



Łat. nr 242/6653/13
Kierownik Województwa Podkarpackiego
w Rzeszowie
z dnia 24.08.2013r.

WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego

PROJEKT DO KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Dokument przygotowany przez:



BLUE OCEAN BUSINESS CONSULTING SP. Z O.O.
ul. Kopernika 30, lok. 536-537, 00-950 Warszawa
tel. 22 828 4990, faks 22 828 4993, biuro@babc.pl

Współpraca:

Departament Infrastruktury i Transportu
Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego

sierpień 2013 r

Spis treści

Spis tabel	5
Spis map	8
Spis rysunków	9
CZĘŚĆ I. WSTĘP	10
1. Plan Transportowy	10
2. Słownik pojęć używanych w dokumencie	15
3. Weryfikacja i aktualizacja Planu Transportowego	16
CZĘŚĆ II. SIEĆ KOMUNIKACYJNA W WOJEWÓDZTWIE PODKARPACKIM ORAZ INFRASTRUKTURA PRZYSTANKOWA	17
4. Sieć komunikacyjna w Województwie Podkarpackim	17
4.1. Transport autobusowy	19
4.1.1. Sieć komunikacji autobusowej	19
4.1.2. Tabor autobusowy	20
4.1.3. Korytarze transportowe	25
4.2. Transport kolejowy	29
4.3. Współpraca z Operatorem publicznego kolejowego transportu zbiorowego	30
4.3.1. Tabor wykorzystywany przez Operatora kolejowego publicznego transportu zbiorowego	30
4.3.2. Przewóz pasażerów przez Operatora publicznego kolejowego transportu zbiorowego	31
4.4. Transport lotniczy	32
5. Dostępność komunikacyjna na obszarze Województwa Podkarpackiego	33
5.1. Niska dostępność komunikacyjna	35
5.2. Przepływ strumieni pasażerskich	36
6. Kluczowe węzły komunikacyjne	38
7. Sieć użyteczności publicznej	41
7.1. Docelowy popyt na przewozy o charakterze użyteczności publicznej	41
7.2. Scenariusze możliwych zmian społeczno-gospodarczych	43
7.2.1. Scenariusz I	43
7.2.2. Scenariusz II	44
7.2.3. Scenariusz III	45
7.3. Wyznaczenie sieci połączeń komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej	47
7.3.1. Wariant I	47
7.3.2. Wariant II	49
7.3.3. Wariant III	51
7.4. Mapa sieci połączeń komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej	56
8. Infrastruktura komunikacyjna i jej otoczenie	57
8.1.1. Wpływ transportu zbiorowego na środowisko	61
8.1.2. Rola Planu Transportowego w ochronie środowiska	63
8.2. Sieć przystanków	64
8.2.1. Dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej	66
9. Zgodność z zapisami Krajowego Planu Transportowego	67
CZĘŚĆ III. OCENA I PROGNOZY POTRZEB PRZEWOZOWYCH	75
10. Miejsca użyteczności publicznej	75
11. Czynniki demograficzne i społeczno-ekonomiczne w perspektywie Planu	77
11.1. Czynniki demograficzne	77
11.2. Czynniki społeczno-ekonomiczne	83
11.3. Rozwój gospodarki na terenie Województwa Podkarpackiego	89
11.3.1. Specjalne Strefy Ekonomiczne na terenie Województwa Podkarpackiego	89
11.3.2. Inne formy rozwoju gospodarczego regionu	91
11.4. Dostęp osób niepełnosprawnych do publicznego transportu zbiorowego	93
CZĘŚĆ IV. FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH	94
12. Finansowanie transportu zbiorowego w Województwie Podkarpackim	94
12.1. Źródła finansowania i formy finansowania transportu zbiorowego	94
12.2. Poziom opłat za przejazdy	95
12.3. Uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego	96

CZĘŚĆ V. PREFERENCJE WYBORU ŚRODKÓW TRANSPORTU.....	97
13. Badania ankietowe mieszkańców Województwa Podkarpackiego	97
14. Określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu.....	100
CZĘŚĆ VI. TRYB WYBORU OPERATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	101
15. Tryb wyboru operatora	101
CZĘŚĆ VII. STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH.....	103
16. Standard usług świadczonych w publicznym transporcie zbiorowym i bezpieczeństwo pasażerów	103
CZĘŚĆ VIII. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA.....	105
17. Informacja pasażerska	105
CZĘŚĆ IX. ROZWÓJ PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	108
18. Analiza SWOT.....	108
19. Integracja różnych rodzajów transportu i zrównoważony rozwój transportu	111
ZAŁĄCZNIKI.....	112
Załącznik A. Transport kolejowy	113
A.1. Pociągi uruchamiane przez Operatora publicznego kolejowego transportu zbiorowego – spółkę Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	113
A.2. Pociągi przewoźników obsługujących połączenia międzywojewódzkie	120
Załącznik B. Przystanki pozostające w zarządzie Województwa Podkarpackiego.....	122
Załącznik C. Przystanki zlokalizowane przy drogach krajowych	148
Załącznik D. Transport drogowy	160
D.1. Zezwolenia udzielone przez Marszałka Województwa Podkarpackiego	160
D.2. Zezwolenia udzielone przez Prezydenta Miasta Krosna	201
D.3. Zezwolenia udzielone przez Prezydenta Miasta Przemyśla.....	204
D.4. Zezwolenia udzielone przez Prezydenta Miasta Rzeszowa	207
D.5. Zezwolenia udzielone przez Prezydenta Miasta Tarnobrzega	209
D.6. Zezwolenia uzgadniane przez Marszałka Województwa Podkarpackiego w roku 2013.	210
D.7. Pozostałe autobusowe korytarze transportowe na terenie Województwa Podkarpackiego	211
Załącznik E. Treść ankiet zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców	215
Ankieta A. Badanie zachowań komunikacyjnych mieszkańców Województwa Podkarpackiego w 2013 r.	215
Ankieta B. Badanie preferencji komunikacyjnych mieszkańców Województwa Podkarpackiego w 2013 r.	216
Ankieta C. Badanie preferencji komunikacyjnych uczniów Województwa Podkarpackiego w 2013 r.	217
Załącznik F. Charakterystyka komunikacyjna podregionów i powiatów Województwa Podkarpackiego ...	218
F.1. Podregion Rzeszowski	220
F.1.1. Miasto Rzeszów	221
F.1.2. Powiat Kolbuszowski	227
F.1.3. Powiat Łańcucki	230
F.1.4. Powiat Ropczycko-Sędziszowski	233
F.1.5. Powiat Rzeszowski	236
F.1.6. Powiat Strzyżowski	239
F.2. Podregion Krośnieński	242
F.2.1. Miasto Krosno.....	243
F.2.2. Powiat Bieszczadzki	246
F.2.3. Powiat Brzozowski	249
F.2.4. Powiat Jasieński	252
F.2.5. Powiat Krośnieński	255
F.2.6. Powiat Leski	258
F.2.7. Powiat Sanocki.....	260
F.3. Podregion Przemyśki	263
F.3.1. Miasto Przemyśl	264
F.3.2. Powiat Jarosławski	267
F.3.3. Powiat Lubaczowski	271
F.3.4. Powiat Przemyśki.....	273
F.3.5. Powiat Przeworski	275
F.4. Podregion Tarnobrzegi	278
F.4.1. Miasto Tarnobrzeg	279
F.4.2. Powiat Dębicki	282
F.4.3. Powiat Leżajski.....	285

F.4.4.	Powiat Mielecki	288
F.4.5.	Powiat Niżański.....	291
F.4.6.	Powiat Stalowowolski	295
F.4.7.	Powiat Tarnobrzeski	301
Załącznik G. Infrastruktura komunikacyjna Województwa Podkarpackiego		303
G.1.	Sieć drogowa	303
G.1.1.	Drogi krajowe	304
G.1.2.	Drogi wojewódzkie	309
G.2.	Sieć kolejowa	314
G.2.1.	Linia kolejowa nr 91: Kraków Główny – Medyka – Granica Państwa	317
G.2.2.	Linia kolejowa nr 68: Lublin – Przeworsk.....	318
G.2.3.	Linia kolejowa nr 71: Ocice – Rzeszów Główny	319
G.2.4.	Linia kolejowa nr 101: Munina – Hrebenne	320
G.2.5.	Linia kolejowa nr 106: Rzeszów Główny – Jasło	321
G.2.6.	Linia kolejowa nr 108: Stróże – Krościenko	322
G.2.7.	Linia kolejowa nr 107: Nowy Zagórz – Łupków	323
Załącznik H. Szczegółowe informacje demograficzne i społeczno-ekonomiczne, mające wpływ na ocenę i prognozy potrzeb przewozowych		324
Załącznik I. Finansowanie usług przewozowych – dane szczegółowe		331

Spis tabel

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie	15
Tabela 2. Podstawowe dane dotyczące zezwoleń na przewóz osób	19
Tabela 3. Charakterystyka sieci przewozów, zgodnie z zezwoleniami wydanymi przez Prezydentów Miasta na prawach powiatu, na liniach przebiegających przez powiat grodzki i ziemski.	20
Tabela 4. Europejskie standardy emisji spalin EURO	22
Tabela 5. Największe autobusowe korytarze transportowe w Województwie Podkarpackim.	25
Tabela 6. Tabor będący własnością samorządu Województwa Podkarpackiego	30
Tabela 7. Praca eksploatacyjna w roku oraz dofinansowywanie przez Samorząd Województwa Podkarpackiego w latach 2010-2013 usługi użyteczności publicznej, świadczone przez Operatora – spółkę Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	31
Tabela 8. Praca eksploatacyjna na poszczególnych liniach, wykonywana przez Operatora – spółkę Przewozy Regionalne Sp. z o.o. na podstawie umów rocznych.	31
Tabela 9. Największe strumienie pasażerskie w relacjach źródło-cel	36
Tabela 10. Wszystkie strumienie pasażerskie na liniach kolejowych	37
Tabela 11. Parametry węzłów komunikacyjnych Województwa Podkarpackiego	38
Tabela 12. Liczebność poszczególnych grup wiekowych w strukturze ludności Województwa Podkarpackiego	41
Tabela 13. Parametry obecnej sieci komunikacji autobusowej i sieci w Scenariuszu I.	44
Tabela 14. Parametry obecnej sieci komunikacji autobusowej i sieci w Scenariuszu II.	45
Tabela 15. Parametry obecnej sieci komunikacji autobusowej i sieci w Scenariuszu II.	46
Tabela 16. Połączenia autobusowe do objęcia siecią użyteczności publicznej – wariant II.	49
Tabela 17. Połączenia autobusowe do objęcia siecią użyteczności publicznej – wariant III.	54
Tabela 18. Sieć drogowa w Województwie Podkarpackim i w całej Polsce w roku 2011.	57
Tabela 19. Czynne drogi kolejowe w kraju i w Województwie Podkarpackim	59
Tabela 20. Linie kolejowe przebiegające przez teren Województwa Podkarpackiego.	60
Tabela 21. Parametry techniczne i przepustowość linii kolejowych przebiegających przez teren Województwa Podkarpackiego.	60
Tabela 22. Lista linii kolejowych, na których nie są prowadzone przewozy pasażerskie	60
Tabela 23. Gęstość przystanków w poszczególnych powiatach oraz gęstość ludności powiatów (bez powiatów grodzkich) ..	64
Tabela 24. Udział poszczególnych grup wiekowych w strukturze ludności Województwa Podkarpackiego	77
Tabela 25. Wartość średniego dalszego trwania życia w podregionach Województwa Podkarpackiego dla osób urodzonych w 2011 r.	78
Tabela 26. Wartość dodana brutto według rodzajów działalności	83
Tabela 27. Specjalna Strefa Ekonomiczna EURO-PARK MIELEC	89
Tabela 28. Kwoty refundacji wypłaconych przewoźnikom autobusowym	94
Tabela 29. Dochody i wydatki Województwa Podkarpackiego	94
Tabela 30. Europejskie standardy emisji spalin EURO.	100
Tabela 31. Analiza SWOT	109
Tabela A1. Pociągi objęte umową z Operatorem publicznego kolejowego transportu zbiorowego	113
Tabela A2. Pociągi pasażerskie przewoźników obsługujących linie międzywojewódzkie	120
Tabela B1. Przystanki przy drogach wojewódzkich Województwa Podkarpackiego	122
Tabela B2. Przystanki stanowiące własność lub pozostające w zarządzie Województwa Podkarpackiego, udostępnione dla operatorów publicznego transportu zbiorowego i przewoźników drogowych	123
Tabela C1. Przystanki przy drogach krajowych na terenie Województwa Podkarpackiego	148
Tabela C2. Lista przystanków zlokalizowanych przy drogach krajowych	148
Tabela D1. Charakterystyka przewoźników, którym zezwoleń udzielił Marszałek Województwa Podkarpackiego	160
Tabela D2. Zezwolenia na wykonywanie przewozów osób w krajowym transporcie drogowym udzielone przez Marszałka Województwa Podkarpackiego	163
Tabela D3. Charakterystyka sieci przewozów, zgodnie z zezwoleniami wydanymi przez Prezydenta Miasta Krosna, na liniach przebiegających przez powiat grodzki i ziemski.	201
Tabela D4. Charakterystyka sieci przewozów zgodnie z zezwoleniami wydanymi przez Prezydenta Miasta Przemyśla, na liniach przebiegających przez powiat grodzki i ziemski.	204
Tabela D5. Charakterystyka sieci przewozów, zgodnie z zezwoleniami wydanymi przez Prezydenta Miasta Rzeszowa, na liniach przebiegających przez powiat grodzki i ziemski.	207
Tabela D6. Charakterystyka sieci przewozów, zgodnie z zezwoleniami wydanymi przez Prezydenta Miasta Tarnobrzega, na liniach przebiegających przez powiat grodzki i ziemski.	209
Tabela D7. Charakterystyka sieci przewozów, na które zezwolenia uzgadniał Marszałek Województwa Podkarpackiego w 2013 roku.	210
Tabela D8. Pozostałe autobusowe korytarze transportowe w Województwie Podkarpackim	211
Tabela F1. Infrastruktura dworcowa w kluczowych węzłach komunikacyjnych	218
Tabela F2. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie Podregionu Rzeszowskiego	220
Tabela F3. Powierzchnia i ludność miasta Rzeszowa	221

Tabela F4. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie miasta Rzeszowa	222
Tabela F5. Kursy przewoźników autobusowych rozpoczynające się lub kończące na terenie Miasta Rzeszowa	222
Tabela F6. Powierzchnia i ludność powiatu	228
Tabela F7. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie Powiatu Kolbuszowskiego	228
Tabela F8. Kursy przewoźników autobusowych rozpoczynające się lub kończące na terenie Powiatu Kolbuszowskiego	228
Tabela F9. Powierzchnia i ludność powiatu	231
Tabela F10. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie Powiatu Łańcuckiego	231
Tabela F11. Kursy przewoźników autobusowych rozpoczynające się lub kończące na terenie Powiatu Łańcuckiego	231
Tabela F12. Powierzchnia i ludność powiatu	234
Tabela F13. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie Powiatu Ropczycko-Sędziszowskiego	234
Tabela F14. Kursy przewoźników autobusowych rozpoczynające się lub kończące na terenie Powiatu Ropczycko-Sędziszowskiego	234
Tabela F15. Powierzchnia i ludność powiatu	237
Tabela F16. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie Powiatu Rzeszowskiego	237
Tabela F17. Kursy przewoźników autobusowych rozpoczynające się lub kończące na terenie Powiatu Rzeszowskiego	237
Tabela F18. Powierzchnia i ludność powiatu	239
Tabela F19. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie Powiatu Strzyżowskiego	239
Tabela F20. Kursy przewoźników autobusowych rozpoczynające się lub kończące na terenie Powiatu Strzyżowskiego	240
Tabela F21. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie Podregionu Krosnieńskiego	242
Tabela F22. Powierzchnia i ludność miasta Krosno	243
Tabela F23. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie miasta Krosno	243
Tabela F24. Kursy przewoźników autobusowych rozpoczynające się lub kończące na terenie Miasta Krosno	244
Tabela F25. Powierzchnia i ludność powiatu	247
Tabela F26. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie Powiatu Bieszczadzkiego	247
Tabela F27. Kursy przewoźników autobusowych rozpoczynające się lub kończące na terenie Powiatu Bieszczadzkiego	247
Tabela F28. Powierzchnia i ludność powiatu	249
Tabela F29. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie Powiatu Brzozowskiego	250
Tabela F30. Kursy przewoźników autobusowych rozpoczynające się lub kończące na terenie Powiatu Brzozowskiego	250
Tabela F31. Powierzchnia i ludność powiatu	253
Tabela F32. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie Powiatu Jasieńskiego	253
Tabela F33. Kursy przewoźników autobusowych rozpoczynające się lub kończące na terenie Powiatu Jasieńskiego	253
Tabela F34. Powierzchnia i ludność powiatu	256
Tabela F35. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie Powiatu Rzeszowskiego	256
Tabela F36. Kursy przewoźników autobusowych rozpoczynające się lub kończące na terenie Powiatu Krosnieńskiego	256
Tabela F37. Powierzchnia i ludność powiatu	258
Tabela F38. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie Powiatu Leskiego	258
Tabela F39. Kursy przewoźników autobusowych rozpoczynające się lub kończące na terenie Powiatu Leskiego	259
Tabela F40. Powierzchnia i ludność powiatu	261
Tabela F41. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie Powiatu Sanockiego	261
Tabela F42. Kursy przewoźników autobusowych rozpoczynające się lub kończące na terenie Powiatu Sanockiego	261
Tabela F43. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie Podregionu Przemyskiego	263
Tabela F44. Powierzchnia i ludność miasta Przemyśla	264
Tabela F45. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie miasta Przemyśla	264
Tabela F46. Kursy przewoźników autobusowych rozpoczynające się lub kończące na terenie Miasta Przemyśla	265
Tabela F47. Powierzchnia i ludność powiatu	268
Tabela F48. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie Powiatu Jarosławskiego	268
Tabela F49. Kursy przewoźników autobusowych rozpoczynające się lub kończące na terenie Powiatu Jarosławskiego	268
Tabela F50. Powierzchnia i ludność powiatu	272
Tabela F51. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie Powiatu Lubaczowskiego	272
Tabela F52. Kursy przewoźników autobusowych rozpoczynające się lub kończące na terenie Powiatu Lubaczowskiego	272
Tabela F53. Powierzchnia i ludność powiatu	273
Tabela F54. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie Powiatu Przemyskiego	274
Tabela F55. Kursy przewoźników autobusowych rozpoczynające się lub kończące na terenie Powiatu Przemyskiego	274
Tabela F56. Powierzchnia i ludność powiatu	276
Tabela F57. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie Powiatu Przeworskiego	276
Tabela F58. Kursy przewoźników autobusowych rozpoczynające się lub kończące na terenie Powiatu Przeworskiego	276
Tabela F59. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie Podregionu Tarnobrzegskiego	278
Tabela F60. Powierzchnia i ludność miasta Tarnobrzega	279
Tabela F61. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie miasta Tarnobrzega	280
Tabela F62. Kursy przewoźników autobusowych rozpoczynające się lub kończące na terenie Miasta Tarnobrzeg	280
Tabela F63. Powierzchnia i ludność powiatu	283
Tabela F64. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie Powiatu Dębickiego	283
Tabela F65. Kursy przewoźników autobusowych rozpoczynające się lub kończące na terenie Powiatu Dębickiego	283

