów na poziomie 95% - 100% (wskaźnik realizacji rozkładu jazdy), – bieżąca wymiana starych autobusów na nowe - aby jego średnia wieku nie przekraczała 8 lat, a wiek maksymalny – 18 lat.
Bezpośredniość połączeń	– zapewnienie wszystkich najważniejszych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji pasażerów komunikacji publicznej, – prowadzenie połączeń bezpośrednich w szczególności na trasach łączących najważniejsze źródła i cele podróży, wynikające z badań potoków pasażerskich
Prędkość	– wprowadzenie priorytetów dla transportu w ruchu ulicznym, w szczególności na odcinkach podatnych na kongestię ruchu, – dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej.
Informacja	– rozbudowa dynamicznej informacji pasażerskiej na przystankach, – wprowadzenie zintegrowanej informacji na temat publicznego transportu zbiorowego na szczeblu lokalnym w Internecie, a także w rejonach węzłów przesiadkowych, – wdrożenie kompletnej i na bieżąco aktualizowanej informacji o przesiadkach na środki transportu regionalnego na obszarach węzłów przesiadkowych.
Koszt	– dostosowanie taryfy do realnych potrzeb i możliwości pasażerów, uwzględniając rzeczywiste koszty funkcjonowania publicznej komunikacji zbiorowej oraz możliwości finansowe organizatora.
Regularność	– utrzymanie zasady regularnej (rytmicznej) obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy, dążenie do regularnych odjazdów także w ramach każdej z linii
Częstotliwość	– utrzymywanie wysokich standardów kursowania pojazdów na liniach uznanych za przynajmniej podstawowe w obsłudze komunikacyjnej, – stworzenie optymalnych warunków do szybkich przesiadek na ważnych węzłach, – synchronizacja różnych linii komunikacyjnych na wspólnych odcinkach jako substytut zwiększania częstotliwości, przy utrzymaniu bezpośredniości połączeń.

Dostępność	– przebudowa wybranych przystanków w sposób pozwalający na wjazd do autobusów osobom z niepełnosprawnością ruchową na wózkach inwalidzkich bez konieczności używania rampy umieszczonej w pojazdach komunikacji publicznej, – zwiększenie udziału przystanków wyposażonych w wiaty przystankowe w ujednoliconym standardzie, na podstawie liczby i struktury korzystających z nich pasażerów, – minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z/do przystanku poprzez budowę nowych przystanków lub zatrzymywanie autobusów komunikacji pasażerskiej na dodatkowych przystankach np. na żądanie.
Wygoda	– dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb pasażerów, w zakresie peronów, dojść do nich od ciągów pieszych, wiaty, ławki, zatoki, modernizacje nawierzchni przystanków oraz ich ewentualne korekty lokalizacji, – poprawianie standardu podróżowania i oczekiwania na podróż.

Źródło: Opracowanie własne.

9. Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym odgrywa bardzo ważną rolę i ma wpływ na jakość transportu zbiorowego. Powinna być kompleksowa i wielofunkcyjna, bazować na najnowszych rozwiązaniach technologicznych, a także marketingowych oraz odpowiadać na faktyczne potrzeby zgłaszane przez użytkowników. Jej zadaniem jest pomóc pasażerom w uzyskiwaniu informacji we wszystkich miejscach (węzły przesiadkowe, dworce, przystanki, pojazdy, mieszkania, miejsca pracy, nauki i odpoczynku), w których mogą tych informacji potrzebować. W wielu polskich miastach tradycyjne sposoby organizowania systemu informacji są zastępowane lub uzupełniane przez rozwiązania wygodniejsze, skuteczniejsze, a przede wszystkim mające większy zasięg oddziaływania – wykorzystujące nowe technologie informatyczne i nośniki elektroniczne, dzięki czemu informacja w postaci obrazu i dźwięku dociera do pasażera w wielu miejscach, również tych oddalonych od sieci komunikacyjnej.

Najbardziej popularnym i tradycyjnym elementem systemu statycznej informacji pasażerskiej w komunikacji miejskiej są przystankowe rozkłady jazdy, które w formie wydruków są umieszczone na tablicach przymocowanych do słupków wsporczych ze znakami drogowymi D-15 lub w gablotach we wnętrzach wiat, ewentualnie na ścianach wiat. Jednocześnie szata graficzna rozkładów papierowych musi zapewniać odpowiednią czytelność wydruku i intuicyjność przekazu jego treści, a nade wszystko – każdy wydruk przystankowy w obrębie sieci komunikacyjnej zarządzanej przez jednego organizatora, musi mieć taki sam układ graficzny. Pasażer powinien możliwie szybko i jednoznacznie uzyskać informację, jaką linią, dokąd może dojechać, w jakim czasie i o której godzinie należy spodziewać się autobusu na przystanku.

Ważne są także informacje dodatkowe dotyczące dostępności pojazdu w danym kursie dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Należy przy tym unikać informacji zbędnych, które z punktu widzenia pasażera mogą pogarszać czytelność rozkładu jazdy. Bardzo ważną kwestią jest właściwy dobór czcionek, pozwalających na wygodne czytanie przystankowego rozkładu jazdy także przy mniejszym natężeniu światła (np. po zmroku) oraz dla osób widzących słabiej z powodu wad wzroku.

Podstawowym nośnikiem informacji o ofercie przewozowej są obecnie nie tylko rozkłady jazdy rozmieszczane na przystankach i dworcach, ale także informacja w pojazdach, a zwłaszcza powszechnie już dostępna informacja internetowa (w tym dla urządzeń mobilnych). Informacja ta powinna być czytelna i łatwa w obsłudze także dla osób mających na co dzień mniejszy kontakt z tą formą pozyskiwania informacji.

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

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

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

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

System informacji pasażerskiej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej w Powiecie Krośnieńskim będzie obejmował:

- informację podawaną do publicznej wiadomości w środkach transportu,
- informację podawaną do publicznej wiadomości przez operatora,
- informację podawaną do publicznej wiadomości przez organizatora,
- system identyfikacji wizualnej przewozów użyteczności publicznej.

Informacja dla pasażerów podawana w środkach transportowych powinna zawierać:

- a) widoczne z zewnątrz pojazdu trwale zamocowane tablice kierunkowe, zawierające, co najmniej określenie przystanku końcowego,
- b) oznaczenie przewozu jako przewóz użyteczności publicznej,
- c) oznaczenie pojazdu przystosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych o ograniczonej zdolności ruchowej, o ile dotyczy,
- d) oznaczenie organizatora przewozów użyteczności publicznej,
- e) oznaczenie operatora, wg jego systematyki i systemu identyfikacji wizualnej, o ile takowy stosuje, zatwierdzonego przez organizatora.

