

Załącznik do Uchwały Nr 351/6977/22
Zarządu Województwa Podkarpackiego
w Rzeszowie z dnia 11 stycznia 2022 r.



ZARZĄD WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO

PROGRAM STRATEGICZNY ROZWOJU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO DO ROKU 2030

PROJEKT

Rzeszów, styczeń 2022

Spis treści

Wykaz skrótów.....	4
Wprowadzenie	6
Układ dokumentu	9
I. Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim	12
1. Synteza diagnozy	12
1.1. Uwarunkowania dla rozwoju transportu w województwie.....	12
1.2. Generatory ruchu jako punktowe miejsca wymagające obsługi w transporcie pasażerskim i towarowym	16
1.3. Infrastruktura transportowa.....	20
1.4. System transportowy województwa podkarpackiego w układach przestrzennych	27
1.5. Przepływy w sieci transportowej.....	48
1.6. Koszty eksploatacji i konserwacji istniejącej infrastruktury.....	56
1.7. Wpływ transportu na bezpieczeństwo i środowisko	58
1.8. Inwestycje infrastrukturalne	65
2. Analiza popytowa uzupełniona o wykorzystanie elementów istniejących modeli krajowych.....	67
1.1. Analiza popytowa uzupełniona o wykorzystanie elementów istniejących modeli krajowych – wprowadzenie.....	67
1.2. Zintegrowany Model Ruchu CUPT dla roku 2019 a diagnoza stanu systemu transportowego województwa podkarpackiego.....	68
1.3. Badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce (GUS)	81
1.4. Oczekiwany rozkład ruchu.....	86
3. Analiza SWOT	88
II. Identyfikacja głównych problemów (wyzwań) związanych z rozwojem transportu i możliwości ich rozwiązania	91
1. Problemy bazowe związane z rozwojem sieci i organizacją transportu w regionie ..	91
2. Warianty planistyczne	96
III. Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego	105
1. Cele podstawowe i horyzontalne	105
2. Kierunki rozwoju w ramach celów podstawowych i horyzontalnych	113
3. Inwestycje w ramach celów podstawowych i horyzontalnych	124
IV. System wdrażania i realizacji.....	176
1. System realizacji – założenia ogólne	176
2) Podmioty zaangażowane w przygotowanie i realizację Programu	178
3. Podmiot koordynujący realizację Programu	183
4. Kryteria wyboru projektów.....	185

5. Ramy finansowe ze wskazaniem potencjalnych i rzeczywistych źródeł finansowania (publicznych i niepublicznych)	193
6. System monitoringu i ewaluacji (oceny realizacji Programu)	218
V. Prognoza oddziaływania na środowisko – najważniejsze wnioski	223
VI. Podsumowanie z przeprowadzonych konsultacji społecznych	224
VII. Analiza ryzyka	225
Spis rysunków	229
Spis wykresów	231
Spis tabel	232
Słowniczek	235
Objaśnienia metodologiczne	249
Aneks	251
Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030	252
1. Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów	252
2. Ocena ex-ante Programu.....	260

Wykaz skrótów

BF - Departament Budżetu i Finansów

CPK - Centralny Port Komunikacyjny

CUPT - Centrum Unijnych Projektów Transportowych

DI - Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.
(z perspektywą do 2030 r.)

DK - Droga krajowa

DRR - Departament Rozwoju Regionalnego

DT - Departament Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego

EFRR - Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

EUROPA 2020 - Strategia „Europa 2020”. Aktualizacja 2019/2020

FS - Fundusz Spójności

FENIKS - Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027

FEP - Fundusze Europejskie dla Podkarpacia 2021-2027

FEPW - Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027

GA - General Aviation (Lotnictwo ogólne) – obejmuje każde lotnictwo za wyjątkiem wojskowego, regularnych połączeń lotniczych, taksówek powietrznych (air taxi) oraz czarterów

GDDKiA - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

GOP - Górnośląski Okręg Przemysłowy

GUS - Główny Urząd Statystyczny

GUS BDL - Główny Urząd Statystyczny Bank Danych Lokalnych

ILS - Instrument landing system – radiowy system nawigacyjny wspomagający lądowanie samolotu w warunkach ograniczonej widoczności

IST - Inteligentny System Transportowy

JST - Jednostki Samorządu Terytorialnego

KOBiZE - Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami

KRBRD - Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

KSRR - Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

KWP - Komenda Wojewódzka Policji

MDW - Międzynarodowa Droga Wodna

MFiPR - Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej

MOF - Miejski Obszar Funkcjonalny

MKS - Międzygminna Komunikacja Samochodowa
MPK - Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne
MZD - Miejski Zarząd Dróg w Rzeszowie
OR - Departament Organizacyjno - Prawny
OSI - Obszar Strategicznej Interwencji
PBPP - Podkarpackie Biuro Planowania Przestrzennego w Rzeszowie
PKP PLK SA – Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna
PSME - Podkarpacki System Monitoringu i Ewaluacji
PSRT WP - Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030
PWRBRD - Podkarpacka Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
PZDW - Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie
RFIL - Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych
RFRD - Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg
ROF - Rzeszowski Obszar Funkcjonalny
ROT - Regionalne Obserwatorium Terytorialne
SEWiK - System Ewidencji Wypadków i Kolizji
SOOŚ - Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko
SOR - Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)
SRW 2030 - Strategia Rozwoju Województwa - Podkarpackie 2030
SWOT - Analiza SWOT – Mocne strony, Słabe strony, Szanse, Zagrożenia (ang. Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats)
SWP - Samorząd Województwa Podkarpackiego
SZRT do 2030 - Strategia Zintegrowanego Rozwoju Transportu do 2030 r.
TEN-T - Transeuropejska sieć transportowa
TSL - Transport, Spedycja, Logistyka
ULC - Urząd Lotnictwa Cywilnego
UMWP - Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego
WIOŚ - Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Rzeszowie
WITD - Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego
ZTM - Zarząd Transportu Miejskiego
ZWP - Zarząd Województwa Podkarpackiego

Wprowadzenie

Przygotowanie projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 (PSRT WP) stanowi odpowiedź na nowe cele polityki spójności na lata 2021-2027, wynikające m.in. z założeń Europejskiego Zielonego Ładu. Ponadto obejmuje cele strategiczne na poziomie rządowym oraz samorządowym. Jest to kompleksowy dokument w zakresie wszystkich gałęzi transportu.

Rozwój transportu jest jednym z podstawowych środków do osiągnięcia celów rozwojowych zakładanych zarówno na poziomie Unii Europejskiej, jak i na poziomie krajowym i regionalnym. W swym założeniu Program wypełniać będzie cele zmierzające do zwiększenia dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu, ochronie środowiska naturalnego (w tym ochronie klimatu) oraz efektywności sektora transportowego poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego.

Inwestycje zrealizowane w dotychczasowym okresie przy wykorzystaniu środków budżetowych oraz unijnych w znacznym stopniu przyczyniły się do poprawy warunków funkcjonowania systemu transportowego województwa podkarpackiego. Należy jednak wskazać, że w dalszym ciągu istnieją znaczne potrzeby inwestycyjne, dlatego tak ważna jest kontynuacja wsparcia tego obszaru w perspektywie finansowej 2021-2027.

Dokument służy spełnieniu na poziomie regionalnym warunkowości podstawowej w zakresie unijnego Celu Polityki 3 pn. *Lepiej połączona Europa*. Jest to kontynuacja tzw. *warunkowości wstępnej* z perspektywy finansowej 2014-2020. Konieczność spełnienia warunku podstawowego wynika z zapisów art. 15 *Rozporządzenia Ogólnego Parlamentu Europejskiego i Rady* dla perspektywy finansowej 2021-2027¹. Niniejszy warunek podstawowy został określony w załączniku IV do Rozporządzenia – warunek 3.1 *Kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie*. Spełnienie warunku jest konieczne dla umożliwienia współfinansowania inwestycji w sektorze transportu planowanych do objęcia wsparciem w ramach ww. Celu Polityki 3. Na poziomie regionalnym finansowanie inwestycji transportowych powinno wynikać z odpowiedniego dokumentu planistycznego – regionalnego planu transportowego.

W zakresie powiązania z krajowymi i regionalnymi dokumentami, należy wskazać, że zintegrowane strategie rozwoju kraju określają cele i wyzwania w dziedzinie transportu. Wynikają one z krajowych dokumentów strategicznych tj. ze *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* oraz z powiązanych z nią ośmiu zintegrowanych strategii sektorowych, a także nawiązują do wizji rozwoju przedstawionej w *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030*.

Projekt Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030, wypełnia cele krajowych dokumentów strategicznych, w tym w szczególności

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej

cele *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.* oraz *Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.* (z perspektywą do 2030 r.)².

Na poziomie regionalnym Program jest zasadniczym narzędziem realizacji *Strategii Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030* uchwalonej przez Sejmik Województwa Podkarpackiego w dniu 28 września 2020 r. (Uchwała Nr XXVII/458/20).

PSRT WP poprzez zintegrowanie ze *Strategią rozwoju województwa – Podkarpackie 2030* oraz programem regionalnym na lata 2021-2027 (*Fundusze Europejskie dla Podkarpacia 2021-2027*) wpisuje się w założenia europejskiej i krajowej polityki rozwoju regionalnego na lata 2021-2027, zapewniając tam, gdzie to jest możliwe, komplementarność projektów planowanych do realizacji zarówno na poziomie krajowym, jak i regionalnym.

Podstawę prawną do opracowania PSRT WP stanowił art. 11 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2020 r. poz. 1668) oraz Uchwała nr 140/3157/20 Zarządu Województwa Podkarpackiego z dnia z dnia 31 marca 2020 r.

Dokument spełnia dwa podstawowe zadania tj.

- 1) obejmuje kompleksową wizję rozwoju systemu transportowego (kompleksowe działania w ramach wszystkich gałęzi transportu, niezależnie od układu kompetencji),
- 2) stanowi podstawę finansowania inwestycji w ramach perspektywy finansowej 2021-2027 (w ramach kompetencji przypisanych samorządowi szczebla regionalnego).

Ze względu na rozbudowany charakter systemu transportowego regionu, jego rozwój w drodze realizacji Programu wymaga wzajemnej współpracy różnych podmiotów, w tym przede wszystkim: władz państwowych, jednostek samorządu terytorialnego i zarządców infrastruktury transportowej. Z mocy prawa, rola Samorządu Województwa Podkarpackiego zajmującego w procesie wdrażania dokumentu miejsce szczególne, ogranicza się przede wszystkim do realizacji zadań właściwych dla Województwa Podkarpackiego oraz jego jednostek organizacyjnych.

Województwo Podkarpackie, pomimo posiadania wybranych narzędzi pozwalających na stymulowanie działań pozwalających na ograniczenie wpływu na środowisko naturalne (w tym emisji gazów cieplarnianych z transportu do atmosfery) oraz na poprawę bezpieczeństwa w systemie transportowym, nie posiada jednak możliwości kompleksowego działania w tym zakresie. O ile kompetencje Samorządu Województwa dotyczą np. dróg wojewódzkich, to poza jego możliwościami jest sprawowanie szerokiego nadzoru i monitoringu dotyczącego rodzajów pojazdów użytkowanych na terenie regionu. Województwo nie może też brać pełnej odpowiedzialności m.in. za plany inwestycyjne JST niższego szczebla oraz ich realizację np. w zakresie infrastruktury drogowej. Zapisy PSRT WP w odniesieniu do elementów systemu transportowego będących poza kontrolą Samorządu Województwa mają w znacznej mierze charakter pomocniczy i referencyjny.

Mimo wskazanych ograniczeń *projekt Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030* jest dokumentem kompleksowym. Obejmuje zintegrowane działania wszystkich interesariuszy transportu w województwie oraz pokazuje cały system. Program wskazuje główne kierunki rozwoju infrastruktury transportowej mające na celu poprawę szeroko rozumianej wewnętrznej i zewnętrznej dostępności przestrzennej regionu. Swoim zakresem Program obejmuje również problematykę realizowanego w regionie transportu, z uwzględnieniem poszczególnych gałęzi oraz w podziale na przewóz osób i towarów.

² Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, *Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.* (z perspektywą do 2030 r.), Warszawa 2014.

Aby system wdrażania i realizacji Programu przebiegał planowo, istotną kwestią było zaangażowanie kluczowych interesariuszy poszczególnych gałęzi transportu, tworzącego system transportowy województwa podkarpackiego oraz partycypacja społeczna podczas tworzenia niniejszego dokumentu.

Na wstępnym etapie przygotowania dokumentu stworzono platformę wymiany informacji dla wszystkich interesariuszy w zakresie transportu – zarówno publicznych jak i prywatnych. Umożliwiono im wskazanie swoich możliwości oraz ograniczeń. Wysłuchano potrzeb w zakresie realizacji podstawowych zadań, a także zgromadzono dane.

Realizując proces przygotowania dokumentu podjęto decyzję o maksymalnym wykorzystaniu możliwości koordynacyjnych i wspierających poszczególne podmioty transportowe. W tym celu, Zarząd Województwa Podkarpackiego powołał Zespół ds. przygotowania PSRT WP, którego zadaniem była koordynacja prac nad dokumentem i nadzór w zakresie spójności programowania strategicznego.

Sytuacja w zakresie strategicznego planowania rozwoju infrastruktury jak i procesów transportowych (transport publiczny oraz towarowy) nie jest zamknięta. Długoterminowe konsekwencje pandemii COVID-19 są trudne do oszacowania, szczególnie w zakresie przewozów pasażerskich (autobusowych oraz kolejowych). Samorząd Województwa podjął wszystkie możliwe kroki mające na celu zbiektywizowanie danych oraz prognoz w zakresie poszczególnych gałęzi transportu (pandemia miała wpływ m.in. na ruch pasażerski i potoki ruchu) celem zminimalizowania ewentualnych negatywnych konsekwencji. Bazował również na danych najbardziej aktualnych, ale również bezpiecznych pod względem wpływu ograniczeń spowodowanych sytuacją sanitarną. Wszystkie te działania przyczyniły się do kompleksowego i skutecznego opracowania dokumentu.

Układ dokumentu

Projekt Programu *Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030* posiada silne oparcie w materiale źródłowym. Prace nad właściwym dokumentem poprzedzone zostały opracowaniem *Diagnozy stanu istniejącego transportu w województwie podkarpackim* (przygotowanej przez Podkarpackie Biuro Planowania Przestrzennego w Rzeszowie), jak również badaniami zrealizowanymi przez zewnętrzne zespoły ekspertów:

- 1) *Rozwój transportu w województwie podkarpackim w perspektywie do 2030*
- 2) *Stan obecny i prognozowane zmiany sytuacji transportowej województwa podkarpackiego w świetle krajowych modeli ruchu*
- 3) *Analiza infrastruktury oraz potencjału portu lotniczego Rzeszów – Jasionka w perspektywie do 2030 r.*

Przedstawione w ekspertyzach wnioski zespołów badawczych, jak też ekspertów regionalnych w ramach powołanego w tym celu przez Zarząd Województwa zespołu roboczego, stanowiły podstawowe przesłanki do budowy części projekcyjnej Programu.

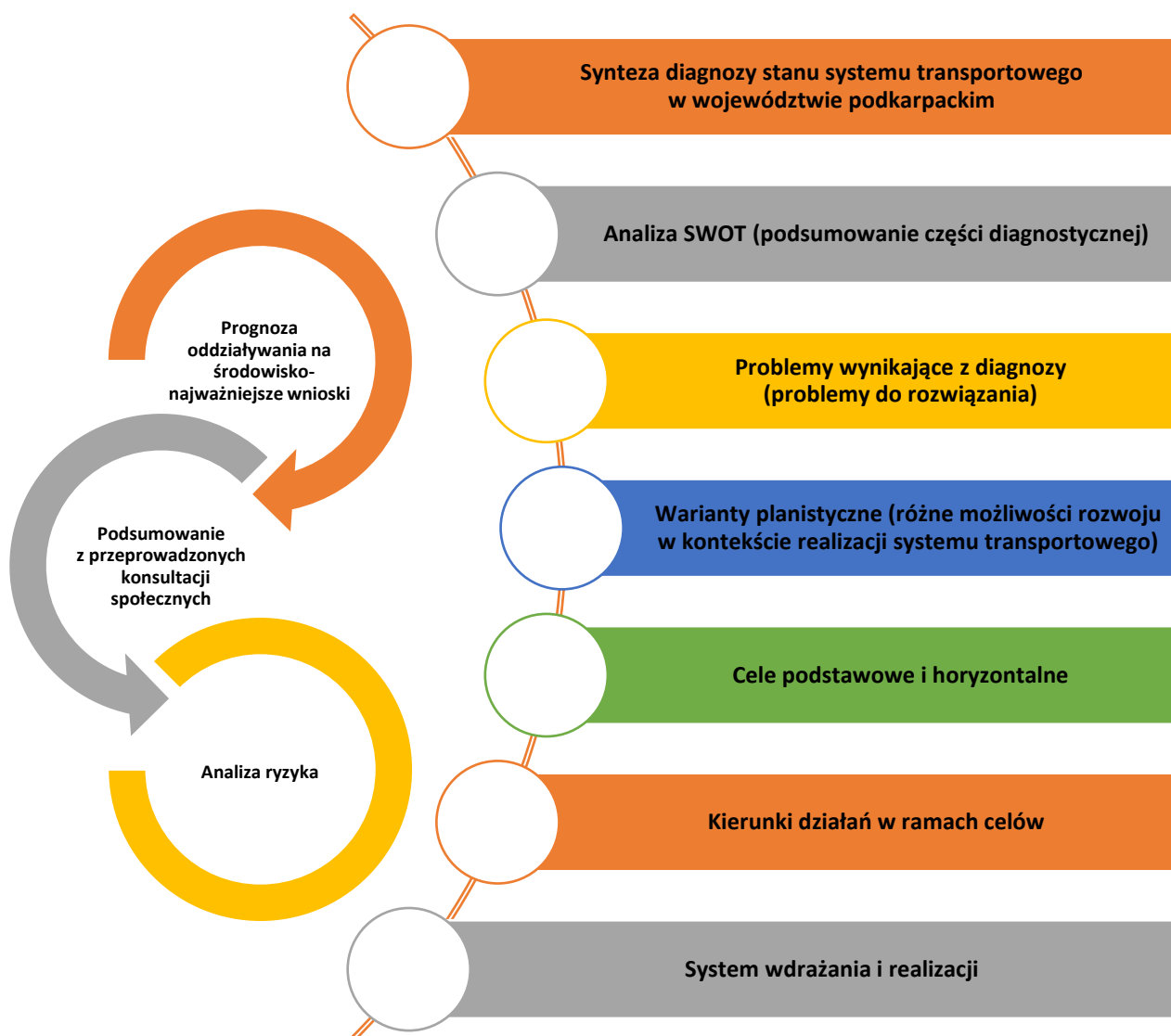
Prace nad przygotowaniem dokumentu obejmowały wskazanie ważności realizowanych inwestycji na podstawie przeprowadzanych analiz oraz modelowania. Ponadto niezwykle ważne było strategiczne planowanie Zarządu Województwa Podkarpackiego, który kieruje się priorytetami województwa ujętymi w Strategii Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030, dzięki czemu skutecznie i konsekwentnie realizuje działania mające na celu poprawę dostępności transportowej regionu.

Program zawiera część diagnostyczną, która stanowi podstawę do określenia celów szczegółowych, kierunków rozwoju a także działań tj. kluczowych przedsięwzięć w ramach podstawowych podsystemów transportowych, w perspektywie do 2030 roku. W powiązaniu z celami szczegółowymi, zostały oszacowane wartości planowanych rezultatów podejmowanych działań. W PSRT WP został wskazany zestaw kryteriów, które pozwolą na dokonanie wyboru projektów w największym stopniu realizujących ustalone cele szczegółowe oraz planowane do osiągnięcia rezultaty programu. Na podstawie przygotowanych kryteriów, sporządzono spriorytetyzowany ranking kluczowych inwestycji infrastrukturalnych poprawiających dostępność transportową regionu.

Dokument składa się z następujących części:

- 1) Syntezy diagnozy stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim zakończonej analizą SWOT (podsumowaniem)
- 2) Problemów wynikających z diagnozy
- 3) Wariantów planistycznych (różnych możliwości w kontekście realizacji systemu transportowego)
- 4) Przedstawienia kierunkowej perspektywy rozwoju systemu transportowego regionu, w szczególności opisu celów, kierunków i działań inwestycyjnych.
- 5) Systemu wdrażania i realizacji.
- 6) Najważniejszych wniosków zawartych w Prognozie oddziaływania na środowisko
- 7) Podsumowania z przeprowadzonych konsultacji społecznych
- 8) Analizy ryzyka

Rysunek 1. Schemat obrazujący układ *Projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030*



Źródło: opracowanie własne.

W ramach pierwszej części przedstawiono w ujęciu syntetycznym diagnozę stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim. Ponadto zamieszczono analizę popytową uzupełnioną o wykorzystanie elementów istniejących krajowych modeli ruchu. Pierwszą część dokumentu podsumowuje analiza SWOT.

Część druga dokumentu prezentuje problemy wynikające z diagnozy wraz z ich uzasadnieniem. W części tej także sformułowano wizję rozwoju transportu w ujęciu wariantowym, w tym również z odniesieniem do zapotrzebowania na infrastrukturę transportową w województwie podkarpackim w roku 2030.

W trzeciej części, przedstawiono cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz służące ich realizacji inwestycje tj. kluczowe przedsięwzięcia w ramach podstawowych podsystemów transportowych.

Biorąc pod uwagę zapisy *Strategii Rozwoju Województwa - Podkarpackie 2030*, jak również wyniki przeprowadzonych analiz eksperckich oraz problemy wynikające z diagnozy,

w projekcie *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030*, wskazano następujące cele podstawowe i horyzontalne rozwoju regionalnego systemu transportowego:

Cele podstawowe

- Cel 1 Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa.
- Cel 2 Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem / obszarami górzystymi / obszarami o niskiej skali zatrudniania.
- Cel 3 Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy.

Cele horyzontalne

- Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne
- Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych
- Transport publiczny
- Poprawa bezpieczeństwa w transporcie

Kolejna część dokumentu zawiera system wdrażania i realizacji Programu, który określa instytucje odpowiedzialne za jego realizację i monitoring. Wskazano także kryteria priorytetyzujące inwestycje planowane do realizacji na poziomie regionalnym w zakresie dróg wojewódzkich oraz wymagania dotyczące zakupu taboru kolejowego. Wpisano również ramy finansowe, które określają potencjalne i rzeczywiste źródła finansowania działań. Opisano również system monitoringu i ewaluacji, z uwzględnieniem wskaźników pozwalających dokonywać oceny stopnia realizacji Programu.

Integralną częścią projektu *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030* jest *Prognoza Oddziaływania na środowisko*, w której uwzględnione są aspekty środowiskowe/zmian klimatu. Zadaniem Prognozy jest kontrybuowanie do ogólnych celów zagadnień środowiskowych i klimatycznych. Wskazane zapisy znajdują się w części pn. *Prognoza oddziaływania na środowisko – najważniejsze wnioski*. W kolejnych elementach opisano przebieg oraz podsumowanie przeprowadzonego procesu konsultacji społecznych i analizę ryzyka.

Załączniki do dokumentu stanowią: spriorytetyzowana lista kluczowych strategicznych projektów drogowych w ramach PSRT WP do roku 2030, planowanych do wsparcia w ramach m. in. regionalnego programu FEP 2021-2027 oraz programu FEPW 2021-2027 oraz lista inwestycji dotycząca taboru kolejowego (zaplanowanego do sfinansowania w ramach FEP 2021-2027) a także wnioski z realizowanego procesu ewaluacji ex-ante.

I. Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim

1. Synteza diagnozy

Niniejszy rozdział stanowi syntezę *Diagnozy Stanu Systemu Transportowego w Województwie Podkarpackim* sporządzonej przez Podkarpackie Biuro Planowania Przestrzennego w Rzeszowie³ na potrzeby przygotowywanego PSRT WP uzupełnioną o wybrane dane pozyskane w trakcie prac nad dokumentem. Opracowany przez PBPP dokument jest przede wszystkim kompleksową diagnozą istniejącej infrastruktury transportowej w województwie podkarpackim, w której zidentyfikowano główne obszary systemów (podsystemów) transportowych regionu, mające zasadniczy wpływ na istniejącą dostępność przestrzenną województwa. Przeprowadzona analiza diagnostyczna, a także określone dzięki niej problemy (wyzwania), dotyczą zarówno kontekstu wewnątrzregionalnego, jak również zewnętrznych powiązań transportowych regionu.

1.1. Uwarunkowania dla rozwoju transportu w województwie

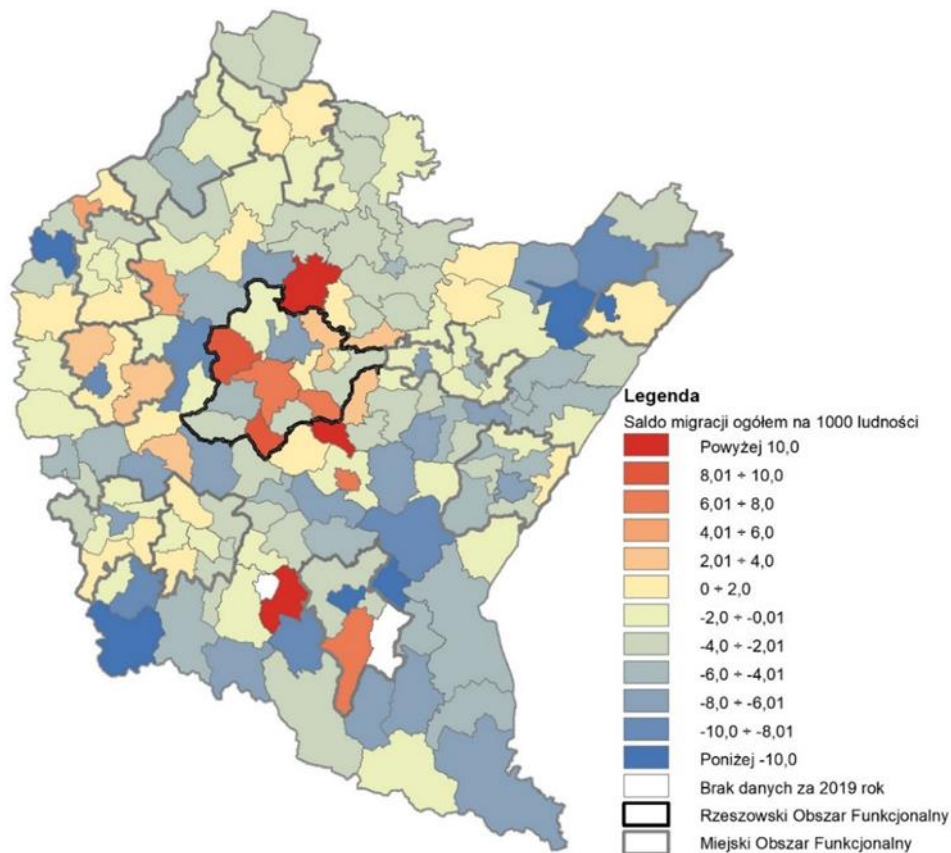
Sieć osadnicza województwa charakteryzuje się układem o regularnym, równomiernym pod względem wielkości rozkładem miast i ma charakter policentryczny. Byłe miasta wojewódzkie: Krosno, Przemyśl i Tarnobrzeg oraz miasta Stalowa Wola, Mielec, Dębica, Jarosław, Sanok i Jasło tworzą swoisty pierścień wokół miasta Rzeszowa, największego ośrodka w województwie. Pierścień ten uzupełniają miasta średnie i małe. Według stanu na 31.12.2021 r. na terenie województwa podkarpackiego zlokalizowane były 52 miasta i 1662 miejscowości wiejskie, tworzących 21 powiatów ziemskich, 4 powiaty grodzkie i 160 gmin, w tym 16 gmin miejskich, 109 wiejskich i 35 miejsko-wiejskich.

Zgodnie ze *Strategią Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030* biegunami wzrostu na terenie województwa podkarpackiego są miasta wraz z obszarami funkcjonalnymi: Rzeszów, Przemyśl, Krosno, Tarnobrzeg, Stalowa Wola, Mielec, Jasło, Lubaczów, Duopol Dębica-Ropczyce, Duopol Jarosław-Przeworsk, Duopol Sanok-Lesko. Rzeszów oraz inne bieguny wzrostu pełnią ważną rolę, jako ośrodki koncentrujące funkcje gospodarcze i społeczne oraz będące miejscem świadczenia usług publicznych istotnych dla ich mieszkańców, a również mieszkańców otaczających je obszarów wiejskich. Rzeszowski Obszar Funkcjonalny jako jedyny z funkcjonujących miejskich obszarów funkcjonalnych rozwija się w sposób równomierny, z zachowaniem proporcji między rdzeniem i strefą zewnętrzną; jest to sytuacja korzystna, potencjalnie ułatwiająca obsługę transportową.

Z siecią osadniczą związany jest rozkład ludności w regionie, a co za tym idzie potencjał ludnościowy, jako generator ruchu. W województwie podkarpackim na koniec 2019 r. mieszkało 2 127 164 osób, co odpowiadało 5,5% populacji kraju, w tym 880 609 ludności mieszkało w miastach i 1 246 555 na wsi. W 2019 r. mieszkańcy miast stanowili 41,4% ogółu ludności i był to najniższy wskaźnik wśród województw (w kraju udział ludności miejskiej wyniósł 60,0%).

³ <http://www.pbpp.pl/opracowania/zakonczone/diagnoza-stanu-systemu-transportowego-w-wojewodztwie-podkarpackim.html>

Rysunek 2. Saldo migracji stałej na 1000 ludności w województwie podkarpackim wg gmin w 2019 r. [%]



Źródło: Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim, PBPP w Rzeszowie, 2020.

Średnia gęstość zaludnienia województwa w roku 2019 r. wyniosła 119 os/km² (w Polsce 123 os/km²). Zróżnicowanie gęstości zaludnienia na poziomie gmin województwa, wskazuje na pasmową koncentrację ludności, wzdłuż korytarzy transportowych. Oprócz korytarza równoleżnikowego nawiązującego do autostrady A4 i linii kolejowej E30, koncentracja ludności występuje także wzdłuż korytarzy: Pilzno – Jasło – Krosno – Sanok; Stalowa Wola – Leżajsk – Jarosław; Dębica – Mielec – Tarnobrzeg - Stalowa Wola. Najslabiej zaludniona jest północno-wschodnia (zwłaszcza powiat lubaczowski) i południowo-wschodnia część województwa: Bieszczady, Beskid Niski oraz tereny Pogórzy: Dynowskiego i Przemyskiego (obszary o wysokim potencjale turystycznym). Ludność województwa podkarpackiego cechuje również dodatni poziom przyrostu naturalnego, tj. różnicy między liczbą urodzeń żywych i zgonów. W przeliczeniu na 1000 mieszkańców województwa, w 2019 r. wskaźnik ten wyniósł 0,3 (w kraju -0,9). Drugim, obok przyrostu naturalnego, czynnikiem mającym istotny wpływ na stan zaludnienia są migracje ludności. W 2019 r. w województwie podkarpackim – podobnie jak w latach poprzednich – odpływ ludności (wymeldowania z pobytu stałego) był większy od napływu ludności (zameldowania na pobyt stały). Wielkość i kierunek migracji oraz jej natężenie najczęściej determinowane są przez stopień rozwoju gospodarczego i ekonomiczną sytuację regionu. Ludność poszukuje lepszych warunków życia, a do pracy dojeżdża poza miejsce zamieszkania. Pasmowy układ koncentracji ludności

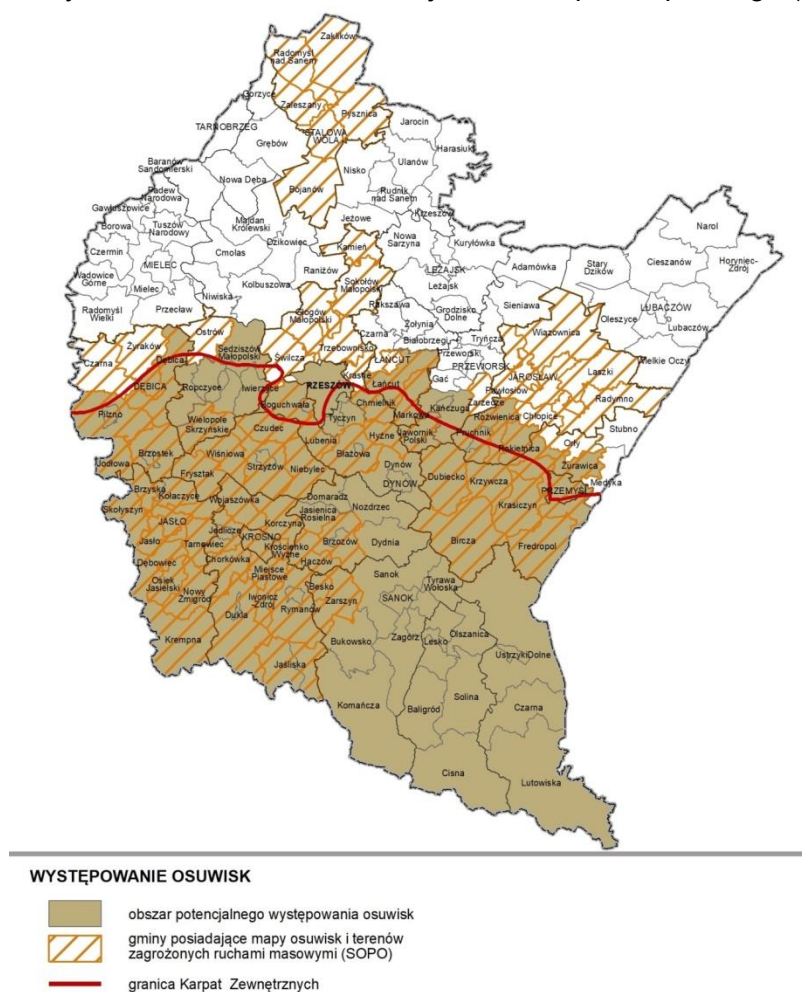
jest czynnikiem przemawiającym za koncentracją inwestycji transportowych w wybranych układach korytarzowych, zapewniających poprawę dostępności dla dużych grup mieszkańców województwa podkarpackiego. Istnienie stref peryferyjnych o niskiej gęstości zaludnienia i depopulacji, przemawia za koniecznością doposażenia tych obszarów zwłaszcza w obsługę ze strony transportu publicznego.

Analizując sytuację gospodarczą województwa podkarpackiego należy zaznaczyć, iż region odnotował znaczny wzrost PKB. O sytuacji gospodarczej regionu świadczy także kondycja finansowa samorządów. Zauważalna jest silna pozycja miast w ogólnym rozwoju województwa.

Wraz z rozwojem społeczno-gospodarczym wpływ środowiska naturalnego na rozwój sieci transportowej jest znacznie mniejszy, ale nadal bardzo istotny. W województwie podkarpackim podstawowymi czynnikami przyrodniczymi kształtującymi przebieg sieci drogowej i kolejowej są: zróżnicowane warunki geologiczne, rzeźba terenu, tereny osuwiskowe, bogata sieć hydrograficzna, obszary powodziowe, lokalne warunki klimatyczne, duże kompleksy leśne, obszary chronione przyrodniczo, a pozaprzyrodniczymi – przede wszystkim rozmieszczenie ludności, często historycznie uwarunkowane, demografia oraz czynniki polityczne i ekonomiczne.

Budowa geologiczna i rzeźba terenu województwa podkarpackiego, ale także niewłaściwe zagospodarowanie danego terenu np. usunięcie szaty roślinnej ze stoków, mechaniczne podcięcia zboczy, obciążenie podłoża różnego typu budowlami (budynki, nasypy), intensywny ruch komunikacyjny czy zmiana warunków hydrogeologicznych sprzyjają powstawaniu osuwisk. Występowanie zjawiska tego typu najczęściej obserwowane jest na stokach w południowej części województwa, w obrębie Karpat fliszowych. Szczególnie duże nasilenie procesów osuwiskowych występuje w paśmie Pogórzy Strzyżowskiego, Dynowskiego i Przemyskiego, na obszarze Beskidu Niskiego i Bieszczadów. W północnej części województwa (obszar Kotliny Sandomierskiej), zjawiska osuwiskowe ze względu na niewielkie deniwelacje terenu należą do rzadkości i występują głównie w obrębie teras dużych rzecznych.

Rysunek 3. Obszary osuwiskowe na terenie województwa podkarpackiego (stan w 2019 r.)



Źródło: Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim, PBPP w Rzeszowie, 2020.

Duże znaczenie dla rozwoju systemu transportowego mają wody powierzchniowe, często stanowiące barierę rozwoju infrastruktury komunikacyjnej. Sieć hydrograficzna województwa podkarpackiego jest dobrze rozwinięta. Województwo położone jest w dorzeczu trzech rzek: Sanu, Wisłoka i Wisłoki, przy czym San jest zasilany wodami Wisłoka a Wisłoka stanowi dopływ Wisły, wyznaczającej północno-zachodnią granicę województwa podkarpackiego. Poziom zagrożenia powodziowego województwa jest wyższy od przeciętnego zagrożenia powodziowego w Polsce. Na terenie województwa podkarpackiego jest ok. 280 tys. ha terenów zagrożonych zalaniem lub podtopieniem przez wody z roztopów wiosennych, albo letnich opadów atmosferycznych. Największe obszary zalewowe zlokalizowane są w dolinach rzek: Wisły, Sanu, Wisłoki i Wisłoka oraz ich dopływach.

Kolejnym istotnym ograniczeniem podnoszącym koszty realizacji liniowych inwestycji transportowych są cenne zasoby przyrodnicze województwa, stanowiące ważny element „zielonej infrastruktury” Europy i wymagające szczególnej ochrony. Niemal połowa województwa podkarpackiego (44,9%) objęta jest zróżnicowanym reżimem ochronnym, a niektóre gminy zwłaszcza o małej dostępności komunikacyjnej, w całości lub w znacznej części objęte są różnymi formami ochrony. Korytarze ekologiczne o znaczeniu

paneuropejskim oraz pozostałe korytarze ekologiczne, istotne dla zachowania krajowych ciągów migracyjnych zwierząt są przecinane siecią dróg i torów kolejowych. W miejscach konfliktów powinny być stosowane rozwiązania infrastrukturalne chroniące zwierzęta (np. przepusty drogowe). Przy budowie dróg szybkiego ruchu rozwiązania takie są obecnie standardem. Bogata sieć rzeczna województwa skutkuje koniecznością budowy mostów, które pełnią także rolę dolnych przejść dla zwierząt, zwłaszcza że większość rzek województwa (wraz z dopływami) objęta jest Obszarami Specjalnej Ochrony Siedlisk Natura 2000.

Kluczowym wyzwaniem, które podejmuje niniejszy Program jest konieczność adaptacji do możliwych zmian klimatu. Dzięki odpowiedniemu przygotowaniu do zmian klimatycznych system transportowy wykaże się odpornością oraz będzie w stanie dostarczyć *odporne usługi*. Potrzeba wprowadzania adaptacji w procesie inwestycyjnym w sferze transportu ma m.in. związek z podstawowymi uwarunkowaniami przyrodniczymi kształtującymi rozwój sieci transportowej w województwie podkarpackim czyli: zróżnicowaniem geologicznym, rzeźbą terenu, terenami osuwiskowymi, bogatą siecią hydrograficzną, obszarami powodziowymi, lokalnymi warunkami klimatycznymi, dużymi kompleksami leśnymi, obszarami chronionymi przyrodniczo. Istotną rolę odegra tutaj dostosowanie infrastruktury do specyfiki miejsc, aby w możliwie adekwatny sposób minimalizować, lub neutralizować skutki oddziaływania transportu na środowisko, ale też dopasowanie elementów systemu transportowego do zjawisk, które mogą być wywoływane lub potęgowane zmianami klimatycznymi (np. ulewnymi deszczami skutkującymi podtopieniami i powstawaniem nowych osuwisk). Zastosowanie powyższego podejścia pozwoli na minimalizację ryzyka wystąpienia dalszych szkód w środowisku naturalnym oraz strat w obrębie mienia sfery transportu. W podsystemie drogowym wdrożenie odpowiednich rozwiązań może się odbywać np. poprzez budowę wspomnianych przepustów drogowych, natomiast na terenach zagrożonych osuwaniem się gruntu lub powodzią, powinno nastąpić dostosowanie nawierzchni jezdni do parametrów podwyższających jej wytrzymałość na działanie zjawisk mogących spowodować jej degradację lub całkowitą destrukcję.

Kreowanie zrównoważonego rozwoju regionalnego systemu transportowego musi się zatem odbywać przy uwzględnieniu jego wpływu na stan środowiska (w tym otoczenia przyrodniczego) oraz z zastosowaniem rozwiązań na rzecz zwiększania bezpieczeństwa. Z kolei inwestycje i usługi w obrębie systemu transportowego, realizowane zgodnie z założeniami PSRT WP, powinny cechować się uwzględnieniem ewentualnego wpływu poszczególnych zagrożeń związanych ze zmianami klimatu, tak, aby infrastruktura i usługi transportowe miały zagwarantowaną trwałości oraz odporność.

Troska o środowisko naturalne oraz dbałość o bezpieczeństwo w transporcie ustanowiono wspólną cechą nadrzędną PSRT WP, co zostało opisane w dalszej części niniejszego dokumentu.

1.2. Generatory ruchu jako punktowe miejsca wymagające obsługi w transporcie pasażerskim i towarowym

W analizach transportowych zwraca się uwagę między innymi na generatory ruchu-miejsca, w których ruch powstaje i gdzie jest absorbowany. Istotnym czynnikiem wpływającym na ruch jest sieć osadnicza (głównie większe miejscowości), związany z nią rozkład ludności oraz migracje, zarówno na poziomie całego regionu jak i poszczególnych gmin. Ważnymi generatorami ruchu są także miejsca pracy, szkoły ponadgimnazjalne i ponadpodstawowe, uczelnie wyższe, instytucje publiczne takie jak: instytucje ochrony zdrowia (szpitale), ważne

instytucje kultury czy siedziby urzędów administracji samorządowej i rządowej szczególnie wojewódzkiego oraz obiekty turystyczne, handlowe.

Z diagnozy wynika, iż więksi pracodawcy są dużym generatorem ruchu w województwie podkarpackim, a ich działalność gospodarcza zlokalizowana jest głównie na terenach miast. W roku 2019 na terenie województwa podkarpackiego do rejestru REGON wpisanych było 181 107 podmiotów gospodarczych, z czego 16,2% zarejestrowanych było w mieście Rzeszowie. W Rzeszowie, powiecie rzeszowskim i powiatach położonych w zachodniej części województwa funkcjonują duże zakłady pracy, które warunkują zwiększony popyt na przewozy towarowe, zarówno transportem drogowym jak i kolejowym. Lokalizacja SSE oraz parków technologicznych, przemysłowych nawiązuje do rozmieszczenia ośrodków przemysłowych województwa podkarpackiego, czyli Rzeszowa, Stalowej Woli, Mielca, Dębicy, Jasła, Krosna i Sanoka oraz korytarzy układu komunikacyjnego, m.in. DK73/DK28, DK77 oraz dróg wojewódzkich.

Województwo podkarpackie charakteryzuje się policentrycznym rozmieszczeniem przemysłu. Świadczy o tym lokalizacja większych zakładów przemysłowych, które zlokalizowane są w północno-zachodniej oraz centralnej części województwa. Są to regiony powiązane z przemysłem lotniczym, elektromaszynowym i chemicznym. Obszarami o najniższej produkcji sprzedanej przemysłu jest region Bieszczadów.

Działalność gospodarcza województwa podkarpackiego jest zróżnicowana w zależności od części regionu. Poszczególne obszary różnią się między sobą strukturą gospodarczą obejmującą działalność przemysłową, usługową, handlową oraz turystykę. Niewątpliwie ma to związek z uwarunkowaniami przyrodniczymi i historycznymi. Na terenie województwa podkarpackiego w roku 2019 wśród podmiotów gospodarczych wpisanych do rejestru REGON dominowały usługi w dużych miastach – Rzeszowie, Krośnie, Przemyśle i Tarnobrzegu. Obszary pełniące funkcje turystyczne i uzdrowiskowe o znaczeniu i zasięgu ponadlokalnym oraz lokalnym, zlokalizowane są w południowo-wschodniej części województwa. Na obszarach przygranicznych, w tym zwłaszcza wokół przejść granicznych rozwinął się handel przygraniczny. W zachodniej i centralnej części regionu dominuje przemysł elektromaszynowy, lotniczy, chemiczny, farmaceutyczny. Przemysł meblarski i drzewny dominuje w południowych powiatach województwa. Krosno jest szczególnie silnym ośrodkiem produkcji meblarskiej. W województwie podkarpackim prężnie działa również przemysł spożywczy, który kooperuje z rolnictwem, leśnictwem, łowiectwem i rybactwem.

Generatorami ruchu są również uczelnie wyższe i szkoły średnie. Według informacji ze Zintegrowanego Systemu Informacji o Nauce i Szkolnictwie Wyższym (POL-on), na terenie województwa podkarpackiego funkcjonuje 16 uczelni wyższych oraz 2 wyższe seminaria duchowne (w Rzeszowie – 6, Przemyśle – 4, Stalowej Woli – 2, Jasle – 1, Krośnie – 1, Tarnobrzegu – 1, Sanoku – 1, Jarosławiu – 1, Przeworsku – 1) i dwa wydziały zamiejscowe (KUL w Stalowej Woli i AHE w Jasle). W 2018 roku na uczelniach wyższych w regionie (bez studentów w wydziałach zamiejscowych) kształciło się 46 912 studentów. Najważniejszym ośrodkiem akademickim generującym dojazdy, a tym samym potrzeby transportowe, jest Rzeszów, a w dalszej kolejności Jarosław i Krosno. W warunkach mniej intensywnych dojazdów do pracy, szkoły wyższe mogą stać się jednym z ważniejszych generatorów ruchu.

Rozmieszczenie szkół średnich w województwie podkarpackim nawiązuje w dużym stopniu do rozkładu przestrzennego osadnictwa na jego obszarze. Największa liczba uczniów szkół średnich w 2018 roku koncentrowała się w placówkach położonych na terenie

Rzeszowa, na co wpływ miały atrakcyjna oferta edukacyjna szkół oraz dobre skomunikowanie ośrodka centralnego z gminami sąsiednimi. Duża część uczniów z obszarów województwa wybierała również kształcenie w szkołach ponadgimnazjalnych, zlokalizowanych w m.in. w Krośnie, Mielcu, Stalowej Woli. Z punktu widzenia potrzeb rozwoju transportu, szczególnego wsparcia wymagać będzie działająca na terenie województwa komunikacja publiczna, stanowiąca niekiedy dla uczniów szkół średnich ich jedyne źródło transportu do miejsc kształcenia. Niekorzystne zjawisko wykluczenia transportowego młodzieży ujawnia się w szczególności w południowej części województwa: Beskid Niski i Bieszczady, jak również na jego północo-wschodnich krańcach. Ponadto, w rejonie Pogórzy oraz w gminach położonych na północ od Rzeszowa. Wybór placówek edukacyjnych, jakim dysponują uczniowie jest niewielki, co stanowi impuls do usprawniania i rozwoju systemu komunikacji publicznej na tym obszarze, w tym alternatywnych źródeł transportu, tj. Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej (PKA)⁴, która obsługuje tereny położone w najbliższym zasięgu ośrodka wojewódzkiego. Zagrożenie wykluczeniem transportowym młodzieży ujawnia się także w niektórych gminach nie położonych peryferyjnie (np. na południe i południowy wschód od Rzeszowa), co wynika z występujących tam problemów z finansowaniem komunikacji autobusowej. Uwarunkowania geograficzne położonych na południe od Rzeszowa gmin nie wskazuje na możliwość rozbudowy systemu PKA tym samym transport autobusowy, mimo kłopotów z jego finansowaniem, jest obecnie jedyną możliwą formą transportu. Obszar ten, ze względu na swój charakter wymaga podjęcia działań mających na celu integrację różnych form transportu zbiorowego, celem uzyskania efektu synergii (integracja PKA oraz transportu autobusowego stanowi skuteczne rozwiązanie zapobiegające wykluczeniu transportowemu mieszkańców).

W województwie podkarpackim, wg znowelizowanej ustawy o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (Dz.U. z 2020 r., poz. 1398), znajduje się dwanaście szpitali I stopnia (w Dębicy, Kolbuszowej, Lesku, Leżajsku, Lubaczowie, Nisku, Nowej Dębie, Ropczycach, Strzyżowie, Ustrzykach Dolnych, Łańcucie, Rzeszowie), które lokalizacja zapewnia w miarę szybki dojazd do najbliższego szpitala. Dziewięć szpitali II stopnia (w Jarosławiu, Jaśle, Przeworsku, Rzeszowie, Stalowej Woli, Tarnobrzegu, Krośnie, Rudnej Małej), pięć szpitali III stopnia (w Mielcu, Sanoku, Przemyśle, Rzeszowie), trzy szpitale onkologiczne lub pulmonologiczne (w Brzozowie, Rzeszowie, Górnem) oraz jeden szpital ogólnopolski (w Rzeszowie).

Szpitalne zlokalizowane są we wszystkich miastach powiatowych, co potencjalnie zapewnia mieszkańcom powiatów dobrą dostępność do usług medycznych. Duża koncentracja placówek specjalistycznych w Rzeszowie przemawia za usprawnieniem powiązań miasta z resztą regionu. Dostęp do szpitala onkologicznego w Brzozowie ulegnie poprawie poprzez podłączenie sieci komunikacyjnej regionu do planowanej S19. Z kolei peryferyjne obszary Bieszczadów i Beskidu Niskiego potrzebują poprawy stanu infrastruktury transportowej łączącej z Sanokiem, Ustrzykami Dolnymi i Leskiem w których zlokalizowane są najbliższe placówki szpitalne.

Rozmieszczenie obiektów handlowych odzwierciedla rozmieszczenie ludności w województwie – im liczniejsze skupiska ludności tym więcej sklepów wielkopowierzchniowych. Najwięcej obiektów handlowych jest w Rzeszowie, Mielcu, Krośnie,

⁴ Podmiejska Kolej Aglomeracyjna – od 1 stycznia 2021 r. realizowany jest projekt z PO IIŚ 2014-2020 pn. Podkarpacka Kolej Aglomeracyjna.

Przemyślu i Jarosławiu, co ma wpływ na nasilenie ruchu dojazdowego do tych miast. Największe galerie handlowe usytuowane są w centrum Rzeszowa i w rejonie południowo-wschodnim miasta. Obiektami generującymi ruch z większych odległości są hipermarkety, które zlokalizowane są w Rzeszowie i w gminach podmiejskich Rzeszowa: Krasne, Głógów Małopolski oraz w Przemyślu, Stalowej Woli, Mielcu, Krośnie i w gminie podmiejskiej Krosna – Miejscu Piastowym, Tarnobrzegu, Dębicy, Jarosławiu, Sanoku. Natomiast rozkład przestrzenny miejsc noclegowych w województwie podkarpackim odpowiada rozmieszczeniu miejsc atrakcyjnych turystycznie i administracyjno-biznesowych.

Poziom oraz rozmieszczenie efektów aktywności eksportowej w województwie podkarpackim jest w większości zbieżny z układem gospodarczym regionu. Aktywność eksportowa regionu skoncentrowana jest głównie w centralnej oraz zachodniej części województwa. W województwie podkarpackim, w wymiarze międzynarodowym i krajowym, dominuje kierunek przepływu towarów z zachodu na wschód, co warunkuje równoleżnikowy przebieg głównego korytarza tranzytowego – autostrady A4 i linii kolejowej E30. Układ ten ułatwia rozwój eksportu z krajami wschodnimi, leżącymi poza zewnętrzną granicą UE.

Największą rolę w wymianie towarowej województwa odgrywa rynek niemiecki, będący głównym partnerem regionu. Głównym kierunkiem eksportu w wymianie handlowej z krajami wschodnimi, szczególnie w powiatach przygranicznych, jest Ukraina. Ruch towarowy do krajów wschodnich odbywa się poprzez cztery drogowe przejścia graniczne (Medyka, Korczowa, Budomierz i Krościenko). Największa liczba samochodów ciężarowych w latach 2018 i 2019, została odprawiona na przejściu granicznym w Korczowej oraz Medyce. Wymiana towarowa ze Słowacją ma charakter lokalny i koncentruje się głównie w rejonie m. Krosna oraz całego obszaru przygranicznego powiatu krośnieńskiego. Coraz częściej w wymianie towarowej bierze udział również międzynarodowy transport kolejowy.

W skali kraju, koncentracja osobowego ruchu granicznego występuje wzdłuż całej wschodniej granicy Polski, będącej też zewnętrzną granicą Unii Europejskiej. Przyjmuje ona układ pasmowy, kształtowany poprzez odległość miejsca zamieszkania Polaków i cudzoziemców od granicy, podróżujących w kierunkach wschód-zachód. W obszarze przygranicznym województwa podkarpackiego, położonego przy granicy z Ukrainą, największe natężenie ruchu Polaków zamieszkałych w strefie 30 km od granicy występuje na przejściu granicznym w Krościenku, a ruchu cudzoziemców na przejściu w Medyce. Wraz ze wzrostem odległości od granicy miejsca zamieszkania Polaków i cudzoziemców zmniejsza się wartość natężenia ruchu granicznego. W przypadku ruchu granicznego ze Słowacją, przekraczający granicę cudzoziemcy, zamieszkiwali głównie tereny położone w zasięgu ponad 51 km od granicy, decydując się na zakupy w miejscach oddalonych do 30 km od granicy. Znaczny odsetek Polaków wybierał obiekty handlowe położone w pasie powyżej 51 km od granicy polsko-słowackiej, pokonując w tym celu odległości powyżej 51 km od ich miejsca zamieszkania. Również w zakresie ruchu osobowego międzynarodowy transport kolejowy odgrywa coraz większą rolę, przejmując część połączeń od komunikacji autobusowej.

Największe natężenie ruchu granicznego koncentruje się na granicy polsko-ukraińskiej, stanowiącej równocześnie zewnętrzną granicę Unii Europejskiej. Aktywność eksportowa województwa podkarpackiego, skoncentrowana w centralnej i zachodniej części regionu, dzięki bliskiemu położeniu względem głównego korytarza transportowego oraz nasilonemu ruchowi granicznemu w obszarze przygranicznym, stwarza odpowiednie warunki do sukcesywnego zwiększania eksportu wyprodukowanych towarów i usług na rynki krajów sąsiednich.

1.3. Infrastruktura transportowa

Sieć transportowa województwa podkarpackiego jest ściśle powiązana z układem krajowym i transeuropejskim. Głównym elementem umiejscowienia systemu transportu województwa w europejskim systemie transportowym jest jego położenie w ramach

Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T), do której należą:

1. Sieć bazowa:

- autostrada A4;
- droga ekspresowa S19, na odcinku Rzeszów – Lublin;
- linia kolejowa E30;
- przejście drogowe Korczowa – Krakowiec w ciągu autostrady A4;
- przejście kolejowe Przemyśl – Mościska w ciągu linii kolejowej E30;

2. Sieć kompleksowa:

- odcinki linii kolejowych nr 68,74,25 oraz linia kolejowa nr 78 tworzące połączenie relacji Przeworsk – Stalowa Wola Rozwadów – Sandomierz – Skarżysko Kamienna – Łódź Kaliska;
- lotnisko Rzeszów – Jasionka;
- terminal kolejowo-drogowy Medyka – Żurawica;
- odcinek projektowanej drogi ekspresowej S19 łączący autostradę A4 z granicą ze Słowacją w Barwinku;
- odcinek projektowanej drogi ekspresowej S74 między granicą z województwem świętokrzyskim a projektowaną drogą ekspresową S19.

Długość sieci dróg publicznych w województwie podkarpackim wynosiła w 2018 roku 21 122,9 km, co stanowiło ok. 5% długości sieci dróg publicznych w Polsce.

Tabela 1. Długość sieci drogowej o nawierzchni twardej w Polsce i w województwie podkarpackim w 2018 r. (km)

Jednostka administracyjna	Krajowe	autostrady	ekspresowe	Wojewódzkie	powiatowe	gminne
Polska	19 402,7	1 636,8	2 077,1	28 883,7	114 874,2	140 796,2
województwo podkarpackie	927,1	152,5	30	1 721,6	6 464,5	7 973,8

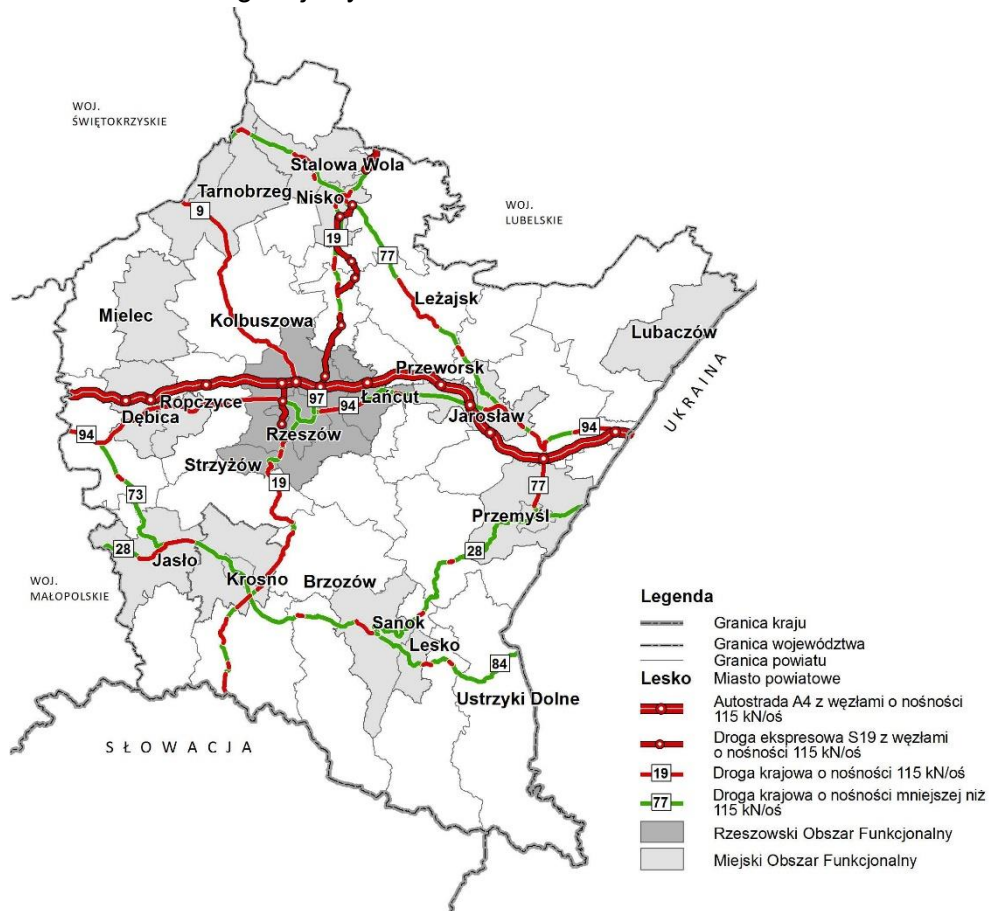
Źródło: Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim, PBPP w Rzeszowie 2020.

1.3.1 Drogi krajowe

- Sieć dróg krajowych województwa tworzy system dobrze powiązany z układem krajowym i międzynarodowym na kierunku wschód – zachód, natomiast realizowana droga ekspresowa S19 poprawi powiązanie na kierunku północ-południe.
- Przez teren województwa przebiegają odcinki 8 dróg krajowych- ogółem 891,43 km administrowane przez GDDKiA Oddział w Rzeszowie (w granicach miast na prawach powiatu wszystkimi drogami publicznymi, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, zarządza miasto).
- Gęstość dróg krajowych w województwie podkarpackim wynosi 5,2 km/100 km² i jest niższa od średniej krajowej wynoszącej 6,2 km/100 km².
- Stan dróg krajowych można uznać za dobry - w 2019 roku 64% dróg krajowych było w stanie dobrym, 24,7% w stanie niezadowolający, a 11,3 % w stanie złym.

- Odcinki dróg krajowych niedostosowane do przenoszenia obciążeń o nacisku 115 kN/oś znajdują się głównie w południowej części województwa (DK73, DK28, DK84) oraz w północno-wschodniej części (odcinki DK77, DK19, DK94)

Rysunek 4. Nośność dróg krajowych w 2020/2021 r.

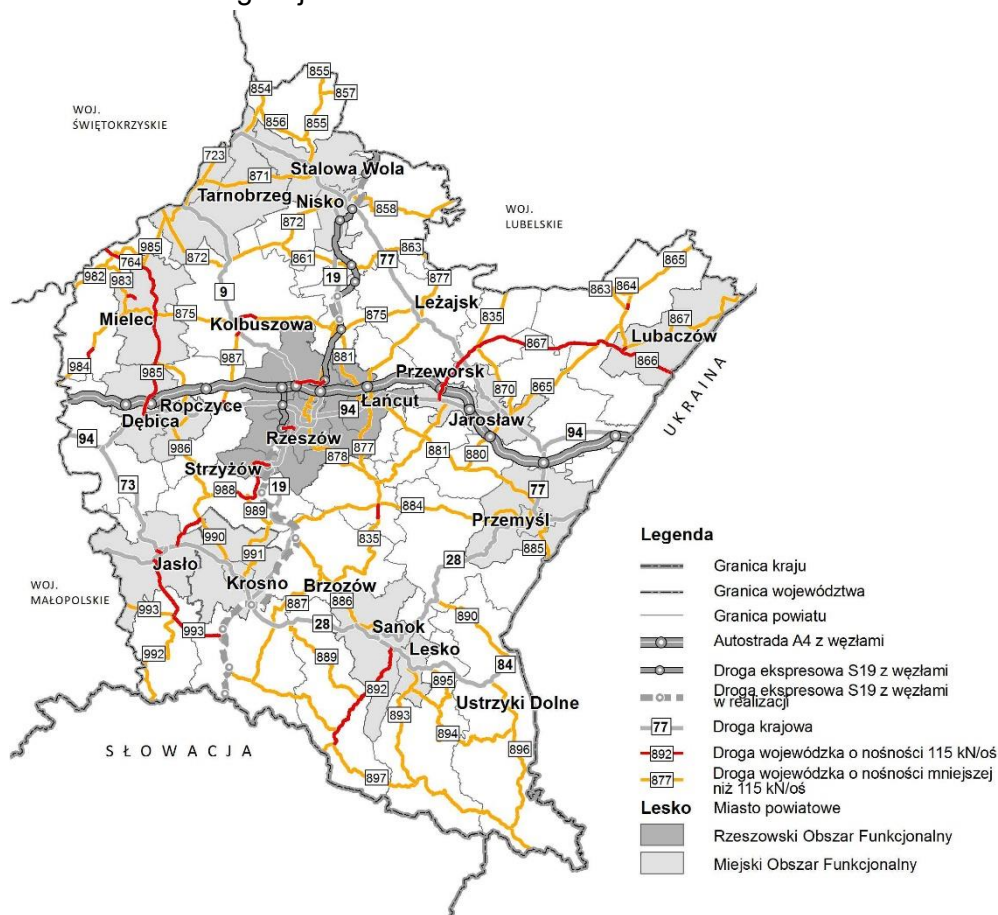


Źródło: Opracowanie PBPP w Rzeszowie

1.3.2 Drogi wojewódzkie

- Łączna długość dróg wojewódzkich administrowanych przez PZDW w Rzeszowie wynosi 1669,9 km.
- Negatywnym zjawiskiem jest znaczny wzrost poziomu dróg wojewódzkich o złym stanie nawierzchni - w 2019 roku: 56,2% stan dobry, 20,6 % stan niezadowolający, 23,2 % stan zły).
- Do przenoszenia obciążeń 115 kN pojedynczej osi pojazdów dostosowanych jest ok. 204 km dróg, co stanowi ok.12% sieci dróg wojewódzkich.

Rysunek 5. Nośność dróg wojewódzkich w 2021 r.



Źródło: Opracowanie PBPP w Rzeszowie

1.3.3 Drogi powiatowe i gminne

- Pozytywnym zjawiskiem jest zwiększająca się długość dróg powiatowych i gminnych o twardej nawierzchni.
- Długość dróg powiatowych w 2018 roku wynosiła 6 464,5 km, a gęstość jest zbliżona do średniej krajowej wynoszącej 36,7 km/100 km².
- Na przełomie lat 2015-2018 długość dróg gminnych zwiększyła się o ponad 512 km.

1.3.4 Drogi o znaczeniu obronnym

- Wykaz dróg o znaczeniu obronnym lub ich odcinków określa w drodze zarządzenia Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej. Zarządzenie to nie podlega ogłoszeniu do wiadomości publicznej, dlatego też brak jest informacji nt. kategorii i przebiegu tych dróg.

1.3.5 Sieć kolejowa

- Główną osią transportu kolejowego na terenie województwa podkarpackiego jest magistrala kolejowa E30 (sieć bazowa TEN-T), w którą wpisuje się linia kolejowa nr 91 relacji Kraków Główny – Medyka – granica państwa.
- Przez teren województwa przebiega 978 km linii kolejowych normalnotorowych (1435 mm), w tym 459 km linii zelektryfikowanych. Ponadto przez region przebiega 137,8 km linii szerokotorowych (1520 mm), a także 79 km wąskotorowych (750 mm).
- 8 istniejących odcinków linii kolejowych należy do linii o znaczeniu państwowym ze względu na czynniki gospodarcze, społeczne, obronne i ekologiczne:
 - nr 25 odcinek: Łódź Kaliska – Ocice;

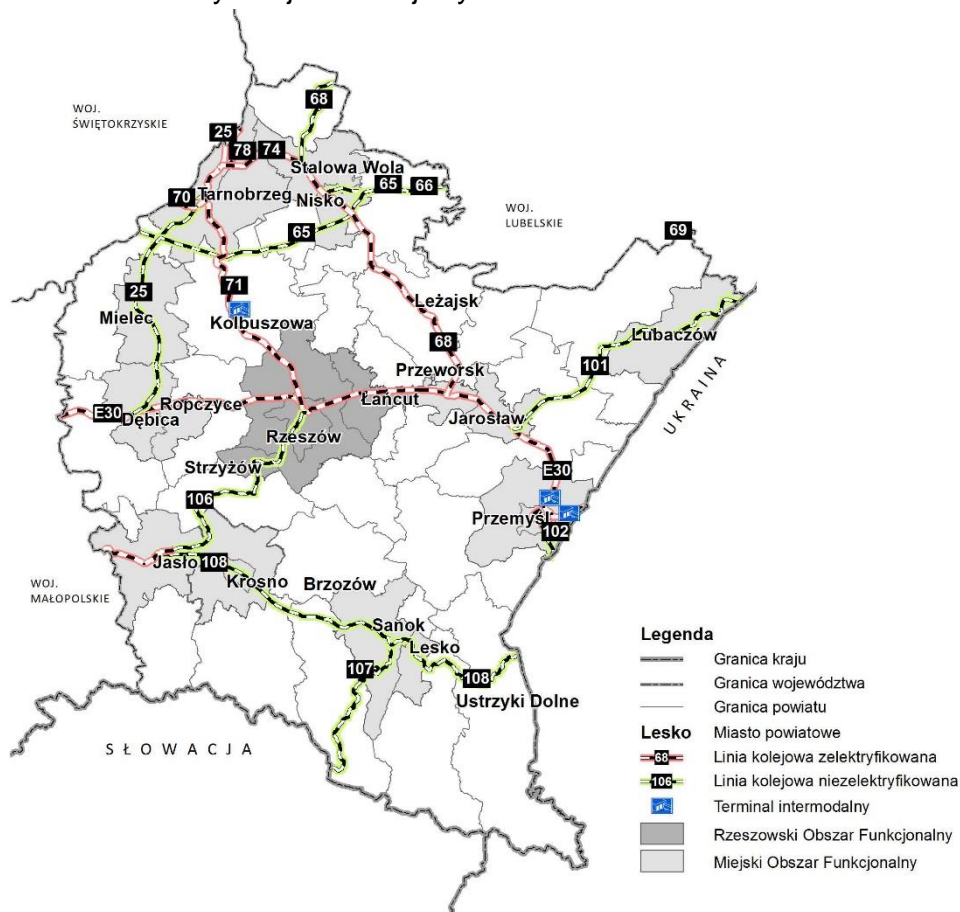
- nr 68 odcinek: Lublin – Przeworsk;
- nr 71 odcinek: Ocice – Rzeszów Główny;
- nr 74 odcinek: Sobów - Stalowa Wola Rozwadów;
- nr 78 odcinek: Sandomierz – Grębów;
- nr 91 odcinek: Kraków Główny – Medyka — granica państwa;
- nr 106 odcinek: Rzeszów – Jasło;
- nr 108 odcinek: Jasło – Sanok.

Tabela 2. Długość linii kolejowych normalnotorowych w Polsce i w województwie podkarpackim w 2019 r. (km)

Jednostka administracyjna	linie kolejowe eksploatowane	normalnotorowe ogółem	normalnotorowe zelektryfikowane	normalnotorowe dwu- i więcej torowe
Polska	19 398	19 398	12 018	8 800
województwo podkarpackie	978	978	392	233

Źródło: opracowanie UMWP w Rzeszowie na podstawie danych BDL GUS.

Rysunek 6. Stan elektryfikacji linii kolejowych w 2021 r.

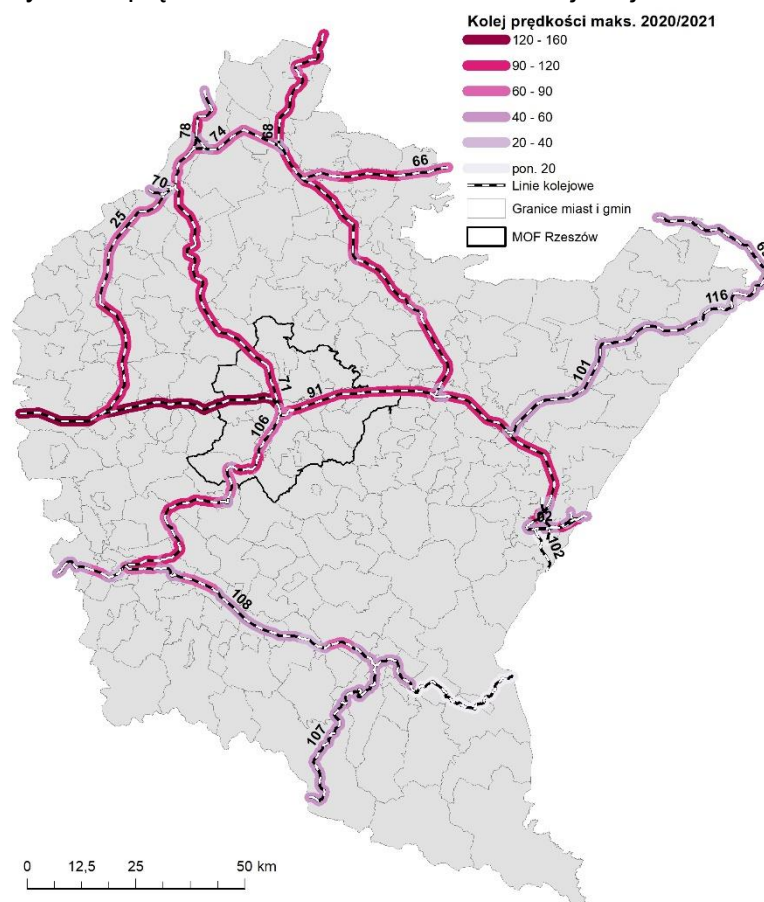


Źródło: Opracowanie PBPP w Rzeszowie

- Układ linii kolejowych w północnej części województwa stwarza możliwość rozwoju kolei łączącej obszar inicjatywy Czwórmieście (ponadto połączenie wskazanych miast z powiatami w północnej części województwa w kierunku Kolbuszowej - PKA).

- Ważnym elementem sieci transportu kolejowego na północy województwa jest Linia Hutnicza Szerokotorowa. Jest ona najdłuższą szerokotorową linią na terenie Polski, przeznaczoną do transportu towarowego.
- Najważniejszym atrybutem linii LHS jest transport bez konieczności przeładunku towarów na granicy, możliwość prowadzenia ciężkich składów oraz lokalizacji platform intermodalnych
- Na terenie województwa podkarpackiego zlokalizowane są dwie linie wąskotorowe: Przeworska Kolej Dojazdowa „Pogórzanin” i Bieszczadzka Kolejka Leśna – obecnie wykorzystywane wyłącznie w celach turystycznych.
- W województwie podkarpackim występuje niski procent elektryfikacji linii kolejowych.
- Tylko jeden odcinek magistrali kolejowej jest dostosowany do prędkości 120-160 km/h (granica województwa z woj. małopolskim – Rzeszów), natomiast odcinek linii nr 25 Dębica-Mielec oddany do użytkowania w 2021 r. ma prędkość 100 km/h.

Rysunek 7. Maksymalne prędkości techniczne na sieci kolejowej w 2019 r.⁵



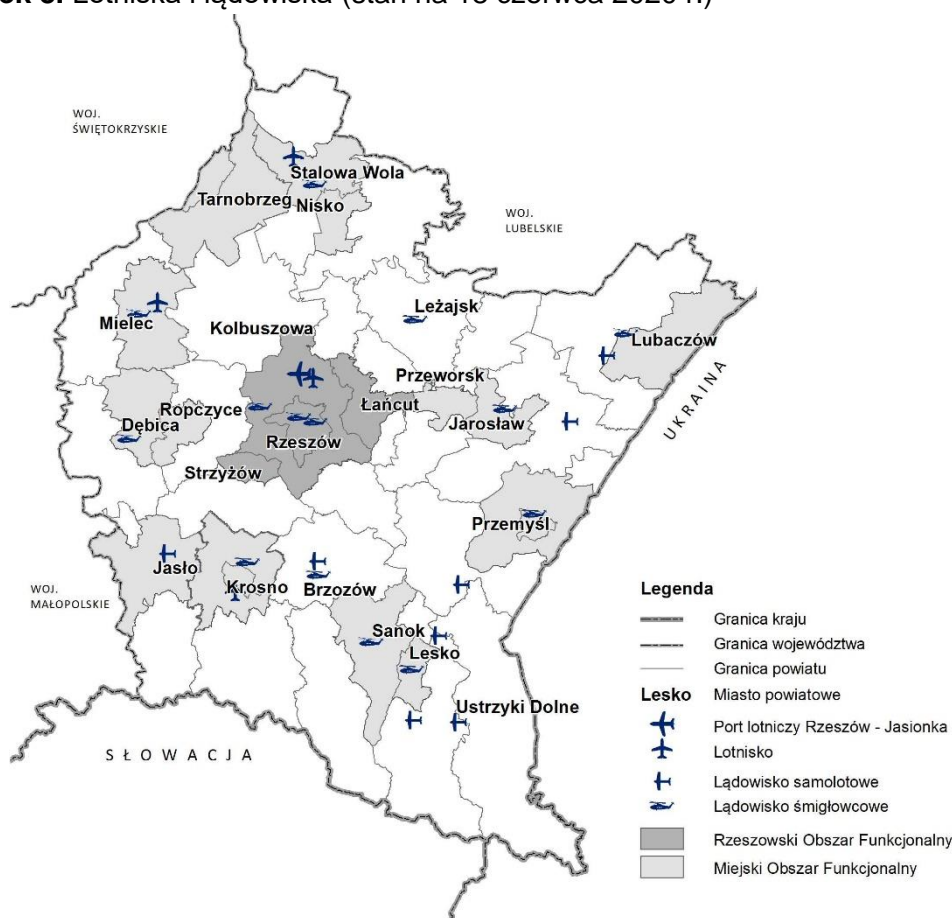
Źródło: T. Komornicki, P. Rosik, P. Duma, S. Goliszek, B. Szejgiec-Kolenda, *Raport końcowy. Rozwój transportu w województwie podkarpackim w perspektywie do 2030*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego, Polska Akademia Nauk, Warszawa 2020 (zaktualizowano o odcinek linii nr 25 Dębica-Mielec oddany do użytkowania w 2021 r.)

⁵ Odcinek linii nr 25 Dębica-Mielec oddany do użytkowania w 2021 r. ma prędkość 100 km/h.

1.3.6 Sieć lotnicza

- Na terenie województwa podkarpackiego znajduje się 6 lotnisk i 22 lądowiska, w tym: śmigłowcowych (przyszpitalnych), 8 samolotowych i 1 śmigłowcowe.
- Najważniejszym międzynarodowym portem lotniczym, jedynym o charakterze publicznym, jest lotnisko Rzeszów – Jasionka (sieć kompleksowa TEN-T). Oprócz ruchu pasażerskiego lotnisko oferuje obsługę cargo, m.in. przygotowanie towarów do transportu lotniczego, kontrola bezpieczeństwa ładunków, składowanie towarów i obsługa towarów specjalnych (np. materiałów niebezpiecznych).
- Na terenie województwa podkarpackiego znajduje się jedno z sześciu w Polsce lotnisk publicznych o ograniczonej certyfikacji – lotnisko Mielec.
- Lotniskiem publicznym niepodlegającym certyfikacji jest lotnisko Turbia, zlokalizowane ok. 9 km od centrum Stalowej Woli.

Rysunek 8. Lotniska i lądowiska (stan na 18 czerwca 2020 r.)



Źródło: *Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim, PBPP w Rzeszowie, 2020.*

1.3.7 Przejścia graniczne

- Ważnym elementem sieci transportowej województwa podkarpackiego są drogowe przejścia graniczne na granicy z Ukrainą: Budomierz – Hruszew, Korczowa – Krakowiec (sieć bazowa TEN-T), Medyka – Szeginie i Krościenko – Smolnica. Najwięcej osób przekracza granicę w Medyce oraz w Korczowej. W trakcie realizacji jest również budowa drogowego przejścia Malhowice – Niżankowice.

- Na terenie województwa podkarpackiego znajdują się 3 kolejowe przejścia graniczne: Werchrata – Rawa Ruska, Przemyśl – Mościska (sieć bazowa TEN-T) i Krościenko – Chyrów. Kolejową granicę państwa najwięcej osób przekroczyło w Przemyślu.
- Na terenie województwa podkarpackiego funkcjonują 2 lotnicze przejścia graniczne. W porcie lotniczym Rzeszów- Jasionka powstała Graniczna Placówka Kontrolna Straży Granicznej. Dokonywane są również odprawy graniczne na lotnisku w Mielcu.

1.3.8 Transport multimodalny

- Rozwój systemu transportu multimodalnego stanowi odpowiedź na potrzeby konsumentów oraz na politykę Unii Europejskiej, która stawia wysokie wymagania w związku z ochroną środowiska.
- Na terenie województwa podkarpackiego zlokalizowane są 4 terminale intermodalne:
 - Terminal T1 Żurawica (kontenerowy kolejowy),
 - Terminal T2 Medyka (kontenerowy kolejowy),
 - Terminal Przeładunkowy w Werchracie,
 - PCC INTERMODAL – Terminal Kolbuszowa.
- W Woli Baranowskiej na linii kolejowej LHS znajduje się stacja przeładunkowa, która planowana jest do rozbudowy jako terminal intermodalny zintegrowany z linią nr 25 (do Mielca i Dębicy) oraz z transportem drogowym. W przyszłości połączy on systemy szerokotorowych linii Ukrainy i Dalekiego Wschodu z siecią kolejową normalnotorową w Polsce i z europejskim systemem transportowym.
- W odniesieniu do przewozów pasażerskich, inwestycją mającą na celu integrację transportu kolejowego z autobusowym, jest będąca w trakcie realizacji budowa Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego, które połączy różne rodzaje transportu – autobusy, samochody osobowe, taksówki i rowery.

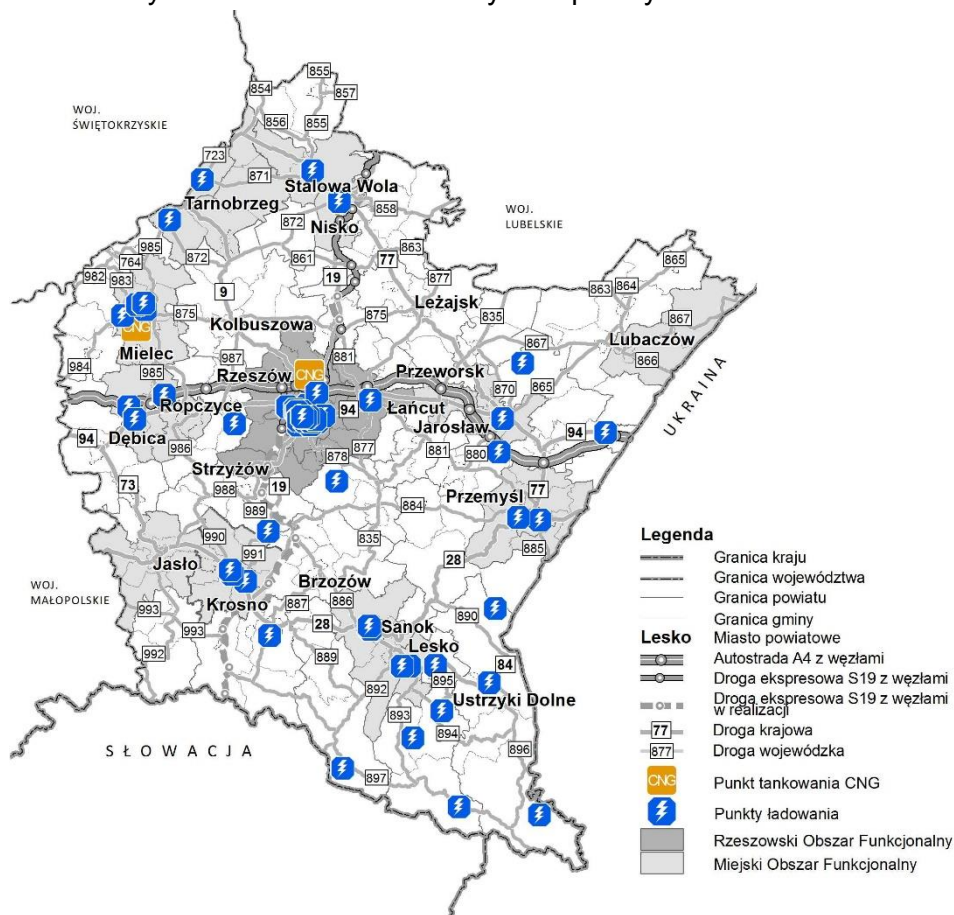
1.3.9 Transport alternatywny

- Jedyną drogą wodną na terenie województwa podkarpackiego jest odcinek Wisły zlokalizowany w północnej części regionu o ograniczonej przydatności do żeglugi – wykorzystywany sporadycznie do transportu metalowych elementów konstrukcyjnych z obszaru Tarnobrzeskiego Parku Przemysłowo – Technologicznego.
- Najważniejszym szlakiem rowerowym w województwie podkarpackim jest Wschodni Szlak Rowerowy Green Velo, który jest najdłuższym spójnie oznakowanym szlakiem rowerowym w Polsce o łącznej długości 2095 km (w tym 459 km w województwie podkarpackim).
- Trasy i ścieżki rowerowe na terenie województwa podkarpackiego poza Green Velo nie tworzą spójnej sieci i nie są połączone ze sobą, są często wykonane w bardzo różnych technologiach i nie są standaryzowane.

1.3.10 Elektromobilność

- Rozwój elektromobilności w województwie podkarpackim jest powiązany z rozwojem stacji ładowania, które stanowią integralną część infrastruktury utrzymania pojazdów elektrycznych oraz ze stanem elektroenergetycznej sieci przesyłowej i dystrybucyjnej na terenie województwa.
- Pod względem zarejestrowanej w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców liczby samochodów osobowych (elektrycznych i hybrydowych) w 2018 r. zarejestrowanych na terenie województwa było blisko 10000 samochodów osobowych elektrycznych i hybrydowych (czyli 0,9‰ samochodów osobowych ogółem). W statystyce województwo podkarpackie zajmuje przedostatnie miejsce w rankingu województw.
- W województwie podkarpackim zarejestrowanych jest 13 autobusów elektrycznych, co stanowiło 2,7‰ floty ogółem. W dynamice rejestrowanych autobusów niskoemisyjnych województwo podkarpackie jest drugim w kraju.

Rysunek 9. Punkty tankowania CNG i elektryczne punkty ładowania samochodów



Źródło: Opracowanie PBPP w Rzeszowie na podstawie www.plugshare.com/pl

- Według aplikacji Plug Share przeznaczonej dla kierowców pojazdów elektrycznych, w naszym województwie zlokalizowane są 103 punkty ładowania samochodów elektrycznych (stan na dzień 27.12.2021). Należy wskazać dość dynamiczny rozwój punktów ładowania finansowanych przez sektor prywatny. Wskazuje to, na brak konieczności realizacji interwencji publicznej w dużej skali na tym obszarze. Uzasadnia również możliwość przeznaczenia środków na infrastrukturę drogową, której dotyczą projekty wskazane w dokumencie.

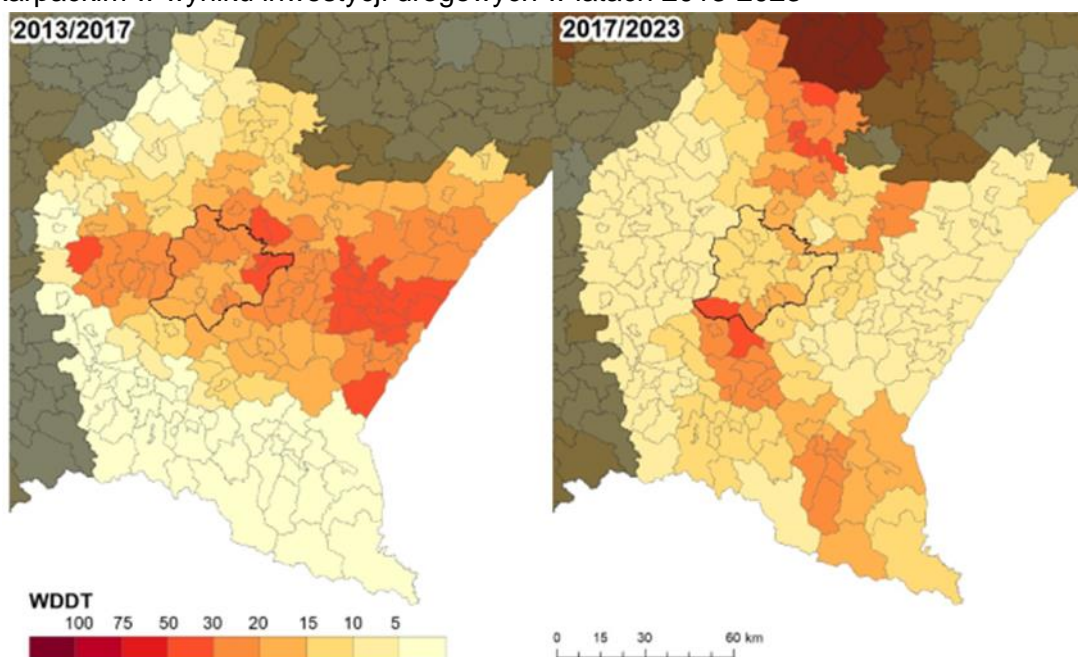
1.4. System transportowy województwa podkarpackiego w układach przestrzennych

1.4.1. Dostępność zewnętrzna

- Województwo podkarpackie charakteryzuje się stosunkowo niską dostępnością zewnętrzną głównie ze względu na peryferyjne położenie w odniesieniu do centralnej części kraju, bliskie położenie bieguna wysokiego potencjału Krakowa, GOP-u, przylegającą granicę UE oraz duże zróżnicowanie wysokościowe terenu. Dostępność zewnętrzna znacznie się poprawiła w układzie horyzontalnym.
- Istotnym potencjałem rozwojowym umożliwiającym poprawę dostępności zewnętrznej regionu jest integralność z bazową i kompleksową transeuropejską siecią transportową (TEN-T).
- Największą dostępność zewnętrzną posiadają obszary położone wzdłuż przebiegu autostrady A4 na kierunku wschód - zachód.

- Znacznie lepszą dostępnością zewnętrzną w stosunku do pozostałych obszarów posiada północno-zachodnia część województwa, gdzie znajdują się obszary funkcjonalne Mielec czy Tarnobrzeg.
- Najniższa dostępność występuje na wschodzie województwa wzdłuż granicy z Ukrainą, w Bieszczadach i na obszarach pogórzy Dynowskiego i Przemyskiego (gdzie znajdują się obszary o wysokim potencjale turystycznym).
- Inwestycją o największym znaczeniu dla poprawy dostępności zewnętrznej województwa jest budowa drogi ekspresowej S19, a zwłaszcza dla obszarów na osi północ-południe wzdłuż całego korytarza. Inwestycja ta jest szczególnie istotna pod kątem połączenia województwa z Lublinem, Warszawą czy ze Słowacją.
- Pozytywnie na dostępność zewnętrzną zwłaszcza południowo-zachodnich powiatów wpłynąć może realizacja inwestycji o parametrach dróg ekspresowych w ciągu zbliżonym do DK73 i DK28 pomiędzy postulowanym węzłem na autostradzie A4 Pilzno a Sanokiem. Odcinek ten będzie uzupełnieniem układu drogowego, stanowiącym połączenie z obszarem Europy Zachodniej

Rysunek 10. Zmiany krajowej, drogowej dostępności (WDDT) osobowej w województwie podkarpackim w wyniku inwestycji drogowych w latach 2013-2023

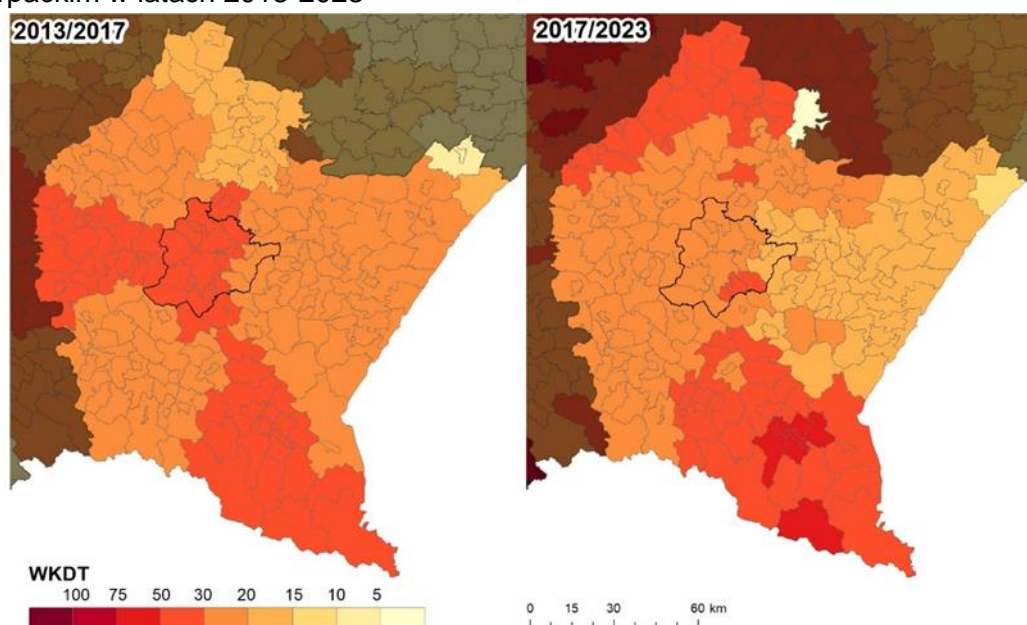


Źródło: T. Komornicki, P. Rosik, P. Duma, S. Goliszek, B. Szejgiec-Kolenda, Raport końcowy. *Rozwój transportu w województwie podkarpackim w perspektywie do 2030*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego, Polska Akademia Nauk, Warszawa 2020.

- Realizacja drogi S74 wpłynie na poprawę dostępności powiatów północnych województwa, będzie ona miała również duże znaczenie dla dostępności do centralnej Polski CPK.
- Dostępność zewnętrzna kolejowa w porównaniu z innymi województwami jest stosunkowo niska.
- Niska dostępność kolejowa regionu wynika z układu geograficznego, uwarunkowań historycznych przebiegu ciągów komunikacyjnych oraz ograniczonych działań rewitalizacyjnych na poszczególnych odcinkach.

- Największą dostępnością zewnętrzną charakteryzują się obszary położone wzdłuż linii kolejowej nr 91 (E30) o znaczeniu międzynarodowym będącej elementem kolejowej sieci bazowej TEN-T na osi wschód-zachód oraz te, które są zlokalizowane na północnym-zachodzie województwa.
- Duże znaczenie dla poprawy zewnętrznej dostępności kolejowej regionu będzie miało wykonanie prac inwestycyjnych na odcinkach linii kolejowych Rzeszów-Tarnobrzeg, Rzeszów-Jasło i Jasło-Zagórz. Dzięki tym działaniom zwiększy się poziom dostępności terenów północno-zachodnich województwa zwłaszcza w połączeniu z Warszawą, a także terenów południowej części regionu.

Rysunek 11. Zmiany kolejowej dostępności krajowej (WKDT pasażerski) w województwie podkarpackim w latach 2013-2023



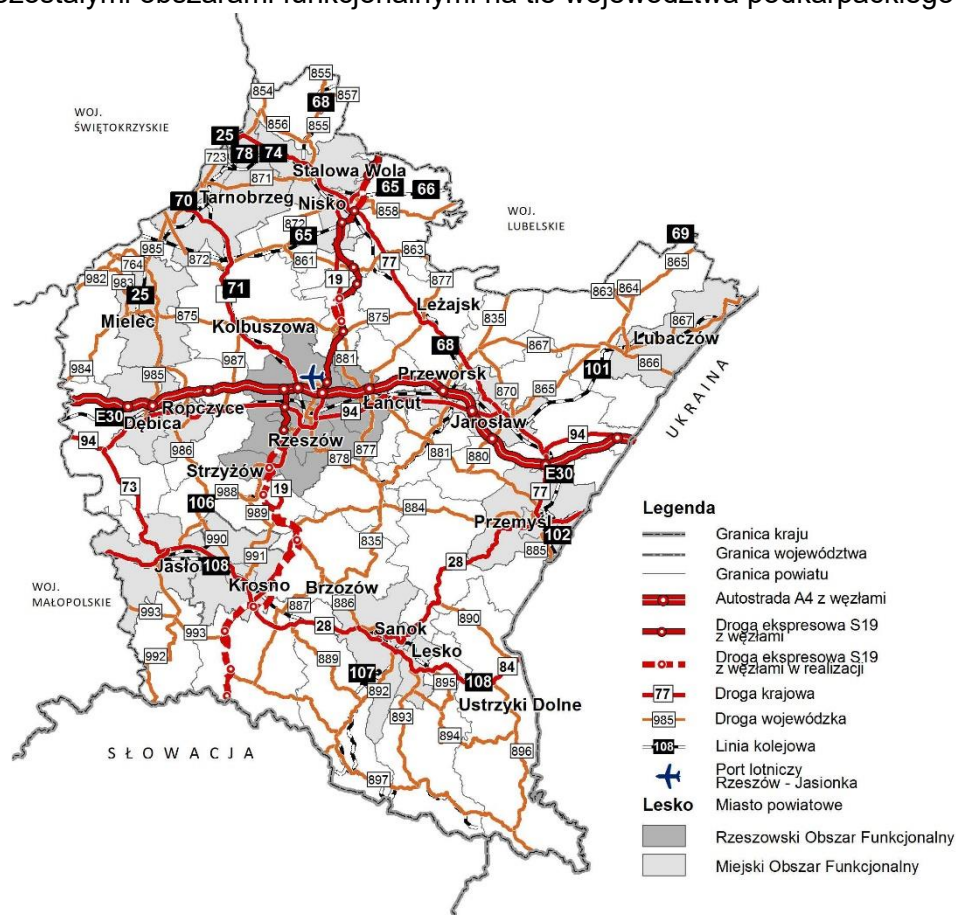
Źródło: T. Komornicki, P. Rosik, P. Duma, S. Goliszek, B. Szejgic-Kolenda, Raport końcowy. *Rozwój transportu w województwie podkarpackim w perspektywie do 2030*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego, Polska Akademia Nauk, Warszawa 2020.

- Najbardziej znaczącą rolę w transporcie lotniczym województwa odgrywa Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka, który jest zintegrowany z krajową i międzynarodową siecią lotniczą.
- Dużą część przewozów pasażerskich na lotnisku w Jasionce stanowią połączenia krajowe (Warszawa, Gdańsk, Szczecin), a mniejszą – międzynarodowe (12 kierunków w sześciu krajach, większość lotów odbywa się do Wielkiej Brytanii). Ponadto w okresie letnim funkcjonują też połączenia czarterowe. Bardzo ważne jest również połączenie z USA, ponadto w okresie wakacyjnym funkcjonują połączenia czarterowe.

1.4.1.1. Dostępność zewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego

- ROF posiada najlepsze połączenia drogowe z miastami usytuowanymi przy autostradzie A4 na osi wschód-zachód. Sytuacja uległa poprawie po oddaniu do użytku ostatniego odcinka Rzeszów Wschód – Jarosław Zachód w 2016 r., zwłaszcza w kontekście powiązań z Ukrainą.

Rysunek 12. Powiązania sieci komunikacyjnej z Rzeszowskim Obszarem Funkcyjnym oraz pozostałymi obszarami funkcjonalnymi na tle województwa podkarpackiego



Źródło: Opracowanie PBPP w Rzeszowie.

- Obecnie na odcinku łączącym Rzeszów z Warszawą istnieje rodzaj „wąskiego gardła” sieci transportowej. DK9 charakteryzuje się znacznym natężeniem ruchu, brakuje również bezpośredniego połączenia kolejowego.
- Dostępność ROF ulegnie znaczącej poprawie po wybudowaniu wszystkich brakujących odcinków drogi ekspresowej S19 – zwłaszcza w powiązaniu z Warszawą, a także miastami położonymi w sąsiedztwie korytarza drogowego. Po zrealizowaniu inwestycji czas przejazdu z ROF-u do Lublina czy Warszawy ulegnie znaczącemu skróceniu.
- Najszybszy dojazd transportem kolejowym do Rzeszowa występuje na osi wschód-zachód (linia kolejowa E30), przede wszystkim w wyniku modernizacji na odcinku Kraków-Rzeszów. Od 2015 roku czas przejazdu na tym odcinku skrócił się o połowę. W związku z tą inwestycją znaczącemu skróceniu uległ czas przejazdu do Kielc, a także do Warszawy.
- Największą pozytywną zmianę w różnicach czasu między podróżą samochodem a koleją widać w przypadku relacji z Rzeszowa do Krakowa. Bardziej konkurencyjna wydaje się podróż realizowana pociągiem niż samochodem osobowym
- Inwestycje w zakresie prac remontowych na odcinkach istniejących w regionie linii kolejowych pozwolą na wzrost atrakcyjności i poprawę konkurencyjności transportu kolejowego względem kołowego.

- Podłączenie Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka do istniejącego systemu sieci kolejowej dzięki budowie Podkarpackiej Kolei Aglomeracyjnej znacząco wpłynie na poprawę dostępności do lotniska.

