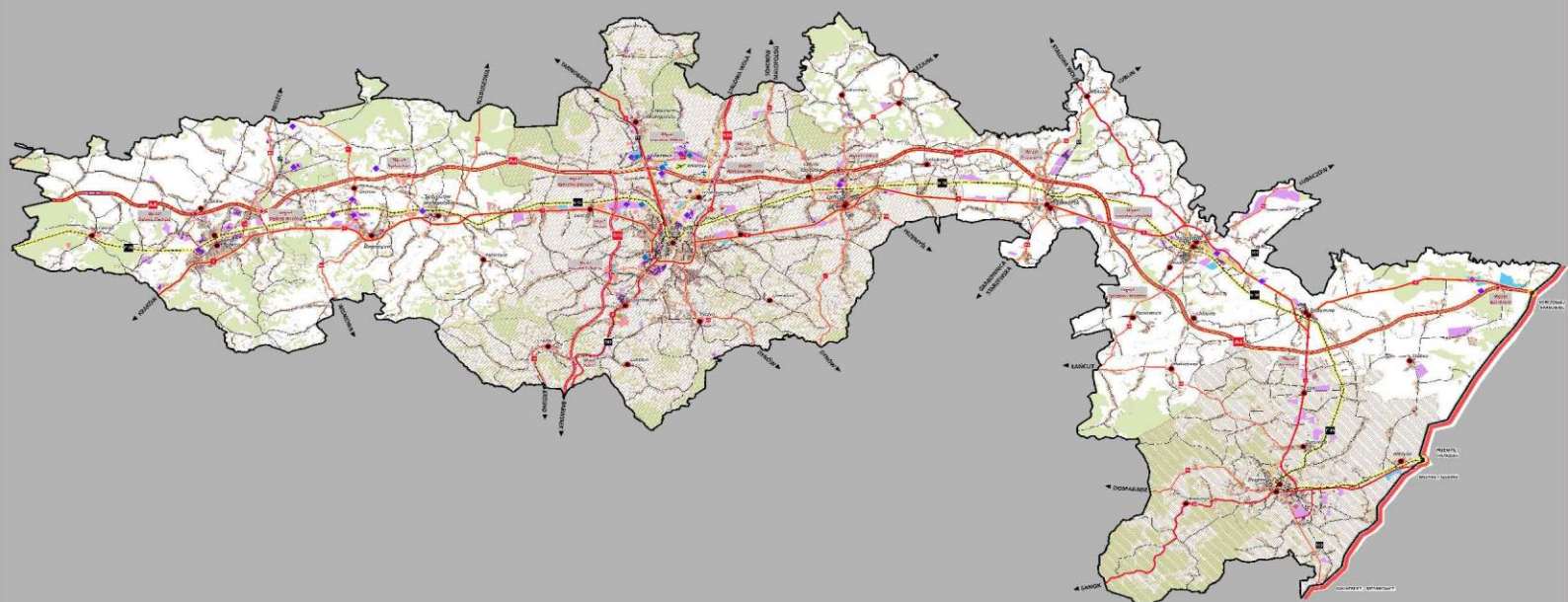




**MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA
PODKARPACKIEGO**



**PODKARPACKIE BIURO
PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO
W RZESZOWIE**



**ANALIZA STRUKTUR FUNKCJONALNO - PRZESTRZENNYCH ORAZ
DOSTĘPNOŚCI KOMUNIKACYJNEJ TERENÓW ZLOKALIZOWANYCH
W SĄSIEDZTWIE WĘZŁÓW AUTOSTRADY A4**

RZESZÓW 2014

Wykonawca:

PODKARPACKIE BIURO PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO

W RZESZOWIE

ul. Targowa 1, 35-064 Rzeszów, tel./fax 17-852-86-51, e-mail: sekretariat@pbpp.pl

ODDZIAŁY ZAMIEJSCOWE:

ul. Lewakowskiego 7, 38-400 Krosno, tel. 13-432-09-95, e-mail: krosno@pbpp.pl

ul. 1 Maja 4, 39-400 Tarnobrzeg, tel. 15-822-58-08; e-mail: tarnobrzeg@pbpp.pl

<http://www.pbpp.pl>

Dyrektor: Renata Drązek

Zespół autorski:

Józef Stefan – kierownik zespołu projektowego ds. Planowania Regionalnego z zakresu infrastruktury technicznej

Wiesław Bocianowski

Lidia Bogucka

Marcin Czarnota

Jolanta Drwięga

Bartłomiej Głowacki

Alicja Janiczek

Jolanta Kawa

Jan Kluzek

Paweł Kocur

Joanna Mach

Jan Sadecki

Piotr Słotwiński

Małgorzata Słupczyńska

SPIS TREŚCI

1. Wprowadzenie	9
2. Cel i zakres opracowania.....	9
3. Analiza porównawcza i przestrzenna procesów społeczno - gospodarczych zachodzących na terenach zlokalizowanych w sąsiedztwie węzłów autostrady A4	12
3.1. Metodologia.....	12
3.2. Badanie zachodzących procesów społeczno-gospodarczych na podstawie analizy porównawczej i przestrzennej poszczególnych wskaźników oraz metody korelacyjno-wagowej	14
3.3. Wnioski.....	23
4. Analiza studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin zlokalizowanych w sąsiedztwie węzłów autostrady A4.....	24
4.1. Charakterystyka układów funkcjonalno-przestrzennych	24
4.1.1. Miejskie Obszary Funkcjonalne	25
4.1.1.1. Miejski obszar funkcjonalny Rzeszowa	25
4.1.1.2. Miejski obszar funkcjonalny Przemyśla.....	36
4.1.2. Ośrodki lokalne.....	39
4.1.2.1. Miasto Dębica	39
4.1.2.2. Miasto i Gmina Ropczyce	41
4.1.2.3. Miasto Przeworsk.....	42
4.1.2.4. Miasto Jarosław	43
4.1.3. Ośrodki gminne	43
4.1.3.1. Gmina Dębica	43
4.1.3.2. Gmina Czarna k/Dębicy.....	44
4.1.3.3. Gmina Żyraków	45
4.1.3.4. Gmina Ostrów	46
4.1.3.5. Gmina Sędziszów Małopolski	47
4.1.3.6. Gmina Iwierzycy	48
4.1.3.7. Gmina Rakszawa	49
4.1.3.8. Gmina Żołyńca	50
4.1.3.9. Gmina Białobrzegi	51
4.1.3.10. Gmina Przeworsk	51
4.1.3.11. Gmina Tryńcza.....	52
4.1.3.12. Miasto Radymno	53
4.1.3.13. Gmina Radymno.....	54
4.1.3.14. Gmina Roźwienica	54
4.1.3.15. Gmina Jarosław	55
4.1.3.16. Gmina Pawłosiów.....	55

4.1.3.17. Gmina Rokietnica	55
4.1.3.18. Gmina Chłopice	56
4.1.3.19. Gmina Stubno	56
4.2. Wnioski.....	56
5. Analiza walorów kulturowych obszaru wzdłuż autostrady A4.....	57
5.1. Zasoby dziedzictwa kulturowego.....	57
5.2. Dostępność zasobów dziedzictwa kulturowego w kontekście ich rozkładu przestrzennego i atrakcyjności turystycznej.....	61
5.3. Wnioski.....	63
6. Analiza infrastruktury technicznej terenu położonego wzdłuż autostrady A4.....	63
6.1. Energetyka	63
6.2. Gospodarka wodna	65
6.3. Gospodarka ściekowa	67
6.4. Gazownictwo	72
6.5. Gospodarka odpadami.....	75
6.5.1. Gospodarka odpadami komunalnymi	75
6.5.2. Gospodarka pozostałymi grupami odpadów.....	77
6.6. Wnioski.....	78
7. Obszary atrakcyjności inwestycyjnej wzdłuż autostrady A4	78
7.1. Specjalne Strefy Ekonomiczne w sąsiedztwie węzłów autostrady A4	78
7.1.1. Tarnobrzaska Specjalna Strefa Ekonomiczna EURO-PARK WISŁOSAN	81
7.1.2. Specjalna Strefa Ekonomiczna EURO-PARK MIELEC.....	84
7.1.3. Krakowska Specjalna Strefa Ekonomiczna	95
7.2. Inne obszary atrakcyjne inwestycyjnie położone w sąsiedztwie węzłów autostrady A4.....	98
7.2.1. Podkarpacki Park Naukowo-Technologiczny.....	98
7.2.2. Park Naukowo-Technologiczny Rzeszów-Dworzysko	104
7.2.3. Korczowa Dolina - Centrum Handlu	105
7.2.3. Parki logistyczne w miejscowości Młyny	106
7.3. Wnioski.....	108
8. Identyfikacja obszarów chronionych na terenach zlokalizowanych w sąsiedztwie węzłów autostradowych i ocena wystąpienia potencjalnych konfliktów.....	109
8.1. Ograniczenia lokalizacji inwestycji drogowych wynikające z ochrony środowiska	109
8.2. Postępowanie w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko	109
8.3. Ochrona środowiska przyrodniczego	110
8.3.1. Przejścia dla zwierząt przez Autostradę A4 i zrealizowane fragmenty drogi ekspresowej S19	110

8.3.2. Korytarze ekologiczne	115
8.3.3. Obszary objęte różnorodnymi formami ochrony przyrody	117
8.4. Ochrona kopalin	120
8.5. Ochrona gleb	125
8.6. Tereny zagrożone powodzią	125
8.7. Analiza ograniczeń przyrodniczych dla realizacji zjazdów z autostrady i połączeń drogowych – węzły komunikacyjne na A4	128
8.8. Wnioski	135
9. Analiza dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie autostrady A4	137
9.1. Ogólna charakterystyka istniejącego i planowanego układu komunikacyjnego	137
9.1.1. Sieć drogowa	137
9.1.2. Sieć kolejowa	138
9.1.3. Lotniska, lądowiska	139
9.1.4. Przejścia graniczne	139
9.2. Analiza dostępności komunikacyjnej ośrodka wojewódzkiego oraz ośrodków subregionalnych i lokalnych do węzłów autostrady A4 i drogi ekspresowej S19	141
9.2.1. Rzeszowski Obszar Funkcjonalny – Rzeszów	141
9.2.2. Miejski Obszar Funkcjonalny – Przemysł	149
9.2.3. Ośrodki lokalne	150
9.2.3.1. Dębica	150
9.2.3.2. Ropczyce oraz gmina Sędziszów Małopolski	152
9.2.3.3. Przeworsk	153
9.2.3.4. Jarosław	154
9.3. Wnioski	156
10. Ocena dostępności komunikacyjnej do węzłów autostradowych	157
10.1. Wnioski	160
11. Ocena dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzłów autostradowych	161
11.1. Wnioski	191
12. Podsumowanie	191
Materiały źródłowe	193
Spis rysunków	195
Spis tabel	196
Spis plansz	199

Spis map200

Wprowadzenie

Nowoczesna i dobrze rozwinięta infrastruktura transportowa jest niezbędna w kształtowaniu wzrostu gospodarczego regionów opartego na zasadzie zrównoważonego rozwoju.

Odpowiedni rozwój systemów transportowych powoduje zwiększenie dostępności komunikacyjnej oraz istotnie oddziałuje na rozwój społeczny i gospodarczy, przynosząc zwiększenie efektywności i podniesienie konkurencyjności rynkowej usług.

Główną determinantą rozwoju nowoczesnej infrastruktury transportowej w regionie będzie zakończenie realizacji autostrady A4 jak i dróg szybkiego ruchu S19, S74, które zostały ujęte w nowej sieci bazowej i kompleksowej TEN-T. Rozpatrując i analizując przebieg tych inwestycji należy stwierdzić, iż najistotniejszą kwestią warunkującą ożywienie gospodarcze województwa, jest odpowiednie rozplanowanie węzłowych połączeń komunikacyjnych. Węzły pełniące funkcję łącznika autostrady z istniejącymi układami komunikacyjnymi przebiegającymi przez analizowane gminy i miasta, istotnie pobudzają ich dalszy rozwój i sprawiają, że ich otoczenie nabiera szczególnego znaczenia, poprzez możliwość połączenia potencjałów rozwojowych.

Oddanie do użytkowania ww. tras o wysokich parametrach ruchu, skróci czas i poprawi bezpieczeństwo przejazdu, prowadząc do lepszej wymiany pasażerskiej i towarowej. Przyczyni się również do zmiany kierunku rozwoju struktur przestrzennych, pozostających w sferze dotychczasowego oddziaływania istniejącego układu komunikacyjnego.

Wzmocni to najbardziej aktywne społecznie i gospodarczo obszary województwa podkarpackiego, będące w zasięgu oddziaływania węzłów autostradowych, jak i węzłów dróg szybkiego ruchu.

1. Cel i zakres opracowania

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030) przyjęta przez Radę Ministrów uchwałą nr 239/2011 z dnia 13 grudnia 2011 r., jest najważniejszym krajowym dokumentem strategicznym dotyczącym zagospodarowania przestrzennego kraju. Została opracowana w oparciu o zapisy ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Przedstawia wizję zagospodarowania przestrzennego kraju w roku 2030 na podstawie zidentyfikowanych uwarunkowań, a także cele i kierunki polityki zagospodarowania kraju służące jej urzeczywistnieniu. KPZK 2030 proponuje nowe ujęcie problematyki zagospodarowania przestrzennego, polegające na łączeniu zagadnień z zakresu planowania przestrzennego i społeczno-gospodarczego na poziomie krajowym, wojewódzkim i lokalnym. Zakłada rozwój sieci największych miast, które odpowiadają za wzrost i procesy rozwojowe w skali kraju, w tym zrównoważonego rozwoju obszarów wiejskich, a także przenikanie się procesów rozwojowych w skali kraju i w skali regionu (wokół miast wojewódzkich i powiatowych). Cel strategiczny polityki przestrzennego

zagospodarowania kraju został sformułowany w KPZK 2030 jako „efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia ogólnych celów rozwojowych - konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w długim okresie”. Wskazanych zostało również sześć celów, ściśle powiązanych i wzajemnie się dopełniających, służących osiągnięciu wizji przestrzennego zagospodarowania Polski 2030, między innymi: *poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej*.

Zgodnie z powyższą wizją, dla niniejszego opracowania zostały sformułowane następujące cele:

Cel główny:

Analiza struktur funkcjonalno – przestrzennych oraz dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzłów autostrady A4.

Cele szczegółowe:

- analiza przestrzenna gmin pod kątem rozwoju gospodarczego i sytuacji demograficznej,
- analiza studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miast i gmin, jak również obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w zakresie obszarów funkcjonalno-przestrzennych obejmujących przemysł lub usługi,
- analiza walorów kulturowych obszaru wzdłuż autostrady,
- analiza podstawowej sieci infrastruktury technicznej terenów zlokalizowanych wzdłuż autostrady A4,
- obszary atrakcyjności inwestycyjnej wzdłuż autostrady A4,
- identyfikacja obszarów chronionych na terenach zlokalizowanych w sąsiedztwie węzłów autostradowych i ocena wystąpienia potencjalnych konfliktów,
- analiza dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie autostrady A4,
- ocena dostępności komunikacyjnej do węzłów autostradowych.

Celem powyższych analiz jest zbadanie zależności między rozwojem powiązań komunikacyjnych, a obecną i prognozowaną sytuacją gospodarczą omawianego obszaru, jak i całego regionu. Powyższe analizy wykażą istotne oddziaływanie systemu powiązań komunikacyjnych zarówno na rozwój społeczno - gospodarczy, osadniczy, jak i kulturowy omawianego obszaru. Zbadany zostanie obecny stan sieci infrastruktury technicznej oraz przeanalizowana będzie i oceniona dostępność komunikacyjna omawianych miast i gmin. Ponadto wyznaczone zostaną obszary o najwyższej atrakcyjności inwestycyjnej. W ramach realizacji zasady zrównoważonego rozwoju rozpatrzony zostanie również aspekt oddziaływania infrastruktury komunikacyjnej omawianego obszaru na system ochrony

środowiska przyrodniczego. Analizie poddane będzie także rozmieszczenie obszarów chronionych i występowanie potencjalnych konfliktów.

Część analityczną zakończy podsumowanie i wnioski płynące z powyższych analiz.

Dla potrzeb przeprowadzenia analiz struktur funkcjonalno – przestrzennych oraz dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzłów autostrady A4, opracowaniem objęty został obszar środkowej części województwa podkarpackiego obejmujący swym zasięgiem:

- gminy przez które przebiega autostrada A4, droga krajowa nr 4 (DK4), oraz częściowo droga ekspresowa S19,
- gminy będące w zasięgu 15 km od węzła autostradowego:
 - miasta na prawach powiatu: Rzeszów,
 - gminy miejskie: Dębica, Łańcut, Przeworsk, Jarosław, Radymno,
 - gminy wiejsko-miejskie: Ropczyce, Sędziszów Małopolski, Głogów Małopolski,
 - gminy wiejskie: Czarna k/Dębicy, Żyraków, Dębica, Ostrów, Iwierzycy, Świlcza, Czudec, Lubenia, Chmielnik, Trzebownisko, Czarna k/Łańcuta, Rakszawa, Żołynia, Krasne, Łańcut, Białobrzegi, Przeworsk, Tryńcza, Jarosław, Pawłosiów, Roźwienica, Rokietnica, Chłopice, Orły, Radymno, Stubno, Żurawica.

Ponadto, oprócz wyżej wymienionych terenów, dla potrzeb analizy włączono wchodzące w skład Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego gminy miejsko-wiejskie: Boguchwała i Tyczyn, wiejskie: Czudec, Lubenia i Chmielnik oraz wchodzące w skład Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Przemyśla gminy: miejskie: Przemyśl, wiejskie: Krasieczyn, Przemyśl i Medyka.

Założono także, iż podstawą opracowania będzie analiza ustaleń studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miast i gmin, jak również obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Zakres przedmiotowy analiz niniejszego opracowania został określony stosownie do wyżej wymienionych celów.

W ramach wykonanych prac przeprowadzono 13 spotkań z władzami samorządowymi wraz z wizjami w terenie, w celu zidentyfikowania istniejących, jak i określenia projektowanych terenów inwestycyjnych oraz ich połączeń komunikacyjnych z węzłami autostradowymi A4. Spotkania odbyły się w gminach: Dębica, Żyraków, Świlcza, Przeworsk, Radymno, Orły, Żurawica, Medyka, Ropczyce i Sędziszów Małopolski oraz w miastach: Dębica, Łańcut i Przemyśl.

Na podstawie informacji uzyskanych w gminnych jednostkach samorządowych oraz w Urzędzie Marszałkowskim - Departamencie Dróg i Transportu Zbiorowego, opracowano dla

węzłów autostradowych A4: Dębica Zachód, Dębica Wschód, Sędziszów, Rzeszów Północ, Rzeszów Południe, Rzeszów Wschód, Łańcut i Przeworsk, propozycje połączeń z drogami krajowymi nr 4 i nr 9 oraz wojewódzkimi nr 985, nr 835 i nr 869, w formie graficznej na mapach w skali 1:10 000. Ponadto opracowano dla węzłów drogi ekspresowej S19: Rzeszów Południe i Jasionka, propozycję połączenia z drogą krajową nr 9 i drogą gminną (dawną krajową nr 19), w formie graficznej w skali 1:10000, jak również przedstawiono połączenie autostrady A4 i drogi ekspresowej S19 z istniejącym i projektowanym układem komunikacyjnym miasta Rzeszowa, w skali 1:50 000.

2. Analiza porównawcza i przestrzenna procesów społeczno - gospodarczych zachodzących na terenach zlokalizowanych w sąsiedztwie węzłów autostrady A4

2.1. Metodologia

Celem tej części opracowania jest przeprowadzenie analizy przestrzennej gmin zlokalizowanych w pobliżu autostrady A4 pod kątem ich rozwoju gospodarczego i sytuacji demograficznej. Wynikiem analizy będzie ranking punktowy sporządzony na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS za 2012 r., dotyczący tematyki opracowania w aspekcie zachodzących procesów społeczno-gospodarczych. Ranking ten sporządzony zostanie przy pomocy metody korelacyjno-wagowej. Brane pod uwagę wskaźniki na potrzeby utworzenia rankingu punktowego zostaną zestawione ze sobą i porównane przy pomocy wzorów ekonometrycznych, dzięki czemu zobrazuje się omawiany obszar oraz występujące w nim problemy gospodarcze i społeczne. Zastosowana w badaniu metoda korelacyjno-wagowa pozwoli na to, by różne wielkości ekonomiczne wystandaryzować tak, by ich przedział zmienności był równy.

Na potrzeby analizy dokonano standaryzacji zgodnie ze wzorami:

- dla stymulant:

$$x'_{ij} = \frac{x_{ij} - \min x_{ij}}{\max x_{ij} - \min x_{ij}} \times 100$$

- dla destymulant

$$x'_{ij} = \frac{\max x_{ij} - x_{ij}}{\max x_{ij} - \min x_{ij}} \times 100, \text{ gdzie:}$$

j – kolejny numer cechy j,

i – kolejny numer jednostki przestrzennej i,

x_{ij} – wartość cechy j w i-tej jednostce przestrzennej (gminie),

x'_{ij} – znormalizowana wartość cechy j w jednostce przestrzennej (gminie) i,

$\min x_{ij}$ – minimalna wartość cechy j,

$\max x_{ij}$ – maksymalna wartość cechy j.

W oparciu o wystandaryzowane zmienne obliczono wektor sum standaryzowanych jako wektor średnich z wartości wystandaryzowanych zmiennych:

$$q_1 = [q_i]_{n \times 1} = \left[\frac{1}{m} \times \sum_{j=1}^m x'_{ij} \right]_{n \times 1}, \text{ gdzie}$$

q_1 – wektor sum standaryzowanych,

$j = \{1, \dots, m\}$, m – liczba zmiennych (cech) j.

Następnie obliczono wektor korelacji, składający się ze współczynników korelacji pomiędzy j-tą zmienną a sumą standaryzowaną.

$$R_1 = [r_j^1]_{1, \dots, m}$$

Te wskaźniki korelacji stanowią wagi, którymi zmienia się wpływ zmiennych na wektor sum standaryzowanych, co przedstawia poniższy wzór:

$$q_k = [q_i^k]_{n \times 1} = \left[\frac{1}{m} \times \sum_{j=1}^m r_j^{k-1} x_{ij} \right]_{n \times 1}, \text{ gdzie}$$

r_j^k - współczynnik korelacji między j-tą zmienną a wektorem sum standaryzowanych

q_k ,

$k = \{2, 3, 4, \dots\}$.

Obliczone wartości pozwoliły na podział zbioru jednostek przestrzennych na klasy od A do F, których zakres został wyznaczony przez lewostronnie domknięte przedziały o następujących dolnych granicach:

Klasa A: $Av + S(x)$,

Klasa B: $Av + 0,5S(x)$,

Klasa C: Av ,

Klasa D: $Av - 0,5S(x)$,

Klasa E: $Av - S(x)$,

Klasa F: 0,

gdzie: Av – średnia arytmetyczna, $S(x)$ – odchylenie standardowe.

Klasa A oznacza gminę o największej liczbie punktów, czyli jest jednostką o najwyższym poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego, natomiast klasa E jest nadana tym gminom, które uzyskały najniższe wartości wskaźników rozwojowych. Wg przyjętej metody najniższemu przedziałowi punktowemu powinno nadać się klasę F, lecz z uwagi na fakt, iż jest to przedział pusty, w którym nie znalazła się żadna gmina z analizowanego obszaru, nie został on umieszczony w wyniku analizy zaprezentowanym na rysunku nr 8. Efektem przeprowadzonego badania są wnioski wypływające z analizy punktowej oraz przestrzenne i graficzne przedstawienie badania w formie mapy.

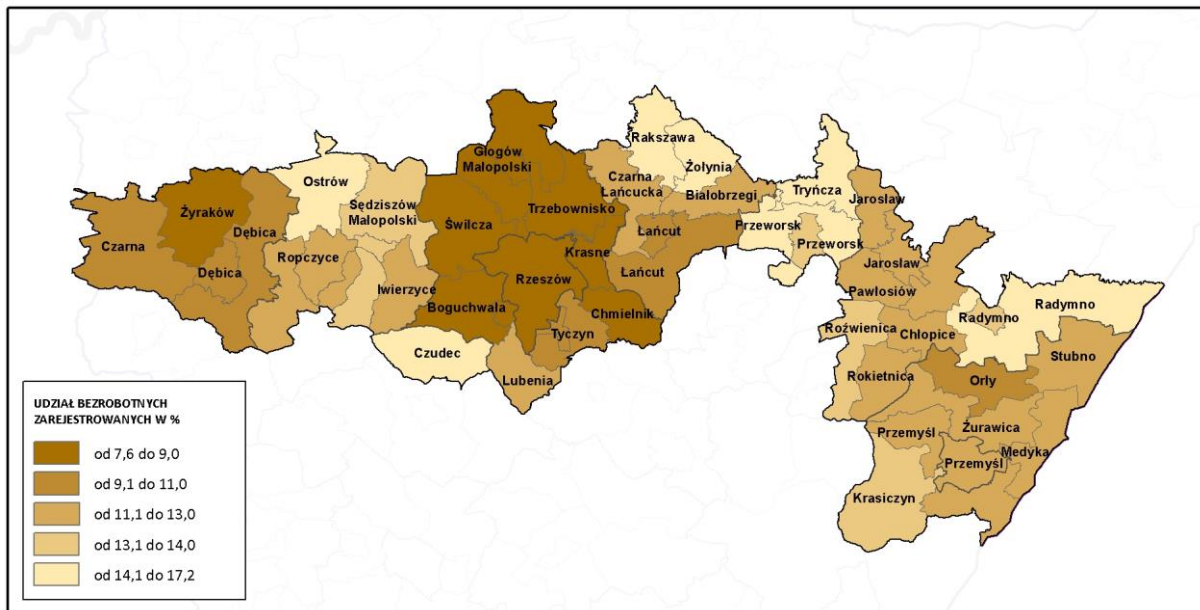
Na potrzeby analizy porównawczej i przestrzennej zbadano:

- dochody własne gmin oraz miast na prawach powiat w przeliczeniu na 1 mieszkańca,
- wskaźnik przedsiębiorczości(liczba podmiotów gospodarczych wpisanych do rejestru REGON na 10 tys. ludności),
- wskaźnik obciążenia demograficznego (liczba ludności w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym),
- liczbę ludności na km²,
- przyrost naturalny na 1000 ludności,
- udział zarejestrowanych bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym,
- saldo migracji.

Na bazie branych pod uwagę wskaźników, wyodrębniono i opisano skupiska gmin i obszary o najniższych i najwyższych parametrach gospodarczych i społecznych.

3.2. Badanie zachodzących procesów społeczno-gospodarczych na podstawie analizy porównawczej i przestrzennej poszczególnych wskaźników oraz metody korelacyjno-wagowej

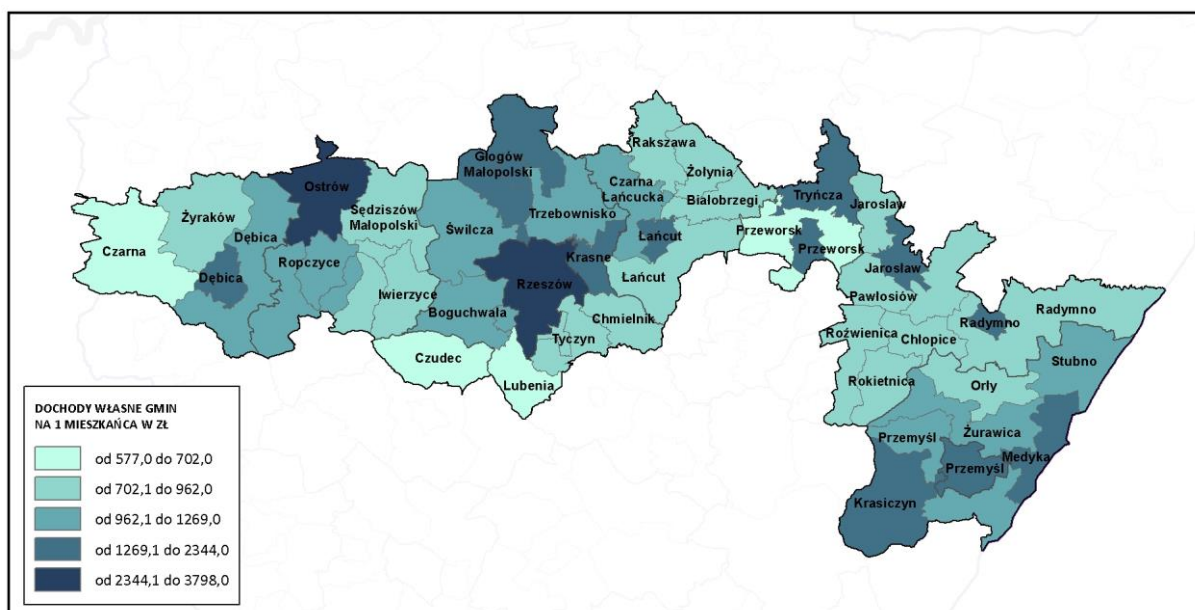
Przestrzenna analiza poszczególnych wskaźników wskazuje, iż wg danych Banku Danych Lokalnych GUS za 2012 r., pod względem **udziału bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym** najlepszą sytuację mają gminy położone w najbliższym sąsiedztwie miasta Rzeszowa (Głogów Małopolski, Trzebownisko Krasne, Boguchwała, Świlcza, Chmielnik) oraz gmina Żyraków, sąsiadująca z miastem Dębica. Gminy te charakteryzują się wysokim wskaźnikiem przedsiębiorczości i stosunkowo korzystnym wskaźnikiem obciążenia demograficznego. Jak wynika z rys. 1 najwyższy udział bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym odnotowały gminy: Ostrów, Czudec, Rakszawa, Żołynia, Przeworsk, Tryńcza oraz Radymno. Wysokie parametry tego wskaźnika świadczą o niekorzystnej sytuacji w tych gminach, stąd też został on potraktowany w dalszej analizie jako destymulanta rozwojowa.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Do doskonałym odzwierciedleniem sytuacji gospodarczej gminy jest **wysokość dochodów własnych**. Do dochodów własnych budżetu gminy zalicza się: dochody podatkowe, dochody z tytułu opłat budżetowych oraz dochody z majątku gminy lub z innego mienia gminy. Zgodnie z rys. 2, w 2012 r. najwyższy dochód w wysokości 3798 zł wygenerowała gmina Ostrów (3798 zł) oraz miasto Rzeszów (2344 zł). Najniższy dochód własny osiągnęła gmina Przeworsk (577 zł) oraz gmina Czarna k. Dębicy (686 zł). Warto przy tym zaznaczyć, iż stosunkowo wysokie dochody, mieszczące się w przedziale od 1296 zł do 2344 zł osiągnęły wszystkie analizowane miasta, tj.: Przemysł, Dębica, Łańcut, Przeworsk, Jarosław oraz Radymno. Pozostałe gminy analizowanego obszaru, położone najdalej od tych ośrodków rozwoju, osiągnęły dochody od 702 zł do 1269 zł. Wysokość osiągniętego przez nie dochodu własnego była zatem niższa od średniej dla całego obszaru.

Rys. 2. Dochody własne gmin w 2012 r.

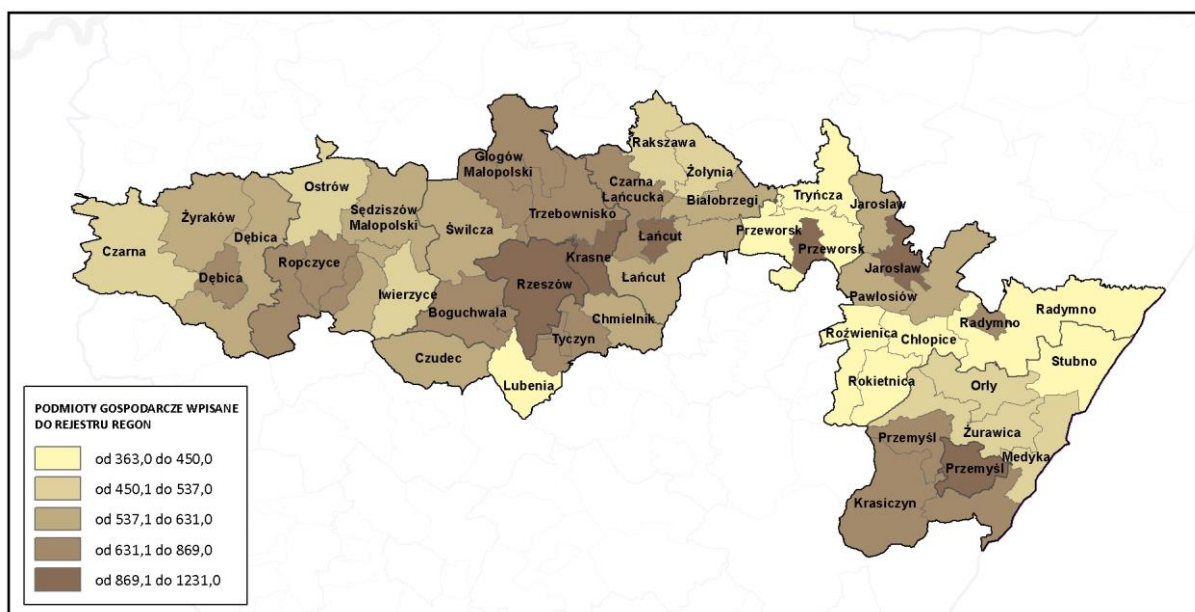


Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Dodatkowym miernikiem poziomu gospodarczego jest **liczba podmiotów mających siedzibę na terenie gminy wpisanych do rejestru REGON, w przeliczeniu na 10 tysięcy mieszkańców**. Analiza przestrzenna zobrazowana na rys. 3 wskazuje, iż w grupie gmin o największej liczbie tych podmiotów (od 895 do 1231 na 10 tys. ludności) znalazły się miasta: Rzeszów (1231), łańcut (1102), Jarosław (1077), Przeworsk (946), Przemyśl (936) oraz gmina Krasne (894). Wobec średniej liczby podmiotów obliczonej dla analizowanego obszaru, wynoszącej 534 podmioty na 10 tys. ludności, wynik przez nie osiągnięty wydaje się być znaczącym i dobrze rokującym na przyszłość.

W grupie gmin o najmniejszej liczbie podmiotów gospodarczych (od 363 do 450) znalazły się gminy: Lubenia, Tryńcza, Przeworsk, Radymno, Stubno, Chłopice, Rokietnica oraz Roźwienica. Są to gminy słabiej rozwinięte gospodarczo, o utrudnionej dostępności komunikacyjnej, położone w większości we wschodniej części analizowanego obszaru.

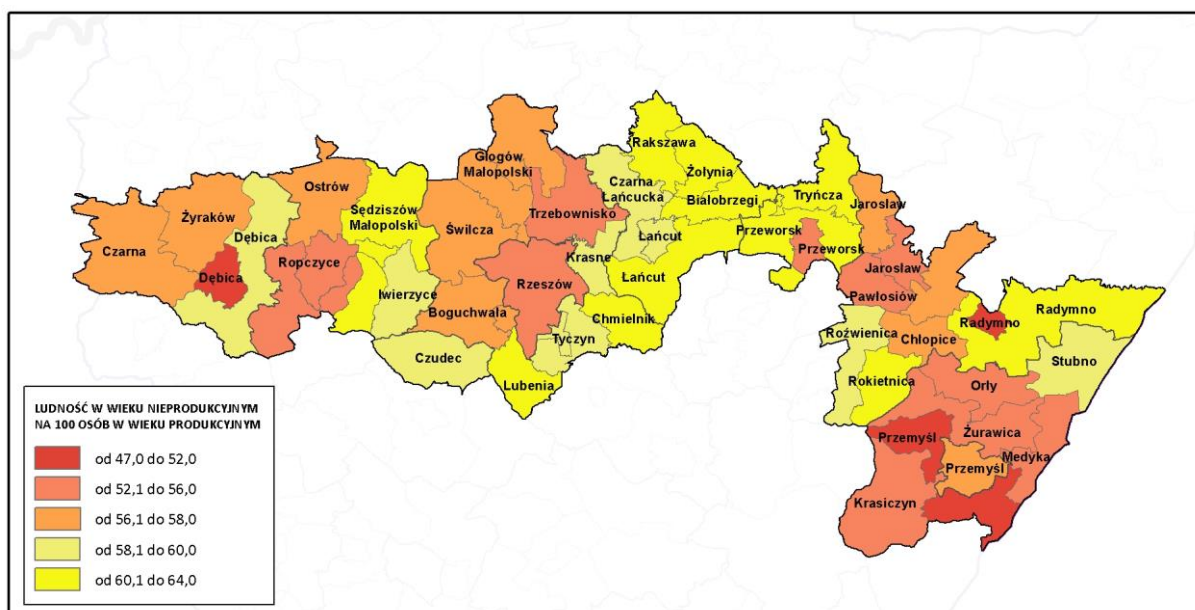
Rys. 3. Nasylenie podmiotami gospodarczymi w 2012 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Kolejnym analizowanym wskaźnikiem jest **wskaźnik obciążenia demograficznego**, który nie tylko obrazuje postępujący proces starzenia się społeczeństwa, lecz również przedstawia potencjał omawianego obszaru pod względem posiadanych zasobów pracy. Jak wynika z analizy, badany wskaźnik osiągnął najniższą wartość w miastach: Dębica i Radymno oraz w gminie Przemysł. Zgodnie z rys. 4, gminy te znalazły się w przedziale od 47 do 52 osób w wieku nieprodukcyjnym, na 100 osób w wieku produkcyjnym. Wskaźnik obciążenia demograficznego, to kolejny wskaźnik potraktowany w analizie korelacyjno-wagowej jako destymulanta, gdyż wysoka wartość omawianego wskaźnika jest wartością najmniej korzystną dla badanej jednostki przestrzennej. Wynika to z faktu, iż najmocniej obciążone demograficznie gminy to te, które znalazły się w przedziale o najwyższych wartościach (od 60 do 64). Jest to 11 gmin: Radymno, Rokietnica, Przeworsk, Tryńcza, Łańcut, Rakszawa, Żółtynia, Białobrzegi, Sędziszów Małopolski, Chmielnik oraz Lubenia. Ilość gmin jaka znalazła się w tej grupie, świadczy o postępującym starzeniu się społeczeństwa i obserwowanym przez demografów procesie przemian struktury demograficznej ludności.

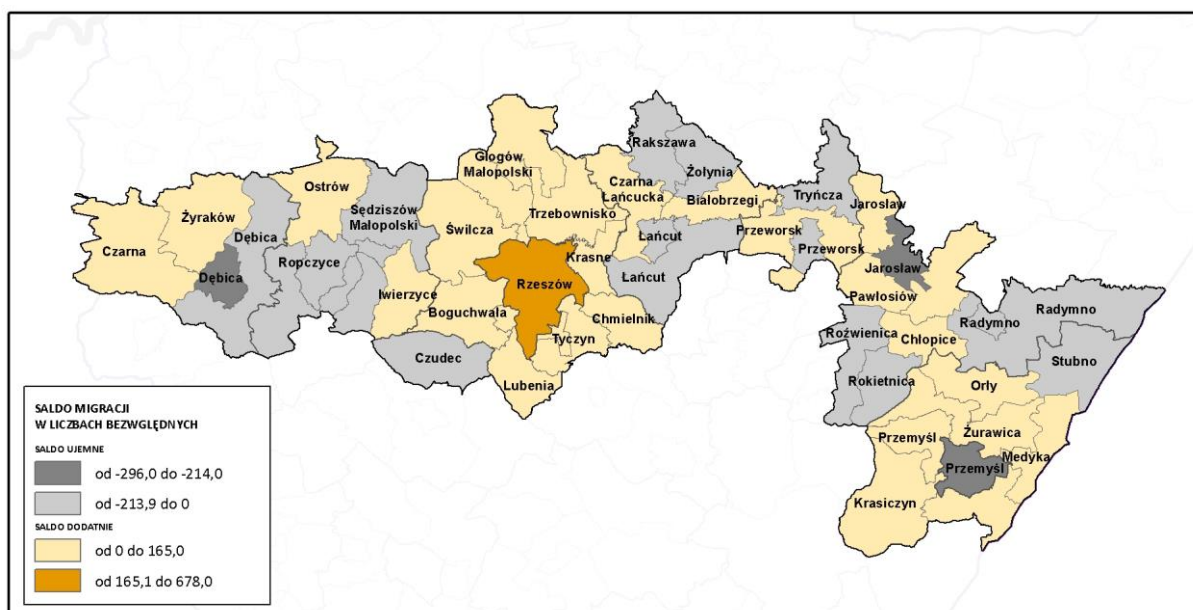
Rys. 4. Obciążenie demograficzne w 2012 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Kolejnym zmiennym dla obecnej gospodarki zjawiskiem jest zjawisko **migracji**, którego konsekwencją może być m.in. zmniejszenie przyrostu rzeczywistego, jak i starzenie się społeczeństwa. Nasilenie się migracji następuje zazwyczaj z przyczyn złej sytuacji gospodarczej w miejscu zamieszkania. Analizie poddano przestrzenne natężenie zjawiska migracji poprzez zbadanie salda migracji w poszczególnych gminach omawianego obszaru. Saldo migracji jest różnicą między napływem, a odpływem ludności z danego obszaru w określonym czasie. Wg danych GUS w 2012 roku najwyższe saldo migracji odnotowało miasto Rzeszów. W wyniku migracji liczba ludności tego miasta wzrosła o 678 osób. Gminy leżące w bliskim sąsiedztwie Rzeszowa, również wykazały się dodatnim saldem migracji, podobnie jak gminy położone wokół innych dużych ośrodków miejskich: Przemyśla, Jarosławia, Przeworska i Dębicy. Ujemne saldo migracji odnotowano natomiast w samych miastach (Przemyślu, Jarosławiu, Przeworsku, Łańcucie, Ropczycach oraz Dębicy). Jak wynika zatem z przestrzennej analizy zjawiska migracji zaprezentowanej na rys. 5., na terenach podmiejskich zachodzi proces suburbanizacji. Proces ten stanowi jedną z faz rozwoju miasta, polegającą na wyludnianiu się jego centrum i rozwoju strefy podmiejskiej. W wyniku tego procesu dochodzi do wzmożonego rozwoju infrastruktury, w tym infrastruktury komunikacyjnej. W grupie gmin o najniższym saldzie migracji znalazły się trzy miasta: Przemyśl (-296 osób), Jarosław (-214) oraz Dębica (-214 osób).

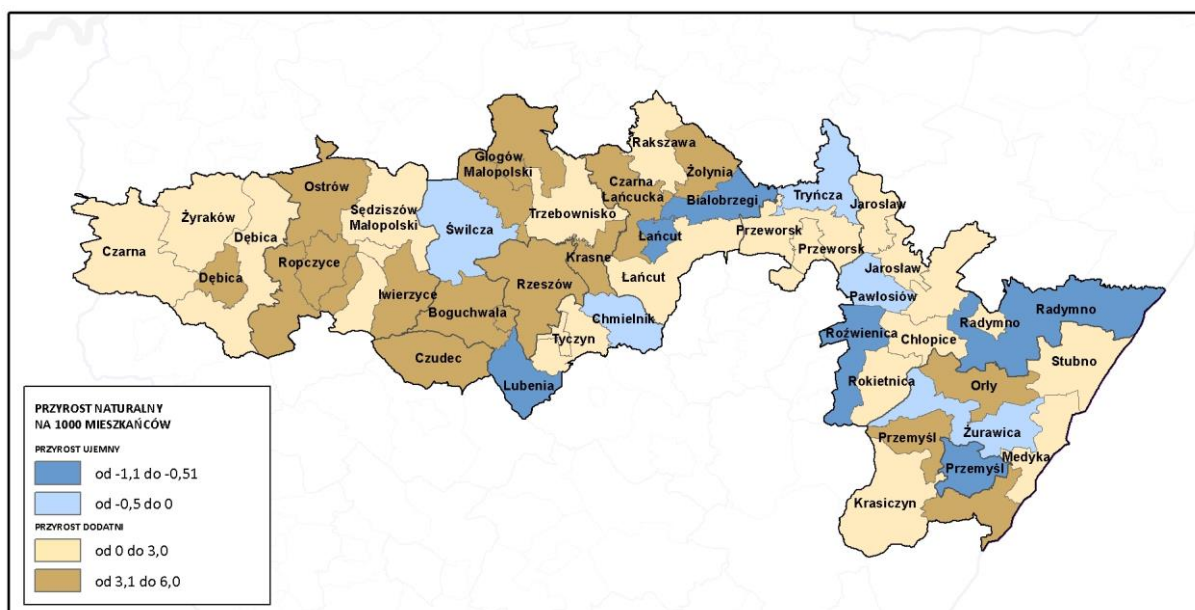
Rys. 5. Saldo migracji w 2012 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Kolejnym, wskaźnikiem obrazującym zmiany liczby ludności i przeobrażenia w demograficznej strukturze ludności jest **przyrost naturalny**. Jest to wskaźnik statystyczny określający tendencję rozwoju populacji omawianego obszaru. Stanowi on różnicę między liczbą zgonów w danym okresie, a liczbą urodzeń. Wyrażony został w promilach w stosunku do ogólnej liczby ludności poszczególnej gminy. Dodatni przyrost naturalny, wg danych GUS za 2012 r. odnotowano w 31 gminach spośród 42 gmin omawianego obszaru, przy czym najwyższy wskaźnik przyrostu naturalnego posiadała gmina Ostrów (6 osób na 1000 mieszkańców). Ponadto jak wynika z rys. 6, najniższą wartość wskaźnika odnotowano w gminie Lubenia (-1,1 osoby na 1000 mieszkańców). Wszystkie miasta omawianego obszaru posiadały dodatni przyrost naturalny, z wyjątkiem miast: Przemysła (-1,0 osoby na 1000 mieszkańców) oraz Łańcuta (-0,9 osoby na 1000 mieszkańców).

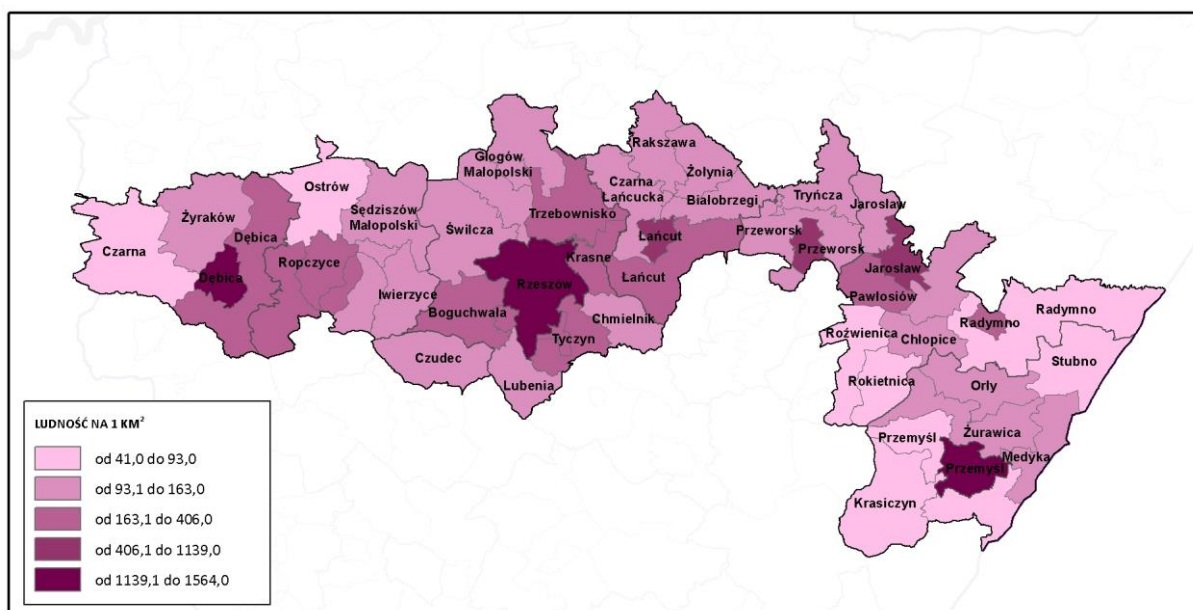
Rys.6. Przyrost naturalny w 2012 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Rezultatem zmian liczby ludności następującym w wyniku starzenia się społeczeństwa, migracji oraz innych procesów naturalnych, demograficznych i gospodarczych jest **gęstość zaludnienia**. Gęstość zaludnienia wyrażono jako liczbę ludności zamieszkującej daną gminę na powierzchni 1 km². W 2012 r. największą gęstość zaludnienia na omawianym obszarze posiadały trzy miasta: Rzeszów, Przemysł oraz Dębica. Tylko one wykazały się gęstością zaludnienia w przedziale od 1564 do 1139 osób na km². Najniższą gęstość zaludnienia posiadały gminy Krasiczyn (41 osób/km²) oraz Stubno (46 osób/km²). Wśród gmin o najniższej gęstości zaludnienia, mieszczącej się w przedziale od 41 do 93 osób/km² znalazło się 6 gmin: Przemysł, Czarna, Ostrów, Roźwienica, Rokietnica oraz Radymno. Jak wynika z analizy zobrazowanej na rys. 7, na omawianym obszarze zachodzi duża dysproporcja dotycząca gęstości zaludnienia, co jest konsekwencją procesów zmian demograficznych, jak i przemian struktury osadniczej.

Rys. 7. Gęstość zaludnienia w 2012 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Dalsze prognozowane zmiany związane z regresem demograficznym, istotnie wpływać będą na rozwój przestrzenny omawianego obszaru. Zachodzić będzie proces koncentracji przestrzennej, odnoszący się zarówno do gospodarki, jak i systemu osadniczego. Zgodnie z Prognozą Ludności Polski na lata 2008-2035, dotyczącą zmian zaludnienia i struktury demograficznej, do 2035 r. największy wzrost liczby ludności nastąpi na obszarach otaczających duże ośrodki rozwoju w województwie. Konsekwencją tego procesu będzie zatem wzrost dostępności siły roboczej na obszarach funkcjonalnych ośrodków miejskich. Prognozowana koncentracja gospodarcza spowoduje również większą mobilność przestrzenną zasobów pracy i wywoła zmiany struktury systemu transportowego. Ponadto procesy demograficzne, takie jak wyludnianie się obszarów peryferyjnych i suburbanizacja, będą miały duży wpływ na wzrost znaczenia transportu.

Celem analizy jest wykazanie zróżnicowania poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego, jaki osiągnęły gminy analizowanego obszaru (na podstawie danych GUS za 2012 r.) dotyczących bezrobocia, przedsiębiorczości, zamożności gmin, gęstości zaludnienia, obciążenia demograficznego, migracji oraz przyrostu naturalnego. Utworzony w wyniku badania ranking punktowy i klasyfikacja, wskazują obszary o najwyższych, przeciętnych i najniższych parametrach rozwojowych.

Przeprowadzone metodą korelacyjno-wagową badanie potwierdziło dużą dysproporcję rozwojową zachodzącą na omawianym obszarze. Największą ilość punktów zdobyło miasto Rzeszów (3700), a najniższą gmina Rokietnica (771 punktów). W klasie A, wśród gmin o najwyższym poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego, znalazło się, oprócz Rzeszowa pięć miast: Dębica (2458 pkt), Łańcut (2427 pkt), Przemysł (2494 pkt), Jarosław (2390 pkt) i Przeworsk (2044 pkt) oraz jedna gmina wiejska - Ostrów (2668 pkt). W klasie B (od 1665 pkt do 1985 pkt) nie znalazła się żadna z analizowanych gmin. W klasie punktowej C znalazło się zaledwie 5 gmin: Boguchwała, Głogów Małopolski, Trzebownisko, Krasne oraz

miasto Radymno. Zatem zaledwie 12 spośród 42 gmin omawianego obszaru, zaklasyfikowano jako gminy o wysokich i średnich wskaźnikach społeczno-gospodarczych (klasy A do C), przez co uznane zostały za jednostki przestrzenne o dobrych i bardzo dobrych parametrach rozwoju. Pozostałe 30 gmin analizowanego obszaru znalazło się w klasach D i E.

Największa ilość gmin (17) znalazło się w klasie punktowej D (Żyraków, Dębica, Ropczyce, Sędziszów Małopolski, Świlcza, Tyczyn, Łańcut, Czarna, Białobrzegi, Tryńcza, Pawłosiów, Jarosław, Przemyśl, Krasiczyn, Medyka, Żurawica i Stubno). W grupie gmin o najniższych parametrach rozwojowych tj. w klasie E, znalazło się 13 gmin (Czarna, Iwierzycy, Czudec, Lubenia, Chmielnik, Rakszawa, Żołyń, Przeworsk, Roźwienica, Rokietnica, Chłopice, Orły i Radymno). Gminy te w rankingu punktowym znalazły się w przedziale od 708 do 1026 punktów. Ta grupa gmin osiągnęła zatem najniższy spośród badanych jednostek przestrzennych wchodzących w skład omawianego obszaru, poziom rozwoju społeczno – gospodarczego. Jak wynika zatem z analizy, gminy te charakteryzują się wysokim obciążeniem demograficznym, niskim wskaźnikiem przedsiębiorczości, niskim wskaźnikiem przyrostu naturalnego, niskim saldem migracji, niewielką gęstością zaludnienia, dużym bezrobociem oraz niskimi dochodami własnymi.

Omawiane gminy, zlokalizowane w sąsiedztwie węzłów autostrady A4, tworzą strukturę przestrzenną o zróżnicowanym potencjale rozwojowym. Jak wynika z analizy przestrzennej badanego obszaru, wśród gmin zlokalizowanych w sąsiedztwie węzłów autostrady A4 na terenie województwa podkarpackiego, dochodzi do dużego zróżnicowania rozwojowego o dychotomicznym charakterze. Na tle gmin o niskich parametrach społeczno – gospodarczych, znacząco wybijają się miejskie ośrodki wzrostu. Brakuje na mapie omawianego obszaru, zarówno gmin klasy B, jak i gmin klasy F. Klaruje się zatem podział na gminy o wysokim skorelowaniu z procesami rozwojowymi i takie, wśród których brakuje tej korelacji, co potwierdza w pełni wynik badania metodą ekonometryczną.

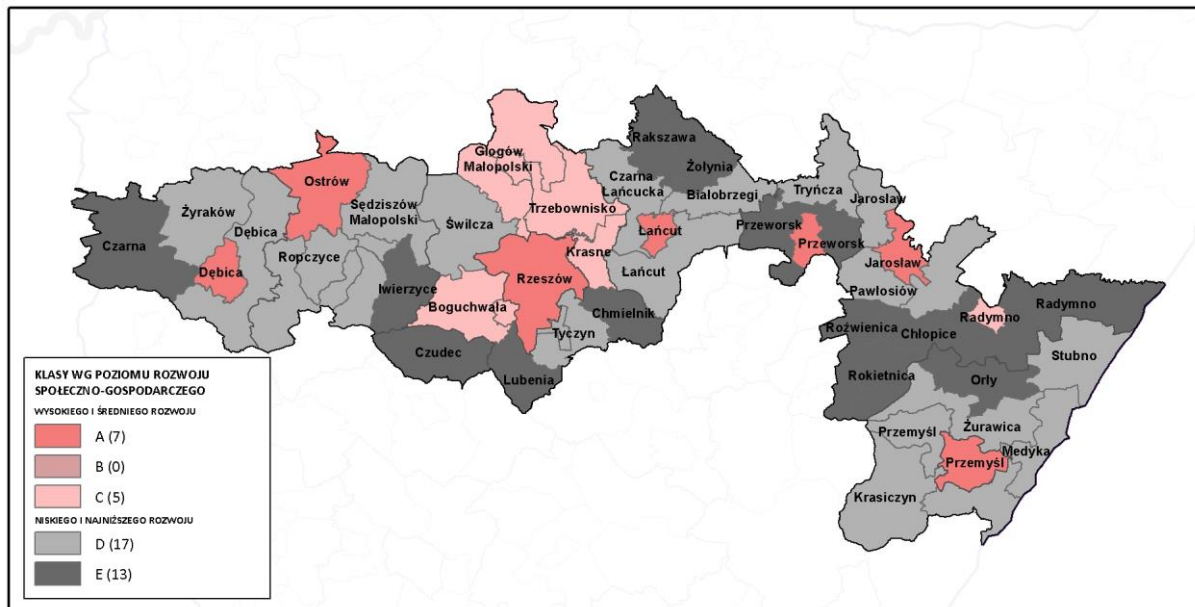
Niezależnie jednak od obecnej sytuacji społeczno – gospodarczej, wszystkie poddane analizie gminy, będą czerpać w przyszłości korzyści wynikające z poprawy ich dostępności komunikacyjnej. Rozwój omawianego obszaru związany jest z szeregiem uwarunkowań o charakterze ekonomicznym, społecznym, instytucjonalnym, ekologicznym, infrastrukturalnym i finansowym. Zatem dobra dostępność przestrzenna, będąca stymulantą rozwoju, wpłynąć będzie na procesy społeczne i gospodarcze poprzez:

- skrócenie czasu dojazdu do pracy,
- ułatwienie dostępu do usług publicznych, edukacji, ochrony zdrowia i kultury,
- wzmożoną intensyfikację procesu rozwoju osadnictwa,
- poszerzenie zakresu oddziaływania ośrodka wojewódzkiego – Rzeszowa oraz innych ośrodków miejskich.