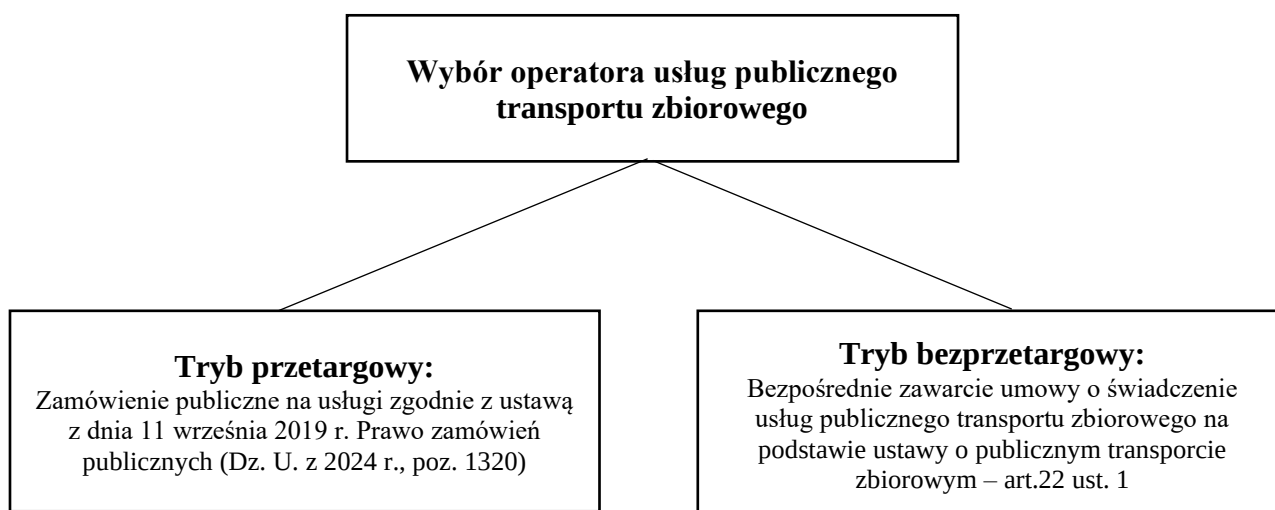
Szczegółowe zasady organizacji informacji dla pasażera są zawarte w załączniku A.

10. Określenie trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie ustawą o publicznym transporcie zbiorowym organizator publicznego transportu, czyli Powiat Krośnieński dokonuje wyboru operatora transportu zbiorowego.

Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora publicznego transportu zbiorowego lub przewoźnika spełniającego warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób.

Poniżej przedstawiono możliwe tryby wyboru operatora:



Organizator przygotowuje, przeprowadza postępowanie mające na celu wyłonienie operatora oraz zawarcie umowy na świadczenie usług przewozowych. Wybór ten może zostać przeprowadzony w trybie:

1. ustawy prawo zamówień publicznych,
2. może także zawrzeć umowę bezpośrednio wyłącznie w przypadkach opisanych w ustawie, czyli wówczas, gdy:
 - a. średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 mln euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 tys. kilometrów rocznie (w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy, progi te zostają podwyższone odpowiednio do 2 mln euro i 600 tys. km) albo,
 - b. usługi przewozowe mają być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, który został powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu drogowego albo,
 - c. świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym, przy zastosowaniu jednego z trybów, o których mowa w art. 5 ust.2, 3a i 4-6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, z zastrzeżeniem art.22a albo,

- d. wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla trybów zawarcia umowy w oparciu o ustawę Prawo zamówień publicznych (umowa zawarta w tym przypadku nie może trwać dłużej, niż 12 miesięcy, w uzasadnionych przypadkach może ulec przedłużeniu na okres 24 miesięcy).

Pierwszy tryb ma charakter wyboru konkurencyjnego, zapewniającego dostępność oferowanych usług stosunkowo szerokiemu kręgowi podmiotów zainteresowanych świadczeniem usług przewozowych. Organizator może również realizować przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego w formie własnego samorządowego zakładu budżetowego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie transportu zbiorowego może dotyczyć linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej. Zawierana jest na okres nie dłuższy niż 10 lat w przypadku transportu drogowego oraz nie dłuższy niż 15 lat w przypadku transportu kolejowego. Umowa powinna zawierać:

- opis usług oraz ich warunki jakościowe, m. in. liczbę i rodzaj środków transportu (przystosowanych do przewozu osób i odpowiadających warunkom technicznym wymaganym ze względu na rodzaj przewozu) niezbędnych do realizacji usług przewozowych, wyposażenie tych środków w rozwiązania techniczne, służące ochronie środowiska i ułatwiające pasażerom, zwłaszcza osobom o ograniczonej mobilności, korzystanie z komunikacji, oznakowanie tych środków itp.,
- linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa,
- czas trwania umowy,
- warunki zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli stroną umowy, której przysługują wpływy z tych opłat, jest operator
- warunki, na jakich dopuszczalne jest podwykonawstwo,
- sposób rozpatrywania przez operatora skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz przyznawania ewentualnych odszkodowań wynikających z realizacji usług świadczonych w ramach publicznego transportu zbiorowego,
- aspekt konieczności składania sprawozdań z realizacji świadczonych usług przewozowych oraz ich zakresu,
- zasady rozliczeń finansowych, z uwzględnieniem stosowanych ulg ustawowych i lokalnych oraz sposób (odpowiadający wymaganiom określonym w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007) w jaki obliczana jest rekompensata,
- sposób dystrybucji biletów oraz sposób prowadzenia ich kontroli w środkach transportu,
- stronę umowy, której przysługują wpływy z opłat przejazdowych oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe,
- stronę umowy, która jest zobowiązana do wykonania obowiązku, o którym mowa w art. 46 ust. 1 pkt 3, 6 oraz 9 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym,

- stronę umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi,
- rozkłady jazdy, cenniki opłat przejazdowych, regulamin przewozu osób,
- zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy,
- warunki wykorzystywania środków trans[portu w zależności od natężenia ruchu pasażerów
- kary umowne,
- warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.,
- informacje , o których mowa w art. 4 ust. 8 zdanie trzecie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, które operator jest obowiązany przekazywać organizatorowi w celu udzielenia zamówienia w trybach, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt ustawy o publicznym transporcie zbiorowym

W przypadku publicznego transportu autobusowego wybór operatora w ramach trybów konkurencyjnych, pozwoli na uzyskanie najbardziej atrakcyjnych warunków świadczenia publicznego transportu zbiorowego na wskazanych liniach, biorąc pod uwagę liczbę pasażerów i potrzeby mieszkańców.

11. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań organizatora transportu, realizowanego w ramach planu transportowego, zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Zasady finansowania regularnego przewozu osób (o charakterze użyteczności publicznej) w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określa rozdział 6 tej ustawy.

Formami finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

- przychody ze sprzedaży biletów i wpływy z opłat dodatkowych (pobierane przez operatora lub organizatora);
- rekompensaty z tytułu:
 - poniesionych przez operatora kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
 - utraconych przez operatora przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (z wyłączeniem komunikacji miejskiej);
 - utraconych przez operatora przychodów w związku ze stosowaniem komunalnych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, o ile zostały ustanowione;
- udostępnianie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
- środki z budżetów jednostek samorządu terytorialnego będących organizatorem transportu publicznego;
- środki z budżetu państwa, z przeznaczeniem m. in. na pokrywanie utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych

przejazdów oraz na finansowanie Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej;

W okresie planowania zakłada się, że w przyszłości koszty organizowania i świadczenia usług przewozowych publicznego transportu zbiorowego będą pokrywane przez przychody ze sprzedaży biletów, budżetu Powiatu Krośnieńskiego, dofinansowania z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej oraz finansowane przez Marszałka Województwa Podkarpackiego z tytułu utraconych przychodów związanych z przejazdami ulgowymi.

