

8.1.1. Wpływ transportu zbiorowego na środowisko

Do głównych zagrożeń dla środowiska naturalnego ze strony systemu transportu publicznego (podobnie jak i transportu w ogóle) należą:

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

Znaczący udział w emisji całkowitej ma emisja woj.: tlenków azotu, tlenku węgla, pyłów (głównie cząstki stałe z zużycia opon, hamulców i nawierzchni dróg), dwutlenku węgla i niemetanowych lotnych związków organicznych

Na terenie Województwa Podkarpackiego głównymi źródłami emitującymi hałas do środowiska jest transport oraz przemysł. Przez teren województwa przebiegają ważne szlaki komunikacyjne o znaczeniu krajowym i międzynarodowym:

- 4 (A4): Granica Państwa (Drezno) – Jędrzychowice – Krzyżowa – Legnica – Wrocław – Opole (Przylesie – Prądy – Dąbrowka – Gogolin – Olszowa – Nogowczyce) – Gliwice – Katowice – Kraków – Tarnów – Rzeszów – Korczowa – Granica Państwa (Lwów)
- 9: Radom – Ostrowiec Świętokrzyski – Rzeszów – Barwinek – Granica Państwa
- 19 (S19): Rzeszów – Nisko – Janów Lubelski – Lublin – Radzyń Podlaski – Międzyrzec Podlaski – Łosice – Sieniawice – Bielsk Podlaski – Białystok – Kuźnica – Granica Państwa
- 28: Granica Państwa – Medyka – Przemyśl – Sanok – Rymanów – Krosno – Jasło – Biecz – Gorlice – Grybów – Nowy Sącz – Limanowa – Mszana Dolna – Rabka Zdrój – Maków Podhalański – Sucha Beskidzka – Wadowice – Zator
- 73: Tarnów – Dąbrowa Tarnowska – Busko Zdrój – Kielce – Wiśniówka
- 77: Przemyśl – Radymno – Jarosław – Leżajsk – Nisko – Stalowa Wola – Sandomierz – Lipnik
- 84: Granica Państwa – Krośnice – Ustrzyki Dolne – Olszanica – Lesko – Zagórz – Sanok

W ostatnich latach zauważalny jest wzrost przewozów transportem samochodowym w ruchu międzynarodowym. W województwie przekłada się to na ruch najcięższych samochodów ciężarowych a tym samym najbardziej hałaśliwych. Wzmagający się hałas jest również skutkiem nieprawidłowo rozwiązanych układów komunikacyjnych, nieodpowiedniego stanu nawierzchni jezdni, niezadowalającego stanu technicznego pojazdów oraz prędkości jazdy. Nie zawsze, gdzie droga przebiega przez tereny mieszkalne, znajdują się ekrany akustyczne, tłumiące hałas. Nowe trasy, które są w trakcie budowy są już w nie wyposażone, bądź trasy te omijają tereny mieszkalne.

Na terenie województwa obserwuje się ciągły wzrost liczby pojazdów zarejestrowanych oraz wzrost natężenia ruchu pojazdów. Wraz ze wzrostem natężenia ruchu pojazdów wzrasta wielkość emisji z transportu drogowego. Dodatkowymi czynnikami zwiększającymi zużycie paliwa i emisję zanieczyszczeń jest brak płynności ruchu, nieodpowiedni stan nawierzchni dróg oraz wyeksploatowany tabor samochodowy.

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

- ograniczanie zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną;
- ograniczanie natężenia ruchu w wyniku stosowanej inżynierii ruchu drogowego oraz modernizację dróg i skrzyżowań;
- poprawa koordynacji i usprawnienie sieci transportu publicznego;
- wykorzystywanie nowoczesnych środków transportu, bezpiecznych i przyjaznych dla środowiska;
- dostosowanie infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób starszych;
- propagowanie proekologicznych zachowań uczestników systemu transportowego (woj. parkingi „Parkuj i Jedź”, ruch rowerowy woj.);
- Integracja systemu wewnętrznego z zewnętrznym, tranzytowym systemem drogowym i kolejowym.

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

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

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

Ogólnie rzecz ujmując, tabor do obsługi komunikacji publicznej powinien charakteryzować się następującymi cechami:

- Tabor przyjazny dla pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych – autobusy niskopodłogowe lub niskowejściowe
- Tabor ekologiczny – niskoemisyjny
- Tabor dostosowany do wielkości potoku podróżnych na danej linii – pod względem ilości miejsc w autobusie
- Tabor o odpowiednim komforcie dla pasażera – udział miejsc siedzących, miejsca dla wózków dziecięcych, inwalidzkich i rowerów, dobra wentylacja, klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, wyposażenie w wewnętrzną informację pasażerską, automaty biletowe.
- Powinno dążyć się do uzyskania średniej wieku taboru minimum 8 lat i do eksploatacji autobusów do 16 lat lub do maksymalnego przebiegu 1.200.000 km.

Tak funkcjonujący transport publiczny może przyczynić się do:

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

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

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

Zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowej, poprzez promocję powszechnego wykorzystania transportu publicznego w codziennych dojazdach do miejsc pracy lub nauki zamiast samochodami, może przynieść efekty ekologiczne. Przyjmując, że w jednym samochodzie podróżuje średnio 1,5 osoby można stwierdzić, że jeden autobus równoważy 14 samochodów osobowych. Pokazuje to, o ile transport publiczny zmniejsza natężenie ruchu w mieście lub na szlakach komunikacyjnych oraz o ile zmniejsza wielkość emisji spalin do środowiska naturalnego.

Zrównoważony rozwój systemu transportu zakłada, że podział zadań przewozowych powinien kształtować się według proporcji 75% komunikacja publiczna i 25% transport indywidualny. Wydaje się jednak, że całkowicie akceptowalnym celem byłoby dążenie do uzyskania proporcji 50% : 50% – zawsze jednak decyzja o wyborze

podróży środkiem prywatnym albo środkiem publicznym należy do osoby podróżującej. Na wybór wpłynę przede wszystkim, jakość warunków podróżowania oraz koszty.

Jakość warunków podróżowania samochodem osobowym jest wyższa niż podróżowania autobusem komunikacji publicznej. Wynika to przede wszystkim z:

- większej prędkości podróży,
- swobody wyboru czasu rozpoczęcia podróży niezależnie od rozkładów jazdy przewoźnika,
- większego komfortu podróży,
- większej prywatności i bezpieczeństwa osobistego,
- przejazdem z miejsca na miejsce,
- możliwości wygodnego przewiezienia bagażu.

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

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

8.1.2. Rola Planu Transportowego w ochronie środowiska

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

- poprawę, jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,
- popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzypowiatowego),
- eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń
- poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji publicznej (woj. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO),
- ograniczenie indywidualnego ruchu samochodów na rzecz komunikacji zbiorowej,

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

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

8.2. Sieć przystanków

Przy drogach krajowych na terenie Województwa Podkarpackiego zlokalizowanych jest 1 839 przystanków, zaś przy drogach wojewódzkich 837 przystanków, co daje łączną 2 676 przystanków autobusowych. Taka sieć przystanków ma umożliwić mieszkańcom województwa dotarcie m.in. do:

- urzędów,
- jednostek użyteczności publicznej,
- zakładów i jednostek opieki zdrowotnej,
- placówek miejskich jednostek pomocy społecznej,
- przedszkoli publicznych, przedszkoli niepublicznych
- szkół i zespołów szkolnych
- innych placówek oświatowych,
- szkół wyższych,
- centrów handlowych,
- obiektów sportowych.

Szczegółowa lista tych przystanków zawarta jest w Załączniku B. Przystanki pozostające w zarządzie Województwa Podkarpackiego (Tabela B1. Przystanki przy drogach wojewódzkich Województwa Podkarpackiego oraz Tabela B2. Przystanki stanowiące własność lub pozostające w zarządzie Województwa Podkarpackiego, udostępnione dla operatorów publicznego transportu zbiorowego i przewoźników drogowych) i w Załączniku C. Przystanki zlokalizowane przy drogach krajowych (Tabela C1. Przystanki przy drogach krajowych na terenie Województwa Podkarpackiego oraz Tabela C2. Lista przystanków zlokalizowanych przy drogach krajowych).

Uwzględniając sieć przystanków zlokalizowanych przy drogach krajowych i wojewódzkich, uzyskujemy gęstość sieci przystanków wynoszącą 0,15 przystanku na 1 km² (p/km²).

Poniższa tabela przedstawia gęstość zaludnienia w Województwie Podkarpackim w porównaniu do gęstości sieci przystanków autobusowych zlokalizowanych przy drogach krajowych i wojewódzkich. Najwięcej przystanków znajduje się w powiatach: Strzyżowskim, Brzozowskim, Jasielskim, Sanockim, Przeworskim, Mieleckim i Stalowowolskim gdzie gęstość sieci przystanków na 1 km² zbliżona jest lub przekracza wartość 0,2, przystanku na 1 km² (p/km²). Najmniejszą gęstość przystanków mają powiaty: Lubaczowski Bieszczadzki, Kolbuszowski, Leżajski oraz Przemyski, gdzie gęstość sieci przystanków jest w przybliżeniu dwukrotnie mniejsza.

Tabela 23. Gęstość przystanków w poszczególnych powiatach oraz gęstość ludności powiatów (bez powiatów grodzkich)

Obszar	Gęstość zaludnienia na 1 km ²	Liczba przystanków przy drogach krajowych	Liczba przystanków przy drogach wojewódzkich	Łączna liczba przystanków	Gęstość sieci przystanków p/km ²
Województwo Podkarpackie	119	837	1839	2676	0,150
Podregion Rzeszowski	175	162	383	545	0,153
Powiat Kolbuszowski	81	32	56	88	0,114
Powiat Łańcucki	176	22	55	77	0,170
Powiat Ropczycko-Sędziszowski	133	16	70	86	0,157
Powiat Rzeszowski	142	55	120	175	0,151
Powiat Strzyżowski	124	33	80	113	0,224
Podregion Krośnieński	88	305	572	877	0,158
Powiat Bieszczadzki	20	21	101	122	0,107
Powiat Brzozowski	123	10	97	107	0,199
Powiat Jasielski	139	86	69	155	0,187
Powiat Krośnieński	121	65	90	155	0,167
Powiat Leski	32	18	91	109	0,131

Obszar	Gęstość zaludnienia na 1 km ²	Liczba przystanków przy drogach krajowych	Liczba przystanków przy drogach wojewódzkich	łączna liczba przystanków	Gęstość sieci przystanków p/km ²
Powiat Sanocki	79	105	124	229	0,187
Podregion Przemyski	93	161	368	529	0,123
Powiat Jarosławski	119	51	113	164	0,159
Powiat Lubaczowski	44	2	81	83	0,053
Powiat Przemyski	61	62	73	135	0,111
Powiat Przeworski	114	40	97	137	0,195
Podregion Tarnobrzeski	139	209	510	725	0,161
Powiat Dębicki	174	59	58	117	0,151
Powiat Leżajski	120	22	49	71	0,122
Powiat Mielecki	155	9	204	213	0,242
Powiat Niżański	86	54	55	109	0,139
Powiat Stalowowski	132	44	104	148	0,178
Powiat Tarnobrzeski	104	21	44	65	0,125

Źródło: Opracowanie własne, dane: GUS, Uchwała Sejmiku Województwa Podkarpackiego, GDDKiA.

Jak zaznaczono wcześniej, sieć przystanków w korytarzach podstawowych powinna być dość gęsta, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. W praktyce powinno to oznaczać odległość między przystankami nieprzekraczającą 1000 m w rejonach wiejskich i ok. 200 m w rejonach o dużej gęstości zamieszkania lub o dużym natężeniu ruchu pieszego.

Dostępność transportu publicznego jest bardzo istotna w kontekście konkurencyjności komunikacji publicznej wobec środków transportu indywidualnego i wpływa na zachowania komunikacyjne mieszkańców.

Dostępność definiuje się jako całkowity czas dotarcia do transportu publicznego. Składają się na to dwa elementy: czas dojścia od miejsca zamieszkania, pracy, edukacji, zakupów woj. Do najbliższego przystanku transportu publicznego oraz średni czas oczekiwania na przyjazd pojazdu transportu publicznego.

W praktyce, za strefę oddziaływania przystanków transportu publicznego, zwyczajowo przyjmuje się obszar w promieniu od 500 do 1000 m. Odpowiada to czasowi dojścia od 7 do 15 minut, dla średniej prędkości pieszego na poziomie około 5 km/h.

W korytarzach głównych przystanki powinny być zlokalizowane przede wszystkim z punktu widzenia przejmowania ruchu pasażerskiego z korytarzy podstawowych, obsługi ważnych punktów miasta (z punktu widzenia pasażerów) oraz kluczowych węzłów komunikacji publicznej i węzłów intermodalnych. W tym przypadku liczba przystanków powinna być możliwie najmniejsza, by uzyskać jak najwyższą prędkość przejazdu dla danej linii. Akceptowalna średnia prędkość pojazdu komunikacji publicznej na trasie położonej w korytarzu głównym powinna wynosić 25-30 km/h w mieście i 45-55 km/h poza miastem. Warto zauważyć, że do obsługi tras w korytarzach głównych powinna zostać skierowana taka liczba pojazdów dla każdej linii, by ich częstość kursowania na obszarach wiejskich nie była większa niż 60 min., bez względu na porę dnia.

Ważnym elementem linii w głównym korytarzu komunikacyjnym są przystanki węzłowe dające możliwość wielu przesiadek na inne linie. Rozwiązania lokalizacyjne i infrastrukturalne takich przystanków powinny w optymalny sposób łączyć dążenie do maksymalnej przepustowości i łatwą dostępność dla pasażerów.

Do takich szczególnych węzłów przesiadkowych, integrujących różne rodzaje transportu publicznego, na terenie Województwa Podkarpackiego można zaliczyć przede wszystkim Rzeszów, a także – w nieco mniejszym zakresie: Przemyśl, Krosno, Tarnobrzeg i Stalowa Wola, gdzie dworce PKP powinny być blisko zintegrowane z komunikacją autobusową oraz z przystankami komunikacji miejskiej zlokalizowanymi w sąsiedztwie dworców.

Podsumowując, należy stwierdzić, że komunikacja publiczna, dobrze zorganizowana i zarządzana, jest w stanie zaspokajać podstawowe potrzeby transportowe społeczeństwa, umożliwiając ruch pasażerów pomiędzy miejscami zamieszkania a centrami miast, szkołami, placówkami zdrowia i miejscami pracy, a nawet sąsiednimi miejscowościami, wchodzącymi w skład większej aglomeracji. Dobrze funkcjonująca komunikacja publiczna, charakteryzująca się optymalną średnią prędkością przejazdu pomiędzy przystankami i skróceniem czasu podróży

na danej trasie, jednocześnie pozwala na zwiększenie udziału transportu publicznego w całkowitym ruchu miejskim i pozamiejskim (tym samym zmniejszenie ruchu pojazdów indywidualnych, szczególnie w centrach miast) oraz pozytywnie wpływa na poprawę ochrony środowiska poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i zmniejszenie poziomu hałasu komunikacyjnego.

8.2.1. Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej

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

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

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

Dla każdego obszaru niezbędne jest zawsze wytyczenie:

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

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

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

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

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

Ważnym elementem przystanków, zarówno ze względu na bezpieczeństwo jak i na wygodę pasażerów, jest wyposażenie istniejących przystanków, przynajmniej przystanków węzłowych w wiaty i ławki. Takie wyposażenie przystanków powinno być standardem przy organizowaniu przystanków w nowych lokalizacjach na terenie Województwa Podkarpackiego.

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

9. Zgodność z zapisami Krajowego Planu Transportowego

Plan Transportowy dla Województwa Podkarpackiego uwzględnia zapisy zawarte w **Krajowym Planie Transportowym (KPT)** (Dz. U. 2012.1151) W wielu miejscach są to zapisy o znaczeniu strategicznym dla dalszego rozwoju regionu.

1. Sieć kolejowa w województwie

Opis	KPT
Województwo Podkarpackie posiada jedną z najniższych w Polsce gęstości sieci kolejowej, co oznacza istotne ograniczenia w dostępie do transportu kolejowego występujące na obszarze Podkarpacia. Jednocześnie są to regiony niezwykle cenne przyrodniczo, historycznie i turystycznie. Z tego powodu oraz z uwagi na założenia rządowych dokumentów strategicznych przywołanych na wstępie, ukierunkowanych na zdyktalizowanie gospodarcze regionów uznanych za zagrożone marginalizacją, w KPT uwzględniono konieczność zapewnienia im sprawnej komunikacji kolejowej w przewozach organizowanych przez ministra.	str. 11

2. Połączenia międzywojewódzkie

Opis	KPT
<p>Zgodnie z KPT sieć wpisanych do planu, a więc planowanych do finansowania publicznego, połączeń międzywojewódzkich wykonywanych w ramach użyteczności publicznej dla Województwa Podkarpackiego kształtuje się następująco:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tarnów – Dębica – Rzeszów – Jarosław – Przemyśl – Medyka • Przeworsk – Leżajsk – Stalowa Wola Rozwadows • Rzeszów – Tarnobrzeg – Stalowa Wola Rozwadows <p>Należy podkreślić, że:</p> <p>A. Plan uwzględnia linie, na których nie odbywają się obecnie przewozy wojewódzkie (kursują pociągi TLK):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stalowa Wola – Sandomierz – Ostrowiec Świętokrzyski – Starachowice • Stalowa Wola – Białgoraj – Zamość <p>B. Plan nie uwzględnia linii, na których odbywają się obecnie przewozy wojewódzkie, tzn.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stalowa Wola – Kraśnik – Lublin • Jarosław – Horyniec Zdrój • Rzeszów Główny - Jasło <p>Plan nie przewiduje również, mimo założeń wymienionych w punkcie 1 niniejszej tabeli, aktywacji tych obszarów, które stanowią jedne z najcenniejszych w Polsce terenów turystycznych, a na których istniejące linie kolejowe zostały zamknięte.</p>	str. 13 (rys. 3)

3. Połączenia międzynarodowe

Opis	KPT
Zgodnie z KPT sieć wpisanych do planu, a więc planowanych do finansowania publicznego, połączeń międzynarodowych wykonywanych w ramach użyteczności publicznej dla Województwa Podkarpackiego obejmuje jedną linię kolejową nr 91: Kraków Główny – Medyka – Granica Państwa.	str. 14 (rys. 4)

4. Dworce strategiczne

Opis	KPT
<p>KPT jako „strategiczne” wymienia następujące dworce zlokalizowane na terenie województwa Podkarpackiego:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dębica 2. Jarosław 3. Przemyśl Gł. 4. Rzeszów Gł. 5. Jasło <p>KPT wskazuje na następujące punkty (oprócz wyżej wymienionych), w których istnieje konieczność zapewnienia skomunikowań pociągów różnych kategorii:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sanok 2. Stalowa Wola 3. Tarnobrzeg <p>oraz punkt w sąsiednim województwie związany istotnie z siecią kolejową województwa: Tarnów.</p>	str. 15, 16

5. Potok pasażerski

Opis	KPT
<p>Potoki pasażerskie w roku rozkładowym 2011/2012 – w ruchu międzywojewódzkim i międzynarodowym – wskazują na następujące, przybliżone dobowe liczby pasażerów (P) na wybranych liniach na terenie województwa Podkarpackiego:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tarnów - Rzeszów: $5000 \leq P < 10\,000$ • Rzeszów – Przemyśl: $2500 \leq P < 5000$ • Rzeszów – Tarnobrzeg – Stalowa Wola: $P < 1000$ • Przeworsk – Leżajsk – Stalowa Wola: $P < 1000$ <p>Pozostałe linie na załączonej mapie nie zostały wskazane.</p>	str. 19 – 21