1.4.1.2. Powiązania zewnętrzne obszarów funkcjonalnych

- Ze względu na liczne powiązania pomiędzy miastami – rdzeniami obszarów funkcjonalnych, widoczny jest wyraźny przepływ mieszkańców na poszczególnych kierunkach układu komunikacyjnego województwa.
- Czasy dojazdów z wykorzystaniem transportu kołowego pomiędzy rdzeniami miejskich obszarów funkcjonalnych są zróżnicowane.
- Najkrótsze połączenia funkcjonują pomiędzy biegunami usytuowanymi na osi wschód-zachód, w sąsiedztwie autostrady A4.
- Najkrótsze wzajemne połączenia odnotowuje się pomiędzy Rzeszowem a Dębicą, Jarosławiem, Przeworskiem oraz Przemyślem. Czas przejazdu z Rzeszowa oscyluje w granicach 30 do 40 minut.
- Miastem-rdzeniem o najniższej czasowej dostępności drogowej pozostaje Sanok, gdzie czas dojazdu transportem indywidualnym sięga nawet do trzech godzin w przypadku połączenia z Tarnobrzegiem.
- Realizacja inwestycji S19 znacząco skróci relację ze Stalowej Woli do Krosna i Sanoka. Na tym kierunku zmiana pomiędzy latami 2017 i 2023 będzie najbardziej zauważalna.
- Biorąc pod uwagę wzajemne połączenia kolejowe biegunów wzrostu - czasy przejazdu transportem szynowym są długie i nie stanowią alternatywy dla korzystania z transportu indywidualnego czy podróży realizowanych komunikacją autobusową.
- Lesko jest wyłączone z układu sieci kolejowej - do tego ośrodka można dojechać jedynie wykorzystując pojazdy transportu indywidualnego czy komunikacji autobusowej, co stanowi znaczące utrudnienie w podróżowaniu.
- Najsłabszą dostępnością kolejową charakteryzują się Krosno oraz Sanok. Czas dojazdu z Sanoka do Stalowej Woli wynosi aż 460 minut. Podobna sytuacja ma miejsce w przypadku połączenia Tarnobrzega z Krosnem i Sanokiem, dokąd podróż trwa nieco ponad 430 minut. Mielec został włączony do układu sieci kolejowej, jednak dostępność pomiędzy nim a Dębicą wymaga dalszej poprawy.
- Szybsze połączenia komunikacyjne występują jedynie wzdłuż linii kolejowej nr 91 (E30) relacji Kraków – Rzeszów – Medyka, a także między Sanokiem i Krosnem oraz Stalową Wolą i Tarnobrzegiem.

Tabela 3. Skrócenie czasu podróży samochodem osobowym między wybranymi miastami obszarów funkcjonalnych w 2017 i 2023 r. (zaokrąglenie czasów przejazdu do pełnych minut)

Miasto	Dębica	Ropczyce	Jarosław	Przeworsk	Sanok	Lesko	Przemyśl	Krosno	Tarnobrzeg	Stalowa Wola	Mielec	Rzeszów
Dębica	-	0	0	3	13	15	0	2	0	10	0	0
Ropczyce	0	-	0	3	7	10	0	2	0	10	1	0
Jarosław	0	0	-	0	0	2	0	13	0	5	0	0
Przeworsk	3	3	0	-	2	3	0	9	3	10	3	1
Sanok	13	7	0	2	-	0	0	0	13	22	13	3
Lesko	15	10	2	3	0	-	2	2	16	24	15	5
Przemyśl	0	0	0	0	0	2	-	1	0	10	0	10
Krosno	2	2	13	9	0	2	1	-	10	23	2	4
Tarnobrzeg	0	0	0	3	13	16	0	10	-	0	0	0
Stalowa Wola	10	10	5	10	22	24	10	23	0	-	0	10
Mielec	0	1	0	3	13	15	0	2	0	0	-	0
Rzeszów	0	0	0	1	3	5	10	4	0	10	0	-

Źródło: *Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim*, PBPP w Rzeszowie, 2020

Przedziały:

- 0
- 1-5
- 6-10
- 11 – 15
- 16 – 20
- 21 - 25

Tabela 4. Macierz najkrótszych czasów podróży pociągiem między wybranymi miastami obszarów funkcjonalnych w 2020 r. (zaokrąglenie czasów przejazdu do pełnych minut)

Miasto	Dębica	Ropczyce	Jarosław	Przeworsk	Sanok	Lesko	Przemyśl	Krosno	Tarnobrzeg	Stalowa Wola	Mielec	Rzeszów
Dębica	-	7	62	52	223	0	94	166	117	147	0	23
Ropczyce	7	-	64	54	212	0	95	155	127	146	0	22
Jarosław	62	64	-	9	269	0	29	207	130	86	0	34
Przeworsk	52	54	9	-	256	0	39	196	120	72	0	25
Sanok	223	212	269	256	-	0	255	55	432	460	0	164
Lesko	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0
Przemyśl	94	95	29	39	255	0	-	247	162	126	0	68
Krosno	166	155	207	196	55	0	247	-	434	403	0	107
Tarnobrzeg	117	127	130	120	432	0	162	434	-	36	0	85
Stalowa Wola	147	146	86	72	460	0	126	403	36	-	0	110
Mielec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0
Rzeszów	23	22	34	25	164	0	68	107	85	110	0	-

Źródło: *Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim*, PBPP w Rzeszowie, 2020.

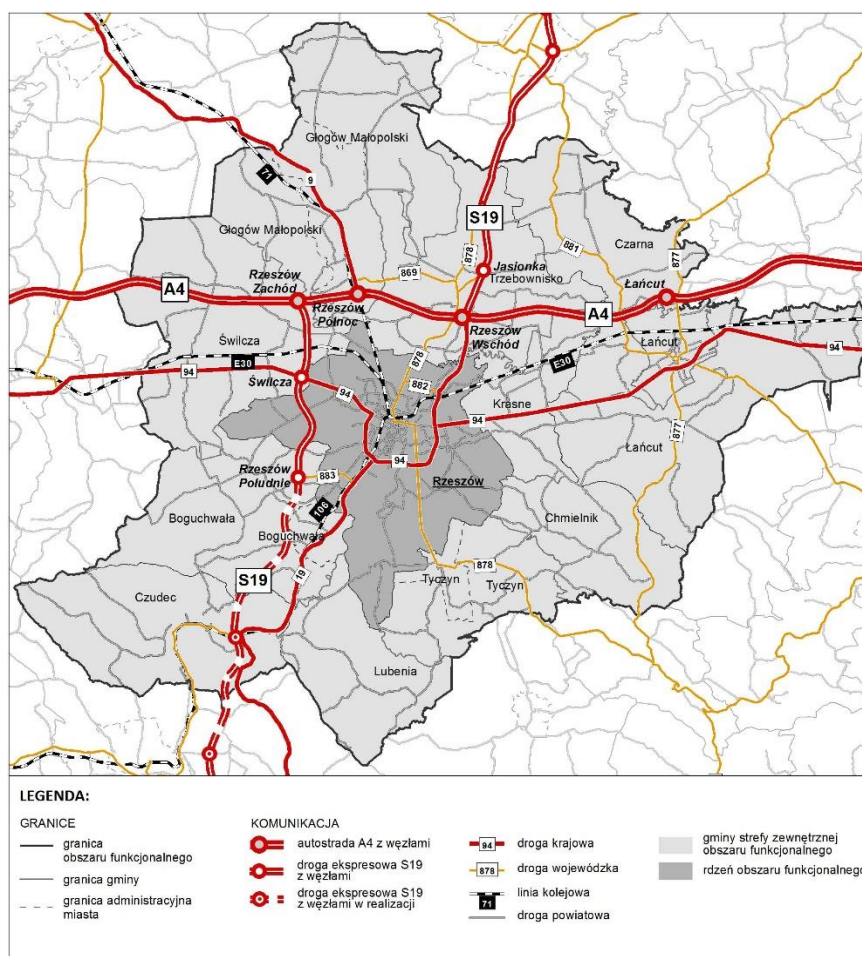
- Mimo prac modernizacyjnych transport szynowy nie stanowi atrakcyjnej alternatywy dla transportu indywidualnego.
- W kontekście rozwoju kolei duże znaczenie ma również lokalizowanie Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych, będących punktami integracyjnymi, wspierającymi podróże kombinowane, mobilność pasażerów, a także bezpośrednio system przesiadkowy

1.4.2. Dostępność wewnętrzna miejskich obszarów funkcjonalnych

1.4.2.1. Rzeszowski Obszar Funkcjonalny

- Najlepsze relacje komunikacyjne wewnętrzne występują na terenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego ze względu na pełne powiązanie z układem drogowym - autostrada A4, drogi krajowe, wojewódzkie oraz uzupełniające - niższego rzędu.
- Najlepsze powiązania wewnątrz ROF-u występują w układzie północ-południe oraz wschód-zachód - w sąsiedztwie ważnych korytarzy drogowych.
- Najsłabsze powiązania drogowe z rdzeniem ROF-u mają: północna część gminy Głogów Małopolski, gmina Czarna północny-wschód obszaru), Chmielnik (południowy wschód), Lubenia (południe).

Rysunek 13. Sieć transportowa w Rzeszowskim Obszarze Funkcjonalnym



Źródło: Opracowanie PBPP w Rzeszowie.

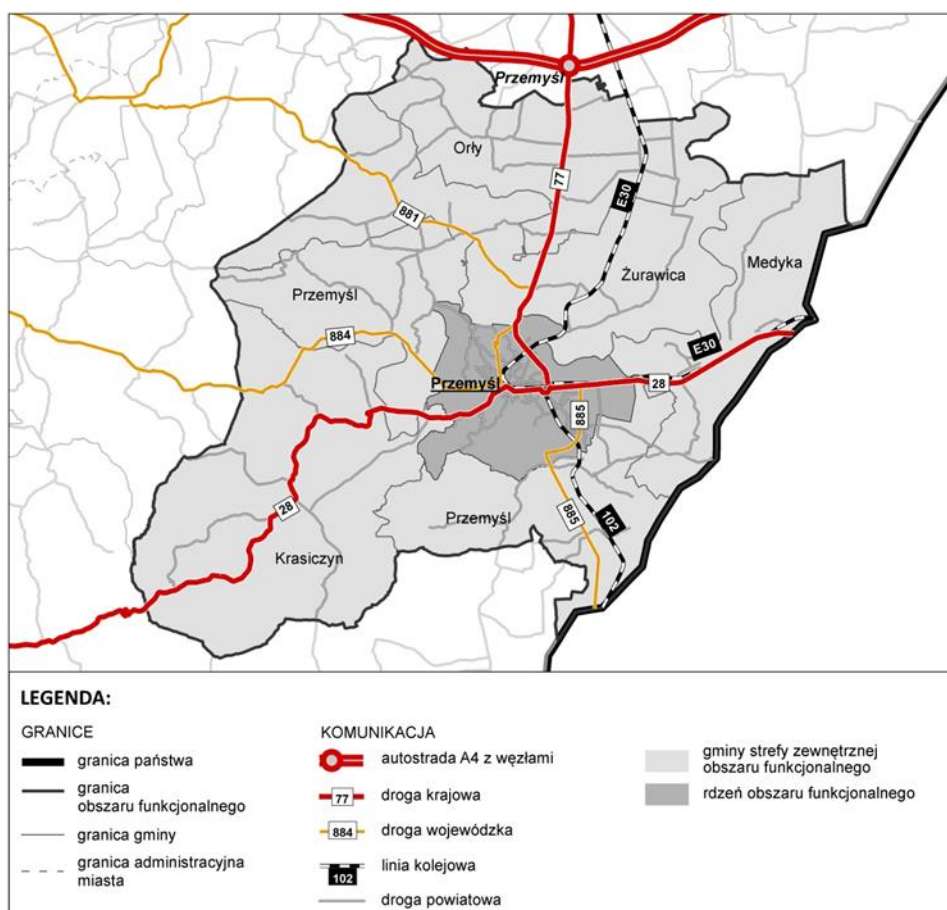
- Czterokierunkowy węzeł kolejowy na terenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego umożliwi skomunikowanie strefy zewnętrznej z rdzeniem.
- Połączenia kolejowe wewnątrz ROF-u funkcjonują najlepiej na trasie linii kolejowej nr 91 - (gmina Świlcza, Krasne, Łańcut), 106 (Boguchwała i Czudec) oraz 71 (Głogów Małopolski).
- Bardzo istotną inwestycją, usprawniającą przepływ ludności wewnątrz miejskich obszarów funkcjonalnych, a szczególnie na obszarze ROF-u będzie rozbudowa uruchomionego systemu szybkiej kolei podmiejskiej - Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej - PKA.

- Dzięki realizacji projektu ruch pasażerski zostanie znacząco ułatwiony na następujących kierunkach (w korytarzach linii istniejących): Rzeszów – Kolbuszowa - Rzeszów (linia 71), Rzeszów – Przeworsk – Rzeszów (linia 91), Rzeszów – Dębica – Rzeszów (linia 91), Rzeszów – Strzyżów – Rzeszów (linia 106).
- W ramach realizacji inwestycji PKA zostanie również wybudowana nowa linia kolejowa do Portu Lotniczego "Rzeszów-Jasionka", co znacząco poprawi integrację całego systemu komunikacji na terenie ROF-u.
- Rzeszów jako największy ośrodek miejski w regionie wykazuje znaczny zasięg oddziaływania grawitacyjnego oraz wzmożoną mobilność ludności. Zauważalny jest także odpływ pasażerów z systemu transportu publicznego do indywidualnego. Zmniejszenie ilości pasażerów w ciągu ostatnich 2 lat spowodowane jest trwającą pandemią COVID-19 i związanymi z nią ograniczeniami w zakresie maksymalnej ilości pasażerów oraz z tzw. lockdownami. W celu odwrócenia trendu konieczne jest stosowanie zachęt wobec pasażerów polegających na m.in. poprawie stanu technicznego taboru, zwiększaniu częstotliwości kursów. Ponadto konieczne jest zwiększeniu efektywności ekonomicznej transportu publicznego oraz możliwości monitorowania natężeń ruchu osób i pojazdów.
- Na terenie Rzeszowa realizowany jest program transportowy pod nazwą Rzeszowski Inteligentny System Transportowy (RIST), finansowany ze środków Programu Operacyjnego Polska Wschodnia.
- W ramach projektu RIST m. in.: rozbudowano 9 km głównych arterii komunikacyjnych miasta, zmodernizowano skrzyżowania, przystanki, pętle autobusowe, wydzielono buspasy na ulicach o łącznej długości 6 km, zakupiono 60 ekologicznych autobusów, wykonano 70 sygnalizacji świetlnych przyłączonych do systemu nadrzędnego Sitraffic SCALA, zamontowano monitoring wizyjny oraz wprowadzono system detekcji systemowej.
- Dzięki zmianom wprowadzonym w wyniku realizacji projektu RIST wystąpił kilkuprocentowy wzrost liczby pasażerów komunikacji miejskiej, poprawiło się również wykorzystanie taboru autobusowego. Nastąpił także wzrost poziomu komfortu podróży pasażerów, wynikający ze znaczącego ograniczenia opóźnień komunikacji miejskiej oraz zastosowania płatności elektronicznych.
- Głównym organizatorem transportu na obszarze miasta, a także w obrębie okolicznych gmin (na mocy międzygminnego porozumienia) jest Zarząd Transportu Miejskiego (ZTM) w Rzeszowie.
- Przewóz pasażerów zapewnia Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Rzeszów Sp. z o.o. (MPK), które obsługuje 60 linii o długości 848 km (284 km czynnych tras), wykorzystując w tym celu 221 autobusów. Większość kursów odbywa się wewnątrz granic Rzeszowa, natomiast część z nich (17 linii) ma punkty początkowe i/lub końcowe poza granicami miasta i zatrzymuje się na przystankach w sąsiednich gminach. Ważnymi punktami, do których realizowane są przejazdy autobusów są Port Lotniczy „Rzeszów-Jasionka” oraz Podkarpacki Park Naukowo-Technologiczny AEROPOLIS w gminie Trzebownisko.
- Przewóz osób na terenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego realizowany jest przez międzygminny Związek Gmin Podkarpacka Komunikacja Samochodowa. Zrzesza on 9 gmin ROF-u, przez które przebiega 39 tras autobusowych.
- Uzupełnieniem komunikacji zbiorowej ROF-u są połączenia realizowane przez PKS w Rzeszowie, PKS Leżajsk jak i pozostałych przewoźników prywatnych.

1.4.2.2. Obszar Funkcjonalny Przemyśl

- Obszar funkcjonalny charakteryzuje się przygranicznym położeniem oraz występowaniem przejść granicznych
- Głównymi szlakami drogowymi na terenie obszaru funkcjonalnego Przemyśl są autostrada A4 (na północy obszaru), drogi krajowe DK77 i DK28, a także uzupełniające układ, drogi wojewódzkie DW881, DW884 oraz DW885.
- Najlepiej z rdzeniem skomunikowane są gminy: Przemyśl, Orły, Krasiczyn oraz Medyka (w kierunku przejścia granicznego z Ukrainą w Medyce).
- Na terenie obszaru funkcjonalnego Przemyśl istnieją obszary o niskim stopniu skomunikowania z miastem-rdzeniem. Są to: wschodnia część gminy Żurawica, a także północna część gminy Medyka.
- W Przemyślu występuje drugi co do wielkości węzeł kolejowy na Podkarpaciu.

Rysunek 14. Sieć transportowa w obszarze funkcjonalnym Przemyśl



Źródło: *Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim*, PBPP w Rzeszowie, 2020.

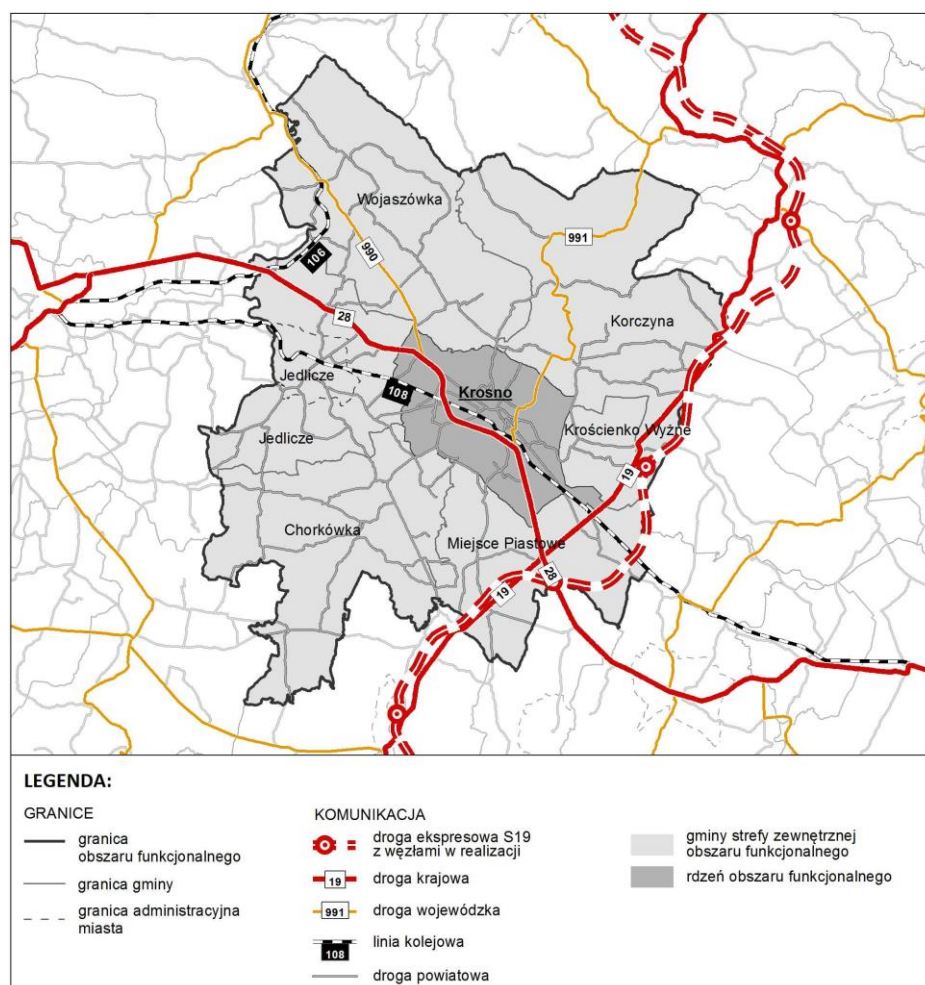
- Połączenia kolejowe wewnątrz MOF Przemyśl na osi północ-południe oraz w kierunku wschodnim występują dzięki przebiegającej linii kolejowej nr 91 (E30) relacji Kraków – Rzeszów – Medyka oraz linii nr 102.
- Najlepsza dostępność kolejowa względem ośrodka centralnego występuje w gminach Orły i Żurawica oraz na obszarze przygranicznym z Ukrainą.

- Operatorem świadczonych usług w zakresie komunikacji zbiorowej jest Miejski Zakład Komunikacji w Przemyśle.
- Przewóz osób realizowany jest w rdzeniu obszaru funkcjonalnego - Przemyślu oraz pozostałych gminach strefy zewnętrznej z wyłączeniem gmin Orły i Medyka. Obsługiwane jest 17 linii, w tym 9 poza granicę miasta.

1.4.2.3. Obszar Funkcjonalny Krosno

- Podstawą układu sieci drogowej na terenie obszaru funkcjonalnego Krosno są drogi krajowe DK19 i DK28, a także uzupełniające: wojewódzkie DW990 oraz DW991.
- W większym stopniu na obszarze funkcjonalnym Krosno skomunikowane są gminy położone na wschodzie i północy regionu.

Rysunek 15. Sieć transportowa w obszarze funkcjonalnym Krosno



Źródło: Opracowanie PBPP w Rzeszowie.

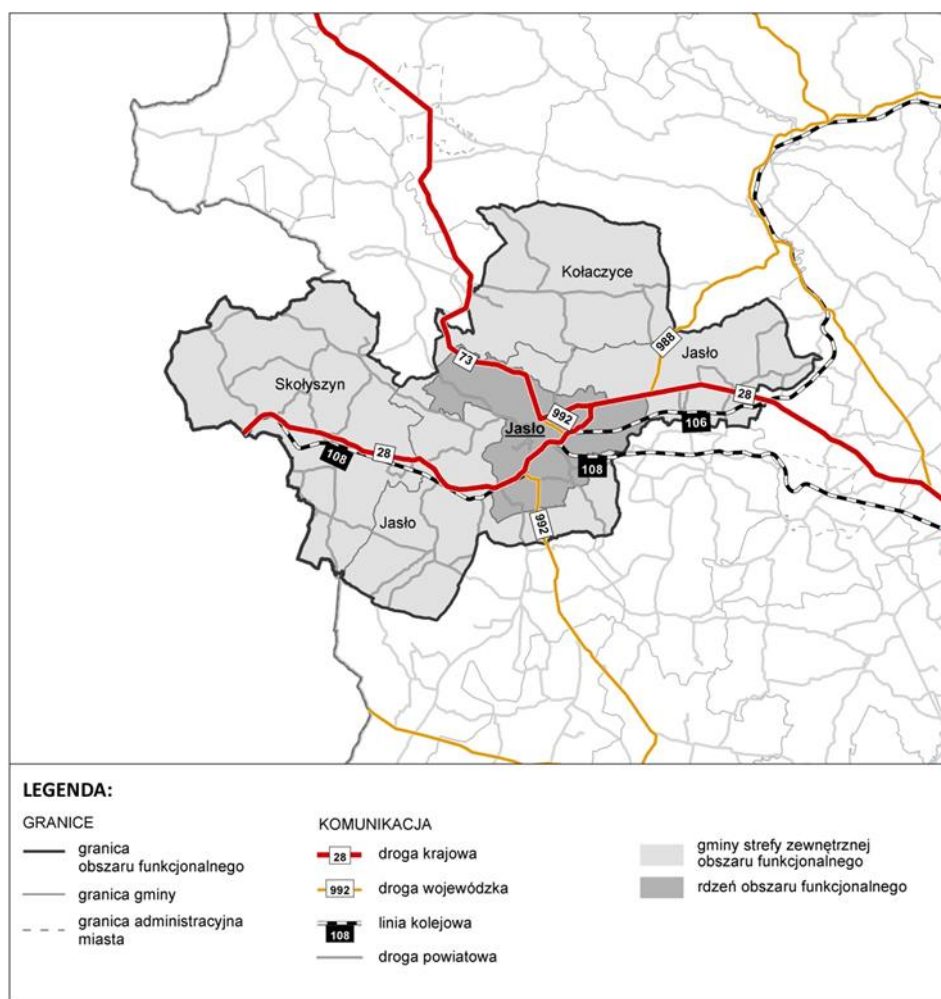
- Najslabiej skomunikowaną gminą obszaru funkcjonalnego Krosno jest gmina Chorkówka.
- Inwestycją, która znacząco wpłynie na poprawę dostępności drogowej będzie realizacja odcinka drogi ekspresowej S19 z węzłami, jednak w przypadku obszaru funkcjonalnego Krosno inwestycja ta ma charakter zewnętrzny.

- 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 też realizowany przez przewoźników prywatnych.

1.4.2.4. Obszar Funkcjonalny Jasło

- Głównymi szlakami drogowymi na terenie obszaru funkcjonalnego Jasło są drogi krajowe DK28 i DK73, a także uzupełniające układ, drogi wojewódzkie DW992 oraz DW988.
- Obszarami o największej dostępności drogowej względem rdzenia są gminy Skołyszyn oraz Jasło.
- Obszarem o najmniejszym stopniu powiązania z rdzeniem jest gmina Kołaczyce.
- Istotne dla funkcjonowania obszaru funkcjonalnego Jasło są przebiegające w układzie wschód-zachód linie kolejowe nr 106 oraz 108, komunikujące gminy Tarnowiec, Jasło i Skołyszyn z rdzeniem.
- Północna część obszaru pozostaje mniej skomunikowana z miastem rdzeniem w porównaniu z jego południową częścią.
- Oficjalnym przewoźnikiem realizującym przewozy osób na terenie Jasła jest Miejska Komunikacja Samochodowa w Jasle Sp. z o. o. MKS organizuje transport publiczny na 8 liniach miejskich, a także 26 pozamiejskich wewnątrz powiatu jasielskiego.

Rysunek 16. Sieć transportowa w obszarze funkcjonalnym Jasło



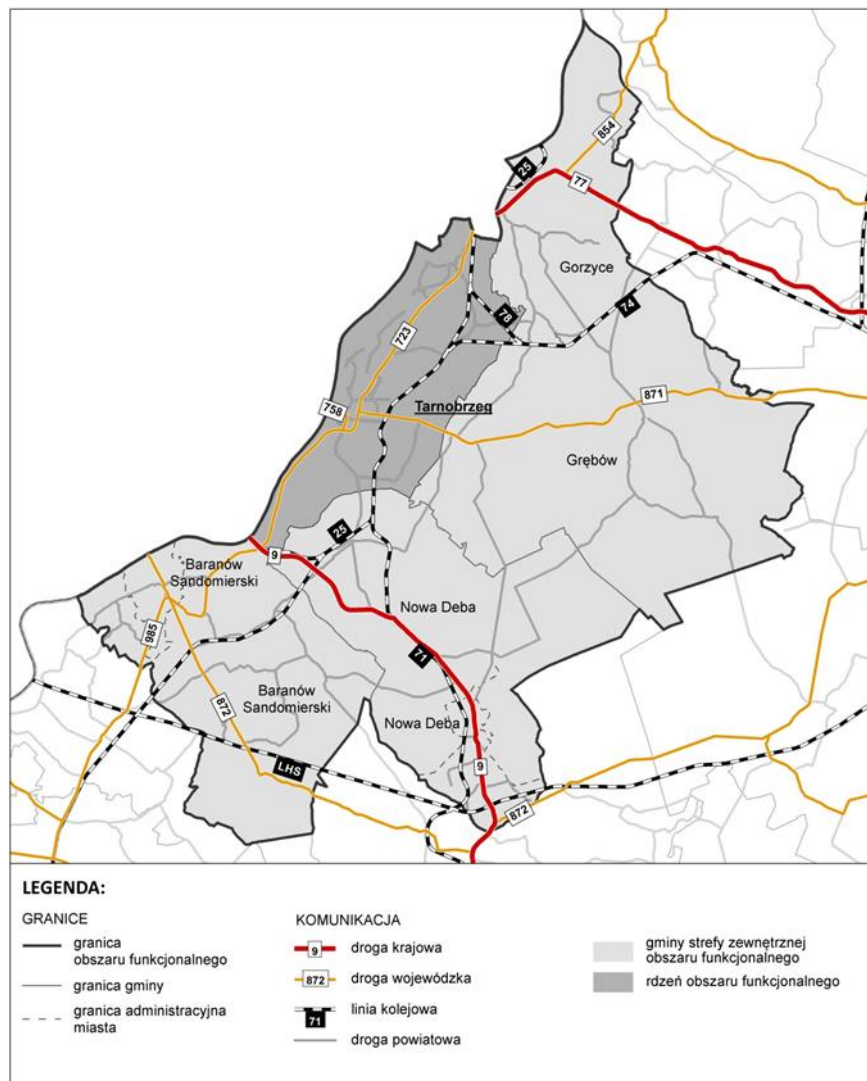
Źródło: *Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim*, PBPP w Rzeszowie 2020.

1.4.2.5. Obszar Funkcjonalny Tarnobrzeg

- Podstawą układu sieci drogowej na terenie obszaru funkcjonalnego Tarnobrzeg są drogi krajowe DK77 i DK9, a także uzupełniające: wojewódzkie DW723, DW758, DW854, DW871, DW872 oraz DW985.
- Układ sieci drogowej i kolejowej skoncentrowany jest w zachodnim rejonie obszaru funkcjonalnego Tarnobrzeg.
- Dobrze skomunikowane względem rdzenia są gminy Baranów Sandomierski, Nowa Dęba (pod kątem połączenia z województwem świętokrzyskim, Radomiem i Rzeszowem) oraz Gorzyce (pod kątem przepływu w kierunku Stalowej Woli).
- Obszarem o mniejszej dostępności drogowej względem miasta rdzenia jest część wschodnia obszaru funkcjonalnego Tarnobrzeg.
- Zauważalne są silne powiązania Tarnobrzega ze Stalową Wolą, ale też z Sandomierzem (woj. świętokrzyskie). Koncentracja miejsc pracy w ramach tzw. Czwórmieścia wymaga rozwoju kolei komunikującej ww. obszary aktywności gospodarczej oraz północną część województwa.

- W rejonie obszaru funkcjonalnego Tarnobrzeg usytuowany jest pięciokierunkowy węzeł kolejowy.
- Największa gęstość sieci kolejowej widoczna jest w północnej, zachodniej oraz południowej części obszaru funkcjonalnego.
- Jedynie gmina Grębów nie posiada połączenia kolejowego z miastem-rdzeniem.
- W Tarnobrzegu miejskie linie autobusowe obsługiwane są przez firmę Polkar MPK Tarnobrzeg oraz przedsiębiorstwo Miejskiej Komunikacji Samochodowej Sp. z o. o. Obsługiwanych jest 11 tras, które przebiegają wewnątrz granic administracyjnych miasta oraz jedna w kierunku Sandomierza.
- Wewnątrz obszaru funkcjonalnego Tarnobrzeg działalność prowadzą także inni, prywatni operatorzy.

Rysunek 17. Sieć transportowa w obszarze funkcjonalnym Tarnobrzeg

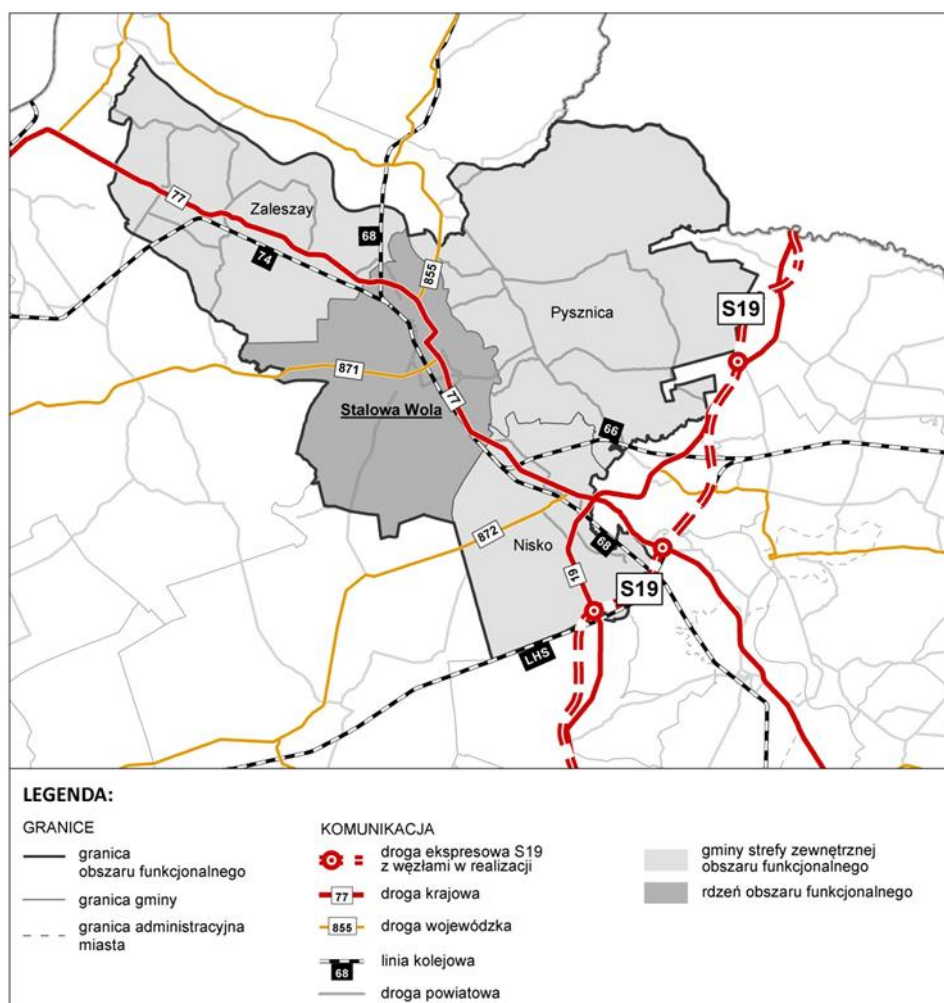


Źródło: *Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim*, PBPP w Rzeszowie, 2020.

1.4.2.6. Obszar Funkcjonalny Stalowa Wola

- Układ drogowy wewnątrz obszaru funkcjonalnego Stalowa Wola jest dość rozbudowany.
- Głównymi ciągami drogowymi na terenie obszaru funkcjonalnego Stalowa Wola są drogi krajowe DK19 i DK77, a także uzupełniające układ, drogi wojewódzkie DW871, DW872, DW858 oraz DW855.
- Gminy obszaru funkcjonalnego Stalowa Wola są ze sobą wyraźnie powiązane.
- Jedynie gmina Pysznica jest skomunikowana w nieco mniejszym stopniu.
- Poprawa dostępności wewnątrz obszaru będzie możliwa dzięki oddaniu do użytku drogi ekspresowej S19 z węzłami, a także obwodnicy Niska i Stalowej Woli. Na terenie obszaru funkcjonalnego Stalowa Wola funkcjonuje czterokierunkowy węzeł kolejowy.

Rysunek 18. Sieć transportowa w obszarze funkcjonalnym Stalowa Wola



Źródło: *Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim*, PBPP w Rzeszowie, 2020.

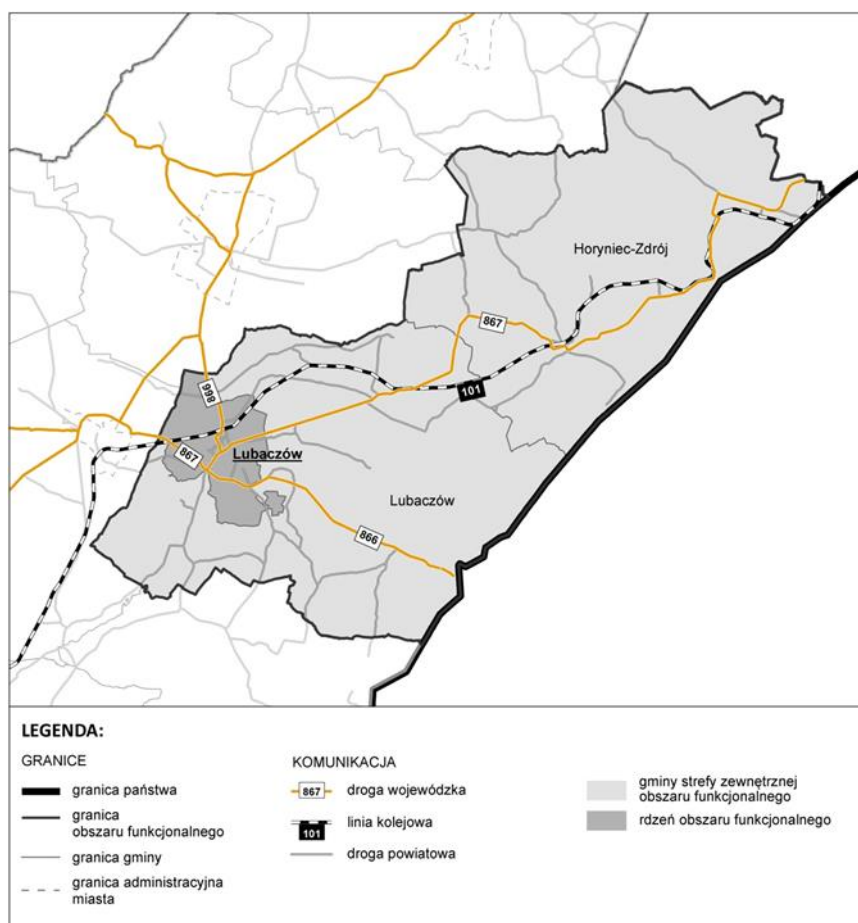
- Na północy krzyżują się linie 74 (istotna dla gminy Zaleszany) oraz 68 (łącząca gminy strefy zewnętrznej obszaru z wyjątkiem gminy Pysznica).
- Przez gminę Nisko przechodzi także linia kolejowa nr 66 oraz 65 – fragment Linii Hutniczej Szerokotorowej w układzie równoleżnikowym.

- Koncentracja miejsc pracy w Stalowej Woli oraz Nisku wymaga rozwoju kolei w ramach tzw. Czwórmieścia komunikującej obszary aktywności gospodarczej oraz północną część województwa.
- W celu poprawy funkcjonowania transportu publicznego na terenie obszaru funkcjonalnego Stalowa Wola realizowany został projekt Mobilny MOF Stalowej Woli, sfinansowany ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego 2014-2020.
- W ramach projektu m.in.: zakupiono autobusy elektryczne i niskoemisyjne, zainstalowano system dynamicznej informacji pasażerskiej, rozbudowano infrastrukturę drogową, utworzono nowe linie, a także powołano Centrum Kierowania Ruchem komunikacji miejskiej, w którym znajduje się podgląd z kamer zamontowanych na przystankach i w autobusach. W celu wspierania transportu publicznego wybudowano również: parkingi „Park&Ride” oraz „Bike&Ride”, nowe wiaty przystankowe oraz wyposażono je w stojaki na rowery oraz elementy małej architektury. Powstał również system ścieżek rowerowych, a także Centrum Przesiadkowe z zadaszonym Miejscem Obsługi Rowerzystów.
- Za obsługę komunikacji miejskiej w Stalowej Woli odpowiedzialny jest Zakład Komunikacji Miejskiej. Transport miejski funkcjonuje w obrębie dwóch stref na terenie miasta, gminy Stalowa Wola, gmin obszaru funkcjonalnego: Pysznica, Zaleszany, Nisko oraz gminy Radomyśl nad Sanem. Gminy te obsługuje 15 stałych linii autobusowych.
- Uzupełnieniem siatki połączeń obszaru funkcjonalnego Stalowa Wola są przejazdy oferowane przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli oraz innych, prywatnych przewoźników.

1.4.2.7. Obszar Funkcjonalny Lubaczów

- W obrębie obszaru funkcjonalnego Lubaczów występuje układ drogowy o niskiej gęstości.
- Podstawą szkieletu układu są jedynie dwie drogi wojewódzkie: DW866, przebiegająca z północy w kierunku przejścia granicznego z Ukrainą w Budomierzu, oraz DW867, łącząca gminę Horyniec Zdrój z Lubaczowem.
- Układ sieci kolejowej nie jest rozbudowany, jednak umożliwia połączenie obu gmin z rdzeniem (przebieg linii kolejowej nr 101 w kierunku północno-wschodnim).
- Obszar wymaga doinwestowania i interwencji w zakresie inwestycji drogowych i kolejowych.
- Na terenie obszaru funkcjonalnego Lubaczów nie istnieje komunikacja miejska.

Rysunek 19. Sieć transportowa w obszarze funkcjonalnym Lubaczów



Źródło: *Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim*, PBPP w Rzeszowie, 2020.

1.4.2.8. Obszar Funkcjonalny Mielec

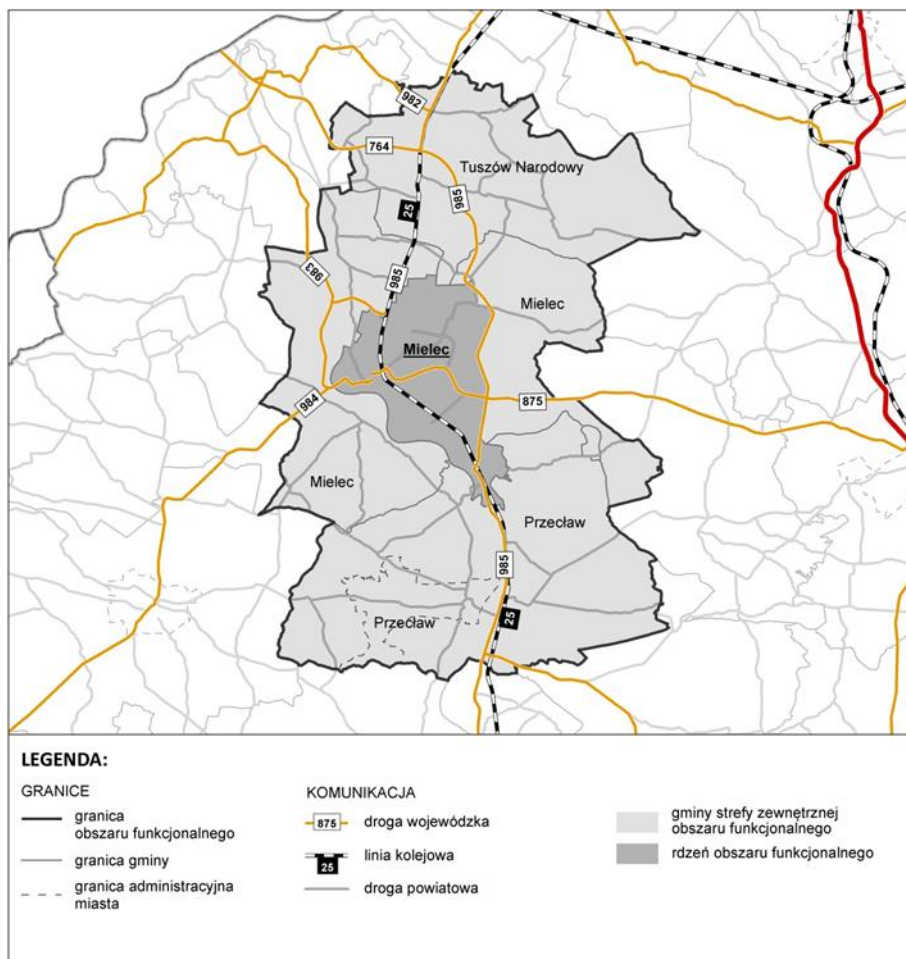
- Sieć drogowa wewnątrz obszaru funkcjonalnego Mielec opiera się na szkieletcie dróg wojewódzkich: DW985, DW875, DW984, DW983, DW986 oraz DW764.
- Większa część strefy zewnętrznej jest skomunikowana z rdzeniem obszaru – Mielcem.
- Jedynie południowo-zachodnia część obszaru nie ma połączenia z miastem-rdzeniem.
- Przez obszar funkcjonalny Mielec przebiega linia kolejowa nr 25 o układzie południkowym. Użytkownicy transportu indywidualnego i autobusowego dzięki przeprowadzonym pracom rewitalizacyjnym⁶, mają alternatywę do zmiany środka transportowego na kolej.
- W Mielcu operatorem komunikacji miejskiej jest Miejska Komunikacja Samochodowa Sp. z o. o.
- Spółka realizuje połączenia autobusowe na 29 trasach skategoryzowanych według czterech grup na obszarze dwóch stref. Dziesięć z nich to linie miejskie i szkolne, osiem to linie miejskie w kierunku Specjalnej Strefy Ekonomicznej Euro-Park Mielec, dwie to

⁶ Inwestycja jest nadal realizowana, a z dniem 01.09.2021 uruchomiono połączenia na tej linii w ograniczonym zakresie.

linie miejskie kursujące w święta, a pozostałe 5 tras to linie podmiejskie, funkcjonujące na terenie gmin należących do obszaru funkcjonalnego Mielec. Istnieje możliwość korzystania ze wspólnego biletu komunikacji miejskiej.

- Na terenie obszaru funkcjonują także przewoźnicy komercyjni.

Rysunek 20. Sieć transportowa w obszarze funkcjonalnym Mielec



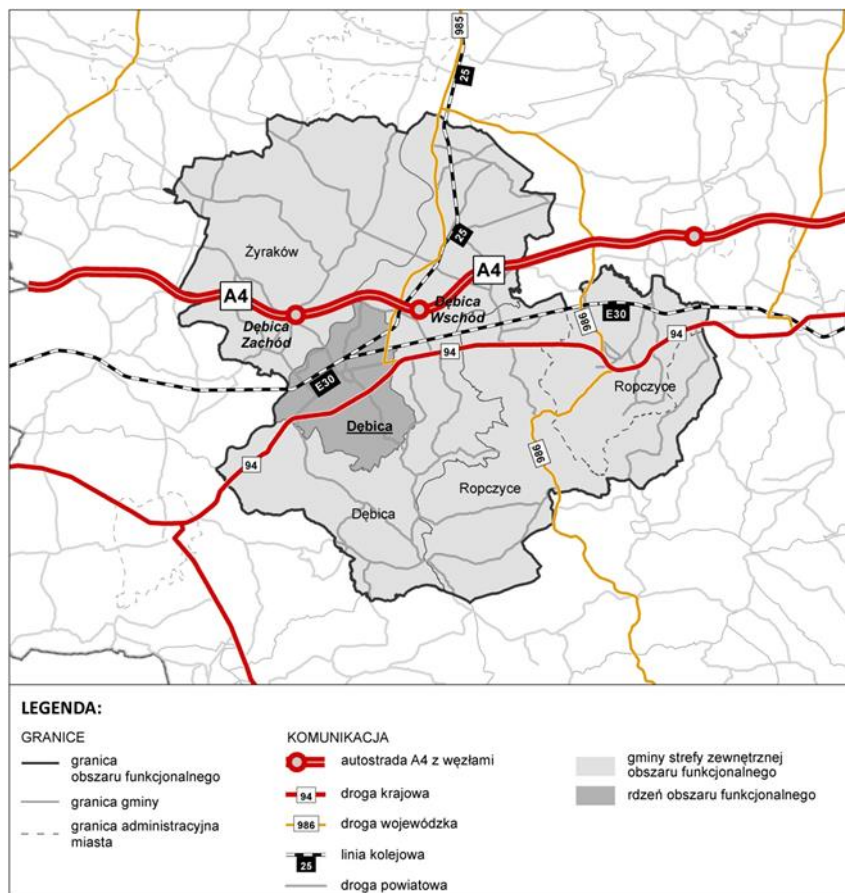
Źródło: *Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim*, PBPP w Rzeszowie, 2020.

1.4.2.9. Duopol Dębica-Ropczyce z obszarem funkcjonalnym

- Obszar funkcjonalny przecina autostrada A4 z węzłami zlokalizowanymi w Dębicy.
- Podstawowymi ciągami drogowymi na terenie obszaru funkcjonalnego Dębica-Ropczyce są: droga krajowa DK94, a także uzupełniające układ, drogi wojewódzkie DW985 i DW986.
- Obszarami o niskiej dostępności względem rdzenia jest południowa oraz północno-zachodnia część obszaru funkcjonalnego.
- Najlepsze połączenie z rdzeniem posiadają obszary położone na osi wschód-zachód.
- Sieć kolejowa opiera się na dwóch liniach. Kluczowy przebieg ma linia nr 91 (E30) relacji Kraków – Rzeszów – Medyka, ułatwiająca podróże pomiędzy rdzeniem obszaru funkcjonalnego a Ropczycami.

- Istotne połączenie kolejowe stanowi także linia nr 25 w kierunku Mielca, wychodząca z węzła w Dębicy.
- Niezwykle ważne jest utworzenie Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego w Dębicy, które stanowiłoby węzeł multimodalny.
- Uzdrowisko Latoszyn stanowiące ważny punkt transportowy obszaru funkcjonalnego.
- Transportem publicznym na terenie duopolu Dębica-Ropczyce zajmuje się Miejska Komunikacja Samochodowa Sp. z o. o. Przewoźnik oferuje połączenia na dziesięciu liniach wewnątrz granic miasta, a także poza jego granicami.
- Uzupełnienie usług świadczonych przez MKS na terenie obszaru oferują także przewoźnicy prywatni.

Rysunek 21. Sieć transportowa w obszarze funkcjonalnym Dębica – Ropczyce



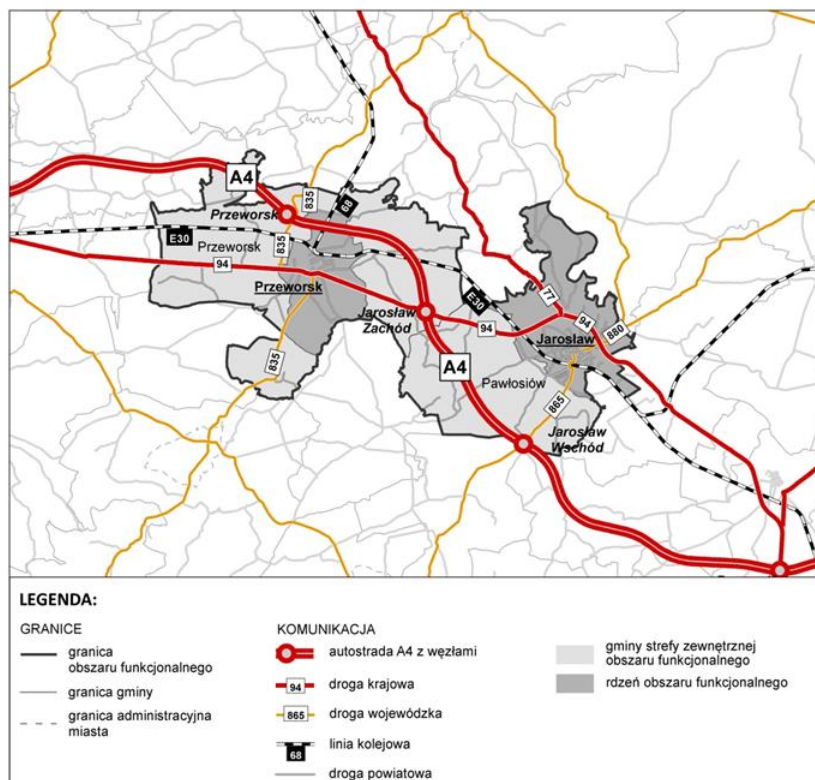
Źródło: *Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim*, PBPP w Rzeszowie, 2020.

1.4.2.10. Duopol Jarosław-Przeworsk z obszarem funkcjonalnym

- Teren obszaru funkcjonalnego Jarosław przecina autostrada A4 z węzłami.
- Sieć drogowa wewnątrz obszaru funkcjonalnego Jarosław-Przeworsk opiera się na szkieletzie dróg krajowych DK94 i DK77 oraz wojewódzkich: DW835, DW870, DW865 oraz DW880.
- Największy wpływ na dostępność wewnętrzną obszaru ma droga krajowa DK94 o relacji równoległej do autostrady A4.

- Ze względu na skupiony charakter przestrzenny obszaru funkcjonalnego, dostępność wewnętrzna w obrębie obszaru jest wysoka.
- Najważniejszym elementem funkcjonowania układu kolejowego w obszarze są połączenia kolejowe realizowane są na linii nr 91 (E30) relacji Kraków – Rzeszów – Medyka.
- Na obszarze funkcjonalnym działa kolej wąskotorowa Przeworsk – Dynów.
- W Jarosławiu komunikacja zbiorowa organizowana jest przez Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o. o. Połączenia odbywają się na siedmiu liniach na obszarze miasta, tylko jedna z nich przebiega także przez fragment sąsiedniej gminy Pawłosiów.
- Połączenia wewnątrz obszaru uzupełnia Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Jarosław.

Rysunek 22. Sieć transportowa w obszarze funkcjonalnym Jarosław – Przeworsk



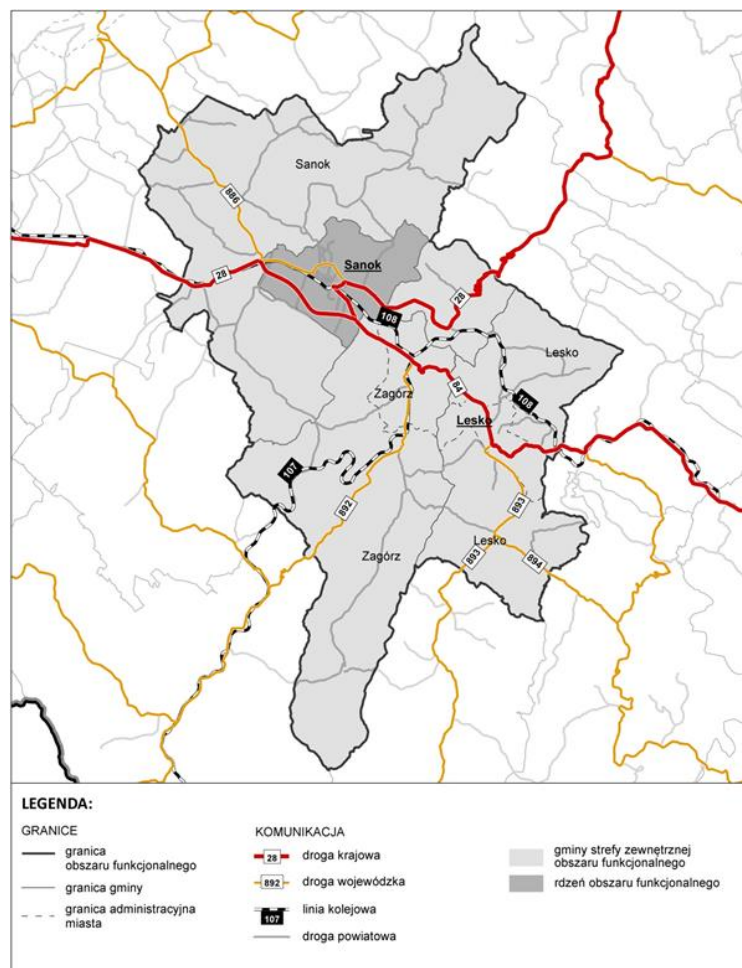
Źródło: *Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim*, PBPP w Rzeszowie, 2020.

1.4.2.11. Duopol Sanok-Lesko z obszarem funkcjonalnym

- Sieć drogowa wewnątrz obszaru funkcjonalnego Sanok-Lesko opiera się na szkieletcie dróg krajowych DK28 i DK84, a także wojewódzkich: DW886, DW892, DW893 oraz DW894.
- Najmniejszą dostępnością wewnętrzną charakteryzuje się teren północny oraz zachodni obszaru.
- Najlepsza dostępność względem rdzenia obszaru występuje w części południowo-wschodniej.

- Oddanie do użytkowania pierwszej części obwodnicy Sanoka znacząco usprawnia przepływ między Sanokiem a Leskiem.
- Brak połączenia kolejowego między rdzeniami oddziałuje negatywnie na migracje między Leskiem a Sanokiem.
- Organizatorem komunikacji zbiorowej w Sanoku jest Zakład Miejska Komunikacja Samochodowa Sanockiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej Sp. z o. o. ZMKS obsługuje 14 linii, z których 8 kursuje wewnątrz Sanoka. Natomiast pozostałe 6 realizowane są poza granice miasta, do gminy Zagórz.
- Połączenia wewnątrz obszaru funkcjonalnego Sanok uzupełniane są przez pozostałych prywatnych przewoźników.

Rysunek 23. Sieć transportowa w obszarze funkcjonalnym Sanok – Lesko



Źródło: *Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim*, PBPP w Rzeszowie, 2020.

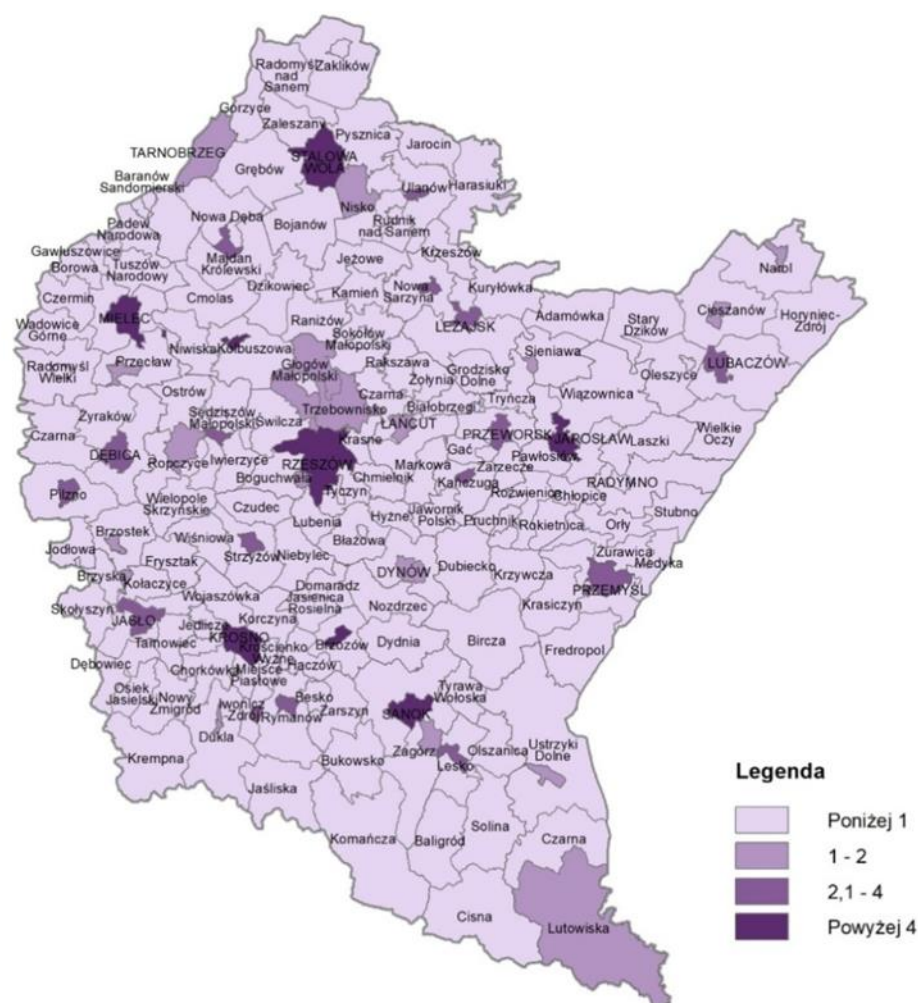
1.5. Przepływy w sieci transportowej

1.5.1. Potoki ruchu osób

1.5.1.1. Dojazdy do pracy

- Analiza dotycząca dynamiki dojazdów do pracy jest bardzo istotna dla planowanego rozwoju infrastruktury drogowej w rejonie niektórych obszarów funkcjonalnych oraz dla rozwoju komunikacji zbiorowej w ich sąsiedztwie. Pozwala bowiem wyodrębnić gminy z największymi potokami ruchu pracowników.
- Województwo podkarpackie cechuje się wysoką mobilnością pracowników.

Rysunek 24. Wskaźnik udziału liczby osób przyjeżdżających do pracy w liczbie osób wyjeżdżających do pracy w ujęciu gminnym (pomiędzy poszczególnymi gminami) w roku 2016 (osoba)



Źródło: *Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim*, PBPP w Rzeszowie, 2020.

- Znaczącą rolę w strukturze przepływów związanych z zatrudnieniem odgrywa Rzeszów, będący bardzo atrakcyjnym rynkiem pracy do którego dojeżdża ponad 44000 osób.

- Największe potoki ruchu płyną do Rzeszowa z gmin ROF oraz z Przemyśla.
- W ROF, największe potoki ruchu płyną do stolicy regionu z gmin o najbardziej intensywnych procesach suburbanizacji, w tym z Trzebowniska (dojeżdża około 10% całkowitej liczby mieszkańców gminy), Boguchwały (ponad 9%) i Świlczy (blisko 11%).
- Na obszarze północno-wschodniej oraz południowo-wschodniej części województwa można zaobserwować najmniejsze potoki ruchu międzygminnych dojazdów do pracy.
- W latach 2011 - 2016 zdecydowanie zwiększyła się mobilność pracowników, więcej osób jest w stanie dojeżdżać do atrakcyjnej pracy oddalonej od swojego miejsca zamieszkania.
- Najwyższy wzrost osób dojeżdżających do pracy odnotowany został poza ROF w gminach położonych w rejonie Jarosławia, Mielca, Stalowej Woli oraz w okolicach Sanoka.
- W mieście wojewódzkim odnotowany został przyrost liczby osób wyjeżdżających do pracy będący zjawiskiem deglomeracji rzeszowskiego rynku pracy na obszar funkcjonalny, polegającym na celowych działaniach zmierzających do rozproszenia nadmiernie skoncentrowanego przemysłu oraz przenoszenia zakładów pracy poza granice miasta.
- Mniejsze przyrosty dojazdów zaobserwowano w miejskich obszarach funkcjonalnych Krosna i Jasła. Także w okolicach Leżajska widoczny jest duży spadek wyjazdów do pracy, powodem którego, może być to, że lokalny rynek pracy stał się dużo bardziej atrakcyjny i pracownicy rezygnują z dojeżdżania do Rzeszowa czy innych większych ośrodków miejskich.
- Wskaźnik udziału osób przyjeżdżających w liczbie osób wyjeżdżających w ujęciu gminnym jest największy w takich miastach jak: Sanok, Krosno, Rzeszów, Mielec, Kolbuszowa, Stalowa Wola, Brzozów i Jarosław.

1.5.1.2. Dojazdy do szkół

- Miasto Rzeszów cechuje wysoki wskaźnik dojazdów do szkół ponadgimnazjalnych, zajmuje on 3 miejsce wśród miast wojewódzkich, co pokazuje jego wysoką atrakcyjność pod względem oferty edukacyjnej.
- Najwięcej osób dojeżdża do szkół z gmin Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego, czyli zlokalizowanych najbliżej miasta.
- Wskaźnik udziału uczniów przyjeżdżających do szkół ponadgimnazjalnych w Rzeszowie w liczbie ludności w wieku 16 - 19 lat przekroczył 70% aż w siedmiu gminach województwa, które nie zawsze graniczą z miastem, co pokazuje, że uczniowie są w stanie zrezygnować ze szkoły w swojej miejscowości na rzecz placówki oferującej lepszy program edukacyjny.

1.5.1.3. Dojazdy do miejsc odpoczynku i rozrywki

- Województwo podkarpackie jest bardzo atrakcyjne pod względem turystycznym, posiada wiele walorów przyrodniczych.
- Najatrakcyjniejsze są rejony Bieszczadów i Beskidu Niskiego oraz Roztocza. Potoki ruchu turystycznego płyną także w kierunku Rzeszowa i większych miast województwa w ramach turystyki biznesowej.
- Część południowa i południowo-wschodnia województwa o największych walorach krajobrazowych, najbardziej przyciągająca turystów, jest bardzo słabo skomunikowana. Turyści w głównej mierze zmuszeni są korzystać z indywidualnych środków transportu, gdyż rejony południowe są bardzo słabo wyposażone w środki transportu publicznego.

- Rejony lokalizacji obszarów chronionych w województwie podkarpackim wydają się być istotnym motorem napędowym dla turystyki. Np. południowa i południowo-wschodnia część województwa podkarpackiego, obejmująca region Bieszczadów i Beskidu Niskiego odwiedzana jest rocznie przez ponad 1/3 turystów przyjeżdżających na Podkarpacie. Na tych terenach znajduje się zdecydowana większość turystycznych obiektów noclegowych województwa. To właśnie w tych częściach regionu zlokalizowane są Bieszczadzki Park Narodowy oraz Magurski Park Narodowy, a w ich bezpośrednim sąsiedztwie znajdują się m.in. parki krajobrazowe.
- Również bardzo ważna jest turystyka uzdrowiskowa w takich miejscach jak Polańczyk Zdrój, Rymanów Zdrój, Iwonicz Zdrój, Horyniec Zdrój czy Łatoszyn. Na tych terenach znajduje się zdecydowana większość uzdrowiskowych obiektów noclegowych województwa.

1.5.1.4. Analiza mobilności

- W województwie podkarpackim obserwowany jest ciągły wzrost ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich. Wzrost ten koncentruje się głównie na najważniejszych ciągach dróg, przede wszystkim na odcinkach prowadzących do największych miast i w przejściach przez miasta.
- Obserwowany jest bezwzględny wzrost liczby posiadanych samochodów osobowych, który koncentruje się głównie w powiatach wzdłuż osi transportowej wschód-zachód w pobliżu autostrady A4.
- Podstawowym środkiem transportu w województwie podkarpackim jest samochód. Podstawową motywację podróży stanowiły relacje pomiędzy domem, a zakupami i usługami, oraz domem, a miejscem nauki. Pod względem czasu trwania podróży najwięcej podróży realizowanych było do 15 min.
- Obszarami, które można uznać za zagrożone wykluczeniem transportowym są: powiat lubaczowski oraz niektóre sąsiadujące z nim gminy powiatów jarosławskiego i przeworskiego, obszar pasm Karpat przebiegających w województwie, w tym powiaty bieszczadzki, leski oraz południowe części powiatów sanockiego, krośnieńskiego i jasielskiego, obszar pogórzy położony pomiędzy Rzeszowem, Sanokiem i Przemyślem (Pogórze Dynowskie i Przemyskie) oraz fragmenty powiatu kolbuszowskiego i tarnobrzeckiego.

1.5.1.5. Potoki ruchu w transporcie publicznym

- Potoki ruchu w pasażerskim transporcie publicznym związane są z generatorami ruchu czyli z miejscami gdzie powstaje ruch i gdzie jest absorbowany. Głównymi kierunkami ruchu pasażerskiego są miejsca pracy i edukacji, szpitale i przychodnie oraz różnego rodzaju miejsca usługowe i rozrywkowe.
- Wiodącym korytarzem transportowym w regionie jest równoleżnikowe połączenie Dębica – Rzeszów – Przemyśl, obsługiwane przez dużą liczbę autobusów i pociągów pasażerskich. Rzeszów stanowi miejsce koncentracji usług publicznych oraz jest głównym rynkiem pracy w województwie, dlatego też odgrywa istotną rolę w powiązaniu obu tych rodzajów transportu.

1.5.1.6. Transport publiczny i natężenie ruchu

- Na terenie województwa podkarpackiego działa 108 przewoźników (stan na dzień październik 2020 r.), realizujących połączenia autobusowe zarówno wewnątrz województwa jak i poza jego granicami.
- Regionami zagrożonymi wykluczeniem z punktu widzenia transportu zbiorowego są w województwie: Bieszczady, zwłaszcza w części na południe od zbiornika solińskiego,

obszar pomiędzy Sanokiem i Przemyślem wzdłuż Sanu po obydwu jego stronach, Beskid Niski, powiat lubaczowski i północna część powiatu jarosławskiego, pojedyncze gminy w strefach pomiędzy Dębicą, Mielcem i Tarnobrzegiem.

- Zauważalna jest tendencja spadkowa w przewozie pasażerów w transporcie autobusowym międzymiastowym, powodem tego może być wzrastająca liczba samochodów osobowych stanowiąca duże zagrożenie dla transportu zbiorowego.

Tabela 5. Ilość wydanych zezwoleń dla linii autobusowych oraz liczba przewoźników realizujących połączenia na terenie województwa podkarpackiego w 2020 r.

Ilość wydanych zezwoleń oraz liczba przewoźników	Wartość
Liczba przewoźników ogółem	108
Łączna ilość wydanych zezwoleń	492
Ilość wydanych zezwoleń na połączenia z/do Rzeszowa	136
Ilość wydanych zezwoleń na przejazd przez Rzeszów	11

Źródło: Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim, PBPP w Rzeszowie, 2020.

- W zakresie transportu autobusowego na terenie województwa podkarpackiego, na podstawie udzielonych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego zezwoleń dla zorganizowania transportu zbiorowego osób działają przewoźnicy, realizujący połączenia autobusowe m. in. do Krakowa, Lublina, Kielc, Warszawy czy Wrocławia. Według danych z 2020 roku na obszarze województwa łącznie wydano 492 zezwolenia. Jednak w porównaniu z rokiem 2015 liczba ta uległa znaczącemu zmniejszeniu. Według dostępnych danych wydano wówczas 687 zezwoleń.

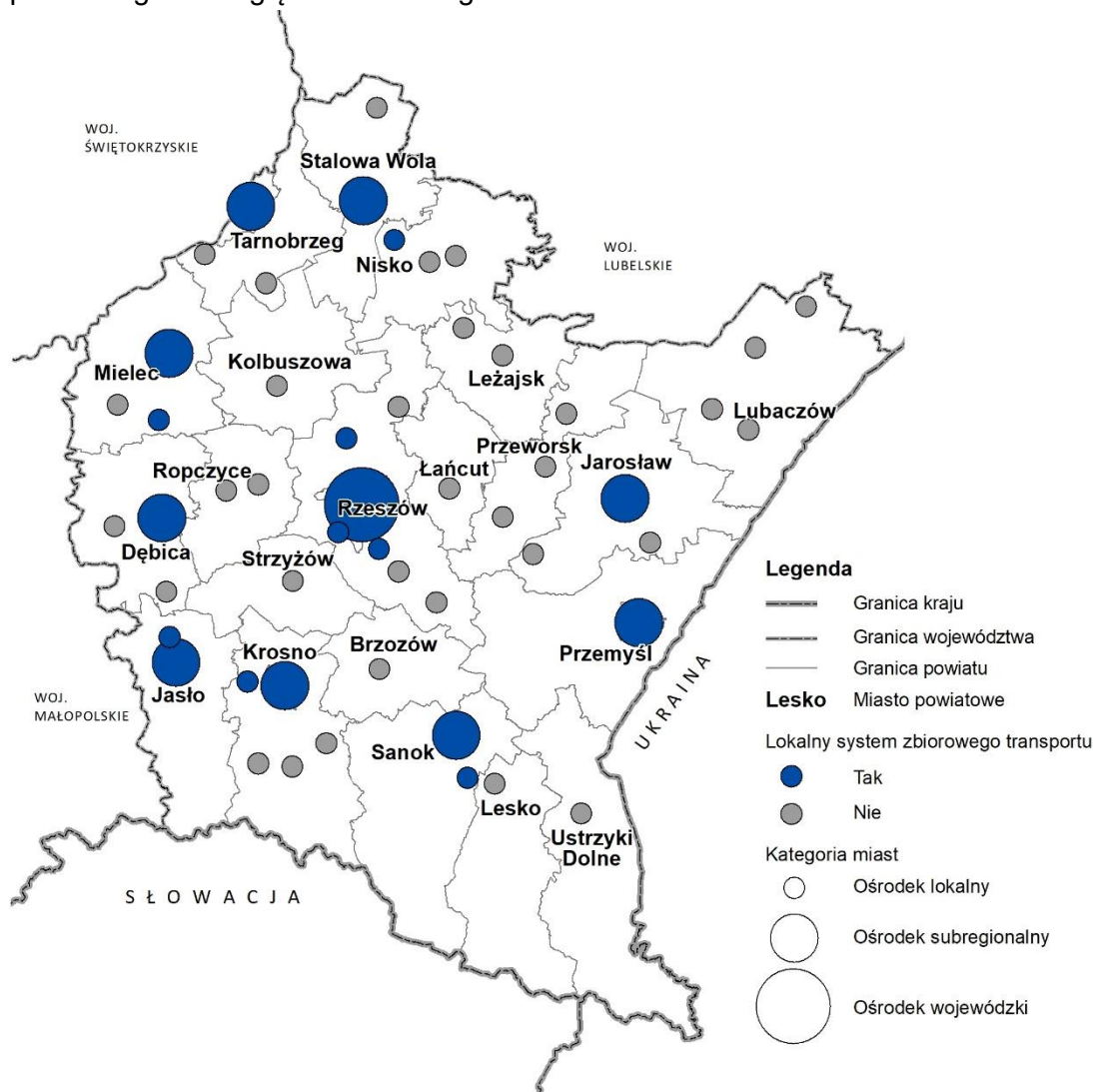
Tabela 6. Lista przewoźników o największym udziale w organizacji połączeń transportu zbiorowego na terenie województwa podkarpackiego w 2020 r.

Przewoźnik	Liczba udzielonych zezwoleń
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Rzeszowie Spółka Akcyjna	46
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o. o. w Leżajsku	44
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Jarosław	44
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli Spółka Akcyjna	29
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Tarnobrzeg Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością	24
PGZK-JASIEL Sp. z o.o.	19
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Jasło Spółka Akcyjna	17
MARCEL Spółka z o. o. Sp. komandytowa	15
NEOBUS POLSKA Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością	14
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o. o. w Przemyśle	11
Transgaz TRAVEL	10

Źródło: Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim, PBPP w Rzeszowie, 2020.

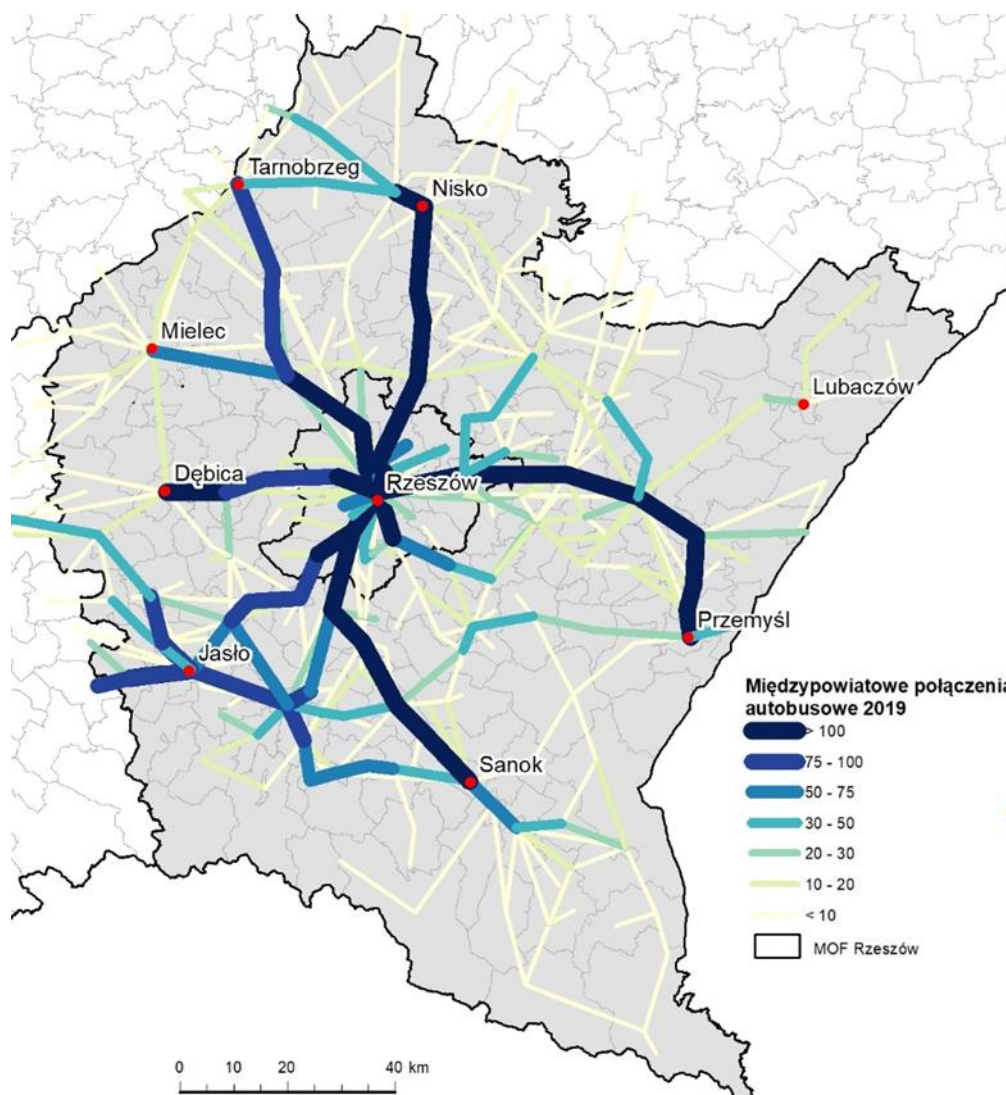
- Znacząca ilość ww. wydanych zezwoleń w 2020 roku (niemal 30% ze wszystkich udzielonych przez Marszałka) dotyczy połączeń rozpoczynających lub kończących się w Rzeszowie, co świadczy o wysokim stopniu skomunikowania rdzenia Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego z pozostałym obszarem województwa. Dodatkowo przez centrum przechodzi 11 połączeń, gdzie przystanek w Rzeszowie jest przystankiem tranzytowym.

Rysunek 25. Identyfikacja miast z funkcjonującym lokalnym systemem zbiorowego transportu publicznego z uwzględnieniem rangi ośrodka



Źródło: Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim, PBPP w Rzeszowie, 2020.

Rysunek 26. Międzypowiatowe połączenia autobusowe w województwie podkarpackim w 2019 r.



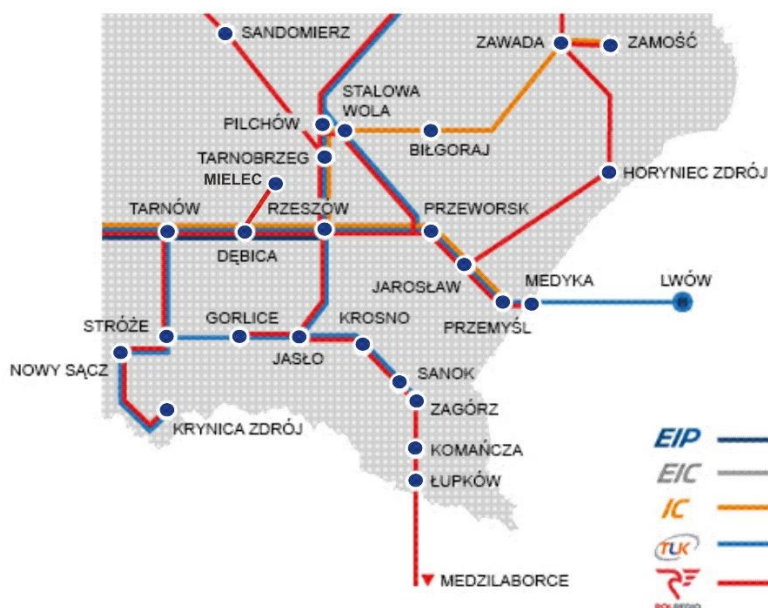
Źródło: T. Komornicki, P. Rosik, P. Duma, S. Goliszek, B. Szejgiec-Kolenda, Raport końcowy. *Rozwój transportu w województwie podkarpackim w perspektywie do 2030*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego, Polska Akademia Nauk, Warszawa 2020.

- Współczynnik zarejestrowanych samochodów osobowych wzrasta na terenach o ograniczonej dostępności komunikacji zbiorowej. Można stąd wnioskować, że posiadanie samochodu osobowego jest warunkowane niedostateczną obsługą przez transport zbiorowy.
- Województwo podkarpackie charakteryzuje się słabo rozwiniętą siecią kolejowych połączeń pasażerskich.
- Ze względu na wzrastające koszty realizacji usług przewozowych oraz coraz mniejsze zainteresowanie ofertą przewozową pasażerów dochodzi do likwidacji lub ograniczeń kursów na najrzadziej uczęszczanych trasach.
- Obszary województwa cechujące się złą dostępnością do transportu kolejowego obsługiwane są przez konkurencyjną komunikację autobusową, co czyni chęć poprawy

dostępności do kolejowych usług pasażerskich rozwiązaniem nieefektywnym i mało logicznym.

- Zarówno transport kolejowy jak i autobusowy odgrywają znaczną rolę na połączeniach ze stolicą województwa - miastem Rzeszów.
- Dobrze zintegrowane układy transportowe posiadają miasta tj.: Rzeszów, Krosno, Jasło, Jarosław, Przeworsk, Sanok, Mielec, Stalowa Wola i Leżajsk, natomiast stosunkowo słabiej rozwinięty układ transportowy posiadają: Dębica, Tarnobrzeg i Przemyśl.

Rysunek 27. Schemat połączeń kolejowych na terenie województwa podkarpackiego w 2020 r.⁷



Źródło: Opracowanie PBPP w Rzeszowie na podstawie: <https://www.intercity.pl/pl/site/dla-pasazera/oferty/krajowe/tylko-dobre-polaczenia-razem-w-polske-z-intercity-i-polregio/>

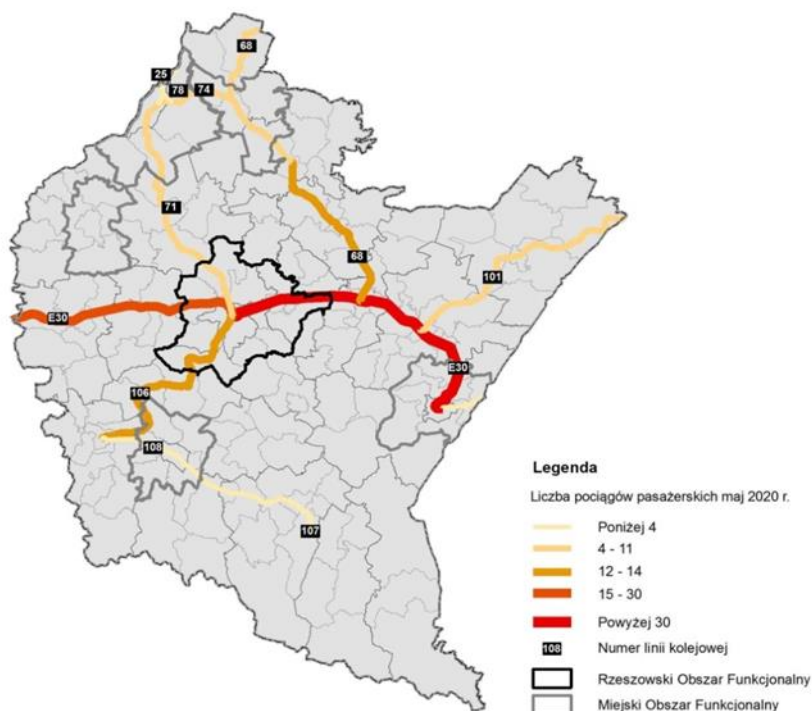
Przyczyny niskiego wykorzystania publicznego transportu zbiorowego należy wiązać z aspektami wpływającymi na zagrożenie wykluczeniem transportowym. Wykorzystanie transportu publicznego w ograniczonym zakresie wynika zatem m.in. z:

- depopulacji – np. powiat lubaczowski oraz niektóre sąsiadujące z nim gminy powiatów jarosławskiego i przeworskiego, to obszary o zmniejszającej się liczbie mieszkańców, charakteryzujące się zachwianą strukturą demograficzną.
- sezonowości – np. w karpackiej części regionu obsługa transportem publicznym jest uzależniona nie tylko od gęstości zaludnienia (na terenach najbardziej peryferyjnych jest bardzo słaba), ale bywa też tylko sezonowa i uruchamiana na potrzeby obsługi ruchu turystycznego.
- rozproszona sieć osadnicza na obszarach górskich jako czynnik sprzyjający niskiemu wykorzystaniu.
- rozproszenie miejsc pracy (brak kierunków z dużymi potokami, co gwarantuje opłacalność operatorom).

⁷ Linia nr 25 na odcinku Dębica – Mielec oddana została do użytkowania w 2021 r.

Z powyższymi czynnikami związany jest z kolei stały, lub okresowy słaby popyt na usługi transportu zbiorowego, a to z kolei wpływa na ich niską lub czasową podaż.

Rysunek 28. Średniodobowa liczba pociągów pasażerskich w województwie podkarpackim w maju 2020 r.



Źródło: *Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim*, PBPP w Rzeszowie, 2020.

- Port lotniczy w Rzeszowie jest ósmym z największych pod względem liczby obsługiwanych pasażerów lotnisk w kraju. Liczba obsługiwanych pasażerów w porcie lotniczym Rzeszów – Jasionka z roku na rok rośnie, natomiast od 2013 r. jego udział w łącznej liczbie obsługiwanych pasażerów na wszystkich lotniskach w Polsce sukcesywnie spada.
- Kryzys wywołany przez globalną pandemię COVID-19 szczególnie doświadczył przemysł lotniczy, objawiając się znacznym spadkiem liczby przewożonych pasażerów. Faktyczne skutki będą zależne od czasu trwania pandemii oraz innych czynników jak stopnia zaufania konsumentów do podróży lotniczych, warunków ekonomicznych itp.

1.5.2. Przewóz towarów

- W lądowych przewozach towarów najczęściej wykorzystywany jest transport drogowy.
- Największy udział w przewozach ładunków w podkarpackim miały przewozy wewnątrz województwa.
- W ruchu kolejowym/towarowym zaznaczają się dwa główne ciągi transportowe i stanowią je: linia nr 91/magistrala E-30 oraz linia nr 68 relacji Lublin-Przeworsk. Ważnym korytarzem towarowym służącym głównie przewozom tranzytowym jest także Linia Hutnicza Szerokotorowa.

- Kluczową rolę w dalszym rozwoju transportu towarowego w województwie podkarpackim będą odgrywać terminale drogowo-kolejowe, a przyszłość dla transportu towarowego stanowić będzie przewóz ładunków skonteneryzowanych transportem intermodalnym.
- Transport lotniczy/powietrzny opiera się na środkach transportu, które stanowią statki powietrzne z kategorii samolotów i śmigłowców, obecnie jest on najnowocześniejszą i dynamicznie rozwijającą się gałęzią transportu. Pozwala bowiem na bardzo szybkie dotarcie do wyznaczonego celu i jest jednym z najbezpieczniejszych środków transportu towarów. Według stanu na grudzień 2021 r. na lotnisku Rzeszów-Jasionka realizują transport towarowi następujący przewoźnicy: LOT Cargo, Lufthansa Cargo, Turkish Cargo.

1.6. Koszty eksploatacji i konserwacji istniejącej infrastruktury

Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 470 z późn. zm.), w art. 2 wprowadziła podział dróg ze względu na funkcje w sieci drogowej na następujące kategorie:

1. drogi krajowe;
2. drogi wojewódzkie;
3. drogi powiatowe;
4. drogi gminne.

Artykuł 2a tej ustawy stanowi, że drogi krajowe są własnością Skarbu Państwa a drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne są własnością właściwego samorządu województwa, powiatu lub gminy. Koszty utrzymania, eksploatacji i konserwacji istniejącej sieci dróg ponoszą ich zarządcy. W przypadku dróg krajowych zadania zarządu na terenie województwa podkarpackiego wykonuje Oddział Wojewódzkiej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Rzeszowie (GDDKiA). Drogami wojewódzkimi zarządza Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie, który jest jednostką budżetową finansowaną przez Samorząd Województwa Podkarpackiego i jako jednostka organizacyjna wykonuje zadania w zakresie planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg, zgodnie z ww. ustawą.

Według informacji pozyskanych z GDDKiA – Oddział w Rzeszowie, koszty utrzymania sieci dróg krajowych w województwie podkarpackim w latach 2014 – 2019 wzrosły o ok. 60%, przy czym w latach 2014 - 2018 rosły niemal liniowo o ok. 12% rocznie, natomiast w 2019 roku ustabilizowały się na poziomie roku 2018.

Wydatki ponoszone na utrzymanie infrastruktury drogowej rokrocznie wzrastają. Na uwagę zasługuje fakt, iż koszty utrzymania dróg krajowych wzrosły z poziomu 65,2 mln zł w 2014 roku do 103,9 mln zł w 2019 roku. Równocześnie przewiduje się dalszy wzrost kosztów utrzymania o ponad 15% w 2020 roku, tj. do poziomu 120,3 mln zł;

Tabela 7. Koszty utrzymania dróg krajowych w latach: 2014-2019

Rok	Koszty w mln złotych
2014	65,2
2015	72,6
2016	86,0
2017	97,1

Rok	Koszty w mln złotych
2018	103,7
2019	103,9

Źródło: *Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim*, PBPP w Rzeszowie, 2020.

Koszty bieżące utrzymania dróg wojewódzkich w latach 2014 – 2019 wzrosły o ok. 38% z tym, że w latach 2015 – 2019 kształtowały się na porównywalnych poziomach z lekką (8%) tendencją spadkową.

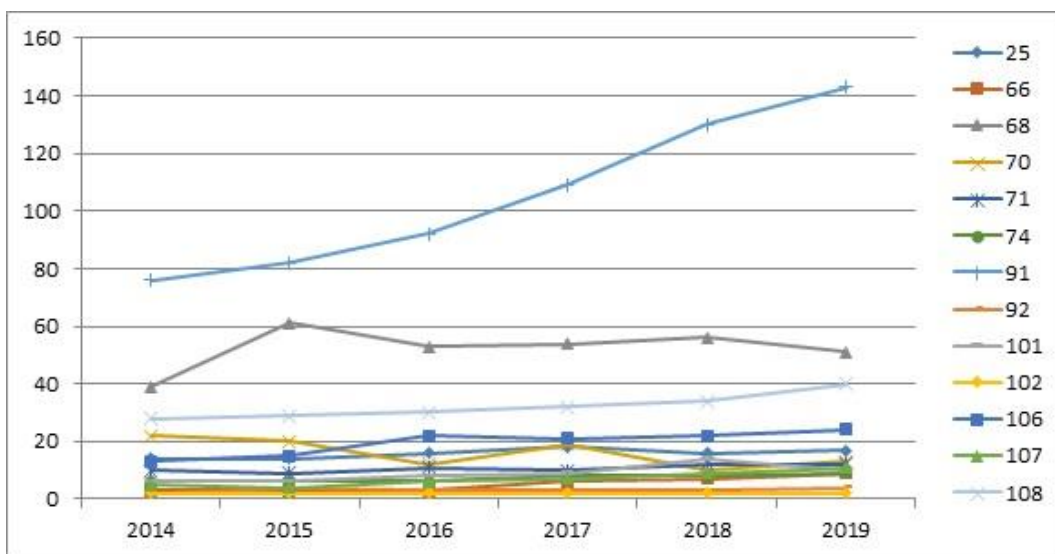
Tabela 8. Koszty utrzymania dróg wojewódzkich w latach: 2014-2019

Rok	Koszty ogółem w złotych	Koszty poniesione przez samorząd województwa w złotych	Dotacja z budżetu państwa w złotych
2014	32 785 577,50	32 785 577,50	-
2015	49 054 019,35	29 149 826,16	19 905 193,19
2016	44 617 766,45	30 826 613,45	13 791 153,00
2017	47 685 203,77	32 896 196,77	14 789 007,00
2018	40 618 877,85	24 178 226,85	16 440 651,00
2019	45 281 446,35	26 806 701,35	18 474 745,00

Źródło: *Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim*, PBPP w Rzeszowie, 2020.

Na podstawie informacji pozyskanych od PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. koszty utrzymania i eksploatacji linii kolejowych na terenie województwa podkarpackiego były bardzo zróżnicowane. Najwyższe koszty utrzymania i eksploatacji w latach 2014 - 2019 zostały poniesione na liniach 91, 68, 108, 106, 25. Zróżnicowana była także dynamika wzrostu kosztów na poszczególnych liniach, która kształtowała się w przedziale 30% do 90%.

Wykres 1. Koszty utrzymania linii kolejowych w województwie podkarpackim (o znaczeniu państwowym i regionalnym) w mln złotych, w latach 2014-2019



Źródło: *Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim*, PBPP w Rzeszowie, 2020.

- Pośrednio, wzrastające koszty utrzymania dróg krajowych wiążą się z oddawaniem do użytkowania nowych odcinków dróg, w tym S19, która jest bardzo ważną trasą dla dostępności zewnętrznej regionu.
- Koszty utrzymania dróg wojewódzkich kształtują się w latach 2014-2019 na poziomie porównywalnym, tj. od 32 mln zł do 49 mln zł, co sugeruje w miarę stabilny poziom wydatków obciążających budżet regionalny.
- Wydatki ponoszone na utrzymanie infrastruktury kolejowej, w tym wchodzącej w skład sieci bazowej i kompleksowej TEN-T rokrocznie wzrastają. Należy zauważyć, iż koszty utrzymania linii nr 91 (sieć bazowa TEN-T) wzrosły z poziomu 76,7 mln zł w 2014 roku do 144,0 mln zł (o 88%) w 2019 roku. O około 30% wzrosły koszty utrzymania linii nr 68 i 74 (sieć kompleksowa TEN-T).
- Relatywnie wysokie koszty utrzymania, prowadzenia ruchu kolejowego i administrowania dotyczą następujących linii w województwie podkarpackim: nr 108 relacji Stróże - Krościenko, nr 70 relacji Włoszczowice - Chmielów, nr 106 relacji Rzeszów Główny - Jasło oraz nr 25 relacji Łódź Kaliska – Dębica.
- Na liniach kolejowych nr 25, 106 i 108 dokonano dużych inwestycji dotyczących poprawy ich stanu, a ruch pasażerski jest na nich ożywiany. Natomiast wyrobienie nawyków w takim stopniu by wzrosła liczba pasażerów wymaga dłuższego, nawet kilkuletniego okresu.
- Zaangażowanie dużej ilości środków na modernizację/przebudowę linii kolejowych (znaczące zachęty dla pasażerów) zwiększają oczekiwania na jeszcze skuteczniejsze efekty poprawy konkurencyjności transportu kolejowego względem transportu drogowego.
- Konieczna jest kontynuacja prac na liniach kolejowych województwa, aby w znaczący sposób podnieść atrakcyjność transportu kolejowego i przywrócić jego rangę.

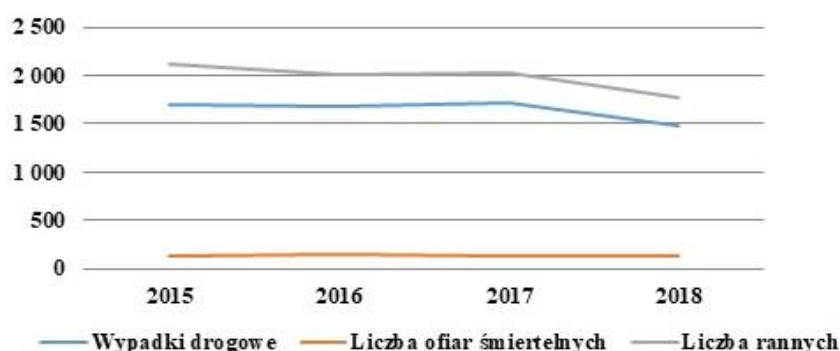
1.7. Wpływ transportu na bezpieczeństwo i środowisko

Rozwój gospodarczy nie byłby możliwy bez rozwoju środków transportu osób i towarów, niemniej jednak skutkuje on także niekorzystnym oddziaływaniem na uczestników ruchu oraz na środowisko.

Wzrost natężenia ruchu a także stan techniczny dróg wpływa na poziom bezpieczeństwa ruchu. Według danych statystycznych Komendy Głównej Policji, liczba wypadków drogowych oraz liczba poszkodowanych, odniesiona do 100 tys. mieszkańców województwa podkarpackiego, w 2018 roku kształtowała się nieco poniżej średniej krajowej i wynosiła:

- Wskaźnik liczby wypadków na 100 tys. mieszkańców – 69,6 (w kraju 82,5);
- Wskaźnik liczby zabitych na 100 tys. mieszkańców – 8,9 (w kraju 7,5);
- Wskaźnik liczby rannych na 100 tys. mieszkańców – 83,4 (w kraju 97,3)

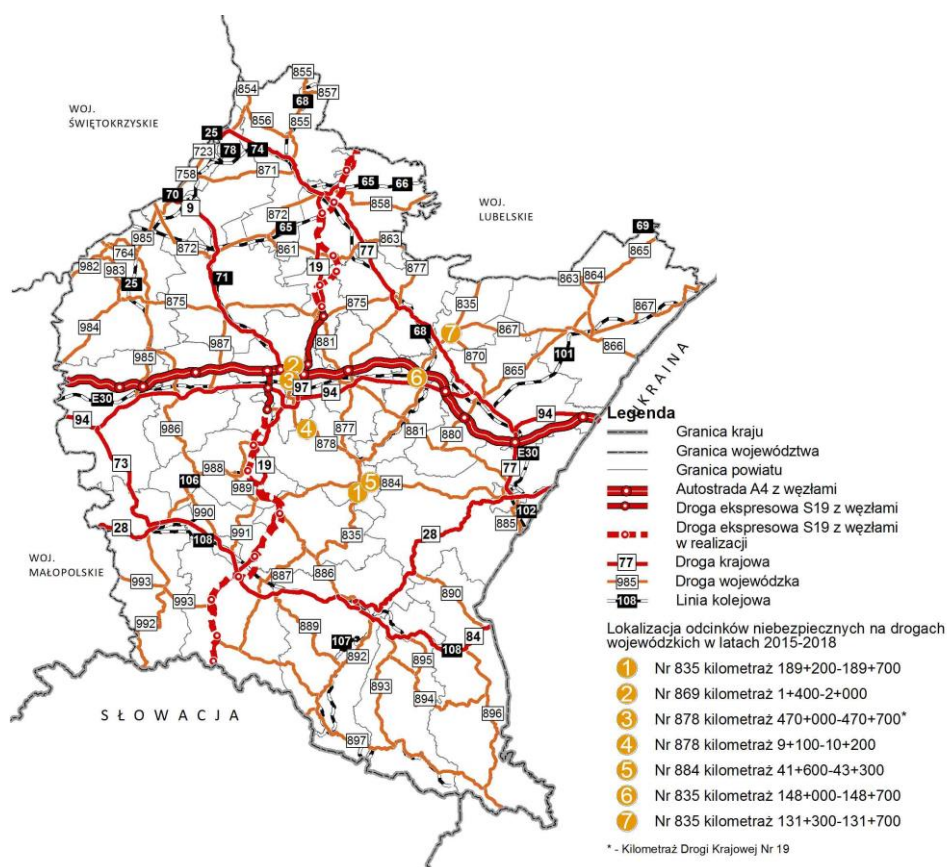
Wykres 2. Ilość wypadków drogowych ogółem w latach 2015-2018



Źródło: *Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim*, PBPP w Rzeszowie, 2020.

Ilość wypadków drogowych w powiatach województwa podkarpackiego wg GUS wskazuje, że w latach 2015-2018 najczęściej wypadków było w powiecie: rzeszowskim, dębickim, stalowowolskim, przeworskim, jasielskim oraz mieście Rzeszów, a najmniej w brzozowskim, leskim, bieszczadzkim i lubaczowskim. Największa (42 osoby) łączna liczba ofiar śmiertelnych w okresie 2015-2018 miała miejsce w powiecie rzeszowskim, najmniejsza (2 osoby) zaś w powiecie bieszczadzkim.