Tabela F66. Powierzchnia i ludność powiatu	286
Tabela F67. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie Powiatu Łeżajskiego	286
Tabela F68. Kursy przewoźników autobusowych rozpoczynające się lub kończące na terenie Powiatu Łeżajskiego	286
Tabela F69. Powierzchnia i ludność powiatu	289
Tabela F70. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie Powiatu Mieleckiego	289
Tabela F71. Kursy przewoźników autobusowych rozpoczynające się lub kończące na terenie Powiatu Mieleckiego	289
Tabela F72. Powierzchnia i ludność powiatu	292
Tabela F73. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie Powiatu Niżańskiego	292
Tabela F74. Kursy przewoźników autobusowych rozpoczynające się lub kończące na terenie Powiatu Niżańskiego	292
Tabela F75. Powierzchnia i ludność powiatu	296
Tabela F76. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie Powiatu Stalowowolskiego	296
Tabela F77. Kursy przewoźników autobusowych rozpoczynające się lub kończące na terenie Powiatu Stalowowolskiego	296
Tabela F78. Powierzchnia i ludność powiatu	301
Tabela F79. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie Powiatu Tarnobrzckiego	302
Tabela F80. Kursy przewoźników autobusowych rozpoczynające się lub kończące na terenie Powiatu Tarnobrzckiego	302
Tabela G1. Sieć drogowa w Województwie Podkarpackim i w całej Polsce w roku 2011.	303
Tabela G2. Drogi krajowe w Województwie Podkarpackim	304
Tabela G3. Sieć dróg wojewódzkich w Województwie Podkarpackim	309
Tabela G4. Czynne drogi kolejowe w kraju i w Województwie Podkarpackim	315
Tabela G5. Linie kolejowe przebiegające przez teren Województwa Podkarpackiego	315
Tabela G6. Parametry techniczne i przepustowość linii kolejowych przebiegających przez teren Województwa Podkarpackiego	315
Tabela G7. Lista linii kolejowych, na których nie są prowadzone przewozy pasażerskie	316
Tabela G8. Stacje i przystanki osobowe na odcinku linii nr 91 na terenie Województwa Podkarpackiego	317
Tabela G9. Stacje i przystanki osobowe na odcinku linii nr 68 na terenie Województwa Podkarpackiego	318
Tabela G10. Stacje i przystanki osobowe na odcinku linii nr 71 na terenie Województwa Podkarpackiego	319
Tabela G11. Stacje i przystanki osobowe na odcinku linii nr 101 na terenie Województwa Podkarpackiego	320
Tabela G12. Stacje i przystanki osobowe na odcinku linii nr 106 na terenie Województwa Podkarpackiego	321
Tabela G13. Stacje i przystanki osobowe na odcinku linii nr 108 na terenie Województwa Podkarpackiego	322
Tabela G14. Stacje i przystanki osobowe na odcinku linii nr 107 na terenie Województwa Podkarpackiego	323
Tabela H1. Liczba osób bezrobotnych i stopa bezrobocia w Województwie Podkarpackim	324
Tabela H2. Liczba prywatnych pojazdów samochodowych w latach 2005 – 2011 w kraju i w Województwie Podkarpackim	325
Tabela H3. Gęstość zaludnienia w powiatach Województwa Podkarpackiego	325
Tabela H4. Najważniejsze obiekty użyteczności publicznej w Województwie Podkarpackim	326
Tabela H5. Płacówki związane z edukacją w Województwie Podkarpackim	329
Tabela H6. Liczba uczniów w Województwie Podkarpackim	330
Tabela I1. Struktura dochodów i wydatków przewozów pasażerskich	331
Tabela I2. Poziom opłat za przejazdy	332

Spis map

Mapa 1. Wszystkie korytarze transportowe w komunikacji autobusowej, według podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego	26
Mapa 2. Najważniejsze korytarze transportowe w komunikacji autobusowej na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego	27
Mapa 3. Najważniejsze korytarze transportowe w komunikacji autobusowej na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego oraz Prezydentów Miast: Krosna, Przemyśla, Rzeszowa oraz Tarnobrzega.	28
Mapa 4. Sieć kolejowa w Województwie Podkarpackim	29
Mapa 5. Dostępność drogowa do miast powiatowych	34
Mapa 6. Obszary o niskiej dostępności drogowej w Województwie Podkarpackim	35
Mapa 7. Największe strumienie pasażerskie w układzie źródło-cel	36
Mapa 8. Sieć połączeń komunikacyjnych do objęcia użytecznością publiczną w Wariancie I	48
Mapa 9. Sieć połączeń komunikacyjnych do objęcia użytecznością publiczną w Wariancie II	50
Mapa 10. Planowany przebieg łącznicy kolejowej do portu lotniczego Rzeszów Jasionka	52
Mapa 11. Orientacyjny przebieg łącznicy kolejowej Krosno-Przybówka	53
Mapa 12. Sieć połączeń komunikacyjnych do objęcia użytecznością publiczną w Wariancie III	55
Mapa 13. Sieć połączeń komunikacyjnych do objęcia użytecznością publiczną w Wariancie I – II	56
Mapa 14. Sieć dróg krajowych na terenie Województwa Podkarpackiego	58
Mapa 15. Drogi wojewódzkie na terenie Województwa Podkarpackiego	58
Mapa 16. Linie kolejowe w Województwie Podkarpackim	59
Mapa 17. Planowana sieć kolejowa w Krajowym Planie Transportowym	74
Mapa 18. Gęstość zaludnienia w Województwie Podkarpackim	76
Mapa 19. Bezrobocie w Województwie Podkarpackim	85
Mapa 20. Liczba samochodów osobowych w Województwie Podkarpackim – na 1000 mieszkańców w 2001 r.	87
Mapa 21. Parki przemysłowe na terenie Województwa Podkarpackiego	91
Mapa F1. Podregion Rzeszowski na tle Województwa i powiaty wchodzące w jego skład	220
Mapa F2. Miasto Rzeszów	221
Mapa F3. Powiat Kołbuszowski	227
Mapa F4. Powiat Łańcucki	230
Mapa F5. Powiat Ropczycko-Sędziszowski	233
Mapa F6. Powiat Rzeszowski	236
Mapa F7. Powiat Strzyżowski	239
Mapa F8. Podregion Krośnieński na tle Województwa i powiaty wchodzące w jego skład	242
Mapa F9. Miasto Krosno	243
Mapa F10. Powiat Bieszczadzki	246
Mapa F11. Powiat Brzozowski	249
Mapa F12. Powiat Jasieński	252
Mapa F13. Powiat Krośnieński	255
Mapa F14. Powiat Leski	258
Mapa F15. Powiat Sanocki	260
Mapa F16. Podregion Przemyślski na tle Województwa i powiaty wchodzące w jego skład	263
Mapa F17. Miasto Przemyśl	264
Mapa F18. Powiat Jarosławski	267
Mapa F19. Powiat Lubaczowski	271
Mapa F20. Powiat Przemyślski	273
Mapa F21. Powiat Przeworski	275
Mapa F22. Podregion Tarnobrzelski na tle Województwa i powiaty wchodzące w jego skład	278
Mapa F23. Miasto Tarnobrzeg	279
Mapa F24. Powiat Dębicki	282
Mapa F25. Powiat Leżański	285
Mapa F26. Powiat Mielecki	288
Mapa F27. Powiat Niżański	291
Mapa F28. Powiat Stalowowolski	295
Mapa F29. Powiat Tarnobrzelski	301
Mapa G1. Sieć dróg krajowych na terenie Województwa Podkarpackiego	304
Mapa G2. Zadania na drogach krajowych do roku 2013 na terenie Województwa Podkarpackiego	305
Mapa G3. Zadania na drogach krajowych po roku 2013 na terenie Województwa Podkarpackiego	306
Mapa G4. Planowany przebieg autostrady A4 na wschód od Rzeszowa	307
Mapa G5. Obwodnica Leżajska	307
Mapa G6. Budowa drogi ekspresowej S19 od węzła Rzeszów Zachód do węzła Świltza	308
Mapa G7. Drogi wojewódzkie na terenie Województwa Podkarpackiego	310

Mapa G8. Inwestycje na drogach wojewódzkich Województwa Podkarpackiego	313
Mapa G9. Linie kolejowe w Województwie Podkarpackim	314

Spis rysunków

Rysunek 1. Rozkład liczby posiadanych autobusów u poszczególnych przewoźników	21
Rysunek 2. Rozkład wieku posiadanych autobusów u poszczególnych przewoźników	21
Rysunek 3. Udział autobusów spełniających kolejne normy spalin EURO	22
Rysunek 4. Udział autobusów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	23
Rysunek 5. Rozkład liczby miejsc siedzących autobusów w taborze	23
Rysunek 6. Udział autobusów wg wieku w całym taborze	24
Rysunek 7. Rozkład wieku autobusów w całym taborze według lat	24
Rysunek 8. Ruch pasażerów w portach lotniczych (wyloty)	32
Rysunek 9. Prognoza zmian liczby mieszkańców Województwa Podkarpackiego wg GUS	78
Rysunek 10. Dane historyczne i prognoza zmian liczby mieszkańców Województwa Podkarpackiego wg GUS – udział poszczególnych grup wiekowych	78
Rysunek 11. Obecna struktura wiekowa mieszkańców Województwa Podkarpackiego (rok 2013).	79
Rysunek 12. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców Województwa Podkarpackiego w roku 2025.	80
Rysunek 13. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców Województwa Podkarpackiego w roku 2035.	80
Rysunek 14. Współczynnik dzietności na świecie i w Polsce	81
Rysunek 15. Porównanie piramidy wieku krajów młodych i krajów starzejących się	82
Rysunek 16. Dane historyczne i prognoza zmiany liczby samochodów osobowych w Województwie Podkarpackim	87

CZĘŚĆ I. WSTĘP

1. Plan Transportowy

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

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

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

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

1. Gmina:
 - a. Licząca, co najmniej 50 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - b. Której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
2. Związek międzygminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
3. Powiat:
 - a. Liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - b. Któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 120 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
4. Związek powiatów obejmujący obszar liczący, co najmniej 120 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;

5. Województwo:

- a. W zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
- b. Któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

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

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

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

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

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

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

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

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

- Cel 1. Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu – instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych**
- Cel 2. Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów**
- Cel 3. Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym**
- Cel 4. Wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru – instrument rozwoju gospodarczego**

- Cel 5. Poprawa bezpieczeństwa** – radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu
- Cel 6. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.**

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego uwzględnia następujące akty prawne, dokumenty oraz opracowania:

I. Prawodawstwo unijne, w szczególności:

1. Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70;
2. Rozporządzenie (WE) Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym;
3. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 roku w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006;
4. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 roku dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym;

II. Prawodawstwo krajowe, w szczególności:

1. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., Nr 5, poz. 13 z późn. zm.);
2. Ustawa z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym (Dz. U. z 2012 r., poz. 1265 z późn. zm.);
3. Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r., Nr 16, poz. 94 z późn. zm.);
4. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 roku Prawo przewozowe (Dz. U. z 2012 r., poz. 1173);
5. Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 roku o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2012 r., poz. 1138);
6. Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r., Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.);
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r., Nr 117, poz. 684);
8. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2012 r., poz. 1151);
9. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2012 r., poz. 451).

III. Dokumenty krajowe, w szczególności:

1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030;
2. Strategia Rozwoju Kraju 2020 – Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo została przyjęta 25 września 2012 r. przez Radę Ministrów;
3. Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025, przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 29 czerwca 2005 r.
4. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. z perspektywą do 2030 r., przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r.;
5. Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku;

6. Wieleletni Plan Inwestycji Kolejowych.

IV. Dokumenty Województwa Podkarpackiego, w szczególności:

1. Strategia Rozwoju Województwa Podkarpackiego na lata 2007-2020.
2. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego.
3. Program Ochrony Powietrza oraz Ochrony Środowiska przed Hałasem dla Województwa Podkarpackiego.

Plan Transportowy zawiera następujące elementy składowe – zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r., Nr 117, poz. 684):

1. Określenie sieci komunikacyjnej, na której będzie planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, poprzez określenie linii komunikacyjnych – Wykonawca określi w uzgodnieniu z Zamawiającym sieć połączeń kolejowych i drogowych.
2. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych, z uwzględnieniem w szczególności elementów następujących:
 - demografia – stan istniejący i prognozy (stan i struktura ludności według podstawowych cech demograficznych i społeczno-ekonomicznych, sieć osadnicza, rozmiary przemieszczeń terytorialnych ludności, poziom bezrobocia, struktura zatrudnienia, liczba i struktura gospodarstw domowych i rodzin, przyszły poziom płodności i umieralności – przedstawione m. in. przez Główny Urząd Statystyczny),
 - lokalizacja obiektów użyteczności publicznej (m. in. placówki oświatowe, placówki opiekuńczo – zdrowotne, zakłady pracy, urzędy, ośrodki handlowe, miejsca rekreacji i wypoczynku – stan istniejący i prognoza),
 - gęstość zaludnienia,
 - ruchliwość mieszkańców,
 - struktura podróży w oparciu o motywację,
 - średnia odległości i czasu podróży,
 - alokacja lokalnych i regionalnych ośrodków przemysłowych i specjalnych stref ekonomicznych,
 - zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.
3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych w podziale na źródła i formy finansowania.
4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w szczególności propozycje dotyczące wyboru rodzaju tych środków z uwzględnieniem dostępnej infrastruktury transportowej na terenie województwa.
5. Zasady organizacji rynku przewozów, w tym przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego.
6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, poprzez określenie standardu przewozów i jakości usług przewozowych, uwzględniając potrzebę zapewnienia w szczególności:
 - ochrony środowiska naturalnego – określenie standardów i norm dotyczących zanieczyszczenia powietrza, hałasu i innych elementów środowiska w polityce transportowej,
 - standardu obejmującego dostępność osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego - po przez określenie zapotrzebowania na pojazdy wyposażone w urządzenia ułatwiające dostęp do pojazdu (np. niska podłoga, windy, rampy, pasy do przypięcia wózka itp.,

- system informacji dla osób niepełnosprawnych), standardu systemu pobierania opłat za bilety,
 - dostępności podróży do infrastruktury przystankowej.
7. Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera, w tym uwzględniając potrzeby pasażerów związane z dostępem do informacji w zakresie: godzin przyjazdu / odjazdu środków transportu, obowiązujących opłat za przejazd, obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, węzłów przesiadkowych, koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu, regulaminów przewozu osób,
 8. Kierunki rozwoju publicznego transportu publicznego.
 9. Infrastruktura przystankowa.
 10. Weryfikacja i aktualizacja planu.

Część tekstowa opracowania zawiera uzasadnienie przyjętych rozwiązań.

Przy opracowywaniu Planu transportowego uwzględniono w szczególności:

- 1) stan zagospodarowania przestrzennego oraz ustalenia odpowiednio:
 - a) koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju,
 - b) planu zagospodarowania przestrzennego województwa,
 - c) studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy,
 - d) miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego;
- 2) sytuację społeczno-gospodarczą danego obszaru;
- 3) wpływ transportu na środowisko;
- 4) potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych;
- 5) potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
- 6) rentowność linii komunikacyjnych.

W opracowaniu przedstawiono 3 warianty sieci połączeń komunikacyjnych do objęcia użytecznością publiczną, wraz z uzasadnieniem oraz kosztami, z jakimi może wiązać się uruchomienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w zależności od formy wyboru operatora, o której mowa w art. 19 ust. 1 i 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Przy opracowywaniu dokumentacji uwzględniono oraz omówiono szczegółowo zapisy „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”, opracowanego przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w zakresie odnoszącym się do Województwa Podkarpackiego.

Przedmiot zamówienia w formie graficznej Wykonawca opracował na podstawie § 5 i § 6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Część graficzna Planu transportowego zawiera rysunek przedstawiający sieć komunikacyjną, na którym będą odbywać się przewozy o charakterze użyteczności publicznej – w trzech wspomnianych wyżej wariantach: minimalnym, pośrednim oraz maksymalnym.

2. Słownik pojęć używanych w dokumencie

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie

Lp.	Pojęcie	Opis
1	Plan Transportowy	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności: <ol style="list-style-type: none"> 1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; 3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych; 4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; 5. Zasady organizacji rynku przewozów; 6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróży do infrastruktury przystankowej; 7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera; 8. Kierunku rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
2	Organizator publicznego transportu zbiorowego	Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Województwie Podkarpackim w zakresie przewozów wojewódzkich jest Marszałek Województwa.
3	Operator	Samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na liniach bądź liniach komunikacyjnych określonych w umowie.
4	Przewoźnik	Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.
5	Kordon	Przekrój wokół pewnego obszaru, np. wokół śródmieścia miasta lub granica administracyjna miasta.
6	Ekran	Przekrój tworzący bariery, np. most lub linia kolejowa.
7	Rekompensata	Środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Przyznawane albo z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg (ustawowych / wprowadzonych przez organizatora), albo poniesionych kosztów związanych ze świadczeniem usług w zakresie transportu zbiorowego, z uwzględnieniem wysokości tzw. „rozsądnego zysku”.
8	Refundacja (dotacja refundacyjna)	Forma rekompensaty przyznawana operatorowi publicznego transportu zbiorowego z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg ustawowych albo wprowadzonych przez organizatora. Zwana jest także dotacją refundacyjną. Dotacja dotyczy zwrotu różnic pomiędzy pełnymi cenami biletów a cenami biletów ulgowych.

3. Weryfikacja i aktualizacja Planu Transportowego

Marszałek Województwa, jako Organizator publicznego transportu zbiorowego zobowiązany jest do podejmowania działań zmierzających do realizacji istniejącego Planu Transportowego oraz do aktualizacji tego Planu.

Zapisy Krajowego Planu Transportowego przewidują weryfikację i aktualizację tego Planu w roku 2016. W zakresie dotyczącym obszaru Województwa Podkarpackiego warto wymienić następujące szczegółowe zapisy:

- uzyskanie dla wszystkich pasażerskich pociągów międzywojewódzkich objętych Planem w rjp 2015/2016 na trasie stacja początkowa – stacja końcowa średniej (ważonej liczbą dni kursowania) prędkości handlowej 62,5 km/h, wobec obecnie uzyskiwanej 60,4 km/h;
- uzyskanie dla wszystkich pasażerskich pociągów międzywojewódzkich objętych Planem w rjp 2015/2016 na trasie Warszawa Centralna – miasta wojewódzkie średniej prędkości handlowej 80 km/h, wobec obecnie uzyskiwanej 71,73 km/h;
- rozbudowanie przez operatorów elektronicznego kanału dystrybucji biletów wykorzystującego telefonię komórkową
- oznaczanie literą „U” linii komunikacyjnych, na których ma być wykonywany przewóz o charakterze użyteczności publicznej, w podawanym do publicznej wiadomości rjp, począwszy od jego edycji 2013/2014
- stworzenie przez ministra warunków ułatwiających zbudowanie informatycznego systemu rozliczeń sprzedaży biletów na przejazd środkami transportu publicznego różnych przewoźników kolejowych, w tym biletu wspólnego
- osiągnięcie średniosieciowego czasu skomunikowania na sieci komunikacyjnej objętej Planem na poziomie 30 minut;
- zapewnienie przez operatorów pasażerom możliwości samodzielnej rezerwacji wskazanych i wybranych przez nich miejsc, również za pośrednictwem internetu i telefonii komórkowej.

Niniejszy Plan Transportowy zostanie zaktualizowany po opublikowaniu zmian w Krajowym Planie Transportowym.

CZĘŚĆ II. SIEĆ KOMUNIKACYJNA W WOJEWÓDZTWIE PODKARPACKIM ORAZ INFRASTRUKTURA PRZYSTANKOWA

4. Sieć komunikacyjna w Województwie Podkarpackim

Województwo Podkarpackie posiada trzy rodzaje transportu, tj. drogowy, kolejowy oraz lotniczy (choć rozwinięte w bardzo różnym stopniu). Jego klimat i położenie są bardzo atrakcyjne, zaś ukształtowanie geograficzne powoduje, że większość transportu odbywa się po drogach, a mniej – po torach.