Jednym z najważniejszych uwarunkowań rozwojowych pozostaje grupa twardych czynników lokalizacyjnych, takich jak: wielkość zasobów pracy, koszty pracy, rynek zbytu,

które są związane z położeniem względem dużych ośrodków rozwoju – Rzeszowa, Przemyśla, Jarosławia, Przeworska, Łańcuta czy Dębicy, co obrazuje analiza badania korelacyjno-wagowego, przedstawiona na rysunku 8.

Rys. 8. Klasy poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego w 2012 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

3.3. Wnioski

Analizowane gminy tworzą zwarty obszar będący pasmem centralnym województwa podkarpackiego. Stanowią one zbiór jednostek przestrzennych o zróżnicowanej funkcji i potencjale rozwojowym. Ich cechą wspólną jest położenie w sąsiedztwie węzłów autostrady A4, przez co jest wzmocnione ich wzajemne oddziaływanie na siebie.

Dogodne położenie, doskonałe uwarunkowania naturalne i historyczne sprawiły, iż omawiany obszar jest najsilniejszym w województwie podkarpackim pasmem rozwoju społeczno – gospodarczego. W 2012 r. średnia ilość podmiotów gospodarczych wpisanych do rejestru REGON w przeliczeniu na 10 tys. ludności obszaru wynosiła 534, natomiast w województwie wyniosła ona 728. Z racji wysokiej gęstości zaludnienia omawianego obszaru, wartość wskaźnika przedsiębiorczości uważa się za zadowalającą. Rozwój przedsiębiorczości omawianego obszaru powiązany jest zatem zarówno z korzystnymi warunkami dla prowadzenia działalności, będącymi w powiązaniu z uwarunkowaniami naturalnymi, instytucjonalnymi oraz przestrzennymi, jak również z kapitałem ludzkim. Korzystna lokalizacja i dostępność komunikacyjna terenów, stanowi istotny czynnik umożliwiający rozwój społeczno – gospodarczy analizowanego obszaru, lecz nie jest jedyną gwarancją rozwoju.

O obecnej sytuacji gospodarczej analizowanego obszaru świadczy wysoki średni dochód własny gmin wchodzących w jego skład, w przeliczeniu na 1 mieszkańca. Dochody te

w 2012 r. wyniosły 1450 zł i były wyższe od średniego wojewódzkiego dochodu własnego gmin, w przeliczeniu na jednego mieszkańca, o ponad 20 zł.

Istnieje przy tym pewna współzależność pomiędzy poziomem rozwoju gospodarczego analizowanego obszaru, a jego rozwojem społecznym. Potwierdza to wysoki wskaźnik przyrostu naturalnego, niższe od wojewódzkiego obciążenie demograficzne oraz dodatnie średnie saldo migracji. Wyższy jest natomiast, nieznacznie od wojewódzkiego, wskaźnik udziału bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym. W 2012 r. dla omawianego obszaru wyniósł on 11,9%, a dla województwa podkarpackiego 11,3%. Jak zatem wynika z przedstawionych porównań, omawiany obszar stanowią gminy o średnich i wysokich parametrach społecznych i gospodarczych. Dalsza analiza poszczególnych zjawisk, opierać się będzie na wskazaniu spośród nich najmocniejszych i najsłabszych ośrodków rozwoju.

Rozwój społeczno-gospodarczy jest nierozzerwalnie związany z potencjałem demograficznym obszaru, jego geograficznym i historycznym położeniem oraz układem osadniczym. Omawiane gminy położone na terenach zlokalizowanych w sąsiedztwie węzłów autostrady A4 posiadają zatem duży potencjał rozwojowy. Stanowią one obszar wykazujący potencjalne możliwości uczestniczenia w procesach rozprzestrzeniania się czynników rozwoju.

Jak wynika z przeprowadzonej analizy oraz z raportu sporządzonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (sierpień 2013 r.), dotyczącego wpływu budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski cyt.: *„zestaw czynników decydujących o sukcesie poszczególnych gmin jest znacznie szerszy i oprócz lokalizacji przy węźle autostradowym, ważna jest lokalizacja ogólna (w systemie osadniczym kraju), prowadzona polityka lokalna, zasoby endogeniczne w postaci kapitału finansowego, ludzkiego i społecznego oraz wyposażenie w infrastrukturę towarzyszącą”*.

4. Analiza studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin zlokalizowanych w sąsiedztwie węzłów autostrady A4

4.1. Charakterystyka układów funkcjonalno-przestrzennych

Struktura funkcjonalno – przestrzenna jednostki terytorialnej to zorganizowana przestrzeń oraz rozmieszczone w niej elementy, zjawiska przyrodnicze i społeczno – gospodarcze oraz ich zależności i powiązania wewnętrzne i zewnętrzne.

Wszystkie funkcje i działalności rozmieszczone w przestrzeni miasta, jak i gminy wraz z ich powiązaniem, tworzą strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta czy gminy.

Dla potrzeb niniejszego opracowania analizą objęto ustalenia zapisane w obowiązujących studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miast i gmin wchodzących w jego skład. W celu zobrazowania zapisanych

w studiach kierunków rozwoju jednostek terytorialnych, wchodzących w obszar objęty opracowaniem, wyodrębniono obszary ze struktur miast i gmin określone jako: tereny usługowe, tereny produkcyjne i przemysłowe a także tereny pod obiekty wielkopowierzchniowe (mapa nr 1).

4.1.1. Miejskie Obszary Funkcjonalne

4.1.1.1. Miejski obszar funkcjonalny Rzeszowa

Miejski obszar funkcjonalny Rzeszowa jest największym wśród zdelimitowanych na obszarze województwa podkarpackiego obszarów funkcjonalnych miast, w opracowaniu pt.: „Miejskie obszary funkcjonalne”. Znajduje się w środkowej części województwa podkarpackiego i obszaru objętego niniejszym opracowaniem. Składa się z 12 gmin położonych w strefie wokół Rzeszowa, w tym jednej gminy miejskiej: m. Łańcut, trzech gmin miejsko – wiejskich: Boguchwała, Głogów Małopolski i Tyczyn oraz ośmiu gmin wiejskich: Chmielnik, Czarna, Czudec, Krasne, Lubenia, Łańcut, Świlcza i Trzebownisko. Ww. gminy wykazują silne, różnorodne powiązania z miastem rdzeniowym. Rzeszów jest stolicą województwa podkarpackiego i największym miastem na jego obszarze. Pełni on funkcje regionalne i szereg funkcji o znaczeniu krajowym. Jest ośrodkiem administracji rządowej i samorządowej stopnia wojewódzkiego, sądowniczej i gospodarczej, jest ośrodkiem szkolnictwa wyższego, naukowo-badawczym, kulturowym oraz szerokiego zakresu usług: edukacyjnych, ochrony zdrowia i handlu. Jest również ważnym ośrodkiem przemysłowym województwa.

Miasto Rzeszów

Miasto na prawach powiatu, na terenie którego przecinają się szlaki komunikacyjne o znaczeniu regionalnym, krajowym i międzynarodowym. Główny układ komunikacyjny tworzą: autostrada A4, droga ekspresowa S19, drogi krajowe: nr 4 (droga międzynarodowa E40), nr 9 (droga międzynarodowa E371) i nr 19 oraz droga wojewódzka nr 878, a także magistrala kolejowa E30 i linie kolejowe nr 68, 71 i 106. Rzeszów, jako stolica województwa podkarpackiego, pełni różnego rodzaju funkcje o znaczeniu regionalnym i krajowym.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa (uchwalone uchwałą Nr XXXVII/113/2000 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 4 lipca 2000 roku z późniejszymi zmianami) określa kierunki zagospodarowania przestrzennego i przeznaczenie terenów m.in. pod następujące funkcje:

- centrum – obejmujące usługi centrotwórcze:
 - publiczne lokalne i ponadlokalne,
 - komercyjne,
 - zabudowę mieszkaniową,

- usług publicznych lokalnych - obejmujące przede wszystkim usługi podstawowe: oświaty, zdrowia, sportu, kultury i wznaniowe,
- usług ponadlokalnych – obejmujące usługi nauki wyższej, zdrowia i kultury,
- usług komercyjnych, dopuszczenie usług publicznych, działalność gospodarczą pozarolniczą,
- przemysłową, usług produkcyjnych, usług komunalnych,
- zabudowy alternatywnej lub uzupełniającej: przemysłowej lub usługowej,
- usług komercyjnych tj.: usług handlu i rzemiosła, uzupełniająco usług komunikacji,
- zabudowy alternatywnej lub uzupełniającej: usług publicznych lokalnych lub usług publicznych ponadlokalnych,
- obszary rozmieszczenia obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2 000 m²,
- obszary rozmieszczenia wielkopowierzchniowych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 400 m².

W projektowanej strukturze funkcjonalno - przestrzennej Rzeszowa widoczna jest wielofunkcyjność miasta, wysoka i stale wzrastająca koncentracja różnego rodzaju usług, a także jego znacząca funkcja przemysłowa. Dominujące centrum skupia najważniejsze obiekty usługowe związane z administracją, finansami, handlem, zdrowiem, kulturą i sądownictwem. Liczne tereny usług lokalnych, ponadlokalnych i komercyjnych na obszarze całego miasta zlokalizowane są wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych i wewnątrz osiedli mieszkaniowych. Występują duże tereny przemysłowe i przemysłowo-usługowe przeznaczone dla funkcji o znaczeniu ponadlokalnym, a także zespoły tworzące tzw. dzielnice przemysłowo – usługowe zlokalizowane na obrzeżach miasta przy wylotach głównych ciągów komunikacyjnych. W przestrzeni miasta wyróżnia się rozległy teren w północno-zachodniej części Rzeszowa wskazany pod lokalizację funkcji przemysłowych i usługowych, a także wielkopowierzchniowych obiektów handlowych. Jest on częścią większego obszaru, który obejmuje rezerwy terenów inwestycyjnych znajdujące się poza granicami Rzeszowa, położone w gminach Świlcza i Głogów Małopolski. Istotną grupą ze względu na duże wymagania lokalizacyjne są obszary rozmieszczenia wielkopowierzchniowych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 400m² i 2000m². W Rzeszowie znajduje się największa ilość tego typu obiektów handlowych biorąc pod uwagę całe województwo podkarpackie. W Studium, wskazano na obszarze miasta osiem lokalizacji dla wielkopowierzchniowych obiektów handlowych oraz siedem, na których dopuszcza się ich realizację.

Gmina położona w powiecie rzeszowskim, w odległości 7 km na południowy – zachód od Rzeszowa. Posiada dogodne położenie komunikacyjne, przez jej obszar przebiega droga krajowa nr 9, a także lokalna linia kolejowa relacji Rzeszów-Jasło. Pełni funkcję przemysłowo-usługową.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Boguchwała (uchwalone uchwałą Nr XXVIII/336/05 Rady Gminy Boguchwała z dnia 28 kwietnia 2005 roku z późn. zm.) określa kierunki zagospodarowania przestrzennego i przeznaczenie terenów:

- wskazanych dla lokalizacji centrów usługowych o znaczeniu gminnym, na których możliwa jest realizacja funkcji usług publicznych i komercyjnych,
- wskazanych dla lokalizacji usług publicznych o różnym charakterze, na których możliwa jest realizacja inwestycji celu publicznego typu: administracja publiczna, nauka i oświata, rekreacja, zdrowie i opieka społeczna, kultura, obiekty sakralne, obiekty służące porządkowi publicznemu i bezpieczeństwu, ochronie przeciwpożarowej i inne usługi niekomercyjne,
- wskazanych dla lokalizacji usług komercyjnych o różnym charakterze, na których możliwa jest realizacja usług związanych z handlem, gastronomią, rzemiosłem, obiekty turystyczne, w tym hotele i motele, zamknięte urządzenia sportowe, stacje paliw, urządzenia obsługi ludności, w tym prywatne: gabinety lekarskie, przedszkola, szkoły, galerie sztuki, kancelarie prawnicze, pracownie projektowe,
- wskazanych dla lokalizacji wytwórczości i składowania o wysokiej intensywności zabudowy – z przeznaczeniem dla zakładów przemysłowych, w tym branży przetwórczej, składów, magazynów i hurtowni, urządzeń produkcji budowlanej, centrów technologicznych oraz zapleczy administracyjno – technicznych i socjalnych, a także szkół przyzakładowych, obiektów drobnej wytwórczości (działalność gospodarcza związana z produkcją i rzemiosłem) oraz usług komercyjnych jako uzupełnienie;
- wskazanych dla lokalizacji wytwórczości i składowania o niskiej intensywności zabudowy – z przeznaczeniem dla działalności produkcyjnej, w tym przetwórczej, magazynów i składów oraz jako uzupełnienie, obiektów drobnej wytwórczości (działalność gospodarcza związana z produkcją i rzemiosłem) i usług komercyjnych, a także zapleczy administracyjno – technicznych i socjalnych.

Większość terenów wskazanych w Studium do zabudowy usługowej oraz lokalizacji wytwórczości i składowania położona jest w części wschodniej gminy, w rejonach drogi krajowej nr 9, linii kolejowej i projektowanej drogi S-19. Największe kompleksy znajdują się w miejscowościach: Raclawówka, Boguchwała, Lutoryż i Zarzecze. Na terenie wszystkich miejscowości w granicach gminy wyznaczono tereny wskazane dla lokalizacji centrów usługowych o znaczeniu gminnym tj. w Boguchwale, Lutoryżu, Zgłobieniu i Mogielnicy oraz lokalnym tj. w Kielanówce, Zwiężycy, Raclawówce, Nosówce, Niechobrzu i Woli Zgłobieńskiej. Centra położone są przy drodze krajowej nr 9 w Boguchwale i Lutoryżu,

pozostałe przy drogach powiatowych i gminnych. Tereny wskazane dla lokalizacji usług publicznych, to istniejące usługi publiczne we wszystkich miejscowościach obsługiwane przez drogi powiatowe i gminne oraz nowe tereny do zainwestowania w Boguchwale i Raclawówce, wyznaczone w rejonie projektowanej drogi ekspresowej S-19. Zarówno wzdłuż tej drogi jak i drogi krajowej nr 9 zostały rozmieszczone większe kompleksy terenów usług komercyjnych o różnym charakterze, w tym również wielkopowierzchniowych obiektów handlowych. Tereny wskazane dla lokalizacji wytwórczości i składowania obejmują tereny już zainwestowane różnymi formami działalności gospodarczej oraz nowe tereny do zabudowy. Znajdują się one głównie w sąsiedztwie linii kolejowej i projektowanej drogi ekspresowej S-19. Mniejsze tereny lokalizacji wytwórczości i składowania w pozostałej części gminy dostępne są przez istniejące drogi powiatowe i gminne.

Gmina Świlcza

Gmina położona w powiecie rzeszowskim, w odległości 10 km na północny – zachód od Rzeszowa. Przez gminę przebiegają: autostrada A4, droga ekspresowa S19, droga krajowa nr 4 oraz magistrala kolejowa E30. Świlcza pełni przede wszystkim funkcję rolniczą, a także wytwórczo – usługową i mieszkaniową w ramach struktury przestrzennej rzeszowskiej aglomeracji miejskiej.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Świlcza (uchwalone uchwałą Nr III/29/2002 Rady Gminy Świlcza z dnia 30 grudnia 2002 roku z późn. zm.) określa kierunki zagospodarowania przestrzennego i przeznaczenie terenów:

- tereny zabudowy usługowej – tereny lokalizacji wielkopowierzchniowych obiektów handlowych, usług z zakresu handlu, gastronomii, administracji i obsługi biurowej oraz rzemiosła,
- tereny produkcyjno-składowe – tereny intensywnej aktywności gospodarczej z zakresu działalności produkcyjnej, składów itp., przeznaczone na funkcje produkcyjne, składowe, magazynowe, obejmujące w szczególności: przemysł mechaniki precyzyjnej, przemysł motoryzacyjny i lotniczy, przemysł metalurgiczny, przemysł elektroniczny, przetwórstwo drewna, przemysł materiałów budowlanych, inne pochodne ww. branż,
- tereny zabudowy produkcyjno-usługowej – tereny intensywnej działalności gospodarczej z zakresu usług komercyjnych, w tym: usługi informatyczne, badawczo-rozwojowe, centra telefoniczne, usługi z zakresu księgowości, handlu, gastronomii, administracji i obsługi biurowej, rzemiosła, usługi logistyczne i dystrybucyjne, równoważne funkcje produkcyjne, składowe i magazynowe obejmujące w szczególności: przemysł mechaniki precyzyjnej, przemysł motoryzacyjny i lotniczy, przemysł metalurgiczny, przemysł elektroniczny, przetwórstwo drewna, przemysł materiałów budowlanych, inne pochodne ww. branż, dopuszcza się na tych terenach realizację obiektów usług publicznych i handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 400m², a także przeznaczenie na funkcję usług sportu i rekreacji;

- tereny zabudowy produkcyjno-składowo-usługowej z dopuszczeniem zabudowy mieszkaniowej – tereny intensywnej aktywności gospodarczej z zakresu usług komercyjnych, produkcji i przemysłu, składów, magazynów, baz transportu i logistyki, stacji paliw z dopuszczeniem zabudowy mieszkaniowej, obiektów sportowych i handlowych o powierzchni sprzedaży przekraczającej 400m²,
- tereny zabudowy usługowo-mieszkaniowej – tereny intensywnej działalności gospodarczej z zakresu usług komercyjnych i zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej, na których dopuszcza się realizację obiektów usług publicznych i handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 400m², a także przeznaczenie terenu na funkcję usług sportu i rekreacji,
- obszar wskazany do rozwoju zabudowy techniczno-produkcyjnej i usługowej- przeznaczony dla lokalizacji nowych zakładów produkcyjnych, składów, baz i magazynów z możliwością przeznaczenia części obszaru pod zabudowę usługową,
- tereny produkcyjno-logistyczne,
- tereny zabudowy usługowej, handlowej, z możliwością lokalizacji obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m² i z dopuszczeniem lokalizacji zabudowy produkcyjnej, magazynowej i składowej.

W gminie Świlcza kształtuje się pasmowy układ zagospodarowania, wynikający z przebiegu linii kolejowej i drogi krajowej nr 4. Wskazane do zainwestowania rozległe tereny w ich rejonie tworzą pasmo intensywnego rozwoju, zintegrowane przestrzennie, gdzie koncentruje się różnorodna działalność przemysłowo-usługowa o dużych wymaganiach lokalizacyjnych. Obszar ten obejmuje miejscowości: Rudna Wielka, Świlcza, Trzciana i Dąbrowa. Na pozostałym obszarze gminy znajdują się mniejsze tereny o funkcji produkcyjnej i usługowej, obsługiwane przez drogi powiatowe i gminne. Większe zespoły położone są w miejscowościach Mrowla i Bratkowice.

Gmina Głogów Małopolski

Gmina położona w powiecie rzeszowskim, w odległości 12 km na północ od Rzeszowa. Posiada stosunkowo dobrze rozwinięty system połączeń komunikacyjnych, w którym najważniejsze są: autostrada A4 i droga krajowa nr 9 (droga międzynarodowa E371). Przez teren gminy przebiega międzynarodowa magistrala kolejowa Kraków-Medyka i regionalna linia kolejowa Rzeszów – Kolbuszowa – Tarnobrzeg. Głogów Małopolski pełni funkcję rolniczo-przemysłową.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Głogów Małopolski (uchwalone uchwałą Nr XLIV/407/2002 Rady Miejskiej w Głogowie Małopolskim z dnia 29 maja 2002 roku z późn. zm.) określa kierunki zagospodarowania przestrzennego i przeznaczenie terenów m.in. pod następujące funkcje:

- usługi publiczne,
- usługi komercyjne, w tym przemysł,

- tereny proponowane pod rezerwy przestrzenne dla usług komercyjnych,
- usługi, przemysł, magazyny i składy.

Tereny przeznaczone pod wyżej wymienione funkcje zlokalizowane są głównie w południowej części gminy. Ich położenie związane jest z przebiegiem drogi krajowej nr 9, autostrady A4 i linii kolejowej, a także bliskim sąsiedztwem portu lotniczego Rzeszów-Jasionka. W Studium wyznaczono strefę centralną, obejmującą zabudowę miasta Głogów Małopolski, jako najważniejszą część gminy tworzącą wielofunkcyjny obszar koncentrujący funkcje o zasięgu lokalnym i ponadlokalnym. Największe i najlepiej zlokalizowane obszary do zainwestowania znajdują się w miejscowościach: Rogoźnica, Rudna Mała i Wola Cicha, a położone są w rejonie węzła na autostradzie A4 „Rzeszów-Centralny”. W pozostałej części gminy występują mniejsze tereny usług i przemysłu, skomunikowane drogami powiatowymi i gminnymi. Wyznaczone zostały również obszary w sąsiedztwie autostrady i rejonie linii kolejowej Rzeszów – Kolbuszowa – Tarnobrzeg, na których dopuszcza się lokalizację wielkopowierzchniowych obiektów handlowych.

Gmina Trzebownisko

Gmina położona w powiecie rzeszowskim, w odległości około 6 km na północ od Rzeszowa. Posiada dobre powiązania zewnętrzne i dobrze rozwinięty lokalny układ drogowy. Przez gminę przebiega autostrada A4, droga ekspresowa S19, drogi krajowe nr 9 i nr 19, droga wojewódzka nr 869, a także linia kolejowa Rzeszów-Tarnobrzeg. Na obszarze gminy znajduje się międzynarodowe lotnisko w Jasionce. Dla Trzebowniska określa się funkcje wytwórczo-usługowe i mieszkaniowe rozwijające się w ramach aglomeracji rzeszowskiej, funkcje transportowe związane z rzeszowskim węzłem komunikacyjnym, a także funkcję rolniczą związaną z zasobami rolniczej przestrzeni produkcyjnej.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Trzebownisko (uchwalone uchwałą Nr XII/119/99 Rady Gminy w Trzebownisku z dnia 17 grudnia 1999 roku z późn. zm.) określa kierunki zagospodarowania przestrzennego i przeznaczenie terenów tj.:

- obszary zabudowy produkcyjnej i usługowej,
- obszary zabudowy produkcyjnej i usługowej, w tym zabudowy produkcyjno-usługowej dla obsługi lotniska,
- obszar, który może być przeznaczony pod zainwestowanie produkcyjne, usługowe, handlowe i eksploatacji zasobów naturalnych.

Jednym z głównych kierunków polityki przestrzennej na obszarze gminy jest rozwój strefy obsługi lotniska w Jasionce, wokół którego koncentrują się duże tereny wskazane do zabudowy przemysłowej i usługowej oraz dla lokalizacji Podkarpackiego Parku Naukowo-Technologicznego. Obszar ten charakteryzuje się korzystną dostępnością komunikacyjną, w jego sąsiedztwie znajdują się wszystkie najważniejsze drogi o znaczeniu

międzynarodowym i krajowym przebiegające przez teren gminy. Pozostałe większe tereny o funkcji przemysłowo-usługowej znajdują się po południowej stronie autostrady, w niedalekiej odległości od granicy z Rzeszowem. Są one skomunikowane drogami powiatowymi i gminnymi. Występujące na obszarze gminy Trzebownisko usługi zlokalizowane są wśród zabudowy mieszkaniowej, w Studium wskazane zostały wspólne tereny dla tych funkcji.

Gmina Czarna k./Łańcuta

Gmina położona w powiecie łańcuckim, w odległości 25 km na północny - wschód od Rzeszowa. Na obszarze gminy występuje dobrze rozwinięta sieć dróg, m.in.: droga krajowa nr 4, drogi wojewódzkie nr 881 i 877 oraz magistrala kolejowa E30. Gmina Czarna pełni funkcję usługowo-osadniczą.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Czarna (uchwalone uchwałą Nr XXIII/216/2001 Rady Gminy w Czarnej z dnia 4 grudnia 2001 roku z późn. zm.) określa kierunki zagospodarowania przestrzennego i przeznaczenie terenów jako:

- obszary usług publicznych – obszary zabudowane i obszary pod lokalizację i perspektywiczny rozwój usług publicznych zgodnie z potrzebami rozwojowymi obsługiwanych jednostek osadniczych, które mogą być przeznaczone pod lokalizację usług administracji, kultury, oświaty i zdrowia a także usługi komercyjne,
- obszary usług komercyjnych – obszary przeważnie niezabudowane, przeznaczone pod lokalizację szeroko rozumianych usług komercyjnych wszelkiego rodzaju obiektów i zespołów usługowych handlu, produkcji, rzemiosła, handlu,
- obszary lokalizacji usług i produkcji – obszary przeznaczone pod lokalizację zabudowy usługowej i produkcyjnej, składów i magazynów.

Obszary zabudowy przemysłowej i usługowej wskazane w Studium występują na terenie całej gminy, w rejonach głównych ciągów komunikacyjnych. Znaczące kompleksy zlokalizowane są w miejscowościach: Krzemienica przy drodze krajowej i autostradzie, Czarna wzdłuż autostrady, Wola Mała w rejonie węzła „Łańcut” na autostradzie A4 i Medynia łańcucka, w rejonie drogi wojewódzkiej łańcut – Sokołów.

Gmina Łańcut

Gmina położona w powiecie łańcuckim, w odległości około 8 km na wschód od Rzeszowa. Położenie komunikacyjne gminy jest bardzo korzystne, przez jej teren przebiega droga krajowa nr 4, drogi wojewódzkie nr 877 i 881 oraz tranzytowa linia kolejowa E-30. Główne funkcje gminy to rolnictwo i sadownictwo. Przewiduje się również rolę sypialni dla miasta Łańcuta i aglomeracji rzeszowskiej.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Łańcut (uchwalone uchwałą Nr XXVI/229/2002 Rady Gminy Łańcut z dnia 6 czerwca 2001 roku) określa kierunki zagospodarowania przestrzennego i przeznaczenie terenów m.in. wskazanych do zabudowy związanej z usługami i produkcją. Nie przewiduje się terenów zajmujących rozległe obszary powierzchni związanych z dużym przemysłem i usługami. Wskazane tereny działalności gospodarczej pozarolniczej tj.: rzemiosło, drobny przemysł i handel występują w północnej części gminy, w miejscowościach: Kraczkowa przy drodze krajowej nr 4, Albigowa przy drodze wojewódzkiej nr 877 i drogach powiatowych, Głuchów w większości przy drodze krajowej nr 4 i gminnej oraz Kosina przy drodze gminnej.

Miasto Łańcut

Miasto położone w powiecie łańcuckim, w odległości 17 km na wschód od Rzeszowa. Jest dobrze skomunikowane w skali województwa i kraju, leży przy głównej trasie komunikacyjnej na kierunku wschód - zachód. Podstawową sieć drogową stanowią: droga krajowa nr 4 i przecinające się w centrum miasta drogi wojewódzkie nr 877 i 881. Przez miasto przebiega magistrala kolejowa E30. Łańcut jest ośrodkiem wielofunkcyjnym: administracyjnym, turystyczno-rekreacyjnym i przemysłowym. Jest siedzibą licznych instytucji o znaczeniu powiatowym, centrum edukacji lokalnej i powiatowej, znajduje się tu również Szpital Powiatowy.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Łańcuta (uchwalone uchwałą Nr XXXVI/247/01 Rady Miasta Łańcuta z dnia 31 października 2001 roku z późn. zm.) określa kierunki zagospodarowania przestrzennego i przeznaczenie terenów tj.:

- obszary wykształconej i kształtującej się tkanki miejskiej – w dużej mierze zainwestowane, o dominującej funkcji centrotwórczej i lokalizacji obiektów tj. urzędy, miejsca rozrywki, lokale gastronomiczne, obiekty handlowe,
- obszary usług w formie zorganizowanej działalności inwestycyjnej - obejmujące tereny, które mogą być przeznaczone pod zabudowę usługową lokalną i ponadlokalną, publiczną i komercyjną, a także przemysłową oraz mieszkaniową jedno i wielorodzinną,
- obszary przemysłowe,
- tereny zabudowy usługowej,
- tereny usług publicznych – związanych między innymi z usługami oświaty, kultury, zdrowia i opieki społecznej, administracji.

Rozległe obszary wskazane pod zabudowę związaną z funkcjami centrotwórczymi obejmują tereny historycznej części miasta oraz kompleksy usługowe wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 877 w części północnej i obwodnicy, będącej częścią drogi krajowej nr 4, znajdującej się po stronie południowej. Obszary usług w formie zorganizowanej działalności inwestycyjnej rozmieszczone są na terenie całego miasta, przy głównych istniejących

i projektowanych ciągach komunikacyjnych. Cały przemysł zgrupowany jest w północnej części miasta po obydwu stronach torów kolejowych. Są to istniejące tereny dużych zakładów przemysłowych i usługowo-handlowo-składowych, położone w sąsiedztwie drogi wojewódzkiej nr 877. Przy południowej granicy administracyjnej miasta wyznaczono tereny usług i usług publicznych. Struktura funkcjonalno-przestrzenna przedstawiona w Studium wpisana jest w przebudowany układ komunikacyjny, z siecią istniejących i projektowanych dróg, dostosowaną do przebiegu autostrady A-4.

Gmina Krasne

Gmina położona w powiecie rzeszowskim, w odległości około 7 km na wschód od Rzeszowa. Posiada dobrą dostępność komunikacyjną, przez jej teren przebiega droga krajowa nr 4 i magistrala kolejowa E30. Gmina pełni obecnie funkcję usługowo-osadniczą.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Krasne (uchwalone uchwałą Nr XVI/161/2000 Rady Gminy Krasne z dnia 28 kwietnia 2000 roku z późn. zm.) określa kierunki zagospodarowania przestrzennego i przeznaczenie terenów m.in. pod następujące funkcje:

- tereny zabudowy usługowej – obejmują tereny zainwestowane i nowo wyznaczone, przeznaczone pod lokalizację i perspektywiczny rozwój usług, w tym usług komercyjnych,
- tereny przestrzeni publicznej oraz usług publicznych - obejmują tereny zainwestowane i nowo wyznaczone, przeznaczone pod lokalizację i perspektywiczny rozwój usług publicznych zgodnie z potrzebami rozwojowymi obsługiwanych jednostek osadniczych np. oświaty, zdrowia oraz kultury,
- tereny wielkopowierzchniowych obiektów handlowych,
- tereny obiektów produkcyjnych składów i magazynów – obszary zabudowane i obszary, które mogą być przeznaczone pod tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów,
- tereny zabudowy usługowej parku technologicznego oraz obiektów produkcyjnych - obszary, które mogą być przeznaczone pod zabudowę usługową i produkcyjną, obejmują tereny niezabudowane parku technologicznego,
- tereny centrum spedycyjnego - obszary zabudowane i obszary, które mogą być przeznaczone pod obiekty produkcyjne, składowe i magazyny, obejmują tereny niezabudowane przeznaczone pod realizację Centrum Spedycyjnego.

W Studium zaproponowano dla gminy Krasne, model struktury przestrzennej oparty na drodze krajowej nr 4 i magistrali kolejowej E30, jako osiach układu. Tereny zabudowy usługowej i przemysłowej występują w zdecydowanej większości po północnej stronie drogi krajowej nr 4, wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych. Rezerwy przeznaczone pod większe inwestycje, w tym pod lokalizację wielkopowierzchniowych obiektów handlowych, wskazane zostały na obszarach wzdłuż odcinka drogi krajowej nr 4 przebiegającej przez

gminę. Największy przyrost terenów inwestycyjnych zaplanowano w miejscowości Krasne. W jej zachodniej części w rejonie drogi krajowej nr 4 wyznaczono tereny zabudowy usługowej, tereny wielkopowierzchniowych obiektów handlowych oraz tereny parku technologicznego. W północnej części miejscowości wskazano tereny zabudowy usługowej oraz centrum spedycyjnego.

Gmina Chmielnik

Gmina położona w powiecie rzeszowskim, w odległości około 10 km na południowy – wschód od Rzeszowa. Przez gminę przebiega droga wojewódzka nr 877. Podstawową funkcją gminy jest produkcja rolnicza.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Chmielnik (uchwalone uchwałą Nr III/21/2002 Rady Gminy Chmielnik z dnia 31 grudnia 2002 roku z późn. zm.) określa kierunki zagospodarowania przestrzennego i przeznaczenie terenów m.in. pod następujące funkcje:

- obszary potencjalnego rozwoju usług publicznych – obejmują obszary zabudowane i obszary, które mogą być przeznaczone pod usługi publiczne (m.in. oświaty, zdrowia, kultury, sportu),
- obszary preferowane do przeznaczenia dla realizacji usług komercyjnych i działalności gospodarczej i produkcyjnej – obszary obejmujące tereny zainwestowane i te, które mogą być przeznaczone pod lokalizację obiektów dla działalności gospodarczej komercyjnej usługowo - handlowo - produkcyjnej oraz pod działalność produkcyjną, składy, magazyny.

Wyznaczone w Studium tereny o powyższych funkcjach są powierzchniowo niewielkie i rozproszone na obszarze całej gminy, posiadają dostęp do dróg powiatowych i gminnych. Dla obszarów produkcyjnych preferowana jest drobna wytwórczość, natomiast obszary usługowe komercyjne przeznacza się pod obiekty gastronomiczne, handlowe, motele, stacje benzynowe, punkty obsługi turystyki i obiekty produkcyjno-usługowo-handlowe, ze wskazaniem lokalizacji przy głównej trasie komunikacyjnej.

Gmina Tyczyn

Gmina położona w powiecie rzeszowskim, w odległości 11 km na południe od Rzeszowa. Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 878. Gmina pełni funkcje usługowe, turystyczne, osadnicze i rolnicze.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Tyczyn (uchwalone uchwałą Nr XXXVIII/290/02 Rady Miejskiej w Tyczynie z dnia 29 sierpnia 2002 roku z późn. zm.) określa kierunki zagospodarowania przestrzennego i przeznaczenie terenów m.in. pod następujące funkcje:

- strefę centralną miejską – obejmującą centrum miasta Tyczyna, która skupia najważniejsze urzędy i instytucje publiczne oraz inne obiekty o funkcjach usługowych, mieszkaniowych i produkcyjnych oraz wskazuje na konieczność uzupełnienia istniejących funkcji publicznych w zakresie oświaty, opieki zdrowotnej (w tym specjalistycznej), opieki społecznej, kultury i sportu,
- tereny wskazane do koncentracji działalności gospodarczej,
- tereny wskazane do lokalizacji usług publicznych,
- tereny wskazane do koncentracji usług komercyjnych.

Przedstawione w Studium ww. tereny, to powierzchniowo niewielkie obszary, rozrzucone chaotycznie na terenie całej gminy, rozłożone wzdłuż wszystkich dróg tworzących układ komunikacyjny.

Gmina Lubenia

Gmina położona w powiecie rzeszowskim, w odległości około 16 km na południe od Rzeszowa. Przez gminę nie przebiegają drogi krajowe i wojewódzkie. Gmina Lubenia pełni funkcję usługowo-osadniczą.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Lubenia (uchwalone uchwałą Nr XXXIV/164/2001 Rady Gminy Lubenia z dnia 28 grudnia 2001 roku z późn. zm.) określa kierunki zagospodarowania przestrzennego i przeznaczenie terenów wyznaczając następujące obszary:

- usług publicznych – obejmujące tereny zainwestowane i obszary, które mogą być przeznaczone pod lokalizację i perspektywiczny rozwój usług publicznych np. administracji, kultury, oświaty, zdrowia i opieki społecznej,
- usług komercyjnych - obejmujące tereny przeważnie niezabudowane, które mogą być przeznaczone pod realizację wszelkiego rodzaju obiektów i zespołów usługowych handlu, rzemiosła i działalności produkcyjnej.

Wyznaczone w Studium tereny o powyższych funkcjach są niewielkie obszarowo i zlokalizowane głównie w północnej części gminy, w miejscowości Siedliska, z uwagi na łatwy dostęp komunikacyjny. Położone są wzdłuż głównych istniejących i planowanych dróg gminnych i powiatowych.

Gmina Czudec

Gmina położona w powiecie strzyżowskim, w odległości około 20 km na południowy – zachód od Rzeszowa. Przez gminę przebiega droga krajowa nr 9, droga wojewódzka nr 988 oraz linia kolejowa Rzeszów – Jasło. Przyjmuje się wielofunkcyjny rozwój gminy.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Czudec (uchwalone uchwałą Nr XXXI/218/2001 Rady Gminy w Czudcu z dnia 29 czerwca

2001 roku z późn. zm.) określa kierunki zagospodarowania przestrzennego i przeznaczenie terenów m.in. pod następujące funkcje:

- tereny zabudowy produkcyjno-magazynowej – istniejące i projektowane,
- tereny usług publicznych – obejmujące istniejącą i projektowaną zabudowę usług oświaty, kultury, zdrowia i opieki społecznej oraz administracji,
- tereny zabudowy przemysłowo-usługowej – obejmujące istniejącą i projektowaną zabudowę produkcyjno-usługową.

Wyznaczone w Studium tereny o powyższych funkcjach są niewielkie powierzchniowo i rozproszone na obszarze całej gminy. Ich lokalizacja związana jest z przebiegiem drogi wojewódzkiej oraz linii kolejowej, w ich bezpośrednim lub niedalekim sąsiedztwie.

4.1.1.2. Miejski obszar funkcjonalny Przemysła

Miejski obszar funkcjonalny Przemysła położony w obszarze przygranicznym, jest istotnym ośrodkiem o znaczeniu międzynarodowym dla obsługi polsko-ukraińskiego obszaru transgranicznego i ważnym węzłem komunikacyjnym drogowo-kolejowym, z przejściem granicznym z Ukrainą w Medyce (na terenie gminy Medyka) oraz portem przeładunkowym w Żurawicy. Obejmuje pięć gmin wiejskich: Krasiczyn, Medyka, Orły, Przemysł i Żurawica. W odniesieniu do gmin należących do MOF-u, miasto Przemysł jest ośrodkiem o znaczeniu ponadregionalnym pełniącym funkcje administracyjne, edukacji, ochrony zdrowia, handlu i szerokiego zakresu usług. Swoje siedziby mają tutaj między innymi: Izba Celna, Bieszczadzki Oddział Straży Granicznej, Konsulat Honorowy Ukrainy w Polsce. Mieszczą się tu również siedziby władz kościelnych dwóch obrządków.

Miasto Przemysł

Przez miasto przebiegają: droga krajowa nr 28 i nr 77, która za pośrednictwem węzła „Przemysł” łączy się z autostradą A4. Przez miasto przebiega magistrala kolejowa Kraków-Medyka.

W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Przemysła (uchwalonym uchwałą Nr 26/2006 Rady Miejskiej w Przemysłu z dnia 23 lutego 2006 roku) określono strukturę funkcjonalno-przestrzenną, na którą składa się:

- „JEDNOSTKA I. STARE MIASTO”. Obszar podlega intensywnym procesom rewaloryzacyjnym i rewitalizacyjnym. Dotychczasowa funkcja nie uległa zmianie, jak również charakter reprezentacyjnego centrum miasta. Ze względu na przewagę funkcji usługowych tworzy tzw. „wielofunkcyjny obszar centralny”,
- „JEDNOSTKA II. ŚRÓDMIEŚCIE”. Poszerzony obszar wokół centralnej części miasta, gdzie skupiają się funkcje mieszkaniowe, administracyjne, handlowe, usługowe

o największej koncentracji i aktywności społecznej. Pozytywną cechą przestrzeni tego obszaru jest występowanie wyraźnych cech zabudowy miejskiej - historycznej i współczesnej, o uformowanych granicach przestrzeni publicznych i ukształtowanych układach urbanistycznych oraz zespołów ogólnodostępnej zieleni urządzonej. Jej granicę stanowi pierścień wewnętrzny fortyfikacji Twierdzy Przemysł i obwodnica północno-wschodnia miasta, zawierając w sobie „dzielnice” tworzące mniejsze wyodrębnione zespoły urbanistyczne,

- „JEDNOSTKA III. OGÓLNOMIEJSKA” o zasięgu obejmującym pozostały obszar do granic miasta. W jej ramach wydzielono dzielnicę „południowo-wschodnią”, która obejmuje obszary rozwoju funkcji produkcyjnych przemysłowych i magazynowo - składowych, współtworząc między innymi, specjalną strefę ekonomiczną („EURO-PARK WISŁOSAN” TARNOBRZEG podstrefa Przemysł o powierzchni 33 ha) i tereny planowanych stref gospodarczych. Tereny specjalnej strefy ekonomicznej objęte są miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego obejmującym obszar ok. 100 ha. Tereny o powierzchni ok. 20 ha przy ul. Ofiar Katynia przeznaczone pod zabudowę produkcyjno – magazynowo - składową z zabudową usługową objęte są również planem miejscowym. Cały ten obszar ten sukcesywnie podlega procesom modernizacyjnym w zakresie infrastruktury technicznej, w tym drogowej, co uatrakcyjniło zaniedbany od lat obszar tzw. „dzielnicę przemysłowej” miasta. Wymagania współczesnego transportu towarów znalazły odzwierciedlenie w poprawie jakości istniejącego układu komunikacyjnego. Niemniej jednak obszar nadal wymaga ciągłego dostosowania szerokości i nośności ulic do ciężkiego transportu. Obszar przeznaczony dla rozwoju strefy ekonomicznej posiada duże rezerwy rozwojowe w postaci wolnych terenów inwestycyjnych.

Gmina Przemysł

Gmina posiada powiązania komunikacyjne z drogą krajową nr 28 i nr 77, która za pośrednictwem węzła „Przemysł” łączy się z autostradą A4. Posiada również bezpośrednie związki funkcjonalne z miastem Przemysł zabezpieczającym funkcjonowanie usług ponadlokalnych. Zdecydowana większość terenów zabudowanych, jak i wskazanych jako rozwojowe, dotyczy obszarów osiedleńczych mieszkaniowych, w których strukturze obok mieszkalnictwa, mieszczą się oraz mogą funkcjonować rozproszone usługi komercyjne, a także drobna produkcja i lokalna administracja. W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Przemysł (uchwalonym uchwałą Nr III/20/2002 Rady Gminy Przemysł z dnia 37 grudnia 2002 roku) w południowej części gminy, wyznaczono największe powierzchniowo tereny produkcyjno-składowe i usługowe.

Gmina Żurawica

Położona jest w powiecie przemyskim i sąsiaduje z gminą i miastem Przemyśl. Przez gminę przebiega droga krajowa nr 77, która za pośrednictwem węzła „Przemyśl” łączy się z autostradą A4. Przez gminę przebiega magistrala kolejowa Kraków-Medyka.

W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Żurawica (uchwalonym uchwałą Nr XXXIII/358/2002 Rady Gminy w Żurawicy z dnia 27 czerwca 2002 roku z późn. zm.) wyznaczono tereny produkcyjno-składowe powiązane komunikacyjnie z drogą krajową oraz tereny usług. Większość terenów wskazanych w Studium jako rozwojowe dotyczy obszarów mieszkaniowych, w których strukturze obok mieszkalnictwa, mieszczą się oraz mogą funkcjonować rozproszone usługi komercyjne, a także drobna produkcja.

Gmina Orły

Położona jest w powiecie przemyskim, w odległości około 8 km na północ od Przemyśla. Posiada bardzo dobre położenie komunikacyjne. Przez środek obszaru gminy przebiega droga krajowa nr 77, która za pośrednictwem węzła „Przemyśl” łączy się z autostradą A4. Przez gminę przebiega magistrala kolejowa Kraków-Medyka.

W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Orły (uchwalonym uchwałą Nr XXII/196/01 Rady Gminy w Orłach z dnia 25 kwietnia 2001 roku z późn. zm.) wskazano „pasma aktywności pozarolniczej” związane komunikacyjnie z drogą krajową nr 77 i wyznaczono duże strefy i jednostki przestrzenne o funkcjach: produkcyjnej, przemysłowej, magazynowo - składowej i usługowej.

Gmina Krasieczyn

Położona jest w powiecie przemyskim i sąsiaduje od południowego - zachodu z gminą i miastem Przemyśl. Gmina Krasieczyn posiada dostęp do autostrady za pośrednictwem dróg krajowych nr 28 i 77 oraz węzła „Przemyśl”.

W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Krasieczyn (uchwalonym uchwałą Nr 169/XIX/01 Rady Gminy Krasieczyn z dnia 25 kwietnia 2001 roku z późn. zm.) nie wyznaczono odrębnych, znaczących powierzchniowo terenów zabudowy produkcyjno-usługowej.

Gmina Medyka

Położona jest w powiecie przemyskim, w odległości około 11 km na wschód od Przemyśla. Posiada połączenie z autostradą A4 za pośrednictwem węzła „Przemyśl”.

Zdecydowana większość terenów wskazanych w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Medyka (uchwalonym uchwałą Nr XXXIV/22/2002 Rady Gminy w Medyce z dnia 10 lipca 2002 roku) jako rozwojowe, dotyczy obszarów

osiedleńczych mieszkaniowych, w których strukturze obok mieszkalnictwa, mieszczą się oraz mogą funkcjonować rozproszone usługi komercyjne, a także drobna produkcja.

Miasto Radymno

Położone jest w powiecie jarosławskim, w odległości około 12 km na wschód od Jarosławia i około 19 km na północ od Przemyśla. Posiada dobre skomunikowanie z drogą krajową nr 4 oraz przez drogę krajową nr 77 i węzeł „Przemyśl” z autostradą A4.

W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Radymno (uchwalonym uchwałą Nr XXI/45/2000 Rady Gminy Radymno z dnia 23 sierpnia 2000 roku z późn. zm.) wyznaczono strefy produkcyjno-usługowe oraz opracowano miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego wyznaczające tereny zabudowy usługowej, produkcyjnej i magazynowej (MPZP „Złota Góra”, MPZP „Zek”, MPZP „Słowackiego - Kościuszki”).

4.1.2. Ośrodki lokalne

4.1.2.1. Miasto Dębica

Dębica, położona w zachodniej części województwa podkarpackiego nad rzeką Wisłoką, jest siedzibą powiatu dębickiego. Miasto jest ważnym ośrodkiem przemysłu chemicznego oraz spożywczego. Graniczy z gminami: Czarna, Dębica i Żyraków. Zasięg oddziaływania miasta jako ośrodka ponadlokalnego rozciąga się na gminy: Dębica, Żyraków, Czarna i Pilzno. Obszar ten, w układzie stref funkcjonalno - przestrzennych regionu, w części północnej znajduje się w strefie rolniczej, a w części południowej w strefie rolniczo - rekreacyjnej. Środkowa część obszaru z miastem Dębica, to strefa zurbanizowana, przemysłowa, pełniąca funkcje usługowe i wspomagające w stosunku do sąsiednich stref. Bezpośrednie związki funkcjonalne miasta Dębicy z otoczeniem wiążą się z położeniem strefy ochrony sanitarnej miejskiego ujęcia wody na rzece Wisłok, zagospodarowanych terenów rekreacyjno - sportowych w Straszęcinie, atrakcyjnych terenów mieszkaniowych w Nagawczynie i Latoszynie, siecią powiązań drogowych oraz zasięgiem miejskiej komunikacji autobusowej.

Dębica położona jest przy drodze krajowej nr 4, pomiędzy Krakowem a Rzeszowem, przy autostradzie A4 i przy drodze wojewódzkiej nr 985 z Dębicy do Tarnobrzega. Dębica posiada dwa węzły zjazdowe z autostrady (Węzeł „Dębica Zachód” w miejscowości Żyraków i Węzeł „Dębica Wschód” w miejscowości Pustynia). Miasto jest ważnym węzłem kolejowym, przebiega tędy międzynarodowa trasa kolejowa E30 (linia nr 91) i linia nr 25. Stacja kolejowa znajduje się w centrum miasta.

W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Dębica (uchwalonym uchwałą Nr XLI/320/98 Rady Miejskiej w Dębicy z dnia 16 czerwca

1998 roku z późn. zm.) na obszarze miasta wyznaczono obszary leśne i rolniczej przestrzeni produkcyjnej oraz obszary zainwestowania miejskiego, w tym:

- obszary zabudowane i które mogą być przeznaczone pod zabudowę: mieszkaniową i usługową, produkcyjną i usługową, usług o charakterze publicznym, z usługami sportu, rekreacji, kultury i handlu o powierzchni sprzedaży powyżej 2 tys. m² i nie większej niż 2,5 tys. m²,
- obszary zagospodarowane i które mogą być zagospodarowane jako zieleń i rekreacja,
- pozostałe tereny obecnego i przewidywanego zainwestowania miejskiego, to jest: tereny komunikacji, tereny urządzeń infrastruktury technicznej i obiektów komunalnych.

W celu prowadzenia polityki przestrzennej wyznaczonej w Studium obszar miasta podzielono na 9 stref wykazujących zauważalną odrębność przestrzenną wyrażającą się charakterem zabudowy i zagospodarowania terenu, dającą się zidentyfikować granicami i problemami wymagającymi rozwiązania. Tereny zabudowy usługowej i produkcyjnej znajdują w niżej wymienionych strefach:

- strefa „ŚRÓDMIEŚCIE” obejmująca centralną, najintensywniej zabudowaną część miasta wraz z jego historycznym centrum i przylegającymi doń osiedlami, zawierająca obok zabudowy mieszkaniowej, najważniejsze urzędy i instytucje publiczne, większość obiektów usług publicznych i komercyjnych z dworcem kolejowym i autobusowym oraz przekształcającą się w zespół handlu hurtowego, dawną dzielnicę przemysłowo-składową,
- strefa „FABRYCZNA” obejmująca tereny zakładów przemysłowych i obiektów infrastruktury. W obrębie tej strefy utrzymuje się istniejące przeznaczenie terenów, a także dopuszcza się przekształcenia istniejących zakładów na cele innej działalności wytwórczej lub usługowej, w sposób nie pogarszający stanu środowiska i przy zapewnieniu przez inwestorów dostosowania do swych potrzeb, zakresu obsługi infrastrukturą techniczną i komunikacyjną,
- strefa „ŚWIĘTOSŁAWA” wyodrębniona w północno-wschodniej części miasta, przy granicy z zabudową wsi Pustynia, obejmująca tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zagrodowej oraz przemysłowej (Polifarb, WUCh) poprzedzielane otwartymi terenami rolnymi. Ponadto znajdują się tutaj obiekty infrastruktury technicznej (miejska oczyszczalnia ścieków i ciepłownia) oraz zakład karny. Obok utrzymania istniejącego zainwestowania, podstawowe przekształcenia dotyczą przeznaczenia dużych terenów pod nową zabudowę przemysłowo-usługową. Obszary zabudowy produkcyjnej i usługowej znajdują się w większości, w części miasta położonej na północ od drogi krajowej, przy linii kolejowej.

4.1.2.2. Miasto i Gmina Ropczyce

Miasto Ropczyce położone w zachodniej części województwa podkarpackiego jest siedzibą powiatu ropczycko-sędziszowskiego i miejsko-wiejskiej gminy Ropczyce. Gmina Ropczyce graniczy z gminami: Dębica, Ostrów, Sędziszów Małopolski i Wielopole Skrzyńskie. Ośrodkiem usług ponadlokalnych dla gminy Ropczyce jest miasto Rzeszów. Ropczyce położone są w łańcucko-rzeszowsko-ropczyckim paśmie koncentracji osadnictwa i działalności społeczno - gospodarczej.

W strukturze sieci osadniczej miasto Ropczyce stanowi wielofunkcyjny ośrodek miejski z usługami ponadlokalnymi dla środkowo zachodniej części byłego województwa rzeszowskiego, z dominującą funkcją przemysłową. Powiązania przestrzenne z miastem Sędziszów Małopolski wskazują na wykształcenie w przyszłości zespołu miast Ropczyce - Sędziszów. Główne kierunki ich rozwoju związane będą z dalszym rozszerzeniem funkcji usługowej oraz utrwaleniem funkcji przemysłowej. Ropczyce leżą w paśmie aktywności o znaczeniu międzynarodowym, w sąsiedztwie kształtującej się aglomeracji rzeszowskiej.

Strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta i gminy określają cechy charakterystyczne istniejącego zagospodarowania, jako obszary o określonych preferencjach dla różnych rodzajów zagospodarowania, w tym obszary zabudowane proponowane do intensyfikacji zagospodarowania i modernizacji zabudowy, predysponowane na cele:

- mieszkaniowe i mieszkaniowo-usługowe o wysokiej intensywności zabudowy,
- usług publicznych i komercyjnych,
- produkcji, wytwórczości i składowania,
- zieleni, sportu, rekreacji, turystyki i ogródków działkowych,
- urządzeń gospodarki rolnej,
- cmentarzy i infrastruktury technicznej.

Główne kierunki zmian w strukturze przestrzennej miasta i gminy, określone w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Ropczyce (uchwalonym uchwałą Nr XL/402/2001 Rady Miejskiej w Ropczycach z dnia 28 grudnia 2001), oprócz obszarów wymienionych powyżej, które stanowią istniejącą strukturę funkcjonalno-przestrzenną, określają obszary niezabudowane, które mogą być przeznaczone pod zabudowę, w tym obszary zabudowane proponowane do intensyfikacji zagospodarowania i modernizacji zabudowy, predysponowane do zainwestowania między innymi na cele:

- zabudowy mieszkaniowo-usługowej,
- usług publicznych i komercyjnych,
- produkcji, wytwórczości i składowania,
- zabudowy lotniskowej,
- infrastruktury technicznej, w tym komunikacji,

oraz obszary niezabudowane wymagające zorganizowanej działalności inwestycyjnej i przewidywane dla realizacji zadań i programów, wynikających z polityki państwa na obszarze województwa.

Obszary zabudowane i niezabudowane funkcjonalnie proponowane do intensyfikacji zabudowy i predysponowane na cele usług publicznych i komercyjnych oraz produkcji, wytwórczości i składowania oraz wymagające zorganizowanej działalności inwestycyjnej i przewidywane dla realizacji zadań i programów wynikających z polityki państwa na obszarze województwa znajdują się w północnej części gminy, w mieście Ropczyce, przy drodze krajowej oraz linii kolejowej.

4.1.2.3. Miasto Przeworsk

Miasto Przeworsk położone jest 14 km od Jarosławia i 38 km od Rzeszowa. Współcześnie Przeworsk jest lokalnym ośrodkiem usługowo-przemysłowym. Miasto stanowi centrum administracyjne powiatu. Sąsiaduje z gminami: Zarzecze, Kańczuga, Sieniawa, Adamówka, Gać, Jawornik Polski i Tryńcza. Leży przy międzynarodowej trasie E40 (Drezno-Lwów). Przeworsk leży w strefie koncentracji potencjału wytwórczego i przyspieszonych procesów rozwoju gospodarczego, co może skutkować rozwojem strefy działalności pozarolniczej, głównie obsługi transportu i komunikacji oraz utrzymaniem i modernizacją przemysłu przetwórstwa spożywczego (głównie cukrowni) dla potrzeb regionu. Układ komunikacyjny miasta tworzą: autostrada A4, droga krajowa nr 4, droga wojewódzka nr 835 drogi powiatowe i gminne oraz linie kolejowe.

Strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta określają następujące cechy charakterystyczne dla istniejącego zagospodarowania:

- obszary zabudowane z przewagą zabudowy mieszkaniowej,
- obszary zabudowane z przewagą zabudowy przemysłowej,
- obszary ważniejszych usług publicznych,
- obiekty związane turystyką i rekreacją,
- tereny zabudowane wymagające przekształceń i rehabilitacji

oraz obszary, które mogą być przeznaczone pod zabudowę.

Obszary z przewagą zabudowy przemysłowej obejmują tereny położone wzdłuż istniejących i planowanych dróg oraz przy linii kolejowej.

Określone w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Przeworsk (uchwalonym uchwałą Nr LV/354/2002 Rady Miasta Przeworska z dnia 7 października 2002 roku) kierunki rozwoju zakładają, iż miasto będzie podlegać przyspieszonym procesom urbanizacyjnym, obejmującym między innymi rozwój korytarza transportowego na kierunku wschód-zachód, rozwój korytarza infrastrukturalnego o charakterze tranzytowym, rozwój miasta jako wielofunkcyjnego ośrodka rozwoju (węzła rozwoju) o znaczeniu ponadlokalnym oraz rozwój korytarza osadniczego wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 835 i linii kolejowej Przeworsk – Rozwadów.

4.1.2.4. Miasto Jarosław

Przez miasto przebiega droga krajowa nr 4, która za pośrednictwem węzła „Jarosław Zachód” łączy się z autostradą A4 oraz droga krajowa nr 77 i magistrała kolejowa Kraków-Medyka.

W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Jarosław (uchwalonym uchwałą Nr 442/XXXI/2001 Rady Miasta Jarosławia z dnia 23 kwietnia 2001 roku z późniejszymi zmianami) wyróżniono:

- strefę centralną z dominującą funkcją usługową (ogólnomiejskie centrum usługowe), z udziałem towarzyszącej funkcji mieszkaniowej i obsługi turystyki. W strefie tej wydzielono obszar obejmujący Stare Miasto z zespołem pojezuickim, opactwem benedyktynek i ich otoczeniem,
- strefę śródmiejską pełniącą funkcje mieszkaniowe i usługowe,
- strefę peryferyjną pełniącą funkcję mieszkaniową, z udziałem towarzyszącej funkcji usługowej,
- strefę obejmującą tereny o funkcji produkcyjnej, magazynowo–składowej i usługowej z dopuszczeniem obiektów wielkopowierzchniowych.