6. Połączenia międzywojewódzkie i międzynarodowe

Opis	KPT
<p>KPT wyszczególnił 87 połączeń w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych, zaplanowanych do obsłużenia w ramach publicznego kolejowego transportu zbiorowego realizowanego w części obejmującej przewozy dofinansowywane przez państwo. Przez teren województwa Podkarpackiego przechodzą następujące połączenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nr 32: Przemyśl Główny – Medyka – gr. państwa (Lwów) • Nr 33: Zamość – Stalowa Wola – Tarnobrzeg – Rzeszów – Kraków • Nr 34: Przemyśl Główny – Rzeszów – Kraków Główny 	str. 22 – 33

7. Czynniki demograficzne, ekonomiczne i społeczne

Opis	KPT
<p>KPT przeprowadza analizę czynników demograficznych, ekonomicznych oraz społecznych na poziomie całego kraju, wskazując (rys 14) na malejącą od 2007 roku dynamikę zmian:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. przewozów transportem zbiorowym, b. przewozów kolejowych ogółem oraz c. pozostającą na ogólnie niezmiennym w tym okresie czasu poziomem dynamikę zmian 	str. 34 – 38

kolejowych przewozów międzywojewódzkich.	
--	--

8. Gęstość połączeń

Opis	KPT
KPT pokazuje mapę liczby połączeń międzywojewódzkich na 1000 mieszkańców oraz liczbę pasażerów pociągów międzywojewódzkich na 1000 mieszkańców, przy czym ta druga wielkość dla stacji Rzeszów jest jedną z wyższych w kraju, co świadczy o jego dużym obciążeniu jako kolejowego węzła komunikacyjnego.	str. 42 – 43 (rys. 15, 16)

9. Potencjał demograficzny

Opis	KPT
KPT wskazuje w Województwie Podkarpackim bardzo zróżnicowane wykorzystanie potencjału demograficznego przez transport kolejowy: od bardzo dobrego (Rzeszów, Przemyśl) poprzez średnie (Jarosław, Przeworsk) aż po niedostateczne i złe (Łańcut, Sędziszów Młp., Tarnobrzeg).	str. 44 (rys. 17)

10. Transport lotniczy

Opis	KPT
KPT wymienia lotnisko Rzeszów-Jasionka (RZE) jako jeden z jedenastu kluczowych portów lotniczych w Polsce, wskazując, że jest to port, który obsługuje do 5 % ruchu lotniczego kraju. Jedną z cech charakterystycznych krajowego ruchu lotniczego jest stosunkowo mała średnia liczba pasażerów na pokładzie samolotów, jednakże przeciętna liczba pasażerów na pokładzie samolotów obsługujących m.in. lotnisko w Rzeszowie systematycznie rośnie, co jest efektem zwiększania dostępności oferty lotniczej dla pasażerów.	str. 46 – 47

11. Transport autobusowy

Opis	KPT
<p>KPT ocenia transport autobusowy zgodnie z obserwacjami i wnioskami autorów niniejszego opracowania.</p> <p><i>Ocena oferty autobusowej jest niezwykle utrudniona z uwagi na charakterystykę tego rynku przewozów pasażerskich. Przede wszystkim jego kluczową cechą jest rozdrobienie podmiotów wykonujących te przewozy – w tym segmencie rynku transportowego przewozy są realizowane przez znaczną liczbę przewoźników. (...) Obecna struktura przewozów pasażerów transportem autobusowym jest zdominowana przez sektor prywatny. (...) W połączeniach na liniach krajowych wyraźnie dominują przewozy o charakterze podmiejskim, które stanowią ponad 70% całości realizowanych przewozów autobusowych w Polsce. (...) Dominuje tabor mający 21–30 lat, przystosowany głównie do przewozu od 16 do 45 pasażerów. (...)</i></p> <p><i>Chociaż działalność gospodarcza w zakresie wykonywania regularnych przewozów autobusowych jest objęta dwoma formami reglamentacji: licencją na wykonywanie transportu drogowego oraz zezwoleniem na przewozy regularne, to próg wejścia na ten rynek jest znacznie niższy niż w przypadku transportu lotniczego czy kolejowego. Dostępność rynku rzutuje na jego otwartość. Zaletą takiego rynku jest jego elastyczność, rozumiana jako umiejętność szybkiego dostosowywania się do potrzeb pasażerów. Wadą natomiast – niski stopień integracji taryfowo-biletowej, a także utrudnienia w dostępie do ujednoliconego rjp, co często zmusza pasażerów do stosunkowo skomplikowanego i czasochłonnego zapoznawania się z wieloma ofertami poszczególnych przewoźników.</i></p>	str. 47 – 50

12. Prognozy zapotrzebowania na przewozy pasażerskie

Opis	KPT
W zakresie prognoz zapotrzebowania na międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie do roku 2025, zostały w KPT poczynione następujące założenia:	str. 54 – 60
Dla wielkości minimalnych prognoz:	tabela 3
<ul style="list-style-type: none"> rozwój gospodarczy kraju będzie przebiegać przy pewnym osłabieniu tempa rozwojowego, rozwój infrastruktury kolejowej skupi się przede wszystkim na realizacji przedsięwzięć poprawiających standard na głównych ciągach komunikacyjnych, do roku 2015 w tempie zakładanym w Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015, zaś po 2015 r. z uwagi na ograniczenia finansowe (np. zmniejszenie poziomu wsparcia ze strony Komisji Europejskiej), poza finalizacją prac na sieci transeuropejskiej prace modernizacyjne będą ograniczone do rewitalizacji linii bez wyraźnej poprawy charakterystyk jakościowych, dotychczasowa oferta jakościowa ze strony przewoźników zmieni się jedynie nieznacznie, co będzie oznaczało utrzymanie obecnych trendów w zakresie połączeń międzywojewódzkich, w tym przede wszystkim w odniesieniu do liczby utrzymywanych połączeń i obsługujących je pociągów. 	tabela 5 tabela 7
Dla wielkości maksymalnych prognoz:	
<ul style="list-style-type: none"> rozwój gospodarczy kraju będzie ustabilizowany, z tendencjami do dalszego i systematycznego wzrostu, rozwój infrastruktury kolejowej będzie oparty na realizacji szerokiego programu modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych, a także dworców, nie tylko na liniach głównych, lecz także ciągach uzupełniających; realizowane będą przede wszystkim przedsięwzięcia poprawiające standard na głównych ciągach komunikacyjnych, w tempie zakładanym w Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015, zaś po 2015 r., poza kontynuacją prac objętych kolejnym programem, podtrzymany zostanie ten sam trend (poziom wsparcia UE zbliżony do obecnego, widoczne wzmocnienie udziału państwa w finansowaniu inwestycji i procesu utrzymaniu prowadzonego przez PKP PLK), oferta jakościowa ze strony przewoźników zmieni się nie tylko przez wydłużenie niektórych relacji pociągów międzywojewódzkich, ale także przez zwiększenie liczby połączeń i obsługujących je pociągów; oferta w zakresie połączeń międzynarodowych będzie utrzymana na obecnym poziomie, z wynikającymi z aktualnych potrzeb zmianami. 	

13. Prognozy zmian w strukturze transportowej

Opis	KPT
A. Liczba osób w przewozach międzywojewódzkich, w porównaniu z rokiem 2010 ma zmienić się następująco (poziom 2010 r = 100%):	str. 54 – 60
Wariant minimalny: 2015: +2%; 2020: - 2%; 2025: - 4% (spadek w porównaniu z rokiem 2020; wartości te zgodne są z przewidywaniami opierającymi się wyłącznie o współczynniki demograficzne, podanymi w wersji A powyżej)	tabela 3 tabela 5
Wariant maksymalny: 2015: +2%; 2020: + 9%; 2025: +63%.	tabela 7
B. Liczba pociągokilometrów w przewozach międzywojewódzkich, w porównaniu z rokiem 2010 ma zmienić się następująco (poziom 2010 r = 100%):	
Wariant minimalny: bez zmian	

Wariant maksymalny: 2015: bez zmian; 2020: + 3%; 2025: +3%.

Za wariant najbardziej prawdopodobny uznano dla obu wartości wariant pośredni: dla roku 2020 równy prognozie maksymalnej, zaś dla roku 2025 – zbliżony do prognoz minimalnych.

C. W podziale według motywacji podróży – odpowiadającym naszym analizom zmian liczebności grup osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym – przewidziano następujące zmiany:

- Motywacja: Dom – Nauka – Dom (DND): 2015: - 15%; 2020: -13%; 2025: - 6%
- Motywacja: Dom – Praca – Dom (DPD): 2015: - 1%; 2020: -5%; 2025: - 7%
- Motywacja: Dom – Inne – Dom (DID): 2015: + 1%; 2020: -1%; 2025: - 1%

Jako główny powód takich prognoz podano „występujące zjawiska demograficzne, przede wszystkim zaś starzenie się społeczeństwa i zmniejszanie się łącznej liczby osób pracujących”. Jest to absolutnie zgodne z przeprowadzonymi przez nas powyżej analizami zmian demograficznych.

14. Docelowa sieć kolejowych połączeń pasażerskich

Opis	KPT
<p>KPT omawia planowaną docelową sieć kolejowych połączeń pasażerskich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • W wariantcie minimalnym sieć ta nie ulegnie rozszerzeniu ani zmniejszeniu • W wariantcie maksymalnym sieć zostanie rozszerzona o następujące połączenia (na terenie województwa): <ul style="list-style-type: none"> ◦ Rzeszów/Stróże – Jasło – Zagórz ◦ Lublin – Stalowa Wola Rozwadów (połączenie to już istnieje) <p>oraz o następujące punkty postojów handlowych: Jasło, Krosno, Sanok, Zagórz.</p> <p>KPT wskazuje następujące minimalne zasady połączeń w przewozach międzywojewódzkich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nie mniej niż 2 pary pociągów na dobę między Warszawą a pozostałymi miastami wojewódzkimi • Zapewnienie bezpośrednich pociągów pomiędzy miastami wojewódzkimi • Dążenie do zapewnienia bezpośrednich połączeń z miastami uzdrowiskowymi i rekreacyjnymi (szczególnie w sezonie) • Dążenie do zapewnienia bezpośrednich połączeń między miastem wojewódzkim, a obszarami o najniższej dostępności transportowej. Ten ostatni punkt w Województwie Podkarpackim oznacza dążenie do rozszerzenia sieci połączeń o połączenia wymienione powyżej – nie ze względów ekonomicznych, a z uwagi na misję, jaką transport publiczny pełni w każdym państwie, szczególnie w krajach UE. <p>W zakresie przewozów międzynarodowych KPT jako istotne wskazuje:</p> <ol style="list-style-type: none"> A. <i>dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów pomiędzy ważniejszymi polskimi i zagranicznymi ośrodkami gospodarczymi i naukowymi, tj. Rzeszów – Preszów/Koszyce</i> B. <i>dążenie do zapewnienia połączeń pomiędzy stolicami województw przygranicznych a stolicami państw, z którymi województwa te graniczą”, tj.:</i> <ol style="list-style-type: none"> a. <u>bezpośrednie połączenie</u>: Rzeszów – Kijów. b. <u>Poprzez system skomunikowań</u>: Rzeszów – Bratysława <p>Ofertą ministra objęto w możliwie największym stopniu m.in. obszar Województwa Podkarpackiego, zgodnie z założeniami <i>Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030</i> oraz <i>Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie</i>.</p>	str. 61 – 62

15. Punkty węzłowe

Opis	KPT
<p>KPT wskazuje, że organizatorzy publicznego transportu zbiorowego – dla usprawnienia połączeń kolejowych pomiędzy miastami wojewódzkimi, innymi większymi miastami (powyżej 20 tys. mieszkańców) oraz rejonami atrakcyjnymi turystycznie, niezależnie od wariantu prognostycznego – powinni zapewnić skomunikowania na następujących stacjach:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rzeszów (kierunki: Przemyśl, Tarnów, Tarnobrzeg, Jasło) • Stalowa Wola Rozwadow (kierunki: Lublin, Tarnobrzeg) 	str. 63 – 64

16. Finansowanie przewozów z budżetu państwa

Opis	KPT
<p>KPT omawia wydatki budżetu państwa na finansowanie przewozów. W ciągu ostatnich 6 lat wydatki te wzrosły o 23%, zaś udział dotacji z tytułu ulg pozostaje na niezmiennym poziomie ok. 60% całkowitych dotacji; pozostałe 40% stanowi dotacja na dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych.</p> <p>Zgodnie z KPT, dla przewozów międzywojewódzkich kwoty dotacji przez najbliższe 10 lat będą rosły o 4% w układzie rok do roku.</p> <p>KPT podkreśla, że „publiczne usługi transportowe odgrywają decydującą rolę w transporcie pasażerskim w UE zarówno z ekonomicznego, jak również politycznego punktu widzenia. Szacuje się, że prawie 90% krajowych przewozów pasażerskich realizowanych w krajach UE jest objętych formą umowy o świadczenie usług publicznych. W sektorze transportu kolejowego na niemal całym świecie rządy finansują (dotują) krajowy pasażerski rynek kolejowy.”</p>	str. 66 – 67

17. Finansowanie modernizacji taboru

Opis	KPT
<p>KPT przewiduje centralne finansowanie modernizacji taboru pociągów PKP Intercity S.A. na trasie Przemyśl – Szczecin; POIiŚ 7.1–50. Ogólny zakres projektu obejmuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> • modernizację 20 przedziałowych wagonów pasażerskich 2 klasy typu 141A, modernizacja bez zmiany typu wagonu; • modernizację 18 przedziałowych wagonów pasażerskich 1 klasy typu 140A; modernizacja bez zmiany typu wagonu; • modernizację 10 przedziałowych wagonów pasażerskich 2 klasy typu 111A; po modernizacji wagony będą wagonami pasażerskimi bezprzedziałowymi 2 klasy typu 111Alnw z przystosowaniem do przewozu osób niepełnosprawnych; • modernizację 10 przedziałowych wagonów pasażerskich 2 klasy typu 111A; po modernizacji wagony będą wagonami pasażerskimi bezprzedziałowymi 2 klasy typu 111Arow z przystosowaniem do przewozu rowerów; • modernizację 10 przedziałowych wagonów pasażerskich 1 klasy typu 112A; po modernizacji wagony będą wagonami bezprzedziałowymi typu 113WRB z przystosowaniem do celów gastronomicznych. <p>Przewidywany okres realizacji projektu: lata 2011–2013. Projekt otrzyma dofinansowanie w wysokości ponad 60 mln zł.</p> <p>Dla samorządów województw przewidziano w latach 2010–2015 środki z rezerwy celowej budżetu państwa – 700 mln zł na tabor pasażerski. Ponadto ze środków Funduszu Kolejowego w latach 2009–2015 przeznaczono 800 mln zł na zakup, modernizację, remont pasażerskiego taboru</p>	str. 68 – 69

kolejowego do wykonywania przewozów regionalnych lub na wkład własny konieczny do zrealizowania projektów dotyczących taboru pasażerskiego określonych w regionalnych programach operacyjnych.

18. Refundacje z tytułu ulg ustawowych

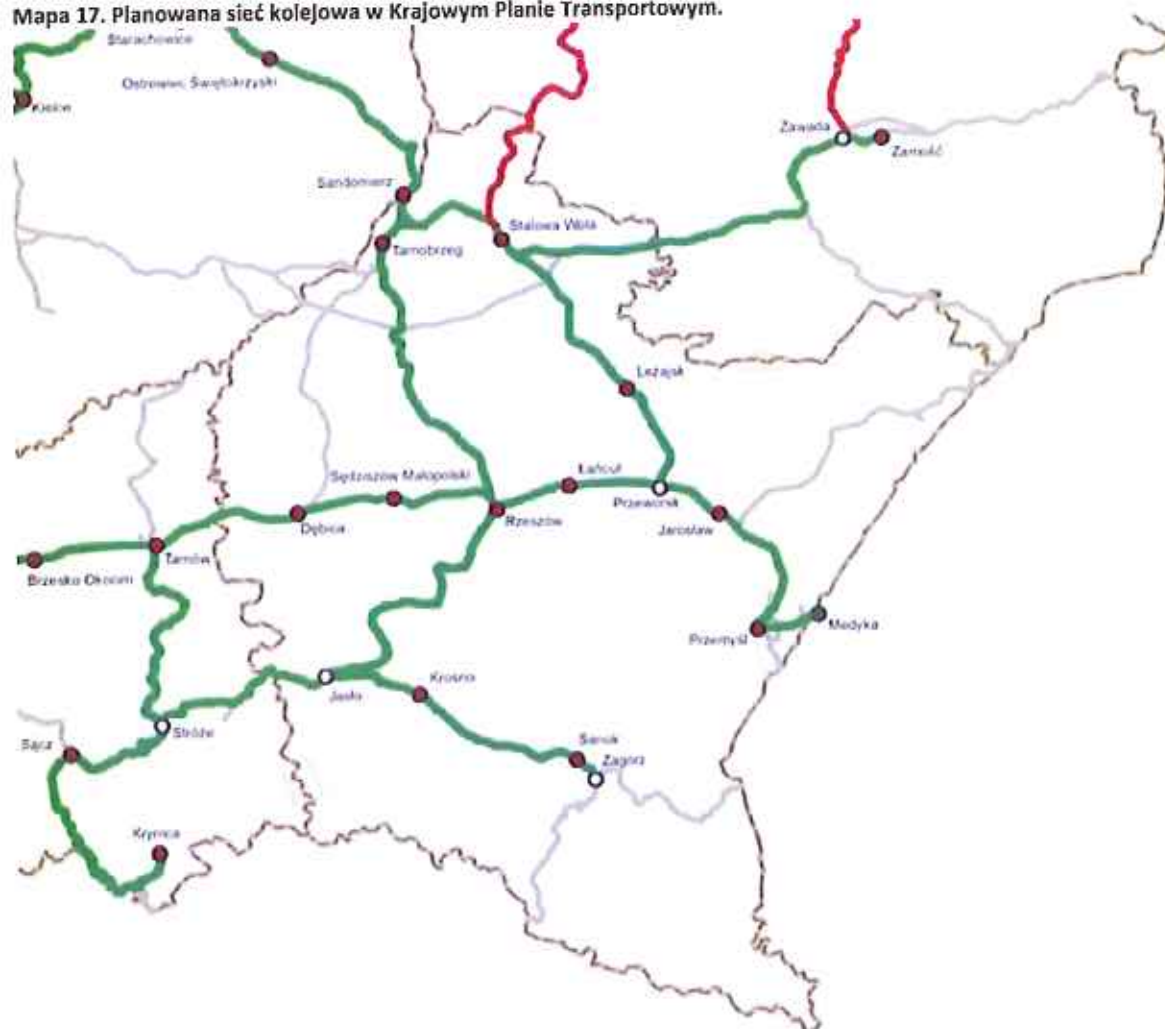
Opis	KPT
<p>KPT omawia również zmiany w kwotach refundacji z tytułu ulg ustawowych. Kwoty te wzrastają w ciągu najbliższych 5 lat o 2% w układzie rok do roku. KPT formułuje tutaj następujące założenie: „Zakładając, iż zakres grup społecznych i zawodowych uprawnionych do korzystania z ustawowych ulg przejazdowych nie będzie już rozszerzany, dotacja – począwszy od roku 2013, a skończywszy na roku 2016, który to moment określono jako graniczny w związku z postanowieniami art. 80 ustawy PTZ – kształtowana będzie z uwzględnieniem corocznej indeksacji o planowany średnioroczny wskaźnik wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych”.</p> <p>Założenie to nie uwzględnia zachodzących w bardzo szybkim tempie zmian demograficznych, omówionych we wcześniejszych rozdziałach.</p>	str 70 – 71

19. Informacja pasażerska oraz dla osób niepełnosprawnych posiadających ograniczone zdolności ruchowe

Opis	KPT
<p>W zakresie dotyczącym województw warto wymienić następujące szczegółowe zapisy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 • osiągnięcie przez operatorów pociągów co najmniej 20% w zakresie udziału pociągów międzywojewódzkich prowadzących przynajmniej jeden wagon z miejscami dostosowanym do przewozu podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich • możliwość zgłoszenia przez osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osoby niepełnosprawne, chęci odbycia podróży z wykorzystaniem narzędzi dostępnych dla takich osób (telefon, internet). 	str. 79

Krajowy Plan Transportowy podsumowuje planowaną sieć pasażerskich kolejowych połączeń międzynarodowych i międzywojewódzkich wraz z siecią uzupełniającą opartą o skomunikowania. W części dla Województwa Podkarpackiego załączona mapa wygląda następująco:

Mapa 17. Planowana sieć kolejowa w Krajowym Planie Transportowym.