Województwo Podkarpackie posiada dość gęstą sieć dróg, silnie uzależnioną od pofalowanej rzeźby terenu. Istotne komunikacyjne regionu stanowią:

- Droga krajowa nr 4, stanowiąca element paneuropejskiego korytarza transportowego Berlin-Kijów. W ciągu tej drogi budowana jest obecnie autostrada A4, będąca elementem układu transportowego, który w południowej Polsce koncentruje przepływ największej masy towarów oraz osób;
- Droga krajowa nr 9, łącząca stolicę regionu – Rzeszów – ze stolicą kraju;
- Droga krajowa nr 19, łącząca Rzeszów z Lublinem;

Gęstość sieci kolejowej w Województwie Podkarpackim jest nieco mniejsza niż średnia krajowa (województwo znajduje się na 11 miejscu ogółem oraz na 2 miejscu na tzw. Ścianie Wschodniej). Przez region przebiegają linie kolejowe o istotnym znaczeniu dla komunikacji międzynarodowej (magistrala kolejowa nr 91, będąca częścią trasy E-30, która prowadzi ruch z Europy Zachodniej na Ukrainę) i krajowej (linia nr 71 Ocice-Rzeszów na trasie do Warszawy). Przez północną część województwa przebiega także Linia Hutnicza Szerokotorowa, która łączy granicę polsko-ukraińską z Hutą Katowice. Spośród miast powiatowych jedynym miastem bez dostępu do linii kolejowej jest Brzozów, aczkolwiek na kilku liniach kolejowych kursuje obecnie komunikacja zastępcza, z uwagi na zły stan tych linii bądź prowadzone prace rewitalizacyjne.

Lotniskiem o największym znaczeniu dla regionu jest Rzeszów-Jasionka, będące obiektem o znaczeniu międzynarodowym. Posiada ono drugą najdłuższą w Polsce drogę startową (3200 m), która pozwala na przyjmowanie nawet największych samolotów. Oprócz tego lotniska, na terenie województwa

zarejestrowanych jest pięć innych lotnisk cywilnych: Rzeszów, Krosno, Mielec, Turbía k. Stalowej Woli oraz Iwonicz.

Województwo Podkarpackie posiada granice państwowe z dwoma krajami: na odcinku długości 236 km przebiega granica z Ukrainą, a na południu z Republiką Słowacką (134 km). Na jego terenie usytuowane są następujące przejścia graniczne:

Drogowe:

1. Przemyśl – Medyka
2. Korczowa – Krakowlec
3. Krościenko – Smolnica
4. Medyka – Szeginie

Kolejowe:

5. Krościenko – Chyrów
6. Werchrata – Rawa Ruska

Lotnicze:

7. Rzeszów-Jasionka
8. Mielec

4.1. Transport autobusowy

Na terenie Województwa Podkarpackiego działa 112 przewoźników autobusowych, którym zezwolenia na prowadzenie działalności transportowej wydał Marszałek Województwa Podkarpackiego. Ponadto, obecnych jest kilkunastu innych przewoźników, którym zezwolenia wydały inne organy (Marszałkowie sąsiednich województw, Starostowie Powiatów, Wójtowie Gmin, Burmistrzowie oraz Prezydenci Miast). Zezwolenia wydane przez Marszałka Województwa Podkarpackiego obejmują przewozy wojewódzkie i międzywojewódzkie.

Sieć połączeń autobusowych jest niestabilna – w związku ze stosunkowo łatwym dostępem do rynku, przewoźnicy często dokonują zmian w obsługiwanych połączeniach – reagując na elastycznie, w odpowiedzi na zmieniające się warunki oraz potrzeby podróżnych, a także zachowania konkurencji – uruchamiają nowe lub rezygnują z obsługi istniejących połączeń komunikacyjnych.

Dane pochodzą z przedsiębiorstw prowadzących regularną komunikację autobusową i nie obejmują linii prowadzonych przez przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej. Dane obejmują przewoźników autobusowych, którym zezwoleń udzielił Marszałek Województwa Podkarpackiego, a także tych, których przebieg został uzgodniony przez Marszałka Województwa Podkarpackiego oraz te zezwolenia wydane przez Prezydentów Miast: Krosna, Rzeszowa, Przemyśla i Tarnobrzega, których linie przebiegają przez powiat grodzki oraz powiat ziemski.

Tabela 2. Podstawowe dane dotyczące zezwoleń na przewóz osób

	Liczba przewoźników	Liczba zezwoleń /uzgodnień
Zezwolenia wydane przez Marszałka Województwa Podkarpackiego	112	687
Zezwolenia wydane przez Prezydenta Miasta Krosna	13	74
Zezwolenia wydane przez Prezydenta Miasta Przemyśla	7	50
Zezwolenia wydane przez Prezydenta Miasta Rzeszowa	9	78
Zezwolenia wydane przez Prezydenta Miasta Tarnobrzega	10	34
Zezwolenia opiniowane / uzgadniane przez Marszałka Województwa Podkarpackiego w 2013	13	14
ŁĄCZNIE	164	937

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego oraz Prezydentów Miast, stan na dzień 15.06.2013 r.

4.1.1. Sieć komunikacji autobusowej

Poniżej przedstawiono szczegółową charakterystykę sieci komunikacyjnej przewoźników autobusowych na liniach regularnych.

Według danych z czerwca 2013 r. Marszałek Województwa Podkarpackiego udzielił łącznie na rzecz 112 przewoźników 687 zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób transportem autobusowym. Zgodnie z załączonymi rozkładami jazdy wykonywanych jest 6 101 kursów w ciągu doby. Ponieważ zezwolenia te obejmują co najmniej dwa powiaty, średnia długość jednego kursu jest dość wysoka i wynosi 72,6 km, zaś łączna praca eksploatacyjna w ciągu doby wynosi 408 200 kilometrów.

Szczegółowe zestawienie przewoźników, którym zezwoleń udzielił Marszałek Województwa Podkarpackiego znajduje się w Załączniku D w Tabelach: D1. Charakterystyka przewoźników, którym zezwoleń udzielił

Marszałek Województwa Podkarpackiego oraz D2. Zezwolenia na wykonywanie przewozów osób w krajowym transporcie drogowym udzielone przez Marszałka Województwa Podkarpackiego.

Oprócz wyżej wymienionych zezwoleń, do kompetencji Marszałka przejdą także zezwolenia wydawane obecnie przez Prezydentów Miast będących powiatami grodzkimi, gdzie trasa autobusu przebiega przez powiat grodzki oraz sąsiadujący z nim powiat ziemski.

Zezwolenia takie wydali Prezydenci: Miasta Krosna, Miasta Przemyśla, Miasta Rzeszowa oraz Miasta Tarnobrzega. Poniższa tabela zawiera podsumowanie tych zezwoleń, zaś szczegółowe zestawienia znajdują się w Załączniku D w Tabelach: D3, D4, D5 oraz D6 – Charakterystyka sieci przewozów, zgodnie z zezwoleniami wydanymi przez Prezydenta Miasta, na liniach przebiegających przez powiat grodzki i ziemski.

Jak ukazują to dane w tabeli poniżej, kursy te – choć dość liczne i posiadające dużą częstotliwość – mają charakter podmiejski i niską średnią długość trasy.

Tabela 3. Charakterystyka sieci przewozów, zgodnie z zezwoleniami wydanymi przez Prezydentów Miasta na prawach powiatu, na liniach przebiegających przez powiat grodzki i ziemski.

	Liczba przewoźników	Liczba zezwoleń	Liczba kursów w ciągu doby	Średnia długość jednego kursu (km)
Prezydent Miasta Krosna	13	74	1 069	24,0
Prezydent Miasta Przemyśla	7	50	988	27,9
Prezydent Miasta Rzeszowa	9	78	1 231	22,5
Prezydent Miasta Tarnobrzega	10	34	205	24,0

Dodatkowo, w Załączniku D – Tabela D7. Charakterystyka sieci przewozów, na które zezwolenia uzgadniał Marszałek Województwa Podkarpackiego w 2013 rok – umieszczono te zezwolenia, które uzgadniane były przez Marszałka Województwa Podkarpackiego w roku 2013, zaś same zezwolenia zostały wydane przez inne organy samorządu lokalnego.

4.1.2. Tabor autobusowy

Informacje o taborze autobusowym przewoźników świadczących usługi na terenie Województwa Podkarpackiego, którym zezwoleń udzielił Marszałek Województwa Podkarpackiego, zostały pozyskane bezpośrednio od przewoźników. Dane te pozwalają na sporządzenie następujących zestawień.

Łączna liczba autobusów wszystkich przewoźników wynosi 674. Poniższy rysunek ukazuje rozkład liczby autobusów u poszczególnych przewoźników. Średnio liczba posiadanego przez przewoźnika taboru wynosi 34 sztuki, przy czym połowa przewoźników ma wartości równe lub większe od wartości średniej, zaś druga połowa – wartości zdecydowanie niskie, wynoszące od 3 do 8 sztuk taboru.

Rysunek 1. Rozkład liczby posiadanych autobusów u poszczególnych przewoźników



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od przewoźników

Średni wiek autobusów wynosi 16,3 lat. Poniższy wykres pokazuje rozkład wieku autobusów u różnych przewoźników.

Rysunek 2. Rozkład wieku posiadanych autobusów u poszczególnych przewoźników



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od przewoźników

Nałożenie na siebie obu rysunków, tj. próba znalezienia korelacji, nie daje bardzo przekonujących dowodów. Można zauważyć, że istnieją przewoźnicy więksi, których średni wiek autobusów waha się od 10 do 20 lat; istnieją również przewoźnicy mniejsi – dla nich średni wiek taboru jest nieco mniejszy, niż dla przewoźników dużych.

Na podstawie średniego wieku autobusów, zgodnie z danymi podanymi przez większość przewoźników, możliwe jest określenie liczby autobusów spełniających normy EURO dotyczące emisji spalin.

Kolejne normy – europejskie standardy emisji spalin – EURO, wprowadzone zostały w następujących latach:

Tabela 4. Europejskie standardy emisji spalin EURO.

Norma	Obowiązywała / obowiązuje od	Opis
EURO 1	1993 r.	Dyrektywa 91/441/EC [11] dla samochodów osobowych oraz dla osobowych i lekkich ciężarówek - 93/59/EEC.
EURO 2	1996 r.	Dyrektywa 94/12/EC (& 96/69/EC) dla samochodów osobowych.
EURO 3	2000 r.	Dyrektywa 98/69/EC [12] dla wszystkich pojazdów.
EURO 4	2005 r.	Dyrektywa 98/69/EC (& 2002/80/EC) dla wszystkich pojazdów.
EURO 5	2009 r.	Dyrektywa 2007/715/EC[13] dla lekkich samochodów osobowych i służbowych.
EURO 6	Planowana od 2014 r.	Dyrektywa 2007/715/EC[13] dla ciężkich pojazdów samochodowych.

Udział autobusów spełniających wymienione powyżej normy EURO został przedstawiony na kolejnym rysunku.

Rysunek 3. Udział autobusów spełniających kolejne normy spalin EURO.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od przewoźników

Poniżej przedstawiono udział procentowy autobusów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych. Średnio w badanej grupie wynosi on zaledwie 1,6%. Warto dodać, że występuje korelacja między wielkością przewoźnika, a faktem, czy posiada on autobusy przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych czy też nie: na ogół autobusy takie posiadają przewoźnicy więksi.

Rysunek 4. Udział autobusów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.



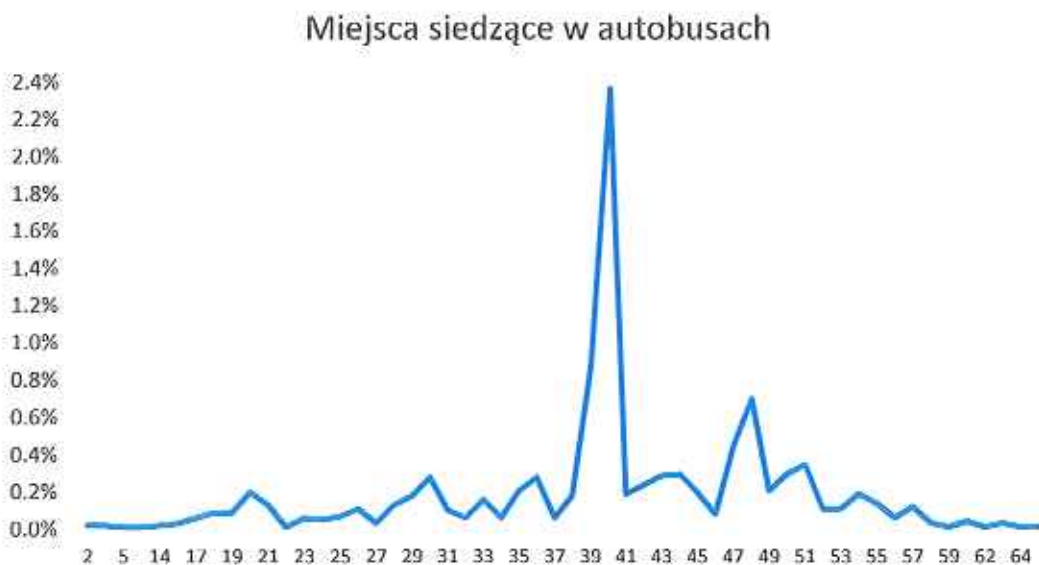
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od przewoźników

W ramach analizy przygotowano również zestawienie marek samochodów – z uwagi na niedokładność danych podawanych przez przewoźników zestawienie to nie obejmuje modeli autobusów. Zdecydowanie najwięcej jest autobusów marki Autosan (prawie połowa), a następnie marki Mercedes, Solbus, Man, Setra i Jelcz.

Kolejną informacją, jaką podawali przewoźnicy była liczba lat dalszej, przewidzianej eksploatacji autobusów. Średnio liczba ta wyniosła 7,5 lat, co oznacza, że wraz z obecnym średnim wiekiem wynoszącym 16,3 lat, średnio autobus wycofywany jest z eksploatacji po 23,6 latach pracy.

Przewoźnicy proszeni byli także o podanie liczby miejsc w autobusach. Jak widać na poniższych tabelach, przeważają autobusy posiadające ok. 40 miejsc siedzących, choć istnieją także przewoźnicy posiadający w większości autobusy o liczbie miejsc do 21.

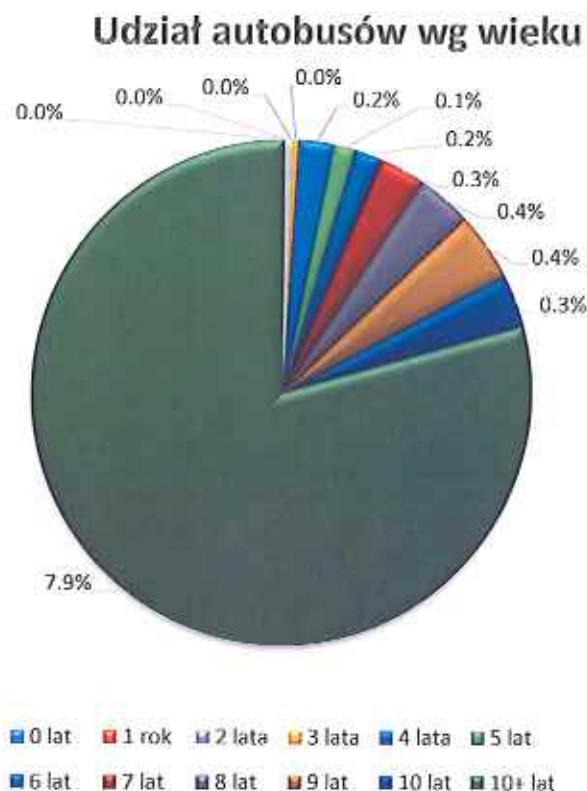
Rysunek 5. Rozkład liczby miejsc siedzących autobusów w taborze



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od przewoźników

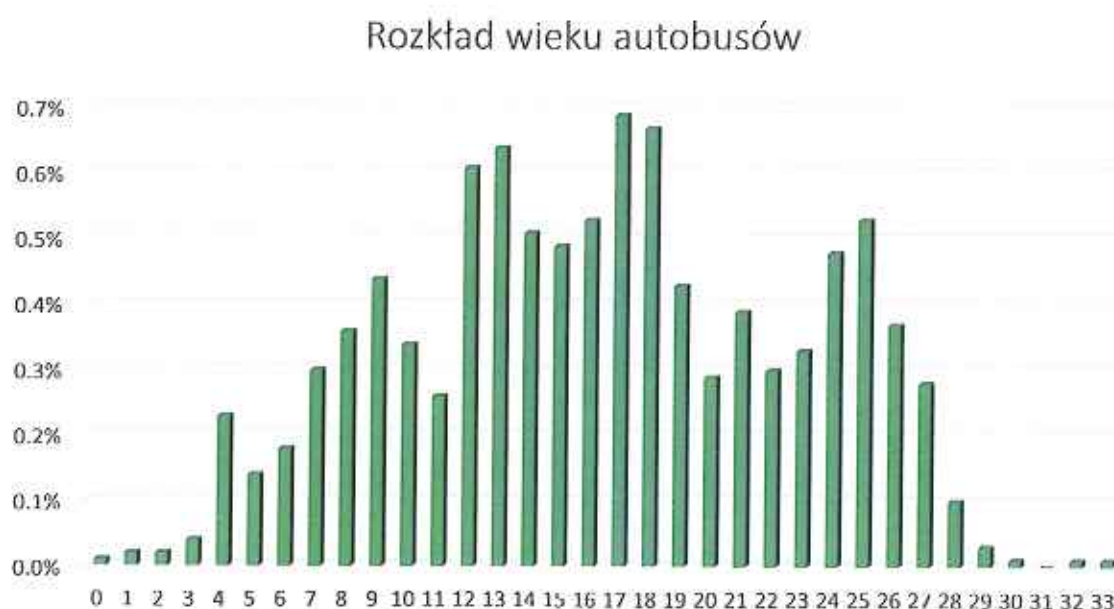
Podsumowując, tabor autobusowy poruszający się po drogach województwa jest dość wiekowy, choć przewoźnicy starają się go odnawiać. Udział autobusów do 10 lat w ogólnej liczbie autobusów przedstawia się następująco (łącznie wynosi on około 30%):

Rysunek 6. Udział autobusów wg wieku w całym taborze.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od przewoźników

Rysunek 7. Rozkład wieku autobusów w całym taborze według lat



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od przewoźników

4.1.3. Korytarze transportowe

Wśród przewozów, na które zezwolenia wydał Marszałek Województwa Podkarpackiego, najbardziej obciążone są korytarze: Przemyśl – Jarosław (ponad 200 kursów dziennie) oraz Przeworsk – Rzeszów (ponad 180 kursów w ciągu doby).

Korytarze transportowe można podzielić na 5 grup w zależności od liczby połączeń w ciągu doby:

- A. Liczba połączeń jest większa niż 100 kursów dziennie
- B. Liczba połączeń jest większa niż 50 i nie przekracza 100 kursów dziennie
- C. Liczba połączeń jest większa niż 20 i nie przekracza 50 kursów dziennie
- D. Liczba połączeń jest większa niż 6 i nie przekracza 20 kursów dziennie
- E. Liczba połączeń nie przekracza 6 kursów dziennie.

Poniższa tabela przedstawia największe autobusowe korytarze transportowe w Województwie Podkarpackim, tj. korytarze należące do grupy A.

Tabela 5. Największe autobusowe korytarze transportowe w Województwie Podkarpackim.