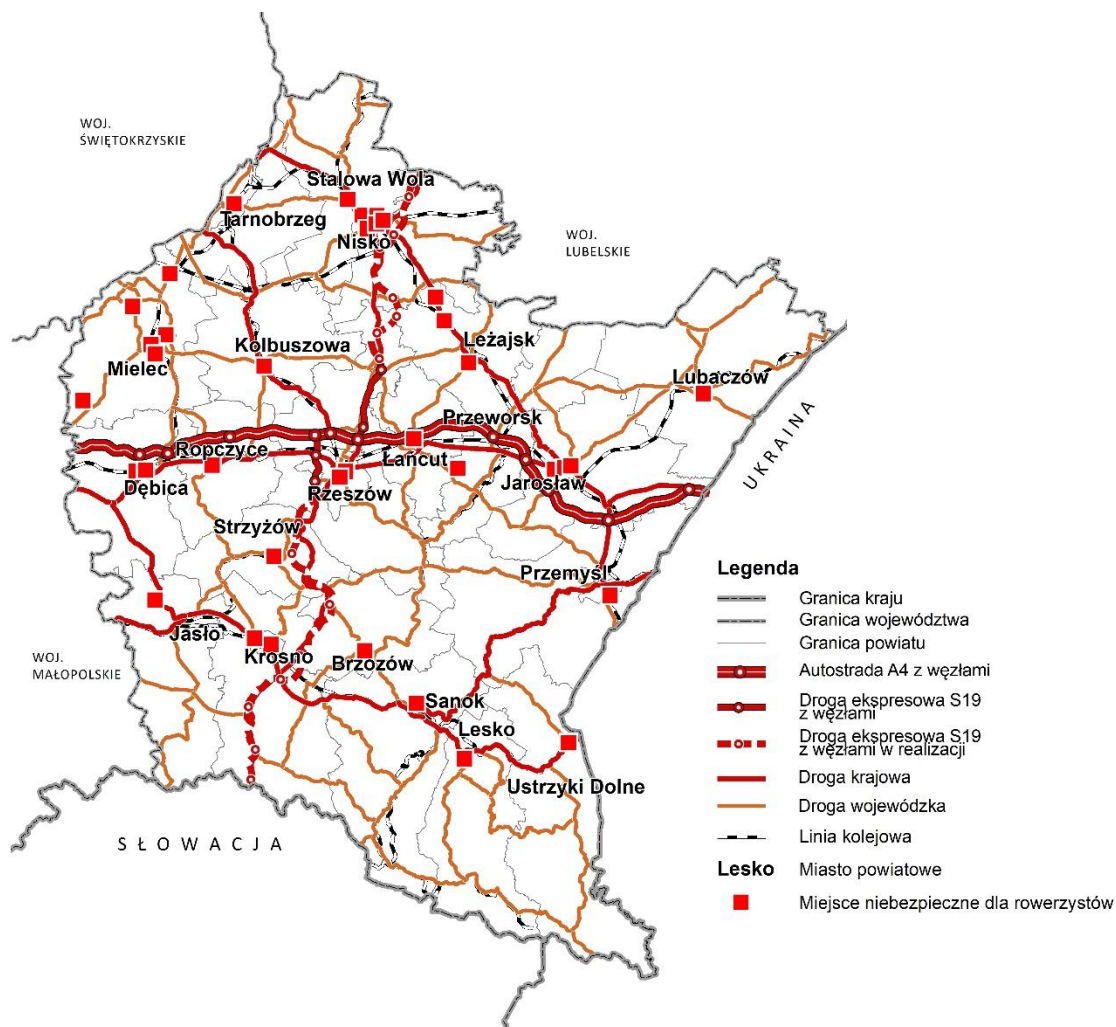
Rysunek 29. Lokalizacja odcinków niebezpiecznych na drogach wojewódzkich w latach 2015-2018



Źródło: *Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim*, PBPP w Rzeszowie, 2020.

W latach 2015 – 2018 zanotowano stały spadek liczby wypadków i uszkodzonych. Niekorzystnym zjawiskiem jest jednak wzrost liczby ofiar śmiertelnych na drogach krajowych, pomimo spadku liczby wypadków i rannych. Na drogach wojewódzkich natomiast odnotowano w tym samym okresie zauważalny spadek zarówno liczby wypadków jak i uszkodzonych.

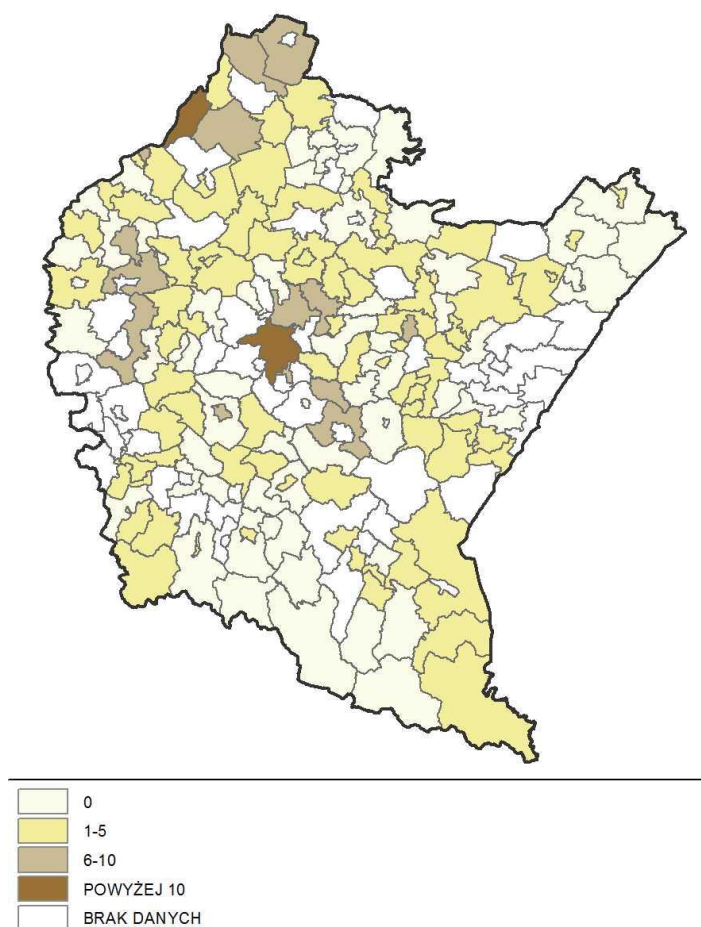
Rysunek 30. Lokalizacja miejsc niebezpiecznych dla rowerzystów na terenie województwa podkarpackiego w 2019 roku



Źródło: *Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim*, PBPP w Rzeszowie, 2020.

Istotnym problemem jest także ilość wypadków drogowych z udziałem rowerzystów. W 2019 roku odnotowano niemal dwukrotny wzrost ofiar śmiertelnych (rowerzystów), pomimo spadku liczby wypadków z udziałem rowerzystów i rannych w wyniku tych zdarzeń.

Rysunek 31. Zdarzenia na drogach wojewódzkich wg gmin w 2020 r. (liczba ofiar śmiertelnych oraz osób rannych).



Źródło: Opracowanie PBPP w Rzeszowie na podstawie danych KWP w Rzeszowie.

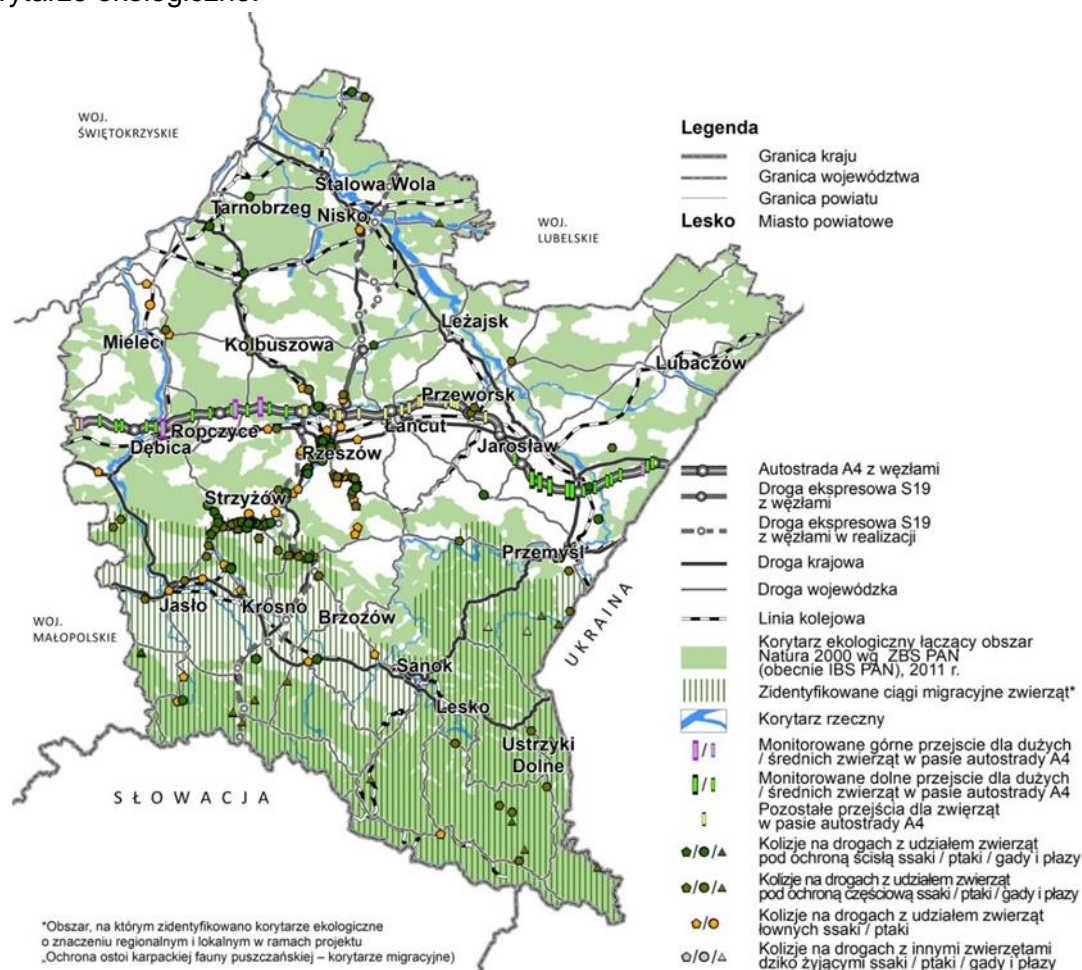
Na mapie wskazano rozkład liczby ofiar śmiertelnych oraz osób rannych w zdarzeniach na drogach wojewódzkich wg gmin w 2020 r. Dane ilustrują i uzasadniają konieczność poprawy bezpieczeństwa. Wskazują ocenę ryzyka dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Liczba wypadków w transporcie kolejowym, których następstwem są ofiary śmiertelne jest w Polsce stosunkowo niska. Bardzo często wypadki w ruchu kolejowym mają miejsce na przejazdach kolejowo-drogowych. Ich ofiarami są przeważnie użytkownicy samochodów będący sprawcami tych wypadków. Na istniejących w województwie podkarpackim liniach kolejowych w latach 2015 – 2019 odnotowano 37 wypadków, w których 8 osób poniosło śmierć a 23 zostało rannych.

Województwo podkarpackie stanowi ważny węzeł komunikacyjny, przez który przebiegają korytarze transportowe o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Dynamiczny rozwój transportu jest istotnym czynnikiem rozwoju gospodarczego i jednocześnie znaczącym źródłem uciążliwości i niekorzystnego oddziaływania na środowisko. Niekorzystnymi efektami i niejako ubocznymi skutkami rozwoju transportu są: hałas, zanieczyszczenie powietrza i pośrednio zanieczyszczenie gleb i wód oraz kolizje z korytarzami ekologicznymi. Najważniejszymi problemami jakie mają związek z migrującymi zwierzętami przez drogi, linie kolejowe i w lotnictwie są kolizje i wypadki ze zwierzętami, oraz wysokie koszty społeczne i materialne tych zdarzeń. Ciągi komunikacyjne tworzą efekt barierowy, prowadzący do fragmentacji siedlisk i krajobrazu. W miejscach kolizyjnych z korytarzami migracyjnymi

zwierząt najczęściej dochodzi do wypadków z udziałem zwierząt, które skutkują dużymi stratami w populacjach zwierząt, zwłaszcza chronionych.

Rysunek 32. Sieć transportowa (istniejąca i projektowana) województwa podkarpackiego a korytarze ekologiczne.



Źródło: *Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim*, PBPP w Rzeszowie, 2020.

Niemal połowa powierzchni województwa (44,9%) z uwagi na cenne walory przyrodniczo-krajobrazowe objęta została różnego rodzaju formami ochrony przyrody. Zastosowane formy ochrony przyrody nie zabezpieczają jednak skutecznie przestrzeni życiowych znacznej liczby gatunków, ponieważ dla ochrony różnorodności biologicznej na poziomie siedliskowym, gatunkowym i genetycznym niezbędne jest zachowanie łączności ekologicznej (korytarzy ekologicznych). Realizacja liniowych inwestycji transportowych powinna już na etapie planowania uwzględniać wszystkie uwarunkowania środowiskowe aby maksymalnie minimalizować niekorzystne zjawiska wynikające z kolizji korytarzy transportowych z korytarzami migracyjnymi zwierząt.

- Negatywny wpływ transportu drogowego na środowisko związany z dużym natężeniem ruchu i kolizjami ciągów migracyjnych zwierząt oraz ich śmiertelnością na drogach, z także z fragmentacją siedlisk przyrodniczych i krajobrazu kumuluje się obecnie w ciągu dróg:

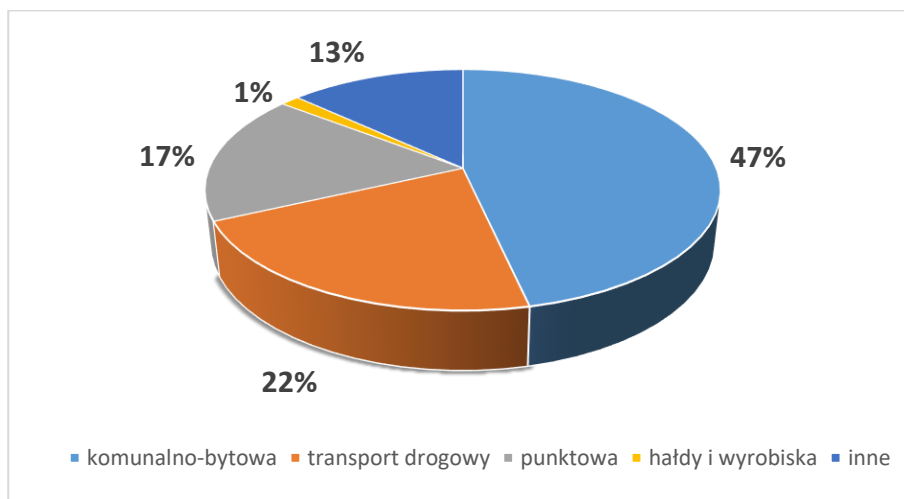
- DK28/DK84 Krosno – Sanok– Ustrzyki Dolne (droga przechodzi przez obrzeża parków krajobrazowych: Gór Słonnych i Ciśniańsko-Wetlińskiego oraz Wschodniobeskidzkiego Obszar Chronionego Krajobrazu);
- DK19 przecinającej paneuropejski korytarz ekologiczny (Korytarz Karpacki);
- DW 988 Rzeszów - Jasło, przecinającej Czarnorzecko-Strzyżowski Park Krajobrazowy, ale występuje również na innych drogach wojewódzkich oraz powiatowych i gminnych, gdzie odnotowuje się dużą liczbę kolizji ze zwierzętami;
- Transport kolejowy, z uwagi na ograniczenie częstotliwości kursowania pociągów i niewielkie prędkości (z wyjątkiem linii nr 91 i 71), wywiera obecnie znacznie mniejszą presję na środowisko niż transport drogowy;
- Transport lotniczy województwa podkarpackiego, w skali kraju ma niewielki wpływ na środowisko, a uciążliwość dla środowiska związana jest z pojedynczymi przelotami samolotów.

Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza w województwie podkarpackim jest emisja pochodząca z sektora komunalno-bytowego (emisja powierzchniowa), ze środków transportu drogowego i wtórnej emisji zanieczyszczeń z dróg (emisja liniowa), oraz z procesów energetycznego spalania paliw i przemysłowych procesów technologicznych (emisja punktowa).

Według bilansu emisji w 2019 r. z terenu województwa podkarpackiego sporządzonego przez KOBiZE⁸ do atmosfery wprowadzonych zostało ogółem 11 664,8 Mg tlenków siarki (3,3% emisji krajowej); 28 856,5 Mg tlenków azotu (4,2% emisji krajowej); 30 602,3 Mg zanieczyszczeń pyłowych PM10 i PM2,5 (5% emisji krajowej); 7,17 Mg benzo(a)pirenu (5,4% emisji krajowej).

Ze źródeł liniowych w województwie podkarpackim wyemitowano do powietrza ogółem 15,33 Mg zanieczyszczeń (22% całkowitej emisji), najwięcej dwutlenku azotu 13,73 Mg

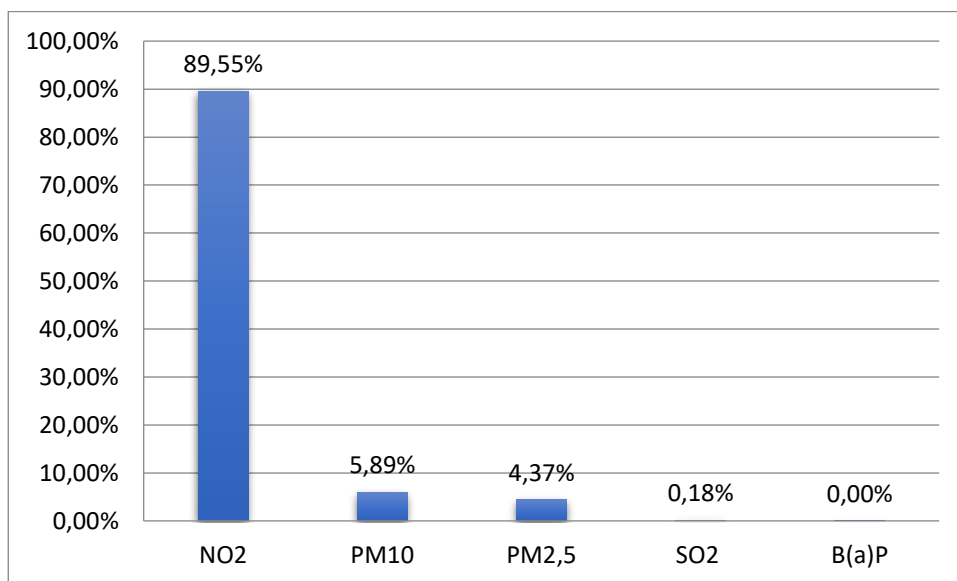
Wykres 3. Udział poszczególnych źródeł emisji na terenie województwa podkarpackiego, ogółem w roku 2019



Źródło: *Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim*, PBPP w Rzeszowie, 2020.

⁸ KOBiZE - Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami

Wykres 4 Udział zanieczyszczeń ze źródeł liniowych w emisji ogółem z terenu województwa podkarpackiego, w roku 2019



Źródło: *Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim*, PBPP w Rzeszowie, 2020.

Największe stężenia zanieczyszczeń występują na skrzyżowaniach i drogach o znacznym natężeniu ruchu, które przebiegają przez obszary położone w zwartej zabudowie, a zwłaszcza w mieście Rzeszów. Na pogorszenie jakości powietrza ma wpływ stale zwiększający się poziom motoryzacji oraz zły stan techniczny dróg. Rozwój elektromobilności przyczyni się do poprawy jakości powietrza, przede wszystkim w dużych aglomeracjach. Również działania nakierowane na podniesienie konkurencyjności kolei (zarówno sieci jak i taboru) będą miały pozytywny wpływ na obniżenie emisyjności gospodarki i ochronę środowiska przyrodniczego

Czynnik, jakim jest brak możliwości całościowego, instytucjonalnego oddziaływania ze strony Samorządu Województwa na system transportowy regionu, jest szczególnie istotny w kontekście ewentualnego wywierania wpływu na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych.

Tabela 9. Emisja wybranych gazów cieplarnianych z sektora transportu w województwie podkarpackim w 2018 r⁹.

Emisja gazów cieplarnianych w sektorze transportu				
Gaz cieplarniany	Ogółem	Dwutlenek węgla	Metan	Podtlenek azotu
Tysiące ton	3129,47	3 129,07	0,29	0,11

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Ochrona Środowiska*, GUS, 2020.

⁹ Należy nadmienić, że zawarte w tabeli informacje nt. emisji gazów cieplarnianych mają charakter poglądowy. Ilość wskazanych zanieczyszczeń jest obliczana w oparciu o metodologię opracowaną przez GUS i dotyczy także emisji gazów cieplarnianych z części systemu transportowego, na które Samorząd Województwa nie ma wpływu lub nie może na nie w sposób pełny oddziaływać.

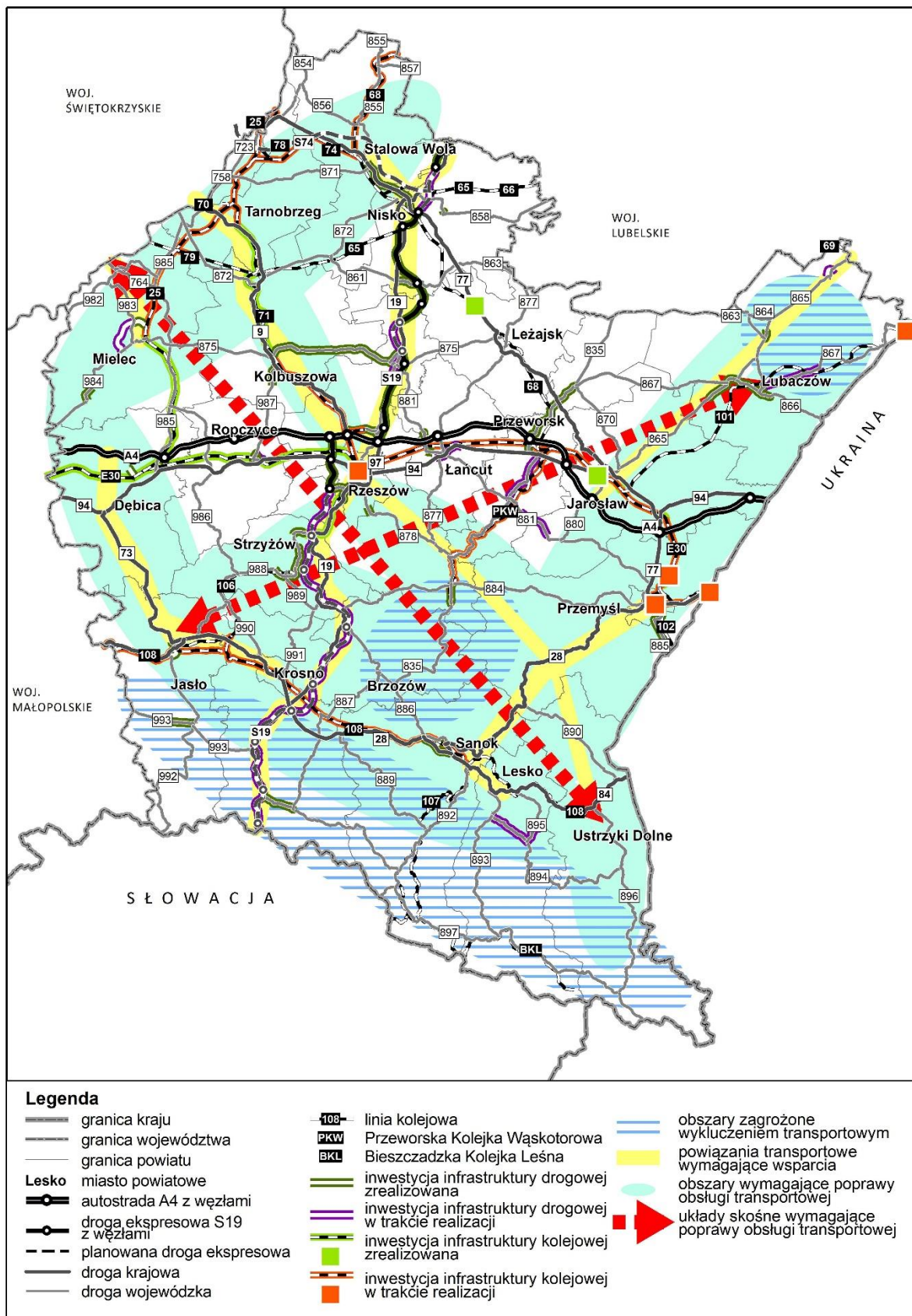
Problematyka dotycząca środowiska naturalnego (kwestii klimatycznych etc.) jest obecna w całym procesie programowania rozwoju systemu transportowego regionu. Ponadto dokumentem powiązany z *projektem Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030* jest *Prognoza Oddziaływania na środowisko*, w której uwzględnione są aspekty środowiskowe/zmian klimatu, a opracowywanie Prognozy jest ściśle powiązane z zawartością pozostałej części Programu. Zadaniem Prognozy jest kontrybuowanie do ogólnych celów zagadnień środowiskowych i klimatycznych.

1.8. Inwestycje infrastrukturalne

W Diagnozie wskazane zostały inwestycje zrealizowane w latach 2014-2020 oraz planowane i rekomendowane do realizacji w ramach nowej perspektywy finansowej (inwestycje planowane do realizacji znajdują się w dalszej części dokumentu, w tabeli pn. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego).

Do najczęściej występujących problemów w procesach inwestycyjnych na sieci transportowej województwa należą m.in.: przedłużające się procedury przetargowe oraz oferty przetargowe przekraczające środki finansowe zabezpieczone na realizację inwestycji, wydłużające się terminy pozyskiwania decyzji administracyjnych, zmiany przepisów prawnych, protesty społeczności lokalnej i organizacji ekologicznych, kolizje z infrastrukturą obcą itp.

Rysunek 33. Najważniejsze inwestycje drogowe i kolejowe zrealizowane oraz będące w trakcie realizacji przy wykorzystaniu Funduszy Europejskich dostępnych w ramach perspektywy finansowej 2014-2020.



Źródło: Opracowanie PBPP w Rzeszowie.

2. Analiza popytowa uzupełniona o wykorzystanie elementów istniejących modeli krajowych

1.1. Analiza popytowa uzupełniona o wykorzystanie elementów istniejących modeli krajowych – wprowadzenie

Na potrzeby tworzenia planu transportowego województwa podkarpackiego wykonano analizę popytową uzupełnioną o wykorzystanie elementów istniejących modeli krajowych.

Plan transportowy zawiera zestawienie tabelaryczne konfrontujące wyniki diagnozy popytu na infrastrukturę i przewozy z wynikami modeli krajowych (m.in. Krajowy Model Ruchu 2007, model PKP PLK, model CUPT, modele naukowe Komar i HGV-Monit). Zastosowanie takiego podejścia wymagało identyfikacji następujących informacji:

- informacji o ruchu źródłowo-docelowym w motywacjach związanych z dojazdami do usług;
- prawidłowej oceny podziału pracy przewozowej w ujęciu modalnym oraz transport indywidualny versus zbiorowy (wykorzystano ankietowe badanie mobilności jakie było zrealizowane w regionie)
- pełnego rozkładu ruchu w transporcie publicznym (lokalne połączenia autobusowe, komplementarność kolej – autobus, a także transport publiczny – indywidualny; zebrano dane z wszystkich jednostek samorządu terytorialnego);
- informacji dla województwa podkarpackiego z różnych wymienionych wyżej modeli krajowych (przygotowano stosowne opracowanie eksperckie).

Model ruchu województwa stanowi podstawowe narzędzie weryfikujące celowość rozbudowy infrastruktury transportowej oraz oceniające kierunki strategiczne rozwoju systemu transportowego. Dzięki dostępowi do takiego narzędzia, możliwym jest weryfikacja zamierzeń inwestycyjnych, opracowanie rankingu najważniejszych inwestycji, ocena zmian w siatce połączeń (zarówno w przypadku konieczności ograniczania oferty, jak i jej rozbudowy). Jest to możliwe, ponieważ model ruchu bazuje na ujęciu, które uwzględnia ścisły związek pomiędzy zagospodarowaniem przestrzennym, jego transportochłonnością, a przede wszystkim między konkurencyjnymi środkami transportu. Przepływy międzygałęziowe pozwalają uwzględnić każdy ze scenariuszy rozwoju i wskazać mocne i słabe strony rozważanych zmian. Mocną stroną analiz jest również ich kompleksowość, która pozwala powiązać kosztochłonne czynniki np. prace przewozową z liczbą pasażerów (jak wpłynie na wielkość potoków pasażerskich ograniczenie liczby kursów).

Z CUPT pozyskano dane dotyczące Zintegrowanego Modelu Ruchu (zwanego także Modelem Krajowym) na potrzeby analizy dla województwa podkarpackiego. Dane zawierają informacje w zakresie opracowanego modelu bazowego na rok 2015 oraz wersji na rok 2019, które tworzą 4 stopniowe modele pasażerskie uwzględniające ruch towarowy na drogach). Dzięki temu uzyskano wyniki rozkładu ruchu między gminami oraz syntetyczny obraz popytu na przewozy/transport/infrastrukturę.

Pełniejsze wykorzystanie modelu CUPT będzie możliwe w następstwie uzupełniania go o kolejne opracowane i udostępniane moduły (np. o część prognostyczną) oraz nowsze dane wprowadzone do niego w ramach jego aktualizacji).

W procesie przygotowania projektu *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030* przyjęto założenie o przygotowaniu regionalnego modelu ruchu na późniejszym etapie prac w ramach stałej procedury spełniania na poziomie

regionalnym warunkowości podstawowej w zakresie unijnego Celu Polityki 3. Zaplanowano autorskie narzędzie lub wykorzystujące dane i informacje przygotowane w ramach Modelu Krajowego połączone z systemem monitoringu dokumentu.

Efektom prac prowadzonych zgodnie z przedstawioną procedurą jest dostęp do modelu transportowego opisującego relacje w skali województwa podkarpackiego. Jest to pełnowartościowe narzędzie stanowiące podstawę do prowadzenia prac analitycznych.

Dane pozyskane w połowie 2021 r. z CUPT, a dotyczące Zintegrowanego Modelu Ruchu (w zakresie opracowanego modelu bazowego na rok 2015 oraz wersji na rok 2019, tworzące stopniowe modele pasażerskie uwzględniające ruch towarowy na drogach), zostały w drodze analizy eksperckiej porównane z wynikami diagnozy systemu transportowego województwa podkarpackiego.

W województwie podkarpackim w latach 2019-2020 r. analiza problemów związanych z transportem, w tym realizacja celów podstawowych regionu, tj. dostępności zewnętrznej, spójności wewnętrznej oraz integracji poszczególnych ROF/MOF, a także, w szerszym ujęciu, celów horyzontalnych związanych z ograniczeniem uciążliwości dla środowiska, multimodalnością, transportem publicznym, bezpieczeństwem w transporcie była związana z realizacją ekspertyz i analiz popytowych w postaci:

- a) Diagnozy Stanu Systemu Transportowego w Województwie Podkarpackim
- b) Raportu końcowego: Rozwój transportu w województwie podkarpackim w perspektywie do 2030 roku.

Oba dokumenty w bardzo dobry sposób przedstawiają diagnozę powiązań funkcjonalnych, potoków ruchu indywidualnego i publicznego, a także zróżnicowania przestrzennego dostępności transportowej w regionie, w tym z wykorzystaniem analiz dostępności potencjałowej. Tym samym istniejące dokumenty wypełniają wskazania JASPERS w „Najlepszych praktykach w zakresie regionalnych planów transportowych (Polska)”, takie jak m.in.: kompleksowe podejście, podejście holistyczne, podejście operacyjne/systemowe. Wypełnione są również główne kroki tworzenia regionalnych planów transportowych oraz cele strategiczne, które odnoszą się bezpośrednio do polityk europejskich.

Powyższe analizy wzbogacono o ocenę popytu w regionie przy wykorzystaniu modelu transportowego CUPT. Aktualnie w województwie podkarpackim wykorzystano również narzędzia w postaci modelu dostępności potencjałowej (analizy prowadzone przez zespół IGIPZ PAN), które umożliwiają prognozowanie zmian dostępności w wyniku zarówno zmian o charakterze infrastrukturalnym (modernizacja dróg i linii kolejowych), jak i zmian w zakresie zmiennych demograficznych (ludność) i ekonomicznych (PKB).

1.2. Zintegrowany Model Ruchu CUPT dla roku 2019 a diagnoza stanu systemu transportowego województwa podkarpackiego

2.2.1 Model CUPT

Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) zajmuje się pracą nad stworzeniem Krajowego Modelu Transportowego (KMT). Wykorzystanie modelu CUPT jest zgodne z wytycznymi JASPERS z kwietnia 2020 roku w zakresie sporządzania regionalnych planów transportowych. Na chwilę obecną (jesień 2021) model opracowany jest jako baza dla oceny projektów krajowych. Jego pełna funkcjonalność w układach regionalnych możliwa będzie po ewentualnym uszczegółowieniu. Mimo to już teraz możliwe jest analizowanie przygotowanej więźby ruchu oraz jego modelowego rozkładu na sieciach transportowych. Jak

już wspomniano, model opracowany został dla roku 2019. Docelowo ma jednak służyć prognozowaniu rozkładów ruchu (do roku 2050) w oparciu o przewidywane zmiany zarówno społeczno-gospodarcze (np. prognozę demograficzną), jak też zmiany w układzie sieci (jej rozbudowę). Będzie to pozwalać na symulowanie rozkładów ruchu po ukończeniu konkretnych projektów. Umożliwi także ocenę przyszłych zmian, jakie wywołane będą np. wyludnianiem się określonych terytoriów. Część prognostyczna modelu nie jest jednak dotąd udostępniona.

Model CUPT jest klasycznym modelem czterostadiowym. Oparty jest na relacjach wzajemnych 2554 rejonów komunikacyjnych (wszystkie gminy oraz tzw. rejonów kordonowe odpowiadające ruchowi zagranicznemu). Dla wszystkich regionów określono zmienne obrazujące ich potencjał ruchotwórczy (takie jak liczba ludności, miejsca pracy, miejsca w szkołach, poziom motoryzacji i inne). Model brał pod uwagę kilka różnych bazowych motywacji podróży pasażerskich (Dom-Szkoła, Dom-Uczelnia, Dom-Inne, Nie Związane z Domem, Dom-Biznes, Biznesowe). Uwzględnił także trzy kategorie wiekowe uczestników ruchu (wiek przedprodukcyjny, produkcyjny, poprodukcyjny) oraz trzy typy gmin zamieszkania (miejska, wiejska, miejsko-wiejska). Dodatkowo brana była pod uwagę dostępność samochodu, a także tzw. koszt uogólniony podróży (czasu podróży, jego wartość monetarna oraz opłaty za korzystanie z poszczególnych środków transportu¹⁰).

Elementami sieciowymi modelu CUPT są sieci drogowa (drogi krajowe, wojewódzkie i niektóre powiatowe), podstawowa sieć drogowa w miastach, linie kolejowe (także obecnie nie wykorzystywane), drogi wodne, lotniska, porty i węzły intermodalne. Ponadto pod uwagę wzięto połączenia transportu publicznego (rozkłady jazdy) o zasięgu krajowym, regionalnym i aglomeracyjnym (w tym kolejowe i autobusowe) oraz obsługiwane przez nie dworce i przystanki.

Model opiera się na algorytmach wyznaczających liczbę podróży, opracowujących macierz przemieszczeń, rozdzielających podróże na transport zbiorowy i indywidualny oraz rozkładających te macierze na sieć transportową. Jest to klasyczna sekwencja ujęcia czterostadiowego, pozwalająca na wyznaczenie liczby samochodów i pasażerów na poszczególnych odcinkach sieci¹¹.

2.2.2. Więźba ruchu w podziale na transport indywidualny i publiczny oraz motywacje podróży

W niniejszym opracowaniu wykorzystano fragment krajowej więźby ruchu obejmujący wszystkie gminy województwa podkarpackiego oraz stolice powiatów i sąsiednie ośrodki subregionalne oraz wojewódzkie w regionach sąsiednich, a dodatkowo także Warszawę, jako stolicę kraju. Oparto się na trzech prezentowanych w udostępnionym materiale motywacjach: dojazdy do pracy, podróże biznesowe oraz podróże inne. Każdorazowo zwrócono uwagę na rozkład podróży w transporcie indywidualnym i zbiorowym. Na szczególną uwagę zasługują rozkłady podróży dla dojazdów do pracy gdyż mogą być one porównywane do rzeczywistych wyników otrzymanych na podstawie analizy macierzy międzygminnych dojazdów pracowniczych (uwzględnionych w diagnozie na podstawie danych GUS z roku 2016). Wartością dodaną modelu ZMR jest bez wątpienia możliwość wizualizacji podróży w podziale na transport indywidualny i zbiorowy.

Rozkłady ruchu w transporcie pasażerskim indywidualnym potwierdzają policentryczny charakter sieci osadniczej oraz rynku pracy Podkarpacia. Motywacja dojazdu do pracy wskazuje na duży zasięg oddziaływania Rzeszowa. Potwierdza istnienie policentrycznego układu powiązań Tarnobrzeg-Stalowa Wola-Sandomierz (województwo

¹⁰ Szarata A., Rosik P., 2020, Stan obecny i prognozowane zmiany sytuacji transportowej województwa podkarpackiego w świetle krajowych modeli ruchu.

¹¹ Tamże.

świętokrzyskie). Ponadto bardzo wyraźnie widoczny jest koncentryczny układ dojazdów do Krosna i Mielca. Spośród innych ośrodków zaznaczają się: Przemyśl, Dębica, Leżajsk, Jasło i Jarosław, a w pewnym stopniu także Lubaczów. Układ modelowy potwierdza tym samym wyznaczony w Strategii Wojewódzkiej system subregionalnych biegunów wzrostu wraz z obszarami funkcjonalnymi w regionie.

Różnice w obrazie względem danych obserwowanych (dojazdy do pracy wg GUS z roku 2016) mogą być interpretowane na trzy sposoby:

- a) jako odzwierciedlenie dynamiki okresu 2016-2019;
- b) jako wyraz potencjalnego wzrostu ruchu (niewykorzystanego potencjału modelowego);
- c) jako efekt różnic metodycznych.

W ostatnim przypadku pamiętać należy, że w model szacuje wielkość dojazdów w ujęciu produkcja (ludność w wieku produkcyjnym) – atrakcja (miejsca pracy). Różnice mogą tym samym wynikać z takich elementów jak niedokładności danych o liczbie ludności (migracje nierejestrowane), brak precyzji w informacjach o rozmieszczeniu miejsc pracy (metoda przedsiębiorstw, rozproszony charakter świadczenia niektórych usług), istnienie szarej strefy gospodarki, a także preferencje dojazdów na określonych kierunkach (niekiedy dalszych w sensie geograficznym i kosztowym) wynikające z kwalifikacji siły roboczej, tradycji i indywidualnych upodobań. Pewne znaczenie może mieć także brak uwzględnienia w modelu krajowym CUPT wszystkich dróg lokalnych. Na obszarze województwa podkarpackiego widoczne są następujące różnice między obserwowanym (2016) i modelowym układem dojazdów do pracy transportem indywidualnym:

- W ujęciu modelowym (2019) poziom wzajemnej integracji rynków pracy ośrodków subregionalnych jest większy niż w obrazie rzeczywistym (2016). Dotyczy to zwłaszcza południowej części regionu (Jasło-Krosno-Sanok) oraz trójbiegunowego układu Tarnobrzeg – Stalowa Wola – Sandomierz).
- Rzeczywisty zasięg oddziaływania Rzeszowa (strefa dojazdów) jest na niektórych kierunkach większy niż w układzie modelowym. Może to wynikać z efektu autostrady A4.
- Modelowane dojazdy do pracy w relacjach z miastami powiatowymi w województwach sąsiednich oraz z Lublinem, Kielcami, Tarnowem i Krakowem są zdecydowanie silniejsze od obserwowanych. Prowadzi to do wniosku, że granice regionu stanowią większą od oczekiwanej barierę dla rynku pracy. Jednocześnie obraz modelowy nie pokazuje, aż tak silnych relacji z Warszawą, jak dane GUS z roku 2016. W tym wypadku wynika to zapewne z faktu, że część rejestrowanych dojazdów stanowią *de facto* ukryte migracje z województwa.
- Rola kilku miast powiatowych położonych peryferyjnie jako ośrodków dojazdów do pracy jest zgodnie z modelem CUPT stosunkowo większa niż w rzeczywistości (2016). Dotyczy to takich ośrodków jak Lubaczów, Lesko i Ustrzyki Dolne.

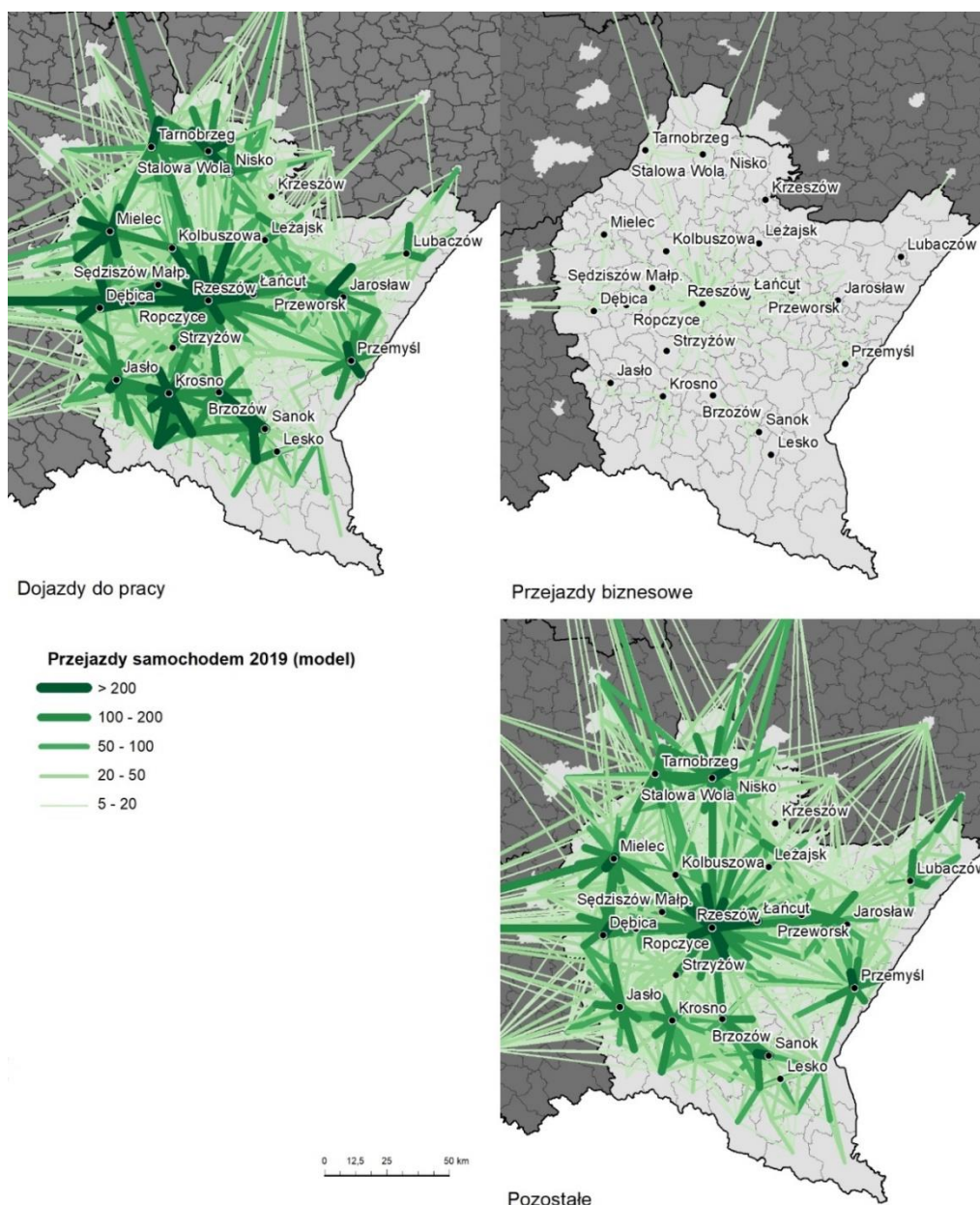
Zasięg podróży indywidualnych w motywacji biznesowej (zgodnie z modelem CUPT) opiera się przede wszystkim na powiązaniach Rzeszowa z zapleczem (głównie z większymi miastami regionu). W ujęciu zewnętrznym najważniejsze są relacje stolicy województwa z Warszawą i Krakowem. Kategoria motywacyjna „podróże inne” pozostaje bardzo silnie skorelowana z obrazem więzby dla dojazdów do pracy. Przyczyn szukać można w rozmieszczeniu podstawowych usług pożytku publicznego, które generują znaczą część pozostałych podróży. Charakterystycznymi cechami przestrzennymi tej więzby są:

- Większy zasięg oddziaływania (względem dojazdów do pracy) mniejszych i położonych bardziej peryferyjnie miast powiatowych (Lubaczów, Lesko, Ustrzyki Dolne), ale także Przemyśla i Jasła, obejmujący m.in. słabiej zaludnione gminy górskie. Można to wiązać ze strukturą demograficzną obszarów peryferyjnych, skutkującą relatywnie większymi dojazdami do usług, niż do pracy (np. w efekcie starzenia się społeczeństwa).

- Silniejsza pozycja Przemyśla, jako ośrodka subregionalnego (wpływ położenia przygranicznego).

Motywacja „podróże inne” w pewnym, choć wyraźnie niepełnym stopniu, obrazuje także sezonowy ruch generowany przez dojazdy związane z usługami różnego typu oraz turystykę (np. kierunki do gmin bieszczadzkich).

Rysunek 34. Więźba ruchu pasażerskiego w transporcie indywidualnym wg motywacji, na podstawie modelu CUPT dla roku 2019

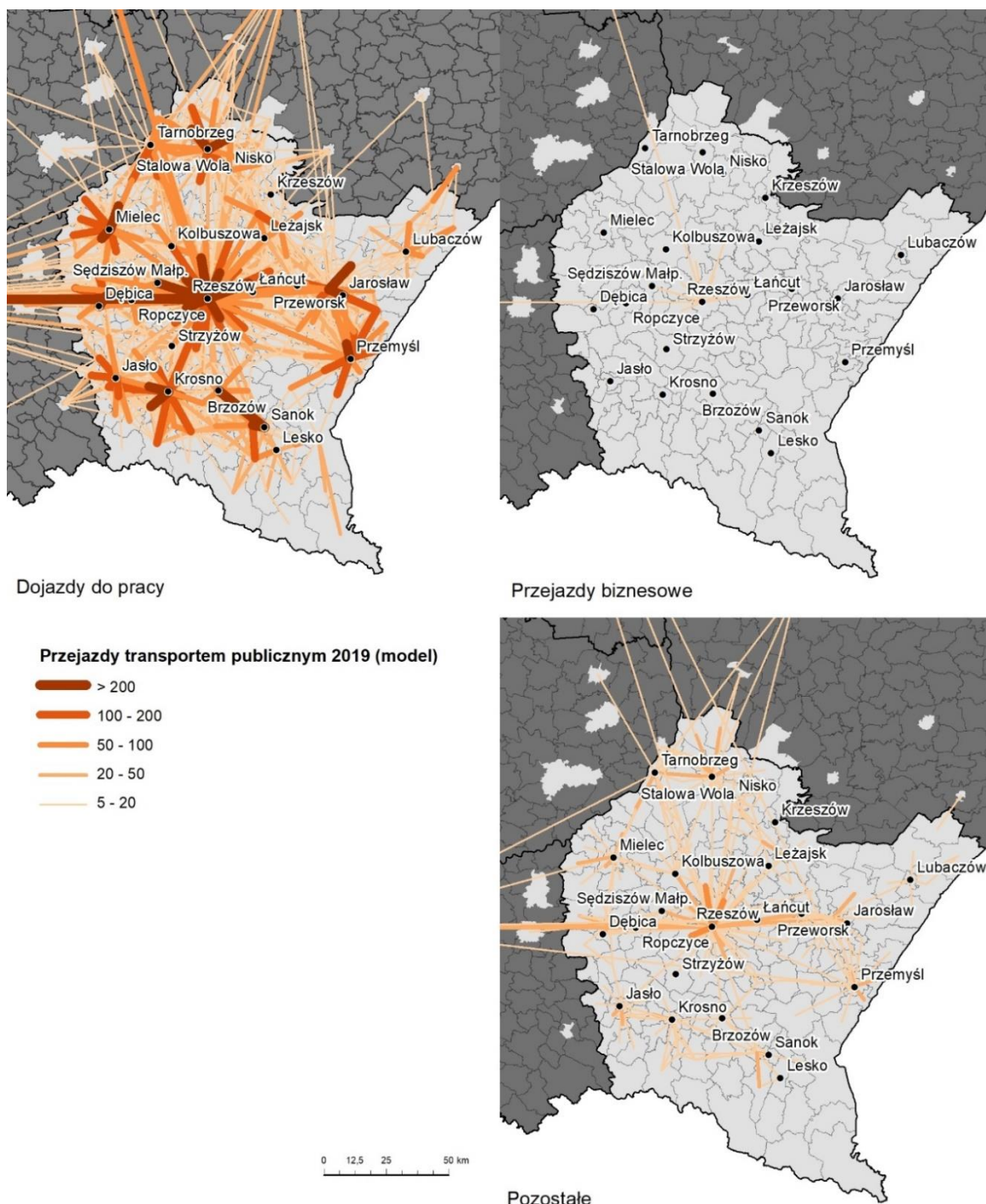


Źródło: Opracowanie eksperckie na podstawie materiałów CUPT

Istotnych informacji dostarcza rozkład podróży w transporcie zbiorowym (wg analogicznych trzech motywacji bazowych). W tym wypadku nie jest jednak możliwe odniesienie do danych obserwowanych. Obraz modelowy może być oceniany jedynie przez pryzmat analizowanych odrębnie w części diagnostycznej: a) rozmieszczenia potencjałów

ruchotwórczych; b) układu międzypowiatowych połączeń autobusowych oraz pełnego układu połączeń kolejowych w województwie.

Rysunek 35. Więźba ruchu pasażerskiego w transporcie publicznym wg motywacji, na podstawie modelu CUPT dla roku 2019



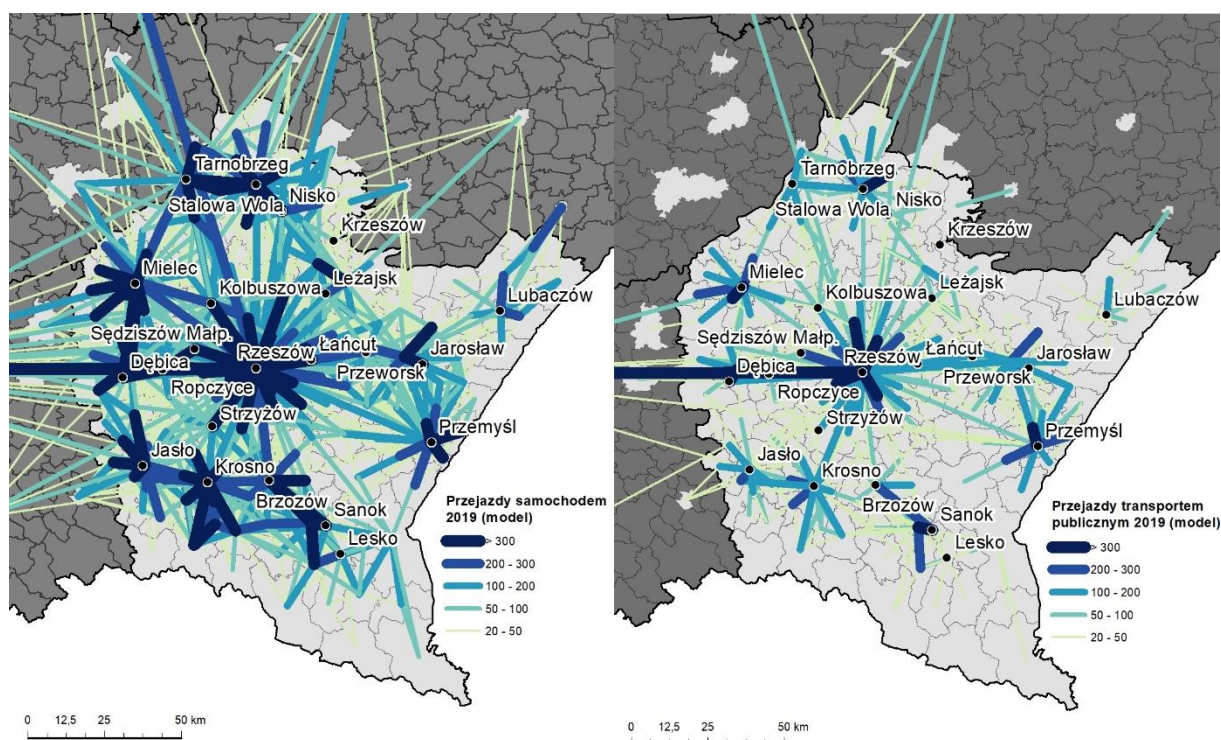
Źródło: Opracowanie eksperckie na podstawie materiałów CUPT

Uwagę zwraca znacznie mniejsza wzajemna integracja rynków pracy pomiędzy najważniejszymi ośrodkami regionu. Tym samym oceniana pozytywnie policentryczna struktura podkarpackiej sieci osadniczej oraz, w konsekwencji, rynku pracy wydaje się być bardzo silnie zależna od sprawnego transportu indywidualnego (jakości i przepustowości sieci

drogowej). Obecny stan transportu zbiorowego (infrastruktura oraz rozkłady jazdy pociągów i autobusów) nie dają podstaw do integracji rynku pracy. Większość powiatów stanowi strefę dojazdów przede wszystkim do własnego ośrodka. Podobnie jak w transporcie indywidualnym przeszacowane wydają się być powiązania z ośrodkami w sąsiednich województwach. Na tym tle wyraźnie widoczna jest jednak silna rola transportu publicznego w relacjach z Krakowem i Tarnowem (linia kolejowa), a dopiero w drugiej kolejności z Warszawą.

Stopień wykorzystania transportu publicznego w podróżach biznesowych jest bardzo niewielki. Ogranicza się w praktyce do relacji Rzeszowa z Krakowem i Warszawą oraz do kilku kierunków łączących stolicę województwa z bezpośrednim zapleczem (sprawny transport podmiejski). Rozkład ruchu w motywacji „inne” wskazuje, że transport publiczny poza dojazdami do pracy wykorzystywany jest przede wszystkim w dojazdach do Rzeszowa (co koresponduje z opisaniem w diagnozie szerokim zasięgiem dojazdów do szkół rzeszowskich) i w drugiej kolejności do większych ośrodków subregionalnych. W tej grupie wyróżnia się Stalowa Wola. Jednocześnie wynikająca z modelu skala ruchu transportem publicznym na obszarach peryferyjnych (w tym atrakcyjnych turystycznie) jest bardzo niewielka. W tym kontekście model ruchu CUPT (2019) potwierdza istnienie stref zagrożonych wykluczeniem transportowym.

Rysunek 36. Więźba ruchu pasażerskiego w transporcie indywidualnym i publicznym, na podstawie modelu CUPT dla roku 2019



Źródło: Opracowanie eksperckie na podstawie materiałów CUPT

Łączne uwzględnienie wszystkich motywacji pozwala na określenie istotnych różnic pomiędzy modelową strukturą ruchu w transporcie indywidualnym i zbiorowym. Prezentacja kartograficzna wskazuje, że faktyczna konkurencja między transportem indywidualnym a zbiorowym ma miejsce przede wszystkim w relacjach z Rzeszowem. W mniejszym stopniu obserwujemy ją także na zapleczu Stalowej Woli, Krosna, Mielca i Przemyśla. W relacjach

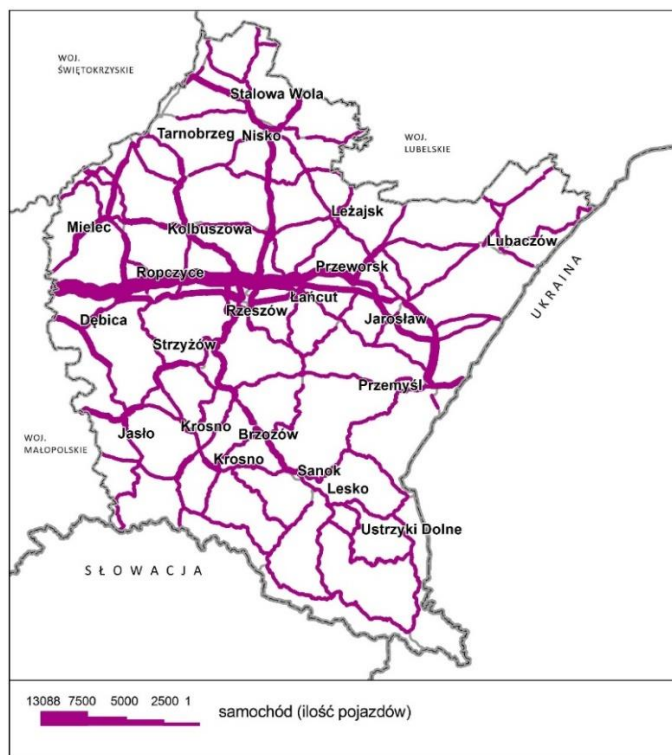
między głównymi miastami województwa transport zbiorowy odgrywa znaczącą rolę w układzie równoleżnikowym (linia kolejowa Kraków-Rzeszów-Przemyśl), a w mniejszym stopniu także w układzie Rzeszów-Krosno. Pozostałe części województwa pozostają oderwane od ogólno-regionalnego systemu transport zbiorowego. Uzyskane wyniki potwierdzają wcześniejsze analizy (w ramach diagnozy) dotyczące połączeń transportem autobusowym międzypowiatowym. Wygenerowane mapy potwierdzają także zakres potencjalnych stref zagrożenia wykluczeniem transportowym. Co więcej ich wielkość wydaje się nawet większa niż ujmowana wcześniej na podstawie diagnostycznego badania popytu. Mapy zbiorcze ponownie pokazują także, że relacje z niektórymi miastami w województwach sąsiednich (szczególnie z Gorlicami, Ostrowcem Świętokrzyskim, Tomaszowem Lubelskim) powinny być większe od tych jakie odnotowujemy w oparciu o dane obserwowane. Można to interpretować na kilka sposobów: a) jako silną barierę administracyjną (szczególnie w podróżach związanych z usługami); b) jako wyraz niewystarczającej podaży ze strony transportu publicznego.

2.2.3. Elementy mapy wynikowej CUPT

Rozłożenie ruchu drogowego na sieć tras krajowych i wojewódzkich nie odbiega w sposób wyraźny od rozkładu obserwowanego podczas Generalnego Pomiaru Ruchu z roku 2015 (GPR 2015)¹². W pewnym stopniu model niedoszacowuje ruchu na głównych szlakach międzynarodowych, w tym na autostradzie A4 (w rejonie Rzeszowa oraz w jej wschodniej części), drodze krajowej DK9 w stronę Warszawy, a także na DK19 (przyszłej Via Carpathia). Niedoszacowania są tym bardziej istotne, że w latach 2015-2019 doszło zapewne do dalszego wzrostu ruchu w całym województwie, w tym na tarasach tranzytowych.

¹² Dane z Generalnego Pomiaru Ruchu w roku 2020 zaplanowano do publikacji po 1 kwietnia 2022 r. Aktualnie zgodnie z zaleceniami ekspertów JASPERS dokument bazuje na wynikach Generalnego Pomiaru Ruchu w roku 2015.

Rysunek 37. Ruch pojazdów na drogach krajowych i wojewódzkich zgodnie z modelem CUPT (2019)



Źródło: Opracowanie PBPP w Rzeszowie na podstawie danych z CUPT

Model CUPT pozwala także na podział ruchu w transporcie indywidualnym na sieci drogowej zgodnie przyjętymi trzema motywacjami podróży). Rozkład ruchu w motywacji dojazdu do pracy w najlepszy sposób odpowiada ruchowi jaki w roku 2015 odnotowano w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu. Jest to zgodne z wynikami wcześniejszych badań, gdzie zmienną macierzową najlepiej objaśniającą rozkład ruchu drogowego ($r^2 = 0,65$) są właśnie dojazdy do pracy (Rosik i in. 2018).

Rysunek 38. Ruch osób w transporcie indywidualnym w motywacji dojazdu do pracy zgodnie z modelem CUPT (2019)



Źródło: Opracowanie PBPP w Rzeszowie na podstawie danych z CUPT

Uzyskany w modelowaniu układ przestrzenny potwierdza, że niektóre drogi (szczególnie wojewódzkie, położone bardziej peryferyjnie) odnotowują stosunkowo większy ruch (wg GPR), przy niskim modelowym znaczeniu dojazdów do pracy. Potwierdzeniem jest wysokie natężenie modelowe związane z motywacją „inne”, jaką odnotowujemy w rejonie Lubaczowa, Beskidu Niskiego, a także w układzie Sanok- Lesko- Ustrzyki Dolne.

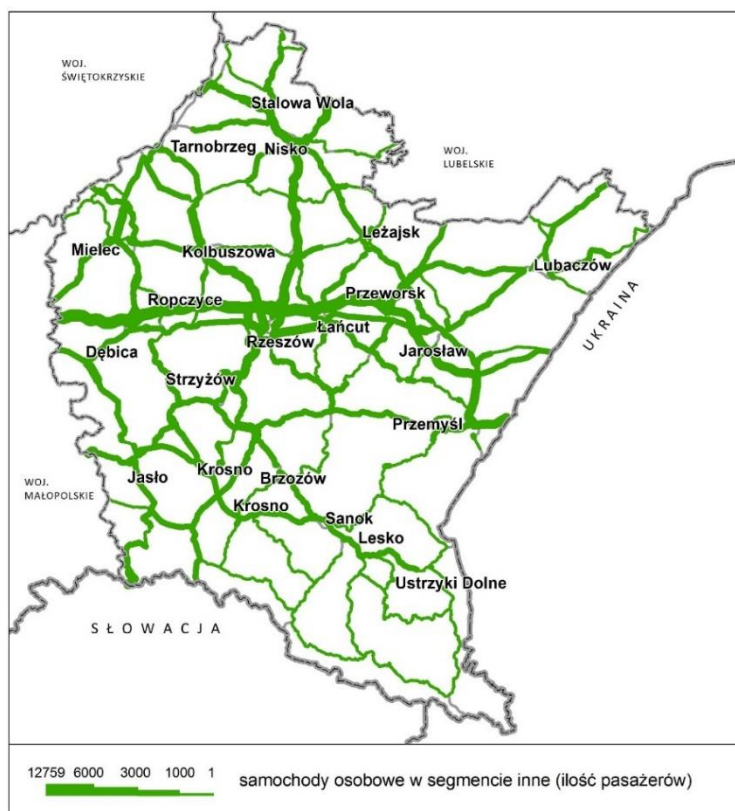
Rysunek 39. Ruch osób w transporcie indywidualnym w motywacji podróże inne zgodnie z modelem CUPT (2019)



Źródło: Opracowanie PBPP w Rzeszowie na podstawie danych z CUPT

Przedstawiony obraz (motywacja podróże biznesowe) potwierdza kluczową rolę autostrady A4 (do Radymna) w tej kategorii. Znaczenie ma także droga Przemysł – Radymno (dowiązanie Przemysłu do autostrady). Uwagę zwraca niskie różnicowanie ruchu na wszystkich pozostałych drogach. Zauważalny nie jest także ruch „biznesowy” w kierunku Warszawy (przy jego istnieniu na kierunku Krakowa, a nawet Lwowa – przejście graniczne Medyka). Może to wynikać z rozbicia ruchu na kilka alternatywnych ciągów drogowych (zwłaszcza po otwarciu drogi ekspresowej S17 z Warszawy do Lublina).

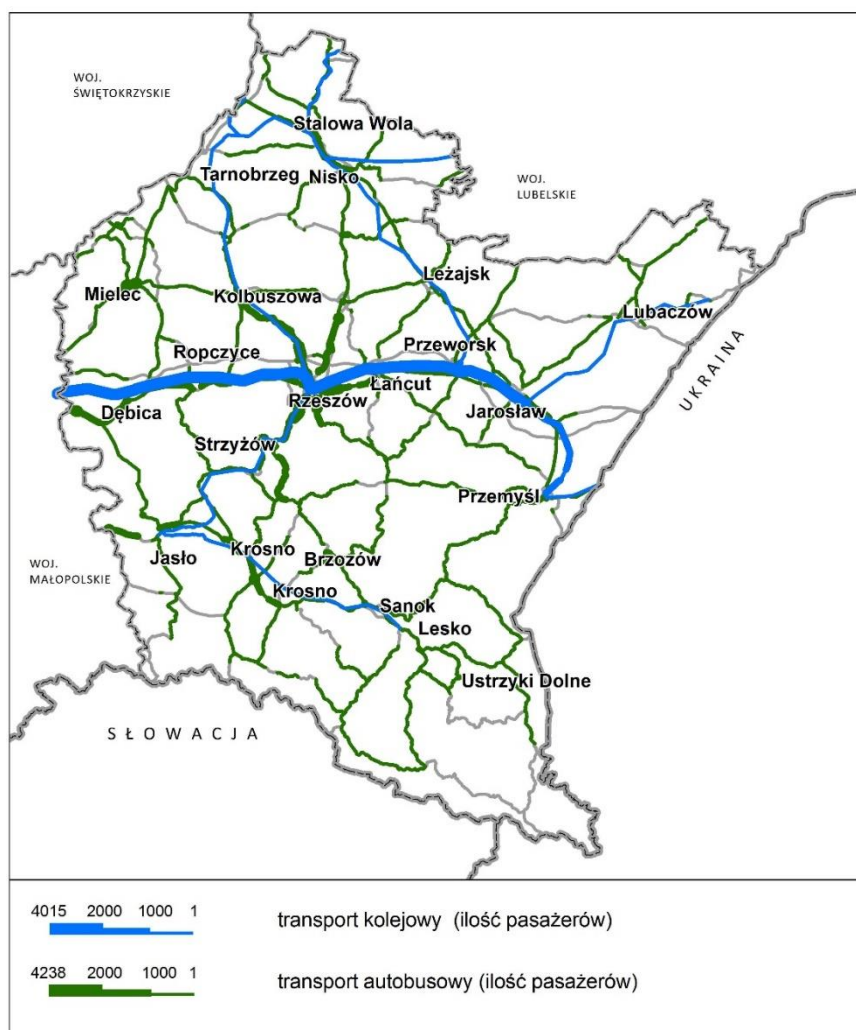
Rysunek 40. Ruch osób w transporcie indywidualnym w motywacji podróże biznesowe zgodnie z modelem CUPT (2019)



Źródło: Opracowanie PBPP w Rzeszowie na podstawie danych z CUPT

Modelowe rozłożenie ruchu w transporcie publicznym (wszystkie motywacje łącznie) na sieć drogową oraz kolejową przedstawiono poniżej. Uzyskany obraz wskazuje na elementy infrastruktury, których znaczenie może być kluczowe dla przejmowania potoków pasażerskich przez komunikację zbiorową. W przypadku infrastruktury kolejowej zdecydowanie dominuje linia E30 od granicy z województwem małopolskim (z Krakowa), aż po Przemysł. Rola innych tras jest zdecydowanie mniejsza. Nieco większe wartości notowane są jedynie na liniach do Rzeszowa w bezpośrednim sąsiedztwie miasta. Jednocześnie dopełnieniem równoleżnikowego układu kolejowego jest wysoka intensywność ruchu w transporcie autobusowym na kilku trasach, w tym zwłaszcza wylotowych ze stolicy regionu (wszystkie drogi krajowe, a także droga wojewódzka w kierunku Dynowa), a także w ciągu południowym od Jasła po Sanok (DK28) oraz na krótkich odcinkach w sąsiedztwie Stalowej Woli, Dębicy i Mielca. Charakterystyczny jest znikomy udział transportu publicznego w obsłudze ruchu pasażerskiego, wykazany przez model CUPT na niektórych peryferyjnych drogach wojewódzkich, zwłaszcza w Bieszczadach oraz w powiecie lubaczowskim. Przyczyn szukać można w sezonowości popytu (Bieszczady), ale także w stanie niektórych szlaków, co może mieć wpływ na sprawność i szybkość poruszania się komunikacją autobusową.

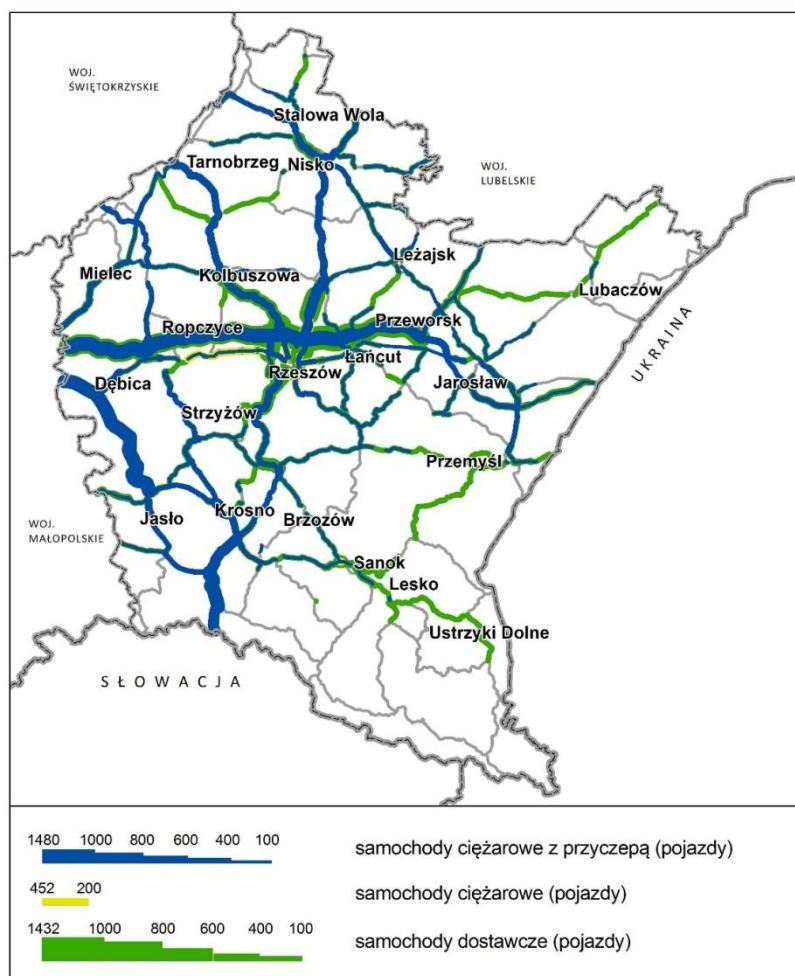
Rysunek 41. Ruch osób w transporcie publicznym na sieci drogowej i kolejowej zgodnie z modelem CUPT (2019)



Źródło: Opracowanie PBPP w Rzeszowie na podstawie danych z CUPT

Model CUPT pokazuje także rozkład ruchu samochodów ciężarowych (w podziale na ich kategorie) na sieci drogowej. W tym wypadku zgodność z wynikami GPR z roku 2015 jest bardzo duża. Szczególnie istotna pozostaje koncentracja pojazdów ciężkich (z przyczepami) odnotowywana w obu przypadkach w ciągach A4, S19, a także DK28 i DK9. Oba rozkłady (modelowy i obserwowany) pokazują także węzłową rolę ośrodków mieleckiego i stalowowolskiego. Model CUPT bardzo wyraźnie wskazuje również, że ruch międzynarodowy na południowym fragmencie S19 (Via Carpathia przez przełęcz Dukielską), pochodzić będzie nie tylko z kierunku Rzeszowa, ale także z DK28 (Pilzno-Miejsce Piastowe). Jest to zrozumiałe biorąc pod uwagę powiązania międzynarodowe Polski Południowej (w tym regionu Górnego Śląska). Uzyskane wyniki mogą także (wraz z prostymi wynikami GPR) identyfikować drogi wojewódzkie, które są (co może ulec spotęgowaniu) obciążone ruchem ciężarowym, co może być przesłanką do inwestowania w ich ciągach (poprawa nośności). W pierwszej kolejności wymienić tu należy drogi DW835 (w stronę Biłgoraju), DW993 (z Jasła do Dukli), drogi obsługujące Mielec (DW 984, DW985 i DW875 na odcinku do Kolbuszowej); w drugiej DW867 (Przeworsk-Lubaczów) i DW871 (Stalowa Wola – Tarnobrzeg).

Rysunek 42. Ruch pojazdów ciężarowych na sieci dróg krajowych i wojewódzkich zgodnie z modelem CUPT (2019)



Źródło: Opracowanie PBPP w Rzeszowie na podstawie danych z CUPT

2.2.4. Model CUPT a analiza popytowa w ramach diagnozy dla PSRT – ocena ogólna

Wyniki modelu CUPT dla roku 2019 mogą stanowić uzupełnienie dla przeprowadzonej analizy popytowej (część diagnostyczna PSRT). Ich wartość przejawia się m.in. w tworzeniu podstawy pod przyszłe prognozy.

Wyniki modelu w zdecydowanej mierze potwierdzają wnioski z diagnozy przygotowanej na potrzeby regionalnego planu transportowego. Potwierdzona została policentryczna struktura sieci osadniczej regionu, a także wybór subregionalnych biegunów wzrostu wraz z obszarami funkcjonalnymi. Jednocześnie wykonane modelowanie wskazało, że warunkiem funkcjonowania struktury policentrycznej województwa są obecnie powiązania w transporcie indywidualnym. Transport zbiorowy pozostaje konkurencyjny tylko w niektórych relacjach, nie tworzy układu sieciowego mogącego być podstawą takich struktur.

Model potwierdził też, że znaczne obszary województwa podkarpackiego mogą być potencjalnie zagrożone wykluczeniem transportowym. Jednocześnie zdiagnozował popyt na infrastrukturę i przewozy na obszarach peryferyjnych, gdzie współczesne dojazdy do pracy nie są duże. Popyt ten trzeba wiązać z koniecznością dojazdów do usług publicznych. Jest to

zatem popyt obejmujący często ludność o utrudnionym dostępie do transportu indywidualnego (młodzież licealna w dojazdach do szkół, osoby starsze w dojazdach do placówek handlowych, ochrony zdrowia i innych usług publicznych). W tym kontekście szczególnie uwidoczniło się znaczenie relacji względem kilku peryferyjnych ośrodków powiatowych (Lubaczów, Ustrzyki Dolne, Lesko, ale także Przemyśl i Jasło). Generalnie wydaje się, że modelowanie wzmocniło rolę usług publicznych jako czynnika popytowego w transporcie. Jest to zrozumiałe biorąc pod uwagę braki w danych statystycznych odnośnie dojazdów do destynacji innych niż miejsca pracy.

Model wykazał pośrednio istnienie potencjału dla rozwoju transportu publicznego w rejonie Rzeszowa (kolej aglomeracyjna), a także kilku innych ośrodków, w tym szczególnie Stalowej Woli oraz Mielca. Potwierdzono także, że jedynie duże inwestycje w transporcie publicznym, przynoszące jednocześnie znaczne zwiększenie prędkości i komfortu przejazdu, powodują przejęcie części przepływów osobowych od transportu indywidualnego (układ równoleżnikowy zmodernizowanej kolei, przy braku podobnych efektów w również modernizowanym układzie południkowym). Na podstawie wyników modelowania możliwe wydaje się wskazanie obszarów, gdzie transport publiczny służy przede wszystkim dojazdom do pracy (a jednocześnie może przejąć potoki od samochodów prywatnych) oraz tych gdzie jego głównym celem jest obsługa dojazdu określonych grup społecznych do usług pożytku publicznego. Może to stanowić podstawę do większej terytorializacji wsparcia dla komunikacji zbiorowej.

Ponadto model potwierdził również znaczenie modernizacji niektórych dróg krajowych (nie planowanych obecnie jako ekspresowe) oraz wojewódzkich, które mogą w rosnącym stopniu przejmować dodatkowo ruch tranzytowy, w tym zwłaszcza ruch pojazdów ciężkich w transporcie towarowym.

Model wykazał dużą zgodność z rozkładem ruchu samochodów osobowych i ciężarowych odnotowanym w ostatnim dostępnym Generalnym Pomiarze Ruchu z roku 2015. Niedoszacowanie w modelu ruchu na kilku głównych ciągach tranzytowych (względem GPR) trzeba traktować przede wszystkim w kategoriach różnic metodycznych. Z pewną ostrożnością można jednak domniemywać, że być może nie wszystkie potencjały ruchotwórcze regionu zostały w pełni rozpoznane na etapie modelowania. Prowadzi to do ogólnego wniosku, że wielkości ruchu na głównych szlakach mogą okazać się większe niż wskażą przyszłe prognozy CUPT.

1.3. Badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce (GUS)

Celem „Badania pilotażowego zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce” było uzyskanie danych o przewozach pasażerów, średnim czasie trwania podróży i średniej odległości przewozu 1 pasażera różnymi środkami transportu dla Polski ogółem i według województw (NUTS 2) oraz miast wojewódzkich. Praca powstała w ramach Projektu „Wsparcie systemu monitorowania polityki spójności w perspektywie finansowej 2007-2013 oraz programowania i monitorowania polityki spójności w perspektywie finansowej 2014-2020” i została zrealizowana na podstawie umowy pomiędzy Głównym Urzędem Statystycznym z siedzibą w Warszawie a Centrum Badań i Edukacji Statystycznej GUS z siedzibą w Jachrance¹³.

¹³ Raport końcowy z badania przeprowadzonego w 2013 r. (raport z datą 2015 r.), a także tabele wynikowe są ogólnodostępne na stronie: <https://stat.gov.pl/statystyki-eksperymentalne/uslugi->

Jak wskazują autorzy opracowania, jego „wyniki umożliwiają analizę:

- zachowań komunikacyjnych ludności - przewozów pasażerów (w pasażerach i pasażerokilometrach) w podziale na cele (motywy) podejmowania podróży i sposoby odbywania podróży (tj. rodzaje środków transportu, w tym transport niezmotoryzowany);
- poziomu wskaźnika ruchliwości komunikacyjnej ludności według motywów podejmowania podróży ogólnego oraz w dni powszednie i dni weekendowe;
- ustalenie średniego czasu trwania podróży (w minutach) z uwzględnieniem sposobu odbywania podróży i ich odległości (w kilometrach);
- udziału publicznego transportu zbiorowego w ogólnych przewozach pasażerskich w podziale na rodzaje środków transportu (w pasażerach i pasażerokilometrach);
- przebiegów samochodów osobowych według stref odległości w podziale na dni powszednie i dni weekendowe oraz cele podróży”

Badanie prowadzone było metodą reprezentacyjną na wylosowanej próbie 18 tys. mieszkań (tab. 5) na terenie całego kraju i miało charakter dobrowolnych badań anonimowych. Ostatecznie wywiady zrealizowano w 13551 mieszkaniach, w tym 55,3% w ramach próby zasadniczej.

Tabela 10. Wylosowane jednostki losowania pierwszego i drugiego stopnia

Województwa	Liczba JPS	Liczba mieszkań w próbie zasadniczej	Liczba mieszkań w próbie rezerwowej
Polska	6000	18000	36000
Podkarpackie	278	834	1668

Źródło: Badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce (GUS, 2015)

Badanie GUS, jako jedyne jak do tej pory w kraju, daje możliwości porównań międzywojewódzkich. Na potrzeby PSRT WP wzięto pod uwagę kilka wybranych tabel porównując dane dotyczące motywacji podróży, pracy przewozowej oraz średnich długości podróży na poziomie ogólnokrajowym i województwa podkarpackiego.

Motywacje podróży. Udziały poszczególnych motywacji podróży są bardzo zbliżone między wynikami na poziomie województwa podkarpackiego a wynikami dla całego kraju. Nieco więcej na Podkarpaciu jest podróży realizowanych w celu realizacji potrzeb osobistych, a nieco mniej podróży wykonywanych w celach zakupowych. Dużo mniej jest natomiast podróży służbowych. Dominują podobnie jak w skali całego kraju (23,8%) dojazdy do pracy. Tym samym, przy wyłączeniu powrotów do domu, niemalże co druga podróż jest realizowana w tej motywacji. Druga najważniejszą motywacją podróży są zakupy, a trzecią – realizacja potrzeb osobistych. Z badania GUS wynika, że dojazdy do szkół i uczelni stanowią jedynie 3,9% podróży, co jest dość niskim udziałem, przynajmniej w porównaniu do większości kompleksowych badań ruchu realizowanych na poziomie miast i aglomeracji (tab. 6)

Tabela 11. Udział % rocznej liczby podróży według wybranych celów podróży.

WOJEWÓDZTWA	Ogółem w %	dojazdy do pracy w %	podróże służbowe w %	dojazdy do szkół uczelni w %	spędzanie wolnego czasu w %	zakupy w %	potrzeby osobiste w %	powroty do domu w %
POLSKA	100,0	23,8	0,5	3,9	3,6	10,2	5,1	49,2
Podkarpackie	100,0	23,8	0,1	3,9	3,2	9,8	5,8	49,2

Źródło: Badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce (GUS, 2015)

Praca przewozowa. W modelu ruchu dla regionu podkarpackiego mogą być przydatne łączne wartości pracy przewozowej w przewozie osób według sposobu odbywania podróży. W celu ewentualnych porównań z całym krajem uwzględniono również wyniki na poziomie ogólnokrajowym (tab. 7). Co interesujące, wyniki pokazują, że udział osób dojeżdżających do pracy samochodem osobowym jest w województwie podkarpackim najwyższy w skali kraju i sięga niemalże 75%. Jest to o tyle zaskakujące, że tradycyjnie dobrze rozwinięty w Polsce południowo-wschodniej jest transport autobusowy. Zauważalne są też w badaniu GUS duże różnice między Podkarpaciem i Małopolską. W tym drugim regionie udział dojeżdżających do pracy samochodem osobowym jest z kolei relatywnie niski (ok. 62%).

Tabela 12. Praca przewozowa przy przewozie osób według sposobów odbywania podróży według województw w tysiącach pasażerokilometrów

WOJEWÓDZTWA	ogółem	transport niezmotoryzowany	zmotoryzowany razem	samochodowe osobowe	publiczny transport zbiorowy razem	publiczny transport zbiorowy w tym komunikacja autobusowa zamiejska
POLSKA	198 704 176	9 516 773	188 913 041	136 210 121	44 412 395	15 635 301
Podkarpackie	9 200 545	378 848	8 818 099	6 801 538	1 872 270	1 224 105

Źródło: Badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce (GUS, 2015)

W Polsce 97,6% podróży jest realizowane wewnątrz województwa. W województwie podkarpackim wskaźnik jest nawet wyższy i wynosi w świetle badania GUS 97,9%. Pozostałe podróże są realizowane z/do innych województw, natomiast przyjazdy z zagranicy i wyjazdy za granicę są w regionie marginalne (0,0%). W ujęciu pracy przewozowej (pasażerokilometry) w ujęciu procentowym w Polsce 17,9% to przejazdy międzywojewódzkie, a 4,0% przez granicę Polski.

Na Podkarpaciu – odpowiednio 14,3% i 2,3%. Oznacza to, że w ujęciu pracy przewozowej region jest relatywnie bardziej „hermetyczny” niż reszta kraju i ogromna większość przewozów jest realizowana w ramach województwa.

Długości podróży. Średnie odległości przewozu osób w województwie podkarpackim są znacznie krótsze niż w pozostałych regionach kraju. Szczególnie wyraźna różnica jest w transporcie indywidualnym, gdzie średnia odległość przewozu w województwie podkarpackim jest krótsza niż w transporcie publicznym co jest sytuacją odwrotną niż na dla całego kraju, gdzie przewozy samochodami osobowymi są znacznie dłuższe niż przewozy transportem publicznym.

Tabela 13. Przewozy osób według sposobów odbywania podróży w województwach

WOJEWÓDZTWA	Ogółem tys. osób	Ogółem średnia odległość przewozu 1 osoby w km	Transport niezmotoryzowany tys. osób	Transport niezmotoryzowany średnia odległość przewozu 1 osoby w km	Zmotoryzowany razem tys. osób	Zmotoryzowany razem średnia odległość przewozu 1 osoby w km	Samochody osobowe tys. osób	Samochody osobowe średnia odległość przewozu 1 osoby w km	Publiczny transport zbiorowy tys. osób	Publiczny transport zbiorowy średnia odległość przewozu 1 osoby w km
POLSKA	13986853	14,2	3371368	2,8	10541946	17,9	7624585	17,9	2793896	15,9
Podkarpackie	783434	11,7	190176	2,0	592436	14,9	465798	14,6	121358	15,4

Źródło: Badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce (GUS, 2015)

W porównaniu do reszty kraju w regionie dominują krótkie podróże (do 10 min) oraz, co interesujące, również podróże w przedziale 21-30 minut (tab. 9). Może to być efektem tego, iż środki transportu, przede wszystkim samochód prywatny, są z jednej strony wykorzystywane do osiągania celów w ramach miejscowości, a miejscowości górskie najczęściej przyjmują kształt tzw. „ulicówek”. Z drugiej strony środki transportu są wykorzystywane w codziennych dojazdach do pracy do licznych ośrodków subregionalnych, właśnie często w przedziale czasowym 21-30 minut.

Tabela 14. Udział % pracy przewozowej przy przewozie osób według przedziałów czasowych

WOJEWÓDZTWO SPOSÓB ODBYWANIA PODRÓŻY	Ogółem w%	do 10 min. w%	11-20 w%	21-30 w%	31 min. i więcej w%
POLSKA w tym:	100,0	7,6	19,1	17,1	56,2
Transport niezmotoryzowany	100,0	20,2	23,0	17,7	39,1

WOJEWÓDZTWO SPOSÓB ODBYWANIA PODRÓŻY	Ogółem w%	do 10 min. w%	11-20 w%	21-30 w%	31 min. i więcej w%
Transport zmotoryzowany w tym	100,0	6,9	18,9	17,1	57,1
samochody osobowe	100,0	8,0	20,8	17,6	53,6
komunikacja autobusowa zamiejska	100,0	2,0	12,0	16,5	69,5
komunikacja miejska	100,0	8,4	24,7	24,3	42,6
Podkarpackie w tym:	100,0	9,9	18,8	24,7	46,6
Transport niezmotoryzowany	100,0	35,0	18,3	28,1	18,6
Transport zmotoryzowany w tym	100,0	8,8	18,8	24,6	47,8
samochody osobowe	100,0	10,2	20,6	22,0	47,2
komunikacja autobusowa zamiejska	100,0	1,6	7,4	35,5	55,5
komunikacja miejska	100,0	10,5	31,1	28,3	30,1

Źródło: Badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce (GUS, 2015)

Średnia odległość przewozu. W województwie podkarpackim w świetle badań GUS przewozy są realizowane na dość krótkie odległości (średnio jedynie 11,7 km w porównaniu do 14,2 km w Polsce; tab. 10). Krótsze odległości są domeną w zasadzie każdego rodzaju transportu, a w przypadku komunikacji autobusowej zamiejskiej są to różnice prawie 6 km, co może być związane z policentryczną strukturą osadniczą województwa, wieloma lokalnymi rynkami pracy w miastach subregionalnych i tradycyjnie bardzo rozwiniętą siecią autobusowych połączeń międzygminnych realizowanych na krótkie odległości, najczęściej w celu dojazdu do pracy/szkoły między gminami otaczającymi ośrodek subregionalny a samym ośrodkiem.

Tabela 15. Średnia odległość przewozu 1 osoby według sposobów odbywania podróży w województwach

WOJEWÓDZTWA	ogółem	transport niezmotoryzowany	zmotoryzowany razem	samochodowe osobowe	publiczny transport zbiorowy razem	publiczny transport zbiorowy w tym komunikacja autobusowa zamiejska
POLSKA	14,2	2,8	17,9	17,9	15,9	26,6
Podkarpackie	11,7	2,0	14,9	14,6	15,4	20,8

Źródło: Badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce (GUS, 2015)

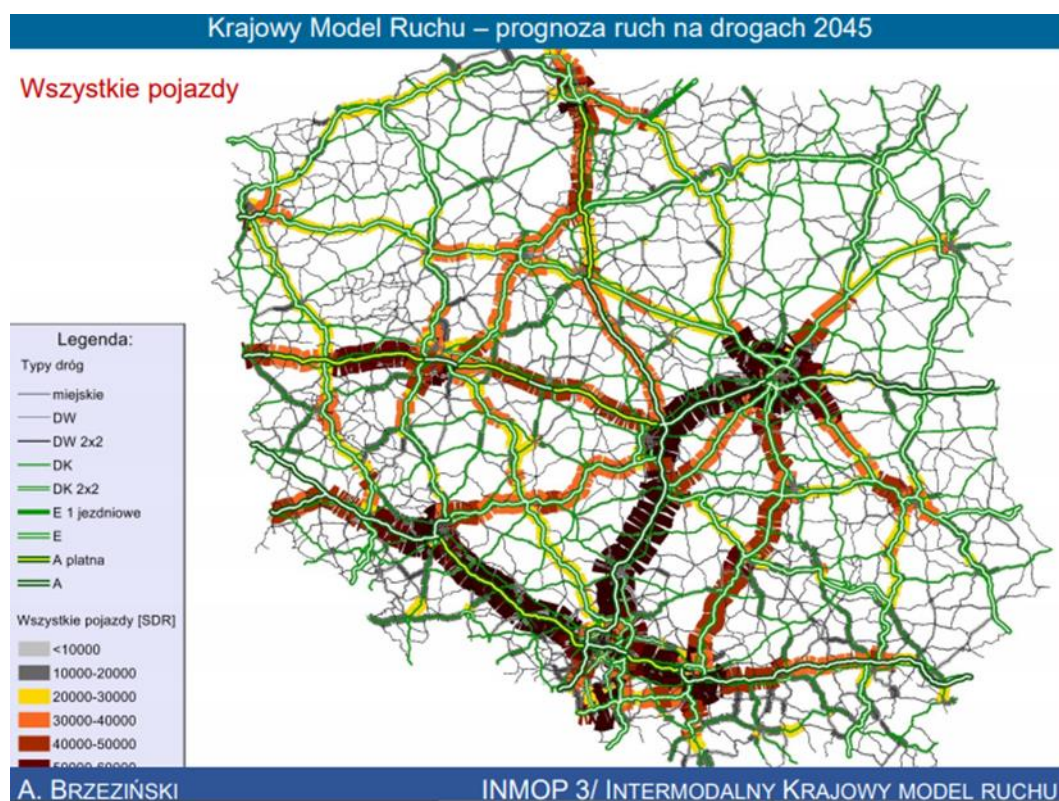
1.4. Oczekiwany rozkład ruchu

Oczekiwany rozkład ruchu jest podstawowym elementem wszystkim modeli ruchu na poziomie krajowym (modele różnią się jedynie horyzontem prognozy). W warunkach opóźniania się publikacji danych prognostycznych dla modelu powstającego w CUPT oraz braku możliwości pozyskania wyników z modeli PKP PLK i CPK, jedynym źródłem dość szczątkowych informacji dotyczących prognozy rozkładu ruchu na sieci drogowej w Polsce jest model INMOP-3. W maju 2019 r. odbyła się konferencja kończąca prace nad tym projektem realizowanym przez konsorcjum Politechniki Warszawskiej i Politechniki Krakowskiej. W pierwszej prezentacji autorstwa A. Brzezińskiego na jednym ze slajdów zawarta jest mapa prezentująca wynik rozkładu ruchu w modelu drogowym dla wszystkich pojazdów – prognoza ruchu na drogach w 2045 r. (rys. 39).

Interpretacja wyników modelu INMOP-3 w kontekście przyszłych układów transportowych Podkarpacia jest interesująca szczególnie w kontekście drogi ekspresowej S19 (która w założeniu będzie w 2045 r. dostępna dla użytkowników na całym jej przebiegu przez region). Rysunek wskazuje natężenie ruchu ogółem niższe niż 20 tys. pojazdów na dobę na całym przebiegu S19 (z wyjątkiem ROF). Z drugiej strony prognozuje się natężenie ruchu w granicach 10-20 tys. pojazdów na dobę na większości jednojezdniowych odcinków dróg krajowych przecinających województwo (pomimo założenia oddania do użytkowania nie tylko S19, ale również drogi ekspresowej S74). Co może być wskazówką do dalszych działań inwestycyjnych, w tym rozbudowy ww. odcinków sieci drogowych do parametrów 2+1 (S74) lub 2+2 (S19). Do najbardziej obciążonych odcinków sieci dróg krajowych prognozowanej w 2045 r. w województwie podkarpackim (poza istniejącą siecią autostrad (A4) oraz istniejącą i planowaną siecią dróg ekspresowych (S19/S74)) należą drogi krajowe: DK9; DK77; ciąg dróg krajowych DK28/DK73/DK94.

Dopełnieniem szczególnych „wąskich gardeł” systemu transportu drogowego w województwie podkarpackim w świetle prognozy w modelu INMOP-3 są odcinki sieci dróg wojewódzkich, na których również prognozowane natężenie ruchu przekracza 10 tys. pojazdów. Z punktu widzenia oczekiwanego rozkładu ruchu na sieci, a z drugiej strony biorąc pod uwagę odpowiedzialność Urzędu Marszałkowskiego za rozwój systemu drogowego na szczeblu dróg wojewódzkich, szczególną uwagę należy objąć te odcinki dróg wojewódzkich, dla których prognozowane natężenie ruchu w 2045 r. przekracza 10 tys. pojazdów. W świetle jedynej możliwej do uzyskania mapy prognostycznej z wszystkich dostępnych na przełom lat 2020/2021 modeli na poziomie krajowym uwzględniających sieć drogową w województwie podkarpackim (model INMOP-3) do szczególnie obciążonych odcinków sieci dróg wojewódzkich będą należeć DW877/DW835 (Dylągówka-Dynów), DW993 (Dukla-Nowy Żmigród), DW875 (Mielec-Kolbuszowa) i DW886 (Domaradz-Brzozów-Sanok). Należy mieć jednak na uwadze, że model INMOP-3 zbudowany został dla obszarów transportowych na poziomie powiatowym (a nie jak modele CUPT i PKP PLK na poziomie gminnym) co może w konsekwencji prowadzić do przewartościowania potoków ruchu między miastami powiatowymi i niedowartościowania międzygminnych potoków ruchu. Z drugiej strony model INMOP-3 wykorzystuje interesujące alternatywne bazy danych (karty SIM) co jest szczególnie interesujące z punktu widzenia sezonowości ruchu (w tym sezonowości ruchu turystycznego). Niestety w dostępnych materiałach zawartych w prezentacjach kończących projekt INMOP-3 zawarte są jedynie rozkłady ruchu turystycznego do Zakopanego i nad Morze Bałtyckie (brak obszaru Bieszczad i województwa podkarpackiego).

Rysunek 43. Wynik rozkładu ruchu w modelu drogowym dla wszystkich pojazdów – prognoza ruchu na drogach w 2045 r.



Źródło: Intermodalny Krajowy Model Ruchu (INMOP-3) (2019); Prezentacja: 01-PROJEKT-INMOP-3.pdf www.gddkia.gov.pl/pl/a/33741/Poznalismy-wyniki-prac-nad-intermodalnym-krajowym-modelem-ruchu

3. Analiza SWOT¹⁴

Po uwzględnieniu wszystkich opisanych w Diagnozie uwarunkowań i analiz dotyczących problematyki rozwoju transportu jak również innych zagadnień okołotransportowych, poniżej przedstawiono klasyczną analizę SWOT.

Tabela 16. Analiza SWOT

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> • Policentryczny układ sieci osadniczej województwa podkarpackiego; • Rozwój demograficzny i gospodarczy ośrodka wojewódzkiego z obszarem powiązany funkcjonalnie (ROF); • Powiązanie układu komunikacyjnego województwa podkarpackiego z krajową i międzynarodową siecią TEN-T; • Autostrada A4 oraz magistrała kolejowa E30, stanowiące główną oś komunikacyjną na kierunku wschód-zachód; • Potencjał portu lotniczego Rzeszów – Jasionka; • Dostępność transportowa biegunów wzrostu położonych wzdłuż autostrady A4 (Dębica, Rzeszów, Przeworsk-Jarosław, Przemyśl); • Rozbudowana sieć międzypowiatowych połączeń autobusowych; • Wysoka atrakcyjność turystyczna województwa; • Opracowane map akustycznych identyfikujących obszary najbardziej zagrożone hałasem i programów ochrony środowiska przed hałasem; • Wybudowane drogi obwodowe eliminujące hałas z centrów miast; • Posiadanie międzynarodowego portu lotniczego Rzeszów-Jasionka. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ograniczenie kompetencyjne Samorządu Województwa wobec elementów rozbudowanego systemu transportu regionu; • Peryferyjne położenie województwa względem centralnej Polski; • Rozproszenie zabudowy, głównie na terenach wiejskich; • Starzenie się społeczeństwa i rosnąca liczba osób w wieku poprodukcyjnym; • Obszary peryferyjne wewnątrz województwa (w szczególności południowe i północno-wschodnie części województwa); • Niedostateczne powiązanie południowej i północno-wschodniej części regionu, infrastrukturą drogową o wysokich parametrach technicznych z Rzeszowem; • Niedostateczne powiązanie południowo-zachodniej części regionu infrastrukturą drogową wyższego rzędu z autostradą A4, a tym samym z resztą kraju (węzeł Pilzno na A4); • Niedostateczne powiązanie południowej części regionu z infrastrukturą kolejową z Rzeszowem i z resztą kraju; • Niewystarczająca obsługa transportowa (kolejowa i drogową) północnej i północno-zachodniej części województwa, skupiających największą produkcję przemysłową, w tym eksportową; • Jedna linia kolejowa o znaczeniu międzynarodowym; • Duży odsetek dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych nie spełniających normatywu nośności; • Asymetria popytu na transport (głównie transport samochodowy);

¹⁴ Poglębienie i rozwinięcie problematyki zawartej w tabeli analitycznej SWOT jest dostępne w częściach wnioskowych podrozdziałów *Diagnozy stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim* sporządzonej na potrzeby powstającego Programu. Pełna treść opracowania znajduje się pod adresem: <http://www.pbpp.pl/opracowania/zakonczone/diagnoza-stanu-systemu-transportowego-w-wojewodztwie-podkarpackim.html>

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
	<ul style="list-style-type: none"> • Niekorzystna i utrzymująca się struktura gałęziowa przewozów z dominującym i wciąż rosnącym udziałem transportu drogowego; • Ruch tranzytowy przebiegający przez obszary zurbanizowane; • Niski poziom innowacyjności sieci i zastosowania inteligentnych systemów transportowych; • Brak spójnej sieci połączonych ze sobą tras rowerowych województwa o jednolitych parametrach; • Uwarunkowania przyrodnicze województwa podkarpackiego znacząco podnoszące koszty budowy nowej sieci transportowej. • Konieczność adaptacji już istniejącej infrastruktury transportowej do potrzeb wynikających z pojawiających się lub stwierdzonych uwarunkowań (wody powierzchniowe, występowanie osuwisk, zagrożenie powodziowe, obszary chronione, etc.); • Wysokie obciążenie dla środowiska naturalnego.
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> • Zapewnienie ciągłości europejskiej sieci transportowej, w tym realizacja i utrzymanie elementów sieci TEN-T, zapewniających poprawę dostępności zewnętrznej i wewnętrznej województwa podkarpackiego – eliminacja luk transportowych; • Droga ekspresowa S19 stanowiąca główną oś komunikacyjną na kierunku północ-południe; • Wzmocnienie roli transportu kolejowego i poprawa jakości usług przewozów pasażerskich. Integracja różnych form publicznego transportu zbiorowego; • Polityka UE dążąca do wysokiego standardu dróg, zapewniających właściwą przepustowość i bezpieczeństwo w ruchu; • Wsparcie transportowe drogowo-kolejowe dla ośrodków aktywnych gospodarczo; • Polityka dążąca do utworzenia spójnego, zrównoważonego systemu transportu na poziomie krajowym i europejskim; 	<ul style="list-style-type: none"> • Niekorzystna prognoza demograficzna i możliwy spadek liczby ludności w regionie do 2030 roku; • Dalszy rozwój motoryzacji i wzrost tendencji do użytkowania samochodów, szczególnie na obszarach nie obsługiwanych przez transport zbiorowy; • Wpływ pandemii na spadek liczby pasażerów w transporcie autobusowym i kolejowym; • Wzrastająca liczba pojazdów, zwiększająca natężenie ruchu wpływającego na pogorszenie stanu środowiska w województwie podkarpackim (m.in. znaczna emisja niska, pogorszenie klimatu akustycznego); • Nieskoordynowane powstawanie nowych obszarów zabudowy (np. zjawisko niekontrolowanej suburbanizacji) sprzyjające nieefektywnej mobilności (nadmierne obciążenie dotychczasowej sieci transportowej oraz środowiska);

SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> • Rozbudowa infrastruktury drogowej oraz likwidacja wąskich gardeł sieci drogowej na wlotach do miast; • Rozwój nowoczesnych technologii cyfrowych (ITS), usprawniających funkcjonowanie transportu i poprawiających bezpieczeństwo ruchu; • Polityka wspierająca rozwój proekologicznych rozwiązań, w tym przyjaznych środowisku środków transportu; • Wzrastająca mobilność społeczeństwa wskazująca na osiągnięcie wyższego poziomu rozwoju gospodarczego; • Wzrost gospodarczy powodujący zwiększony popyt na transport; • Duże projekty infrastrukturalne np. (CPK), poprawiające w sposób spektakularny dostępność województwa do centralnej Polski i Warszawy; • Wzrost znaczenia e-administracji i spadek mobilności dla tej motywacji podróży; • Bliskość zewnętrznej granicy Polski i UE (z Ukrainą) umożliwiającą ożywioną wymianę towarową; • Obserwowany wzrost dochodów JST; • Dostępność środków unijnych na rozbudowę infrastruktury transportowej. 	<ul style="list-style-type: none"> • Niska jakość infrastruktury drogowej i kolejowej niższych kategorii (dróg powiatowych, miejskich), wpływająca na pogorszenie klimatu akustycznego; • Nieefektywne i kosztowne rozwiązania w zakresie zapobiegania negatywnym oddziaływaniom na środowisko; • Nietrwałość efektów modernizacyjnych sieci powodowana nieadekwatnym utrzymaniem infrastruktury; • Wzrost udziału w kosztach zewnętrznych kosztów oddziaływania transportu na środowisko; • Relatywnie duży udział w powierzchni województwa terenów cennych przyrodniczo, skutkujący wysokim ryzykiem kolizji przyrodniczo-przestrzennych; • Niepewność odnośnie przyszłości finansowania transportu ze środków UE; • Rosnące koszty budowy i utrzymania infrastruktury transportowej; • Zmniejszające się potrzeby mobilności dla dojazdów na zakupy do dużych miast (w kontekście organizacji transportu zbiorowego, przyczyną wzrost znaczenia e-commerce).