LEGENDA

- punkty handlowe, które mogą pełnić funkcje integracyjnych węzłów przesiadkowych
- inne istotne stacje i posterunki ruchu
- punkty graniczne objęte Planem
- linie kolejowe objęte Planem
- uzupełniające linie kolejowe tworzące sieć komunikacji
- pozostałe linie kolejowe
- granice województw

CZĘŚĆ III. OCENA I PROGNOZY POTRZEB PRZEWOZOWYCH

10. Miejsca użyteczności publicznej

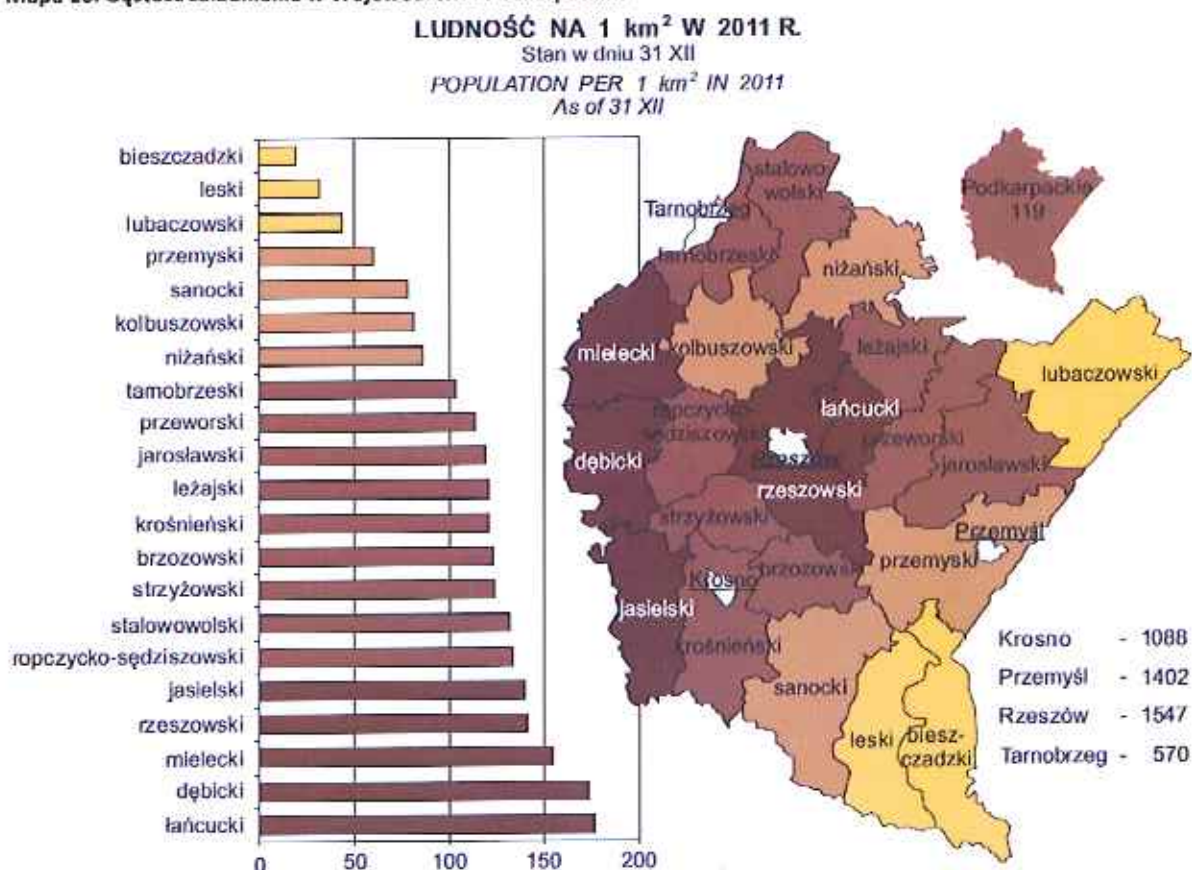
Sieć połączeń na terenie Województwa Podkarpackiego można ująć w różnych aspektach:

- Ze względu na organ wydający zezwolenie
- Ze względu na zakres użyteczności publicznej

Ustawa o Publicznym Transporcie Zbiorowym podaje następującą definicję przewozów o charakterze użyteczności publicznej (Art. 1, pkt 1, ust. 12): *powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.*

Z punktu widzenia Marszałka Województwa Podkarpackiego szczególne znaczenie mają przewozy wojewódzkie. Organizatorami przewozów powiatowych i gminnych – są, odpowiednio: starostowie oraz wójtowie gmin.

Przy ustalaniu sieci połączeń należy wziąć pod uwagę gęstość zaludnienia województwa, którą pokazano na poniższej mapie. Średnia największa gęstość zaludnienia (oprócz miast – powiatów Grodzkich: Rzeszowa, Krosna, Przemyśla i Tarnobrzega) występuje w Podregionie Tarnobrzeskim – tam też, jak ukazują mapy sieci komunikacyjnej, sieć połączeń jest najlepiej rozwinięta. Szczegółowe dane dotyczące gęstości zaludnienia w powiatach Województwa Podkarpackiego zawarto w Tabeli H3. Gęstość zaludnienia w powiatach Województwa Podkarpackiego, zamieszczonej w Załączniku H.

Mapa 18. Gęstość zaludnienia w Województwie Podkarpackim


Źródło: Urząd Statystyczny w Rzeszowie

Najważniejsze miejsca użyteczności publicznej leżące na terenie Województwa Podkarpackiego zawarto w Tabeli H4. Najważniejsze obiekty użyteczności publicznej w Województwie Podkarpackim, znajdującej się w Załączniku H, Miejsca te znajdują się przede wszystkim w stolicy województwa oraz w miastach powiatowych. Są to: urzędy, sądy i prokuratury, komisariaty policji oraz urzędy pocztowe (te ostatnie są również umiejscowione w miejscowościach będących siedzibą władz gminnych).

Spośród miejsc użyteczności publicznej należy również wymienić szkoły, ponieważ uczniowie stanowią znaczny procent pasażerów korzystających codziennie ze środków komunikacji publicznej. W Województwie Podkarpackim znajduje się łącznie 1855 placówek związanych z działalnością edukacyjną. Na terenie województwa, głównie w Rzeszowie, lecz także w miastach będących powiatami grodzkimi – Krośnie, Przemyśle i Tarnobrzegu oraz w Stalowej Woli znajdują się różnorodne szkoły wyższe, zaś studenci stanowią istotny składnik pasażerów publicznej komunikacji zbiorowej.

11. Czynniki demograficzne i społeczno-ekonomiczne w perspektywie Planu

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.

Na bazie czynników demograficznych i społecznych warto wskazać tendencje do zmian, które zajądą w strukturze społecznej mieszkańców województwa w ciągu najbliższych 20 lat.

11.1. Czynniki demograficzne

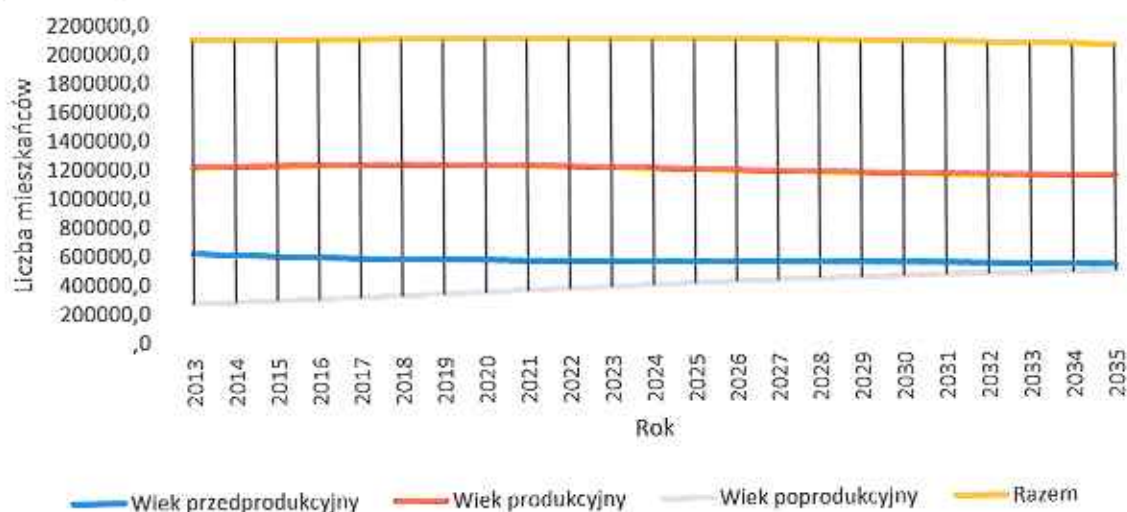
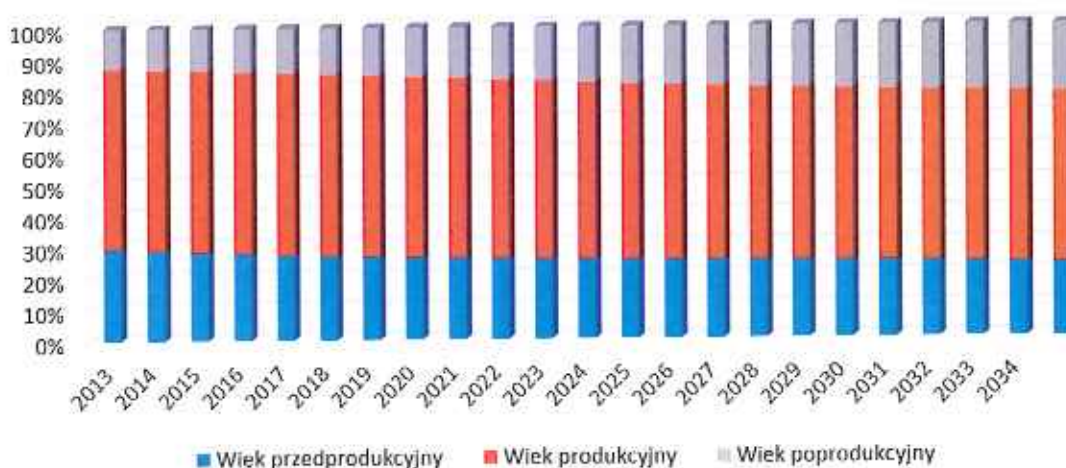
A. Struktura wiekowa

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, opublikowanych na stronie http://www.stat.gov.pl/gus/5840_11752_PLK_HTML.htm, ludność Województwa Podkarpackiego do roku 2035 będzie kształtowała się tak, jak przedstawiono to na poniższym wykresie. Przyjęto podziały wiekowe odpowiadające w przybliżeniu grupom sprzedaży biletów: normalnych, ulgowych oraz emeryckich, innymi słowy: odpowiadające grupom osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym oraz poprodukcyjnym. Jako wartości graniczne poszczególnych grup wiekowych wybrano wartości stosowane w statystyce:

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

Tabela 24. Udział poszczególnych grup wiekowych w strukturze ludności Województwa Podkarpackiego

Rok	RAZEM	Uczniowie i studenci (wiek przed-produkcyjny)	Uczniowie i studenci (wiek przed-produkcyjny) (udział %)	Osoby pracujące	Osoby pracujące (udział %)	Emeryci (wiek po-produkcyjny)	Emeryci (wiek po-produkcyjny) (udział %)	Razem wiek przed-produkcyjny i po-produkcyjny (udział %)
2013	2 093 560	613 737	29,3%	1 144 672	54,7%	335 151	16,0%	45,3%
2025	2 069 523	524 006	25,3%	1 099 786	53,1%	445 731	21,5%	46,8%
2035	1 992 723	470 553	23,6%	1 021 367	51,3%	500 803	25,1%	48,7%

Rysunek 9. Prognoza zmian liczby mieszkańców Województwa Podkarpackiego wg GUS**Rysunek 10. Dane historyczne i prognoza zmian liczby mieszkańców Województwa Podkarpackiego wg GUS – udział poszczególnych grup wiekowych**

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego wartość średniego dalszego trwania życia (ang. *life expectancy*) dla osób urodzonych w 2011 roku wynosi dla Województwa Podkarpackiego ogółem 73,4 lat dla mężczyzn i 82,1 lat dla kobiet (w miastach: 75,6 i 82,4, zaś na wsi: 73,4 oraz 81,9). Wartości te są jednymi z najwyższych w skali całego kraju (szczególnie dla populacji mężczyzn).

W poszczególnych podregionach Województwa Podkarpackiego wartości te kształtują się następująco:

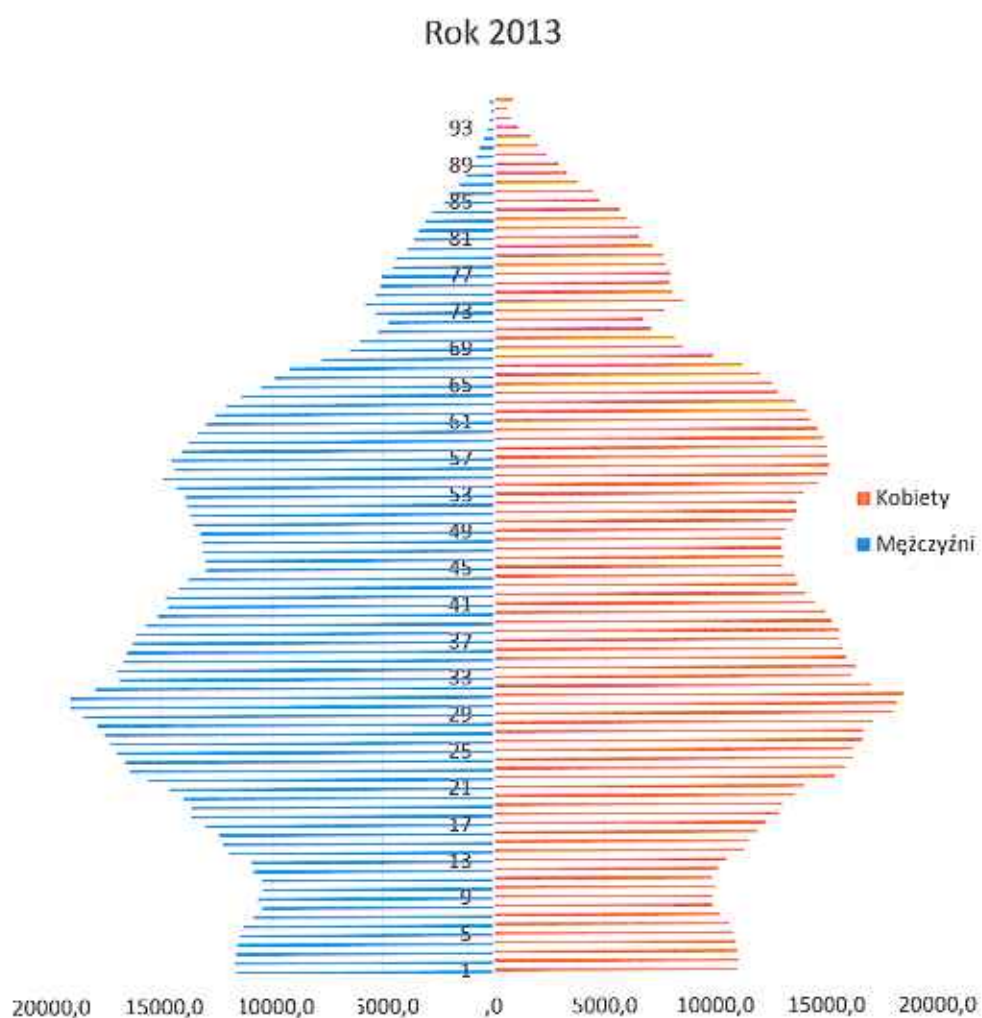
Tabela 25. Wartość średniego dalszego trwania życia w podregionach Województwa Podkarpackiego dla osób urodzonych w 2011 r.

	Mężczyźni ogółem	Kobiety ogółem	Mężczyźni w miastach	Kobiety w miastach	Mężczyźni na wsi	Kobiety na wsi
Podregion Krośnieński	74,1	82,1	75,5	81,5	73,4	82,4
Podregion Przemyski	72,9	80,7	73,9	80,6	72,4	80,8
Podregion Rzeszowski	74,6	82,2	76,0	81,8	73,5	82,4
Podregion	74,3	82,3	75,5	82,7	73,3	82,0

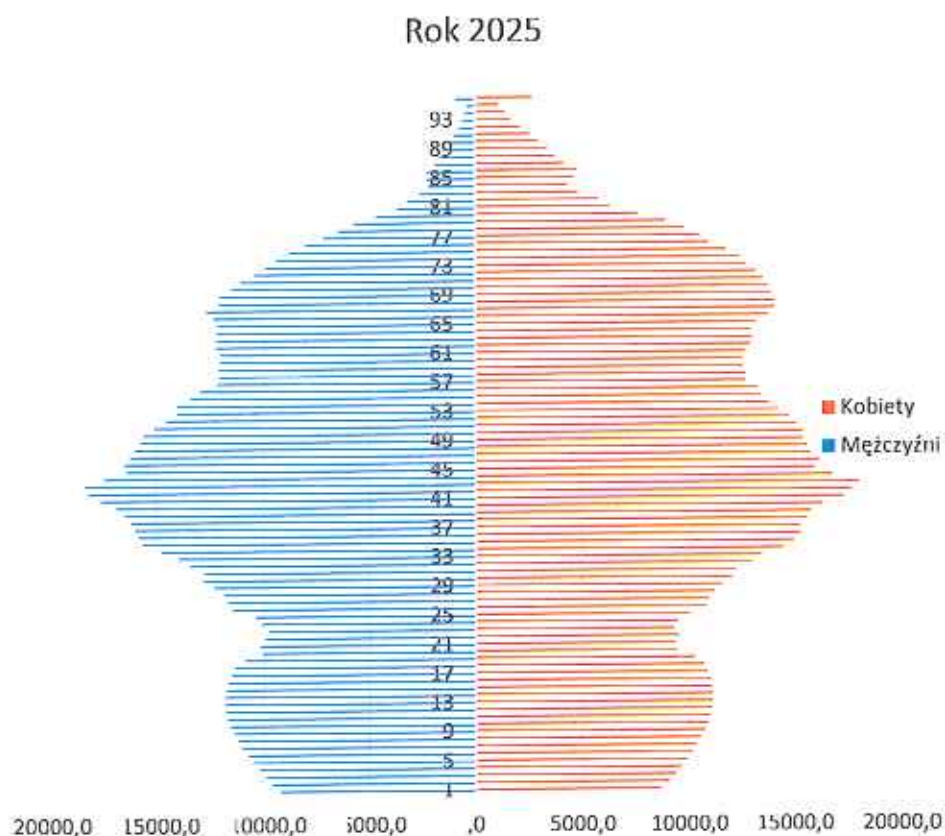
Tarnobrzęski

Poniższe rysunki pokazują zmiany w strukturze wiekowej mieszkańców Województwa Podkarpackiego w perspektywie najbliższych 20 lat.