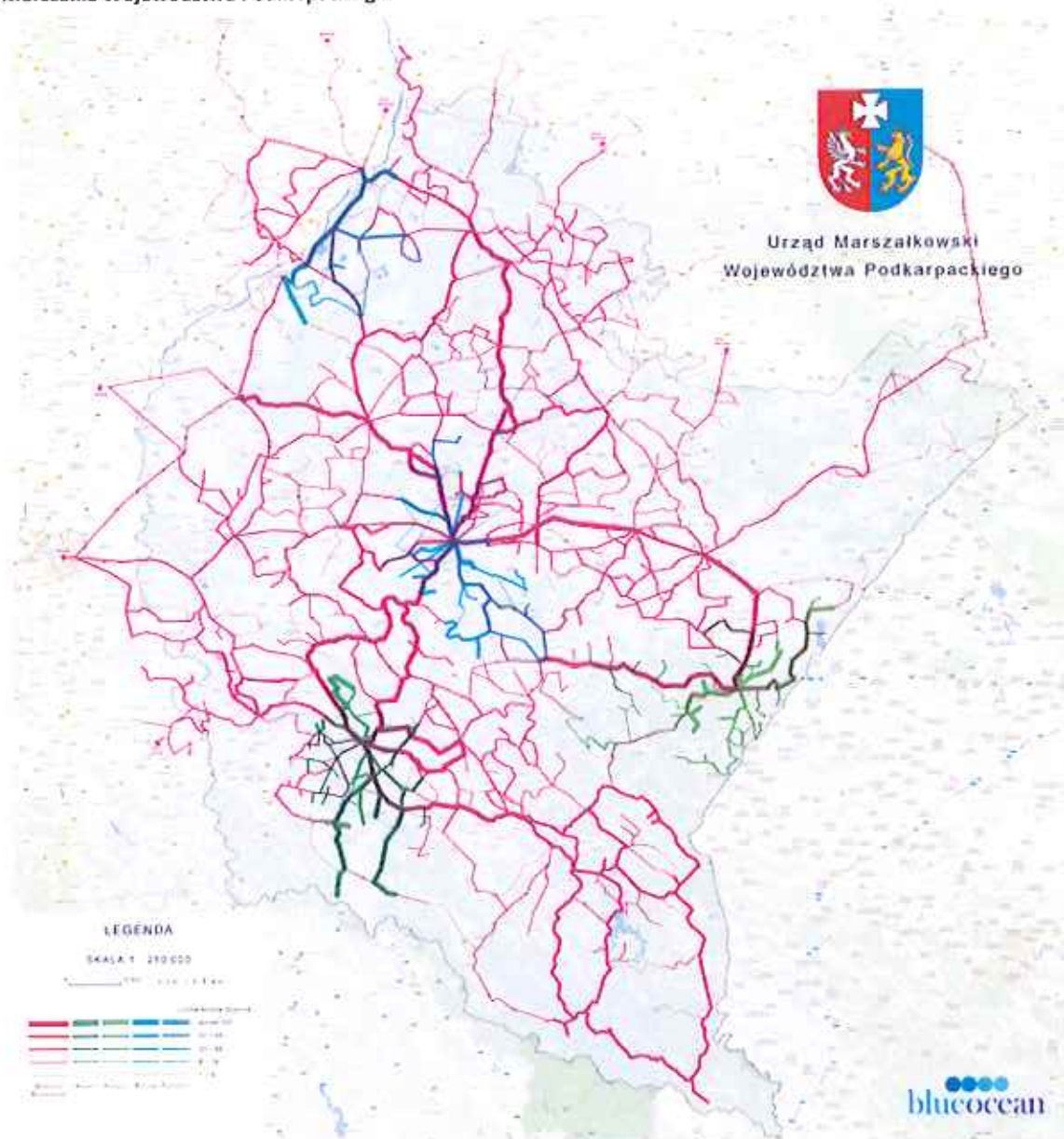
Lp.	Od	Do	Liczba kursów w ciągu doby
1	Przemyśl	Jarosław	208
2	Przeworsk	Rzeszów	185
3	Przemyśl	Dynów	169
4	Rzeszów	Stalowa Wola	164
5	Łańcut	Rzeszów	136
6	Krosno	Rzeszów	134
7	Brzozów	Krosno	132
8	Krosno	Sanok	131
9	Mielec	Rzeszów	120
10	Leżajsk	Rzeszów	100
11	Jasło	Krosno	100
12	Sandomierz	Tarnobrzeg	100

Poniższe mapy przedstawiają wszystkie (z grup A, B, C, D i E) oraz największe korytarze transportowe (z grupy A) w przewozach autobusowych wykonywanych w obrębie Województwa Podkarpackiego. Szerokość linii proporcjonalna jest do liczby kursów wykonywanych w ciągu doby.

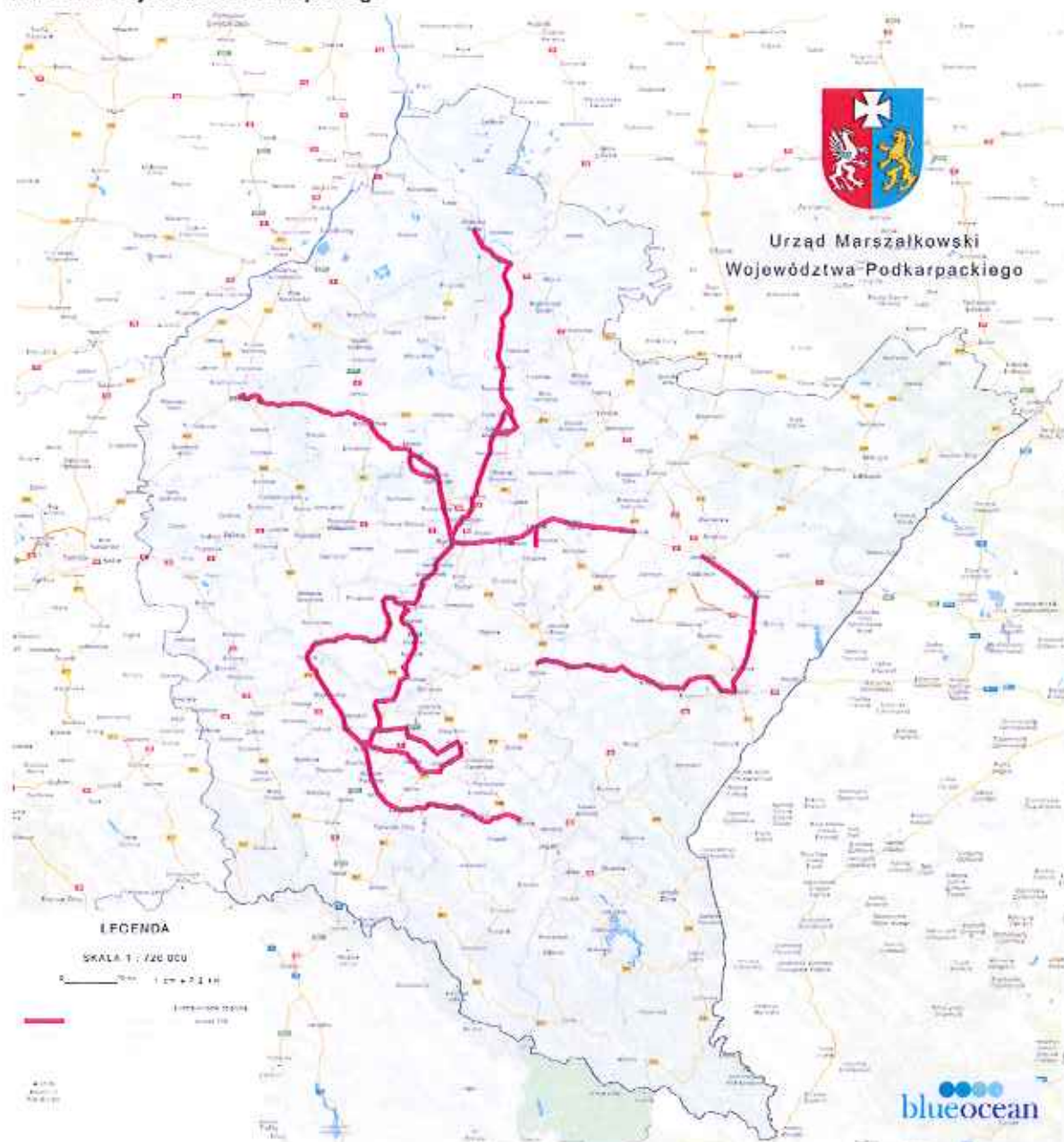
Mapy największych korytarzy transportowych przedstawiono oddzielnie dla zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego i oddzielnie dla zezwoleń wszystkich, tj. wydanych przez Marszałka oraz przez Prezydentów Miast: Krosna, Przemyśla, Rzeszowa i Tarnobrzega.

Pozostałe autobusowe korytarze transportowe, należące do grup B, C, D i E, zamieszczono w Załączniku D, w Tabeli D8. Pozostałe autobusowe korytarze transportowe w Województwie Podkarpackim.

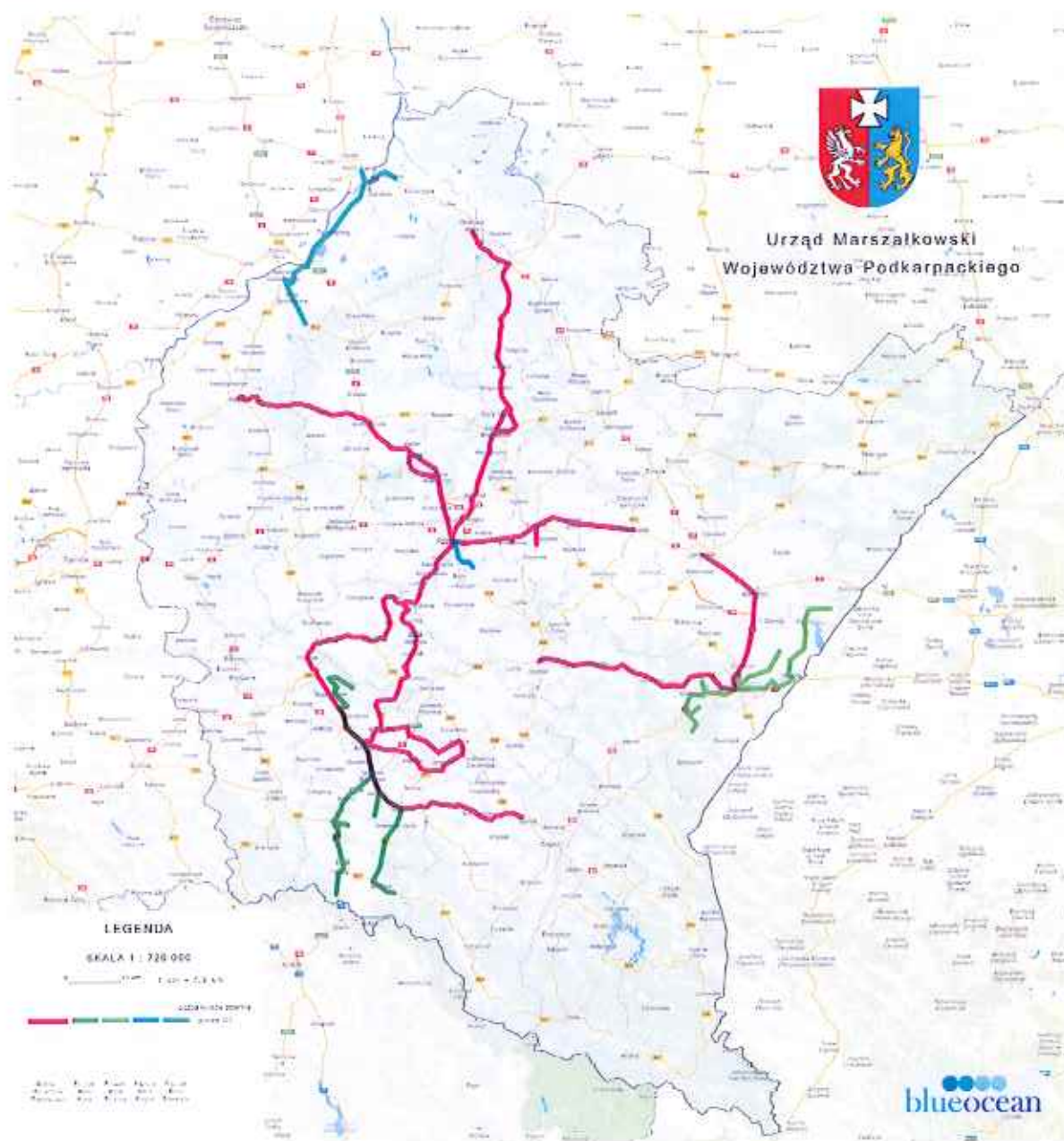
Mapa 1. Wszystkie korytarze transportowe w komunikacji autobusowej, według podstawy zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego



Mapa 2. Najważniejsze korytarze transportowe w komunikacji autobusowej na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego



Mapa 3. Najważniejsze korytarze transportowe w komunikacji autobusowej na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego oraz Prezydentów Miast: Krosna, Przemyśla, Rzeszowa oraz Tarnobrzega.



4.2. Transport kolejowy

Na teren województwa wjeżdżają pociągi następujących przewoźników kolejowych:

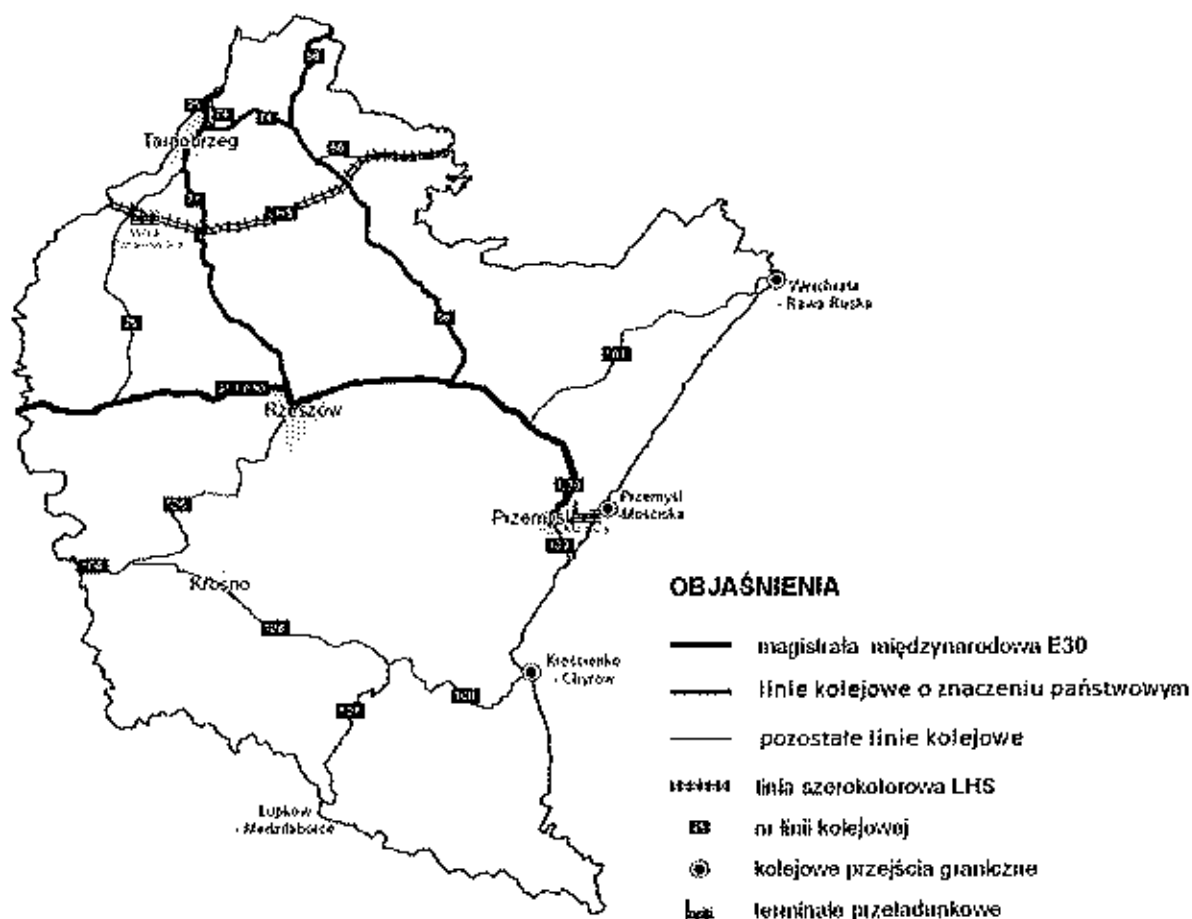
1. Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (pociągi Regio, IR oraz RE)
2. PKP Intercity S.A. (pociągi EIC oraz TLK)

Linie komunikacyjne obsługiwane przez spółkę Przewozy Regionalne, pełniącą dla Województwa Podkarpackiego rolę Operatora publicznego kolejowego transportu zbiorowego, przebiegają zarówno w obrębie województwa, jak i poza jego terenem, w następujących kierunkach:

- Kraków
- Lublin
- Warszawa

Poniższa mapa ukazuje linie kolejowe obejmujące Województwo Podkarpackie, wraz z najważniejszymi, sąsiadującymi stacjami i liniami obejmującymi województwa ościennie.

Mapa 4. Sieć kolejowa w Województwie Podkarpackim



Źródło: PKP PLK S.A., Regionalne Obserwatorium Terytorialne Departament Strategii i Planowania Przestrzennego Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego.

Pociągi przewoźników obsługujących połączenia międzywojewódzkie zamieszczono w Załączniku A, Tabela A2. Pociągi pasażerskie przewoźników obsługujących linie międzywojewódzkie.

4.3. Współpraca z Operatorem publicznego kolejowego transportu zbiorowego

Samorząd Województwa Podkarpackiego, jako udziałowiec spółki Przewozy Regionalne Sp. z o.o. – będącej Operatorem publicznego transportu zbiorowego – zawarł z tą spółką umowę, obowiązującą do 31 grudnia 2013 r., obejmującą dofinansowanie przewozów kolejowych. Zgodnie z umową spółka Przewozy Regionalne Sp. z o.o. obsługuje łącznie 7 linii kolejowych komunikacyjnych, przebiegających w całości lub w części przez teren województwa. Na liniach tych w ciągu doby kursują 124 pociągi, zgodnie z zestawieniem znajdującym się w Załączniku A, Tabela A1. Pociągi objęte umową z Operatorem publicznego kolejowego transportu zbiorowego.

4.3.1. Tabor wykorzystywany przez Operatora kolejowego publicznego transportu zbiorowego

Na liniach kolejowych położonych na terenie Województwa Podkarpackiego, na podstawie *Umowy o świadczenie usług użyteczności publicznej w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich*, obowiązującej do 31 grudnia 2013 r. kursują pociągi obsługiwane przez spółkę Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Pojazdy kolejowe wykorzystywane przez spółkę Przewozy Regionalne stanowią w części własność Województwa Podkarpackiego, a w części – własność tej spółki. Zgodnie z umową zawartą między Województwem Podkarpackim, a spółką Przewozy Regionalne Sp. z o.o. „Operator zobowiązany jest do wyznaczenia w wagonach miejsc dla podróżnych z małymi dziećmi, kobiet z widoczną ciążą oraz dla osób niepełnosprawnych”.

Poniższa tabela przedstawia tabor kolejowy stanowiący własność Województwa Podkarpackiego, który jest udostępniany Operatorowi (w chwili obecnej jest to spółka Przewozy Regionalne) w celu świadczenia usług użyteczności publicznej w kolejowych przewozach pasażerskich. Operator we własnym zakresie zapewnia pozostały tabor kolejowy.