Tereny zabudowy produkcyjno-usługowej i usługowej posiadają dobre powiązanie komunikacyjne z drogą krajową.

4.1.3. Ośrodki gminne

4.1.3.1. Gmina Dębica

Gmina Dębica otaczająca miasto Dębicę od północy, wschodu i południa, posiada urząd zlokalizowany na terenie miasta. Jest jedną z gmin powiatu dębickiego, położoną w jego zachodniej części. Oprócz miast Dębica, graniczy z gminami: Brzostek, Czarna, Ostrów, Pilzno, Przecław, Ropczyce i Żyraków. Ośrodkiem usług ponadlokalnych dla gminy jest miasto Dębica.

Strukturę funkcjonalno-przestrzenną gminy określają uwarunkowania wynikające z istniejącego zagospodarowania, w tym obszarów zabudowanych, w których wyróżniono:

- obszary adaptacji zabudowy mieszkaniowej zagrodowej,
- obszary adaptacji zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,
- obszary adaptacji zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej,
- obszary adaptacji zabudowy usługowej,
- obszary adaptacji zabudowy usługowej wraz z zielenią towarzyszącą,
- obszary adaptacji zabudowy przemysłowej,
- obszary zabudowane wymagające rehabilitacji.

Według ustaleń Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Dębica (uchwalonego uchwałą Nr I/5/98 Rady Gminy w Dębicy z dnia 10.03.1998 roku z późn. zm.), określającego kierunki zagospodarowania przestrzennego, obszar gminy podzielono na strefy polityki przestrzennej i wyróżniono: strefę aktywnej działalności gospodarczej, strefę aktywności przyrodniczej oraz strefę rolniczą. Strefa aktywnej działalności gospodarczej to strefa o największym stopniu zurbanizowania, obejmująca korytarz trasy międzynarodowej E40 przy wlocie do m. Dębica od strony wschodniej oraz znaczna część gminy powyżej tej trasy od strony zachodniej. Są to tereny najbardziej atrakcyjne dla potencjalnych inwestorów, z uwagi na położenie przy głównych drogach i kolei. Obszary te są wyposażone w infrastrukturę techniczną. W znacznej części obszary te są skomunalizowane, bądź stanowią własność państwową. W strefie tej mieszczą się liczne zakłady przemysłowe oraz usługowe. W centralnej części tej strefy przebiega autostrada A4. Strefa ta obejmuje swoim zasięgiem zainwestowane części miejscowości: Podgrodzie, Latoszyn, Zawada, Pustynia, Nagawczyna, Pustków, Brzeźnica, Kędzierz oraz Paszczyna.

4.1.3.2. Gmina Czarna k/Dębicy

Gmina Czarna k/Dębicy leży na zachodnich krańcach województwa podkarpackiego. Jest jedną z trzech gmin powiatu dębickiego, położoną w jego zachodniej części. Graniczy z gminami: Dębica i Żyraków oraz z miastem Dębica. Ośrodkiem usług ponadlokalnych dla gminy Czarna jest miasto Dębica. Za główny cel rozwoju gminy przyjęto: rozwój gospodarczy gminy oparty na intensyfikacji rolnictwa i gałęzi pozarolniczych przy jednoczesnej trosce o środowisko przyrodnicze i wykorzystaniu szans jakie wynikają z zasobów gminy, zmierzające do podniesienia standardu życia mieszkańców. Dynamika urbanizacji gminy, jak i ośrodka gminnego – miejscowości Czarna jest niska. Największym atutem gminy jest stosunkowo małe zanieczyszczenie środowiska, bogactwo lasów, zasoby mineralne, dogodnie połączenie kolejowe trasą międzynarodową oraz bliskie położenie od ośrodków przemysłowych: Dębicy i Tarnowa.

Strukturę funkcjonalno-przestrzenną gminy określają następujące cechy charakterystyczne dla istniejącego zagospodarowania, w tym tereny zainwestowane, takie jak: obszary zabudowy mieszkaniowej, zabudowy usługowej, wytwórczości i składów, rekreacji i sportu. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Czarna (uchwalone uchwałą Nr XL/290/2001 Rady Gminy w Czarnej z dnia 28 grudnia 2001 roku) wyznacza także obszary potencjalnego zainwestowania, a wśród nich: zabudowy mieszkaniowej z dopuszczeniem usług, usług publicznych i komercyjnych, produkcji, usług i składów.

Kierunki rozwoju przestrzennego obejmują działania skierowane na:

- tworzenie zaplecza, rezerw mieszkaniowych oraz rozbudowę istniejącej sieci osadniczej,

- koncentrację i intensyfikację działalności gospodarczej,
- tworzenie warunków dla rekreacji i wypoczynku weekendowego,
- intensyfikację specjalistycznej produkcji rolniczej i przetwórstwa oraz usług pokrewnych,
- ukształtowanie sprawnego układu komunikacyjnego dla ruchu ponadlokalnego oraz wykorzystanie przebiegu autostrady A4.

Tereny istniejącej i potencjalnej zabudowy usługowej, wytwórczości i składów oraz produkcji zlokalizowane są w rejonie linii kolejowej, a także przy drogach powiatowych. Koncentracja usług następuje w centralnej części miejscowości gminnej.

4.1.3.3. Gmina Żyraków

Gmina Żyraków to gmina wiejska, leżąca w zachodniej części województwa podkarpackiego w powiecie dębickim. Graniczy z miastem Dębicą oraz gminami: Czarna, Dębica, Przecław i Radomyśl Wielki. Ośrodkiem usług ponadlokalnych dla gminy Żyraków jest miasto Dębica.

Strukturę funkcjonalno-przestrzenną gminy określają uwarunkowania wynikające z istniejącego zagospodarowania, wskazującego między innymi tereny:

- zabudowy jednorodzinnej,
- zabudowy wielorodzinnej,
- usług,
- przemysłu, baz i składów,
- uzbrojenia terenu,
- środowiska przyrodniczego oraz kulturowego.

Główny ośrodek administracyjno-usługowy stanowi Żyraków, znajdujący się w południowo-wschodniej części gminy. Usługi wyższego rzędu zlokalizowane są w Dębicy, z którą gmina powiązana jest dwoma mostami drogowymi. Wiodącą funkcją gminy jest funkcja rolnicza, dlatego sektor produkcyjny i usługi są ściśle związane z tą funkcją.

Główne kierunki zmian w strukturze przestrzennej gminy określone są w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Żyraków (uchwalonym uchwałą Nr XII/109/99 Rady Gminy w Żyrakowie z dnia 09.12.1999 roku z późn. zm.). Przebieg autostrady A-4 umożliwia szybki rozwój przestrzenny gminy. Południowa i południowo-wschodnia część gminy, określona jest jako strefa aktywnej działalności gospodarczej, a pozostała część tj. północna i północno-zachodnia jako strefa rolnicza. Rozwój miejscowości zlokalizowanych w południowej części gminy tj. Zawierzbia, Straszęcina i Woli Wielkiej, wiąże się z miastem Dębicą, jako głównym ośrodkiem usług oraz Straszęcinem, przewidywanym dawniej do włączenia w granice administracyjne miasta. Natomiast dla reszty gminy skupiskiem usług pozostaje miejscowość gminna tj. Żyraków. Główną osią rozwoju inwestycyjnego pozostaje autostrada A-4 z węzłem zlokalizowanym

w Żyrakowie (węzeł Dębica Zachód), a zwłaszcza tereny przyległe do strefy rezerwowanej pod autostradę, a obsługiwane z dróg powiatowych i gminnych.

Tereny przeznaczone do zorganizowanej działalności inwestycyjnej wskazuje się w ww. studium:

- w pobliżu projektowanego węzła autostrady A-4 w Żyrakowie, Górze Motycznej, Zawierzbiu i Straszęcinie z możliwością obsługi poprzez drogi powiatowe i gminne,
- w sąsiedztwie już funkcjonujących terenów produkcyjno-magazynowych w Straszęcinie i Bobrowej,
- w pobliżu centrum usługowego w Żyrakowie, na styku z rezerwą terenu pod przebieg autostrady,
- na wyznaczonych obszarach w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, we wsiach: Wiewiórka, Nagoszyn i Zasów,
- w pobliżu kopalni gazu w Korzeniowie.

4.1.3.4. Gmina Ostrów

Gmina Ostrów leży w środkowo-zachodniej części województwa podkarpackiego. Jest jedną z 5-ciu gmin powiatu ropczycko-sędziszowskiego, położoną w jego północno-zachodniej części. Graniczy z gminami: Dębica (w pow. dębickim), Przecław (w pow. mieleckim), Niwiska (w pow. kolbuszowskim), Sędziszów Małopolski i Ropczyce. Ośrodkiem usług ponadlokalnych dla gminy Ostrów jest i pozostanie miasto Ropczyce. Główne kierunki zmian w strukturze przestrzennej gminy określone są w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Ostrów (uchwalonym uchwałą Nr XVII/95/2000 Rady Gminy Ostrów z dnia 19.04.2000 roku z późn. zm.). Korzystnym czynnikiem dla rozwoju jest położenie gminy:

- w bezpośrednim sąsiedztwie pasma podwyższonej aktywności i rozwoju społeczno - gospodarczego Wrocław - Kraków – Rzeszów - Ukraina o znaczeniu krajowym i europejskim,
- na ciągach energetycznych systemu krajowego, zapewniających zaopatrzenie na energię elektryczną i gaz,
- na trasie przebiegu autostrady A-4, w pobliżu węzła komunikacyjnego (skrzyżowanie z drogą Kamionka – Sędziszów),
- w rejonie dużych walorów przyrodniczych (duża lesistość, czyste powietrze, dobry klimat) pozwalające na rozwój różnego rodzaju form turystyki i wypoczynku.

Strukturę funkcjonalno-przestrzenną gminy określają następujące cechy charakterystyczne dla istniejącego zagospodarowania:

- obszary leśne,
- obszary rolniczej przestrzeni produkcyjnej,
- obszary zabudowy mieszkaniowej,
- obszary koncentracji usług publicznych,

- tereny cmentarzy, zieleni parkowej, ogrodowej i sportu,
- obszary zabudowy i urządzeń rekreacyjno-turystycznych,
- obszary zabudowy produkcyjnej i usługowej,
- obszary powierzchniowej eksploatacji surowców,
- tereny komunikacji oraz infrastruktury technicznej,

Obszary koncentracji usług publicznych oraz zabudowy produkcyjnej i usługowej obejmują tereny położone wzdłuż istniejących i planowanych dróg. Przeważająca część terenów pod wyżej wymienione sposoby zainwestowania, znajduje się w paśmie wzdłuż autostrady, na północ od trasy jej przebiegu.

Główne kierunki rozwoju gminy Ostrów to: ochrona środowiska przyrodniczego i kulturowego, aktywizacja gospodarcza i rozwój turystyki, kształtowanie zabudowy, zagospodarowanie terenu i gospodarowanie mieniem komunalnym, rozwój systemów komunikacji i infrastruktury technicznej oraz zapewnienie realizacji celów publicznych

4.1.3.5. Gmina Sędziszów Małopolski

Gmina Sędziszów Małopolski, to gmina miejsko-wiejska w powiecie ropczyko-sędziszowskim. Gmina Sędziszów Małopolski graniczy z gminami: Iwierzycze, Kolbuszowa, Niwiska, Ostrów, Ropczyce, Świlcza i Wielopole Skrzyńskie. Ośrodkiem usług ponadlokalnych dla gminy jest miasto Rzeszów. Główne kierunki zmian w strukturze przestrzennej gminy określone są w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Sędziszów Małopolski (uchwalonym uchwałą Nr XLVI/297/02 Rady Miejskiej w Sędziszowie Małopolskim z dnia 25 września 2002 roku z późn. zm.).

Strukturę funkcjonalno-przestrzenną gminy określają następujące przeznaczenia terenów:

- mieszkaniowe z zabudową wysoką i usługami,
- mieszkaniowe z zabudową niską i usługami,
- zorganizowane mieszkaniowo-usługowe,
- przewidziane do dalszej eksploatacji surowców,
- przemysłowo-usługowe,
- zieleni parkowej i działkowej,
- obszar rolny z dopuszczeniem zabudowy w siedliskach rolniczych,
- usług.

Rozmieszczenie obszarów funkcjonalnych na terenie gminy nie jest równomierne. W Sędziszowie Małopolskim skoncentrowane są obszary przemysłowo-usługowe, usługowe oraz zorganizowane mieszkaniowo-usługowe. W pozostałych miejscowościach gminy występują w przeważającej części obszary mieszkaniowe z zabudową niską i usługami. Największa koncentracja obszarów przemysłowych i usługowych występuje w rejonie drogi krajowej nr 4.

Na terenie miasta i gminy Sędziszów Małopolski obowiązują ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu dla drogi publicznej łączącej autostradę A4 z drogą krajową nr 4, na odcinku przebiegającym przez miejscowość Borek Wielki.

W opracowaniu jest miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w miejscowości Borek Wielki. Plan obejmuje obszar o powierzchni około 95 ha, położony w części północnej sołectwa Borek Wielki. Podstawowe przeznaczenie terenów to: tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (ok. 20 ha) i tereny zabudowy usługowej (ok. 53 ha).

4.1.3.6. Gmina Iwierzycze

Gmina Iwierzycze leży w zachodniej części województwa podkarpackiego, w powiecie ropczycko-sędziszowskim. Siedziba gminy położona jest w odległości około 5 km na południe od drogi krajowej nr 4 (E – 40), 64 km na wschód od Tarnowa, a 25 km na zachód od Rzeszowa. Gmina Iwierzycze leży w bezpośrednim sąsiedztwie Sędziszowa Młp. oraz w zasięgu komunikacyjnym miasta Rzeszowa. Przez północną część gminy przebiega międzynarodowa trasa E4, od której przez centrum gminy biegnie powiatowa droga łącząca ją z miastami Sędziszów Młp., Strzyżów i gminą Wielopole Skrzyńskie. Gmina Iwierzycze graniczy z gminami: Świlcza, Boguchwała, Czudec, Wielopole Skrzyńskie i Sędziszów Młp. Główne kierunki zmian w strukturze przestrzennej gminy określone są w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Iwierzycze (uchwalonym uchwałą Nr III/15/02 Rady Gminy w Iwierzycach z dnia 30 grudnia 2002 roku z późn. zm.). Strukturę funkcjonalno-przestrzenną gminy określa istniejące zagospodarowanie:

- lasy, obszary rolniczej przestrzeni produkcyjnej,
- obszary zorganizowanej działalności inwestycyjnej,
- obszary zabudowane, w tym: mieszkaniowe z usługami, potencjalne mieszkaniowo-usługowe, obszary przemysłowo-usługowe,
- granice terenów górniczych i udokumentowanych złóż surowców,
- tereny komunikacji oraz infrastruktury technicznej,

Obszary zabudowane obejmują obszary istniejącej, ukształtowanej zabudowy mieszkaniowej i pozostałe zainwestowane tereny. Na obszarach istniejącej lub projektowanej zabudowy, przewiduje się zarówno realizację funkcji mieszkaniowych, jak i usługowych. Dopuszcza się realizację obiektów produkcyjnych i usługowych w zabudowie mieszkaniowej i zagrodowej pod warunkiem, że nie zwiększy to ich uciążliwości dla otoczenia, a w szczególności nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych norm uciążliwości dla środowiska na działkach sąsiednich. Realizacja nowej zabudowy na powyższych zasadach, odpowiada potrzebom racjonalizacji wykorzystania istniejącej infrastruktury technicznej i kształtowania zespołów zwartej zabudowy w obrębie istniejących układów zabudowy. Ten kierunek działania ma priorytetowe znaczenie w realizacji nowej zabudowy, gdyż

przeciwstawia się powszechnym tendencjom do rozpraszania zabudowy i w konsekwencji niepotrzebnego zwiększania oddziaływania czynników antropogenicznych na środowisko.

4.1.3.7. Gmina Rakszawa

Gmina Rakszawa położona jest w centralnej części województwa podkarpackiego i wchodzi w skład powiatu łańcuckiego. Od północy graniczy z gminą Leżajsk, od wschodu z gminą Żółtynia, od południa z gminą Czarna, od zachodu sąsiaduje z gminą Sokołów Małopolski. Gmina Rakszawa położona jest na północ od pasma ukształtowanej aktywności społeczno-gospodarczej Rzeszów – Przemyśl, w zasięgu obsługi miasta łańcuta jako ośrodka ponadlokalnego, z którym ma historycznie ukształtowane, dogodne powiązania komunikacyjne. Ośrodkami usług ponadlokalnych dla gminy, oprócz łańcuta, są Leżajsk i Rzeszów. Przez obszar gminy przebiega droga wojewódzka łańcut – Leżajsk. Główne kierunki zmian w strukturze przestrzennej gminy określone są w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Rakszawa (uchwalonym uchwałą Nr XXXV/253/2002 Rady Gminy w Rakszawie z dnia 25 czerwca 2002 roku). Strukturę funkcjonalno-przestrzenną gminy określają następujące obszary charakterystyczne dla istniejącego zagospodarowania:

- leśne,
- rolniczej przestrzeni produkcyjnej,
- zabudowy mieszkaniowo – usługowej.

Obszary zabudowy mieszkaniowo - usługowej obejmują tereny zainwestowane i przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową, usługową, nieuciążliwą działalność gospodarczą, komunikację, zieleń, sieci i urządzenia infrastruktury technicznej, przy zachowaniu zasad ochrony środowiska przyrodniczego i kulturowego. W granicach wszystkich obszarów zostały wydzielone tereny o zróżnicowanym sposobie użytkowania, w tym między innymi: tereny usług publicznych, tereny produkcyjno – usługowo – przetwórcze, tereny powierzchniowej eksploatacji, tereny komunikacji kolejowej i drogowej oraz tereny urządzeń infrastruktury technicznej.

Tereny produkcyjno- usługowo-przetwórcze znajdują się w południowej, centralnej i północnej części gminy. Tereny te położone są wzdłuż istniejących dróg: wojewódzkiej nr 877 i powiatowych.

Główne kierunki rozwoju gminy Rakszawa to:

- preferowanie zabudowy związanej z działalnością usługową,
- wykluczenie możliwości lokalizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko,
- zachowanie istniejących ciągów komunikacyjnych i infrastruktury technicznej,
- uzupełnienie wyposażenia w urządzenia z zakresu komunikacji (dojazdy, parkingi), oraz sieci i urządzenia infrastruktury technicznej (szczególnie dotyczące gospodarki wodno-ściekowej).

4.1.3.8. Gmina Żołyńia

Gmina Żołyńia położona jest w centralnej części województwa podkarpackiego, w powiecie łańcuckim. Od północy graniczy z gminą Leżajsk, od wschodu z gminą Grodzisko Dolne, od południa z gminami Białobrzegi i Czarna, od zachodu sąsiaduje z gminą Rakszawa. Przez obszar gminy przebiega droga wojewódzka łańcut – Leżajsk. Gmina Żołyńia położona jest na północ od pasma aktywności społeczno – gospodarczej wzdłuż autostrady A4, w zasięgu obsługi łańcuta jako ośrodka ponadlokalnego, z którym ma historycznie ukształtowane, dogodne powiązania komunikacyjne. W strukturze sieci osadniczej powiatu i województwa gmina pełnić będzie funkcje ośrodka lokalnego.

Ośrodkami usług ponadlokalnych dla gminy, oprócz łańcuta, są Leżajsk i Rzeszów. Ośrodek gminny (dawne miasto) pełni funkcję przemysłowo – usługowo - administracyjną w oparciu o: istniejące zainwestowanie, wykształcone zasoby siły roboczej, nie wykorzystane obiekty produkcyjne i rezerwy terenowe umożliwiające rozwój przemysłu, rozwiniętą infrastrukturę techniczną i społeczną. Główne kierunki zmian w strukturze przestrzennej gminy określone są w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Żołyńia (uchwalonym uchwałą Nr XX/148/2001 Rady Gminy w Żołyńi z dnia 18 października 2001 roku z późn. zm.).

Strukturę funkcjonalno-przestrzenną gminy określają obszary istniejącego zagospodarowania:

- leśne,
- rolniczej przestrzeni produkcyjnej,
- zabudowy mieszkaniowo – usługowej.

Obszary zabudowy mieszkaniowo - usługowej obejmują tereny zainwestowane i przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową, usługową, nieuciążliwą działalność gospodarczą, komunikację, zieleń, sieci i urządzenia infrastruktury technicznej, przy zachowaniu zasad ochrony środowiska przyrodniczego i kulturowego. W granicach wszystkich obszarów zostały wydzielone tereny o zróżnicowanym sposobie użytkowania w tym między innymi: tereny usług publicznych, tereny produkcyjno – usługowe, tereny powierzchniowej eksploatacji kruszywa, tereny komunikacji kolejowej i drogowej oraz tereny urządzeń infrastruktury technicznej. Tereny produkcyjno- usługowe znajdują się w południowej, centralnej i północnej części gminy. Tereny te położone są wzdłuż istniejących dróg: wojewódzkiej nr 877 i powiatowych. Główne kierunki rozwoju gminy Żołyńia i zasady polityki przestrzennej określają konieczność ustalenia w planach miejscowych warunków rehabilitacji starej zabudowy i kształtowania form zabudowy plombowej oraz wymogów związanych z działalnością usługową, wykluczenie możliwości lokalizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, zachowanie istniejących ciągów komunikacyjnych i infrastruktury technicznej, uzupełnienie wyposażenia w urządzenia z zakresu komunikacji (dojazdy, parkingi), oraz sieci i urządzenia infrastruktury technicznej (szczególnie dotyczące gospodarki wodno-ściekowej).

4.1.3.9. Gmina Białobrzegi

Gmina Białobrzegi to gmina wiejska w powiecie łańcuckim, położona w jego wschodniej części, w odległości około 5 km od miasta łańcuta. Miasto łańcut stanowi centrum rozwoju dla otaczających go terenów, a przede wszystkim ośrodek zatrudnienia dla ludności, w tym z powiatu łańcuckiego. Gmina Białobrzegi graniczy z gminami: Czarna, Grodzisko Dolne, łańcut, Przeworsk, Tryńcza i Żółtynia. Wiodące funkcje w odniesieniu do całej gminy to rolnictwo i osadnictwo. Funkcje uzupełniające to: „sypialnia” m. łańcuta w części zachodniej Woli Dalszej, administracyjno-usługowa w miejscowości gminnej, leśnictwo w północnej części gminy, działalność produkcyjno-usługowa w Woli Dalszej. Układ komunikacyjny gminy tworzą autostrada A-4, droga wojewódzka nr 877 przebiegająca wzdłuż zachodniej granicy gminy, drogi powiatowe i drogi gminne. Główne kierunki zmian w strukturze przestrzennej gminy określone są w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Białobrzegi (uchwalonym uchwałą Nr XXIV/132/2002 Rady Gminy Białobrzegi z dnia 14 listopada 2000 roku).

Struktura przestrzenna gminy jest ukształtowana elementami przyrodniczymi oraz elementami zagospodarowania i użytkowania terenu. Strukturę funkcjonalno-przestrzenną gminy określają następujące obszary:

- leśne,
- z przewagą gruntów do zalesień,
- rolne,
- zabudowane i obszary, które mogą być przeznaczone pod zabudowę, w tym: mieszkaniową i mieszkaniowo-usługową, tereny usług publicznych, tereny usług produkcyjnych,
- rekreacji i wypoczynku oraz pozostałe tereny zainwestowane.

Na obszarze gminy wyróżniają się następujące strefy funkcjonalno - przestrzenne:

- przyrodniczo-ekologiczna wchodząca w skład Zmysłowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu,
- rolno-osadnicza północna, obejmująca wsie Korniaktów Płn., Białobrzegi Płn., Budy łańcuckie Płn. oraz część wsi Wola Dalsza,
- ekologiczna obejmująca korytarz ekologiczny doliny rzeki Wisłok,
- rolno-osadnicza południowa obejmująca wsie: Korniaktów Płd., Budy łańcuckie Płd., Białobrzegi Płd., Dębina oraz część wschodnią wsi Wola Dalsza,
- podmiejska obejmująca część zachodnią wsi Wola Dalsza, bezpośrednio przyległą do miasta łańcuta.

4.1.3.10. Gmina Przeworsk

Gmina Przeworsk to gmina o charakterze rolniczym, położona w powiecie przeworskim, otaczająca promieniście miasto Przeworsk, 14 km od Jarosławia i 38 km od

Rzeszowa. Gminy sąsiednie to: Tryńcza, Zarzecze, Kańczuga, Gać, miasto Przeworsk, Białobrzegi (powiat łańcucki), Jarosław i Pawłosiów (powiat jarosławski). Ośrodkiem usług ponadlokalnych dla gminy jest miasto Przeworsk. Główny cel rozwoju założony w strategii rozwoju gminy to: *„aktywizacja gospodarcza rolnictwa oparta o rozwój uwarunkowany ekologicznie wymaga wykorzystania odpowiednich narzędzi ekonomicznych przy równoczesnym określeniu kierunków polityki przestrzennej”*. W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Przeworsk (uchwalonym uchwałą Nr X/64/99 Rady Gminy w Przeworsku z dnia 10 listopada 1999 roku z późn. zm.) wskazano obszary działalności inwestycyjnej i obszary aktywizacji gospodarczej o korzystnej lokalizacji: przy głównych trasach komunikacji drogowej i magistrali kolejowej, z ograniczeniem kolizji w strukturze funkcjonalno– przestrzennej gminy.

Proponowane do zainwestowania obszary są położone poza terenami zainwestowanymi zabudową mieszkaniową, zagrodową i jednorodziną, lub tworzą kompleksy związane z tą zabudową.

Strukturę funkcjonalno-przestrzenną gminy określają następujące tereny charakterystyczne dla istniejącego zagospodarowania:

- zabudowane i przewidziane do uzupełnienia zabudowy mieszkaniowej,
- zabudowane i przewidziane do uzupełnienia zabudową usługową i mieszkaniową,
- działalności inwestycyjnej i aktywizacji gospodarczej,
- użytków rolnych z dopuszczeniem inwestowania rolnego i komunalnego ,
- użytkowane jako cmentarze komunalne i wyznaniowe.

Obszary działalności inwestycyjnej i aktywizacji gospodarczej obejmują tereny położone przeważnie wzdłuż istniejących i planowanych dróg, na południu gminy wzdłuż drogi krajowej nr 4, w części środkowej gminy wzdłuż pasma autostrady. Wokół węzła autostrady: „Jarosław-Zachód” znajdują się obszary działalności inwestycyjnej i aktywizacji gospodarczej. Przy wyznaczonych trasach turystycznych i ścieżkach rowerowych preferowana jest realizacja usług związanych z obsługą ruchu turystycznego. W terenach usług lokalizowanych poza terenami zabudowy mieszkaniowej, przy głównych trasach komunikacyjnych, dopuszcza się realizację usług mających wpływ na środowisko przyrodnicze z zastosowaniem rozwiązań zabezpieczających środowisko przed skażeniem i ponadnormatywnym oddziaływaniem. Preferowane są usługi związane z transportem, budownictwem, przetwórstwem rolnym. Tereny działalności inwestycyjnej wskazane w sołectwie Nowosielce, proponuje się zainwestowanie zespołami obsługi ruchu turystycznego, jako usługi: hotelarskie, gastronomiczne, transportu, handlu.

4.1.3.11. Gmina Tryńcza

Gmina Tryńcza to gmina wiejska w powiecie przeworskim. Graniczy z gminami: Białobrzegi, Grodzisko Dolne, Jarosław, Leżajsk, Przeworsk, Sieniawa. Ośrodkiem usług ponadlokalnych jest miasto Przeworsk. Gmina Tryńcza jest usytuowana przy autostradzie A4

oraz drogach: krajowej nr 77 relacji Przemyśl – Lipnik, wojewódzkiej nr 853 relacji Przeworsk – Lublin – Grabownica Starzeńska oraz linii kolejowej Przeworsk – Rozwadów. Gmina Tryńcza leży w trójkącie ośrodków, mających najważniejszy wpływ na jej rozwój tj. Przeworska, Jarosławia i Leżajska. Odległości od znaczących dla gminy Tryńcza ośrodków wynoszą odpowiednio: Przeworsk – 14 km, Leżajsk – 16 km, Jarosław – 20 km, Rzeszów – 51 km. W miejscowości Tryńcza koncentrują się najważniejsze usługi świadczone na rzecz całej społeczności gminnej, tj. administracja publiczna, usługi gospodarcze, handlowe i łączność. Pomocniczym ośrodkiem usługowym w gminie Tryńcza jest miejscowość Gniewczyzna Łańcucka. Pozostałe jednostki strukturalne wchodzące w skład gminy koncentrują na swoim terenie usługi o znaczeniu lokalnym. Główne kierunki zmian w strukturze przestrzennej gminy określone są w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Tryńcza (uchwalonym uchwałą Nr XVIII/169/2000 Rady Gminy Tryńcza z dnia 17 listopada 2000 roku).

Strukturę funkcjonalno-przestrzenną gminy określają następujące tereny istniejącego i planowanego zagospodarowania:

- budownictwa mieszkaniowego i usług, zagospodarowane i przewidziane pod zabudowę,
- przeznaczone na cele budowlane po wykonaniu obwałowań lub obwodnicy na drodze wojewódzkiej, rejon lokalizacji usług tworzących centrum,
- zainwestowane i przeznaczone na cele inwestycyjne przemysłu i rzemiosła, tereny rekreacji i wypoczynku,
- gospodarki komunalnej oraz infrastruktury technicznej.

Podstawową funkcją gminy Tryńcza jest obsługa produkcji żywności. Funkcją uzupełniającą jest natomiast obsługa ludności w oparciu o istniejące oraz nowo powstające obiekty usługowe. W południowej części gminy dodatkowo rozwijają się usługi ponadgminne oraz przemysł. Tereny te położone są wzdłuż istniejących dróg.

Węzeł „Przeworsk” na autostradzie A4, znajduje się w niewielkiej odległości od terenów przeznaczonych pod przemysł i rzemiosło, a układ komunikacyjny gminy posiada z nim dobre połączenie. Główne kierunki rozwoju gminy Tryńcza zapisane w opracowanej strategii to: *„przyśpieszenie rozwoju gospodarczego gminy poprzez kreowanie przyjaznego klimatu dla rozwoju nowoczesnej przedsiębiorczości”*. W ramach tych działań projektuje się pozyskiwanie nowych terenów pod inwestycje, poprzez wykup, scalanie lub zamianę gruntów, uzbrojenie terenów przeznaczonych na park przemysłowy i pod działalność gospodarczą oraz promocję oferty inwestycyjnej gminy i pozyskanie inwestorów do Trynieckiego Parku Przemysłowego.

4.1.3.12. Miasto Radymno

Położone jest w powiecie jarosławskim, w odległości około 12 km na wschód od Jarosławia i około 19 km na północ od Przemyśla.

Posiada dobre skomunikowanie z drogą krajową nr 4 i przez drogę krajową nr 77 i węzeł „Przemysł” z autostradą A4.

W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Radymno (uchwalonym uchwałą Nr 113/XVI/2000 Rady Miejskiej w Radymnie z dnia 29 września 2000 roku z późn. zm.) wyznaczono strefy produkcyjno-usługowe oraz opracowano miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego wyznaczające tereny zabudowy usługowej, produkcyjnej, magazynowej (MPZP „Złota Góra”, MPZP „Zek”, MPZP „Słowackiego - Kościuszki”).

4.1.3.13. Gmina Radymno

Gmina Radymno położona jest w powiecie jarosławskim. Na terenie gminy dominuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i zagrodowa. Gmina posiada dogodne połączenia z Jarosławiem i Przemysłem oraz bezpośrednie związki funkcjonalne z miastem Radymno, zabezpieczającym funkcjonowanie usług ponadlokalnych. Przez gminę przebiega autostrada A4 prowadząca do przejścia granicznego z węzłami: „Przemysł” i „Korczowa” oraz droga krajowa nr 4 i nr 77.

W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Radymno (uchwalonym uchwałą Nr XXI/45/2000 Rady Gminy Radymno z dnia 23 sierpnia 2000 roku z późn. zm.) wyznaczono strefy o funkcjach:

- produkcyjnej,
- magazynowo - składowej,
- usługowej.

Dla niektórych terenów opracowano miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego: „A-Młyny, Korczowa”, „B-Korczowa”, „C-Młyny”, „D-Młyny” w których ustalono następujące przeznaczenie terenów:

- usługi komercyjne, tj. usługi o charakterze rynkowym,
- usługi turystyczne, w tym usługi związane z sezonową obsługą ruchu turystycznego,
- usługi związane z działalnością gospodarczą, obiekty produkcji, magazynów i składów,
- usługi i urządzenia komunalne oraz usługi publiczne.

4.1.3.14. Gmina Roźwienica

Gmina Roźwienica położona jest w powiecie jarosławskim, w odległości około 6 km na południowy-zachód od Jarosławia. Posiada połączenie z autostradą A4 za pośrednictwem węzła „Jarosław Wschód”.

W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Roźwienica (uchwalonym uchwałą Nr 202/XXIV/2001 Rady Gminy Roźwienica z dnia 26 kwietnia 2001 roku) wyznaczono wyłącznie tereny przeznaczone pod zabudowę. W przeznaczonych do zainwestowania obszarach, nie wyznaczono konturów terenów

zorganizowanej działalności inwestycyjnej. Dopuszcza się jedynie realizację inwestycji nie pogarszających w sposób znaczący jakości środowiska.

4.1.3.15. Gmina Jarosław

Gmina Jarosław jest gminą wiejską w powiecie jarosławskim. Przez gminę przebiega droga krajowa nr 4, która za pośrednictwem węzła „Jarosław Zachód” łączy się z autostradą A4 oraz droga krajowa nr 77. Przez gminę przebiega magistrala kolejowa Kraków-Medyka.

W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Jarosław (uchwalonym uchwałą Nr VIII/89/2012 Rady Gminy Jarosław z dnia 21 listopada 2012 roku) dla gminy wyróżniono dwa kierunki zmian w zagospodarowaniu przestrzennym:

- kontynuacja i uzupełnienia istniejącej zabudowy zgodnie z dotychczasowym przeznaczeniem,
- nowe obszary wskazane na cele rozwoju nowych inwestycji z podziałem na obszary zabudowy produkcyjnej, usługowej i produkcyjno-usługowej oraz obszary zabudowy produkcyjnej, usługowej i produkcyjno-usługowej związanej z produkcją rolniczą.

Wyznaczone obszary powiązane są komunikacyjnie z drogami krajowymi.

4.1.3.16. Gmina Pawłosiów

Gmina Pawłosiów położona jest w powiecie jarosławskim i bezpośrednio graniczy z miastem Jarosław. Przez gminę przebiega droga krajowa nr 4 i autostrada A4. Gmina posiada bezpośredni dostęp do autostrady za pośrednictwem węzła „Jarosław Wschód” oraz za pośrednictwem drogi krajowej do węzła „Jarosław Zachód”.

W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Pawłosiów (uchwalonym uchwałą Nr XXXII/193/2002 Rady Gminy w Pawłosiu z dnia 20 sierpnia 2002 roku) wyznaczono obszary zorganizowanej działalności inwestycyjnej wzdłuż głównej arterii komunikacyjnej gminy – drogi krajowej nr 4. Takie usytuowanie tworzącej się strefy gospodarczej jest korzystne pod względem przestrzennym. Pod względem funkcjonalnym obszary zorganizowanej działalności inwestycyjnej obejmują funkcje produkcyjno-przetwórcze, magazynowo-składowe i handlowe.

4.1.3.17. Gmina Rokietnica

Gmina Rokietnica położona jest w powiecie jarosławskim, w odległości około 10 km na południe od Jarosławia. Gmina posiada dostęp do autostrady A4 (węzła „Jarosław Wschód”) za pośrednictwem drogi wojewódzkiej nr 880 .

W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Rokietnica (uchwalonym uchwałą Nr XXIII/117/2001 Rady Gminy Rokietnica z dnia 26 marca 2001 roku z późn. zm.) wyróżniono dwa obszary o dominującej funkcji:

- rozwoju produkcji rolnej, gospodarki i osadnictwa,
- ochrony zasobów przyrody, turystyki i osadnictwa.

W zakresie rozwoju usług, przetwórstwa i przemysłu, studium zaleca wprowadzenie inwestycji związanych z przetwórstwem produktów rolnych, wprowadzenie usług i produkcji związanej z przemysłem drzewnym oraz rzemiosłem, wprowadzenie inwestycji związanych z produkcją materiałów budowlanych, magazynowaniem i składowaniem.

W przeznaczonych do zainwestowania obszarach, nie wyznaczono konturów przemysłu i składów, jako terenów zorganizowanej działalności inwestycyjnej.

4.1.3.18. Gmina Chłopice

Gmina Chłopice położona jest w powiecie jarosławskim, w odległości około 5 km na południe od Jarosławia. Przez gminę przebiega autostrada A4. Gmina posiada do niej dostęp za pośrednictwem węzła „Jarosław Wschód”.

W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Chłopice (uchwalonym uchwałą Nr XVII/110/2001 Rady Gminy Chłopice z dnia 26.02.2001 roku) nie wyznaczono odrębnych, znaczących powierzchniowo terenów zabudowy produkcyjno-usługowej.

4.1.3.19. Gmina Stubno

Gmina Stubno położona jest w powiecie przemyskim, w odległości około 20 km na północny-wschód od Przemyśla. Gmina posiada dostęp do autostrady za pośrednictwem przebiegającej poza gminą, drogi krajowej nr 77 i węzła „Przemyśl”.

W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Stubno (uchwalonym uchwałą Nr IV/17/02 Rady Gminy w Stubnie z dnia 30 grudnia 2002 roku) wyznaczono dwie strefy aktywności gospodarczej wskazane pod zabudowę produkcyjną, produkcyjno-magazynową, magazynową i usługową.

4.2. Wnioski

- Gminy zlokalizowane w sąsiedztwie węzłów autostrady A4, tworzą strukturę przestrzenną o zróżnicowanym potencjale rozwoju społeczno-gospodarczego. Na tle gmin o niskich parametrach społeczno-gospodarczych, znacząco wybijają się miejskie ośrodki wzrostu.

- Lokalizacja terenów przemysłowych, magazynowo - składowych i przeznaczonych pod budowę wielkopowierzchniowych obiektów handlowych, a także zespołów o wysokiej integralności przestrzennej, związanych z szeroką działalnością przemysłowo – usługową, jest historycznie uwarunkowana rozmieszczeniem sieci osadniczej wzdłuż istniejących głównych arterii komunikacyjnych. Rezerwy terenowe pod wspomniane funkcje najczęściej znajdują się w znacznej odległości od węzłów autostrady A4 i drogi ekspresowej S19.
- Najwięcej terenów pod Specjalne Strefy Ekonomiczne wyznaczono w otoczeniu istniejących miast (Dębica, Jarosław, Łańcut, Rzeszów, Ropczyce, Przemyśl) . Pod tym względem wyróżnia się miasto Rzeszów wraz z terenami przylegającymi do granic gmin: Głogów Małopolski, Krasne, Trzebownisko i Świlcza.
- Najmniej terenów przemysłowych, magazynowo - składowych i przeznaczonych pod budowę wielkopowierzchniowych obiektów handlowych wyznaczono w gminach: Czarna k/Dębicy, Iwierzycy, Czudec, Lubenia, Tyczyn, Chmielnik, Rakszawa, Żołynia, Białobrzegi, Roźwienica, Chłopice, Rokietnica, Krasiczyn.
- W analizowanym obszarze opracowania, w obowiązujących studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin wyznaczono „okołowęzłowe” obszary działalności inwestycyjnej i aktywizacji gospodarczej dla 7 z 12 węzłów autostrady A4 („Dębica Zachód”, „Dębica Wschód”, „Sędziszów”, „Rzeszów Północ”, „Łańcut”, „Jarosław Zachód”, „Korczoza”) oraz 2 z 3 węzłów drogi ekspresowej S19 („Rzeszów Południe”, „Świlcza”).

Zagadnienia opracowane w pkt 4 zostały przedstawione na mapie nr 1 „Analiza struktur funkcjonalno - przestrzennych oraz dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzłów autostrady A4 – dostępność komunikacyjna, struktury funkcjonalno-przestrzenne, zasoby dziedzictwa kulturowego, specjalne strefy ekonomiczne” w skali 1:100 000.

5. Analiza walorów kulturowych obszaru wzdłuż autostrady A4

5.1. Zasoby dziedzictwa kulturowego

Analizowany obszar charakteryzuje się bogatymi zasobami materialnego dziedzictwa kulturowego. W kontekście tego opracowania należy podkreślić, iż związane jest to między innymi z ukształtowaniem w średniowieczu na tych terenach ważnych szlaków komunikacyjnych między wschodnią a zachodnią Europą. Wśród nich wymienić należy m. in. tzw. Drogę Królewską (Via Regia), tzw. Drogę św. Jakuba, stanowiącą kluczowy szlak pielgrzymkowy w Europie, jak również biegnący na Śląsk z terenów dzisiejszej Mołdawii tzw. szlak wołowy. W okresie nowożytnym na tym obszarze funkcjonowały tzw. szlak

środkowogalicyjski z Białej (obecnie Bielsko-Biała) do Lwowa, oraz linia kolejowa Kraków – Lwów. Wiązało się to z rozwojem gospodarczym, przestrzennym oraz kulturowym tych terenów.

Wzdłuż szlaków handlowych były lokowane i rozwijały się ośrodki miejskie. W większości zachowały one do dzisiaj swe historyczne układy urbanistyczne.

Obecnie w rejestrze zabytków województwa podkarpackiego znajdują się następujące układy urbanistyczne oraz inne zachowane zespoły historycznej zabudowy:

- Czudec – historyczny układ urbanistyczny z zespołem budownictwa drewnianego,
- Głogów Małopolski – historyczny układ urbanistyczny z zabudową,
- Jarosław – dzielnica staromiejska,
- Łańcut – zespół zabytkowy miasta,
- Przemyśl – dzielnica willowa,
- Przemyśl – zespół zabytków miasta Przemyśla,
- Przeworsk - zespół zabytków miasta Przeworska,
- Radymno – układ urbanistyczny,
- Rzeszów – zespół urbanistyczny średniowiecznego miasta i nowego miasta,
- Tyczyn – układ urbanistyczny średniowiecznego miasta z zabudową.

Swoje historyczne układy urbanistyczne zachowały również Dębica, Ropczyce, Sędziszów Małopolski czy Żołynia. W ramach zachowanej zabudowy miejskiej wyróżnić należy m. in. mieszczkańskie domy i kamienice, wille, zachowane przykłady drewnianej architektury małomiasteczkowej, budynki użyteczności publicznej, w tym ratusze oraz inne obiekty o wysokich walorach historycznych i kulturowych, reprezentujące różne epoki oraz style architektoniczne.

W Jarosławiu funkcjonuje pierwszy i jedyny w województwie park kulturowy - Zespołu Staromiejskiego oraz Zespołu Klasztornego OO. Dominikanów.

Na omawianym terenie zachowały się liczne przykłady architektury rezydencjonalnej, w postaci dworów oraz pałaców, często z towarzyszącymi im terenami zielonymi w postaci parków. Do wyróżniających się założeń tego typu należy zaliczyć: uznany za pomnik historii zespół zamku w Łańcutcie, zespół zamkowo-parkowy w Krasieczynie, zamek w Przemyślu, drewniany pałacyk myśliwski w Julinie, zamek z fortyfikacjami bastionowymi w Rzeszowie, ruiny zamku w Węgierce, a także założenia rezydencjonalne w miejscowościach: Boguchwała, Czudec, Łąka, Pawłosiów, Pełkinie, Przemyśl, Przeworsk, Rokietnica, Ropczyce-Witkowice, Roźwienica, Rzeszów, Tyczyn, Urzejowice oraz Zawada. Na terenie zespołu dworsko-parkowego w Bolestraszczykach znajduje się jedyne w regionie arboretum.

Na analizowanym obszarze występują liczne wartościowe przykłady zabytkowej architektury sakralnej. Dominują wśród nich obiekty i założenia murowane rzymskokatolickie. Są to zarówno kościoły, jak i zespoły zabudowy klasztornej. Najważniejsze z nich znajdują się w miejscowościach: Boguchwała, Borek Stary, Czudec, Jarosław, Krasne, Łąka, Malawa, Przemyśl, Przeworsk, Radymno, Ropczyce, Rudołowice, Rzeszów, Sędziszów Małopolski, Tuligłowy oraz Tyczyn. Większe skupiska takich obiektów i założeń występują w Jarosławiu, Przemyślu, Przeworsku oraz Rzeszowie.

Województwo podkarpackie charakteryzuje się bogatymi zasobami zabytkowej architektury drewnianej, w tym architektury sakralnej. Na analizowanym terenie do cenniejszych zachowanych kościołów drewnianych należą świątynie w miejscowościach: Chłopice, Kosina, Krzemienica, Medyka, Nowosielce, Sonina oraz Straszędzie.

We wschodniej części analizowanego obszaru zachowały się wartościowe przykłady drewnianej architektury cerkiewnej, w tym w Lesznie, Młynach oraz Przemyślu (dawna wieś Kruhel Wielki). W 2013 roku cerkiew pw. Narodzenia Przenajświętszej Bogurodzicy w Chotyńcu została wpisana na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Z kolei, jako przykłady cerkwi murowanych wymienić należy katedrę w Jarosławiu, a także świątynię w Prałkowcach.

Pamiętką po dawnej społeczności żydowskiej są synagogi, wyłącznie murowane, zachowane w Dębicy, Jarosławiu, Łańcucie, Przemyślu oraz Rzeszowie.

Wśród innych historycznych obiektów i założeń o wysokich walorach kulturowych wymienić należy:

- zespół zabytków Twierdzy Przemyśl stanowiącej zabytek architektury militarnej rangi europejskiej,
- zespół obiektów Przemyskiego Rejonu Umocnionego tzw. „Linii Mołotowa” oraz sąsiadujących z nimi niemieckich umocnień granicznych tzw. Pozycji Granicznej „Galicja”,
- kolejkę wąskotorową relacji Przeworsk – Dynów,
- obiekty infrastruktury kolejowej, w tym secesyjny dworzec kolejowy w Przemyślu,
- podziemne trasy turystyczne w Rzeszowie, Jarosławiu oraz Przemyślu (w trakcie tworzenia),
- zabytkowe cmentarze różnych wyznań i narodowości, cmentarze wojenne oraz cmentarze miejskie ze szczególnym uwzględnieniem zespołu zabytkowych nekropoli miasta Przemyśla,
- materialne dziedzictwo Centralnego Okręgu Przemysłowego w Rzeszowie i Pustkowie k. Dębicy.

Poznaniu materialnego dziedzictwa kulturowego regionu służą wytyczone tzw. szlaki kulturowe. Na analizowanym obszarze znajduje się większa część podkarpackiego odcinka międzynarodowego szlaku Droga św. Jakuba – Via Regia, a także znaczne odcinki transgranicznego Szlaku Rodowych Gniazd Lubomirskich, międzyregionalnego Szlaku Frontu Wschodniego I Wojny Światowej oraz Szlaku Architektury Drewnianej. Praktycznie w całości przebiegają przez analizowany obszar niewielkie szlaki wewnątrzregionalne: Szlak forteczny Twierdzy Przemyśl, Szlak garncarski oraz Szlak historyczno-turystyczny im. płk Lisa-Kuli.

Będący przedmiotem zainteresowania obszar przecinają również: Szlak umocnień nadszańskich, Szlak śladami Ordynacji Łańcuckiej oraz Szlak chasydzki. Objęte analizą obszary obejmowałby również proponowany do utworzenia Szlak architektury dworskiej województwa podkarpackiego¹.

¹ Polakowski Sylwester, Pozostałości założeń dworskich województwa podkarpackiego. Przewodnik katalogowy., Wydawnictwo Lygjan, Krosno 2012.

Ważną rolę z punktu widzenia zachowania tradycyjnej wiejskiej architektury drewnianej, pełnią założenia o charakterze skansenowskim. Na analizowanym obszarze są to skansen „Pastewnik” w Przeworsku oraz „Zagroda garncarska” w Medyni Głogowskiej.

Na omawianym obszarze funkcjonują również inne instytucje o charakterze muzealnym. Są to²:

- Arboretum i Zakład Fizjografii w Bolestraszcach,
- Muzeum Regionalne w Dębicy,
- Muzeum Regionalne w Handzlówce,
- Muzeum Kamienica Orsettich w Jarosławiu,
- Muzeum Zamek w Krasieczynie,
- Muzeum Gorzelnictwa w Łańcucie,
- Muzeum Zamek w Łańcucie,
- Muzeum Historii Miasta Przemyśla,
- Muzeum Archidiecezjalne im. bł. J. S. Pelczara w Przemyślu,
- Muzeum Dzwonów i Fajek w Przemyślu,
- Muzeum Narodowe Ziemi Przemyskiej w Przemyślu,
- Muzeum Twierdzy Przemyśl w Przemyślu,
- Muzeum Zespół Pałacowo-Parkowy w Przeworsku,
- Muzeum Diecezjalne w Rzeszowie,
- Muzeum Dobranocek ze Zbiorów Wojciecha Jamy w Rzeszowie,
- Muzeum Historii Miasta Rzeszowa - Oddział Muzeum Okręgowego,
- Muzeum Łowiectwa w Rzeszowie,
- Muzeum Okręgowe w Rzeszowie,
- Muzeum Etnograficzne im. Franciszka Kotuli w Rzeszowie - Oddział Muzeum Okręgowego,
- Prywatne Muzeum Techniki i Militariów w Rzeszowie,
- Społeczne Muzeum Regionalne w Tyczynie,
- Muzeum Fort XII Werner w Żurawicy.

Na analizowanym obszarze występują obiekty oraz założenia przestrzenne zaliczane do tzw. „dóbr kultury współczesnej”. Zgodnie z definicją ustawową zawartą w art. 2. pkt 10 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym³ są nimi niebędące zabytkami dobra kultury takie jak: pomniki, miejsca pamięci, budynki, ich wnętrza i detale, zespoły budynków, założenia urbanistyczne i krajobrazowe będące uznanym dorobkiem współcześnie żyjących pokoleń, jeżeli cechuje je wysoka wartość artystyczna lub historyczna.

² Na podstawie: Baza muzeów w Polsce, strona internetowa Narodowego Instytutu Muzealnictwa i Ochrony Zbiorów, www.nimoz.pl dostęp: 30.10.2013; Kalendarz imprez kulturalnych województwa podkarpackiego 2013, Wojewódzki Dom Kultury w Rzeszowie 2013.

³ Dz. U. 2003, nr 80, poz. 717 z późn. zm.

Do obiektów i założeń spełniających powyższe kryteria ustawowe zaliczyć należy⁴:

- Zbiorczy dworzec kolejowo-autobusowy w Jarosławiu,
- Fontanna „z niedźwiadkami” w Przemyślu,
- Instytut Teologiczny Wyższego Seminarium Duchownego w Przemyślu,
- Muzeum Narodowe Ziemi Przemyskiej w Przemyślu,
- Niemiecki cmentarz wojenny w Przemyślu,
- Osiedle mieszkaniowe przy dawnej wytwórni „Lignoza” w Pustkowie,
- Filharmonia im. Artura Malawskiego w Rzeszowie,
- Hala targowa wraz z pawilonem handlowym i wiatą w Rzeszowie,
- Hala Widowiskowo-Sportowa „Podpromie” im. Jana Strzelczyka w Rzeszowie,
- Kompleks Wyższej Szkoły Prawa i Administracji w Rzeszowie,
- Rzeszowski Ośrodek Sportu i Rekreacji w Rzeszowie,
- Katedra pw. Najświętszego Serca Pana Jezusa z ośrodkiem parafialnym w Rzeszowie,
- Kościół pw. Matki Bożej Różańcowej wraz z ośrodkiem parafialnym w Rzeszowie,
- Kościół pw. Matki Bożej Saletyńskiej w Rzeszowie,
- Pomnik Walk Rewolucyjnych w Rzeszowie,
- Rzeźba „Przejście 2001” w Rzeszowie,
- Osiedle Piastów w Rzeszowie,
- Budynek produkcyjno-biurowy ICN Polfa Rzeszów S.A. w Rzeszowie,
- Cmentarz Komunalny Wilkowyja w Rzeszowie,
- Park Jedności Polonii z Macierzą w Rzeszowie,
- Kościół pw. Matki Bożej Nieustającej Pomocy w Świętoniowej.

5.2. Dostępność zasobów dziedzictwa kulturowego w kontekście ich rozkładu przestrzennego i atrakcyjności turystycznej

Analizując rozmieszczenie przestrzenne przedstawionych powyżej elementów składających się na zasoby materialnego dziedzictwa kulturowego, należy zwrócić uwagę na ich koncentrację w głównych ośrodkach miejskich. W pierwszej kolejności wymienić należy Przemyśl, jako miasto o walorach kulturowych rangi międzynarodowej, o czym świadczy między innymi propozycja wpisania na Listę Światowego Dziedzictwa Kultury UNESCO Twierdzy Przemyśl, a także uznania za pomnik historii twierdzy oraz zespołu staromiejskiego, sformułowana w Wojewódzkim Programie opieki nad zabytkami⁵.

Do większych ośrodków o bardzo wysokiej koncentracji walorów kulturowych zaliczyć należy również: Jarosław, Łańcut, Przeworsk oraz Rzeszów.

⁴Na podstawie: Dobra kultury współczesnej w planie zagospodarowania przestrzennego województwa podkarpackiego. Propozycje obiektów wraz z kryteriami wyboru., Podkarpackie Biuro Planowania Przestrzennego, Rzeszów, grudzień 2011.

⁵Wojewódzki program opieki nad zabytkami w województwie podkarpackim 2010-2013, Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego, Departament Edukacji i Kultury, Rzeszów 2010.

Małymi ośrodkami miejskimi o dużym nasyceniu elementami materialnego dziedzictwa kulturowego, są położone w Rzeszowskim Obszarze Funkcjonalnym Czudec oraz Tyczyn, a także miasto Radymno. Pozostałe ośrodki miejskie oraz ośrodki wiejskie należy określić, jako te, o niższej koncentracji walorów kulturowych. Jednocześnie należy podkreślić, iż na ich obszarach często występują obiekty, bądź założenia o bardzo wysokich walorach kulturowych, czego najlepszym przykładem są zamek w Krasieczynie, arboretum w Bolestraszcach, czy wpisana na listę UNESCO cerkiew w Chotyńcu. Specyficzny charakter ma również kolejka wąskotorowa Przeworsk-Dynów, jako zespół obiektów zabytkowych liczący ponad 46 km długości, którego znaczna część znajduje się na analizowanym obszarze.

Obiekty i założenia zabytkowe, a także instytucje muzealne stanowią elementy przestrzeni, w kluczowy sposób wpływające na atrakcyjność turystyczną danej miejscowości.

Inaczej jest w przypadku tzw. dóbr kultury współczesnej. Jedynie nieliczne z nich jak np. Muzeum Narodowe Ziemi Przemyskiej ze względu na posiadane zbiory, a także fontanna „z niedźwiadkami” w Przemyślu czy Pomnik Walk Rewolucyjnych w Rzeszowie, jako znane i powszechnie rozpoznawane symbole miasta, będą stanowiły znaczące atrakcje turystyczne. Pozostałe dobra kultury współczesnej będą atrakcyjne wyłącznie dla wąskiego grona osób zainteresowanych współczesną architekturą i urbanistyką. Należy zwrócić uwagę na fakt, iż dobrami kultury współczesnej, w większości są świątynie oraz budynki użyteczności publicznej. Ich walory architektoniczne, artystyczne i kulturowe będą dostrzegane wyłącznie przy okazji ich odwiedzania.

Analizując przebieg, znaczenie oraz charakter tzw. szlaków kulturowych, należy zwrócić uwagę na fakt, iż wykorzystują one zarówno główne szlaki komunikacyjne, jak również drogi o charakterze lokalnym. Związane jest to z założonym przez twórców danego szlaku sposobem jego pokonywania: zazwyczaj samochodem, rowerem lub pieszo. Zakładana forma szlaku ściśle wiąże się z jego długością, nagromadzeniem elementów kulturowych i odległościami między nimi, czy też wykorzystaniem walorów krajobrazowych. Przykładowo, podkarpacki odcinek Drogi św. Jakuba, biegnący wzdłuż drogi krajowej nr 94/nr 4, celowo omija główne szlaki komunikacyjne. Jak napisano w przewodniku wydanym przy okazji jej powstania: *„trasa szlaku, projektowana dla pielgrzymów pieszych, jest możliwa do pokonania również przez rowerzystów. Pomimo dużego zurbanizowania terenu (wielowiekowe osadnictwo wzdłuż szlaków handlowych), starano się ograniczyć ilość dróg asfaltowych, po których prowadzony będzie szlak”*⁶.

Do szlaków wykorzystujących drogę krajową nr 94/nr 4 na znacznej swej długości, jako zbliżoną przebiegiem do autostrady A4 zaliczyć należy:

- transgraniczny Szlak Rodowych Gniazd Lubomirskich,
- międzyregionalny Szlak Frontu Wschodniego I Wojny Światowej,
- Szlaku Architektury Drewnianej – trasa VII rzeszowsko – jarosławska.