12. Ocena systemu transportowego Powiatu Krośnieńskiego wraz z propozycją kierunków zmian

Na rzetelną ocenę systemu transportowego Powiatu Krośnieńskiego składają się częściowe oceny poszczególnych podsystemów: drogowego, kolejowego, pieszego, rowerowego, transportu zbiorowego i bezpieczeństwa ruchu. W tej części dokumentu, stanowiącej podsumowanie poprzednich rozdziałów, dokonano ogólnej oceny każdego z tych podsystemów z osobna, jak i oceny całościowej wraz z rekomendacjami. Zwrócono też uwagę na kluczowe aspekty dla kolejnych działań w przyszłości.

Transport drogowy

Aby dokonać analizy oceny stanu transportu drogowego w Powiecie Krośnieńskim, należy wziąć pod uwagę kilka kluczowych aspektów, które wpływają na jakość i efektywność transportu w tym regionie. Do nich należą następujące czynniki:

1. Infrastruktura drogowa

W Powiecie Krośnieńskim kluczową rolę pełnią drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne, które zapewniają połączenia wewnętrzne oraz zewnętrzne z sąsiednimi regionami. Główne drogi, takie jak droga krajowa nr 28 oraz droga krajowa nr 19, stanowią ważne arterie komunikacyjne, które mają bezpośredni wpływ na mobilność mieszkańców i transport towarowy.

Jakość nawierzchni dróg w Powiecie Krośnieńskim jest zróżnicowana. Dzięki ciągłym nakładom inwestycyjnym stan dróg znacząco się poprawił. W terenie górzystym stan dróg może być gorszy z powodu większego obciążenia przez warunki atmosferyczne.

Mosty szczególnie na terenach wiejskich i w obszarach o urozmaiconej topografii, mogą być w różnym stanie technicznym. Wymagają one regularnych inspekcji i remontów, aby zapewnić bezpieczeństwo użytkowników.

Dobre oznakowanie poziome i pionowe również przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu.

2. Stan techniczny dróg i utrzymanie

Regularne utrzymanie dróg jest kluczowe dla zapewnienia ich dobrego stanu technicznego. W Powiecie Krośnieńskim, szczególnie na drogach lokalnych i w obszarach wiejskich, mogą występować problemy z ubytkami w nawierzchni oraz uszkodzeniami spowodowanymi przez zimowe warunki atmosferyczne, które nie zawsze są szybko naprawiane z powodu ograniczonych środków finansowych.

W ostatnich latach obserwuje się realizację inwestycji mających na celu poprawę infrastruktury drogowej, w tym remonty dróg i rozbudowę węzłów komunikacyjnych. Kontynuacja tych inwestycji jest kluczowa dla zapewnienia lepszej dostępności i skrócenia czasu podróży.

3. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmuje statystyki wypadków drogowych, które mogą wskazywać na problematyczne obszary i skrzyżowania. W Powiecie Krośnieńskim, podobnie jak w innych regionach górskich, mogą występować miejsca szczególnie narażone na wypadki, zwłaszcza w okresie zimowym, kiedy warunki pogodowe mogą znacznie pogorszyć stan nawierzchni i widoczność. Bezpieczeństwo pieszych na przejściach oraz efektywność ruchu na skrzyżowaniach są kluczowymi aspektami.

4. Płynność ruchu i zatory

Powiat Krośnieński, ze względu na swoją topografię i strukturę osadniczą, może doświadczać miejscowych zatorów drogowych. Zatory mogą być spowodowane przez ruch turystyczny, zwłaszcza w sezonie wakacyjnym oraz przez lokalne wydarzenia, które zwiększają natężenie ruchu. Budowa obwodnic, rond, pasów do skrętów oraz dróg jednokierunkowych mogą znacząco poprawić płynność ruchu. W miastach powiatu stosowanie tych rozwiązań może zmniejszać ilość punktów kolizyjnych i zwiększać przepustowość dróg.

5. Zrównoważenie systemu transportowego

Wspieranie ruchu pieszego i rowerowego poprzez odpowiednią infrastrukturę, taką jak chodniki, ścieżki rowerowe oraz miejsca postojowe, może zredukować obciążenie dróg i promować bardziej zrównoważone formy transportu. W Powiecie Krośnieńskim, gdzie ruch turystyczny jest znaczący, ścieżki rowerowe i pieszce mogą być także atrakcją turystyczną. Wykorzystanie transportu publicznego może znacząco zmniejszyć liczbę pojazdów na drogach, redukując tym samym zatory i poprawiając jakość powietrza. Dobra koordynacja transportu publicznego z transportem drogowym jest kluczowa dla zrównoważonego rozwoju regionu. Transport drogowy ma kluczowe znaczenie dla ruchu w Powiecie Krośnieńskim. Przejazdy tranzytowe koncentrują się w dużej mierze na drogach krajowych i wojewódzkich. Sieć dróg powiatowych i gminnych przenosi zdecydowanie mniejsze potoki ruchu i stanowi układ uzupełniający. Badania zjawiska kongestii ruchu w miastach powiatu wykazały, że straty z niego wynikające nie są zbyt duże, ale wiąże się to po części z wielkością miasta pod względem obszarowym i ograniczoną liczbą punktów kolizyjnych, o obniżonej przepustowości.

Za sprawą inwestycji drogowych oraz zadań realizowanych w poprzednich latach, w tym związanych z bieżącym utrzymaniem dróg, drogi w Powiecie Krośnieńskim charakteryzują się dobrym i bardzo dobrym stanem nawierzchni, jazda po nich jest komfortowa i nie powoduje większego zagrożenia bezpieczeństwa.

Pewna część dróg powiatowych i gminnych na wielu odcinkach posiada nienormatywną szerokość, która utrudnia wyprzedzanie i wymijanie pojazdów – niekiedy nawet samochodów osobowych pomiędzy sobą. Na drogach tych nie są wydzielone pasy ruchu. Z racji rozległości sieci drogowej, oczywistym jest fakt, iż nie wszystkie nawierzchnie są możliwe do utrzymania w porównywalnie dobrym stanie, a ich przebudowa i remonty przeprowadza się sukcesywnie, w miarę pozyskiwanych środków finansowych – zarówno zabezpieczanych w budżetach zarządców tych dróg, jak i ze środków zewnętrznych.

Ocena stanu transportu drogowego w Powiecie Krośnieńskim wskazuje na konieczność dalszego inwestowania w infrastrukturę drogową, zarówno na poziomie modernizacji istniejących dróg, jak i budowy nowych rozwiązań poprawiających płynność i bezpieczeństwo ruchu. Dobrze utrzymana i efektywna sieć drogowa, połączona z odpowiednimi rozwiązaniami wspierającymi zrównoważony transport (pieszy, rowerowy, publiczny), może znacząco poprawić jakość życia mieszkańców oraz wspierać rozwój gospodarczy regionu.

Podsumowując, w kontekście układu sieci drogowej na drogach powiatowych i gminnych najważniejszym zadaniem na kolejne lata będzie ich sukcesywna modernizacja, zwłaszcza w odniesieniu do nawierzchni jezdni oraz ciągów pieszych i rowerowych. Warto podjąć działania, aby te zadania realizowano według dobrze dobranej harmonogramu, a kolejne etapy były spójne względem siebie.