Tabela 6. Tabor będący własnością samorządu Województwa Podkarpackiego

Lp.	Typ pojazdu	Nr kolejowy	Rok produkcji
1.	212 M	SA 109-007	2004
2.	212 M	SA 109-010	2004
3.	214 Ma	SA 103-001	2005
4.	214 Ma	SA 103-002	2005
5.	214 Mb – Mińsk 1	SA 135-010	2010
6.	214 Mb – Mińsk 1	SA 135-011	2011
7.	214 Mb – Mińsk 1	SA135-012	2010
8.	214 Mb – Mińsk 1	SA 135-013	2011
9.	214 Mb – Mińsk 1	SA 135-014	2011
10.	218 Mb – Mińsk 2	SA 134-022	2011

Wśród pojazdów kolejowych będących własnością Województwa Podkarpackiego wszystkie autobusy szynowe dostosowane są do potrzeb osób niepełnosprawnych poprzez wbudowanie podestów wejściowych oraz niskich wejść, zgodnych z poziomem peronów

4.3.2. Przewóz pasażerów przez Operatora publicznego kolejowego transportu zbiorowego

Czynniki gospodarczo-ekonomiczne mają wpływ na kształtowanie oferty przewozowej. W ostatnich latach poziom pracy eksploatacyjnej Przewozów Regionalnych na terenie Województwa Podkarpackiego w ciągu roku kształtował się na poziomie od 2 574 000 do 2 640 000 pociągokilometrów. Poniższa tabela podsumowuje dane dostępne za lata 2010-2013.

Tabela 7. Praca eksploatacyjna w roku oraz dofinansowywane przez Samorząd Województwa Podkarpackiego w latach 2010-2013 usługi użyteczności publicznej, świadczone przez Operatora – spółkę Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Rok	Praca eksploatacyjna w roku na terenie województwa [pockm]	Kwota dofinansowania [zł]
2009/2010	2 574 251,98	37 997 548,28
2010/2011	2 635 729,88	38 509 051,03
2011/2012	2 664 022,65	40 343 948,00
2012/2013	2 640 000,00	42 955 858,00

Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego

W rozbiciu na poszczególne linie, praca eksploatacyjna kształtuje się w ostatnich latach na podobnym poziomie i wygląda następująco (na podstawie danych uzyskanych z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego).

Tabela 8. Praca eksploatacyjna na poszczególnych liniach, wykonywana przez Operatora – spółkę Przewozy Regionalne Sp. z o.o. na podstawie umów rocznych.

Linia kolejowa	Praca eksploatacyjna 2011 [pockm]	Praca eksploatacyjna 2012 [pockm]	Praca eksploatacyjna 2013 (planowana) [pockm]
91	1 500 000	1 516 000	1 500 000
68	415 000	420 000	400 000
71	267 000	270 000	280 000
101	195 000	197 000	210 000
106	151 000	153 000	162 000
108	101 000	102 000	88 000
107	6 000	6 000	-
RAZEM	2 635 000	2 664 000	2 640 000

Informacje dotyczące nappełnień w pociągach przedstawiono w odrębnym dokumencie.

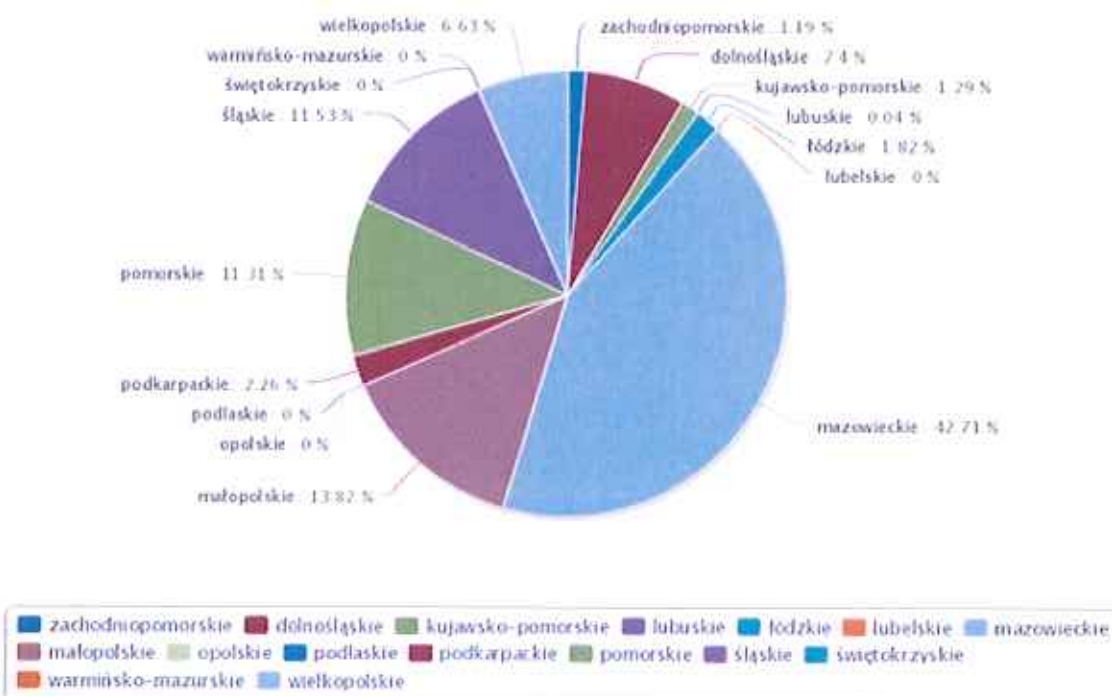
4.4. Transport lotniczy

Mocną stroną województwa podkarpackiego jest możliwość korzystania z transportu lotniczego, który może znacząco ułatwić zarówno przewozy międzynarodowe i regionalne. Znajduje się tu sześć lotnisk wpisanych do rejestru lotnisk cywilnych: Rzeszów – Jasionka, Rzeszów, Krosno, Mielec, Turbica k. Stalowej Woli i Iwonicz.

Największe znaczenie ma lotnisko o charakterze międzynarodowym Rzeszów-Jasionka. Posiada ono drugą najdłuższą w Polsce drogę startową (3200 m), która pozwala na przyjmowanie nawet największych samolotów. Bardzo nowoczesne systemy nawigacji i oświetlenia umożliwiają ponadto lądowanie w trudnych warunkach pogodowych. Dużym potencjałem rozwojowym tego portu lotniczego jest jego położenie geograficzne. Znajduje się ono w pobliżu dróg krajowych nr 19 Rzeszów-Lublin oraz nr 9 Rzeszów-Radom. W przyszłości w niewielkim oddaleniu przebiegać będzie autostrada A4 oraz droga ekspresowa S19. Oprócz bardzo dobrej drogowej dostępności komunikacyjnej lotnisku sprzyjają lokalne warunki klimatyczne powodujące, że w jego okolicach jest największa liczba dni lotnych w roku. Jest ono jednym z najszybciej rozwijających się lotnisk w Polsce, jednak jego potencjał pozostaje nadal nie w pełni wykorzystany. W 2011 r. obsłużyło niespełna 0,5 mln pasażerów, prawie 5 razy więcej niż w 2005.

Udział województw w ruchu lotniczym w Polsce (wyloty) w 2011 r. przedstawia poniższy wykres. Udział województwa podkarpackiego w krajowym ruchu lotniczym w 2011 r. wyniósł 2,26%.

Rysunek 8. Ruch pasażerów w portach lotniczych (wyloty)



Źródło: Departament Strategii i Planowania Przestrzennego, Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego

Ponadto, na obszarze woj. podkarpackiego zlokalizowanych jest 12 lądowisk, 4 służące szpitalnym oddziałom ratunkowym oraz 8 lądowisk sportowych.

5. Dostępność komunikacyjna na obszarze Województwa Podkarpackiego

Rozkład ośrodków powiatowych w Województwie Podkarpackim nawiązuje do jego sieci osadniczej i tym samym ma charakter pasmowy. Czas dojazdu do miast powiatowych nie przekracza pół godziny na całym obszarze pasów równoleżnikowych Dębica-Rzeszów-Przemyśl oraz Jasło-Krosno-Ustrzyki Dołne. Z reguły niższy od tej wartości jest on także w całej zachodniej i północno-zachodniej części regionu. Standard pozostaje nie spełniony w górach (Beskid Niski, Bieszczady), w strefie pomiędzy obydwooma pasami równoleżnikowymi (od Błażowej przez Dynów po granicę z Ukrainą), na północnym-wschodzie (na północ i zachód od Lubaczowa, a także na wschód od Radymna), a ponadto lokalnie przy granicy z Województwem Małopolskim (między Dębicą a Jasłem) oraz na północ od Stalowej Woli.

Poludniowo-wschodnie części województwa, w szczególności powiaty leski i bieszczadzki pozostają jednymi z najtrudniej dostępnych obszarów w kraju. Obrazują to dane dotyczące średniego czasu dojazdu samochodem osobowym do Rzeszowa (poza godzinami szczytu). Efektem tak trudnej dostępności komunikacyjnej części obszarów województwa podkarpackiego było uwzględnienie ich w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego jako obszarów strategicznej interwencji polityki regionalnej. Także ogólna długość szlaków drogowych w województwie jest niższa niż średnia krajowa.

Słabą stroną sieci drogowej, w wielu większych miejscowościach, jest brak obwodnic. W miejscach gdzie brakuje obwodnic trasy dróg przebiegają przez miasta ulicami o nieodpowiednich parametrach technicznych, intensywnie obudowanymi, stwarzając zagrożenie zarówno dla ich użytkowników jak i dla mieszkańców. Ruch samochodowy o dużym natężeniu (w tym ruch samochodów ciężarowych), który przebiega przez obszary zabudowane powoduje zmniejszenie przepustowości sieci ulicznych, ograniczenia prędkości, zwiększa zanieczyszczenie powietrza i potęguje hałas komunikacyjny.

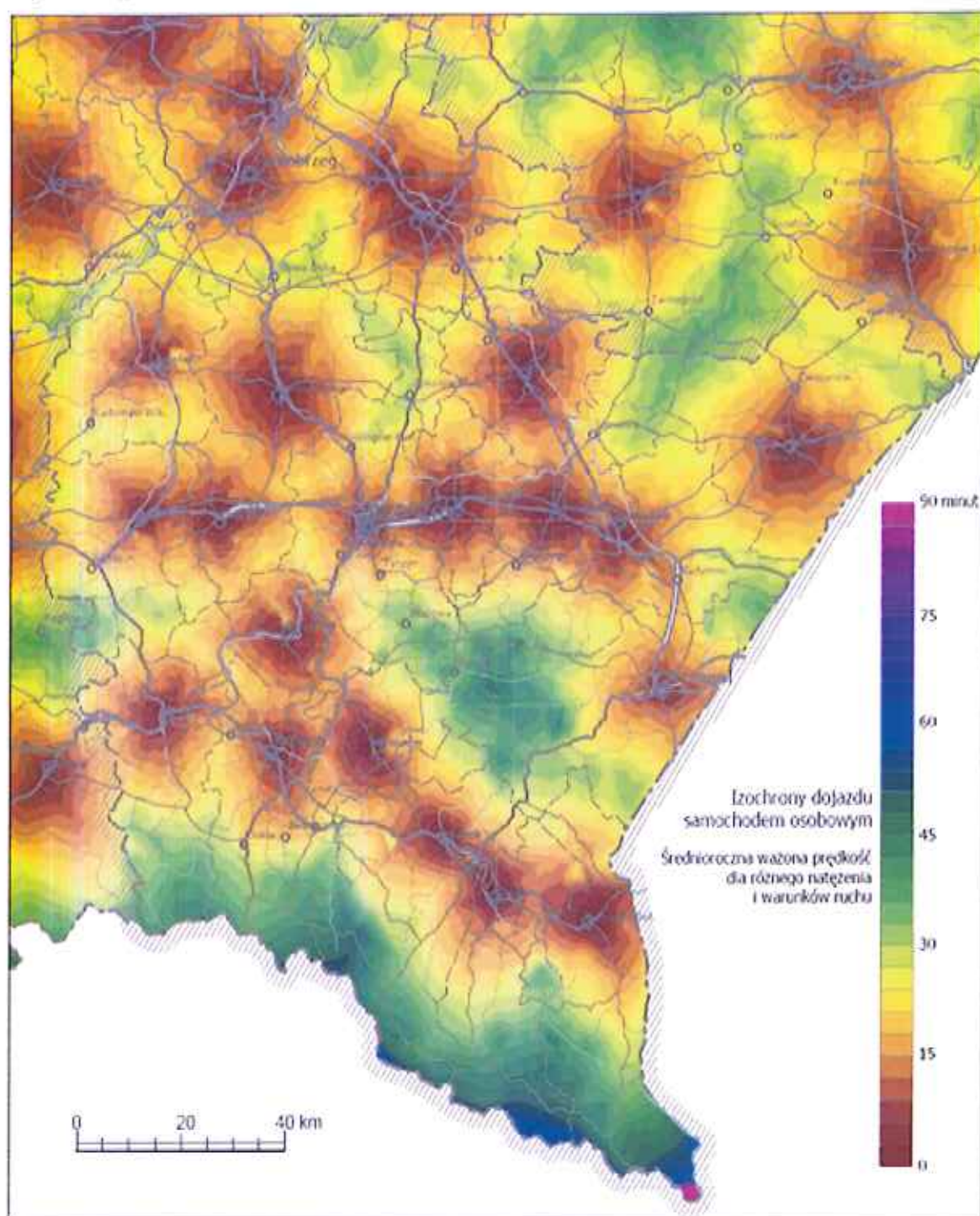
Średni dobowy ruch pojazdów samochodowych na sieci dróg krajowych w Województwie Podkarpackim, wg Generalnego Pomiaru Ruchu w roku 2010, wyniósł 9611 poj./dobę i był zbliżony do krajowego 9888 poj./dobę. Wskaźnik wzrostu ruchu w stosunku do roku 2005 wyniósł 1,19. Wzmożony ruch samochodów ciężarowych pogarsza stan techniczny nawierzchni dróg, co stanowi kolejny z głównych problemów komunikacyjnych województwa, jakim jest słaby stan dróg. Aktualne badania wskazują, iż procent dróg krajowych o dobrym stanie nawierzchni jest jednym z najniższych w kraju (niższe wartości odnotowano tylko dla Wielkopolski i Województwa Kujawsko-Pomorskiego). Prawie połowa dróg krajowych (47,5%) została zaklasyfikowana jako drogi o stanie złym lub niezadowalającym.

Drogi krajowe w Województwie Podkarpackim stanowiły w 2010 r. tylko ok. 5,1% długości wszystkich dróg utwardzonych (drugi najniższy wynik w kraju za Województwem Małopolskim), a obsługują bardzo znaczną część całości ruchu (w 2007 r. około połowę). Wpływa to niekorzystnie na jakość tych szlaków komunikacyjnych.

Duże obciążenie dróg krajowych w regionie i ich słaby stan skutkuje także wysoką wypadkowością. Ilustrują to wyniki badania przeprowadzonego w ramach projektu European Road Assessment Programme. Jego wyniki wskazują, że bardzo duża część, bo 61% długości dróg krajowych została zakwalifikowana jako odcinki o bardzo dużym ryzyku indywidualnym.

Poniższa mapa ukazuje czasową dostępność drogową miast powiatowych Województwa Podkarpackiego.

Mapa 5. Dostępność drogowa do miast powiatowych



Źródło: Ekspertyza IGiPZ PAN dla Departamentu Strategii i Planowania Przestrzennego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego.

Załącznik F (Charakterystyka komunikacyjna podregionów i powiatów Województwa Podkarpackiego) zawiera szczegółowy opis charakterystyki komunikacyjnej wszystkich 4 podregionów i 25 powiatów Województwa Podkarpackiego (21 powiatów ziemskich i 4 powiatów grodzkich).

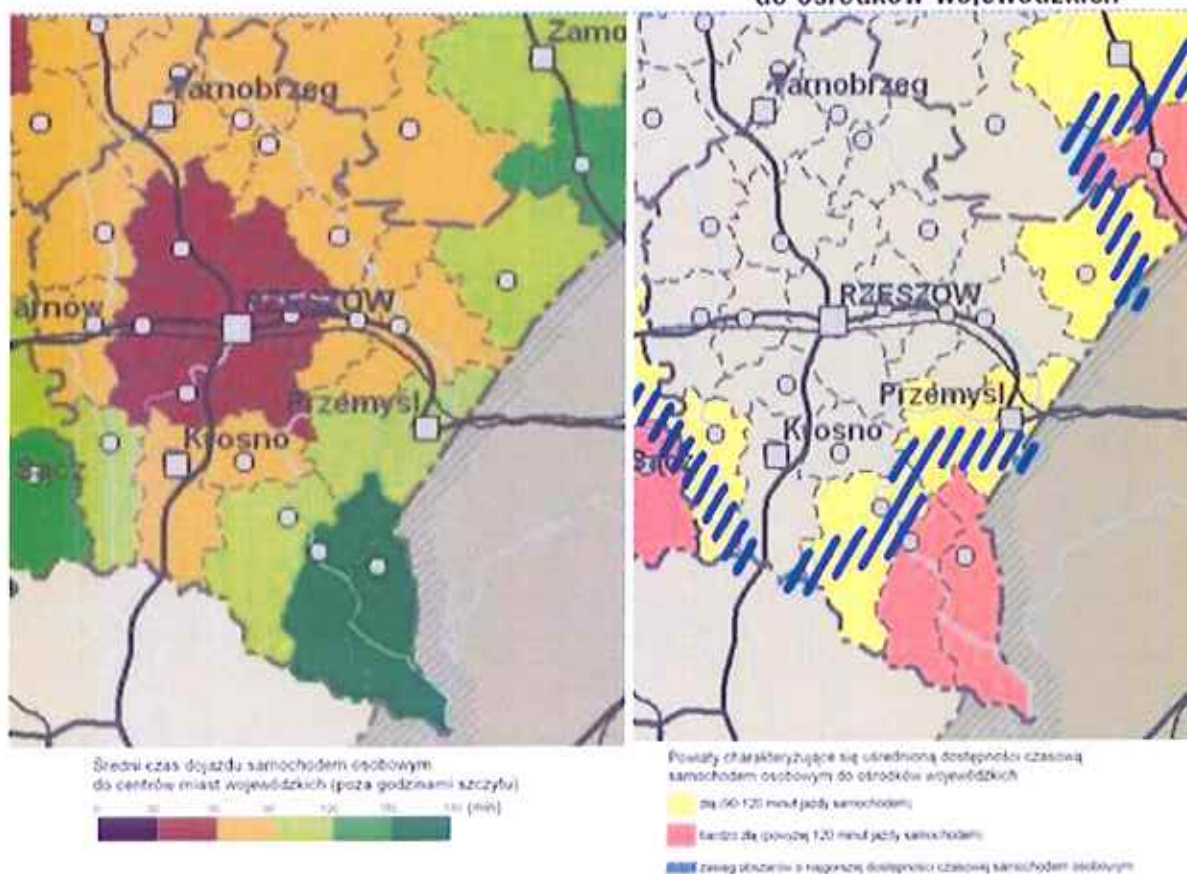
5.1. Niska dostępność komunikacyjna

Na terenie Województwa Podkarpackiego można wskazać kilka obszarów znajdujących się w odległości ponad 30 km od jakiegokolwiek ośrodka miejskiego pełniącego funkcję subregionalną oraz obszary o niekorzystnej dostępności do 2 lub 3 miast. Obszary te znajdują się w większości na obrzeżach województwa.

Mapa 6. Obszary o niskiej dostępności drogowej w Województwie Podkarpackim

Zróżnicowanie średniego czasu dojazdu samochodem osobowym (poza godzinami szczytu) w woj. podkarpackim do Rzeszowa

Obszary strategicznej interwencji polityki regionalnej w woj. podkarpackim na rzecz zwiększenia dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich



Źródło: Departament Strategii i Planowania Przestrzennego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego.