⁶ Droga św. Jakuba – Via Regia w województwie podkarpackim. Przewodnik., pod red. K. Zielińskiego, Stowarzyszenie na Rzecz Rozwoju i Promocji Podkarpacia „Pro Carpathia”, Rzeszów, str. 13.

Jednakże połączenia autostrady z drogami krajowymi powinny być brane pod uwagę nie jako potencjalny element szlaku kulturowego, ale jako kluczowy element infrastruktury drogowej, umożliwiającą łatwe skomunikowanie ze szlakiem.

5.3. Wnioski

- Z punktu widzenia koncentracji walorów kulturowych i ich wykorzystania w celach turystycznych, za istotny należy uznać przede wszystkim dogodny dostęp do ośrodków miejskich o najwyższych walorach kulturowych, a więc: Przemyśla, Jarosławia, Łańcuta, Przeworska oraz Rzeszowa. Wszystkie te miejscowości posiadają dedykowane im węzły autostradowe (Przemyśl w pewnym oddaleniu, skomunikowany poprzez drogę krajową nr 77). Koncentracja walorów kulturowych ma miejsce przede wszystkim w rejonie historycznych centrów tych ośrodków miejskich, stąd konieczność dobrego dostępu do nich z węzłów autostradowych.
- Bliskością węzła autostradowego charakteryzuje się również Radymno, będące małym ośrodkiem o wysokich walorach kulturowych. Dla oddalonych od autostrady Czudca i Tyczyna, będących również niewielkimi miastami o wysokich walorach kulturowych, a także pozostałych miejscowości leżących w analizowanym obszarze, w tym również tych charakteryzujących się występowaniem dziedzictwa kulturowego o wysokiej wartości i dużym potencjale turystycznym, dogodne skomunikowanie z autostradą A4 powinna zapewniać istniejąca sieć drogowa, lub nowe połączenia drogowe realizowane w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych Rzeszowa i Przemyśla, a w przypadku Czudca również planowana droga ekspresowa S19.

Zagadnienia opracowane w pkt 5 zostały przedstawione na mapie nr 1 „Analiza struktur funkcjonalno - przestrzennych oraz dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzłów autostrady A4 – dostępność komunikacyjna, struktury funkcjonalno-przestrzenne, zasoby dziedzictwa kulturowego, specjalne strefy ekonomiczne” w skali 1:100 000.

6. Analiza infrastruktury technicznej terenu położonego wzdłuż autostrady A4

6.1. Energetyka

Na obszarze objętym opracowaniem operatorem systemu przesyłowego (art. 9c ust.2 ustawy Prawo energetyczne) są Polskie Sieci Elektroenergetycznych S.A. Operator ten zajmuje się bezpieczeństwem dostarczania energii elektrycznej poprzez układ sieci Krajowego Systemu Elektroenergetycznego o napięciach roboczych 750 kV, 400 kV i 220 kV

(inwentaryzacja mapa zbiorcza). Podmiot ten koordynuje współpracę z operatorami systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych (TAURON Dystrybucja S.A. oraz PGE Dystrybucja S.A.).

W zakresie eksploatacji, konserwacji i remontów sieci przesyłowej, instalacji i urządzeń operator systemu przesyłowego w opracowaniu pt. " AKTUALIZACJA PLANU ROZWOJU... - na lata 2010 - 2025", zaproponował na obszarze objętym analizą:

- uruchomienie połączenia transgranicznego na przekroju asynchronicznym Polska-Ukraina linii 750 kV Rzeszów-Chmielnicka, w ramach podprojektu strategicznego – VI.6.1 Połączenia w kierunku Polska-Ukraina. Realizacja inwestycji uzależniona jest od uzgodnień z operatorem systemu przesyłowego Ukrainy, w sposób gwarantujący niezawodność funkcjonowania systemu elektroenergetycznego,
- rozbudowę stacji elektroenergetycznej 750/400/110 kV Rzeszów o rozdzielnię 400 kV,
- realizację zamierzenia inwestycyjnego polegającego na zakupie, dostawie i montażu dławików kompensacyjnych w stacji Rzeszów o mocy 100Mvar.

Operator za podstawowy środek poprawy stabilności pracy systemu przesyłowego uważa budowę nowych linii przesyłowych. Wraz z ich budową niezbędne jest również dysponowanie odpowiednio dobranymi pod względem lokalizacji, wielkości mocy, zakresu regulacji i poziomu napięcia, urządzeniami do kompensacji mocy biernej o charakterze pojemnościowym. Wiąże się to z koniecznością instalacji źródeł mocy biernej o charakterze indukcyjnym, które zapewnią kompensację mocy ładowania linii przesyłowych w okresach doliny obciążenia. Operator w powyższym opracowaniu nie odniósł się do projektowanej linii 400 kV Rzeszów-Jarosław(stacja)-Zamość, która uwzględniona jest w KPZK 2030. Operator nie wycofuje się z tych zamierzeń, lecz przesuwa je w realizacji po roku 2025.

Dostarczanie energii elektrycznej użytkownikom sieci dystrybucyjnej o napięciach roboczych 100 kV, 30 kV, 15 kV i 6 kV, z którymi system przesyłowy jest połączony, zapewniają operatorzy systemów dystrybucyjnych: TAURON Dystrybucja S.A. oraz PGE Dystrybucja S.A. Zamierzają oni zapewnić efektywną dystrybucję energii elektrycznej, kompleksowe dostosowanie się do potrzeb klientów oraz stworzyć warunki do rozwoju rynku energii, związanego z korzystaniem przez odbiorców z prawa wyboru sprzedawcy oraz zapewnienie bezpieczeństwa i niezawodności dostaw energii elektrycznej.

Przeprowadzona analiza przestrzenna wykazała konieczność realizacji następujących inwestycji:

w zakresie budowy nowych mocy:

- PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. Oddział Elektrociepłownia Rzeszów planuje wycofanie w roku 2026 jednostki wytwórczej i zastąpienie jej nową jednostką o zwiększonej mocy produkującej energię w technologii kogeneracji,

w zakresie budowy nowych GPZ:

- budowa stacji 110/15 kV Jasionka, która umożliwi zasilanie odbiorców na terenie Podkarpackiego Parku Naukowo-Technologicznego w Strefie S1 w Jasionce, zapewni

rezerwowe zasilanie PPN-T Strefa S2 w Rogoźnicy, a także poprawi warunki napięciowe i niezawodność zasilania istniejących i przyszłych odbiorców,

- budowa stacji 110/15 kV Dworzysko, która zapewni dostawę mocy i energii elektrycznej dla nowo powstającego Parku Naukowo-Technologicznego Rzeszów - Dworzysko w miejscowości Pogwizdów Nowy,

w zakresie modernizacja istniejących stacji 110 kV/SN:

- modernizacja stacji 110 kV/SN Rzeszów Centralna, Rzeszów Staromieście oraz Staroniwa z uwagi na realizowane obecnie przeizolowanie sieci 6 kV na napięcie 15 kV na obszarze miasta Rzeszowa. Zakres modernizacji obejmuje przebudowę rozdzielni średniego napięcia, a także, w przypadku stacji Rzeszów Centralna - niezbędną modernizację obwodów pierwotnych i wtórnych,
- przyłączenie podstacji trakcyjnej PKP Sędziszów poprzez rozbudowę istniejącej stacji Sędziszów, w zakresie dobudowy dwóch pól 110 kV dla zasilania podstawowego i rezerwowego,
- dobudowa pola liniowego 110 kV w stacji Łańcut, celem wyprowadzenia mocy wytwórczych z planowanych farm wiatrowych,

w zakresie budowy nowych linii 110 kV:

- wprowadzenie linii 110 kV Rzeszów - Łańcut do istniejącej stacji 110/SN Rzeszów EC - nowe powiązanie w sieci 110 kV, co zwiększy niezawodność funkcjonowania systemu elektroenergetycznego oraz zapewni dodatkowe możliwości wyprowadzenia mocy wytwórczej po rozbudowie Elektrociepłowni Rzeszów. Inwestycja związana jest również z przyłączeniem farm wiatrowych na terenie Oddziału - FW Łańcut, FW Gać,

w zakresie modernizacji i przebudowy istniejących linii 110 kV celem wyprowadzenia mocy z farm wiatrowych planowanych na obszarze opracowania:

- wymiana transformatorów WN/SN: transf. 110/15 kV, moc 16 MVA w stacji 110/15 kV Radymno - 1 szt., transf. 110/30/15 kV, moc 16 MVA w stacji 110/30/15 kV Jarosław - 1 szt.,
- budowa transformatora w stacji Radymno w nowo budowanej rozdzielni 110 kV - aktualnie jest rozdzielnia 30/15 kV.

Po analizie materiałów Operatorów Systemów Dystrybucyjnych i dostępnych „Projektów Założeń Do Planu Zaopatrzenia w Ciepło, Energię Elektryczną I Paliwa Gazowe” gmin objętych opracowaniem, można wysunąć tezę, że obszar objęty opracowaniem posiada rezerwy dostępnych mocy. Obciążenie stacji GPZ nie przekracza 60% oraz istnieją korzystne warunki przyłączeniowe nowych odbiorców przemysłowych.

6.2. Gospodarka wodna

Głównym źródłem pokrycia zapotrzebowania na wodę są wody powierzchniowe. W obszarze opracowania, z ujęć powierzchniowych zaopatrywany jest m.in. Rzeszów,

Przemyśl, Jarosław i Dębica. Większe miejscowości korzystające z ujęć wód podziemnych to: Ropczyce, Sędziszów Małopolski, Łańcut.

W miastach zlokalizowanych na terenie opracowania, najniższy procentowy udział ludności korzystającej z wodociągów posiada Jarosław – 83,16 %. W pozostałych jednostkach miejskich udział ten wynosi od 91,95 % (Dębica) do 98,78 % (Łańcut). W gminach miejsko-wiejskich najniższy udział posiada Tyczyn – 55,23 %. W pozostałych wynosi on od 74,90 % (Ropczyce) do 96,23 % (Głogów Młp). Na 30 gmin wiejskich położonych w analizowanym obszarze, najniższy procentowy udział ludności korzystającej z wodociągów dotyczy Lubenii (0,41 %), Chmielnika (18,75 %), Przemyśla (44,71 %) i Krasiczyna (62,86 %). W jedenastu gminach z wodociągu korzysta ponad 90 % ludności.

Szczegółowe dane przedstawiono poniżej w tabeli 6.1.

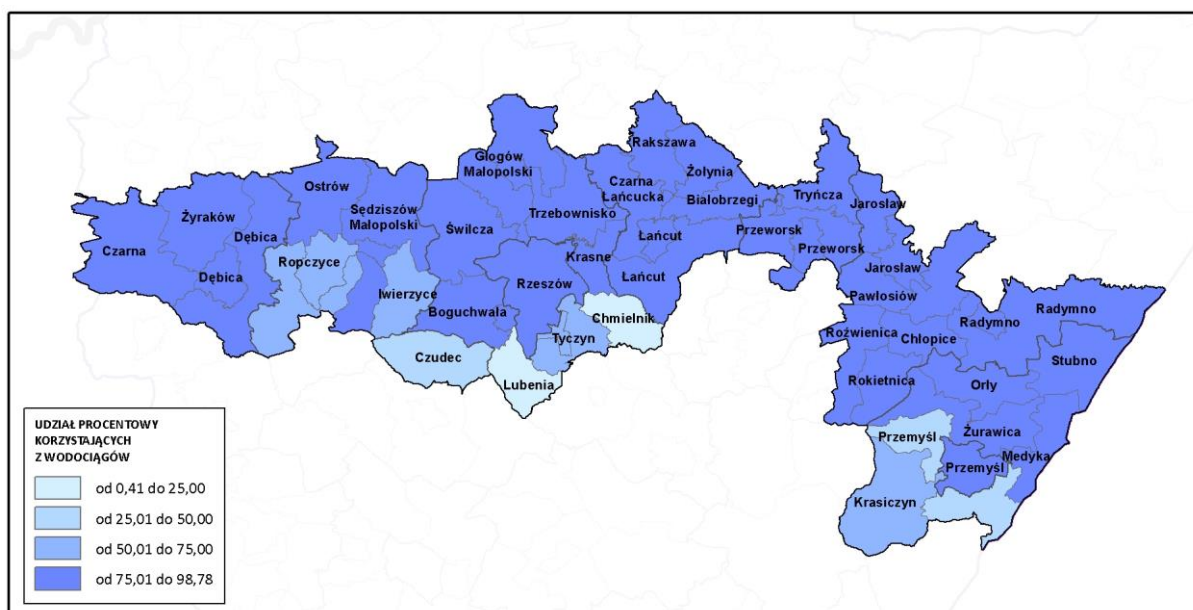
Tab. 6.1. Ludność korzystająca z wodociągów w miastach i gminach wchodzących w skład opracowania

Wyszczególnienie	Ludność korzystająca z wodociągów w % według danych statystycznych na 2012 r.
Miasta na prawach powiatu:	
1. Rzeszów	91,82
2. Przemyśl	94,52
Gminy miejskie:	
1. Dębica,	91,95
2. Łańcut,	98,78
3. Przeworsk,	95,53
4. Jarosław,	83,16
5. Radymno.	96,18
Gminy miejsko-wiejskie:	
1. Ropczyce	74,90
2. Sędziszów Małopolski	86,31
3. Głogów Małopolski	96,23
4. Tyczyn	55,23
5. Boguchwała	90,98
Gminy wiejskie:	
1. Czarna k/Dębicy,	85,32
2. Żyraków,	96,55
3. Dębica,	76,71
4. Ostrów,	94,95
5. Iwierzycy,	72,07
6. Świlcza,	91,85
7. Czudec,	44,71
8. Lubenia,	0,41
9. Chmielnik,	18,75
10. Trzebownisko,	98,32
11. Czarna k/Łańcuta,	93,49
12. Rakszawa,	95,40
13. Żołyńia,	90,60
14. Krasne,	81,30
15. Łańcut,	86,68
16. Białostrzegi,	88,80
17. Przeworsk,	92,25
18. Tryńcza,	92,46
19. Jarosław,	87,25

20. Pawłosiów,	87,49
21. Roźwienica,	78,70
22. Rokietnica	87,83
23. Chłopice,	83,16
24. Orły,	96,95
25. Radymno,	90,43
26. Stubno,	89,12
27. Przemyśl,	36,55
28. Medyka,	94,16
29. Krasiczyn	62,86
30. Żurawica,	93,61

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Rys. 9. Udział procentowy korzystających z wodociągów w 2012 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W analizowanym obszarze występuje dobra sytuacja w zakresie zaopatrzenia w wodę. Stopień ludność korzystającej z sieci wodociągowej w miastach i gminach obrazuje rys. 9.

6.3. Gospodarka ściekowa

Stan gospodarki ściekowej na obszarze objętym analizą został rozpoznany według danych na koniec 2011 roku. Najlepsza sytuacja w zakresie gospodarki ściekowej występuje w miastach, gdzie np. Rzeszów czy Łańcut posiadają tak rozwiniętą sieć kanalizacji sanitarnej, że korzysta z niej ponad 98 % mieszkańców miasta. Spośród miast znajdujących się w obszarze analizowanym najgorsza sytuacja jest w mieście Radymno, gdzie tylko nieco ponad 72 % ludności korzysta z oczyszczalni ścieków. Gorszy jest stan gospodarki ściekowej na obszarze gmin miejsko-wiejskich i wiejskich. Są gminy, gdzie sieć kanalizacji sanitarnej zakończona oczyszczalnią ścieków obsługuje ponad 90% mieszkańców. Sytuacja taka występuje w gminach: Czarna k/Łańcuta, Łańcut, Roźwienica, Chłopice Pawłosiów i Rokietnica. Natomiast, jak wynika z danych statystycznych, najgorsza sytuacja w zakresie

ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków dotyczyła gmin: Przemyśl (14,32 % ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków), Iwierzycy (33,03 % ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków) oraz Sędziszów Małopolski (33,20 % ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków). Dane dotyczące procentu ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków znajdują się w tabeli nr 1.

Pozostała część mieszkańców omawianego obszaru obsługiwana jest przez indywidualne systemy oczyszczania ścieków tj. małe przydomowe oczyszczalnie ścieków lub na zasadzie gromadzenia ścieków w bezodpływowych zbiornikach na nieczystości ciekłe i okresowego wywożenia do oczyszczalni ścieków. Na terenie województwa istnieją nadal obszary nielegalnego, niekontrolowanego zrzutu ścieków do gleby i wód.

Rozwój gospodarki ściekowej polega na wyposażaniu terenów o skoncentrowanej zabudowie – aglomeracji (aglomeracja: teren wystarczająco zaludniony bądź działalność gospodarcza wystarczająco skoncentrowana, aby ścieki były odbierane i przekazywane do oczyszczalni) w systemy kanalizacji zbiorczej i oczyszczalni ścieków. Dyrektywa 91/271/EWG w sprawie oczyszczania ścieków komunalnych wprowadziła obowiązek wyposażenia aglomeracji o równoważnej liczbie mieszkańców (RLM) powyżej 2000 w systemy kanalizacji zbiorczej dla ścieków komunalnych, zakończone oczyszczalniami ścieków. Natomiast tereny o rozproszonej zabudowie, tam gdzie nie przyniesie to korzyści dla środowiska, bądź generować będzie duże koszty, należy wyposażać w indywidualne systemy oczyszczania ścieków (zagrodowe) np. przydomowe oczyszczalnie ścieków.

Miasta i gminy znajdujące się w obszarze objętym opracowaniem realizują zadania z zakresu gospodarki ściekowej w aglomeracjach, w skład których wchodzi. Każda z aglomeracji posiada oczyszczalnię ścieków, do której są kierowane ścieki celem oczyszczenia. Ostatnie lata to okres dynamicznego rozwoju działań realizacji zadań z zakresu gospodarki ściekowej. Stan istniejący w zakresie gospodarki ściekowej na terenie utworzonych aglomeracji obrazuje tabela 6.3.

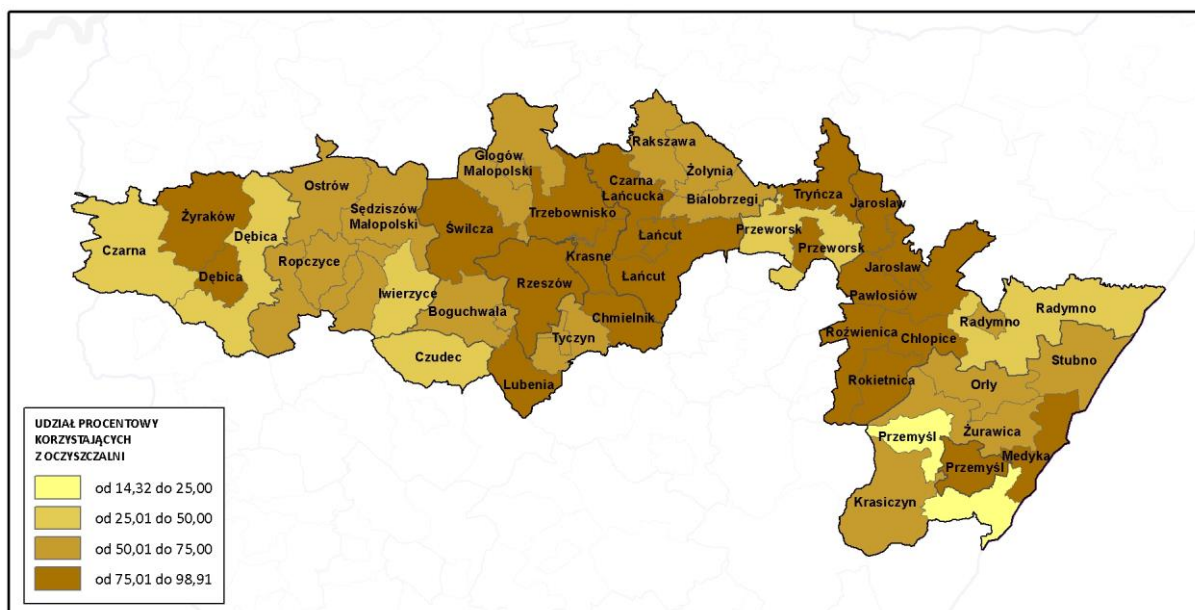
Tab. 6.2. Ludność korzystająca z oczyszczalni ścieków w miastach i gminach wchodzących w skład opracowania

Wyszczególnienie	Ludność korzystająca z oczyszczalni ścieków w % według danych statystycznych na 2011 r.
Miasta na prawach powiatu:	
1. Rzeszów	98,5
2. Przemyśl	91,40
Gminy miejskie:	
1. Dębica,	93,16
2. Łańcut,	98,91
3. Przeworsk,	96,85
4. Jarosław,	90,31

5. Radymno.	72,29
Gminy miejsko-wiejskie:	
1. Ropczyce	50,97
2. Sędziszów Małopolski	33,20 (rzeczywiste według informacji w gminie 54,48)
3. Głogów Małopolski	68,61
4. Tyczyn	53,45
5. Boguchwała	69,26
Gminy wiejskie:	
1. Czarna k/Dębicy,	48,13
2. Żyraków,	59,31 (rzeczywiste według informacji w gminie 85)
3. Dębica,	45,45
4. Ostrów,	63,21
5. Iwierzycy,	33,03
6. Świlcza,	95,89
7. Czudec,	43,52
8. Lubenia,	77,12
9. Chmielnik,	80,03
10. Trzebownisko,	84,29
11. Czarna k/łańcuta,	94,66
12. Rakszawa,	50,66
13. Żołynia,	71,95
14. Krasne,	79,08
15. łańcut,	95,06
16. Białobrzegi,	68,64
17. Przeworsk,	43,74
18. Tryńcza,	84,81
19. Jarosław,	85,30
20. Pawłosiów,	94,53
21. Roźwienica,	97,26
22. Rokietnica	91,22
23. Chłopice,	94,43
24. Orły,	69,14
25. Radymno,	42,20
26. Stubno,	72,72
27. Przemyśl,	14,32
28. Medyka,	80,01
29. Krasiczyn	63,06
30. Żurawica,	73,00

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Rys. 10. Udział procentowy korzystających z oczyszczalni w 2012 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Tab. 6.3. Aglomeracje na terenie objętym opracowaniem

Wyszczególnienie	NAZWA AGLOMERACJI i gminy w aglomeracji	Oczyszczalnia	
		Nazwa oczyszczalni /nazwa odbiornika ścieków	Przepustowość maksymalna m ³ /d
Miasta na prawach powiatu:			
1. Rzeszów	Rzeszów / Rzeszów, Boguchwała, Głogów Młp., Krasne, Świlcza, Tyczyn/	Rzeszów/Wisłok	75 000
2. Przemyski	Przemyski /miasto Przemyski, gmina Przemyski, gmina Krasiczyn/	Przemyski/San	45 200
Gminy miejskie:			
1. Dębica,	Dębica/ miasto i gmina Dębica/	Oczyszczalnia Ścieków Miejskich w Dębicy/Wisłoka	22 148
2. Łańcut,	Łańcut/ miasto Łańcut, gmina Łańcut, gmina Białobrzegi, gmina Rakaszawa/	Oczyszczalnia Ścieków Łańcut/Wisłok	9 606
3. Przeworsk,	Przeworsk /miasto Przeworsk, gmina Przeworsk, gmina Zarzecze/	Przeworsk/Mlecza	6 000
4. Jarosław,	Jarosław /miasto Jarosław, gmina Pawłosiów/	Oczyszczalnia Ścieków w Jarosławiu/San	22 000
5. Radymno.	Radymno/Radymno/	Radymno/Rada	500 /wymaga rozbudowy: 2015 r./
Gminy miejsko-wiejskie:			
1. Ropczyce	Ropczyce/Ropczyce/	Masarska/Brzeźnica	1 950
2. Sędziszów Małopolski	Sędziszów Małopolski / Sędziszów Małopolski/	Sędziszów Małopolski/Budzisz	2 700
3. Głogów Małopolski	Głogów Małopolski / Głogów Małopolski/	Głogów Małopolski /Szlachcianka	3 446
4. Tyczyn	Rzeszów / Rzeszów, Boguchwała, Głogów Młp., Krasne, Świlcza, Tyczyn/	Rzeszów/Wisłok	75 000

5. Boguchwała	Rzeszów / Rzeszów, Boguchwała, Głogów Młp., Krasne, Świlcza, Tyczyn/	Rzeszów/Wisłok	75 000
Gminy wiejskie:			
1. Czarna k/Dębicy,	Czarna/gmina Czarna/	Czarna/Grabinka	210 (średnia...)
2. Żyraków,	Straszęcin /gmina Żyraków/	Straszęcin/Grabinka	500
3. Dębica,	1.Dębica / miasto i gmina Dębica/ 2.Zawada /gmina Dębica/	Oczyszczalnia Ścieków Miejskich w Dębicy/Wisłoka Zawada/Potok Zawadka, Brzeźnica	22 148 325
4. Ostrów,	Ostrów /gmina Ostrów/	Skrzyszów /Potok Kozi (dopływ z Wiktorca)	710
5. Iwierzycy,	Iwierzycy /gmina Iwierzycy/	Iwierzycy /Bystrzyca	211
6. Świlcza,	Świlcza /gmina Świlcza /	Świlcza/ Mrowla	2 522
7. Czudec,	Przedmieście Czudeckie /Czudec/	Przedmieście Czudeckie /Wisłok	600 /wymaga rozbudowy: 2015 r./
8. Lubenia,	Lubenia /gmina Lubenia/	Siedliska/ Wisłok	300
9. Chmielnik,	0	0	0
10. Trzebownisko,	Nowa Wieś /gmina Trzebownisko, gmina Krasne/	Nowa Wieś /Mrowla	1950 /wymaga rozbudowy: 2015 r./
11. Czarna k/łańcuta,	Czarna /gmina Czarna/	Czarna/Wisłok	610
12. Rakszawa,	łańcut/ miasto łańcut, gmina łańcut, gmina Białostrzegi, gmina Rakszawa/	Oczyszczalnia Ścieków łańcut/Wisłok	9 606
13. Żołyńia,	Żołyńia /gmina Żołyńia/	Żołyńia/ Żołyńianka	400 /wymaga rozbudowy: 2015 r./
14. Krasne,	1. Rzeszów /Rzeszów, Boguchwała, Głogów Młp., Krasne, Świlcza, Tyczyn/ 2.Nowa Wieś /gmina Trzebownisko, gmina Krasne/	Rzeszów/Wisłok Nowa Wieś /Mrowla	75 000 1950 /wymaga rozbudowy: 2015 r./
15. łańcut,	łańcut /miasto łańcut, gmina łańcut, gmina Białostrzegi, gmina Rakszawa/	Oczyszczalnia Ścieków łańcut/Wisłok	9 606
16. Białostrzegi,	łańcut /miasto łańcut, gmina łańcut, gmina Białostrzegi, gmina Rakszawa/	Oczyszczalnia Ścieków łańcut/Wisłok	9 606
17. Przeworsk,	Przeworsk /miasto Przeworsk, gmina Przeworsk, gmina Zarzecze/	Przeworsk/Mlecza	6 000
18. Tryńcza,	Tryńcza /gmina Tryńcza/	Tryńcza/Wisłok	600 /budowa nowej oczyszczalni: 2015 r./
19. Jarosław,	Tuczempy / gmina Jarosław, miasto Jarosław/ Kostków /gmina Jarosław/	Tuczempy/ San Kostków/ San	900 /wymaga modernizacji: 2015 r./ 450
20. Pawłosiów,	1.Wierzba /gmina Pawłosiów/ 2. Jarosław /miasto Jarosław, gmina Pawłosiów/	Wierzba/ Przykopa Oczyszczalnia Ścieków w Jarosławiu/San	300 22 000

21. Roźwienica,	Wola Roźwienicka /gmina Roźwienica/	Wola Roźwienicka /Mleczka	/wymaga modernizacji/
22. Rokietnica	Rokietnica /gmina Rokietnica/	Rokietnica „HYDROVIT SI 750” /Łęg Rokietnicki	
23. Chłopice,	1.Chłopice /gmina Chłopice/ 2.Zamiechów /gmina Chłopice/	Chłopice/Łęg Rokietnicki Zamiechów/ Łęg Rokietnicki	212 230
24. Orły,	Trójczyce /gmina Orły/	Trójczyce /Rada	598
25. Radymno,	1.Młyny /gmina Radymno/ 2.Święte /gmina Radymno/ 3.Radymno/ gmina Radymno/	Młyny/ Święte /San Radymno/Rada	/budowa nowej oczyszczalni 450 /wymaga rozbudowy/ 500 /wymaga rozbudowy/
26. Stubno,	Stubno /gmina Stubno/	Stubno/Kanał Bucowski, Wisznia	220
27. Przemyśl,	Przemyśl /miasto Przemyśl, gmina Przemyśl, gmina Krasiczyn/	Przemyśl/San	45 200
28. Medyka,	Medyka /gmina Medyka/	Medyka/ San	934
29. Krasiczyn	Przemyśl /miasto Przemyśl, gmina Przemyśl, gmina Krasiczyn/	Przemyśl/San	45 200
30. Żurawica,	1.Orzechowce /gmina Żurawica/ 2.Wyszatyce /gmina Żurawica/ 3.Żurawica /gmina Żurawica/	Orzechowce/Rada Wyszatyce/Rada Żurawica/ Rada	244 800 981

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych WIOŚ w Rzeszowie

W analizowanym obszarze najlepsza sytuacja w zakresie gospodarki ściekowej występuje w miastach, które posiadają dobrze rozwiniętą sieć kanalizacji sanitarnej (np.: Rzeszów – 98,5%, Łańcut – 98,9%). Gorszy jest stan gospodarki ściekowej na obszarze gmin miejsko-wiejskich i wiejskich, gdzie występuje znaczne zróżnicowanie w stopniu korzystania z sieci kanalizacyjnej (od 14% do 96%). Stopień ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków w procentach obrazuje rys. 10.

6.4. Gazownictwo

W granicach analizowanego obszaru przebiegają gazociągi wysokiego ciśnienia stanowiące „magistralę południową” – granica RP – Hermanowice – Jarosław – granica województwa Podgórska Wola – Tworzeń – Odolanów” oraz fragment „magistrali północnej” – Jarosław – Rozwadów – Końskowola – Wronów – Odolanów, przesyłające gaz rosyjski oraz rodzimy z krajowych kopalni gazu.

W skład „magistrali południowej” wchodzi następujące gazociągi wysokiego ciśnienia:

- DN 700 granica RP – Hermanowice – Jarosław,
- DN 600 granica RP – Hermanowice – Jarosław,
- DN 500 granica RP – Hermanowice – Jarosław,

- DN 500/600 Kopalnia Przemysł Wschód – Jarosław,
- DN 300 Kopalnia Żurawice – Jarosław,
- DN 700 Jarosław – Sędziszów Małopolski – granica województwa – Pogórska Wola,
- DN 400 Jarosław – Sędziszów Małopolski – granica województwa – Pogórska Wola,
- DN 700 Jarosław – Głuchów – Sędziszów Małopolski – granica województwa – Pogórska Wola.

W skład „magistrali północnej” wchodzi następujące gazociągi wysokiego ciśnienia:

- DN 700 Jarosław – Rozwadów,
- DN 300 Jarosław – Rozwadów.

Elementami uzupełniającymi sieć gazową są: gazociągi wysokiego ciśnienia regionalne i lokalne, sieć stacji redukcyjno – pomiarowych będących w dyspozycji GAZ – SYSTEM S.A. oraz głównego operatora sieci dystrybucyjnej, którym jest PGN i G SPV4 Sp. z o.o. Oddział w Tarnowie. Rozbudowana sieć stacji redukcyjno – pomiarowych I-go i II-go stopnia oraz gazociągów przesyłowych średniego i niskiego ciśnienia pozwoliła na zgazyfikowanie całego obszaru opracowania. Jedynie nieliczne sołectwa nie posiadają gazu, choć istnieją potencjalne możliwości zaspokojenia wszystkich potrzeb.

Elementami wspomagającymi są podziemne magazyny gazu o pojemności:

- Husów 350 mln m³,
- Brzeźnica 65 mln m³.

Obszar opracowania jest zasobny w gaz, zlokalizowane są w nim liczne obszary górnicze. PGNiG posiada na obszarze opracowania kopalnie gazu eksploatujące istniejące złoża, z których gaz dostarczany jest bezpośrednio do odbiorców, jak i do sieci przesyłowych (tab. 6.4.).

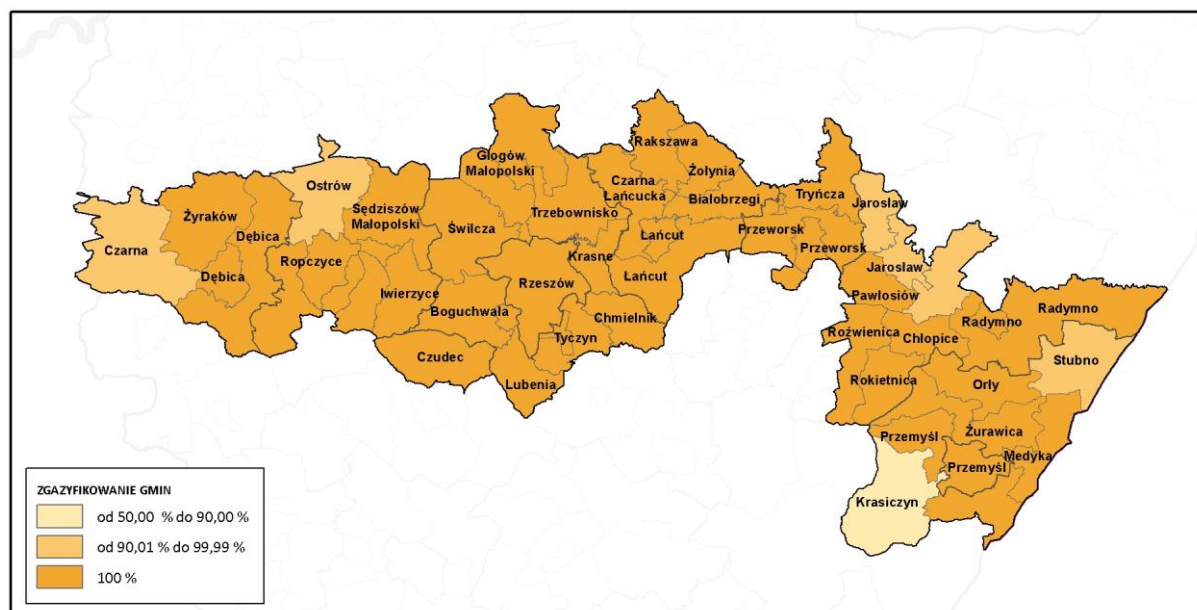
Tab. 6.4. Zestawienie obszarów górniczych, kopalni gazu oraz procentowego zgazyfikowania gmin w obszarze opracowania

Wyszczególnienie	Obszary górnicze (złoża gazu i ropy)	Kopalnie gazu	Gminy zgazyfikowane w %
Miasta na prawach powiatu:			
1. Rzeszów	x	x	100
2. Przemysł	x	x	100
Gminy miejskie:			
1. Dębica,	-	-	100
2. Łańcut,	-	-	100
3. Przeworsk,	x	x	100
4. Jarosław,	x	x	100
5. Radymno.			
Gminy miejsko-wiejskie:			
1. Ropczyce	x	-	100
2. Sędziszów Małopolski	x	x	100

3. Głogów Małopolski	x	-	100
4. Tyczyn	-	-	100
5. Boguchwała			
Gminy wiejskie:			
1. Czarna k/Dębicy,	x	-	90
2. Żyraków,	x	-	100
3. Dębica,	x	--	100
4. Ostrów,	x	-	90
5. Iwierzycy,	x	-	100
6. Świlcza,	x	-	100
7. Czudec,	-	-	100
8. Lubenia,	-	-	100
9. Chmielnik,	-	-	100
10. Trzebowniko,	x	-	100
11. Czarna k/Łańcuta,	x	-	100
12. Rakszawa,	x	-	100
13. Żołynia,	x	x	100
14. Krasne,	x	x	100
15. Łańcut,	x	-	100
16. Białobrzegi,	x	-	100
17. Przeworsk,	x	-	100
18. Tryńcza,	x	-	100
19. Jarosław,	x	-	100
20. Pawłosiów,	x	-	90
21. Rożwienica,	x	-	100
22. Rokietnica	x	x	100
23. Chłopice,	-	-	100
24. Orly,	x	-	100
25. Radymno,	x	-	100
26. Stubno,	-	-	90
27. Przemyśl,	x	-	100
28. Medyka,	x	x	100
29. Krasiczyn	x	x	60
30. Żurawica,	x	x	100

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Rys. 11. Zgazyfikowanie gmin w 2012 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W analizowanym obszarze istniejący układ sieci gazowej wysokiego, średniego i niskiego ciśnienia, stacje redukcyjno – pomiarowe oraz podziemne magazyny gazu, stanowią potencjał umożliwiający pełne pokrycie możliwych projektowanych potrzeb.

6.5. Gospodarka odpadami

Gospodarka odpadami na obszarze objętym opracowaniem odbywa się i będzie prowadzona zgodnie z „**Planem gospodarki odpadami dla województwa podkarpackiego**” uchwalonym przez Sejmik Województwa Podkarpackiego (Uchwała nr XXIV/409/12 dnia 27 sierpnia 2012 r.). Uchwała w sprawie wykonania wojewódzkiego planu gospodarki odpadami jest aktem prawa miejscowego (art.15 ust.3 ustawy „o utrzymaniu czystości i porządku w gminach oraz niektórych innych ustaw” Dz. U. z 2011r nr 152, poz. 897).

6.5.1. Gospodarka odpadami komunalnymi

Województwo podkarpackie podzielone jest na sześć Regionów Gospodarki Odpadami Komunalnymi. Funkcjonowanie systemu w poszczególnych regionach zapewniają: istniejąca w mieście Krosno i planowane w innych miejscowościach Regionalne Instalacje Przetwarzania Odpadów Komunalnych („RIPOK”). W związku z tym przewidywana jest w poszczególnych regionach rozbudowa lub budowa regionalnych instalacji do przetwarzania odpadów komunalnych.

W celu prowadzenia prawidłowej regionalnej gospodarki odpadami komunalnymi należy dążyć do ograniczenia ilości wytwarzania odpadów, zwiększenia odzysku, objęcia selektywnym systemem odbierania odpadów wszystkich mieszkańców województwa oraz wyeliminowania praktyki nielegalnego składowania odpadów. Zakłada się organizację nowych oraz rozwój istniejących systemów zbiórki i unieszkodliwiania odpadów niebezpiecznych z odpadów komunalnych.

Dopuszcza się lokalizowanie na terenie województwa innych instalacji zagospodarowania odpadów nie będących instalacjami regionalnymi („RIPOK”), z wyłączeniem instalacji przeznaczonych do zagospodarowania zmieszanych odpadów komunalnych, odpadów zielonych i pozostałości z sortowania odpadów komunalnych przeznaczonych do składowania.

Omawiany obszar w dziedzinie gospodarki odpadami komunalnymi jest częścią następujących regionów gospodarki odpadami;

- 1) „Regionu Zachodniego”,
- 2) „Regionu Centralnego”,
- 3) „Regionu Północnego”,
- 4) „Regionu Wschodniego”.

W „Regionie Zachodnim” znajduje się 8 gmin (tab. 6.5.).

Tab. 6.5. Miasta i gminy znajdujące się w Regionie Zachodnim

Wyszczególnienie	Miasto	Miasto i Gmina	Gmina
Region Zachodni	Dębica	Ropczyce, Sędziszów Małopolski	Dębica, Żyraków, Czarna, Ostrów, Iwierzycy

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z WPGO

Gospodarka odpadami komunalnymi odbywa się lub odbywać się będzie w oparciu o istniejące i realizowane „RIPOK”:

- będące w realizacji mechaniczno – biologiczne instalacje do przetwarzania zmieszanych odpadów w Kozodrzy i Paszczynie,
- planowaną instalację do termicznego przekształcania odpadów w Mielcu,
- istniejącą instalację do przetwarzania selektywnie zebranych odpadów zielonych i innych bioodpadów w Paszczynie,
- składowiska odpadów komunalnych (potencjalny „RIPOK”) w Kozodrzy i Mielcu.

W regionie pracują także instalacje do wytwarzania „paliwa alternatywnego” oraz instalacje zastępcze, takie jak sortownie i składowiska odpadów.

W „Regionie Centralnym” znajduje się 12 gmin (tab. 6.6.).

Tab. 6.6. Gminy znajdujące się w Regionie Centralnym

Wyszczególnienie	Miasto	Miasto i Gmina	Gmina
Region Centralny	Rzeszów, łańcut	Głogów Młp.	Świlcza, łańcut, Chmielnik, Tyczyn, Lubenia, Boguchwała, Czudec, Krasne, Trzebownisko

Źródło: opracowanie własne na podstawie WPGO

Gospodarka odpadami komunalnymi odbywa się lub odbywać się będzie w oparciu o istniejące i realizowane Regionalne Instalacje Przetwarzania Odpadów Komunalnych („RIPOK”):

- będącą w początkowym etapie realizacji instalację do termicznego przekształcania odpadów w Rzeszowie,
- realizowaną instalację do przetwarzania selektywnie zebranych odpadów zielonych i innych bioodpadów w Rzeszowie,

W regionie pracują także instalacje zastępcze tj. sortownie i składowiska odpadów.

W „Regionie Północnym” znajduje się 5 gmin. (tab. 6.7.).

Tab. 6.7. Gminy znajdujące się w Regionie Północnym

Wyszczególnienie	Gmina
Region Północny	Czarna, Rakszawa, Żołynia, Białobrzegi, Tryńcza

Źródło: opracowanie własne na podstawie WPGO

Gospodarka odpadami komunalnymi odbywa się lub odbywać się będzie w oparciu o istniejące i realizowane „RIPOK”:

- będące w realizacji mechaniczno – biologiczne instalacje do przetwarzanie zmieszanych odpadów w Stalowej Woli i Tarnobrzegu,
- będącą w początkowym etapie realizacji instalację do termicznego przekształcania odpadów w Tarnobrzegu,
- istniejącą instalację do przetwarzania selektywnie zebranych odpadów zielonych i innych bioodpadów w Leżajsku,
- istniejące składowisko odpadów komunalnych w Stalowej Woli.

W regionie pracują instalacje do wytwarzania „paliwa alternatywnego” a także instalacje zastępcze tj. sortownie i składowiska odpadów.

W „Regionie Wschodnim” znajduje się 17 gmin (tab. 6.8.).

Tab. 6.8. Miasta i gminy znajdujące się w Regionie Wschodnim

Wyszczególnienie	Miasto	Gmina
Region Północny	Przemyśl, Przeworsk, Radymno, Jarosław,	Jarosław, Pawłosiów, Roźwienica, Rokietnica, Chłopice, Orły, Radymno, Stubno, Przemyśl, Żurawica, Medyka, Krasiczyn, Przeworsk

Źródło: opracowanie własne na podstawie WPGO

Gospodarka odpadami komunalnymi odbywa się lub odbywać się będzie w oparciu o istniejące i realizowane „RIPOK”:

- będące w realizacji mechaniczno – biologiczne instalacje do przetwarzanie zmieszanych odpadów w Przemyślu i Młynach,
- istniejące składowisko odpadów komunalnych w Przemyślu.
- składowisko odpadów komunalnych jako potencjalny „RIPOK” w Młynach.

W regionie pracują także instalacje zastępcze tj. sortownie i składowiska odpadów.

6.5.2. Gospodarka pozostałymi grupami odpadów

„Plan gospodarki odpadami...” formułuje ogólne kierunki działań i szczegółowe cele gospodarowania odpadami dla tych grup odpadów.

Zakłada się organizację nowych i rozwój istniejących systemów zbierania i unieszkodliwiania odpadów tych grup, w tym odpadów niebezpiecznych. W ogólnych kierunkach działań przewiduje się między innymi również realizację następujących zadań:

- zamykanie i rekultywację istniejących składowisk odpadów,
- budowę instalacji do suszenia i spalania osadów ściekowych,
- modernizację i budowę instalacji do zagospodarowania odpadów realizujących cele „Planu gospodarki odpadami.....”.

Z punktu widzenia gospodarki odpadami oddanie do eksploatacji autostrady A4 oraz drogi ekspresowej S19, a także ich dobre skomunikowanie z istniejącą siecią drogową nie

wpłyne znacząco na funkcjonowanie transportu odbioru odpadów w poszczególnych Regionach Gospodarki Odpadami.

6.6. Wnioski

- Obciążenie stacji GPZ nie przekracza 60%, istnieją korzystne warunki przyłączeniowe nowych odbiorców przemysłowych w promieniu ok. 5km od stacji GPZ.
- W analizowanym obszarze występuje dobra sytuacja w zakresie zaopatrzenia w wodę.
- Najlepsza sytuacja w zakresie gospodarki ściekowej występuje w miastach, które posiadają dobrze rozwiniętą sieć kanalizacji sanitarnej (np.: Rzeszów – 98,5%, Łańcut- 98,9%). Gorszy jest stan gospodarki ściekowej na obszarze gmin miejsko-wiejskich i wiejskich, gdzie występuje znaczne zróżnicowanie w stopniu korzystania z sieci kanalizacyjnej (od 14% do 96%).
- Istniejący układ sieci gazowej wysokiego, średniego i niskiego ciśnienia, stacje redukcyjno – pomiarowe oraz podziemne magazyny gazu zapewniają pełne pokrycie możliwych projektowanych potrzeb w zakresie gazownictwa.
- Oddanie do eksploatacji autostrady A4 oraz drogi ekspresowej S19, a także ich dobre skomunikowanie z istniejącą siecią drogową nie wpłynie znacząco na funkcjonowanie transportu odbioru odpadów w poszczególnych Regionach Gospodarki Odpadami.

Zagadnienia opracowane w pkt. 6 zostały przedstawione na mapie nr 3 „Analiza struktur funkcjonalno - przestrzennych oraz dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzłów autostrady A4 – infrastruktura techniczna”, w skali 1:100 000.

7. Obszary atrakcyjności inwestycyjnej wzdłuż autostrady A4

7.1. Specjalne Strefy Ekonomiczne w sąsiedztwie węzłów autostrady A4

Do terenów szczególnie atrakcyjnych inwestycyjnie, zlokalizowanych w sąsiedztwie węzłów autostrady A4 na terenie województwa podkarpackiego, należą Specjalne Strefy Ekonomiczne (SSE). Zostały one utworzone na mocy ustawy z dnia 20 października 1994 r. o specjalnych strefach ekonomicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 42 poz. 274 z późn. zm.). Główną ideą ich powstania było dążenie do złagodzenia strukturalnego bezrobocia w wybranych regionach kraju, poprzez wprowadzanie nowych inwestorów, do których skierowano pakiet zachęt finansowych.

Obecnie na terenie kraju działa 14 specjalnych stref ekonomicznych wraz z podstrefami.

W województwie podkarpackim funkcjonują dwie specjalne strefy ekonomiczne zarządzane przez Agencję Rozwoju Przemysłu S.A. w Warszawie, tj.:

- Tarnobrzaska Specjalna Strefa Ekonomiczna EURO-PARK WISŁOSAN,
- Specjalna Strefa Ekonomiczna EURO-PARK MIELEC,

a także dwie podstrefy Krakowskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Jednym z najważniejszych dokumentów określających założenia działalności SSE jest plan rozwoju, który określa w szczególności cele ustanowienia strefy, działania służące osiągnięciu tych celów oraz obowiązki zarządzającego, dotyczące działań zmierzających do osiągnięcia celów ustanowienia strefy i terminy wykonania tych obowiązków.

Dla województwa podkarpackiego, zarówno w planie rozwoju Specjalnej Strefy Ekonomicznej EURO-PARK MIELEC (rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 31 sierpnia 2009 r. /Dz. U. Nr 158, poz. 1247/), jak i w planie Rozwoju Specjalnej Strefy Ekonomicznej Krakowski Park Technologiczny (rozporządzenie ministra Gospodarki z dnia 31 sierpnia 2009 r. /Dz. U. Nr 158, poz. 1244/) zakłada się pozyskiwanie projektów inwestycyjnych, które przyczynią się do rozwoju klastra „Dolina Lotnicza” oraz inwestycji z branży elektromaszynowej i chemicznej, wpisujących się w tradycje przemysłowe regionu. Zgodnie z Koncepcją rozwoju specjalnych stref ekonomicznych, przyjętą przez Radę Ministrów 27 stycznia 2009 r., dla województwa podkarpackiego poszerza się „kryterium sektorów priorytetowych” o przemysł meblarski i przetwórstwo tworzyw sztucznych.

Wyniki działalności specjalnych stref ekonomicznych potwierdzają atrakcyjność tego instrumentu wsparcia. Strefy stymulują rozwój lokalnych rynków, tworząc sieci kooperacyjne z firmami w otoczeniu.

Na rysunku poniżej przedstawiono rozmieszczenie Tarnobrzeskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej EURO-PARK WISŁOSAN, Specjalnej Strefy Ekonomicznej EURO-PARK MIELEC i Krakowskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej na terenie województwa podkarpackiego i kraju.

Schemat rozmieszczenia Specjalnych Stref Ekonomicznych na terenie województwa podkarpackiego i kraju.



Źródło: opracowanie własne

Specjalna Strefa Ekonomiczna jest to wyodrębniona administracyjnie część terytorium Polski, przeznaczona do prowadzenia działalności gospodarczej na preferencyjnych warunkach.

W SSE przedsiębiorca może otrzymać następujące przywileje:

- zwolnienie podatkowe (CIT – od osób prawnych lub PIT – od osób fizycznych, w zależności od formy prawnej prowadzenia działalności gospodarczej),
- działkę w pełni przygotowaną pod inwestycję, po konkurencyjnej cenie,
- darmową pomoc przy załatwianiu formalności związanych z inwestycją,
- zwolnienie podatkowe od nieruchomości (na terenie niektórych gmin).

Czynniki te wzmacniają atrakcyjność inwestycyjną terenów położonych w granicach SSE. Zwolnienia z podatku dochodowego przyznawane w SSE stanowią tzw. regionalną pomoc publiczną, poprzez wspieranie nowych inwestycji oraz tworzenie nowych miejsc

pracy, związanych z tymi inwestycjami. Dopuszczalna wysokość pomocy regionalnej, jaką może uzyskać przedsiębiorca zależy od lokalizacji inwestycji, wysokości nakładów inwestycyjnych lub kosztów zatrudnienia nowych pracowników, a także wielkości przedsiębiorstwa ubiegającego się o zwolnienie podatkowe.

Dopuszczalną wysokość pomocy dla każdego regionu Polski określa Mapa pomocy regionalnej. Od 1 lipca 2014 r. w Polsce obowiązuje „Mapa pomocy regionalnej na lata 2014 – 2020”. Zgodnie z mapą, podstawowa maksymalna intensywność pomocy regionalnej pomocy publicznej, czyli wyrażony w procentach udział pomocy w kosztach kwalifikujących się do objęcia tą pomocą, dla województwa podkarpackiego wynosi 50%. Kosztami kwalifikującymi się do objęcia pomocą regionalną w SSE mogą być koszty nowej inwestycji lub koszty pracy nowo zatrudnionych pracowników. Możliwe jest także korzystanie z obu form pomocy jednocześnie, pod warunkiem, że łącznie wielkość tych pomocy nie przekracza maksymalnej dopuszczalnej wielkości pomocy dla danej inwestycji.

Poza wyżej wymienionymi najistotniejszymi zachętami ekonomicznymi, inwestorzy decydujący się na inwestycje w obszarze zarządzanym przez SSE mogą liczyć na:

- **niskie koszty prowadzenia działalności**, na które wpływają:
 - niskie koszty kooperacyjne,
 - działalności gospodarczej,
- **dogodne warunki gospodarowania**, to przede wszystkim:
 - rozwinięta logistyka,
 - rezerwy kadrowe i pracownicze,
- **przyjazne otoczenie biznesowe**.

Wpływ SSE na otoczenie (miasto – mikroregion) widoczny jest poprzez ożywienie gospodarcze w głównych obszarach stref. Strefy wykreowały zapotrzebowanie na różnego rodzaju usługi, powstało wiele nowych firm, a więc i nowych miejsc pracy. Nastąpił rozwój firm budowlanych i usługowych, jak: transportowe, łączności, kurierskie, ochrony, szkoleniowe, informatyczne, gastronomiczne i hotelarskie.

7.1.1. Tarnobrzaska Specjalna Strefa Ekonomiczna EURO-PARK WISŁOSAN

Tarnobrzaska Specjalna Strefa Ekonomiczna EURO-PARK WISŁOSAN (TSSE) została utworzona na mocy Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 września 1997 r. (Dz. U. Nr 135 poz. 907) w oparciu o ustawę o specjalnych strefach ekonomicznych. Strefa obejmuje grunty o powierzchni 1632 ha, położone na terenach 5 województw tj.: podkarpackiego, świętokrzyskiego, mazowieckiego, lubelskiego i dolnośląskiego. Spółką zarządzającą strefą jest Agencja Rozwoju Przemysłu S.A. w Warszawie – Oddział w Tarnobrzegu. Strefa ma funkcjonować do dnia 31 grudnia 2026 roku (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 23 lipca 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie tarnobrzesckiej specjalnej strefy ekonomicznej /Dz. U. z 2013 r., poz.979/).

Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą na terenie Tarnobrzesckiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej EURO-PARK WISŁOSAN może ubiegać się o uzyskanie pomocy publicznej, w formie zwolnień podatkowych.

Od początku powstania strefy wydano łącznie 234 zezwoleń (stan na 29.05.2013 r.), nakłady poniesione przez inwestorów wynoszą ponad 7,3 mld PLN, a zatrudnienie 30 023 osób.

Na obszarze działalności TSSE w województwie podkarpackim, zlokalizowanych jest pięć podstref tj.: Tarnobrzeg, Stalowa Wola, Nowa Dęba, Jasło, Przemyśl. Położone są na terenach miast: Jasło, Przemyśl, Stalowa Wola, Tarnobrzeg oraz gmin: Gorzyce, Jasło, Jedlicze, Nisko, Nowa Dęba i Rymanów.

TSSE w województwie podkarpackim zajmuje obszar 615,64 ha, co stanowi ok. 39% ogólnej powierzchni strefy. Na terenie analizowanego obszaru znajduje się podstrefa Przemyśl.

Podstrefa Przemyśl

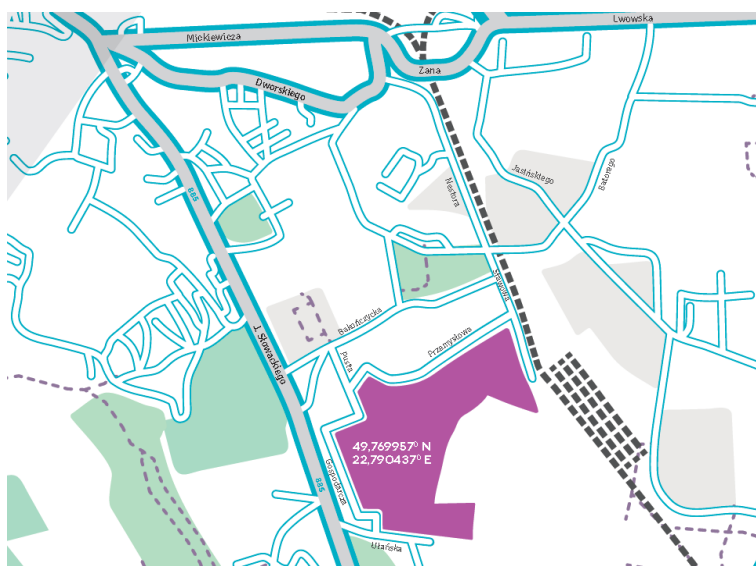
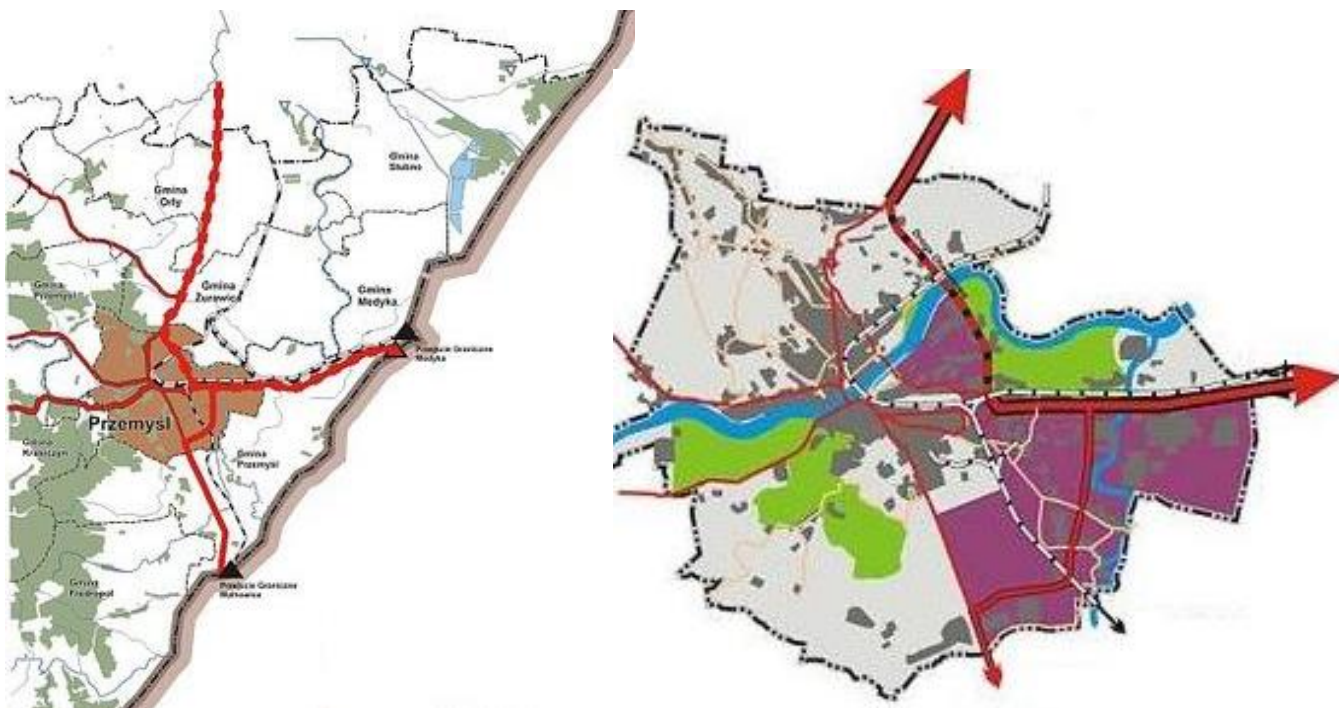
Powierzchnia podstrefy wynosi 81,49 ha (Przemyśl 42,26 ha i rejon inwestycyjny Orły 39,22 ha). Tereny zlokalizowane są w przemysłowej strefie miasta przy ul. Słowackiego. Dojazd do przedmiotowego terenu możliwy jest zarówno od ul. Słowackiego (droga wojewódzka nr 885) i od ul. Lwowskiej (droga krajowa nr 28). Bezpośredni dojazd do działek jest zapewniony od ul. Bakończyckiej (powiatowa) oraz ul. Pustej i ul. Ułańskiej (gminne).