Transport kolejowy

Aby ocenić stan transportu kolejowego w Powiecie Krośnieńskim, należy wziąć pod uwagę kilka kluczowych aspektów, takich jak infrastruktura kolejowa, oferta przewozów, stan techniczny oraz znaczenie kolei dla mieszkańców i gospodarki regionu.

1. Infrastruktura kolejowa

Przez Powiat Krośnieński przebiegają dwie linie kolejowe, z czego najważniejsza to linia nr 108, łącząca Stróżę z Krościenkiem – granica państwa. Główny węzeł kolejowy w regionie, z którego rozchodzą się połączenia do innych miast i regionów znajduje się w Krośnie.

Stacje i przystanki kolejowe w powiecie umożliwiają dostęp do kolei zarówno w miastach, jak i mniejszych miejscowościach. Niemniej jednak, liczba stacji i ich rozmieszczenie może być niewystarczające dla pełnej obsługi wszystkich mieszkańców powiatu, szczególnie w bardziej odległych i słabiej zurbanizowanych obszarach.

Stan techniczny linii kolejowych w Powiecie Krośnieńskim jest zróżnicowany. Na niektórych odcinkach infrastruktura kolejowa wymaga modernizacji. Istnieją odcinki z ograniczeniami prędkości, które spowalniają przewozy i zmniejszają efektywność transportu. Modernizacja torowisk, wymiana podkładów kolejowych oraz remonty mostów i wiaduktów są kluczowe dla poprawy jakości usług kolejowych.

Istnieją także plany i projekty związane z modernizacją i elektryfikacją linii kolejowych w regionie, co mogłoby znacznie poprawić jakość i prędkość przewozów.

2. Oferta przewozów kolejowych

Obecnie w Powiecie Krośnieńskim dostępne są głównie regionalne połączenia kolejowe, obsługiwane przez PolRegio oraz PKP Intercity. Połączenia te łączą Powiat Krośnieński z Rzeszowem, Jasłem i innymi pobliskimi miastami. Częstotliwość kursowania pociągów może być niewystarczająca, zwłaszcza w godzinach szczytu, co ogranicza dostępność kolei jako efektywnego środka transportu dla mieszkańców.

Brak bezpośrednich połączeń dalekobieżnych (np. do Warszawy, Krakowa) zmniejsza atrakcyjność transportu kolejowego dla pasażerów chcących podróżować na dłuższe dystanse. Istotnym elementem oceny oferty przewozów kolejowych jest dopasowanie rozkładów jazdy do potrzeb mieszkańców, takich jak dojazdy do pracy, szkół, uczelni czy instytucji. Obecnie rozkłady jazdy mogą nie w pełni odpowiadać na te potrzeby, co prowadzi do mniejszego wykorzystania transportu kolejowego w codziennych dojazdach.

3. Stan techniczny taboru i komfort podróży

Tabor kolejowy obsługujący linie w Powiecie Krośnieńskim to głównie jednostki spalinowe, ze względu na brak elektryfikacji na tych liniach. Modernizacja taboru, w tym wprowadzenie nowoczesnych jednostek elektrycznych lub hybrydowych, mogłaby poprawić komfort podróży oraz efektywność przewozów.

Komfort podróży jest ważnym czynnikiem wpływającym na wybór kolei jako środka transportu. Obecnie niektóre pociągi mogą być przestarzałe, co negatywnie wpływa na komfort i zadowolenie pasażerów.

4. Znaczenie kolei dla regionu

Kolej w Powiecie Krośnieńskim pełni ważną rolę w mobilności regionalnej, szczególnie dla mieszkańców nieposiadających samochodu oraz dla osób starszych i młodzieży szkolnej. Dzięki połączeniom kolejowym mieszkańcy mają możliwość dotarcia do większych miast i centrów regionalnych.

Transport kolejowy może również odgrywać kluczową rolę w zmniejszaniu ruchu drogowego i ograniczaniu emisji zanieczyszczeń, co jest istotne z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju regionu.

Kolej wpływa na gospodarkę lokalną, zwłaszcza w kontekście transportu towarowego. Powiat Krośnieński, ze względu na swoje położenie, korzysta z usług kolejowych do transportu surowców i produktów przemysłowych. Poprawa infrastruktury kolejowej mogłaby zwiększyć atrakcyjność regionu dla inwestorów i sprzyjać rozwojowi gospodarczemu.

5. Wyzwania i możliwości rozwoju

Brak elektryfikacji na niektórych odcinkach linii kolejowych oraz ogólny stan techniczny infrastruktury stanowią poważne wyzwania dla rozwoju transportu kolejowego w Powiecie Krośnieńskim. Niska częstotliwość połączeń oraz ograniczone połączenia dalekobieżne również ograniczają atrakcyjność kolei.

Modernizacja infrastruktury kolejowej, w tym elektryfikacja linii i remonty torowisk, mogłyby znacząco poprawić jakość i efektywność transportu kolejowego. Wprowadzenie nowych, bardziej ekologicznych i komfortowych pociągów mogłoby przyciągnąć więcej pasażerów.

Integracja transportu kolejowego z innymi środkami transportu publicznego oraz rozwój węzłów przesiadkowych (np. Park&Ride) mogłyby zwiększyć dostępność kolei i zachęcić mieszkańców do częstszego korzystania z transportu publicznego.

Stan transportu kolejowego w Powiecie Krośnieńskim wymaga działań modernizacyjnych i inwestycyjnych w infrastrukturę oraz tabor kolejowy, aby poprawić jakość i efektywność przewozów. Kolej odgrywa kluczową rolę w mobilności regionalnej i ma potencjał do dalszego rozwoju, szczególnie w kontekście zrównoważonego transportu i ograniczenia ruchu drogowego. Zwiększenie częstotliwości połączeń, modernizacja taboru oraz integracja z innymi środkami transportu mogłyby znacznie zwiększyć atrakcyjność kolei dla mieszkańców i turystów w regionie.

Ruch pieszy i rowerowy

Pomimo licznych inwestycji w ostatnich latach, w zakresie poprawy infrastruktury pieszej i rowerowej w Powiecie Krośnieńskim pozostaje jeszcze wiele do zrobienia. Istnieje szereg zrewitalizowanych lub zbudowanych od podstaw odcinków. Jednak na licznych odcinkach piesi korzystają z chodników ułożonych wiele lat temu, na których obecne są nierówności. W dodatku ówczesne standardy nie gwarantowały dostępności dla osób z niepełnosprawnością ruchową i dlatego zdarzają się nadal bariery architektoniczne. Co jednak ważne Powiat Krośnieński sukcesywnie je niweluje. W zdecydowanej większości przypadków zakres ciągów pieszych w Powiecie Krośnieńskim odpowiada realnym potrzebą. Trudniejsza sytuacja występuje natomiast w przypadku dróg rowerowych, które zaczęły powstawać w Powiecie Krośnieńskim w ostatnich latach, stąd też ich zasięg jest niewielki.