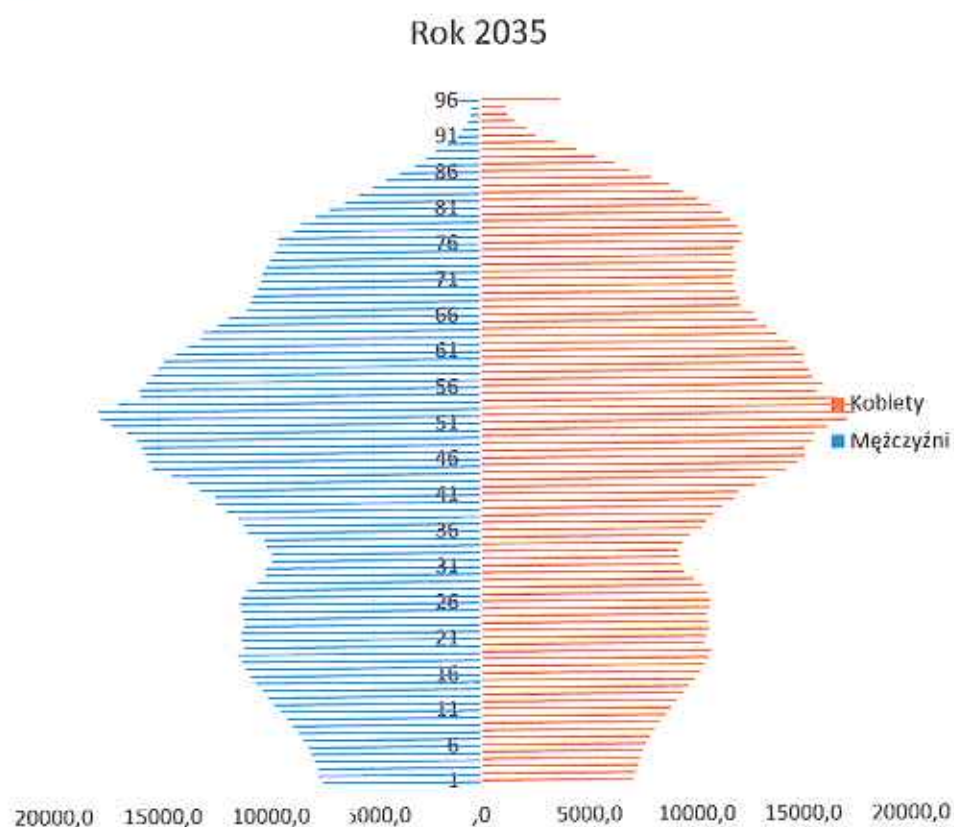
Rysunek 11. Obecna struktura wiekowa mieszkańców Województwa Podkarpackiego (rok 2013).



Rysunek 12. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców Województwa Podkarpackiego w roku 2025.



Rysunek 13. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców Województwa Podkarpackiego w roku 2035.



Rysunki pokazane powyżej ukazują starzejące się społeczeństwo. W literaturze światowej piramidy wieku analizuje się zasadniczo w trzech grupach: 0-14 lat (wiek przedprodukcyjny); 15-44 lat (wiek największej produktywności) i 45-85+ (wiek poprodukcyjny); wiek produkcyjny rozszerza się do jego pełnej szerokości (15-65 lat), analizując procent ludności w danym przedziale.

B. Współczynniki dzietności

Podsumowując powyższe wykresy otrzymujemy obraz społeczeństwa, w którym zwiększa się liczba osób w wieku poprodukcyjnym, zaś maleje liczba dzieci przy niewielkich zmianach w grupie osób w wieku produkcyjnym. Zasadnicze przyczyny tej sytuacji to wydłużający się cały czas średni okres trwania życia ludzi, a także bardzo niska dzietność polskich rodzin. Województwo Podkarpackie według Rocznika Demograficznego GUS za rok 2012 ma medianę wieku wynoszącą: dla mężczyzn 35,4 lat (kraj: 36,7) oraz dla kobiet: 38,4 lat (kraj: 40,2). Wartości dla Województwa Podkarpackiego są najniższe w skali całego kraju, jednakże wykresy struktury wieku oraz niska dzietność świadczą o tym, że proces starzenia się społeczeństwa już się *de facto* rozpoczął.

W roku 2011 współczynnik dzietności dla całej Polski wyniósł 1,297 (w miastach: 1,211, na wsi: 1,427). Województwo Podkarpackie ma te wartości nieco niższe niż średnia dla całej Polski, tj.: 1,265 ogółem, 1,140 w miastach i 1,355 na wsi.

Dla porównania warto wspomnieć, że w roku 1950 współczynnik dzietności dla całej Polski wynosił 3,705, w roku 1980 – 2,276, zaś w roku 1990 – 1,991. Obecnie współczynnik dzietności w Polsce jest jednym z najniższych na świecie. Wg bazy danych CIA (www.cia.gov, hasło: *Total Fertility Rate*) Polska zajmuje 211 miejsce w rankingu 224 krajów. W literaturze przedmiotu przyjmuje się zastępowalność pokoleń następuje wówczas, gdy współczynnik dzietności wynosi ok. 2,10 – 2,15. Ostatni raz wartość ta w Polsce była na tym poziomie w roku 1986.

Rysunek 14. Współczynnik dzietności na świecie i w Polsce.



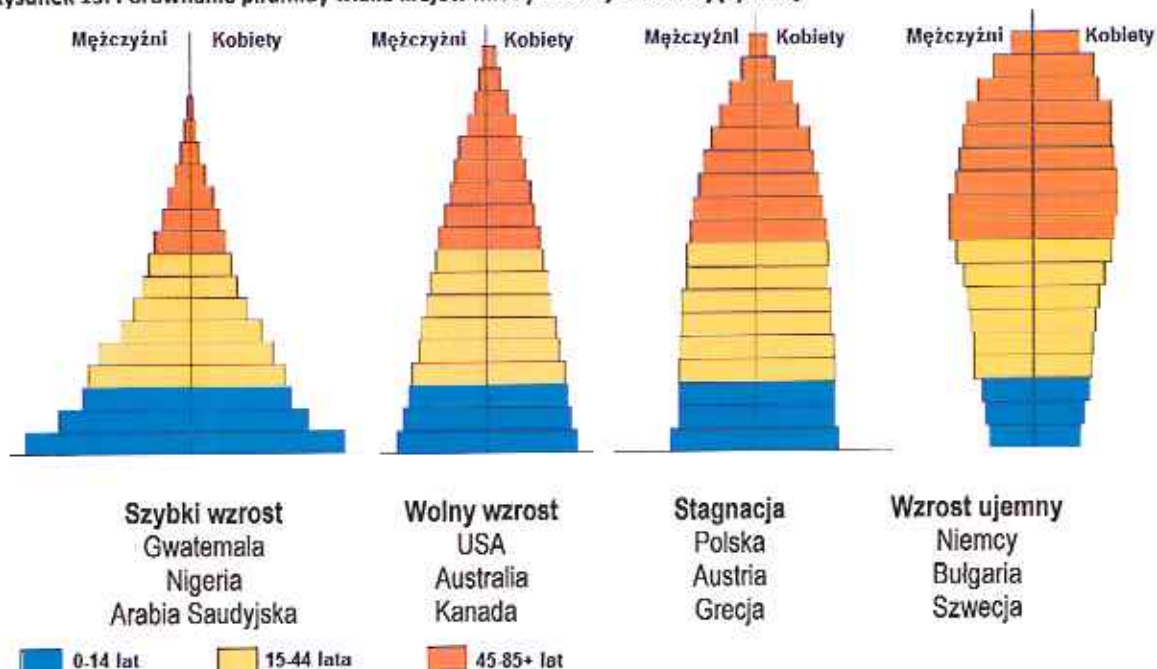
Źródło: Central Intelligence Agency (CIA). *World Fact Book*.

Współczynnik dzietności dla Rzeszowa wynosi obecnie 1,197 i jest na 12 miejscu wśród wszystkich 38 miast w Polsce liczących ponad 100 tys. mieszkańców.

Pomijając inne aspekty tego tematu i analizując tę sytuację pod kątem komunikacji publicznej, możemy stwierdzić, iż rosnąć będzie liczba osób korzystających z ulg (dla uproszczenia: łącznie udział wieku przedprodukcyjnego i wieku poprodukcyjnego wzrośnie w całej strukturze wiekowej; wzrosną też z całą pewnością obciążenia budżetu z tytułu dopłat do biletów ulgowych).

Porównując piramidę wieku Polski (która jest podobna do piramidy wieku Województwa Podkarpackiego) do piramid innych krajów, można zauważyć szybkie upodabnianie się naszego kraju do krajów Europy Zachodniej.

Rysunek 15. Porównanie piramidy wieku krajów młodych i krajów starzejących się



C. Współczynniki umieralności

Według danych Rocznika Demograficznego GUS w roku 2010 zanotowano w Polsce 378 478 zgonów, co daje współczynnik umieralności na poziomie 982,6 osób na 100 tys. ludności ogółem. W Województwie Podkarpackim, współczynnik umieralności jest najniższy w Polsce (podobną wartość ma jedynie Województwo Pomorskie) i wynosi 859,7 (jest więc o 13,5% niższy niż wartość dla całego kraju).

Współczynnik umieralności niemowląt dla całej Polski w roku 2010 wynosił 498 na 100 tys. urodzeń żywych. W Województwie Podkarpackim wartość ta jest wyższa o 5,2% od średniej i wynosi 523. Dla miast współczynnik ogólnopolski i wojewódzki mają taką samą wartość, wynoszącą 495, zaś dla obszarów wiejskich różnica jest znaczna: wartość ogólnopolska wynosi 501, zaś dla Województwa Podkarpackiego 544 – jest więc prawie o 10% wyższa.

11.2. Czynniki społeczno-ekonomiczne

A. Poziom PKB i dochody ludności

Według danych GUS poziom PKB na Jednego mieszkańca Województwa Podkarpackiego jest najniższy w Polsce. W roku 2010 wynosił on 24 973 zł (czyli 67% wartości dla całego kraju, wynoszącej 37 096 zł na Jednego mieszkańca). W podregionach wartości te kształtowały się następująco:

- Podregion krośnieński: 21 602 zł (62 miejsce na 66 podregionów)
- Podregion przemyski: 19 718 zł (66 miejsce na 66 podregionów)
- Podregion rzeszowski: 29 668 zł (34 miejsce na 66 podregionów)
- Podregion tarnobrzeski: 26 316 zł (47 miejsce na 66 podregionów)

Widać tu dużą dysproporcję pomiędzy Podregionem Rzeszowskim, będącym w połowie ogólnopolskiej listy regionów dla i podregionami krośnieńskim oraz przemyskim, które znajdują się na samym końcu listy i są regionami o najniższych dochodach w przeliczeniu na 1 mieszkańca.

Dynamika wzrostu PKB na 1 mieszkańca Województwa Podkarpackiego była nieco niższa, niż średnia krajowa i w roku 2010 wynosiła 3,2% w porównaniu z rokiem 2009. Ten sam wskaźnik dla całego kraju osiągnął wartość 3,8%.

Wartość dodana brutto według rodzajów działalności kształtowała się następująco:

Tabela 26. Wartość dodana brutto według rodzajów działalności

Region	Udział w PKB kraju / województwa, w tym:	Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	Przemysł	Budownictwo	Handel; naprawa pojazdów samochodowych; transport i gospodarka magazynowa; zakwaterowanie i gastronomia	Działalność finansowa i ubezpieczeniowa; obsługa rynku nieruchomości	Pozostałe
Województwo Podkarpackie	3,7 %	2,3 %	27,0 %	8,3 %	29,5 %	7,2 %	25,8 %
Podregion Krośnieński	19,8 %	2,7 %	26,4 %	8,3 %	26,5 %	7,1 %	29,1 %
Podregion Przemyski	14,8 %	4,0 %	17,1 %	7,8 %	31,5 %	8,1 %	31,6 %
Podregion Rzeszowski	34,6 %	1,6 %	23,1 %	9,1 %	33,0 %	7,1 %	26,1 %
Podregion Tarnobrzeski	30,8 %	1,9 %	36,7 %	7,5 %	26,4 %	6,8 %	20,6 %

W ciągu ostatnich kilku lat w danych statystycznych można zaobserwować niewielki spadek udziału całego Województwa Podkarpackiego w PKB kraju we wszystkich obszarach gospodarki. Całościowo udział Województwa w PKB całego kraju w latach 2008, 2009 i 2010 zmniejszał się, odpowiednio od wartości 3,8% do wartości 3,7%. Z zestawienia widać również bardziej przemysłowy charakter Podregionu Tarnobrzeskiego i rolniczy charakter Podregionu Przemyskiego. Dynamika PKB w układzie rok do roku (2010 : 2009) była w Województwie Podkarpackim niższa niż w całej Polsce i wynosiła: 103,5, wobec ogólnokrajowej wartości 105,3, w przeliczeniu na jednego mieszkańca.

Według danych Eurostat wartość PKB na 1 mieszkańca poniżej 75% średniej UE odnotowano w 2009 roku w 65 regionach poziomu NUTS 2. W grupie tej znalazło się 15 polskich województw, a tylko PKB na 1 mieszkańca województwa mazowieckiego przekroczył tę granicę, osiagając poziom 97% średniej UE. Cztery polskie województwa – lubelskie, podkarpackie, podlaskie i warmińsko-mazurskie – zajmowały pozycje na końcu listy regionów o najniższym poziomie PKB na 1 mieszkańca w Unii Europejskiej (do 45% średniej UE). Oprócz polskich województw w grupie tej było również 5 z 6 regionów Bułgarii, 5 z 8 regionów Rumunii oraz 4 z 7 regionów Węgier. Wysokość produktu krajowego brutto według parytetu siły nabywczej na 1 mieszkańca Województwa Podkarpackiego w roku 2009 wynosił 50% średniej dla całej UE; zaś wartość ta dla całego kraju wynosiła 61%.

Nominalne dochody w sektorze gospodarstw domowych były najniższe z całej Polski i wynosiły w 2010 r. na 1 mieszkańca:

- Dochody pierwotne brutto: Polska: 23 844 zł, Województwo Podkarpackie: 16 673 zł (16 miejsce na 16 województw, wartość aż o 30% niższa od wartości średniej)
- Dochody do dyspozycji netto: Polska: 23 180 zł, Województwo Podkarpackie: 17 211 zł (16 miejsce na 16 województw, wartość o 25% niższa od wartości średniej)

Dynamika realnych dochodów do dyspozycji brutto w sektorze gospodarstw domowych wynosiła 100,3 w układzie 2010: 2009 wobec wartości dla całej Polski wynoszącej 101,9 (rok poprzedni = 100).

Według Rocznika Statystycznego Pracy GUS za rok 2010, przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w Województwie Podkarpackim wyniosło w 2009 roku ogółem 2 617,50 zł, co stanowi 84% wartości krajowej, wynoszącej 3 101,74 zł, co plasuje Województwo Podkarpackie na ostatnim miejscu w kraju. Stosunek tych dwóch liczb pozostaje stały na przestrzeni ostatnich kilku lat.

B. Poziom bezrobocie

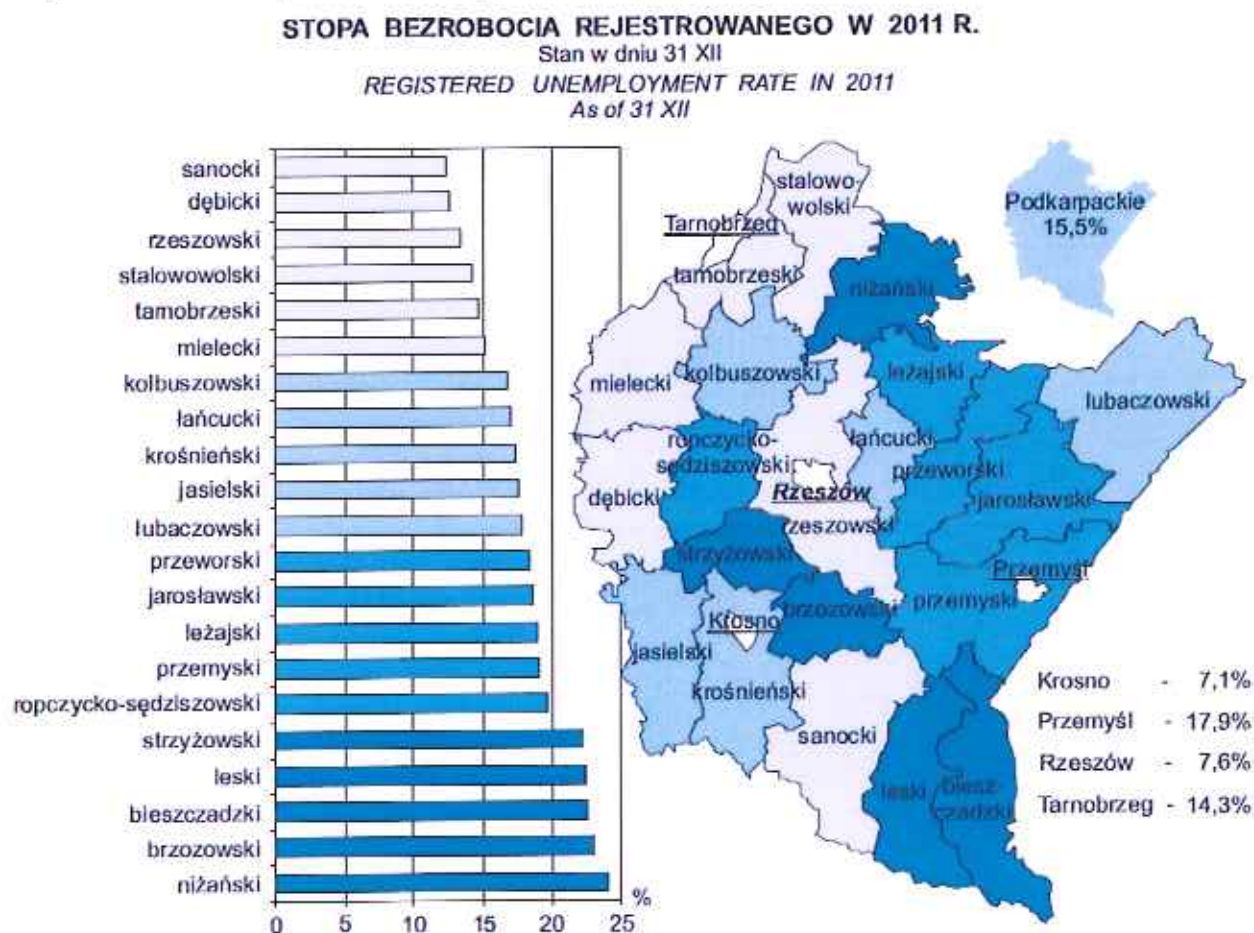
Ogólnokrajowa stopa bezrobocia na koniec grudnia 2012 r. wyniosła 13,4%. Województwo Podkarpackie ma średni wskaźnik bezrobocia w kraju, wynoszący 16,3%, co stawia je na dość wysokiej, 3 pozycji w skali kraju, za Województwami: Zachodniopomorskim i Kujawsko-Pomorskim. Wartość ta jest o 64% wyższa od posiadającego najniższą stopę bezrobocia Województwa Wielkopolskiego, w którym współczynnik ten wynosi 9,9%.

Szczegółowe dane dotyczące poziomu bezrobocia zawarto w Tabeli H1. Liczba osób bezrobotnych i stopa bezrobocia w Województwie Podkarpackim, zamieszczonej w Załączniku H. Najwyższa stopa bezrobocia występuje w Podregionie Przemyskim w powiatach: Przeworskim, Jarosławskim oraz Przemyskim, a także w powiatach: Niżańskim, Bieszczadzkim, Brzozowskim i Leskim, przy czym trzy ostatnie leżą w Podregionie Krośnieńskim.

Wysokie bezrobocie jest istotną przyczyną dużych migracji ludności w Województwie Podkarpackim, która powoduje wspomniane wyżej znaczne zmniejszanie się ogólne liczby mieszkańców.