5.2. Przepływ strumieni pasażerskich

Podczas prac niniejszego etapu przeprowadzono pomiary strumieni pasażerskich w relacjach źródło-cel. W ich wyniku można wskazać następujące strumienie, uszeregowane wg malejącej liczby pasażerów:

Tabela 9. Największe strumienie pasażerskie w relacjach źródło-cel

Lp.	Od	Do	Liczba pasażerów
1	Rzeszów	Dębica	164
2	Dębica	Tarnów	93
3	Rzeszów	Przemyśl	71
4	Rzeszów	Jarosław	66
5	Czarna Tarnowska	Tarnów	62
6	Rzeszów	Tarnów	58
7	Rzeszów	Tarnobrzeg	43
8	Czarna Tarnowska	Dębica	33
9	Rudnik nad Sanem	Stalowa Wola	33
10	Leżajsk	Grodzisko Dolne	32
11	Jarosław	Horyniec Zdrój	27
12	Jarosław	Przemyśl	25
13	Rzeszów	Ropczyce	19
14	Łańcut	Przemyśl	16
15	Rzeszów	Sędziszów Małopolski	16
16	Rzeszów	Grabiny	15
17	Jarosław	Lubaczów	15
18	Lubaczów	Horyniec Zdrój	14
19	Rzeszów	Ropczyce Witkowice	12
20	Leżajsk	Tryńcza	12
21	Przeworsk	Stalowa Wola	12
22	Rzeszów	Rogóżno k. Łańcuta	10
23	Rzeszów	Stalowa Wola	10
24	Nowa Sarzyna	Stalowa Wola	10

Poniższa mapa ukazuje te relacje na terenie Województwa Podkarpackiego.

Mapa 7. Największe strumienie pasażerskie w układzie źródło-cel



6. Kluczowe węzły komunikacyjne

Jak pokazują siatki połączeń oraz korytarze transportowe, największym węzłem komunikacyjnym całego województwa jest jego stolica, tj. Rzeszów. Patrząc na układ komunikacyjny województwa, można wskazać inne miasta, które pełnią ważne rolę:

- Na wschodzie: Przemyśl, Jarosław oraz Przeworsk
- Na południu: Krosno, Jasło oraz Sanok
- Na zachodzie: Dębica oraz Mielec
- Na północy: Tarnobrzeg i Stalowa Wola

Wszystkie te miasta ważne są zarówno z punktu widzenia komunikacji autobusowej, jak i kolejowej, stanowią istotne węzły przesiadkowe. Dlatego też warto zadbać o to, by w każdym z tych miejsc infrastruktura dworcowa odzwierciedlała potrzeby komunikacyjne mieszkańców województwa. Wyżej wymienione węzły komunikacyjne można sklasyfikować dwójako: ze względu na rodzaj transportu albo też ze względu na ich wielkość i znaczenie komunikacyjne.

Klasyfikacja węzłów komunikacyjnych ze względu na istotność danego węzła oparta została o przedstawioną w Załączniku F (Tabela F1. Infrastruktura dworcowa w kluczowych węzłach komunikacyjnych) charakterystykę infrastruktury dworcowej w kluczowych węzłach komunikacyjnych. Poniższa tabela podsumowuje najważniejsze parametry wszystkich węzłów komunikacyjnych Województwa Podkarpackiego.

W tabeli przyjęto następujące wartości rangi węzłów komunikacyjnych:

1. Węzeł o znaczeniu ogólnokrajowym
2. Węzeł o znaczeniu regionalnym
3. Węzeł o znaczeniu lokalnym

Przy oznaczaniu integralności poszczególnych węzłów komunikacyjnych przyjęto następujące oznaczenia::

- T – węzeł w pełni zintegrowany, znajdujący się w jednym budynku;
- C – węzeł częściowo zintegrowany, gdzie istnieje niewielka odległość między dworcami: kolejowym i autobusowym, jednakże nie znajdują się one w jednej, wielofunkcyjnej przestrzeni architektonicznej oraz znacznie odbiegają od siebie standardem i powiązaniami intermodalnymi;
- N – węzeł niezintegrowany, gdzie albo nie istnieje transport kolejowy albo też odległość między dworcami jest tak duża, że nie pozwala na sprawne przemieszczanie się między nimi i wygodne dla pasażerów łączenie różnych środków transportu publicznego.

Tabela 11. Parametry węzłów komunikacyjnych Województwa Podkarpackiego

Obszar	Miasto (miasto /dworce)	Liczba pociągów Regio†	Liczba pociągów InterRegio†	Liczba pociągów IC oraz TLK†	Łączna liczba pociągów†	Liczba pasa- żerów na dworcach kolejowych †*	Liczba kursów autobu- sowych†	Liczba tras autobu- sowych	Średnia długość kursu (km)	Rodzaj trans- portu*	Węzeł zinte- gro- wany?	Ranga węzła komuni- kacyj- nego
Województwo Podkarpackie		553	45	193	791	8551	11 893	1195		A-K-L	--	--
Podregion Rzeszowski		260	0	88	348	3775	4 135	357		A-K-L	--	--
Miasto Rzeszów (powiat grodzki)	Rzeszów	90	--	25	115	3278	2 237	180	12,4	A-K-L	C	1
Powiat Kolbuszowski	Kolbuszowa	8	--	6	14	70	222	33	6,7	A-K	--	3
Powiat Łańcucki	Łańcut	33	--	16	49	248	394	36	10,9	A-K	--	3
Powiat Ropczycko- Sędziszowski	Ropczyce / Sędziszów Młp.	28	--	16	44	179	426	36	11,8	A-K	--	3
Powiat Rzeszowski	Rzeszów	90	--	25	115		470	38	12,4	A-K-L	C	1
Powiat Strzyżowski	Strzyżów	11	--	--	11	--	386	34	11,4	A-K	--	3

Obszar	Miasto (miasta /dworce)	Liczba pociągów Regio†	Liczba pociągów InterRegio†	Liczba pociągów IC oraz TLK†	Łączna liczba pociągów†	Liczba pasażerów na dworcach kolejowych †*	Liczba kursów autobusowych†	Liczba tras autobusowych	Średnia długość kursu (km)	Rodzaj transportu*	Węzeł zintegrowany?	Ranga węzła komunikacyjnego
Podregion Krośnieński		23	0	0	23	75	3 473	300		A-K	–	–
Miasto Krosno (powiat grodzki)	Krosno	4	–	–	4	–	862	58	14,9	A-K	C	2
Powiat Bieszczadzki	Ustrzyki Dolne	–	–	–	0	–	265	31	8,5	A	–	3
Powiat Brzozowski	Brzozów	–	–	–	0	–	633	55	11,5	A	–	3
Powiat Jasieński	Jasło	11	–	–	11	52	635	39	16,3	A-K	N	2
Powiat Krośnieński	Krosno	4	–	–	4	–	172	26	6,6	A-K	C	2
Powiat Leski	Lesko	–	–	–	0	–	193	22	8,8	A	–	3
Powiat Sanocki	Sanok	4	–	–	4	23	713	69	10,3	A-K	C	2
Podregion Przemyski		169	16	54	239	3043	1 956	158		A-K	–	–
Miasto Przemyśl (powiat grodzki)	Przemyśl	32	3	10	45	1064	647	32	20,2	A-K	C	1
Powiat Jarosławski	Jarosław	44	3	18	65	1103	619	55	11,3	A-K	T	2
Powiat Lubaczowski	Lubaczów	12	–	–	12	51	57	8	7,1	A-K	–	3
Powiat Przemyski	Przemyśl	32	3	10	45	–	64	11	5,8	A-K	C	1
Powiat Przeworski	Przeworsk	49	7	16	72	825	569	52	10,9	A-K	N	2
Podregion Tarnobrzelski		101	29	51	181	1658	2 329	380		A-K	–	–
Miasto Tarnobrzeg (powiat grodzki)	Tarnobrzeg	8	7	8	23	30	363	65	5,6	A-K	N	2
Powiat Dębicki	Dębica	28	–	27	55	974	417	34	12,3	A-K	C	2
Powiat Leżajski	Leżajsk	12	4	2	18	228	181	36	5,0	A-K	–	3
Powiat Mielecki	Mielec	–	–	–	0	–	271	31	8,7	A-K	C	2
Powiat Niżański	Nisko	12	4	2	18	46	258	55	4,7	A-K	–	3
Powiat Stalowowolski	Stalowa Wola	33	7	4	44	350	766	143	5,4	A-K	N	2
Powiat Tarnobrzelski	Tarnobrzeg	8	7	8	23	30	73	16	4,6	A-K	N	2

Źródło: Opracowanie własne

Oznaczenia:

† W ciągu doby

‡ Wartości prognozowane bądź szacunkowe

* Rodzaj transportu: A – Autobusowy; K – Kolejowy; L – Lotniczy

Na podstawie analizy danych klasyfikacja znaczenia węzłów komunikacyjnych kształtuje się następująco:

- Węzły ponadregionalne:**

- Rzeszów – stolica województwa i najważniejszy punkt komunikacyjny, posiadający także komunikację lotniczą
- Przemyśl – powiat grodzki, bardzo istotny węzeł kolejowy w ruchu krajowym oraz międzynarodowym

- **Węzły regionalne:**
 - Krosno – powiat grodzki, węzeł kolejowy oraz autobusowy
 - Jarosław – węzeł kolejowy oraz autobusowy
 - Przeworsk – węzeł kolejowy oraz autobusowy
 - Dębica – ośrodek przemysłowy oraz komunikacyjny węzeł autobusowy
 - Mielec – ośrodek przemysłowy oraz komunikacyjny węzeł autobusowy
 - Tarnobrzeg – powiat grodzki, ośrodek przemysłowy oraz komunikacyjny węzeł autobusowy i kolejowy
 - Stalowa Wola – ośrodek przemysłowy oraz komunikacyjny węzeł autobusowy i kolejowy
 - Jasło – mniejszy węzeł kolejowy oraz autobusowy
 - Sanok – mniejszy węzeł kolejowy oraz autobusowy

- **Węzły lokalne** – pozostałe miasta powiatowe –
 - W Podregionie Rzeszowskim: Kolbuszowa, Łańcut, Ropczyce, Sędziszów, Strzyżów
 - W Podregionie Krośnieńskim: Ustrzyki Dolne, Brzozów, Łesko
 - W Podregionie Przemyskim: Lubaczów
 - W Podregionie Tarnobrzelskim: Leżajsk, Nisko.

Dworce kolejowe w Przeworsku oraz w Łańcut i Leżajsku zostały niedawno wyremontowane. Dworzec w Leżajsku powstał pod koniec XIX wieku, jest utrzymany w galicyjskim stylu, a ze względu na walory estetyczne został objęty nadzorem konserwatora zabytków, zaś podczas prac zadbano o odtworzenie wszystkich historycznych detali tego dworca. Dworzec w Łańcut został podczas remontu dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych i mających problemy z poruszaniem się.

Jak wspomniano na początku niniejszego rozdziału, istotną sprawą jest zadbanie o to, by infrastruktura węzłów komunikacyjnych – zwłaszcza tych o charakterze ponadregionalnym oraz regionalnym, została przygotowana w taki sposób, by – tak dla mieszkańców, jak i dla turystów:

- Odzwierciedlała potrzeby komunikacyjne ludności
- Była w stanie obsłużyć obecne i przyszłe potoki pasażerskie
- Zachęcała do podróży publicznym transportem zbiorowym
- Były węzłami zintegrowanymi, tzn. łączącymi w wygodny i przyjazny dla pasażerów sposób różne środki transportu (transport dalekobieżny i lokalny oraz transport kolejowy i autobusowy). Postulat ten może zostać zrealizowany jedynie poprzez szereg celowych, zaplanowanych działań na poziomie ogólnowojewódzkim – oczywiście nie natychmiast, jednakże na przestrzeni kilku lat.

7. Sieć użyteczności publicznej

W zakresie finansowania sieci połączeń użyteczności publicznej dla Województwa Podkarpackiego przyjmuje się następujące zasady:

1. Operatorzy dla określonych niniejszym planem połączeń komunikacyjnych drogowych, zostaną wybrani w jednym z trybów określonych w art. 19 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, ze zm.).
2. Operator może zostać wybrany w trybie udzielenia koncesji, wówczas zobowiązania Organizatora transportu publicznego wobec Operatora nie będą obejmowały słusznego zysku ani pokrywały strat z tytułu prowadzonej działalności. Organizator będzie jedynie udzielał rekompensat z tytułu stosowania przez Operatora zniżek ustawowych.

7.1. Docelowy popyt na przewozy o charakterze użyteczności publicznej

Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego można podzielić na popyt efektywny i potencjalny.

- **Popyt efektywny** – zaspokojone potrzeby przemieszczania się komunikacją publiczną mieszkańców określonego obszaru;
- **Popyt potencjalny** – całość potrzeb przemieszczania się mieszkańców określonego obszaru. Popyt ten może przerodzić się w efektywny przy spełnieniu przez transport publiczny określonych warunków związanych z oczekiwaną ilością i jakością usług.

Popyt potencjalny stanowią przede wszystkim ci mieszkańcy, którzy realizują swoje potrzeby przewozowe innymi środkami transportowymi niż publiczne, ale gotowi są korzystać z transportu publicznego pod pewnymi warunkami. Popyt potencjalny przekracza znacznie popyt efektywny, ponieważ tylko część przemieszczających się mieszkańców korzysta z komunikacji publicznej.

Wielkość popytu efektywnego można ustalić na podstawie faktycznej liczby podróży oraz bazując na poniższej tabeli, obrazującej zmiany liczebności poszczególnych grup wiekowych w strukturze ludności Województwa Podkarpackiego.

Tabela 12. Liczebność poszczególnych grup wiekowych w strukturze ludności Województwa Podkarpackiego

OKRES	Razem	Osoby pracujące	Razem wiek przedprodukcyjny i poprodukcyjny	Uczniowie i studenci (wiek przedprodukcyjny)	Emeryci (wiek poprodukcyjny)
2013	2 093 560	1 144 672	948 888	613 737	335 151
2025	2 069 523	1 099 786	969 737	524 006	445 731
2035	1 992 723	1 021 367	971 356	470 553	500 803
ZMIANA 2013-2035	-4,8%	-23,3%	-10,8%	49,4%	2,4%

Aby określić tendencje długofalowe, całkowity popyt efektywny został podzielony na trzy składowe, posiadające pewne charakterystyczne tendencje do zmian (w tabeli powyżej żółtym kolorem zaznaczono dane liczbowe, użyte do porównań):

- Sprzedaż biletów normalnych (jednorazowych oraz miesięcznych) – dla osób w wieku produkcyjnym, gdzie do 2035 roku liczba pasażerów spadnie o 23%.
- Sprzedaż biletów ulgowych (jednorazowych oraz miesięcznych) – dla uczniów i studentów, gdzie do 2035 roku liczba pasażerów spadnie o 11%;
- Sprzedaż biletów emeryckich – dla osób w wieku poprodukcyjnym, gdzie do 2035 roku liczba pasażerów wzrośnie aż o 49%!

Łącznie, całkowita liczba mieszkańców Województwa Podkarpackiego spadnie o 4,8% (kolor pomarańczowy), zaś liczba osób korzystających z biletów ulgowych wzrośnie o 2,5% (kolor zielony). Patrząc na dane z roku 2025 widzimy, że omawiane zmiany zajdą już *de facto* w ciągu najbliższych 10 lat.

We niniejszym dokumencie przyjęto założenie, że pasażerowie nie zmieniają radykalnie swoich zachowań komunikacyjnych.

Przy określaniu zmian w popycie na przewozy o charakterze użyteczności publicznej uwzględniono następujące opracowania:

1. Strategię rozwoju Województwa Podkarpackiego oraz prognozowane zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym
2. Plany modernizacji, budowy i rozwoju infrastruktury, wpływające na zmiany w przepustowości kolejowych i drogowych korytarzy transportowych

Dokument pt. „Strategia rozwoju Województwa Podkarpackiego na lata 2007-2020” (aktualizacja 2010), przyjęty przez Zarząd Województwa Podkarpackiego w zakresie infrastruktury komunikacyjnej zwraca uwagę na następujące fakty: *Stan dróg stanowi jedną z podstawowych barier rozwoju regionalnego województwa podkarpackiego. Brak jest głównych arterii drogowych na kierunku wschód-zachód i północ-południe oraz obwodnic miejskich na ciągach dróg krajowych i wojewódzkich, które zdecydowanie poprawiłyby płynność ruchu w miastach. (...) Stan techniczny infrastruktury kolejowej, szczególnie na liniach o znaczeniu lokalnym, jest wysoce niezadowalający. Rzuca to w sposób zdecydowanie negatywny na konkurencyjność transportu kolejowego.*

Określając cele strategiczne dla Województwa dokument ten stwierdza, co następuje: *Podstawowym czynnikiem dla podnoszenia poziomu rozwoju i konkurencyjności regionów jest dobrze rozwinięta infrastruktura. W obszarze tym wskazano na następujące priorytety i kierunki działań w zakresie infrastruktury:*

Priorytet 1: Wspieranie inwestycji komunikacyjnych: drogowych, kolejowych i lotniczych

Kierunek działania 1: Rozbudowa układu drogowego, w tym A4, S19, S74

Kierunek działania 2: Modernizacja sieci kolejowych, w tym magistrali E 30 i linii państwowej nr 71

Kierunek działania 3: Rozbudowa infrastruktury lotniska regionalnego Rzeszów - Jasienka oraz rozwój pozostałych istniejących lotnisk

Kierunek działania 4: Rozbudowa i modernizacja infrastruktury przejść granicznych

Kierunek działania 5: Rozwój transportu publicznego oraz multimodalnego

Pierwsze trzy wskazane kierunki działania są spójne z założeniami nakreślonymi w niniejszym Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego dla Województwa Podkarpackiego. Szczególnie interesujący jest wymieniony powyżej kierunek nr 5, który dodano do dokumentu *Strategii rozwoju* podczas jego aktualizacji w roku 2010, dla podkreślenia znaczenia transportu publicznego jako ważnego elementu polepszającego możliwości komunikacji zbiorowej mieszkańców regionu. Ważną przesłanką jest także potrzeba ograniczenia ruchu samochodowego w szczególnie zatłoczonych miejscach w celu zredukowania problemów funkcjonalnych i ekologicznych.

Samorząd Województwa jest zainteresowany rozbudową istniejących kluczowych węzłów komunikacyjnych województwa i przekształcaniem ich w centra multimodalne, tzn. takie, w których w wygodny dla pasażerów sposób łączone będą ze sobą różne środki transportu: kolej oraz autobusy dalekobieżne, podmiejskie i miejskie. Ten kierunek rozwoju sprzyjać będzie zwiększaniu efektywnego popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego w najbliższych latach.

7.2. Scenariusze możliwych zmian społeczno-gospodarczych

Zgodnie z przedstawionymi szeroko założeniami Krajowego Planu Transportowego, w niniejszym opracowaniu dla modelu transportowego na okres do roku 2025, analizy przeprowadzono przy założeniu stałych cen z roku 2013, tj. bez uwzględnienia zmniejszania wartości pieniądza w czasie, spowodowanego inflacją.

Poniżej omówiono scenariusze rozwoju sieci komunikacyjnej w oparciu o możliwe do zajścia zmiany gospodarcze oraz społeczne, generujące popyt na przewóz pasażerów siecią transportu publicznego.

7.2.1. Scenariusz I

Dla Scenariusza I przyjęto założenie zaistnienia stagnacji gospodarczej, powodującej dalszy wzrost bezrobocia.

Drugim założeniem jest przyjęcie, że nastąpią zmiany w strukturze społecznej powodujące jeszcze szybsze niż przewidywane starzenie się społeczeństwa. Analiza prognoz danych demograficznych wskazuje, że w Województwie Podkarpackim w perspektywie do 2025 roku nastąpi prawie 15% spadek liczby uczniów i studentów. W wariantcie tym zakładamy, że dodatkowo nastąpi emigracja zarobkowa 15% ludzi młodych (w wieku od 18 do 30 lat).