Źródło: Opracowanie UMWP/PBPP w Rzeszowie.

II. Identyfikacja głównych problemów (wyzwań) związanych z rozwojem transportu i możliwości ich rozwiązania

1. Problemy bazowe związane z rozwojem sieci i organizacją transportu w regionie

Na podstawie szczegółowej diagnozy oraz SWOT było możliwe zidentyfikowanie bazowych problemów rozwoju systemu transportowego województwa podkarpackiego w perspektywie roku 2030. Istotną rolę w tej identyfikacji odegrały wyniki analizy popytowej przewidywanych zmian w zapotrzebowaniu na przewozy i infrastrukturę, a także z rezultaty modelowania ruchu (model CUPT 2019) i modelowania dostępności przestrzennej. Prawidłowa artykulacja problemów bazowych pozwoliła na przygotowanie możliwych wariantów polityki transportowej w najbliższej dekadzie. Stało się to podstawą do ostatecznego sformułowania celów podstawowych i horyzontalnych planu transportowego. Problemy bazowe mają charakter ogólny i ich rozwiązywanie możliwe jest wyłącznie w oparciu o komplementarne wykorzystanie narzędzi znajdujących się w dyspozycji nie tylko samorządu województwa regionalnego, ale także władz centralnych oraz samorządów lokalnych (powiatowych i gminnych). Również pełna przyszła ewaluacja osiągnięć na tym polu wymaga uwzględnienia działań podejmowanych na wszystkich wymienionych szczeblach.

Problem bazowy A: Utrzymanie i wzmocnienie podstaw transportowych dla rozwoju gospodarczego województwa, w tym integracja infrastrukturalna oraz organizacyjna systemu transportowego w układzie zewnętrznym i wewnętrznym.

Pomimo znacznych inwestycji transportowych (w tym na sieci TEN-T), jakie podjęto w poprzednich okresach programowania, województwo podkarpackie nadal wymaga działań zwiększających jego integrację funkcjonalną w kraju i Unii Europejskiej. Działania te są warunkiem koniecznym zachowania pozycji konkurencyjnej regionu, a tym samym rozwoju społeczno-gospodarczego oraz dalszej konwergencji. Pośrednio wpływają one na atrakcyjność inwestycyjną województwa, zachowanie i wzmocnienie ukształtowanych już specjalizacji przemysłowych, rozwój turystyki oraz silną pozycję w europejskiej przestrzeni przepływów.

Znaczenie kontynuacji rozbudowy systemu transportowego wynika także z niektórych cech specyficznych regionu. Należy tu wymienić jego peryferyjne położenie przy zewnętrznej granicy UE, a także rozproszony układ sieci osadniczej. Wiele braków infrastrukturalnych jest uwarunkowanych historycznie, a ich przezwyciężenie wymaga wieloletniego wysiłku inwestycyjnego wspartego innowacyjnymi rozwiązaniami organizacyjnymi. Uwarunkowaniem historycznym jest m.in. niska gęstość sieci transportu szynowego oraz przebieg niektórych tras kolejowych utrudniający ich bieżące wykorzystanie, a w konsekwencji powodujący niską konkurencyjność tej gałęzi transportu. Dodatkowo zrealizowane już (lub będące w realizacji) duże inwestycje drogowe nie są w wystarczającym stopniu zintegrowane z siecią regionalną, co utrudnia ich wykorzystanie jako podstawy rozwojowej dla niektórych obszarów. Ma to znaczenie w sytuacji gdy pomimo stopniowego niwelowania różnic w poziomie rozwoju między Rzeszowem, a innymi dużymi miastami Polski, różnice wewnątrz regionu podkarpackiego

nadal wzrastają. Rozproszenie osadnictwa, a tym samym miejsc prowadzenia działalności gospodarczej powoduje także, że rolę barier rozwojowych pełnią niekiedy fragmenty regionalnej i lokalnej sieci drogowej (w tym mosty) nie spełniające parametrów nośności niezbędnych dla przewozu towarów. Położenie w sąsiedztwie zewnętrznej granicy UE (a także granicy standardów w transporcie kolejowym), duża rola przewozów tranzytowych, a także wspomniany niedorozwój sieci kolejowych, są silną przesłanką dla wspierania przewozów towarowych intermodalnych. Baza infrastrukturalna (liczba terminali) i rozwiązania organizacyjne umożliwiające intensyfikację tych przewozów pozostają jednak niewystarczające.

Policentryczny układ ośrodków przemysłowych powoduje, że popyt na zewnętrzne powiązania transportowe generowany jest w różnych częściach regionu. Niektóre ośrodki przemysłowe nie są w wystarczającym stopniu zintegrowane transportowo z siecią TEN-T, a tym samym z innymi regionami Polski i Europy. Dotyczy to w szczególności pasma miast aktywnych gospodarczo (zwanego umownie „bananem podkarpackim”) od Stalowej Woli przez Tarnobrzeg, Mielec, Dębicę, po Jasło, Krosno i Sanok. Ten sam obszar jest także miejscem koncentracji działalności eksportowej, której znaczna część przeznaczona jest na rynki Europy Zachodniej, względnie Stanów Zjednoczonych. Braki w infrastrukturze powodują koncentrację ruchu drogowego na niektórych odcinkach, co powoduje ich przeciążenie oraz jest niekorzystne z punktu widzenia środowiska (zwiększona emisja) i bezpieczeństwa ruchu. W województwie podkarpackim wykształciły się więzi współpracy sektorowej o charakterze klastrowym (np. Dolina Lotnicza). Ich dalszy rozwój wymaga wzmocnienia powiązań transportowych (drogowych i kolejowych) pomiędzy poszczególnymi ROF/MOF będącymi biegunami wzrostu województwa. Dotyczy to w szczególności, czasem pomijanych, powiązań bezpośrednich z pominięciem Rzeszowa. Ich rozwój wymaga wysiłku inwestycyjnego, a także organizacyjnego (transport towarowy oraz pasażerski zbiorowy). W sensie przestrzennym braki inwestycyjne koncentrują się przede wszystkim w układach skośnych, na kierunkach pomiędzy głównymi korytarzami TEN-T.

Dla rozwoju gospodarczego regionu konieczna jest także zapewnienie przedsiębiorstwom dostępu do wykwalifikowanej siły roboczej. Policentryczny układ sieci osadniczej oznacza, że musi się to wiązać z, niekiedy dłuższymi, dojazdami do pracy. Integracja transportowa miejsc pracy i miejsc zamieszkania, wykorzystująca w maksymalnym stopniu transport zbiorowy (w tym kolej) pozostaje wyzwaniem zarówno pod względem inwestycyjnym, jak też taborowym oraz organizacyjnym. Przewidywane braki demograficzne powodują, że gospodarka regionu będzie musiała sięgać po pracowników zagranicznych, w pierwszej kolejności z sąsiedniej Ukrainy, a w dalszej perspektywie zapewne także z krajów bardziej odległych. Jej napływ będzie generował nowe potrzeby w zakresie organizacji transportu pasażerskiego międzynarodowego (ruchy wahadłowe i tzw. podróże pomigracyjne), przede wszystkim kolejowego oraz lotniczego (w tym integracja portu lotniczego Rzeszów Jasionka z systemem transportowym regionu).

W rozwoju gospodarczym województwa podkarpackiego istotną rolę odgrywa także turystyka. Obszary atrakcyjne turystycznie położone są często peryferyjnie (tereny górskie) oraz są słabo zaludnione. Stwarza to wyzwania dla organizacji transportu zbiorowego, którego opłacalność ekonomiczna jest silnie zróżnicowana sezonowo. Zachowanie walorów środowiska naturalnego Karpat jest przesłanką dla zwiększenia udziału kolei w obsłudze transportowej tych obszarów.

Problem bazowy B: Podniesienie jakości życia mieszkańców województwa poprzez poprawę dostępności transportowej w różnych skalach przestrzennych, z uwzględnieniem zachodzących niekorzystnych procesów demograficznych

Województwo podkarpackie, podobnie jak wiele innych obszarów w Polsce, podlega przyspieszonym procesom demograficznym. Wyrażają się one w odpływie migracyjnym, a w konsekwencji w lokalnej depopulacji oraz starzeniu się społeczeństwa. Odpływ ma przy tym charakter selektywny, co oznacza ryzyko utraty lepiej wykształconych i bardziej przedsiębiorczych grup ludności. Ruchy migracyjne zachodzą także wewnątrz regionu, co powoduje, że sytuacja ROF oraz kilku innych MOF jest lepsza niż pozostałych obszarów. W tych warunkach szczególnie ważne jest zachowanie atrakcyjności osiedleńczej województwa jako całości oraz poszczególnych miast i subregionów w jego obrębie. Celem jest, w tym kontekście, zarówno utrzymanie obecnych mieszkańców, jak też tworzenie dogodnych warunków dla potencjalnych imigrantów, także z zagranicy. Długoterminowe konsekwencje pandemii COVID-19 i upowszechnienie pracy zdalnej, mogą być nowymi czynnikami zwiększającymi atrakcyjność zamieszkania w miejscach bardziej oddalonych od biegunów wzrostu.

Kluczowym elementem jakości życia jest dostępność transportowa, zarówno ogólna jak też mierzona względem szeroko rozumianych usług pożytku publicznego. Badania z wykorzystaniem modelu dostępności potencjałowej dowodzą, że ogólnej poprawie wskaźnika (we wszystkich gminach województwa) towarzyszy jego wewnętrzne różnicowanie się (polaryzacja). Tym samym poziom dostępności obszarów peryferyjnych regionu staje się relatywnie gorszy względem jego części rdzeniowej, w tym zwłaszcza względem korytarza równoleżnikowego Kraków – Rzeszów - granica z Ukrainą. W sposób szczególny widoczne jest pogarszanie się poziomu dostępności na południe od tego korytarza, a ponadto także w części północno-wschodniej województwa (Lubaczów). Dla poprawy sytuacji niezbędne okazują się często mniejsze inwestycje w ciągach dróg wojewódzkich i lokalnych, które mogą spowodować lepsze wykorzystanie już funkcjonującej infrastruktury wyższego szczebla. W kilku miejscach poziom dostępności jest wyraźnie upośledzony na skutek braku węzłów na niedawno zbudowanej autostradzie A4. Dotyczy to zwłaszcza postulowanego węzła Pilzno.

Różnice w dostępności wewnątrz regionu stają się jeszcze większe jeżeli oceniamy je przez pryzmat transportu pasażerskiego zbiorowego. Obszary na południu, wschodzie, ale także lokalnie w centralnej części województwa, okazują się wówczas wyraźnie zagrożone wykluczeniem transportowym. Część terenów peryferyjnych jest słabo zaludniona, a tym samym komercyjne świadczenie usług transportu autobusowego jest tam nieopłacalne ekonomicznie. Obszary zagrożone wykluczeniem transportowym wymagają jednoczesnych działań w lokalne inwestycje infrastrukturalne oraz wsparcia dla transportu publicznego, względnie dla alternatywnych rozwiązań transportowych (car sharing, autobus na życzenie). Dotyczy to w szczególności Karpat (Beskid Niski, Bieszczady), powiatu lubaczowskiego, a także strefy pogórzy (trójkąt Rzeszów - Przemyśl – Sanok). W wymienionych strefach, wraz z przemianami demograficznymi (odpływ i starzenie się ludności) problemem stają się nie tyle dojazdy do pracy, co raczej dostęp do usług ochrony zdrowia, administracyjnych, handlowych i innych. Istnieje zagrożenie pogłębiania się opisanych problemów.

Wspomniane (w ramach problemu bazowego A) rozproszenie osadnictwa oraz policentryczny układ miejsc pracy powoduje konieczność dojazdów do Rzeszowa, do innych MOF, a także pomiędzy nimi (często w obu kierunkach). Bardzo duża jest także skala

dojazdów do szkół różnego szczebla (szczególnie do Rzeszowa). Rola transportu publicznego w dojazdach do pracy jest wciąż ograniczona, a na niektórych kierunkach nadal maleje. Wielobiegunowy rynek pracy jest atutem regionu, ale w chwili obecnej pozostaje on uzależniony od transportu indywidualnego. Prędkości w transporcie kolejowym, dzięki ukończonym inwestycjom umożliwiły zwiększenie pozycji konkurencyjnej tej gałęzi transportu (poza magistralą E30 zrealizowano rewitalizację linii nr 25 na odcinku Mielec – Dębica, gdzie przywrócono ruch pasażerski, rewitalizację linii nr 106 wraz z uruchomieniem PKA do Strzyżowa oraz rewitalizację linii nr 71 wraz z elektryfikacją). Efekty tych działań oraz dalsze prace mające na celu zminimalizowanie okrężnego przebiegu niektórych tras (brak odpowiednich łączników, szczególnie w południowej części województwa) pozwolą na dalszy rozwój transportu kolejowego. Liczba rozwiązań multimodalnych (możliwości przesiadki z transportu indywidualnego na zbiorowy) pozostaje ograniczona. Zwiększenie udziału transportu zbiorowego wymaga działań inwestycyjnych, ale przede wszystkim także organizacyjnych (w tym taryfowych). W ramach Miejskich Obszarów Funkcjonalnych brak jest zintegrowanych instytucjonalnie systemów transportu zorganizowanego (transport zbiorowy kolejowy, autobusowy oraz transport indywidualny – rozwiązania typu park and ride, bike and ride, polityka parkingowa). Konsekwencją jest m.in. występowanie kongestii drogowej, szczególnie w obszarze ROF, ale również w obrębie niektórych innych MOF. Niewystarczająca jest nadal infrastruktura dla rozwoju codziennej mobilności aktywnej, w tym zwłaszcza sieć ścieżek rowerowych (m.in. ich brak w ciągach dróg wojewódzkich na terenach pozamiejskich).

Problem bazowy C: Zmniejszenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na szeroko rozumiane środowisko naturalne w wymiarze globalnym (zmian klimatycznych) i lokalnym (ochrona, cennych walorów przyrodniczych regionu)

Niekorzystnymi efektami i niejako ubocznymi skutkami rozwoju transportu są: hałas, zanieczyszczenie powietrza i pośrednio zanieczyszczenie gleb i wód oraz kolizje z korytarzami ekologicznymi. Działania w zakresie rozwoju systemów transportowych (w tym niniejszy dokument) z założenia podlegają strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Każda inwestycja, w sensie technicznym i organizacyjnym musi być przygotowana z zachowaniem odpowiednich regulacji i standardów w tym zakresie. Niezależnie od tego konsekwencje dla środowiska ma sama struktura gałęziowa transportu, układ i przepustowość sieci oraz lokalizacja obiektów. W tym sensie problemem bazowym jest próba podjęcia korzystnych zmian w tym zakresie. Dotyczy to zarówno oddziaływań o charakterze globalnym (emisja ze środków transportu, mająca wpływ na globalne zmiany klimatyczne), jak też regionalnych i lokalnych (emisja jako czynnik pogarszający jakość powietrza w regionie – zagrożenie smogiem; emisja hałasu; zagrożenie dla regionalnego środowiska tj. fragmentacja i ograniczenie bioróżnorodności).

W regionie podkarpackim dominującą gałęzią transportu zarówno pasażerskiego, jak i towarowego pozostaje transport samochodowy. Ponadto w obrębie transportu szynowego zaznacza się stosunkowo mały udział tras zelektryfikowanych. Negatywne oddziaływanie transportu drogowego jest zwiększane przez znaczny udział tranzytu międzynarodowego na kilku najważniejszych trasach. Wiele dróg obsługujących ruch tranzytowy i krajowy dalekobieżny prowadzi nadal przez strefy zurbanizowane (a nawet centra miast), co skutkuje kongestią i w konsekwencji zwiększoną emisją. Zbyt mała część przewozów towarowych

(w tym w tranzycie) trafia do transportu kolejowego, w tym intermodalnego. Nie sprzyja temu niewielka liczba odpowiednich węzłów intermodalnych.

Największe stężenia zanieczyszczeń występują na skrzyżowaniach i drogach o znacznym natężeniu ruchu (kongestia), które przebiegają przez obszary położone w zwartej zabudowie, zwłaszcza w mieście Rzeszów, a w drugiej kolejności w niektórych innych MOF (Tarnobrzeg, Przemyśl, Krosno). Do emisji przyczynia się także niewystarczający poziom elektryfikacji linii kolejowych oraz nie zawsze niskoemisyjna struktura taboru autobusowego. Województwo podkarpackie zajmuje przedostatnie miejsce w rankingu województw pod względem zarejestrowanej w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców liczby samochodów elektrycznych i hybrydowych (osobowych) w 2018 r., co jest w dużym stopniu uzależnione od czynników ponadregionalnych (systemy wsparcia). Nie bez znaczenia może być jednak także dostęp do odpowiedniej infrastruktury w postaci punktów ładowania, która systematycznie się poprawia.

W otoczeniu dróg badanych pod względem hałasu dominują tereny o *niedobrym stanie akustycznym* (przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu drogowego do 10 dB), nie występowały natomiast tereny, o *stanie bardzo złym* (przekroczenia powyżej 20 dB).

Niewystarczające wydają się możliwości związane z mobilnością aktywną regionu. Trasy rowerowe nie tworzą zwartej sieci, a ich układ nie zawsze sprzyja korzystaniu z tej formy transportu w podróżach codziennych, w tym w dojazdach do pracy. Brak jest szlaków prowadzonych konsekwentnie wzdłuż dróg wojewódzkich łączących poszczególne miasta (ścieżki rowerowe do przystanków zbiorczych).

Zmniejszenie negatywnego oddziaływania ze strony transportu na elementy środowiska naturalnego musi także brać pod uwagę specyfikę regionu, wyrażającą się m.in. w jego ukształtowaniu powierzchni, bogatej sieci hydrograficznej oraz ogromnych walorach przyrodniczych (w skali europejskiej), co skutkuje rozległością obszarów podlegających ochronie powierzchniowej. Blisko 45% terenu województwa podlega jakiemuś reżimowi ochronnemu, a większość dolin rzecznych stanowi obszary NATURA 2000. W efekcie korytarze ekologiczne, w tym o znaczeniu paneuropejskim, istotne dla zachowania ciągów migracyjnych zwierząt przecinają się z siecią dróg i torów kolejowych. W wielu miejscach konfliktów brakuje infrastrukturalnych rozwiązań chroniących zwierzęta.

Nie bez znaczenia jest także konieczność dostosowania sieci transportowych do zagrożeń wynikających z zjawisk ekstremalnych, w tym oczekiwanych zjawisk związanych ze zmianami klimatycznymi (zagrożenie powodziowe, osuwiska). Budowa geologiczna i rzeźba terenu, a także niewłaściwe zagospodarowanie danego terenu (np. usunięcie szaty roślinnej ze stoków, obciążenie podłoża budowlami, intensywny ruch komunikacyjny) sprzyjają powstawaniu osuwisk. Występowanie zjawiska tego typu najczęściej obserwowane jest na stokach w południowej części województwa, w obrębie Karpat fliszowych. Jednocześnie ok. 280 tys. ha terenów zagrożonych zalaniem lub podtopieniem. Największe obszary zalewowe zlokalizowane są w dolinach rzek: Wisły, Sanu, Wisłoki i Wisłoka oraz ich dopływach. Ma to wpływ na konieczność zabezpieczenia relatywnie większych środków na budowę nowych i modernizację istniejących elementów infrastruktury transportowej.

Problem bazowy D: Podniesienie poziomu bezpieczeństwa w transporcie

Bezpieczeństwo w transporcie, w tym szczególnie bezpieczeństwo ruchu drogowego jest, pomimo stopniowej poprawy sytuacji, istotnym problemem w skali ogólnopolskiej, a także

w województwie podkarpackim. Liczba wypadków w województwie jest wprawdzie niższa od średniej krajowej i stopniowo maleje, tempo tych zmian jest jednak niewystarczające. Ponadto zwiększa się liczba niektórych rodzajów zdarzeń, jak np. wypadków śmiertelnych z udziałem rowerzystów. Wynika to zarówno z braków infrastrukturalnych, jak też z czynników organizacyjnych (zasad ruchu, z których część kształtowana jest przez samorząd regionalny i lokalny). Do obiektywnych przyczyn infrastrukturalnych zaliczyć należy ruch tranzytowy, który w wielu miejscowościach przebiega przez obszary zurbanizowane (miasta, w tym ich śródmieścia oraz wsie o charakterze ulicowym). Nie bez znaczenia jest także zły stan techniczny niektórych tras. Jednocześnie szczególnie dużo wypadków ma miejsce z jednej strony w ROF i niektórych innych większych ośrodkach (oraz ich MOF), a z drugiej na niektórych obszarach peryferyjnych (np. Bieszczady). Ważnym czynnikiem jest brak chodników wzdłuż wielu tras drogowych (szczególnie na terenach wiejskich), brak rozwiązań inżynierskich spowalniających ruch w strefach zabudowanych, a w niektórych miejscach brak sygnalizacji świetlnej, źle wyprofilowanie drogi. W obszarach funkcjonalnych do poprawy bezpieczeństwa mógłby się przyczynić system zarządzania ruchem.

Jak opisano powyżej problemem jest szybki przyrost liczby poważnych wypadków z udziałem rowerzystów. Trasy i ścieżki rowerowe na terenie województwa podkarpackiego nie tworzą spójnej sieci. Wiele z nich służy raczej turystyce niż wykorzystaniu w lokalnym transporcie. Brak jest tras wzdłuż dróg wojewódzkich poza miastami.

Zagrożenia bezpieczeństwa ma miejsce także na przecięciu sieci drogowej i kolejowej. Wynika z to z braku bezkolizyjnych skrzyżowań, choć bezpośrednimi sprawcami wypadków są tam zazwyczaj użytkownicy samochodów.

2. Warianty planistyczne

Rozwiązanie przedstawiony wyżej problemów bazowych może się dokonać za pomocą różnych rozwiązań (wariantów planistycznych) w zakresie polityki transportowej. Przyjęto, że wariant planistyczny jest to wariant planu transportowego mający znaczący potencjał rozwiązywania problemów realizacji celów.

Poniżej przedstawiono cztery możliwe warianty planistyczne mogące być podstawą polityki transportowej realizowanej w oparciu o Plan Regionalny. Przy każdym wypunktowano możliwe miary (wskaźniki ewaluacyjne) oraz ich główne atuty i wady. Dla wszystkich przygotowana została także infografika pokazująca inną docelową strukturę funkcjonalno-przestrzenną województwa (w przypadku poniższych schematów granice województwa są jedynie luźnym tłem, a miasta i trasy nie odpowiadają rzeczywistym przebiegom i lokalizacjom). Następnie w postaci tabeli dokonano konfrontacji wariantów z czterema problemami bazowymi, zawierającą: a) ocenę opisową kontrybuowania do danego celu; b) bonitacyjną ocenę (1-5) stopnia kontrybucji, możliwą do sumarycznej oceny końcowej. Na tej podstawie dokonano wyboru jednego z wariantów jako podstawy do dalszego definiowania celów i działań w ramach PSRT WP.

Wariant 1. Maksymalizacja pozycji konkurencyjnej regionu

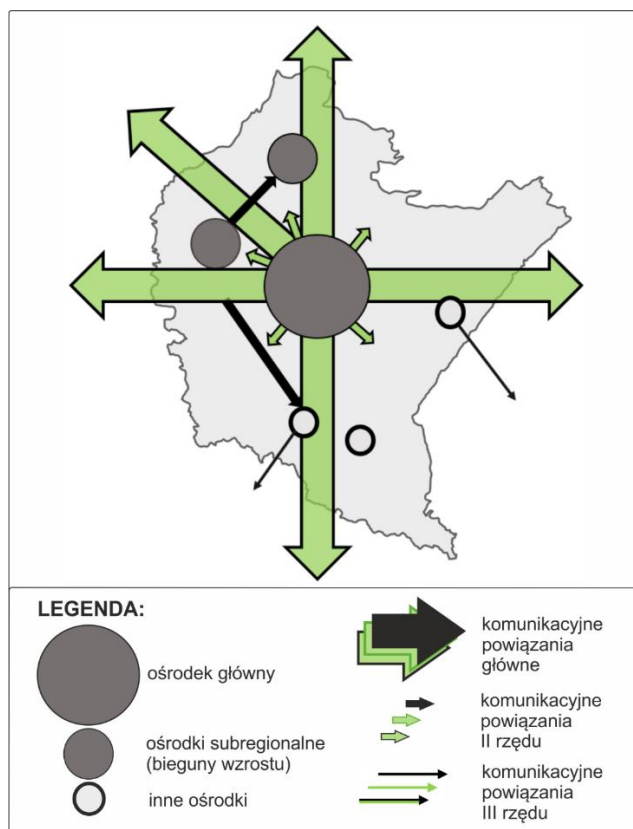
Wariant opiera się na osiąganiu celów efektywnego rozwoju województwa i jego szybkiej konwergencji na poziomie kraju i Unii Europejskiej. Oznacza to koncentrację na tych inwestycjach i działaniach organizacyjnych w transporcie, które wspierają jego najsilniejsze gospodarczo ośrodki, zapewniając im atrakcyjność inwestycyjną, sprawne funkcjonowanie

oraz dostęp do rynków pracy. Tym samym wariant jest nastawiony przede wszystkim na zaspokajanie już zdiagnozowanego popytu. Koncentruje się na usprawnieniu obsługi ROF oraz ośrodków przemysłowych (MOF) w zachodniej części regionu (Mielec, Dębica, Stalowa Wola), a w drugiej kolejności na innych miastach prężnych ekonomicznie (możliwość dojazdu w ciężkim transporcie drogowym). Jednocześnie priorytetem pozostaje obsługa powiązań zewnętrznych krajowych i międzynarodowych (także nowe powiązania z Ukrainą). W tym kontekście istotne jest dowiązanie miast regionu do sieci TEN-T (węzły na autostradach i drogach ekspresowych). Na pozostałych obszarach województwa dominować miałyby prace modernizacyjne zarówno w zakresie infrastruktury drogowej, jak kolejowej. Zakłada się, że niektóre potrzeby transportowe będą tam maleć wraz ze zmianami demograficznymi. Ich bieżącym zaspokojeniem, w tym dostępem do usług publicznych, zajmują się samorządy lokalne. System transportu publicznego rozwijany jest przede wszystkim w ROF, jako mającej największe problemy z kongestią i emisją zanieczyszczeń. Ponadto wspierany jest transport publiczny w relacjach do innych metropolii krajowych (kolej) i zagranicznych (zintegrowane z miastem lotnisko w Rzeszowie-Jasionce). Największe inwestycje realizowane byłyby nadal w transporcie drogowym. Będzie tworzona infrastruktura dla elektromobilności, a podstawą ograniczanie emisji i innych uciążliwości dla środowiska będą szybkie zmiany technologiczne w transporcie.

Miarami realizacji takiego wariantu (wskaźnikami ewaluacyjnymi) są m. in.: długość dróg, które bezpośrednio łączą się/ będą się łączyć z siecią TEN-T/ drogami wyższego rzędu, długość dróg wojewódzkich o określonej nośności, długość linii kolejowych o określonej prędkości technicznej, liczba węzłów multimodalnych, czas dojazdu w transporcie drogowym i kolejowym do Warszawy i innych dużych ośrodków krajowych, zaś wewnątrz regionu czas dojazdu do Rzeszowa z miast powiatowych, integracja rozkładowa i biletowa transportu publicznego w metropolii rzeszowskiej; ponadto liczba stacji ładowania dla pojazdów elektrycznych.

Główne zalety wariantu	Główne wady wariantu
<ul style="list-style-type: none"> Szybki oczekiwany efekt ekonomiczny dla regionu Koncentracja inwestycji w miejscach o największych problemach transportowych (metropolia rzeszowska) Włączenie Rzeszowa w układ polskiej metropolii sieciowej 	<ul style="list-style-type: none"> Brak większych inwestycji na terenach peryferyjnych, polaryzacja przestrzenna wewnątrz regionu i pomiędzy ROF/MOF Odłożenie w czasie efektu ograniczenia emisji CO₂ Zagrożenie kontynuacją procesów depopulacyjnych Uzależnienie od inwestycji centralnych Zagrożenie wykluczeniem transportowym

Rysunek 44. Schemat dla wariantu 1. Maksymalizacji pozycji konkurencyjnej regionu



Źródło: Opracowanie własne.

Wariant 2. Równoważenia rozwoju na poziomie lokalnym

Wariant opiera się na założeniu, że podniesienia standardów obsługi transportowej, przy jednoczesnym wspieraniu rozwoju gospodarczego może się przyczynić do zatrzymania niekorzystnych tendencji demograficznych, w tym odpływu migracyjnego. Dlatego miałyby miejsce koncentracja na działaniach inwestycyjnych i organizacyjnych rozłożonych równomiernie na całym obszarze województwa. Wspierane byłyby liczne, rozproszone terytorialnie mniejsze inwestycje. Duże znaczenie ma lepsza organizacja transportu, zwłaszcza publicznego, w oparciu o poziom powiatowy. Wszystkie miasta powiatowe są ze sobą powiązane dobrej jakości drogami oraz systemem transportu publicznego. Na niektórych odcinkach peryferyjnych powstają nowe linie kolejowe. Transport publiczny rozwijany jest także w strefach sezonowego ruchu turystycznego oraz w obszarach funkcjonalnych wszystkich miast powiatowych. Priorytetem jest przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu oraz możliwie najlepszy dostęp do usług pożytku publicznego w tym zwłaszcza na poziomie lokalnym. Zakłada się istnienie lokalnych rynków pracy, w czym pomocne jest rozwijanie sieci dróg lokalnych spełniających wymogi nośności (ułatwienia do podejmowania działalności gospodarczej w strefach peryferyjnych). Na obszarach zagrożonych wykluczeniem transportowym zapewniony jest transport autobusowy, niezależnie od liczby potencjalnych pasażerów.

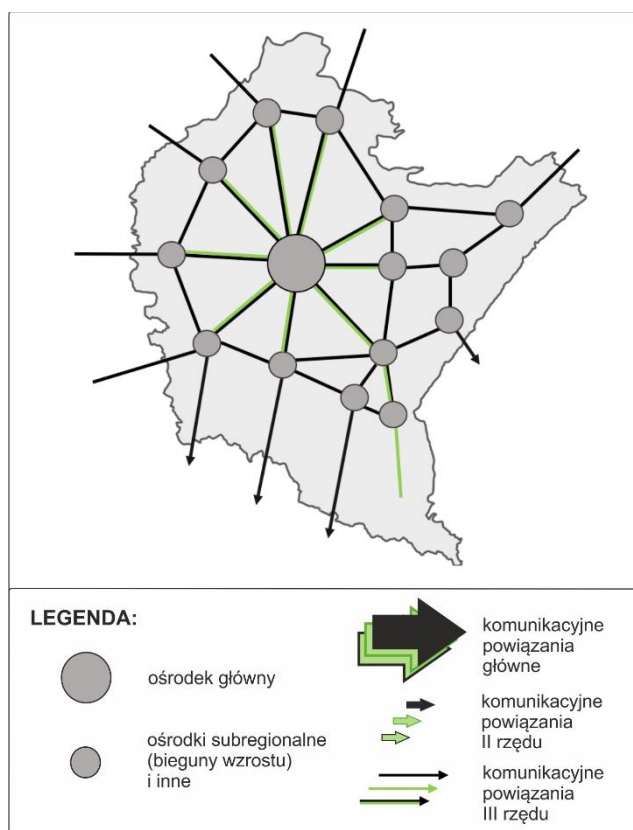
Istotnym elementem działań transportowych jest także poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na wszystkich trasach, realizowana przez spowalnianie ruchu, budowę

infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, a także budowę bezkolizyjnych przejazdów kolejowych.

Miarami realizacji takiego wariantu (wskaźnikami ewaluacyjnymi) są m.in.: czasy dojazdu transportem publicznym do najbliższego miasta powiatowego, liczba pasażerów przewiezionych w transporcie publicznym, długość wybudowanych i/lub zmodernizowanych dróg wojewódzkich i lokalnych, w tym długość obwodnic, długość ścieżek rowerowych wzdłuż dróg zamiejskich (w tym wojewódzkich), liczba rozwiązań spowalniających ruch drogowy, długość wybudowanych chodników.

Główne zalety wariantu	Główne wady wariantu
<ul style="list-style-type: none"> Oczekiwane wsparcie ze strony licznych władz lokalnych Większa partycypacja społeczna przy kształtowaniu projektów Poprawa jakości życia w regionach peryferyjnych Wzrost bezpieczeństwa ruchu Przeciwdziałanie polaryzacji wewnętrznej w regionie 	<ul style="list-style-type: none"> Rozproszenie środków, trudność w realizacji dużych przedsięwzięć Duże koszty niektórych inwestycji (kolej) Zagrożenie osłabieniem wkładu transportu w ogólną konwergencję regionu Ryzyko przeskalowania niektórych inwestycji lokalnych

Rysunek 45. Schemat dla wariantu 2. Równoważenia rozwoju na poziomie lokalnym



Źródło: Opracowanie własne.

Wariant 3. Skokowego przesunięcia gałęziowego, na rzecz minimalizacji kosztów klimatycznych i środowiskowych.

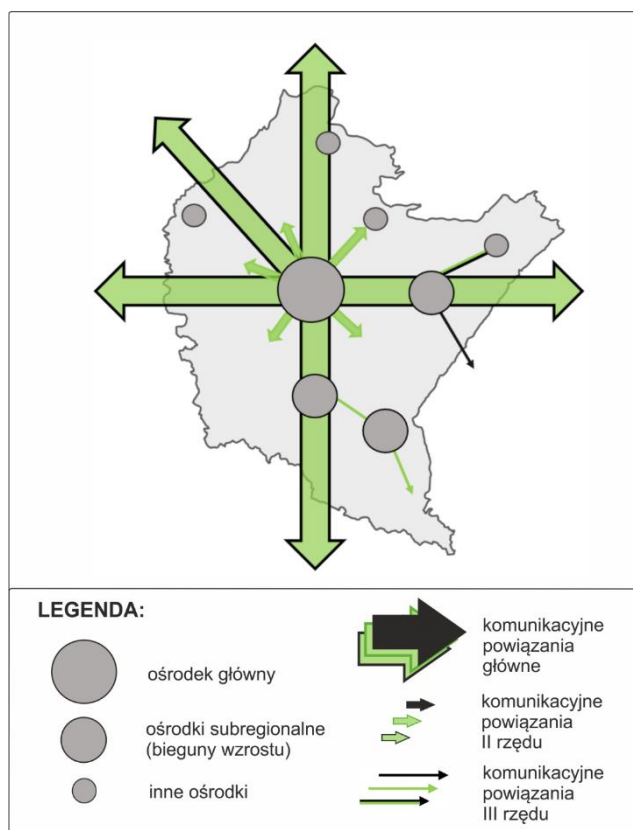
Wariant nakierowany jest na możliwie najszybsze przekształcenia w strukturze transportu na rzecz gałęzi bardziej przyjaznych środowisku oraz klimatowi. Największymi działaniami są zakrojone na dużą skalę inwestycje kolejowe. Powstają nowe linie (w tym tzw. szprychy CPK) zapewniające dostęp do większości ośrodków powiatowych regionu. Inne trasy są elektryfikowane. Zorganizowana zostaje stała obsługa kolejowa z zapewnioną wysoką częstotliwością kursów (minimum 8 par na dobę) na wszystkich liniach. Transport kolejowy jest zintegrowany z transportem autobusowym pod względem rozkładowym, taryfowym i organizacyjnym. Na terenach zagrożonych wykluczeniem transportowym komunikację zapewniają autobusy lub lokalnie rozwiązania alternatywne (car sharing itp.). Cały park autobusowy zostaje wymieniony na zeroemisyjny. Wzdłuż głównych dróg powstają stacje ładowania pojazdów elektrycznych. Wjazd pojazdów spalinowych do Rzeszowa i kilku innych miast zostaje ograniczony. Prowadzona jest restrykcyjna polityka parkingowa. Inwestycje drogowe ograniczone zostają do lokalnych prac modernizacyjnych oraz do budowy obwodnic upłynniających ruch tranzytowy. Rozbudowywana jest sieć zamiejskich ścieżek rowerowych, a w miastach (także w średniej wielkości MOF) powstają systemy roweru publicznego, w tym elektrycznego.

Ruch towarowy tranzytowy jest w maksymalnym stopniu przekierowany do transportu kolejowego. Rozbudowane zostają terminale intermodalne na granicy z Ukrainą oraz wewnątrz regionu. Lotnisko Rzeszów-Jasionka skupia się na obsłudze ruchu międzynarodowego. Rozwój sieci kolejowej redukuje atrakcyjność przelotów krajowych.

Miarami realizacji takiego wariantu (wskaźnikami ewaluacyjnymi) są m.in.: struktura gałęziowa przewozów pasażerskich i towarowych, poziom emisji CO₂ (ogółem i w wybranych miastach) oraz liczba dni ze smogiem w wybranych miastach, porównanie wskaźników dostępności i czasów przejazdu w transporcie drogowym i kolejowym (w relacjach wewnętrznych i zewnętrznych regionu), udział transportu publicznego w przewozach w obrębie ROF/MOF oraz ogółem, długość wybudowanych oraz zmodernizowanych (zelektryfikowanych) linii kolejowych, liczba pasażerów przewiezionych w transporcie publicznym, udział zeroemisyjnego taboru autobusowego, długość wybudowanych ścieżek rowerowych, długość wybudowanych obwodnic drogowych, liczba stref o ograniczonym ruchu drogowym, liczba ogólnodostępnych ładowarek dla pojazdów elektrycznych.

Główne zalety wariantu	Główne wady wariantu
<ul style="list-style-type: none">• Możliwość szybkiej redukcji emisji CO₂, zwłaszcza w dużych miastach• Wzrost znaczenia mobilności aktywnej• Ograniczenie roli ciężkiego tranzytu drogowego• Zwiększenie atrakcyjności turystycznej	<ul style="list-style-type: none">• Bardzo duże koszty budowy infrastruktury kolejowej• Bardzo duże koszty utrzymania systemu• Ryzyko przeskalowania inwestycji kolejowych• Uzależnienie od inwestycji i działań centralnych• Bardzo niewielki efekt ograniczenia emisji na terenach słabo zaludnionych• Presja ze strony JST i mieszkańców, użytkowników dróg

Rysunek 46. Schemat dla wariantu 3. Skokowego przesunięcia gałęziowego, na rzecz minimalizacji kosztów klimatycznych i środowiskowych.



Źródło: Opracowanie własne.

Wariant 4. Równomiernego rozwoju multimodalnego

Założeniem wariantu jest wyważenie maksymalizacji efektów zarówno w zakresie poprawy dostępności (wewnętrznej i zewnętrznej), jak też pod względem uciążliwości transportu dla środowiska i klimatu, z uwzględnieniem realnej sytuacji demograficznej, ekonomicznej oraz instytucjonalnej (rozkład kompetencji). Dlatego wariant zakłada oparcie rozwoju sieci transportowej o bieguny wzrostu wyznaczone w *Strategii Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030*. Są to poza Rzeszowem, miasta średnie, dla których utrzymanie funkcji oraz mieszkańców jest kluczowe dla zapewnienia województwu podstawowej siatki usług publicznych. Dlatego inwestycje zarówno drogowe, jak i kolejowe mają na celu w pierwszej kolejności powiązanie tych miast ze sobą oraz w układach zewnętrznych (szczególnie z Warszawą, Krakowem, Kielcami i Lublinem). Oznacza to budowę lub modernizację ciągów dróg wojewódzkich uzupełniających sieć krajową oraz dowiązujących ośrodki do sieci TEN-T. W przypadku sieci kolejowej, szczególnie istotna jest modernizacja linii oraz budowa kilka brakujących łączników pozwalających na skrócenie przejazdów między miastami. Ocena racjonalności inwestycji kolejowych opiera się na oczekiwanym efekcie w zakresie przesunięcia gałęziowego. Daje to preferencje do działań na liniach magistralnych oraz w obrębie metropolii rzeszowskiej (PKA). Na terenach słabiej zaludnionych transport publiczny może być zapewniony dzięki komunikacji autobusowej (z taborem zero lub niskoemisyjnym).

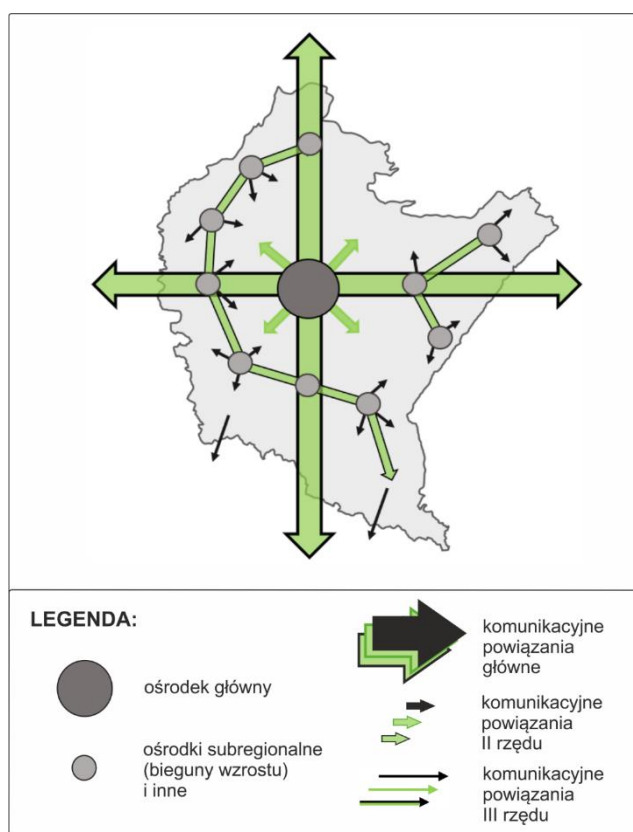
Na obszarach najbardziej peryferyjnych o rozproszonym osadnictwie rozwiązaniem są alternatywne formy transportu (autobus na życzenie, *car sharing*, *car pooling*).

Ograniczenia dla ruchu samochodów spalinowych, przy jednoczesnych preferencjach dla transportu publicznego wprowadzane są jedynie w ROF (gdzie ich efekt może być największy). W pozostałych MOF transport publiczny jest także wspierany. Wspierany jest także rozwój infrastruktury dla pojazdów elektrycznych. Jednocześnie jednak z uwagi na charakter osadnictwa oraz policentryczny układ rynku pracy, za najbardziej efektywny sposób ograniczania emisji i kongestii w Rzeszowie i innych MOF przyjmuje się rozwiązania multimodalne zachęcające do przesiadania się na transport publiczny (park and ride, bike and ride). Preferowane jest także powstawanie ścieżek rowerowych przy drogach zamiejskich.

Miarami realizacji takiego wariantu (wskaźnikami ewaluacyjnymi) są m.in.: długość nowych i/lub zmodernizowanych dróg i linii kolejowych które bezpośrednio łączą MOF w regionie, długość dróg wojewódzkich o określonej nośności, długość linii kolejowych o określonej prędkości technicznej, liczba węzłów przesiadkowych multimodalnych, czas dojazdu do Rzeszowa oraz innych MOF z miast powiatowych, czas dojazdu między MOF (transport indywidualny i zbiorowy), integracja rozkładowa i biletowa transportu publicznego w ROF oraz w innych MOF, struktura gałęziowa przewozów pasażerskich i towarowych, poziom emisji CO₂ (w wybranych miastach) oraz liczba dni ze smogiem w wybranych MOF, udział transportu publicznego w przewozach w obrębie MOF, długość zmodernizowanych (zelektryfikowanych) linii kolejowych, długość wybudowanych ścieżek rowerowych, długość wybudowanych obwodnic drogowych.

Główne zalety wariantu	Główne wady wariantu
<ul style="list-style-type: none">• Koncentracja działań ograniczających emisję w miejscach gdzie są one najbardziej efektywne• Dobra obsługa policentrycznej i rozproszonej sieci osadniczej regionu• Przeciwdziałanie polaryzacji wewnętrznej bez nadmiernego rozpraszania środków• Uwzględnienie uwarunkowań regionalnych i lokalnych w zakresie sieci osadniczej i modeli mobilności mieszkańców	<ul style="list-style-type: none">• Ryzyko przeskalowania inwestycji w niektórych ROF/MOF• Częściowe uzależnienie od inwestycji centralnych

Rysunek 47. Schemat dla wariantu 4. Równomiernego rozwoju multimodalnego



Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 17. Wzajemna relacja pomiędzy zdiagnozowanymi problemami bazowymi oraz proponowanymi wariantami

Problemy bazowe	Wariant 1	Wariant 2	Wariant 3	Wariant 4
A: Utrzymanie i wzmocnienie podstaw transportowych dla rozwoju gospodarczego województwa, w tym integracja infrastrukturalna oraz organizacyjna systemu transportowego w układzie zewnętrznym i wewnętrznym	Bardzo silny wkład w rozwiązanie problemu bazowego, poprawa pozycji regionu, konwergencja (5)	Słaby wkład w rozwiązanie problemu, brak inwestycji pozycjonujących region jako całość w Polsce i Europie, poprawa integracji wewnętrznej regionu (2)	Wkład w rozwiązanie problemu w zakresie transportu kolejowego i towarowego intermodalnego (3)	Wkład w rozwiązanie problemu poprzez lepsze dowiązanie ROF/MOF do sieci TEN-T, lepsza integracja wewnętrzna pomiędzy ROF/MOF (4)
B: Podniesienie jakości życia mieszkańców województwa poprzez poprawę dostępności transportowej w różnych skalach przestrzennych, z uwzględnieniem zachodzących niekorzystnych	Wkład w rozwiązanie problemu silnie zróżnicowany terytorialnie, wysoki w ROF i niektórych innych MOF, słaby na	Wkład w rozwiązanie problemu znaczący, choć miejscami prawdopodobnie przypadkowy (inwestycje rozproszone, nie	Wkład w rozwiązanie problemu znaczny, choć nie zawsze uwzględniający specyfikę sieci osadniczej i ścieżek mobilności mieszkańców	Wkład w rozwiązanie problemu znaczny, proporcjonalny do skali potrzeb (sytuacja demograficzna), uwzględniający specyfikę regionu i

procesów demograficznych	pozostałych obszarach (2)	zawsze zintegrowane) (4)	(3)	ścieżek mobilności mieszkańców (4)
C: Zmniejszenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na szeroko rozumiane środowisko naturalne w wymiarze globalnym (zmian klimatycznych) i lokalnym (ochrona, cennych walorów przyrodniczych regionu)	Niewielki wkład w rozwiązanie problemu, ograniczony do zmian modalnych na głównych trasach oraz w ROF (2)	Wkład w rozwiązanie problemu zauważalny, ale rozproszony, brak koncentracji na głównych obszarach problemowych (skupiskach emisji) (3)	Bardzo duży wkład w rozwiązanie problemu, szczególnie w zakresie ograniczenia emisji oraz mitygacji zmian klimatu (5)	Duży wkład w rozwiązanie problemu, uwzględniający specyfikę terytorialną, koncentracja działań w miejscach, gdzie mogą być one najbardziej efektywne (4)
D: Podniesienie poziomu bezpieczeństwa w transporcie	Wkład w rozwiązanie problemu skupiony przestrzennie na głównych trasach oraz w ROF i kilku innych MOF (2)	Duży wkład w rozwiązanie problemu poprzez poprawę sytuacji na licznych trasach regionalnych i lokalnych (4)	Wyraźny wkład w rozwiązanie problemu wynikający ze zmian modalnych, ale jednocześnie ograniczony mniejszą skalą inwestycji drogowych (4)	Istotny wkład w rozwiązanie problemu we wszystkich ROF/MOF, a także w ciągach dróg wojewódzkich (5)
Łączna bonitacja (określenie bonitacji: 1- słaba; 5 wysoka)	11	13	15	17

Źródło: Opracowanie własne.

Przeprowadzenie porównanie wskazało na wariant 4, jako najbardziej predystynowany do określenia podstaw regionalnej polityki transportowej w najbliższej dekadzie.

III. Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego

1. Cele podstawowe i horyzontalne

Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego zostały sformułowane na podstawie diagnozy aktualnego stanu wszystkich elementów podkarpackiej infrastruktury transportowej i diagnozy funkcjonowania wszystkich segmentów rynku transportowego.

Na podstawie przeprowadzonej diagnozy wskazano problemy generalne systemu transportowego województwa podkarpackiego. Przygotowane cele i kierunki są odpowiedzią na zdiagnozowane problemy i stanowią rozwiązanie wskazanych wyzwań zgodnie z opisanym wariantem rozwoju.

Punkt wyjścia dla określenia kluczowych czynników rozwoju transportu w województwie podkarpackim stanowią cele i kierunki działań zawarte w *Strategii rozwoju województwa – Podkarpackie 2030*, a dotyczące kwestii transportowych.

Cel główny strategii, czyli Odpowiedzialne i efektywne wykorzystanie zasobów endo- i egzogenicznych regionu, zapewniające trwałe, zrównoważone i terytorialnie równomierny rozwój gospodarczy oraz wysoką jakość życia mieszkańców województwa wskazuje różne obszary działań w obrębie transportu, które powinny przyczynić się do jego osiągnięcia. Są to następujące cele szczegółowe:

- a) Rozwój infrastruktury transportowej oraz integracji międzygałęziowej transportu
- b) Poprawa dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu oraz rozwój transportu publicznego
- c) Rozwój infrastruktury informacyjno-komunikacyjnej w regionie
- d) Rozwój infrastruktury służącej prowadzeniu działalności gospodarczej i turystyki
- e) Terytorialny wymiar Strategii obszar horyzontalny.

Biorąc pod uwagę powyższe zapisy *Strategii rozwoju województwa – Podkarpackie 2030*, jak również wyniki przeprowadzonych analiz eksperckich oraz wnioski z Diagnozy, można wskazać cele szczegółowe oraz horyzontalne rozwoju regionalnego systemu transportowego. Realizacja wskazanych celów rozwoju regionalnego systemu transportowego wymagać będzie podejmowania działań, które zostały określone jako kierunki rozwoju. Główne mechanizmy wsparcia dla poprawy sytuacji regionu w różnych skalach przestrzennych muszą stanowić komplementarne połączenie polityk transportowych realizowanych na szczeblu krajowym (FENIKS – Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 i FEPW – Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027) oraz regionalnym (FEP – Fundusze Europejskie dla Podkarpacia 2021-2027).

Dlatego poszczególne obszary wsparcia stanowią jednocześnie wskazania inwestycyjne dla władz regionu, jak też wskazania o charakterze „lobbingowym” będące uzasadnieniem dla zabiegania o konkretne inwestycje centralne.

Wymienione cele i kierunki mają charakter komplementarny, nawzajem się przenikają i krzyżują, co oznacza, że nie można realizować żadnego z nich w oderwaniu od całego programu strategicznego (cele horyzontalne nie stanowią odrębnych zbiorów, natomiast pełnią funkcję komplementarną do wskazanych celów infrastrukturalnych – są ich uzupełnieniem oraz rozszerzeniem). Kierunki interwencji odnoszą się do poszczególnych sektorów transportu i wyznaczają główne założenia w kontekście określonych zmian systemowych.

Odpowiedzialne podejście do kwestii klimatycznych (przede wszystkim troska o stan środowiska naturalnego), ale i problematyki bezpieczeństwa – w kontekście funkcjonowania i rozwoju systemu transportowego regionu, jest wspólną cechą nadrzędną celów podstawowych wyznaczonych w projekcie Programu opisanych w dalszej części niniejszego dokumentu. Niezwykle istotne jest tutaj wskazanie, że osiągnięcie wszystkich celów horyzontalnych – a w tym kontekście szczególnie celów pn. *Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne* oraz *Poprawa bezpieczeństwa w transporcie*, odnosi się do każdego celu podstawowego. Cele horyzontalne zawarte w niniejszym Programie stanowią bowiem wykładnię dla wszelkich inwestycji w regionalnym systemie transportowym wpisujących się w konkretne cele.

Należy tutaj nadmienić, że wśród dziedzin transportu, przedstawiane są także te, które potencjalnie mogłyby zaistnieć w regionalnym systemie transportowym w sposób szerszy (np. transport wodny śródlądowy), jednak ze względu na ograniczoną rolę odgrywaną przez nie obecnie w regionie, opis problematyki ich dotyczącej nie jest rozbudowywany.

Rysunek 48. Schemat obrazujący problemy wynikające z diagnozy oraz cele rozwoju regionalnego systemu transportowego.



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 18. Matryca obrazująca wpływ celów podstawowych i horyzontalnych na rozwiązanie problemów wynikających z diagnozy (bardzo wysoki „++”, wysoki „+”, umiarkowany „+/-”, niski „-”)

Problemy wynikające z diagnozy / cele podstawowe i horyzontalne	Utrzymanie i wzmocnienie podstaw transportowych dla rozwoju gospodarczego województwa, w tym integracja infrastrukturalna oraz organizacyjna systemu transportowego w układzie zewnętrznym i wewnętrznym	Podniesienie jakości życia mieszkańców województwa poprzez poprawę dostępności transportowej w różnych skalach przestrzennych, z uwzględnieniem zachodzących niekorzystnych procesów demograficznych	Zmniejszenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na szeroko rozumiane środowisko naturalne w wymiarze globalnym (zmian klimatycznych) i lokalnym (ochrona, cennych walorów przyrodniczych regionu)	Podniesienie poziomu bezpieczeństwa w transporcie
Cel 1 Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa	++	+	-	+/-
Cel 2 Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem, obszarami górzystymi, obszarami o niskiej skali zatrudniania	+	++	+	++
Cel 3 Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy	+	++	++	++
Cel horyzontalny 1 Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne	-	++	++	+
Cel horyzontalny 2 Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych	+	+	+	+/-
Cel horyzontalny 3 Transport publiczny	+	++	++	+/-
Cel horyzontalny 4 Poprawa bezpieczeństwa w transporcie	-	++	+/-	++

Źródło: Opracowanie własne

Cele podstawowe

Cel podstawowy 1.

Dostępność zewnętrzna

Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa

Osiągnięcie celu rozwoju systemu transportowego w regionie wymaga, aby w pierwszej kolejności rozwijać w sposób spójny powiązania infrastrukturalne w układzie krajowym i europejskim głównych ośrodków miejskich. Jednym z podstawowych działań, mających na celu wzrost konkurencyjności województwa podkarpackiego do 2030 r., będzie ukończenie procesu tworzenia wysokiej jakości powiązań transportowych (autostradowych i dróg ekspresowych), nowoczesnych linii kolejowych, a także połączeń lotniczych oraz połączeń wodnych śródlądowych (w ograniczonym zakresie).

W wymiarze dostępności zewnętrznej dokument uwzględnia znaczenie podkarpackiej infrastruktury w globalnych połączeniach transportowych. W wymiarze europejskim uwzględnia legislację unijną w zakresie zrównoważonego rozwoju transportu, w tym odnoszącą się do planów rozwoju infrastruktury transportowej (Transeuropejska Sieć Transportowa TEN-T), rozwoju i funkcjonowania rynków transportowych (w tym m.in. IV Pakiet Kolejowy), warunków technicznych, socjalnych i ekonomicznych oraz wdrażania innowacji. Dodatkowo program strategiczny odnosi się do kwestii tworzenia połączeń infrastrukturalnych na obszarze Europy Środkowo-Wschodniej (w tym kluczowych projektów jak Via Carpatia i CPK).

W wymiarze krajowym wskazuje cele, których realizacja pozwoli na zwiększenie międzyregionalnej dostępności transportowej. Poprawa dostępności wpłynie pozytywnie na wzmocnienie spójności terytorialnej regionu, ale również całego kraju, szczególnie w kontekście poprawy powiązań funkcjonalnych polskich miast.

Oczekiwane rezultaty:

- Rozwój sieci transportowej w wymiarze krajowym i międzynarodowym
- Usprawnienie systemu drogowego, kolejowego i lotniczego województwa
- Likwidacja barier rozwojowych dzięki zwiększeniu powiązań transportowych w kraju
- Wzrost konkurencyjności regionu dzięki poprawie dostępności w wymiarze krajowym i międzynarodowym

Cel podstawowy 2.

Transportowa spójność wewnętrzna

Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem, obszarami górzystymi, obszarami o niskiej skali zatrudniania

Projekt Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 wskazuje również na konieczność zwiększenia dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu. W tym aspekcie niezbędne są działania na rzecz poprawy jakości połączeń centrów z zapleczem regionów (zarówno z ośrodkami subregionalnymi, jak i obszarami wiejskimi). Działania w tym zakresie będą obejmować przede wszystkim rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej – drogowej i kolejowej oraz polepszanie jakości środków przewozu zbiorowego tak, aby skrócić czas podróży.

Poprawa dostępności transportowej w wymiarze regionalnym i lokalnym jest jednym z najważniejszych celów w poszczególnych programach strategicznych województw w zakresie transportu. Realizowane inwestycje i prace modernizacyjne spowodują zwiększenie

dostępności transportowej do ośrodka wojewódzkiego i ośrodków subregionalnych na obszarach o najniższej dostępności i najbardziej oddalonych od tych ośrodków.

Nacisk musi być również położony na dostępność komunikacyjną na obszarach peryferyjnych (w tym wiejskich). Polityka transportowa powinna koncentrować się na zapewnieniu mobilności pomiędzy obszarami miejskimi i wiejskimi oraz na mobilności na obszarach wiejskich. Lokalna mobilność ma silny wpływ na miejscową gospodarkę, dziedzictwo kulturowe, spójność terytorialną, a także integrację społeczną i ochronę środowiska. Odpowiednio zorganizowany transport może podnieść jakość życia mieszkańców, zwiększyć rozwój biznesu, turystyczną atrakcyjność regionu, poziom konkurencyjności przedsiębiorstw.

Oczekiwane rezultaty:

- Usprawnienie systemu drogowego województwa podkarpackiego
- Likwidacja barier rozwojowych dzięki zwiększeniu powiązań transportowych w regionie
- Poprawa dostępności transportowej dla obszarów o utrudnionym dostępie
- Poprawa dostępności komunikacyjnej obszarów poza MOF

Cel podstawowy 3.

Integracja MOF

Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy

Polityka miejska w zakresie mobilności nie może pozostawać w oderwaniu od polityki transportowej prowadzonej w wymiarze regionalnym i krajowym. Dlatego też istotne jest promowanie rozwiązań wspierających zrównoważoną mobilność miejską integrującą miasta z ich obszarami funkcjonalnymi. Szczególnie istotne w tym kontekście jest zwiększenie jakości planowania obsługi transportowej poprzez wsparcie koordynacji i planowania zmian w obszarach funkcjonalnych miast, w szczególności będącymi głównymi węzłami sieci TEN-T. Planowanie powinno być oparte na współdziałaniu, aktualnych danych i wsparciu eksperckim.

Stan systemu transportowego w miastach województwa podkarpackiego i ich obszarach funkcjonalnych nie jest jednorodny. Wynika to z różnic w ich historii, wielkości, poziomach motoryzacji, jakości infrastruktury technicznej, zasadach organizacji przewozów transportem publicznym, czy też w stopniu przygotowania i realizacji polityk oraz programów rozwoju transportu, zawartych m.in. w dokumentach planistycznych JST. Większość miast łączy jednak tendencja do inwestowania głównie w transport drogowy.

Integracja systemów transportu zbiorowego w aglomeracjach miejskich też nie jest powszechnym standardem. Prowadzi to do zdominowania przestrzeni miejskiej przez pojazdy indywidualne oraz do zmniejszenia bezpieczeństwa i komfortu innych uczestników ruchu. W efekcie atrakcyjność przestrzeni publicznych spada, a poruszanie się pieszo, rowerem lub komunikacją miejską staje się uciążliwe. W planowaniu systemu transportowego miast ważne jest, aby mieć na uwadze interes wszystkich grup użytkowników i wdrażać inwestycje o skali odpowiadającej warunkom.

Plan transportowy w odniesieniu do miast powinien obejmować także koncepcję integracji różnych gałęzi transportu, również pod względem infrastrukturalnym. Wspólne węzły przesiadkowe czy wdrażanie w miastach nowych modeli mobilności współdzielonej mogą poprawić efektywność transportu miejskiego. Ważne jest także promowanie i odpowiednie wdrażanie nowych, innowacyjnych rozwiązań, pozwalających na jak najlepsze wykorzystanie

dostępnych opcji transportowych, w tym przede wszystkim niskoemisyjnego transportu publicznego.

Oczekiwane rezultaty:

- Poprawa infrastruktury transportowej pozwalająca na większą integrację miejskich obszarów funkcjonalnych.
- Likwidacja barier rozwojowych dzięki zwiększeniu powiązań transportowych w obszarach funkcjonalnych biegunów wzrostu
- Rozwój i integracja systemu transportowego wewnątrz obszarów funkcjonalnych
- Poprawa dostępności komunikacyjnej obszarów funkcjonalnych poprzez wzmacnianie ciągów komunikacyjnych
- Pobudzanie procesów rozwojowych poprzez zapewnienie lepszej dostępności komunikacyjnej poza obszary funkcjonalne

Cele horyzontalne

1. Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne

Jednym z kluczowych uwarunkowań realizacji inwestycji infrastrukturalnych jest uwzględnianie przepisów odnośnie ochrony środowiska, w tym obszarów Natura 2000. W działaniach rozwojowych dla poszczególnych systemów transportu pod uwagę wzięte będą propozycje Komisji Europejskiej przedstawione w Białej Księdze dotyczącej transportu.

W programie strategicznym zakładającym zrównoważony rozwój transportu nie może zabraknąć działań zmierzających do zminimalizowania skutków rozwoju tego sektora na środowisko, szczególnie, że w większości przyjętych dokumentów europejskich transport zaliczany jest do gałęzi gospodarki znacząco przyczyniających się do zanieczyszczenia powietrza (tlenki azotu, tlenek węgla, lotne związki organiczne, pyły i cząstki stałe), czy zmian klimatu, wyczerpywania nieodnawialnych zasobów naturalnych, trwałego zajmowania przestrzeni, zakłócania funkcjonowania ekosystemów i pogarszania klimatu akustycznego.

Założeniem kierunku interwencji jest zwiększanie udziału tych rodzajów transportu, które powodują najmniejsze obciążenie środowiska oraz ograniczanie negatywnego wpływu na środowisko poszczególnych gałęzi transportu, a w szczególności drogowego transportu samochodowego.

System transportu oparty o zasadę zrównoważonego rozwoju powinien utrzymywać harmonię układu komunikacyjnego z jego otoczeniem krajobrazowym: przyrodniczym, kulturowym oraz społeczno-gospodarczym, polegającą na korzystaniu z istniejących zasobów w sposób umożliwiający ciągłość ich użytkowania i zachowania dla przyszłych pokoleń.

Oczekiwane rezultaty:

- Rozwój transportu publicznego w kierunku neutralnym klimatycznie
- Tworzenie warunków do rozwoju elektromobilności
- Wzmocnienie zmiany w kierunku tzw. zielonej gospodarki
- Odciążenie obszarów szczególnie wrażliwych środowiskowo oraz zapobieganie zjawiskom niekontrolowanej ingerencji oraz degradacji środowiska naturalnego

2. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych

Stopniowa optymalizacja procesów transportowych będzie odbywała się przede wszystkim poprzez integrację wysokiej elastyczności transportu drogowego z wysoką wydajnością kolei wspomaganych efektywnie przez pozostałe gałęzie, tj.: transport lotniczy, wodny śródlądowy oraz transport miejski. Platformą integracji poszczególnych gałęzi transportu jest intermodalność i multimodalność, a zasadniczą rolę w tym kontekście

odgrywają transport drogowy i kolejowy. Aby zatem zrealizować jeden z kierunków interwencji programu strategicznego, jakim jest poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym, należy skupić wysiłki na podjęciu działań odnoszących się do wymienionych gałęzi transportu. Szczególną rolę w tym zakresie, dla osiągnięcia maksymalizacji korzyści ze zrównoważonego rozwoju transportu ładunków, odgrywają terminale intermodalne i multimodalne umożliwiające integrację fizycznych przepływów ładunków pomiędzy różnymi gałęziami transportu. Prace na rzecz rozbudowy brakujących elementów infrastruktury transportowej, jak również jej modernizacji, uwzględniać powinny również zamierzenia UE związane ze zwiększeniem możliwości obronnych, w tym związanych z mobilnością wojskową.

Uspójnienie całego systemu transportowego wymaga zarówno dynamicznej rozbudowy brakujących elementów infrastruktury transportowej pozwalających ten system jak najszybciej urzeczywistnić, jak również poprawy jakości infrastruktury, jej standardów technicznych oraz wprowadzania rozwiązań i elementów integrujących różne kategorie sieci (węzły multimodalne, centra przesiadkowe i terminale cargo – m.in. przy dworcach kolejowych, wielopoziomowe skrzyżowania wielkich arterii – z uwzględnieniem obszarów pozamiejskich, tunele, systemy sterowania ruchem, przestrzenie parkingowe i postojowe oraz inne elementy punktowe i pomocnicze).

Oczekiwane rezultaty:

- Rozwój intermodalnego transportu, w tym centrów logistycznych oraz lokalnych terminali przeładunkowych
- Rozwój funkcji logistycznej w ramach multimodalnych systemów transportowych
- Realizacja zadań związanych ze zmianą modalną w transporcie międzyaglomeracyjnym
- Wprowadzenie zintegrowanego systemu transportu publicznego

3. Transport publiczny

Jednym z podstawowych celów polityki transportowej jest dążenie do osiągnięcia zrównoważonej mobilności poprzez stworzenie warunków do sprawnego, efektywnego i bezpiecznego przemieszczania się osób, przy ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i warunki życia mieszkańców oraz do poprawy dostępności komunikacyjnej w obrębie miasta i obszaru funkcjonalnego.

Konieczny jest również przegląd niezbędnych działań (prawnych, organizacyjnych oraz inwestycyjnych) sprzyjających poprawie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, przechodzeniu na tabor niskoemisyjny i wprowadzania niskoemisyjnych pojazdów samochodowych, a także stref z zakazem ruchu.

Aby osiągnąć zakładany cel, niezbędne jest prowadzenie kompleksowych działań na rzecz zmian w indywidualnej i zbiorowej mobilności oraz zaoferowanie mieszkańcom atrakcyjnej oferty w zakresie transportu publicznego. Wprowadzenie preferencji i zachęt przyczyniających się do zmian dotychczasowych indywidualnych zachowań mobilnych obywateli na rzecz użytkowania transportu zbiorowego, jako podstawowego środka komunikacji w obszarach zurbanizowanych, wpłynie pozytywnie na kształtowanie świadomości społecznej i nastawienie do problemu przemieszczania się w mieście w sposób zgodny z zasadami zrównoważonej mobilności i rozwoju. Działanie to może wymagać zmian w organizacji ruchu miejskiego, poprzez uprzywilejowanie transportu publicznego kosztem indywidualnego, np. tzw. zielona fala dla autobusów. W rozbudowywanym systemie transportowym konieczne jest także uwzględnianie zmian demograficznych stwarzających dodatkowe wyzwania w zakresie mobilności w każdej grupie wiekowej, jak również uwzględnianie potrzeb osób o ograniczonej sprawności, w tym osób starszych oraz

z niepełnosprawnością. Planując rozbudowę systemów transportu publicznego należy wziąć pod uwagę konieczność takiego kształtowania i wykorzystania przestrzeni miast oraz ich obszarów funkcjonalnych, aby zachowana była równowaga pomiędzy dostępnością do kluczowych celów podróży, w tym usług oraz optymalną wydajnością i efektywnością kosztową transportu osób i przewozu towarów, przy jednoczesnym ukształtowaniu przestrzeni ulic jako przyjaznych dla użytkowników, w szczególności pieszych i rowerzystów.

Oczekiwane rezultaty:

- Podwyższenie konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego wobec indywidualnego transportu samochodowego
- Niwelowanie barier transportowych poprzez rozwój systemów transportu zbiorowego
- Zdywersyfikowanie sieci przewoźników, w tym zapewnienie obsługi transportu publicznego dla obszarów peryferyjnych i o niskiej dostępności
- Integracja oferty przewozowej w tym koordynacja rozkładów jazdy pomiędzy przewoźnikami oraz wspólny bilet

4. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie

Ze wszystkich gałęzi transportu najbardziej niebezpiecznym i kosztownym społecznie, a jednocześnie najszerzej używanym w przewozach pasażerskich jest transport drogowy. Dlatego też bezpieczeństwo na drogach jest priorytetem w tym zakresie. Jego poprawa wymaga podjęcia działań, które przyczynią się do istotnego zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych.

Efektem ciągłej i systematycznej pracy instytucji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego jest zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych. W naturalny sposób do istotnego zmniejszenia liczby wypadków przyczynia się przeniesienie dużej części ruchu pasażerskiego na sieć autostrad, dróg ekspresowych oraz obwodnic miast.

W transporcie kolejowym poważne wypadki pociągające za sobą ofiary wśród pasażerów są rzadkie. Niemniej oczekuje się, że długookresowy trend liczby ofiar powinien się obniżać, m.in. poprzez realizację działań inwestycyjnych na sieci kolejowej.

Lotnictwo to jeden z najbezpieczniejszych środków transportu, niemniej jednak zdarzają się katastrofy i wypadki lotnicze spowodowane nie tylko przez błędy ludzkie czy awarie samolotów, ale także spowodowane przez akty bezprawnej ingerencji.

Oczekiwane rezultaty:

- Tworzenie infrastruktury technicznej celem zapewnienia bezpieczeństwa szlaków komunikacyjnych
- Bezpieczeństwo rozwiązań komunikacyjnych we wszystkich sektorach transportu
- Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów
- Higiena i bezpieczeństwo epidemiczne w zakresie transportu publicznego

2. Kierunki rozwoju w ramach celów podstawowych i horyzontalnych

Tabela 19. Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego

Cele podstawowe/ Gałęzie transportu	Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa	Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem, obszarami górzystymi, obszarami o niskiej skali zatrudniania	Cel podstawowy 3. Integracja MOF Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy
Drogowy	<p>Kierunki podstawowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rozwój drogowej sieci transportowej w wymiarze krajowym i międzynarodowym w ramach sieci TEN-T (autostrady i drogi ekspresowe) • Rozwój dróg krajowych w tym 9; 73 i 28 (o parametrach dróg ekspresowych) • Rozwój drogowej sieci transportowej wzmacniającej dostępność zewnętrzną poprzez przebudowę istniejących dróg krajowych, w tym powiązanie z siecią TEN-T (również na styku województw) • Rozwój komunikacyjnych powiązań łączących Rzeszów najkrótszym przebiegiem ze stolicą kraju oraz innymi krajowymi ośrodkami wzrostu (w tym regionami Polski Wschodniej) • Pełniejsze włączenie autostrad i dróg ekspresowych w system dróg w województwie (dodatkowe łączniki z autostradami i drogami ekspresowymi). • Usprawnienie systemu drogowego województwa poprzez rozbudowę 	<p>Kierunki podstawowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Usprawnienie systemu drogowego województwa poprzez rozbudowę istniejących i budowę nowych odcinków dróg wojewódzkich łączących bieguny wzrostu (w tym poprawę płynności i zwiększenie nośności dróg). • Likwidacja barier rozwojowych poprzez budowę obwodnic (obwodnice usprawniające tranzyt). • Likwidacja barier rozwojowych poprzez budowę i modernizację obiektów mostowych. • Poprawa dostępności obszarów funkcjonalnych poprzez budowę nowych mostów: <ul style="list-style-type: none"> -na Wiśle -na Sanie -na głównych dopływach Wisły i Sanu • Zapewnienie odpowiednich standardów, w tym nośności obiektów mostowych w ciągach dróg wojewódzkich, w szczególności na obszarze Bieszczad (transport drewna). 	<p>Kierunki podstawowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poprawa infrastruktury transportowej (drogowej) pozwalająca na większą integrację miejskich obszarów funkcjonalnych. • Zmniejszenie zatłoczenia dróg miejskich i dróg wlotowych/ wylotowych (wyprowadzenie ruchu z centrum miast). • Likwidacja barier rozwojowych poprzez budowę obwodnic biegunów wzrostu. • Tworzenie drogowej infrastruktury technicznej np. infrastruktura zwiększająca płynność ruchu (zabezpieczenie szlaków komunikacyjnych). • Poprawa skomunikowania z obszarami usługowo-produkcyjnymi oraz inwestycyjnymi (w tym TSSE, Europark Mielec) • Pobudzanie procesów rozwojowych poprzez zapewnienie lepszej dostępności komunikacyjnej na

Cele podstawowe/ Gałęzie transportu	Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa	Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem, obszarami górzystymi, obszarami o niskiej skali zatrudniania	Cel podstawowy 3. Integracja MOF Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy
	<p>istniejących i budowę nowych odcinków dróg krajowych łączących bieguny wzrostu (w tym poprawę płynności i zwiększenie nośności dróg).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poprawa połączeń sieci dróg krajowych i samorządowych – tworzenie nowych korytarzy drogowych (w szczególności do węzłów autostrad i dróg ekspresowych) poprzez zoptymalizowaną kategoryzację istniejących ciągów dróg wojewódzkich i powiatowych oraz ich modernizację • Likwidacja barier rozwojowych poprzez budowę obwodnic na drogach krajowych. • Likwidacja barier rozwojowych poprzez budowę i modernizację mostów. • Modernizacja systemu głównych drogowych, powiązań komunikacyjnych województwa podkarpackiego z sąsiadującymi województwami. • Poprawa dostępności drogowej do przejść granicznych oraz rozbudowa infrastruktury drogowej (parkingi i zatoczki). 	<ul style="list-style-type: none"> • Wzmocnienie kierunków diagonalnych poprzez podnoszenie standardu dróg wojewódzkich i powiatowych na osiach północ-południe i wschód-zachód. • Skrócenie czasu dojazdu do Rzeszowa z miast powiatowych dzięki inwestycjom w infrastrukturę komunikacyjną. • Poprawa dostępności transportowej dla obszarów o utrudnionym dostępie, w szczególności Bieszczady, Beskid Niski, Roztocze, Pogórze Dynowskie oraz Pogórze Przemyskie z uwzględnieniem poprawy infrastruktury komunikacyjnej (poprawa zewnętrznej i wewnętrznej spójności terytorialnej) • Poprawa dostępności komunikacyjnej obszarów poza MOF (obszarów peryferyjnych) w wymiarze lokalnym, regionalnym, krajowym i transgranicznym, w tym w relacji do najbliższego regionalnego bieguna wzrostu. • Poprawa dostępności transportowej i ekspozycji turystycznej terenów, miejsc i obiektów reprezentujących unikatowe dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe regionu. • Rozwój infrastruktury drogowej, celem wzmocnienia spójności terytorialnej regionu z 	<p>zewnątrz, w tym rozwój infrastruktury drogowej łączącej się z węzłami sieci dróg szybkiego ruchu: Lubaczów, Strzyżów, Jasło, Brzozów, Leżajsk i Mielec.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poprawa dostępności komunikacyjnej MOF poprzez wzmacnianie ciągów komunikacyjnych: <ul style="list-style-type: none"> - z MOF Krosno w kierunku MOF Sanok-Lesko oraz w kierunku MOF Jasło i Beskidu Niskiego - z MOF Przemyśl w kierunku Bieszczad - z MOF Dębica-Ropczyce w kierunku MOF Jasło - z MOF Jarosław-Przeworsk w kierunku MOF Sanok-Lesko oraz w kierunku MOF Lubaczów. - z MOF Jasła w kierunku południowym, północnym (w kierunku autostrady) oraz zachodnim (Małopolska) - z MOF Lubaczów w kierunku północnym (Zamość i Roztocze) i południowym (autostrada A4) • Wzmacnianie procesu integracji rynków pracy grup i par MOF, w tym:

Cele podstawowe/ Gałęzie transportu	Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa	Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem, obszarami górzystymi, obszarami o niskiej skali zatrudniania	Cel podstawowy 3. Integracja MOF Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy
	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa dróg poprzecznych łączących przejścia graniczne w celu zarządzania ruchem granicznym. • Rozwój drogowej sieci transportowej o charakterze militarnym. • Skomunikowane drogowe z węzłami kolejowymi (w tym powstałe w ramach CPK) • Dostosowanie nawierzchni dróg krajowych do parametrów nośności określonych przepisami prawa 	<p>uwzględnieniem specyfiki obszarów podgórskich i górskich.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Likwidacja wąskich gardeł dla transportu ciężkiego, które utrudniają działalność gospodarczą na terenach poza MOF (obszarów peryferyjnych). • Dostosowanie nawierzchni dróg wojewódzkich do parametrów nośności określonych przepisami prawa 	<p>-Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego, MOF Dębica-Ropczyce i MOF Jarosław-Przeworsk</p> <p>-MOF Dębica-Ropczyce i MOF Mielec</p> <p>-MOF Tarnobrzeg i MOF Stalowa Wola (powiązania w ramach Czwórmieścia – Tarnobrzega, Sandomierza, Stalowej Woli i Niska)</p> <p>-MOF Przemyśl i MOF Jarosław-Przeworsk;</p> <p>-MOF Krosno i MOF Jasło</p> <p>-MOF Jarosław-Przeworsk i MOF Lubaczów</p> <p>-MOF Przemyśl i MOF Lubaczów</p> <ul style="list-style-type: none"> • Usprawnienie systemu drogowego Rzeszowa i ROF poprzez budowę, przebudowę i modernizację dróg wszystkich kategorii. • Usprawnienie systemu drogowego w ROF poprzez budowę układu pierścieniowego dróg wokół Rzeszowa • Poprawa skomunikowania stref przemysłowych, w szczególności zlokalizowanych na północy ROF-u. • Rozwój funkcji logistycznej w ramach drogowego systemu transportowego dla poszczególnych MOF

Cele podstawowe/ Gałęzie transportu	Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa	Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem, obszarami górzystymi, obszarami o niskiej skali zatrudniania	Cel podstawowy 3. Integracja MOF Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy
			<ul style="list-style-type: none"> •Wsparcie realizacji inwestycji drogowych obejmujące również kanały technologiczne i infrastrukturę teletechniczną
Kolejowy	<p>Kierunki podstawowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Budowa nowych linii kolejowych z prędkością do 160 km/h, poprawiających dostępność komunikacyjną województwa do krajowych i zagranicznych ośrodków wzrostu. • Poprawa infrastruktury w celu połączenia kolejowego z Warszawą (opracowanie mapy drogowej dla zwiększenia prędkości połączenia z Warszawą do 160 km/h). • Budowa sieci kolejowej związanej z organizacją Centralnego Portu Komunikacyjnego (tzw. szprycha 6). • Współpraca z samorządami świętokrzyskim i mazowieckim w celu rezerwacji terenów pod przyszłą geometrię linii 71, 25, 8. 	<p>Kierunki podstawowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wykorzystanie w większym stopniu sieci kolejowej w komunikacji wewnątrzregionalnej poprzez usprawnienie połączeń z Rzeszowem oraz pomiędzy miastami województwa, w tym rozwój Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej (połączenie kolejowe do Portu Lotniczego „Rzeszów-Jasionka” oraz połączenia o zasięgu oddziaływania PKA na kierunkach Kolbuszowa, Strzyżów, Dębica, Przeworsk). • Budowa nowych linii kolejowych (np. linii relacji Jasło – Dębica, Przemyśl – Zagórz,) oraz łącznic (w tym łącznicy Jedlicze – Szebnie). • Modernizacja linii kolejowej nr 107, 108, 79, 101, 25 i linii do Woli Baranowskiej oraz poprawa dostępności do jej infrastruktury. • Poprawa zewnętrznej i wewnętrznej spójności terytorialnej Bieszczad, Beskidu Niskiego i Roztocza oraz Pogórza Dynowskiego w wymiarze przestrzennym poprzez modernizację i rozbudowę infrastruktury kolejowej oraz infrastruktury uzupełniającej. 	<p>Kierunki podstawowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rozwój i integracja systemu transportowego wewnątrz MOF. • Poprawa skomunikowania z obszarami usługowo-produkcyjnymi oraz inwestycyjnymi. • Tworzenie infrastruktury technicznej (kolejowej) do zabezpieczenia szlaków komunikacyjnych. • Poprawa infrastruktury transportowej (kolejowej) pozwalająca na większą integrację miejskich obszarów funkcjonalnych. • Rozwój szybkiej kolei miejskiej – Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej, obsługującej ROF wraz z budową linii kolejowej do Portu Lotniczego „Rzeszów-Jasionka”. • Rozwój kolei w ramach poszczególnych obszarów funkcjonalnych oraz powiązań

Cele podstawowe/ Gałęzie transportu	Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna	Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna	Cel podstawowy 3. Integracja MOF
	Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa	Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem, obszarami górzystymi, obszarami o niskiej skali zatrudniania	Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy
	<ul style="list-style-type: none"> • Dostosowanie infrastruktury i sieci kolejowej do pełnego wdrożenia systemu ETCS (poziom 2). • Połączenie kolejowe do Portu Lotniczego „Rzeszów-Jasionka”. • Modernizacja linii kolejowych umożliwiających reaktywację połączeń transgranicznych ze Słowacją (linią nr 107) i oraz utworzenie kolejowych przejść granicznych z Ukrainą (linią nr 108) (w tym w ramach Karpackiej Kolei Euroregionalnej). • Skomunikowanie Rzeszowa z południową Europą (Karpacka Kolej Euroregionalna) • Skomunikowanie Rzeszowa z regionami Polski Wschodniej poprzez wydajne powiązanie kolejowe wzdłuż granicy wschodniej (Wschodnia Magistrala Kolejowa). • Poprawa dostępności do kolei w układzie Rzeszów – granica państwa z Ukrainą. • Przebudowa oraz budowa nowych obiektów dworcowych oraz 	<ul style="list-style-type: none"> • Poprawa dostępności komunikacyjnej obszarów poza MOF (obszarów peryferyjnych) w wymiarze lokalnym, regionalnym, krajowym i transgranicznym, w tym w relacji do najbliższego regionalnego bieguna wzrostu. • Skrócenie czasu dojazdu do Rzeszowa z miast powiatowych dzięki inwestycjom w infrastrukturę kolejową oraz na skutek zmian organizacyjnych (np. częstotliwość połączeń kolejowych). • Poprawa stanu technicznego oraz rozbudowa istniejącej infrastruktury kolejowej o znaczeniu regionalnym (w tym modernizacja torowisk, łączniki, podwójne torowiska, elektryfikacja linii, mijanki). • Zwiększenie funkcjonalności kolei poprzez doprowadzenie linii kolejowych do terenów inwestycyjnych. • Poprawa infrastruktury dla ruchu towarowego regionalnego. • Poprawa dostępności transportowej i ekspozycji turystycznej terenów, miejsc i obiektów reprezentujących unikatowe dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe regionu. 	<p>komunikacyjnych miast (w tym przebudowa układów kolejowych w miastach)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dostępność układów kolejowych Czwórmieścia (Tarnobrzeg, Stalowa Wola, Nisko i Sandomierz), Krosna, Sanoka-Leska-Zagórza do Rzeszowa. • Rozwój infrastruktury kolejowej w kierunku wschodnim i południowo-wschodnim od Przemyśla. • Rozwój i integracja połączeń kolejowych w ramach Czwórmieścia, powiązanie z siecią CPK. • Rozwój i integracja połączeń kolejowych z MOF Dębica-Ropczyce, Padow-Wola Baranowska. • Budowa nowych przystanków na liniach kolejowych • Rozwój funkcji logistycznej w ramach kolejowego systemu transportowego dla poszczególnych MOF • Wsparcie realizacji inwestycji kolejowych obejmujące również kanały technologiczne i infrastrukturę teletechniczną

Cele podstawowe/ Gałęzie transportu	Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa	Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem, obszarami górzystymi, obszarami o niskiej skali zatrudniania	Cel podstawowy 3. Integracja MOF Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy
	<p>przystanków (wraz z przygotowaniem infrastruktury typu P&R, B&R oraz K&R).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poprawa stanu technicznego oraz rozbudowa istniejącej infrastruktury kolejowej o znaczeniu ponadregionalnym (w tym modernizacja torowisk, łączniki, podwójne torowiska, elektryfikacja linii). • Poprawa infrastruktury dla ruchu towarowego ponadregionalnego. 		
Lotniczy	<p>Kierunki podstawowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wzrost krajowej i międzynarodowej rangi portu lotniczego Rzeszów-Jasionka dzięki zwiększeniu udziału w obsłudze ruchu osobowego oraz otwarciu nowych połączeń lotniczych krajowych i zagranicznych. • Wzrost krajowej i międzynarodowej rangi portu lotniczego Rzeszów-Jasionka dzięki zwiększeniu udziału w obsłudze ruchu towarowego • Rozwój Portu Lotniczego „Rzeszów-Jasionka” poprzez wzmocnienie potencjału lotniska tj. realizację inwestycji w infrastrukturę, a także 	<p>Kierunki podstawowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wzmocnienie szans rozwojowych, dzięki modernizacji i rozbudowie lotnisk lokalnych w kierunku lotnictwa ogólnego, transportu pasażerskiego i towarowego, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – Mielec – Krosno – Rzeszów (Ośrodek Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej) – Turbia k/Stalowej Woli – Sanok - Baza • Wzmocnienie szans rozwojowych, dzięki modernizacji i rozbudowie lądowisk lokalnych w kierunku funkcji sportowo-rekreacyjnej, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – Bezmiechowa, – Laszki, 	

Cele podstawowe/ Gałęzie transportu	Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa	Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem, obszarami górzystymi, obszarami o niskiej skali zatrudniania	Cel podstawowy 3. Integracja MOF Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy
	<p>poprzez integrację z systemem transportu kolejowego (poprawa komunikacji publicznej).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poprawa systemu komunikacji publicznej łączącej Port Lotniczy z centrum Rzeszowa dzięki uruchomieniu nowych dogodnych dla pasażerów połączeń. • Integracja Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka z systemem transportu kolejowego poprzez budowę odgałęzienia linii kolejowej nr 71. 	<ul style="list-style-type: none"> – Arłamów, – Stara Wieś, – Ikar Jasło, – Dolina Ruchlinu Horodek, – Dolina Ruchlinu Żernica, – Oleszyce, – Górki Tuszów Narodowy, • Wzmocnienie szans rozwojowych, dzięki modernizacji i rozbudowie lądowisk lokalnych w kierunku ratownictwa medycznego, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – Przemyśl – Szpital, – Krosno – Szpital, – Rzeszów – Szpital Wojewódzki, – Mielec – Szpital, – Brzozów – Szpital, – Lesko – Szpital, – Sanok – Szpital, – Lubaczów – Szpital, – Stalowa Wola – Szpital, – Jarosław – Szpital, – Leżajsk – Szpital, – Dębica – Szpital – Ustrzyki – Szpital (do utworzenia) • Wzmocnienie bazy szkoleniowej na funkcjonujących w województwie lotniskach. 	
Alternatywny	<p>Kierunki podstawowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zapewnienie spójnego systemu tras rowerowych gwarantujących bezpieczeństwo w poruszaniu się. 	<p>Kierunki podstawowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rozwój infrastruktury transportu rowerowego. • Rozwój zintegrowanej sieci ścieżek rowerowych, tras rowerowych, jako 	<p>Kierunki podstawowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rozwój infrastruktury transportu rowerowego.

Cele podstawowe/ Gałęzie transportu	Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa	Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem, obszarami górzystymi, obszarami o niskiej skali zatrudniania	Cel podstawowy 3. Integracja MOF Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy
	<ul style="list-style-type: none"> • Rozbudowa sieci turystycznych tras rowerowych na terenie Bieszczad i Beskidu Niskiego oraz włączenie ich do szlaku rowerowego Green Velo • Budowa zintegrowanej sieci podkarpackiego szlaku wodnego (poprzez stworzenie zintegrowanej wodnej infrastruktury turystycznej) • Rozwój turystycznego transportu wodnego, w tym infrastruktury służącej ekologii (np. przystanie, mariny) np. Szlak wodny "Błękitny San" na rzece San. 	<p>alternatywy dla przemieszczania się na krótkich odcinkach oraz służących rekreacji (w tym szlaków greenways).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rozwój infrastruktury związanej z tradycjami flisackimi w formie turystyczno-rekreacyjnej. • Budowa systemu transportu wykorzystujący bezzałogowe statki powietrzne (BSP, drony) 	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilności miejskiej z wykorzystaniem ścieżek rowerowych. • Rozwój zintegrowanej sieci ścieżek rowerowych, tras rowerowych, jako alternatywy dla przemieszczania się na krótkich odcinkach oraz służących rekreacji (w tym szlaków greenways). • Zapewnienie spójnego systemu tras rowerowych gwarantujących bezpieczeństwo w poruszaniu się.

Cele horyzontalne	Kierunki horyzontalne
Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne	<ul style="list-style-type: none"> • Wprowadzenie systemów zarządzaniem ruchem w celu jego upłynnienia i zmniejszenia emisji spalin i hałasu, których źródłem są środki transportu. • Rozwój transportu publicznego (miejskiego oraz pozamiejskiego) w kierunku neutralnym klimatycznie min. poprzez wymianę taboru na niskoemisyjny bądź zeroemisyjny (zakup oraz poprawa jakości taboru wykorzystywanego do przewozu osób). • Tworzenie warunków do rozwoju elektromobilności (w tym technologii oraz infrastruktury ładowania, jak również kwestii społeczno-gospodarczo-prawnych związanych z projektowaniem, produkcją, nabywaniem i używaniem pojazdów elektrycznych). • Stacje ładowania pojazdów elektrycznych przy głównych ciągach międzynarodowych.

Cele horyzontalne	Kierunki horyzontalne
	<ul style="list-style-type: none"> • Wzmocnienie zmiany w kierunku tzw. zielonej gospodarki w Porcie Lotniczym Rzeszów-Jasionka, związanej z wymianą floty transportowej na pojazdy zeroemisyjne lub niskoemisyjne. • Wprowadzenie stref niskiej emisyjności w miastach • Tworzenie warunków dotyczących obowiązku projektowania ścieżek rowerowych w ciągu budowanych/przebudowanych dróg • Zapewnienie płynności ruchu, likwidacja wąskich gardeł (szczególnie w miastach) pod kątem poprawy jakości środowiska poprzez redukcję emisji spalin, drgań i hałasu • Usprawnienie systemów sterowania i zarządzania ruchem drogowym w miastach. • Odciążenie obszarów szczególnie wrażliwych środowiskowo oraz zapobieganie zjawiskom niekontrolowanej ingerencji oraz degradacji środowiska naturalnego (np. odprowadzanie wód opadowych, zabezpieczanie osuwisk). • Budowa oraz modernizacja elementów ochrony środowiska (systemy odwodnienia, płotki naprowadzające dla herpetofauny, ekrany akustyczne, osadniki, parkingi dla pojazdów zatrzymanych ze względu na stwarzane zagrożenie dla środowiska oraz dla zatrzymanych transportów odpadów). • Realizacja inwestycji towarzyszących zmierzających do zachowania stanu siedlisk i gatunków poprzez budowę korytarzy komunikacyjnych dla zwierząt
Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych	<ul style="list-style-type: none"> • Realizacja zadań związanych ze zmianą modalną w transporcie międzyaglomeracyjnym (zastąpienie samochodu i samolotu transportem kolejowym). • Zwiększenie funkcjonalności kolei poprzez utworzenie spójnego systemu transportu łączącego transport kolejowy z innymi rodzajami transportu (połączenia i platformy multimodalne oraz intermodalne). • Rozwój intermodalnego transportu, w tym centrum logistycznego tj. Centrum Logistyczne Medyka-Żurawica, • Rozwój intermodalnego transportu, w tym lokalnych terminali przeładunkowych tj. terminal LHS Wola Baranowska (ewentualnie terminal LHS w Hucie Deręgowskiej oraz terminal LHS w Nowosielcu, terminal przeładunkowy Werchrata). • Powstanie i rozwój centrów logistyczno-dystrybucyjnych wykorzystujących tranzytowe położenie Rzeszowa i bliskość Portu Lotniczego „Rzeszów-Jasionka”. • Rozbudowa istniejących oraz budowa nowych dróg poprawiających dostępność do przejść granicznych oraz centrów logistycznych. • Rozbudowa oraz budowa nowych punktów kontroli fitosanitarnych. • Rozwój funkcji logistycznej w ramach multimodalnych systemów transportowych. • Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych (pasażerskich) pomiędzy transportem lotniczym, kolejowym i drogowym (autobusowym, komunikacją miejską oraz transportem indywidualnym) oraz budowa i rozbudowa infrastruktury typu P&R, B&R oraz K&R.

Cele horyzontalne	Kierunki horyzontalne
	<ul style="list-style-type: none"> • Wzmocnienie Rzeszowa jako zintegrowanego multimodalnego węzła przesiadkowego, w szczególności dalsza budowa Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego. • Wprowadzenie zintegrowanego systemu transportu publicznego uwzględniającego działania wielu przewoźników polegające na opracowaniu wspólnego biletu. • Wsparcie realizacji inwestycji transportowych obejmujące również kanały technologiczne i infrastrukturę teletechniczną (rozwój społeczeństwa informacyjnego wraz z e-usługami oraz transmisją danych). Tworzenie infrastruktury transportowej dla rozwoju działalności przemysłowej. • Kadrowe wsparcie dla instytucji i podmiotów zarządzających ruchem oraz infrastrukturą transportową (w zakresie m. in. zamówień publicznych oraz jakości przygotowywanych dokumentów).
Transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Rozwój transportu publicznego w przewozach między biegunami wzrostu: <ul style="list-style-type: none"> a) duże aglomeracje miejskie (Rzeszów), gdzie celem jest zmniejszenie kongestii oraz emisji; b) obszary zagrożone wykluczeniem transportowym, gdzie celem jest zapewnienie obsługi ludności bez dostępu do indywidualnych środków transportu oraz gdzie funkcjonowanie prywatnych przewoźników jest często nieopłacalne; c) obszary turystyczne i jednocześnie wartościowe przyrodniczo, gdzie celem jest odciążenie presji na środowisko oraz podniesienie konkurencyjności turystycznej. • Zdywersyfikowanie sieci przewoźników, w tym zapewnienie obsługi transportu publicznego dla obszarów peryferyjnych i o niskiej dostępności – połączenia pierwszej i ostatniej mili (tam gdzie to nie jest rentowne organizacja niewielkich parkingów typu P&R w miejscowościach węzłowych leżących przy już ustalonych korytarzach transportowych). • Zapewnienie zrównoważonego systemu obejmującego transport zbiorowy i rowerowy z wykorzystaniem multimodalnych węzłów powiązanych z transportem rowerowym tj. P&R, B&R, K&R; • Podwyższenie konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego wobec indywidualnego transportu samochodowego. • Rozwój i modernizacja infrastruktury transportu publicznego, w tym uzupełnienie sieci obiektów dworcowych i przystanków. • Rozwój infrastruktury dedykowanej mikromobilności. • Integracja i rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego. • Niwelowanie barier transportowych poprzez rozwój systemów transportu zbiorowego pomiędzy ośrodkami miejskimi a sąsiednimi obszarami wiejskimi i ośrodkami miejskimi. • Usprawnienie transportu oraz rozwój i modernizacja transportu publicznego poprzez dostosowanie taboru dla podróżnych na kierunkach obszarów turystycznych (Bieszczady, Beskid Niski, Roztocze, Jezioro Tarnobrzeskie) m.in. dostosowanie pojazdów do możliwości przewożenia rowerów, hulajnóg. • Upowszechnienie transportu indywidualnego typu door-to-door dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności

Cele horyzontalne	Kierunki horyzontalne
	<ul style="list-style-type: none"> • Włączenie komunikacyjne obszarów o utrudnionej dostępności, poprzez zdywersyfikowanie sieci przewoźników. • Rozwój połączeń autobusowych i kolejowych zapewniających transport obszarom dotkniętym wykluczeniem transportowym • Zwiększenie funkcjonalności kolei poprzez modernizacje oraz zakup nowoczesnego taboru kolejowego. • Niwelowanie barier transportowych poprzez rozwój systemów transportu zbiorowego w kierunku na Słowację, Ukrainę. • Niwelowanie barier transportowych poprzez rozwój systemów transportu zbiorowego w ramach Czwórmieścia (Tarnobrzeg, Stalowa Wola, Nisko i Sandomierz).
Poprawa bezpieczeństwa w transporcie	<ul style="list-style-type: none"> • Tworzenie infrastruktury technicznej (kolejowej i drogowej) celem zapewnienia bezpieczeństwa szlaków komunikacyjnych. • Modernizacja infrastruktury drogowej w celu poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu, szczególnie pieszych i rowerzystów (m.in. przejścia dla pieszych i rowerzystów) • Usprawnienie systemu drogowego województwa i zmniejszenie wypadkowości poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów rdzeniowych MOF oraz innych miast dzięki budowie ich obwodnic. • Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów (m.in. poprzez budowę bezkolizyjnych przejazdów drogowo-kolejowych). • Modernizacja infrastruktury drogowej w celu poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu, szczególnie pieszych i rowerzystów poprzez budowę chodników i ścieżek pieszo-rowerowych w ciągach dróg wojewódzkich. • Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach i przejściach (kolejowych) dla pieszych w aspekcie współpracy z zarządcami dróg i samorządami. • Wzrost bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, poprzez promocję zmiany zachowań transportowych. • Wsparcie instytucjonalne, infrastrukturalne, techniczne i szkoleniowe dla podmiotów ratowniczych, służb, inspekcji i straży, organizacji pozarządowych (NGO) i innych zapewniających bezpieczeństwo i działających w obszarze bezpieczeństwa i ratownictwa. • Bezpieczeństwo rozwiązań komunikacyjnych we wszystkich sektorach transportu, z uwzględnieniem zagrożeń wynikających z transportu materiałów niebezpiecznych (bezkolizyjne skrzyżowania dróg i sieci kolejowej). • Higiena i bezpieczeństwo epidemiczne w zakresie transportu publicznego. • Sprzętowe wsparcie dla instytucji i podmiotów zarządzających ruchem oraz infrastrukturą transportową (w zakresie m. in. stacji monitorowania ruchu, sygnalizacji utrudnień w ruchu, systemów zarządzania ruchem, w szczególności w miastach).