Oficjalne saldo migracji ogółem, wg danych Głównego Urzędu Statystycznego za rok 2011 wyniosło – (minus) 2 177 osób; dane te nie uwzględniają jednak osób, które nie poinformowały o emigracji swojego urzędu, traktując swoją migrację jako czasową. Dużym problemem jest też emigracja przede wszystkim ludzi młodych, co powoduje tym większe starzenie się społeczeństwa w Województwie Podkarpackim.

Mapa 19. Bezrobocie w Województwie Podkarpackim



Źródło: Urząd Statystyczny w Rzeszowie

C. Prywatne środki transportu mieszkańców

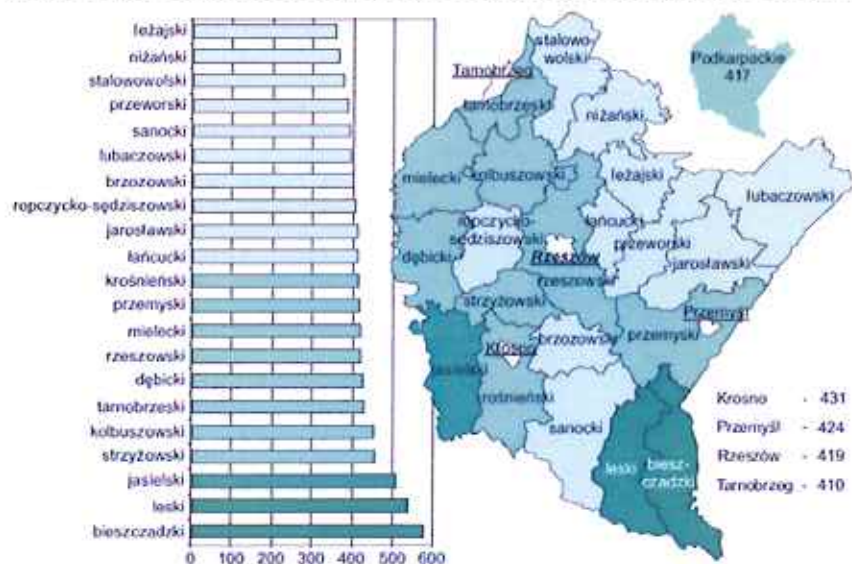
Według Rocznika Statystycznego Województwa Podkarpackiego, wydanego przez Główny Urząd Statystyczny, w województwie w roku 2011 zarejestrowanych było łącznie prawie 888 500 samochodów osobowych, co oznacza średnio 417 samochodów na 1000 mieszkańców i jest jednym z niższych współczynników w Polsce. Dane o rejestracjach samochodów (tabela poniżej) ukazują dotychczasowy roczny wzrost liczby samochodów na poziomie około 6%, jednakże uwzględniając nasycenie rynku i zakładając wzrost na poziomie 2% rocznie przez najbliższe 5 lat, a przez kolejne 5 lat na poziomie 1 %, możemy zaprognozować, że w perspektywie do 2025 roku w Województwie Podkarpackim będzie ponad 1 000 000 samochodów osobowych.

Rysunek 16. Dane historyczne i prognoza zmiany liczby samochodów osobowych w Województwie Podkarpackim



Jak pokazuje poniższa, najwięcej samochodów w przeliczeniu na jednego mieszkańca występuje w powiatach: Bieszczadzkim oraz Leskim, zaś najmniej w Podregionie Tarnobrzeskim.

Mapa 20. Liczba samochodów osobowych w Województwie Podkarpackim – na 1000 mieszkańców w 2001 r.



Źródło: Urząd Statystyczny w Rzeszowie.

Jak pokazuje Tabela H2. Liczba prywatnych pojazdów samochodowych w latach 2005 – 2011 w kraju i w Województwie Podkarpackim, znajdująca się w Załączniku H, w województwie można zaobserwować większy udział motorowerów i motocykli niż w całym kraju. Podobnie, średnia liczba sztuk samochodów osobowych na 1000 mieszkańców Województwa Podkarpackiego pozostaje wyższa niż wartość dla całego kraju.

Na podstawie przedstawionych danych można stwierdzić, że w perspektywie 10 i 20 lat (rok 2025 i rok 2035) nastąpią zmiany popytu na podróżowanie publiczną komunikacją zbiorową spowodowane wyłącznie czynnikami demograficznymi. Stwierdzenie to wynika z wzięcia pod uwagę kilku czynników:

- Niewielki spadek liczby osób w wieku produkcyjnym
- Spadek liczby uczniów i studentów o 2%
- Wzrost liczby emerytów o 1%
- Praktycznie brak zmian w łącznej liczbie osób w wieku przedprodukcyjnym i poprodukcyjnym
- Niewielki spadek łącznej liczby mieszkańców – ok. 1,1% do roku 2025.
- Zakładamy jednocześnie wzrost łącznej liczby samochodów średnio o 2%.

Badania przeprowadzone w krajach rozwiniętych potwierdzają, że intensywne działania przekształcające część popytu potencjalnego w popyt efektywny mogą spowodować wzrost liczby przewożonych osób publicznym transportem zbiorowym o około od 2 do 4 %. Na zwiększanie popytu efektywnego mają zwykle wpływ następujące działania:

- zwiększanie atrakcyjności oferty przewozowej,
- poprawa jakości usług przewozowych,
- aktywna promocja transportu publicznego,
- doskonalenie rozwiązań taryfowo – biletowych,
- poprawa systemu informacji pasażerskiej w tym informacji głosowej dla osób niewidomych i niedowidzących.

Źródła popytu potencjalnego tkwią w grupie mieszkańców posiadających samochody. Nakłonienie ich do korzystania z transportu publicznego, co jest zgodne ze strategią zrównoważonego transportu, wymaga jednak wprowadzenia zmian w organizacji ruchu, szczególnie w centrach miast a także poprzez poprawę jakości świadczonych usług (częstotliwość, punktualność, komfort).

11.3. Rozwój gospodarki na terenie Województwa Podkarpackiego

Województwo Podkarpackie posiada korzystne położenie na trasie ważnych linii komunikacyjnych, łączących Polskę z Ukrainą, bezpośrednie sąsiedztwo ze Słowacją. Budowana obecnie autostrada A4 przebiega przez całe województwo i powiązana jest z dobrze rozwiniętą siecią dróg krajowych i międzynarodowych. Bogactwa naturalne i dobra infrastruktura zapewniają dobre warunki do rozwoju przemysłu. Wiele zakładów przemysłowych na terenie Województwa Podkarpackiego działa w Specjalnych Strefach Ekonomicznych, omówionych poniżej.

11.3.1. Specjalne Strefy Ekonomiczne na terenie Województwa Podkarpackiego

Specjalna Strefa Ekonomiczna (SSE) jest to wyodrębniona administracyjnie część terytorium Polski, przeznaczona do prowadzenia działalności gospodarczej na preferencyjnych warunkach. SSE to miejsce podlegające specjalnemu, ulgowemu traktowaniu podatkowemu, gdzie przedsiębiorca może rozpocząć działalność gospodarczą na specjalnie przygotowanym terenie i prowadzić ją nie płacąc podatku dochodowego. Firma rozpoczynająca działalność w SSE otrzymuje pomoc w procesie inwestycyjnym oraz ma ułatwiony kontakt administracyjny pomiędzy władzami lokalnymi czy też administracją centralną.

Jeśli przedsiębiorca zdecyduje się na zainwestowanie w jednej ze Specjalnych Stref Ekonomicznych, wówczas dochody, jakie uzyska z działalności gospodarczej prowadzonej na jej terenie będą zwolnione od podatku dochodowego (CIT - od osób prawnych lub PIT - od osób fizycznych, w zależności od formy prawnej prowadzenia działalności gospodarczej).

W SSE przedsiębiorca może otrzymać następujące przywileje:

- zwolnienie z podatku dochodowego (CIT lub PIT) w przypadku firm dużych 50 %, średnich 60 %, małych i mikro 70 %
- działkę w pełni przygotowaną pod inwestycje po konkurencyjnej cenie,
- darmową pomoc przy załatwianiu formalności związanych z inwestycją,
- zwolnienie od podatku od nieruchomości (na terenie niektórych gmin).

Zwolnienia z podatku dochodowego przyznawane w SSE stanowią tzw. regionalną pomoc publiczną, która służy przyspieszeniu rozwoju najsłabiej rozwiniętych regionów UE poprzez wspieranie nowych inwestycji oraz tworzenie nowych miejsc pracy związanych z tymi inwestycjami. Na terenie Województwa Podkarpackiego funkcjonują dwie Specjalne Strefy Ekonomiczne: EURO-PARK MIELEC oraz Tarnobrzaska Specjalna Strefa Ekonomiczna EURO-PARK WISŁOSAN.

Łączny obszar Specjalnej Strefy Ekonomicznej EURO-PARK MIELEC wynosi 1 246 ha, zlokalizowana jest na terenie 4 województw: Podkarpackiego, Małopolskiego, Lubelskiego oraz Podlaskiego. Miejscowości, w których zlokalizowane są firmy działające w Specjalnej Strefie Ekonomicznej są istotne z punktu widzenia publicznej komunikacji zbiorowej.

Tabela 27. Specjalna Strefa Ekonomiczna EURO-PARK MIELEC

Lp.	Województwo	Miejscowość	Wielkość [ha]	Lp.	Województwo	Miejscowość	Wielkość [ha]
1	Podkarpackie	Mielec	605			Jarosław oraz gmina Łaszki	
2	Podkarpackie	Rzeszów (gmina Głogów Młp. i gmina Trzebownisko)	95	6	Podkarpackie	Ropczyce (miasto i gmina Ostrów)	45
3	Podkarpackie	Leżajsk (miasto i gmina)	81	7	Podkarpackie	Sanok	15
4	Podkarpackie	Dębica (miasto i gmina)	35	8	Podkarpackie	Lubaczów	9
5	Podkarpackie	Jarosław (miasto i gmina)	20	9	Podkarpackie	Kolbuszowa	8

Lp.	Województwo	Miejscowość	Wielkość [ha]
10	Lubelskie	Lublin	81
11	Lubelskie	Zamość	35
12	Małopolskie	Gorlice	21

Lp.	Województwo	Miejscowość	Wielkość [ha]
13	Podlaskie	Radzyń Podlaski	2
		RAZEM	1 246 ha

Największe firmy działające w Specjalnej Strefy Ekonomicznej EURO-PARK MIELEC to m.in.:

- | | |
|--|--|
| 1. Kronospan Mielec Sp. z o.o. | 7. Goodrich Aerospace Poland Sp. z o.o. |
| 2. BRW Sp. z o.o. | 8. MTU Aero Engines Poland Sp. z o.o. |
| 3. Kirchhoff Polska Sp. z o.o. | 9. BorgWarner Turbo System Poland Sp. z o.o. |
| 4. Lear Corporation Poland Sp. z o.o. | 10. Ball Packaging Europe Lublin Sp. z o.o. |
| 5. Polskie Zakłady Lotnicze Sp. z o.o. | |
| 6. Firma Oponlarska Dębica S.A. | |

Całkowita powierzchnia Tarnobrzskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej EURO-PARK WISŁOSAN wynosi 1 632 ha. Strefa ta posiada 20 podstref i zlokalizowana jest na terenie 6 województw:

- | | |
|--------------------|------------------|
| • Podkarpackiego | • Lubelskiego |
| • Świętokrzyskiego | • Dolnośląskiego |
| • Mazowieckiego | • Podlaskiego |

Inwestorami SSE Europark-Wisłosan są m.in.:

- | | |
|--|---|
| 1. Zakłady Chemiczne ANSER-TARNOBRZEG Sp. z o.o. | 12. ATS Stahlschmidt & Malworm Sp. z o.o. |
| 2. KOMA Stahlbau Sp. z o.o. | 13. HSW Zakład Zespołów Napędowych Sp. z o.o. |
| 3. EKO-SYSTEMY Sp. z o.o. | 14. HSW Zakład Kuźnia Matrycowa Sp. z o.o. |
| 4. IZOLBEX Sp. z o.o. | 15. Sanfarm Sp. z o.o. |
| 5. Zakład Mechaniczny "SIARKOPOL" Sp. z o.o. | 16. Dezamet S.A. |
| 6. FENIX METALS Sp. z o.o. | 17. Marma Plast Sp. z o.o. |
| 7. Alumetal Gorzyce Sp. z o.o. | 18. Bester Medical System Sp. z o.o. |
| 8. AHC Polska Sp. z o.o. | 19. BALTIC WOOD S.A. |
| 9. Alumetal Gorzyce Sp. z o.o. | 20. Nowy Styl Sp. z o.o. |
| 10. Press + Sintertechnik Sp. z o.o. | 21. Rafineria Nafty Jedlicze S.A. |
| 11. AHC Polska Sp. z o.o. | 22. Lotos Asfalt Sp. z o.o. |

Rozmieszczenie specjalnych stref ekonomicznych – z racji dużej liczby pracujących w nich osób - wywiera wpływ na strukturę komunikacji publicznej województwa.

Przedsiębiorstwa, których siedziby znajdują się w Specjalnych Strefach Ekonomicznych na terenie Województwa Podkarpackiego zatrudniają znaczne liczby pracowników i mają duże znaczenie dla całego regionu podkarpackiego.

11.3.2. Inne formy rozwoju gospodarczego regionu

Na terenie Województwa Podkarpackiego funkcjonują też inne formy organizacyjne, mające wpływ na rozwój regionu, a co za tym idzie – na preferencje komunikacyjne mieszkańców w nich zatrudnionych. Są to: parki przemysłowe oraz klastry.

A. Parki przemysłowe i technologiczne

Park Przemysłowy to zespół wyodrębnionych nieruchomości, w którego skład wchodzi co najmniej nieruchomość, na której znajduje się infrastruktura techniczna pozostała po restrukturyzowanym lub likwidowanym przedsiębiorcy, utworzony na podstawie umowy cywilnoprawnej, której jedną ze stron jest jednostka samorządu terytorialnego, stwarzający możliwość prowadzenia działalności gospodarczej przedsiębiorcom, w szczególności małym i średnim.

Park Technologiczny to zespół wyodrębnionych nieruchomości wraz z infrastrukturą techniczną, utworzony w celu dokonywania przepływu wiedzy i technologii pomiędzy jednostkami naukowymi w rozumieniu art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 8 października 2004 r. o zasadach finansowania nauki (Dz.U. Nr 238, poz. 2390 i Nr 273, poz. 2703 oraz z 2005 r. Nr 85, poz. 727) a przedsiębiorcami, na którym oferowane są przedsiębiorcom, wykorzystującym nowoczesne technologie, usługi w zakresie doradztwa w tworzeniu i rozwoju przedsiębiorstw, transferu technologii oraz przekształcania wyników badań naukowych i prac rozwojowych w innowacje technologiczne, a także stwarzający tym przedsiębiorcom możliwość prowadzenia działalności gospodarczej przez korzystanie z nieruchomości i infrastruktury technicznej na zasadach umownych.

Zgodnie z informacjami udostępnionymi przez Centrum Obsługi Inwestora Rzeszowskiej Agencji Rozwoju Regionalnego S.A., na terenie Województwa Podkarpackiego istnieją następujące parki przemysłowe:

1. Mielecki Park Przemysłowy
2. Park Przemysłowy Gminy Leżajsk („Stare Miasto – Park”)
3. Podkarpacki Park Naukowo-Technologiczny AEROPOLIS

Na terenie województwa są obecnie tworzone następujące parki:

- | | |
|--|--|
| 1. Tarnobrzski Park Przemysłowo-Technologiczny | 3. Strefa Przemysłowa w Jaśle |
| 2. Przemyski Park Przemysłowo-Technologiczny | 4. Strefa Inwestycyjna przy lotnisku w Krośnie |

Poniższa mapa ukazuje parki przemysłowe na terenie Województwa Podkarpackiego.

Mapa 21. Parki przemysłowe na terenie Województwa Podkarpackiego



Źródło: Rzeszowska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A.. Adres internetowy: col.rzeszow.pl.

B. Kłustry przemysłowe

Klaster przemysłowy to grupa przedsiębiorstw, instytucji i organizacji, która poprzez skupienie szczególnych zasobów pozwala osiągnąć tym przedsiębiorstwom trwałą przewagę konkurencyjną. Charakterystyczną cechą klastrów przemysłowych jest to, że przedsiębiorstwa w nich skupione konkurują ze sobą, ale jednocześnie współpracują w tych obszarach, gdzie możliwe jest wyzwolenie efektów wspólnych działań.

Na terenie Województwa Podkarpackiego funkcjonują następujące klastry:

1. Dolina Lotnicza (grupa 80 przedsiębiorstw przemysłu lotniczego oraz otoczenia naukowo – badawczego).
2. Podkarpacki Klaster Energii Odnawialnej (grupa 30 przedsiębiorców, inwestorów, jednostek badawczo rozwojowych i innych podmiotów działających na rzecz rozwoju ekoenergetyki opartej na odnawialnych źródłach energii).
3. Wschodni Klaster Informatyczny (podmioty, które wnoszą swój wkład w rozwój polskiej branży informatycznej)
4. Stowarzyszenie Producentów Komponentów Odlewniczych "KOM-CAST"
5. Klaster Przetwórstwa Tworzyw Sztucznych POLIGEN
6. Klaster Spawalniczy KŁASTAL

11.4. Dostęp osób niepełnosprawnych do publicznego transportu zbiorowego

Konstytucja RP z 2 kwietnia 1997 r. gwarantuje prawa osób niepełnosprawnych. Zapewnia ona prawo do niedyskryminacji, stanowiąc, że nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny (woj. 32 pkt 2.). Konstytucja nakłada też na władze publiczne obowiązek pomocy osobom niepełnosprawnym w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej (woj. 69). Karta Praw Osób Niepełnosprawnych z 1 sierpnia 1997 r. zapewnia osobom niepełnosprawnym, m. in.: dostęp do dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym, a także życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, w tym: dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu, dostępu do informacji, możliwości komunikacji międzyludzkiej.

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

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

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

CZĘŚĆ IV. FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

12. Finansowanie transportu zbiorowego w Województwie Podkarpackim

12.1. Źródła finansowania i formy finansowania transportu zbiorowego

Poniższa tabela przedstawia kwoty refundacji wypłaconych przewoźnikom autobusowym z tytułu udzielonych ulg ustawowych w ostatnich latach.

Tabela 28. Kwoty refundacji wypłaconych przewoźnikom autobusowym

Rok	Kwota dotacji	Zmiana w stosunku do roku poprzedniego
2007	45 564 270,52	
2008	48 996 462,69	8%
2009	48 918 583,88	0%
2010	46 208 624,67	-6%
2011	44 528 154,52	-4%
2012	52 879 965,26	19%

Poniższa tabela przedstawia dochody i wydatki Województwa Podkarpackiego

Tabela 29. Dochody i wydatki Województwa Podkarpackiego

[mln zł]	2013	2012	2011	2010
Dochody	1 429,5	1 142,5	1 082,4	752,4
- bieżące	664,3	632,5	642,1	599,9
- majątkowe	765,2	510,1	440,4	152,5
Wydatki	1 489,1	1 234,5	1 188,5	923,4
- w tym kolejowe	43,0	40,3	38,5	38,0
% w wydatkach ogółem	2,89%	3,26%	3,24%	4,12%

Z przedstawionego powyżej zestawienia widać, że dochody województwa od 2010 roku praktycznie się podwoiły z 752,4 mln zł do 1 429,5 mln zł, przy czym w tym samym czasie wydatki na transport kolejowy w strukturze wydatków spadły z 4,12% do 2,89%. W roku 2013 deficyt budżetu ma wynieść 59,6 mln zł, co stanowi około 4,2% dochodów województwa. Warto dodać, że ten deficyt w roku 2010 wynosił 171 mln zł i stanowił 22,7% dochodów województwa.

Szczegółową strukturę źródeł finansowania transportu publicznego (dochodów i kosztów) zilustrowano w Tabeli 11. Struktura dochodów i wydatków przewozów pasażerskich, znajdującej się w Załączniku I.