W dużej mierze rozwój dróg dla rowerów hamuje dostępność terenu, zwłaszcza wzdłuż głównych ciągów drogowych. Konieczność dochowania geometrii wynikającej z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022 poz. 1518) i bliskie sąsiedztwo wielu budynków, a także występowanie znacznych różnic poziomów w sąsiedztwie jezdní powodują, że wytyczenie dróg rowerowych wzdłuż istniejących odcinków dróg w większości przypadków nie będzie możliwe. Niezależnie jednak od dostępności rezerwy terenu pod budowę chodników i dróg dla rowerów, jako priorytet należy traktować zgodność tych elementów infrastruktury transportowej z obowiązującymi przepisami, co pozwoli uzyskać niezbędny poziom zarówno bezpieczeństwa, jak i komfortu w korzystaniu dla uczestników ruchu.

Transport zbiorowy

W komunikacji lokalnej i regionalnej wykorzystywany jest wyłącznie transport autobusowy, którego zasady funkcjonowania, w tym przebiegi tras komunikacyjnych, kwestie wykorzystywanego taboru, infrastruktury przystankowej, regulaminów usług przewozowych oraz obszary integracji różnych rodzajów środków transportu zbiorowego, zostały szczegółowo opisane w podrozdziale 4.1. i 4.2. Należy jednak podkreślić, iż w Powiecie Krośnieńskim dominujące znaczenie ma transport indywidualny, a transport zbiorowy w ostatnich latach został pozbawiony części swoich atutów w następstwie pandemii COVID-19. Niemniej za sprawą spadku liczby zachorowań i zwiększeniu odporności populacyjnej, już w 2022 r. obserwowano znaczący wzrost frekwencji w pojazdach komunikacji publicznej. Do korzystania z niej powróciła po pandemii zdecydowana większość pasażerów. Warto też podkreślić, że na skutek inflacji oraz wysokich cen nośników energii w ostatnich miesiącach jeszcze bardziej wzrosło zainteresowanie komunikacją zbiorową. Jest ona coraz częściej traktowana jako obszar finansowy w gospodarstwach domowych mogący przynosić oszczędności – zakup biletu okresowego komunikacji publicznej jest w większości przypadków znacznie tańszy, niż utrzymywanie samochodu osobowego.

Bezpieczeństwo ruchu

Kwestię bezpieczeństwa ruchu drogowego w Powiecie Krośnieńskim należy ocenić pozytywnie, tym bardziej, iż kolejne inwestycje infrastrukturalne służą podnoszeniu jego poziomu.

Według stanu na koniec 2023 r., bezpieczeństwo ruchu na drogach krajowych w Powiecie Krośnieńskim, tak dla ruchu samochodowego, jak i pieszych i rowerzystów, jest w znacznej mierze uwarunkowane przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego. Przejścia dla pieszych, na których ruch odbywa się w sposób niesterowany, są właściwie oznakowane, a ich lokalizacja zapewnia odpowiednią widoczność różnych grup uczestników ruchu pomiędzy sobą.

W pozytywny sposób należy ocenić pod kątem bezpieczeństwa ruchu zarówno przejazdy kolejowo-drogowe, jak i przejścia przez tory kolejowe na terenie Powiatu Krośnieńskiego. W zdecydowanej większości przypadków, ruch drogowy jest zamykany za pomocą rogatek i sygnalizacji świetlnej (niekiedy również dźwiękowej). Dominującym rozwiązaniem jest sterowanie tymi urządzeniami w sposób zdalny, co przy współczesnych możliwościach technologicznych należy uznać za wystarczające. Celem uniknięcia zdarzeń pomiędzy pociągami a samochodami, rowerzystami i pieszymi, należy zachować szczególną ostrożność i stosować się do znaków i sygnałów drogowych, w tym nie omijać opuszczonych szlabanów. Na drogach niższych kategorii, czyli powiatowych i gminnych, zakres stosowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego jest szerszy, za sprawą wykorzystywania progów zwalniających i podrzutowych. Są one wyznaczone w rejonach szkół, na obszarach o wzmożonym ruchu pieszych oraz wśród gęstej zabudowy mieszkaniowej. Wybór lokalizacji progów zwalniających należy ocenić pozytywnie. Innym wartym podkreślenia rozwiązaniem szeroko stosowanym są lustra drogowe, powszechnie stosowane zarówno przy wyjazdach z posesji, jak i na skrzyżowaniach dróg niższych kategorii, z ograniczoną widocznością oraz geometrii utrudniającej włączenie się do ruchu.

Poziom bezpieczeństwa ruchu w Powiecie Krośnieńskim jest odpowiednio wysoki, co nie zmienia faktu, iż zasadne jest dalsze dążenie do jego podnoszenia, poprzez wyznaczenie dodatkowych progów zwalniających w niektórych lokalizacjach oraz przebudowę infrastruktury drogowej, tworząc m.in. ciągi pieszce odseparowane od ruchu pojazdów samochodowych.

Pozytywne efekty wdrożenia tzw. aktywnych przejść dla pieszych powinny natomiast skutkować rozszerzeniem zakresu ich stosowania. Warto też wspomnieć, iż stanowią one dobrą alternatywę dla progów zwalniających na drogach wyższych kategorii, ponieważ przejścia aktywne są dozwolone zarówno na drogach wojewódzkich, jak i krajowych.

Według danych¹ z 2022 roku w 41 wypadkach drogowych w Powiecie Krośnieńskim odnotowano 1 ofiarę śmiertelną oraz 52 osoby ranne. Oznacza to, że na 100 tys. mieszkańców przypadło 37,6 wypadków (znacznie mniej od wartości dla województwa podkarpackiego oraz znacznie mniej od wartości dla całej Polski) oraz 0,9 ofiar śmiertelnych (znacznie mniej od wartości dla województwa i znacznie mniej od wartości dla kraju). Natomiast na 100 tys. pojazdów przypadło odpowiednio 1,2 ofiar śmiertelnych (znacznie mniej od wartości dla województwa podkarpackiego oraz znacznie mniej od wartości dla całego kraju) oraz 59,7 rannych (znacznie mniej od wartości dla województwa i znacznie mniej od wartości dla Polski).

13. Wnioski wraz z rekomendacjami dalszych działań

System transportowy Powiatu Krośnieńskiego składa się przede wszystkim z dróg jednojezdniowych oraz transportu publicznego opartego na autobusach, które obsługują linie komunikacyjne lokalne, jak i międzymiastowe.

W Powiecie Krośnieńskim są również połączenia kolejowe, obsługiwane przez PKP Intercity oraz lokalnego przewoźnika kolejowego PolRegio.

W ostatnich latach w Powiecie Krośnieńskim pojawiły się inicjatywy zmierzające do popularyzacji transportu rowerowego, m.in. wyznaczenie ścieżek rowerowych, organizowanie akcji promujących korzystanie z rowerów czy wprowadzenie stacji rowerowych.

Mimo to, system transportowy Powiatu Krośnieńskiego wymaga dalszych inwestycji i modernizacji, aby sprostać potrzebom mieszkańców oraz zapewnić efektywny i bezpieczny transport dla wszystkich użytkowników dróg.