Oferowane tereny są uzbrojone w infrastrukturę techniczną oraz magistrale do przesyłu mediów. Na miejscu lub w sąsiedztwie dostępne są elementy infrastruktury technicznej, znajdują się punkty zasilania w energię elektryczną, wodę, gaz, kanalizację sanitarną. Działki inwestycyjne przygotowane są do natychmiastowego zagospodarowania. Na terenie podstrefy działalność prowadzi jedna firma, druga otrzymała pozwolenie /firma, Probud/ (tab. 7.1.).

Tab. 7.1. Wykaz firm prowadzących działalność w podstrefie Przemyśl

L.p.	Firma	Sektor	Typ produkcji
1.	Przemyski producent okien, firma REM II	elementy budowlane	Produkcja okien

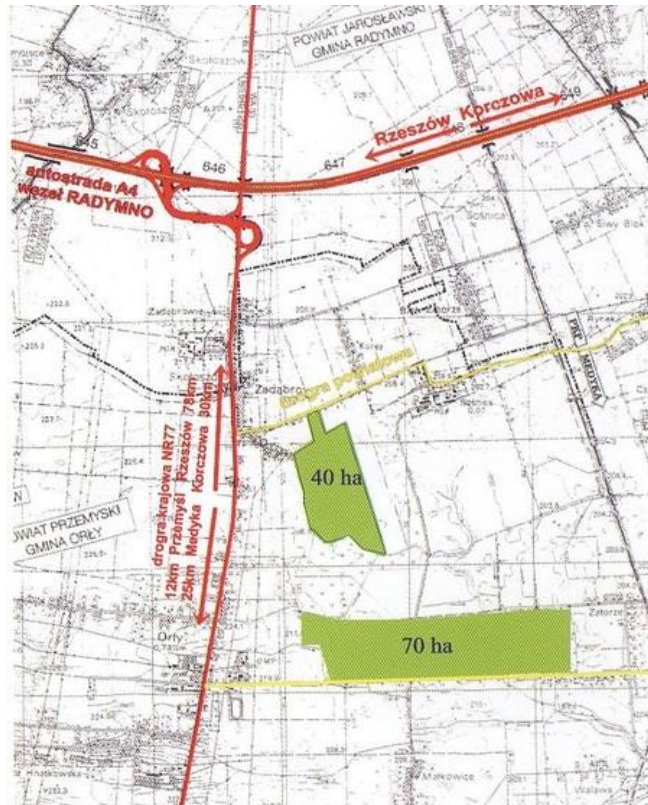
Źródło: opracowanie własne na podstawie www.tsse.pl



Źródło: www.tsse.pl

Podstrefa Przemysł rejon inwestycyjny Orły

Powierzchnia rejonu inwestycyjnego Orły wynosi 39,22 ha. Teren niezainwestowany. W chwili obecnej jedna firma otrzymała pozwolenie na prowadzenie działalności (firma, Wipasz).



Źródło: www.tsse.pl

7.1.2. Specjalna Strefa Ekonomiczna EURO-PARK MIELEC

Specjalna Strefa Ekonomiczna EURO-PARK MIELEC, została ustanowiona na mocy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 5 września 1995 r. w sprawie ustanowienia specjalnej strefy ekonomicznej w Mielcu (Dz. U. Nr 107, poz. 526 z późn. zm.). Zarządzenie nią powierzono Agencji Rozwoju Przemysłu, która w celu sprawnego pełnienia tej funkcji powołała w Mielcu swój Oddział.

Ta pierwsza w Polsce strefa miała stanowić rozwiązanie problemu restrukturyzacji dużego obszaru przemysłowego pozostałego po Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Mielec”. Strefa ma funkcjonować do dnia 31 grudnia 2026 roku.

SSE EURO-PARK MIELEC rozwija się na terenie 4 województw: małopolskiego, podkarpackiego, lubelskiego i zachodnio-pomorskiego, obejmując łącznie obszar 1362,98 ha (na dzień 27 marca 2014 r.) położony na terenach miast: Chełm, Częstochowa, Dębica, Gorlice, Jarosław, Krosno, Leżajsk, Lubaczów, Lubartów, Lublin, Łańcut, Mielec, Radzyń Podlaski, Rzeszów, Sanok, Szczecin, Zamość oraz gmin: Dębica, Głogów Małopolski.

W województwie podkarpackim obszar strefy obejmuje ok. 886 ha, co stanowi 65% ogółu powierzchni strefy. W granicach opracowania w skład SSE EURO-PARK MIELEC wchodzi tereny podstref położone w miastach: Dębica, Jarosław, Leżajsk, Łańcut, Rzeszów oraz gmin: Dębica, Głogów Małopolski, Jarosław, Leżajsk, Ostrów, Radymno, Ropczyce, Sędziszów Małopolski, Trzebownisko.

Strefę charakteryzuje duża różnorodność branż zlokalizowanych na jej obszarze. Swoją działalność prowadzą tutaj przedsiębiorstwa i instytucje sektora przemysłowego (83,3%), budowlanego (9,4%) i usługowego/IT (7,3% ogółu inwestycji). W strukturze branżowej przemysłu dominuje przemysł metalowy, który stanowi 16,7% ogółu inwestycji. Następne w kolejności to przemysł motoryzacyjny (14,6%) i lotniczy (10,4%).

Obszar do zagospodarowania w podstrefach zlokalizowanych na terenie województwa podkarpackiego stanowi ok. 25% ogólnej powierzchni SSE EURO-PARK MIELEC funkcjonującej w województwie. W 2013 r. do ogólnej powierzchni strefy włączono nowopowstałe podstrefy w Łąncucie, Radymnie i Sędziszowie Małopolskim.

Od początku powstania strefy wydano łącznie 256 zezwoleń (stan na 31.12.2013 r.), nakłady poniesione przez inwestorów wynoszą ponad 5,85 mld PLN, a zatrudnienie 22 826 osób. W 2014 r. zgłoszono wnioski do Ministerstwa Gospodarki o zmianę granic SSE o nowe obszary położone w Częstochowie, Rzeszowie, Kaliszu, Dębicy oraz Chełmie.

Na obszarze objętym opracowaniem znajduje się 10 podstref SSE EURO-PARK MIELEC tj.: Dębica, Głogów Małopolski, Ostrów, Trzebownisko, Ropczyce, Rzeszów, Jarosław, Łącut, Radymno i Sędziszów Małopolski.

Podstrefa Dębica

Obszar podstrefy wynosi 36,41 ha i położony jest w mieście Dębica. Obszar podstrefy Dębica ze względu na bliskość usytuowania szlaku komunikacyjnego, łączącego zachodnią i wschodnią granicę kraju (międzynarodowa droga E-40, autostrada A4, a także magistrala kolejowa Wrocław-Kraków-Medyka) zapewnia przyszłym inwestorom dogodne i pewne warunki dla inwestowania. Na terenie podstrefy działalność prowadzą cztery firmy (tab. 7.2.).

Tab. 7.2. Wykaz firm prowadzących działalność w podstrefie Dębica

Lp.	Firma	Sektor	Typ produkcji
1.	Firma Oponiarska Dębica S.A.	motoryzacyjny	Produkcja opon
2.	KRONOSPAN HPL Sp. z o.o.	tworzywa sztuczne	Produkcja laminatu
3.	Krzysztof Urbanik WENT-SERWIS	metalowy	produkcja elementów wentylacyjnych, usługi w zakresie techniki wentylacyjno-klimatyzacyjnej
4.	LERG S.A.	tworzywa sztuczne	Produkcja żywic syntetycznych

Źródło: www.europark.com.pl

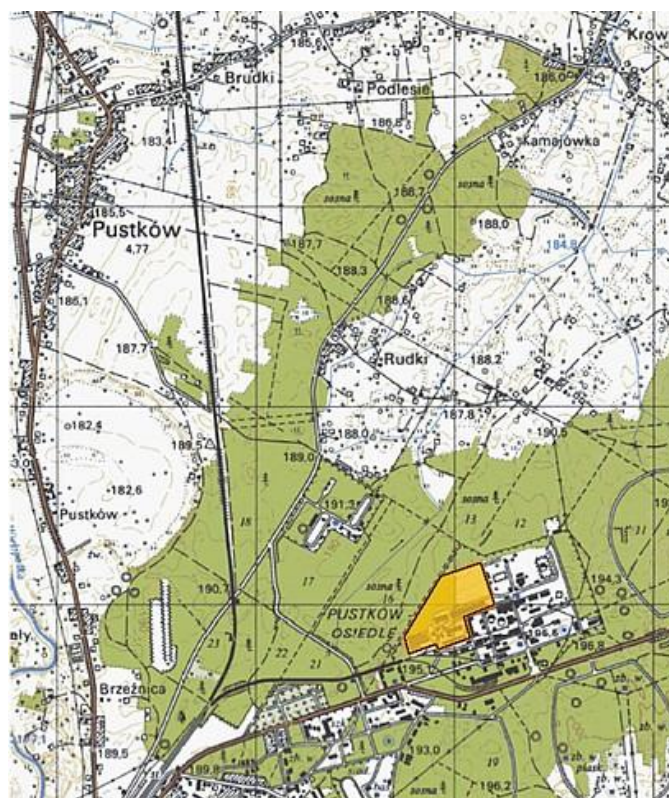
Strefa w Pustkowie

Obszar strefy o powierzchni 6,79 ha położony jest w gminie Dębica. Strefa ta powstała jako część podstrefy Dębica SSE Euro-Park-Mielec.

Zasoby dostępne na terenie strefy obejmują majątek (grunty, budynki i infrastrukturę) będący własnością samorządów, zarządzającego strefą tj. Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. (ARP S.A.) oraz przedsiębiorców. Strategia gospodarcza strefy zakłada pozyskanie projektów, których realizacja wiązałaby się z wykorzystaniem tradycji

przemysłowych, lokalnej bazy surowcowej, udziałem w powiązaniach kooperacyjnych, jak również z dywersyfikacją dotychczasowej działalności gospodarczej.

Dojazd do strefy odbywa się drogami wewnętrznymi Zakładu Tworzyw Sztucznych "ERG" S.A. z drogi wojewódzkiej nr 985. Planowana jest budowa drogi dojazdowej do terenu strefy bezpośrednio z ww. drogi wojewódzkiej.



Źródło: www.ugdebica.pl

Zarząd Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. podjął 30 października 2013 r. uchwałę akceptującą zmianę granic Specjalnej Strefy Ekonomicznej Euro-Park Mielec, polegającą na włączeniu do obszaru strefy 22,96 ha w Pustkowie - Strachowie, w gminie Dębica. Rada Ministrów w 2014 roku wydała rozporządzenie, w którym włącza wnioskowany teren w Pustkowie - Strachowie do Specjalnej Strefy Ekonomicznej Euro-Park Mielec. Teren znajduje się w północnej części Gminy Dębica, przy granicy z Wolą Ociecką.

Gmina Dębica, na uzbrojenie terenu inwestycyjnego otrzymała dofinansowanie w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego 2007-2013 na działania związane z promocją gospodarczą i aktywizacją inwestycyjną regionu. W sierpniu 2014 r. nastąpiło oficjalne otwarcie działalności podstrefy Pustków - Strachów. Na terenie przeznaczonym pod strefę ekonomiczną wybudowano ok. 2 km dróg gminnych wraz z infrastrukturą. Uzbrojone działki będą przeznaczone pod działalność inwestycyjną związaną z produkcją, składowaniem i usługami typu hurtowego.



Źródło: www.europark.com.pl. Kolor niebieski-działki niezabudowane



Źródło: www.ugdebica.pl. Widok na strefę Pustków - Strachów

Podstrefa Ropczyce

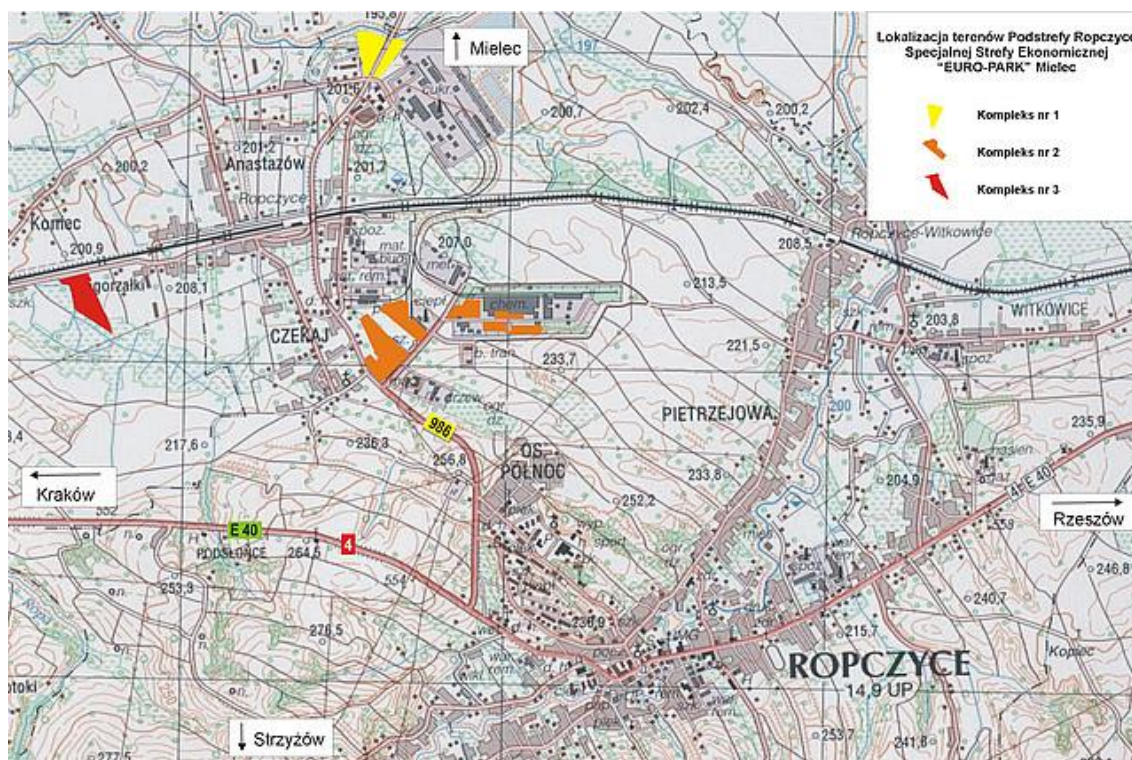
Obszar podstrefy wynosi 26,9 ha położona jest na terenie miasta Ropczyce. W 2007 roku na terenie Ropczyc utworzono podstrefę przemysłową składającą się z dwóch kompleksów o łącznej powierzchni ok. 13 ha. Podstrefę przemysłową utworzono na wolnych gruntach inwestycyjnych należących do gminy Ropczyce oraz osoby prawnej. Zlokalizowano ją w dzielnicy przemysłowej Ropczyc, tj. Osiedla Czekań w sąsiedztwie istniejących zakładów m.in. Cukrowni Ropczyce oraz firmy Kidde Polska sp. z o.o. produkującej przenośne gaśnice GLORIA. 30 czerwca 2009 r. Rada Ministrów wydała rozporządzenie dotyczące włączenia do utworzonej Podstrefy Ropczyce nowych terenów o powierzchni blisko 13,9 ha. Tereny, o które została rozszerzona podstrefa, położone są

w większości na Osiedlu Czekaj, przy ul. Przemysłowej, a więc w sąsiedztwie terenów już należących do strefy oraz w miejscowości Brzezówka. Na terenie podstrefy działalność prowadzi jedna firma (tab. 7.3.).

Tab. 7.3. Wykaz firm prowadzących działalność w podstrefie Ropczyce

L.p.	Firma	Sektor	Typ produkcji
1.	Rega Yacht Babcz & Królikowski Spółka Jawna	elektromaszynowy	Produkcja jachtów i statków

www.ropczyce.umig.gov.pl



www.ropczyce.umig.gov.pl/gospodarka/specjalna-strefa-ekon/

Podstrefa Sędziszów Małopolski

Podstrefa powstała w 2013 roku, posiada powierzchnię 6,45 ha i leży w gminie Sędziszów Małopolski. Działki na terenie podstrefy są niezabudowane.

Docelowo, po zrealizowaniu łącznika drogowego łączącego węzeł autostradowy „Sędziszów” z drogą krajową nr 4, teren podstrefy uzyska możliwość bezpośredniego podłączenia do planowanego łącznika.



Źródło: www.europark.com.pl. Kolor niebieski - działki niezabudowane

Podstrefa Ostrów

Obszar podstrefy leży w gminie Ostrów i wynosi 6,54 ha. Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 1 lutego 2007 r. (Dz. U. Nr 26 z dnia 16 lutego 2007 r.) oraz z dnia 30 czerwca 2009 r., zmieniającym rozporządzenie w sprawie **Miejskiej Strefy Ekonomicznej**, na terenie gminy Ostrów została utworzona **Podstrefa Ostrów** - obręb Kozodrza. Na terenie podstrefy działalność prowadzą dwie firmy (tab. 7.4.).

Tab. 7.4. Wykaz firm prowadzących działalność w podstrefie Ostrów

Lp.	Firma	Sektor	Typ produkcji
1.	Ocynkownia Podkarpacie Sp. z o.o.	metalowy	Obróbka metali
2.	KAZEX Plus Andrzej Bajor	metalowy	Produkcja konstrukcji stalowych dla budownictwa

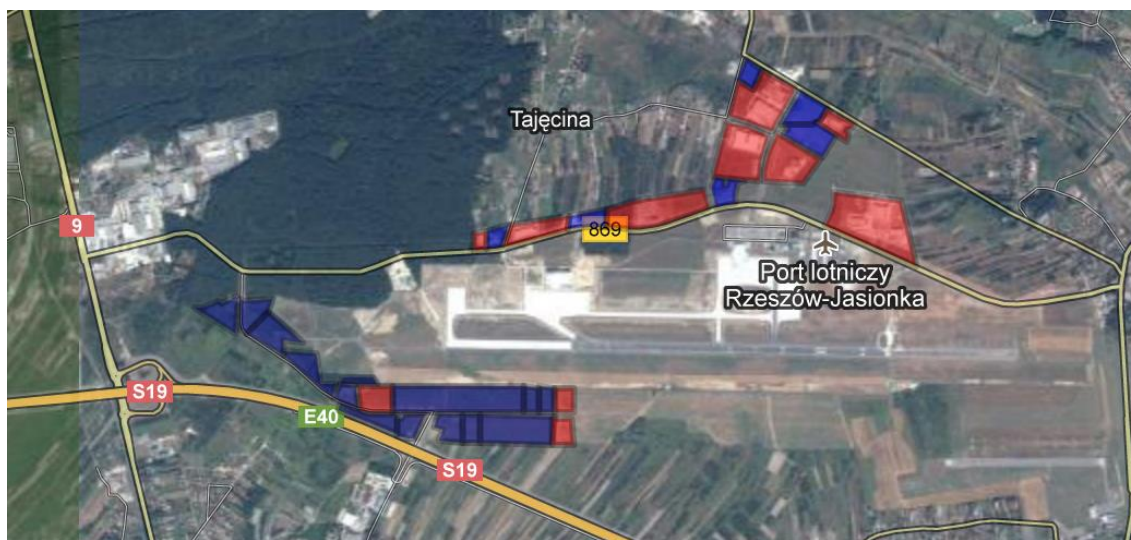
Źródło: www.europark.com.pl



Źródło: www.europark.com.pl. Kolor beżowy – działki zajęte, niebieski - działki niezabudowane. Stan zainwestowania: 23 lipiec 2014 roku.

Podstrefa Trzebownisko

Podstrefa o powierzchni 94,63 ha położona jest w gminie Trzebownisko, w sąsiedztwie portu lotniczego Rzeszów-Jasionka, w obrębach ewidencyjnych miejscowości Tajęcina i Jasionka. Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 1 lutego 2007 roku w sprawie mieleckiej strefy ekonomicznej włączono obszary będące własnością Gminy Trzebownisko, leżące w obszarze Podkarpackiego Parku Naukowo-Technologicznego „AEROPOLIS” do Specjalnej Strefy Ekonomicznej EURO-PARK Mielec.



Źródło: www.europark.com.pl. Kolor czerwony – działki zajęte, niebieski i – działki niezabudowane.
Stan zainwestowania: 24 lipiec 2014 r.

Na terenie podstrefy działalność prowadzi 17 firm (tab. 7.5.).

Tab. 7.5. Wykaz firm prowadzących działalność na terenie podstrefy Trzebownisko

Lp.	Firma	Sektor	Typ produkcji
1.	Akces-Med. Sp. z o.o.	medyczny	Produkcja sprzętu medycznego
2.	Bernacki Industrial Services Sp. z o.o.	elektromaszynowy	Produkcja komponentów dla branż automotive, lotniczej
3.	BORGWARNER POLAND Sp. z o.o.	motoryzacyjny	Produkcja turbosprężarek
4.	Cyfrowa Foto Sp. z o.o.	poligrafia i opakowania	Drukowanie książek, albumów, obrazów.
5.	Dipol Plastic Technology Sp. z o.o.	tworzywa sztuczne	Produkcja wyrobów z tworzyw termoplastycznych
6.	Goodrich Aerospace Poland Sp. z o.o.	lotnictwo	Produkcja części i podzespołów dla przemysłu lotniczego
7.	McBride Polska Sp. z o.o.	lotnictwo	Produkcja komponentów do silników lotniczych
8.	Metall-Ekspress Sp. z o.o.	metalowy	Produkcja wyrobów z miedzi i aluminium.
9.	ML SYSTEM Sp. z o.o.	elektroniczny	Wykonawstwo instalacji elektrycznych, inteligentne systemy zabezpieczeń
10.	MTU Aero Engines Polska Sp. z o.o.	lotnictwo	Produkcja komponentów do silników lotniczych
11.	OPTEAM S.A.	IT	Produkcja oprogramowania komputerowego
12.	OTTO Engineering Polska Sp. z o.o.	usługowy	Usługi instalatorskie
13.	Partners in Progress Sp. z o.o.	IT	Produkcja systemów informatycznych

14.	Przedsiębiorstwo Handlowe ELMAT Sp. z o.o.	IT	Dostawca teleinformatyki (światłowody)
15.	VAC AERO KALISZ Sp. z o.o.	usługowy	Galwanizowanie, procesy specjalne
16.	P.P.U.H. BRYK Witold Bryk	lotnictwo	Produkcja narzędzi z ostrzem z diamentu polikrystalicznego
17.	ZELNAR Sp. z o.o	metalowy	Produkcja narzędzi

Źródło: www.europark.com.pl.

Podstrefa Głogów Małopolski

Podstrefa o powierzchni 37 ha leżąca w gminie Głogów Małopolski, powstała we wrześniu 2007 roku. Znajduje się na terenie trzech miejscowości: Rogoźnica, Rudna Mała i Wola Cicha (strefa S-2, PPN-T).



Źródło: www.aeropolis.com.pl

Na terenie podstrefy działalność prowadzi 15 firm (tab. 7.6.).

Tab. 7.6. Wykaz firm prowadzących działalność na terenie podstrefy Głogów Małopolski (Rogoźnica)

Lp.	Firma	Sektor	Typ produkcji
1.	BEST Construction Sp. z o.o.	usługowy	Inkubator technologiczno-edukacyjny branży budowlano-drogowej
2.	CREO Sp. z o.o.	elementy budowlane	Produkcja izolacji przemysłowych, wykonawstwo instalacji sanitarnych
3.	D.A. GLASS-DOROS TEODORA	elementy budowlane	Obróbka chemiczna szkła
4.	EKO HYBRES Sp. z o.o.	metalowy	Recycling-odzysk metali ze sprzętu AGD
5.	Leo Minor W. Bąk	tworzywa sztuczne	Produkcja elementów instalacji sanitarnych
6.	Odlewnia Ciśnieniowa Meta-Zel Sp. z o.o.	metalowy	Obróbka metali i nakładanie powłok
7.	Polimarky Sp. z o.o.	tworzywa sztuczne	Produkcja wyrobów z tworzyw sztucznych
8.	Polkiem II Sp. z o.o. S.K.A.	tworzywa sztuczne	Produkcja obrzeży meblowych
9.	Przedsiębiorstwo Handlowe ELMAT Sp. z o.o.	IT	Dostawca teleinformatyki (światłowody)

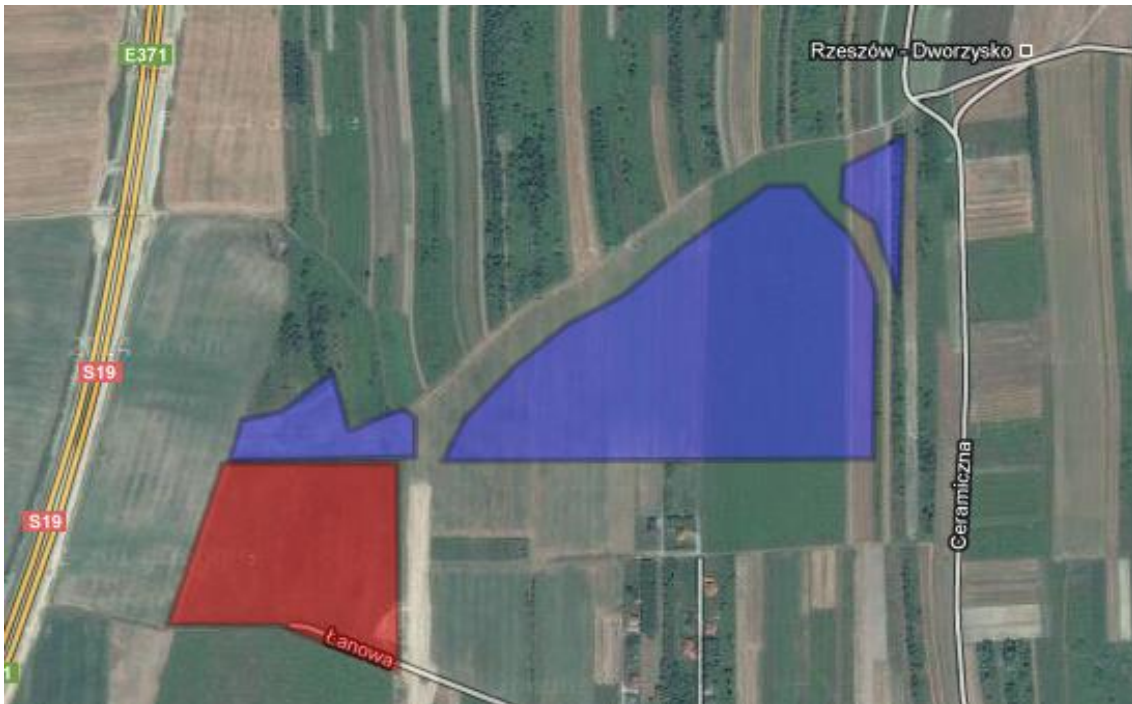
10.	Systemy Informatyczne Set(h) Sp. z o.o.	IT	Produkcja oprogramowania
11.	Yanko Sp. z o.o.	poligrafia i opakowania	Produkcja opakowań z tworzyw sztucznych i papieru, etykietowanie
12.	Zakład Poligraficzny OFFSET DRUK Adam Motyka	poligrafia i opakowania	Oficyna wydawnicza
13.	Zakład Produkcji Folií Efekt Plus Sp. z o.o.	tworzywa sztuczne	Produkcja folii stretch
14.	Wytwórnia Szablonów Kreślarskich Leniar Sp.j.	tworzywa sztuczne	Produkcja przyrządów aluminiowych do kreślenia i mierzenia
15.	Zelmer PRO Sp. z o.o.	elektromaszynowy	Sprzęt gospodarstwa domowego elektryczny

źródło: www.europark.com.pl

Podstrefa Rzeszów - Dworzysko

Obszar podstrefy wynosi obecnie 34,9582 ha. W 2010 roku została utworzona w Rzeszowie podstrefa Rzeszów-Dworzysko o powierzchni ok. 25 ha, wchodząca w skład SSE Euro-Park Mielec. Decyzją Rady Ministrów w 2013 roku poszerzono podstrefę o powierzchnię 10 ha, leżącą przy ulicy Ciepłowniczej w Rzeszowie. Właścicielem terenu jest gmina Miasto Rzeszów. W obrębie podstrefy rzeszowskiej, łącznie z terenami przyległych gmin, znajdzie się w przyszłości 450 ha terenów inwestycyjnych. Tereny przemysłowe, zaplanowane do objęcia przez SSE w obecnych granicach miasta Rzeszowa obejmą w sumie 150 ha powierzchni. Teren ten położony jest w pobliżu Międzynarodowego Portu Lotniczego Rzeszów–Jasionka, autostrady A4 oraz drogi ekspresowej S19. Na wniosek starosty rzeszowskiego trwają starania o powiększenie strefy ok. kolejne 60 ha terenu leżącego w rejonie ul. Krakowskiej. W chwili obecnej trwa uzbrajanie terenu realizowane przez powiat rzeszowski oraz planowane jest również dalsze uzbrojenie kolejnych terenów o powierzchni 25 ha, leżących we wsi Pogwizdów Nowy, w gminie Głogów Małopolski. Trwa również uzbrajanie podstrefy Rzeszów-Dworzysko SSE Euro-Park Mielec na pograniczu miasta i gminy Świlcza o powierzchni 25 ha.

W obrębie podstrefy Rzeszów-Dworzysko wyodrębniono trzy obszary funkcjonalne. Pierwszy z nich – strefa produkcji, stanowi 60 % całego obszaru, powstaną tu zakłady przemysłowe, w tym zakłady innowacyjnych technologii związanych z działalnością Stowarzyszenia Grupy Przedsiębiorców Przemysłu Lotniczego „Dolina Lotnicza”. Kolejny obszar – strefa składów i magazynów, przeznaczona jest pod budowę centrów logistycznych, magazynów oraz baz transportowych. Strefa Parku Naukowo-Technologicznego AEROPOLIS wraz z terenami wystawienniczymi oraz administracyjnymi to trzeci obszar Specjalnej Strefy Ekonomicznej Rzeszów-Dworzysko.



Źródło: www.europark.com.pl. Kolor czerwony – działki zajęte, niebieski - działki niezabudowane. Stan zainwestowania: 24 lipiec 2014 r.



Źródło: www.europark.com.pl. Kolor niebieski - działki niezabudowane. Stan zainwestowania: 24 lipiec 2014 r.

Na terenie podstrefy Rzeszów działalność prowadzi 1 firma (tab. 7.7.).

Tab. 7.7. Wykaz firm prowadzących działalność w podstrefie Rzeszów

Lp.	Firma	Sektor	Typ produkcji
1.	Hamilton Sundstrand Poland Sp. z o.o.	Lotnictwo	Produkcja silników pomocniczych samolotów

Źródło: www.europark.com.pl.

Podstrefa Łañcut

Podstrefa o powierzchni 8,78 ha leżąca w mieście Łañcut, powstała w 2013 roku. Znajduje się w północnej części miasta, w dzielnicy przemysłowej przy ul. Podzwierzyńiec obok fabryki Śrub „KOELNER”. Posiada dogodne połączenie poprzez drogę wojewódzką nr 877 z węzłem autostradowym „Łañcut”. Strefa posiada wolne działki.



Źródło: www.europark.com.pl. Kolor czerwony - działki zabudowane. Kolor niebieski - działki niezabudowane. Stan zainwestowania: 24 lipiec 2014 r.

Na terenie podstrefy działalność prowadzi 6 firm (tab. 7.8.).

Tab. 7.8. Wykaz firm prowadzących działalność w podstrefie Łañcut

L.p.	Firma	Sektor	Typ produkcji
1.	BISPOL Sp. z o.o.	Przetwórstwo tworzyw sztucznych	Produkcja świec
2.	Firma „KAWICOM” Systemy Komputerowe s.c.	IT	Usługi informatyczne
3.	F.P.H.U. "WOL-MET" Bożena Leńczyk	elementy budowlane	Usługi budowlane, konstrukcje stalowe
4.	OSTROWSKI RYSZARD "EXCEL" Firma Usługowo-Budowlano-Handlowa	metalowy	Produkcja metalowych elementów złącznych
5.	WITKO ZDZISŁAW WOOD-POOL	przetwórstwo tworzyw sztucznych	Produkcja basenów poliestrowych
6.	ZAKŁAD POLIGRAFICZNY TECHGRAF PIOTR TEICHMAN	poligrafia i opakowania	Produkcja opakowań z tektury falistej

Źródło: www.europark.com.pl.

Podstrefa Jarosław

Obszar podstrefy to 14,51 ha położony na terenie miasta i gminy Jarosław. Podstrefa funkcjonuje od 14 stycznia 2004 r. Składają się na nią obszary położone na terenie:

- gminy miejskiej Jarosław - dawne ZPDZ JARLAN S.A. i Lear Corporation - 4,8 ha,
- gminy wiejskiej Jarosław - miejscowość Tuczępy - 9,7 ha.

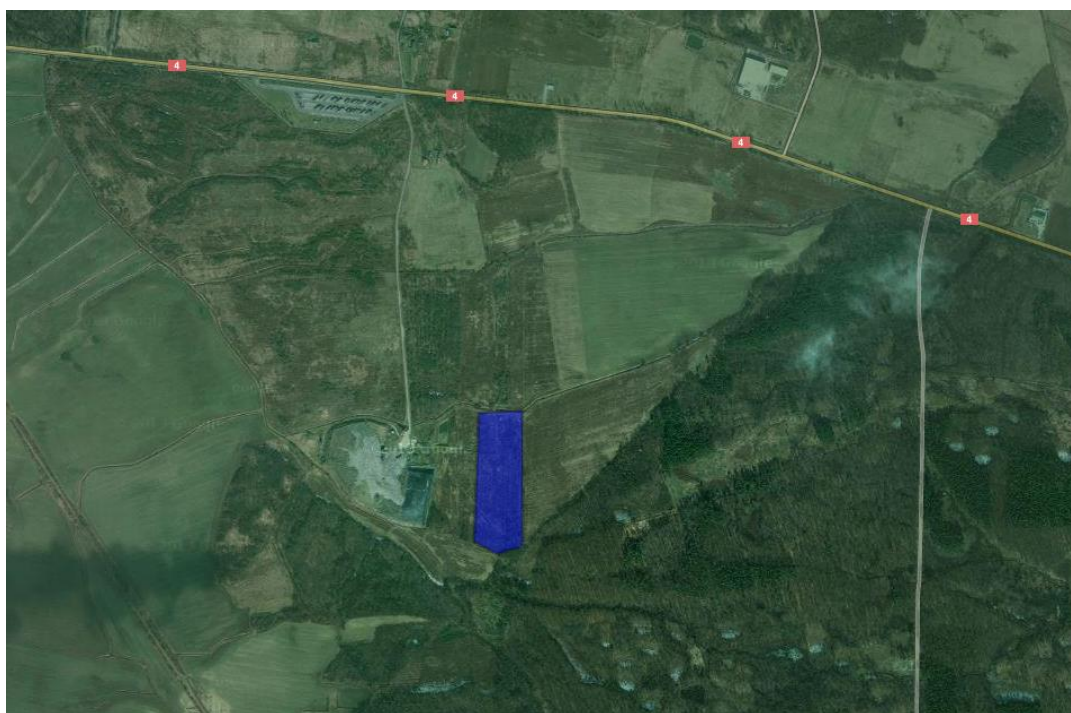
Strefa posiada wolne działki. Na terenie podstrefy działalność prowadzi 1 firma (tab. 7.9.).

Tab. 7.9. Wykaz firm prowadzących działalność w podstrefie Jarosław

L.p.	Firma	Sektor	Typ produkcji
1.	Lear Corporation Poland II Sp. z o.o.	motoryzacja	Produkcja poszyc siedzeń samochodowych

Podstrefa Radymno

Podstrefa o powierzchni 6,35 ha leżąca w gminie Radymno, powstała w 2013 roku. Podstrefa ta znajduje się na południu od drogi krajowej nr 4, obok składowiska odpadów „Młyny”. Strefa posiada wolne działki. Teren jest niezbrojony.



Źródło: www.europark.com.pl. Kolor niebieski - działki niezabudowane

7.1.3. Krakowska Specjalna Strefa Ekonomiczna

Krakowska Specjalna Strefa Ekonomiczna (KSSE) została ustanowiona rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 14 października 1997 r. w sprawie ustanowienia

specjalnej strefy ekonomicznej w Krakowie (Dz. U. Nr 135 poz. 912 z późn. zm.) i będzie funkcjonowała do końca 2020 r. Zarządzającym strefą został Krakowski Park Technologiczny Sp. z o.o. z siedzibą w Krakowie.

KSSE jest położona na terenie województwa małopolskiego oraz podkarpackiego. Obejmuje grunty o powierzchni 628 ha położone w 25 podstrefach, na terenie następujących miast i gmin: Andrychów, Bochnia, Boguchwała, Bukowno, Chrzanów, Czorsztyn, Chełmek, Dąbrowa Tarnowska, Dobczyce, Gdów, Gorlice, Kraków-Nowa Huta, Kraków-Podgórze, Kraków-Śródmieście, Krosno, Limanowa, Książ Wielki, Niepołomice, Nowy Sącz, Oświęcim, Słomniki, Skawina, Tarnów, Trzebinia, Wolbrom, Zabierzów oraz Zator. Dotychczas w KSSE wydano 130 zezwoleń na działalność gospodarczą, utworzono 15 tys. miejsc pracy, a wysokość poniesionych nakładów wyniosła 1,8 mld zł. Na obszarze województwa podkarpackiego funkcjonują dwie podstrefy KSSE – podstrefa Krosno i podstrefa Boguchwała. W analizowanym obszarze znajdują się podstrefa Boguchwała.

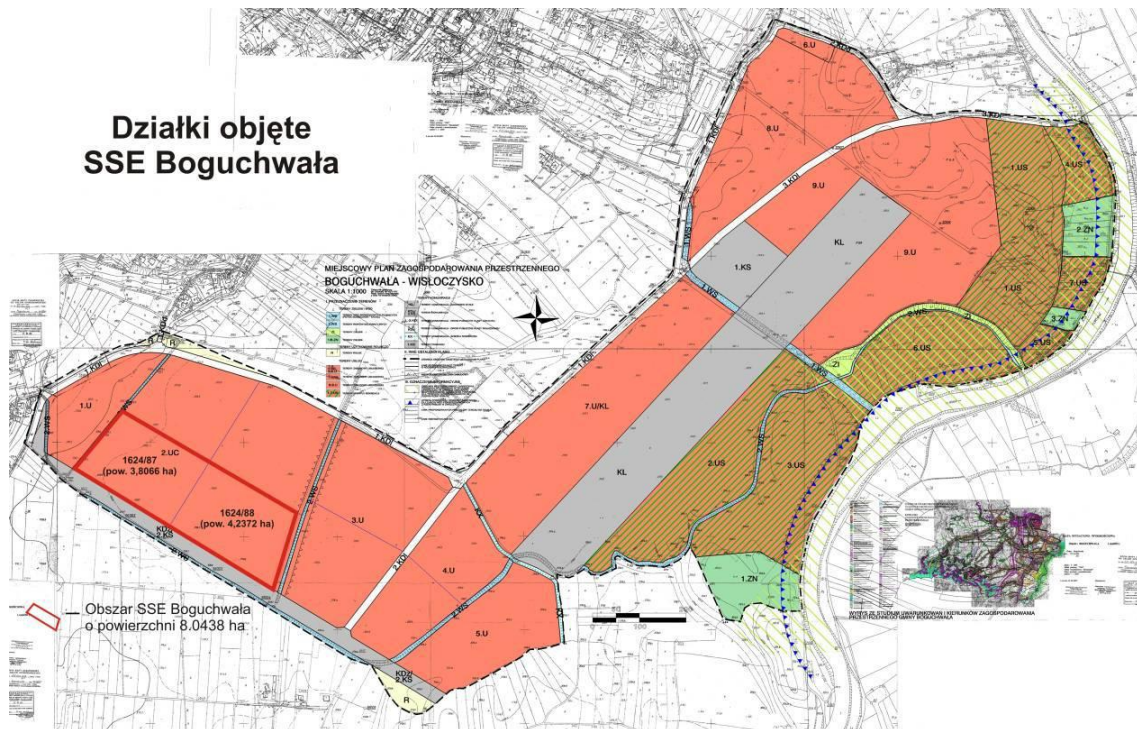
Podstrefa Boguchwała

Podstrefa położona w gminie Boguchwała, o powierzchni 10,0 ha, składa się z jednego kompleksu i utworzona została na mocy Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 5 października 2010 r. (Dz. U. Nr 196, poz. 1299). W podstrefie preferowane są inwestycje, które nie będą uciążliwe dla otoczenia. Poszukiwane są firmy z dziedziny wysokich technologii, których profil działalności pozwoliłby na współpracę np. z istniejącą w województwie podkarpackim „Doliną Lotniczą”. W 2012 roku na terenie podstrefy spółka H-Gaz otrzymała jako pierwsza zezwolenie na prowadzenie działalności gospodarczej. Inwestor zobowiązał się ponieść nakłady inwestycyjne w wysokości 7,5 mln zł, a także zatrudnić ok. 50 pracowników. Obecnie trwają prace nad powiększeniem terenów podstrefy o dalsze 40 ha.

Podstrefa Boguchwała Krakowskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.



Źródło: www.boguchwala.pl



Źródło: www.boguchwala.pl

W analizowanym obszarze funkcjonują trzy specjalne strefy ekonomiczne tj.: Tarnobrzaska SSE EURO-PARK WISŁOSAN, SSE EURO-PARK MIELEC oraz Krakowska SSE. Najbardziej dynamiczną strefą w zakresie ilości działających firm jest SSE EURO-PARK MIELEC z podstrefami w miejscowościach: Głogów Małopolski, Trzebownisko i Łańcut.

7.2. Inne obszary atrakcyjne inwestycyjnie położone w sąsiedztwie węzłów autostrady A4

7.2.1. Podkarpacki Park Naukowo-Technologiczny

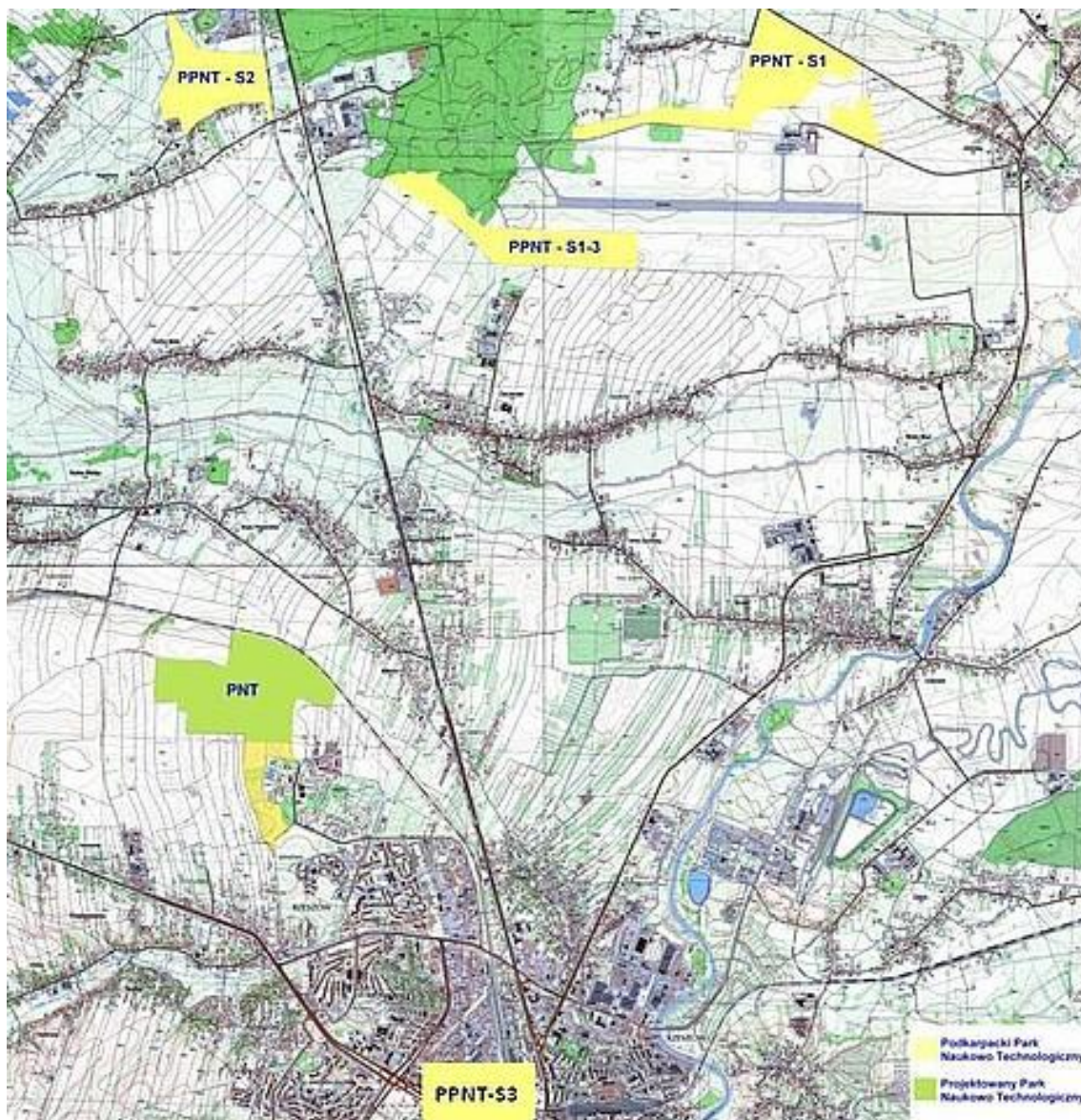
Podkarpacki Park Naukowo-Technologiczny „AEROPOLIS” (PPN-T „AEROPOLIS”) został utworzony na mocy porozumienia zawartego w maju 2003 r. pomiędzy Samorządem Województwa Podkarpackiego, miastem Rzeszów, powiatem rzeszowskim, Politechniką Rzeszowską oraz Uniwersytetem Rzeszowskim. Jednostką zarządzającą parkiem jest Rzeszowska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A.

PPN-T „AEROPOLIS”, to w chwili obecnej jedno z najbardziej atrakcyjnych miejsc pod inwestycje, zlokalizowane w południowo-wschodniej Polsce. Jest miejscem na ściągnięcie nowoczesnych firm i technologii, z równoczesnym wykorzystaniem potencjału miejscowych uczelni wyższych i ośrodków naukowo - badawczych. Park jest pierwszym branżowym parkiem w Polsce, który ma podtrzymywać wieloletnie i głęboko zakorzenione w tym regionie tradycje przemysłu lotniczego. Park, zarówno w sferze gospodarczej, jak i naukowo-badawczej, ma być powiązany głównie z przemysłem lotniczym. Jest jednym z instrumentów podnoszenia konkurencyjności podkarpackiej gospodarki, wdrażania nowoczesnych rozwiązań technologicznych oraz zarządzania zasobami wiedzy i kapitału. Obecnie PPN-T „AEROPOLIS” obejmuje obszar 123 ha. Docelowo ma mieć powierzchnię około 400 ha. Ma stać się istotnym czynnikiem wpływającym na rozwój klastra przemysłu lotniczego tzw. „Doliny Lotniczej”, czego przykładem jest Centrum Zaawansowanych Technologii „AERONET - Dolina Lotnicza”. Jest to konsorcjum składające się z jednostek naukowych prowadzących badania naukowe i prace rozwojowe nad szeroko rozumianą techniką lotniczą. W skład konsorcjum wchodzi Politechnika Rzeszowska jako lider oraz Politechnika Lubelska, Politechnika Łódzka i Politechnika Śląska.

Tereny Parku bezpośrednio sąsiadują z międzynarodowym lotniskiem Rzeszów-Jasionka oraz linią kolejową nr 71. Towary produkowane na terenie PPN-T „AEROPOLIS” będą mogły być transportowane do klientów zarówno drogą lądową: kolejową i samochodową, jak również drogą powietrzną.

Podkarpackim Parkiem Naukowo Technologicznym „AEROPOLIS” zarządza specjalnie do tego powołana jednostka Rzeszowskiej Agencji Rozwoju Regionalnego S.A. - Centrum Zarządzania Podkarpackim Parkiem Naukowo-Technologicznym, która m.in.:

- udostępniania inwestorom w pełni uzbrojone tereny inwestycyjne,
- udostępnia pod wynajem pomieszczenia w ramach działalności Preinkubatora Akademickiego oraz Inkubatora Technologicznego,
- świadczy usługi pomocnicze głównie dla przedsiębiorców ulokowanych w PPN-T,
- buduje sieć przedsiębiorców świadczących usługi kooperacyjne i pomocnicze,
- pomaga przedsiębiorcom w pozyskiwaniu środków finansowych, w tym pomocowych z Unii Europejskiej.



Lokalizacja terenów PPN-T (źródło: www.aeropolis.com.pl)

Strefa S1

Obszar strefy S1 wynosi 70 ha, położony jest w gminie Trzebownisko, w miejscowościach Jasionka i Tajęcina.

Teren posiada pełne uzbrojenie tj. drogi wewnętrzne, sieć wodociągową, kanalizację sanitarną i deszczową oraz sieć elektroenergetyczną. Wchodzi w skład podstrefy Trzebownisko SSE EURO PARK MIELEC. Teren strefy objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. W strefie preferowane jest inwestowanie i prowadzenie działalności gospodarczej w szeroko pojętej branży lotniczej. Na terenie zlokalizowane są firmy działające w branży elektromaszynowej, elektronicznej i informatycznej.



PPN-T „AEROPOLIS” Strefa S1 Jasionka (źródło: www.aeropolis.com.pl) Stan wrzesień 2012 r.



PPN-T „AEROPOLIS” Strefa S1 Jasionka (źródło: www.aeropolis.com.pl) Stan na grudzień 2012 r.

Strefa S1-3

Obszar strefy S1-3 to 48 ha, położony na terenie gminy Trzebownisko i Głogów Małopolski, w miejscowościach Jasionka i Rudna Mała, w pobliżu Lotniska Rzeszów – Jasionka.

Teren posiada pełne uzbrojenie tj. drogi wewnętrzne, sieć wodociagową, kanalizację sanitarną i deszczową oraz sieć elektroenergetyczną. Wchodzi w skład podstrefy Trzebownisko SSE EURO PARK MIELEC.



PPN-T „AEROPOLIS” Strefa S1-3 (źródło: www.aeropolis.com.pl)

Strefa S2

Obszar strefy S1-3 obejmuje 47,7 ha, położony na terenie gminy Głogów Małopolski, w miejscowości Rogoźnica.

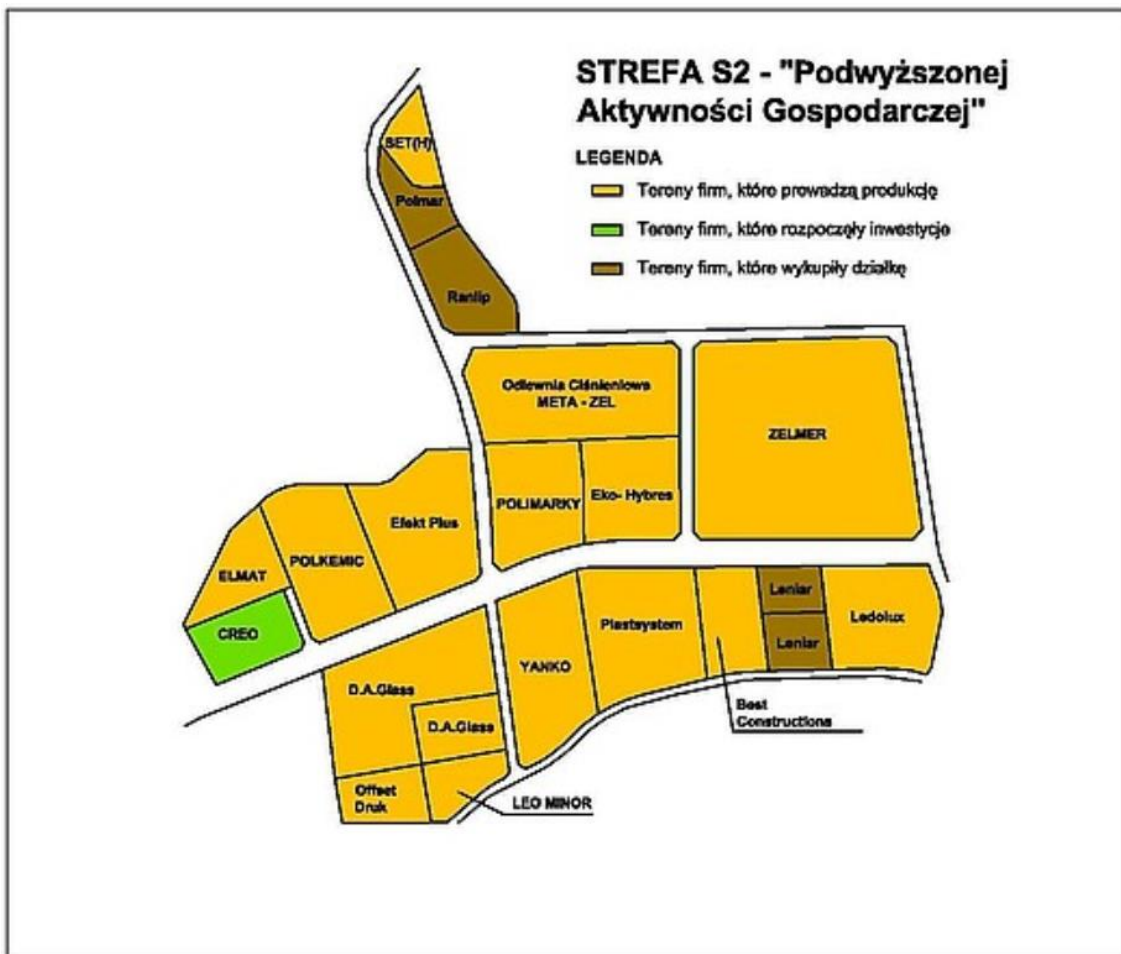
Teren posiada pełne uzbrojenie tj. drogi wewnętrzne, sieć wodociagową, kanalizację sanitarną i deszczową oraz sieć elektroenergetyczną. Wchodzi w skład podstrefy Głogów Małopolski SSE EURO PARK MIELEC. W sąsiedztwie strefy przebiega linia kolejowa Rzeszów - Ocice, a na terenie strefy wybudowany został przystanek kolejowy. Główne branże preferowane w tej strefie to: chemiczna, elektromaszynowa oraz tworzyw sztucznych. Teren zainwestowany.



PPN-T „AEROPOLIS” Strefa S2 (źródło: www.aeropolis.com.pl) Stan wrzesień 2012 r.