Z danych przedstawionych wynika po pierwsze, że przewozy autobusowe są finansowane w całości z dotacji przedmiotowej z budżetu państwa, czyli refundacji za przejazdy z biletami ulgowymi, natomiast wydatki na transport kolejowy w roku 2013 będą finansowane w około 25% z dochodów pochodzących z transportu kolejowego natomiast pozostała część deficytu transportu kolejowego będzie finansowana z przychodów własnych województwa oraz źródeł zewnętrznych finansujących deficyt województwa. Dla porównania w roku 2011 wydatki na transport kolejowy były finansowane prawie w 50% z przychodów pochodzących z tego transportu, przy czym zwiększenie tego deficytu w następnych latach spowodowane było dużym wzrostem nakładów inwestycyjnych, które w 2012 roku wyniosły 40 mln zł. W roku 2013 kwota ta ma wynieść 28,6 mln zł.

Ponieważ publiczny transport zbiorowy pełni istotną funkcję społeczną na rzecz mieszkańców Województwa Podkarpackiego, dlatego też będą podejmowane starania, by udział wydatków na transport zbiorowy w całym budżecie Województwa nie ulegał zmniejszeniu, lecz by istniejąca i nowa infrastruktura oraz tabor mogły jak najlepiej służyć całemu społeczeństwu.

12.2. Poziom opłat za przejazdy

Wielkość opłat za przejazdy kolejowe i autobusowe są przedstawione w załączonej tabeli. W celu określenia konkurencyjności cenowej przejazdów dokonano porównania na tych samych liniach ceny biletów autobusowych i kolejowych. Różnicę cen podano w złotych i procentach celem zilustrowania danej konkurencyjności przewozów.

Z analizy wynika, że w przypadku 20 linii średnia cena biletu kolejowego jest niższa od średniego biletu autobusowego. Dla relacji Sanok-Nisko i Krosno-Nisko jest ona najwyższa i wynosi około 10%. W przypadku 40 linii jest odwrotnie, czyli średnia cena biletu kolejowego jest wyższa od średniego biletu autobusowego. Dla relacji Sanok-Nisko wynosi to ponad 30% a relacji Krosno-Nisko jest to około 25%. Natomiast w przypadku dwóch linii cena biletu autobusowego i cena biletu kolejowego jest taka sama.

Porównania dokonano na liniach gdzie istnieje komunikacja autobusowa oraz kolejowa. Szczegółowe dane zamieszczono w Tabeli 12. Poziom opłat za przejazdy, znajdującej się w Załączniku I.

12.3. Uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego

Ważną kwestią w przewozach publicznych są preferencje w opłatach dla pasażerów wymagających wsparcia. Oprócz osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób głuchoniemych lub niewidomych, opiekunów osób niepełnosprawnych, osób starszych, osób z małymi dziećmi w wózkach, władze lokalne w ramach prowadzonej polityki społecznej mogą przyznać uprawnienia do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów komunikacją publiczną również innym osobom, rodzinom: wielodzietnym, bezrobotnym, pomagając w ten sposób w dojeździe do placówek służby zdrowia lub urzędów, do pracy lub szkół, a następnie w powrocie do domu.

Najważniejsze przepisy odnoszące się do ulg przejazdowych zostały zawarte w ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2002 r. Nr 175, poz.1440 ze zm.).

Ustawa ta reguluje uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego w regularnych przewozach osób, wykonywanych przez uprawnionych przewoźników kolejowych i autobusowych.

Ustawa określa kategorie osób uprawnione do ulg określonych procentowo lub przejazdów darmowych. Ta ostatnia kategoria, określana też, jako ulga 100 %, obejmuje w komunikacji autobusowej woj. dzieci do lat 4 (autobusy zwykle i przyspieszone) oraz Straż Graniczną (wszystkie kategorie autobusów),

Kolejne poziomy ulg to woj. 95% (przewoźnicy niewidomych), 93 % (niewidomi niezdolni do samodzielnej egzystencji), 78% (woj. niepełnosprawna młodzież na trasach do i ze szkoły oraz niewidomi weterani), 49 % (osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji), 37 % (młodzież szkolna). Szczegółowe określenie kategorii uprawnionych oraz rodzajów biletów, objętych ustawowymi ulgami dokonane jest w przepisach ustawy.

Przewoźnicy wykonujący publiczny transport zbiorowy mogą wprowadzić uprawnienia do bezpłatnych albo ulgowych przejazdów dla swoich pracowników oraz emerytów i rencistów i najbliższych członków rodzin. Przepisów omawianej ustawy nie stosuje się do komunikacji miejskiej. Koszty związane z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów pokrywane są z budżetu państwa. Zasada ta odnosi się nie tylko do ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów, lecz także do uprawnień określonych innymi ustawami, w szczególności:

- z 9 maja 1996 r. o wykonywaniu mandatu posła i senatora (uwaga: zgodnie z woj. 43 ust. 1 tej ustawy poseł i senator ma prawo, na terenie kraju, do bezpłatnego przejazdu środkami publicznego transportu zbiorowego oraz przelotów w krajowym przewozie lotniczym, a także do bezpłatnych przejazdów środkami publicznej komunikacji miejskiej;
- z 27 lipca 2005 r. o szkolnictwie wyższym;
- z 7 września 1991 r. o systemie oświaty;
- z 17 maja 1989 r. o stosunku Państwa do Kościoła Katolickiego w RP (i analogiczne postanowienia dotyczące innych kościołów);
- z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego;
- z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin;
- z dnia 19 sierpnia 2011 r. o weteranach działań poza granicami państwa;
- z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych. Omówione wyżej ulgi przejazdowe zostały ustalone ustawowo, ponieważ podlegają rekompensacie ze środków budżetu państwa. Organizator może wprowadzać dodatkowe przywileje w zakresie kosztów przejazdu, musi jednak finansować je z innych środków, niż dotacje z budżetu państwa.

Uprawnienia do ulgowych przejazdów w komunikacji publicznej będą realizowane na liniach o charakterze użyteczności publicznej zgodnie z postanowieniami ustawy z dnia 20 czerwca 1992 roku o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2012 r., poz. 1138).

CZĘŚĆ V. PREFERENCJE WYBORU ŚRODKÓW TRANSPORTU

13. Badania ankietowe mieszkańców Województwa Podkarpackiego

Badania ankietowe ankietowych dotyczących zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców Województwa Podkarpackiego zostały przeprowadzone w czerwcu 2013 r. Badania te miały na celu poruszenie różnorodnych kwestii, takich jak między innymi:

1. Zaspokojenie potrzeb przewozowych przez istniejące środki transportu w publicznym transporcie zbiorowym;
2. Konkurencyjność transportu zbiorowego w stosunku do indywidualnych środków transportu (np. czas jazdy, komfort podróży, koszty transportu, dostępność publicznego transportu zbiorowego).
3. Kierunki rozwoju publicznego transportu, których konsekwencją powinien być wzrost liczby osób korzystających z publicznego transportu.
4. Ocena i określanie prognoz potrzeb przewozowych mieszkańców Województwa Podkarpackiego w zakresie kolejowych i drogowych przewozów pasażerskich z uwzględnieniem w szczególności:
 - i. demografii – 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), lokalizacji obiektów użyteczności publicznej (m. in. placówki oświatowe, placówki opiekuńczo – zdrowotne, zakłady pracy, urzędy, ośrodki handlowe, miejsca rekreacji i wypoczynku – stan istniejący i prognoza),
 - ii. gęstości zaludnienia,
 - iii. ruchliwości mieszkańców,
 - iv. struktury podróży w oparciu o motywację,
 - v. średniej odległości i czasu podróży,
 - vi. alokacji lokalnych i regionalnych ośrodków przemysłowych i specjalnych stref ekonomicznych,
 - vii. zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.

Badania ankietowe prowadzone były równolegle w trzech nurtach:

- A. W pociągach uruchamianych w 2013 r. na podstawie umowy między Województwem Podkarpackim a spółką Przewozy Regionalne Sp. z o.o. – w celu zbudowania macierzy źródło-cel i dokonania analizy zachowań komunikacyjnych pasażerów pociągów

- B. Na dworcach kolejowych i autobusowych – w celu zbadania preferencji komunikacyjnych i dokonania oceny wojewódzkiego transportu publicznego przez mieszkańców województwa
- C. W szkołach ponadgimnazjalnych – w celu szczegółowego przebadania uczniów, stanowiących istotną grupę podróżnych

Treść ankiet znajduje się w Załączniku E do niniejszego dokumentu.

Badania ankietowe miały za zadanie odpowiedzieć na kilka następujących pytań:

1. W jakim stopniu obecna sieć transportu publicznego zaspokaja potrzeby przewozowe mieszkańców.
2. Czy publiczny transport zbiorowy jest konkurencyjny w stosunku do indywidualnych środków transportu (np. czas przejazdu, komfort, koszty, dostępność).
3. Jakie powinny być kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego, które spowodowałyby wzrost liczby pasażerów.
4. Jakie są potrzeby przewozowe mieszkańców i jak będą się one zmieniać w perspektywie lat.

Podsumowując szczegółowe analizy przeprowadzane wcześniej, można stwierdzić, co następuje.

W odpowiedziach wskazuje się na rzadkie kursowanie zarówno autobusów, jak i pociągów. Ankietowani podkreślają, że autobusy kursują za rzadko zwłaszcza wieczorami oraz w weekendy, wskazywane jest również ich nadmierne przepełnienie. Ponadto w przypadku połączeń kolejowych pojawiają się zarzuty o złe godziny kursowania pociągów, które nie są dostosowane do potrzeb mieszkańców. Odpowiedzi te mogą wskazywać na fakt, że w niektórych przypadkach sieć transportu publicznego na terenie Województwa Podkarpackiego nie spełnia w pełni oczekiwań mieszkańców. Przekłada się to bezpośrednio na zmniejszenie liczby pasażerów, którzy – pomimo zwiększonych kosztów podróży – własnym samochodem są w stanie podróżować szybciej, wygodniej i bezpośrednio do celu.

Województwo Podkarpackie posiada zróżnicowane ukształtowanie terenu, gęstość zaludnienia oraz charakter gospodarki. Jak wskazano w opracowaniu głównym Etapu 1, w powiatach Bieszczadzkim i Leskim liczba samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców przekracza o ponad 30% średnią dla całego Województwa Podkarpackiego. Tak duża liczba samochodów wynika z bardzo rzadkiej zabudowy spowodowanej górzystym charakterem obszaru, który z kolei powoduje, że transport publiczny nie jest bardzo rozwinięty i samochód staje się często najważniejszym środkiem komunikacji mieszkańców. W tych obszarach transport publiczny nie będzie w pełni rentowny. Z drugiej strony północno-zachodnia część województwa ma charakter bardziej przemysłowy i posiada dużo większą gęstość zaludnienia; tam też napelnienia w badanych pociągach były wysokie, zaś sieć komunikacji autobusowej – gęsta.

Samorząd Województwa Podkarpackiego będzie wspierać dalszy rozwój publicznego transportu zbiorowego, dostosowując gęstość sieci połączeń oraz jej dostępność do charakteru konkretnego fragmentu obszaru województwa. Jak wskazano, liczba mieszkańców województwa do roku 2035 ulegnie niewielkiemu zmniejszeniu, jednakże starzenie się społeczeństwa skutkować będzie zwiększeniem o ok. 10% udziału osób w wieku poprodukcyjnym w ogólnej strukturze wiekowej ludności. Należy więc stopniowo wspierać takie trasy komunikacyjne, które będą umożliwiały dostęp mieszkańców np. do miejsc podstawowej i specjalistycznej opieki zdrowotnej. Z drugiej strony, zmniejszenie liczby dzieci i młodzieży aż o 20% spowoduje z pewnością konieczność ograniczenia bądź likwidacji tras szkolnych.

Należy dbać o rozwój turystyki na terenie Województwa, w związku z tym w okresie letnim należy uruchamiać linie turystyczne – oraz dbać o to, by ich funkcjonowanie było szeroko i w sposób dokładny reklamowane na terenie całego kraju (a nie tylko lokalnie). Warto podkreślić, że na działania związane z promocją regionu istnieją specjalne środki z funduszy UE.

Oprócz badań ankietowych przeprowadzono także w czerwcu 2013 r. badania napelnień w pociągach uruchamianych na podstawie umowy między Województwem Podkarpackim a spółką Przewozy Regionalne Sp. z o.o. łącznie przebadano 95 spośród 124 pociągów, co stanowi 77% wszystkich połączeń; badania przeprowadzono więc na próbie wystarczająco reprezentatywnej, by móc prowadzić dalszą analizę danych i wyciągać wnioski.

Wyniki badań ankietowych oraz badań napelnień zostały wzięte pod uwagę podczas określania sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej.

14. Określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu

W zakresie preferencji dotyczących środków transportu, Marszałek Województwa, jako organizator transportu publicznego, podczas dokonywania wyboru operatora działającego na liniach o charakterze użyteczności publicznej, weźmie pod uwagę następujące elementy charakterystyczne taboru:

- W zakresie taboru kolejowego
 - Dostosowanie do przewozu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej
 - Dostosowanie rodzaju środków transportowych do wielkości przewidywanych potoków podróży
- W zakresie taboru autobusowego
 - Dostosowanie do przewozu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej
 - Dostosowanie pojemności pojazdów do potoków podróży przewidywanych na określonej linii komunikacyjnej
 - Dostosowanie do norm ochrony środowiska, tj. zgodność z europejskimi standardami emisji spalin EURO (co najmniej z normą EURO 1), jak pokazano w poniższej tabeli:

Tabela 30. Europejskie standardy emisji spalin EURO.

Norma	Od roku	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.

CZĘŚĆ VI. TRYB WYBORU OPERATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

15. Tryb wyboru operatora

Marszałek Województwa może udzielić koncesji wybranym operatorom, tj. tylko tym przewoźnikom, którzy zawrą umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych określonych w umowie; będą to przewozy o charakterze użyteczności publicznej – czyli świadczone na tzw. liniach użyteczności publicznej, tj. w sieci komunikacyjnej, która powinna zostać określona w Planie Transportowym.

W przypadku zawarcia z operatorem umowy w trybie koncesji, Marszałek Województwa, działając jako Organizator, nie może rekompensować operatorowi wszystkich poniesionych kosztów, łącznie z prawem do tzw. rozsądnego zysku. Organizator może rekompensować *utracone przychody w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym.*

Operator dla określonych niniejszym planem połączeń komunikacyjnych, zarówno kolejowych jak i drogowych, zostanie wybrany 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.).

Zgodnie z Art. 19, par. 1 ust 2) Ustawy o Publicznym Transporcie Zbiorowym (PTZ) „Organizator dokonuje wyboru operatora w trybie (...) ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.).”

Ustawa o PTZ zaznacza przy tym (Art. 22, par. 4), że: „W przypadku, gdy przedmiotem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawartej w trybie, o którym mowa w ust. 1, ma być świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej, umowa powinna przyjąć formę koncesji na usługi. Przepisu nie stosuje się w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotem wewnętrznym, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego posiada 100 % udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego.”

Ustawa dodaje dalej w par. 5, że „W przypadku podmiotu wewnętrznego, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego nie posiada 100 % udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego, umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta w trybie, o którym mowa w ust. 1, powinna przyjąć formę koncesji na usługi”.

W Rozdziale 6 Ustawy o PZT omawiane jest finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. W szczególności, Art. 50, par. 1, ust. 2 stwierdza, że „Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na (...) przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu:

- a) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, lub
- b) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione, lub

c) poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego”.

Art. 50, par. 2 i 3 określają, że: „W przypadku operatora wybranego w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 2 (w trybie koncesji), przekazanie rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego nie może prowadzić do odzyskania całości poniesionych kosztów. Przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio do operatora wybranego w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 3, jeżeli umowa o świadczenie usług publicznych przyjmie formę koncesji na usługi.

W par. 4, ust. 1 tekst precyzuje: „W przypadku operatora wybranego w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 2 (w trybie koncesji), pobieranie opłat, o których mowa w ust. 1 pkt 1, stanowi prawo do korzystania z usługi”.

Art. 52, par. 2 i 3 w kontekście finansowania, stwierdza, że: „W ramach rekompensaty, w części, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2 lit. c, operatorowi przysługuje rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.”. Jednakże: „Przepis ust. 2 nie dotyczy operatora: 1) wybranego w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1: a) pkt 2 (w trybie koncesji), b) pkt 3, jeżeli umowa o świadczenie usług publicznych przyjmie formę koncesji na usługi”.

CZĘŚĆ VII. STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH

16. Standard usług świadczonych w publicznym transporcie zbiorowym i bezpieczeństwo pasażerów

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

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

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

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

Wśród elementów systemu transportu publicznego przyjaznego dla pasażerów można wymienić:

- odpowiednią liczbę nowoczesnych, wygodnych autobusów niskopodłogowych,
- punktualność zgodną z rozkładem jazdy,

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

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

CZĘŚĆ VIII. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA

17. Informacja pasażerska

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

- standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
- systemu informacji dla pasażera.

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

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

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

W celu zwiększenia poziomu uporządkowania informacji pozyskiwanych od wielu przewoźników (głównie autobusowych) rozważana jest realizacja ogólnowojewódzkiego systemu informacji pasażerskiej, dostępnego poprzez internet – zarówno na komputerach stacjonarnych, jak i na urządzeniach mobilnych.

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

Struktura i funkcjonalność węzłów przesiadkowych omówiona została w odrębnym rozdziale.

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

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

Punkty obsługi pasażera lokalizowane będą w kluczowych rejonach województwa, przede wszystkim w Rzeszowie, Krośnie, Przemyśle i Tarnobrzegu; niezależnie od tego informacje w zakresie transportu publicznego można uzyskać na dworcach PKP i dworcach PKS.

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

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

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

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

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

Przykładowa konfiguracja takiego systemu wygląda następująco:

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

- o wyświetla informację indywidualną, dla poszczególnych przystanków / stanowisk odjazdu
- o wyświetla informacje specjalne, zgodnie z dyspozycją operatora systemu.

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

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

CZĘŚĆ IX. ROZWÓJ PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

18. Analiza SWOT

Analiza SWOT to diagnoza stanu systemu ze wskazaniem silnych i słabych stron, zagrożeń i kierunków zmian. Jest ona jedną z najpopularniejszych i najczęściej stosowanych technik analitycznych, służących do porządkowania informacji o badanej organizacji i wpływie na nią jej otoczenia. Powszechnie stosowana jest do oceny organizacji przy planowaniu strategii jej rozwoju.

Analiza SWOT polega na pogrupowaniu posiadanych istotnych informacji o danej sytuacji bądź analizowanym przedmiocie na cztery następujące grupy (informacje mało istotne są tutaj pomijane):

- STRENGTHS – mocne strony: zalety, atuty, przewagi analizowanej sytuacji / przedmiotu
- WEAKNESSES – słabe strony: wady, bariery analizowanej sytuacji / przedmiotu
- OPPORTUNITIES – szanse korzystnej zmiany analizowanej sytuacji / przedmiotu
- THREATS – zagrożenia niekorzystnej zmiany analizowanej sytuacji / przedmiotu

Niekiedy mocne strony i słabe strony określa się jako czynniki wewnętrzne lub cechy stanu obecnego, zaś szanse i zagrożenia jako czynniki zewnętrzne lub spodziewane zjawiska przyszłe. Można także powiedzieć, iż mocne strony i słabe strony to czynniki zależne od nas, a szanse i zagrożenia, to czynniki obiektywne, na które nie mamy bezpośredniego wpływu.