3. Inwestycje w ramach celów podstawowych i horyzontalnych

Cel podstawowy 1.

Dostępność zewnętrzna

Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa

Transport lądowy (drogowy, kolejowy, wodny śródlądowy) jest podstawą zintegrowanego systemu transportowego w Polsce jak również w województwie podkarpackim. Zaspokaja w przeważającej większości potrzeby wewnątrzkrajowego i regionalnego transportu ładunków i osób. Jest on także głównym narzędziem przestrzennej integracji gospodarki z rynkiem globalnym. Integracja systemu transportu lądowego wymaga stymulowania jego wymiaru ilościowego (do czasu nadrobienia zaległości) oraz poprawy jakościowej powiązań między poszczególnymi gałęziami i różnymi procesami dokonującymi się na sieciach transportowych.

Sieć transportowa województwa podkarpackiego jest ściśle powiązana z układem krajowym i transeuropejskim. Głównym elementem umiejscowienia systemu transportu województwa w europejskim systemie transportowym jest jego położenie w ramach sieci Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T).

Transport drogowy

Dostępność zewnętrzna województwa podkarpackiego jest dobra na kierunku wschód-zachód. Na innych kierunkach jest niezadowalająca. Wynika to przede wszystkim z peryferyjnego położenia regionu względem centralnej Polski, bieguna wysokiego potencjału Krakowa, Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, przylegającej granicy Unii Europejskiej, jak i ze zróżnicowania wysokościowego terenu. Istotny wpływ na poprawę dostępności zewnętrznej regionu ma integralność z bazową i kompleksową transeuropejską siecią transportową (TEN-T).

Na terenie województwa występuje zróżnicowanie w dostępności poszczególnych części. Znacznie lepiej skomunikowana jest część zachodnia województwa, szczególnie w sąsiedztwie przebiegającej w kierunku Rzeszowa autostrady A4, część północno-zachodnia, gdzie położone są obszary funkcjonalne: Dębica, Mielec, Tarnobrzeg oraz część centralna, gdzie znajduje się Rzeszowski Obszar Funkcjonalny.

Zauważalnie niższą dostępność komunikacyjną można zaobserwować na wschodzie województwa przy granicy z Ukrainą, w Bieszczadach oraz na obszarach Pogórzy Dynowskiego i Przemyskiego.

Najbardziej znaczącymi drogowymi inwestycjami infrastrukturalnymi wpływającymi na poprawę dostępności zewnętrznej województwa w ostatnich latach było dokończenie budowy autostrady A4 oraz oddanie do użytku odcinków drogi ekspresowej S19: Sokołów Małopolski Północ – Rzeszów Wschód, Rzeszów Zachód – Świlcza oraz Świlcza – Rzeszów Południe, a w dalszej kolejności odcinków: Rudnik nad Sanem – Nisko, Nisko – Jeżowe oraz Jeżowa – Łowisko.

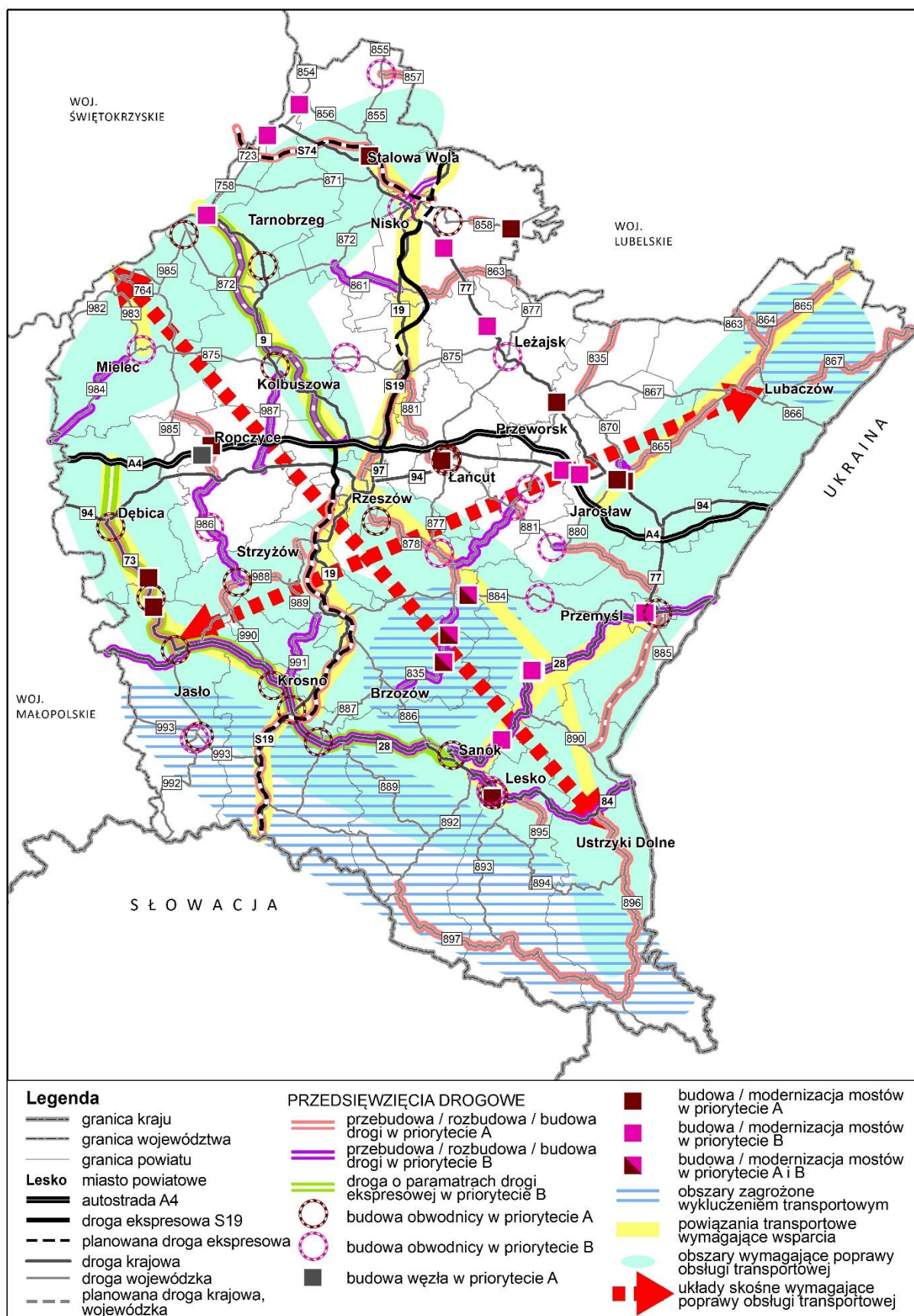
Realizacja pozostałych odcinków drogi S19 pozytywnie wpłynie na zwiększenie relacji komunikacyjnych, a jej zasięg oddziaływania będzie impulsem rozwojowym nie tylko wzdłuż samego korytarza drogowego (w największym stopniu), lecz także powiatów położonych przy granicy ze Słowacją oraz całego województwa. Kolejnym ważnym odcinkiem, którego realizacja będzie pozytywnie wpływać na dostępność komunikacyjną jest ciąg dróg o parametrach ekspresowych w ciągu zbliżonym do drogi krajowej nr 73 i 28 pomiędzy nowym węzłem na autostradzie A4 Pilzno a Sanokiem (bardzo ważna jest budowa dodatkowych węzłów na autostradzie A4, która będzie wypadkową oczekiwań interesariuszy i możliwości GDDKiA). Jest on szczególnie ważny dla południowo-zachodnich powiatów, gdyż przyniesie

on porównywalne, a nawet większe korzyści niż budowa drogi S19. Realizacja planowanej drogi ekspresowej S74 od Piotrkowa Trybunalskiego do Niska w sposób znaczący poprawi dostępność zewnętrzną północnych powiatów województwa, jednak w skali całego województwa jej znaczenie będzie marginalne. Konieczna wydaje się również budowa węzła na S74 na wysokości Tarnobrzega i Sandomierza z nowym mostem na Wiśle. Obszarem o najsłabszym poziomie dostępności nadal pozostaje część północno-wschodnia regionu (powiat lubaczowski) oraz obszary Pogórzy: Dynowskiego i Przemyskiego. Tej niekorzystnej sytuacji nie zmieni w istotny sposób nawet realizacja planowanych w województwie dróg ekspresowych.

Można zakładać, że dzięki autostradzie A4, budowie planowanych odcinków S19 między Rzeszowem a Lublinem, a następnie w kierunku do przejścia granicznego w Barwinku oraz innych inwestycjach na sieci dróg krajowych i wojewódzkich dostępność drogowa Podkarpacia zwiększy się w okresie 2021-2030 o prawie 25%. Wzrost ten mógłby być jednak znacznie wyższy, gdyby przyspieszyć budowę kluczowych dla poprawy dostępności województwa odcinków drogi ekspresowej S74 i S19 (w tym ostatnim przypadku na południe od węzła Rzeszów-Południe). Ponadto budowę alternatywnego do DK9 ciągu drogi z przebiegiem od węzła autostrady A4 Rzeszów Zachód z połączeniem do Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka, a następnie przez obwodnicę Kolbuszowej oraz obwodnicę Nowej Dęby do węzła na drodze S74, stanowiącego najkrótsze połączenie do Warszawy i CPK (bardzo duże obciążenie ruchem DK9) - konieczne wydaje się zaplanowanie tej inwestycji z wykorzystaniem aktualnie planowanej infrastruktury drogowej tj. od węzła Rzeszów-Zachód do obwodnicy Kolbuszowej (węzeł w Kupnie), poprzez obwodnicę Nowej Dęby, aż do drogi ekspresowej S74.

Mogłaby być również wybudowana droga po nowym śladzie łącząca autostradę A4 z drogami ekspresowymi S19 i S7. Budowa ciągu drogowego z przebiegiem od nowo powstałego węzła Ostrów (A4) w kierunku na Mielec, przez most w Połańcu, w kierunku do węzła Suchedniów (S7).

Rysunek 49. Planowane inwestycje drogowe wg priorytetu A i B



Źródło: Opracowanie PBPP w Rzeszowie.

Transport kolejowy

Biorąc pod uwagę dostępność kolejową w ujęciu krajowym obszar województwa należy do słabiej rozwiniętych. Przez teren przebiega tylko jedna linia kolejowa o znaczeniu międzynarodowym – nr 91 (E30) relacji Kraków – Rzeszów – Medyka, będąca elementem kolejowej sieci bazowej TEN-T.

Najlepiej skomunikowane są obszary położone wzdłuż jej przebiegu oraz te, które zlokalizowane są w północno- zachodniej części regionu. Stosunkowo niski stan dostępności pozostałych obszarów wynika z układu geograficznego, uwarunkowań historycznych przebiegu ciągów komunikacyjnych oraz ograniczonych działań rewitalizacyjnych na poszczególnych odcinkach.

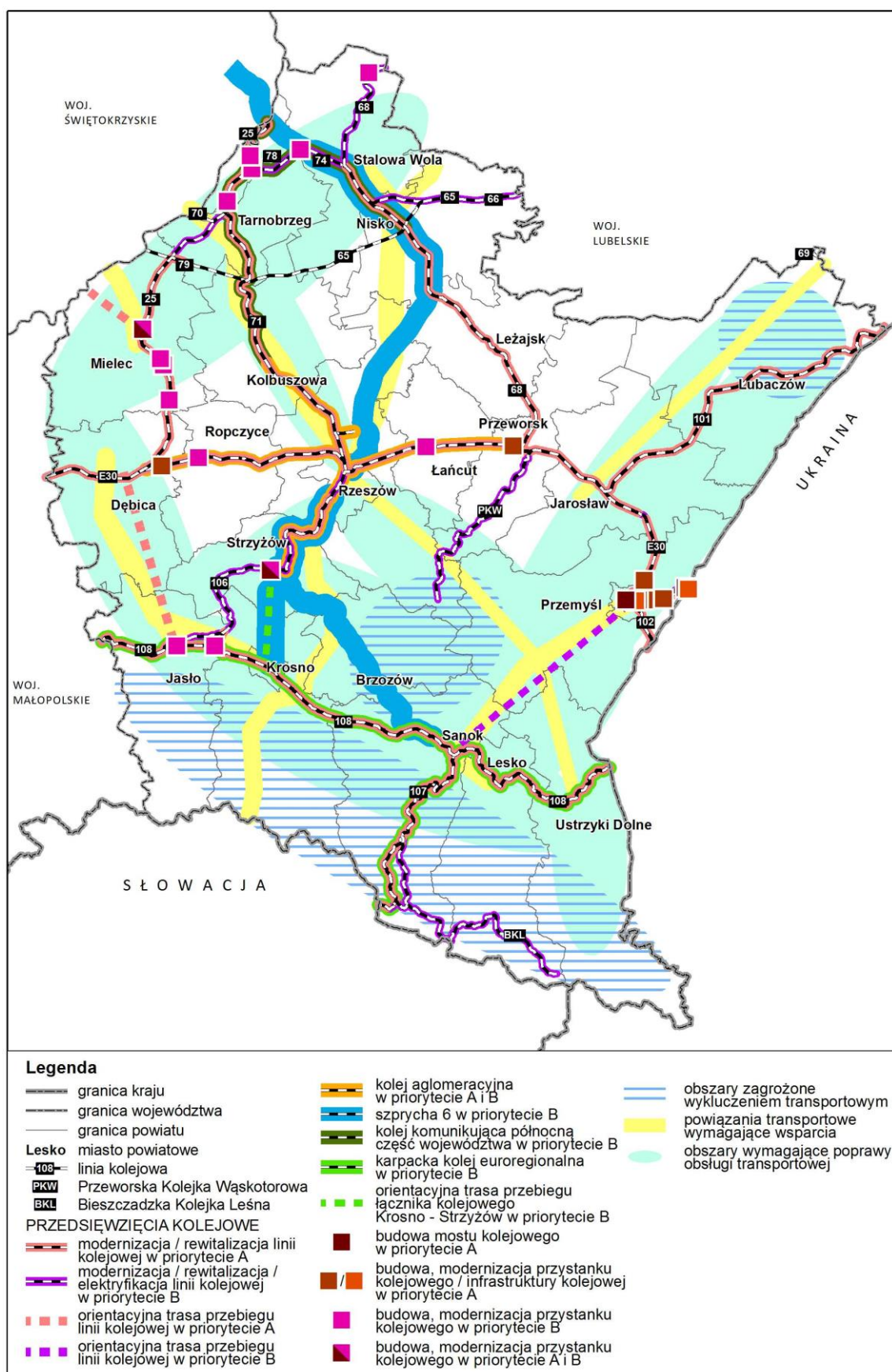
W województwie podkarpackim istnieją duże różnice w dostępności między relatywnie dobrze dostępną północno-zachodnią częścią województwa, w tym przede wszystkim pasem gmin wzdłuż linii kolejowej nr 91, a obszarem przygranicznym, a w szczególności bardzo słabo dostępnym obszarem Bieszczad.

W przyszłości do poprawy powiązań komunikacyjnych regionu przyczynią się także prace inwestycyjne na odcinkach Rzeszów – Tarnobrzeg (poprawa dla terenów północno-zachodnich województwa, także pod kątem powiązania z Warszawą), Rzeszów-Jasło i Jasło-Zagórz (poprawa dostępności dla południowej części regionu). Zakończono również elektryfikacja linii nr 71 (Ocice - Rzeszów). Dzięki ukończeniu inwestycji wyeliminowana została konieczność zmiany lokomotyw, a ruch na tej trasie jest znacznie bardziej sprawny.

W horyzoncie czasowym do 2030 r. strategicznym zadaniem jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym. W tym celu niezbędne będzie kontynuowanie działań, które wpłyną pozytywnie na podniesienie konkurencyjności kolei w stosunku do innych rodzajów transportu, mierzonej czasem i kosztem przejazdu, komfortem podróży i poziomem bezpieczeństwa. Zadanie to będzie realizowane poprzez inwestycje i zmiany technologiczne oraz organizacyjne. Stworzą one możliwości powiększania podaży konkurencyjnych usług, a także zapewnią realizację procesu sukcesywnego zwiększania stopnia interoperacyjności regionalnego systemu transportu kolejowego w ramach systemu transportu kolejowego krajowego oraz w UE. Bardzo ważne jest zasygnalizowanie docelowego układu kolejowego obejmującego budowę linii kolejowych powiązanych ze sobą oraz komunikujących poszczególne części województwa tj. Podkarpacka Kolej Aglomeracyjna łącząca wojewódzki system komunikacyjny z portem lotniczym Rzeszów-Jasionka. Dodatkowo budowa Karpackiej Kolei Euroregionalnej komunikującej południową część województwa i łącząca się z PKA oraz budowę kolei w ramach tzw. Czwórmiasta komunikującej północną część województwa i łączącą się z obiema ww. liniami oraz tzw. szprychą nr 6. Ostatecznie budowa linii kolejowych w ramach tzw. szprychy nr 6, która połączy Warszawę i Centralny Port Komunikacyjny z Radomiem, Ostrowcem Świętokrzyskim, Stalową Wolą i Rzeszowem, a docelowo z Sanokiem.

Planowana modernizacja, rozbudowa i rewitalizacja sieci linii kolejowych oparta będzie w przeważającej mierze, na realizacji inwestycji zlokalizowanych na transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T oraz koncepcji budowy CPK, w której ważną rolę odegra transport kolejowy. Inwestycje dotyczące poprawy jakości stanu linii kolejowych będą także prowadzone na odcinkach o znaczeniu regionalnym i lokalnym, również poza siecią TEN-T. Jednocześnie należy podjąć starania dotyczące analizy możliwości rewitalizacji nieczynnych lub zlikwidowanych linii kolejowych obsługujących ośrodki miejskie lub ważniejsze obszary w regionie.

Rysunek 50. Planowane inwestycje kolejowe wg priorytetu A i B



Źródło: Opracowanie PBPP w Rzeszowie.

Transport lotniczy

Najbardziej znaczącą rolę w transporcie lotniczym województwa odgrywa Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka, który jest zintegrowany z krajową i międzynarodową siecią lotniczą.

Rynek lotniczy, jako część wspólnotowego rynku staje przed wyzwaniem związanym z efektywnym zaspokojeniem popytu na przewozy lotnicze, zarówno w kraju, w ramach Unii Europejskiej, połączeń interkontynentalnych, jak również uzupełniających połączeń krajowych. Dotyczy to nie tylko przepustowości infrastruktury lotniczej, ale również jej efektywnego zintegrowania z systemem transportowym w Polsce i krajach ościennych. Cel główny programu strategicznego w odniesieniu do transportu lotniczego będzie realizowany poprzez zapewnienie warunków do zrównoważonego rozwoju rynku pasażerskiego oraz cargo z jednoczesnym zapewnieniem najwyższych standardów bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Zwiększenie mobilności tej gałęzi rynku będzie miało miejsce poprzez innowacyjność oraz efektywność transportu lotniczego.

Biorąc pod uwagę prognozowany dynamiczny wzrost ruchu lotniczego, oraz jednocześnie długi proces inwestycyjny związany z budową składników infrastruktury, istotnie wpływających na jej przepustowość, przyjęta została koncepcja budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, z którym skomunikowany zostanie Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka.

Intermodalność transportu lotniczego powinna zostać zapewniona, w miarę możliwości, poprzez zintegrowanie portu lotniczego z siecią transportu lądowego w regionie, Polsce i w krajach ościennych, co pozwoli na zwiększenie ich roli oraz poprawę dostępności, nie tylko w ujęciu regionalnym i krajowym, ale także europejskim.

Transport alternatywny

Ważne jest promowanie i odpowiednie wdrażanie nowych, innowacyjnych rozwiązań, pozwalających na jak najlepsze wykorzystanie dostępnych opcji transportowych, w tym przede wszystkim ruchu rowerowego i pieszego, a także nowoczesnych form poruszania się (urządzenia transportu osobistego, systemy oparte o współużytkowanie). Działania te ukierunkowane będą na wykorzystanie technologii cyfrowych i inteligentnych systemów transportowych.

Najważniejszym szlakiem rowerowym w województwie podkarpackim zrealizowanym w perspektywie finansowej UE 2007-2013 jest Wschodni Szlak Rowerowy Green Velo, który jest najdłuższym spójnie oznakowanym szlakiem rowerowym w Polsce.

Problemy w dostępności ścieżek rowerowych przekładały się dotychczas na bardzo niewielki udział ruchu rowerowego. Jednocześnie rozwija się turystyka rowerowa. Sprzyja temu prowadzona przez samorządy rozbudowa szlaków, będących odcinkami tras dla rowerzystów, spełniającymi odpowiednie kryteria, oznaczonymi specjalnymi znakami, których przebieg prowadzi m.in. istniejącymi drogami publicznymi.

Część inwestycji ma charakter konkretnych projektów, natomiast część zadań inwestycyjnych wynika z opracowanych przez Samorząd Województwa Podkarpackiego lub jednostki podległe planów i programów strategicznych. Niezwykle ważne jest przygotowanie dokumentów szczegółowych dotyczących rozwoju transportu rowerowego oraz turystyki rowerowej (obejmujących rozwój ścieżek oraz tras rowerowych). Za co odpowiedzialny w ramach realizacji projektu *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030* będzie Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie/ Departament Promocji, Turystyki i Współpracy Gospodarczej UWMP.

W województwie podkarpackim transport wodny śródlądowy pomimo aktualnie bardzo niskiego udziału w łącznych przewozach towarowych może odgrywać pewną rolę w wybranych

segmentach rynku. Jednakże obserwując tendencję wzrostową transportu wodnego śródlądowego należy uwzględnić potencjał rozwojowy tej gałęzi transportu, jak również jego konkurencyjność i komplementarność do przewozów pasażerskich. Niezbędne jest jednak polepszenie warunków nawigacyjnych, co wymaga inwestycji. Zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych i rozwój żeglugi śródlądowej wpisują się we współczesne potrzeby rozwoju społeczno-gospodarczego i dzięki kompleksowemu charakterowi, przyczynią się do poprawy efektywności systemu transportowego oraz będą jednym z czynników zapewniających długotrwały wzrost gospodarczy dzięki stopniowo generowanym, coraz większym efektom w różnych dziedzinach gospodarki.

Cel podstawowy 2.

Transportowa spójność wewnętrzna

Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem / obszarami górzystymi / obszarami o niskiej skali zatrudniania

Specyfiką województwa podkarpackiego jest policentryczna sieć osadnicza, która pozwoliła na wyznaczenie regionalnych biegunów wzrostu. Stanowią one ważne ośrodki gospodarcze oraz miejsce koncentracji usług o znaczeniu ponadlokalnym. Zgodnie z zapisami *Strategii Rozwoju Województwa - Podkarpackie 2030*, odgrywają one szczególną rolę w procesie dyfuzji procesów rozwojowych, umożliwiając ich równomierne rozprzestrzenianie na obszar całego regionu.

Ważnym instrumentem, umożliwiającym realizację funkcji regionalnych biegunów wzrostu jest infrastruktura transportowa. Umożliwia ona sprawną komunikację pomiędzy miastami regionu oraz stolicą województwa, co sprzyja integracji regionu, jak również wzmacnia procesy integracji rozproszonych rynków pracy.

Dostępność komunikacyjna jest istotnym czynnikiem funkcjonowania miast a także stanowi o ich potencjale rozwojowym. Na terenie województwa podkarpackiego istnieją obszary, pomiędzy którymi występuje wyraźny przepływ migracyjny. Są to obszary funkcjonalne, które koncentrują ważne funkcje o charakterze gospodarczym i społecznym. Wykazują się również wysoką atrakcyjnością oraz dużym potencjałem endogenicznym oddziałującym także na ich najbliższe sąsiedztwo. Istotnym aspektem w kontekście dostępności komunikacyjnej jest też policentryczna struktura sieci osadniczej, a także rozmieszczenie ośrodków przemysłowych.

Rozwój infrastruktury transportowej, pozwala wzmacniać ciężenia grawitacyjne występujące pomiędzy grupami MOF, a także zwiększyć zakres oddziaływania regionalnych biegunów wzrostu na otaczające je obszary, zwłaszcza w kierunku obszarów uznanych za peryferyjne.

Niekorzystne procesy demograficzne, zachodzą w województwie podkarpackim wolniej niż w innych regionach Polski, a polityka transportowa może być jednym z narzędzi powstrzymania tych trendów. W regionie zachodzą procesy dywergencji, część południowo-wschodnia rozwija się znacznie wolniej od części północno-zachodniej i centralnej. Jednak, rozmieszczenie przestrzenne zidentyfikowanych regionalnych biegunów rozwoju gospodarczego powoduje, że infrastruktura musi być także postrzegana jako narzędzie potencjalnego wspierania dyfuzji rozwoju na cały obszar województwa. Stąd, rozwój infrastruktury transportowej jest ważnym czynnikiem umożliwiającym równoważenie procesów rozwojowych w regionie.

Ze względu na liczne powiązania pomiędzy miastami – rdzeniami obszarów funkcjonalnych, widoczny jest wyraźny przepływ mieszkańców na poszczególnych kierunkach układu komunikacyjnego województwa.

Najkorzystniejszą czasową dostępnością komunikacyjną charakteryzują się miasta usytuowane wzdłuż korytarza transportowego relacji wschód-zachód, na co duży wpływ ma położenie autostrady A4. Najkrótsze wzajemne połączenia odnotowuje się pomiędzy Rzeszowem a Dębicą, Jarosławiem, Przeworskiem oraz Przemyślem. Miastem-rdzeniem o najniższej czasowej dostępności drogowej pozostaje Sanok, gdzie czas dojazdu jest bardzo długi w przypadku połączenia z Tarnobrzegiem.

Dotychczasowe zmiany dostępności komunikacyjnej wynikają również z budowy drogi ekspresowej S19. Największa różnica zauważalna jest w przypadku miasta-rdzenia obszaru funkcjonalnego Stalowa Wola, w relacji z miastami-rdzeniami: Krosnem i Sanokiem. Czas przejazdu między rdzeniami zmniejszy się nawet o około 25 minut. Inwestycja ta będzie skutkować również wzrostem dostępności powiatów leżajskiego i kolbuszowskiego w układzie południkowym. Oba z nich są zlokalizowane w relatywnie niewielkiej odległości do Rzeszowa oraz intensywnie rozwijających się stref przemysłowych na północy tego miasta. Z tego punktu widzenia powinien w najbliższych latach nastąpić duży wzrost dostępności tych obszarów, również w kontekście potencjalnego oddziaływania na rynek pracy.

Powiat strzyżowski aktualnie jest znacznie gorzej dostępny, ale jego dostępność skokowo się zwiększy w wariantcie wydłużenia S19 do węzła Babica. Przedłużenie drogi ekspresowej w kierunku południowym (przynajmniej do węzła Babica) będzie skutkowało poprawą sytuacji również i w dwóch innych powiatach graniczących z powiatem strzyżowskim, tj. w powiatach brzozowskim oraz jasielskim. Dla powiatu jasielskiego i jego dostępności kluczowa będzie również poprawa warunków podróżowania na DK 73. Trasa ta w kierunku Pilzna jest znacznie obciążona ruchem ciężarowym prowadzącym w kierunku autostrady A4. Znajdujące się na południowym-wschodzie regionu powiaty leski i bieszczadzki mają najgorszą dostępność na Podkarpaciu, a również są w czołówce najgorzej dostępnych obszarów w Polsce. Ich dostępność niestety nie zwiększy się w dużym stopniu do 2023 r. Jedynie przedłużenie drogi ekspresowej S19 do granicy ze Słowacją oraz budowa drogi ekspresowej łączącej S19 z Sanokiem mogłoby zmienić tą sytuację.

Niezwykle ważne są inwestycje mające na celu zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego:

- rozwój i modernizacja dróg krajowych i obwodnic (np. Miejsce Piastowe – Sanok - obecna DK28 może zmienić kwalifikację jako droga wojewódzka).
- likwidację wąskich gardeł m.in. w Miejscu Piastowym (w tym skumulowanie ruchu przy zjazdach do uzdrowisk)
- poprawa dostępności Beskidu Niskiego oraz Jasła
- powiązanie komunikacyjne województwa w układzie diagonalnym (skośnym)
- poprawa dostępności Lubaczowa - brak dróg krajowych
- poprawa dostępności pomiędzy Przemyślem a Ustrzykami Dolnymi (przez Arłamów)

W zakresie wsparcia dróg lokalnych dopuszczalne będzie wsparcie dróg lokalnych o strategicznym znaczeniu dla województwa, przyczyniających się do: poprawy spójności komunikacyjnej regionu i subregionów, ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego i rozwoju infrastruktury subregionalnych publicznych przewozów autobusowych (interwencja ograniczona do inwestycji o tzw. charakterze dostępowym).

Realizowane będą również inwestycje w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, którego celem jest podniesienie poziomu i jakości życia społeczności lokalnych oraz zwiększenie efektywności instytucji publicznych przez rozwój bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury drogowej, jako wsparcie działań samorządu gminnego i powiatowego na rzecz budowy dróg lokalnych o kluczowym znaczeniu dla zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego wspólnot samorządowych. Rozwój lokalnej infrastruktury drogowej stanowi działanie komplementarne do inicjatyw podejmowanych na szczeblu krajowym w odniesieniu do budowy systemu autostrad i dróg ekspresowych, przyczyniając się

do rozwijania spójnego i zintegrowanego systemu transportowego. Jednocześnie drogi znaczenia lokalnego – powiatowe i gminne – nie mają zapewnionego dostatecznego finansowania w podziale dochodów publicznych i ich stan techniczny jest daleki od zadowalającego. Niemniej samorządy gminne i powiatowe podejmują działania – w ramach posiadanych środków – mające na celu poprawę stanu technicznego tych dróg.

Dane dotyczące przejazdów kolejowych realizowanych między miastami obszarów funkcjonalnych obrazują stan sieci transportu kolejowego w regionie. Potrzebne działania powinny być zrealizowane w ramach obszarów z najslabszą dostępnością. W celu zwiększenia znaczenia pasażerskiego transportu kolejowego konieczne jest zwiększenie liczby kursów pociągów. Ze względu na przygraniczne położenie województwa, w celu ożywienia istniejących kontaktów międzynarodowych, konieczne jest przywrócenie zawieszonych połączeń do stacji Krościenko i dalej na Ukrainę. Istotne będzie również przywrócenie połączeń na linii nr 107 Nowy Zagórz – Łupków i dalej na Słowację. Szansą na pobudzenie rozwoju gospodarczego regionu jest także modernizacja linii kolejowych wąskotorowych.

Cel podstawowy 3.

Integracja MOF

Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy

Rzeszowski Obszar Funkcjonalny

Rzeszowski Obszar Funkcjonalny jest położony w środkowej części województwa podkarpackiego. Dzięki centralnemu położeniu jest właściwie w pełni powiązany zarówno z układem komunikacyjnym krajowym jak i międzynarodowym. Na obszarze ROF-u najważniejsze kierunki połączeń występują na osi północ-południe, droga ekspresowa S19 oraz na osi wschód-zachód, autostrada A4 z węzłami.

Wąskie gardła w Rzeszowskim Obszarze Funkcjonalnym, po oddaniu do użytku autostrady A4 i kolejnych fragmentów drogi ekspresowej S19, są coraz bardziej widoczne w układzie południkowym na odcinkach wylotowych DK9 (w kierunku do Głogowa Małopolskiego) oraz DK19/S19 (w kierunku południowym). Wąskie gardło na DK19 może zostać zlikwidowane poprzez realizację drogi ekspresowej S19 od węzła Rzeszów Południe do węzła Babica, oraz inwestycje na drogach doprowadzających do niej ruch. Szczególnie istotny z punktu widzenia realizacji inwestycji na drogach wojewódzkich jest ciąg trzech projektów od węzła Babica na S19 do obwodnicy Strzyżowa oraz południowej obwodnicy Rzeszowa.

Lokalizacja czterokierunkowego węzła kolejowego na terenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego umożliwia skomunikowanie strefy zewnętrznej z rdzeniem. W celu zwiększenia znaczenia transportu kolejowego, a także lepszej obsługi komunikacyjnej rdzenia oraz strefy zewnętrznej uruchomiono system szybkiej kolei podmiejskiej - Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej – PKA (aktualnie wyzwaniem jest jego rozbudowa i rozwój).

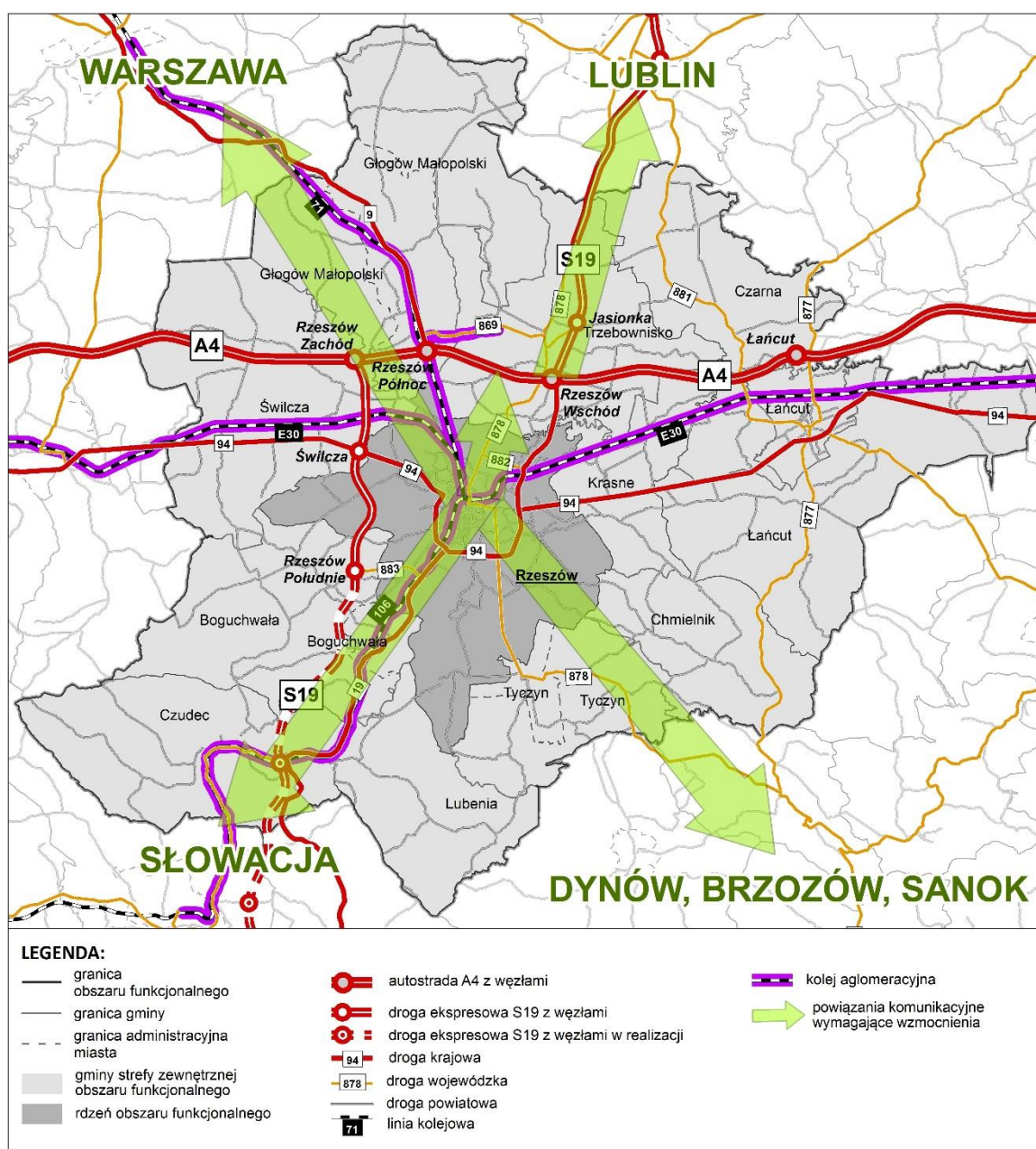
W ramach transportu publicznego kluczowe znaczenie ma transport autobusowy, dlatego przewidywana jest realizacja projektów z zakresu transportu publicznego zarówno przez Gminę Miasto Rzeszów, jak również przez ZG PKS, z uwzględnieniem możliwości integracji obu systemów.

Znaczenie portu lotniczego w „Rzeszowie-Jasionce” oraz jego dostępność drogowa systematycznie rosną w ostatnich latach, a dostępność kolejowa może zostać znacznie poprawiona w przypadku budowy połączenia kolejowego oraz realizacji Aglomeracyjnej Kolei

Podmiejskiej. Pozwoli to również na poprawę dostępności Parku Naukowo-Technologicznego zlokalizowanego w sąsiedztwie lotniska.

Transport towarów w ramach ROF odbywa się z wykorzystaniem zarówno transportu drogowego, jak i kolejowego. Problemem jest transport towarów realizowany przy pomocy samochodów. Jest on intensywny, we wszystkich kierunkach, głównie po drogach krajowych, przy czym brak realnych perspektyw budowy S74 skutkuje coraz większym problemem w układzie skośnym na całym odcinku od Rzeszowa do Głogowa Małopolskiego, a także na odcinku wylotowym w kierunku południowym DK19 przez Boguchwałę do Babicy. W układzie równoleżnikowym wykonane inwestycje (autostrada A4 i linia kolejowa nr 91) skutkują optymalnymi warunkami do transportu towarów w tym korytarzu transportowym.

Rysunek 51. Proponowane kierunki rozwoju sieci transportowej w Rzeszowskim Obszarze Funkcjonalnym



Źródło: Opracowanie PBPP w Rzeszowie.

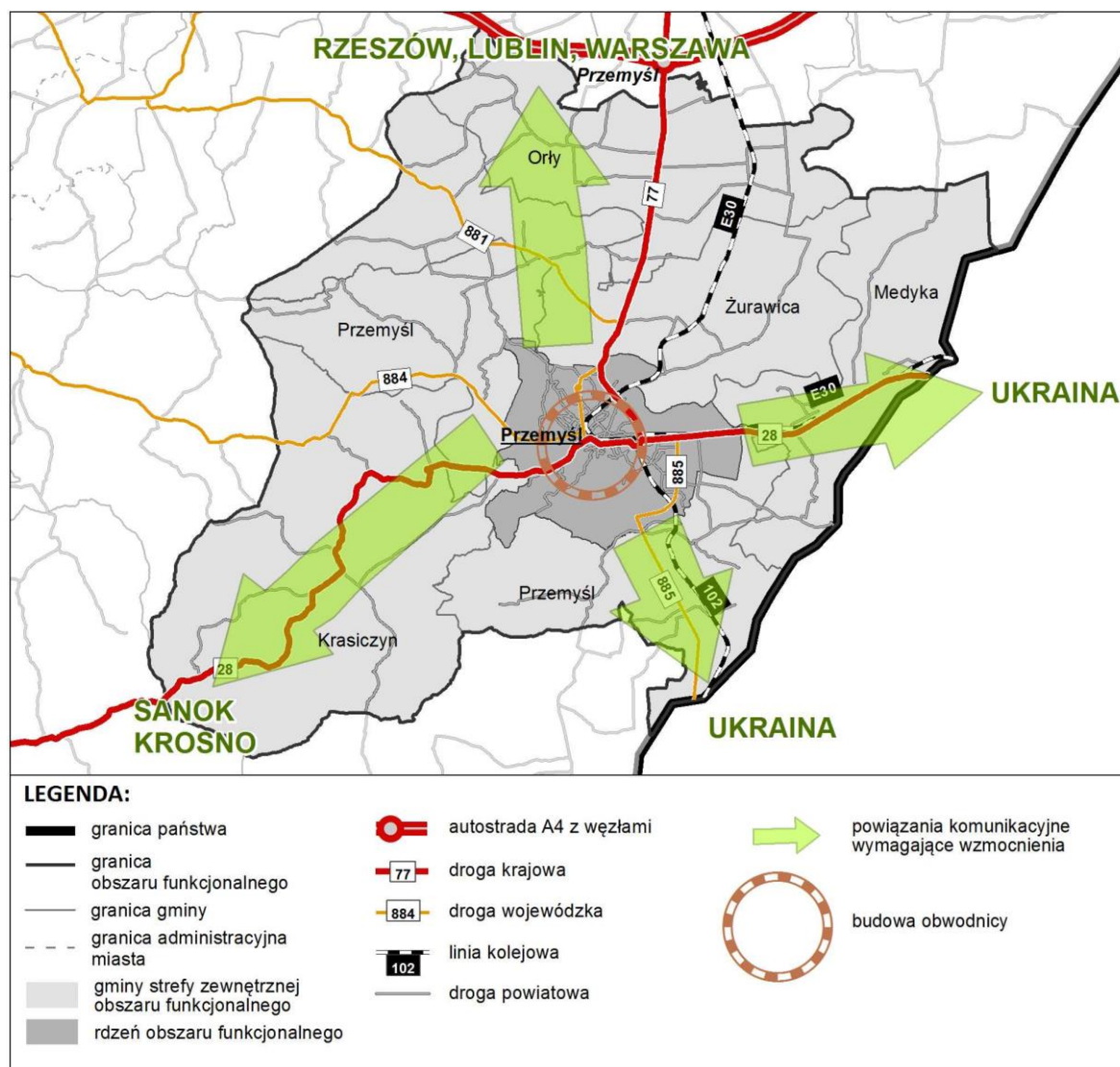
Obszar Funkcjonalny Przemyśla

Obszar Przemyśla jest kolejnym obszarem funkcjonalnym, generującym wewnętrzne potoki ruchu. Przez północną część strefy zewnętrznej obszaru przebiega autostrada A4 łącząca teren obszaru poprzez węzeł Przemyśl.

Rozwój dostępności komunikacyjnej powinien przebiegać w następujących kierunkach:

- DK77 – połączenie w kierunku północnym, skomunikowanie gmin Żurawica i Orły;
- DK28 – łącząca gminy Krasieczyn i Medyka z Przemyślem.
- Uzupełnieniem układu drogowego mającym wpływ na poprawę dostępności wewnątrz obszaru funkcjonalnego Przemyśl są drogi wojewódzkie:
- DW881 – połączenie w kierunku północno-wschodnim gminy Żurawica;
- DW884 – połączenie w kierunku zachodnim;
- DW885 – odcinek łączący rdzeń obszaru z Hermanowicami oraz planowanym drogowym przejściem granicznym z Ukrainą w Malhowicach;
- Połączenie w kierunku na Bieszczady (Arlamów).

Rysunek 52. Proponowane kierunki rozwoju sieci transportowej w obszarze funkcjonalnym Przemyśla



Źródło: Opracowanie PBPP w Rzeszowie.

W Przemyśle występuje drugi co do wielkości węzeł kolejowy na Podkarpaciu. Największe znaczenie dla dostępności całego obszaru funkcjonalnego ma przebieg linii kolejowej nr 91 (E30) relacji Kraków – Rzeszów – Medyka, która w znacznym stopniu ułatwia komunikację głównie w gminach Orły i Żurawica w powiązaniu z ośrodkiem centralnym. Linia nr 102 ułatwia natomiast komunikację w kierunku obszaru przygranicznego i Chyrowa.

Zlokalizowany na obszarze MOF terminal przeładunkowy Żurawica-Medyka, łączący linie normalnotorowe i szerokotorowe, umożliwia bezpośredni wjazd pociągów z terenu Ukrainy.

Obszar Funkcjonalny Krosna

Rozwój dostępności komunikacyjnej powinien przebiegać w następujących kierunkach:

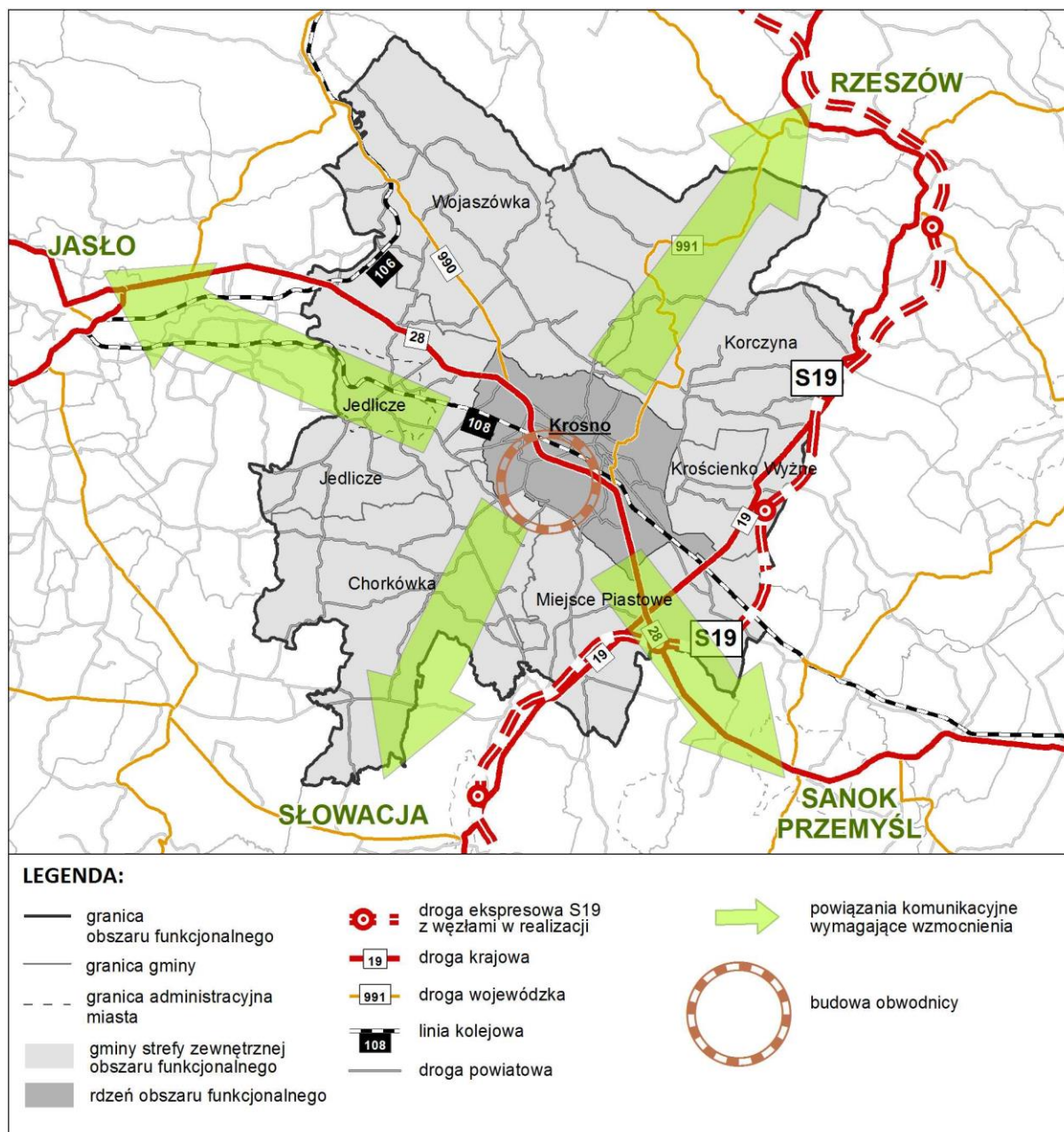
- DK19 – przebiegająca peryferyjnie wzdłuż wschodniej granicy strefy zewnętrznej o ograniczonym wpływie na połączenie ze rdzeniem obszaru;
- DK28 – posiadająca większe znaczenie w kontekście realizowanych podróży w kierunku ośrodka centralnego, łączy gminy Jedlicze i Miejsce Piastowe z Krosnem.
- dróg wojewódzkich nr 990 i 991 komunikujące odpowiednio gminy Wojaszówka i Korczyna.

W większym stopniu na obszarze funkcjonalnym Krosno skomunikowane są gminy położone na wschodzie i północy regionu. Z kolei gminą o najniższej dostępności jest Chorkówka. Inwestycją, która znacząco wpłynie na poprawę dostępności będzie realizacja odcinka drogi ekspresowej S19 z węzłami. Jednak w przypadku obszaru funkcjonalnego Krosno inwestycja ta ma charakter zewnętrzny.

Dostępność zewnętrzna MOF Krosno, nie poprawiła się znacząco w wyniku realizacji głównych inwestycji infrastrukturalnych w regionie. MOF Krosno jest obszarem, w którym realizuje się relatywnie mało inwestycji drogowych, chociaż na obszarze MOF mają miejsce szczególnie intensywne międzygminne dojazdy do pracy. Układ dróg dojazdowych jest w większości przypadków w bardzo złym stanie technicznym, a duża część ruchu dojazdowego jest wykonywana z wykorzystaniem dróg powiatowych i gminnych.

Stale wzrasta ruch ciężki w ciągu DK28, dlatego dużą inwestycją w ramach MOF Krosno jest realizacja obwodnicy miasta Krosno w ciągu tej drogi krajowej. Droga krajowa nr 19 w jej przejściu przez MOF Krosno jest obciążona mocno ruchem ciężarowym. Przy tym jest to droga relatywnie wąska, bez pobocza, znajdująca się w złym stanie technicznym. W przypadku znacznego odłożenia realizacji tego odcinka należy podjąć się modernizacji najbardziej zdegradowanych odcinków DK19 w jej przebiegu przez MOF Krosno.

Rysunek 53. Proponowane kierunki rozwoju sieci transportowej w obszarze funkcjonalnym Krosna



Źródło: Opracowanie PBPP w Rzeszowie.

Wąskim gardłem pozostają odcinki wylotowe z Krosna będące w zarządzie GDDKiA charakteryzujące się bardzo wysokim natężeniem ruchu, w tym ruchu ciężarowego (przede wszystkim odcinek na północny-zachód w kierunku Jasła), a także odcinki dojazdowe dróg wojewódzkich.

Priorytetem inwestycyjnym dla MOF Krosno jest kontynuacja działań związanych z budową drogi ekspresowej S19 do Miejsca Piastowego (planowana jest również obwodnica Miejsca Piastowego w ciągu drogi krajowej nr 28 jako rozwiązanie kompleksowe), modernizacja układu dróg krajowych DK28/DK73, a także poprawa warunków dojazdowych do miasta-rdzenia. Wąskie gardło na odcinku między S19 a Sanokiem, może zostać

zlikwidowane w wyniku realizacji postulowanego w KPZK 2030 łącznika w standardzie drogi ekspresowej.

Biorąc pod uwagę połączenia kolejowe na terenie obszaru funkcjonalnego Krosno – dostępność komunikacyjna jest stosunkowo niska. Konieczne jest wsparcie niezelektryfikowanej linii kolejowej nr 108 (aktualnie łączącej z rdzeniem obszaru gminy Jedlicze i Miejsce Piastowe, pomimo tego, że jest istotnym połączeniem kolejowym stolicy województwa z Bieszczadami). Pełny efekt rewitalizacji zostanie uzyskany dopiero w wyniku kontynuacji działań na linii 108, zaś poprawę dostępności do Rzeszowa można osiągnąć poprzez budowę łącznicy kolejowej łączącej linie 108 i 106 (aktualnie nie odgrywa ona znaczącej roli w kontekście podróży realizowanych wewnątrz całego obszaru).

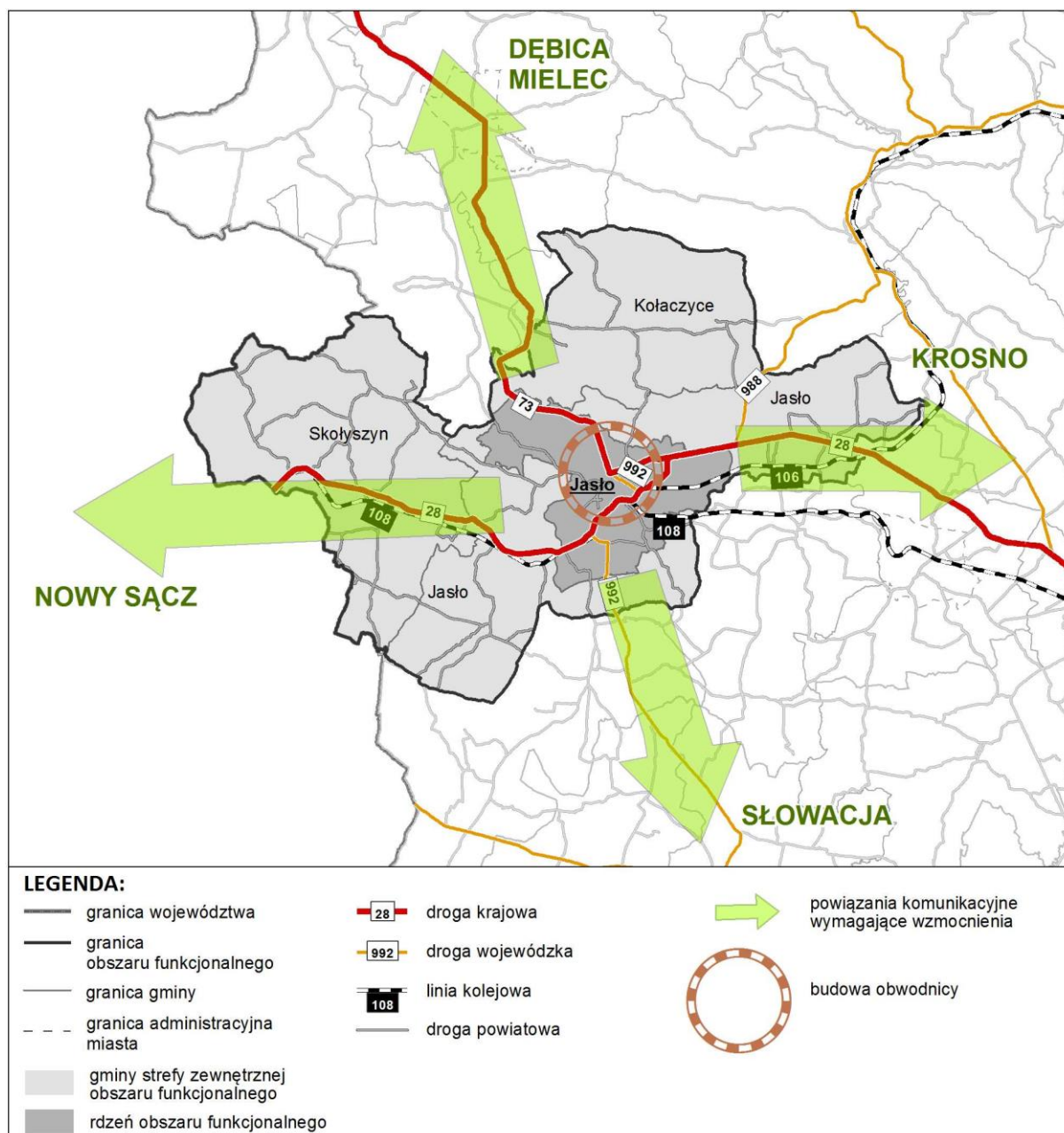
Obszar Funkcjonalny Jasła

Rozwój dostępności komunikacyjnej powinien przebiegać w następujących kierunkach:

- DK28 – na osi wschód-zachód;
- DK73 – z Jasła w kierunku północnym.
- DW992 - będąca uzupełnieniem sieci komunikacyjnej na osi północ-południe;
- DW993 – położona w gminie Dębowiec, o znaczeniu marginalnym dla połączenia obszarów strefy zewnętrznej z rdzeniem
- DW988 – łącząca gminę Jasło z rdzeniem.

Bardzo ważna dla miasta Jasła oraz jego obszaru funkcjonalnego jest planowana budowa obwodnicy w ciągu DK 73. Inwestycja stanowi element większego planu związanego z poprawą przepustowości całego ciągu DK 73 pomiędzy Pilznem a Jasłem (w kierunku autostrady A4). Ważna jest również poprawa dostępności na osi wschód-zachód w ciągu DK28 (połączenie z woj. małopolskim oraz z Krosnem i dalej w kierunku Bieszczad).

Rysunek 54. Proponowane kierunki rozwoju sieci transportowej w obszarze funkcjonalnym Jasła



Źródło: Opracowanie PBPP w Rzeszowie.

Istotne dla funkcjonowania MOF są przebiegające w układzie wschód zachód linie kolejowe nr 106 oraz 108, komunikujące gminy Tarnowiec, Jasło i Skołyszyn z rdzeniem. Bardzo istotna z punktu widzenia obszaru funkcjonalnego jest również rewitalizacja linii kolejowej nr 108 i 110 na odcinku Gorlice – Jasło (która usprawniłaby połączenie z woj. małopolskim). Dodatkowo oficjalnie wpisano linię kolejową nr 166 relacji Dębica – Jasło do wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym.

Obszar Funkcjonalny Tarnobrzega

Rozwój dostępności komunikacyjnej drogowej powinien przebiegać w następujących kierunkach:

- DK77 – łącząca Sandomierz z Leżajskiem i Jarosławiem, nie oddziałująca wyraźnie na połączenia wewnątrz obszaru;
- DK9 – ważna w relacji rdzenia obszaru funkcjonalnego z gminą Nowa Dęba a także z województwem świętokrzyskim oraz Radomiem i Rzeszowem.
- DW723 – łącząca Tarnobrzeg z drogą DK77;
- DW758 – z Tarnobrzega w kierunku woj. świętokrzyskiego z przeprawą promową na Wiśle;
- DW854 – łącząca DK77 z DK74 w woj. lubelskim;
- DW871 – o dużym znaczeniu w kontekście przepływu w kierunku Stalowej Woli;
- DW872 – przechodząca przez gminę Baranów Sandomierski oraz w małym fragmencie przez gminę Nowa Dęba w południowo-zachodniej części obszaru;
- DW985 – w gminie Baranów Sandomierski, wiążąca z Mielcem i Dębicą.

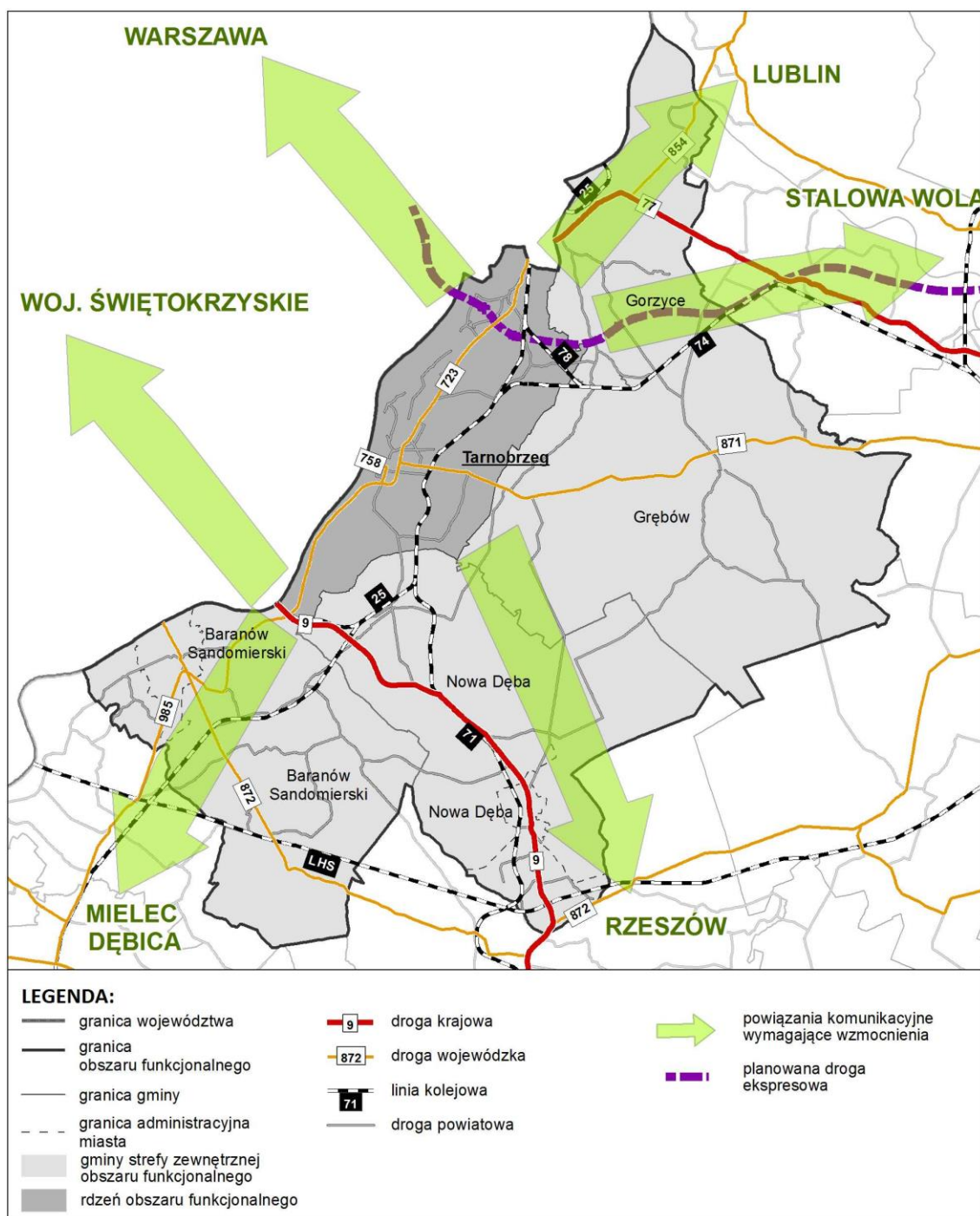
Przez MOF Tarnobrzeg przebiegają szlaki tranzytowe DK9 i DK77 obciążone bardzo wysokim natężeniem ruchu, w tym szczególnie na DK9 – w ruchu pojazdów ciężarowych. Zrealizowane inwestycje, nie są wystarczające wobec wyzwań, jakie niesie wzmożony popyt transportowy w układzie skośnym. Przy odłożeniu w czasie inwestycji na drodze ekspresowej S74 można się spodziewać dalszego narastania problemów, jakie stwarza wąskie gardło w układzie skośnym między Rzeszowem a województwem świętokrzyskim.

Rozwój dostępności komunikacyjnej kolejowej powinien przebiegać w następujących kierunkach – linie kolejowe nr:

- 74 – w kierunku Stalowej Woli;
- 78 – w kierunku Sandomierza;
- 25 – stwarzająca relacje między gminami: Nowa Dęba, Baranów Sandomierski a rdzeniem obszaru;
- 70 – w kierunku woj. świętokrzyskiego;
- 71 – istotna pod kątem relacji wewnątrz strefy zewnętrznej obszaru funkcjonalnego, łącząca gminę Nowa Dęba z rdzeniem;
- 65 – fragment Linii Hutniczej Szerokotorowej na osi wschód-zachód w gminie Baranów Sandomierski.
- rozwój kolei w ramach tzw. Czwórmiasta komunikującej północną część województwa w kierunku Kolbuszowej, ponadto z tzw. szprychą nr 6.

Rozwój systemów transportowych miasta powinien być rozpatrywany wspólnie z MOF Stalowa Wola oraz z miastem Sandomierzem.

Rysunek 55. Proponowane kierunki rozwoju sieci transportowej w obszarze funkcjonalnym Tarnobrzega



Źródło: Opracowanie PBPP w Rzeszowie.

Obszar Funkcjonalny Stalowej Woli

Obszar funkcjonalny Stalowej Woli ze względu na przemysłowy charakter oraz atrakcyjniejszy względem Tarnobrzega rynek pracy generuje relacje komunikacyjne.

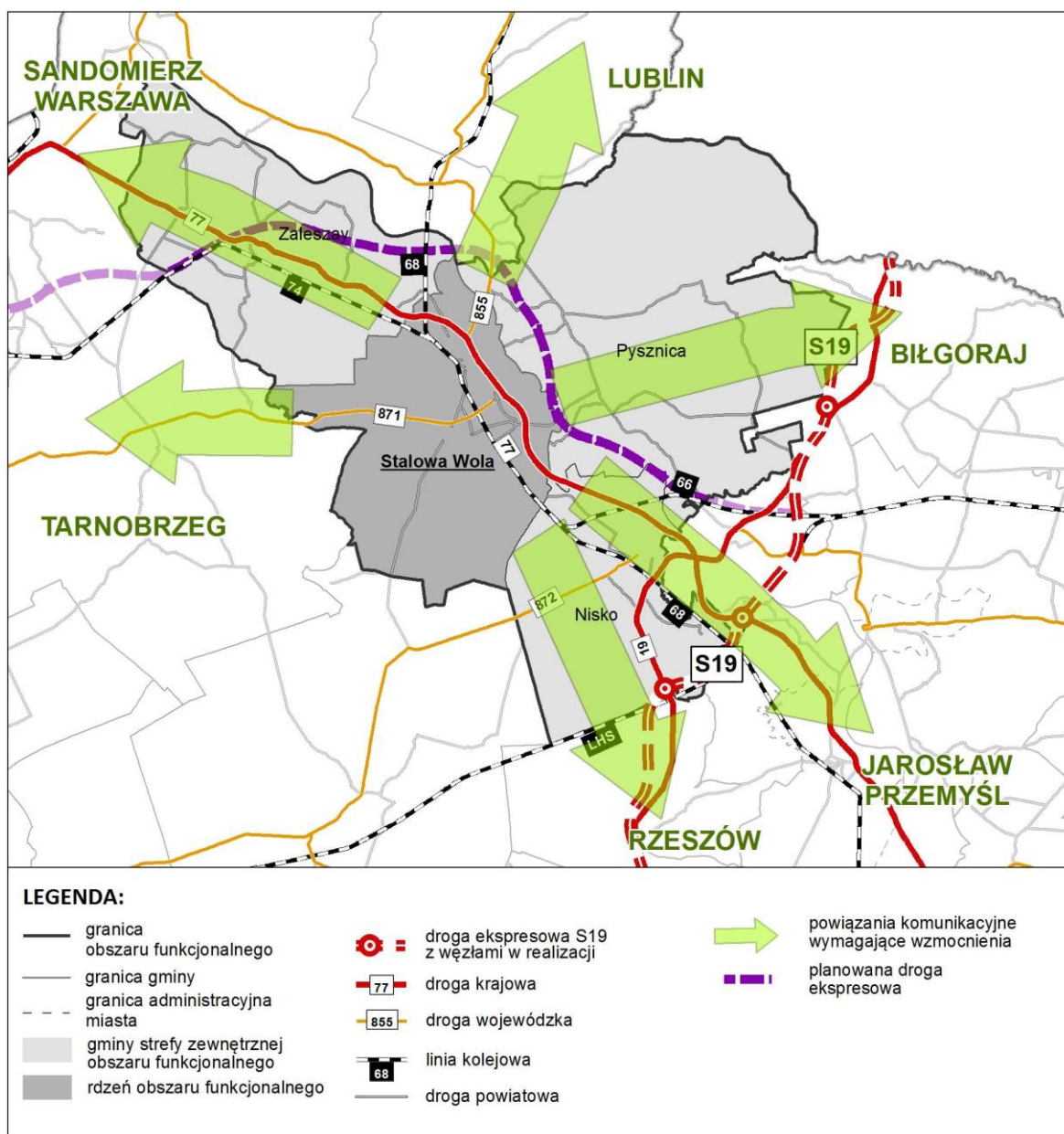
Rozwój dostępności komunikacyjnej powinien przebiegać w następujących kierunkach:

- DK19 – relacji Rzeszów – Lublin, ułatwiająca wewnętrzną i zewnętrzną komunikację obszaru;

- DK77 – łącząca Sandomierz z Leżajskiem i Jarosławiem, przechodząca przez gminy strefy zewnętrznej obszaru funkcjonalnego z wyjątkiem gminy Pysznica, bardzo istotna w kontekście połączenia z rdzeniem oraz drogi wojewódzkie;
- DW871 – ułatwiająca przepływ pasażerów pomiędzy Stalową Wolą a Tarnobrzegiem;
- DW872 – w kierunku zachodnim od Niska;
- DW858 – w kierunku Biłgoraja;
- DW855 – w kierunku Lublina.

Przez teren MOF Stalowa Wola przebiegać będzie droga ekspresowa S19 z węzłami Rudnik i Nisko Południe.

Rysunek 56. Proponowane kierunki rozwoju sieci transportowej w obszarze funkcjonalnym Stalowej Woli



Źródło: Opracowanie PBPP w Rzeszowie.

W MOF Stalowa Wola kluczowym wąskim gardłem na sieci drogowej jest przejazd przez Stalową Wolę i Nisko w ciągu drogi krajowej DK77. Ruch może zostać ograniczony po realizacji drogi ekspresowej S19 z Rzeszowa do Lublina, ale ze względu na ruch pojazdów w stronę Tarnobrzega i Sandomierza, niezbędne jest ukończenie obwodnicy Stalowej Woli i Niska w ciągu DK77 (planowane zakończenie na 2021 rok). W układzie dróg wojewódzkich nr 855 i 871, dojazd do Stalowej Woli został znacznie poprawiony w wyniku przeprowadzonych inwestycji.

Na terenie obszaru funkcjonalnego Stalowa Wola funkcjonuje czterokierunkowy węzeł kolejowy. Na północy krzyżują się linie 74 (istotna dla gminy Zaleszany) oraz 68 (łącząca gminy strefy zewnętrznej obszaru z wyjątkiem gminy Pysznica). Przez gminę Nisko przechodzi także linia kolejowa nr 66 oraz 65 – fragment Linii Hutniczej Szerokotorowej w układzie równoleżnikowym.

Układ kolejowy na terenie MOF wymaga poprawy, w kontekście połączeń w ramach tzw. Czwórmieścia, komunikujący północną część województwa w kierunku Kolbuszowej, ponadto z tzw. szprychą nr 6. Pozwoli to na poprawę dostępności zewnętrznej zarówno Stalowej Woli, jak też całego regionu. Czwórmieście to obszar intensywnego rozwoju gospodarczego, stąd konieczna jest budowa bocznic kolejowych i dróg do stref koncentracji działalności gospodarczej.

Obszar Funkcjonalny Lubaczowa

Rozwój dostępności komunikacyjnej powinien przebiegać w następujących kierunkach:

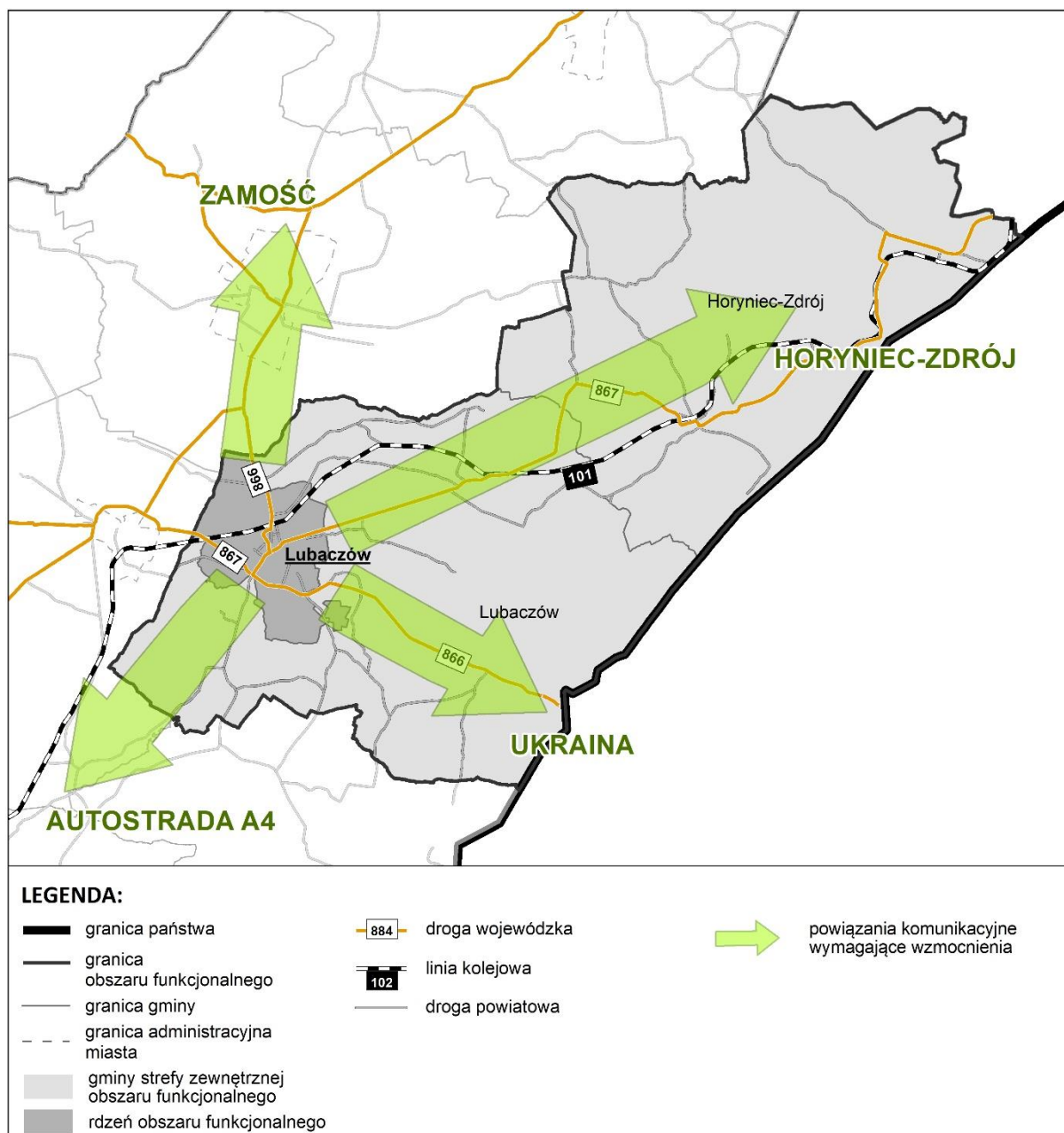
- DW866 – przebiegająca z północy w kierunku przejścia granicznego z Ukrainą w Budomierzu;
- DW867 – łącząca gminę Horyniec Zdrój z Lubaczowem.

Niska jakość oraz przepustowość drogi wojewódzkiej nr 865, powodująca oderwanie komunikacyjne Lubaczowa i jego obszaru funkcjonalnego.

Bardzo ważna jest realizacja zadania inwestycyjnego o dla całego obszaru MOF. Rozbudowa drogi 867 łączącej obszary województw podkarpackiego i lubelskiego. Rozbudowa ta zapewni dogodne połączenie pomiędzy przejściem granicznym Hrebenne(PL)/Rawa Ruska(UA), a Lubaczowem i autostradą A4 w rejonie Jarosławia. Realizacja inwestycji jest komplementarna z realizowaną obecnie rozbudową DW867 na odcinku Lubaczów-Basznia w ramach PWT PL-BY-UA oraz zrealizowanymi obwodnicami Lubaczowa, Oleszyc i Cieszanowa.

Przez rdzeń obszaru funkcjonalnego Lubaczów w kierunku północno-wschodnim przebiega linia kolejowa nr 101. Układ sieci kolejowej nie jest rozbudowany, jednak umożliwia połączenie obu gmin z rdzeniem.

Rysunek 57. Proponowane kierunki rozwoju sieci transportowej w obszarze funkcjonalnym Lubaczowa



Źródło: Opracowanie PBPP w Rzeszowie.

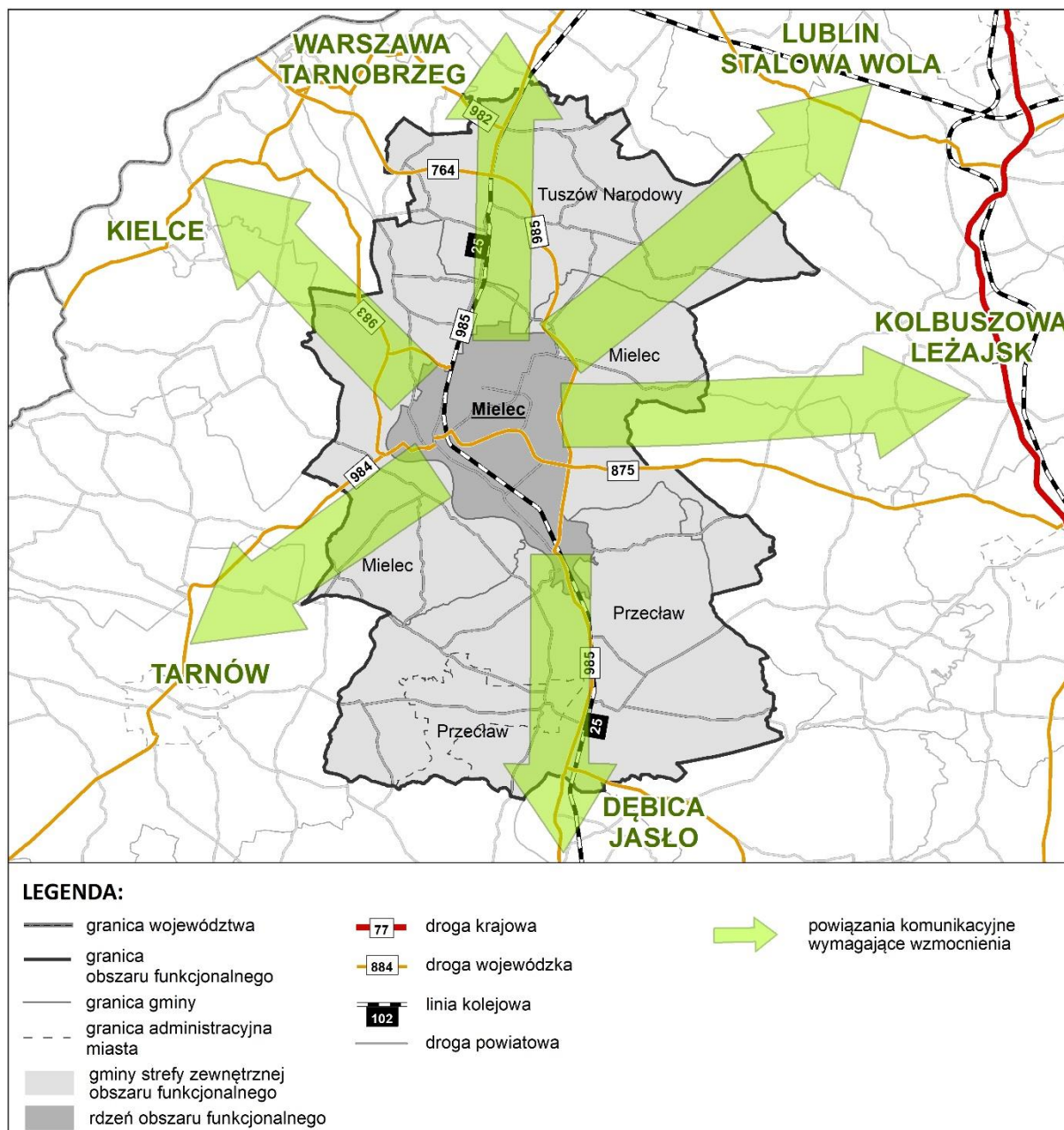
Obszar Funkcjonalny Mielca

Rozwój dostępności komunikacyjnej powinien przebiegać w następujących kierunkach:

- DW985 - przebiegająca przez cały obszar w układzie południkowym. Droga ta umożliwi również połączenie z autostradą A4 w Dębicy na południu oraz z drogą DK9 na północy,
- DW875 – na osi wschód zachód w stronę Leżajska;
- DW984 – w kierunku Tarnowa;
- DW983 – w kierunku północno-wschodnim;

- DW986 – na południu strefy zewnętrznej;
- DW764 – na północy obszaru.

Rysunek 58. Proponowane kierunki rozwoju sieci transportowej w obszarze funkcjonalnym Mielca



Źródło: Opracowanie PBPP w Rzeszowie.

MOF Mielec jest jednym z najprężniejszych centrów gospodarczych województwa (z dużymi zasobami dalszych terenów inwestycyjnych Euro-Park Mielec). Pomimo dużego znaczenia dla gospodarki regionu, jest on położony poza układem dróg krajowych.

Dotychczas rozbudowano i zmodernizowano sieć, bardzo obciążonych ruchem ciężkim, dróg wojewódzkich w ramach obszaru funkcjonalnego. Kluczowa była przede wszystkim modernizacja ciągu od mostu w Połańcu, przez DW764 do Tuszyna Narodowego (gdzie w kierunku północnym prowadzi do Baranowa Sandomierskiego i Tarnobrzega zmodernizowana DW985) oraz budowa nowej wschodniej obwodnicy Mielca w ciągu DW985

wraz z modernizacją DW985 w kierunku autostrady A4 i Dębicy oraz DW875 w kierunku Kolbuszowej. Aktualnie trwa budowa kolejnego etapu północnej obwodnicy Mielca (zlokalizowany na DW 984 pomiędzy Rzędzianowicami a Piątkowcem).

Nadal w rdzeniu MOF występują wąskie gardła, a ruch z terenów przemysłowych nie jest w całości wyprowadzony od razu na trasy obwodowe. Wśród wymaganych inwestycji jest modernizacja DW984 do Tarnowa, most na Wisłoce i budowa trasy dojazdowej do SSE Mielec.

Przez obszar funkcjonalny Mielec przechodzi linia kolejowa nr 25 o układzie południkowym. Obecnie odtworzono pasażerską komunikację kolejową oraz będą trwały prace wzmacniające rolę kolei w obsłudze zakładów przemysłowych Mielca. Transport publiczny w MOF zapewnia również komunikacja autobusowa.

Duopol Dębica – Ropczyce z obszarem funkcjonalnym

Istotnym pod kątem wewnętrznej dostępności oraz oddziaływania na otoczenie terenem w województwie podkarpackim jest obszar funkcjonalny Dębica – Ropczyce. Obszar przecina autostrada A4 z węzłami zlokalizowanymi w Dębicy. Ważną rolę odgrywa droga krajowa DK94, umożliwiająca wygodne połączenie pomiędzy Dębicą a Ropczycami.

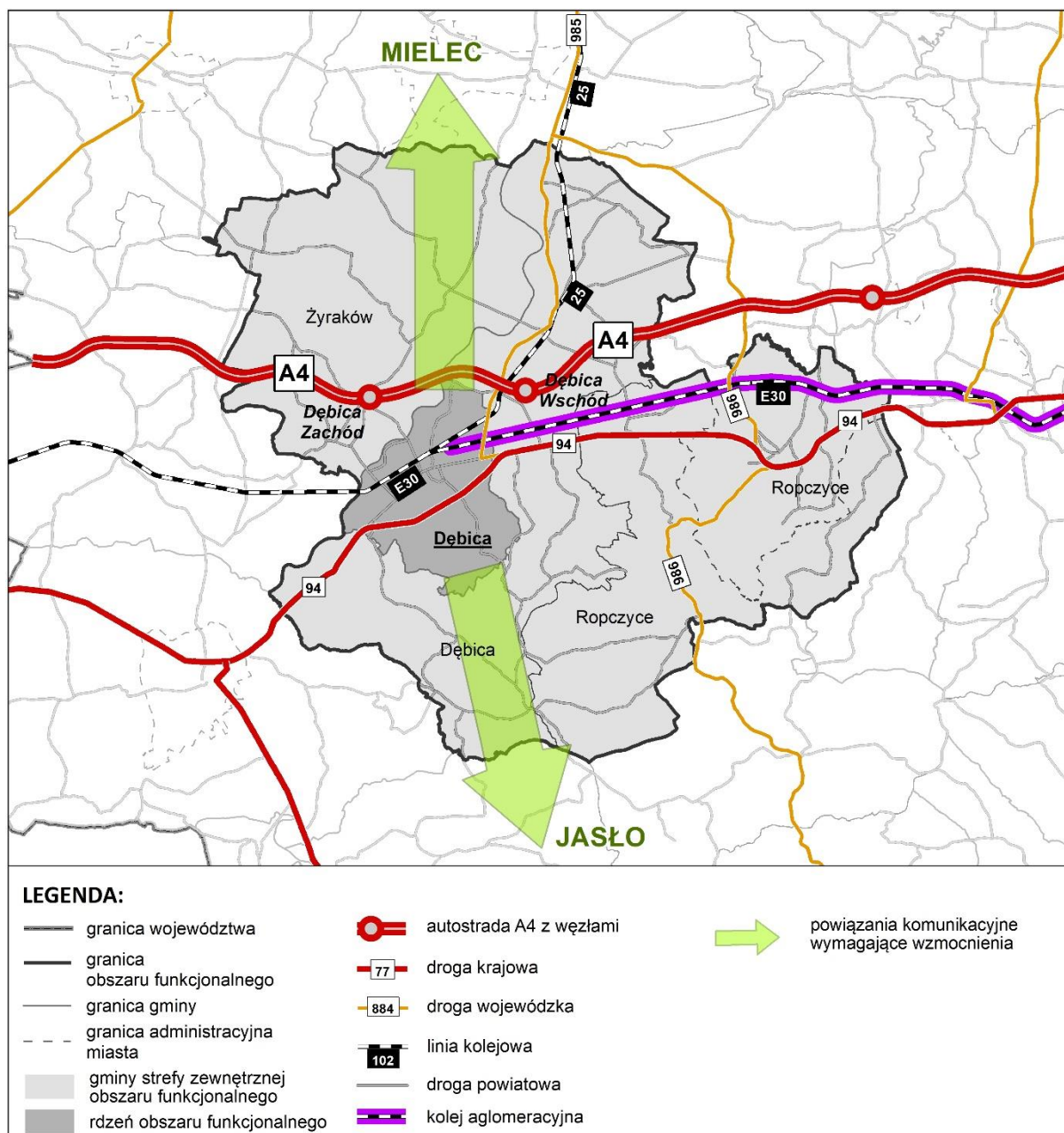
Rozwój dostępności komunikacyjnej powinien przebiegać w następujących kierunkach:

- DW985 – w układzie północ-południe łącząca Dębicę z Mielcem;
- DW986 – łącząca Ropczyce z drogą wojewódzką 985 oraz z częścią południowo-wschodnią obszaru.

MOF Dębica-Ropczyce jest dużym rynkiem pracy. Jego poziom dostępności uległ znacznej poprawie, zwłaszcza w układzie równoleżnikowym, dzięki budowie autostrady A4 oraz modernizacji linii kolejowej E-30. Dokonano również modernizacji większości dróg wojewódzkich doprowadzających ruch do obu ośrodków rdzeniowych MOF. W perspektywie, można oczekiwać stopniowej integracji MOF Dębica-Ropczyce z Rzeszowskim Obszarem Funkcjonalnym, a także z MOF Mielec i MOF Jasło.

Biorąc pod uwagę połączenia kolejowe, kluczowy przebieg ma linia nr 91 (E30) relacji Kraków – Rzeszów – Medyka, która znacznie ułatwia podróże pomiędzy rdzeniem obszaru funkcjonalnego a sąsiednimi obszarami. Ma ona znaczenie dla poprawy połączeń w obrębie obszaru funkcjonalnego, a jednocześnie stanowi ważny element infrastrukturalny, który jest wykorzystywany przez Podmiejską Kolej Aglomeracyjną. MOF Dębica-Ropczyce tworzy zachodni kraniec systemu. Z węzła w Dębicy wychodzi także linia kolejowa nr 25 w kierunku Mielca. Celowe jest dalsze udrożnienie układu północ-południe, poprawa komunikacji drogowej i kolejowej na linii w kierunku Mielca. W tym kontekście niezwykle ważne jest utworzenie Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego w Dębicy, które stanowiłoby węzeł multimodalny dla ww. gałęzi transportowych.

Rysunek 59. Proponowane kierunki rozwoju sieci transportowej w obszarze funkcjonalnym Dębica – Ropczyce



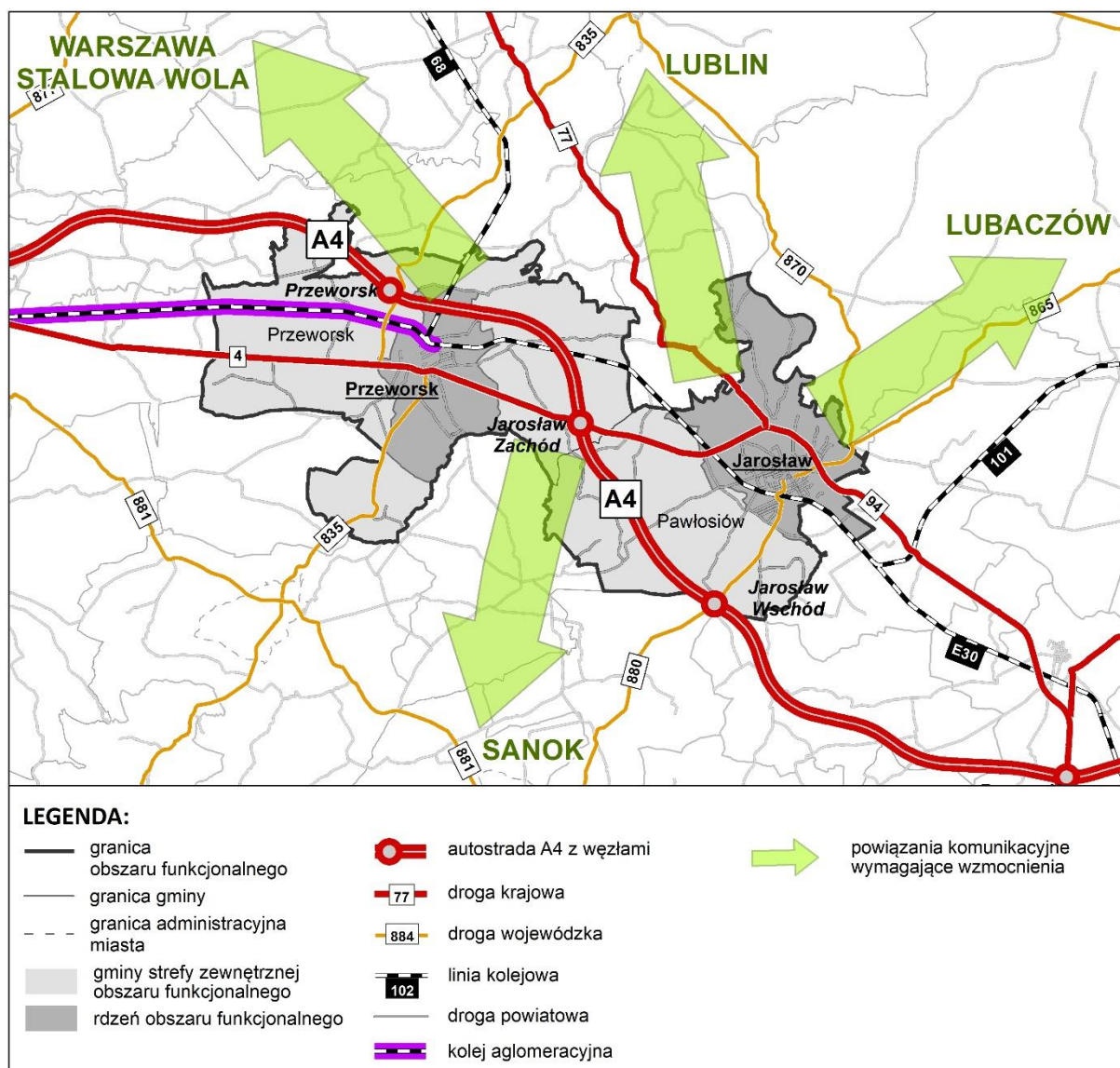
Źródło: Opracowanie PBPP w Rzeszowie.

Duopol Jarosław – Przeworsk z obszarem funkcjonalnym

Rozwój dostępności komunikacyjnej powinien przebiegać w następujących kierunkach:

- DK94 – pozytywny wpływ na dostępność wewnętrzną, o relacji równoległej do autostrady;
- DK77 – z Jarosławia w stronę Stalowej Woli; oraz drogi wojewódzkie:
- DW835 – o przebiegu północ-południe;
- DW870 – z Jarosławia do Sieniawy;
- DW865 – z Jarosławia w kierunku Lubaczowa;
- DW880 – we wschodniej części obszaru w stronę Pruchnika.

Rysunek 60. Proponowane kierunki rozwoju sieci transportowej w obszarze funkcjonalnym Jarosław – Przeworsk



Źródło: Opracowanie PBPP w Rzeszowie.

Najważniejszą inwestycją dla MOF Jarosław-Przeworsk jest autostrada A4. Po oddaniu całej autostrady A4 do użytkowania znacząco poprawiła się dostępność MOF w układzie równoleżnikowym. Ponadto oddano w ciąg DK4 (aktualnie DK94) obwodnicę Jarosławia, co znacznie usprawniło przejazd przez to miasto. W kolejnym okresie dokonano kilku istotnych inwestycji drogowych w ciągu DK94 i na trasach wojewódzkich, głównie w układach równoleżnikowych. Konieczna jest natomiast modernizacja DW 835 w układzie południkowym, która pozwoli poprawić połączenie komunikacyjne z Dynowem i Brzozowem, a w układzie docelowym z Sanokiem.

Połączenia kolejowe realizowane są na linii nr 91 (E30) relacji Kraków – Rzeszów – Medyka. Są one ważnym elementem funkcjonowania obszaru funkcjonalnego. Ponadto do węzła kolejowego w Przeworsku od strony północnej dochodzi linia nr 68 w kierunku północnym.

W zakresie funkcjonowania mieści się także wykorzystanie infrastruktury przez realizowaną Podmiejską Kolej Aglomeracyjną. Ważna jest również modernizacja linii kolejowej

nr 68 do Stalowej Woli. Jej realizacja jest wymagana ze względu na istotną rolę linii w obsłudze ruchu towarowego i jej przynależności do sieci kompleksowej TEN-T. Na obszarze MOF znajduje się także linia kolei wąskotorowej, która wymaga rewitalizacji i może zostać wykorzystana w celach turystycznych, przez co przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności gospodarczej, turystycznej regionu.

Duopol Sanok – Lesko z obszarem funkcjonalnym

Rozwój dostępności komunikacyjnej powinien przebiegać w następujących kierunkach:

- DK28 – łącząca obszar z Krosnem i Przemyślem, istotna pod kątem powiązań w układzie wschód – zachód;
- DK84 – będąca połączeniem rdzenia z gminami południowo-wschodnimi obszaru funkcjonalnego (Lesko, Zagórz), a także z Ustrzykami Dolnymi i terenami przygranicznymi z Ukrainą.
- DW886 – łącząca obszar funkcjonalny ze stolicą województwa;
- DW892 – w kierunku granicy ze Słowacją;
- DW893 – łącząca obszar Bieszczadów;
- DW894 – w kierunku Polańczyka.

MOF Sanok-Lesko jest obszarem funkcjonalnym mocno oderwanym od systemu transportowego województwa. Charakteryzuje się on silnymi powiązaniem funkcjonalnymi z Rzeszowem, co powoduje duże obciążenie ruchem szlaków łączących oba ośrodki.

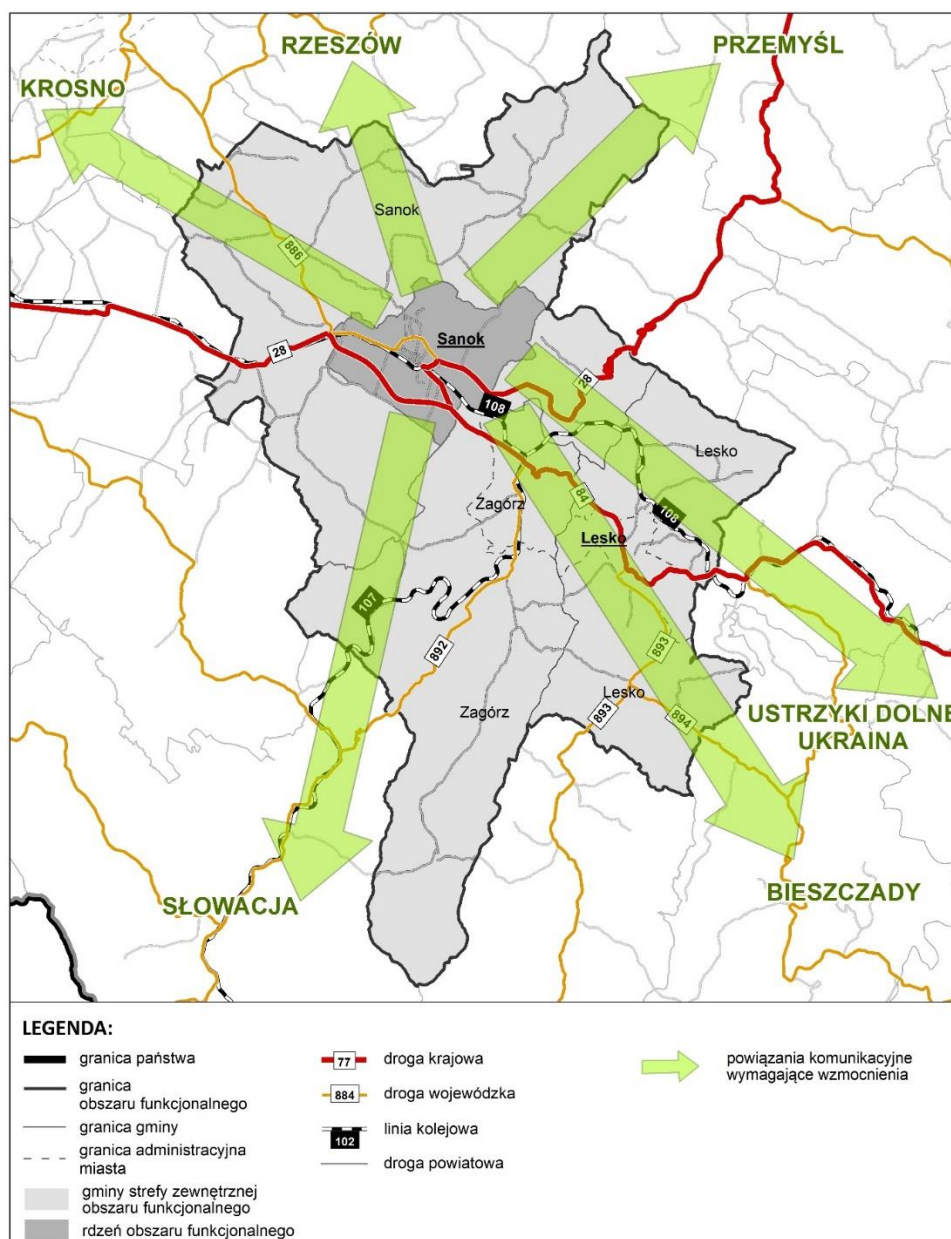
Ludność w MOF Sanok-Lesko jest bardzo skoncentrowana wzdłuż dróg krajowych nr 28 i 84. Dużą część obszaru w północnej i południowej części MOF stanowią lasy. Zasięg oddziaływania MOF jest ograniczony słabą dostępnością transportową. W MOF obserwowana jest kongestia potęgowana sezonowo ruchem turystycznym w kierunku Bieszczad. Dla rozwoju MOF szczególnie ważne są inwestycje drogowe wyprowadzające ruch na południe ze stolicy województwa. Przejście przez Sanok jest jednym z najbardziej obciążonych ruchem odcinków sieci drogowej w województwie podkarpackim. Wysokie natężenie ruchu charakteryzuje cały układ miast Sanok-Zagórz-Lesko, a istniejąca sieć drogowa pozostaje niewydolna. Oddanie do użytku obwodnicy Sanoka w ciągu DK28 (I etap) na początku roku 2020, znacząco usprawniło połączenie pomiędzy rdzeniami obszaru funkcjonalnego. W aktualnym okresie planowana jest budowa obwodnicy Sanoka w ciągu DK28 (II etap). Inwestycja będzie służyła wyprowadzeniu ruchu tranzytowego w ciągu dróg krajowych nr 28 i 84 z centrum Sanoka.