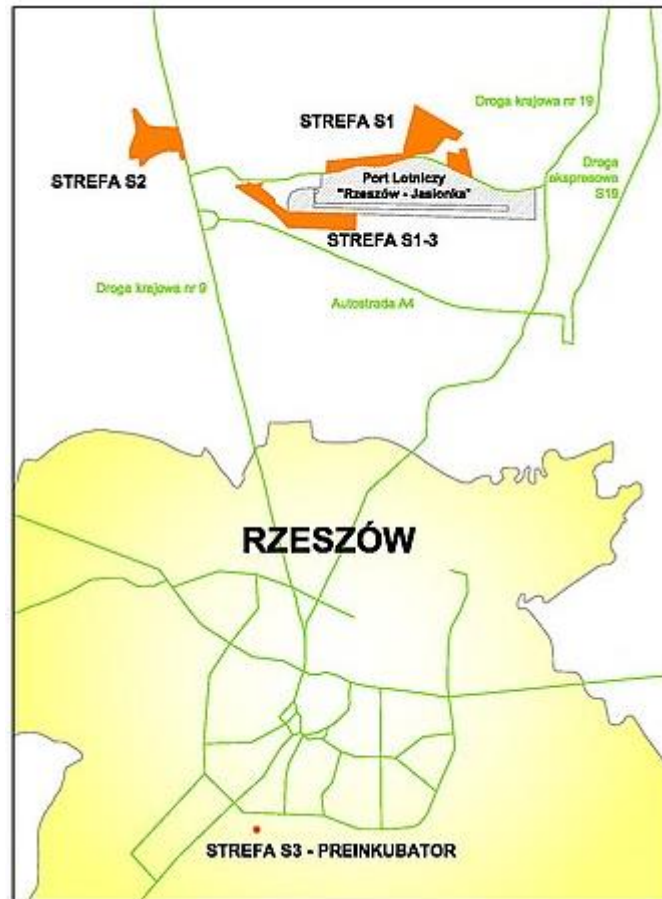
PPN-T „AEROPOLIS” Strefa S2 (źródło: www.aeropolis.com.pl) Stan wrzesień 2012 r.



PPN-T „AEROPOLIS” Strefa S2 (źródło: www.aeropolis.com.pl) Stan październik 2013 r.

Strefa S3

Strefę S3 stanowi Preinkubator Akademicki PPN-T wybudowany na terenie należącym do Politechniki Rzeszowskiej. Obecnie w Preinkubatorze Akademickim PPN-T działa: 11 firm, 1 laboratorium i 1 stowarzyszenie.



Źródło: www.aeropolis.com.pl - Strefa S3



Źródło: www.rarr.rzeszow.pl - Strefa S3

Misją PPN-T jest stymulowanie wielofunkcyjnego rozwoju województwa podkarpackiego, w oparciu o idee innowacyjności i transferu technologii, poprzez synergiczne wykorzystanie regionalnego potencjału naukowo - badawczego, gospodarczego oraz infrastrukturalnego, natomiast celami są:

- efektywne zagospodarowanie wolnych obiektów i obszarów oraz świadczenie usług pomocniczych głównie dla przedsiębiorców w PPN-T,
- zwiększenie konkurencyjności innowacyjnych przedsiębiorców działających na terenie województwa,
- rozwój infrastruktury aktywizującej lokalną i regionalną przedsiębiorczość,
- wykorzystanie potencjału zlokalizowanych na obszarze Parku przedsiębiorców, dla budowania sieci przedsiębiorców świadczących usługi kooperacyjne i pomocnicze oraz wykonujących produkcję,
- zwiększenie liczby absolwentów szkół wyższych,
- pomoc przedsiębiorcom PPN-T w pozyskiwaniu środków finansowych, w tym pomocowych z UE,
- wzmocnienie i wykorzystanie potencjału regionalnego sektora akademickiego i naukowo - badawczego dla rozwoju przedsiębiorczości i wzmocnienia konkurencyjności przedsiębiorstw działających na lokalnym rynku,
- transfer technologii i pobudzanie innowacyjności wśród przedsiębiorców działających w obszarze PPN-T.

7.2.2. Park Naukowo-Technologiczny Rzeszów-Dworzysko

Park Naukowo-Technologiczny Rzeszów-Dworzysko został utworzony na gruntach (84,1 ha) będących własnością Powiatu Rzeszowskiego. Powiat Rzeszowski, będąc w posiadaniu tak dużego atrakcyjnego obszaru inwestycyjnego, zdecydował się na jego pełne uzbrojenie.

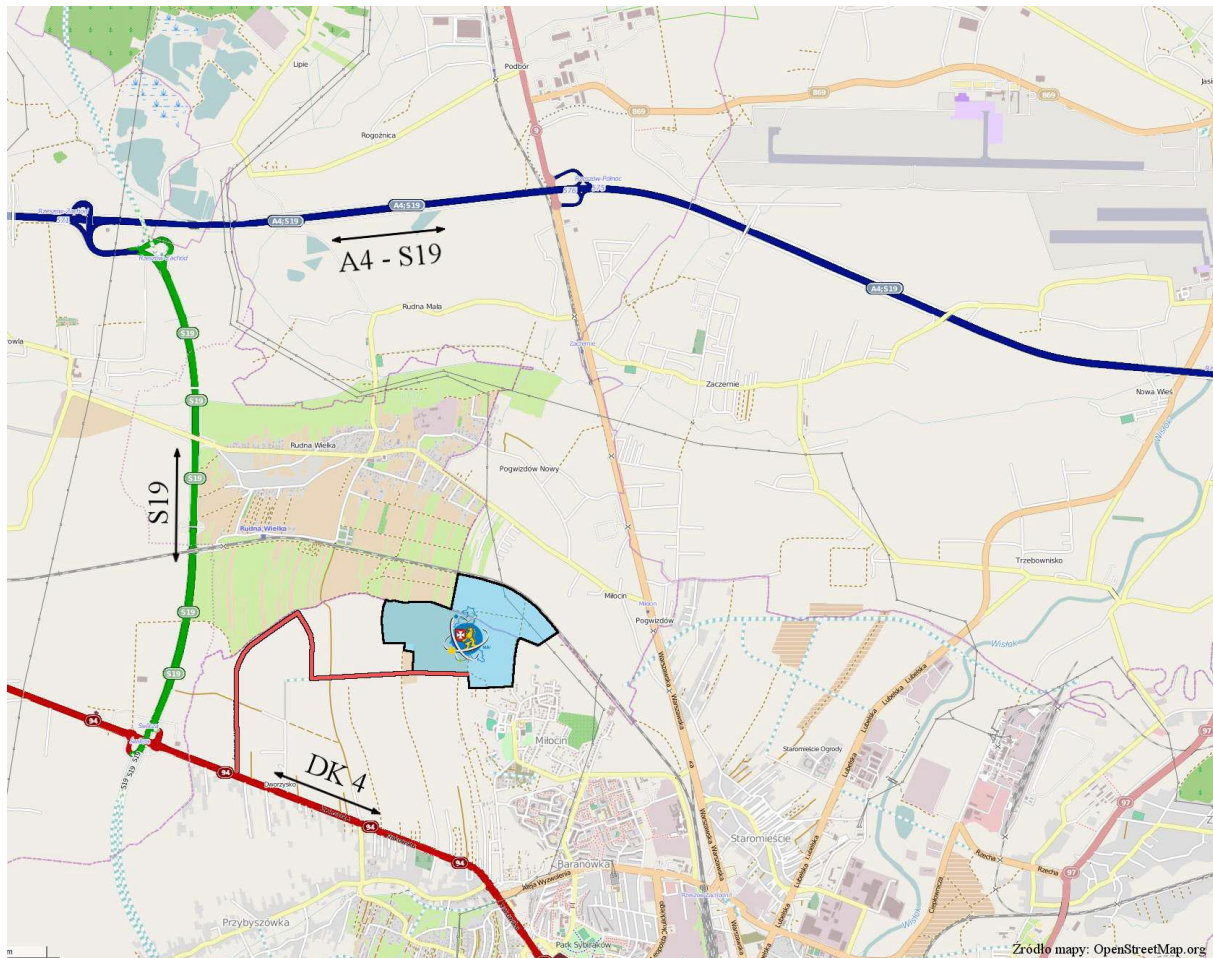
W końcu października 2014 roku zakończono I etap pełnego uzbrajania Parku Naukowo Technologicznego Rzeszów-Dworzysko o powierzchni 59,2 ha. Do końca września 2015 roku planowane jest zakończenie II etapu uzbrojenia Parku (24,9 ha.). Teren posiada dobre skomunikowanie z przebiegającą niedaleko drogą krajową nr 4, drogą ekspresową S19 i autostradą A4. Obszar sąsiaduje z magistralą kolejową E30 relacji: Niemcy-Polska-Ukraina.

Dla całego terenu Parku obowiązuje Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego, przeznaczający obszar Parku pod działalność przemysłowo-usługową.

Podstawowym celem Parku Naukowo-Technologicznego Rzeszów-Dworzysko jest stworzenie jak najlepszych warunków do wykorzystania naukowego i przemysłowego potencjału regionu oraz stymulowanie rozwoju w obszarach zaawansowanych technologii.

W lutym 2014 roku złożony został wniosek do Ministerstwa Gospodarki o włączenie Parku Rzeszów - Dworzysko do Specjalnej Ekonomicznej „Euro - Park” Mielec.

Powstał więc bardzo atrakcyjny, kompleksowo uzbrojony teren inwestycyjny w granicach administracyjnych miasta Rzeszowa.



Źródło: <http://www.powiat.rzeszow.pl>. Kolor niebieski teren Parku Naukowo-Technologicznego Rzeszów-Dworzysko

7.2.3. Korczowa Dolina - Centrum Handlu

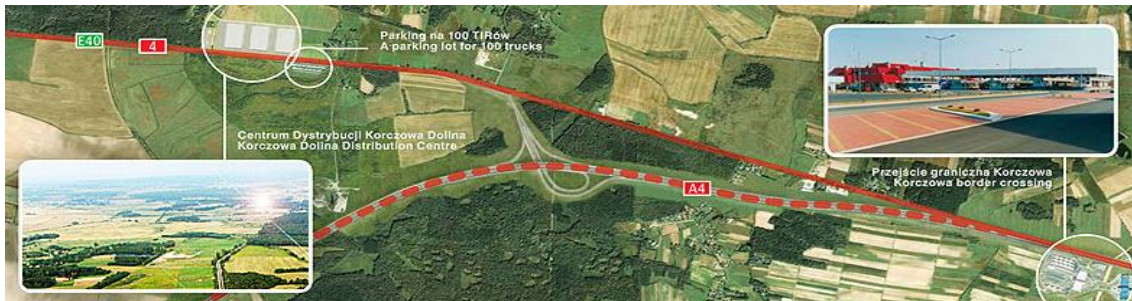
16 listopada 2010 r. na placu budowy Centrum Handlu Korczowa Dolina odbyło się wmurowanie kamienia węgielnego pod budowę największego centrum dystrybucyjnego na wschodniej granicy Unii Europejskiej. To największy obiekt handlowy położony w miejscowości Młyny, w odległości 2 km od granicy z Ukrainą, przy wschodniej granicy Unii Europejskiej.

W sierpniu 2011 r. została otwarta Hala Kijowska, pierwszy z trzech budynków, z parkingiem na ponad 700 miejsc postojowych. W przestronnym kompleksie o łącznej powierzchni 45 tys. m², docelowo funkcjonować będą trzy hale: Kijowska, Lwowska i Doniecka, z parkingiem na 2 200 miejsc.

Centrum Handlu Korczowa Dolina wyróżnia doskonała lokalizacja. Obiekt powstał w strefie ruchu bezwizowego, przy najdłuższej trasie transeuropejskiej E40 oraz autostradzie A4, głównym szlaku komunikacyjnym łączącym Europę Zachodnią z Ukrainą. Jest to także

strefa Tax Free, dzięki której mieszkańcy Ukrainy bezpośrednio w Centrum mogą otrzymać zwrot podatku VAT od zakupionych towarów, w specjalnie stworzonym punkcie.

W chwili obecnej jest realizowana Hala Lwowska, której otwarciu jest planowane na 2014 rok.



Źródło: www.korczowadolina.pl

Widok na Halę Kijowską i Halę Lwowską (w budowie).



Źródło: PBPP Rzeszów (J. Stefan, 2013 r.)

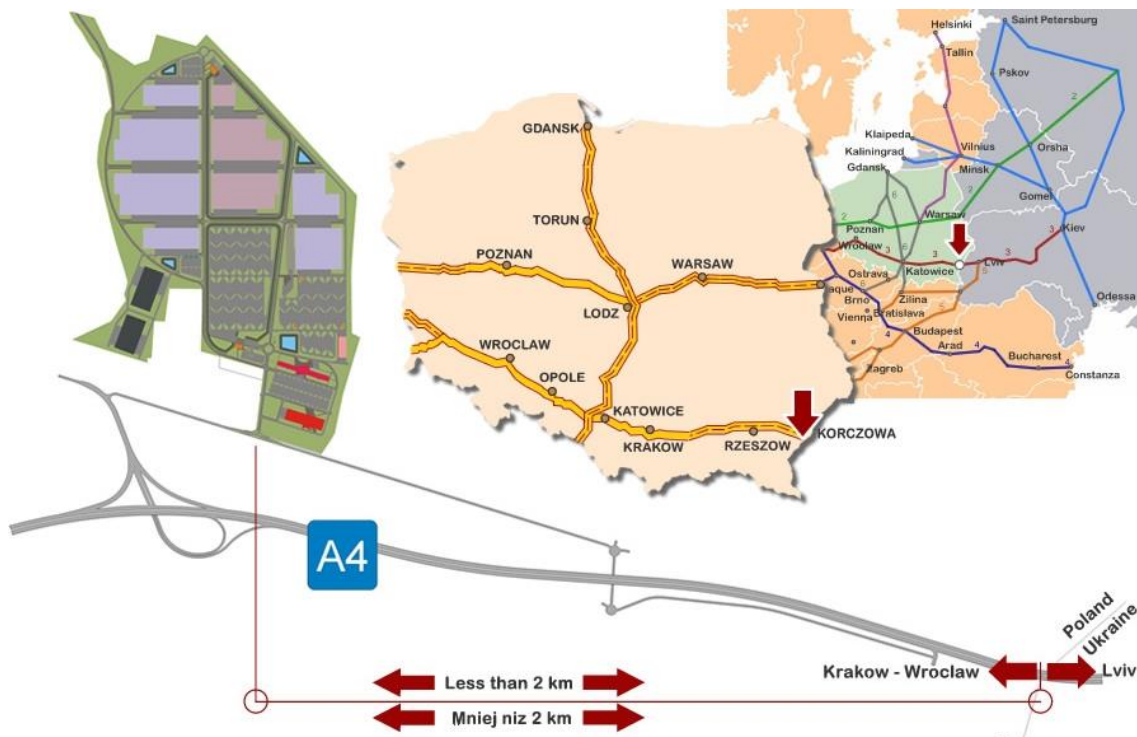
7.2.4. Parki logistyczne w miejscowości Młyny

Korczowa Logistics Park Spółka z o.o

Obszar parku logistycznego o powierzchni 70,0 ha, położony jest na terenie gminy Radymno, w miejscowości Młyny, po stronie północnej drogi krajowej nr 4.

Korczowa Logistics Park zostanie zlokalizowany przy zjeździe z autostrady A4, niespełna 2 km od przejścia granicznego z Ukrainą.

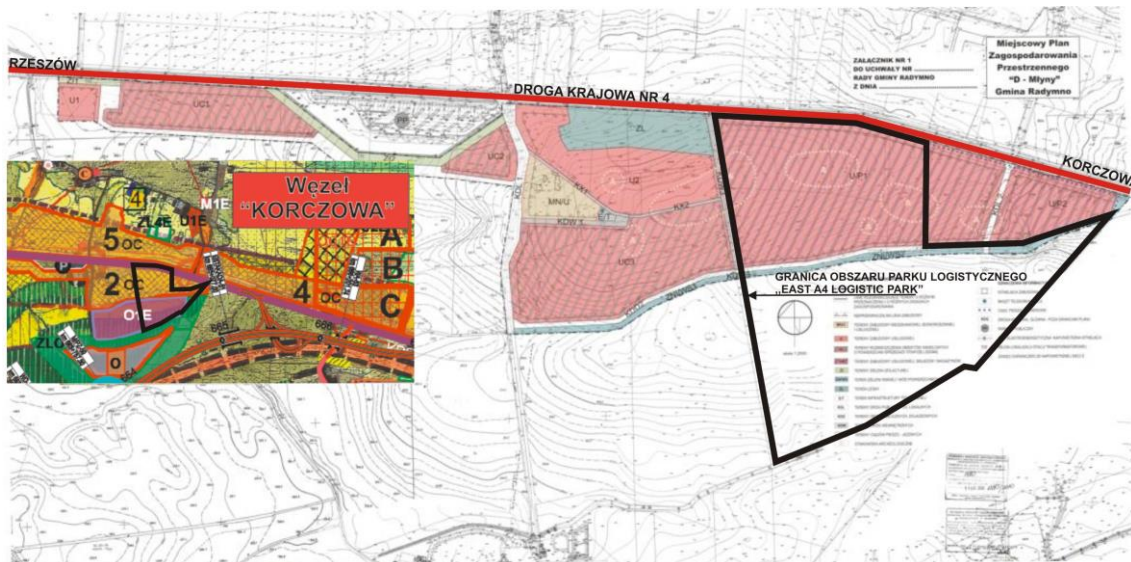
Nieruchomość stanowi własność Korczowa Logistics Park Spółka z o.o., spółki celowej będącej własnością inwestorów polskich oraz belgijskich. Teren strefy jest w pełni uzbrojony. Rozpoczęcie prac budowlanych jest planowane pod koniec 2014 roku.



Źródło: www.korczoowa.com.pl

EAST A4 Logistic Park Sp. z o.o

Obszar parku logistycznego o powierzchni 12,0 ha, położony na terenie gminy Radymno, w miejscowości Młyny, po stronie południowej drogi krajowej nr 4.



Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.easta4.com.pl , www.ugradymno.ires.pl

Park powstanie w odległości ok. 1 km od węzła autostradowego „Korczowa”. Inwestorem kompleksu logistycznego o łącznej powierzchni 55 tys. m² jest spółka EAST A4 Logistic Park Sp. z o.o. Otwarcie pierwszej hali nastąpi w IV kw. 2014 roku. Projekt adresowany jest do firm z całej Europy, a w szczególności tych, które przed dostarczeniem

towarów na Ukrainę, czy inne rynki wschodnie, będą chciały magazynować, konfekcjonować, czy skorzystać z dostępnych usług logistycznych jeszcze na terenie Unii Europejskiej. W ramach projektu EAST A4 Logistic Park powstaną trzy hale magazynowe wraz z powierzchnią biurową, parkingami, możliwością produkcji oraz skorzystania z szeroko pojętych usług logistycznych. Wszystkie budynki będą wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne zapewniające możliwość wysokiego składowania oraz magazynowania produktów spożywczych.

7.3. Wnioski

- W analizowanym obszarze funkcjonują trzy specjalne strefy ekonomiczne tj.: Tarnobrzaska SSE EURO-PARK WISŁOSAN, SSE EURO-PARK MIELEC oraz Krakowska SSE. Najwięcej terenów pod Specjalne Strefy Ekonomiczne wyznaczono w otoczeniu istniejących miast (Dębica, Jarosław, Łańcut, Rzeszów, Ropczyce, Przemyśl). Pod tym względem wyróżnia się miasto Rzeszów wraz z terenami gmin przylegającymi do jego granic: Głogów Małopolski, Krasne, Trzebownisko i Świlcza.
- Najbardziej dynamiczną strefą w zakresie ilości działających firm jest SSE EURO-PARK MIELEC z podstrefami w miejscowościach: Głogów Małopolski, Trzebownisko i Łańcut. Drugą strefą pod względem dynamiki rozwoju jest Tarnobrzaska Specjalna Strefa Ekonomiczna z podstrefą Przemyśl.
- Istniejący Podkarpacki Park Naukowo-Technologiczny „AEROPOLIS”, to w chwili obecnej jedno z najbardziej atrakcyjnych miejsc pod inwestycje w południowo-wschodniej Polsce.
- W strefie przygranicznej w pobliżu drogowego przejścia granicznego Korczowa jest kontynuowana rozbudowa Centrum Handlu Korczowa Dolina, największego centrum handlowego na granicy z Unią Europejską. W strefie planowana jest również budowa dwóch parków logistycznych.

Zagadnienia opracowane w pkt. 7 zostały przedstawione na mapie nr 1 „Analiza struktur funkcjonalno - przestrzennych oraz dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzłów autostrady A4 – dostępność komunikacyjna, struktury funkcjonalno-przestrzenne, zasoby dziedzictwa kulturowego, specjalne strefy ekonomiczne”, w skali 1:100 000.

8. Identyfikacja obszarów chronionych na terenach zlokalizowanych w sąsiedztwie węzłów autostradowych i ocena wystąpienia potencjalnych konfliktów

8.1. Ograniczenia lokalizacji inwestycji drogowych wynikające z ochrony środowiska

Realizacja infrastruktury drogowej, koniecznej dla społeczno-gospodarczego rozwoju województwa, może napotykać na bariery wynikające z istniejącego stanu zainwestowania, bogactwa dziedzictwa kulturowego, udokumentowanych zasobów kopalin, ochrony gruntów rolnych, jak również wymagań ochrony środowiska, zwłaszcza przyrodniczego oraz ochrony przed powodzią. Realizacja dróg na każdym etapie, prowadzona jest pod nadzorem przyrodniczym Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie.

8.2. Postępowanie w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

Budowa, rozbudowa i przebudowa dróg, w zależności od ich rodzaju, zaliczana jest do **przedsięwzięć mogących zawsze znacząco wpływać na środowisko** lub do **przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko**⁷. Do pierwszej grupy przedsięwzięć zaliczane są autostrady i drogi szybkiego ruchu, jak również drogi posiadające nie mniej niż cztery pasy ruchu, na łącznym odcinku nie mniejszym niż 10 km, jak też rozbudowa lub przebudowa tych dróg, jeżeli spowoduje to osiągnięcie wspomnianego progu. Do drugiej grupy przedsięwzięć zaliczane są nie wymienione wcześniej drogi o twardej nawierzchni i długości powyżej 1 km oraz obiekty mostowe w ciągu tych dróg, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi prawną ochroną przyrody⁸. W stosunku do ww. inwestycji wymagane jest przeprowadzenie procedury oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i obszary Natura 2000⁹. Oceny tej dokonuje się w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji:

- decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej – wydawanej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2008 r. Nr 193, poz. 1194),
- decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu – wydawanej na podstawie ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2012 r., poz. 647 z późn. zm.),

⁷ §2 ust.1 pkt 31 i pkt 32, §2 ust.2 oraz §3 ust.1 pkt 60 i §3 ust.2 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397 z późn. zm.).

⁸ Art.6 ust.1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tj. Dz. U. z 2013 r., poz.627 z późn. zm.).

⁹Przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wymagane jest ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 z późn. zm.).

- decyzji o pozwoleniu na budowę, decyzji o zatwierdzeniu projektu budowlanego, decyzji o pozwoleniu na wznowienie robót budowlanych oraz decyzji o pozwoleniu na zmianę sposobu użytkowania obiektu budowlanego lub jego części – wydawanych na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tj. Dz. U. z 2013 r., poz. 1409 z późn. zm.).

Organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla dróg będących przedsięwzięciami mogącymi zawsze znacząco oddziaływać na środowisko jest regionalny dyrektor ochrony środowiska, dla pozostałych dróg organem właściwym jest wójt, burmistrz lub prezydent, na którego obszarze znajduje się lub będzie realizowane przedsięwzięcie¹⁰.

Po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, organ właściwy wydaje postanowienie w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia lub decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. W decyzji tej może być narzucony obowiązek wykonania kompensacji przyrodniczej oraz obowiązek zapobiegania, ograniczania i monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Jeżeli z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika, że przedsięwzięcie może znacząco negatywnie oddziaływać na istniejący lub projektowany obszar Natura 2000, organ właściwy do wydania ww. decyzji, zobowiązany jest do wydania odmowy na realizację przedsięwzięcia. Jeżeli przemawiają za tym konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym, i wobec braku rozwiązań alternatywnych, właściwy miejscowo regionalny dyrektor ochrony środowiska może zezwolić na realizację planu lub działań, mogących znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000, zapewniając wykonanie kompensacji przyrodniczej, niezbędnej do zapewnienia spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000¹¹.

8.3. Ochrona środowiska przyrodniczego

8.3.1. Przejścia dla zwierząt przez Autostradę A4 i zrealizowane fragmenty drogi ekspresowej S19

Formą kompensacji przyrodniczej są przejścia dla zwierząt (górne i dolne) budowane w pasie autostrady A4 lub planowane do realizacji na drodze ekspresowej S19. Ich rolą jest minimalizowanie negatywnego oddziaływania infrastruktury drogowej na środowisko przyrodnicze, a zwłaszcza trasy migracji zwierząt. W założeniu mają one zapewniać możliwość przemieszczania się zwierząt, a tym samym zapobiegać genetycznej degeneracji

¹⁰ Art. 75 ust.1 pkt.1 i pkt 4 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 z późn. zm.).

¹¹ Wymagania określone w art. 82 ust. 1 pkt 1 i pkt 2, art.90, art. 96 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 z późn. zm.).

gatunków i ich wymieraniu. Poziom trudności przekraczania przez zwierzęta barier w postaci dróg będzie determinowany przez:

- lokalizację drogi (teren zabudowany lub niezabudowany),
- szerokość drogi i natężenie ruchu (drogi o małym natężeniu ruchu i dość wąskie stanowią mniejszą barierę w przemieszczaniu się zwierząt).

Dla zachowania i rozwoju populacji o wysokich wymaganiach siedliskowych, decydujące znaczenie będą miały odpowiednio zlokalizowane i zaprojektowane przejścia dla zwierząt. Dobre efekty dają przejścia dolne, o szerokości co najmniej 20 m i wysokości co najmniej 3-4 m, zintegrowane z ciekami wodnymi i z obiektami mostowymi. Bardziej kosztowe i trudniejsze do realizacji są przejścia górne tzw. „zielone mosty”. Powinny one mieć szerokość co najmniej 80 m. W ciągu autostrady A4 realizowane są przejścia wpisane w szlaki migracji różnych zwierząt. Dla małych zwierząt np. płazów, planuje się wbudowanie kilkadziesiąt przepustów, w większości zintegrowanych z ciekami wodnymi, o konstrukcji przystosowanej do pełnienia funkcji ekologicznej i systemem płotków naprowadzających.

Znacznie większe wyzwanie stanowi właściwa lokalizacja przejść dla dużych i średnich ssaków, gdyż wymaga budowy konstrukcji nadziemnych tzw. „zielonych mostów” (przejścia górne) i obiektów mostowych przekraczających cieki wodne z podporami usytuowanymi poza nurtem rzek (przejścia dolne). Zapewniają one jednak swobodny przepływ wód i migracje wzdłuż dolin rzecznych. Nie bez znaczenia jest również sposób zagospodarowania i użytkowania terenów w sąsiedztwie takich przejść. Najwyższą uwagę należy zwrócić na planowane funkcje terenów w sąsiedztwie tzw. „zielonych mostów”. W promieniu, co najmniej 1 km od przejść nadziemnych dla zwierząt, nie powinny być realizowane żadne inwestycje. Nie powinny one również przegradzać wyznaczonych korytarzy ekologicznych. W celu zabezpieczenia zwierząt przed oślepieniem na przejściach górnych i powyżej wlotów przejść dolnych, montowane będą ekrany przeciwoślepieniowe oraz wprowadzana będzie zieleń izolacyjna i o charakterze osłonowym.

Na mapie nr 2 oraz w tabelach (tab. 8.1. do tab. 8.3.), ze względu na skalę opracowania, wskazano przejścia górne i dolne przez autostradę A4 i zrealizowane fragmenty drogi ekspresowej S19, jedynie dla zwierząt dużych i średnich.

Tab. 8.1. Lokalizacja przejść dla dużych i średnich zwierząt na odcinku autostrady A4 od granicy z województwem małopolskim do Korczowej (przejście graniczne drogowe z Ukrainą)

Lp.	Lokalizacja		Typ obiektu	Rodzaj korytarza ekologicznego
	Gmina	Kilometraż		
1	Czarna	km 516+580	Przejście górne dla zwierząt średnich	Przejście dla korytarza ekologicznego leśnego tzw. Korytarza Południowego ¹² (znaczenie regionalne i alternatywa dla przebiegu krajowego)

¹² Korytarz Południowy (KPd) – biegnący od Bieszczadów do Lasów Rudzkich, przechodzący przez Pogórze Przemyskie i Dynowskie, Beskid Wyspowy, Gorce, Beskid Makowski, Żywiecki i Śląski, Lasy Pszczyńsko-Kobiórskie.

2.	Czarna	km 517+594	Przejście górne zespolone dla zwierząt średnich	Przejście dla korytarza ekologicznego leśnego tzw. Korytarza Południowego (znaczenie regionalne i alternatywa dla przebiegu krajowego)
3.	Czarna	km 521+829	Przejście dolne zespolone dla zwierząt średnich	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego i alternatywnie regionalnego
4.	Żyraków	km 526+180	Przejście dolne zespolone dla zwierząt średnich	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego
5.	Żyraków	km 533+676	Przejście dolne zespolone dla zwierząt średnich	Przejście dla korytarza ekologicznego regionalnego wzdłuż doliny Wisłoki - łączy obszary Natura 2000
6.	Dębica	km 537+645	Przejście górne dla zwierząt dużych	Przejście dla korytarza ekologicznego leśnego tzw. Korytarza Południowego (znaczenie krajowe) usytuowane w bliskiej odległości od węzła Dębica – Zachód
7.	Ostrów	km 545+375	Przejście dolne zespolone dla zwierząt średnich	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego i alternatywnie regionalnego
8.	Ostrów	km 549+561	Przejście dolne dla zwierząt średnich	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego
9.	Sędziszów Małopolski	km 554+730	Przejście dolne zespolone dla zwierząt średnich	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego
10.	Sędziszów Małopolski	km 555+685	Przejście górne dla zwierząt dużych	Przejście dla regionalnego leśnego korytarza ekologicznego (alternatywa dla krajowego Korytarza Południowego) Założono, że budynki położone bezpośrednio przy autostradzie będą wyburzone
11.	Sędziszów Małopolski	558+490	Przejście dolne dla zwierząt średnich	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego, alternatywa dla korytarza regionalnego
12.	Świlcza	km 561+620	Przejście górne dla zwierząt dużych	Przejście dla korytarza ekologicznego leśnego tzw. Korytarza Południowego (znaczenie regionalne i alternatywa dla przebiegu krajowego) – połączenie z obszarem Natura 2000 PLB 180005, oraz Mielecko –Kolbuszowsko-Głogowskim OChK
13.	Świlcza	km 563+830	Przejście dolne zespolone dla zwierząt średnich	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego i alternatywnie regionalnego
14.	Świlcza	km 567+855	Przejście dolne zespolone dla zwierząt średnich	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego i alternatywnie regionalnego
15.	Głogów Małopolski	km 571+888	Dolne dla zwierząt średnich	Przejście dla korytarza ekologicznego regionalnego, łączy obszary Natura 2000
16.	Głogów Małopolski	km 572+323	Dolne dla zwierząt średnich	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego i alternatywnie regionalnego
17.	Trzebownisko	km 578+490	Dolne dla zwierząt średnich	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego
18.	Trzebownisko	km 579+947	Dolne dla zwierząt dużych	Przejście dla korytarza ekologicznego regionalnego rzeczno, łączy obszary

				Natura 2000
19.	Trzebowniko	km 580+377	Dolne dla zwierząt dużych	Przejście dla korytarza ekologicznego regionalnego wzdłuż doliny Wisłoka, łączy obszary Natura 2000
20.	Trzebowniko	km 585+043	Dolne dla zwierząt średnich	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego
21.	Czarna	km 591+422	Dolne dla zwierząt średnich zintegrowane z mostem na Starym Wisłoku	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego
22.	Łańcut	km 595+352	Dolne dla zwierząt dużych zespolone z mostem nad rzeką Mikošką	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego
23.	Białobrzegi	km 597+172	Dolne dla zwierząt dużych zespolone z mostem nad rzeką Sawa	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego
24.	Białobrzegi	km 599+808	Dolne dla zwierząt dużych zespolone z mostem nad rzeką Wisłok	Przejście dla korytarza ekologicznego regionalnego wzdłuż doliny Wisłoka, łączy obszary Natura 2000, Zmysłowski OChK
25.	Białobrzegi	km 600+372	Dolne dla zwierząt średnich zespolone z mostem nad rzeką Żołynianką (Płytnica)	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego
26.	Białobrzegi	km 606+093	Dolne dla zwierząt średnich	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego
27.	Białobrzegi	km 607+493	Dolne dla zwierząt średnich	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego
28.	Białobrzegi	km 608+151	Dolne dla zwierząt średnich	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego
29.	Przeworsk	km 608+995	Dolne dla zwierząt dużych	Przejście dla korytarza ekologicznego regionalnego wzdłuż doliny Wisłoka, łączy obszary Natura 2000, oraz Zmysłowski OChK i Sieniawski OChK
30.	Przeworsk	km 613+553	Dolne dla zwierząt średnich	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego
31.	Przeworsk	km 616+454	Dolne dla zwierząt dużych zespolone z mostem nad kanałem Mirocińskim	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego
32.	Pawłosiów	km 628+430	Dolne zespolone dla zwierząt średnich	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego i alternatywnie regionalnego
33.	Chłopice	km 634+790	Dolne dla zwierząt dużych	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego i alternatywnie regionalnego
34.	Chłopice	km 636+833	Dolne dla zwierząt dużych	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego
35.	Chłopice	km 639+350	Dolne dla zwierząt dużych	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego
36.	Chłopice	km 643+702	Dolne dla zwierząt dużych	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego i alternatywnie regionalnego
37.	Radymno	km 644+803	Dolne dla zwierząt dużych	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego
38.	Radymno	km 647+585	Dolne dla zwierząt dużych	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego
39.	Radymno	km 650+305	Dolne dla zwierząt dużych	Przejście dla korytarza wzdłuż doliny Sanu, o znaczeniu regionalnym, krajowym i międzynarodowym

40.	Stubno	km 653+407	Dolne dla zwierząt dużych	Przejście dla korytarza wzdłuż doliny Wiszni, o znaczeniu regionalnym i międzynarodowym
41.	Radymno	km 654+590	Dolne dla zwierząt dużych	Przejście dla korytarza ekologicznego regionalnego
42.	Radymno	km 656+960	Dolne dla zwierząt dużych	Przejście dla korytarza ekologicznego regionalnego
43.	Radymno	km 662+425	Górne dla zwierząt dużych	Przejście dla korytarza ekologicznego leśnego tzw. Korytarza Południowo-Centralnego ¹³ (znaczenie międzynarodowe)
44.	Radymno	km 663+757	Dolne dla zwierząt dużych	Przejście dla korytarza ekologicznego leśnego tzw. Korytarza Południowo-Centralnego (znaczenie międzynarodowe)
45.	Radymno	km 664+995	Dolne dla zwierząt dużych	Przejście dla korytarza ekologicznego leśnego tzw. Korytarza Południowo-Centralnego (znaczenie międzynarodowe)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Raportu o oddziaływaniu na środowisko - autostrada A4” - GDDKiA Oddział Rzeszów

Tab. 8.2. Lokalizacja przejść dla dużych i średnich zwierząt na drodze ekspresowej S19, odcinek Stobierna – węzeł A4 Rzeszów Wschodni oraz węzeł A4 Rzeszów Zachodni – węzeł S19 Świlcza

Lp.	Lokalizacja		Typ obiektu	Rodzaj korytarza ekologicznego
	Gmina	Kilometraż		
<i>odcinek Stobierna-węzeł A4 Rzeszów Wschodni</i>				
1.	Trzebowniko	km 462+931	Przejścia dolne dla zwierząt średnich	Przejście dla korytarza ekologicznego leśnego tzw. Korytarza Południowo-Centralnego (znaczenie lokalne)
2.	Trzebowniko	km 464+900	Przejścia dolne dla zwierząt dużych	Przejście pomiędzy tzw. Korytarzem Południowo-Centralnym a Korytarzem Południowym (znaczenie regionalne)
3.	Trzebowniko	km 465+754	Przejścia dolne dla zwierząt dużych	Przejście dla korytarza ekologicznego regionalnego wzdłuż doliny Wisłoka, łączy obszary Natura 2000
4.	Trzebowniko	km 469+270	Przejścia dolne dla zwierząt średnich	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego
5.	Trzebowniko	km 469+411	Przejścia dolne dla zwierząt średnich	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego
6.	Trzebowniko	km 469+661	Przejścia dolne dla zwierząt dużych	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego
<i>odcinek węzeł A4 Rzeszów Zachodni –węzeł S19 Świlcza.</i>				
1.	Świlcza	km 0+884	Przejścia dolne dla zwierząt średnich	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego, alternatywa dla korytarza regionalnego
2.	Świlcza	km 1+595	Przejścia dolne dla zwierząt średnich	Przejście dla korytarza ekologicznego regionalnego, łączy obszary Natura 2000

¹³Korytarz Południowo-Centralny (KPdC) – Korytarz Południowo-Centralny (KPdC) – łączący Roztocze z Borami Dolnośląskimi, przechodzący przez Puszcze Świętokrzyską, Przedborski i Załęczański Park Krajobrazowy, Lasy Lublinieckie, Bory Stobrawskie, Lasy Milickie i Dolinę Baryczy.

3.	Świlcza	km 3+250	Przejścia dolne dla zwierząt średnich	Przejście dla korytarza ekologicznego lokalnego
----	---------	----------	---------------------------------------	---

Źródło: GDDKiA Oddział Rzeszów „Raport o oddziaływaniu na środowisko” droga ekspresowa S19; <http://www.s19-stobierna-rzeszow.pl>

8.3.2. Korytarze ekologiczne

Budowa przejść dla zwierząt przez drogi szybkiego ruchu determinuje trasy migracji zwierząt. Z tego względu tak ważne jest właściwe rozplanowanie zjazdów z autostrady i dróg łącznikowych. Istniejące i planowane do realizacji drogi szybkiego ruchu przecinają korytarze ekologiczne i to zarówno o znaczeniu międzynarodowym i krajowym, jak i znaczeniu regionalnym. Korytarze ekologiczne nie mają umocowania ustawowego. Mocy prawnej nabierają po ich określeniu ich w KPZK 2030 i Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego, następnie ich wyznaczeniu w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz wyznaczeniu granic korytarzy w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

W granicach objętych opracowaniem przebiegają liczne korytarze ekologiczne o znaczeniu ponadlokalnym.

Korytarze ekologiczne międzynarodowe:

- **Korytarz ekologiczny doliny Sanu.** Rzeka San jest największym dopływem górnej Wisły (440 km). Dolina Sanu na odcinku od Przemyśla do Sandomierza została znacznie przekształcona, jednak jej malownicza (liczne przełomy) górna część jest miejscem występowania wielu gatunków objętych ochroną prawną, rzadkich, zagrożonych wyginięciem (np. licznych gatunków storczyków) lub reliktowych (np. węża Eskulapa) gatunków priorytetowych ptaków i wymienionych w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej. Stanowi ona główny korytarz ekologiczny województwa podkarpackiego, powiązany z korytarzem Wisły oraz korytarzami ekologicznymi dopływów Sanu: Wisłoka, Tanwi, Lubaczówki, Szklä i Wiaru. W obszarze objętym opracowaniem dolina Sanu objęta została obszarem Natura 2000 PLH 180007 „Rzeka San”. Przez autostradę A4 korytarz ten został zintegrowany z przejściem dolnym dla dużych zwierząt na km 650+305.
- **Korytarz ekologiczny leśny (lądowy) „Południowo – Centralny”.** Korytarz Południowo-Centralny łączy Roztocze z Borami Dolnośląskimi. Główny korytarz biegnie północno – wschodnią i północną częścią województwa podkarpackiego poprzez zwarte kompleksy leśne, z Ukrainy przez teren Roztocza i Kotliny Sandomierskiej (w części podkarpackiej i lubelskiej) do terenów Wzniesień Urzędowskich. Korytarz ten został określony na poziomie krajowym w 2005 r., w opracowaniu „Projekt korytarzy ekologicznych łączących europejską sieć Natura 2000 – korytarzy migracyjnych dużych ssaków”, sporządzonym na zlecenie

Ministerstwa Środowiska w Zakładzie Badania Ssaków Polskiej Akademii Nauk w Białowieży pod kierownictwem prof. Wł. Jędrzejewskiego, Jego celem jest zapewnienie łączności siedlisk dużych ssaków lądowych, w szczególności obszarów Natura 2000. Na poziomie regionalnym tj. w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego, korytarz Południowo-Centralny określony został poprzez uszczegółowienie prototypowych systemów ponadlokalnych korytarzy ekologicznych określonych na poziomie krajowym w KPZK 2030 i ww. opracowaniu, wg wersji zaktualizowanej w latach 2010-2012 przez Instytut Biologii Ssaków PAN w Białowieży (dawniej ZBS PAN w Białowieży). Znaczna część korytarza objęta jest różnymi formami ochrony przyrody.

Korytarze ekologiczne krajowe:

- **Korytarz ekologiczny leśny (lądowy) „Południowy”.** Korytarz Południowy biegnie od Bieszczadów i Pogórza Przemyskiego do Lasów Rudzkich (na terenie województwa śląskiego). Na terenie województwa podkarpackiego obejmuje pasma pogórzy: Dynowskiego, Strzyżowskiego, Ciężkowickiego oraz część Kotliny Sandomierskiej, Dolinę Wisły i Dolinę Dolnego Sanu. W obszarze korytarza znajdują się tereny zróżnicowane pod względem wartości przyrodniczo-krajobrazowej i stopnia zainwestowania. Korytarz ten został określony ww. opracowaniu „Projekt korytarzy ekologicznych łączących europejską sieć Natura 2000 – korytarzy migracyjnych dużych ssaków”.

Korytarze ekologiczne regionalne:

- **Korytarz ekologiczny doliny Wisłoki.** Stanowi on ważny korytarz ekologiczny łączący dopływy Wisłoki z rzekę Wisłą. W zasięgu opracowania znajduje się dolna Wisłoka z dopływami. W dolnym biegu koryto rzeki jest obwałowane, a dolina rzeki jest płaska, bardzo rozległa i przekształcona (tereny zabudowy mieszkaniowej, tereny rolne, tereny obwałowane, zabudowa do celów energetycznych). Dolina Wisłoki zwłaszcza w jej górnej części stanowi miejsce bytowania gatunków rzadkich, zagrożonych wyginięciem, priorytetowych gatunków ptaków (głównie drapieżnych) i wymienionych w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej. W granicach objętych opracowaniem znaczny fragment doliny Wisłoki znajduje się w obszarach Natura 2000 PLH 180053 „Dolna Wisłoka z Dopływami”.
- **Korytarz ekologiczny doliny Wisłoka.** Wisłok jest największym lewobrzeżnym dopływem Sanu. Dolina w górnej części jest w niewielkim stopniu przekształcona, stanowi miejsce występowania wielu gatunków zwierząt, w tym ptaków drapieżnych, występują tam rośliny objęte ochroną prawną i zagrożone wyginięciem oraz wymienione w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej. Wisłok w środkowej części meandrując przepływa przez Doły Jasielsko-Sanockie, Pogórze Strzyżowskie i Kotlinę Sandomierską. W ramach udrażniania rzek i walki z powodzią, zniszczono dużą część nadrzecznych cennych przyrodniczo drzewostanów, mimo to w dolinie rzeki

zwierzęta lądowe i ptaki drapieżne nadal znajdują dogodne siedliska do bytowania. Środkowa część doliny Wisłoka poniżej Rzeszowa objęta została obszarami Natura 2000 PLH180030 „Wisłok Środkowy z Dopływami”.

- **Korytarze ekologiczne regionalne lądowe.** Korytarze te stanowią alternatywę tras migracyjnych zwierząt, dla głównych krajowych i międzynarodowych korytarzy ekologicznych wyznaczonych w opracowaniu „Projekt korytarzy ekologicznych łączących europejską sieć Natura 2000 – korytarzy migracyjnych dużych ssaków”. Są one skorelowane z przejściami dla dużych i średnich zwierząt przez autostradę A4 (patrz Tab.8.1. i Tab.8.2.).

Korytarze ekologiczne lokalne:

W granicach objętych opracowaniem znajdują się liczne korytarze ekologiczne małych i średnich zwierząt. Budowa autostrady A4 stanowi zagrożenie zwłaszcza dla płazów. W ciągu autostrady zaplanowano szereg przepustów i przejść dla lokalnych korytarzy migracji. Ze względu na skalę opracowania, korytarzy lokalnych nie zaznaczono na Mapie nr 2. Jednakże planowane przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, winno również uwzględniać aspekt wpływu na lokalne korytarze ekologiczne.

Granice lokalnych korytarzy ekologicznych powinny być wyznaczane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, a wcześniej określone w opracowaniach ekofizjograficznych i studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin.

8.3.3. Obszary objęte różnorodnymi formami ochrony przyrody

Na obszarze objętym opracowaniem zidentyfikowano istniejące i projektowane wielkopowierzchniowe formy ochrony przyrody. Ze względu na skalę opracowania odniesiono się jedynie do obszarowych form ochrony przyrody tj. parków narodowych, rezerwatów przyrody, parków krajobrazowych, obszarów chronionego krajobrazu i obszarów Natura 2000. Pomniki przyrody, stanowiska dokumentacyjne, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, ochrona gatunkowa roślin, zwierząt i grzybów, winny być uwzględniane w ramach procedury oddziaływania na środowisko podczas opracowania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W zależności od formy ochrony przyrody, odmienne są ograniczenia w zainwestowaniu tych terenów.

Poniżej w tabelach (Tab.8.3. i 8.4.) przedstawiono istniejące i projektowane obszarowe formy ochrony przyrody. Obszary Natura 2000 w części, lub w całości obejmują obszary objęte innymi formami ochrony. Przepisy art. 33 ust.1 i ust.2 ustawy o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013 r. poz. 627 z późn. zm.) zabraniają podejmowania działań mogących osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000. Dotyczy to zarówno istniejących, jak i proponowanych obszarów mających znaczenie dla Wspólnoty, do czasu zatwierdzenia przez Komisję

Europejską jako obszarów mających znaczenie dla Wspólnoty i wyznaczenia ich jako specjalnych obszarów ochrony siedlisk. Odnosi się to zarówno do pogorszenia stanu siedlisk przyrodniczych lub gatunków roślin i zwierząt lub samych gatunków, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000, jak też pogorszenia integralności obszaru Natura 2000 lub jego powiązań z innymi obszarami.

Tab. 8.3. Istniejące formy ochrony przyrody w granicach opracowania

Lp.	Lokalizacja Gmina/miejscowość	Nazwa	Uwagi
Parki narodowe			
1.	-	-	-
Rezerваты			
1.	Czarna/Grabiny	Torfy	11,66 ha <u>florystyczny</u> zachowanie stanowiska rosczki okrągłolistnej (<i>Drosera rotundifolia</i>) oraz innych gatunków roślin oraz miejsc łęgowych i ostoi rzadkich gatunków ptactwa wodno-błotnego
2.	Ropczyce/Ropczyce	Szwajcaria Ropczycka	2,59 ha <u>przyrody nieożywionej</u> ochrona procesów geologicznych zachodzących w podłożu lessowym i powstałego na tej drodze osobliwego krajobrazu; zbiorowiska roślin i zwierząt posiadających charakter naturalny w środowisku miejskim
3.	Czudec/Pstrągowa	Wielki Las	70,75 ha <u>leśny</u> kompleks jedlin podgórskich ze znacznym udziałem buka
4.	Kolbuszowa/ Budy Głogowskie, Bratkowice i Czarna Sędziszowska	Zabłocie	539,81 ha <u>faunistyczny</u> stanowiska łąkowe rzadkich gatunków ornitofauny, naturalne zbiorowiska roślinne dawnej Puszczy Sandomierskiej, z licznie tu występującymi gatunkami roślin chronionych i rzadkich
5.	Głogów Małopolski/ Rudna Mała, Tajęcina	Bór	368,67 ha <u>leśny</u> kompleks leśny dawnej Puszczy Sandomierskiej
6.	Rzeszów/Zwiężczyca	Lisia Góra	8.11 ha <u>leśny</u> starodrzew dębowy
7.	Rakszawa/Wydrze	Wydrze	14.64 ha <u>leśny</u> zachowanie fragmentu drzewostanu z dużym udziałem modrzewia polskiego oraz starodrzewu bukowego z wieloma gatunkami roślin górskich w runie
8.	Krasiczyn/Korytniki	Przełom Hołubi	46.42 ha <u>leśny</u> fragment starodrzewia lipowego oraz małownicza dolina Hołubli

9.	Krasiczyn/Tarnawka	Leoncina	8,67 ha <u>florystyczny</u> stanowisko kłokoczki południowej Staphylea pinnata
10.	Przemyśl/Krówniki	Szachownica w Krównikach	16,67 ha <u>florystyczny</u> stanowiska rzadkiej rośliny szachownicy kostkowej (Fritillaria meleagris)
11.	Stubno/Stubno	Szachownica kostkowata w Stubnie	13,63 ha <u>florystyczny</u> stanowisko szachownicy kostkowej Fritillaria meleagris
12.	Stubno/Starzawa	Starzawa	196,56 ha <u>leśny</u> fragment lasów łągowych, w szczególności rzadkiego na terenie Pradoliny Podkarpackiej dobrze wykształconego zespołu łągu wiązowo- jesionowego Ficario-Ulmetum ze stanowiskiem szachownicy kostkowej (Fritillaria meleagris) w runie i okazałymi egzemplarzami wiązków
13.	Przemyśl/Przemyśl	Winna Góra	0,108 ha <u>florystyczny</u> stanowisko wisiarki karłowatej (Prunus fruticosa)
14.	Przemyśl/Przemyśl	Jamy	2,01 ha <u>florystyczny</u> stanowisko Inu austriackiego
15.	Medyka/Siedliska	Skarpa Jaksmanicka	1,93 ha <u>faunistyczny</u> miejsca łągowe żołą (Merops apiaster)
Parki krajobrazowe			
1.	Krasiczyn, Przemyśl	Park Krajobrazowy Pogórza Przemyskiego	-
Obszary Chronionego Krajobrazu			
1.	Ostrów, Sędziszów Młp., Świlcza, Głogów Młp.	Mielecko-Kolbuszowsko- Głogowski OChK	-
2.	Sędziszów Młp., Iwierzyce, Boguchwała, Czudec	Strzyżowsko-Sędziszowski OChK	-
3.	Lubenia, Tyczyn, Chmielnik, Łańcut	Hyżniańsko-Gwoźnicki OChK	-
4.	Głogów Młp.	Sokołowsko-Wilczowolski OChK	-
5.	Rakszawa, Żołyń	Brzozniański OChK	-
6.	Żołyń, Białobrzegi	Zmysłowski OChK	-
7.	Tryńcza, Jarosław	Sieniawski OChK	-
8.	Rożwienica, Rokietnica, Żurawica, Krasiczyn, Przemyśl (m. i gm.)	Przemysko – Dynowski OChK	-
Obszary Natura 2000			
1.	Dębica (m. i gm.)	PLH180023 Las nad Barciejową	-
2.	Świlcza, Głogów Małopolski	PLH180043 Mrowle Łąki	(3 obszary)
3.	Rzeszów	PLH180030 Wistok Środkowy z Dopywami	-
4.	Chmielnik	PLH180025 Nad Husowem	-

5.	Rakszawa	PLH180047 Lasy leżajskie	-
6.	Przeworsk, Tryńcza	PLH180050 Starodub w Pełkiniach	-
7.	Tryńcza, Jarosław (m. i gm.),	PLH180020 Dolina Dolnego Sanu	-
8.	Jarosław (m. i gm.), Radymno, (m. i gm.), Orły, Żurawica, Krasieczyn Przemyśl (m. i gm.)	PLH180007 Rzeka San	-
9.	Roźwienica, Rokietnica, Żurawica, Przemyśl, Krasieczyn	PLH180012 Ostoja Przemyska	-
10.	Medyka	PLH180008 Fort Salis Soglio	-
11.	Roźwienica, Rokietnica, Żurawica, Przemyśl, Krasieczyn	PLB180001 Pogórze Przemyskie	-

Źródło: Rejestr form ochrony przyrody, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie, 7 luty 2014 r.

Tab. 8.4. Projektowane formy ochrony przyrody w granicach opracowania

Lp.	Lokalizacja	Forma ochrony przyrody	Uwagi
	Gmina	Nazwa	
Rezerваты Przyrody			
1.	Czarna	Lipiny	-
2.	Dębica (m. i gm.)	Las Wolica	-
3.	Dębica	Zamczysko	-
4.	Świlcza	Czekaj	-
5.	Czudec	Las Zamkowy	-
6.	Rakszawa	Julin	-
7.	Białobrzegi	Korniaktów	-
8.	Głogów Młp.	Medynia Głogowska	-

Źródło: Projekt zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego – Perspektywa 2030 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, przyjęty przez Zarząd Województwa Podkarpackiego uchwałą Nr 321/7678/14 w dniu 18 lutego 2014 r.

Prócz wyżej wymienionych form ochrony przyrody w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego – Perspektywa 2030 wskazuje się obszary predysponowane do objęcia różnymi formami ochrony bez określenia konkretnej formy ochrony i jej lokalizacji.

8.4. Ochrona kopalin

Kopaliny należą do nieodnawialnych zasobów środowiska przyrodniczego i stanowią obecnie jeden z ważniejszych czynników rozwoju gospodarczego. Ograniczenia w trwałym zainwestowaniu przestrzeni nad złożami, umożliwiają ich wykorzystanie w przyszłości. Ich egzekwowanie możliwe jest poprzez wprowadzenie ograniczeń dla udokumentowanych złóż

kopalin i wód podziemnych w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

Ustawa z dnia 9 czerwca 2011 r. Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. z 2011 r. Nr 163, poz. 981 z późn. zm.) określa wymagania w zakresie ochrony złóż kopalin, wód podziemnych oraz innych elementów środowiska, w związku z wykonywaniem działalności polegającej na podejmowaniu, wykonywaniu oraz zakończeniu: prac geologicznych, wydobywaniu kopalin ze złóż, podziemnego bezzbiornikowego magazynowania substancji, podziemnego składowania odpadów oraz podziemnego składowania dwutlenku węgla, w celu przeprowadzenia projektu demonstracyjnego wychwytu i składowania dwutlenku węgla.

Ustawa zawiera katalog **kopalin strategicznych** pozostających w dyspozycji Skarbu Państwa, objętych własnością górniczą. Na terenie objętym analizą są to: **gaz ziemny, ropa naftowa**, oraz **wody lecznicze**. Wg ustaleń KPZK 2030 obszar funkcjonalny „Strategiczne złoża kopalin” będzie możliwy do wskazania w planie województwa, po sporządzeniu wykazu złóż strategicznych przez Zespół powołany przez ministrów właściwych ds. gospodarki, środowiska, gospodarki wodnej, budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej.

Zgodnie z art. 95 ust. 1 i ust.2, oraz art. 96 ust.1 ww. ustawy: *„Udokumentowane złoża kopalin oraz udokumentowane wody podziemne, w granicach projektowanych stref ochronnych ujęć oraz obszarów ochronnych zbiorników wód podziemnych, a także udokumentowane kompleksy podziemnego składowania dwutlenku węgla, w celu ich ochrony ujawnia się w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego oraz planach zagospodarowania przestrzennego województwa. W terminie do 2 lat od dnia zatwierdzenia dokumentacji geologicznej przez właściwy organ administracji geologicznej obszar udokumentowanego złoża kopaliny oraz obszar udokumentowanego kompleksu podziemnego składowania dwutlenku węgla obowiązkowo wprowadza się do studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy. Po upływie terminu określonego w art. 95 ust. 2 wojewoda wprowadza obszar udokumentowanego złoża kopaliny albo obszar udokumentowanego kompleksu podziemnego składowania dwutlenku węgla do studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy i wydaje w tej sprawie zarządzenie zastępcze”.*

Ochrona i racjonalna gospodarka zasobami kopalin polegać będzie głównie na ochronie przestrzeni nad złożami oraz wprowadzaniu ograniczeń w zainwestowaniu w odniesieniu do:

- złóż o znaczeniu strategicznym dla gospodarki krajowej, zgodnie z wykazem przygotowanym przez zespół wyłoniony na podstawie zapisów KPZK 2030;
- złóż surowców energetycznych (gazu ziemnego i ropy naftowej) eksploatowanych metodą otworową oraz zagospodarowaniu terenu w sposób, który nie będzie ograniczał i utrudniał możliwości wydobywania;
- złóż wód leczniczych i termalnych, które mogą być wykorzystywane dla rozwoju lecznictwa uzdrowiskowego lub jako odnawialne źródła energii;

- niezagospodarowanych złóż surowców skalnych, chemicznych i innych, w szczególności występujących poza obszarami prawnej ochrony przyrody, które stanowić będą potencjalne obszary koncesyjne;
- terenów, które objęte są koncesją na eksploatację złoża (ograniczenia w zainwestowaniu określone są w koncesji).

Złoża kopalin występujące w obszarze objętym opracowaniem określono w poniższych tabelach (tab. 8.5 i tab. 8.6.).