Linie kolejowe

Przeprowadzając analizę wrażliwości można założyć, że trudna sytuacja społeczno-gospodarcza przełoży się na 30% spadek pracy przewozowej na kolei. Przyjęcie tych założeń prowadzi do sytuacji, w której nastąpi zmniejszenie dochodów własnych Samorządu Województwa Podkarpackiego, wymuszająca zawieszenie ruchu pasażerskiego na liniach kolejowych, na których podróżuje najmniej pasażerów:

- Linia kolejowa nr 101: Mułina – Hrebenne
- Linia kolejowa nr 108: Stróże – Krośnice
- Linia kolejowa nr 107: Nowy Zagórz – Łupków

W Scenariuszu I – z przyczyn wskazanych powyżej – nie będą wykonywane żadne inwestycje w sieć kolejową Województwa.

Linie autobusowe

Analiza wrażliwości pozwala na założenie, że w tym scenariuszu w grupach korytarzy transportowych A, B i C trasy istniejące obecnie będą kursowały w zmniejszonej, dobowej liczbie kursów. Dla potrzeb analizy przyjęto zmniejszenie o 10%. Jednocześnie założono, że w grupie korytarzy transportowych D i E, z powodów ekonomicznych, zostanie zlikwidowana połowa tras istniejących obecnie.

Poniższa tabela ukazuje porównanie parametrów obecnej sieci komunikacji autobusowej z założeniami ze scenariusza.

Tabela 13. Parametry obecnej sieci komunikacji autobusowej i sieci w Scenariuszu I.

Grupa	A	B	C	D	E	RAZEM
Liczba tras	9	13	73	153	192	440
Dobowa liczba kursów	1 381	866	2 174	1 575	516	6 512
Praca eksploatacyjna w dobie	66 860	43 912	133 176	118 251	45 994	408 193

Grupa	A	B	C	D	E	RAZEM
Liczba tras	8	12	66	77	96	258
Dobowa liczba kursów	1 243	779	1 957	788	258	5 024
Praca eksploatacyjna w dobie	60 174	39 521	119 858	59 125	22 997	301 675

Porównanie obu wersji (kolumna razem) pokazuje zmniejszenie pracy eksploatacyjnej o 26%.

7.2.2. Scenariusz II

Dla Scenariusza II przyjęto następujące założenia:

- Brak zmian w strukturze społeczeństwa oraz w brak zmian w opisywanych tendencjach wg GUS
- W zakresie łącznej prognozowanej, obsługiwanej liczby pasażerów, liczba bazowa na rok 2013, wynosząca 10 000 osób, nie uległaby w tym scenariuszu znaczącym zmianom.
- Niewielki wzrost gospodarczy

Linie kolejowe

Przyjęcie tych założeń prowadzi do sytuacji, w której nie nastąpią istotne zmiany w dochodach własnych Samorządu Województwa, co spowoduje:

- Utrzymanie obecnych linii kolejowych, wraz z dokończeniem remontów na linii kolejowej nr 108: Stróże – Krościenko i wznowieniem na niej przewozów pasażerskich
- Trwające zawieszenie ruchu pasażerskiego na linii kolejowej nr 107: Nowy Zagórz – Łupków, z wyjątkiem przewozów okresowych o charakterze turystycznym
- Brak zmian w liczbie pasażerów na liniach wskazanych w Krajowym Planie Transportowym jako istotne linie użyteczności publicznej:
 - Tarnów – Dębica – Rzeszów – Jarosław – Przemyśl – Medyka
 - Przeworsk – Leżajsk – Stalowa Wola Rozwadów
 - Rzeszów – Tarnobrzeg – Stalowa Wola Rozwadów

Linie autobusowe

W tym scenariuszu w grupach korytarzy transportowych A, B i C trasy istniejące obecnie będą kursowały w niezminionej dobowej liczbie kursów. Jednocześnie założono, że w grupie korytarzy transportowych D i E, z powodów ekonomicznych, zostanie zlikwidowane ok. 10% tras istniejących obecnie.

Poniższa tabela ukazuje porównanie parametrów obecnej sieci komunikacji autobusowej z założeniami ze scenariusza.

Tabela 14. Parametry obecnej sieci komunikacji autobusowej i sieci w Scenariuszu II.

Grupa	A	B	C	D	E	RAZEM
Liczba tras	9	13	73	153	192	440
Dobowa liczba kursów	1 381	866	2 174	1 575	516	6 512
Praca eksploatacyjna w dobie	66 860	43 912	133 176	118 251	45 994	408 193

Grupa	A	B	C	D	E	RAZEM
Liczba tras	9	13	73	138	173	405,5
Dobowa liczba kursów	1 381	866	2 174	1 418	464	6 303
Praca eksploatacyjna w dobie	66 860	43 912	133 176	106 425	41 395	391 768

Porównanie obu wersji (kolumna razem) pokazuje zmniejszenie pracy eksploatacyjnej o 4%.

7.2.3. Scenariusz III

Możliwe jest także rozpatrywanie scenariusza maksymalnego (optymistycznego). W tej wersji zakładamy następujące zmiany:

- zatrzymanie procesu starzenia społeczeństwa (brak zmniejszenia liczby osób młodych poprzez zwiększenie współczynnika dzietności)
- rozwój gospodarczy kraju,
- bardzo dobrą współpracę ekonomiczną z Ukrainą
- bardzo dobrą współpracę ekonomiczną ze Słowacją

Linie kolejowe

Przyjęcie tych założeń prowadzi do sytuacji, w której w perspektywie do 2025 roku nastąpią pozytywne zmiany w dochodach własnych Samorządu Województwa, co spowoduje:

- Utrzymanie obecnych linii kolejowych, wraz z dokończeniem remontów na linii kolejowej nr 108: Stróże – Krośnice i wznowieniem na niej przewozów pasażerskich
- Ponowne uruchomienie tras:
 - Nowy Zagórz – Łupków (ruch regularny, oprócz ruchu turystycznego)
 - Przemyśl – Ustrzyki Dolne przez Chyrów
- Budowa nowych linii:
 - Rzeszów Główny – Port Lotniczy Rzeszów – Jasienka
 - Krosno – Przybówka
- Zwiększenie liczby pasażerów na liniach wskazanych w Krajowym Planie Transportowym:
 - Tarnów – Dębica – Rzeszów – Jarosław – Przemyśl – Medyka
 - Przeworsk – Leżajsk – Stalowa Wola Rozwadów
 - Rzeszów – Tarnobrzeg – Stalowa Wola Rozwadów
 oraz na pozostałych liniach kolejowych.

Linie autobusowe

W tym scenariuszu w grupach korytarzy transportowych A, B i C trasy istniejące obecnie będą kursowały w zwiększonej dobowej liczbie kursów, przy czym założono zwiększenie o 20%. Jednocześnie założono, że w grupie korytarzy transportowych D i E nastąpi większe, ok. 30% zwiększenie liczby tras i kursów w stosunku do istniejących obecnie (wraz z pojawianiem się nowych tras – tam, gdzie w ciągu ostatnich 10 lat zostały one zlikwidowane).

Poniższa tabela ukazuje porównanie parametrów obecnej sieci komunikacji autobusowej z założeniami ze scenariusza.

Tabela 15. Parametry obecnej sieci komunikacji autobusowej i sieci w Scenariuszu II.

Grupa	A	B	C	D	E	RAZEM
Liczba tras	9	13	73	153	192	440
Dobowa liczba kursów	1 381	866	2 174	1 575	516	6 512
Praca eksploatacyjna w dobie	66 860	43 912	133 176	118 251	45 994	408 193

Grupa	A	B	C	D	E	RAZEM
Liczba tras	11	16	88	199	250	562,5
Dobowa liczba kursów	1 657	1 039	2 609	2 048	671	8 024
Praca eksploatacyjna w dobie	80 232	52 694	159 811	153 726	59 792	506 256

Porównanie obu wersji (kolumna razem) pokazuje zwiększenie pracy eksploatacyjnej o 24%.

7.3. Wyznaczenie sieci połączeń komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej

Na podstawie obecnej sieci połączeń komunikacyjnych można określić różne możliwe warianty sieci transportu kolejowego i autobusowego do objęcia użytecznością publiczną. Podstawowymi kryteriami, którymi należy kierować się przy określaniu tej sieci są:

1. Wielkość obecnych potoków pasażerskich
2. Zapewnienie połączeń na poziomie wojewódzkim, tj. między stolicą województwa i miastami powiatowymi (tam, gdzie połączenia te obecnie istnieją)
3. Dodatkowo: zapewnienie wzajemnych połączeń pomiędzy poszczególnymi miastami powiatowymi (tam, gdzie połączenia te obecnie istnieją)

7.3.1. Wariant I

Wariant ten jest wariantem minimalnym i obejmuje w zakresie linii kolejowych te, które zostały opisane w Scenariuszu I powyżej:

- Przewozy w relacji Kraków Główny - Rzeszów - Przemyśl (linia kolejowa nr 91)
- Przewozy w relacji Przeworsk - Stalowa Wola Rozwadów (linia kolejowa nr 68)
- Przewozy w relacji Rzeszów Główny - Tarnobrzeg - Stalowa Wola Rozwadów - Lublin (linie kolejowe nr 71, nr 25, nr 74 oraz nr 68)
- Przewozy w relacji Rzeszów Główny - Jasło (linia kolejowa nr 106)

Wybór powyższych linii spowodowany jest ich największym potencjałem komunikacyjnym: są to linie, którymi podróżuje największa liczba pasażerów; są one także liniami o znaczeniu państwowym, a linia nr 91 – międzynarodowym. W wariantcie minimalnym – zgodnie z zapisami Krajowego Planu Transportowego w zakresie połączeń międzynarodowych oraz międzywojewódzkich – na liniach tych musi zostać zapewniona funkcja użyteczności publicznej. Linie te stanowią ważny kręgosłup komunikacyjny Polski i zlikwidowanie ich oznaczałoby całkowite odcięcie Województwa Podkarpackiego od reszty kraju.

W Wariantcie I praca eksploatacyjna na terenie województwa zmniejszy się o 30% do wielkości 1 850 mln pociągokilometrów rocznie. Jednocześnie, przy założeniu stałych cen, kwota dofinansowania zmniejszy się w tym scenariuszu do poziomu 30,1 mln zł rocznie.

W zakresie linii autobusowych sieć połączeń użyteczności publicznej nie będzie obejmować żadnych linii komunikacyjnych. Realizacja takiego wariantu jest rozwiązaniem bardzo restrykcyjnym i może spowodować znaczne trudności finansowe dla podróżujących mieszkańców Województwa Podkarpackiego – szczególnie dla uczniów, studentów i emerytów, którym przewoźnicy realizujący wszystkie kursy nie musieliby respektować ulg ustawowych, gdyż nie byłyby one w tym wariantcie refundowane. Jednakże sytuacja długotrwałego kryzysu gospodarczego zawsze niesie ze sobą nieuchronne trudności, których doświadczają wszyscy obywatele.

7.3.2. Wariant II

Wariant ten jest wariantem pośrednim i obejmuje w zakresie linii kolejowych te, które zostały opisane w Scenariuszu II powyżej:

- Przewozy w relacji Kraków Główny - Rzeszów - Przemyśl (linia kolejowa nr 91)
- Przewozy w relacji Przeworsk - Stalowa Wola Rozwadów (linia kolejowa nr 68)
- Przewozy w relacji Rzeszów Główny - Tarnobrzeg - Stalowa Wola Rozwadów - Lublin (linie kolejowe nr 71, nr 25, nr 74 oraz nr 68)
- Przewozy w relacji Rzeszów Główny - Jasło (linia kolejowa nr 106)
- Przewozy w relacji Jarosław - Munina - Horyniec Zdrój (linie kolejowe nr 91 oraz nr 101)
- Przewozy w relacji Jasło - Sanok (Zagórz) (linia kolejowa nr 108)

Wariant ten obejmuje obecny szkielet komunikacji kolejowej Województwa Podkarpackiego i uwzględnia sezonowe uruchamianie linii kolejowej nr 107: Nowy Zagórz – Łupków (kursy w sobotę i niedzielę w okresie wakacyjnym).

Przy założeniu braku istotnych zmian, praca przewozowa utrzyma się na poziomie 2,6 mln pociągokilometrów, zaś kwota dofinansowania na obecnym poziomie 43 mln zł rocznie (przy założeniu stałych cen).

W zakresie linii autobusowych sieć połączeń użyteczności publicznej w Wariantie II – na poziomie wojewódzkim – obejmować będzie wyłącznie połączenia pomiędzy Rzeszowem a miastami powiatowymi:

Tabela 16. Połączenia autobusowe wychodzące z Rzeszowa do objęcia siecią użyteczności publicznej – wariant II.

Lp.	Kierunek	Lp.	Kierunek	Lp.	Kierunek
	Podregion Rzeszowski	7	Brzozów	14	Przeworsk
1	Kolbuszowa	8	Jasło		Podregion Tarnobrzęski
2	Łańcut	9	Lesko	15	Tarnobrzeg
3	Ropczyce / Sędziszów Młp.	10	Sanok	16	Dębica
4	Strzyżów		Podregion Przemyśl	17	Leżajsk
	Podregion Krośnieński	11	Przemyśl	18	Mielec
5	Krosno	12	Jarosław	19	Nisko
6	Ustrzyki Dolne	13	Lubaczów	20	Stalowa Wola

Praca eksploatacyjna w dobie na tych kursach wynosi ok. 59 988 km, stanowi więc ok. 15% obecnej, całkowitej pracy eksploatacyjnej. Z danych zamieszczonych w rozdziale dotyczącym finansowania pt. „Finansowanie transportu zbiorowego” wynika, że za lata 2008-2012 średnia kwota refundacji z tytułu stosowania przez przewoźników autobusowych ulg ustawowych wyniosła 48,3 mln zł. Część tej kwoty stanowiąca jej 15% wynosi w przybliżeniu 7,25 mln zł.

Objęcie siecią użyteczności publicznej tylko tych połączeń będzie z pewnością stanowiło pewne wyróżnienie wobec połączeń pozostałych, jednakże zapewni istnienie podstawowych połączeń na poziomie wojewódzkim, zaś połączenia inne będą nadal mogły zostać objęte siecią użyteczności publicznej przez Starostów powiatów w Planach Transportowych poszczególnych powiatów (np. na zasadzie dwóch linii, każda do granicy odpowiedniego powiatu).

7.3.3. Wariant III

Wariant ten jest wariantem najszerszym i obejmuje w zakresie linii kolejowych te, które zostały opisane w Scenariuszu III powyżej:

- Przewozy w relacji Kraków Główny - Rzeszów - Przemyśl (linia kolejowa nr 91)
- Przewozy w relacji Przeworsk - Stalowa Wola Rozwadów (linia kolejowa nr 68)
- Przewozy w relacji Rzeszów Główny - Tarnobrzeg - Stalowa Wola Rozwadów - Lublin (linie kolejowe nr 71, nr 25, nr 74 oraz nr 68)
- Przewozy w relacji Rzeszów Główny - Jasło (linia kolejowa nr 106)
- Przewozy w relacji Jarosław - Munina - Horyniec Zdrój (linie kolejowe nr 91 oraz nr 101)
- Przewozy w relacji Jasło - Sanok (Zagórz) (linia kolejowa nr 108)
- Przewozy w relacji Nowy Zagórz - Łupków (linia kolejowa nr 107)
- Przewozy w relacji Dębica - Mielec - Tarnobrzeg (linia kolejowa nr 25)

Analiza wrażliwości wskazuje, że zmiany te spowodują zwiększenie rocznej pracy eksploatacyjnej co najmniej o 10%, tj. do wartości 2,9 mln pociągokilometrów rocznie. Przy założeniu stałych cen, kwota dofinansowania zwiększy się również o 10% do wartości 47,3 mln zł rocznie.

Dodatkowo, wariant ten zakłada uruchomienie dodatkowych połączeń komunikacyjnych:

- Budowa linii: Rzeszów Główny – Port Lotniczy Rzeszów – Jaslonka
- Budowa linii: Krosno – Przybówka
- Rewitalizacja ciągu kolejowego Dębica - Mielec - Stalowa Wola-Rozwadów, składającego się z dwóch linii kolejowych:
 - linii nr 74 Sobów - Stalowa Wola-Rozwadów,
 - linii nr 25 Łódź Kaliska - Dębica na odcinku Sobów - Dębica.
- Ponowne otwarcie obecnie nieczynnej trasy: Przemyśl – Ustrzyki Dolne przez Chyrów w relacji Przemyśl - Chyrów - Krościenko - Sanok (linia kolejowa nr 102, odcinek po stronie ukraińskiej, linia nr 108).

Na uwagę zasługuje ciąg kolejowy Dębica - Mielec - Stalowa Wola-Rozwadów, który składa się z dwóch linii kolejowych: linii nr 74 Sobów - Stalowa Wola-Rozwadów oraz linii nr 25 Łódź Kaliska - Dębica na odcinku Sobów - Dębica. W obrębie trasy Dębica - Stalowa Wola-Rozwadów linia nr 74 posiada znaczenie państwowe na całej długości, natomiast linia nr 25 jest państwowa na odcinku Sobów - Ocice.

Linia nr 25 jest ważnym korytarzem transportowym, łączącym znaczne ośrodki miejskie i przemysłowe na terenie województwa i jej rewitalizacja stanowi istotny punkt polityki dalszego rozwoju regionu. Pierwsza linia kolejowa z Dębicy do Stalowej Woli Rozwadów i Sandomierza przez Mielec, Tarnobrzeg została zbudowana już w 1887 r. Przebiega ona przez stosunkowo duże miasta (Dębica: 50 tys. mieszkańców, Mielec: 65 tys. mieszkańców, Tarnobrzeg: 54 tys. mieszkańców, Stalowa Wola: 74 tys. mieszkańców, Sandomierz: 30 tys. mieszkańców), a jej położenie zakwalifikowało ją jako linię o państwowym znaczeniu. Do 1939 r. pełniła ona bardzo ważną rolę w budowie Centralnego Okręgu Przemysłowego oraz rozwoju miast „pogalicyjskich” znajdujących się w zasięgu jej oddziaływania. Ze względu na jej strategiczne położenie miała/ma również znaczenie wojskowe.

W okresie do 1989 r. przewożono koleją olbrzymie ilości słarki oraz innych towarów, natomiast po transformacji ustrojowej pełni ona ważną rolę w rozwoju gospodarczym Dębicy, Mielca, Tarnobrzegu oraz Stalowej Woli, czego dowodem jest duży ruch towarowy ze Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Mielcu oraz z Linii Hutniczej Szerokotorowej w Woli Baranowskiej k. Tarnobrzegu. Dodatkowo, kolej – poprzez kursowanie pociągu Lublin - Kraków oraz ruch towarowy – odegrała niebagatelną rolę w jednoczeniu ziem byłego zaboru austriackiego i rosyjskiego oraz Lubelszczyzny i Zamojszczyzny z Małopolską. Elektryfikacja linii na odcinku

Chmielów k. Tarnobrzega – Dębica (zgodnie z planami PKP wraz z linią Karsze-Elk oraz Piła-Krzyż) miała zakończyć elektryfikację linii kolejowych w Polsce. Leży ona na najkrótszym szlaku kolejowym łączącym Lublin z Krakowem i Bielsko-Białą (droga alternatywną linią jest dłuższa o ok. 35-45 km), Lublin z Zakopanem (droga alternatywną linią jest dłuższa o ok. 45-50 km), Lublin z Tarnowem (alternatywna linia przez Kraków jest dłuższa o 187-193 km), Lublin z Krynicią i Muszyną/granicą państwa (alternatywna linia przez Kraków jest dłuższa o 187-193 km), Warszawę z Krynicią i Muszyną/granicą państwa (alternatywna linia przez CMK, Kraków jest dłuższa o ok. 20-30 km).