Podjęmowane inwestycje na drogach wojewódzkich (w tym na drodze DW835 i 886) mają znaczenie istotne z punktu widzenia obsługi ruchu turystycznego. Nie powodują one jednak lepszej integracji MOF z innymi ośrodkami regionu, w tym z Rzeszowem. W celu domknięcia układu komunikacyjnego, istotna będzie budowa drogi wojewódzkiej nr 886 na odcinku pomiędzy planowaną obwodnicą miasta Sanoka a drogą krajową nr 28.,

Transport kolejowy w obrębie obszaru funkcjonalnego Sanok – Lesko funkcjonuje przy pomocy dwóch jednotorowych linii:

- 108 – połączenie rdzenia w Sanoku z Krosnem w kierunku zachodnim oraz przejściem granicznym w Krościenku w stronę wschodnią. Linia ta niestety omija Lesko,
- 107 – w kierunku przejścia granicznego ze Słowacją w Łupkowie, łącząca gminę Zagórz z obszarem rdzeniowym w Sanoku - eksploatowana epizodycznie.

Rysunek 61. Proponowane kierunki rozwoju sieci transportowej w obszarze funkcjonalnym Sanok – Lesko



Źródło: Opracowanie PBPP w Rzeszowie.

Cele horyzontalne

Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne

Zrównoważenie opcji transportowych w mieście powinno odbywać się poprzez tworzenie nieprzerwanych możliwości przemieszczania się środkami transportu o jak najmniejszej presji na środowisko. Łańcuchy ekomobilności w postaci ciągów pieszych i rowerowych powinny stworzyć spójną siatkę połączeń na terenach miejskich i podmiejskich, tworząc alternatywę dla transportu samochodowego, będącą uzupełnieniem oferty transportu publicznego. W części obszarów miejskich ruch samochodów i pojazdów ciężarowych powinien być ograniczany m.in. poprzez budowę obwodnic. Ponadto poprzez rozwijanie niskoemisyjnego transportu miejskiego wraz z niezbędną infrastrukturą. Rozwijana będzie

również infrastruktura paliw alternatywnych, by zapewnić możliwość wykorzystania w szerszym zakresie pojazdów napędzanych takim paliwem w ruchu miejskim.

Należy poddać badaniom możliwość włączania do systemu transportu miejskiego rozwiązań wykorzystujących bezzałogowe statki powietrzne (BSP, drony), w szczególności do transportu drobnych przesyłek. Wdrożenie takich rozwiązań mogłoby przyczynić się do ograniczenia ruchu naziemnego i jego optymalizacji oraz pozytywnie wpłynąć na środowisko.

Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych

Plany modernizacji dworców autobusowych, stacji węzłowych oraz przesiadkowych będą sprzyjać wprowadzeniu intermodalnego biletu elektronicznego, który będzie funkcjonował w obszarach transportu publicznego i będzie pozwalał przemieszczać się po całym województwie przy pomocy jednego biletu. Intermodalny bilet będzie posiadał funkcjonalności ułatwiające dostęp do różnego rodzaju usług np. planowania podróży i rezerwacji miejsc, zasobów kultury, usług turystycznych. Funkcjonalności te będą zintegrowane informacją przestrzenną GIS. Aby osiągnąć optymalny poziom wykorzystania transportu publicznego niezbędnym jest wprowadzenie procedur UE sprzyjających integracji usług w tym obszarze.

Ruch tranzytowy oraz przebieg przez obszar regionu tras transportowych o znaczeniu europejskim, stwarza przesłanki do rozwoju transportu intermodalnego. Na terenie województwa podkarpackiego istnieją możliwości tworzenia intermodalnych węzłów transportowych na bazie dostępnej infrastruktury transportu kolejowego. Oprócz linii kolejowej nr E30 z terminalem przeładunkowym w Medyce-Żurawicy (o znaczeniu europejskim – sieć kompleksowa TEN-T) do wykorzystania w transporcie intermodalnym kwalifikuje się terminal przeładunkowy na linii LHS znajdujący się w Woli Baranowskiej oraz terminal przeładunkowy w Werchracie.

Z perspektywy krajowej i międzynarodowej w wymianie towarowej z Ukrainą należy wykorzystać rosnące znaczenie ruchu tranzytowego przez teren województwa (głównie autostrada oraz układ skośny z województwa świętokrzyskiego). W wymianie towarowej z pozostałymi krajami wschodnimi spoza UE, ze względu na wzrost znaczenia tych rynków dla eksportu z województwa pewien nacisk powinien zostać położony na odpowiednie powiązanie województwa w kierunku północnym w celu zapewnienia sprawnego ruchu do granicy.

W wymianie towarowej ze Słowacją – ze względu na relatywnie silniejsze powiązania powiatu krośnieńskiego oraz niektórych stolic województw Polski Wschodniej – wzmocnienie układu transportowego do granicy ze Słowacją oraz z perspektywy roli wymiany handlowej ze Stanami Zjednoczonymi – zapewnienie odpowiednich połączeń lotniczych i ciągów drogowych do lotniska w Rzeszowie – S19.

Transport publiczny

Natężenie ruchu pojazdów osobowych w województwie podkarpackim koncentruje się głównie na drogach dojazdowych do głównych miast, w tym przede wszystkim do Rzeszowa i na przejściach przez miasta w ciągach dróg krajowych. Specyficzny dla województwa podkarpackiego jest model rynku pracy oparty na codziennych dojazdach, który powoduje zatłoczenie dróg, zjawisko kongestii w miastach oraz podnosi wskaźnik wypadkowości. Te niekorzystne zjawiska należy minimalizować poprzez rozwój transportu publicznego w przewozach między ośrodkami subregionalnymi.

Wzrost liczby pasażerów będzie zależeć od wielu czynników, takich jak m. in. czas, koszt oraz jakość usług. Można założyć, że wzorem państw zachodnich w dłuższym okresie, wraz z poprawą jakości usług, będzie następować powrót do transportu publicznego i rezygnacja z motoryzacji indywidualnej, szczególnie w młodym pokoleniu użytkowników.

Najważniejszym zadaniem dla rozwoju transportu w województwie podkarpackim jest budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych (pasażerskich) pomiędzy transportem

lotniczym, kolejowym i drogowym (autobusowym, komunikacją miejską oraz transportem indywidualnym). W pierwszej kolejności, zintegrowane intermodalne węzły przesiadkowe winny obejmować węzły ponadregionalne i regionalne ze szczególnym uwzględnieniem miasta Rzeszowa. Zgodnie z dyrektywami UE w obszarze całego województwa należy szczególnie zwrócić uwagę na rozwój i wykorzystanie transportu kolejowego.

Poprawa bezpieczeństwa w transporcie

Wdrożone w ostatnich latach środki poprawy bezpieczeństwa przyniosły zauważalne efekty w postaci obniżenia wskaźników liczby wypadków oraz ofiar. Na spadek liczby wypadków w transporcie i ich ofiar wpływ ma również rozwój infrastruktury w poszczególnych gałęziach transportu.

Niezwykle ważne są działania zmierzające do zwiększenia dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze regionalnym i krajowym.

Część inwestycji ma charakter konkretnych projektów, natomiast część zadań inwestycyjnych wynika z opracowanych przez Samorząd Województwa Podkarpackiego lub jednostki podległe planów i programów strategicznych np. dokumenty dotyczące: bezpieczeństwa w transporcie np. program poprawy bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich czy plany transportu publicznego.

Niezwykle ważne jest przygotowanie dokumentów szczegółowych dotyczących bezpieczeństwa w transporcie (m.in. *Programu Poprawy Bezpieczeństwa Infrastruktury Drogowej na Sieci Dróg Wojewódzkich*) oraz transportu publicznego. Za co odpowiedzialny w ramach realizacji projektu Programu *Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030* będzie Departament Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego UWMP.

Tabela 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego

Cele podstawowe (Gałęzie transportu/ priorytet)	Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa	Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem / obszarami górzystymi / obszarami o niskiej skali zatrudniania	Cel podstawowy 3. Integracja MOF Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy
Drogowy/ Priorytet A	<p>1. S-19 na linii Rzeszów Płd. – Barwinek</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) S-19 odc. Rzeszów Południe - Babica 2) S-19 odc. Babica - Jawornik 3) S-19 odc. Jawornik – Domaradz (odcinek tunelowy) 4) S-19 odc. Domaradz - Iskrzynia 5) S-19 odc. Iskrzynia – Miejsce Piastowe 6) S-19 odc. Miejsce Piastowe - Dukla 7) S-19 odc. Dukla - Barwinek <p>2. Budowa drogi ekspresowej S74</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Budowa odcinka S74 Opatów – Nisko <p>3. Rozbudowa S19 Sokołów Młp. – Jasionka do przekroju dwujezdniowego</p> <p>4. Rozbudowa DK 73 Pilzno – Jasło</p> <p>5. Połączenie z autostradą A4 (dodatkowe węzły)</p> <p>6. Obwodnice:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Obwodnica Pilzna w ciągu DK 73 2. Obwodnica Brzostka i Kołaczyc w ciągu DK 73 3. Obwodnica Jasła w ciągu DK 73 4. Obwodnica Sanoka etap II w ciągu DK 84 	<p>1. Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Budowa wschodniej obwodnicy Łańcuta w ciągu drogi wojewódzkiej nr 877 od węzła A4 "Łańcut" do drogi krajowej nr 94 w Głuchowie 2. Przebudowa i rozbudowa DW 835 na odcinku Szklary – Dynów 3. Rozbudowa DW 878 na odcinku od ul. Lubelskiej w Rzeszowie do skrzyżowania z DW 869 i DK 19 - DK 9 w Jasionce 4. Obwodnica Tyczyna w ciągu DW 878 5. Przebudowa/rozbudowa DW 988 na odcinku Strzyżów – Twierdza 6. Przebudowa DW 988 na odcinku od miejscowości Czudec do miejscowości Zaborów 7. Przebudowa i rozbudowa DW 878 na odcinku Tyczyn – Dylągówka; 8. Przebudowa/ Rozbudowa DW 835 gr. woj. - Adamówka - Sieniawa 9. Przebudowa/rozbudowa DW 986 na odcinku Tuszymia – Ropczyce: <ul style="list-style-type: none"> • Etap I Tuszymia-Ostrów • Etap II most w Ostrowie • Etap III Ostrów-Ropczyce 	<p>1) Rzeszowski Obszar Funkcjonalny</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Połączenie z północno-zachodnią częścią ROF-u, gminą Głogów Małopolski i dalej z Kolbuszową b) Połączenie z północną i południową częścią ROF-u, poprawiające dostępność do Rzeszowa gminom Czudec, Boguchwała c) Połączenia drogowe wewnątrz miasta celem uniknięcia skumulowanego strumienia ruchu (w tym południowa obwodnica) <p>2) Miejski Obszar Funkcjonalny Przemysł</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Połączenie w kierunku północnym, skomunikowanie gmin Żurawica i Orły b) Połączenie w kierunku zachodnim i wschodnim, skomunikowanie gmin Krasieczyn i Medyka c) Usprawnienie przepustowości dróg przez obszar MOF, poprzez budowę zachodniej obwodnicy Przemysła d) Połączenia drogowe wewnątrz miasta celem uniknięcia skumulowanego strumienia ruchu <p>3) Miejski Obszar Funkcjonalny Krosno</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Priorytetem jest inwestycją w ramach MOF Krosno tj. obwodnica miasta w ciągu drogi krajowej. b) Odcinki wylotowe z Krosna charakteryzujące się bardzo wysokim natężeniem ruchu, w tym

Cele podstawowe (Gałęzie transportu/ priorytet)	Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa	Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem / obszarami górzystymi / obszarami o niskiej skali zatrudniania	Cel podstawowy 3. Integracja MOF Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy
	<p>5. Budowa obwodnicy Nowej Dęby w ciągu DK9</p> <p>6. Budowa obwodnicy Kolbuszowej w ciągu DK9</p> <p>7. Budowa obwodnicy Miejsca Piastowego w ciągu DK 28</p> <p>8. Budowa obwodnicy Przemyśla w ciągu DK28/DK77</p> <p>6. Modernizacja istniejących oraz budowa nowych mostów, w tym</p> <p>1) Budowa mostu przez potok Rudawka w m. Bircza w ciągu DK 28</p> <p>2) Budowa mostu przez potok Budzianka w ciągu DK 73 w m. Bukowa</p> <p>3) Budowa mostu przez potok Słony w m. Brzostek w ciągu DK 73</p> <p>4) Rozbudowa drogi wraz z budową mostu przez rzekę Wisłok w m. Tryńcza w ciągu DK 77</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Etap IV wiadukt w Ropczycach • Etap V Ropczyce-DK94 <p>10. Przebudowa/rozbudowa DW 881 na odcinku Kańczuga – Pruchnik - etap II</p> <p>11. Budowa węzła na skrzyżowaniu autostrady A4 z drogą wojewódzką Nr 986 w m. Ostrów</p> <p>12. Przebudowa/rozbudowa DW 865 na odcinku od m. Zapałów do m. Oleszyce (Etap II Zapałów-Lipina)</p> <p>13. Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 865 na odcinku Oleszyce – Cieszanów</p> <p>14. Budowa nowego odcinka DW 865 Sobiecin – Koniaczów</p> <p>15. Przebudowa/rozbudowa DW 865 na odcinku Cieszanów – granica województwa</p> <p>16. Przebudowa/rozbudowa DW 881 na odcinku Pruchnik – Żurawica</p> <p>17. Przebudowa/rozbudowa DW 897 na odcinku Radoszyce – Ustrzyki Górne wraz z budową tras rowerowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etap I: Radoszyce – Cisna • Etap II: Cisna - Wetlina • Etap III: Wetlina – Ustrzyki Górne <p>18. Przebudowa i rozbudowa DW 865 na odcinku Koniaczów – Zapałów</p>	<p>ruchu ciężarowego (przede wszystkim odcinek na północny-zachód w kierunku Jasła), a także odcinki dojazdowe dróg wojewódzkich.</p> <p>c) Modernizacja układu drogowego, a także poprawa warunków dojazdowych do miast-rdzenia</p> <p>d) Poprawa przepustowości obszaru MOF, w tym powiązanie z drogą ekspresową S19</p> <p>e) Połączenia drogowe wewnątrz miasta celem uniknięcia skumulowanego strumienia ruchu</p> <p>4) Miejski Obszar Funkcjonalny Jasła</p> <p>a) Wsparcie dróg wyprowadzających ruch z miasta rdzeniowego na osi wschód-zachód oraz w kierunku północnym</p> <p>b) Inwestycja w postaci obwodnicy dla miasta Jasła oraz jego obszaru funkcjonalnego</p> <p>c) Połączenia drogowe wewnątrz miasta celem uniknięcia skumulowanego strumienia ruchu</p> <p>5) Miejski Obszar Funkcjonalny Tarnobrzeg</p> <p>a) Wsparcie ważnej relacji z rdzenia obszaru funkcjonalnego z gminą Nowa Dęba a także z gminami będącymi z bezpośredniej bliskości obszaru funkcjonalnego z terenu woj. świętokrzyskiego.</p> <p>b) Budowa obwodnicy w ramach drogi przebiegających przez obszar MOF, ponadto powiązanie z drogą ekspresową S74.</p>

Cele podstawowe (Gałęzie transportu/ priorytet)	Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa	Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem / obszarami górzystymi / obszarami o niskiej skali zatrudniania	Cel podstawowy 3. Integracja MOF Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy
		<p>19. Przebudowa/rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 895 na odcinku Uherce Mineralne – Solina</p> <p>20. Przebudowa/rozbudowa DW 896 Ustrzyki Dolne – Ustrzyki Górne wraz z budową tras rowerowych</p> <p>21. Rozbudowa DW 867 na odcinku Basznia Górna – Horyniec Zdrój (etap I) i Horyniec Zdrój – Prusie – gr. woj. (etap II)</p> <p>22. Budowa obwodnicy Leska w ciągu DW 894 od DK 84 w m. Postołów do DW 894 w m. Huzele</p> <p>23. Przebudowa i rozbudowa DW 877 na odcinku Dylągówka – Szklary</p> <p>24. Rozbudowa/przebudowa DW 881 na odcinku Sokołów Małopolski – Czarna.</p> <p>25. Rozbudowa DW 881 na odcinku Czarna-Łańcut wraz z budową mostu na rzece Mikośka</p> <p>26. Przebudowa/rozbudowa DW 861 i DW 863 odc. S19 Podgórze – Kopki - gr.woj - w. lubelskie - gr. woj. – Cieszanów:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etap I: S19 – DK 77 • Etap II: DK 77 – gr. woj. • Etap III: gr. województwa – Cieszanów 	<p>c) Połączenia drogowe wewnątrz miasta celem uniknięcia skumulowanego strumienia ruchu</p> <p>6) Miejski Obszar Funkcjonalny Stalowa Wola</p> <p>a) Inwestycje ułatwiające wewnętrzną i zewnętrzną komunikację obszaru funkcjonalnego</p> <p>b) Wsparcie połączenia w kierunku na Sandomierz oraz na Leżajsk i Jarosław, przechodzącego przez gminy strefy zewnętrznej obszaru funkcjonalnego (bardzo istotna w kontekście połączenia z rdzeniem)</p> <p>c) Poprawa przepustowości przez obszar MOF, powiązanie z drogą ekspresową S74 (utworzenie bardzo ważnego węzła komunikacyjnego)</p> <p>d) Połączenia drogowe wewnątrz miasta celem uniknięcia skumulowanego strumienia ruchu</p> <p>e) Dostępność drogowa stref przemysłowych i węzłów intermodalnych</p> <p>7) Miejski Obszar Funkcjonalny Lubaczowa</p> <p>a) Wsparcie inwestycji przebiegających z północy obszaru funkcjonalnego w kierunku przejścia granicznego z Ukrainą w Budomierzu;</p> <p>b) Inwestycje łączące gminę Horyniec Zdrój z Lubaczowem.</p> <p>c) Połączenia drogowe wewnątrz miasta celem uniknięcia skumulowanego strumienia ruchu</p>

Cele podstawowe (Gałęzie transportu/ priorytet)	Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa	Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem / obszarami górzystymi / obszarami o niskiej skali zatrudniania	Cel podstawowy 3. Integracja MOF Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy
		<p>27. Budowa DW 858 na odcinku Dąbrowica–Sieraków + most na rzece Borowina</p> <p>28. Połączenie Przemyśla z Bieszczadami – odcinek Przemyśl – DW 890</p> <p>29. Budowa/rozbudowa DW 857 na odcinku Zaklików – granica województwa</p> <p>2. Modernizacja istniejących oraz budowa nowych mostów, w tym</p> <p>a) na rzece San na wysokości Leska, Krzemiennej, Dynowa (pomiędzy miejscowościami Wara i Siedliska oraz Bachórz i Pawłokoma), Wrzawy, Munina i Sobiecin</p> <p>b) na innych rzekach w południowej części województwa oraz na terenie Bieszczad.</p> <p>1) Budowa nowego odcinka DW 855 Zaklików – Stalowa Wola wraz z budową mostu na rzece San.</p> <p>2) Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej Nr 865 Jarosław – Oleszyce – Cieszanów – Bełżec wraz z budową mostu na rzece San oraz</p>	<p>8) Miejski Obszar Funkcjonalny Mielec</p> <p>a) Inwestycje w drogi wyprowadzające ruch z miasta na osi wschód zachód w stronę Leżajska; w kierunku Tarnowa; w kierunku północno-wschodnim; na południu strefy zewnętrznej oraz na północy obszaru funkcjonalnego</p> <p>b) Budowa dalszych części trasy obwodowej rdzenia wraz z modernizacją w kierunku autostrady A4 i Dębicy oraz w kierunku Kolbuszowej.</p> <p>c) Połączenia drogowe wewnątrz miasta celem uniknięcia skumulowanego strumienia ruchu</p> <p>9) Miejski Obszar Funkcjonalny Dębica-Ropczyce</p> <p>a) Wsparcie drogi krajowej umożliwiającej wygodne połączenie pomiędzy Dębicą a Ropczycami (rozbudowa lub alternatywne odciążenie)</p> <p>b) Połączenie w układzie północ-południe łączące Dębicę z obszarem funkcjonalnym w kierunku Mielca</p> <p>c) Połączenia drogowe wewnątrz miasta celem uniknięcia skumulowanego strumienia ruchu</p> <p>10) Miejski Obszar Funkcjonalny Jarosław-Przeworsk</p>

Cele podstawowe (Gałęzie transportu/ priorytet)	Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa	Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem / obszarami górzystymi / obszarami o niskiej skali zatrudniania	Cel podstawowy 3. Integracja MOF Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy
		<p>budowę i przebudowę niezbędnej infrastruktury technicznej, budowli i urządzeń budowlanych w m. Jarosław.</p> <p>3. Inwestycje dotyczące budowy obwodnic w zakresie dróg wojewódzkich:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Budowa obwodnicy m. Nowy Żmigród DW 993 2) Budowa obwodnicy m. Baranów Sandomierski DW 985 3) Budowa obwodnicy m. Wiśniowa DW 988 4) Budowa obwodnicy m. Rymanów DW 887 5) Budowa obwodnicy m. Łańcut DW 881 6) Budowa obwodnicy m. Ulanów DW 858 	<ol style="list-style-type: none"> a) Wzmocnienie dróg mających pozytywny wpływ na dostępność wewnętrzną, o relacji równoległej do autostrady b) Wsparcie dróg wyprowadzających ruch z rdzeni w kierunku na Stalową Wolę c) Połączenia drogowe wewnątrz miasta celem uniknięcia skumulowanego strumienia ruchu <p>11) Miejski Obszar Funkcjonalny Sanok-Lesko</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Wsparcie powiązań w układzie wschód – zachód; b) Inwestycje w projekty przebiegające przez obszar funkcjonalny w kierunku na Krosno i Przemyśl c) Wsparcie połączenia rdzenia z gminami południowo-wschodnimi obszaru funkcjonalnego (Lesko, Zagórz), a także z Ustrzykami Dolnymi i terenami przygranicznymi z Ukrainą. d) Połączenia drogowe wewnątrz miasta celem uniknięcia skumulowanego strumienia ruchu
Drogowy/ Priorytet B	<ol style="list-style-type: none"> 1. Budowa nowego ciągu drogi krajowej DK 9 (w standardzie drogi ekspresowej) 2. Rozbudowa drogi krajowej nr 28 w tym zjazd S19 Miejsce Piastowe - obwodnica Sanoka 3. Inwestycje na DK 84: 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej: <ol style="list-style-type: none"> 1) Przebudowa i rozbudowa DW 835 na odcinku Kańczuga-Grabownica Starzeńska 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Rzeszowski Obszar Funkcjonalny <ol style="list-style-type: none"> a) Zwiększenie dostępności portu lotniczego w Jasionce b) Połączenie w kierunku południowo wschodnim z gminami południowej części powiatu rzeszowskiego

Cele podstawowe (Gałęzie transportu/ priorytet)	Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa	Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem / obszarami górzystymi / obszarami o niskiej skali zatrudniania	Cel podstawowy 3. Integracja MOF Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy
	<p>1) Rozbudowa drogi krajowej nr 84 na odcinku Stefkowa- Krościenko-Granica Państwa</p> <p>2) Rozbudowa drogi krajowej nr 84 na odcinku Zagórz – Olszanica</p> <p>3) Budowa obwodnicy Leska (krajowa północna)</p> <p>4. Inwestycje:</p> <p>1) Rozbudowa drogi krajowej nr 73 wraz z budową zjazdu z autostrady A4 między Pilznem a Jastrzębką</p> <p>2) Budowa DW w Rzeszowie na odcinku od ul. Warszawskiej do ul. Krakowskiej - połączenie DK 97 z DK 94.</p> <p>3) Budowa DW w Rzeszowie na odcinku od skrzyżowania ul. Podkarpackiej z ul. 9 Dywizji Piechoty (DK19) do Al. Sikorskiego (DW 878).</p> <p>4) Przebudowa odcinka ulicy Lwowskiej w Przemyśle leżącej w ciągu DK nr 28 (Zator – Przemyśl – granica państwa).</p> <p>5) Budowa drogi zapewniającej dojazd do Orlen Południe, która odciąży Jedlicze od ruchu kołowego. Połączy ona DK 28 z drogą powiatową P1947R, przebiegającą obok północnej i południowej bramy zakładu.</p>	<p>2) Rozbudowa DW 869 – etap V (węzeł A4 Rzeszów Zachodni – DK 9 w Rudnej Małej)</p> <p>3) Przebudowa/rozbudowa DW 861 na odcinku Bojanów – Jeżowe</p> <p>4) Przebudowa/rozbudowa DW 986 na odcinku Ropczyce - Wiśniowa</p> <p>5) Budowa obwodnicy Pruchnika w ciągu DW 881</p> <p>6) Budowa DW 872 w Nisku (łącznie do DK 19)</p> <p>7) Przebudowa/rozbudowa DW 987</p> <p>8) Przebudowa/rozbudowa DW 984 na odcinku granica województwa – Radomyśl Wielki – Piątkowiec</p> <p>9) Przebudowa/rozbudowa DW 991</p> <p>10) Budowa nowego odcinka DW 870 od m. Szówsko do m. Koniaczów</p> <p>2. Modernizacja istniejących oraz budowa nowych mostów, w tym</p> <p>a) na rzece San na wysokości Leska, Krzemiennej, Dynowa (pomiędzy miejscowościami Wara i Siedliska oraz Bachórz i Pawłokoma), Wrzawy, Munina i Sobiecin</p> <p>b) na innych rzekach w południowej części województwa oraz na terenie Bieszczad.</p>	<p>c) Połączenie w kierunku północ-południe, łączące gminy: Chmielnik, Łańcut i Czarna</p> <p>2) Miejski Obszar Funkcjonalny Przemyśl</p> <p>a) Połączenie w kierunku północno-wschodnim gminy Żurawica</p> <p>b) Połączenie w kierunku zachodnim</p> <p>c) Połączenie rdzenia obszaru z Hermanowicami oraz planowanym drogowym przejściem granicznym z Ukrainą w Malhowicach</p> <p>d) Priorytetem inwestycyjnym jest poprawa warunków dojazdowych do miasta-rdzenia</p> <p>3) Miejski Obszar Funkcjonalny Krosno</p> <p>a) Priorytetem są drogi wojewódzkie komunikujące odpowiednio gminy Wojaszówka i Korczyn.</p> <p>b) Utrzymanie w większym stopniu skomunikowanych na obszarze funkcjonalnym Krosno gmin położonych na wschodzie i północy obszaru funkcjonalnego.</p> <p>c) Wsparcie skomunikowania gmin o najniższej dostępności np. Chorkówka.</p> <p>d) Powiązanie drogowe z uzdrowiskami (Rymanów Zdrój i Iwonicz Zdrój)</p> <p>4) Miejski Obszar Funkcjonalny Jasła</p> <p>a) Wsparcie dróg wojewódzkich uzupełniających sieć komunikacyjną na osi północ-południe</p>

Cele podstawowe (Gałęzie transportu/ priorytet)	Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa	Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem / obszarami górzystymi / obszarami o niskiej skali zatrudniania	Cel podstawowy 3. Integracja MOF Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy
	<p>6) Drogi do uruchamianych przejść granicznych w Bieszczadach pomiędzy Polską a Ukrainą w miejscowościach: Wołosate (woj. podkarpackie) – Łubnia (obwód zakarpacki).</p> <p>5. Modernizacja istniejących oraz budowa nowych mostów, w tym</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Rozbudowa drogi wraz z budową mostu przez rzekę Wisła w m. Tarnobrzeg w ciągu DK 9 2) Budowa mostu przez potok Dobrzyńka w m. Stara Bircza w ciągu DK 28 3) Budowa mostu przez potok Malinianka w m. Jelna w ciągu DK 77 4) Budowa mostu przez potok bez nazwy w m. Tyrawa Wołoska w ciągu DK 28 5) Budowa mostu przez potok Mirocinka w m. Mirosin w ciągu DK 94 6) Budowa mostu przez rz. Przykopa w m. Wierzbna w ciągu DK 94 7) Budowa mostu przez rzekę Rudna w m. Rudnik w ciągu DK 77 8) Budowa mostu przez rzekę Trześniówka w m. Trześń w ciągu DK 77 9) Budowa mostu przez potok bez nazwy w m. Stara Bircza w ciągu DK 28 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Budowa/przebudowa DW 854 wraz z mostem przez San m. Wrzawy. <p>3. Inwestycje dotyczące budowy obwodnic w zakresie dróg wojewódzkich:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Budowa obwodnicy m. Raniżów DW 875 2) Budowa obwodnicy m. Zaklików DW 855 3) Budowa obwodnicy m. Kańczuga DW 835 4) Budowa obwodnicy m. Kańczuga DW 881 5) Budowa obwodnicy m. Leżajsk (Stare Miasto) DW 877 6) Budowa obwodnicy m. Nowy Żmigród DW 992 7) Budowa obwodnicy m. Urzejowice DW 835 8) Budowa obwodnicy m. Glinik DW 986 9) Budowa obwodnicy m. Mielec (Witosa) DW 984 10) Budowa obwodnicy m. Dylągówka DW 877 11) Budowa obwodnicy m. Babice DW 884 	<p>b) Wsparcie drogi łączącej gminę Jasło z rdzeniem.</p> <p>5) Miejski Obszar Funkcjonalny Tarnobrzeg</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Wsparcie połączenia rdzenia z obszarem funkcjonalnym w kierunku DK77; b) Połączenie Tarnobrzega w kierunku woj. świętokrzyskiego z przeprawą promową na Wiśle c) Wsparcie połączenia z obszarem funkcjonalnym w kierunku Stalowej Woli; d) Połączenie przechodzące przez gminę Baranów Sandomierski oraz w małym fragmencie przez gminę Nowa Dęba w południowo-zachodniej części obszaru funkcjonalnego (w kierunku na Mielec i Dębice). <p>6) Miejski Obszar Funkcjonalny Stalowa Wola</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Poprawa dostępności transportowej do S19 m.in. poprzez modernizację połączeń drogowych wojewódzkich w ramach MOF. b) Inwestycje ułatwiające przepływ pasażerów pomiędzy Stalową Wolą a Tarnobrzegiem c) Wsparcie dróg wyprowadzających ruch z rdzenia w kierunku zachodnim od Niska; w kierunku Biłgoraja oraz w kierunku Lublina. d) Wsparcie inwestycji wzdłuż DK 77 (duża koncentracja ludności) a także równoległe do niej położonej w kierunku zachodnim drogi

Cele podstawowe (Gałęzie transportu/ priorytet)	Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa	Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem / obszarami górzystymi / obszarami o niskiej skali zatrudniania	Cel podstawowy 3. Integracja MOF Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy
	<p>10) Budowa mostu na rzece San łączącego DK 28 z DW 884 (ulicę Sanocką z ulicą Grunwaldzką w Przemyśle)</p>		<p>między miejscowościami Jastkowice, Pysznica i Kłyżów.</p> <p>7) Miejski Obszar Funkcjonalny Lubaczowa</p> <p>a) Konieczność powiązania północno-wschodniej części obszaru funkcjonalnego drogą wyższego rzędu.</p> <p>8) Miejski Obszar Funkcjonalny Mielec</p> <p>a) Wsparcie inwestycji przebiegająca przez cały obszar w układzie południkowym.</p> <p>b) Przeciwdziałanie występującym wąskim gardłom w rdzeniu MOF (wsparcie inwestycji w kierunku Tarnowa, mostu na Wisłocy i budowa trasy dojazdowej do SSE Mielec).</p> <p>9) Miejski Obszar Funkcjonalny Dębica-Ropczyce</p> <p>a) Połączenie łączące Ropczyce z częścią południowo-wschodnią obszaru.</p> <p>b) Inwestycje służące stopniowej integracji MOF Dębica-Ropczyce z Rzeszowskim Obszarem Funkcjonalnym, a także z MOF Mielec i MOF Jasło.</p> <p>10) Miejski Obszar Funkcjonalny Jarosław-Przeworsk</p> <p>a) Poprawa dostępności do węzła autostradowego na A4 (Przeworsk) m. in. poprzez modernizację połączeń drogowych w ramach MOF.</p>

Cele podstawowe (Gałęzie transportu/ priorytet)	Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa	Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem / obszarami górzystymi / obszarami o niskiej skali zatrudniania	Cel podstawowy 3. Integracja MOF Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy
			<p>b) Wsparcie dróg wyprowadzających ruch z rdzeni w kierunku północ-południe; z Jarosławia do Sieniawy oraz w kierunku Lubaczowa; we wschodniej części obszaru w stronę Pruchnika.</p> <p>c) Wsparcie inwestycji w układzie południkowym, który pozwoli poprawić połączenie komunikacyjne obszaru funkcjonalnego w kierunku docelowym na Sanok.</p> <p>11) Miejski Obszar Funkcjonalny Sanok-Lesko</p> <p>a) Wsparcie powiązań łączących obszar funkcjonalny w kierunku na stolicę województwa; w kierunku granicy ze Słowacją; łącząca obszar Bieszczadów; w kierunku Polańczyka</p> <p>b) MOF Sanok-Lesko jest obszarem funkcjonalnym oderwanym od systemu transportowego województwa. Charakteryzuje się on silnymi powiązaniem funkcjonalnymi z Rzeszowem, co powoduje duże obciążenie ruchem szlaków łączących oba ośrodki (kongestia potęgowana sezonowo ruchem turystycznym)</p>
Kolejowy/ Priorytet A	Projekty krajowe: 1) Modernizacja linii kolejowej E30 C-E30 odcinek Kraków-Rzeszów etap III, I Faza. Zakres (linia kolejowa nr): 91	Projekty krajowe: 1) Modernizacji linii kolejowej nr 101 Munina – Werchrata. 2) Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 Stróże – Krościenko.	1) Rzeszowski Obszar Funkcjonalny 1) Rozbudowa Podmiejska Kolei Aglomeracyjnej – PKA. Zakres (linie kolejowe nr): 91, 71, 106, 626. 2) Miejski Obszar Funkcjonalny Przemysł

Cele podstawowe (Gałęzie transportu/ priorytet)	Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa	Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem / obszarami górzystymi / obszarami o niskiej skali zatrudniania	Cel podstawowy 3. Integracja MOF Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy
	2) Zabudowa ERTMS-ETCS na liniach sieci bazowej TEN-T. Zakres (linia kolejowa nr): 91 3) Modernizacja linii kolejowej E30 C-E30 odcinek Kraków-Rzeszów etap III, II Faza. Zakres (linia kolejowa nr): 91 4) Modernizacja linii kolejowej nr 91 Kraków Główny Osobowy - Medyka i linii nr 92 Przemyśl - Medyka odcinek Rzeszów-granica państwa. 5) Modernizacja linii kolejowej Rzeszów - Warszawa przez Kolbuszową Zakres (linia kolejowa nr): 71 6) Prace na linii kolejowej nr 71 Ocice – Rzeszów 7) Modernizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko Kamienna – Ocice. 8) Prace na linii kolejowej nr 108 Jasło - Nowy Zagórz wraz z elektryfikacją 9) Rewitalizacja linii kolejowej nr 79 Padew - Wola Baranowska w ramach prac przy rozbudowie terminala LHS w Woli Baranowskiej.	3) Rewitalizacja linii kolejowej nr 79 Padew – Wola Baranowska. 4) Rewitalizacja linii kolejowej nr 106 na odcinku Boguchwała – Czudec. 5) Rewitalizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Padew Narodowa - Mielec – Dębica. 6) Prace na linii kolejowej nr 68 na odcinku Stalowa Wola Rozwadows – Przeworsk - prace przedprojektowe. 7) Budowa linii kolejowej nr 166 Dębica – Jasło. 8) Kompleksowa przebudowa dojazdów do terminali przeładunkowych w rejonie przejścia granicznego Medyka – Mościska na liniach nr 120, 123, 613, 614 wraz z modernizacją linii kolejowej nr 92. 9) Doprowadzenie infrastruktury kolejowej do terenów inwestycyjnych zlokalizowanych przy wschodniej obwodnicy miasta Przemyśla. Projekty regionalne (postulowane przez region): 10) Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasło - Nowy Zagórz	1) Wzmocnienie znaczenia dla dostępności całego obszaru funkcjonalnego linii kolejowej nr 91 (E30) relacji Kraków – Rzeszów – Medyka, która w znacznym stopniu ułatwia komunikację głównie w gminach Orły i Żurawica w powiązaniu z ośrodkiem centralnym. 3) Miejski Obszar Funkcjonalny Krosno 1) Wsparcie stosunkowo niskiej dostępności kolejowej obszaru funkcjonalnego Krosna 2) Wsparcie niezelektryfikowanej linii kolejowej nr 108 łączącej z rdzeniem obszaru dwie sąsiednie gminy – Jedlicze i Miejsce Piastowe 4) Miejski Obszar Funkcjonalny Jasła 1) Wsparcie i budowa nowych odcinków linii 106, na obszarze funkcjonalnym, szczególnie w kierunku stolicy województwa. 5) Miejski Obszar Funkcjonalny Tarnobrzeg 1) Wsparcie dla linii kolejowych: <ul style="list-style-type: none"> – 74 – w kierunku Stalowej Woli; – 78 – w kierunku Sandomierza; – 25 – stwarzająca relacje między gminami: Nowa Dęba, Baranów Sandomierski, a rdzeniem obszaru; – 70 – w kierunku woj. świętokrzyskiego; – 71 – istotna pod kątem relacji wewnątrz strefy zewnętrznej obszaru funkcjonalnego, łącząca gminę Nowa Dęba z rdzeniem;

Cele podstawowe (Gałęzie transportu/ priorytet)	Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa	Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem / obszarami górzystymi / obszarami o niskiej skali zatrudniania	Cel podstawowy 3. Integracja MOF Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy
		11) Rewitalizacja linii kolejowej nr 107 Nowy Zagórz – Łupków 12) Rewitalizacja linii kolejowej nr 101 Munina – Hrebenne 13) Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku granica województwa – Jasło 14) Rewitalizacja linii kolejowej nr 102 Przemyśl - Malhowice - Granica Państwa wraz z elektryfikacją 15) Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 Gorlice – Jasło (projekt Województwa Małopolskiego) 16) Rewitalizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Padew Narodowa – Mielec 17) Elektryfikacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasło - Nowy Zagórz 18) Budowa łącznicy kolejowej Jedlicze – Szebnie 19) Elektryfikacja łącznicy kolejowej Jedlicze – Szebnie 20) Elektryfikacja linii kolejowej nr 107 Nowy Zagórz - Łupków 21) Elektryfikacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Zagórz – Krościenko 22) Budowa linii kolejowej nr 166 Jasło – Dębica	2) Układ linii kolejowych w północnej części województwa stwarza możliwość rozwoju kolei łączącej obszar inicjatywy Czwórmieście. 6) Miejski Obszar Funkcjonalny Stalowa Wola 1) Wsparcie na terenie obszaru funkcjonalnego Stalowej Woli czterokierunkowego węzła kolejowego (linia 74 oraz 68 - łącząca gminy strefy zewnętrznej obszaru, a także linia 66 oraz 65 – fragment Linii Hutniczej Szerokotorowej w układzie równoleżnikowym). 2) Układ linii kolejowych w północnej części województwa stwarza możliwość rozwoju kolei łączącej obszar inicjatywy Czwórmieście. 7) Miejski Obszar Funkcjonalny Lubaczowa 1) Wsparcie przebiegającej przez rdzeń obszaru funkcjonalnego Lubaczów w kierunku północno-wschodnim linii kolejowej nr 101 8) Miejski Obszar Funkcjonalny Mielec 1) Rewitalizacja linii kolejowej nr 25 na obszarze funkcjonalnym, w kierunku na Dębice oraz na Padew Narodową. 9) Miejski Obszar Funkcjonalny Dębica-Ropczyce a. Rozbudowa Podmiejska Kolei Aglomeracyjnej – PKA. Zakres (linie kolejowe nr): 91, 71, 106, 626.

Cele podstawowe (Gałęzie transportu/ priorytet)	Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa	Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem / obszarami górzystymi / obszarami o niskiej skali zatrudniania	Cel podstawowy 3. Integracja MOF Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy
		<p>23) Budowa obiektu na rzece San w Przemyśle na linii kolejowej nr 91.</p> <p>24) Budowa dodatkowego przystanku kolejowego na linii kolejowej nr 91 w miejscowości Zawada koło Dębicy</p> <p>25) Budowa nowego przystanku/peronu, Hurko, linia kolejowa nr 91, pow. przemyski.</p> <p>26) Budowa nowego przystanku/peronu, Gorliczyna koło Przeworska, linia kolejowa nr 91, pow. przeworski.</p> <p>27) Budowa nowego przystanku/ peronu, Przemyśl, linia kolejowa nr 91, pow. m. Przemyśl.</p> <p>28) Budowa nowego przystanku/ peronu, Strzyżów Zachód, linia kolejowa nr 106, pow. strzyżowski.</p> <p>29) Modernizacja przystanku/peronu, Żurawica, linia kolejowa nr 91, pow. przemyski.</p> <p>30) Budowa nowego przystanku/peronu, Mielec EURO-PARK, linia kolejowa nr 25, pow. mielecki.</p> <p>31) Bezemisyjny tabor kolejowy wyposażony w odpowiednie urządzenia ERTMS - wykorzystywany w przewozach pasażerskich lub</p>	<p>10) Miejski Obszar Funkcjonalny Jarosław-Przeworsk</p> <p>1) Rozbudowa Podmiejska Kolei Aglomeracyjnej – PKA. Zakres (linie kolejowe nr): 91, 71, 106, 626</p> <p>2) Wsparcie ważnego elementu funkcjonowania obszaru funkcjonalnego jakim jest linia nr 91 (E30)</p> <p>11) Miejski Obszar Funkcjonalny Sanok-Lesko</p> <p>1) Wsparcie transportu kolejowego w obrębie obszaru funkcjonalnego w ramach:</p> <ul style="list-style-type: none"> • linii 108 – połączenie rdzenia w Sanoku z Krosnem w kierunku zachodnim oraz przejściem granicznym w Krościenku w stronę wschodnią.

Cele podstawowe (Gałęzie transportu/ priorytet)	Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa	Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem / obszarami górzystymi / obszarami o niskiej skali zatrudniania	Cel podstawowy 3. Integracja MOF Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy
		<p>intermodalnych o charakterze regionalnym (elektryczny lub wodorowy), w tym miejskich, podmiejskich oraz aglomeracyjnych (z możliwością obsługi połączeń wychodzących poza obszar województwa),</p> <p>32) Budowa / rozbudowa bazy utrzymaniowo – naprawczej taboru kolejowego,</p> <p>33) Rozwiązania cyfrowe (ITS, systemy organizacji przewozów, biletomaty, systemy informacji pasażerskiej, aplikacje planowania podróży, rezerwacji i zakupu biletów, systemy dla transportu intermodalnego),</p>	
Kolejowy/ Priorytet B	Projekty krajowe: <ol style="list-style-type: none"> 1) Dokumentacja przedprojektowa dla projektu pn. Prace na linii kolejowej nr 25,74,78 na odcinku Stalowa Wola-Tarnobrzeg - Sandomierz-Ocice – Padew. 2) Prace Inwestycyjne na przejściu granicznym Medyka - Mościska II Zakres (linie kolejowe nr): 120, 121, 123, 613 	Projekty krajowe: <ol style="list-style-type: none"> 1) Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasło - Nowy Zagórz. 2) Rewitalizacja linii kolejowej nr 107 Nowy Zagórz – Łupków. 3) Prace na liniach kolejowych nr 91 i 92 na odcinku Rzeszów - Medyka (granica państwa) wraz z liniami przyległymi - opracowanie Studium Wykonalności. Zakres (linie kolejowe nr): 91, 92, 68, 101, 102, 119, 120, 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Rzeszowski Obszar Funkcjonalny <ol style="list-style-type: none"> 1) Opracowanie dokumentacji modernizacji stacji Rzeszów Główny. Zakres (linia kolejowa nr): 91 2) Poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróżnych (w tym dostosowanie do wymagań TSI PRM), Etap III Rzeszów Główny. Zakres (linie kolejowe nr): 91, 71, 106, 611. 2) Miejski Obszar Funkcjonalny Przemysł <ol style="list-style-type: none"> 1) Wzmocnienie znaczenia linii nr 102, która ułatwia komunikację w kierunku obszaru przygranicznego i Chyrowa.

Cele podstawowe (Gałęzie transportu/ priorytet)	Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa	Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem / obszarami górzystymi / obszarami o niskiej skali zatrudniania	Cel podstawowy 3. Integracja MOF Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy
	3) Prace Inwestycyjne na przejściu granicznym Werchrata- Rawa Ruska, Zakres (linia kolejowa nr): 116. 4) Prace na liniach kolejowych nr 68, 565 na odcinku Lublin – Stalowa Wola Rozwadów wraz z elektryfikacją. 5) Prace na liniach kolejowych nr 25, 74, 78 na odcinku Stalowa Wola - Tarnobrzeg - Sandomierz - Ocice – Padew 6) Prace na linii kolejowej nr 68 na odcinku Stalowa Wola Rozwadów – Przeworsk 7) Prace na ciągu E 30 - linie kolejowe nr 91 i 92 na odcinku Rzeszów - Medyka (granica państwa) 8) Budowa linii Stary Garbów – Zbydniów – prace przygotowawcze 9) Prace na linii kolejowej nr 106 Rzeszów - Jasło wraz z elektryfikacją – prace przygotowawcze 10) Kontynuacja przebudowy linii kolejowej nr 25 na odc. Kunów – Stary Garbów 11) Stary Garbów – Zbydniów: budowa nowej linii kolejowej nr 80 na odcinku	121, 123, 124, 125, 612, 613, 614, 615, 861, 988, 989 4) Prace na linii kolejowej nr 71 Ocice – Rzeszów. Projekty regionalne (postulowane przez region): 1) Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Stróże – Jasło 2) Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Zagórz – Krośnice 3) Rewitalizacja połączenia Stalowa Wola - Zawada - Zamość – Hrubieszów 4) Modernizacja linii kolejowej nr 75 Rytwiany - Połaniec wraz z przedłużeniem do Mielca 5) Elektryfikacja linii kolejowej nr 106 Rzeszów – Jasło 6) Budowa nowej linii kolejowej łączącej Przemyśl i Zagórz 7) budowę Karpackiej Kolei Euroregionalnej komunikującej województwo z regionami południowej Europy 8) budowę kolei w ramach tzw. Czwórmiasta komunikującej	3) Miejski Obszar Funkcjonalny Krosno 1) Wsparcie linii kolejowej nr 106 łączącej gminy Wojaszówka i Jedlicze 2) Konieczność budowy łącznicy kolejowej łączącej linie 106 i 108. 4) Miejski Obszar Funkcjonalny Tarnobrzeg 1) Wsparcie dla linii kolejowych : – 65 – fragment Linii Hutniczej Szerokotorowej na osi wschód-zachód w gminie Baranów Sandomierski. 2) Rozwój systemów transportowych miasta powinien być rozpatrywany wspólnie z MOF Stalowa Wola oraz z miastem Sandomierzem. 5) Miejski Obszar Funkcjonalny Stalowa Wola 1) Układ kolejowy na terenie MOF wymaga poprawy, w kontekście połączeń w kierunku na Lublin i Sandomierz. 2) Budowy bocznicy kolejowej prowadzącej z rejonu stacji Stalowa Wola – Południe w kierunku południowo-zachodnim, do powstającego Strategicznego Parku Inwestycyjnego. 6) Miejski Obszar Funkcjonalny Dębica-Ropczyce 1) Rewitalizacja linii kolejowej nr 25 na obszarze funkcjonalnym, w kierunku na Mielec

Cele podstawowe (Gałęzie transportu/ priorytet)	Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa	Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem / obszarami górzystymi / obszarami o niskiej skali zatrudniania	Cel podstawowy 3. Integracja MOF Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy
	<p>Stary Garbów – Zbydniów (od km 217-237 linii kolejowej nr 25 do km 14 -18 linii kolejowej nr 74).</p> <p>12) Łętownia-Rzeszów:</p> <ul style="list-style-type: none"> – budowa nowej linii kolejowej nr 58 na odcinku Łętownia – Rzeszów Główny (od km 130-134 linii kolejowej nr 68 do km 157-165 linii kolejowej nr 91) – budowa nowej linii kolejowej nr 632 na odcinku (od linii kolejowej nr 58 do km 56-59 linii kolejowej nr 71 lub do km 147-149 linii kolejowej nr 91) <p>13) Rzeszów-Sanok:</p> <ul style="list-style-type: none"> – budowa nowej linii kolejowej nr 122 na odcinku Babica-Sanok (od km 13-15 linii kolejowej nr 106 do km 91-109 linii kolejowej nr 108) <p>14) Rzeszów-Jasło/Krosno:</p> <ul style="list-style-type: none"> – budowa nowych odcinków linii kolejowej nr 106 na odcinku Babica-Strzyżów-Wojaszówka (od km 13-15 przez km 29-32 do km 54-58 linii kolejowej nr 106) <p>15) Budowa nowej linii nr 632 Łukawiec – Rzeszów Jasionka Międzynarodowy Port Lotniczy.</p>	<p>północną część województwa z tzw. szprychą nr 6</p> <p>9) Budowa nowych i modernizacja istniejących przystanków kolejowych na obszarze województwa podkarpackiego</p> <p>10) Modernizacja przystanku/peronu, Łańcut, linia kolejowa nr 91, pow. łańcucki.</p> <p>11) Modernizacja przystanku/peronu, Ropczyce, linia kolejowa nr 91, pow. ropczycko-sędziszowski.</p> <p>12) Budowa nowego przystanku/ peronu, Mielec/Rzochów, linia kolejowa nr 25, pow. mielecki.</p> <p>13) Budowa nowego przystanku/ peronu, Medyka, linia kolejowa nr 91, pow. przemyski.</p> <p>14) Modernizacja przystanku/peronu, Zaklików, linia kolejowa nr 68, pow. stalowowolski.</p> <p>15) Budowa dodatkowego przystanku w rejonie stacji Stalowa Wola – Rozwadów Towarowa, linia kolejowa nr 74, pow. stalowowolski.</p>	<p>7) Miejski Obszar Funkcjonalny Jarosław-Przeworsk</p> <p>1) Wsparcie linii nr 68 dochodzącej do węzła kolejowego w Przeworsku od strony północnej (Stalowa Wola)</p> <p>8) Miejski Obszar Funkcjonalny Sanok-Lesko</p> <p>1) wsparcie transportu kolejowego w obrębie obszaru funkcjonalnego w ramach:</p> <ul style="list-style-type: none"> • linii 107 – w kierunku przejścia granicznego ze Słowacją w Łupkowie, łącząca gminę Zagórz z obszarem rdzeniowym w Sanoku (eksploatowana epizodycznie).

Cele podstawowe (Gałęzie transportu/ priorytet)	Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa	Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem / obszarami górzystymi / obszarami o niskiej skali zatrudniania	Cel podstawowy 3. Integracja MOF Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy
		16) Budowa dodatkowego przystanku w rejonie Tarnobrzega – Jezioro, linia kolejowa nr 25, pow. tarnobrzegi. 17) Budowa dodatkowego przystanku w rejonie Tarnobrzeg Sobów, linia kolejowa nr 25, pow. tarnobrzegi. 18) Budowa dodatkowego przystanku w rejonie Tarnobrzeg Olszynka, linia kolejowa nr 74, pow. tarnobrzegi. 19) Budowa dodatkowego przystanku kolejowego na linii kolejowej nr 108 Jasło-Nowy Zagórz w miejscowościach Brzezówka oraz Jasło Sobniów. 20) Budowa dodatkowych przystanków kolejowych w zakresie linii kolejowej nr 74 w miejscowościach Kępie Zaleszańskie oraz Wielowieś. 21) Budowa peronu pasażerskiego w m. Brzezówka gm. Tarnowiec. 22) Modernizacja przystanków Nisko – Moskale, Nisko – Osiedle, Nisko – Centrum, Nisko – Raławice, Nisko – Podwolina. 23) Wzmocnienie konkurencyjności regionu poprzez poprawę i rozwój oferty Bieszczadzkiej Kolejki Leśnej	

Cele podstawowe (Gałęzie transportu/ priorytet)	Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa	Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem / obszarami górzystymi / obszarami o niskiej skali zatrudniania	Cel podstawowy 3. Integracja MOF Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy
		eksponującej dziedzictwo kulturowe i przyrodnicze Podkarpacia 24) Karpackie kolejki wąskotorowe - podróż śladami karpackich kolejek leśnych	
Lotniczy/ Priorytet A	1) Budowa terminala CARGO wraz z infrastrukturą towarzyszącą i wyposażeniem oraz z opracowaniem dokumentacji projektowej 2) Ochrona obwodowa lotniska 3) Rozbudowa zbiorników na paliwo lotnicze o 1000m ³ (zbiornik naziemny) wraz z przebudową niezbędnej dokumentacji projektowej 4) Rozbudowa terminala pasażerskiego (odlot pirs wschodni i zachodni oraz przyłot strefa wschód) wraz z opracowaniem dokumentacji projektowej 5) Budowa równoległej drogi kołowania po stronie wschodniej wraz z rozbudową drogi kołowania do progu 27 oraz drogą szybkiego zjazdu do kierunku 09 6) Przebudowa drogi startowej w zakresie dostosowania jej nośności do zwiększonego ruchu lotniczego	1) Green Avio - Sieć Awioturystyczna Województwa Podkarpackiego 2) Nowe lądowiska Lotniczego Pogotowia Ratunkowego	

Cele podstawowe (Gałęzie transportu/ priorytet)	Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa	Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem / obszarami górzystymi / obszarami o niskiej skali zatrudniania	Cel podstawowy 3. Integracja MOF Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy
	<p>7) Wzmocnienie potencjału gospodarczego oraz wzmocnienie zmiany w kierunku tzw. zielonej gospodarki na terenie Województwa Podkarpackiego zrealizowane poprzez wymianę infrastruktury transportowej w Porcie Lotniczym „Rzeszów – Jasionka” Sp. z o.o.</p> <p>8) Wzmocnienie infrastruktury transportowej i wzrost wydajności poprzez przebudowę drogi startowej i budowę równoległej drogi kołowania w Porcie Lotniczym „Rzeszów – Jasionka” Sp. z o.o.</p>		
Lotniczy/ Priorytet B	<p>1) Przebudowa i budowa parkingu dla samochodów osobowych wraz z towarzyszącą infrastrukturą z uwzględnieniem lokalizacji linii kolejowej oraz peronu przy terminalu pasażerskim.</p> <p>2) Budowę kolektora wód deszczowych łączącego teren lotniska z rzeką Wisłok</p> <p>3) Modernizacja systemów ogrzewania obiektów administracyjno-technicznych w Porcie Lotniczym "Rzeszów Jasionka" Sp. z o.o. z wykorzystaniem energii ze środowiska naturalnego za pomocą pompy ciepła</p>		

Cele podstawowe (Gałęzie transportu/ priorytet)	Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa	Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem / obszarami górzystymi / obszarami o niskiej skali zatrudniania	Cel podstawowy 3. Integracja MOF Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy
Alternatywny/ Priorytet A	1) "Rowerstrada Solina - Zakopane" 2) „Green Velo – rozwój” - ponadregionalny produkt turystyczny w oparciu o trasy rowerowe Polski Wschodniej 3) "Blue Valley - Wiślanym Szlakiem" 4) "Trasy rowerowe w Bieszczadach z połączeniem do GreenVelo" 5) Budowa trasy rowerowej EuroVelo 4 (400 km trasa krajowa nr 4 Roscoff-Kijów)	1) "Sieć regionalnych tras rowerowych i szlaków Greenways" 2) Wsparcie rozwoju turystyki kajakowej na rzece San 3) Budowa sieci głównych połączeń dla transportu rowerowego w województwie podkarpackim 4) Szlak Rowerowy - Puszcza Sandomierska 5) Rozwój turystyki żeglarskiej i infrastruktury turystycznej wokół Jeziora Solińskiego i Myczkowieckiego 6) Nadszańskie Bulwary – szlak pieszo rowerowy i wodny Projekt 7) Inwestycje w ścieżki rowerowe w miastach	1) Inwestycje w ścieżki rowerowe w miastach poszczególnych biegunach wzrostu.
Alternatywny/ Priorytet B			

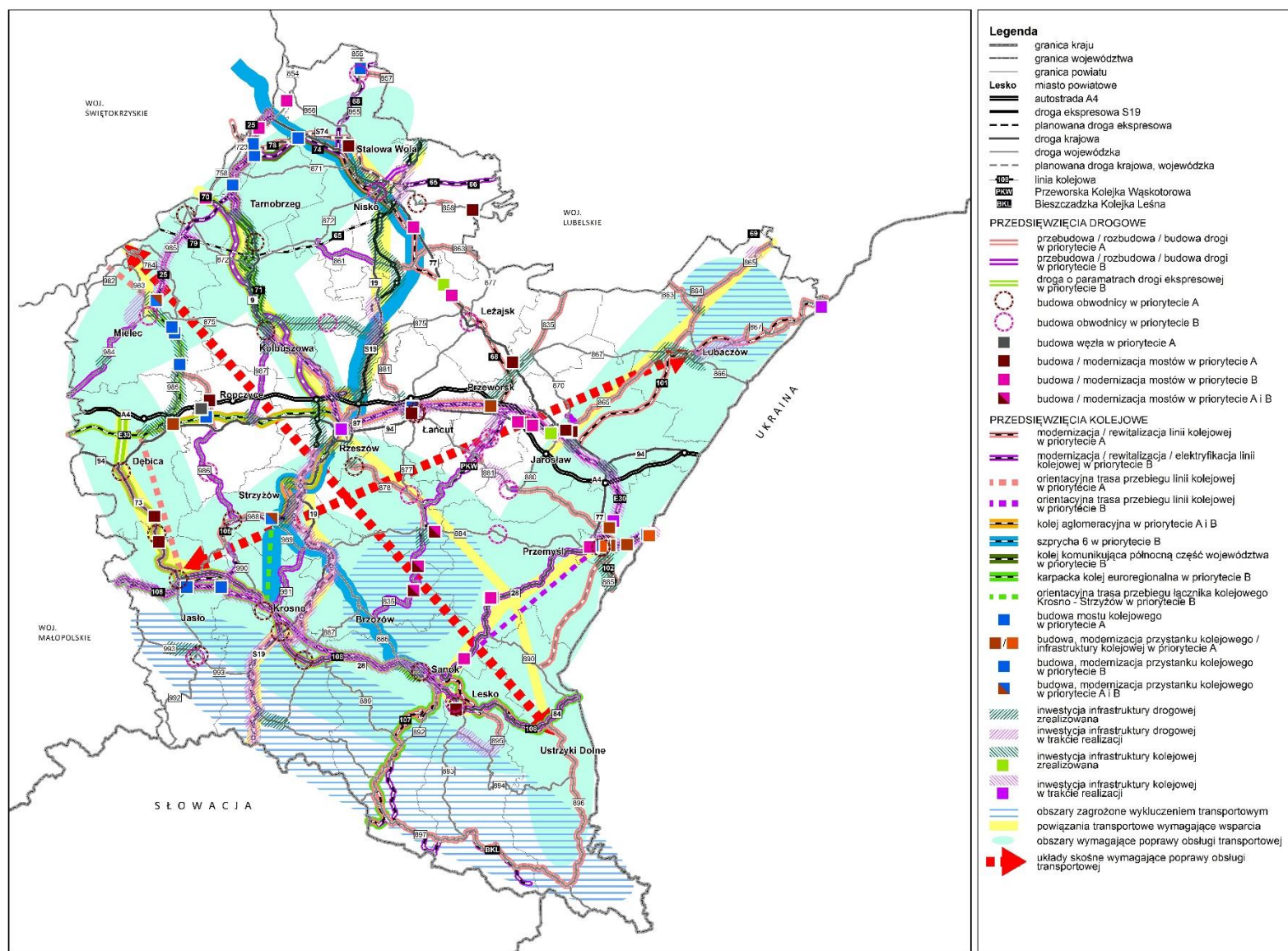
Cele horyzontalne	Kierunki horyzontalne/ inwestycje
Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne / Priorytet A	1) Budowa i rozbudowa tras rowerowych na terenie województwa, także tych, które stanowią będą uzupełnienie/kontynuację Szlaku Green Velo. 2) Wzmocnienie potencjału gospodarczego oraz wzmocnienie zmiany w kierunku tzw. zielonej gospodarki na terenie Województwa Podkarpackiego zrealizowane poprzez wymianę infrastruktury transportowej w Porcie Lotniczym „Rzeszów – Jasionka” Sp. z o.o. 3) Systemy / narzędzia cyfrowe (np. ITS), 4) Infrastrukturę wykorzystującą alternatywne źródła energii (np. oświetlenie dróg, podświetlane znaki drogowe, urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego wykorzystujące OZE),

Cele horyzontalne	Kierunki horyzontalne/ inwestycje
Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne / Priorytet B	<ol style="list-style-type: none"> 1) Wymiana (przy budowie instalacja) oświetlenia jezdni, czy torowisk na takie, które jest energooszczędne lub/i wykorzystujące energię odnawialną. 2) Elektryfikacja szeregu linii kolejowych na obszarze regionu dotychczas użytkowanych wyłącznie przez składy ciągnięte przez lokomotywy spalinowe.
Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych / Priorytet A	<ol style="list-style-type: none"> 1) Rozbudowa systemu szybkiej kolei podmiejskiej - Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej - PKA. Projekt ten zakłada budowę i modernizację linii kolejowych oraz infrastruktury przystankowej, a zakończenie realizacji zaplanowano na 2023 r. Jest on realizowany w ramach partnerstwa między Województwem Podkarpackim, piętnastoma jednostkami samorządu terytorialnego - gminami: Boguchwała, Czarna, Czudec, Głogów Małopolski, Kolbuszowa, Krasne, Łańcut, Przeworsk, Rzeszów, Sędziszów Małopolski, Strzyżów, Świlcza, Dębica i Trzebownisko oraz Spółką PKP PLK S.A. Dzięki realizowanemu projektowi możliwy będzie m.in. dojazd pociągiem na lotnisko w podrzeszowskiej Jasionce (budowa nowej linii kolejowej). 2) Budowa Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego (RCK) będącego inwestycją mającą na celu integrację przede wszystkim transportu kolejowego z autobusowym (w kontekście przewozów pasażerskich). Centrum ma być miejscem, które łączyć będzie różne rodzaje transportu – autobusy, samochody osobowe, taksówki i rowery
Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych / Priorytet B	<ol style="list-style-type: none"> 1) Budowa Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego w Dębicy 2) Budowa węzła komunikacyjnego uwzględniającego parkingi dla samochodów osobowych, parkingi rowerowe oraz zatokę autobusową przy stacji Stalowa Wola – Południe
Transport publiczny/ Priorytet A	<ol style="list-style-type: none"> 1) Infrastruktura transportu publicznego, w tym ograniczająca zmotoryzowany ruch indywidualny lub integrująca różne formy transportu oraz działania towarzyszące rozwojowi transportu publicznego (rozwiązania z zakresu organizacji ruchu, ułatwiające płynne poruszanie się pojazdów komunikacji zbiorowej, np. budowa, remont, przebudowa pętli, zatok, dworców lub wydzielenie pasów ruchu dla autobusów komunikacji zbiorowej; parkingi P&R, obiekty typu B&R, węzły przesiadkowe, infrastruktura paliw alternatywnych, systemy i urządzenia do liczenia rowerów w ruchu mieszanym), 2) Bezemisyjny lub niskoemisyjny tabor autobusowy (energia elektryczna, wodór, hybrydy, LNG, CNG), spełniający wymogi dla „ekologicznie czystych pojazdów” w rozumieniu dyrektywy 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (z priorytetem dla pojazdów zeroemisyjnych), 3) Bezemisyjny tabor kolejowy 4) Mikromobilność i aktywne formy mobilności (drogi/pasy/ścieżki/trasy rowerowe z infrastruktura towarzyszącą, systemy roweru miejskiego, systemy i urządzenia do zliczania rowerzystów, bike-sharing, hulajnogi, UTO, itp.), 5) Infrastruktura dla ruchu niezmotoryzowanego (np. w ramach stref wolnych od ruchu samochodowego, strefowe uspokojenie ruchu, likwidacja utrudnień i zagrożeń w ruchu pieszym i rowerowym, tworzenie bezkolizyjnych, ciągłych i bezpośrednich tras pieszych i rowerowych). 6) Rozwój nowych rodzajów transportu zbiorowego (systemów współdzielenia środków transportu lub innowacyjnych środków transportu, np. transport na żądanie).

Cele horyzontalne	Kierunki horyzontalne/ inwestycje
	<p>7) Inne środki transportu publicznego – autobusy i samochody w systemie car-sharing spełniające wymogi dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego.</p> <p>8) Infrastruktura liniowa i punktowa publicznego transportu zbiorowego (m.in. węzły / miejsca przesiadkowe, parkingi, dworce, przystanki, zajezdnie i pętle autobusowe, stacje obsługi, infrastruktura ładowania / tankowania paliw alternatywnych, budowa nowych i modernizacja istniejących linii, bądź odcinków linii, inna infrastruktura towarzysząca), w tym dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonej mobilności i z niepełnosprawnościami,</p> <p>9) Tabor autobusowy wykorzystywany w publicznym transporcie zbiorowym (na zasadzie użyteczności publicznej), spełniający wymogi dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego:</p> <ul style="list-style-type: none"> - małe autobusy - pojazdy mające max. 8 miejsc dla pasażerów siedzących i niemające miejsc dla pasażerów stojących, a także pojazdy pow. 8 miejsc dla pasażerów siedzących, jeżeli ich masa maksymalna nie przekracza 5 ton: - duże autobusy – pojazdy pow. 8 miejsc dla pasażerów siedzących, jeżeli ich masa maksymalna przekracza 5 ton: pojazdy napędzane paliwami alternatywnymi (BEV, FCEV, PHEV, HEV, LNG, CNG, LPG); <p>10) Połączenia pierwszej / ostatniej mili (infrastruktura dla niezmotoryzowanych – drogi / pasy / ścieżki / trasy rowerowe oraz promocja ruchu pieszego i rowerowego zarówno w celach przejazdów i dojazdów codziennych, jak i turystycznych, systemy bike-sharing, parkingi P&R, ciągi pieszo-rowerowe, urządzenia transportu osobistego, innowacyjne formy transportu, np. transport na żądanie itp.),</p> <p>11) Poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróżnych (w tym dostosowanie do wymagań TSI PRM), Etap III Rzeszów Główny.</p> <p>12) Zadanie mające na celu usunięcie zaniedbań i doprowadzenie do odpowiedniego stanu obiektu dworca autobusowego PKS w Rzeszowie pod względem estetycznym oraz funkcjonalnym.</p> <p>13) Uruchomienie przewozów w ramach kolei integrującej obszar Czwórmieścia.</p>
Transport publiczny/ Priorytet B	<p>1) Infrastruktura paliw alternatywnych (punkty tankowania / ładowania dla pojazdów o zerowej emisji, w tym dla pojazdów indywidualnych).</p> <p>2) Rozwiązania cyfrowe w transporcie miejskim (ITS, systemy organizacji przewozów, systemy informacji pasażerskiej, aplikacje planowania podróży, zakupu biletów, rozwiązania cyfrowe wykorzystywane dla aktywnych form mobilności i mikromobilności, itp.).</p> <p>3) Działania na rzecz taryfowej integracji transportu zbiorowego (np. systemy typu „wspólny bilet”).</p>
Poprawa bezpieczeństwa w transporcie / Priorytet A	<p>1) Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa, w tym również działania edukacyjno-promocyjne oraz wdrażanie rozwiązań egzekwujących przestrzeganie dopuszczalnej prędkości oraz z zakresu infrastruktury niechronionych użytkowników drogi.</p> <p>2) Inwestycje drogowe służące poprawie bezpieczeństwa poprzez likwidację miejsc niebezpiecznych lub zmniejszeniu ruchu samochodowego w centrach miast.</p> <p>3) Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej.</p>

Cele horyzontalne	Kierunki horyzontalne/ inwestycje
	<p>4) Wyposażanie dróg, ulic, torowisk w obiekty inżynieryjne i niezbędne urządzenia służące bezpieczeństwu ruchu pojazdów transportu publicznego także wykorzystujące rozwiązania elektroniczne (inteligentne drogi, zbierające sygnały o potencjalnych punktach zagrożonych np. przeciążeniach i wypadkach celem ostrzeżenia innych via Internet, radio, tablice, etc.).</p> <p>5) Budowa systemów oświetlenia przeznaczonych do poprawy warunków bezpiecznego korzystania z jezdni, torowisk, ścieżek rowerowych (etc.) (natężenie ruchu powyżej 5 tys. pojazdów na dobę)</p> <p>6) Wkomponowywanie w infrastrukturę dróg, ulic elementów służących zwiększeniu bezpieczeństwa transportu publicznego (np. kocie oczy, karbowanie nawierzchni jezdni w newralgicznych miejscach, stosowanie charakterystycznego wzoru płytek i krawężników w miejscach przesiadek i przejść, lampy, znaki i elementy przystankowe z wyświetlaczami lub głosem lektora informującym o zasadach bezpieczeństwa – uruchamiane przez fotokomórki, lub ciepło ciała); ponadto wzbogacanie dróg (pod kątem pojazdów) w podstawowe zatoki, podjazdy, zjazdy oraz (pod kątem pasażerów) w przystanki, wyspy, przejścia naziemne i podziemne pozwalające bezpiecznie docierać do przystanków i bezpiecznie je opuszczać.</p> <p>7) Poprawa bezpieczeństwa poprzez budowę m.in. chodników, azyli centralnych, zatok autobusowych, wydzielenie obszaru dla ruchu lekkiego, instalację barier ochronnych na terenie województwa podkarpackiego (natężenie ruchu powyżej 5 tys. pojazdów na dobę).</p> <p>8) Poprawa bezpieczeństwa na obszarach atrakcyjnych turystycznie (Bieszczady, Beskid Niski, Roztocze)</p>
<p>Poprawa bezpieczeństwa w transporcie / Priorytet B</p>	<p>1) Odbudowa infrastruktury po powodziach m.in. zabezpieczenie osuwisk, poboczy itp. w regionie.</p> <p>2) Poprawa bezpieczeństwa poprzez budowę m.in. chodników, azyli centralnych, zatok autobusowych, wydzielenie obszaru dla ruchu lekkiego, instalację barier ochronnych na terenie województwa podkarpackiego (natężenie ruchu poniżej 5 tys. pojazdów na dobę).</p> <p>3) Budowa systemów oświetlenia przeznaczonych do poprawy warunków bezpiecznego korzystania z jezdni, torowisk, ścieżek rowerowych (etc.) (natężenie ruchu poniżej 5 tys. pojazdów na dobę).</p>

Rysunek 62. Mapa sieci transportowej w województwie podkarpackim do 2030 roku.



Źródło: Opracowanie PBPP w Rzeszowie

Priorytetowe inwestycje transportowe (aktualizacja priorytetów inwestycyjnych)

Konkretne zadania inwestycyjne na okres do roku 2030 wynikają zarówno z potrzeby usprawniania powiązań zewnętrznych, jak też z istniejących luk infrastrukturalnych oraz z dążenia do przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu. Znaczenie mają także cele polityki regionalnej i polityk sektorowych (w tym utrzymanie części ludności w miejscach ich zamieszkania poprzez zapewnienie sprawnych dojazdów do pracy i usług – podniesienie jakości życia). Biorąc to wszystko pod uwagę możliwe jest wylistowanie inwestycji, z podziałem na dwa priorytety: A oraz B. Obie kategorie nie obejmują inwestycji, których realizacja przewidziana jest do końca bieżącej perspektywy finansowej, a zatem do końca roku 2023. Pierwszy z dwóch proponowanych zestawów zadań inwestycyjnych (priorytet A) to działania, które powinny znaleźć się w programach z funduszy europejskich na okres finansowy UE 2021-2027 (w sensie planowania, niezależnie od ostatecznego pochodzenia środków na finansowanie). Priorytet B to działania, które mogą być wykonane w drugim etapie (zgodnie z obecną wiedzą na temat istniejących i prognozowanych powiązań funkcjonalnych). Podział na dwie kategorie jest istotny ponieważ odzwierciedla ewentualne etapowanie inwestycji, np. w sytuacjach gdy pełna realizacja nie jest możliwa z uwagi na sytuację makroekonomiczną, lub na skutek innych czynników (np. brak współpracy z partnerami po drugiej stronie granicy). Umieszczenie działania w planie transportowym jest warunkiem jego późniejszego finansowania ze środków UE.

Weryfikacja priorytetów inwestycyjnych zawiera:

- Kwalifikacje nowych inwestycji / działań do Priorytetu A i B
- Ranking inwestycyjny w ramach grup priorytet / gałąź transportu

Kryteria w ramach weryfikacji priorytetów inwestycyjnych:

- Stopień zaawansowania inwestycji (stopień przygotowania dokumentacji oraz gotowość zadania do realizacji).
- Symulację zmian dostępności potencjałowej w wyniku realizacji inwestycji
- Ocenę ekspercką działania / projektu pod kątem jego wpływu na realizację celów podstawowych oraz celów horyzontalnych dokumentu.

Weryfikacja priorytetów inwestycyjnych umożliwia umieszczenie inwestycji w dokumencie, nie wskazuje jednak jej ostatecznego finansowania (o czym decydują kryteria wyboru projektów zamieszczone w dalszej części dokumentu).

IV. System wdrażania i realizacji

1. System realizacji – założenia ogólne

Projekt Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 sporządzony został zgodnie z wymogami obowiązującego prawa oraz z zachowaniem odpowiedniej przejrzystości i należytej staranności, niezbędnej przy realizacji wieloletnich programów finansowanych ze środków publicznych. Program stanowi spełnienie warunkowości podstawowej w zakresie unijnego Celu Polityki 3 pn. *Lepiej połączona Europa*.

Realizacja projektu *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030* będzie wymagała podjęcia wielu działań z wykorzystaniem zróżnicowanych środków.

Zakres przewidywanej interwencji, określony w Programie zakłada konieczność współpracy ze sobą różnych podmiotów, w tym przede wszystkim: władz państwowych, jednostek samorządu terytorialnego i zarządców infrastruktury transportowej, które będą współuczestniczyły w realizacji inwestycji z dziedziny transportu drogowego, kolejowego oraz lotniczego.

Szczególną rolę w procesie realizacji PSRT WP odgrywa Samorząd Województwa Podkarpackiego (wraz z jednostkami organizacyjnymi oraz samorządowymi osobami prawnymi) jako podmiot odpowiedzialny za realizację zadań z zakresu systemów transportowych. Rola samorządu województwa, reprezentowanego przez Dyrektora Departamentu Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego (na podstawie stosownych umocowań prawnych), ma tutaj charakter nie tylko wykonawczy, ale przede wszystkim kreatywny, inspirujący, motywujący, a także koordynacyjny i kontrolny. Samorząd regionalny stanowi węzeł sieci tworzonej przez wszystkie podmioty zaangażowane w realizację PSRT WP, określającego niezbędne inwestycje transportowe, w kontekście realizowanych w nowej perspektywie finansowej funduszy europejskich, zarówno na poziomie regionalnym jak i krajowym.

Znaczna część inwestycji transportowych będzie realizowana w ramach regionalnego oraz krajowych programów z funduszy europejskich i współfinansowana ze środków unijnych, m.in.:

- Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027,
- Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027,
- Fundusze Europejskie dla Podkarpacia 2021-2027.

PSRT WP poprzez zintegrowanie ze *Strategią rozwoju województwa – Podkarpackie 2030* wpisuje się w założenia europejskiej i krajowej polityki rozwoju regionalnego na lata 2021-2027. Ponadto ww. program zapewni tam, gdzie to możliwe komplementarność projektów planowanych do realizacji na poziomie krajowym, jak i regionalnym.

Zgodnie ze wskazówkami Komisji Europejskiej ww. program obejmuje następujące zasady:

- zapewnia komplementarność projektów planowanych do realizacji na poziomie krajowym, jak i regionalnym,
- koncentruje się na ruchu regionalnym i lokalnym, a w zakresie transportu publicznego odnosi się do kwestii przechodzenia na bardziej ekologiczne i zrównoważone rodzaje systemów transportowych,
- obejmuje całą sieć transportową województwa: krajową i regionalną,
- obejmuje oprócz indywidualnego transportu samochodowego również drogowe przewozy ładunków oraz regionalny i aglomeracyjny transport zbiorowy, a wśród generatorów ruchu uwzględnia sieć lotnisk regionalnych,

- obejmuje również różne obszary funkcjonalne, charakteryzujące się wysokim natężeniem relacji transportowych na małym obszarze (obszar funkcjonalny Rzeszowa, obszary funkcjonalne miast subregionalnych, obszary wymagające szczególnego wsparcia, obszary rozwoju społeczno-gospodarczego, obszary lokalnej aktywności, itp.),
- obejmuje wszystkie potrzeby transportowe, w tym eksploatację i utrzymanie, niezależnie od źródeł finansowania.

Zgodnie z Umową Partnerstwa działania w ramach CP3 w latach 2021-2027 będą zgodne z:

- wizją konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportu,
- założeniami *Europejskiego Zielonego Ładu*,
- zaleceniem Radu UE z 2019 r. wskazującym na konieczność ukierunkowania inwestycyjnej polityki gospodarczej na transport, w szczególności jego zrównoważony charakter oraz ze *Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r* (SRT 2030).

Działania w ramach CP3 będą podejmowane na trzech uzupełniających się płaszczyznach:

- rozwój lądowej infrastruktury transportowej (punktowej i liniowej) w ramach sieci bazowej i kompleksowej TEN-T oraz poza nią (transport drogowy, szynowy/kolejowy, wodny śródlądowy, morski, lotniczy),
- poprawa dostępności transportowej i bezpieczeństwa,
- przyspieszenie wprowadzania rozwiązań cyfrowych do polskiego systemu transportowego.

W wyniku wsparcia wskazanych powyżej potrzeb, zakłada się osiągnięcie następujących rezultatów:

- zwiększenie przepustowości transportowej poprzez uzyskanie efektu sieciowego w ujęciu międzygałęziowym, zapewniającego sprawną obsługę transportową społeczeństwa i gospodarki,
- zmniejszenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne,
- zmniejszenie emisji dwutlenku węgla,
- poprawa międzygałęziowej dostępności transportowej,
- poprawa bezpieczeństwa (w tym zmniejszenie liczby wypadków i poszkodowanych),
- zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego dla pasażerów,
- wzrost skali przewozów intermodalnych dzięki poprawie atrakcyjności i zdolności przewozowych w transporcie kolejowym,
- zwiększenie dostępności dla osób o ograniczonej mobilności.

Natomiast w obszarze transportu niskoemisyjnego i mobilności miejskiej, uwzględnionego w ramach CP 2 *Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa*, najważniejszymi działaniami będzie wsparcie zbiorowej i indywidualnej mobilności o niskiej lub zerowej emisyjności, rozwój infrastruktury transportu zbiorowego zachęcającej do korzystania z komunikacji zbiorowej, a także wsparcie wszystkich form indywidualnej mobilności aktywnej, w tym ruchu pieszego i rowerowego.

W kontekście poprawy jakości powietrza oraz zmiany nawyków transportowych istotne są działania służące bardziej efektywnemu i przyjaznemu dla środowiska podziałowi zadań przewozowych, w tym rozwój infrastruktury dla niezmotoryzowanych oraz promowanie nowych sposobów na przemieszczanie się po mieście. Wdrażanie nowoczesnych systemów zarządzania ruchem oraz inteligentnych technologii pozwoli także na optymalizację działań związanych z organizacją transportu, co z kolei przyczynia się do poprawy jego efektywności energetycznej oraz zwiększenia atrakcyjności transportu zbiorowego dla mieszkańców.

Działania te będą zgodne z wizją konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportu przedstawioną w komisyjnej *Białej Księdze*, ze *Strategią na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* oraz *Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.*

W wyniku wsparcia wskazanych powyżej potrzeb, zakłada się osiągnięcie następujących rezultatów:

- lepsza organizacja transportu zbiorowego,
- wzrost liczby pasażerów (i odsetka ludności) korzystających z transportu zbiorowego,
- wzrost liczby osób korzystających z aktywnych form przemieszczania się, np. pieszo/rowerem (indywidualna mobilność aktywna),
- redukcja kongestii i poziomu hałasu w obszarach miejskich,
- zmniejszenie liczby wypadków i kolizji drogowych,
- redukcja emisji z transportu w miastach,
- wzrost efektywności energetycznej,
- stworzone plany zrównoważonej mobilności.

Demarkacja wsparcia oparta będzie m.in. o kategorię infrastruktury i jej charakter (krajowa, ponadregionalna, regionalna), jej przynależność do sieci TEN-T, miejsce realizacji. W przypadku taboru kluczowy będzie charakter wykonywanych przewozów. Dla wybranych typów inwestycji takich jak np. rozwój systemów transportu rowerowego i pieszego oraz innowacyjnych rodzajów transportu publicznego, jeśli będzie to zasadne, możliwe będzie wykorzystanie instrumentów terytorialnych takich jak ZIT-y.

PSRT WP jest dokumentem wyższego rzędu określającym kluczowe aspekty strategiczne i punkty stykowe dla SUMP. Ponadto jest dokumentem ogólnodostępnym. Jednostki samorządu terytorialnego każdego szczebla mają możliwość zapoznania się jego zapisami. W związku z powyższym dokumenty strategiczne/ planistyczne¹⁵ przygotowywane na poziomie miast lub ich związków powinny być komplementarne oraz tworzone zgodnie z podobną metodologią.

2) Podmioty zaangażowane w przygotowanie i realizację Programu

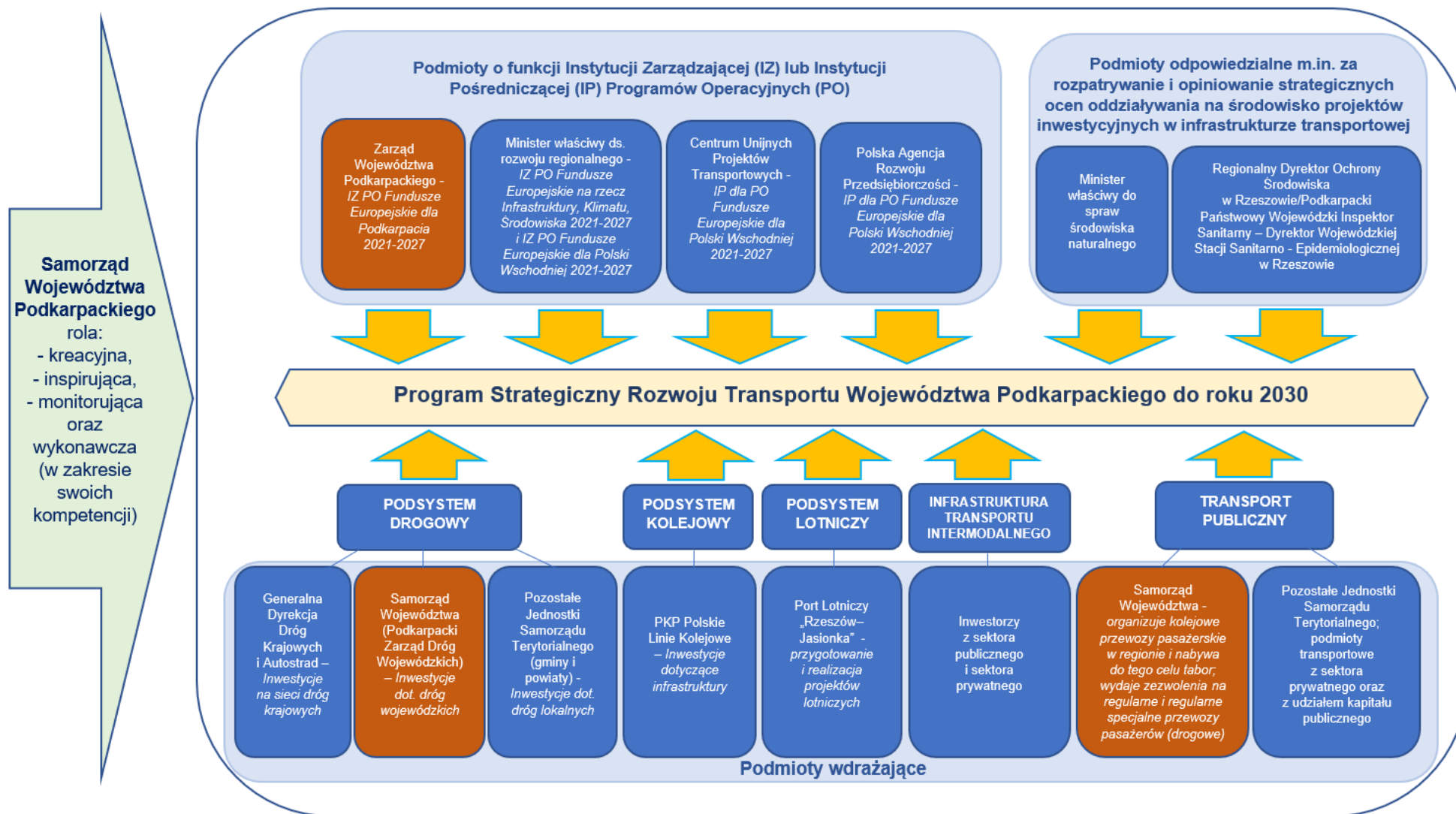
Ustawa z dnia 24 lipca 1998 roku o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa (Dz.U.1998.96.603) ustanowiła z dniem 1 stycznia 1999 roku, obok istniejących już gmin, powiaty i 16 województw samorządowych.

Samorząd województwa wykonuje zadania publiczne o charakterze wojewódzkim, które nie zostały zastrzeżone prawem na rzecz organów administracji rządowej. Samorząd Województwa nie jest organem nadrzędnym i kontrolnym nad działalnością samorządu powiatowego i gminnego, nie wkracza zatem w sferę samodzielności powiatu i gminy. Dlatego też organy samorządu województwa, takie jak: zarząd, czy sejmik nie są organami wyższego szczebla wobec organów powiatu czy gminy – nie sprawują nadzoru nad tymi samorządami.

Ze względu na ograniczenia prawne oraz systemowe Samorząd Województwa Podkarpackiego ma ograniczoną rolę w zakresie decydowania o sposobie realizacji zadań transportowych w ramach poszczególnych gałęzi (możliwość wnioskowania i wskazywania potrzeb). Interesariuszami uczestniczącymi w regionalnym systemie transportowym jest wiele niezależnych podmiotów jak GDDKiA, PKP PLK (poziom centralny), GDDKiA oddział Rzeszów, PKP PLK oddział regionalny, PZDW (poziom wojewódzki) oraz poszczególne samorządy tj. powiaty i gminy (poziom lokalny). Do kompetencji Marszałka Województwa należy organizowanie przewozów kolejowych i autobusowych o znaczeniu regionalnym. W ramach organizacji transportu obowiązkiem marszałka jest dotowanie przewozów na terenie województwa.

¹⁵ Dla osiągnięcia jak najlepszego efektu prowadzonej interwencji preferencje w dostępie do finansowania otrzymają ośrodki miejskie, w których stosowane będzie zintegrowane podejście do działań związanych z kształtowaniem systemu transportowego poprzez tworzenie i realizację dokumentów spełniających ideę planów zrównoważonej mobilności miejskiej SUMP. Dla dużych miast wojewódzkich posiadanie SUMP będzie warunkiem w dostępie do środków UE, natomiast dla pozostałych miast niezbędne będzie wykazanie się dokumentem z zakresu planowania transportu.

Rysunek 63. Główni interesariusze regionalnego systemu transportowego i ich miejsce w procesie realizacji PSRT WP.



Źródło: Opracowanie własne

Mimo ograniczonych kompetencji dokument obejmuje swoim zakresem wszystkie wymagania wobec systemu transportowego województwa podkarpackiego oraz koordynuje wszystkich interesariuszy, realizujących swoje działania z wielu różnorodnych źródeł finansowania. Dodatkowo należy wskazać, że w zakresie monitoringu oraz ewaluacji Samorząd Województwa może monitorować wskaźniki ze wszystkich gałęzi transportu, nie jest jednak odpowiedzialny za ich wdrażanie. Pomimo kluczowej roli, jaką pełni Samorząd Województwa w procesie wdrażania Programu, nie odpowiada on za realizację pełni inwestycji zaplanowanych do wykonania przez podmioty, nie będące od niego zależne. Należy jednak zaznaczyć, że podczas bieżącej oceny realizacji PSRT WP, analizie podlegać będzie stopień realizacji wszystkich inwestycji zapisanych w niniejszym dokumencie.

Ze względu na rozbudowany charakter systemu transportowego regionu, jego rozwój w drodze realizacji Programu wymagał wzajemnej współpracy różnych podmiotów. Na wstępnym etapie przygotowania dokumentu stworzono platformę wymiany informacji dla wszystkich interesariuszy w zakresie transportu – zarówno publicznych jak i prywatnych. Umożliwiono im wskazanie swoich możliwości oraz ograniczeń. Wysłuchano potrzeb w zakresie realizacji podstawowych zadań, a także zgromadzono dane.

Podjęto decyzję o maksymalnym wykorzystaniu możliwości koordynacyjnych i wspierających poszczególne podmioty transportowe. Model organizacji i zarządzania systemem transportowym województwa podkarpackiego jest zagadnieniem obejmującym wszystkie gałęzie transportu. Różnią się one między sobą wykorzystywaną technologią, możliwymi do osiągnięcia korzyściami skali, zaawansowaniem procesów modernizacyjnych i zakresem regulacji rynkowej. Wybór optymalnego modelu zarządzania powinien uwzględniać z jednej strony zasady zrównoważonego rozwoju, z drugiej zaś, możliwości budżetowe i organizacyjne poszczególnych interesariuszy.

Prace nad opracowaniem PSRT WP, realizowane były przy udziale przedstawicieli kluczowych regionalnych środowisk zajmujących się problematyką transportową. W tym celu, Zarząd Województwa Podkarpackiego powołał Zespół ds. przygotowania PSRT WP, którego zadaniem było opracowanie dokumentu. Jako podmiot odpowiedzialny za koordynację prac nad ww. *Programem* i nadzór w zakresie spójności programowania strategicznego, zwłaszcza w kontekście *Strategii rozwoju województwa – Podkarpackie 2030*, został wskazany Departament Rozwoju Regionalnego UMWP. Ze względu na konieczność merytorycznego wsparcia, w prace nad dokumentem zaangażowany został przede wszystkim Departament Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego UMWP, a także Podkarpackie Biuro Planowania Przestrzennego w Rzeszowie. Ponadto w pracach nad Programem uczestniczył Departament Zarządzania Regionalnym Programem Operacyjnym UMWP.

W skład Zespołu ds. przygotowania PSRT WP zostali włączeni przedstawiciele kluczowych podmiotów zajmujących się głównymi podsystemami transportowymi w województwie podkarpackim, tj.:

- Wojewody Podkarpackiego
- Urzędu Miasta Rzeszowa
- Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie
- Miejskiego Zarządu Dróg w Rzeszowie
- Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Rzeszowie
- PKP PLK S.A.
- Portu Lotniczego „Rzeszów-Jasionka” Sp. z o.o.
- Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

W posiedzeniach *Zespołu ds. przygotowania PSRT WP* uczestniczyli również eksperci z dziedziny transportu i logistyki z podkarpackich uczelni wyższych. Spotkania Zespołu odbywały się cyklicznie, a kontakty robocze miały miejsce na bieżąco.

Na poszczególnych etapach przygotowania projektu *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030* pozyskiwano niezbędne dane oraz informacje służące przygotowaniu diagnozy. Materiały uzyskano od następujących interesariuszy:

- Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie (inwestycje na drogach wojewódzkich, kryteria wyboru)
- Portu Lotniczego „Rzeszów-Jasionka” Sp. z o.o. (inwestycje na lotnicze)
- Wojewody Podkarpackiego (inwestycje na drogach lokalnych)
- Urzędu Miasta Rzeszowa (inwestycje na drogach lokalnych, rozkłady jazdy komunikacji publicznej)
- Podkarpackiej Komunikacji Samochodowej/ Zarządzający komunikacją publiczną w powiatach (rozkłady jazdy komunikacji publicznej)
- Miejskiego Zarządu Dróg w Rzeszowie (inwestycje na drogach lokalnych)
- Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Rzeszowie (inwestycje na drogach krajowych)
- PKP PLK S.A. (inwestycje kolejowe – poziom krajowy)
- Centralnego Portu Komunikacyjnego Sp. z o.o.
- Centrum Unijnych Projektów Transportowych (materiał dotyczący Zintegrowanego Modelu Ruchu)
- Komendy Wojewódzkiej Policji (materiał dotyczący bezpieczeństwa na podkarpackich drogach).

W pracach nad dokumentem współpracowano także z merytorycznymi Departamentami UMWP (m.in. z Departamentem Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego UMWP – pozyskano sprawozdania w zakresie realizacji PSRT WP do roku 2023, inwestycje na drogach wojewódzkich, inwestycje kolejowe – poziom regionalny, inwestycje w tabor, kryteria wyboru oraz Departamentem Zarządzania Regionalnym Programem Operacyjnym UMWP pod kątem spójności z programem regionalnym)

Realizując prace nad nowym planem transportowym (na potrzeby opracowania części diagnostycznej dokumentu) zlecono także przeprowadzenie badań i opracowanie następujących ekspertyz:

- pn. *Rozwój transportu w województwie podkarpackim w perspektywie do 2030.*
- pn. *Analiza infrastruktury oraz potencjału Portu Lotniczego „Rzeszów – Jasionka” w perspektywie do 2030 r.*
- *Stan obecny i prognozowane zmiany sytuacji transportowej województwa podkarpackiego w świetle krajowych modeli ruchu*

Realizowano również cykliczne spotkania Zespołu ds. przygotowania *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030*:

- I posiedzenie Zespołu odbyło się w dniu 29 maja 2020 r.
Celem spotkania było przedstawienie ogólnej informacji nt. konieczności spełnienia warunkowości podstawowej w zakresie Celu Polityki 3 na poziomie regionalnym, w perspektywie finansowej 2021 – 2027. Ponadto omawiano wydatkowanie środków na realizację projektów w zakresie infrastruktury transportowej, finansowanych w ramach RPO WP 2014-2020.
- II posiedzenie Zespołu odbyło w dniu 30 czerwca 2020 r.

Podczas spotkania zaprezentowano podstawowe dane nt. Zintegrowanego Modelu Ruchu (Centrum Unijnych Projektów Transportowych), przedstawiono informację nt. szeroko rozumianego stanu transportu w regionie oraz planów jego rozwoju w perspektywie 2020-2030, a także powiązanych z tą problematyką zjawisk społeczno-gospodarczych.

- III posiedzenie Zespołu odbyło się w dniu 16 października 2020 r.
Celem spotkania była prezentacja projektu *Diagnozy Stanu Systemu Transportowego w Województwie Podkarpackim*. Ponadto wskazano zastosowanie analizy popytowej uzupełnionej o wykorzystanie elementów istniejących modeli krajowych jako rozwiązania na potrzeby PSRT WP. Przedłożono także pod dyskusję wstępny projekt celów i kierunków rozwoju systemu transportowego w województwie podkarpackim.
- IV posiedzenie Zespołu odbyło się w dniu 22 grudnia 2020 r.
Spotkanie poświęcone było przede wszystkim zaprezentowaniu informacji w zakresie inwestycji transportowych planowanych do zrealizowania na terenie województwa podkarpackiego do roku 2030. Przedstawione zostały m. in. planowane inwestycje drogowe i kolejowe (materiały zaprezentowali przedstawiciele PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.; Zakładu Linii Kolejowych w Rzeszowie S.A.; Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad - Oddział w Rzeszowie; Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie).
- V posiedzenie Zespołu odbyło się w dniu 14 lipca 2021 r.
Spotkanie poświęcone było przede wszystkim zaprezentowaniu i omówieniu kryteriów priorytetyzujących inwestycje w zakresie dróg wojewódzkich planowanych do realizacji w PSRT WP do roku 2030.

Zrealizowano również konsultację roboczych wersji dokumentów z ekspertami JASPERS, poddając pod analizę *Diagnozę Stanu Systemu Transportowego w Województwie Podkarpackim* (wraz z syntezą) oraz Projekt *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030*.

Podczas przygotowań Programu, oprócz głównych podmiotów istotnych dla funkcjonowania sfery transportu regionu, Samorząd Województwa skupił się także na uwzględnieniu głosu poszczególnych grup zainteresowanych rozwojem systemu transportowego województwa oraz wyartykułowaniem w dokumencie opinii ogółu mieszkańców województwa organizując konsultacje społeczne¹⁶, a także posiłkując się współpracą z ekspertami regionalnymi i zewnętrznymi z dziedziny transportu¹⁷.

Celem harmonizacji rozwoju elementów systemu transportowego funkcjonujących w powiązaniu z analogiczną infrastrukturą województw sąsiednich, w trakcie prac nad projektem Programu, Zarząd Województwa Podkarpackiego podczas spotkań z władzami tych regionów omawiał m.in. koncepcje przyszłych inwestycji w sferze transportu o charakterze ponadregionalnym.

¹⁶ Podsumowanie przeprowadzonych konsultacji wraz z najważniejszymi wnioskami znajduje się w rozdziale VI.

¹⁷ W kontekście projektowania oraz utrzymania infrastruktury drogowej zaleca się monitorowanie strony internetowej: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wr-d> z zamieszczonymi wytycznymi Ministerstwa Infrastruktury traktując zawartość aktualnych dokumentów jako punkt odniesienia.