Tab. 8.5. Kopaliny o znaczeniu strategicznym dla województwa podkarpackiego – surowce energetyczne

L.p	Lokalizacja –gmina	Nazwa złoża	Rodzaj kopaliny	Koncesja		Stan zagospodarowania
				Wydana przez	Ważna do	
1.	Czarna (powiat dębicki)	Jastrzębka Stara	Ropa naftowa i gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	11/26/2018	Złoże eksploatowane
2.	Czarna (powiat dębicki)	Żukowice	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	8/26/2019	Złoże zagospodarowane, eksploatowane okresowo
3.	Żyraków, Dębica	Korzeniów	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	4/19/2019	Eksploatacja zaniechana
5.	Żyraków	Brzeźnica	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	8/29/2019	
6.	Dębica	Pilno-Południe	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	4/16/2018	Złoże eksploatowane
7.	Dębica	Brzeźnica	Gaz ziemny	-	-	Podziemny Magazyn Gazu
8.	Ostrów	Blizna-Ocieka	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	7/10/2021	Złoże rozpoznane wstępnie
9.	Ropczyce	Brzezówka	Ropa naftowa i gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	4/6/2019	Złoże eksploatowane
10.	Sędziszów Młp., Ropczyce	Góra Ropczycka	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	2/22/2035	Złoże eksploatowane
11.	Sędziszów Młp.	Cierpisz	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	3/19/2033	Złoże rozpoznane szczegółowo
12.	Sędziszów Młp., Iwierzycy	Czarna Sędziszowska	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	7/28/2019	Złoże eksploatowane okresowo
13.	Iwierzycy	Zagorzycy	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	8/26/2019	Złoże eksploatowane
14.	Świlcza, Sędziszów Młp.	Nosówka - Gaz	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	12/13/2025	Złoże eksploatowane
15.	Świlcza, Boguchwała	Nosówka	Ropa naftowa i gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	8/22/2019	Złoże eksploatowane
16.	Świlcza, Boguchwała, Rzeszów	Kielanówka-Rzeszów	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	4/19/2019	Złoże eksploatowane
17.	Rzeszów	Zalesie	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	5/27/2018	Złoże eksploatowane
18.	Rzeszów, Trzebownisko	Załęże	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	8/25/2036	Złoże o zasobach rozpoznanych wstępnie, niezagospodarowane

19.	Rzeszów, Krasne, Łańcut, Jawornik Polski	Husów - Albigowa - Krasne	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	8/26/2019	Złoże eksploatowane
20.	Krasne	Palikówka	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	10/17/2025	Złoże eksploatowane
21.	Trzebownisko	Trzebownisko	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	11/9/2027	Złoże eksploatowane
22.	Trzebownisko	Terliczka	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	8/12/2029	Złoże eksploatowane
23.	Trzebownisko	Stobierna	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	4/30/2019	Złoże eksploatowane
24.	Trzebownisko, Głógów Młp.	Jasionka	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	9/9/2029	Złoże eksploatowane
25.	Głógów Młp.	Kupno	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	3/8/2027	Złoże eksploatowane
26.	Głógów Młp.	Sokołów				Złoże o zasobach rozpoznanych wstępnie, niezagospodarowane
27.	Rakszawa	Kąty Rakszawskie	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	1/7/2022	Złoże eksploatowane
28.	Białobrzegi	Smolarzyny	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	8/26/2019	Złoże eksploatowane
29.	Przeworsk	Przeworsk	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	8/26/2019	Złoże eksploatowane
30.	Zarzecze, Pawłosiów, Przeworsk, Roźwienica	Mirocin	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	4/6/2019	Złoże eksploatowane
31.	Tryńcza	Chałupki Dębnińskie	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	1/2/2028	
32.	Tryńcza	Tryńcza	Gaz ziemny	-	-	Złoże o zasobach rozpoznanych wstępnie, niezagospodarowane
33.	m. i gm. Jarosław	Jarosław	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	4/6/2019	-
34.	Jarosław	Morawisko	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	10/6/2024	Złoże eksploatowane
35.	Jarosław	Jarosław	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	4/6/2019	Złoże eksploatowane
36.	Orły, Radymno	Gubernia	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	12/10/2018	Złoże eksploatowane
37.	Orły, Przemyśl	Buszkowiczki	Gaz ziemny	-	b.d.	Złoże eksploatowane
38.	Rokietnica, Żurawica	Przemyśl	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	6/27/2019	-
39.	Rokietnica, Żurawica, m. i gm. Przemyśl	Wola Rokietnicka	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	5/28/2040	-
40.	Czarna (powiat łańcucki)	Palikówka	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	10/17/2025	Złoże eksploatowane
41.	Czarna (powiat łańcucki)	Polana	Gaz ziemny	-	-	Złoże o zasobach rozpoznanych wstępnie, niezagospodarowane

42.	Krasne, Łańcut, Rzeszów	Husów- Albigowa- Krasne	Gaz ziemny	Ministerstwo Środowiska	8/26/2019	Złoże eksploatowane
43.	Przemyśl, Medyka, Żurawica, Roźwienica, Rokietnica, Krasieczyn	Przemyśl	Gaz ziemny	b.d	b.d	Złoże eksploatowane
44.	Rokietnica	Rokietnica	Gaz ziemny	b.d	b.d	Złoże eksploatowane
45.	Radymno	Chotyniec	Gaz ziemny	-	-	Złoże rozpoznane wstępnie

Źródło: Serwis MIDAS prowadzony przez Państwowy Instytut Geologiczny - Państwowy Instytut Badawczy - <http://bazagis.pgi.gov.pl/dwm/>, stan z dnia 30 lutego 2014 r.

Tab. 8.6. Złoże surowców skalnych, za wyjątkiem piasków i żwirów

L.p	Lokalizacja – gmina	Nazwa złoża	Rodzaj kopaliny	Uwagi
1.	Boguchwała	Niechobrz Górny, Niechobrz II	Wapienie dla przemysłu wapienniczego	Złoże rozpoznane
2.	Iwierzycze	Olimpów	Wapienie dla przemysłu wapienniczego	Eksploatacja zaniechana
3.	Łańcut	Albigowa, Wysoka, Łańcut, Łańcut II	Wapienie dla przemysłu wapienniczego	Eksploatacja zaniechana
4.	Czarna	Polana	Kamienie łamane i bloczne	Złoże rozpoznane
5.	Dębica	Dębica (Wolica)	Surowce ilaste ceramiki budowlanej	Eksploatacja zaniechana
6.	Głogów Młp.	Budy Głogowskie Podlesie	Surowce ilaste ceramiki budowlanej	Złoże rozpoznane szczegółowo
7.	Przeworsk	Przeworsk	Surowce ilaste ceramiki budowlanej	Złoże rozpoznane szczegółowo
8.	Radymno	Radymno – pole zachodnie 1	Surowce ilaste ceramiki budowlanej	Złoże eksploatowane
9.	Radymno	Radymno	Surowce ilaste ceramiki budowlanej	Eksploatacja zaniechana
10.	Przemyśl	Łuczyce	Surowce ilaste ceramiki budowlanej	Złoże o zasobach rozpoznanych wstępnie, niezagospodarowane
11.	Przemyśl	Przemyśl, Nehrybka	Surowce ilaste ceramiki budowlanej	Złoże o zasobach rozpoznanych wstępnie, niezagospodarowane
12.	Jarosław	Jarosław 1 Jarosław 2	Surowce ilaste ceramiki budowlanej	Eksploatacja zaniechana
13.	Rakszawa	Rakszawa -Pikor	Surowce ilaste ceramiki budowlanej	Złoże rozpoznane szczegółowo
14.	Żurawica	Buszkowice Orzechowce	Surowce ilaste ceramiki budowlanej	Eksploatacja zaniechana
15.	Żyraków	Góra Motyczna	Surowce ilaste ceramiki budowlanej	Eksploatacja zaniechana
16.	Radymno	Radymno- Przymiarki	Surowce ilaste do produkcji kruszywa lekkiego	Złoże o zasobach rozpoznanych wstępnie, niezagospodarowane
17.	Świlcza	Przybyszówka	Surowce ilaste do produkcji kruszywa lekkiego	Złoże o zasobach rozpoznanych wstępnie, niezagospodarowane

18.	Dębica	Latoszyn	Wody lecznicze	-
-----	--------	----------	----------------	---

Źródło: Serwis MIDAS prowadzony przez Państwowy Instytut Geologiczny - Państwowy Instytut Badawczy - <http://bazagis.pgi.gov.pl/dwm/>, stan z dnia 30 lutego 2014 r.

W obszarze objętym opracowaniem znajdują się liczne złoża piasków i żwirów. Ze względu na skalę opracowania, na załączniku graficznym zaznaczono jedynie te złoża, które zajmują większe obszary. Eksploatacja piasków i żwirów nasiliła się w związku z budową autostrady A4. Rozpoznano, szczegółowo lub wstępnie wiele nowych złóż, ale jednocześnie eksploatacji wielu zaniechano.

8.5. Ochrona gleb

W obszarze objętym opracowaniem, na terenach wiejskich występują gleby I-III klasy bonitacyjnej, podlegające ochronie prawnej¹⁴. Lokalizacja inwestycji wymaga uzyskania zgody:

- na gruntach rolnych I-III klasy ministra właściwego do spraw rozwoju wsi na przeznaczenie gruntów rolnych na cele nierolnicze,
- na gruntach leśnych własności Skarbu Państwa ministra właściwego do spraw środowiska na przeznaczenie gruntów leśnych na cele nieleśne,
- na pozostałych gruntach leśnych marszałka województwa.

Przeznaczenia gruntów rolnych i leśnych na cele nierolnicze i nieleśne, wymagającego zgody, o której mowa wyżej, dokonuje się w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, sporządzonym w trybie określonym w przepisach o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

8.6. Tereny zagrożone powodzią

Przez teren opracowania przepływają liczne ciek wodne, w tym rzeki (i ich dopływy) stwarzające znaczne zagrożenie powodzią tj.: Wisłoka, Wisłok, San.

Ochronę przed powodzią prowadzi się z uwzględnieniem map zagrożenia powodziowego, map ryzyka powodziowego oraz planów zarządzania ryzykiem powodziowym. Dla obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi wskazanych we wstępnej ocenie ryzyka powodziowego, sporządza się mapy zagrożenia powodziowego, które określają w szczególności :

- obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi raz na 500 lat, lub na których istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzenia ekstremalnego,
- obszary szczególnego zagrożenia powodzią,
- obszary obejmujące tereny narażone na zalanie w przypadku:

¹⁴ Art. 7 ust 2 ustawy z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (tj. Dz. U. z 2013 r., poz. 1205)

- 1) przelania się wód przez koronę wału przeciwpowodziowego,
- 2) zniszczenia lub uszkodzenia wału przeciwpowodziowego,
- 3) zniszczenia lub uszkodzenia budowli piętrzących,
- 4) zniszczenia lub uszkodzenia budowli ochronnych pasa technicznego.

Dla obszarów szczególnego zagrożenia powodzią Prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej sporządził mapy zagrożenia powodziowego i mapy ryzyka powodziowego (w terminie do dnia 22 grudnia 2013 r.) oraz ma przygotować plany zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszarów dorzeczy (w terminie do dnia 22 listopada 2015 r.). Przedstawione na mapach zagrożenia powodziowego granice obszarów uwzględnia się w: koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, planie zagospodarowania przestrzennego województwa, miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego lub decyzji o warunkach zabudowy.

Art. 88f ust. 6 ustawy Prawo wodne (tj. Dz. U. z 2012 r., poz. 145 z późn. zm.) nakazuje również, aby od dnia przekazania map zagrożenia powodziowego i ryzyka powodziowego jednostkom samorządu terytorialnego, wszystkie decyzje o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego lub decyzje o warunkach zabudowy na obszarach wykazanych na mapach zagrożenia powodziowego, uwzględniały poziom zagrożenia powodziowego wynikający z wyznaczenia tych obszarów. Studia ochrony przeciwpowodziowej dla rzek, które we wstępnej ocenie ryzyka powodziowego zostały wskazane do opracowania map w II cyklu planistycznym, zachowują ważność po 22 grudnia 2013 r. Ostatnim etapem wdrażania Dyrektywy Powodziowej są plany zarządzania ryzykiem powodziowym. Będą one narzędziem pozyskiwania danych, oraz stanowić będą podstawą ustanawiania priorytetów i podejmowania dalszych decyzji o charakterze technicznym, finansowym i politycznym dotyczących zarządzania ryzykiem powodziowym.

Zgodnie z art. 88l. ust.1 i ust.2 ww. ustawy na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią zabrania się wykonywania robót oraz czynności utrudniających ochronę przed powodzią lub zwiększających zagrożenie powodziowe, w tym m.in. budowy obiektów budowlanych, zmiany ukształtowania terenu, składowania materiałów, oraz wykonywania innych robót, z wyjątkiem robót związanych z regulacją lub utrzymywaniem wód, a także utrzymywaniem, odbudową, rozbudową lub przebudową wałów przeciwpowodziowych wraz z obiektami związanymi z nimi funkcjonalnie. Jeżeli nie utrudni to ochrony przed powodzią, dyrektor regionalnego zarządu gospodarki wodnej może, w drodze decyzji, na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią, zwolnić od ww. zakazów.

Obszary szczególnego zagrożenia wskazano w tabeli poniżej (tab. 8.7.).

Tab. 8.7. Obszary szczególnego zagrożenia powodzią

L.p.	Lokalizacja – gmina	Nazwa rzeki stwarzającej zagrożenie	Nazwa dokumentu wyznaczającego obszar - jednostka opracowująca	Uwagi
1.	Czarna	Wisłoka Grabinka	Mapa zagrożenia powodziowego – Prezes KZGW	http://mapy.isok.gov.pl/imap/

2.	Żyraków	Wiśłoka Grabinka	Mapa zagrożenia powodziowego – Prezes KZGW	
3.	m. i gm. Dębica	Wiśłoka Brzeźnica Ostra	Mapa zagrożenia powodziowego – Prezes KZGW „Obszary bezpośredniego zagrożenia powodzią w zlewni Wiśłoki, jako integralny element studium ochrony przeciwpowodziowej” – Dyrektor RZGW	
4.	Ostrów	Wielopolka (Brzeźnica)	„Obszary bezpośredniego zagrożenia powodzią w zlewni Wiśłoki, jako integralny element studium ochrony przeciwpowodziowej” – Dyrektor RZGW	
5.	m. i gm. Ropczyce	Wielopolka (Brzeźnica) Niedźwiadka	„Obszary bezpośredniego zagrożenia powodzią w zlewni Wiśłoki, jako integralny element studium ochrony przeciwpowodziowej” – Dyrektor RZGW	
6.	Czudec	Wiśłok	Mapa zagrożenia powodziowego – Prezes KZGW	
7.	Lubenia	Wiśłok	Mapa zagrożenia powodziowego – Prezes KZGW	
8.	Boguchwała	Wiśłok Lubcza	Mapa zagrożenia powodziowego – Prezes KZGW „Określenie zagrożenia powodziowego w zlewni Wiśłoka” - Dyrektor RZGW	
9.	Rzeszów	Wiśłok Strug	Mapa zagrożenia powodziowego – Prezes KZGW	
10.	m. Rzeszów	Wiśłok	Mapa zagrożenia powodziowego – Prezes KZGW	
11.	Trzebownisko	Wiśłok Czarna	Mapa zagrożenia powodziowego – Prezes KZGW	
12.	Czarna k. Łańcuta	Wiśłok	Mapa zagrożenia powodziowego – Prezes KZGW	
13.	Białobrzegi	Wiśłok Sawa	Mapa zagrożenia powodziowego – Prezes KZGW „Określenie zagrożenia powodziowego w zlewni Wiśłoka” - Dyrektor RZGW	
14.	gm. Łańcut	Sawa	„Określenie zagrożenia powodziowego w zlewni Wiśłoka” - Dyrektor RZGW	
15.	Żółnia	Wiśłok	Mapa zagrożenia powodziowego – Prezes KZGW	
16.	gm. Przeworsk	Wiśłok	Mapa zagrożenia powodziowego – Prezes KZGW	
17.	m. Przeworsk	Mlecza	Mapa zagrożenia powodziowego – Prezes KZGW	
18.	Tryńcza	Wiśłok Mlecza San	Mapa zagrożenia powodziowego – Prezes KZGW	
19.	m. i gm. Sieniawa	San	Mapa zagrożenia powodziowego – Prezes KZGW	
20.	gm. Jarosław	San Łęg Rokietnicki	Mapa zagrożenia powodziowego – Prezes KZGW „Obszary bezpośredniego zagrożenia powodzią w zlewni Sanu jako integralny element studium ochrony przeciwpowodziowej” - Dyrektor RZGW	
21.	m. Jarosław	San	Mapa zagrożenia powodziowego – Prezes KZGW	
22.	gm. Radymno	San Łęg Rokietnicki Szkło Wisznia	Mapa zagrożenia powodziowego – Prezes KZGW	
23.	Chłopice	Łęg Rokietnicki	„Obszary bezpośredniego zagrożenia powodzią w zlewni Sanu jako integralny element studium ochrony	http://oki.krakow.rzgw.

			przeciwpowodziowej” - Dyrektor RZGW	gov.pl/Default.aspx?tid=tabOki
24.	Orły	San	Mapa zagrożenia powodziowego – Prezes KZGW	
25.	Żurawica	San	Mapa zagrożenia powodziowego – Prezes KZGW	
26.	m. Przemyśl	San Wiar	Mapa zagrożenia powodziowego – Prezes KZGW	
27.	gm. Przemyśl	San Wiar	Mapa zagrożenia powodziowego – Prezes KZGW	
28.	gm. Kraciczyn	San	Mapa zagrożenia powodziowego – Prezes KZGW	
29.	Stubno	Wisznia	Mapa zagrożenia powodziowego – Prezes KZGW	

Źródło: <http://mapy.isok.gov.pl/imap/>, <http://oki.krakow.rzgw.gov.pl/Default.aspx?tid=tabOki>

8.7. Analiza ograniczeń przyrodniczych dla realizacji zjazdów z autostrady i połączeń drogowych – węzły komunikacyjne na A4

Analiza obejmuje obszary w sąsiedztwie węzłów komunikacyjnych autostrady A4 i planowanych połączeń drogowych z drogami krajowymi lub wojewódzkimi. Ma ona na celu zidentyfikowanie ograniczeń oraz ocenę, czy są one ograniczeniami istotnymi dla realizacji inwestycji drogowych, czy też mało istotnymi lub nieistotnymi. Analiza zawarta została w poniższej tabeli (tab. 8.8.).

Tab. 8.8. Ograniczenia przyrodnicze dla realizacji zjazdów z autostrady i połączeń drogowych – węzły komunikacyjne na A4

L.p	Nazwa węzła komunikacyjnego	Nazwa gminy	Rodzaj ograniczenia przyrodniczego	Występowanie ograniczenia na terenie gminy w granicach objętych opracowaniem		Znaczenie dla realizacji inwestycji drogowych			Uwagi	
				Występują	Nie występują	Istotne	Mało istotne	Nieistotne		
1.	Dębica Zachód	Gmina Żyraków	Pomniki przyrody	-	-	-	-	-	-	
			Parki krajobrazowe	-	-	-	-	-	-	
			Obszary chronionego krajobrazu	-	-	-	-	-	-	
			Natura 2000	X	-	X	-	-	Przebudowa i rozbudowa drogi oznaczonej jako 1294R i budowa ronda wymagać będą uwzględnienia ograniczeń wynikających przecięcia obszarów Natura 2000 „Dolna Wisłoka z dopływami”	
			Korytarze ekologiczne	X	-	X	-	-	Przebudowa i rozbudowa drogi oznaczonej jako 1294R i budowa ronda wymagać będą uwzględnienia ograniczeń wynikających z przebiegu regionalnego korytarza ekologicznego wzdłuż doliny Wisłoki	
			Przejścia dla zwierząt „zielone mosty”	-	-	-	-	-	-	
			Inne przejścia dla zwierząt	Przejścia dolne dla zwierząt średnich	-	-	-	X	-	-

			Udokumentowane złoża surowców naturalnych	X	-	-	X	-	-
			Tereny górnicze	X	-	-	X	-	-
			Obszary górnicze	X	-	-	X	-	-
			Tereny szczególnego zagrożenia powodzią Q1	X	-	X	-	-	Przebudowa i rozbudowa drogi oznaczonej jako 1294R i budowa ronda wymagać będą uwzględnienia granic szczególnego zagrożenia powodzią rzeki Wistoki
			Gleby I-III klasy bonitacyjne	X	-	-	X	-	-
2.	Dębica Wschód	Gmina Dębica	Pomniki przyrody	-	-	-	-	-	-
			Parki krajobrazowe	-	-	-	-	-	-
			Obszary chronionego krajobrazu	-	-	-	-	-	-
			Natura 2000	-	-	-	-	-	Konieczne będzie uwzględnienie wpływu na projektowane obszary Natura „Las nad Braciejową”
			Korytarze ekologiczne	-	-	-	-	-	-
			Przejścia dla zwierząt „zielone mosty”	X	-	-	X	-	-
			Inne przejścia dla zwierząt	Przejścia dolne dla zwierząt średnich	-	-	-	X	-
			Udokumentowane złoża surowców naturalnych	X	-	-	X	-	W bliskim sąsiedztwie projektowanego połączenia drogowego występują złoża ropy i gazu ziemnego „Brzeźnica”
			Obszary górnicze	X	-	-	X	-	j.w

			Tereny szczególnego zagrożenia powodzią Q1	X	-	-	X	-	-
3.	Sędziszów	Miasto i Gmina Sędziszów							
			Pomniki przyrody	-	-	-	-	-	-
			Parki krajobrazowe	-	-	-	-	-	-
			Obszary chronionego krajobrazu	-	-	-	-	-	-
			Natura 2000	Dolna Wisłoka z dopływami Puszcza Sandomierska	-	-	-	X	-
			Korytarze ekologiczne	X	-	-	-	X	Konieczność zachowania drożności lokalnych korytarzy ekologicznych wzdłuż potoków
			Przejścia dla zwierząt „zielone mosty”	X	-	-	-	X	-
			Inne przejścia dla zwierząt	X	-	-	-	X	-
			Udokumentowane złoża surowców naturalnych	X	-	-	-	X	-
			Obszary górnicze	X	-	-	-	X	-
			Tereny szczególnego zagrożenia powodzią Q1	-	-	-	-	-	-
4.	Rzeszów Zachód	Świlcza							
			Pomniki przyrody	-	-	-	-	-	-
			Parki krajobrazowe	-	-	-	-	-	-
			Obszary chronionego krajobrazu	Mielecko-Kolbuszowsko-Głogowski	-	-	-	X	-

			Natura 2000	Puszcza Sandomierska	-	-	-	X	-
			Korytarze ekologiczne	X	-	-	-	X	Konieczność zachowania drożności korytarzy ekologicznych o znaczeniu regionalnym
			Przejścia dla zwierząt „zielone mosty”	-	-	-	-	-	-
			Inne przejścia dla zwierząt	-	-	-	-	-	-
			Udokumentowane złoża surowców naturalnych	-	-	-	-	-	-
			Obszary górnicze	-	-	-	-	-	-
			Tereny szczególnego zagrożenia powodzią Q1	-	-	-	-	-	-
5.	Rzeszów Północ	Miasto i Gmina Głogów Małopolski							
			Pomniki przyrody	-	-	-	-	-	-
			Parki krajobrazowe	-	-	-	-	-	-
			Obszary chronionego krajobrazu	Mielecko-Kolbuszowsko-Głogowski	-	-	-	X	-
			Natura 2000	Mrowle Łąki	-	-	-	X	-
			Korytarze ekologiczne	X	-	-	-	X	Konieczność zachowania drożności korytarzy ekologicznych o znaczeniu regionalnym
			Przejścia dla zwierząt „zielone mosty”	-	-	-	-	-	-
			Inne przejścia dla zwierząt	X	-	-	X	-	-
			Udokumentowane złoża surowców naturalnych	-	-	-	-	-	-

			Obszary górnicze	X	-	-	-	X	
			Tereny szczególnego zagrożenia powodzią Q1	Obszary szczególnego zagrożenia powodzią Q1% w dorzeczu Wisłoka	-	-	-	-	-
6.	Rzeszów Wschód	Gmina Trzebownisko	Uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach na przebudowę drogi wojewódzkiej nr 869 łączącej węzeł A4 Rzeszów Zachodni z węzłem S19 Jasionka						
7.	Łańcut	Miasto Łańcut							
			Pomniki przyrody	-	-	-	-	-	-
			Parki krajobrazowe	-	-	-	-	-	-
			Obszary chronionego krajobrazu	-	-	-	-	-	-
			Natura 2000	-	-	-	-	-	-
			Korytarze ekologiczne	-	-	-	-	-	-
			Przejścia dla zwierząt „zielone mosty”	-	-	-	-	-	-
			Inne przejścia dla zwierząt	X	-	-	-	X	Konieczność zachowania drożności lokalnych korytarzy ekologicznych
			Udokumentowane złoża surowców naturalnych	-	-	-	-	-	-
			Obszary górnicze	-	-	-	-	-	-
			Tereny szczególnego zagrożenia powodzią Q1	-	-	-	-	-	-
8.	Przeworsk	Miasto i Gmina Przeworsk	Pomniki przyrody	-	-	-	-	-	-
			Parki krajobrazowe	-	-	-	-	-	-
			Obszary chronionego krajobrazu	-	-	-	-	-	-
			Natura 2000	-	-	-	-	-	-

			Korytarze ekologiczne	-	-	-	-	-	-
			Przejścia dla zwierząt „zielone mosty”	-	-	-	-	-	-
			Inne przejścia dla zwierząt	X	-	-	-	X	-
			Udokumentowane złoża surowców naturalnych	Złoże gazu ziemnego "Przeworsk 1"	-	-	-	X	-
			Obszary górnicze	Obszar górniczy gazu ziemnego Przeworsk	-	X	-	-	-
			Tereny szczególnego zagrożenia powodzią Q1	-	-	-	-	-	Ograniczenia przy realizacji obwodnicy miasta Przeworska

Źródło: Opracowanie własne

8.8. Wnioski

Na podstawie przeprowadzonej analizy podstawowych uwarunkowań przyrodniczych na terenie gmin, gdzie planowana jest budowa połączeń drogowych pomiędzy węzłami autostrady A4, a drogami krajowymi lub wojewódzkimi, stwierdza się, że brak jest barier przyrodniczych uniemożliwiających realizację planowanych inwestycji. Ograniczenia mogą wystąpić w związku z przecięciem nowych lub rozbudowywanych dróg ciągów ekologicznych, obszarów Natura 2000, obszarów górniczych lub terenów szczególnego zagrożenia powodzią. W ramach procedury oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko prowadzonej w związku z wydaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRIT), określone zostaną ostateczne przebiegi dróg i ewentualne działania zapobiegawcze lub kompensacyjne.

Ograniczenia mogą również wystąpić z tytułu ochrony gruntów rolnych. Realizacja inwestycji może nastąpić po uzyskaniu zgody na przeznaczenie gruntów rolnych na cele nierolnicze, o której mowa jest w ustawie o ochronie gruntów rolnych i leśnych.

Połączenie autostrady A4 Węzeł Dębica Zachód z drogą krajową nr 4

- podczas realizacji inwestycji mogą wystąpić ograniczenia ze względu na ochronę gruntów rolnych I-III klasy bonitacyjnej,
- przy przebudowie i rozbudowie drogi powiatowej oznaczonej jako 1294R oraz budowie ronda, wymagane będzie uwzględnienie ograniczeń wynikających z: projektowanych obszarów Natura 2000 PLH180053 „Dolna Wisłoka z Doptywami”, przebiegu regionalnego korytarza ekologicznego wzdłuż doliny Wisłoki oraz położenia w granicach szczególnego zagrożenia powodzią rzeki Wisłok.

Połączenie autostrady A4 Węzeł Dębica Wschód z drogą krajową nr 4 oraz drogą wojewódzką nr 985

- realizacja inwestycji wymagać będzie określenia wpływu na siedliska i gatunki występujące w obszarach Natura 2000 – najbliższy położony PLH180023 „Las nad Braciejową”,
- droga powiatowa 1288R projektowana do przebudowy i rozbudowy graniczy z projektowanym leśnym korytarzem ekologicznym - nie będą występować istotne ograniczenia z tego tytułu,
- połączenie drogowe od autostrady A4 do drogi wojewódzkiej nr 985 przebiega w sąsiedztwie projektowanego korytarza ekologicznego, mogą wyniknąć ograniczenia realizacyjne ze względu na zachowanie ciągłości szlaków migracyjnych zwierząt - precyzyjne określenie granic na etapie planu miejscowego lub decyzji lokalizacyjnej, określenie wpływu na drożność korytarza na etapie oceny oddziaływania na środowisko,
- projektowane połączenie drogowe od autostrady A4 do drogi wojewódzkiej nr 985 sąsiaduje z terenami występowania złóż kopalin ropy i gazu „Brzeźnica”.

Połączenie autostrady A4 Węzeł Sędziszów Małopolski z drogą krajową nr 4

- brak istotnych ograniczeń przyrodniczych, lecz ze względu na planowane przejścia przez potoki konieczne będzie zachowanie drożności lokalnych korytarzy ekologicznych.

Połączenie autostrady A4 Węzeł Rzeszów Zachód z drogą krajową nr 4

- brak istotnych ograniczeń przyrodniczych, lecz ze względu na planowane przejścia przez potoki konieczne będzie zachowanie drożności regionalnych korytarzy ekologicznych.

Połączenie autostrady A4 Węzeł Rzeszów Północ z drogą krajową nr 9

- brak istotnych ograniczeń przyrodniczych dla realizacji połączenia drogowego – uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach na przebudowę drogi wojewódzkiej nr 869 łączącej węzeł A4 Rzeszów Zachodni z węzłem S19 Jasionka,
- ograniczenia dla przebudowy i rozbudowy drogi krajowej nr 9 ze względu na kolizje z obszarami Natura 2000 PLH180043 Mrowle Łąki,
- ograniczenia wynikające z położenia w granicach szczególnego zagrożenia powodzią.

Połączenie autostrady A4 Węzeł Rzeszów - Wschód z węzłem drogi ekspresowej S19 Jasionka

- uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach na przebudowę drogi wojewódzkiej nr 869 łączącej węzeł A4 Rzeszów Zachodni z węzłem S19 Jasionka.

Połączenie autostrady A4 Węzeł Łańcut z drogą krajową nr 4

- brak ograniczeń ze względu na uwarunkowania środowiskowe.

Połączenie autostrady A4 Węzeł Przeworsk z drogą krajową nr 4 oraz z drogą wojewódzką nr 835

- mogą wystąpić ograniczenia ze względu na przebieg planowanego połączenia drogowego przez obszar górniczy gazu ziemnego „Przeworsk”.

Węzeł Korczowa

Kierunki zagospodarowania przestrzennego określone w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Radymno, w sąsiedztwie górnego przejścia dla zwierząt dużych przez autostradę A4, nie zapewniają zachowania drożności ważnego korytarza ekologicznego o znaczeniu międzynarodowym tzw. „Południowo – Centralnego”¹⁵.

¹⁵ Wg. zaktualizowanego „Projektu korytarzy ekologicznych łączących europejską sieć Natura 2000 – korytarzy migracyjnych dużych ssaków” sporządzonego na zlecenie Ministerstwa Środowiska w Zakładzie Badania Ssaków Polskiej Akademii Nauk w Białowieży

Zagadnienia opracowane w pkt. 8 zostały przedstawione na mapie nr 3 „Analiza struktur funkcjonalno - przestrzennych oraz dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzłów autostrady A4 – ochrona środowiska” w skali 1:100 000.

9. Analiza dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie autostrady A4

9.1. Ogólna charakterystyka istniejącego i planowanego układu komunikacyjnego

9.1.1. Sieć drogowa

Podstawowa sieć drogowa w analizowanym obszarze jest w pełni powiązana i spójna z układem krajowym i międzynarodowym oraz nowym kształtem wyznaczonym przez UE transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) do 2050 roku, której głównymi elementami na terenie województwa podkarpackiego są:

w sieci bazowej

- droga międzynarodowa E40 (droga krajowa nr 94/4) relacji: granica państwa (Niemcy) – Wrocław – Katowice – Kraków – Tarnów/94, Tarnów – Rzeszów – Korczowa – granica państwa/4 – Ukraina (Kijów), na całej długości w woj. podkarpackim klasy GP,
- autostrada A4 relacji: granica państwa (Niemcy) – Jędrzychowice – Katowice – Kraków – Rzeszów – Korczowa – granica państwa – Ukraina (Lwów),
- droga ekspresowa S19 odcinek: Rzeszów – Lublin,

w sieci kompleksowej

- droga ekspresowa S19 odcinek: Rzeszów – Barwinek – Słowacja.

Autostrada A4 będzie stanowić główną oś komunikacyjną regionu na kierunku wschód-zachód, zapewni bezkolizyjny przejazd tranzytowy od granicy z Ukrainą do granicy z Niemcami oraz powiązanie z siecią autostrad europejskich.

Pozostały system drogowy o znaczeniu krajowym i transgranicznym (międzynarodowym) stanowią:

drogi krajowe

- nr 9 relacji: Radom – Iłża – Ostrowiec Świętokrzyski – Opatów – Lipnik – Klimontów – Łoniów – Nagnajów – Kolbuszowa – Głogów Małopolski – Rzeszów/węzeł Rzeszów Północ,
- nr 19 relacji: granica państwa – Kuźnica Białostocka – Białystok – Siemiatycze – Międzyrzec Podlaski – Kock – Lubartów – Lublin – Kraśnik – Janów Lubelski – Nisko – Sokołów Małopolski – Rzeszów – Babica – Lutcza – Domaradz – Miejsce Piastowe – Dukla – Barwinek – granica państwa/kierunek Koszyce, gdzie łączy się z europejską trasą E5,

- nr 28 relacji: Zator – Wadowice – Rabka Zdrój – Nowy Sącz – Gorlice – Jasło – Krosno – Sanok – Przemyśl – granica państwa,
- nr 77 relacji: Lipnik – Sandomierz – Stalowa Wola – Leżajsk – Tryńcza – Jarosław – Radymno – Przemyśl,
- nr 97 relacji: autostrada A4/węzeł Rzeszów Wschód/ – Rzeszów /ul. Rzecha/,

drogi wojewódzkie

- nr 835 relacji: Lublin – gr. woj. lubelskiego – Sieniawa – Przeworsk – Kańczuga – Dynów – Grabownica Starzeńska,
- nr 865 relacji: Jarosław – Oleszyce – Cieszanów – Bełzec,
- nr 869 relacji: DK 19 - DK 9,
- nr 877 relacji: Naklik – Leżajsk – Łańcut – Szklary,
- nr 878 relacji: Rzeszów – Dylągówka,
- nr 880 relacji: Jarosław – Pruchnik,
- nr 881 relacji: Sokołów Młp. – Łańcut – Kańczuga – Żurawica,
- nr 885 relacji: Przemyśl – Hermanowice – granica państwa,
- nr 985 relacji: Nagnajów – Baranów Sandomierski – Mielec – Dębica,
- nr 986 relacji: Tuszyna – Ropczyce – Wiśniowa,
- nr 987 relacji: Kolbuszowa – Sędziszów Młp.,
- nr 988 relacji: Babica – Strzyżów – Wiśniowa – Twierdza – Warzyce.

9.1.2. Sieć kolejowa

Główną oś transportu kolejowego województwa podkarpackiego stanowi linia kolejowa nr 91: Kraków Główny Osobowy – Medyka – granica państwa. Linia ta jest częścią magistrali kolejowej E30 relacji: Drezno – Wrocław – Katowice – Kraków – Przemyśl – Medyka – Lwów – Kijów – Moskwa, która jest elementem sieci bazowej TEN- T.

Pozostałe linie kolejowe, które ze względów gospodarczych, społecznych, obronnych lub ekologicznych mają znaczenie państwowe to:

- linia nr 68: Lublin – Stalowa Wola Rozwadów – Przeworsk (linia jedno i dwutorowa, zelektryfikowana). Jest elementem sieci kompleksowej TEN-T,
- linia nr 71: Ocice – Rzeszów (linia nieelektryfikowana, ruch towarowy, ruch osobowy),

Liniami kolejowymi o znaczeniu regionalnym są:

- linia nr 25: Ocice – Dębica (nieelektryfikowana, ruch towarowy, ruch osobowy zawieszony),
- linia nr 101: Munina – Hrebenne (nieelektryfikowana, ruch osobowy i towarowy),
- linia nr 102: Przemyśl Główny – Malhowice (zelektryfikowana na długości 4,7 km),
- linia nr 106: Rzeszów – Jasło (nieelektryfikowana, ruch towarowy, ruch osobowy).

9.1.3. Lotniska, lądowiska

W analizowanym obszarze znajdują się dwa lotniska wpisane do rejestru lotnisk cywilnych prowadzonego przez Urząd Lotnisk Cywilnych, a także dwa lądowiska sanitarne ujęte w ewidencji lądowisk (tab. 9.1.).

Szczególne znaczenie dla regionu posiada międzynarodowe i krajowe lotnisko Rzeszów-Jasionka zlokalizowane na terenie gminy Trzebownisko. Zgodnie z nową polityką transportową UE, lotnisko to znajduje się w sieci kompleksowej TEN-T, stanowiącej zasadniczą infrastrukturę lotniskową kraju oraz część infrastruktury europejskiej.

Tab. 9.1. Wykaz lotnisk i lądowisk analizowanego obszaru

Lotniska			
L.p.	Nazwa lotniska	Numer rejestracyjny	Zarządzający
5.	Rzeszów - Jasionka	EPRZ	Spółka Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka Sp. z o.o.
6.	Rzeszów (EPRJ)	EPRJ	Ośrodek Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej
Lądowiska			
1.	Nazwa lądowiska	Przeznaczenie	Zarządzający
2.	Przemyśl	sanitarne	Wojewódzki Szpital w Przemyślu
3.	Rzeszów – szpital	sanitarne	Szpital Wojewódzki nr 2 w Rzeszowie

Źródło: Urząd Lotnisk Cywilnych w Warszawie

Obecnie lotnisko Rzeszów-Jasionka nie jest dostatecznie wykorzystywane w stosunku do swoich potencjalnych możliwości. Dla poprawy regionalnej i lokalnej dostępności komunikacyjnej Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka, ważnym elementem jest budowa odgałęzienia linii kolejowej nr 71 do lotniska.

Tab. 9.2. Ruch pasażerów w porcie lotniczym Rzeszów-Jasionka

Wyszczególnienie	lata						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Pasażerowie przybyli ogółem:	279996	323838	383184	454203	491325	564992	589920

Źródło: www.rzeszowairport.pl/statystyki/ruch_pasazerski/89/0/ruch_pasazerski.html

9.1.4. Przejścia graniczne

W związku z przystąpieniem Polski do strefy Schengen, 21 grudnia 2007 roku na mocy decyzji Parlamentu Europejskiego zniesione zostały kontrole paszportowe na granicy Polski z Niemcami, Czechami, Słowacją i Litwą. Po wejściu Polski do strefy Schengen granicą zewnętrzną dla województwa podkarpackiego stała się granica z Ukrainą. W analizowanym obszarze funkcjonuje jedno przejście graniczne kolejowe, dwa drogowe oraz jedno przejście graniczne lotnicze (tab. 9.3.).

Przejście graniczne drogowe Korczowa - Krakowiec oraz kolejowe Przemyśl - Mościska są elementami sieci bazowej TEN-T, a przejście graniczne lotnicze Rzeszów-Jasionka sieci kompleksowej.

W roku 2014 rozpoczęto realizację nowego drogowego przejścia granicznego Malhowice - Niżankowice (podpisano Notę Dyplomatyczną w sprawie realizacji przejścia granicznego).

Tab. 9.3. Przejścia graniczne z Ukrainą

Przejście graniczne	Rodzaj	Ruch graniczny	Powiat	Gmina
1	2	3	4	5
Korczowa - Krakowiec	drogowe	międzynarodowy, osobowy, towarowy	jarosławski	Radymno
Medyka - Szeginie	drogowe	międzynarodowy, osobowy, towarowy,	przemyski	Medyka
Przemyśl - Mościska	kolejowe	międzynarodowy, osobowy, towarowy		Przemyśl
Rzeszów - Jasionka	lotnicze	międzynarodowy, osobowy, towarowy	rzeszowski	Trzebownisko

Źródło: www.bieszczadzki.strazgraniczna.pl

Tab. 9.4. Ruch graniczny osób na przejściach granicznych z Ukrainą w latach 2007-2013

Wyszczególnienie	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Drogowe przejścia graniczne							
Korczowa - ruch paszportowy - ruch w ramach MRG	2624487 -	1996074	1733956 37303	1469978 587640	1573879 851897	1747454 936260	1902311 1112198
Medyka - ruch paszportowy - ruch w ramach MRG	6265052 -	5811508	2804420 127667	2355670 1210690	2213348 1843064	2397902 2145453	2579227 2365607
Kolejowe przejścia graniczne							
Przemyśl - ruch paszportowy - ruch w ramach MRG	240562 -	140755	111950 372	97380 1531	82836 2728	65552 1323	36461 287
Lotnicze przejścia graniczne							
Rzeszów:	190451	241486	300641	344693	319086	383959	388420

Źródło: www.bieszczadzki.strazgraniczna.pl

Tab. 9.5. Ruch graniczny środków transportu na przejściach granicznych z Ukrainą w latach 2007-2013

Wyszczególnienie	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Drogowe przejścia graniczne							
Korczowa - samochody osobowe	1000205	715121	678681	795895	895353	952146	1073444
- samochody ciężarowe	213952	199424	156517	159207	175182	182985	177135
- autobusy	15188	15805	14940	15429	15057	16218	18218

Medyka							
- samochody osobowe	706729	573202	585210	646727	721694	850992	1047833
- samochody ciężarowe	98457	87437	60580	84700	86445	100398	102015
- autobusy	27692	20824	18069	16103	15177	14983	15645
Kolejowe przejścia graniczne							
Przemysł							
- pociągi osobowe	1551	1034	1158	1464	1403	1236	741
- pociągi towarowe	8698	7601	3432	3663	3475	3475	3841
Lotnicze przejścia graniczne							
Rzeszów:							
- samoloty	1630	1773	2130	2412	2102	2750	2716

Źródło: www.bieszczadzki.strazgraniczna.pl

W rozpatrywanym okresie 2007-2013 na drogowych przejściach granicznych nastąpił wzrost przekroczeń samochodów osobowych, w Korczowej i Medyce. W odniesieniu do przekroczeń na przejściach granicznych samochodów ciężarowych, nastąpił nieznaczny wzrost na przejściu w Medyce, z jednoczesnym spadkiem przekroczeń na przejściu w Korczowej.

Po analizie przekroczeń na przejściach granicznych kolejowych, należy odnotować wyraźny spadek ruchu pociągów pasażerskich i towarowych.

Analizując dane statystyczne dotyczące ruchu granicznego środków transportu, należy stwierdzić znaczną różnicę w 2013 roku w przekroczeniach samochodów ciężarowych na przejściu w Korczowej i Przemysłu. W Korczowej wynosiło ok. 177 tys., w Przemysłu 102 tys. Natomiast w przekroczeniach samochodów osobowych wartości były zbliżone (w Korczowej wynosiło 1 073 tys., w Przemysłu 1 047 tys.). Należy przypuszczać, że po oddaniu do eksploatacji całego odcinka autostrady w województwie podkarpackim, wzrośnie ruch graniczny środków transportu samochodowego, na przejściu granicznym w Korczowej.

9.2. Analiza dostępności komunikacyjnej ośrodka wojewódzkiego oraz ośrodków subregionalnych i lokalnych do węzłów autostrady A4 i drogi ekspresowej S19

9.2.1. Rzeszowski Obszar Funkcjonalny – Rzeszów

Rzeszowski Obszar Funkcjonalny (ROF) tworzy 12 gmin w strefie wokół Rzeszowa. ROF położony jest w centralnej części województwa, co znacząco wpływa na jego dostępność komunikacyjną. Przez Rzeszów i tym samym przez ROF, przebiegają 3 drogi krajowe:

- DK 4 relacji: Szarów – Korczowa, międzynarodowa E40,
- DK 9 relacji: Radom – Rzeszów/węzeł Rzeszów Północ,
- DK 19 relacji: granica państwa– Kuźnica Białostocka – Lublin – Rzeszów – Domaradz – Miejsce Piastowe – Barwinek – granica państwa.

Uzupełnieniem układu drogowego Rzeszowa jest droga wojewódzka nr 878 (Rzeszów – Dylągówka), przebiegająca z miasta w kierunku południowo – wschodnim.

Poza wymienionymi, na obszarze Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego, znajdują się drogi wojewódzkie:

- DW 869, łącząca drogę krajową nr 9 z lotniskiem Rzeszów Jasionka i z byłą drogą krajową nr 19 (obecnie drogą gminną, trwają procedury mające na celu przekazanie zarządzania tym odcinkiem drogi samorządowi województwa podkarpackiego),
- DW 881 relacji: Łańcut – Żurawica, przebiegająca przez: gm. Czarna, m. Łańcut, gm. Łańcut,
- DW 877 relacji: Naklik – Szklary, przebiegająca przez gm. Czarna, m. Łańcut, gm. Łańcut, gm. Chmielnik,
- DW 988 relacji: Babica – Warzyce, przebiegająca przez: gm. Czudec.

Na północ od granicy miasta, przez sąsiadujące z nim gminy: Świlcza, Głogów Małopolski i Trzebownisko przebiega autostrada A4, która z lokalnym układem drogowym na terenie ROF-u łączy się w 4 węzłach:

- Rzeszów Zachód
- Rzeszów Północ
- Rzeszów Wschód
- Łańcut (w budowie).

Na zachód od Rzeszowa, od węzła Rzeszów Zachód, w kierunku południowym przebiega droga ekspresowa S19. Łączy się ona z Rzeszowem w węźle Świlcza, na drodze krajowej nr 4. W przyszłości będzie miała jeszcze jedno połączenie z miastem, na terenie gminy Boguchwała, w węźle Rzeszów Południe, przez planowaną drogę wojewódzką i ul. 9 Dywizji Piechoty do drogi krajowej nr 19 (ul. Podkarpacka), skrzyżowaniem skanalizowanym z sygnalizacją świetlną.

Plansza nr 7: Istniejący i planowany układ komunikacyjny miasta Rzeszowa.

Droga ekspresowa S19 łącznie z fragmentem autostrady A4, od węzła Rzeszów Zachód do węzła Rzeszów Wschód oraz drogą DK 97 - węzeł Rzeszów Wschód - granica miasta Rzeszowa i dalej do ronda im. J. Kuronia, stanowią tzw. autostradową obwodnicę Rzeszowa. Tworzą część układu komunikacyjnego tras szybkiego ruchu, umożliwiającego odciążenie centrum Rzeszowa od ruchu tranzytowego.

Układ komunikacyjny Rzeszowa i Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego uzupełniają 3 linie kolejowe: magistrala kolejowa E30, państwowa linia kolejowa nr 71 (Rzeszów – Ocice) oraz lokalna linia kolejowa nr 106 (Rzeszów – Jasło). Tylko linia E30 zapewnia częste połączenia z przyległymi miejscowościami leżącymi na jej trasie (na kierunku wschód – zachód), aktualnie jest ona modernizowana (koniec modernizacji odcinka Kraków – Rzeszów

zakładany jest na rok 2015), co znacznie ogranicza możliwości jej wykorzystania. Linie nr 71 i 106 są wykorzystywane w minimalnym stopniu.

Największe znaczenie w dostępności komunikacyjnej ROF-u, ma autostrada A4 i droga ekspresowa S19. Dostęp do tych dróg prowadzi do lepszej wymiany pasażerskiej i towarowej, ułatwia kontakty oraz sprzyja ożywieniu społeczno-gospodarczemu.

Ostatnie lata to okres dynamicznego rozwoju sieci drogowej w całej Polsce. Od ponad 30 lat w województwie podkarpackim planowane były przebiegi autostrady i dróg ekspresowych. Na te inwestycje w planie zagospodarowania przestrzennego województwa oraz w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin a wcześniej w ogólnych planach miejscowych były rezerwowane tereny. W ostatnich latach wybudowano kilka nowych obwodnic w ciągu dróg krajowych (m.in. Ropczyce, Jarosław, Leżajsk) oraz co najistotniejsze dla regionu, oddano do ruchu część autostrady A4 i dwa kilkukilometrowe odcinki drogi ekspresowej S19. Przy pozostałych odcinkach trwają prace budowlane lub projektowe.

Dla zapewnienia dobrej dostępności komunikacyjnej nie wystarczy sama autostrada, potrzebne jest również odpowiednio dobre skomunikowanie jej węzłów z terenami sąsiednimi oraz doprowadzenie ruchu pojazdów z autostrady i drogi ekspresowej do dróg o wysokich parametrach technicznych, tj. o minimalnej klasie „G”.

W przypadku podkarpackiego odcinka autostrady, w tym odcinka przebiegającego przez ROF, GDDKiA objęła swoim zadaniem tylko budowę węzłów, a problem dróg dojazdowych do nich pozostawiła w gestii samorządów lokalnych.

Węzły autostrady A4 na obszarze ROF-u:

Węzeł Rzeszów Zachód został oddany do użytkowania w grudniu 2013 r., w zakresie niezbędnym do skomunikowania drogi ekspresowej S-19 na odcinku węzeł Rzeszów Zachód – węzeł Świlcza z autostradą A4.

Zlokalizowany jest na terenie gminy Świlcza, jest węzłem wspólnym dla autostrady A4 i drogi ekspresowej S19. Aktualnie skomunikowanie węzła z lokalnym układem drogowym możliwe jest tylko w kierunku południowym, tj. przez drogę ekspresową S19, gdzie w węźle Świlcza łączy się z drogą krajową nr 4. Ogranicza to dostęp do autostrady terenów zlokalizowanych po jej północnej stronie. Tereny te mają zapewniony dostęp do autostrady około 4 km dalej, w węźle Rzeszów Północ.

W chwili obecnej trwają prace przygotowawcze do realizacji przedłużenia drogi wojewódzkiej nr 869 i włączenia jej do omawianego węzła od strony północnej. Ta inwestycja umożliwi dodatkowy dostęp do autostrady terenów inwestycyjnych, znajdujących się w jego rejonie, na obszarze gminy Głogów Małopolski.

Plansza nr 4: Połączenie autostrady A4 Węzeł Rzeszów Zachód z drogą krajową nr 4.

Widok na węzeł Rzeszów Zachód



Źródło: PBPP Rzeszów (J. Stefan, 2013 r.)

Tab. 9.6. Połączenia drogowe węzła Rzeszów Zachód z ośrodkami gminnymi i drogami publicznymi

Wyszczególnienie (ośrodki gminne)	w linii prostej /km/	Średnie odległości po drogach /km/			
		krajowych	wojewódzkich	powiatowych	Razem /km/
Świlcza	4,4	7,6	-	-	7,6
Głogów Małopolski	5,8	9,3		1,0	10,3
Boguchwała	13,9	18,5	-	-	18,5
Tyczyn	17,6	15,0	6,7	-	21,7
Czudec	18,9	27,1	-	2,9	30,0
Lubenia	20,0	24,8	-	2,8	27,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych <http://mapa.targeo.pl/>

Węzeł Rzeszów Północ oddany do ruchu w kierunku wschodnim (do węzła Rzeszów Wschód) we wrześniu 2012 r., a w kierunku zachodnim w październiku 2013 r. Zlokalizowany jest na terenie gminy Głogów Małopolski, około 4 km w linii prostej od granicy miasta Rzeszowa.

Węzeł umożliwia zjazd z autostrady bezpośrednio do drogi krajowej nr 9, a dalej na północ w kierunku Radomia/Warszawy, na południe do Rzeszowa. Około 0,5 km na północ od węzła, droga krajowa nr 9 krzyżuje się z drogą wojewódzką nr 869, która z kolei prowadzi do Portu Lotniczego w Jasionce. Bezpośredni dostęp z węzła do drogi krajowej, to niewątpliwie dobre rozwiązanie, jednakże jest to droga jednojezdniowa z pojedynczymi pasami ruchu w obu kierunkach. W Rzeszowie ulica Warszawska jest drogą dwujezdniową, po dwa pasy ruchu w obu kierunkach, co narzuca konieczność rozbudowy pozamiejskiego jej odcinka. Problemem mogą jednak być ograniczenia terenowe, zlokalizowana po zachodniej stronie linia kolejowa, a po wschodniej bliskość zwartej zabudowy.

Plansza nr 5: Połączenie autostrady A4 węzeł Rzeszów Północ z drogą krajową nr 9.

Tab. 9.7. Połączenia drogowe węzła „Rzeszów Północ” z ośrodkami gminnymi i drogami publicznymi

Wyszczególnienie	w linii prostej /km/	Średnie odległości po drogach /km/			
		krajowych	wojewódzkich	powiatowych	Razem /km/
Rzeszów	8,0	6,5	-	3,1	9,6
Boguchwała	14,4	17,0	-	-	17,0
Czudec	20,8	25,6	3,2	-	28,8
Głogów Małopolski	4,9	4,4	-	1,0	5,4
Lubenia	20,5	21,2	-	4,6	25,8
Tyczyn	16,5	14,4	6,7	-	21,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych <http://mapa.targeo.pl/>

Węzeł Rzeszów Północ



Źródło: www.gddkia.gov.pl

Węzeł Rzeszów Wschód zlokalizowany na terenie gminy Trzebownisko, oddany został do ruchu we wrześniu 2012 r. Z lokalnym układem drogowym łączy go droga ekspresowa S19 w węźle Jasionka, przez drogę powiatową do drogi gminnej klasy GP – odcinka byłej drogi krajowej nr 19. Odcinek ten po wybudowaniu nowego przebiegu DK 19 został przekazany w administrowanie gminie Trzebownisko, aktualnie trwają procedury związane z przejęciem tej drogi przez zarząd województwa podkarpackiego i włączenia go do sieci dróg wojewódzkich. Natomiast w kierunku południowym węzeł skomunikowany jest nowym odcinkiem drogi krajowej nr 19 z Rzeszowem.

Kluczową kwestią rozwiązań komunikacyjnych w tym rejonie, jest skomunikowanie węzła z drogą wojewódzką nr 869 prowadzącą do Portu Lotniczego Rzeszów–Jasionka. Aktualnie skomunikowany jest przez ww. drogi: powiatową i gminną (GP). W rejonie węzła Jasionka (S19) prowadzone są prace projektowe związane z budową nowego odcinka drogi wojewódzkiej 969, tj. wydłużenie jej od skrzyżowania z byłą drogą krajową nr 19 i włączenie do węzła.

Plansza nr 6: Połączenie autostrady A4 węzeł Rzeszów Wschód z drogą gminną klasy GP (dawną drogą DK19).

Tab. 9.8. Połączenia drogowe węzła Rzeszów Wschód z ośrodkami gminnymi i drogami publicznymi

Wyszczególnienie (ośrodki gminne)	w linii prostej /km/	Średnie odległości po drogach /km/			
		krajowych	wojewódzkich	powiatowych	Razem /km/
Rzeszów	7,4	7,0	-	2,4	9,4
Trzebownisko	2,1	4,6	-	3,7	8,3
Krasne	6,1	11,3	-	0,2	11,5
Chmielnik	13,5	8,5	-	9,2	17,7
Czarna Łącucka	9,0	4,2	5,4	5,7	15,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych <http://mapa.targeo.pl>

Węzeł Rzeszów Wschód



Źródło: www.gddkia.gov.pl

Węzeł Łącut, zlokalizowany jest na wschodnim skraju ROF-u (14 lutego 2014 r. został ogłoszony przetarg na dokończenie budowy odcinka autostrady A4 między Rzeszowem, a Jarosławiem, nowy wykonawca będzie miał 14 miesięcy na dokończenie inwestycji.) Dostępność do węzła będzie zapewniona przez drogę wojewódzką nr 877, gdyż droga ta w kierunku południowym przebiega przez centrum Łącuta. Zasadnym wydaje się wybudowanie przełożenia drogi wojewódzkiej po stronie wschodniej miasta i włączenie jej do drogi krajowej nr 4 w Głuchowie, gm. Łącut.

Plansza nr 9: Połączenie autostrady A4 węzeł Łącut z drogą krajową nr 4.

Węzeł Łańcut w budowie



Źródło: PBPP Rzeszów (J. Stefan, 2013 r.)

Węzły na drodze ekspresowej S19 na obszarze ROF-u

Węzeł Świlcza został oddany do ruchu w grudniu 2013 r., wraz z 4 kilometrowym odcinkiem S19 (do węzła Rzeszów Zachód). W kierunku południowym S19 jest przygotowana do realizacji, aktualnie rozstrzygnięto przetarg na kontynuację budowy ponad 6 km odcinka drogi do węzła Rzeszów Południe, w gminie Boguchwała, w którym projektowana droga wojewódzka, zostanie włączona do układu komunikacyjnego miasta Rzeszowa.

Plansza nr 4: Połączenie autostrady A4 węzeł Rzeszów Zachód z drogą krajową nr 4.