Po linii tej kursowały następujące pociągi:

1. Lublin - Kraków do 1992 r.
2. Zagórz - Warszawa do 1993 r.
3. Zagórz - Warszawa bis do 1993 r.
4. Hrubieszów/Bełzec - Zamość - Kędzierzyn Koźle do 1995 r.
5. Hrubieszów/Bełzec - Zamość - Wrocław do 2000 r.
6. Hetman rel. Zamość - Katowice - do 2001 r.
7. Hetman rel. Zamość - Wrocław - od 2001 r. do dziś.

W chwili obecnej infrastruktura kolejowa pomiędzy terenami Województwa Podkarpackiego i pozostałymi aglomeracjami Polski południowej wymaga natychmiastowej interwencji państwa, gdyż już obecnie ilość połączeń bezpośrednich jest bardzo mała, a stan infrastruktury na tyle zły, że uniemożliwia sprawne przemieszczanie się i w ten sposób ogranicza znacznie ilość potoków podróży, przyczyniając się w sposób znaczny do degradacji dużych obszarów Polski wschodniej. Jest więc rzeczą istotną przywrócenie funkcjonowania tej linii – pomimo dużych kosztów, szacowanych obecnie na kwotę rzędu 350 – 400 mln złotych – gdyż ma ona istotne znaczenie dla usprawnienia połączeń pasażerskich i towarowych z centralną Polską oraz dla poprawy warunków tranzytu towarowego do Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Dodatkowo w ramach rozwoju sieci kolejowej planowane jest uruchomienie łącznika pomiędzy stacją Rzeszów Główny a lotniskiem Rzeszów-Jasionka, co ma również duże znaczenie z uwagi na rozwijający się transport lotniczy. Planowany przebieg tej inwestycji – której koszty szacuje się na ponad 120 mln złotych, zaś czas realizacji na rok 2017 – ukazano na poniższym rysunku:

Mapa 10. Planowany przebieg łącznicy kolejowej do portu lotniczego Rzeszów Jasionka



Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego

W planach jest także budowa łącznika kolejowego na odcinku Krosno – Przybówka. Obecnie minimalny czas przejazdu pociągiem pomiędzy Krosnem a Rzeszowem wynosi 2 godziny 35 minut. Po wybudowaniu łącznika, podróż taka zostałaby skrócona do ok. 75 minut. Aby skrócić czas przejazdu z Krosna do Rzeszowa, należy

wybudować łącznicę kolejową, która pozwoli ominąć stację węzłową w Jasle. Zaczynałaby się za przystankiem PKP Krosno-Turaszówka, a kończyła w Przybówce. Skróciłaby drogę o około 25 km. - Umożliwiłoby to około 140 tysiącom ludzi mieszkających na terenach położonych wzdłuż linii kolejowej od Zagórza do Krosno podróż bezpośrednio do Rzeszowa w czasie krótszym o około 80 minut.

Koncepcję budowy łącznika przygotowano w trzech wariantach:

1. Pierwszy jest najdłuższy (ponad 12,5 km), ale najbardziej optymalny. Powoduje obsługę przyległych miejscowości, szczególnie Wojaszówki. Orientacyjny koszt budowy to około 67 mln zł.
2. Drugi pomysł od poprzedniego różni się tym, że linia kolejowa mija dolną Wisłoka. Nie będzie więc potrzebna budowa dwóch mostów na Wisłoku. Koszt to ponad 55 mln zł.
3. Trzecia koncepcja zakłada, że linia przebiegać będzie po zachodniej stronie drogi woj. nr 990. Wadą tego pomysłu jest to, że pociąg nie będzie w stanie obsłużyć żadnej innej miejscowości. Na terenach, gdzie linia będzie przebiegać, jest zbyt mało mieszkańców, by budować stację czy przystanek. Jest to wariant najkrótszy (9,3 km) i najtańszy – koszt wynosi ok. 46 mln zł.

Wszystkie warianty zostały zaprojektowane jako linia jednotorowa, na której maksymalna prędkość wynosić będzie 120 km/h. Budowa łącznika to dobre rozwiązanie ze względu na modernizację linii Rzeszów – Orla w kierunku Warszawy, dzięki czemu zwiększy się dostępność do południowej części województwa. Skrócenie linii kolejowej do Rzeszowa, rozładowałoby korki na drogach, prowadzących do stolicy Podkarpacia. Komunikacja południowej części województwa z Rzeszowem odbywa się w większości autobusami i komunikacją indywidualną, a nie koleją właśnie ze względu na niekorzystny układ linii kolejowych.

Mapa 11. Orientacyjny przebieg łącznicy kolejowej Krosno-Przybówka



W zakresie linii autobusowych sieć połączeń użyteczności publicznej w Wariancie III obejmować będzie połączenia pomiędzy Rzeszowem a miastami powiatowymi (tam, gdzie połączenia te obecnie istnieją), a także wzajemne połączenia pomiędzy poszczególnymi miastami powiatowymi (tam, gdzie obecnie istnieją). Poniższa sieć połączeń jest siecią najpełniejszą z punktu widzenia definicji przewozów wojewódzkich, które powinny obejmować połączenia pomiędzy dwoma lub więcej powiatami. Są to następujące połączenia:

Tabela 17. Połączenia autobusowe do objęcia siecią użyteczności publicznej – wariant III.

Lp.	Trasa	Lp.	Trasa
1	Rzeszów - Kolbuszowa	24	Dębica - Jasło
2	Rzeszów - Łańcut	25	Dębica - Ropczyce
3	Rzeszów - Ropczyce / Sędziszów Młp.	26	Dębica - Strzyżów
4	Rzeszów - Strzyżów	27	Dębica - Tarnobrzeg
5	Rzeszów - Krosno	28	Jarosław - Lubaczów
6	Rzeszów - Ustrzyki Dolne	29	Jarosław - Przemyśl
7	Rzeszów - Brzozów	30	Jasło - Krosno
8	Rzeszów - Jasło	31	Jasło - Strzyżów
9	Rzeszów - Lesko	32	Kolbuszowa - Mielec
10	Rzeszów - Sanok	33	Kolbuszowa - Ropczyce
11	Rzeszów - Przemyśl	34	Krosno - Sanok
12	Rzeszów - Jarosław	35	Krosno - Strzyżów
13	Rzeszów - Lubaczów	36	Lesko - Sanok
14	Rzeszów - Przeworsk	37	Leżajsk - Łańcut
15	Rzeszów - Tarnobrzeg	38	Łańcut - Przeworsk
16	Rzeszów - Dębica	39	Mielec - Tarnobrzeg
17	Rzeszów - Leżajsk	40	Nisko - Stalowa Wola
18	Rzeszów - Mielec	41	Przemyśl - Sanok
19	Rzeszów - Nisko	42	Przemyśl - Stalowa Wola
20	Rzeszów - Stalowa Wola	43	Przeworsk - Stalowa Wola
21	Brzozów - Jasło	44	Sanok - Ustrzyki Dolne
22	Brzozów - Krosno	45	Stalowa Wola - Tarnobrzeg
23	Brzozów - Sanok		

Praca eksploatacyjna w dobie na tych kursach wynosi 103 209 km, stanowi więc ok. 25% obecnej pracy eksploatacyjnej. Z danych zamieszczonych w rozdziale pt. „Finansowanie transportu zbiorowego” wynika, że za lata 2008-2012 średnia kwota refundacji z tytułu stosowania przez przewoźników autobusowych ulg ustawowych wyniosła 48,3 mln zł. Część tej kwoty stanowiąca jej 25% wynosi w przybliżeniu 12,1 mln zł.

Wariant III ten jest wariantem najbogatszym, wymagającym największych inwestycji, ale również najlepszym – ponieważ dzięki możliwościom transportowym zapewni rozwój regionu oraz mieszkańców Województwa Podkarpackiego.

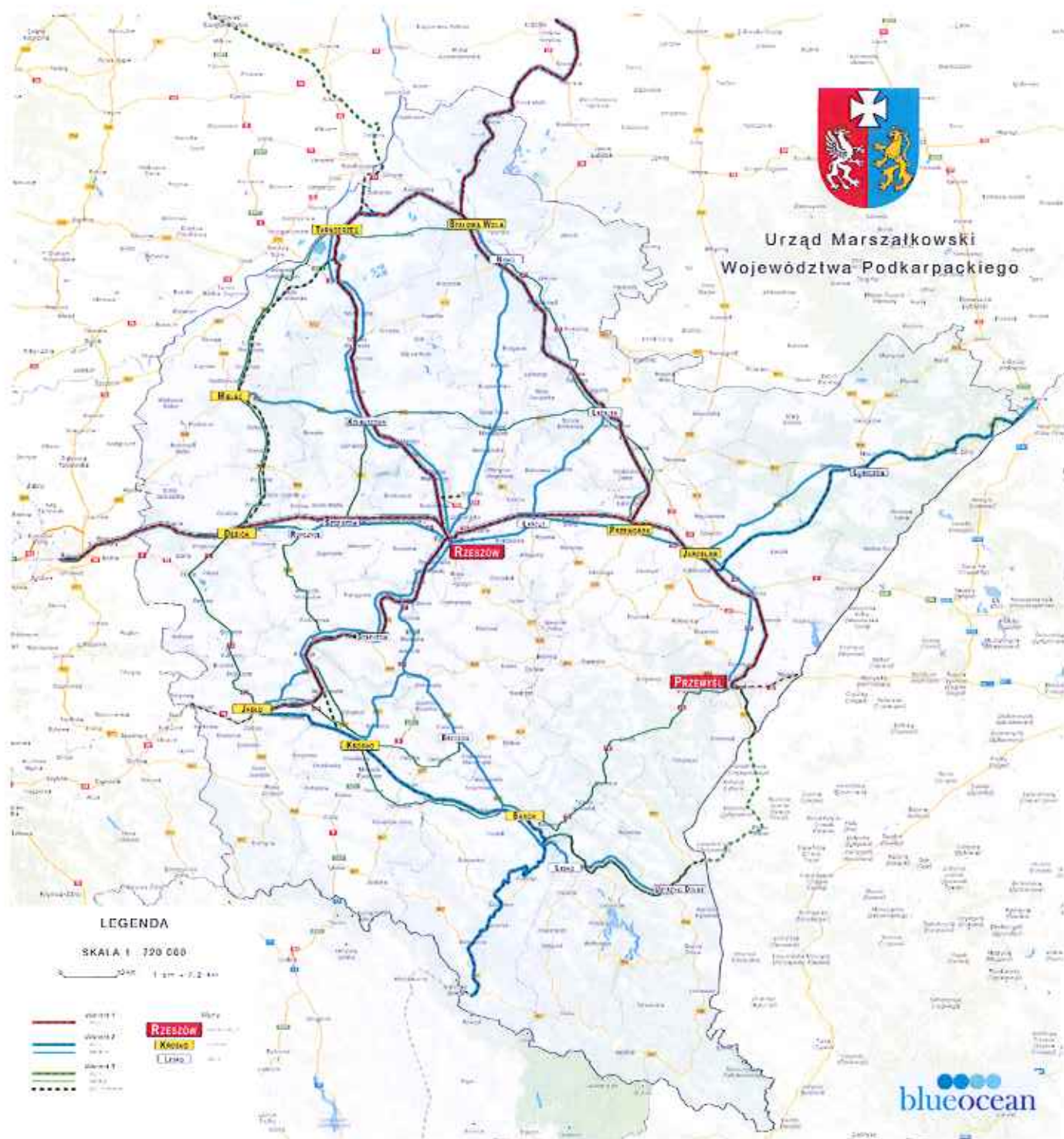
Wariant ten jest wariantem najlepszym do realizacji w ramach sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej w latach 2014 – 2020, z uwagi na:

- potrzebę zachowania dobrej sieci komunikacyjnej całego województwa, a więc istnienia wszystkich linii kolejowych wraz z istotną – omówioną wyżej i popartą licznymi argumentami – rewitalizacją linii kolejowej nr 25 na odcinku Tarnobrzeg-Dębica oraz budową łącznicy do Międzynarodowego Portu Lotniczego w Rzeszowie-Jasionce
- koniecznością obsłużenia i wspierania przez Samorząd Województwa wszystkich linii komunikacyjnych (także autobusowych), spełniających definicję połączeń wojewódzkich, tzn. łączących stolicę województwa ze stolicami powiatów oraz łączących stolicę powiatów między sobą – o ile takie połączenia uzasadnione są rzeczywistymi potrzebami mieszkańców województwa oraz turystów.

7.4. Mapa sieci połączeń komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej

Poniższa mapa ukazuje wszystkie dyskutowane warianty sieci komunikacyjnej o charakterze użyteczności publicznej w Województwie Podkarpackim. Została ona także przygotowana w formie odrębnej mapy w skali 1:250 000.

Mapa 13. Sieć połączeń komunikacyjnych do objęcia użytecznością publiczną w Wariantach I – III



8. Infrastruktura komunikacyjna i jej otoczenie

Podstawowa infrastruktura komunikacyjna obejmuje sieć drogową, sieć kolejową, infrastrukturę lotniczą oraz sieć przystankową. Poniżej omówiono poszczególne jej elementy, z wyjątkiem zagadnień związanych z transportem lotniczym, które omówiono wcześniej.

Drogi publiczne ze względu na funkcje w sieci drogowej dzielą się według przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz.U. 2013.37.260 z dnia 30 stycznia 2013 r.) na następujące kategorie: drogi krajowe, drogi wojewódzkie, drogi powiatowe oraz drogi gminne. Charakterystykę sieci drogowej w województwie – na tle sieci całego kraju – ukazuje poniższa tabela.

Tabela 18. Sieć drogowa w Województwie Podkarpackim i w całej Polsce w roku 2011.

	Rodzaj drogi	Kraj		Województwo Podkarpackie	
		km	%	km	%
1a.	Drogi krajowe	18 801	4,6%	771,6	4,1%
1b.	w tym utwardzone	18 799	99,0%	771,6	100%
2a.	Drogi wojewódzkie	28 476	6,9%	1673,1	5,9%
2b.	w tym utwardzone	28 413	99,8%	1667,6	99,7%
3a.	Drogi powiatowe	127 743	31,0%	6711,6	5,3%
3b.	w tym utwardzone	116 364	91,1%	6391	95,2%
4a.	Drogi gminne	237 244	56,5%	9768,1	4,1%
4b.	w tym utwardzone	116 825	49,2%	6318,4	64,7%
	Razem	412 263	100%	18 924	4,6%
	w tym utwardzone	280 401	68,0%	15148,6	5,4%

Źródło: Główny Urząd Statystyczny. Raport: „Transport – wyniki działalności”. Warszawa 2012.

Gęstość dróg w województwie jest mniejsza niż średnia dla całego kraju i wynosi:

- 105,6 km na 100 km² powierzchni ogólnej województwa, wobec wartości 131,8 km na 100 km² dla całego kraju (dla dróg wszystkich);
- 84,5 km na 100 km² powierzchni ogólnej województwa, wobec wartości 89,7 km na 100 km² dla całego kraju (dla dróg utwardzonych);

Drogi województwa stanowią 4,6% dróg w całym kraju oraz 5,4% dróg utwardzonych w całym kraju.

Poniższa mapa przedstawia sieć dróg krajowych na terenie Województwa Podkarpackiego

Mapa 14. Sieć dróg krajowych na terenie Województwa Podkarpackiego



Źródło: GDDKiA.

Łączna długość dróg wojewódzkich w Województwie Podkarpackim wynosi 1 673 km. Poniższa mapa przedstawia układ dróg wojewódzkich na terenie Województwa Podkarpackiego.

Mapa 15. Drogi wojewódzkie na terenie Województwa Podkarpackiego



Źródło: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie.

Infrastruktura kolejowa na terenie województwa jest mieszana: występują zarówno linie dwutorowe, jak i jednotorowe. Współczynnik elektryfikacji linii wynosi 34,7%, przy średniej dla całego kraju wynoszącej 58,7%. Na terenie Województwa Podkarpackiego znajduje się także 46 km linii wąskotorowych; linie takie znajdują się jeszcze wyłącznie na terenie Wielkopolski (69 km). W poniższych tabelach przedstawiono zbiorcze informacje dotyczące linii kolejowych przebiegających przez teren Województwa Podkarpackiego, na których wykonywane są przewozy pasażerskie.

Tabela 20. Linie kolejowe przebiegające przez teren Województwa Podkarpackiego.

Lp.	Nr linii kolejowej	Linia kolejowa - od	Linia kolejowa - do	Odcinek linii w obrębie województwa - od	Odcinek linii w obrębie województwa - do	Przez
1	91	Kraków Główny	Medyka	Czarna Tarnowska	Medyka	
2	68	Lublin	Przeworsk	Zaklików	Przeworsk	
3	71	Ocice	Rzeszów Główny	Ocice	Rzeszów Główny	Stalowa Wola
4	101	Munina	Hrebenne	Munina	Horyniec Zdrój	Boguchwała
5	106	Rzeszów Główny	Jasło	Rzeszów Główny	Jasło	
6	108	Stróże	Krościenko	Jasło	Krościenko	Sanok
7	107	Nowy Zagórz	Łupków	Nowy Zagórz	Łupków	

Tabela 21. Parametry techniczne i przepustowość linii kolejowych przebiegających przez teren Województwa Podkarpackiego.

Lp.	Nr linii kolejowej	Nazwa linii kolejowej	Prędkość maksymalna (pociąg pasażerskie) [km/h]	Prędkość maksymalna (pociąg towarowe) [km/h]	Prędkość maksymalna (szyn.) [km/h]	Nacisk na oś [kN]	Nacisk na mb toru [kN]	Zdolność przepustowa [poc/dobę]
1	91	Kraków Główny – Przemyśl	120	80	120	216	71	275
	91	Przemyśl – Medyka	120	70	120	216	17	72
2	68	Lublin – Przeworsk	100	60	100	216	71	61
3	71	Ocice – Rzeszów	120	80	120	221	71	31
4	101	Munina – Hrebenne	70	60	70	196	71	24
5	106	Rzeszów – Jasło	60	60	60	196	71	28
6	108	Stróże – Zagórz	60	50	60	196	71	35
	108	Zagórz – Krościenko (granica Państwa)	20	20	20	196	71	48
7	107	Zagórz – Łupków	40	40	60	196	71	24

Z początkiem 2013 roku spółka PKP PLK SA przygotowała listę linii kolejowych do czasowego wyłączenia z eksploatacji. Na terenie Województwa Podkarpackiego są to następujące linie:

Tabela 22. Lista linii kolejowych, na których nie są prowadzone przewozy pasażerskie

Nr linii	Linia	Odcinek	Długość [km]
79	Padew – Wola Baranowska	Padew – Wola Baranowska	5
108	Stróże – Krościenko	Nowy Zagórz – Krościenko	44,5
108	Stróże – Krościenko	Krościenko – Krościenko (GP)	3,3

Na wspomnianej liście linii do czasowego wyłączenia z eksploatacji pierwotnie znajdowały się także linie: 25, 101, 107, 121, 124 oraz 617, jednakże na początku maja 2013 r. zostały one z nich usunięte; linia 108 nadal pozostaje jednak nadal wpisana na listę do czasowego wyłączenia z eksploatacji. Linia kolejowa nr 25 na odcinku Dębica – Ocice koło Tarnobrzega jest obecnie nieczynna, koszt jej remontu szacowany jest na ok. 400 mln złotych. Linia ta pełni istotną rolę w sieci kolejowej województwa.

Szczegółowe informacje dotyczące infrastruktury komunikacyjnej Województwa Podkarpackiego zamieszczono w Załączniku G. Infrastruktura komunikacyjna Województwa Podkarpackiego.