3. Podmiot koordynujący realizację Programu

Zaangażowanie w realizację PSRT WP wielu podmiotów oraz szeroki zakres ich działań, których podjęcie jest niezbędne dla osiągnięcia założonych celów, powodują, że dużym wyzwaniem staje się koordynacja. Główny ciężar spoczywa na Samorządzie Województwa Podkarpackiego jako podmiocie odpowiedzialnym za kształtowanie polityki rozwoju transportu w regionie (reprezentowanym przez Dyrektora Departamentu Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego - na podstawie stosownych umocowań prawnych). Ze względu na złożoność problematyki, niezbędne jest zaangażowanie innych podmiotów oraz wykorzystanie instrumentów ułatwiających osiągnięcie pożądaných efektów realizacji PSRT WP. Wskazany wyżej Departament, będzie odpowiedzialny za:

a) realizację celów Programu, w szczególności poprzez:

- organizację procesu wykonania zobowiązań przez Samorząd Województwa oraz pozyskiwania środków zewnętrznych na realizację zadań w zakresie wynikającym z dokumentu;
- koordynowanie procesów inwestycyjnych oraz organizację procesu przygotowania i wdrożenia przedsięwzięć strategicznych i nadzór nad ich realizacją;
- formułowanie propozycji w zakresie zapewnienia źródeł finansowania Programu, we współpracy z właściwymi jednostkami organizacyjnymi odpowiedzialnymi za zarządzanie innymi dostępnymi w województwie instrumentami finansowymi oraz przygotowywanie propozycji do budżetu województwa i wieloletniej prognozy finansowej;
- podejmowanie i realizacja działań służących egzekwowaniu i monitorowaniu oczekiwań wobec Rządu;
- koordynacja prac wszystkich jednostek współpracujących w zakresie realizacji celów Programu;

b) okresową oceną stopnia realizacji Programu oraz przygotowywanie rocznych raportów z realizacji ww. dokumentu i przedkładanie ich Zarządowi Województwa do akceptacji;

c) zarządzanie bazą informacyjną związaną z realizacją Programu, w tym m.in. budowa bazy wskaźników oraz zbieranie niezbędnych informacji na potrzeby monitorowania realizacji dokumentu z następujących źródeł:

- Departament Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego – w zakresie danych dotyczących infrastruktury transportowej i wykonywanych przewozów,
- Departament Rozwoju Regionalnego – Regionalne Obserwatorium Terytorialne
- w zakresie danych obejmujących statystykę publiczną oraz wymagających przeprowadzenia badań własnych;
- Departament Zarządzania Regionalnym Programem Operacyjnym w zakresie sprawozdawczości z realizacji RPO WP 2014-2020 oraz Fundusze Europejskie dla Podkarpacia 2021-2027;
- innych źródeł danych związanych m. in. z krajowymi programami;

d) przygotowywanie i uzasadnienie projektów zmian Programu i przedkładanie ich Zarządowi Województwa do akceptacji;

e) kontrolę Programu realizowaną zgodnie z ogólnymi zasadami kontroli przyjętymi w UMWP.

Za realizację PSRT WP odpowiada Dyrektor Departamentu Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego UMWP, w szczególności za realizację zobowiązań Samorządu Województwa Podkarpackiego, które wynikają ze *Strategii Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030*, a są realizowane w ramach Programu. Zachowuje on ogólną

odpowiedzialność za realizację również tych części Programu, których wykonanie powierzone zostało innym komórkom lub jednostkom organizacyjnym.

Wobec tego, iż w proces wdrażania Programu, zaangażowana jest znaczna ilość podmiotów, Dyrektor Departamentu Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego, reprezentujący Samorząd Województwa (na podstawie stosownych umocowań prawnych), będzie odpowiedzialny za współpracę pomiędzy tymi instytucjami oraz wymianę informacji. Powołany Zespół ds. przygotowania PSRT WP przekształci się w Zespół ds. Monitorowania i Koordynowania Programu, pełniący obowiązki niezbędne do realizacji dokumentu. Niniejszy Zespół, którego skład tworzyć będą przedstawiciele podstawowych jednostek UMWP oraz zewnętrznych interesariuszy (publicznych i prywatnych), będzie realizował swoje funkcje poprzez cykliczne spotkania.

Ponadto, ze względu na horyzontalny charakter Programu, tj. z tego względu, że jego powodzenie zależy od skutecznej realizacji przedsięwzięć w ramach poszczególnych funduszy europejskich zarządzanych przez różne instytucje, konieczna jest wzajemna wymiana informacji oraz koordynowanie podejmowanych działań. W sposób szczególny dotyczy to zapewnienia korelacji pomiędzy *Funduszami Europejskimi dla Polski Wschodniej 2021-2027* i *Funduszami Europejskimi dla Podkarpacia 2021-2027*.

Z uwagi na to, iż Program stanowi spełnienie warunkowości podstawowej CP3 dla *Programu Fundusze Europejskie dla Podkarpacia 2021-2027*, szczególna rola w zakresie zarządzania i monitorowania, przypada Komitetowi Monitorującemu. Rolą Komitetu Monitorującego jest koncentrowanie się na analizie efektów Programu i podejmowanie kluczowych decyzji w kontekście ewentualnych modyfikacji jego zapisów. Wobec powyższego, Komitet Monitorujący, powinien przynajmniej dwa razy w roku, w trakcie swojego posiedzenia dokonywać analizy postępów w realizacji projektu *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030*.

Należy podkreślić, że w skład Komitetów Monitorujących powoływanych dla poszczególnych funduszy europejskich, zarówno krajowych, jak i regionalnego, wchodzi przedstawiciele głównych kategorii interesariuszy zaangażowanych w proces wdrażania Programu, będą one zatem stanowiły kluczowe elementy systemu jego wdrażania.

Nie przewiduje się wprowadzenia odrębnego systemu monitorowania dla Programu. Odpowiednie informacje oraz dane będzie można pozyskać z poszczególnych funduszy europejskich realizujących inwestycje drogowe na obszarze województwa podkarpackiego. Do monitorowania Programu wykorzystywane będą bazy danych znajdujące się w posiadaniu Departamentu Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego UMWP, pozostałych departamentów Urzędu oraz jednostek organizacyjnych samorządu województwa.

Na podstawie cyklicznie aktualizowanych danych odnoszących się do województwa podkarpackiego m. in. dostępnych w ramach Krajowego Modelu Ruchu tworzonego na zlecenie CUPT, będzie przeprowadzana coroczna weryfikacja realizacji działań zaplanowanych w niniejszym Programie. Przegląd postępów w realizacji PSRT WP będzie pozwalał w określonych sytuacjach na zmianę kwalifikacji danego działania i przemieszczenie go z wyższej kategorii A do kategorii B (lub odwrotnie), redefiniując tym samym rangę i priorytet realizacyjny danej inwestycji (Priorytet A lub Priorytet B).

Do bieżącej oceny stopnia realizacji PSRT WP będzie można wykorzystać również dane, które będą zbierane w ramach systemu monitorowania przyjętego dla *Strategii Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030*. Powyższy system gwarantuje uzyskiwanie bieżących i okresowych informacji na temat poszczególnych celów ujętych w powyższym dokumencie, w tym dotyczącego wzmocnienia spójności wewnętrznej regionu. Ponadto umożliwia on obserwację trendów i zjawisk zachodzących w województwie w szerszym kontekście społeczno-gospodarczych uwarunkowań rozwojowych. Informacje pozyskane w procesie monitorowania będą mogły być wykorzystywane w ramach koordynacji działań realizowanych

na obszarze objętym Programem. Funkcje związane z monitoringiem i sprawozdawczością dokumentu realizuje Departament Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego UMWP, współdziałając z odpowiednimi departamentami, wojewódzkimi jednostkami organizacyjnymi oraz instytucjami zewnętrznymi.

Program, w szczególności, obejmuje swoim zakresem realizację przedsięwzięć inwestycyjnych, które realizowane będą przez podmioty zarządzające infrastrukturą, komunikacyjną. W *Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Transportu* zostały wskazane główne podmioty realizujące inwestycje w zakresie infrastruktury o znaczeniu krajowym. W dokumencie tym, zostały również przedstawione ich zdolności instytucjonalne.

W zakresie regionalnej infrastruktury drogowej, podstawową instytucją jest Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich z siedzibą w Rzeszowie. Instytucja ta jest jednostką organizacyjną Samorządu Województwa Podkarpackiego i administruje drogami wojewódzkimi na terenie województwa podkarpackiego.

Zakres podstawowej działalności PZDW obejmuje m.in. zapewnienie ciągłości komunikacyjnej i bezpieczeństwa ruchu na drogach wojewódzkich oraz sukcesywne podnoszenie parametrów technicznych dróg i mostów do wymogów Unii Europejskiej.

Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich jako wykonujący obowiązki zarządu dróg oraz inwestora na sieci dróg wojewódzkich, w imieniu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego, swoje działanie dostosowuje do rozmiarów środków finansowych desygnowanych przez Sejmik Województwa Podkarpackiego.

Realizacja przedsięwzięć dotyczących pozostałej infrastruktury, w tym na drogach lokalnych realizowana będzie przez podmioty zarządzające tą infrastrukturą, których zdolność instytucjonalna będzie oceniana na poziomie weryfikacji poszczególnych projektów zgłaszanych do dofinansowania.

W związku z powyższym w ramach otoczenia infrastrukturalnego i instytucjonalnego ważne będzie utworzenie nowoczesnego modelu zarządzania systemem transportowym województwa obejmującego powiązanie prac różnych podmiotów odpowiedzialnych za strategiczne planowanie rozwoju transportu w regionie i kształtowanie polityki rozwoju nowoczesnych technologii transportowych i logistycznych. Wsparcie prac wszystkich zaangażowanych podmiotów umożliwi nadzór merytoryczny nad „gałęziowymi” zarządcami infrastruktury transportowej mający na celu optymalną koordynację jej rozwoju.

4. Kryteria wyboru projektów

Przedstawione przez Komisję Europejską wytyczne inwestycyjne dla Polski¹⁸, wskazują priorytetowe obszary, które powinny zostać wspierane w perspektywie finansowej 2021-2027 w celu osiągnięcia zrównoważonej mobilności intermodalnej (w tym zrównoważonej mobilności miejskiej). Należą do nich następujące obszary:

- Usunięcie luk w kolejowej sieci TEN-T oraz przejście do transportu zrównoważonego (w tym kolei).
- Poprawa transportu publicznego na obszarach peryferyjnych, wiejskich i transgranicznych.
- Wspieranie multimodalnej zrównoważonej mobilności miejskiej zgodnie z SUMP.
- Dalsze ograniczenie wpływu transportu na środowisko i poprawy jego bezpieczeństwa.

Ponieważ w swym założeniu PSRT WP wypełniać będzie cele zmierzające do zwiększenia dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa

¹⁸ *Sprawozdanie Krajowe - Polska 2019, Załącznik D: Wytyczne Inwestycyjne dla Polski w zakresie finansowania polityki spójności na lata 2021-2027.*

uczestników ruchu, ochronie środowiska naturalnego (w tym ochronie klimatu) oraz efektywności sektora transportowego poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego, wskazane powyżej wytyczne polityki spójności zostały uwzględnione w Programie także przy opracowaniu kryteriów umożliwiających wybór inwestycji planowanych do realizacji na poziomie regionalnym. Na podstawie opracowanych kryteriów przygotowana została spriorytetyzowana lista kluczowych/strategicznych inwestycji, planowanych do wsparcia w ramach regionalnego programu FEP 2021-2027 oraz programu FEPW 2021-2027. W przypadku inwestycji planowanych do wsparcia w ramach wskazanych powyżej programów, inwestycje wybrane zostaną na podstawie opracowanych kryteriów w treści przedmiotowych dokumentów¹⁹.

Kryteria priorytetyzacji projektów dotyczących infrastruktury drogowej - drogi wojewódzkie

W niniejszym dokumencie (tabela 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego) został wskazany szereg inwestycji drogowych, które w największym stopniu realizują cele podstawowe i horyzontalne ustalone i planowane do osiągnięcia w PSRT WP do roku 2030, m. in. w zakresie zwiększenia dostępności zewnętrznej regionu, zwiększenia powiązań transportowych w regionie, poprawy bezpieczeństwa w transporcie i ograniczenia negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

W celu identyfikacji i uszeregowania inwestycji przyczyniających się do realizacji Programu od tych, których realizacja przyniesie największe korzyści w usprawnieniu systemu transportowego do tych, które w mniejszym stopniu będą miały takie oddziaływanie, przygotowano kryteria priorytetyzacji projektów dotyczących infrastruktury drogowej w zakresie dróg wojewódzkich.

Wytypowano łącznie 7 kryteriów, a przeprowadzona ocena projektów pozwoliła na przygotowanie spriorytetyzowanej listy kluczowych/strategicznych inwestycji drogowych dla regionu - przyjmując zasadę, że projekty które uzyskują największą liczbę punktów pozwolą osiągnąć maksymalne rezultaty określone w programie.

Oceny dokonano zarówno dla priorytetu A, jak i B. Każde z kryteriów zostało pokrótce opisane i dla każdego z nich przyporządkowana została liczba punktów, jakie dany projekt może uzyskać w ramach przeprowadzonej oceny. Maksymalna liczba punktów, jakie mógł uzyskać projekt to 100.

¹⁹ Interwencja w zakresie dróg wojewódzkich w ramach programu FEP 2021-2027 będzie komplementarna do inwestycji finansowanych w ramach FEPW 2021-2027, a podstawę demarkacji będzie stanowił regionalny plan transportowy. Komitet Monitorujący FEP 2021-2027 oraz FEPW 2021-2027 przyjmie kryteria wyboru projektów (inwestycji) kluczowych do finansowania ze środków europejskich.

Przyjęte kryteria:

1	Bezpośredniość połączenia do sieci TEN-T	30
2	Poprawa połączeń obszarów słabo skomunikowanych	10
3	Kryterium przepustowość drogi a środowisko	10
4	Kontynuacja projektów	20
5	Spójność transportowa	10
6	Publiczny transport drogowy	10
7	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	10
	SUMA	100

Szczegółowy opis kryteriów:**1 . Kryterium bezpośredniość połączenia do sieci TEN-T**

Kryterium	Punkty	Max liczba punktów
Bezpośrednie połączenie do sieci TEN-T	30	30

Sieć transportowa województwa podkarpackiego, z uwagi na położenie tranzytowe Podkarpacia jest ściśle powiązana z układem krajowym i transeuropejskim.

W PSRT WP do roku 2030 jako istotny wpływ na poprawę dostępności zewnętrznej Podkarpacia w ramach celu podstawowego w zakresie dostępności zewnętrznej wskazano konieczność tworzenia integralności sieci drogowej z bazową i kompleksową transeuropejską siecią transportową (TEN-T). W tym kontekście istotnym było wskazanie kryterium, które premiuje drogi łączące się bezpośrednio z siecią TEN-T, zapewniając w ten sposób lepszą dostępność zewnętrzną województwa. Przez bezpośrednie połączenie DW do sieci TEN-T rozumie się drogę wojewódzką, która prowadzi ruch bezpośrednio do szlaków drogowych, kolejowych, portów lotniczych a także terminali drogowo-kolejowych wchodzących w skład sieci TEN-T szczegółowo wskazanych w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.

Działanie takie wpisuje się w politykę transportową UE mającą na celu w pierwszej kolejności poprawę dostępności transportowej Województwa do sieci TEN-T.

2. Poprawa połączeń obszarów słabo skomunikowanych

Kryterium	Punkty	Max liczba punktów
Poprawa połączeń obszarów słabo skomunikowanych	10	10

Jeden z ustalonych celów podstawowych w PSRT WP do roku 2030 wskazuje na potrzebę likwidacji obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem, obszarami górzystymi lub obszarami o niskiej skali zatrudniania. Obszary

o niskiej dostępności komunikacyjnej oraz zagrożone wykluczeniem transportowym szczegółowo zdefiniowane zostały w diagnozie systemu województwa podkarpackiego w układach przestrzennych Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030²⁰.

Z uwagi na wskazany cel podstawowy, który skoncentrowany jest na zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu zastosowano kryterium poprawy połączeń do zidentyfikowanych obszarów zagrożonych wykluczeniem. Odnosi się ono do głównej rekomendacji ww. programu tj. usuwanie luk, które są lub mogą być przyczynami narastających dysproporcji w rozwoju.

Kryterium to premiuje inwestycje na obszarach peryferyjnych (czyli obszar stagnacji gospodarczej, cechujący się niekorzystnymi wskaźnikami aktywności gospodarczej, dużym odpływem ludności, obszary te położone są na terenach przygranicznych o niskiej gęstości zaludnienia oraz na obszarach trudnodostępnych komunikacyjnie, zagrożonych wykluczeniem komunikacyjnym).

3. Kryterium przepustowość drogi a środowisko

Podkryteria	Punkty	Max liczba punktów
Zadanie obwodnicowe, skrzyżowanie bezkolizyjne, wiadukt lub obiekt mostowy	10	10
Istniejący odcinek sieci w stanie złym, stanowiącym tzw. „wąskie gardło” hamujące płynny ruch na ciągu drogowym	5	

Podstawowym założeniem w przekształceniach infrastruktury transportowej w Polsce stało się m. in. zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze. Aspekt ten został zidentyfikowany w PSRT WP do roku 2030 jako cel horyzontalny²¹. Zazwyczaj realizacja inwestycji drogowych pojmowana jest jako źródło niekorzystnych oddziaływań, natomiast zdecydowaną większość inwestycji uzasadniają korzyści ekonomiczne i społeczne, m. in. takie jak: zmniejszenie kosztów ruchu, uzyskanie dostępności, zwiększenie przepustowości i zmniejszenie przeciążenia istniejących odcinków sieci.

W województwie podkarpackim obserwowany jest ciągły wzrost ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich. Wzrost ten koncentruje się głównie na najważniejszych ciągach dróg, przede wszystkim na odcinkach prowadzących do największych miast i w przejściach przez miasta. Negatywnym zdiagnozowanym zjawiskiem sieci dróg wojewódzkich jest także znaczny wzrost poziomu dróg wojewódzkich o złym stanie nawierzchni. Sytuacja ta powoduje, że coraz bardziej ograniczona zostaje przepustowość istniejących dróg oraz wzrastają koszty środowiskowe.

Rozwiązaniem, które może częściowo zniwelować zidentyfikowane problemy w zakresie dróg wojewódzkich jest budowa nowych ciągów obwodnicowych, a w przypadku

²⁰ Obszary te wskazano w części 1.2. Generatory ruchu jako punktowe miejsca wymagające obsługi w transporcie pasażerskim i towarowym dokumentu

²¹ Cel horyzontalny *Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne* wskazano w części III. Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego

braku takiej możliwości, podejmowanie działań zmierzających do podwyższania parametrów technicznych istniejących dróg.

Kryterium przepustowość drogi a środowisko premiuje projekty polegające na budowie obwodnic, skrzyżowań bezkolizyjnych, wiaduktów lub obiektów mostowych oraz projekty dotyczące przebudowy/rozbudowy istniejącego odcinka drogi w sieci w stanie złym. W zakresie budowy obwodnic, skrzyżowań bezkolizyjnych, wiaduktów lub obiektów mostowych punktacja przyznawana będzie dla inwestycji polegającej na budowie drogi o charakterze obwodnicy dla terenu zurbanizowanego (wskaźniki emisji GC są niższe dla terenów niezurbanizowanych), a także zadania, które przewidują budowę skrzyżowań bezkolizyjnych, wiaduktów czy dużych obiektów mostowych przekraczających znaczne przeszkody. Przedmiotowe typy zadań będą najwyżej punktowane, gdyż one w sposób szczególny wpływają na zmniejszenie emisji spalin pojazdów w ruchu drogowym do środowiska, poprzez upłynnienie ruchu drogowego. Dodatkowo eliminują punkty kolizji sieci transportowej poprzez wyprowadzenie ruchu poza zatłoczone centra miast. Natomiast w przypadku przebudowy/rozbudowy istniejącego odcinka drogi w sieci przy wyznaczeniu punktacji, będzie brany pod uwagę stan techniczny nawierzchni tego odcinka drogi, oceniony na koniec 2020 r. na podstawie corocznie dokonywanych przeglądów dróg przez służby Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie. W trakcie dokonywania oceny stanu technicznego ciągów dróg wojewódzkich PZDW dokonuje klasyfikacji odcinków na dwie kategorie: stan zły oraz stan dobry, przy czym punktowane będą wyłącznie takie projekty, które dotyczą odcinków dróg będących w stanie złym, uznając, że tylko przebudowa/rozbudowa takiej drogi poprawi jej parametry techniczne oraz poprawi jej przepustowość tzn. poprawa odcinka usprawni płynność ruchu na ciągu drogowym.

4. Kryterium kontynuacja projektów

Podkryteria	Punkty	Max liczba punktów
Projekty stanowiące kontynuację i jednocześnie przygotowane dokumentacyjnie do realizacji (posiadające decyzję ZRID),	20	20
Projekty, dla których opracowywana jest dokumentacja projektowa w ramach project pipeline	15	
Projekty, domykające przebudowane ciągi drogowe	10	
Projekty dla których opracowywana jest dokumentacja projektowa	5	

Zgodnie z wykonaną diagnozą w PRST WP do roku 2030 i założonym celem podstawowym mającym na celu zwiększenie powiązań transportowych w regionie, istotna staje się kontynuacja rozbudowy istniejącego systemu transportowego. Dobrze funkcjonujący system transportowy wpływa na atrakcyjność inwestycyjną, zwiększenie mobilności, rozwój gospodarczy i znaczenie turystyki. Dodatkowo zdiagnozowano, że przedmiotowy system nie jest w pełni dostosowany do potrzeb ruchu a zrealizowane już bądź będące w realizacji inwestycje drogowe w niedostatecznym stopniu integrują sieć regionalną, co utrudnia ich wykorzystanie jako podstawy rozwojowej dla niektórych obszarów.

Uwzględniając powyższe, kontynuacja działań modernizacyjnych ciągów drogowych nabiera priorytetowego znaczenia w aspekcie osiągnięcia celu projektu macierzystego, jednocześnie zapewniając spójność sieci.

W kryterium kontynuacji projektów premiowane będą projekty, które stanowią kontynuację projektów tj. takich dla których zrealizowano co najmniej jeden etap robót budowlanych a dla kolejnego etapu wydana została decyzja ZRID, lub projekty, których realizacja rozpoczęła się co najmniej pod względem dokumentacyjnym a także projekty „domykające” tj. takie, które uzupełniają lukę w sieci pomiędzy przebudowanymi/rozbudowanymi odcinkami drogi. Poprzez projekt domykający należy rozumieć realizację inwestycji w ramach danego ciągu komunikacyjnego o tym samym numerze. W przypadku jeżeli projekt spełni 2 lub więcej kryteria, przyznawana będzie najwyższa punktacja, bez sumowania punktów.

5. Spójność transportowa

Podkryteria	Punkty	Max liczba punktów
Projekty wzmacniające rozwiązania multimodalne	10	10
DW zapewniające rozwinięcie układów komunikacyjnych w kierunku obszarów funkcjonalnych, stref ekonomicznych lub centrów logistycznych	5	

Diagnoza przeprowadzona w ramach opracowania PSRT WP do roku 2030 trafnie wskazuje, że liczba rozwiązań multimodalnych²² (możliwości korzystania z różnych form transportu) pozostaje ograniczona. Konsekwencją tego jest występowanie kongestii drogowych, w szczególności w dużych ośrodkach miejskich.

Jedynie spójne, bezpośrednie i sprawne połączenia z główną siecią różnych gałęzi transportowych kraju mogą stworzyć konkurencyjną, nowoczesną i zieloną gospodarkę.

Kryterium spójność transportowa podzielono na dwa podkryteria. Wyżej punktowane podkryterium premiuje projekty współpracujące i powiązane z funkcjonowaniem węzłów multimodalnych, w tym również tymi obsługującymi połączenia kolejowe. Prawidłowy system transportowy nie może opierać się wyłącznie na sieci dróg. Równie ważne jest połączenie transportu drogowego z innymi formami transportu, w szczególności z tymi, które są bardziej ekologiczne i zapewniają sprawniejsze przemieszczanie się np. elementy park and ride, PKA (umożliwiające sprawniejszy dojazd np. do pracy, szkoły czy miejsc użyteczności publicznej) lub węzły multimodalne umożliwiające organizację transportu kombinowanego tj. z wykorzystaniem wielu gałęzi transportu.

Natomiast drugie podkryterium zostało wyznaczone ze względu na wskazanie w PSRT WP do roku 2030 potrzeby rozwoju połączeń wewnątrz województwa, w szczególności do i między zdefiniowanymi w PSRT WP do roku 2030 obszarami funkcjonalnymi. Obszary te, jako bieguny wzrostu pełnią ważną rolę ośrodków koncentrujących funkcje gospodarcze i społeczne oraz będących miejscem świadczenia usług publicznych. Również ważne w ramach wewnętrznej spójności transportowej staje się rozwinięcie układów komunikacyjnych w kierunku stref ekonomicznych oraz usprawnienie dojazdów do centrów logistycznych.

²² Cel horyzontalny *Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych* wskazano w części III. Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego

6. Publiczny transport drogowy

Podkryteria	Punkty	Max liczba punktów
> 4 operatorów	10	10
4-3 operatorów	6	
2-1 operatorów	3	
brak operatorów	0	

PRST WP do roku 2030 wśród celów horyzontalnych wskazuje wzrost znaczenia transportu publicznego jako jeden z ważniejszych aspektów rozwoju systemu transportowego Podkarpacia²³. Wzrost motoryzacji indywidualnej powodującej zatłoczenie dróg determinuje podejmowanie działań na rzecz zwiększenia znaczenia transportu zbiorowego. Ponadto z uwagi na bardzo silny aspekt środowiskowy rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz specyficzny dla województwa podkarpackiego model rynku pracy, który charakteryzuje się na codziennych dojazdach, wprowadzono kryterium uwzględniające liczbę przewoźników drogowych wykonujących przewozy na danych odcinkach dróg wojewódzkich.

Kryterium publiczny transport drogowy premiuje odcinki dróg wojewódzkich, na których odbywa się publiczny transport zbiorowy. Każda inwestycja drogowa dotycząca drogi wojewódzkiej winna zapewniać oraz umożliwiać wykonywanie usług publicznego transportu zbiorowego na zasadach użyteczności publicznej. Niewątpliwie modernizacja dróg przyczynia się do wzrostu atrakcyjności wykonywania usług transportu zbiorowego osób, poprzez skrócenie czasu przejazdu czy zwiększenie komfortu podróżowania. Dobrej jakości stan nawierzchni drogowej zachęca przewoźników do organizacji przewozów, a pasażerów do korzystania z usług publicznego transportu zbiorowego.

Uwzględniając powyższe przyjmuje się, że najwyżej premiowane będą projekty na odcinkach dróg wojewódzkich, na których transport zbiorowy komunikacją autobusową, busową jest prowadzony przez wielu operatorów posiadających zezwolenia na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych wykraczających poza obszar co najmniej jednego powiatu, których wykaz prowadzony jest w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Podkarpackiego. Natomiast 0 punktów otrzymają projekty dotyczące dróg wojewódzkich, wzdłuż których nie jest prowadzony taki transport. W przypadku budowy nowych odcinków dróg wojewódzkich, stanowiących obwodnice jako dane wyjściowe do przyznania punktacji brane będą dane dla odcinka drogi zastępowanej.

7. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Podkryteria	Punkty	Max liczba punktów
> 0,20	10	10
0,09 – 0,20	6	
0,04 – 0,08	3	
< 0,04	0	

Jeden ze wskazanych w PSRT WP do roku 2030 celów horyzontalnych ukierunkowany jest na poprawę bezpieczeństwa w transporcie²⁴. Ocenę przedmiotowego kryterium przeprowadzono na podstawie wskaźnika gęstości wypadków, obliczanego na podstawie następującego wzoru:

²³ Cel horyzontalny *Transport publiczny* wskazano w części III. Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego

²⁴ Cel horyzontalny *Poprawa bezpieczeństwa w transporcie* wskazano w części III. Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego

$$Wg = \frac{W}{T * L}$$

Gdzie:

Wg – wskaźnik gęstości wypadków,

W – liczba wypadków,

T – czas obserwacji w latach,

L – długość odcinka w kilometrach

Wskaźnik ten został określony dla dróg wojewódzkich w *Raporcie o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci dróg wojewódzkich* administrowanych przez Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie za rok 2020. Wypadek drogowy zdefiniowany został jako zdarzenie zaistniałe w obrębie przestrzeni drogowej, w wyniku którego osoby uczestniczące zostały ranne lub poniosły śmierć. Liczę wypadków ustalono na podstawie Policynego Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWIK).

Wskaźnik gęstości wypadków określa liczbę wypadków na 1 km drogi. Im wyższy wskaźnik gęstości wypadków tym dana droga charakteryzuje się niższym poziomem bezpieczeństwa drogowego i wykazuje wyższy poziom ryzyka wystąpienia wypadku drogowego. Wskaźnik ten umożliwia zidentyfikowanie dróg wymagających przeprowadzenia działań zwiększających poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Wymagania dotyczące zakupu taboru kolejowego

Lp.	Nazwa kryterium	Opis kryterium	Sposób oceny	Ocena
1.	Komplementarność z projektami dotyczącymi taboru kolejowego oraz infrastruktury kolejowej	W ramach kryterium ocenie podlegać będzie komplementarność z projektami zrealizowanymi lub zatwierdzonymi do realizacji w ramach funduszy europejskich współfinansowanych ze środków unijnych. Przez projekt komplementarny należy rozumieć taki, który znacząco i bezpośrednio uzupełnia efekty innego projektu. Kryterium komplementarność będzie spełnione, gdy projekt będzie uzupełniał efekty lub stanowił kontynuację innych projektów.	Ocena w ramach kryterium została dokonana w oparciu o analizę zrealizowanych i planowanych do realizacji inwestycji na terenie Województwa Podkarpackiego	tak/nie niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną projektu
2.	Zwiększenie zdolności przewozowej	W ramach kryterium ocenie podlegać będzie, czy dzięki zakupionemu w ramach projektu taborowi kolejowemu nastąpi zwiększenie zdolności przewozowej tj. średniej dobowej liczby pociągów pasażerskich obsługiwanych taborom beneficjenta.	Ocena w ramach kryterium zostanie dokonana w oparciu o dokumentację beneficjenta (założenia do projektu, studium wykonalności).	tak/nie niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną projektu
3.	Wpływ projektu na realizację zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym szczególności dostępności dla osób z	Projekt musi uwzględniać rozwiązania przyczyniające się do realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, odznaczać się w tym zakresie pozytywnym wpływem. Przykładowe rozwiązania w tym zakresie to: wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań technicznych oraz ich dostosowanie do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, eliminacja barier	Ocena w ramach kryterium zostanie dokonana w oparciu o dokumentację	tak/nie niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną projektu

	niepełnosprawnościami	fizycznych uniemożliwiających poruszanie się lub ograniczających efektywne korzystanie ze sprzętu pomocnego w poruszaniu się, informacja publiczna dostosowana do potrzeb osób z dysfunkcjami sensorycznymi, dostępność i dostosowanie środków transportu do przewozu osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej możliwości poruszania się (np. pojazdy niskopodłogowe z wysuwaną platformą, wyposażenie w pomosty, podesty lub windy, szerokie wejścia, mocowania dla wózków inwalidzkich, zapewnienie odpowiedniej przestrzeni manewrowej we wnętrzu pojazdu, wyposażenie w audiowizualny system informacji pasażerskiej).	beneficjenta (SIWZ).	
4.	Wpływ projektu na poprawę bezpieczeństwa, jakości, atrakcyjności i komfortu pasażerów	Ocena uzależniona będzie od liczby zastosowanych w projekcie elementów/systemów przyczyniających się do poprawy bezpieczeństwa, jakości, atrakcyjności pod względem bezpieczeństwa podróży (m.in. monitoring, przyciski alarmowe); pod względem komfortu pasażerów (m.in. klimatyzacja, inne urządzenia/elementy zwiększające komfort podróżujących np. bezprzewodowa sieć komputerowa, wydzielone miejsca na bagaże, itp.).	Ocena w ramach kryterium zostanie dokonana w oparciu o dokumentację beneficjenta (SIWZ).	tak/nie niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną projektu
5.	Wpływ projektu na realizację zasady zrównoważonego rozwoju oraz ochrony i poprawy jakości środowiska naturalnego, w tym zastosowanie innowacyjnych rozwiązań	W ramach kryterium badane będzie m.in., czy w projekcie zostało uwzględnione rozwiązania prośrodowiskowe, w tym zmniejszające zanieczyszczenie środowiska oraz zużycie energii, a przez to wpływające na zmniejszenie ogólnych kosztów eksploatacji taboru. Przykładowe zastosowania w tym zakresie to np.: zastosowanie rozwiązań energooszczędnych, rozwiązań w zakresie ograniczenia emisji spalin, rozwiązań wpływających na obniżenie emisji hałasu generowanego przez pojazd.	Ocena w ramach kryterium zostanie dokonana w oparciu o dokumentację beneficjenta (SIWZ).	tak/nie niespełnienie kryterium skutkuje negatywną oceną projektu

5. Ramy finansowe ze wskazaniem potencjalnych i rzeczywistych źródeł finansowania (publicznych i niepublicznych)

PSRT WP wytycza szereg celów w sferze transportu, których osiągnięcie przewiduje się perspektywie do 2030 r. Uzyskanie założonych rezultatów nastąpi dzięki skutecznej realizacji określonych w Programie zadań, przy czym powodzenie tego procesu jest nierozdzielnie powiązane z możliwościami finansowymi – przede wszystkim Samorządu Województwa oraz poszczególnych samorządów lokalnych.

Ramy finansowe dla realizacji celów Programu opracowane są w formie prognostycznej i oparte są na szacunkach. Utrudnieniem w konstruowaniu tego rodzaju prognozy jest bliższe określenie realnych możliwości uzyskania wsparcia finansowego z funduszy europejskich krajowych i ponadregionalnych przez podmioty z terenu województwa podkarpackiego. Główną przeszkodą dla bliższego określenia puli środków finalnie przeznaczonych na przedsięwzięcia realizowane w regionie jest stosowanie trybu konkursowego dla wyboru projektów oraz brak rozgraniczenia alokacji na konkretne województwa.

W ramach finansowych skupiono się nie tylko na potencjalnych źródłach finansowania inwestycji, ale również wskazano podmioty odpowiedzialne za konkretne elementy infrastruktury transportowej oraz dokonano przybliżenia możliwych kosztów wynikających z ich eksploatacji i utrzymania.

Tabela 21. Główne podmioty odpowiedzialne za utrzymanie infrastruktury transportowej na terenie województwa podkarpackiego

Elementy infrastruktury transportowej	Podmiot odpowiedzialny
Drogi krajowe	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (z ramienia ministra właściwego do spraw transportu)**
Drogi wojewódzkie	Samorząd Województwa**
Drogi lokalne*	Jednostki Samorządu Terytorialnego - zgodnie z właściwością (samorząd powiatowy lub gminny)
Ścieżki i trasy rowerowe	Jednostki Samorządu Terytorialnego różnego szczebla – zgodnie z właściwością
Linie kolejowe	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa	PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o.
Lotniska	Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka Sp. z o.o., Lotnisko Mielec Sp. z o.o., Gmina Krosno, Ośrodek Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej, Aeroklub Polski, Lotnicze Pogotowie Ratunkowe.
Terminale intermodalne	PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka – Żurawica Sp. z o.o., PCC Intermodal S.A., EnergoSped Sp. z o.o., PKP LHS sp. z o.o. oraz Treeden.

* - Drogi gminne oraz powiatowe.

** - na terenie miast na prawach powiatu za zadania w zakresie finansowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania, ochrony i zarządzania drogami publicznymi, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, odpowiada samorząd JST.

Finansowanie inwestycji w ramach PSRT WP uwzględnia dostępne formy wsparcia UE, środki budżetu państwa, środki własne województwa oraz środki pochodzące z innych źródeł finansowania. Planuje się, iż nakłady finansowe przeznaczone na realizację PSRT WP pochodzić będą z następujących źródeł:

a) zagraniczne środki publiczne:

- środki pochodzące z budżetu Unii Europejskiej w ramach Polityki Spójności i innych polityk Unii Europejskiej,
- środki pochodzące z unijnego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności dostępne w ramach Krajowego Planu Odbudowy,
- kredyty międzynarodowych instytucji finansowych,
- mechanizmy norweskie,
- inne środki pomocowe

Tabela 22. Źródła finansowania inwestycji transportowych z wykorzystaniem środków UE dostępnych w perspektywach finansowych na lata 2014-2020 i 2021-2027 (z uwzględnieniem środków w ramach KPO) wg założonych alokacji przewidzianych na zadania z dziedziny transportu.

PF na lata 2014-2020 Program	Alokacja (EUR)	PF na lata 2021-2027 Program	Alokacja (EUR)
RPO WP 2014-2020	406 382 648	Program Regionalny Fundusze Europejskie dla Podkarpacia 2021-2027	305 225 151*
POIiŚ	19 811 566 714	FENiKS	14 590 000 000
PO PW	1 246 562 812	FEPW	1 330 000 000
EWT 2014-2020	109 199 038	EWT 2021-2027	23 005 740,19**
Program Współpracy Transgranicznej Rzeczpospolita Polska – Republika Słowacka 2014-2020	55 800 000	Program Współpracy Transgranicznej Rzeczpospolita Polska – Republika Słowacka 2021-2027	23 005 740,19***
Program Współpracy Transgranicznej Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020	53 399 038	Program Współpracy Transgranicznej Polska-Białoruś-Ukraina 2021-2027	-
-	-	Krajowy Plan Odbudowy	7 682 000 000****
RAZEM	21 573 711 212	RAZEM	23 930 230 891

* - Łączna kwota środków dostępnych w ramach Priorytetu 3. *Mobilność miejska* oraz 4. *Mobilność i łączność* wg poziomu wskazanego w planowanym podziale alokacji.

** - Kwota środków pochodzących z EFRR dostępnych wyłącznie w ramach Programu Współpracy Transgranicznej Rzeczpospolita Polska – Republika Słowacka 2021-2027. Kwota dostępnych środków zostanie zaktualizowana i/lub uzupełniona w momencie pozyskania adekwatnych danych.

*** - Kwota środków pochodzących z EFRR dostępnych w ramach Priorytetu 2 bez środków przeznaczonych na pomoc techniczną.

**** - Przybliżona wartość ogólnokrajowej alokacji środków przeznaczonych na zadania transportowe. Kwota stanowi łączną wartość środków z mechanizmu grantowego i pożyczkowego (odpowiednio: 6,98 mld euro i 0,7 mld euro).

Porównując alokację środków potencjalnie dostępnych na realizację PSRT WP w ramach programów z funduszy europejskich polityki spójności perspektywy finansowej UE 2014-2020, która wynosiła 21 573 711 212 EUR, co stanowiło 99 558 362 501 PLN²⁵ oraz przeznaczoną na inwestycje transportowe ilość Funduszy Europejskich w ramach polityki spójności na lata 2021-2027 (wraz ze środkami KPO) w wysokości 23 930 230 891 EUR, będących równowartością 110 433 229 515,79 PLN, można stwierdzić, iż pula środków na lata 2021-27 jest wyższa o ok. 10% względem perspektywy poprzedniej.

b) krajowe środki publiczne:

- budżet województwa
- budżet jednostek samorządu terytorialnego
- budżet jednostek oraz form organizacyjno-prawnych sektora finansów publicznych (np. PKP PLK SA, GDDKiA)
- budżet państwa-
- państwowe fundusze celowe (np. Fundusz Kolejowy, Krajowy Fundusz Drogowy, Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg)
- Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych stanowiący bezzwrotne wsparcie pochodzące z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19,
- kredyty krajowych instytucji finansowych,
- inne dostępne instrumenty finansowe wsparcia publicznego.

Tabela 23. Szacunkowa ilość krajowych środków publicznych przeznaczonych na wydatki majątkowe inwestycyjne w sferze transportu umożliwiających finansowanie przedsięwzięć drogowych założonych w ramach PSRT WP²⁶.

Krajowe środki publiczne na inwestycje transportowe drogowe	Budżet na lata 2021-2030 (PLN)
Poziom krajowy*	10 997 000 000
Poziom wojewódzki*	854 940 000
Poziom lokalny**	18 312 000 000
RAZEM	30 163 940 000

* - Koszty rzeczywiste

** - Wydatki z budżetów powiatowych (razem - powiaty ziemskie i grodzkie) i gminnych łącznie.

Prognozowana ilość krajowych środków publicznych przewidzianych do wydatkowania na działania inwestycyjne w sferze transportu (dane dla dróg wszystkich kategorii) na szczeblu wojewódzkim, powiatowym, gminnym w latach 2021-2030 wyniesie łącznie 30 163 940 000 PLN.

c) inne źródła finansowania, m. in.:

- środki prywatne inwestorów m.in. w systemie partnerstwa prywatno-publicznego,
- środki uzyskiwane dzięki stopniowemu wdrażaniu zasad: „zanieczyszczający płaci” oraz „użytkownik płaci”,

²⁵ Przeliczeń dokonano na podstawie bieżącego kursu średniego walut obcych w złotych określonych w § 2 pkt 1 i 2 uchwały Nr 51/2002 Zarządu Narodowego Banku Polskiego z dnia 23 września 2002 r. w sprawie sposobu wyliczania i ogłaszania bieżących kursów walut obcych (Dz. Urz. NBP.2017.15 t.j.) - z dnia 31.12.2020 r.

²⁶ Uwagi metodologiczne do sposobu opracowania danych zamieszczonych w tabeli znajdują się w Aneksie.

- kredyty komercyjne i pożyczki.

Określenie przybliżonych kwot przeznaczonych do potencjalnego wykorzystania w perspektywie do 2030 r. w celu realizacji założeń Programu pochodzących ze źródeł innych niż zagraniczne i krajowe środki publiczne, nie jest możliwe.

Podstawą oszacowania wartości środków finansowych, potencjalnie dostępnych na realizację PSRT WP jest suma kwot alokacji przeznaczonych na inwestycje transportowe w ramach programów z funduszy europejskich polityki spójności oraz EWT w perspektywie finansowej 2021-2027, środków KPO przewidzianych na inwestycje transportowe oraz krajowych środków publicznych prognozowanych do wydatkowania na inwestycje transportowe drogowe do 2030 roku. Szacowana i uogólniona kwota to łącznie: 140 597 169 515,79 PLN²⁷.

Tabela 24. Zestawienie szacunkowych ilości krajowych środków publicznych przeznaczonych na wydatki majątkowe inwestycyjne oraz wydatki bieżące w sferze transportu (drogi wszystkich kategorii) na lata 2021 – 2030 w województwie podkarpackim²⁸.

Krajowe środki publiczne na inwestycje transportowe	Budżet na wydatki drogowe (w PLN) Majątkowe inwestycyjne	Budżet na wydatki drogowe (w PLN) Bieżące
Poziom krajowy*	9 197 000 000	1 800 000 000
Poziom wojewódzki*	307 640 000	547 300 000
Poziom lokalny**	12 310 000 000	6 002 000 000
RAZEM	21 814 640 000	8 349 300 000

* - Koszty rzeczywiste

** - Wydatki z budżetów powiatowych (razem - powiaty ziemskie i grodzkie) i gminnych łącznie.

Porównując prognozowane kwoty publicznych środków krajowych przewidzianych na wydatki inwestycyjne oraz te związane z utrzymaniem i eksploatacją należy stwierdzić, że wydatki bieżące stanowić będą do 2030 roku niemal 30 procent kosztów ponoszonych na rzecz infrastruktury drogowej w regionie.

²⁷ Uwaga! Wskazana kwota jest szacunkowa i stanowi jedynie sumę prognozowanych krajowych nakładów w drogowej części systemu transportowego województwa podkarpackiego do roku 2030 oraz ogólnej kwoty środków potencjalnie dostępnych na zadania transportowe w programach z funduszy europejskich w ramach unijnej polityki spójności na lata 2021-2027 oraz KPO.

²⁸ Uwagi metodologiczne do sposobu opracowania danych zamieszczonych w tabeli znajdują się w Aneksie.

Tabela 25. Zestawienie potencjalnych źródeł finansowania realizacji Celów Podstawowych PSRT WP w odniesieniu do wskazanych działań lub grup działań zamieszczonych w części kierunkowej Programu²⁹.

Cel PSRT	Działania	Umowa Partnerstwa programy centralne	Umowa Partnerstwa programy regionalne	KPO	Programy krajowe	Inne źródła
Cel podstawowy 1. (drogowy)	Inwestycje dotyczące dróg krajowych (w tym szybkiego ruchu)	TAK (Inwestycje na drogach krajowych; tylko drogi GDDKiA)	NIE	TAK (Pod warunkiem ujęcia inwestycji w ramach stosownego wykazu)	TAK <i>Program budowy 100 obwodnic na lata 2020 - 2030</i> (program wykorzystujący środki krajowe i UE) - pod warunkiem ujęcia inwestycji w stosownym wykazie	TAK Inne fundusze budżetu państwa (pod warunkiem ujęcia inwestycji w stosownym wykazie)
Cel podstawowy 1. (drogowy)	Budowa łączników DK z DW	TAK (Inwestycje na drogach krajowych; tylko drogi GDDKiA)	TAK (Drogi o kategorii niższej niż drogi krajowe)	TAK (Pod warunkiem ujęcia inwestycji w ramach stosownego wykazu)	NIE	TAK Inne fundusze budżetu państwa (pod warunkiem ujęcia inwestycji w stosownym wykazie)
Cel podstawowy 1. (drogowy)	Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i powiązanej z nimi infrastruktury	TAK (Wyłącznie realizacja dróg wojewódzkich z obszaru Polski Wschodniej w FEPW)	TAK (Drogi o kategorii niższej niż drogi krajowe)	NIE (Środki przeznaczone na inwestycje dot. dróg krajowych)	TAK <i>Program budowy 100 obwodnic na lata 2020 - 2030</i> (program wykorzystujący środki krajowe i UE) - pod warunkiem ujęcia inwestycji w stosownym wykazie <i>Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych</i> (wsparcie dla inwestycji JST; dofinansowanie pod warunkiem ujęcia zadania w stosownym wykazie)	TAK Inne fundusze budżetu państwa (pod warunkiem ujęcia inwestycji w stosownym wykazie)

²⁹ Tabela ma charakter orientacyjny i nie obejmuje przyporządkowania do Celów horyzontalnych ze względu zamieszczenie w obrębie niniejszego układu większości zadań ujętych we wspomnianych Celach. Zadania nie ujęte w niniejszej tabeli, a znajdujące się w Celach horyzontalnych dotyczą faktycznie równocześnie wszystkich Celów podstawowych i mają możliwość dofinansowania Funduszami Europejskimi zgodnie z założeniami Umowy Partnerstwa oraz zapisami w części kierunkowej PSRT WP. Przyporządkowanie środków UE na zadania ujęte w Celach horyzontalnych zgodnie z tabelą dotyczącą Linii demarkacyjnej zamieszczoną w niniejszym dokumencie. Dofinansowanie zadań zamieszczonych w Celach horyzontalnych, lecz nie wykazanych w tabeli w ramach Celów podstawowych, przy spełnieniu odpowiednich warunków jest możliwe także w ramach KPO.

Cel PSRT	Działania	Umowa Partnerstwa programy centralne	Umowa Partnerstwa programy regionalne	KPO	Programy krajowe	Inne źródła
Cel podstawowy 1. (drogowy)	Budowa i modernizacja mostów	TAK (Inwestycje na drogach krajowych; tylko drogi GDDKiA)	TAK (Drogi o kategorii niższej niż drogi krajowe)	TAK (Pod warunkiem ujęcia inwestycji w ramach stosownego wykazu)	TAK <i>Program Mosty dla regionów tzw. Mosty +</i> (inwestycje mostowe wskazane w wykazie) <i>Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych</i> (wsparcie dla inwestycji JST; dofinansowanie pod warunkiem ujęcia zadania w stosownym wykazie)	TAK Inne fundusze budżetu państwa (pod warunkiem ujęcia inwestycji w stosownym wykazie)
Cel podstawowy 1. (drogowy)	Budowa obwodnic	TAK (Inwestycje na drogach krajowych; tylko drogi GDDKiA)	TAK (Drogi o kategorii niższej niż drogi krajowe)	TAK (Pod warunkiem ujęcia inwestycji w ramach stosownego wykazu)	TAK <i>Program budowy 100 obwodnic na lata 2020 - 2030</i> (program wykorzystujący środki krajowe i UE) - pod warunkiem ujęcia inwestycji w stosownym wykazie <i>Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych</i> (wsparcie dla inwestycji JST; dofinansowanie pod warunkiem ujęcia zadania w stosownym wykazie)	TAK, FE pochodzące z Perspektywy Finansowej 2014-2020 (inwestycje w toku)
Cel podstawowy 1. (drogowy)	Budowa dróg o statusie specjalnym i strategicznym o innej randze niż DK i DW (w tym budowa dróg poprzecznych łączących przejścia graniczne w celu zarządzania ruchem granicznym)	NIE	TAK (Drogi o kategorii niższej niż drogi krajowe)	NIE	NIE	TAK Inne fundusze budżetu państwa (pod warunkiem ujęcia inwestycji w stosownym wykazie) lub Fundusze Europejskie dostępne w ramach EWT
Cel podstawowy 1. (kolejowy)	Budowa, przebudowa, modernizacja, rozbudowa oraz	TAK (Infrastruktura kolejowa o charakterze	TAK (Infrastruktura kolejowa zarządzana przez samorząd	TAK (Pod warunkiem ujęcia inwestycji	TAK Krajowy Plan Kolejowy (uwzględniał środki UE	TAK FE pochodzące z Perspektywy

Cel PSRT	Działania	Umowa Partnerstwa programu centralne	Umowa Partnerstwa programu regionalne	KPO	Programy krajowe	Inne źródła
	rewitalizacja linii kolejowych w tym budowa i inwestycje dotyczące łączników pomiędzy liniami. Dotyczy infrastruktury kolejowej o znaczeniu ponadregionalnym oraz transgranicznym	ponadregionalnym; Tabor kolejowy do przewozów o charakterze ponadregionalnym)	terytorialny lub podległy mu jednostki; Budowa / rozbudowa bazy utrzymaniowo – naprawczej taboru kolejowego Tabor kolejowy do przewozów o charakterze regionalnym)	w ramach stosownego wykazu, przy czym w ramach KPO nie będą wdrażane projekty transgraniczne)	kończącej się perspektywy 2014-2020); <i>Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 r.</i> (pod warunkiem ujęcia inwestycji w ramach stosownego wykazu)	Finansowej 14-2020 (inwestycje w toku); Inne fundusze budżetu państwa (pod warunkiem ujęcia inwestycji w stosownym wykazie)
Cel podstawowy 1. (kolejowy)	Poprawa infrastruktury dla ruchu towarowego ponadregionalnego oraz inwestycje związane z terminalami intermodalnymi	TAK (Infrastruktura kolejowa o charakterze ponadregionalnym; Tabor kolejowy do przewozów o charakterze ponadregionalnym)	NIE	TAK (Pod warunkiem ujęcia inwestycji w ramach stosownego wykazu)	TAK Krajowy Plan Kolejowy (Uwaga! KPK uwzględnił środki UE z Perspektywy 2014-2020); <i>Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 r.</i> (pod warunkiem ujęcia inwestycji w ramach stosownego wykazu)	TAK, FE pochodzące z Perspektywy Finansowej 2014-2020 (inwestycje w toku)
Cel podstawowy 1. (kolejowy)	Przebudowa oraz budowa nowych obiektów dworcowych oraz przystanków (wraz z przygotowaniem infrastruktury typu P&R, B&R oraz K&R).	TAK (projekty PKP)	TAK (projekty samorządów)	NIE	TAK Krajowy Plan Kolejowy (Uwaga! KPK uwzględnił środki UE z Perspektywy 2014-2020).	TAK, FE pochodzące z Perspektywy Finansowej 2014-2020 (inwestycje w toku)
Cel podstawowy 1. (lotniczy)	Grupa projektów polegających na: – budowie terminala CARGO z infrastrukturą towarzyszącą i wyposażeniem oraz na opracowaniu dokumentacji projektowej; – inwestycjach w ochronę obwodową;	TAK (M.in. pod warunkiem wpisywania się w następujące warunki: – ujęcie w TEN-T, – bezpieczeństwo w portach lotniczych, – zarządzanie przestrzenią lotniczą - ochrona środowiska w portach lotniczych, Transport	NIE (TAK - pod warunkiem wystąpienia możliwości finansowania podobnych inwestycji w ramach programów regionalnych, czy też spełnienia przez zgłaszane inwestycje innych kryteriów pozwalających na	NIE	NIE	NIE

Cel PSRT	Działania	Umowa Partnerstwa programy centralne	Umowa Partnerstwa programy regionalne	KPO	Programy krajowe	Inne źródła
	<ul style="list-style-type: none"> – rozbudowie i przebudowie zbiorników na paliwo lotnicze i sporządzeniu niezbędnej dokumentacji projektowej; – rozbudowie terminala pasażerskiego opracowaniu dokumentacji projektowej; – budowie drogi kołowania, rozbudowie drogi kołowania – oraz inwestycjach zw. z drogą szybkiego zjazdu; – przebudowie drogi startowej. 	intermodalny w TEN-T	finansowanie tego rodzaju przedsięwzięć z regionalnej puli FE)			
Cel podstawowy 1. (lotniczy)	<p>Inwestycje dotyczące infrastruktury lotniskowej i wspomagającej lotnisko:</p> <ul style="list-style-type: none"> – związane z parkingiem dla samochodów osobowych i towarzyszącą infrastrukturą z uwzględnieniem lokalizacji linii kolejowej oraz peronu przy terminalu pasażerskim; 	<p>TAK (M.in. pod warunkiem wpisywania się w następujące warunki:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ujęcie w TEN-T, – bezpieczeństwo w portach lotniczych, – zarządzanie przestrzenią lotniczą - ochrona środowiska w portach lotniczych, Transport intermodalny w TEN-T 	<p>NIE (TAK - pod warunkiem wystąpienia możliwości finansowania podobnych inwestycji w ramach programów regionalnych, czy też spełnienia przez zgłaszane inwestycje innych kryteriów pozwalających na finansowanie tego rodzaju przedsięwzięć z regionalnej puli FE)</p>	<p>TAK (M.in. pod warunkiem spełnienia oczekiwań programowych i ujęcia inwestycji w ramach stosownego wykazu)</p>	NIE	<p>TAK M.in. pozostałe krajowe środki publiczne; (przy spełnieniu wymogu zamieszczenia na liście planowych inwestycji oraz przypisania pochodzenia środków)</p>

Cel PSRT	Działania	Umowa Partnerstwa programy centralne	Umowa Partnerstwa programy regionalne	KPO	Programy krajowe	Inne źródła
	– budowie kolektora wód deszczowych łączącego teren lotniska z rzeką Wisłok.					
Cel podstawowy 1. (alternatywny)	Budowa i rozbudowa ponadregionalnych tras rowerowych oraz budowa i rozbudowa tras podkarpackich odgałęzień tras o przebiegu ponadregionalnym oraz tras rowerowych połączonych z infrastrukturą do uprawiania turystyki wodnej	TAK Na zasadach takich, jak inwestycje na drogach krajowych administrowanych przez GDDKiA oraz realizacja dróg wojewódzkich z obszaru Polski Wschodniej w FEPW*	TAK przy drogach o kategorii niższej niż drogi krajowe i dróg wojewódzkich realizowanych na obszarze Polski Wschodniej w FEPW*	TAK (Pod warunkiem ujęcia inwestycji w ramach stosownego wykazu)	NIE	NIE
Cel podstawowy 2. (drogowy) Transportowa spójność wewnętrzna	Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i powiązanej z nimi infrastruktury	TAK (Wyłącznie realizacja dróg wojewódzkich z obszaru Polski Wschodniej w FEPW)	TAK (Drogi o kategorii niższej niż drogi krajowe, w tym wojewódzkie)	NIE (Środki przeznaczone na inwestycje dot. dróg krajowych)	TAK <i>Program Mosty dla regionów tzw. Mosty +</i> (inwestycje mostowe wskazane w wykazie); Program budowy 100 obwodnic na lata 2020 - 2030 (program wykorzystujący środki krajowe i UE)	TAK M.in. pozostałe krajowe środki publiczne; (przy spełnieniu wymogu zamieszczenia na liście planowych inwestycji oraz przypisania pochodzenia środków)
Cel podstawowy 2. (drogowy) Transportowa spójność wewnętrzna	Budowa mostów i inwestycje związane z mostami	TAK (Wyłącznie realizacja dróg wojewódzkich z obszaru Polski Wschodniej w FEPW)	TAK (Drogi o kategorii niższej niż drogi krajowe w tym wojewódzkie)	TAK (pod warunkiem ujęcia inwestycji w ramach stosownego wykazu – zadania dotyczące dróg krajowych)	TAK <i>Program Mosty dla regionów tzw. Mosty +</i> (inwestycje mostowe wskazane w wykazie).	NIE
Cel podstawowy 2. (drogowy)	Budowa obwodnic	TAK (Wyłącznie realizacja dróg wojewódzkich z	TAK (Drogi o kategorii	TAK (pod warunkiem ujęcia inwestycji	TAK Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg (zadania	NIE

Cel PSRT	Działania	Umowa Partnerstwa programu centralne	Umowa Partnerstwa programu regionalne	KPO	Programy krajowe	Inne źródła
Transportowa spójność wewnętrzna		obszaru Polski Wschodniej w FEPW)	niższej niż drogi krajowe)	w ramach stosownego wykazu - zadania dotyczące dróg krajowych)	obwodnicowe wskazane w wykazie); <i>Program budowy 100 obwodnic na lata 2020 - 2030</i> (program wykorzystujący środki krajowe i UE) - inwestycje mostowe wskazane w stosownym wykazie); Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych (także działający w ramach RFIL Fundusz Przeciwdziałania COVID-19 dla jednostek samorządu terytorialnego)	
Cel podstawowy 2. (drogowy) Transportowa spójność wewnętrzna	Budowa węzła Ostrów łączącego A4 z DW986	NIE	NIE	NIE	TAK Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych	NIE
Cel podstawowy 2. (kolejowy)	Budowa, przebudowa, modernizacja, rozbudowa oraz rewitalizacja linii kolejowych w tym budowa i inne inwestycje dotyczące łączników pomiędzy liniami oraz mijankami - dotyczy infrastruktury kolejowej o znaczeniu regionalnym.	NIE (TAK, ale przy założeniu, że infrastruktura oprócz regionalnego ma charakter również ponadregionalny)	TAK Infrastruktura kolejowa zarządzana przez samorząd terytorialny lub podległe mu jednostki Budowa /rozbudowa bazy utrzymaniowo – naprawczej taboru kolejowego Tabor kolejowy do przewozów o charakterze regionalnym	TAK (pod warunkiem ujęcia inwestycji w ramach stosownego wykazu)	TAK <i>Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 r.</i> (pod warunkiem ujęcia inwestycji w ramach stosownego wykazu)	TAK M.in. pozostałe krajowe środki publiczne; (przy spełnieniu wymogu zamieszczenia na liście planowych inwestycji oraz przypisania pochodzenia środków); możliwe środki EWT (przy spełnieniu wymogów zamieszczenia na liście planowych inwestycji oraz wpisywanie się w katalog warunków programowych)
Cel podstawowy 2. (kolejowy)	Przebudowa oraz budowa nowych obiektów dworcowych oraz przystanków (wraz	TAK (projekty PKP)	TAK (Projekty samorządów)	NIE	TAK <i>Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej –</i>	TAK M.in. pozostałe krajowe środki publiczne; (przy spełnieniu wymogu

Cel PSRT	Działania	Umowa Partnerstwa programy centralne	Umowa Partnerstwa programy regionalne	KPO	Programy krajowe	Inne źródła
	z przygotowaniem infrastruktury typu P&R, B&R oraz K&R).				<i>Kolej+ do 2028 r.</i> (pod warunkiem ujęcia inwestycji w ramach stosownego wykazu) oraz Program budowy 200 przystanków kolejowych	zamieszczenia na liście planowych inwestycji oraz przypisania pochodzenia środków);możliwe środki EWT (przy spełnieniu wymogów zamieszczenia na liście planowych inwestycji oraz wpisywanie się w katalog warunków programowych)
Cel podstawowy 2. (lotniczy)	Zadania związane z realizacją „sieci awioturystycznej” w regionie	NIE	TAK W przypadku inwestycji dotyczących lotnisk poza TEN-T oraz wpisywania się w problematykę bezpieczeństwa i ochrony środowiska w portach lotniczych	NIE	NIE	NIE
Cel podstawowy 2. (alternatywny)	Inwestycje w infrastrukturę związaną z turystyką wodną	NIE	TAK Inwestycje, w tym punktowe w porty/przystanie o charakterze gospodarczym i turystycznym	TAK (pod warunkiem ujęcia inwestycji w ramach stosownego wykazu i spełnienia wymogów programowych)	NIE	TAK M.in. pozostałe krajowe środki publiczne; (przy spełnieniu wymogu zamieszczenia na liście planowych inwestycji oraz przypisania pochodzenia środków)
Cel podstawowy 2. (alternatywny)	Budowa ścieżek i szlaków rowerowych	TAK (przy infrastrukturze MOF, obowiązuje demarkacja wskazana w Linii demarkacyjnej Programy krajowe vs regionalne) oraz środki w ramach FEPW*	TAK (przy infrastrukturze MOF, obowiązuje demarkacja wskazana w Linii demarkacyjnej: Programy krajowe vs regionalne).	TAK (pod warunkiem ujęcia inwestycji w ramach stosownego wykazu i spełnienia wymogów programowych)	NIE	TAK M.in. pozostałe krajowe środki publiczne; (przy spełnieniu wymogu zamieszczenia na liście planowych inwestycji oraz przypisania pochodzenia środków)

Cel PSRT	Działania	Umowa Partnerstwa programu centralne	Umowa Partnerstwa programu regionalne	KPO	Programy krajowe	Inne źródła
Cel podstawowy 2. (alternatywny)	Inwestycje w infrastrukturę szlaków pieszo-rowerowych	TAK (przy infrastrukturze MOF, obowiązuje demarkacja wskazana w <i>Linii demarkacyjnej</i> Programy krajowe vs regionalne) oraz środki w ramach FEPW*	TAK (przy infrastrukturze MOF, obowiązuje demarkacja wskazana w <i>Linii demarkacyjnej</i> Programy krajowe vs regionalne).	TAK (pod warunkiem ujęcia inwestycji w ramach stosownego wykazu i spełnienia wymogów programowych)	NIE	TAK M.in. pozostałe krajowe środki publiczne; (przy spełnieniu wymogu zamieszczenia na liście planowych inwestycji oraz przypisania pochodzenia środków)
Cel podstawowy 2. (alternatywny)	Inwestycje dotyczące bezzałogowych statków powietrznych (mobilność bezzałogowa)	TAK Projekty systemowe (Dotyczy działań polegających m.in. na wspieraniu realizacji inwestycji transportowych obejmujących również kanały technologiczne i infrastrukturę teletechniczną (- rozwój społeczeństwa informacyjnego wraz z e-usługami oraz transmisją danych).	TAK Działania o charakterze regionalnym lub lokalnym (Dotyczy działań polegających m.in. na wspieraniu realizacji inwestycji transportowych obejmujących również kanały technologiczne i infrastrukturę teletechniczną (- rozwój społeczeństwa informacyjnego wraz z e-usługami oraz transmisją danych).	TAK (pod warunkiem ujęcia inwestycji w ramach stosownego wykazu i spełnienia wymogów programowych)	NIE	TAK M.in. pozostałe krajowe środki publiczne; (przy spełnieniu wymogu zamieszczenia na liście planowych inwestycji oraz przypisania pochodzenia środków)
Cel podstawowy 3. (drogowy)	Inwestycje drogowe na rzecz ROF oraz MOF-ów wynikające z realizacji Celu Podstawowego 3.	Uwaga! Finansowanie inwestycji drogowych o analogicznym charakterze jak wskazane powyżej zgodnie z zasadami przyjętymi i określonymi przy Celach 1. i 2. ponadto działania wskazane jako możliwe do dofinansowania w ramach OF z FE wskazanych w UP	Uwaga! Finansowanie inwestycji drogowych o analogicznym charakterze jak wskazane powyżej zgodnie z zasadami przyjętymi i określonymi przy Celach 1. i 2. ponadto działania wskazane jako możliwe do dofinansowania w ramach OF z FE wskazanych w UP	Uwaga! Finansowanie inwestycji drogowych o analogicznym charakterze jak wskazane powyżej zgodnie z zasadami przyjętymi i określonymi przy Celach 1. i 2.	TAK W ramach tego celu wskazano zadanie polegające na likwidacji szkód powodziowych na wskazanych drogach wojewódzkich oraz obiektach mostowych i kładkach ze środków Funduszu Przeciwdziałania COVID-19 dla jednostek samorządu terytorialnego Finansowanie inwestycji drogowych o analogicznym	Uwaga! Finansowanie inwestycji drogowych o analogicznym charakterze jak wskazane powyżej zgodnie z zasadami przyjętymi i określonymi przy Celach 1. i 2.

Cel PSRT	Działania	Umowa Partnerstwa programu centralne	Umowa Partnerstwa programu regionalne	KPO	Programy krajowe	Inne źródła
		(zgodnie z Linią demarkacyjną).	(zgodnie z Linią demarkacyjną).		charakterze jak wskazane w Celach powyżej zgodnie z zasadami przyjętymi i określonymi przy Celach 1. i 2.	
Cel podstawowy 3. (kolejowy)	Inwestycje kolejowe na rzecz ROF oraz MOF-ów wynikające z realizacji Celu Podstawowego 3.	Uwaga! Finansowanie inwestycji kolejowych o analogicznym charakterze jak wskazane powyżej zgodnie z zasadami przyjętymi i określonymi przy Celach 1. i 2. ponadto działania wskazane jako możliwe do dofinansowania w ramach OF z FE wskazanych w UP (zgodnie z Linią demarkacyjną).	Uwaga! Finansowanie inwestycji o analogicznym charakterze jak wskazane powyżej zgodnie z zasadami przyjętymi i określonymi przy Celach 1. i 2. ponadto działania wskazane jako możliwe do dofinansowania w ramach OF z FE wskazanych w UP (zgodnie z Linią demarkacyjną).	Uwaga! Finansowanie inwestycji o analogicznym charakterze jak wskazane powyżej zgodnie z zasadami przyjętymi i określonymi przy Celach 1. i 2.	Uwaga! Finansowanie inwestycji o analogicznym charakterze jak wskazane powyżej zgodnie z zasadami przyjętymi i określonymi przy Celach 1. i 2.	Uwaga! Finansowanie inwestycji o analogicznym charakterze jak wskazane powyżej zgodnie z zasadami przyjętymi i określonymi przy Celach 1. i 2. Uwaga! Wskazane zadania dotyczące PKA oraz Stacji Rzeszów Główny są w trakcie ukończenia lub zaawansowanej realizacji (KPK/Fundusze perspektywy 2014-2020)
Cel podstawowy 3. (lotniczy)	Brak działań	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
Cel podstawowy 3. (alternatywny)	Inwestycje dotyczące transportu alternatywnego na rzecz ROF oraz MOF-ów wynikające z realizacji Celu Podstawowego 3	Uwaga! UP przewiduje, że dofinansowanie otrzymać mogą projekty infrastrukturalne i taborowe na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej (transport miejski) – tu projekty dużej skali i wartości, realizowane na obszarach ZIT miast wojewódzkich, uzgodnione w	Uwaga! UP przewiduje, że dofinansowanie otrzymać mogą projekty infrastrukturalne i taborowe na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej (transport miejski) – tu pozostałe działania nie dotowane z programów centralnych.	Brak wskazanych inwestycji	Brak wskazanych inwestycji	Brak wskazanych inwestycji

Cel PSRT	Działania	Umowa Partnerstwa programy centralne	Umowa Partnerstwa programy regionalne	KPO	Programy krajowe	Inne źródła
		kontrakcie programowym. Ponadto w ramach interwencji ponadregionalnej: projekty kompleksowe, realizowane w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i ich obszarach funkcjonalnych oraz subregionalnych ośrodkach wzrostu, powyżej 50 tys. mieszkańców				

* - Drogi i pasy rowerowe również będą mogły stanowić element wspieranej w ramach Celu Polityki 3 infrastruktury transportowej, uzupełniać braki w infrastrukturze dla niezmotoryzowanych wzdłuż dróg lub stanowić element integrujący różne rodzaje/formy transportu. Przy czym wsparcie w ramach CP3 dotyczyć będzie wyłącznie projektów wynikających z planów transportowych o horyzoncie czasowym do roku 2030, odpowiadających za kierunek rozwoju transportu na szczeblu krajowym/regionalnym.

Należy dodać, że sposób rozdysponowywania Funduszy Europejskich przeznaczonych na inwestycje transportowe określa Umowa Partnerstwa oraz stanowiąca jej uszczegółowienie *Linia demarkacyjna*. Linia ustanawia podział interwencji i zasad wdrażania krajowych i regionalnych funduszy europejskich w perspektywie finansowej na lata 2021-2027.

Wsparciu przez UE inwestycji z dziedziny transportu poświęcony jest przede wszystkim Cel Polityki 3 (CP3) pn. *Lepiej połączona Europa*, jednak pewną grupę przedsięwzięć w sferze transportu przewiduje się jako elementy osiągnięcia Celu Polityki 2 (CP2): *Bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetyki, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, przystosowania się do zmiany klimatu oraz zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem*.

Powiązanie działań transportowych także z CP2, jest podyktowane coraz szerszą uwagą poświęcaną oddziaływaniu planowanych inwestycji transportowych na stan środowiska naturalnego.

Ponadto, warto nadmienić, że w zapisach dotyczących możliwości dofinansowania projektów służących osiągnięciu Celu Polityki 4 (CP4): *Europa o silniejszym wymiarze społecznym przez wdrażanie europejskiego filaru praw socjalnych* zostały także ujęte elementy związane ze sferą transportu (kontekst wykluczenia). Mając na względzie ściśle powiązanie działań wskazanych w CP4 z zadaniami ujętymi w ramach CP2 i CP3, w PSRT WP skupiono się dodatkowo na działaniach ujętych m.in. w ramach wytyczonego *Celu horyzontalnego Transport Publiczny* - realizując tym samym odniesienie CP4 do dziedziny transportu i jednocześnie mieszcząc się tematycznie w CP2 oraz CP3.

Tabela 26. Kategorie inwestycji transportowych założonych w PSRT WP, uprawnionych do dofinansowania z krajowych i regionalnych programów finansowanych z funduszy europejskich, dostępnych w ramach Polityki Spójności w perspektywie finansowej UE na lata 2021 – 2027 (- wg Linii demarkacyjnej)³⁰.

CP i CS*	Rodzaj projektu	Poziom wsparcia krajowy	Poziom wsparcia regionalny	Program	Kategorie działań kierunkowych określonych w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego PSRT WP
CP 2, viii	Projekty infrastrukturalne i taborowe na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej (transport miejski)	Projekty dużej skali i wartości, realizowane na obszarach ZIT miast wojewódzkich, uzgodnione w kontrakcie programowym. Ponadto w ramach interwencji ponadregionalnej: projekty kompleksowe, realizowane w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i ich obszarach funkcjonalnych oraz subregionalnych ośrodkach wzrostu, powyżej 50 tys. mieszkańców	Pozostałe działania	FENIKS/ FEPW 2021-2027	Działania w ROF oraz wybranych MOF (osiąganie założeń Celu podstawowego 3 oraz Celów horyzontalnych: Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych i Transport publiczny)
CP 2, viii	Projekty infrastrukturalne i taborowe na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej (transport miejski)	Projekty dużej skali i wartości, realizowane na obszarach ZIT miast wojewódzkich, uzgodnione w kontrakcie programowym. Ponadto w ramach interwencji ponadregionalnej: projekty kompleksowe, realizowane w miastach średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i ich obszarach funkcjonalnych oraz subregionalnych ośrodkach wzrostu, powyżej 50 tys. mieszkańców	Pozostałe działania	FEP 2021-2027	Działania w ROF oraz MOF nie kwalifikujące się do wsparcia FE na poziomie krajowym (osiąganie założeń obecnych w ramach Celu podstawowego 3 oraz Celów horyzontalnych: Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych i Transport publiczny)

³⁰ W Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej z dn. 30.06.2021 r. opublikowano Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności. We wspomnianym dokumencie m.in. Cele szczegółowe są opatrzone inną numeracją oraz nieco innym nazewnictwem, niż te zawarte w *Linii demarkacyjnej* (m.in. ze względu na przeniesienie z CP 3 dotychczasowego CS i pn. *Udoskonalanie sieci połączeń cyfrowych*). W związku z powyższym, numerację celów w niniejszej tabeli (kolumna I, tj. CP i CS) dostosowano do zamieszczonej w ww. akcie prawnym UE. Natomiast rewizja i ewentualna modyfikacja niniejszej tabeli nastąpi po aktualizacji dokumentu pn. *Linia demarkacyjna. Podział interwencji i zasad wdrażania programów krajowych i regionalnych w perspektywie finansowej na lata 2021-2027*.

CP i CS*	Rodzaj projektu	Poziom wsparcia krajowy	Poziom wsparcia regionalny	Program	Kategorie działań kierunkowych określonych w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego PSRT WP
CP 3, i	Inwestycje w zakresie transportu drogowego w TEN-T	Inwestycje na drogach krajowych (tylko drogi GDDKiA)	Brak wsparcia	FENIKS/ FEPW 2021-2027	Prace budowlane dotyczące dróg ekspresowych (osiąganie założeń obecnych w ramach Celu podstawowego 1)
CP 3, i	Transport kolejowy w TEN-T – infrastruktura liniowa i tabor	Infrastruktura kolejowa o charakterze ponadregionalnym Tabor kolejowy do przewozów o charakterze ponadregionalnym w sieci TEN-T	Infrastruktura kolejowa – brak wsparcia Tabor kolejowy do przewozów o charakterze regionalnym	FENIKS/ FEPW 2021-2027	Prace dotyczące linii kolejowych na styku województw o charakterze ponad regionalnym w tym dokończenie Wschodniej Magistrali Kolejowej (FEPW) Zakup taboru kolejowego do przewozów o charakterze ponadregionalnym (osiąganie założeń obecnych w ramach celu podstawowego 1 i 2)
CP 3, i	Transport kolejowy w TEN-T – infrastruktura liniowa i tabor	Infrastruktura kolejowa o charakterze ponadregionalnym Tabor kolejowy do przewozów o charakterze ponadregionalnym w sieci TEN-T	Infrastruktura kolejowa – brak wsparcia Tabor kolejowy do przewozów o charakterze regionalnym	FEP 2021-2027	Zakup taboru dla realizacji przewozów regionalnych (szynobusy itp.) (Osiąganie założeń obecnych w ramach celu podstawowego 2 i 3)
CP 3, i	Transport intermodalny w TEN-T	Wsparcie na poziomie krajowym	Brak wsparcia	FENIKS 2021-2027	Inwestycje w infrastrukturę wspierającą i umożliwiającą intermodalność w transporcie powiązaną z siecią TEN-T (Osiąganie założeń obecnych w ramach Celu podstawowego 1 oraz Celu horyzontalnego: Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych)
CP 3, i	Transport lotniczy w TEN-T: - bezpieczeństwo w portach lotniczych, - zarządzanie przestrzenią lotniczą - ochrona środowiska w portach lotniczych,	Wsparcie na poziomie krajowym	Brak wsparcia	FENIKS/ FEPW 2021-2027	Inwestycje na lotnisku Rzeszów-Jasionka w zakresie bezpieczeństwa, zarządzania przestrzenią oraz ochrony środowiska (osiąganie założeń Celu podstawowego 1 oraz Celów horyzontalnych: Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne i Poprawa bezpieczeństwa w transporcie)

CP i CS*	Rodzaj projektu	Poziom wsparcia krajowy	Poziom wsparcia regionalny	Program	Kategorie działań kierunkowych określonych w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego PSRT WP
CP 3, ii	Transport drogowy poza TEN-T	Inwestycje na drogach krajowych (tylko drogi GDDKiA) (Realizacja dróg wojewódzkich z obszaru Polski Wschodniej w FEPW)	Drogi o kategorii niższej niż drogi krajowe	FENIKS/ FEPW 2021-2027	Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej (Osiąganie założeń obecnych w ramach Celu podstawowego 2) także inwestycje w zakresie ponadlokalnych szlaków rowerowych**
CP 3, ii	Transport drogowy poza TEN-T	Inwestycje na drogach krajowych (tylko drogi GDDKiA) (Realizacja dróg wojewódzkich z obszaru Polski Wschodniej w FEPW)	Drogi o kategorii niższej niż drogi krajowe	FEP 2021-2027	Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej, Inwestycje drogowe związane ROF-em i MOF-ami (Osiąganie założeń obecnych w ramach Celów podstawowych 2 i 3)
CP 3, ii	Transport kolejowy poza TEN-T	Infrastruktura kolejowa o charakterze ponadregionalnym; Tabor kolejowy do przewozów o charakterze ponadregionalnym	Infrastruktura kolejowa zarządzana przez samorząd terytorialny lub podległe mu jednostki Budowa / rozbudowa bazy utrzymaniowo – naprawczej taboru kolejowego Tabor kolejowy do przewozów o charakterze regionalnym	FENIKS/ FEPW 2021-2027	Inwestycje dotyczące linii kolejowych o charakterze ponadregionalnym, Inwestycje w tabor kolejowy do przewozów o charakterze ponadregionalnym (Osiąganie założeń obecnych w ramach Celów podstawowych 1 i 2)
CP 3, ii	Transport kolejowy poza TEN-T	Infrastruktura kolejowa o charakterze ponadregionalnym; Tabor kolejowy do przewozów o charakterze ponadregionalnym	Infrastruktura kolejowa zarządzana przez samorząd terytorialny lub podległe mu jednostki Budowa / rozbudowa bazy utrzymaniowo – naprawczej taboru kolejowego Tabor kolejowy do przewozów o charakterze regionalnym	FEP 2021-2027	Inwestycje w infrastrukturę kolejową taką jak: linie, bazy utrzymaniowo-naprawcze, czy tabor do przewozów o charakterze regionalnym. (Osiąganie założeń obecnych w ramach Celów podstawowych 2 i 3)
CP 3, ii	Transport lotniczy poza TEN-T	Brak wsparcia	Lotniska poza TEN-T, - bezpieczeństwo i ochrona środowiska w portach lotniczych	FEP 2021-2027	Inwestycje w zakresie bezpieczeństwa oraz ochrony środowiska dotyczące lotnisk lokalnych (osiąganie założeń obecnych w ramach Celu podstawowego 2 oraz Celów horyzontalnych: Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora

CP i CS*	Rodzaj projektu	Poziom wsparcia krajowy	Poziom wsparcia regionalny	Program	Kategorie działań kierunkowych określonych w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego PSRT WP
					transportu na klimat oraz na regionalne środowisko naturalne i Poprawa bezpieczeństwa w transporcie)
CP 3, ii	Transport śródlądowy poza TEN-T	Brak wsparcia	Inwestycje, w tym punktowe w porty/przystanie o charakterze gospodarczym i turystycznym	FEP 2021-2027	Inwestycje w infrastrukturę wspierającą i umożliwiającą intermodalność w transporcie oraz wykorzystywaną na rzecz działalności gospodarczej i turystycznej (osiąganie założeń obecnych w ramach Celu podstawowego 1 i 2 oraz Celu horyzontalnego: Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych)
CP 3, ii	Transport intermodalny poza TENT	Wsparcie wyłącznie na poziomie krajowym	Brak wsparcia	FENIKS 2021-2027	Inwestycje w infrastrukturę wspierającą i umożliwiającą intermodalność w transporcie (osiąganie założeń obecnych w ramach Celu podstawowego 1 oraz 3, a także Celu horyzontalnego: Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych)
CP 3, ii	Rozwój pasażerskiego transportu zbiorowego i jego infrastruktury oraz unowocześnienie taboru w celu powiązania obszarów peryferyjnych z lokalnymi/regionalnymi centrami wzrostu (drogowe przewozy subregionalne)	Brak wsparcia	Wsparcie na poziomie regionalnym	FEP 2021-2027	Działania inwestycyjne związane z rozwojem transportu zbiorowego. Przedsięwzięcia infrastrukturalne i nakierowane ulepszenie taboru – dla powiązania obszarów peryferyjnych z biegunami wzrostu. (Osiąganie założeń obecnych w ramach Celów podstawowych: 2 i 3 oraz Celu horyzontalnego: Transport publiczny)
CP 3, ii	Działania na rzecz taryfowej integracji transportu zbiorowego (systemy typu „wspólny bilet”)	Działania z poziomu krajowego uzgodnione w kontrakcie programowym	Działania realizowane z poziomu regionalnego lub lokalnego	FENIKS 2021-2027	Wprowadzenie zintegrowanego systemu transportu publicznego uwzględniającego działania wielu przewoźników polegające na opracowaniu wspólnego biletu. (Osiąganie założeń Celów horyzontalnych: Wzmocnienie

CP i CS*	Rodzaj projektu	Poziom wsparcia krajowy	Poziom wsparcia regionalny	Program	Kategorie działań kierunkowych określonych w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego PSRT WP
					rozwiązań multimodalnych i Transport publiczny).
CP 3, ii	Działania na rzecz taryfowej integracji transportu zbiorowego (systemy typu „wspólny bilet”)	Działania z poziomu krajowego uzgodnione w kontrakcie programowym	Działania realizowane z poziomu regionalnego lub lokalnego	FEP 2021-2027	Wprowadzenie zintegrowanego systemu transportu publicznego uwzględniającego działania wielu przewoźników polegające na opracowaniu wspólnego biletu.(Osiąganie założeń obecnych w ramach Celów horyzontalnych: Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych i Transport publiczny).
CP 3, ii	Integracja różnych form transportu ze szczególnym uwzględnieniem budowy i rozbudowy węzłów przesiadkowych, w tym wiążących komunikację lokalną z siecią pasażerskiego transportu szynowego, a także tworzenia i rozbudowy parkingów, systemów tras rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych.	W przypadku inwestycji na terenach MOF i wskazanych w Planach działań ZIT, obowiązuje demarkacja właściwa dla opisanej w CP2 (promowanie zrównoważonej mobilności miejskiej). W przypadku inwestycji, będących elementem projektów budowy lub modernizacji dworców kolejowych, obowiązuje demarkacja właściwa dla dworców kolejowych.	W przypadku inwestycji na terenach MOF i wskazanych w Planach działań ZIT, obowiązuje demarkacja właściwa dla opisanej w CP2 (promowanie zrównoważonej mobilności miejskiej). W przypadku inwestycji, będących elementem projektów budowy lub modernizacji dworców kolejowych, obowiązuje demarkacja właściwa dla dworców kolejowych.	FENIKS/ FEPW 2021-2027	FENIKS/ FEPW
CP 3, ii	Integracja różnych form transportu ze szczególnym uwzględnieniem budowy i rozbudowy węzłów przesiadkowych, w tym wiążących komunikację lokalną z siecią pasażerskiego transportu szynowego, a także tworzenia i rozbudowy parkingów, systemów tras rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych.	W przypadku inwestycji na terenach MOF i wskazanych w Planach działań ZIT, obowiązuje demarkacja właściwa dla opisanej w CP2 (promowanie zrównoważonej mobilności miejskiej). W przypadku inwestycji, będących elementem projektów budowy lub modernizacji dworców kolejowych, obowiązuje demarkacja właściwa dla dworców kolejowych.	W przypadku inwestycji na terenach MOF i wskazanych w Planach działań ZIT, obowiązuje demarkacja właściwa dla opisanej w CP2 (promowanie zrównoważonej mobilności miejskiej). W przypadku inwestycji, będących elementem projektów budowy lub modernizacji dworców kolejowych, obowiązuje demarkacja właściwa dla dworców kolejowych.	FEP 2021-2027	FEP 2021-2027

CP i CS*	Rodzaj projektu	Poziom wsparcia krajowy	Poziom wsparcia regionalny	Program	Kategorie działań kierunkowych określonych w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego PSRT WP
			demarkacja właściwa dla dworców kolejowych.		
CP 3, ii	Budowa i modernizacja dworców, szczególnie pod kątem ich dostosowania do zasad dostępności dla osób o ograniczonej mobilności, zapewnienia podróżnym odpowiednich środków bezpieczeństwa i komfortu oraz zapewnienia dostępu do infrastruktury towarzyszącej (np. parkingi dla samochodów i rowerów)	Projekty PKP SA	Projekty samorządów	FENIKS/ FEPW 2021-2027	Działania polegające na rozwoju i modernizacji infrastruktury transportu publicznego, w tym uzupełnienie sieci obiektów dworcowych i przystanków. (Osiąganie założeń obecnych w ramach Celów horyzontalnych: Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych i Transport publiczny).
CP 3, ii	Budowa i modernizacja dworców, szczególnie pod kątem ich dostosowania do zasad dostępności dla osób o ograniczonej mobilności, zapewnienia podróżnym odpowiednich środków bezpieczeństwa i komfortu oraz zapewnienia dostępu do infrastruktury towarzyszącej (np. parkingi dla samochodów i rowerów)	Projekty PKP SA	Projekty samorządów	FEP 2021-2027	Działania polegające na rozwoju i modernizacji infrastruktury transportu publicznego, w tym uzupełnienie sieci obiektów dworcowych i przystanków. (Osiąganie założeń obecnych w ramach Celów horyzontalnych: Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych i Transport publiczny).
CP 3, ii	Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa w całym sektorze transportu, w tym również działania edukacyjno-promocyjne oraz wdrażanie rozwiązań egzekwujących przestrzeganie dopuszczalnej prędkości oraz z zakresu infrastruktury niechronionych użytkowników drogi	Działania o charakterze ogólnopolskim	Działania o charakterze regionalnym lub lokalnym, realizowane przez samorządy	FENIKS 2021-2027	Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa w całym sektorze transportu. (osiąganie założeń obecnych w ramach Celu horyzontalnego: Poprawa bezpieczeństwa w transporcie).
CP 3, ii	Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa w całym sektorze transportu, w tym	Działania o charakterze ogólnopolskim	Działania o charakterze regionalnym lub lokalnym, realizowane przez samorządy	FEP 2021-2027	Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa w całym sektorze transportu. (osiąganie założeń

CP i CS*	Rodzaj projektu	Poziom wsparcia krajowy	Poziom wsparcia regionalny	Program	Kategorie działań kierunkowych określonych w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego PSRT WP
	również działania edukacyjno-promocyjne oraz wdrażanie rozwiązań egzekwujących przestrzeganie dopuszczalnej prędkości oraz z zakresu infrastruktury niechronionych użytkowników drogi				obecnych w ramach Celu horyzontalnego: Poprawa bezpieczeństwa w transporcie).
CP 3, ii	Cyfryzacja sektora transportu	Projekty systemowe	Działania o charakterze regionalnym lub lokalnym	FENIKS/ FEPW 2021-2027	Działania polegające m.in. na wspieraniu realizacji inwestycji transportowych obejmujące również kanały technologiczne i infrastrukturę teletechniczną (- rozwój społeczeństwa informacyjnego wraz z e-usługami oraz transmisją danych). (Osiąganie założeń obecnych w ramach Celu horyzontalnego: Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych).
CP 3, ii	Cyfryzacja sektora transportu	Projekty systemowe	Działania o charakterze regionalnym lub lokalnym	FEP 2021-2027	Działania polegające m.in. na wspieraniu realizacji inwestycji transportowych obejmujące również kanały technologiczne i infrastrukturę teletechniczną (- rozwój społeczeństwa informacyjnego wraz z e-usługami oraz transmisją danych). (osiąganie założeń obecnych w ramach Celu horyzontalnego: Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych).

* - Cele Polityki oraz zawarte w nich Cele Szczegółowe (na podstawie Linii Demarkacyjnej).

** - Drogi i pasy rowerowe również będą mogły stanowić element wspieranej w ramach Celu Polityki 3 infrastruktury transportowej, uzupełniać braki w infrastrukturze dla niezmotywowanych wzdłuż dróg lub stanowić element integrujący różne rodzaje/formy transportu. Przy czym wsparcie w ramach CP3 dotyczyć będzie wyłącznie projektów wynikających z planów transportowych o horyzoncie czasowym do roku 2030, odpowiadających za kierunek rozwoju transportu na szczeblu krajowym/regionalnym.

Należy dodać, że ze środków Unii Europejskiej dostępnych w ramach Krajowego Planu Odbudowy pochodzących z *Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności* możliwe będzie finansowanie takich inwestycji jak: zadania obwodnicowe na drogach krajowych. Z KPO przewiduje się także finansowanie zakupu taboru kolejowego, czy dotacje dla inwestycji dotyczących platform intermodalnych i mobilności bezzałogowej (np. dronów).

Tabela 27. Inne wybrane publiczne źródła finansowania realizacji PSRT WP oraz kategorie finansowanych inwestycji

Źródła wsparcia	Rodzaj inwestycji
Program budowy 100 obwodnic na lata 2020 - 2030	Budowa obwodnic w ciągu dróg krajowych we wskazanych lokalizacjach
Program Mosty dla regionów	Modernizacja istniejących oraz budowa nowych mostów we wskazanych lokalizacjach
Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku (projekt)	Kompleksowe utrzymanie sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA (utrzymanie strukturalne i bieżące)
Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych,	Różnorakie kategorie inwestycji publicznych realizowanych przez JST w sferze transportu. Możliwość dofinansowania zadania i jego wysokość zależny od obszaru priorytetowego, w którym mieści się planowana inwestycja.
(Fundusz Przeciwdziałania COVID-19 dla jednostek samorządu terytorialnego (RFIL))	Likwidacja szkód powodziowych na określonych drogach wojewódzkich oraz obiektach mostowych i kładkach Budowa węzła na autostradzie A4
Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 r.	Rewitalizacja określonych linii kolejowych oraz budowa przystanków we wskazanej lokalizacji
Program budowy 200 przystanków kolejowych	Budowa lub modernizacja przystanków w wybranych lokalizacjach dla ułatwienia korzystania z transportu kolejowego i wymazania tzw. białych plam komunikacyjnych.

Tabela 28. Prognozowana dynamika wzrostu kosztu nakładów dotyczących infrastruktury drogowej w perspektywie do 2030 r.³¹

Rok	Budowa nowych dróg o parametrach wymaganych przez UE (w PLN) krajowe	Budowa nowych dróg o parametrach wymaganych przez UE (w PLN) wojewódzkie	Budowa nowych dróg o parametrach wymaganych przez UE (w PLN) lokalne*	Przebudowa dróg do parametrów wymaganych przez UE (w PLN)** krajowe	Przebudowa dróg do parametrów wymaganych przez UE (w PLN)** wojewódzkie	Przebudowa dróg do parametrów wymaganych przez UE (w PLN)** lokalne*	Koszt utrzymania (w PLN) krajowe	Koszt utrzymania (w PLN) wojewódzkie	Koszt utrzymania (w PLN) lokalne*
2021	690 000 000	18 400 000	970 000 000	64 000 000	6 700 000	-	135 000 000	50 000 000	496 000 000

³¹ Uwagi metodologiczne do sposobu opracowania danych zamieszczonych w tabeli znajdują się w Aneksie.

Rok	Budowa nowych dróg o parametrach wymaganych przez UE (w PLN) krajowe	Budowa nowych dróg o parametrach wymaganych przez UE (w PLN) wojewódzkie	Budowa nowych dróg o parametrach wymaganych przez UE (w PLN) lokalne*	Przebudowa dróg do parametrów wymaganych przez UE (w PLN)** krajowe	Przebudowa dróg do parametrów wymaganych przez UE (w PLN)** wojewódzkie	Przebudowa dróg do parametrów wymaganych przez UE (w PLN)** lokalne*	Koszt utrzymania (w PLN) krajowe	Koszt utrzymania (w PLN) wojewódzkie	Koszt utrzymania (w PLN) lokalne*
2022	730 000 000	19 220 000	1 022 000 000	70 000 000	7 000 000	-	145 000 000	51 000 000	523 000 000
2023	760 000 000	20 080 000	1 084 000 000	76 000 000	7 300 000	-	155 000 000	52 000 000	540 000 000
2024	790 000 000	20 980 000	1 146 000 000	82 000 000	7 620 000	-	165 000 000	53 000 000	562 000 000
2025	810 000 000	21 920 000	1 208 000 000	89 000 000	7 960 000	-	175 000 000	54 000 000	587 000 000
2026	840 000 000	22 900 000	1 270 000 000	95 000 000	8 300 000	-	185 000 000	55 000 000	610 000 000
2027	870 000 000	23 920 000	1 322 000 000	101 000 000	8 660 000	-	195 000 000	56 500 000	635 000 000
2028	900 000 000	24 980 000	1 384 000 000	107 000 000	9 040 000	-	205 000 000	57 500 000	660 000 000
2029	930 000 000	26 100 000	1 426 000 000	113 000 000	9 440 000	-	215 000 000	58 600 000	684 000 000
2030	960 000 000	27 260 000	1 478 000 000	120 000 000	9 860 000	-	225 000 000	59 700 000	705 000 000
SUMA	8 280 000 000	225 760 000	12 310 000 000	917 000 000	81 880 000	-	1 800 000 000	547 300 000	6 002 000 000

* - Drogi gminne oraz powiatowe razem z powiatami grodzkimi. Źródło danych GUS-BDL

** - Wdrażanie normatywu dotyczącego minimalnej nośności 115 kN/oś³².

³² W trakcie planowania zakresu i kosztów inwestycji drogowych należy uwzględnić wymóg minimalnej nośności 115 kN/oś dla budowanej / przebudowywanej infrastruktury drogowej w odniesieniu do dróg wspieranych z funduszy UE. Wszystkie infrastrukturalne projekty drogowe wspierane z funduszy UE powinny zapewniać, że po zakończeniu tych projektów będzie możliwy ruch pojazdów spełniających wymogi dyrektywy 96/53/EC

Tabela 29. Prognozowana dynamika wzrostu nakładów na utrzymanie i eksploatację infrastruktury kolejowej (linii kolejowych) w perspektywie do 2030 r.

Rok	Koszty dotyczące utrzymania i eksploatacji linii kolejowych (w PLN)
2021	392 000 000
2022	410 000 000
2023	430 000 000
2024	455 000 000
2025	480 000 000
2026	505 000 000
2027	530 000 000
2028	550 000 000
2029	575 000 000
2030	590 000 000
SUMA	4 917 000 000

Uwaga: Dane dotyczące „utrzymania i eksploatacji” infrastruktury kolejowej zostały aproksymowane przez PBPP w Rzeszowie na podstawie liniowej regresji wyznaczonej przez wartości kosztów utrzymania i eksploatacji z lat 2014 – 2019, udostępnionych przez PKP PLK i zaprezentowanych w „Diagnozie stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim”.

Przewidywane nakłady na utrzymanie i eksploatację linii kolejowych położonych w województwie podkarpackim, to w latach 2021 – 2030 niemal 5 mld PLN. Udzielenie informacji dotyczących potencjalnych kosztów budowy i modernizacji linii kolejowych w analogicznej perspektywie czasowej, leży w gestii inwestorów (m.in. PKP PLK S.A.).

Ponadto, choć wśród grup inwestycji infrastrukturalnych, których realizacja przyczyniłaby się w sposób kapitalny do zwiększenia dostępności transportowej województwa podkarpackiego, są te związane z budową nowych linii kolejowych łączących region z Centralnym Portem Komunikacyjnym, należy zaznaczyć, że wskutek przyjęcia założeń o ich realizacji po roku 2030, wskazywanie tutaj źródeł ich finansowania staje się niecelowe.

Obiektywne przeszkody napotkane w procesie zestawiania źródeł finansowania ze skalą potrzeb wynikających z realizacji celów i kierunków Programu, stanowiły poważne utrudnienie dla stworzenia tej części Programu. Stąd zaistniała konieczność posłużenia się wyłącznie zasobem informacji wykorzystanym powyżej. Trudności polegały przede wszystkim na braku możliwości pozyskania informacji, co do kompletnych kwot pozwalających na przewidywanie ilości środków dostępnych z danych źródeł na realizację planowanych w PSRT zadań z dziedziny transportu.

6. System monitoringu i ewaluacji (oceny realizacji Programu)

System monitorowania projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 został zbudowany w odniesieniu do wskazanych celów szczegółowych oraz kierunków rozwoju. Wskaźniki monitorowania zostały agregowane dla każdego z celów szczegółowych, w sposób umożliwiający mierzenie postępów w ich realizacji. Dla poszczególnych kategorii wskaźników zostały wskazane również źródła ich pozyskiwania.

Tabela 30. Wskaźniki monitorowania realizacji Celów szczegółowych i horyzontalnych PSRT WP.

Cel	Wskaźniki	Źródła danych
Cel szczegółowy 1. Dostępność zewnętrzna Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa	<ul style="list-style-type: none"> – Czas dojazdu do Warszawy, Krakowa, Lublina i Kielc w transporcie drogowym i kolejowym; – Wskaźnik dostępności potencjałowej (WMDT II, a w jego ramach WDDT II i WKDT II); wskaźniki obliczane w układzie europejskim, krajowym i regionalnym. 	Wskaźniki dostępności potencjałowej i czasowej cyklicznie obliczane na potrzeby Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN; źródło: IGiPZ PAN lub MFiPR. Dane dotyczące czasu przejazdu w transporcie kolejowym – PKP PLK, lub opcjonalnie rozkłady jazdy.
Cel szczegółowy 2. Spójność wewnętrzna Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem / obszarami górzystymi / obszarami o niskiej skali zatrudniania	<ul style="list-style-type: none"> – Czas przejazdu z MOF-ów do Rzeszowa (transport drogowy i kolejowy); – Czas przejazdu do Rzeszowa (drogowy i kolejowy); – Liczba ludności oraz liczba przedsiębiorstw w obrębie izochrony 30 minut oraz 60 minut od: <ul style="list-style-type: none"> a) Rzeszowa, b) najbliższego MOF; – Czas dojazdu do Rzeszowa z ośrodków powiatowych obszarów peryferyjnych (transport drogowy i kolejowy); – Czas dojazdu do najbliższego MOF z ośrodków powiatowych obszarów peryferyjnych (transport drogowy i kolejowy) 	Wskaźniki dostępności czasowej obliczane cyklicznie na potrzeby Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN; źródło: IGiPZ PAN lub MFiPR. Dane dotyczące czasu przejazdu w transporcie kolejowym – PKP PLK, lub opcjonalnie rozkłady jazdy. Dane o liczbie ludności i liczbie przedsiębiorstw – GUS.
Cel szczegółowy 3. Integracja MOF Integracja wewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i miejskich obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, uwzględniająca policentryczny układ województwa i umożliwiającą integrację głównych rynków pracy	<ul style="list-style-type: none"> – Czas dojazdu do centrum miasta rdzeniowego (transport drogowy i kolejowy); – Odsetek korzystających z transportu publicznego w dojazdach do pracy. 	Wskaźniki dostępności czasowej obliczane cyklicznie na potrzeby Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN; źródło: IGiPZ PAN lub MFiPR. Dane dotyczące czasu przejazdu w transporcie kolejowym – PKP PLK, lub opcjonalnie rozkłady jazdy.
Cele horyzontalne – Ograniczenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na	– Odsetek korzystających z transportu kolejowego w dojazdach do pracy;	Przeprowadzane systematycznie Kompleksowe Badania Ruchu. Wskaźniki dostępności czasowej obliczane cyklicznie na potrzeby Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN; źródło: IGiPZ PAN lub

Cel	Wskaźniki	Źródła danych
klimat oraz na regionalne środowisko naturalne – Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych – Transport publiczny – Poprawa bezpieczeństwa w transporcie	– Stosunek wskaźnika czasu dojazdu transportem kolejowym do czasu w transporcie drogowym z ośrodków gminnych w MOF do jego rdzenia; – Liczba węzłów intermodalnych oraz parkingów Park and Ride (liczba miejsc parkingowych na tych parkingach); – Poziom ruchu ciężkiego na trasach przelotowych w rdzeniu MOF; – Liczba wypadków drogowych wewnątrz MOF; – Liczba wypadków w województwie ogółem; – Wielkość emisji gazów cieplarnianych z transportu z rozbiorem na emisję: a) dwutlenku węgla, b) metanu, c) podtlenku azotu.	MFiPR. Dane dotyczące czasu przejazdu w transporcie kolejowym – PKP PLK, lub opcjonalnie rozkłady jazdy. Dane zarządów dróg oraz PKP PLK. Wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu 2015, 2020. Baza wypadków drogowych SEWiK, Komenda Główna Policji. Wielkość emisji gazów – KOBiZE lub GUS

Tabela 31. Wskaźniki produktu i rezultatu służące monitorowaniu realizacji *Celów szczegółowych* PSRT WP.