Podczas analizy SWOT odpowiada się na szereg następujących pytań:

1. Czy szansa wzmacnia konkretną silną stronę?
2. Czy mocna strona pozwala na wykorzystanie szansy?
3. Czy szansa pozwala zniwelować konkretną słabą stronę?
4. Czy mocna strona pozwala na zniwelowanie zagrożenia?
5. Czy słaba strona ogranicza możliwość wykorzystania szansy?
6. Czy zagrożenie niweluje konkretną silną stronę?
7. Czy słaba strona potęguje ryzyko związane z zagrożeniem?
8. Czy dane zagrożenie wypukla konkretną słabość?

Wyniki analizy powinny ukazać sposoby wykorzystania mocnych stron organizacji i unikania słabych jej stron lub ich przezwyciężania, szczególnie w tych obszarach, w których mogą pojawić się możliwości rozwoju. Powinny ukazać sposoby wykorzystania atutów oraz unikania zagrożeń. Powinny, więc pozwolić określić najkorzystniejsze kierunki przyszłych działań ukierunkowanych na rozwój organizacji. Transport publiczny jest organizacją, którą również poddaje się analizie SWOT. Wyodrębniła się następujące czynniki, mające wpływ na ten transport – wynikające z jego wewnętrznego zorganizowania oraz będące efektem wpływu otoczenia:

Tabela 31. Analiza SWOT

	Czynniki wewnętrzne	Czynniki zewnętrzne
Mocne strony	Atuty – wewnętrzne źródła aktywne rozwoju transportu publicznego lub źródła nieaktywne, lecz możliwe do zaktywizowania	Stymulanty – zewnętrzne źródła przyczyniające się do rozwoju transportu publicznego
Słabe strony	Problemy – czynniki wewnętrzne będące hamulcami lub barierami rozwoju transportu publicznego	Destymulanty – czynniki zewnętrzne będące hamulcami lub barierami transportu publicznego
Szanse	Szanse wewnętrzne – spodziewane możliwości wykreowania nowych atutów, zdyskontowania istniejących problemów lub ich rozwiązania, wyeliminowania zagrożeń lub zabezpieczenia przed nimi	Szanse zewnętrzne – spodziewane pozytywne czynniki zewnętrzne mogące stać się stymulantami – istniejące lub których zaistnienie jest wysoce prawdopodobne
Zagrożenia	Zagrożenia wewnętrzne – czynniki, które są nieaktywnymi, lecz możliwymi do zaktywizowania hamulcami lub barierami rozwoju transportu publicznego, a także czynniki mogące przyczynić się do utraty lub istotnego ograniczenia atutu lub stymulanty	Zagrożenia zewnętrzne – czynniki, których zaistnienie jest wysoce prawdopodobne, mogące stać się destymulantami, lub sytuacje wysokiego prawdopodobieństwa utraty istniejącej stymulanty

Mocne strony transportu publicznego

Atuty:

- położenie regionu w południowym korytarzu transportowym
- wysoka zdolność przewozowa

Stymulanty:

- stolica województwa – duży ośrodek akademicki, wysoki poziom edukacji
- dostępność terenów pod rozwój funkcji gospodarczych i pod budownictwo mieszkaniowe
- węzły komunikacyjne
- rozwój funkcji ponadregionalnych

Słabe strony transportu publicznego

Problemy:

- niska jakość dróg. Z powodu złego stanu dróg przewoźnicy nie są zainteresowani uruchamianiem kolejnych tras przewozowych. Zły stan dróg ogranicza rozwój transportu zbiorowego z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego, możliwość uszkodzenia taboru i in.
- brak skomunikowania transportu autobusowego z kolejowym
- niska częstotliwość kursowania autobusów na niektórych liniach

Destymulanty:

- rolnicza specyfika części Województwa
- prognozowana nlewrastająca liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym
- ryzyko odpływu wykształconej młodzieży do ośrodków o większej dynamice rozwojowej
- niewielka liczba dużych podmiotów gospodarczych

Szanse transportu publicznego

Szanse wewnętrzne:

- poprawa jakości usług przewozowych poprzez politykę informacyjną,
- możliwość lepszego dopasowania usług przewozowych do oczekiwań pasażerów w oparciu o prowadzenie badań jakości tych usług,
- budowa i modernizacja dróg wojewódzkich

Szanse zewnętrzne:

- budowa drogi ekspresowej A4
- możliwość wykorzystania doświadczeń innych miast w zakresie kreowania zrównoważonego rozwoju
- możliwość pozyskiwania środków unijnych
- atrakcje turystyczne
- wysokie walory przyrodnicze regionu

Zagrożenia transportu publicznego

Zagrożenia wewnętrzne:

- niedostateczne skomunikowanie różnych rodzajów środków transportu
- duży spadek przewozów w okresie wakacyjnym
- wzrost bezrobocia
- wzrost kosztów pracy
- niewystarczająca infrastruktura drogowa

Zagrożenia zewnętrzne:

- spowolnienie rozwoju gospodarczego oraz możliwość kryzysu
- rozwój motoryzacji indywidualnej i nienadążający za nim rozwój infrastruktury drogowej
- system prawny niedostosowany do współczesnych potrzeb transportu publicznego
- brak centralnych środków finansowych na poprawę transportu publicznego jednostek samorządu terytorialnego
- rosnąca konkurencja na rynku przewoźników w transporcie publicznym, skutkująca niską jakością.

19. Integracja różnych rodzajów transportu i zrównoważony rozwój transportu

Transport publiczny ma za zadanie służyć mieszkańcom Województwa Podkarpackiego. Powinien on, szczególnie w aspekcie terenów rolniczych oraz terenów atrakcyjnych turystycznie i chronionych obszarów przyrodniczych, być transportem bardziej ekologicznym w porównaniu z transportem indywidualnym, wysoce bezpiecznym dla pasażerów, a także umożliwiać szybkie przemieszczanie się. Dlatego też ważne jest rozwijanie zintegrowanych systemów zarządzania ruchem, preferujących transport publiczny i integrację wszystkich jego rodzajów (zintegrowane węzły przesiadkowe, wspólny bilet i taryfa). Wówczas przewóz osób odbywać się będzie w sposób szybki i sprawny, z zachowaniem zasad ochrony środowiska, niestety – z ograniczeniami dla komunikacji indywidualnej.

Usprawnienie połączeń komunikacyjnych wpłynie na wzrost atrakcyjności i poprawę wykorzystania potencjału turystycznego oraz na rozwój gospodarczy i społeczny regionu.

Na każdym obszarze krzyżują się różne rodzaje transportu:

- linie miejskie
- linie autobusowe podmiejskie i dalekobieżne
- linie kolejowe.

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

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

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik A. Transport kolejowy

A.1. Pociągi uruchamiane przez Operatora publicznego kolejowego transportu zbiorowego – spółkę Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

W poniższych tabelach przedstawiono zestawienie wszystkich pociągów objętych umową podpisaną między spółką Przewozy Regionalne a Województwem Podkarpackim na rok 2013 – odrębnie dla linii regionalnych i dla linii wojewódzkich przewozów pasażerskich.

Tabela A1. Pociągi objęte umową z Operatorem publicznego kolejowego transportu zbiorowego

Lp.	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. odjazdu	Stacja końcowa	Godz. przyjazdu	Zestawienie składu pociągu	Terminy kursowania	Liczba km w dobie	Liczba dni kurs. W roku	Praca ekspl. Na terenie woj. w roku	Czas przejazdu
1	121	Kraków Gł.	07:31	Rzeszów Gł.	11:42	1 EN 71	kursuje codziennie	66,479	365	24 264,84	04:11
2	123	Kraków Gł.	11:51	Rzeszów Gł.	16:13	2 EN 57	kursuje codziennie	66,479	365	24 264,84	04:22
3	125	Kraków Gł.	15:12	Rzeszów Gł.	19:38	2 EN 57	kursuje codziennie oprócz sobót	66,479	313	20 807,93	04:26
	125	Kraków Gł.	15:12	Rzeszów Gł.	19:38	1 EN 57	kursuje w soboty	66,479	52	3 456,91	04:26
4	127	Kraków Gł.	17:05	Rzeszów Gł.	21:28	1 EN 71	kursuje codziennie	66,479	365	24 264,84	04:23
5	129	Kraków Gł.	18:49	Rzeszów Gł.	22:53	2 EN 57	Kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt	66,479	251	16 686,23	04:04
	129	Kraków Gł.	18:49	Rzeszów Gł.	22:53	1 EN 57	kursuje soboty, niedziele i święta	66,479	114	7 578,61	04:04
6	120	Rzeszów Gł.	04:12	Kraków Gł.	08:23	2 EN 57	Kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt	66,479	251	16 686,23	04:11
	120	Rzeszów Gł.	04:12	Kraków Gł.	08:23	1 EN 57	kursuje soboty, niedziele i święta	66,479	114	7 578,61	04:11
7	122	Rzeszów Gł.	05:35	Kraków Gł.	09:42	2 EN 57	kursuje codziennie oprócz sobót	66,479	313	20 807,93	04:07
	122	Rzeszów Gł.	05:35	Kraków Gł.	09:42	1 EN 57	kursuje w soboty	66,479	52	3 456,91	04:07
8	124	Rzeszów Gł.	11:55	Kraków Gł.	15:47	1 EN 71	kursuje codziennie	66,479	365	24 264,84	03:52
9	126	Rzeszów Gł.	17:43	Kraków Gł.	21:48	2 EN 57	kursuje codziennie	66,479	365	24 264,84	04:05
10	128	Rzeszów Gł.	19:15	Kraków Gł.	23:29	1 EN 71	kursuje codziennie	66,479	365	24 264,84	04:14
11	1021	Tarnów	03:57	Rzeszów Gł.	06:01	1 EN 57	kursuje codziennie	66,479	365	24 264,84	02:04
12	1023	Tarnów	05:12	Rzeszów Gł.	07:18	1 EN 57	kursuje codziennie	66,479	365	24 264,84	02:06
13	1025	Tarnów	05:43	Rzeszów Gł.	08:18	1 EN 57	kursuje codziennie	66,479	365	24 264,84	02:35
14	1027	Tarnów	06:27	Rzeszów Gł.	08:55	1 EN 57	kursuje codziennie	66,479	365	24 264,84	02:28
15	1029	Tarnów	07:57	Rzeszów Gł.	10:12	1 EN 57	kursuje codziennie	66,479	365	24 264,84	02:15
16	1031	Tarnów	12:15	Rzeszów Gł.	14:20	1 EN 57	kursuje codziennie oprócz sobót	66,479	313	20 807,93	02:05
17	1033	Tarnów	15:00	Rzeszów Gł.	17:14	1 EN 57	Kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt	66,479	251	16 686,23	02:14
18	1035	Tarnów	16:23	Rzeszów Gł.	18:27	1 EN 57	kursuje codziennie	66,479	365	24 264,84	02:04
19	1037	Tarnów	20:06	Rzeszów Gł.	22:19	1 EN 57	Kursuje od	66,479	251	16 686,23	02:13

Lp.	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. odjazdu	Stacja końcowa	Godz. przyjazdu	Zestawienie składu pociągu	Terminy kursowania	Liczba km w dobie	Liczba dni kurs. W roku	Praca ekspl. Na terenie woj. w roku	Czas przejazdu
20	1020	Rzeszów Gł.	06:36	Gł. Tarnów	08:26	1 EN 57	poniedziałku do piątku oprócz świąt kursuje codziennie oprócz sobót	66,479	313	20 807,93	01:50
21	1022	Rzeszów Gł.	07:35	Tarnów	09:29	1 EN 57	kursuje codziennie	66,479	365	24 264,84	01:54
22	1024	Rzeszów Gł.	09:22	Tarnów	11:12	1 EN 57	kursuje codziennie	66,479	365	24 264,84	01:50
23	1026	Rzeszów Gł.	13:36	Tarnów	15:26	1 EN 57	kursuje codziennie	66,479	365	24 264,84	01:50
24	1028	Rzeszów Gł.	14:51	Tarnów	16:46	1 EN 57	kursuje codziennie	66,479	365	24 264,84	01:55
25	1030	Rzeszów Gł.	15:49	Tarnów	17:55	1 EN 57	kursuje codziennie	66,479	365	24 264,84	02:06
26	1032	Rzeszów Gł.	16:30	Tarnów	18:29	1 EN 57	Kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt	66,479	251	16 686,23	01:59
27	1034	Rzeszów Gł.	20:13	Tarnów	22:23	1 EN 57	Kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt	66,479	251	16 686,23	02:10
28	1036	Rzeszów Gł.	21:36	Tarnów	23:36	1 EN 57	kursuje codziennie	66,479	365	24 264,84	02:00
29	2021	Rzeszów Gł.	04:50	Przemyśl	06:36	1 EN 57	kursuje codziennie	86,753	365	31 664,85	01:46
30	2023	Rzeszów Gł.	06:10	Przemyśl	07:56	1 EN 57	kursuje codziennie	86,753	365	31 664,85	01:46
31	2025	Rzeszów Gł.	07:43	Przemyśl	09:27	1 EN 71	kursuje codziennie	86,753	365	31 664,85	01:44
32	2027	Rzeszów Gł.	08:59	Przemyśl	10:44	1 EN 57	kursuje od poniedziałku do soboty oprócz świąt	86,753	303	26 286,16	01:45
33	2029	Rzeszów Gł.	12:40	Przemyśl	14:26	1 EN 57	kursuje w terminach do 8.II.2013r. oprócz 24,27,28,31.XII.12r. ; od 25.II – 21.VI.2013r. oprócz 2,31.V.2013r; od 2.IX.2013r. od poniedziałku do piątku oprócz świąt	86,753	186	16 136,06	01:46
34	2031	Rzeszów Gł.	13:30	Przemyśl	15:17	1 EN 57	kursuje codziennie	86,753	365	31 664,85	01:47
35	2033	Rzeszów Gł.	14:34	Przemyśl	16:15	1 EN 71	kursuje codziennie oprócz sobót	86,753	313	27 153,69	01:41
36	2035	Rzeszów Gł.	15:45	Przemyśl	17:27	1 EN 71	kursuje codziennie	86,753	365	31 664,85	01:42
37	2037	Rzeszów Gł.	16:57	Przemyśl	18:39	1 EN 57	kursuje codziennie	86,753	365	31 664,85	01:42
38	2039	Rzeszów Gł.	18:45	Przemyśl	20:31	1 EN 57	kursuje codziennie	86,753	365	31 664,85	01:46
39	2041	Rzeszów Gł.	19:45	Przemyśl	21:27	1 EN 71	kursuje codziennie oprócz sobót	86,753	313	27 153,69	01:42
40	2043	Rzeszów Gł.	21:15	Przemyśl	23:01	1 EN 57	kursuje codziennie	86,753	365	31 664,85	01:46
41	2045	Rzeszów Gł.	23:34	Przemyśl	01:25	2EN 57/1 EN 57	Kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt	86,753	251	21 775,00	01:51
42	2020	Przemyśl	04:25	Rzeszów Gł.	06:13	1 EN 71	kursuje codziennie oprócz niedziel	86,753	313	27 153,69	01:48
43	20120	Przemyśl	04:25	Przeworsk	05:28	1 EN 57	kursuje w niedziele	49,936	52	2 596,67	01:03
44	20124	Przeworsk	05:32	Rzeszów Gł.	06:13	1EN 57	kursuje w niedziele	36,817	52	1 914,48	00:41
45	2022	Przemyśl	05:31	Rzeszów Gł.	07:14	1 EN 71	kursuje codziennie	86,753	365	31 664,85	01:43
46	2024	Przemyśl	06:23	Rzeszów Gł.	08:09	1 EN 57	kursuje codziennie	86,753	365	31 664,85	01:46
47	2026	Przemyśl	07:28	Rzeszów Gł.	09:14	1 EN 57	kursuje codziennie	86,753	365	31 664,85	01:46
48	2028	Przemyśl	08:48	Rzeszów	10:34	1 EN 57	kursuje w terminach do 8.II.2013r. oprócz 24,27,28,31.XII.12r. ; od 25.II – 21.VI.2013r. oprócz	86,753	186	16 136,06	01:46

Lp.	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. odjazdu	Stacja końcowa	Godz. przyjazdu	Zestawienie składu pociągu	Terminy kursowania	Liczba km w dobie	Liczba dni kurs. W roku	Praca ekspl. Na terenie woj. w roku	Czas przejazdu
							2,31.V.2013r; od 2.IX.2013r. od poniedziałku do piątku oprócz świąt				
49	2030	Przemyśl	10:05	Rzeszów Gł.	11:49	1 EN 71	kursuje codziennie	86,753	365	31 664,85	01:44
50	2032	Przemyśl	11:30	Rzeszów Gł.	13:16	1 EN 57	kursuje codziennie	86,753	365	31 664,85	01:46
51	2034	Przemyśl	12:24	Rzeszów Gł.	14:10	1 EN 57	kursuje od poniedziałku do soboty oprócz świąt	86,753	303	26 286,16	01:46
52	2036	Przemyśl	13:40	Rzeszów Gł.	15:26	1 EN 57	kursuje codziennie	86,753	365	31 664,85	01:46
53	2038	Przemyśl	14:40	Rzeszów Gł.	16:26	1 EN 57	Kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt	86,753	251	21 775,00	01:46
54	2040	Przemyśl	15:29	Rzeszów Gł.	17:24	1 EN 57	kursuje codziennie	86,753	365	31 664,85	01:55
55	2042	Przemyśl	16:44	Rzeszów Gł.	18:30	1 EN 57	kursuje codziennie	86,753	365	31 664,85	01:46
56	2044	Przemyśl	17:46	Rzeszów Gł.	19:30	1 EN 71	kursuje codziennie oprócz sobót	86,753	313	27 153,69	01:44
57	2046	Przemyśl	19:30	Rzeszów Gł.	21:16	1 EN 57	kursuje codziennie	86,753	365	31 664,85	01:46
58	20122	Przeworsk	04:46	Rzeszów Gł.	05:27	1 EN 57	kursuje codziennie oprócz niedziel	36,817	313	11 523,72	00:41
59	20123	Rzeszów Gł.	11:50	Przeworsk	12:32	1 EN 57	kursuje codziennie	36,817	365	13 438,21	00:42
60	20127	Rzeszów Gł.	23:34	Przeworsk	00:14	1 EN 57	kursuje w soboty, niedziele i święta	36,817	114	4 197,14	00:40
61	20121	Przeworsk	06:05	Przemyśl	07:09	1 EN 57	kursuje codziennie	49,936	365	18 226,64	01:04
62	20125	Przeworsk	12:38	Przemyśl	13:42	1 EN 57	kursuje codziennie	49,936	365	18 226,64	01:04
63	20126	Przemyśl	21:40	Przeworsk	22:43	1 EN 57	kursuje codziennie oprócz sobót	49,936	313	15 629,97	01:03
64	32430	Przeworsk	04:50	St. Wola Rozwadów	06:32	1 EN 57	kursuje codziennie oprócz niedziel	74,715	313	23 385,80	01:42
65	32432	Przeworsk	05:45	St. Wola Rozwadów	07:29	1 EN 57	kursuje codziennie	74,715	365	27 270,98	01:44
66	32434	Przeworsk	06:56	St. Wola Rozwadów	08:39	1 EN 57	Kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt; oprócz 2.V; 31.V; 16.VIII.2013r.	74,715	248	18 529,32	01:43
67	32436	Przeworsk	12:36	St. Wola Rozwadów	14:19	1 EN 57	kursuje codziennie	74,715	365	27 270,98	01:43
68	32438	Przeworsk	14:51	St. Wola Rozwadów	16:33	1 EN 57	kursuje codziennie oprócz sobót	74,715	313	23 385,80	01:42
69	32440	Przeworsk	16:34	St. Wola Rozwadów	18:16	1 EN 57	kursuje codziennie	74,715	365	27 270,98	01:42
70	23431	St. Wola Rozwadów	04:48	Przeworsk	06:30	1 EN 57	kursuje codziennie oprócz niedziel	74,715	313	23 385,80	01:42
71	23433	St. Wola Rozwadów	07:40	Przeworsk	09:20	1 EN 57	kursuje codziennie	74,715	365	27 270,98	01:40
72	23435	St. Wola Rozwadów	10:20	Przeworsk	12:00	1 EN 57	Kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt; oprócz 2.V; 31.V; 16.VIII.2013r.	74,715	248	18 529,32	01:40
73	23437	St. Wola Rozwadów	14:34	Przeworsk	16:14	1 EN 57	kursuje codziennie	74,715	365	27 270,98	01:40
74	23439	St. Wola	15:42	Przeworsk	17:22	1 EN 57	kursuje codziennie	74,715	365	27 270,98	01:40