Rozwój systemu transportowego Powiatu Krośnieńskiego może być determinowany przez wiele czynników, takich jak liczba mieszkańców, gęstość zaludnienia, ruch turystyczny, a także rozwój gospodarczy powiatu. Rekomendacje dotyczące kierunków rozwoju systemu transportowego na terenie Powiatu Krośnieńskiego:

- **rozwój transportu publicznego** - warto rozważyć rozwój sieci komunikacji autobusowej, np. poprzez wprowadzenie nowych linii autobusowych szczególnie w dynamicznie rozwijających się miejscach oraz zwiększenie częstotliwości kursowania istniejących połączeń, a także poprawę jakości usług;
- **rozwój infrastruktury rowerowej** – Powiat Krośnieński leży w malowniczej okolicy, która przyciąga rzesze turystów i miłośników aktywnego wypoczynku, dlatego warto

¹ https://www.polskawliczbach.pl/powiat_krosnienski_podkarpackie

zwrócić uwagę na rozwój infrastruktury rowerowej, w tym budowę nowych ścieżek rowerowych oraz parkingów dla rowerów;

- **rozwój transportu ekologicznego** - w związku z coraz większym zapotrzebowaniem na transport ekologiczny, warto zwrócić uwagę na rozwój floty pojazdów ekologicznych, takich jak autobusy elektryczne czy hybrydowe, a także promować korzystanie z transportu rowerowego lub pieszego;
- **poprawa bezpieczeństwa na drogach** - pomimo spadku liczby wypadków w Powiecie Krośnieńskim w ostatnich latach, ważnym kierunkiem rozwoju systemu transportowego jest dalsza poprawa bezpieczeństwa na drogach, warto zainwestować w poprawę oznakowania dróg oraz wprowadzenie sygnalizatorów świetlnych, współpraca z policją, lokalnymi samorządami i organizacjami społecznymi może również zwiększyć świadomość mieszkańców na temat bezpieczeństwa na drogach;
- **poprawa dostępności komunikacyjnej** – Powiat Krośnieński jest położony na południu województwa podkarpackiego, przy granicy ze Słowacją, co utrudnia dostępność komunikacyjną do innych miast i regionów, w związku z tym należałoby dążyć do utworzenia kolejnych połączeń autobusowych i kolejowych;
- **wspieranie transportu towarowego** – przez Powiat Krośnieński przebiegają ważne arterie komunikacyjne (DK 28, DK 19), którymi odbywa się transport towarów, warto więc inwestować w rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej, aby zwiększyć przepustowość i poprawić logistykę;
- **rozwój transportu publicznego zintegrowanego** – warto rozważyć wprowadzenie systemu transportu publicznego zintegrowanego, w którym różne środki transportu będą łączyć się w jedną sieć, taki system ułatwiłby mieszkańcom korzystanie z transportu publicznego, zmniejszyłby koszty i zwiększyłby jego efektywność.

Inwestycja w rozwój transportu publicznego, zapewni mieszkańcom Powiatu Krośnieńskiego możliwość dotarcia do docelowych miejsc podróży (praca, szkoła, urząd, szpital, itp.).

Przewiduje się dzięki temu przedsięwzięciu poprawę mobilności mieszkańców Powiatu Krośnieńskiego, zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powietrza, stworzenie warunków do rozwoju gospodarczego, poprawę warunków służących rozwojowi turystyki, a także lepsze skomunikowanie powiatu.

Ze względu na to, że Powiat Krośnieński dysponuje słabo rozwiniętą siecią dróg rowerowych, należy mieć na uwadze rozwój infrastruktury rowerowej. Pomimo ograniczonego zakresu występowania dróg rowerowych, infrastruktura drogowa generalnie sprzyja transportowi rowerowemu. Poprawa infrastruktury rowerowej ułatwi mieszkańcom dostęp do ścieżek rowerowych, a także miejsc parkingowych dla rowerów. Pomoże to w zachęcaniu do poruszania się rowerem, co wpłynie korzystnie na stan środowiska naturalnego.

Stan nawierzchni dróg należy ocenić pozytywnie, na zdecydowanej większości dróg i przy zachowaniu obowiązujących ograniczeń prędkości, ryzyko uszkodzenia pojazdów jest niewielkie. Jednakże stała intensywna eksploatacja dróg wymaga ponoszenia ciągłych nakładów inwestycyjnych i prowadzenia doraźnych napraw.

Ruch samochodowy w Powiecie Krośnieńskim zależy od wielu czynników i może ulec zmianie w zależności od pory dnia, dnia tygodnia oraz wielu innych czynników lokalnych, tj. infrastruktura drogowa i transportowa, lokalizacja centrów handlowych, targowisk, zakładów przemysłowych czy osiedli mieszkaniowych, położenia geograficznego – odległości od innych ośrodków miejskich i regionów kraju, położenia na ważnych krajowych szlakach komunikacyjnych.

W związku z powyższym polityka transportowa Powiatu Krośnieńskiego powinna uwzględniać szereg czynników przy planowaniu i zarządzaniu transportem.

Spis tabel

Tabela 1. Liczba mieszkańców w poszczególnych gminach Powiatu Krośnieńskiego w 2023 r.	8
Tabela 2. Dane demograficzne Powiatu Krośnieńskiego w okresie 2010–2023.....	11
Tabela 3. Struktura wiekowa Powiatu Krośnieńskiego w latach 2010–2023	12
Tabela 4. Przyszłe prognozy demograficzne dla Powiatu Krośnieńskiego do roku 2034.....	13
Tabela 5. Poziom bezrobocia w Powiecie Krośnieńskim 2010-2023 r.....	14
Tabela 6. Liczba zarejestrowanych samochodów w Powiecie Krośnieńskim 2010-2023 r.....	15
Tabela 7. Wykaz dróg powiatowych w Powiecie Krośnieńskim	36
Tabela 8. Rozkład jazdy pociągów ze stacji Krosno i Wojaszówka	44
Tabela 9. Zestawienie danych o szlakach/trasach rowerowych w Powiecie Krośnieńskim	45
Tabela 10. Autobusowy rozkład jazdy – Dworzec Krosno.	51
Tabela 11. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Krośnieńskiego na wykonywanie regularnych przewozów osób.....	54
Tabela 12. Wykaz zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Krosna na wykonywanie regularnych przewozów osób.....	55
Tabela 13. Wykaz zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego na wykonywanie regularnych przewozów osób.....	56
Tabela 14. Wykaz przystanków komunikacyjnych w granicach administracyjnych Powiatu Krośnieńskiego, których zarządzającym są gminy powiatu.....	57
Tabela 15. Ocena jakości poszczególnych cech usługi przewozu.....	80
Tabela 16. Postulaty przewozowe określające pożądany standard usług.....	88

Spis wykresów

Wykres 1. Płeć respondentów	77
Wykres 2. Wiek respondentów.....	77
Wykres 3. Status zawodowy respondentów	78
Wykres 4. Wybór środka transportu.....	78
Wykres 5. Przyczyna wyboru samochodu jako środka transportu	79
Wykres 6. Częstotliwość podróżowania transportem zbiorowym w Powiecie Krośnieńskim.....	79
Wykres 7. Cel podróży	80
Wykres 8. Czynniki, które skłoniłyby mieszkańców do częstszego korzystania z komunikacji zbiorowej.....	81
Wykres 9. Dostępność i jakość ścieżek rowerowych w Powiecie Krośnieńskim	82