Cel szczegółowy	Wskaźnik	Jednostka miary	Wartość bazowa wskaźnika	Wartość szacunkowa wskaźnika w 2030 r.	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
Cel szczegółowy 1.Dostępność zewnętrzna	Drogi ekspresowe i autostrady na 100 km ²	km	1,02 (2019 r.)	1,1	GUS/BDL	Roczna
Cel szczegółowy 1.Dostępność zewnętrzna	Udział procentowy dróg o nawierzchni spełniającej normatyw nośności 115 kN/oś w długości całej sieci dróg krajowych na terenie regionu.	%	47,15 (2020 r.)	60	GDDKiA/GUS	Roczna
Cel szczegółowy 1.Dostępność zewnętrzna	Krajowe mosty i wiadukty ogółem	szt.	514 (2019 r.)	519	GUS/BDL	Roczna
Cel szczegółowy 1.Dostępność zewnętrzna	Ruch pasażerów w portach lotniczych – przyjazdy i wyjazdy	osoba	770888 (2019 r.)	1 000 000	GUS/BDL	Roczna
Cel szczegółowy 2. Spójność wewnętrzna	Udział procentowy dróg o nawierzchni spełniającej normatyw nośności 115 kN/oś w długości całej sieci dróg wojewódzkich.	%	11,25 (2020 r.)	39,87	PZDW	Roczna
Cel szczegółowy 2. Spójność wewnętrzna	Drogi lokalne (gminne i powiatowe) o nawierzchni twardej ulepszonej (z kostki kamiennej, klinkieru, betonu, z płyt kamienno-betonowych, bitumu) ogółem	km	13782,3 (2019 r.)	14000	GUS/BDL	Roczna

Cel szczegółowy	Wskaźnik	Jednostka miary	Wartość bazowa wskaźnika	Wartość szacunkowa wskaźnika w 2030 r.	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
Cel szczegółowy 2. Spójność wewnętrzna	Wojewódzkie mosty i wiadukty ogółem	szt.	377 (2019 r.)	380	GUS/BDL	Roczna
Cel szczegółowy 2. Spójność wewnętrzna	Lokalne (powiatowe i gminne) mosty i wiadukty ogółem	szt.	1694 (2019 r.)	1704	GUS/BDL	Roczna
Cel szczegółowy 2. Spójność wewnętrzna	Linie kolejowe normalnotorowe dwu- i więcej torowe	km	233 (2020 r.)	250	GUS/BDL	Roczna
Cel szczegółowy 3. Integracja MOF	Linie komunikacji miejskiej – podkarpackie	km	3 139,8 (2019 r.)	3227,8	GUS/BDL	Roczna
Cel szczegółowy 3. Integracja MOF	Przeciętny przebieg 1 wozu w ciągu doby w miejskiej komunikacji autobusowej w województwie	km	171 (2019 r.)	130,0	GUS/BDL	Roczna
Cel szczegółowy 3. Integracja MOF	Przewozy pasażerów środkami komunikacji miejskiej	na 1 mieszkańca	34,22 (2019 r.)	35,0	GUS/BDL	Roczna

Tabela 32. Wskaźniki produktu i rezultatu służące monitorowaniu osiągnięcia *Celów horyzontalnych* PSRT WP.

L.p.	Wskaźnik	Opis/uzasadnienie dla wskaźników osiągnięcia celów horyzontalnych	Jednostka miary	Wartość bazowa wskaźnika	Wartość szacunkowa wskaźnika w 2030 r.	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Długość zelektryfikowanych linii kolejowych	Zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych w transporcie jest możliwe dzięki ograniczeniu wykorzystania lokomotyw spalinowych przy jednoczesnym zwiększeniu roli pojazdów elektrycznych.	km	392 (2019 r.)	500	PKP PLK; GUS/BDL	Roczna
2.	Liczba elektrycznych pojazdów autobusowego transportu miejskiego w ROF oraz MOF	Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych w transporcie jest możliwe dzięki zastosowaniu w transporcie pasażerskim pojazdów elektrycznych.	szt.	20 (2020 r.)	121	Informacje od JST lub ich jednostek podległych odpowiedzialnych za transport zbiorowy*	Roczna

L.p.	Wskaźnik	Opis/uzasadnienie dla wskaźników osiągania celów horyzontalnych	Jednostka miary	Wartość bazowa wskaźnika	Wartość szacunkowa wskaźnika w 2030 r.	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
	województwa podkarpackiego						
3.	Liczba parkingów w systemie Parkuj i Jedź (Park & Ride)	Wdrażanie udogodnień infrastrukturalnych umożliwiających płynną zmianę środka lokomocji (przesiadkę z samochodu do pojazdu transportu zbiorowego, czy na rower) – pozwala art. ograniczyć emisję spalin oraz odciążyć ruch uliczny.	szt.	18 (2019 r.)	30	GUS/BDL	Roczna
4.	Liczba przystanków autobusowych	Zwiększenie liczby przystanków autobusowych wpływa na poprawę dostępności transportu publicznego oraz bezpieczeństwa w ruchu drogowym.	szt.	10221 (2019 r.)	10240	GUS/BDL	Roczna
5.	Liczba autobusów komunikacji miejskiej przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych	Pojazdy komunikacji miejskiej umożliwiające podróż osobom z niepełnosprawnością pozwalają ograniczać sferę wykluczenia społecznego ze względu na dysfunkcje motoryczne.	szt.	408 (2019 r.)	480	GUS/BDL	Roczna
6.	Długość ścieżek rowerowych	Zwiększenie ilości ścieżek rowerowych, to jeden z wyznaczników rozwoju i poprawy stanu infrastruktury transportowej dla turystyki oraz promocji transportu neutralnego dla środowiska.	km	644,6 (2019 r.)	1850	UMWP; GUS/BDL	Roczna
7.	Liczba zdarzeń z udziałem	Dzięki zwiększeniu ilości ścieżek rowerowych następuje poprawa bezpieczeństwa w ruchu	zdarzenie	451 (2020 r.)	350	SEWiK	Roczna

L.p.	Wskaźnik	Opis/uzasadnienie dla wskaźników osiągania celów horyzontalnych	Jednostka miary	Wartość bazowa wskaźnika	Wartość szacunkowa wskaźnika w 2030 r.	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
	rowerzystów na jezdniach	drogowym. Przeniesienie ruchu rowerowego z jezdni na trasy przeznaczone do tego celu, ogranicza ryzyko wystąpienia wypadków i kolizji powstających z udziałem rowerów i innych pojazdów.					
8.	Liczba zdarzeń na jezdniach z udziałem pojazdów i pieszych	Inwestycje dotyczące infrastruktury transportowej realizowane w oparciu o ideę rozwoju zrównoważonego (tu w zakresie ruchu drogowego) pozwalają na zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu.	zdarzenie	244 (2020 r.)	200	SEWiK	Roczna

* Wartości dla transportu autobusowego zostały przyjęte na podstawie danych ankietowych dotyczących transportu miejskiego w ROF oraz wybranych MOF województwa podkarpackiego pozyskanych w ramach kwerendy przeprowadzanej na rzecz przygotowania *Funduszy Europejskich dla Polski Wschodniej na lata 2021-2027* przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej.

Należy mieć na uwadze, że plan transportowy jest ściśle powiązany z podstawowymi dokumentami programowymi Samorządu Województwa Podkarpackiego (strategia, program regionalny), dlatego jego realizacja będzie wpływać na osiągnięcie wskaźników określonych w tych dokumentach. W związku z powyższym, mając na uwadze zapewnienie spójności planu transportowego z regionalnymi dokumentami wyższego rzędu, system monitorowania PSRT WP będzie uwzględniał pomocniczo:

- system monitorowania *Strategii rozwoju województwa – Podkarpackie 2030*,
- system monitorowania *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020*,
- system monitorowania *Programu Fundusze Europejskie dla Podkarpacia na lata 2021-2027*.

W ramach systemu monitorowania dopuszcza się wykorzystanie eksperckich analiz zewnętrznych.

Monitorowanie wskaźników właściwych dla ukazania postępów w osiągnięciu celów przewidzianych do uzyskania dzięki realizacji projektów wybranych do dofinansowania w ramach Programu *Fundusze Europejskie dla Podkarpacia na lata 2021-2027* będzie prowadzone przez cały okres procesu wdrażania ww. dokumentu.

V. Prognoza oddziaływania na środowisko – najważniejsze wnioski

- Treść zostanie uzupełniona na późniejszym etapie -

VI. Podsumowanie z przeprowadzonych konsultacji społecznych

- Treść zostanie uzupełniona na późniejszym etapie -

VII. Analiza ryzyka

Realizacja przedsięwzięć inwestycyjnych i organizacyjnych określonych w Programie, obarczona jest ryzykiem realizacji o zróżnicowanej skali prawdopodobieństwa i sile oddziaływania na Program. W przypadku wystąpienia zdarzeń niepożądanych, przyjęte w Programie wartości szacunkowe wskaźników służących monitorowaniu realizacji celów szczegółowych i horyzontalnych mogą nie zostać osiągnięte.

Zgodnie z zaleceniami zawartymi w Wytycznych JASPERS pn. *Najlepsze praktyki w zakresie regionalnych planów transportowych (Polska) z 24 kwietnia 2020 r.* zostały przeanalizowane czynniki ryzyka realizacji Programu. Przedstawiono najbardziej prawdopodobne ryzyka, które mogą zaburzać realizację Programu. Ocena ryzyka to kompilacja dwóch składowych: skali prawdopodobieństwa (A-E) i siły oddziaływania (dotkliwości) na Program (I-V) zgodnie z wartościami punktowymi określonymi w tabelach poniżej.

Tabela 33. Skala prawdopodobieństwa wystąpienia ryzyka

Skala prawdopodobieństwa	Zakres wartości [%]	Wartość punktowa
Bardzo niskie	0 – 10	A
Niskie	11 – 30	B
Średnie	31 – 60	C
Wysokie	61 – 90	D
Bardzo wysokie	91 – 100	E

Tabela 34. Siła oddziaływania ryzyka (skala dotkliwości)

Siła oddziaływania na Program	Wartość punktowa
Brak lub minimalny wpływ na realizację Programu. Bez konieczności podejmowania działań zaradczych.	I
Mały wpływ. Potrzebne działania zaradcze i korygujące.	II
Umiarkowany wpływ. Negatywne oddziaływanie w średnim lub długim terminie. Zmaterializowanym skutkom można skutecznie zaradzić.	III
Duży wpływ. Wystąpienie ryzyka może zniweczyć podstawowe funkcje Programu, a działania zaradcze mogą nie być w stanie zniwelować skutków.	IV
Bardzo duży wpływ. Wystąpienie ryzyka może wywołać brak realizacji Programu- główne efekty nie zostaną osiągnięte.	V

Tabela 35. Matryca ryzyka

		Siła oddziaływania				
		I	II	III	IV	V
Prawdopodobieństwo	A	Niski	Niski	Niski	Niski	Średni
	B	Niski	Niski	Średni	Średni	Wysoki
	C	Niski	Średni	Średni	Wysoki	Wysoki
	D	Niski	Średni	Wysoki	Bardzo wysoki	Bardzo wysoki
	E	Średni	Wysoki	Bardzo wysoki	Bardzo wysoki	Bardzo wysoki

Tabela 36. Ocena ryzyka

Lp.	Opis Ryzyka	Skala prawdopodobieństwa	Siła oddziaływania
POLITYCZNE I PRAWNE			
1	Wprowadzenie przez Komisję Unii Europejskiej mechanizmu warunkowości wypłat funduszy	D	IV
2	Wprowadzenie przez UE zmian w polityce ekologicznej (Europejski zielony ład, pakiet „Gotowi na 55”)	D	III
3	Utrata mocy prawnej z dniem 31 grudnia 2023 r. ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz.U.2020 poz.1363 z późn. zm) skutkująca m.in. utrudnieniami w nabywaniu nieruchomości	E	II
4	Zmiany w polityce fiskalnej państwa (m.in. wysokość podatków, wzrost płacy minimalnej, zmiana stóp procentowych NBP)	D	III
5	Zmiany wynikające z cykliczności zdarzeń politycznych (wyborów) skutkujące zmianą priorytetów programowych	D	II
EKONOMICZNE			
6	Brak lub ograniczona dostępność środków unijnych	D	IV

7	Wzrost kosztów inwestycyjnych (m.in. wzrost cen materiałów i robót budowlanych, koszty środowiskowe) skutkujące przekroczeniem budżetu realizacji Projektu	D	III
8	Trudności w realizacji inwestycji wynikające z zaniżania cen w postępowaniu przetargowym	C	III
9	Spadek popytu na transport publiczny oraz przewóz towarów w związku z przedłużającą się z pandemią COVID-19	C	III
10	Problem z płynnością finansową Wykonawców/ podwykonawców związany z polityką fiskalną państwa	C	II
11	Wzrost kosztów ponoszonych przez jst na utrzymanie infrastruktury transportowej m.in. w wyniku zmiany kategorii dróg na skutek realizacji nowych odcinków dróg	D	III
ŚRODOWISKOWE I KULTUROWE			
12	Zagrożenie powodziowe na obszarach szczególnego zagrożenia powodziowego lub spowodowane długotrwałymi i ulewnymi deszczami, uaktywnienie się usuwisk, opóźnienia spowodowane innymi ekstremalnymi zjawiskami pogodowymi np. wysokimi temperaturami, wichurami.	B	III
13	Opóźnienia prac związane z odkryciem na terenie inwestycji przedmiotów zabytkowych/ obiektów archeologicznych	A	II
ORGANIZACYJNE			
14	Niedostateczna jakość dokumentacji przetargowej i technicznej oraz opóźnienia w obiegu dokumentacji	B	II
15	Brak kompetencji i doświadczenia podmiotów wyłanianych w przetargach skutkujące niską jakością robót i usług (w tym brak znajomości realiów rynkowych i administracyjnych w Polsce)	B	III
16	Przedłużające się procedury administracyjne (związane m.in. z uzyskiwaniem uzgodnień, pozwoleń itp.)	D	IV
17	Nieterminowa realizacja inwestycji wynikająca m.in. z niedotrzymywania harmonogramów prac, konieczności modyfikacji przyjętych rozwiązań	D	II

18	Zmiany organizacyjne w jst wynikające z procesów wyborczych	A	I
SPOŁECZNE			
19	Konflikty społeczne związane z prowadzeniem inwestycji (związane m.in. z regulacjami stanu prawnego nieruchomości, wywłaszczeniem nieruchomości na cele publiczne)	B	II
20	Niewystarczająca znajomość tematyki Programu wśród mieszkańców i brak zaangażowania	B	III

Szacunkowa ocena wystąpienia ryzyk jest trudna do jednoznacznego określenia z powodu ich współzależności oraz braku możliwości jednoznacznego wyodrębniania wpływu czynnika na realizację Programu. Bardzo trudne jest określenie zależności czynników o charakterze politycznym i ekonomicznym.

Reakcja na ryzyko - podjęcie właściwych działań pozwala na przeciwdziałanie i łagodzenie konsekwencji. Mogą to być:

- zapobieganie – zmiana planu przedsięwzięcia, wdrożenie działań zaradczych eliminujących zagrożenie lub eliminujące wpływ ryzyka na Program;
- ograniczanie – zmniejszenie prawdopodobieństwa wystąpienia ryzyka (lub jego skutków) przez wprowadzenie zmian, przewidywanie i reagowanie zanim ryzyko wystąpi;
- przeniesienie – przeniesienie odpowiedzialności za ryzyko na inne podmioty (za określoną cenę), które będą w stanie lepiej kontrolować dane ryzyko;
- akceptacja – nie można zapobiec ryzyku, ograniczyć go lub przenieść, podejście wymaga opracowania planu awaryjnego.

W odniesieniu do ryzyk **politycznych i prawnych**, właściwym rozwiązaniem mogą być: akceptacja i zapobieganie oznaczające aktywność polityczną zmierzającą do zmiany polityki i/lub prawa.

Akceptacja i zapobieganie mogą również stanowić podstawę w zarządzaniu ryzykiem związanym z kwestiami **środowiskowymi i kulturowymi**.

Ryzyka związane z czynnikami **ekonomicznymi** można złagodzić poprzez wdrażanie działań zaradczych eliminujących zagrożenie lub wpływ ryzyka na Program.

Strategia zarządzania ryzykiem **organizacyjnym** powinna być prowadzona poprzez akceptację lub przeniesienie odpowiedzialności za pewne ryzyka na stronę trzecią.

W odniesieniu do ryzyk **społecznych**, właściwą strategią zarządzania może być przeniesienie i ograniczanie.

Spis rysunków

Rysunek 1. Schemat obrazujący układ <i>Projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030</i>	10
Rysunek 2. Saldo migracji stałej na 1000 ludności w województwie podkarpackim wg gmin w 2019 r. [%]	13
Rysunek 3. Obszary osuwiskowe na terenie województwa podkarpackiego (stan w 2019 r.)	15
Rysunek 4. Nośność dróg krajowych	21
Rysunek 5. Nośność dróg wojewódzkich	22
Rysunek 6. Stan elektryfikacji linii kolejowych	23
Rysunek 7. Maksymalne prędkości techniczne na sieci kolejowej w 2019 r.	24
Rysunek 8. Lotniska i lądowiska (stan na 18 czerwca 2020 r.)	25
Rysunek 9. Punkty tankowania CNG i elektryczne punkty ładowania samochodów	27
Rysunek 10. Zmiany krajowej, drogowej dostępności (WDDT) osobowej w województwie podkarpackim w wyniku inwestycji drogowych w latach 2013-2023	28
Rysunek 11. Zmiany kolejowej dostępności krajowej (WKDT pasażerski) w województwie podkarpackim w latach 2013-2023	29
Rysunek 12. Powiązania sieci komunikacyjnej z Rzeszowskim Obszarem Funkcjonalnym oraz pozostałymi obszarami funkcjonalnymi na tle województwa podkarpackiego	30
Rysunek 13. Sieć transportowa w Rzeszowskim Obszarze Funkcjonalnym	34
Rysunek 14. Sieć transportowa w obszarze funkcjonalnym Przemyśl	36
Rysunek 15. Sieć transportowa w obszarze funkcjonalnym Krosno	37
Rysunek 16. Sieć transportowa w obszarze funkcjonalnym Jasło	39
Rysunek 17. Sieć transportowa w obszarze funkcjonalnym Tarnobrzeg	40
Rysunek 18. Sieć transportowa w obszarze funkcjonalnym Stalowa Wola	41
Rysunek 19. Sieć transportowa w obszarze funkcjonalnym Lubaczów	43
Rysunek 20. Sieć transportowa w obszarze funkcjonalnym Mielec	44
Rysunek 21. Sieć transportowa w obszarze funkcjonalnym Dębica – Ropczyce	45
Rysunek 22. Sieć transportowa w obszarze funkcjonalnym Jarosław – Przeworsk	46
Rysunek 23. Sieć transportowa w obszarze funkcjonalnym Sanok – Lesko	47
Rysunek 24. Wskaźnik udziału liczby osób przyjeżdżających do pracy w liczbie osób wyjeżdżających do pracy w ujęciu gminnym (pomiędzy poszczególnymi gminami) w roku 2016 (osoba)	48
Rysunek 25. Identyfikacja miast z funkcjonującym lokalnym systemem zbiorowego transportu publicznego z uwzględnieniem rangi ośrodka	52
Rysunek 26. Międzypowiatowe połączenia autobusowe w województwie podkarpackim w 2019 r.	53

Rysunek 27. Schemat połączeń kolejowych na terenie województwa podkarpackiego w 2020 r.	54
Rysunek 28. Średniodobowa liczba pociągów pasażerskich w województwie podkarpackim w maju 2020 r.	55
Rysunek 29. Lokalizacja odcinków niebezpiecznych na drogach wojewódzkich w latach 2015-2018.	59
Rysunek 30. Lokalizacja miejsc niebezpiecznych dla rowerzystów na terenie województwa podkarpackiego w 2019 roku.	60
Rysunek 31. Zdarzenia na drogach wojewódzkich wg gmin w 2020 r. (liczba ofiar śmiertelnych oraz osób rannych).	61
Rysunek 32. Sieć transportowa (istniejąca i projektowana) województwa podkarpackiego a korytarze ekologiczne.	62
Rysunek 33. Najważniejsze inwestycje drogowe i kolejowe zrealizowane oraz będące w trakcie realizacji przy wykorzystaniu Funduszy Europejskich dostępnych w ramach perspektywy finansowej 2014-2020.	66
Rysunek 34. Więźba ruchu pasażerskiego w transporcie indywidualnym wg motywacji, na podstawie modelu CUPT dla roku 2019.	71
Rysunek 35. Więźba ruchu pasażerskiego w transporcie publicznym wg motywacji, na podstawie modelu CUPT dla roku 2019.	72
Rysunek 36. Więźba ruchu pasażerskiego w transporcie indywidualnym i publicznym, na podstawie modelu CUPT dla roku 2019.	73
Rysunek 37. Ruch pojazdów na drogach krajowych i wojewódzkich zgodnie z modelem CUPT (2019).	75
Rysunek 38. Ruch osób w transporcie indywidualnym w motywacji dojazdu do pracy zgodnie z modelem CUPT (2019).	76
Rysunek 39. Ruch osób w transporcie indywidualnym w motywacji podróże inne zgodnie z modelem CUPT (2019).	77
Rysunek 40. Ruch osób w transporcie indywidualnym w motywacji podróże biznesowe zgodnie z modelem CUPT (2019).	78
Rysunek 41. Ruch osób w transporcie publicznym na sieci drogowej i kolejowej zgodnie z modelem CUPT (2019).	79
Rysunek 42. Ruch pojazdów ciężarowych na sieci dróg krajowych i wojewódzkich zgodnie z modelem CUPT (2019).	80
Rysunek 43. Wynik rozkładu ruchu w modelu drogowym dla wszystkich pojazdów – prognoza ruchu na drogach w 2045 r.	87
Rysunek 44. Schemat dla wariantu 1. Maksymalizacji pozycji konkurencyjnej regionu.	98
Rysunek 45. Schemat dla wariantu 2. Równoważenia rozwoju na poziomie lokalnym.	99

Rysunek 46. Schemat dla wariantu 3. Skokowego przesunięcia gałęziowego, na rzecz minimalizacji kosztów klimatycznych i środowiskowych.....	101
Rysunek 47. Schemat dla wariantu 4. Równomiernego rozwoju multimodalnego.....	103
Rysunek 48. Schemat obrazujący problemy wynikające z diagnozy oraz cele rozwoju regionalnego systemu transportowego.	106
Rysunek 49. Planowane inwestycje drogowe wg priorytetu A i B.....	126
Rysunek 50. Planowane inwestycje kolejowe wg priorytetu A i B	128
Rysunek 51. Proponowane kierunki rozwoju sieci transportowej w Rzeszowskim Obszarze Funkcjonalnym	133
Rysunek 52. Proponowane kierunki rozwoju sieci transportowej w obszarze funkcjonalnym Przemyśla	134
Rysunek 53. Proponowane kierunki rozwoju sieci transportowej w obszarze funkcjonalnym Krosna.....	136
Rysunek 54. Proponowane kierunki rozwoju sieci transportowej w obszarze funkcjonalnym Jasła.....	138
Rysunek 55. Proponowane kierunki rozwoju sieci transportowej w obszarze funkcjonalnym Tarnobrzega.....	140
Rysunek 56. Proponowane kierunki rozwoju sieci transportowej w obszarze funkcjonalnym Stalowej Woli.....	141
Rysunek 57. Proponowane kierunki rozwoju sieci transportowej w obszarze funkcjonalnym Lubaczowa	143
Rysunek 58. Proponowane kierunki rozwoju sieci transportowej w obszarze funkcjonalnym Mielca.....	144
Rysunek 59. Proponowane kierunki rozwoju sieci transportowej w obszarze funkcjonalnym Dębica – Ropczyce	146
Rysunek 60. Proponowane kierunki rozwoju sieci transportowej w obszarze funkcjonalnym Jarosław – Przeworsk.....	147
Rysunek 61. Proponowane kierunki rozwoju sieci transportowej w obszarze funkcjonalnym Sanok – Lesko.....	149
Rysunek 62. Mapa sieci transportowej w województwie podkarpackim do 2030 roku.....	174
Rysunek 63. Główni interesariusze regionalnego systemu transportowego i ich miejsce w procesie realizacji PSRT WP.....	179
Rysunek 64. Mapa z inwestycjami w ramach spriorytetyzowanej listy kluczowych projektów dla priorytetu A i B	258

Spis wykresów

Wykres 1. Koszty utrzymania linii kolejowych w województwie podkarpackim (o znaczeniu państwowym i regionalnym) w mln złotych, w latach 2014-2019	57
--	----

Wykres 2. Ilość wypadków drogowych ogółem w latach 2015-2018	59
Wykres 3. Udział poszczególnych źródeł emisji na terenie województwa podkarpackiego, ogółem w roku 2019	63
Wykres 4. Udział poszczególnych źródeł emisji na terenie województwa podkarpackiego, ogółem w roku 2019	63

Spis tabel

Tabela 1. Długość sieci drogowej o nawierzchni twardej w Polsce i w województwie podkarpackim w 2018 r. (km)	20
Tabela 2. Długość linii kolejowych normalnotorowych w Polsce i w województwie podkarpackim w 2019 r. (km)	23
Tabela 3. Skrócenie czasu podróży samochodem osobowym między wybranymi miastami obszarów funkcjonalnych w 2017 i 2023 r. (zaokrąglenie czasów przejazdu do pełnych minut)	32
Tabela 4. Macierz najkrótszych czasów podróży pociągiem między wybranymi miastami obszarów funkcjonalnych w 2020 r. (zaokrąglenie czasów przejazdu do pełnych minut)	33
Tabela 5. Ilość wydanych zezwoleń dla linii autobusowych oraz liczba przewoźników realizujących połączenia na terenie województwa podkarpackiego w 2020 r.	51
Tabela 6. Lista przewoźników o największym udziale w organizacji połączeń transportu zbiorowego na terenie województwa podkarpackiego w 2020 r.	51
Tabela 7. Koszty utrzymania dróg krajowych w latach: 2014-2019.	56
Tabela 8. Koszty utrzymania dróg wojewódzkich w latach: 2014-2019	57
Tabela 9. Emisja wybranych gazów cieplarnianych z sektora transportu w województwie podkarpackim w 2018 r.	64
Tabela 10. Wylosowane jednostki losowania pierwszego i drugiego stopnia.	82
Tabela 11. Udział % rocznej liczby podróży według wybranych celów podróży.	83
Tabela 12. Praca przewozowa przy przewozie osób według sposobów odbywania podróży według województw w tysiącach pasażerokilometrów	83
Tabela 13. Przewozy osób według sposobów odbywania podróży w województwach	84
Tabela 14. Udział % pracy przewozowej przy przewozie osób według przedziałów czasowych.	84
Tabela 15. Średnia odległość przewozu 1 osoby według sposobów odbywania podróży w województwach	85
Tabela 16. Analiza SWOT	88
Tabela 17 Wzajemna relacja pomiędzy zdiagnozowanymi problemami bazowymi oraz proponowanymi wariantami	103
Tabela 18. Matryca obrazująca wpływ celów podstawowych i horyzontalnych na rozwiązanie problemów wynikających z diagnozy (wysoki „+”, umiarkowany „+/-”, niski „-”)	107

Tabela 19 Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego.....	113
Tabela 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego.....	152
Tabela 21. Główne podmioty odpowiedzialne za utrzymanie infrastruktury transportowej na terenie województwa podkarpackiego	194
Tabela 22. Źródła finansowania inwestycji transportowych z wykorzystaniem środków UE dostępnych w perspektywach finansowych na lata 2014-2020 i 2021-2027 (z uwzględnieniem środków w ramach KPO) wg założonych alokacji przewidzianych na zadania z dziedziny transportu.	195
Tabela 23. Szacunkowa ilość krajowych środków publicznych przeznaczonych na wydatki majątkowe inwestycyjne w sferze transportu umożliwiających finansowanie przedsięwzięć drogowych założonych w ramach PSRT WP.....	196
Tabela 24. Zestawienie szacunkowych ilości krajowych środków publicznych przeznaczonych na wydatki majątkowe inwestycyjne oraz wydatki bieżące w sferze transportu (drogi wszystkich kategorii) na lata 2021 – 2030 w województwie podkarpackim.	197
Tabela 25. Zestawienie potencjalnych źródeł finansowania realizacji Celów Podstawowych PSRT WP w odniesieniu do wskazanych działań lub grup działań zamieszczonych w części kierunkowej Programu.....	197
Tabela 26. Kategorie inwestycji transportowych założonych w PSRT WP, uprawnionych do dofinansowania z krajowych i regionalnych <i>programów finansowanych z funduszy europejskich, dostępnych w ramach Polityki Spójności w perspektywie finansowej UE na lata 2021 – 2027 (- wg Linii demarkacyjnej)</i>	208
Tabela 27. Inne wybrane publiczne źródła finansowania realizacji PSRT WP oraz kategorie finansowanych inwestycji	215
Tabela 28. Prognozowana dynamika wzrostu kosztu nakładów dotyczących infrastruktury drogowej w perspektywie do 2030 r.....	215
Tabela 29. Prognozowana dynamika wzrostu nakładów na utrzymanie i eksploatację infrastruktury kolejowej (linii kolejowych) w perspektywie do 2030 r.	217
Tabela 30. Wskaźniki monitorowania realizacji Celów szczegółowych i horyzontalnych PSRT WP.	218
Tabela 31. Wskaźniki produktu i rezultatu służące monitorowaniu realizacji Celów szczegółowych PSRT WP.	219
Tabela 32. Wskaźniki produktu i rezultatu służące monitorowaniu osiągnięcia Celów horyzontalnych PSRT WP.	220
Tabela 33. Skala prawdopodobieństwa wystąpienia ryzyka	225
Tabela 34. Siła oddziaływania ryzyka (skala dotkliwości)	225

Tabela 35. Matryca ryzyka	226
Tabela 36. Ocena ryzyka	226
Tabela 37. Cele Polityki oraz Cele szczegółowe wraz z ich oznaczeniami numerycznymi, odnoszące się do sfery transportu i determinujące wydatkowanie środków dostępnych z funduszy europejskich (krajowych oraz regionalnego) w perspektywie finansowej 2021-27 na zadania z tej dziedziny.	250

Słowniczek

Pojęcie	Wyjaśnienie
Autostrada	<p>Według definicji zawartej w Ustawie o drogach publicznych jest to droga przeznaczona wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych, mająca następujące cechy:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) wyposażona przynajmniej w dwie trwale rozdzielone jednokierunkowe jezdnie, b) posiadająca wielopoziomowe skrzyżowania ze wszystkimi przecinającymi ją drogami transportu lądowego i wodnego, c) wyposażona w urządzenia obsługi podróżnych, pojazdów i przesyłek, przeznaczone wyłącznie dla użytkowników autostrady. <p>Zgodnie z Ustawą Prawo o ruchu drogowym, jest to droga dwujezdniowa, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi (symbol A), na której nie dopuszcza się ruchu poprzecznego, przeznaczona tylko do ruchu pojazdów samochodowych, które na równej, poziomej jezdni mogą rozwinąć prędkość co najmniej 40 km/h, w tym również w razie ciągnięcia przyczep.</p> <p>Autostrada jest drogą ogrodzoną, zamkniętą dla ruchu pojazdów transportu miejskiego, pasy jezdne mają co najmniej 3,75 m szerokości, węzły są rozmieszczone w odległościach nie mniejszych niż 5 km, pochylenia nawierzchni nie przekraczają 4%. [patrz też: droga ekspresowa]</p>
Bezpieczna infrastruktura drogowa	Jest to infrastruktura zapewniająca możliwości realnego zmniejszenia ryzyka wypadków drogowych niezależnych od zachowania prowadzących pojazdy samochodowe. Zapewnia takie możliwości jeśli ma odpowiednią geometrię łuków dróg, pozbawiona jest przeszkód na ich krawędzi i elementów zasłaniających widoczność na skrzyżowaniach, jest wyposażona w zatoki postojowe i bezpieczne pasy włączania się do ruchu, jest właściwie oznakowana i sygnalizowana.
Centrum logistyczne	Jest wyspecjalizowaną strukturą gospodarczą grupującą na zwartym obszarze duży zbiór podmiotów specjalizujących się w organizacji i fizycznym przepływie mas towarowych. Ma charakter publiczny. Stanowi punkt styku popytu i podaży usług logistycznych i transportowych. Jest zlokalizowane na skrzyżowaniu ważnych (międzynarodowych) arterii transportowych i stanowi punktowy element infrastruktury logistycznej o wysokim stopniu złożoności technicznej i organizacyjnej. Wyposażone jest w takie elementy jak: intermodalny węzeł transportowy, nowoczesne powierzchnie magazynowe, platformy przeładunkowe, nowoczesne obiekty biurowe, posterunek celny, system zaopatrzenia środków transportu w paliwo i energię, punkt technicznej obsługi i napraw środków transportu, infrastrukturę informatyczną, bank, pocztę, biura ubezpieczycieli, obiekty hotelowo-gastronomiczne i inne.
Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju	Zgodnie z art. 9-10 Ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, jest to dokument określający główne trendy, wyzwania i scenariusze rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz kierunki przestrzennego zagospodarowania kraju, z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju, obejmujący okres co najmniej 15 lat. Zawiera w szczególności:

Pojęcie	Wyjaśnienie
	<ol style="list-style-type: none"> 1) główne trendy i wyzwania, wynikające zarówno z rozwoju wewnętrznego kraju, jak i zmian w jego otoczeniu zewnętrznym, 2) kompleksową społeczno-gospodarczą koncepcję rozwoju kraju w perspektywie długookresowej z uwzględnieniem wymiaru społecznego, gospodarczego, środowiskowego, terytorialnego i instytucjonalnego, 3) scenariusze rozwoju społeczno-gospodarczego, uwzględniające cele i zasady zrównoważonego rozwoju, 4) uwarunkowania wewnętrzne i zewnętrzne przestrzennego rozwoju kraju, 5) cele, kierunki i priorytety przestrzennego rozwoju i zagospodarowania kraju oraz sposoby ich realizacji.
Dostępność transportowa	Jest to łatwość osiągania danego miejsca ze zbioru innych miejsc dzięki istnieniu sieci infrastruktury i usług transportowych. Dany punkt obszaru jest tym dostępniejszy transportowo, im więcej jest innych punktów, do których można dotrzeć zadowalająco szybko, tanio i sprawnie. Zostało stworzonych i zdefiniowanych szereg specyficznych pojęć tej dostępności, takich jak: dostępność czasowa, dostępność gałęziowa, dostępność wielogałęziowa (multimodalna), dostępność transportu publicznego, dostępność do węzłów (bram) transportu, dostępność potencjałowa (<i>ang. Potential accessibility</i>) i inne.
Droga ekspresowa	Zgodnie z Ustawą o drogach publicznych i Ustawą Prawo o ruchu drogowym jest to droga oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi (symbol S), przeznaczona wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych cechująca się: <ol style="list-style-type: none"> a) wyposażeniem w jedną lub dwie jezdnie, b) wyposażeniem w wielopoziomowe skrzyżowania z przecinającymi ją innymi drogami transportu lądowego i wodnego, z dopuszczeniem wyjątkowo jednopoziomowych skrzyżowań z drogami publicznymi, c) wyposażeniem w urządzenia obsługi podróżnych, pojazdów i przesyłek, przeznaczonym wyłącznie dla użytkowników drogi. [patrz też: autostrada]
Droga szybkiego ruchu	Jest to potoczne określenie drogi głównej ruchu przyspieszonego, która zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie jest oznaczona symbolem DP. Powinna mieć powiązania z drogami klasy Z (wyjątkowo klasy L) i drogami wyższych klas, a odstępy między skrzyżowaniami (węzłami) poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 2000 m oraz nie mniejsze niż 1000 m na terenie zabudowy.
Droga utwardzona	Zgodnie z klasyfikacją GUS, do dróg o nawierzchni twardej zalicza się drogi mające twardą nawierzchnię ulepszoną (z kostki kamiennej, klinkieru, betonu, płyt kamienno-betonowych, bitumu) oraz drogi mające twardą nawierzchnię nieulepszoną (tłuczniową lub brukową).
ESPON	Jest Europejską Siecią Obserwacyjną Rozwoju Terytorialnego i Spójności Terytorialnej. Jest to program badawczy dotyczący rozwoju przestrzennego, związany z Funduszami Strukturalnymi UE. Program rozpoczął się w 2002 roku i jest finansowany częściowo ze środków Programu Inicjatywy Wspólnotowej INTERREG III oraz częściowo przez kraje członkowskie oraz Islandię, Norwegię i Szwajcarię. Celem programu jest zapewnienie politykom i praktykom na poziomie wspólnotowym, krajowym oraz regionalnym systematycznej, nowej i porównywalnej wiedzy na temat trendów

Pojęcie	Wyjaśnienie
	w rozwoju terytorialnym Europy oraz wpływu wdrażanych polityk na regiony i obszary europejskie. Efektem badań są art. opracowania ilustrujące stan dostępności transportowej regionów europejskich.
Europejski system transportowy	Jest zasadniczym elementem przyczyniającym się do dobrobytu gospodarczego i społecznego w Europie. Odgrywa kluczową rolę w transportowaniu ludzi i towarów na poziomie lokalnym, regionalnym, krajowym, europejskim i międzynarodowym. Jest przedmiotem wspólnej polityki transportowej, której główne cele to integracja narodowych i gałęziowych systemów, skoordynowany rozwój sieci infrastruktury, liberalizacja rynków, zmniejszanie uciążliwości ekologicznej, poprawa bezpieczeństwa, podnoszenie jakości usług poprzez wdrażanie innowacyjnych rozwiązań. [patrz też: system transportowy]
General Aviation (GA)	Polski odpowiednik tego pojęcia to lotnictwo ogólne i korporacyjne obejmujące bardzo różne rodzaje działalności, od lotnictwa rekreacyjnego z użyciem szybowców aż po skomplikowaną eksploatację samolotów dyspozycyjnych i wyspecjalizowane prace lotnicze. Znaczna część lotnictwa ogólnego i korporacyjnego obejmuje małe i średnie przedsiębiorstwa oraz organizacje niemające celu zarobkowego, które działają przy pomocy ochotników. W zakresie prac lotniczych europejskie przedsiębiorstwa świadczą wyspecjalizowane usługi wysokiej wartości zarówno we Wspólnocie, jak i w krajach trzecich. Obejmują one prace kartograficzne, usługi świadczone na morzu, prace budowlane, patrolowanie i konserwację rurociągów, prace agrolotnicze i nadzór nad zasobami przyrodniczymi, badania meteorologiczne, gaszenie pożarów, telewizyjne relacje na żywo, nadzorowanie sytuacji na drogach i inne.
Infrastruktura transportu lądowego	<p>Infrastruktura transportu lądowego jest najważniejszym rodzajem infrastruktury technicznej każdego państwa. Stanowi podstawę funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych, a także transportu wykonywanego na użytek własny (w tym motoryzacji indywidualnej). Ze swej istoty powinna mieć charakter publiczny (dostępna dla różnych użytkowników). Składa się na nią zbiór budowli, budynków i innych trwale zlokalizowanych obiektów technicznych wraz ze strukturami zarządzającymi nimi, stanowiący platformę warunkującą lub ułatwiającą poruszanie się środków przewozowych w systemie transportowym.</p> <p>Szczegółowy zestaw składników infrastruktury transportu lądowego został określony w Rozporządzeniu Komisji (EWG) nr 2598/70 stanowiącym załącznik do rozporządzenia Rady (EWG) nr 1108/70 i obejmuje dla przykładu takie elementy, jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) transport kolejowy: powierzchnia gruntów zajętych pod torowiska, tory i podłoże kolejowe, konstrukcje budowlane (mosty, przepusty, wiadukty, tunele i inne), przejazdy kolejowe, nadbudowy, drogi dojazdowe dla pasażerów i towarów, urządzenia zabezpieczające, sygnalizacyjne i łącznościowe na otwartych torach, w stacjach i stacjach rozrządowych, urządzenia świetlne do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa, urządzenia do przetwarzania i doprowadzenia energii elektrycznej do holowania pociągów, budynki wykorzystywane przez dział infrastruktury; b) transport drogowy: grunt zajęty pod drogi, elementy budowlane stworzone pod drogi przed ułożeniem nawierzchni (wykopy, nasypy, odpływy art.), nawierzchnia główna drogi i pomocnicza, pas zieleni, kanały ściekowe i inne urządzenia odwadniające, twarde pobocza i inne miejsca do nagłych postojów, zatoczki i parkingi na otwartej

Pojęcie	Wyjaśnienie
	<p>drodze, miejsca do parkowania na obszarach zabudowanych na gruncie publicznym, roślinność i architektura zieleni, urządzenia zabezpieczające, konstrukcje budowlane (mosty, przepusty, wiadukty, tunele i inne), przejazdy kolejowe, znaki drogowe i urządzenia sygnalizacyjne i łącznościowe, urządzenia świetlne, urządzenia do poboru opłat, parkometry, budynki wykorzystywane przez dział infrastruktury;</p> <p>c) transport wodny śródlądowy: grunt zajęty pod drogi i zbiorniki wodne, kanały, baseny i osłony kanałów, podwaliny, falochrony, wały brzegowe, drogi holowania i drogi dojazdowe, urządzenia regulowania poziomu wód, budowle do kontroli wód, zapory wodne i budowle piętrzące, służby nawigacyjne, przystanie ze sprzętem cumowniczym, przenośne mosty, urządzenia do oznakowania kanałów, sygnalizacji, bezpieczeństwa, łączności i oświetlenia, urządzenia do kontroli ruchu, urządzenia do poboru opłat, budynki wykorzystywane przez dział infrastruktury.</p>
Infrastruktura transportu lotniczego	<p>Infrastruktura transportu lotniczego w istotny sposób różni się od infrastruktury transportu lądowego, gdyż brak jest materialnej (nawierzchniowej) postaci drogi powietrznej. Infrastruktura ta, w świetle międzynarodowej klasyfikacji (w tym zawartej w Dyrektywie Rady 96/67), składa się z elementów punktowych i liniowych dostosowanych do specyfiki ruchu samolotów oraz specyfiki przemieszczania i obsługi pasażerów. Wyróżnia się także infrastrukturę ogólną lotnictwa związaną z rejestracją statków powietrznych, szkoleniem personelu latającego, certyfikacją i standaryzacją.</p> <p>Na infrastrukturę punktową (lotniskową) składa się:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) wyposażenie części lotniska zamkniętej dla publiczności (ang. „<i>air side</i>”): grunt lotniska, pasy startowe i miejsca postojowe samolotów, urządzenia do rozładunku i załadunku bagażu, ładunków towarowych i poczty, urządzenia do czyszczenia samolotów, dostarczania paliwa, dostarczania zaopatrzenia pokładowego (catering); b) wyposażenie części portu lotniczego otwartej dla publiczności (ang. „<i>land side</i>”), obejmującej recepcję oraz odprawę pasażerską i bagażu (ang. „<i>check-in</i>”), pomieszczenia gastronomiczne, handlowe i sanitarne, punkty widokowe; c) wyposażenie służące bezpieczeństwu i niezawodności portu (ang. <i>Security and safety services</i>): wyposażenie niezbędne dla policji, służb bezpieczeństwa, celnych, imigracyjnych, przeciwpożarowych i ratowniczych; d) infrastruktura komunikacyjna lotniska (połączenia drogowe, kolejowe, PRT i inne). <p>Na infrastrukturę liniową składa się wyposażenie niezbędne do zarządzania ruchem lotniczym (ang. <i>Air Navigation Services – ANS</i>). ANS obejmuje następujące elementy: infrastrukturę obiektową (ośrodki kontroli ruchu lotniczego, ośrodki radiokomunikacyjne, radionawigacyjne), infrastrukturę dozoru, w tym infrastrukturę radiolokacyjną, infrastrukturę ATM, infrastrukturę łączności i pozostałą.</p>
Inteligentne systemy transportowe (ITS)	<p>Szeroki zbiór różnorodnych narzędzi bazujących na technologii informatycznej, komunikacji bezprzewodowej i elektronice pojazdowej, umożliwiających sprawne i efektywne zarządzanie infrastrukturą transportową oraz sprawną obsługę podróżnych. W takich systemach funkcjonowanie transportu jest w wysokim stopniu wspierane zintegrowanymi rozwiązaniami pomiarowymi (czujniki, sensory), telekomunikacyjnymi, informatycznymi i informacyjnymi, a także</p>

Pojęcie	Wyjaśnienie
	automatycznego sterowania. Według przeprowadzonych empirycznych badań, dzięki systemom ITS jest możliwe zmniejszenie o 40-80% ryzyka wypadków związanych z ruchem pojazdów samochodowych, obniżenie o 5-10% wielkości szkodliwych emisji silnikowych do atmosfery, obniżenie o 15-20% jednostkowego zużycia bezpośredniego energii w transporcie z czym wiąże się adekwatna obniżka jednostkowych kosztów eksploatacji środków transportu, zwiększenie o 20-30% przepustowości istniejących elementów transportowej infrastruktury liniowej i punktowej (bez inwestowania w dodatkowe pasy ruchu), zmniejszenie o 40-70% strat czasu w przejazdach na obszarach wysoko zurbanizowanych.
JST	Skrót od jednostki samorządu terytorialnego. Podstawową jednostką samorządu terytorialnego w Polsce jest gmina. Gmina wykonuje wszystkie zadania samorządu terytorialnego nie zastrzeżone dla innych jednostek samorządu terytorialnego: powiatu i województwa. Jednostki samorządu terytorialnego mają osobowość prawną. Przysługują im prawo własności i inne prawa majątkowe. Jednostkom samorządu terytorialnego zapewnia się udział w dochodach publicznych odpowiednio do przypadających im zadań. Dochodami jednostek samorządu terytorialnego są ich dochody własne oraz subwencje ogólne i dotacje celowe z budżetu państwa. Jednostki samorządu terytorialnego wykonują swoje zadania za pośrednictwem organów stanowiących i wykonawczych.
Kabotaż	Jedna z form eksportu usług transportowych polegająca na wykonywaniu przewozów ładunków lub osób między punktami położonymi wyłącznie poza terytorium kraju, w którym przewoźnik ma swą siedzibę. Dawniej pojęcie to odnosiło się tylko do morskiej żeglugi przybrzeżnej między portami położonymi w obrębie tego samego państwa. Liberalizacja dostępu do rynków transportowych w Unii Europejskiej doprowadziła do rozciągnięcia tego pojęcia na wszystkie gałęzie transportu (poza rurociągowym). Największe emocje budził problem liberalizacji kabotażu samochodowego, którego nadmierny rozwój wynikał z istnienia w niektórych krajach dużych nadwyżek potencjału przewozowego i dużych różnic cen usług między przedsiębiorstwami swobodnie konkurującymi na zliberalizowanym rynku (z tego powodu nowym państwom członkowskim UE były narzucone okresy przejściowego ograniczenia prawa do kabotażu samochodowego). Obecnie w UE istnieją możliwości wykonywania przewozów kabotażowych także w transporcie kolejowym, lotniczym i wodnym śródlądowym. Rozróżnia się jego dwie formy: duży kabotaż wykonywany między punktami początkowymi i docelowymi przewozu położonymi w dwóch różnych krajach (tożsamy z pojęciem cross-trade) i mały kabotaż wykonywany w obrębie jednego państwa.[patrz także: cross-trade]
Koleje Dużych Prędkości	Podsystem kolejowych przewozów pasażerskich charakteryzujący się znacznie większą prędkością handlową pociągów niż pozostałe rodzaje przewozów. W Unii Europejskiej kryteria zaliczenia do kolei dużych prędkości zostały określone w Załączniku I do Dyrektywy 96/48 w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości: <ul style="list-style-type: none"> a) jako linie zbudowane specjalnie dla dużych prędkości, pozwalające na osiągnięcie prędkości równej lub większej niż 250 km/h (i odpowiadający temu wymogowi tabor),

Pojęcie	Wyjaśnienie
	<ul style="list-style-type: none"> b) jako linie o standardzie dostosowanym do dużych prędkości, pozwalające na osiąganie prędkości rzędu 200 km/h (i odpowiadający temu wymogowi tabor), c) jako linie o standardzie dostosowanym do dużych prędkości, które mają szczególne cechy będące rezultatem ograniczeń topograficznych lub planowania przestrzennego miast, na których prędkość musi być dostosowana do warunków (a tabor – przy największej możliwej prędkości na pozostałych liniach). W innych krajach (art. w USA) stosuje się niższe progi prędkości kwalifikującej linię do kategorii KDP. Budowa KDP ma uzasadnienie w relacjach, w których istnieje bardzo duży popyt na przejazdy pasażerskie (powyżej 5 mln osób rocznie), a odległości największej liczby przejazdów zamykają się w przedziale 200-800 km.
Komunikacja miejska	<p>Zgodnie z definicją zawartą w Ustawie z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym komunikacją miejską są gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta, albo:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) miasta i gminy, b) miast, c) miast i gmin sąsiadujących – jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego. Angielskimi odpowiednikami tego pojęcia są ang. <i>Public Transport</i> lub <i>Public Transit</i>, a także ang. <i>Urban Transport</i>.
Kongestia transportowa (Zatłoczenie)	<p>Chroniczne zjawisko większego natężenia ruchu środków transportu od przepustowości wykorzystywanej przez nie infrastruktury. Występuje na niektórych odcinkach sieci i węzłach transportowych, szczególnie na obszarach wysoko zurbanizowanych lub na trasach łączących ze sobą ośrodki o dużej sile wzajemnego ciążenia. Objawia się dużym zmniejszeniem średniej prędkości ruchu, długotrwałymi zatorami, rozlewaniem się na sieci dojazdowe. Jest trudna do przewyżczenia ze względu na ograniczenia przestrzenne rozbudowy przeciążonej infrastruktury i lawinowe narastanie ruchu po modernizacji odcinków dotkniętych kongestią.</p>
Kontenerowe terminale intermodalne	<p>Stanowią podstawową infrastrukturę punktową w sieciach transportu intermodalnego. Są wyposażone w odpowiednie urządzenia przeładunkowe umożliwiające przeładunek jednostek intermodalnych pomiędzy różnymi rodzajami transportu. Są zlokalizowane w dużych portach morskich i ważnych lądowych centrach dystrybucyjnych. Największą wydajnością, szybkością operacji i niskimi kosztami jednostkowymi charakteryzują się w pełni zautomatyzowane kontenerowe terminale morskie.</p>
Koszty zewnętrzne transportu	<p>Koszty zewnętrzne transportu są ustalane poza systemem księgowości przedsiębiorstwa transportowego i zgodnie z przepisami podatkowymi nie stanowią kosztów uzyskania przychodu tego przedsiębiorstwa. W większości przypadków nie obejmują one konkretnych wydatków związanych z daną usługą transportową, a są jedynie skalkulowaną wielkością zysków i strat osób trzecich z tytułu degradacji środowiska, strat czasu i innych utraconych zasobów oraz wartości, pośrednio związanych ze świadczeniem tej usługi. Pewne wydatki pieniężne osób trzecich zaliczane do kosztów zewnętrznych danej usługi transportowej jednak powstają – są nimi przykładowo niektóre wydatki na naprawy uszkodzonych przypadkowo pojazdów (zwłaszcza nie objęte ubezpieczeniem), wydatki wywołane strajkami</p>

Pojęcie	Wyjaśnienie
	transportowców, art. Jeśli w Unii Europejskiej powstanie proponowany powszechny system internalizacji tych kosztów, ustalone na ich bazie opłaty będą pomniejszały zyski brutto przedsiębiorstw, co może spowodować ogólny wzrost cen usług transportowych na rynku.
Logistyka miejska	Logistyka miejska skupia się przede wszystkim na planowaniu, koordynowaniu i kontrolowaniu procesów, odbywających się w obrębie danego miasta, obejmujących przemieszczanie osób, przepływy fizyczne dóbr (surowców, półproduktów, towarów, odpadów art.) oraz informacji z nimi związanych w sposób optymalizujący koszty, minimalizujący kongestię i podnoszący jakość życia mieszkańców. Logistyka miejska jest newralgicznym obszarem poszukiwania rozwiązań innowacyjnych z uwagi na dużą koncentrację jej procesów na obszarach zurbanizowanych i zakłócenia, jakie ona powoduje w życiu miast. Innowacje polegają na tworzeniu ładu przestrzennego w zakresie operacji logistycznych (art. tworzenie ośrodków konsolidacji towarów), stosowaniu zaawansowanych technik śledzenia ładunków i zarządzania na odległość ich dostawami, optymalizacji w czasie wykonywania operacji logistycznych (art. nieuciążliwe dostawy nocne specjalnym cichym taborem).
Miasta o funkcji subregionalnej	W strategii rozwoju regionalnego kraju w 4-szczeblowym układzie miejskich obszarów funkcjonalnych, miasta o funkcji subregionalnej należą do szczebla trzeciego, po ośrodkach metropolitalnych i ośrodkach regionalnych, przed ośrodkami lokalnymi. Przy braku powszechnie przyjętej definicji miasta o funkcji subregionalnej można przyjąć, że jest nim stolica obecnego powiatu lub miasta liczącego ponad 20 tys. mieszkańców.
Operator publicznego transportu zbiorowego	Zgodnie z Ustawą z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, jest to samorządowy zakład budżetowy lub 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	Zgodnie z Ustawą z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym jest to organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.
Partnerstwo publiczno-prywatne	Zgodnie z Ustawą z dnia 18 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym, przez umowę o partnerstwie publiczno-prywatnym partner prywatny zobowiązuje się do realizacji przedsięwzięcia za wynagrodzeniem oraz poniesienia w całości albo w części wydatków na jego realizację lub poniesienia ich przez osobę trzecią, a podmiot publiczny zobowiązuje się do współdziałania w osiągnięciu celu przedsięwzięcia, w szczególności poprzez wniesienie wkładu własnego. Wniesienie wkładu własnego w postaci składnika majątkowego może nastąpić w szczególności w drodze sprzedaży, użyczenia, użytkowania, najmu albo dzierżawy.
Plan Zrównoważonego Transportu Miejskiego	Zgodnie z Ustawą z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym plan taki opracowuje organizator przewozów mających charakter użyteczności publicznej (gmina, związek gminny, powiat, związek powiatów, województwo, minister właściwy do spraw transportu). Plan transportowy określa w szczególności:

Pojęcie	Wyjaśnienie
	<ol style="list-style-type: none"> 1) sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 2) ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; 3) przewidywane finansowanie usług przewozowych; 4) preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; 5) zasady organizacji rynku przewozów; 6) pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej; 7) przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.
Platforma multimodalna	Najważniejsze węzły transportowe, wyposażone w co najmniej jeden wyspecjalizowany, wielofunkcyjny, dostępny dla wszystkich operatorów terminal świadczący usługi przeładunku i magazynowania towarów transportowanych różnymi środkami transportu, realizujący jednocześnie przesunięcie międzygałęziowe i tym samym stanowiący integralny element łańcucha logistycznego. Infrastruktura multimodalnych platform logistycznych najczęściej integruje ze sobą porty morskie z transportem lądowym, spełniając funkcję logistyczno – dystrybucyjną. Nowe wytyczne UE w sprawie Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) z 2011 roku definiują multimodalne platformy logistyczne jako komponenty tej sieci odnośnie węzłów i/lub terminali o wolumenie przeładunku przekraczającym 1% masy ogólnokrajowego przeładunku towarów, zlokalizowane, w miarę możliwości, na obszarze wszystkich regionów NUTS 2.
Polityka rozwoju	Zgodnie z Ustawą z 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, jest to zespół wzajemnie powiązanych działań podejmowanych i realizowanych w celu zapewnienia trwałego i zrównoważonego rozwoju kraju, spójności społeczno-gospodarczej, regionalnej i przestrzennej, podnoszenia konkurencyjności gospodarki oraz tworzenie nowych miejsc pracy w skali krajowej, regionalnej i lokalnej. Powadzi ją Rada Ministrów oraz jednostki samorządu terytorialnego na podstawie strategii rozwoju, przy pomocy programów służących osiągnięciu celów strategicznych z wykorzystaniem środków publicznych.
Potencjałowa dostępność transportowa	Wskaźniki dostępności potencjałowej obszaru określają liczbę miejsc przeznaczenia (lub liczbę ludności), do których można dotrzeć, ważoną ujemnym oddziaływaniem czasu i kosztu przejazdu. Potencjalna dostępność poszczególnych obszarów jest wyrażana jako procent średniej dostępności wszystkich regionów branych pod uwagę. We wskaźnikach tego typu średnia potencjalna dostępność wszystkich regionów została zdefiniowana jako 100. Regiony peryferyjne charakteryzują się wskaźnikiem poniżej 80% tej wartości, natomiast w regionach centralnych przekracza ona nawet 200%
Przełomowe innowacje transportowe	Dla przyszłego rozwoju systemów transportowych największe znaczenie będzie miało wdrożenie najbardziej obiecujących innowacji przełomowych, nad którymi trwają prace w wielu ośrodkach naukowych i przemysłowych na świecie. Brak jest jednak uniwersalnej definicji pojęcia „technologia przełomowa” możliwej do zastosowania we wszystkich sektorach oraz w odniesieniu do różnego poziomu specjalizacji podsystemów. Istota tego pojęcia sprowadza się do przerwania sposobu korzystania przez ludzkość z powszechnie znanego przez dziesięciolecia rozwiązania.

Pojęcie	Wyjaśnienie
	Takim spodziewanym przełomem w najbliższej przyszłości będzie zastąpienie spalinowego napędu środków transportu napędami nowej generacji (elektrycznymi, wodorowymi, hybrydowymi).
Przepustowość infrastruktury	Jest to maksymalna liczba środków transportu, jakie mogą w jednostce czasu (w ciągu godziny, doby czy roku) przemieścić się przez określony element transportowej infrastruktury liniowej lub punktowej.
Rejestr lotnisk cywilnych	Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych, jest to dokument państwowy składający się z: <ol style="list-style-type: none"> 1) księgi rejestru lotnisk, zawierającej podstawowe dane wszystkich zarejestrowanych lotnisk; 2) części kartograficznej (zawierającej plan zagospodarowania lotniska, plan powierzchni ograniczających wysokość zabudowy i obiektów naturalnych w otoczeniu lotniska, profil podłużny po osi drogi startowej oraz strefy podejść, mapę numeryczną); 3) części dokumentacyjnej; 4) części korespondencyjnej, zawierającej dokumenty obejmujące informacje lotniskowe, techniczne i użytkowe lotnisk.
Rewizja sieci TEN-T	Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T), z ang. <i>Trans-European Transport Networks</i> , stanowią część koncepcji Pan-Europejskiej Sieci Transportowej, która stworzona została podczas trzech Pan-Europejskich Konferencji Transportowych (W Pradze w 1991 roku, na Krecie w 1994 roku oraz w Helsinkach w 1997 roku). Podstawę prawną funkcjonowania TEN-T stanowi Tytuł XV Traktatu o Unii Europejskiej (TUE). Do czasu wejścia w życie tego traktatu w listopadzie 1993 roku UE nie miała solidnych podstaw prawnych do inicjowania transportowych projektów infrastrukturalnych wspólnego zainteresowania. Zgodnie z zapisami artykułu 154 TUE, sieci te mają przyczyniać się do sprawnego działania i rozwoju rynku wewnętrznego oraz zapewnienia spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej. Rewizja wytycznych wspólnotowych w sprawie rozwoju sieci TEN-T odbywa się co 5 lat. Ostatnia rewizja wytycznych UE w sprawie tej sieci miała miejsce w latach 2004-5. Zdefiniowane zostały wówczas tzw. osie transkontynentalne oraz lista 30 projektów priorytetowych na sieci TEN-T, z których 3 lądowe i 1 morski dotyczą Polski (aneks nr 3 do decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 884/2004, mapa – załącznik nr 1). Na terytorium Polski są nimi: Projekt priorytetowy nr 23 – linia kolejowa E 65 na odcinku: Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Zebrzydowice / Zwardoń; Projekt priorytetowy nr 25 – oś drogowa: Gdańsk – Toruń – Łódź – Częstochowa – Katowice – Bielsko-Biała – Cieszyn / Zwardoń; Projekt priorytetowy nr 27 – linia kolejowa E 75 ang. „Rail Baltica” na odcinku Warszawa – Białystok – Suwałki – Trakiszki. Ponadto wszystkich państw z dostępem do morza dotyczy także projekt autostrad morskich (nr 21). Obecna rewizja wytycznych (tzw. duża rewizja) rozpoczęta w 2009r. dotyczy przeglądu dotychczasowej realizacji przez państwa członkowskie projektów priorytetowych na sieci TEN-T oraz redefinicji zasad funkcjonowania i metodologii dla tej sieci (co ma miejsce po raz pierwszy w procesie rewizji).
SDR	Skrót od średniego dobowego ruchu przeliczeniowych pojazdów samochodowych w roku. Jest to jeden z parametrów obliczanych na podstawie pomiaru ruchu na drogach. Średni dobowy ruch pojazdów w roku definiuje się jako liczbę

Pojęcie	Wyjaśnienie
	przeliczeniowych pojazdów silnikowych przejeżdżających przez dany przekrój drogi w ciągu 24 kolejnych godzin, średnio w ciągu jednego roku.
Sektor TSL	<p>Potoczna polska nazwa sfery gospodarki obejmującej transport, spedycję i logistykę. Używana jest w intencji całościowego ujęcia problemów tej sfery. W praktyce analizy „branży TSL” często odnoszą się do zawężonego zakresu transportu zarobkowego (najczęściej tylko samochodowego i z rzadka lotniczego lub kolejowego). Niejasne jest też kwalifikowanie działalności jako spedycyjnej lub logistycznej.</p> <p>W analizach tych i rankingach pomija się należących do sfery transportu zarządców infrastruktury transportowej oraz pomija się małe przedsiębiorstwa transportowe. Jedynym anglojęzycznym odpowiednikiem tego pojęcia jest ang. <i>Transport and Logistics</i>.</p>
Spójność terytorialna	<p>Spójność terytorialną stanowi sieć wzajemnych powiązań wielu aspektów współczesnej przestrzeni życiowej (spójność gospodarcza, transportowa, ekologiczna, rozwojowa, społeczna i inne), wyrażająca się poprzez minimalizację występowania konfliktów przestrzennych oraz równoważenia różnic potencjałów rozwojowych pomiędzy regionami, a także negatywnych efektów procesów rozwojowych (wynikających tak z indywidualnych cech poszczególnych regionów jak i specyfiki rynków globalnych).</p> <p>W Unii Europejskiej spójność terytorialna stanowi wyższą formę, na którą składają się poszczególne polityki sektorowe. Ze względu na ich równoległe funkcjonowanie i wzajemne przenikanie, nie należy rozpatrywać spójności wewnątrzwspólnotowej z rozdziałem na poszczególne ich aspekty. Dlatego też rolą spójności terytorialnej powinno być integrowanie wszelkich dotychczasowych polityk w ścisłym odniesieniu do przestrzeni.</p>
Subsydiarność	<p>Jest jedną z podstawowych zasad ustrojowych Unii Europejskiej. W uproszczeniu zasada ta oznacza, że na szczeblu wspólnotowym powinny być podejmowane tylko te działania, które zapewniają większą skuteczność i efektywność, niż w przypadku, gdyby prowadzenie stosownych akcji pozostawić w wyłącznej kompetencji rządów poszczególnych państw członkowskich. Od 2007 r. w transporcie organy Wspólnoty (Komisja, Rada, Parlament) ustalają jednolite regulacje rynków międzynarodowych, zasady uczciwej konkurencji, strategię i finansowanie infrastruktury paneuropejskiej, kierunki wzmacniania spójności przestrzeni gospodarczej ugrupowania, pomoc finansową z budżetu UE, relacje z krajami trzecimi. Zgodnie z zasadą subsydiarności władze państw członkowskich odpowiadają za narodowy proces legislacyjny dotyczący transportu, kształtowanie struktury podmiotowej sektora transportu, regulację krajowych rynków transportowych, procesy inwestycyjne w sieci transportu krajowego, rynek pracy. Władze regionalne i lokalne mają kompetencje w zakresie: zamówień publicznych i przetargów, bezpieczeństwa transportu, ochrony środowiska, eliminacji kongestii. W myśl tej zasady przedsiębiorstwa transportowe mają wyłączną kompetencję w zakresie: kształtowania wielkości i struktury działalności, rozwoju majątku bezpośrednio produkcyjnego, sposobów zaspokajania popytu rynkowego, rozwoju technologii przewozowych, innowacji i prac modernizacyjnych.</p>
System NATURA 2000	<p>Obszary Natura 2000 są nową formą ochrony przyrody, wprowadzoną w Polsce po przystąpieniu naszego kraju do Unii Europejskiej w 2004 r. i są konsekwencją wdrożenia do naszego systemu prawnego postanowień dyrektywy Rady z</p>

Pojęcie	Wyjaśnienie
	dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory, zwanej dalej dyrektywą „siedliskową” jak i tworzenia obszarów specjalnej ochrony ptaków na podstawie dyrektywy Rady z dnia 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikich ptaków zwanej dalej dyrektywą „ptasią”. Od 2005 r jest tworzony katalog obszarów Natura 2000 zawierający opisy ponad 1000 polskich obszarów Natura 2000. Każdy plan lub przedsięwzięcie, które potencjalnie mogłoby wpływać na obszar Natura 2000, musi być (przed zezwoleniem na nie) ocenione pod kątem tego wpływu. Nie można zezwolić na realizację przedsięwzięcia, którego wpływ na obszar Natura 2000 byłby znacząco negatywny.
System transportowy	Jest to pojęcie odnoszące się do wyposażenia i organizacji transportu na danym obszarze (mówi się o systemie transportowym kraju, regionu czy miasta). Jest złożonym układem podsystemów technicznych (gałęziowych, funkcjonalnych), organizacyjnych, finansowych i regulacyjnych. Główny jego szkielet stanowi układ infrastruktury decydujący o dostępności transportowej obszaru. O efektach użytkowych systemu decyduje dostępność i jakość oferowanych usług transportowych. Transport ze swej istoty jest sferą działalności gospodarczej o systemowym charakterze. Użyteczność transportu jest tym większa, im silniejsze i bardziej systemowe są powiązania między jego poszczególnymi formami. Na przestrzeni ostatnich stu kilkudziesięciu lat transport w rozwiniętych gospodarczo krajach stał się sferą w dużej mierze usystematyzowaną, ale istniejące systemy są wciąż niewydolne, przestarzałe i niekompletne, co stwarza konieczność prowadzenia konsekwentnej polityki ich rozwoju. [patrz także: europejski system transportowy]
Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju	Zgodnie z Ustawą z 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, jest to dokument określający podstawowe uwarunkowania, cele i kierunki rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, regionalnym i przestrzennym, obejmujący okres 4-10 lat, realizowany przez strategie rozwoju oraz przy pomocy programów, z uwzględnieniem okresu programowania Unii Europejskiej. Średniookresowa strategia rozwoju kraju zawiera w szczególności: <ol style="list-style-type: none"> 1) diagnozę sytuacji społecznej, gospodarczej, regionalnej i przestrzennej kraju, z uwzględnieniem stanu środowiska; 2) prognozę trendów rozwojowych w okresie objętym strategią; 3) informację o sposobie uwzględnienia rekomendacji wynikających z raportu ewaluacyjnego, zawierającego szacunkową ocenę skutków strategii, sporządzonego przed rozpoczęciem jej realizacji; 4) określenie celów strategicznych w okresie realizacji strategii w wymiarze społecznym, gospodarczym, regionalnym i przestrzennym; 5) wskaźniki realizacji; 6) określenie kierunków polityki państwa służących osiągnięciu celów strategicznych polityki rozwoju; 7) określenie kierunków interwencji podmiotów, o których mowa w art. 3, służącej osiągnięciu celów strategicznych polityki rozwoju;

Pojęcie	Wyjaśnienie
	<p>8) wyznaczenie obszarów problemowych o znaczeniu krajowym i ponadregionalnym wymagających interwencji państwa;</p> <p>9) założenia systemu realizacji oraz ram finansowych.</p>
Tanie linie lotnicze	<p>Są to linie obsługiwane przez przewoźników niskobudżetowych (ang. <i>Low cost</i>) oferujących usługi przewozu lotniczego osób po cenach niższych niż tradycyjne linie lotnicze. Niższe koszty przewozu pasażerów są możliwe dzięki korzystaniu z tańszych w obsłudze lotnisk (często usytuowanych w sporej odległości od miasta docelowego) oraz zrezygnowaniu z wielu usług, takich jak bezpłatne posiłki i napoje na pokładzie, dostęp do gazet i radia oraz pełnej obsługi bagażu. Koszty obniżono w wyniku redukcji do niezbędnego, wymaganego przepisami, personelu pokładowego oraz skrócono czas pobytu na lotnisku. Oszczędności uzyskano dzięki ujednoliceniu floty samolotów oraz znacznemu zagęszczeniu miejsc siedzących (mniejsze odstępy między rzędami foteli). Oszczędności uzyskano także dzięki wprowadzeniu na wielką skalę bezpośredniej sprzedaży biletów (głównie przez Internet i telefonicznie). Konkurencja na rynku i kryzys lat 2007-2009 wyeliminował z sektora przewozów regularnych znaczną liczbę przewoźników niskobudżetowych.</p>
Transport intermodalny, kombinowany, multimodalny i komodalny	<p>Zgodnie z leksykonem terminologii transportu kombinowanego UNECE, EDCMT i Komisji Europejskiej z 2001 r., transport intermodalny polega na dostawie danego ładunku za pomocą dwóch lub więcej gałęzi transportu w tej samej jednostce ładunkowej lub pojeździe bez dodatkowych operacji ładunkowych. W przewozach międzynarodowych transport ten organizuje jeden jedyny operator.</p> <p>Transport kombinowany został zdefiniowany najprecyzyjniej w dyrektywie Unii Europejskiej 92/106/EEC z 7 grudnia 2002 r. jako przewóz towarów, w którym samochód ciężarowy, przyczepa, naczepa z lub bez jednostki ciągnącej, nadwozie wymienne lub kontener korzysta z drogi w początkowym i końcowym odcinku podróży, a na innym odcinku powyżej 100 km w linii prostej – z usług transportu kolejowego, wodnego śródlądowego lub morskiego. Przewóz transportem drogowym w początkowym i końcowym odcinku wykonywany jest w następujący sposób:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) pomiędzy punktem, gdzie towary są załadowane i najbliższą odpowiednią kolejową stacją załadunkową dla odcinka początkowego oraz pomiędzy najbliższą odpowiednią stacją wyładunkową a punktem, gdzie towary są wyładowywane dla końcowego odcinka; b) w promieniu nie przekraczającym 150 km w linii prostej od portu żeglugi śródlądowej lub portu morskiego załadunku lub wyładunku.” <p>Transport multimodalny to przewóz ładunków przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu, gdzie towar może być przeładowywany do innej jednostki przy zmianie środka przewozu. Transport multimodalny obejmuje wszystkie możliwe gałęzie i technologie przewozów, między którymi mogą występować powiązania, a towary mogą zmieniać jednostki ładunkowe w procesie przewozowym,</p> <p>Transport bimodalny to przewożenie ładownych lub próżnych naczep samochodowych transportem kolejowym, stosując bezpośrednio ich oparcie na wózkach wagonowych. Koncepcja pociągu bimodalnego polega na zastąpieniu niektórych elementów klasycznego pociągu elementami pojazdów drogowych. Odpowiednio skonstruowane naczepy</p>

Pojęcie	Wyjaśnienie
	<p>samochodowe mają ustrój nośny mogący pełnić rolę nadwozi wagonowych z chwilą osadzenia naczepy na wózkach kolejowych wyposażonych w tzw. adaptery. Pociąg bimodalny składa się zatem z naczepy samochodowej, adapteru (urządzenia zapewniającego pośrednie oparcie dwóch naczep na jednym wózku kolejowym lub połączenie zestawu z lokomotywą, bądź pociągiem towarowym), dwuosowego wózka wagonowego, wyposażonego w komplet urządzeń hamulcowych. Pomimo, że w skład takiego pociągu wchodzi elementy konstrukcyjne naczep samochodowych musi on spełniać wszelkie wymagania stawiane normalnym pociągom towarowym</p> <p>Transport komodalny [patrz: <i>komodalność</i>]</p> <p>Transport multimodalny nie powinien być mylony z transportem intermodalnym lub kombinowanym. Multimodalność oznacza istnienie alternatywnych środków transportu na tej samej trasie przewozu, podczas gdy intermodalność polega na wykorzystaniu kilku środków transportu w jednym zintegrowanym łańcuchu przewozowym na danej trasie. Multimodalność jest ważnym aspektem zarówno miejskich systemów transportowych (przejazd na tej samej trasie autobusem, tramwajem lub metrem), jak i w transporcie pozamiejskim. Jest ona szczególnie przydatna w relacjach, w których z różnych przyczyn mogą występować zakłócenia w funkcjonowaniu jednego z dobrze rozwiniętych systemów przewozowych. Najbardziej pożądaną przez podróżnych formą tej multimodalności jest możliwość korzystania albo z usług lotniczych, albo z usług szybkich pociągów.</p>
Zarządzanie transportem publicznym	<p>Zgodnie z Ustawą z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, zarządzanie publicznym transportem zbiorowym przez organizatora polega w szczególności na:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) negocjowaniu i zatwierdzaniu zmian do umowy z operatorem; 2) ocenie i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego; 3) kontroli nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, 4) współpracy przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 5) analizie realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego; 6) dokonywaniu zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych; 7) zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu; 8) administrowaniu systemem informacji dla pasażera; 9) wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1 i 3 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.
Zielone korytarze	<p>Pod pojęciem zielonych korytarzy transportowych kryje się idea korytarzy dla transportu towarowego wykorzystujących zaawansowane technologie (tabor, ITS) oraz współmodalność, która zakłada wzajemne uzupełnianie się żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, kolei, żeglugi śródlądowej i transportu drogowego dla umożliwienia wyboru transportu</p>

Pojęcie	Wyjaśnienie
	przyjaznego środowisku. Na trasie tych korytarzy powinny znajdować się obiekty przeładunkowe zlokalizowane w strategicznych miejscach (takich jak porty morskie, porty śródlądowe, stacje rozrządowe i inne właściwe terminale i urządzenia logistyczne) oraz punkty zaopatrzenia w ekologiczne paliwo. Zielone korytarze charakteryzować mają się zrównoważonymi rozwiązaniami logistycznymi, zharmonizowanym systemem zasad, efektywną i strategicznie zlokalizowaną infrastrukturą i punktami przeładunkowymi, obejmować mają również platformę dla rozwoju i pokazu nowych rozwiązań logistycznych.
Zintegrowany System Transportowy	System, który optymalnie zaspokaja potrzeby transportowe, polega na powiązaniu działalności wszystkich gałęzi transportu w jedną całość zarówno pod względem wewnętrznym (tj. działalności międzygałęziowej), jak i zewnętrznym (tj. w stosunku do całej gospodarki i jej działów korzystających z transportu).
Zrównoważony rozwój transportu	Jest to taki rozwój transportu, który: <ul style="list-style-type: none"> a) zapewnia dostępność celów komunikacyjnych w sposób bezpieczny, niezagrożący zdrowiu ludzi i środowisku w sposób równy dla obecnej i następnych generacji; b) pozwala funkcjonować efektywnie, oferować możliwość wyboru środka transportowego i podtrzymać gospodarkę oraz rozwój regionalny; c) ogranicza emisje i odpady w ramach możliwości zaabsorbowania ich przez ziemię, zużywa odnawialne zasoby w ilościach możliwych do ich odtworzenia, zużywa nieodnawialne zasoby w ilościach możliwych do ich zastąpienia przez odnawialne substytuty, przy minimalizowaniu zajęcia terenu i hałasu.

Objaśnienia metodologiczne

1. Tabela 23:

- a. Dane dotyczące krajowych środków publicznych, przeznaczonych na budowę, rozbudowę i bieżące utrzymanie dróg krajowych na terenie województwa podkarpackiego, określają przewidywane, rzeczywiste koszty, planowane na lata 2021 – 2030. Zostały one określone na podstawie liniowej regresji wyznaczonej na podstawie danych z lat 2010 – 2020 pochodzących z GDDKiA o/Rzeszów;
- b. Dane dotyczące krajowych środków publicznych na poziomie wojewódzkim określają przewidywane, rzeczywiste koszty, planowane na lata 2021 – 2030, które pochodzą z PZDW w Rzeszowie;
- c. Dane dotyczące krajowych środków publicznych na poziomie lokalnym dotyczą wydatków z budżetów powiatów (grodzkich i ziemskich) oraz gmin. Nie uwzględniają one zewnętrznych dopłat i dotacji. Wydatki na lata 2021 do 2030 zostały wyznaczone na podstawie regresji liniowej wyznaczonej przez dane GUS-BDL z lat 2014 – 2019.

2. Tabela 24: uwagi analogiczne jak w odniesieniu do Tabeli 20.

3. Tabela 28:

- a. Dane dotyczące budowy i przebudowy dróg krajowych określają przewidywane, rzeczywiste koszty, planowane na lata 2021 – 2030. Zostały one określone na podstawie liniowej regresji wyznaczonej na podstawie danych z lat 2010 – 2020 pochodzących z GDDKiA o/Rzeszów. Ponieważ liniowa regresja kwot wyznaczona na podstawie danych z lat 2010 – 2020, w rubryce „Budowa nowych dróg”, wykazała wartość ujemną (zmniejszającą się), linię regresji wyznaczono na bazie danych z lat 2015 – 2020. W rubryce „Przebudowa dróg...” linię regresji wyznaczono na bazie danych z lat 2010 – 2020;
- b. Dane dotyczące dróg wojewódzkich przedstawione w rubrykach „Budowa nowych dróg...” i „Przebudowa dróg...” określają przewidywane, rzeczywiste koszty, planowane na lata 2021 – 2030, które pochodzą z PZDW w Rzeszowie;
- c. Dane o wydatkach na drogi lokalne dotyczą planowanych wydatków z budżetów powiatów grodzkich i ziemskich oraz gmin bez uwzględnienia zewnętrznych dopłat i dotacji. Pochodzą z GUS-BDL i posługują się nomenklaturą GUS. Nie rozróżnia ona wydatków na budowę i przebudowę ale łączy obydwa parametry pod nazwą wydatki majątkowe. Stąd dane zaprezentowane w rubryce „Budowa nowych dróg...” (lokalne) zawierają również (łącznie) koszty przebudowy dróg. Wydatki na lata 2021 do 2030 zostały wyznaczone na podstawie regresji liniowej wyznaczonej przez dane z lat 2014 – 2019;
- d. W rubryce „Koszty utrzymania” dla dróg krajowych i wojewódzkich przedstawiono planowane koszty rzeczywiste, aproksymowane na podstawie danych z lat 2014 – 2019, przedstawionych w „Diagnozie...”. Dla dróg lokalnych planowane koszty określono przy pomocy liniowej regresji wyznaczonej przez dane GUS – BDL z lat 2014 – 2019.

Tabela 37. Cele Polityki oraz Cele szczegółowe wraz z ich oznaczeniami numerycznymi, odnoszące się do sfery transportu i determinujące wydatkowanie środków dostępnych z funduszy europejskich (krajowych oraz regionalnego) w perspektywie finansowej 2021-27 na zadania z tej dziedziny.

Nr Celu Polityki (CP) oraz oznaczenie celu szczegółowego (Cs)	Cel szczegółowy
Bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna i przechodząca w kierunku gospodarki zeroemisyjnej oraz odporna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetycznej, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, łagodzenia zmian klimatu i przystosowania się do nich, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem, oraz zrównoważonej mobilności miejskiej (CP 2)	(i) wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych;
Bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna i przechodząca w kierunku gospodarki zeroemisyjnej oraz odporna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetycznej, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, łagodzenia zmian klimatu i przystosowania się do nich, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem, oraz zrównoważonej mobilności miejskiej (CP 2)	(iv) wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego;
Bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna i przechodząca w kierunku gospodarki zeroemisyjnej oraz odporna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetycznej, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, łagodzenia zmian klimatu i przystosowania się do nich, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem, oraz zrównoważonej mobilności miejskiej (CP 2)	(viii) wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej;
Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności (CP 3)	(i) rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej intermodalnej TEN-T;
Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności (CP 3)	(ii) rozwój udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej;

Aneks

Tabor autobusowy aktualnie wykorzystywany w ramach transportu miejskiego w Rzeszowie i ROF oraz wybranych MOF województwa podkarpackiego wg norm emisji spalin

Miasto	Rzeszów i ROF (MPK*)		Rzeszów i ROF (PKS**)		Przemyśl		Stalowa Wola		Mielec		Lubaczów		Dębica		Tarnobrzeg		Krosno		Jarosław		Przeworsk		Jasło***		Sanok	
	liczba	pojemność	liczba	pojemność	liczba	pojemność	liczba	pojemność	liczba	pojemność	liczba	pojemność	liczba	pojemność	liczba	pojemność	liczba	pojemność	liczba	pojemność	liczba	pojemność	liczba	pojemność	liczba	pojemność
EURO I	0	0	10	761	0	0	0	0	0	0	n.d.	n.d.	2	216	0	0	1	70	0	0	n.d.	n.d.	26	388	b.d.	b.d.
EURO II	25	2631	15	1223	0	0	0	0	8	716	n.d.	n.d.	0	0	0	0	0	0	0	0	n.d.	n.d.	22	23	b.d.	b.d.
EURO III	38	3316	41	2913	9	845	4	332	0	0	n.d.	n.d.	5	500	0	0	8	447	0	0	n.d.	n.d.	6	88	b.d.	b.d.
EURO IV	0	0	15	1008	0	0	1	107	7	525	n.d.	n.d.	1	23	6	488	1	30	2	137	n.d.	n.d.	14	490	b.d.	b.d.
EURO V	80	7328	2	158	12	792	9	857	12	772	n.d.	n.d.	10	750	9	568	15	850	11	825	n.d.	n.d.	14	654	b.d.	b.d.
EURO VI	82	9219	54	5133	18	1788	11	658	18	1466	n.d.	n.d.	10	1005	1	28	21	1653	0	0	n.d.	n.d.	0	0	b.d.	b.d.
BEV	10	780	0	0	0	0	10	580	0	0	n.d.	n.d.	0	0	0	0	0	0	0	0	n.d.	n.d.	0	0	b.d.	b.d.

*Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. (komunikacja miejska).

**Komunikacja realizowana przez Związek Gmin *Podkarpacka Komunikacja Samochodowa* - przewozy gminne (Miasto Rzeszów nie jest w związku).

***Wartości łączne dla Miejskiej Komunikacji Samochodowej w Jasle Sp. z o.o. oraz PGZK-Jasieł Sp. z o.o.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ankietowych pozyskanych w ramach kwerendy przeprowadzanej na rzecz przygotowania Programu *Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej na lata 2021 – 2027* przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej (wg stanu na 31.12.2020).

Plany zakupowe w zakresie autobusów elektrycznych dla transportu miejskiego w ROF oraz wybranych MOF województwa podkarpackiego

Miasto	Rzeszów i ROF (MPK*)	Rzeszów i ROF (PKS**)	Przemyśl	Stalowa Wola	Mielec	Lubaczów	Dębica	Tarnobrzeg	Krosno	Jarosław	Przeworsk	Jasło	Sanok
Liczba	40	12	11	6	b.d.	10	10	0	10	14	n.d.	0	8

**Komunikacja realizowana przez Związek Gmin *Podkarpacka Komunikacja Samochodowa* - przewozy gminne (Miasto Rzeszów nie jest w związku).

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ankietowych pozyskanych w ramach kwerendy przeprowadzanej na rzecz przygotowania Programu *Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej na lata 2021 – 2027* przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej.

Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030

1. Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów

Na podstawie przygotowanych w rozdziale IV kryteriów, dokonano identyfikacji kluczowych/strategicznych projektów (inwestycji) w ramach PSRT WP do roku 2030, które będą mogły otrzymać dofinansowanie m. in. w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Podkarpacia 2021-2027 i Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027. Część inwestycji realizowana będzie z innych źródeł finansowania.

Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030

L.p.		Nazwa zadania (nr drogi; typ inwestycji: budowa/przebudowa/zmiana przebiegu; nazwa odcinka)	Łączna długość inwestycji [km]	Koszt całkowity [roboty budowlane]		1. Bezpośredniość połączenia do sieci TEN-T	2. Poprawa połączeń obszarów słabo skomunikowanych	3. Przepustowość drogi a środowisko	4. Kontynuacja projektów	5. Spójność transportowa	6. Publiczny transport drogowy	7. Bezpieczeństwo ruchu drogowego	Suma punktów	Źródło finansowania
				[mln zł]										
Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej														
Priorytet A	1	Budowa wschodniej obwodnicy Łańcuta w ciągu drogi wojewódzkiej nr 877 od węzła A4 "Łańcut" do drogi krajowej nr 94 w Głuchowie	3,4	46,5	30	0	10	20	10	6	6	82	RFRD -zadania obwodnicowe (uzyskane dofinansowanie)	
	2	Przebudowa i rozbudowa DW 835 na odcinku Szklary – Dynów.	6,2	30,5	30	10	5	10	10	10	6	81	FEP 2021 - 2027	
	3	Rozbudowa DW 878 na odcinku od ul. Lubelskiej w Rzeszowie do skrzyżowania z DW 869 i DK 19 - DK 9 w Jasionce.	4,8	132,6	30	0	0	20	10	10	10	80	PO PW 2014- 2020 (uzyskane dofinansowanie)	

	4	Obwodnica Tyczyna w ciągu DW 878.	1,5	22,4	30	0	10	10	10	6	10	76	RFRD -zadania obwodnicowe (uzyskane dofinansowanie)
	5	Przebudowa/rozbudowa DW 988 na odcinku Strzyżów – Twierdza.	15,6	78,0	30	0	5	10	10	10	10	75	FEP 2021 - 2027
	6	Przebudowa DW 988 na odcinku od miejscowości Czudec do miejscowości Zaborów.	3,1	17,5	30	0	5	10	10	6	10	71	FEP 2021 - 2027
	7	Przebudowa i rozbudowa DW 878 na odcinku Tyczyn – Dylągówka;	15,9	65,5	30	0	0	10	10	6	10	66	FEP 2021 - 2027
	8	Przebudowa/ Rozbudowa DW 835 gr. woj. - Adamówka - Sieniawa.	15,8	80,0	30	0	5	10	10	3	6	64	FE PW 2021 - 2027
	9	Przebudowa/rozbudowa DW 986 na odcinku Tuszyna – Ropczyce:	średnia dla projektu									58	FEP 2021 - 2027
		Etap I Tuszyna-Ostrów	13,7	46,75	30	0	5	0	10	6	6	57	FEP 2021 - 2027
		Etap II most w Ostrowie	0,8	6,0	30	0	5	5	10	6	6	62	Polski Ład (uzyskane dofinansowanie)
		Etap III Ostrów-Ropczyce	0,4	2,0	30	0	0	5	10	6	6	57	Polski Ład (uzyskane dofinansowanie)
		Etap IV wiadukt w Ropczycach	1,3	20,0	30	0	5	5	10	6	6	62	Polski Ład (uzyskane dofinansowanie)

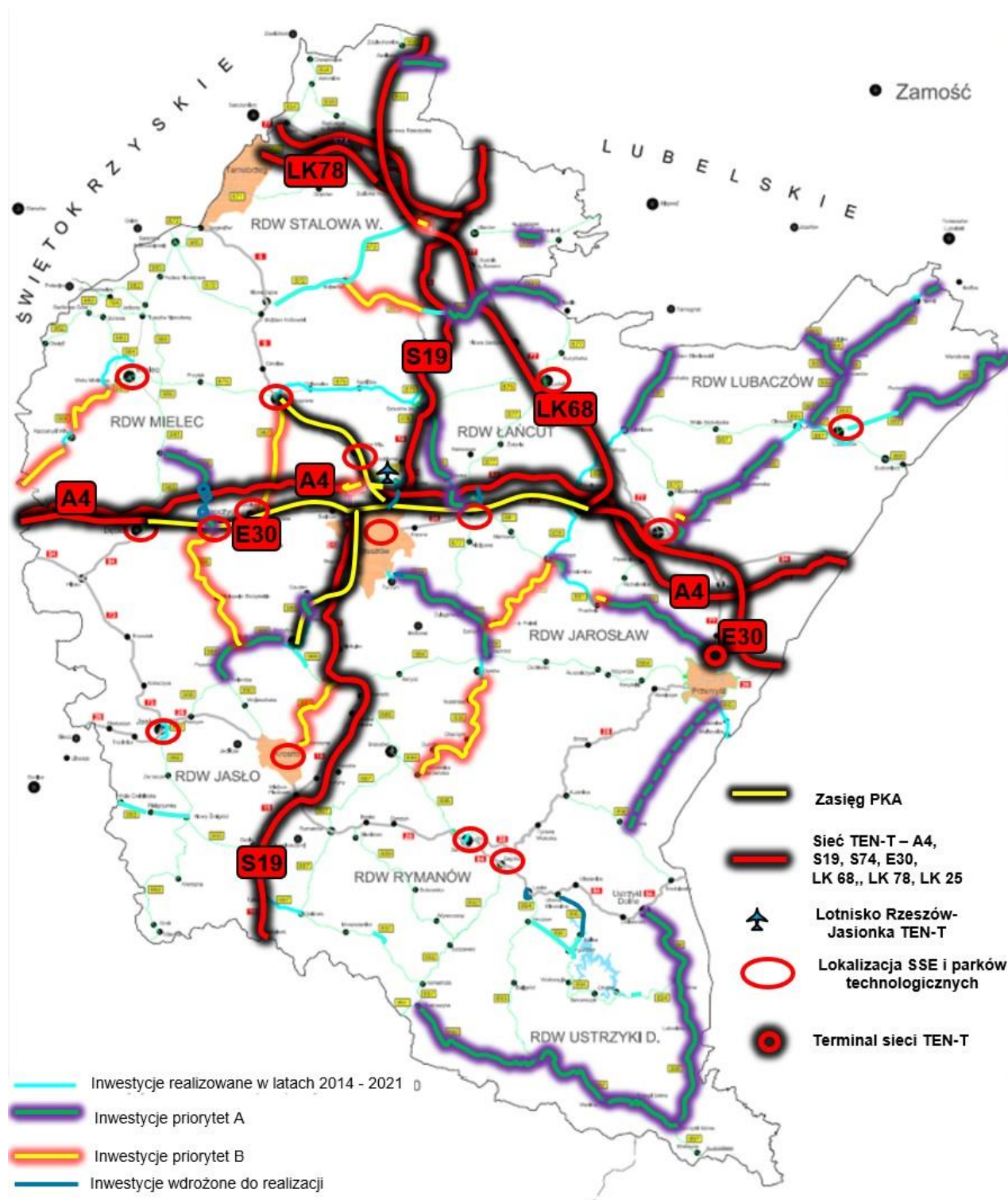
		Etap V Ropczyce-DK94	3,0	15,0	30	0	0	0	10	6	6	52	FEP 2021 - 2027
	10	Przebudowa/rozbudowa DW 881 na odcinku Kańczuga – Pruchnik - etap II.	5,7	47,78	0	10	5	20	10	3	6	54	FEP 2021 - 2027
	11	Budowa węzła na skrzyżowaniu autostrady A4 z drogą wojewódzką Nr 986 w m. Ostrów.	1,00	40,00	30	0	0	5	10	0	6	51	RFIL (uzyskane dofinansowanie)
	12	Przebudowa/rozbudowa DW 865 na odcinku od m. Zapałów do m. Oleszyce (Etap II Zapałów-Lipina).	7,9	35,5	0	10	5	20	5	3	6	49	FEP 2021 - 2027
	13	Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 865 na odcinku Oleszyce – Cieszanów.	10,3	46,35	0	10	5	15	5	3	6	44	FEP 2021 - 2027
	14	Budowa nowego odcinka DW 865 Sobiecin – Koniaczów.	2,3	41,5	0	10	10	10	5	3	6	44	FEP 2021 - 2027
	15	Przebudowa/rozbudowa DW 865 na odcinku Cieszanów – granica województwa.	19,9	87,75	0	10	5	15	5	3	6	44	FEP 2021 - 2027
	16	Przebudowa/rozbudowa DW 881 na odcinku Pruchnik – Żurawica.	23,3	116,5	0	10	5	10	5	6	6	42	FEP 2021 - 2027
	17	Przebudowa/rozbudowa DW 897 na odcinku Radoszyce – Ustrzyki Górne wraz z budową tras rowerowych.*	średnia dla projektu									40	
		Etap I: Radoszyce – Cisna*	28,0	140,0	0	10	5	15	0	10	0	40	FEP 2021 - 2027 *Kwota nie przewiduje tras rowerowych

		Etap II: Cisna - Wetlina*	19,5	98,0	0	10	5	15	0	10	0	40	FEP 2021 - 2027 *Kwota nie przewiduje tras rowerowych
		Etap III: Wetlina – Ustrzyki Górne*	16,0	82,0	0	10	5	15	0	10	0	40	FEP 2021 - 2027 *Kwota nie przewiduje tras rowerowych
	18	Przebudowa i rozbudowa DW 865 na odcinku Koniaczów – Zapałów.	12,0	72,0	0	10	5	10	5	3	6	39	FEP 2021 - 2027
	19	Przebudowa/rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 895 na odcinku Uherce Mineralne – Solina	10,1	73,6	0	10	5	10	0	10	3	38	Polski Ład (uzyskane dofinansowanie)
	20	Przebudowa/rozbudowa DW 896 Ustrzyki Dolne – Ustrzyki Górne wraz z budową tras rowerowych.*	45,0	225,0	0	10	5	15	0	3	3	36	FEP 2021 - 2027
	21	Rozbudowa DW 867 na odcinku Basznia Górna – Horyniec Zdrój (etap I) i Horyniec Zdrój – Prusie – gr. woj. (etap II).	28,3	132,0	0	10	5	10	5	3	0	33	FE PW 2021 - 2027
	22	Budowa obwodnicy Leska w ciągu DW 894 od DK 84 w m. Postolów do DW 894 w m. Huzele	3,7	182,0	0	10	10	0	5	3	3	31	RFRD -zadania obwodnicowe (uzyskane dofinansowanie)
	23	Przebudowa i rozbudowa DW 877 na odcinku Dylągówka – Szklary;	4,9	32,1	0	0	0	5	10	10	6	31	FEP 2021 - 2027
	24	Rozbudowa/przebudowa DW 881 na odcinku Sokolów Małopolski – Czarna.	16,8	67,0	0	0	5	10	10	0	6	31	FEP 2021 - 2027
	25	Rozbudowa DW 881 na odcinku Czarna-Łańcut wraz z budową mostu na rzece Mikośka.	3,5	16,45	0	0	0	10	10	3	6	29	FEP 2021 - 2027

26	Przebudowa/rozbudowa DW 861 i DW 863 odc. S19 Podgórze – Kopki - gr.woj - w. lubelskie - gr. woj. – Cieszanów :	34,5	300,0	średnia dla projektu							29		
	Etap I: S19 – DK 77.			30	0	5	10	0	3	6	54	FE PW 2021 - 2027	
	Etap II: DK 77 – gr. woj.			0	0	5	0	0	3	3	11	FE PW 2021 - 2027	
	Etap III: gr. województwa – Cieszanów.			0	10	5	0	0	3	3	21	FE PW 2021 - 2027	
	27	Budowa DW 858 na odcinku Dąbrowica–Sieraków + most na rzece Borowina.	3,2	31,85	0	0	5	20	0	3	0	28	FEP 2021 - 2027
	28	Połączenie Przemyśla z Bieszczadami – odcinek Przemyśl – DW 890.	50		0	0	0	15	5	6	0	26	FEP 2021 - 2027
	29	Budowa/rozbudowa DW 857 na odcinku Zaklików – granica województwa	7,8	42,6	0	0	5	0	0	0	0	5	FE PW 2021 - 2027
	suma		439,20	2472,73									
Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej													
Priorytet B	1	Przebudowa i rozbudowa DW 835 na odcinku Kańczuga-Grabownica Starzeńska.	49,0	290,0	30	10	5	15	10	10	6	86	FEP 2021 - 2027
	2	Rozbudowa DW 869 – etap V (węzeł A4 Rzeszów Zachodni – DK 9 w Rudnej Małej).	3,3	60,0	30	0	10	10	10	6	6	72	FEP 2021 - 2027

3	Przebudowa/rozbudowa DW 861 na odcinku Bojanów – Jeżowe.	16,2	81,0	30	0	5	10	0	3	6	54	FEP 2021 - 2027
4	Przebudowa/rozbudowa DW 986 na odcinku Ropczyce - Wiśniowa.	27,7	138,5	30	0	5	0	10	3	6	54	FEP 2021 - 2027
5	Budowa obwodnicy Pruchnika w ciągu DW 881.	1,3	13,0	0	0	10	10	10	6	6	42	FEP 2021 - 2027
6	Budowa DW 872 w Nisku (łącznik do DK 19).	2,65	25,0	0	0	10	5	5	3	6	29	FEP 2021 - 2027
7	Przebudowa/rozbudowa DW 987.	22,5	112,5	0	0	0	10	10	3	6	29	FEP 2021 - 2027
8	Przebudowa/rozbudowa DW 984 na odcinku granica województwa – Radomyśl Wielki – Piątkowiec.	21,1	330,0	0	0	5	10	5	3	3	26	FE PW 2021 - 2027
9	Przebudowa/rozbudowa DW 991.	16,7	83,5	0	0	5	0	5	3	6	19	FEP 2021 - 2027
10	Budowa nowego odcinka DW 870 od m. Szówsko do m. Koniaczów.	2,4	43,5	0	0	5	5	0	3	3	16	FEP 2021 - 2027
Suma		162,9	1177,0									

Rysunek 64. Mapa z inwestycjami w ramach spriorytetyzowanej listy kluczowych projektów dla priorytetu A i B



Źródło: Departament Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego UMWP

Inwestycje dotyczące taboru kolejowego w ramach PSRT WP do roku 2030 (które będą mogły otrzymać dofinansowanie w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Podkarpacia 2021-2027)

Charakterystyka inwestycji			Kryteria wyboru				
Nazwa zadania	Liczba zakupionych pojazdów kolejowych [szt.]	Koszt całkowity [mln zł]	Komplementarność z projektami dotyczącymi taboru kolejowego oraz infrastruktury kolejowej	Zwiększenie zdolności przewozowej	Wpływ projektu na realizację zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym szczególności dostępności dla osób z niepełnosprawnościami	Wpływ projektu na poprawę bezpieczeństwa, jakości, atrakcyjności i komfortu pasażerów	Wpływ projektu na realizację zasady zrównoważonego rozwoju oraz ochrony i poprawy jakości środowiska naturalnego
Zakup bezemisyjnego taboru kolejowego do wykonywania przewozów pasażerskich na terenie Województwa Podkarpackiego	6 szt.	175	tak	tak	tak	tak	tak

2. Ocena ex-ante Programu

- Treść zostanie uzupełniona na późniejszym etapie -