Lp.	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. odjazdu	Stacja końcowa	Godz. przyjazdu	Zestawienie składu pociągu	Terminy kursowania	Liczba km w dobie	Liczba dni kurs. W roku	Praca ekspl. Na terenie woj. w roku	Czas przejazdu
75	23441	Rozwadow									
		St. Wola Rozwadow	18:40	Przeworsk	20:20	1 EN 57	kursuje codziennie oprócz sobót	74,715	313	23 385,80	01:40
76	4410	St. Wola PłD	05:26	Lublin	07:19	S.A.-134	kursuje codziennie	33,418	365	12 197,57	01:53
77	4412	St. Wola Rozwadow	07:52	Lublin	09:33	S.A.-134	kursuje codziennie	27,55	365	10 055,75	01:41
78	4414	St. Wola PłD	15:01	Lublin	17:14	S.A.-134	kursuje codziennie	33,418	365	12 197,57	02:13
79	4416	St. Wola Rozwadow	16:54	Lublin	18:42	S.A.-134	kursuje codziennie	27,55	365	10 055,75	01:48
80	4418	St. Wola Rozwadow	18:19	Lublin	20:07	S.A.-135	kursuje codziennie oprócz sobót	27,55	313	8 623,15	01:48
81	4411	Lublin	05:31	St. Wola Rozwadow	07:36	S.A.-134	kursuje codziennie	27,55	365	10 055,75	02:05
82	4413	Lublin	12:22	St. Wola PłD	14:12	S.A.-134	kursuje codziennie	33,418	365	12 197,57	01:50
83	4415	Lublin	14:39	St. Wola Rozwadow	16:27	S.A.-134	kursuje codziennie	27,55	365	10 055,75	01:48
84	4417	Lublin	16:30	St. Wola PłD	18:20	S.A.-134	kursuje codziennie	33,418	365	12 197,57	01:50
85	4419	Lublin	20:15	St. Wola PłD	22:11	S.A.-135	kursuje codziennie oprócz sobót	33,418	313	10 459,83	01:56
86	32030/1	Rzeszów Gł.	05:33	St. Wola Rozwadow	07:31	S.A.-134	kursuje codziennie	100,2	365	36 574,46	01:58
87	32032/3	Rzeszów Gł.	12:43	St. Wola Rozwadow	14:23	S.A.-134	kursuje codziennie	100,2	365	36 574,46	01:40
88	32034/5	Rzeszów Gł.	14:38	St. Wola Rozwadow	16:35	S.A.-134	kursuje codziennie	100,2	365	36 574,46	01:57
89	32036/7	Rzeszów Gł.	15:52	St. Wola Rozwadow	17:48	S.A.-135	kursuje codziennie oprócz sobót	100,2	313	31 363,85	01:56
90	23030/1	St. Wola PłD	04:52	Rzeszów	06:33	S.A.-135	kursuje codziennie oprócz niedziel	106,07	313	33 200,54	01:41
91	23032/3	St. Wola Rozwadow	07:42	Rzeszów Gł.	09:17	S.A.-134	kursuje codziennie	100,2	365	36 574,46	01:35
92	23034/5	St. Wola Rozwadow	14:44	Rzeszów Gł.	16:25	S.A.-134	kursuje codziennie	100,2	365	36 574,46	01:41
93	23036/7	St. Wola Rozwadow	18:28	Rzeszów Gł.	20:13	S.A.-134	kursuje codziennie	100,2	365	36 574,46	01:45
94	33041	Jarosław	07:16	Horyniec Zdrój	08:29	S.A.-135	kursuje do 27.VI.2013r. i od 2.IX.2013r. codziennie	61,519	294	18 086,59	01:13
95	33043	Jarosław	11:36	Horyniec Zdrój	12:49	S.A.-135	kursuje do 8.II.2013r. oprócz 24,27,28,31.XII.12r. ; od 25.II – 21.VI.2013r. oprócz 2,31.V.2013r.; od 2.IX.2013r. od poniedziałku do piątku oprócz świąt.	61,519	186	11 442,53	01:13
96	33045	Jarosław	15:43	Horyniec Zdrój	16:57	S.A.-135	kursuje do 27.VI.2013r. i od 2.IX.2013r. codziennie	61,519	294	18 086,59	01:14
97	33040	Horyniec Zdrój	04:40	Jarosław	05:53	S.A.-135	kursuje codziennie	61,519	365	22 454,44	01:13
98	33042	Horyniec	09:34	Jarosław	10:46	S.A.-	kursuje do	61,519	186	11 442,53	01:12

Lp.	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. odjazdu	Stacja końcowa	Godz. przyjazdu	Zestawienie składu pociągu	Terminy kursowania	Liczba km w dobie	Liczba dni kurs. W roku	Praca ekspl. Na terenie woj. w roku	Czas przejazdu
		Zdrój				135	8.II.2013r. oprócz 24,27,28,31.XII.12r. ; od 25.II – 21.VI.2013r. oprócz 2,31.V.2013r.; od 2.IX.2013r. od poniedziałku do piątku oprócz świąt.				
99	33044	Horyniec Zdrój	13:09	Jarosław	14:22	S.A.-135	kursuje do 27.VI.2013r. i od 2.IX.2013r. codziennie	61,519	294	18 086,59	01:13
100	33047	Rzeszów Gł.	22:23	Horyniec Zdrój	00:36	S.A.-135	kursuje codziennie	113,26	365	41 339,54	01:13
101	33046	Horyniec Zdrój	17:05	Rzeszów Gł.	19:10	S.A.-135	kursuje do 27.VI.2013r. i od 2.IX.2013r. codziennie	113,26	294	33 298,15	02:05
102	3241/0	Jarosław	07:16	Zamość	11:03	S.A.-135	kursuje 1 – 5.V.2013r. i od 28.VI – 1.IX.2013r. codziennie	84,627	71	6 008,52	03:47
103	3243/2	Jarosław	12:35	Zamość	16:20	S.A.-134	kursuje 1 – 5.V.2013r. i od 28.VI – 1.IX.2013r. codziennie	84,627	71	6 008,52	03:45
104	3245/4	Jarosław	15:43	Zamość	19:23	S.A.-134	kursuje 1 – 5.V.2013r. i od 28.VI – 1.IX.2013r. codziennie	84,627	71	6 008,52	03:40
105	2340/1	Zamość	05:57	Jarosław	09:46	S.A.-134	kursuje 1 – 5.V.2013r. i od 28.VI – 1.IX.2013r. codziennie	84,627	71	6 008,52	03:49
106	2342/3	Zamość	11:25	Jarosław	15:04	S.A.-134	kursuje 1 – 5.V.2013r. i od 28.VI – 1.IX.2013r. codziennie	84,627	71	6 008,52	03:39
107	2344/5	Zamość	15:56	Rzeszów Gł.	20:36	S.A.-135	kursuje 1 – 5.V.2013r. i od 28.VI – 1.IX.2013r. codziennie	136,37	71	9 682,06	04:40
108	3321	Rzeszów Gł.	06:30	Boguchwał a	06:40	S.A.-135	kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt do dnia 31 lipca 2013r.	8,98	147	1 320,06	00:10
	3321	Rzeszów Gł.	05:33	Strzyżów n. Wisłokiem	06:21	S.A.-135	kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt od dnia 1 sierpnia 2013r.	31,084	104	3 232,74	00:48
109	3323	Rzeszów Gł.	14:35	Boguchwał a	14:45	S.A.-135	kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt do dnia do dnia 31 lipca 2013r.	8,98	147	1 320,06	00:10
	3323	Rzeszów Gł.	14:35	Strzyżów n. Wisłokiem	15:20	S.A.-135	kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt od dnia 1 sierpnia 2013r.	31,084	104	3 232,74	00:45
110	3325	Rzeszów Gł.	16:36	Boguchwał a	16:46	S.A.-135	kursuje od poniedziałku do	8,98	119	1 068,62	00:10

Lp.	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. odjazdu	Stacja końcowa	Godz. przyjazdu	Zestawienie składu pociągu	Terminy kursowania	Liczba km w dobie	Liczba dni kurs. w roku	Praca ekspl. Na terenie woj. w roku	Czas przejazdu
111	3320	Boguchwała	06:54	Rzeszów Gł.	07:08	S.A.-135	piątku oprócz świąt do dnia 21 czerwca 2013r. kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt do dnia 31 lipca 2013r.	8,98	147	1 320,06	00:14
	3320	Strzyżów n. Wisłokiern	06:36	Rzeszów Gł.	07:18	S.A.-135	kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt od dnia 1 sierpnia 2013r.	31,084	104	3 232,74	00:42
112	3322	Boguchwała	15:14	Rzeszów Gł.	15:29	S.A.-135	kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt do dnia 31 lipca 2013r.	8,98	147	1 320,06	00:15
	3322	Strzyżów n. Wisłokiern	15:35	Rzeszów Gł.	16:22	S.A.-135	kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt od dnia 1 sierpnia 2013r.	31,084	104	3 232,74	00:47
113	3324	Boguchwała	17:21	Rzeszów Gł.	17:35	S.A.-135	kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt do dnia 21 czerwca 2013r.	8,98	119	1 068,62	00:14
114	821	Rzeszów Gł.	04:40	Jasło	06:31	S.A.-109	kursuje do 30.VI.2013r. codziennie oprócz sobót; od 1.VII – 25.VIII.2013r. codziennie; od 26.VIII.2013r. codziennie oprócz sobót	70,162	321	22 522,00	01:51
115	823	Rzeszów Gł.	12:05	Jasło	13:51	S.A.-109	kursuje do 30.VI.2013r. codziennie oprócz sobót; od 1.VII – 25.VIII.2013r. codziennie; od 26.VIII.2013r. codziennie oprócz sobót	70,162	321	22 522,00	01:46
116	825	Rzeszów Gł.	15:35	Jasło	17:21	S.A.-109	kursuje codziennie	70,162	365	25 609,13	01:46
117	820	Jasło	04:38	Rzeszów Gł.	06:22	S.A.-109	kursuje do 30.VI.2013r. codziennie oprócz niedziel; od 1.VII – 25.VIII.2013r. codziennie; od 26.VIII.2013r. codziennie oprócz niedziel	70,162	321	22 522,00	01:44
118	822	Jasło	08:49	Rzeszów Gł.	10:33	S.A.-109	kursuje do 30.VI.2013r. codziennie oprócz niedziel; od 1.VII – 25.VIII.2013r. codziennie; od 26.VIII.2013r. codziennie oprócz niedziel	70,162	321	22 522,00	01:44

Lp.	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. odjazdu	Stacja końcowa	Godz. przyjazdu	Zestawienie składu pociągu	Terminy kursowania	Liczba km w dobie	Liczba dni kurs. W roku	Praca ekspl. Na terenie woj. w roku	Czas przejazdu
119	824	Jasło	15:15	Rzeszów Gł.	17:06	S.A.-109	kursuje do 30.VI.2013r. codziennie oprócz sobót; od 1.VII – 25.VIII.2013r. codziennie; od 26.VIII.2013r. codziennie oprócz sobót	70,162	321	22 522,00	01:51
120	826	Jasło	17:50	Rzeszów Gł.	19:34	S.A.-109	kursuje do 30.VI.2013r. i od 31.VIII.2013r. w soboty	70,162	44	3 087,13	01:44
121	7021	Jasło	06:40	Zagórz	8,57	S.A.-109	kursuje do 30.VI.2013r. codziennie oprócz sobót; od 1.VII – 25.VIII.2013r. codziennie; od 26.VIII.2013r. codziennie oprócz sobót	68,566	321	22 009,69	07:00
122	7023	Jasło	14:00	Zagórz	16:15	S.A.-109	kursuje do 30.VI.2013r. codziennie oprócz sobót; od 1.VII – 25.VIII.2013r. codziennie; od 26.VIII.2013r. codziennie oprócz sobót	68,566	321	22 009,69	02:15
123	7020	Zagórz	06:27	Jasło	08:39	S.A.-109	kursuje do 30.VI.2013r. codziennie oprócz niedziel; od 1.VII – 25.VIII.2013r. codziennie; od 26.VIII.2013r. codziennie oprócz niedziel	68,566	321	22 009,69	02:12
124	7022	Zagórz	12:55	Jasło	0,63	S.A.-109	kursuje do 30.VI.2013r. codziennie oprócz sobót; od 1.VII – 25.VIII.2013r. codziennie; od 26.VIII.2013r. codziennie oprócz sobót	68,566	321	22 009,69	02:12
ŁĄCZNA PRACA EKSPLOATACYJNA RAZEM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA W ROKU:										2 653 242,27	

A.2. Pociągi przewoźników obsługujących połączenia międzywojewódzkie

Poniższa tabela zawiera trasy pociągów przewoźników obsługujących połączenia międzywojewódzkie. Linie te stanowią niezbędne uzupełnienie oferty przewozowej w zakresie komunikacji z innymi regionami Polski.

Dane podano wg stanu na dzień 17 czerwca 2013 r.

Tabela A2. Pociągi pasażerskie przewoźników obsługujących linie międzywojewódzkie

A. Stacja Rzeszów Główny

Lp.	Czas	Kurs	Nazwa pociągu	W kierunku	Przez
1	00:31	TLK 33109	JÓZEF CHEŁMOŃSKI	Przemyśl Główny	Rzeszów Główny 00:31 - Łańcut 00:50 - Przeworsk 01:13 - Jarosław 01:24 - Przemyśl Zasanie 02:01 - Przemyśl Główny 02:06
2	03:46	TLK 33102	JÓZEF CHEŁMOŃSKI	Kraków Główny	Rzeszów Główny 03:46 - Sędziszów Małopolski 04:18 - Ropczyce 04:30 - Dębica 04:43 - Tarnów 05:34 - Brzesko Okocim 06:09 - Bochnia 06:30 - Kraków Płaszów 07:23 - Kraków Główny 07:31
3	05:05	iRb 209		Katowice	Rzeszów Główny 05:05 - Dębica 05:50 - Tarnów 06:40 - Katowice 09:15
4	06:26	TLK 33104	WOŁODYJOWSKI	Kraków Główny	Rzeszów Główny 06:26 - Sędziszów Małopolski 06:58 - Ropczyce 07:11 - Dębica 07:24 - Tarnów 08:04 - Brzesko Okocim 08:40 - Bochnia 09:01 - Kraków Płaszów 09:51 - Kraków Główny 09:59
5	06:34	TLK 35108	WIENIAWSKI	Bydgoszcz Główna	Rzeszów Główny 06:34 - Głogów Małopolski 06:49 - Kolbuszowa 07:06 - Nowa Dęba 07:25 - Warszawa Wschodnia 12:36 - Warszawa Centralna 12:45 - Warszawa Zachodnia 12:59 - Kutno 14:18 - Toruń Główny 15:51 - Bydgoszcz Główna 17:01
6	06:35	iRb 228		Katowice	Rzeszów Główny 06:35 - Dębica 07:25 - Tarnów 08:15 - Kraków Główny 09:55 - Katowice 11:20
7	07:49	TLK 33106	PODKARPACIE	Kraków Główny	Rzeszów Główny 07:49 - Sędziszów Małopolski 08:21 - Ropczyce 08:33 - Dębica 08:46 - Tarnów 09:27 - Brzesko Okocim 10:13 - Bochnia 10:34 - Kraków Płaszów 11:32 - Kraków Główny 11:40
8	08:45	TLK 23104	HETMAN	Kraków Główny	Rzeszów Główny 08:45 - Sędziszów Małopolski 09:17 - Ropczyce 09:30 - Dębica 09:43 - Tarnów 10:26 - Brzesko Okocim 11:01 - Bochnia 11:22 - Kraków Płaszów 12:06 - Kraków Główny 12:14
9	11:00	TLK 33101	BRZECZWA	Przemyśl Główny	Rzeszów Główny 11:00 - Łańcut 11:19 - Przeworsk 11:42 - Jarosław 11:54 - Przemyśl Zasanie 12:28 - Przemyśl Główny 12:33
10	11:45	iRb 245		Katowice	Rzeszów Główny 11:45 - Dębica 12:35 - Tarnów 13:25 - Katowice 16:00
11	12:17	TLK 33108	BIESZCZADY	Kraków Główny	Rzeszów Główny 12:17 - Sędziszów Małopolski 12:49 - Ropczyce 13:02 - Dębica 13:15 - Tarnów 14:03 - Brzesko Okocim 14:39 - Bochnia 15:00 - Kraków Płaszów 16:17 - Kraków Główny 16:25
12	12:28	TLK 35104	SOLINA	Bydgoszcz Główna	Rzeszów Główny 12:28 - Głogów Małopolski 12:44 - Kolbuszowa 13:00 - Nowa Dęba 13:19 - Warszawa Wschodnia 18:40 - Warszawa Centralna 18:50 - Warszawa Zachodnia 19:04 - Kutno 20:23 - Toruń Główny 21:55 - Bydgoszcz Główna 23:01
13	12:45	TLK 33511	PRZEMYŚLANIN	Przemyśl Główny	Rzeszów Główny 12:45 - Łańcut 13:04 - Przeworsk 13:32 - Jarosław 13:44 - Przemyśl Zasanie 14:18 - Przemyśl Główny 14:23
14	13:55	iRb 247		Katowice	Rzeszów Główny 13:55 - Dębica 14:45 - Tarnów 15:35 - Kraków Główny 17:15 - Katowice 18:45
15	14:20	iRb 265		Przemyśl Główny	Rzeszów Główny 14:20 - Łańcut 14:55 - Jarosław 15:40 - Przemyśl Główny 16:25
16	14:23	TLK 33110	WISŁOK	Kraków Główny	Rzeszów Główny 14:23 - Sędziszów Małopolski 14:54 - Ropczyce 15:06 - Dębica 15:18 - Tarnów 15:57 - Brzesko Okocim 16:29 - Bochnia 16:49 - Kraków Płaszów 17:42 - Kraków Główny 17:50
17	15:05	iRb 249		Katowice	Rzeszów Główny 15:05 - Dębica 15:55 - Tarnów 16:45 - Kraków Główny 18:25 - Katowice 19:43
18	16:08	TLK 33105	BIESZCZADY	Przemyśl Główny	Rzeszów Główny 16:08 - Łańcut 16:32 - Przeworsk 16:55 - Jarosław 17:07 - Przemyśl Zasanie 17:44 - Przemyśl Główny 17:49
19	17:23	TLK 33510	PRZEMYŚLANIN	Kraków Główny	Rzeszów Główny 17:23 - Sędziszów Małopolski 17:54 - Ropczyce 18:07 - Dębica 18:20 - Tarnów 19:02 - Brzesko Okocim 19:35 - Bochnia 19:56 - Kraków Płaszów 20:40 - Kraków Główny 20:48
20	17:50	TLK 33107	PODKARPACIE	Przemyśl Główny	Rzeszów Główny 17:50 - Łańcut 18:09 - Przeworsk 18:32 - Jarosław 18:44 - Przemyśl Zasanie 19:22 - Przemyśl Główny 19:27
21	18:15	TLK 83104	SOLINA	Przemyśl Główny	Rzeszów Główny 18:15 - Łańcut 18:38 - Przeworsk 19:07 - Jarosław 19:19 - Przemyśl Zasanie 19:56 - Przemyśl Główny 20:01
22	18:55	iRb 267		Przemyśl Główny	Rzeszów Główny 18:55 - Łańcut 19:25 - Jarosław 20:05 - Przemyśl Główny 20:45