Spis rysunków

Rysunek 1. Mapa Powiatu Krośnieńskiego na tle Województwa Podkarpackiego	9
Rysunek 2. Gminy Powiatu Krośnieńskiego	16
Rysunek 3. Powiat Krośnieński	17
Rysunek 4. Budowa drogi S19 Rzeszów – Barwinek.	41
Rysunek 5. Budowa trasy S-19	42
Rysunek 6. Sieć kolejowa w Powiecie Krośnieńskim	43
Rysunek 7. Dworzec PKP w Krośnie	43
Rysunek 8. Dworzec autobusowy w Krośnie	52
Rysunek 9. Jaszczew i Chorkówka przystanek autobusowy.	52
Rysunek 10. Linie komunikacyjne na które zezwolenia wydał Starosta Krośnieński	54
Rysunek 11. Dworzec autobusowy w Krośnie	59
Rysunek 12. Sieć transportowa w obszarze funkcjonalnym Krosno	64
Rysunek 13. Umiejscowienie na terenie powiatu siedzib gmin i szkół	70

Załącznik A

ZASADY ORGANIZACJI SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA W PRZEWOZACH PASAŻERSKICH W POWIECIE KROŚNIEŃSKIM

I.**Podmiot i przedmiot systemu informacji dla pasażera**

1. Do stosowania zasad określonych poniżej zobowiązani są:
 - a) operatorzy, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt. 8 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2023 poz. 2778 j.t. z późn. zm. – dalej uoptz),
 - b) przewoźnicy, o których mowa w art. 4 ust. pkt. 11 uoptz,
 - c) przewoźnicy drogowi, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt. 15 Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2024 r. poz. 728 ze zmianami), o ile dotyczy.
2. System informacji pasażerskiej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej w powiecie krośnieńskim składa się z:
 - a) informacji podawanej do publicznej wiadomości w środkach transportu,
 - b) informacji podawanej do publicznej wiadomości przez operatora,
 - c) informacji podawanej do publicznej wiadomości przez organizatora,
 - d) systemu identyfikacji wizualnej przewozów użyteczności publicznej.

II.**Informacja podawana do publicznej wiadomości w środkach transportu**

1. Informacja dla pasażerów podawana w środkach transportowych zawiera, co najmniej:
 - a) widoczne z zewnątrz pojazdu trwale zamocowane tablice kierunkowe, zawierające, co najmniej określenie przystanku końcowego,
 - b) oznaczenie przewozu jako przewóz użyteczności publicznej,
 - c) oznaczenie pojazdu przystosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych o ograniczonej zdolności ruchowej, o ile dotyczy,
 - d) oznaczenie organizatora przewozów użyteczności publicznej, wg zasad określonych w systemie identyfikacji wizualnej przewozów użyteczności publicznej w Powiecie Krośnieńskim,
 - e) oznaczenie operatora, wg jego systematyki i systemu identyfikacji wizualnej, o ile takowy stosuje, zatwierdzonego przez organizatora.
2. Widoczne z zewnątrz tablice kierunkowe umieszcza się co najmniej:
 - a) jedną widoczną z przodu pojazdu po prawej jego stronie,
 - b) jedną widoczną z boku pojazdu, umieszczoną po jego prawej stronie, możliwie najbliższej pierwszych drzwi wejściowych w miejscu zapewniającym jej ciągłą widoczność, w tym także po otwarciu drzwi.
3. Widoczne z przodu i z boku pojazdu tablice kierunkowe mogą być stałej lub zmiennej treści, świetlne lub podświetlane w warunkach ograniczonej widoczności oraz w nocy.
4. Operator zobowiązany jest zapewnić widzialność treści tablic kierunkowych, w dzień i w nocy z odległości co najmniej 50 metrów przez osoby nie używające szkielek korekcyjnych wzroku, i w warunkach pełnej przejrzystości powietrza.
5. Oznaczenie przewozu użyteczności publicznej polega na umieszczeniu piktogramu zawartego w kwadracie o boku 20 cm, zawierający literę „U” na zielonym tle centralnie poniżej oznaczenia organizatora.
6. Operator zobowiązany jest oznaczyć piktogramem „Inwalida” pojazdy dostosowane do przewozu osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się. Piktogram

- „Inwalida” zawarty w kwadracie o boku długości 20 cm umieszcza się poniżej oznaczenia organizatora, obok oznaczenia przewozów użyteczności publicznej. Obydwa piktogramy, w przypadkach kiedy występują razem umieszcza się obok siebie, centralnie poniżej określenia organizatora.
7. Operator zobowiązany jest do oznaczenia wszystkich pojazdów używanych do realizacji przewozów użyteczności publicznej w Powiecie Krośnieńskim oznaczeniem organizatora, na które składa się: herb Powiatu Krośnieńskiego o wysokości 25 cm, w pełnej kolorystyce wraz z napisem „POWIAT KROŚNIEŃSKI” w kolorze czarnym, umieszczonym centralnie pod herbem, zgodnie z wzorami zamieszczonymi poniżej.
 8. Wzory dotyczące wykonania oznakowania pojazdów, organizator zamieszcza na swojej stronie internetowej.
 9. Oznaczenie Operatora zamieszcza się z lewej i prawej strony pojazdu i zawiera co najmniej: firmę pod którą działa operator,
 - a) adres,
 - b) logo, o ile operator posiada i posługuje się znakiem graficznym. Treść oznaczenia i miejsce umieszczenia oznaczenia operatora na pojeździe zatwierdza organizator.
 10. W przypadku pojazdu zastępczego, oznakowanie o którym mowa może być w formie przenośnej tablicy o stałej treści z dodatkowym napisem „Pojazd zastępczy”.

III.

Informacja podawana do publicznej wiadomości przez operatora

1. Operator podaje do publicznej wiadomości rozkład jazdy oraz informacje z nim związane poprzez:
 - a) przekazanie rozkładu jazdy zarządom przystanków i obiektów dworcowych, z których realizuje komunikację, wraz z informacją od kiedy komunikacja zostanie uruchomiona lub zakończona,
 - b) zamieszczenie na swojej stronie internetowej rozkładu jazdy wraz z informacją od kiedy komunikacja zostanie uruchomiona lub zakończona,
 - c) przekazanie organizatorowi informacji od kiedy komunikacja zostanie uruchomiona lub zakończona.
2. Organizator przydziela operatorowi numer ewidencyjny operatora, składający się z oznaczenia numerem „1807” odpowiadającym numerowi ewidencji statystycznej Powiatu Krośnieńskiego w systemie statystyki państwowej oraz numeru koncesji w zapisie pomijającym zera poprzedzające nr koncesji. Numer operatora poprzedza się literą „U” oraz pauzą.
3. Komunikację użyteczności publicznej w rozkładach jazdy oznacza się:
 - a) w przypadku rozkładów jazdy zawierających wyłącznie kursy użyteczności publicznej poprzez umieszczenie w części nagłówkowej rozkładu jazdy określenia słownego o treści: **„X - przewozy użyteczności publicznej”**, gdzie X jest numerem ewidencyjnym operatora,
 - b) w przypadku zbiorczych rozkładów jazdy komunikacji realizowanej z danego przystanku lub dworca przez operatorów i przewoźników, numerem ewidencyjnym operatora, a wszystkie informacje dotyczące kursu umieszcza się na zielonym tle, numer identyfikacyjny operatora zamieszcza się na dole pola, poniżej określenia czasu realizacji komunikacji.

4. Spełniając określony w przepisach prawa obowiązek informacyjny w zakresie przekazania rozkładów jazdy zarządcom przystanków i obiektów dworcowych w celu podania ich do publicznej wiadomości, operator, zobowiązany jest do przekazania numeru ewidencyjnego operatora, swoich danych teleadresowych oraz numeru telefonu lub infolinii oraz zapewnić kontakt, co najmniej w czasie realizacji komunikacji.
5. Zarządca przystanku i obiektu dworcowego, zobowiązani są na każdym podawanym do publicznej wiadomości rozkładzie jazdy, w uwagach do rozkładu jazdy zawrzeć numer ewidencyjny operatora, jego dane adresowe oraz numer telefonu lub infolinii. W przypadku obiektów dworcowych podanie do publicznej wiadomości danych operatora może nastąpić w innym miejscu niż rozkład jazdy, jednak dane wszystkich operatorów winny być podane w jednym miejscu.
6. W przypadku zmiany danych teleadresowych operator ma obowiązek niezwłocznie, jednak nie później niż w ciągu 7 dni od daty ich zmiany poinformować o tym fakcie organizatora, zarządców przystanków i obiektów dworcowych, z których korzysta podając nowe dane teleadresowe.
7. Operator na swojej stronie internetowej zobowiązany jest zamieścić:
 - a) swoje dane adresowe oraz numer telefonu do kontaktu w sprawach realizacji komunikacji użyteczności publicznej,
 - b) dane teleadresowe organizatora przewozów użyteczności publicznej w Powiecie Krośnieńskim,
 - c) rozkład jazdy realizowanej komunikacji użyteczności publicznej,
 - d) cenniki opłat za przejazd, przewóz bagażu i rzeczy,
 - e) wykaz ustawowych ulg w opłatach za bilety obowiązujących w przewozach użyteczności publicznej wraz z określeniem grup uprawnionych oraz podstawą prawną stosowania tych ulg,
 - f) wykaz ulg samorządowych organizatora w opłatach za bilety obowiązujących w przewozach użyteczności publicznej wraz z określeniem grup uprawnionych oraz podstawą prawną stosowania tych ulg,
 - g) wykaz lub zasady udzielania ulg komercyjnych, o ile operator stosuje własne ulgi handlowe, lub inne działania marketingowo-promocyjne, wraz z określeniem okresu, zakresu i zasięgu ich obowiązywania,
 - h) Regulamin przewozu osób w drogowych przewozach użyteczności publicznej organizowanych przez Powiat Krośnieński,
 - i) połączony ze skrzynką e-mailową operatora formularz do składania zapytań, wniosków, skarg, zażaleń i reklamacji,
 - j) komunikaty o odstępstwach w realizacji komunikacji użyteczności publicznej, oraz wszelkie inne informacje mające lub mogące mieć wpływ na decyzje pasażera związane z korzystaniem lub nie, z przewozów użyteczności publicznej.
8. Rozkład jazdy operator zamieszcza na swojej stronie internetowej w formie czytelnego skanu dokumentu zatwierdzonego przez organizatora. Niezależnie od tego, podanie rozkładu jazdy do publicznej wiadomości może nastąpić w formie wyszukiwarki połączeń zamieszczonej na stronie operatora, lub zamieszczonej na innej stronie lub innej platformie internetowej; w tym przypadku operator zobowiązany jest zamieścić na swojej stronie link do tej wyszukiwarki.

IV.

Informacja podawana do publicznej wiadomości przez organizatora

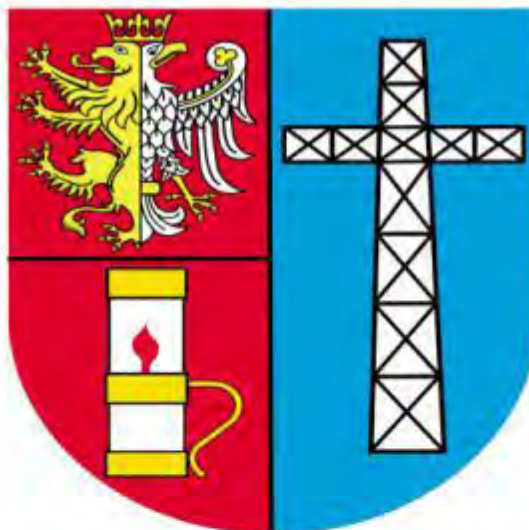
1. Organizator administruje stroną lub platformą internetową, na której podaje do publicznej wiadomości:
 - a) swoje dane adresowe oraz numer telefonu do kontaktu w sprawach realizacji komunikacji użyteczności publicznej realizowanej w Powiecie Krośnieńskim,
 - b) dane teleadresowe operatora/ów przewozów użyteczności publicznej w Powiecie Krośnieńskim,
 - c) dane teleadresowe przewoźników, którym udzielił potwierdzenia zgłoszenia przewozu w Powiecie Krośnieńskim w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - d) rozkład jazdy realizowanej komunikacji użyteczności publicznej, ze wskazaniem który operator realizuje komunikację użyteczności publicznej na wskazanej linii komunikacyjnej,
 - e) rozkład jazdy komunikacji realizowanej przez przewoźników, którym organizator udzielił potwierdzenia zgłoszenia przewozu w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - f) cenniki opłat za przejazd, przewóz bagażu i rzeczy, indywidualnie dla każdego operatora i przewoźnika,
 - g) wykaz ustawowych ulg w opłatach za bilety obowiązujących w przewozach użyteczności publicznej wraz z określeniem grup uprawnionych oraz podstawą prawną stosowania tych ulg,
 - h) wykaz ulg samorządowych organizatora w opłatach za bilety obowiązujących w przewozach użyteczności publicznej wraz z określeniem grup uprawnionych oraz podstawą prawną stosowania tych ulg,
 - i) wykaz lub zasady udzielania ulg komercyjnych, o ile operator lub przewoźnik stosują własne ulgi handlowe, lub inne działania marketingowo-promocyjne, wraz z określeniem okresu, zakresu i zasięgu ich obowiązywania,
 - j) Regulamin przewozu osób w drogowych przewozach użyteczności publicznej organizowanych przez Powiat Krośnieński,
 - k) połączony ze skrzynką e-mailową organizatora formularz do składania zapytań, wniosków, skarg, zażaleń i reklamacji,
 - l) komunikaty o odstępstwach w realizacji komunikacji użyteczności publicznej, oraz wszelkie inne informacje mające lub mogące mieć wpływ na decyzje pasażera związane z korzystaniem lub rezygnacją z przewozów użyteczności publicznej.
2. Rozkład jazdy organizator zamieszcza na swojej stronie internetowej w formie czytelnego skanu dokumentu zatwierdzonego przez organizatora. Niezależnie od tego, podanie rozkładu jazdy do publicznej wiadomości może nastąpić w formie wyszukiwarki połączeń zamieszczonej na stronie organizatora, lub zamieszczonej na innej stronie lub innej platformie internetowej; w tym przypadku organizator zobowiązany jest zamieścić na swojej stronie link do tej wyszukiwarki.

V.

System identyfikacji wizualnej przewozów użyteczności publicznej – Wzory oznakowania pojazdów

Wzór nr 1

Przykład oznakowania pojazdów użyteczności publicznej organizowanych przez Powiat Krośnieński.



POWIAT KROŚNIEŃSKI



Wzór nr 2

Przykład oznakowania pojazdów użyteczności publicznej pojazdów przystosowanych do przewozu osób o ograniczonej zdolności ruchowej organizowanych przez Powiat Krośnieński