Tab. 9.9. Połączenia drogowe węzła Świlcza z ośrodkami gminnymi i drogami publicznymi

Wyszczególnienie	w linii prostej /km/	Średnie odległości po drogach /km/			
		krajowych	wojewódzkich	powiatowych	Razem /km/
Rzeszów (UM)	6,3	6,75	-	1,25(gminne)	8,00
Świlcza	2,1	2,4	-	-	2,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych <http://mapa.targeo.pl>

Węzeł Świlcza



Źródło: www.gddkia.gov.pl

Węzeł Jasionka został oddany do ruchu w grudniu 2012 r., wraz z 8 kilometrowym odcinkiem S19 Stobierna-Rzeszów (połączenie z węzłem Rzeszów Wschód). W kierunku północnym S19 jest przygotowana do realizacji na długości 12,5 km od węzła Sokołów Małopolski Północ do Stobiernej. Aktualnie rozstrzygnięto przetarg na kontynuację realizacji ponad 12,5 km odcinka drogi S19.

Plansza nr 6: Połączenie autostrady A4 węzeł Rzeszów Wschód z drogą gminą klasy GP (dawną drogą DK 19).

Tab. 9.10. Połączenia drogowe węzła Jasionka z ośrodkami gminnymi i drogami publicznymi

Wyszczególnienie	w linii prostej /km/	Średnie odległości po drogach /km/			
		krajowych	wojewódzkich	powiatowych	Razem /km/
Czarna Łańcucka	8,1		5,4	5,7	11,4
Trzebownisko	4,8	4,2 (dawna DK 19)	-	1,9	6,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych <http://mapa.targeo.pl>

Węzeł Jasionka



Źródło: www.gddkia.gov.pl

9.2.2. Miejski Obszar Funkcjonalny – Przemyśl

W skład Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Przemyśl (MOF) wchodzi 5 gmin położonych wokół miasta Przemyśla. Przez obszar MOF i miasto Przemyśl przebiegają drogi krajowe:

- DK 4 relacji: Szarów – Korczowa, międzynarodowa E40,
- DK 77 relacji: Lipnik – Przemyśl,
- DK 28 relacji: Zator – Przemyśl – granica państwa - Lwów (Ukraina),

oraz drogi wojewódzkie:

- DW 881 relacji: Sokołów Młp. – Łańcut – Kańczuga – Żurawica,
- DW 884 relacji: Przemyśl – Domaradz,
- DW 885 relacji: Przemyśl – Hermanowice.

Układ uzupełniający tworzą drogi powiatowe.

Na północ od granicy MOF-u, przez sąsiadujące z nim gminami: Chłopice, Radymno i Stubno, przebiega autostrada A4. Na terenie gminy Radymno istnieją dwa węzły autostradowe zapewniające dobre skomunikowanie MOF-u:

- Przemyśl na skrzyżowaniu autostrady z istniejącą drogą krajową nr 77,
- Korczowa na skrzyżowaniu autostrady z istniejącą drogą krajową nr 4.

Plansza nr 11: Połączenie drogowe węzłów autostradowych z drogami krajowymi i wojewódzkimi - węzeł Jarosław Zachód, Jarosław Wschód, Przemyśl, Korczowa.

Układ komunikacyjny MOF-u uzupełniają linie kolejowe:

- magistrala kolejowa E30 (linia nr 91) wraz z terminalem przeladunkowym Medyka – Żurawica,
- linia kolejowa nr 102: Przemyśl Główny – Malhowice (zelektryfikowana, czynna tylko na odcinku Przemyśl Główny – Pikulice, ruch towarowy).

Linia E30 zapewnia częste połączenia z przyległymi miejscowościami leżącymi na jej trasie (na kierunku wschód – zachód).

Węzeł Przemysł



Źródło: <http://www.gddkia.gov.pl>

Tab. 9.11. Połączenia drogowe węzła Przemysł z ośrodkami gminnymi i drogami publicznymi

Wyszczególnienie	w linii prostej /km/	Średnie odległości po drogach /km/			
		krajowych	wojewódzkich	powiatowych	Razem /km/
Przemysł miasto	14,8	12,7	-	2,8	16,5
Przemysł gmina	14,0	15,9	-	-	15,9
Radymno miasto	4,2	4,9	-	-	4,9
Radymno gmina	3,9	4,4	-	-	4,4
Stubno	9,7	7,3	-	11,4	18,7
Orły	3,6	3,6	-	-	3,6
Żurawica	9,8	10,2	-	0,6	10,8
Medyka	14,3	25,9	-	1,0	26,9
Krasiczyn	19,3	24,3	-	2,1	26,4
Rokietnica	12,7	3,9	4,1	12,7	20,7
Przejście graniczne					
Korczowa	21,0	21,5	-	-	21,5
Medyka	15,3	26,6	-	-	26,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych <http://mapa.targeo.pl>

9.2.3. Ośrodki lokalne

9.2.3.1. Dębica

Przez obszar miasta Dębica przebiega droga krajowa DK 4 relacji: Szarów – Korczowa oraz droga wojewódzka DW 985 relacji: Nagnajów – Mielec – Dębica.

Na północ od granicy miasta Dębica, przez gminy Żyraków i Dębica przebiega autostrada A4. Węzły autostradowe znajdują się poza obszarem miasta na terenie gmin:

- Żyraków - Węzeł Dębica Zachód (oddany do ruchu),
- Dębica - Węzeł Dębica Wschód (oddany do ruchu).

Układ komunikacyjny uzupełniają linie kolejowe:

- magistrala kolejowa E30 (linia nr 91): Drezno – Wrocław – Katowice – Kraków – Przemyśl – Medyka – Lwów – Kijów – Moskwa,
- linia regionalna nr 25: Dębica – Ocice (wstrzymany ruch pasażerski).

Powiązania z węzłami autostradowymi A4

Węzeł Dębica Zachód został oddany do ruchu pod koniec października 2014 roku. Posiada połączenie z miastem Dębica i drogą krajową nr 4, poprzez włączenie do drogi powiatowej nr 1180R relacji: Dębica – Róża – gr. powiatu – (Zdziarzec), która łączy się układem komunikacyjnym miasta. Istotnym problemem jest fakt, że istniejąca droga powiatowa nie jest przystosowana do przeniesienia wzmożonego ruchu (w tym ruchu pojazdów ciężarowych) w relacji: Węzeł Dębica Zachód - miasto Dębica - droga DK4. Węzeł wymaga zrealizowania łącznika drogowego z drogą krajową nr 4.

Plansza nr 1: Połączenie autostrady A4 węzeł Dębica Zachód z drogą krajowa nr 4.

Tab. 9.12. Połączenia drogowe węzła Dębica Zachód z ośrodkami gminnymi i drogami publicznymi

Wyszczególnienie	w linii prostej /km/	Średnie odległości po drogach /km/			
		krajowych	wojewódzkich	powiatowych	Razem /km/
Miasto Dębica	2,7	-	-	2,9	2,9
Gmina Dębica	3,7	-	-	4,3	4,3
Gmina Czarna	10,0	-	-	12,0	12,0
Gmina Żyraków	0,8	-	-	1,6	1,6
Droga krajowa nr 4	5,2	-	-	7,3	7,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych <http://mapa.targeo.pl>

Węzeł Dębica Wschód został oddany do ruchu w 2013 roku. Posiada połączenie z miastem Dębica poprzez drogę powiatową nr 1288R relacji: Zawada-Pustynia, która ma połączenie z drogą krajową nr 4 oraz drogą wojewódzką nr 985. W chwili obecnej ruch samochodowy z węzła Dębica Wschód w kierunku drogi krajowej nr 4 i drogi wojewódzkiej nr 985, odbywa się po drodze powiatowej. Planuje się modernizację drogi powiatowej na odcinku od węzła autostradowego Dębica Wschód do drogi krajowej nr 4 oraz realizację nowego odcinka drogowego od węzła autostradowego Dębica Wschód do drogi wojewódzkiej nr 985.

Plansza nr 2: Połączenie autostrady A4 węzeł Dębica Wschód z drogą krajową nr 4 oraz z drogą wojewódzką nr 985.

Tab. 9.13. Połączenia drogowe węzła Dębica Wschód z ośrodkami gminnymi i drogami publicznymi

Wyszczególnienie	w linii prostej /km/	Średnie odległości po drogach /km/			
		krajowych	wojewódzkich	powiatowych	Razem /km/
Gmina Dębica	5,3				

Miasto Dębica	5,0	-	1,0	6,2	7,2
Droga krajowa nr 4	2,2	-	-	2,3	2,3
Droga wojewódzka nr 985	1,5	-	-	1,5	1,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych <http://mapa.targeo.pl>

9.2.3.2. Ropczyce oraz gmina Sędziszów Małopolski

Przez obszar miasta Ropczyce i Sędziszów Małopolski przebiega droga krajowa DK 4 (Szarów – Korczowa) oraz drogi wojewódzkie: DW 986 relacji: Tuszyna – Ropczyce – Dębica, i DW 987 relacji: Kolbuszowa – Sędziszów Małopolski. Układ uzupełniający stanowią drogi powiatowe. Autostrada A4 przebiega przez północną część gminy Sędziszów Małopolski. Węzeł autostradowy znajduje się poza obszarem miast: Ropczyc i Sędziszowa Małopolskiego na terenie gminy Sędziszów Małopolski.

Układ komunikacyjny uzupełnia magistrala kolejowa E30 (linia nr 91), na kierunku zachód- wschód.

Powiązania z węzłem autostradowym A4

Węzeł Sędziszów został oddany do ruchu w 2013 roku. Posiada połączenie z miastem Sędziszów Małopolski poprzez drogę powiatową nr 1225R relacji: Kosowy – Kamionka – Sędziszów. Droga powiatowa nr 1225R łączy się układem komunikacyjnym miasta mającym powiązania komunikacyjne z drogą krajową nr 4. Miasto Ropczyce ma najbliższe połączenie z węzłem Sędziszów poprzez ciąg komunikacyjny, składający się z 3 odcinków dróg powiatowych tj.: nr 1225R, 1331R i 1329R. Drogi te nie są przystosowane do przeniesienia wzmożonego ruchu (w tym ruchu pojazdów ciężarowych). Brak jest bezpośredniego powiązania węzła z drogami wojewódzkimi nr 986 i 987.

W porozumieniu stron, władze samorządowe Ropczyc i Sędziszowa Małopolskiego opracowały miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, w którym na terenie gminy Sędziszów Małopolski i miasta Ropczyce wyznaczono trasę przebiegu łącznika drogowego od węzła Sędziszów do drogi krajowej nr 4.

Plansza nr 3: Połączenie autostrady A4 węzeł Sędziszów Małopolski z drogą krajową nr 4.

Węzeł Sędziszów



Źródło: <http://www.gddkia.gov.pl>

Tab. 9.14. Połączenia drogowe węzła „Sędziszów” z ośrodkami gminnymi i drogami publicznymi

Wyszczególnienie	w linii prostej /km/	Średnie odległości po drogach /km/			
		krajowych	wojewódzkich	powiatowych /gminnych	Razem /km/
Ropczyce	7,1	-	-	10,0	10,0
Sędziszów	4,8	-	-	6,6	6,6
Ostrów	5,3	-	-	7,7	7,7
Iwierzycze	11,1	-	1,7	11,7	13,4
Droga krajowa nr 4	6,7	-	1,7	6,9	8,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych <http://mapa.targeo.pl>

9.2.3.3. Przeworsk

Przez obszar miasta Przeworska przebiega droga krajowa DK 4 relacji: Szarów – Korczowa oraz droga wojewódzka DW 835 relacji: Lublin – Przeworsk – Grabownica Starzeńska.

Autostrada A4 przebiega przez północną część miasta i gminy Przeworsk. Węzeł autostradowy znajduje się poza obszarem miasta, na terenie gminy Przeworsk.

Układ komunikacyjny uzupełniają: magistrala kolejowa E30 (linia 91) Medyka – Żurawica oraz państwowa linia kolejowa nr 68.

Powiązania z węzłem autostradowym A4

Węzeł Przeworsk w chwili obecnej jest realizowany. Planowane jest połączenia węzła Przeworsk z drogą krajową nr 4 i wojewódzką nr 835. W chwili obecnej wybudowano łącznik drogowy łączący drogę wojewódzką nr 835 z węzłem Przeworsk po północnej stronie

autostrady A4, który jest wyłączony z ruchu. Włączenie do ruchu ww. łącznika nastąpi po wybudowaniu węzła autostradowego. Połączenie drogowe węzła Przeworsk z drogą krajową nr 4 planowane jest do realizacji w perspektywie lat 2014-2020 .

Plansza nr 10: Połączenie autostrady A4 węzeł Przeworsk z drogą krajową nr 4 oraz z drogą wojewódzką nr 835.

Węzeł Przeworsk



Źródło: www.gddkia.gov.pl

9.2.3.4. Jarosław

Przez obszar miasta Jarosław przebiegają dwie drogi krajowe, DK 4 relacji: Szarów – Korczoza i DK 77 relacji: Lipnik – Przemyśl oraz dwie drogi wojewódzkie, DW 865 relacji: Jarosław – Bełzec i DW 880 relacji Jarosław – Pruchnik.

Miasto jest skomunikowane z autostradą A4 poprzez dwa węzły autostradowe: węzeł Jarosław Zachód i węzeł Jarosław Wschód.

Układ komunikacyjny miasta uzupełnia magistrala kolejowa E30 (linia nr 91) na kierunku wschód - zachód.

Powiązania z węzłami autostradowymi A4

Węzeł Jarosław Zachód zlokalizowany na skrzyżowaniu autostrady A4 z istniejącą drogą krajową nr 4, został oddany do ruchu w grudniu 2013 roku. Węzeł jest skomunikowany w kierunku zachodnim z miastem Przeworsk oraz wschodnim z miastem Jarosław poprzez drogę krajową nr 4.

Plansza nr 11: Połączenie drogowe węzłów autostradowych z drogami krajowymi i wojewódzkimi - węzeł Jarosław Zachód, Jarosław Wschód, Przemyśl, Korczowa.

Węzeł Jarosław Zachód



Źródło: www.gddkia.gov.pl

Tab. 9.15. Połączenia drogowe węzła Jarosław Zachód z ośrodkami gminnymi i drogami publicznymi

Wyszczególnienie	W linii prostej /km/	Średnie odległości po drogach /km/			
		krajowych	wojewódzkich	powiatowych	Razem /km/
Jarosław miasto	8,0	5,3	-	4,1	9,4
Jarosław gmina	8,2	5,3	-	4,3	9,6
Przeworsk miasto	6,2	7,0	0,3	0,1	7,4
Przeworsk gmina	5,8	7,0	-	0,2	7,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych <http://mapa.targeo.pl>

Węzeł Jarosław Wschód w maju 2013 roku został oddany do ruchu. Węzeł znajduje się na skrzyżowaniu autostrady A4 z istniejącą drogą wojewódzką nr 880 relacji: Jarosław – Pruchnik. Węzeł jest skomunikowany z miastem Jarosław poprzez drogę wojewódzką nr 880, która łączy się z układem komunikacyjnym miasta Jarosław oraz drogą krajową nr 4.

Plansza nr 11: Połączenie drogowe węzłów autostradowych z drogami krajowymi i wojewódzkimi - węzeł Jarosław Zachód, Jarosław Wschód, Przemyśl, Korczowa.

Węzeł Jarosław Wschód



Źródło: <http://www.gddkia.gov.pl/pl>

Tab. 9.16. Połączenia drogowe węzła Jarosław Wschód z ośrodkami gminnymi i drogami publicznymi

Wyszczególnienie	w linii prostej /km/	Średnie odległości po drogach /km/			
		krajowych	wojewódzkich	powiatowych	Razem /km/
Jarosław miasto	5,8	-	6,3	-	6,3
Jarosław gmina	5,2	-	6,0	0,4	6,4
Pawłosiów	2,3	-	-	2,8	2,8
Roźwienica	4,1	-	5,0	-	5,0
Chłopice	4,0	-	0,8	5,4	6,2
Rokietnica	8,2	-	0,8	10,3	11,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych <http://mapa.targeo.pl>

Węzeł Korczowa łączący autostradę A4 poprzez rondo z drogą krajową nr 4, został oddany do ruchu w 2014 roku. Jest to ostatni na terenie województwa podkarpackiego węzeł komunikacyjny umożliwiający zjazd z autostrady A4, przed przekroczeniem drogowego przejścia granicznego Korczowa na polsko-ukraińskiej granicy. Węzeł pełni kluczową rolę w skomunikowaniu terenów przygranicznych z A4, w tym istniejącego Centrum Handlowego Dolina Korczowa oraz planowanych parków logistycznych.

Plansza nr 11: Połączenie drogowe węzłów autostradowych z drogami krajowymi i wojewódzkimi - węzeł Jarosław Zachód, Jarosław Wschód, Przemyśl, Korczowa.

9.3. Wnioski

W analizowanym obszarze, najlepszą dostępność komunikacyjną do węzłów autostrady A4 i drogi ekspresowej S19 poprzez istniejący układ dróg krajowych i wojewódzkich posiadają miasta: Rzeszów i Łańcut oraz gminy: Głogów Młp., Trzebownisko i Świlcza. Dobrą dostępność komunikacyjną do węzłów autostrady A4 posiadają miasta:

Jarosław, Radymno i Przemysł oraz gminy: Orły, Radymno, Roźwienica, Pawłosiów i Przeworsk.

Ze względu na brak powiązania węzłów autostradowych z drogami krajowymi i wojewódzkimi, ograniczony dostęp komunikacyjny do węzłów autostradowych posiadają miasta: Dębica, Ropczyce, Sędziszów Małopolski i Przeworsk oraz gminy: Dębica i Żyraków. W chwili obecnej mają one podłączenie z węzłami autostradowymi poprzez istniejący układ dróg powiatowych, który nie spełnia warunków technicznych odnośnie przenoszenia ruchu ciężkich pojazdów ciężarowych.

10. Ocena dostępności komunikacyjnej do węzłów autostradowych

Na odcinku autostrady A4 przebiegającym przez teren województwa podkarpackiego znajduje się 12 węzłów drogowych oraz 3 węzły na drodze ekspresowej S19 w rejonie miasta Rzeszowa.

Po zakończeniu budowy autostrady A4 (przewidywany 2014/2016 rok), ważnym elementem infrastruktury drogowej związanym z autostradą, są drogi dojazdowe do węzłów, których realizacji nie uwzględniono w projekcie autostrady A4. Stan dostępności poszczególnych węzłów autostradowych do istniejącego układu komunikacyjnego oraz planowane przedsięwzięcia dotyczące realizacji łączników drogowych pomiędzy autostradą A4, a drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi przedstawiono w tab. 10.1.

Tab. 10.1. Połączenia węzłów autostradowych A4 i drogi ekspresowej S19 z drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi

Węzły drogowe	Połączenie węzła z drogami			Planowane przedsięwzięcia dotyczące realizacji łączników drogowych pomiędzy autostradą A4, a drogami krajowymi, wojewódzkimi, powiatowymi.
	krajowymi	wojewódzkimi	powiatowymi	
Autostrada A4				
Dębica Zachód	-	-	nr 1180R, 1184R, 1290R	Istniejący bezkolizyjny węzeł autostradowy podłączony do drogi powiatowej nr 1180R. Planowany nowy odcinek drogi łączący bezpośrednio węzeł Dębica Zachód z drogą powiatową nr 1290R, jej modernizacja do istniejącego ronda na ulicach: 1-maja i Aleja Jana Pawła II.
Dębica Wschód	-	-	nr 1288R	Istniejący bezkolizyjny węzeł autostradowy podłączony do drogi powiatowej nr 1288R. Planowana modernizacja drogi powiatowej od węzła Dębica Wschód do drogi krajowej nr 4 oraz budowa nowego łącznika

				drogowego od ww. węzła do drogi wojewódzkiej nr 985. W 2014 roku Zarząd Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie podjął Uchwałę Nr 325/7730/14 z dnia 25 lutego 2014 r. w sprawie wyrażenia zgody na realizację Programu Funkcjonalno - Użytkowego dla budowy łącznika - A4 Dębica Wschód do DK 4 i DW 985.
Sędziszów	-	-	nr 1225R	Istniejący bezkolizyjny węzeł autostradowy podłączony do drogi powiatowej nr 1225R. Planowana budowa nowego łącznika drogowego od węzła autostradowego Sędziszów do drogi krajowej nr 4. W 2014 roku Zarząd Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie podjął Uchwałę Nr 325/7730/14 z dnia 25 lutego 2014 r. w sprawie wyrażenia zgody na realizację Programu Funkcjonalno - Użytkowego dla budowy łącznika - A4 do DK 4 w m. Sędziszów Młp.
Rzeszów Zachód	Istniejący odcinek drogi ekspresowej S19 łączący węzeł z drogą krajową nr 4 (węzeł Świlcza)	-	-	Istniejące bezkolizyjne skrzyżowanie autostrady A4 z drogą ekspresową S19. Węzeł zapewnia bezpośrednie połączenie z gminą Świlcza, a dalej poprzez węzeł S19 Świlcza z miastem Rzeszów. Planowane połączenie węzła z drogą DW 869. Uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach na przebudowę drogi wojewódzkiej nr 869 łączącej węzeł A4 Rzeszów Zachód z węzłem S19 Jasionka.
Rzeszów Północ	nr 9	-	-	Istniejące bezkolizyjne skrzyżowanie autostrady A4 z drogą krajową nr 9. Węzeł zapewnia bezpośrednie połączenie z miastem Rzeszów i Głogów Małopolski. Planowana modernizacja drogi na odcinku od węzła do granic miasta Rzeszowa (dobudowa drugiej nitki jezdni – droga gminna, była droga krajowa nr 9).
Rzeszów Wschód	Droga ekspresowa	-	-	Istniejące bezkolizyjne skrzyżowanie autostrady A4 z

	S19, DK 97			drogą ekspresową S19 oraz drogą krajową nr 97. Węzeł zapewnia bezpośrednie połączenie z miastem Rzeszów.
łańcut	-	nr 877	-	Węzeł autostradowy w budowie. Podłączenie do drogi wojewódzkiej nr 887. Planowana budowa nowego łącznika drogowego od węzła autostradowego łańcut do drogi krajowej nr 4 po stronie wschodniej miasta łańcut. W 2014 roku Zarząd Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie podjął Uchwałę Nr 325/7730/14 z dnia 25 lutego 2014 r. w sprawie wyrażenia zgody na realizację Programu Funkcjonalno - Użytkowego dla budowy łącznika A4 łańcut, DW 877 do DK4.
Przeworsk	-	-	-	Węzeł autostradowy w budowie. W chwili obecnej zrealizowano łącznik drogowy łączący drogę wojewódzką nr 835 z węzłem Przeworsk po północnej stronie autostrady A4, który jest wyłączony z ruchu. Włączenie do ruchu ww. łącznika drogowego nastąpi po wybudowaniu węzła autostradowego. Planowane jest połączenie drogowe węzła Przeworsk z drogą krajową nr 4.
Jarosław Zachód	nr 4	-	-	Istniejące bezkolizyjne skrzyżowanie autostrady A4 z drogą krajową nr 4. Węzeł zapewnia bezpośrednie połączenie z miastem Jarosław, Przeworsk i gminą Przeworsk.
Jarosław Wschód	-	nr 880		Istniejące bezkolizyjne skrzyżowanie autostrady A4 z drogą wojewódzką nr 880. Węzeł zapewnia bezpośrednie połączenie z miastem Jarosław i gminami: Chłopice, Pawłosiów i Roźwienica.
Przemysł	nr 77	-	-	Istniejące bezkolizyjne skrzyżowanie autostrady A4 z drogą krajową nr 77. Węzeł zapewnia bezpośrednie połączenie z miastem Przemysł, Radymno oraz gminami: Orły, Radymno i Żurawica.
Korczowa	nr 4	-	-	Istniejące bezkolizyjne skrzyżowanie autostrady A4 z

				drogą krajową nr 4. Węzeł zapewnia bezpośrednie połączenie z inwestycyjnymi terenami przygranicznymi.
Droga ekspresowa S19				
Jasionka	-	-	nr 1376R	Istniejące bezkolizyjne skrzyżowanie drogi ekspresowej S19 z drogą powiatową nr 1383R. Planowana budowa łącznika drogowego od węzła drogi ekspresowej S19 Jasionka do drogi wojewódzkiej nr 869. Uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach na przebudowę drogi wojewódzkiej nr 869 łączącej węzeł A4 Rzeszów Zachodni z węzłem S19 Jasionka. Planowane zakończenie inwestycji w 2015 roku.
Świlcza	nr 4	-	-	Istniejące bezkolizyjne skrzyżowanie drogi ekspresowej S19 z drogą krajową nr 4.
Rzeszów Południe	-	Docelowo z drogą wojewódzką nr 878	-	9 kwietnia 2014 r. w GDDKiA Oddział Rzeszów podpisano umowę na realizację odcinka drogi ekspresowej S19 od węzła Świlcza do węzła Rzeszów Południe. Planowany termin zakończenia budowy ww. odcinka w 2017 roku. Równocześnie będzie realizowana budowa łącznika drogowego od węzła drogi ekspresowej S19 Rzeszów Południe do ulicy 9 Dywizji Piechoty, która łączy się z drogą krajową nr 19 (ul. Podkarpacka) z docelowym przedłużeniem w kierunku miasta Tyczyn.

Źródło: opracowanie własne

10.1. Wnioski

W analizowanym obszarze na 12 węzłów autostradowych, 6 węzłów jest skomunikowanych z drogami krajowymi, 3 z drogami wojewódzkimi i 3 z drogami powiatowymi. Autostrada, zgodnie z warunkami technicznymi powinna mieć powiązania z drogami klasy G i drogami klas wyższych.

W wyniku analizy dostępności poszczególnych węzłów autostradowych do istniejącego układu komunikacyjnego, największym problemem okazało się ich powiązanie z układem dróg powiatowych, które nie mają odpowiednich parametrów technicznych dla przeniesienia ruchu pojazdów wysokotonażowych (powyżej 10 t). Samorządy lokalne zasygnalizowały, że nie są w stanie same finansować modernizacji istniejących dróg powiatowych lub budowy nowych łączników drogowych, zapewniających dobre skomunikowanie węzłów autostradowych z istniejącą siecią dróg krajowych, wojewódzkich

oraz układami komunikacyjnymi miast. Oznacza to, że w pierwszej kolejności priorytet dla realizacji połączeń drogowych powinny mieć ośrodki lokalne: Dębica, Ropczyce, Sędziszów Małopolski, Łańcut i Przeworsk z węzłami autostradowymi: Dębica Zachód, Dębica Wschód, Sędziszów, Łańcut, Przeworsk.

11. Ocena dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzłów autostradowych

Dla oceny powiązań strukturalno-przestrzennych w zakresie dostępności komunikacyjnej do węzłów autostrady A4 i drogi ekspresowej S19 przeprowadzono uproszczoną analizę w zakresie:

- dostępności terenów przemysłowych, usługowych i handlowych mierzonej odległością fizyczną (izochrona dojazdu) od węzła drogowego autostrady A4 (przyjęto cztery izochrony w przedziałach: 0-5 km, 5,1-10 km, 10,1-15 km oraz powyżej 15km),
- dostępności terenów przemysłowych, usługowych i handlowych do istniejących dróg publicznych (w analizie uwzględniono wyłącznie tereny o powierzchni powyżej 5 ha).

Na tej podstawie wyznaczono dwa wskaźniki określające dostępność komunikacyjną terenów przemysłowych, usługowych, wielkopowierzchniowych oraz Specjalnych Stref Ekonomicznych. Przyjęte wartości punktowe, odrębne dla każdego wskaźnika przedstawia tabela 11.1.

Tab. 11.1. Wartość wskaźników dostępności komunikacyjnej do dróg publicznych

Izochrona dojazdu	Dostępność bezpośrednia do dróg publicznych	Wartość wskaźnika
0-5 km	krajowa	4/4
5,1-10,0 km	wojewódzka	3/3
10,1-15,0 km	powiatowa	2/2
powyżej 15,0 km	gminna	1/1

Tab. 11.2. Klasyfikacja dostępności komunikacyjnej do węzła autostradowego

Klasyfikacja dostępności do węzła autostradowego	Wartość wskaźnika
b. dobra	7-8
dobra	6
średnia	5
niska	4
bardzo niska	2-3

Na podstawie ww. wskaźników dokonano oceny powiązań komunikacyjnych analizowanych terenów do węzłów autostrady A4. Wyniki analiz oceny powiązań strukturalno-przestrzennych w zakresie dostępności komunikacyjnej do węzłów autostrady A4, przedstawiono w tabelach oraz na rysunkach.

Węzeł Dębica Zachód

Analizie powiązań strukturalno-przestrzennych w zakresie dostępności komunikacyjnej do węzła autostrady A4 poddano tereny leżące w gminie Czarna, Żyraków i mieście Dębica.

Tab. 11.3. Klasyfikacja dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Dębica Zachód

Tereny przemysłowe, usługowe, handlowe i wielopowierzchniowe wskazane w SU i KZP gmin	Dostępność terenu								Klasyfikacja dostępności komunikacyjnej do węzła autostradowego	Uwagi
	Dostępność fizyczna (Izochrony dojazdu)				Dostępność bezpośrednia do dróg publicznych					
	do 5km	5,1-10km	10,1-15km	powyżej 15 km	krajowa	wojewódzka	powiatowa	gminna		
1.	3	4	5	6	7	8	9	10		
Gmina Czarna										
1U,	-	-	-	1	-	-	-	1	b. niska	-
2P	-	-	2	-	-	-	2	-	niska	-
3P	-	-	2	-	-	-	2	-	niska	-
Gmina Żyraków										
3P,4P	-	-	2	-	-	-	2	-	niska	-
6P,7P, 8P	4	-	-	-	-	-	2	-	dobra	-
5P, 9 P, 12P	-	3	-	-	-	-	2	-	średnia	-
10P, 11P	-	3	-	-	-	-	1	-	niska	-
Miasto Dębica										
13P, 14P, 15P, 16U, 17U,	-	3	-	-	-	-	2	-	średnia	-
18P/SSE	-	3	-	-	-	-	2	-	średnia	Na terenie 18P znajduje się Podstrefa Dębica SSE -Mielec
19H	-	3	-	-	-	-	2	-	średnia	-
20P	-	-	2	-	-	-	-	1	b. niska	-

Objaśnienia: P – tereny przemysłowe, U – tereny usługowe, H – tereny handlowe, w tym wielkopowierzchniowe, SSE – specjalne strefy ekonomiczne

Analiza powyższej tabeli i rys.12 wykazuje, że dobrą dostępnością komunikacyjną do autostrady A4, posiadają tereny położone wokół węzła autostradowego Dębica Zachód w gminie Żyraków.

Średnią dostępnością komunikacyjną charakteryzują się tereny położone w północnej części miasta Dębica oraz w południowej części gminy Żyraków.

Niską i bardzo niską dostępność komunikacyjną posiadają tereny, które znajdują się w gminie Czarna oraz w części północnej gminy Żyraków, ze względu na znaczną odległość od węzła autostradowego i położenie przy drogach powiatowych. Również teren inwestycyjny 20P położony w części południowej miasta Dębica, przy braku bezpośredniej dostępności do drogi publicznej, charakteryzuje się niską dostępnością komunikacyjną. Dotyczy to również terenów 10P i 11P w gminie Żyraków.

Węzeł Dębica Wschód

Analizie powiązań strukturalno-przestrzennych w zakresie dostępności komunikacyjnej do węzła autostrady A4 poddano tereny leżące w gminie Dębica, część wschodnią miasta Dębica oraz tereny leżące przy drodze krajowej nr 4, w części zachodniej gminy Ropczyce.

Tab. 11.4. Klasyfikacja dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Dębica Wschód

Tereny przemysłowe, usługowe, handlowe i wielopowierzchniowe wskazane w SU i KZP gmin	Dostępność terenu								Klasyfikacja dostępności do węzła autostradowego	Uwagi
	Dostępność fizyczna (Izochrony dojazdu)				Dostępność bezpośrednia do dróg publicznych					
	do 5km	5,1- 10km	10,1- 15km	powyżej 15 km	krajowa	wojewódzka	powiatowa	gminna		
1.	3	4	5	6	7	8	9	10		
Gmina Dębica										
21P	-	-	-	1	-	-	-	1	b. niska	Na terenie o symbolu 21P znajduje się podstrefa Pustków-Strachów SSE-Euro-Park Mielec
22P	-	-	-	1	-	3	-	-	niska	
23P	-	-	-	1	-	-	2	-	b. niska	-
24P	-	-	2	-	-	3	-	-	średnia	-
25P, 26P	-	-	2	-	-	-	2	-	niska	Na terenie o symbolu 26P znajduje się Podstrefa Pustków-Osiedle SSE-Euro Park Mielec
27P	-	3	-	-	-	-	2	-	średnia	
28P	-	3	-	-	-	3	-	-	dobra	-
29P	4	-	-	-	-	3	-	-	b. dobra	-
30P, 31P, 32P, 40P	4	-	-	-	-	3	-	-	b. dobra	-
31P	4	-	-	-	-	3	-	-	b. dobra	-
32P	4	-	-	-	-	3	-	-	b. dobra	-
33P	4	-	-	-	-	-	1	-	średnia	-
34P	-	3	-	-	-	-	2	-	średnia	-
35P	-	3	-	-	-	-	2	-	średnia	-
36P	-	3	-	-	-	-	2	-	średnia	-
37P	4	-	-	-	-	-	-	1	średnia	-

38P, 39P, 41P	4	-	-	-	-	-	2	-	dobra	-
39P	4	-	-	-	-	-	2	-	dobra	-
40P	4	-	-	-	-	3	-	-	b. dobra	-
41P	4	-	-	-	-	-	2	-	dobra	-
42P, 43P	-	3	-	-	4	-	-	-	b. dobra	-
43P	-	3	-	-	4	-	-	-	b. dobra	-
44P	-	-	-	1	-	-	-	1	b. niska	-
45P	-	-	-	1	4	-	-	-	średnia	-
Miasto Dębica										
13P	4	-	-	-	-	-	2	-	dobra	-
14P	-	3	-	-	-	-	2	-	średnia	-
15P	-	3	-	-	-	-	2	-	średnia	-
16P	-	3	-	-	-	-	2	-	średnia	-
19H	-	3	-	-	-	-	2	-	średnia	-
Miasto i Gmina Ropczyce										
46U	-	-	2	-	-	-	-	1	b. niska	Na terenie o symbolu 46U znajduje się Podstrefa Ropczyce SSE-Euro Park Mielec
47P, 49U	-	-	2	-	-	4	-	-	dobra	-
48U	-	-	3	-	-	4	-	-	b. dobra	-

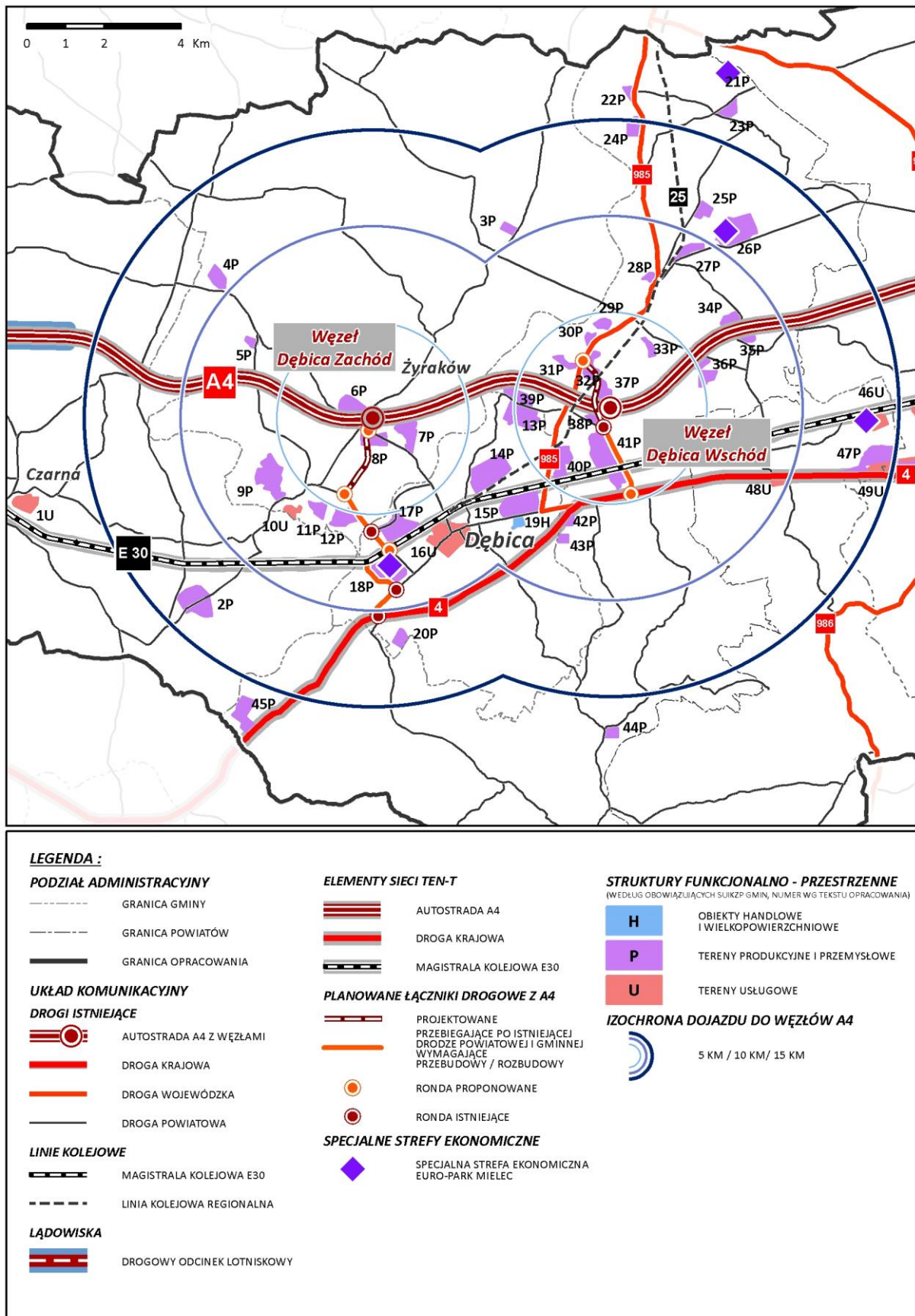
Objaśnienia: P – tereny przemysłowe, U – tereny usługowe, H – tereny handlowe, w tym wielkopowierzchniowe, SSE – specjalne strefy ekonomiczne

Analizując powyższą tabelę oraz rys.12 można stwierdzić, iż bardzo dobrą i dobrą dostępność komunikacyjną do autostrady A4 posiadają tereny zlokalizowane w środkowej części gminy Dębica, leżące najbliżej węzła autostradowego oraz mające do niego dobry dostęp przez drogę wojewódzką nr 985 i DK4 oraz tereny 47P, 48U, 49U leżące na terenie gminy Ropczyce przy drodze krajowej DK4.

Średnią dostępność do węzła mają tereny leżące w mieście Dębica i w środkowej części gminy Dębica, mające bezpośrednie połączenie z drogami powiatowymi i leżące w izochronie dojazdu do węzła 5,1 – 10 km. Średnią dostępność posiada również teren inwestycyjny 49 U, leżący na terenie miasta Ropczyce, mający bezpośredni dostęp do DK4 i leżący w izochronie dojazdu 10,1 – 15 km od węzła.

Niską i bardzo niską dostępność do autostrady posiadają tereny inwestycyjne położone w północnej i południowej części gminy Dębica oraz teren 46U w gminie Ropczyce. Spowodowane jest to głównie tym, że w większości leżą one w odległości powyżej 15 km od węzła autostradowego.

Rys. 12. Dostępność komunikacyjna terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Dębica Zachód i Dębica Wschód



Węzeł Sędziszów

Analizie powiązań strukturalno-przestrzennych w zakresie dostępności komunikacyjnej do węzła autostrady A4 poddano tereny leżące w mieście i gminie Ropczyce, Sędziszów Małopolski, gminie Ostrów oraz północnej części gminy Iwierzycze.

Tab. 11.5. Klasyfikacja dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Sędziszów

Tereny przemysłowe, usługowe, handlowe i wielopowierzchniowe wskazane w SU i KZP gmin	Dostępność terenu								Klasyfikacja dostępności do węzła autostradowego	Uwagi
	Dostępność fizyczna (Izochrony dojazdu)				Dostępność bezpośrednia do dróg publicznych					
	do 5km	5,1- 10km	10,1- 15km	powyżej 15 km	krajowa	wojewódzka	powiatowa	gminna		
1.	3	4	5	6	7	8	9	10		
Gmina Iwierzycze										
1P	-	-	-	1	-	-	2	-	b. niska	
2P	-	-	-	1	4	-	-	-	średnia	
Gmina Ostrów										
24P	-	3	-	-	-	-	2	-	średnia	Na terenie 24P znajduje się Podstrefa Ostrów SSE-Euro Park Mielec
Miasto i Gmina Ropczyce										
3P, 5P, 6U, 13P	-	-	-	1	4	-	-	-	średnia	-
4U	-	-	-	1	-	-	2	-	b. niska	Na terenie 4U znajduje się Podstrefa Ropczyce SSE-Euro Park Mielec
32U				1		3	-	-	niska	
8U, 9U, 10P, 11U, 12U, 14H, 15U	-	-	2	-	-	3	-	-	średnia	Na terenie 8U i 10P znajduje się Podstrefa Ropczyce SSE-Euro Park Mielec
16U, 30U	-	-	2	-	-	-	2	-	niska	-
28U	-	-	2	-	-	-	2	-	niska	-
17U, 31U, 34U	-	-	2	-	-	4	-	-	dobra	-
20U, 21U, 33U	-	3	-	-	-	4	-	-	b. dobra	-
Miasto i Gmina Sędziszów Małopolski										
19P	-	3	-	-	4	-	-	-	b. dobra	-
26U, 27U	4	-	-	-	-	-	2	-	dobra	-
25U	-	-	2	-	-	-	2	-	niska	-
34U	-	-	2	-	4	-	-	-	dobra	-
23U	-	-	2	-	-	-	2	-	średnia	-
28U	-	-	2	-	-	-	2	-	niska	-
29P				1	4				średnia	-

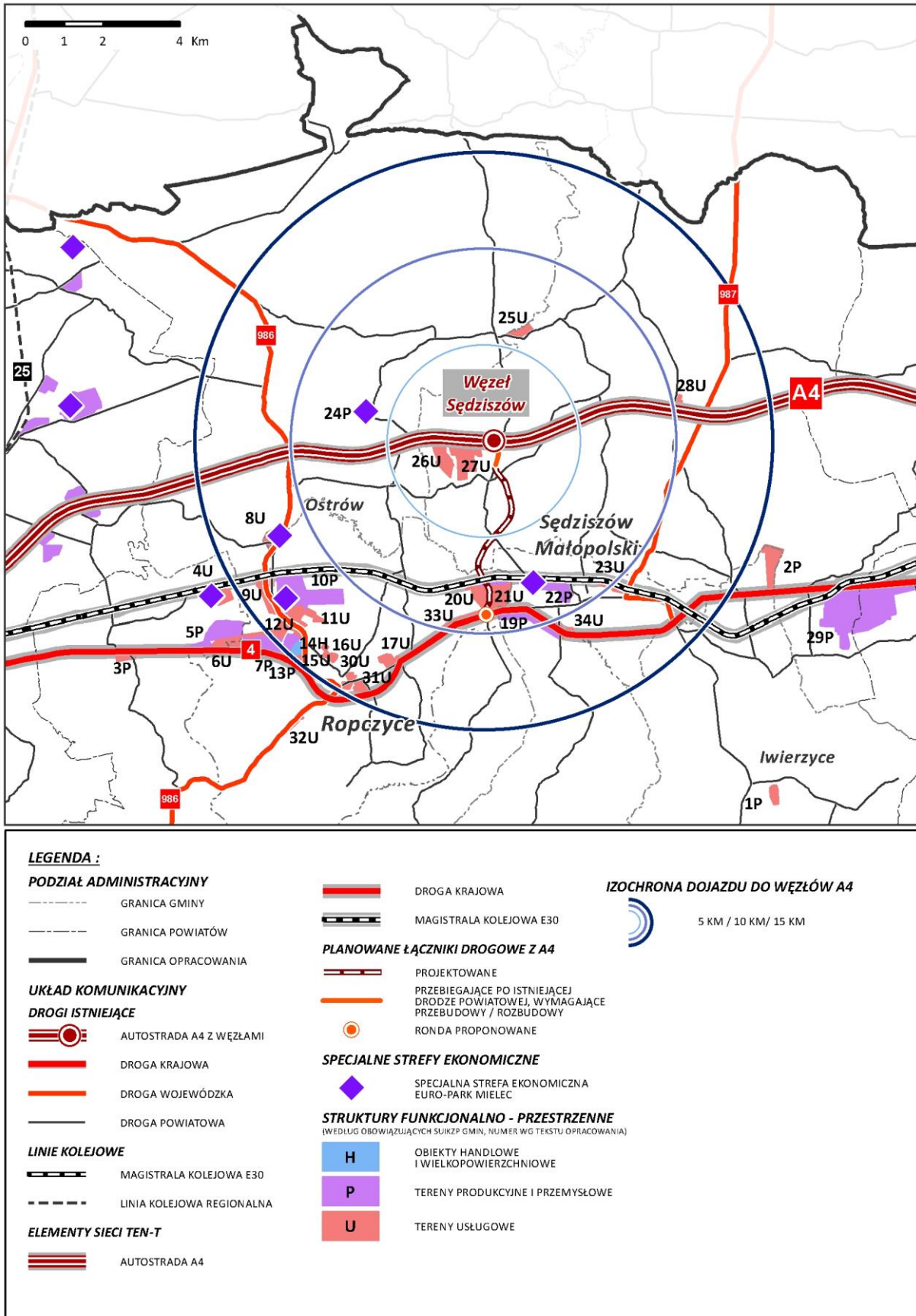
Objaśnienia: P – tereny przemysłowe, U – tereny usługowe, H – tereny handlowe, w tym wielopowierzchniowe, SSE – specjalne strefy ekonomiczne

Analizując tab. 11.5. i rys. 13 można zauważyć, iż bardzo dobrą i dobrą dostępność komunikacyjną do autostrady posiadają tereny inwestycyjne zlokalizowane w środkowej części gminy Sędziszów Małopolski oraz w północno – wschodniej części gminy Ropczyce, w większości ze względu na dobrą dostępność do drogi krajowej nr 4, a w przypadku terenów 26U i 27U – na bliskie sąsiedztwo węzła autostradowego.

Dostępność do autostrady na średnim poziomie mają tereny leżące w północno-zachodniej i północnej części gminy Ropczyce, trzy tereny leżące w gminie Sędziszów Małopolski: dwa w części centralnej i jeden na północy gminy oraz teren 2 P, leżący na północnym skraju gminy Iwierzycy.

Niską dostępność do autostrady przedstawiają następujące tereny: teren 1P leżący w środkowej części gminy Iwierzycy oraz tereny, które znajdują się w północnej i centralnej części gminy Ropczyce, jak również teren 28U usytuowany w północnej części gminy Sędziszów Małopolski.

Rys. 13. Dostępność komunikacyjna terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Sędziszów.



Węzeł Rzeszów Zachód

Analizie powiązań strukturalno-przestrzennych w zakresie dostępności komunikacyjnej do węzła autostrady A4 poddano tereny leżące w gminie Świlcza, części północno-zachodniej miasta Rzeszowa oraz południowej części gminy Głogów Małopolski.

Tab. 11.6. Klasyfikacja dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Rzeszów Zachód

Tereny przemysłowe, usługowe, handlowe i wielopowierzchniowe wskazane w SU i KZP gmin	Dostępność terenu								Klasyfikacja dostępności do węzła autostradowego	Uwagi
	Dostępność fizyczna (Izochrony dojazdu)				Dostępność bezpośrednia do dróg publicznych					
	do 5km	5,1- 10km	10,1- 15km	powyżej 15 km	krajowa	wojewódzka	powiatowa	gminna		
1.	3	4	5	6	7	8	9	10		
Gmina Świlcza										
1H	4	-	-	-	-	-	-	1	średnia	
2P	4							2	dobra	
21P,				1	4				średnia	
20 U				1				2	b. niska	
14P, 15H, 16U, 17u, 18U, 19U.			2		4				dobra	
4P, 7P, 8P, 9U, 10U, 11U, 12U, 13P.		3			4				b. dobra	
Miasto i Gmina Głogów Małopolski										
3P	-	3	-	-	4	-	-	-	b. dobra	
Miasto Rzeszów										
4P, 5U, 6H		3			4				b. dobra	Na terenie 3P, 4P w części wschodniej znajduje się Park Naukowo – Techniczny Rzeszów-Dworzysko. W części zachodniej terenu 4P znajduje się podstrefa Rzeszów-Dworzysko SSE-Euro Park Mielec.

Objaśnienia: P – tereny przemysłowe, U – tereny usługowe, H – tereny handlowe, w tym wielkopowierzchniowe, SSE – specjalne strefy ekonomiczne

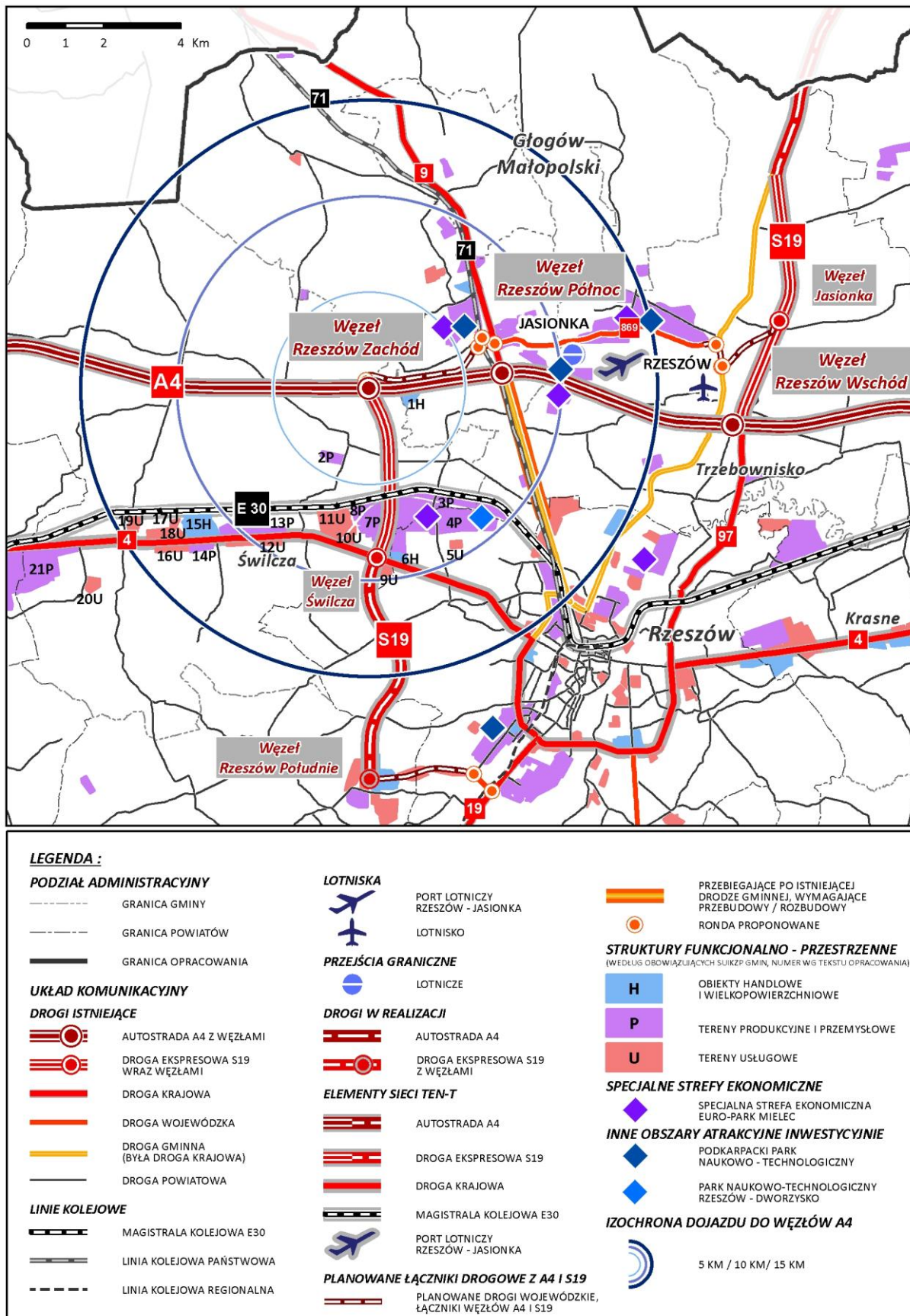
Analiza tab.11.6 i rys.14 wykazała bardzo dobrą dostępność komunikacyjną do autostrady A4 terenów położonych w południowo - wschodniej części gminy Świlcza oraz w północno – zachodniej części Rzeszowa, gdzie znajduje się Podstrefa Rzeszów-Dworzysko SSE-Euro Park Mielec oraz Podkarpacki Park Naukowo-Technologiczny.

Dobłą dostępnoŝć do A4 przedstawiają tereny inwestycyjne położone w zachodniej częci gminy Őwilcza, leżące przy DK4 oraz jeden teren (2P) położony w ŝrodkowej częci gminy, w bliskim sąsiedztwie węza, mający bezpoŝrednie połączenie z drogą powiatową.

Őredni dostępnoŝć do autostrady, ze względu na brak bezpoŝredniego połączenia z drogą powiatową, ale bliskie sąsiedztwo z węzem autostradowym – posiada teren oznaczony jako 1H, leżący w częci ponocno – wschodniej gminy Őwilcza. Drugim terenem o ŝredniej dostępnoŝci komunikacyjnej jest 21 P, leżący w zachodniej częci gminy Őwilcza, mający dobry dostęp do drogi krajowej nr 4, lecz znajdujący się w odlegoŝci powyżej 15 km od węza Rzeszów Zachód.

Bardzo niską dostępnoŝć do tego węza autostradowego przedstawia teren inwestycyjny 20 U, leżący w zachodniej częci gminy Őwilcza, znajdujący się w odlegoŝci powyżej 15 km od węza i mający bezpoŝrednie połączenie jedynie z drogą powiatową.

Rys. 14. Dostępność komunikacyjna terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Rzeszów Zachód



Węzeł Rzeszów Północ

Analizie powiązań strukturalno-przestrzennych w zakresie dostępności komunikacyjnej do węzła autostrady A4 poddano tereny leżące w mieście i gminie Głogów Małopolski, część terenów południowo-zachodnich gminy Trzebownisko oraz część zachodnią miasta Rzeszowa do rzeki Wisłok.

Tab. 11.7. Klasyfikacja dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Rzeszów Północ

Tereny przemysłowe, usługowe, handlowe i wielopowierzchniowe wskazane w SU i KZP gmin	Dostępność terenu								Klasyfikacja dostępności do węzła autostradowego	Uwagi
	Dostępność fizyczna (Izochrony dojazdu)				Dostępność bezpośrednia do dróg publicznych					
	do 5km	5,1- 10km	10,1- 15km	powyżej 15 km	krajowa	wojewódzka	powiatowa	gminna		
1.	3	4	5	6	7	8	9	10		
Gmina Głogów Małopolski										
1P	-	-	-	1	-	-	-	1	b. niska	-
2U	-	-	-	1	-	-	2	-	b. niska	-
3P	-	-	2	-	-	-	-	1	b. niska	
7P	-	-	2	-	-	-	2	-	niska	
4P, 5P	-	-	2	-	4	-	-	-	dobra	
6U	-	3	-	-	-	-	2	-	średnia	
8P, 9P, 10P	4				4				b. dobra	Na terenie 8P znajduje się Podkarpacki Park Naukowo – Techniczny, leżący w podstrefie Głogów Małopolski SSE-Euro Park Mielec.
11P	4					3			b. dobra	Na terenie 11P znajduje się Podkarpacki Park Naukowo – Techniczny, leżący w Podstrefie Trzebownisko SSE-Euro Park Mielec.
20P	-	3	-	-	4	-	-	-	b. dobra	
Gmina Trzebownisko										
11P	4	-	-	-	-	3	-	-	b. dobra	Na terenie 11P znajduje się Podkarpacki Park Naukowo – Techniczny, leżący w Podstrefie Trzebownisko

										SSE-Euro Park Mielec.
12P	4	-	-	-	-	-	-	1	średnia	-
13P, 14p, 17P,	-	3	-	-	-	3	-	-	dobra	-
15P, 16P, 18P	-	3	-	-	-	-	2	-	średnia	-
19P	-	3	-	-	-	-	-	1	niska	-
20P		3	-	-	4	-	-	-	b. dobra	-
Miasto Rzeszów										
21H,	-	3	-	-	-	-	-		niska	-
22U, 23U	-	3	-		4	-	-		b. dobra	-
24U	-	-	2	-	-	-	-	1	b. niska	-
25P	-	-	2	4	-	-	-	-	dobra	-
26U	-	-	2	4	-	-	-		dobra	-
27P, 28P	-	-	2	-	-	-		1	b. niska	-
29U, 30U, 31U, 32P	-	-	2	-	-	-	2	-	niska	-
35U, 36U, 37U, 38P	-	-	-	1	-	-	2	-	b. niska	-
39P, 40P, 43P	-	-	-	1	4	-	-	-	średnia	-
41U	-	-	-	1	-	-	-	1	niska	-
42U, 44P	-	-	-	1	4	-	-		średnia	-
45U	-	-	-	1	-	-	-	1	b. niska	-

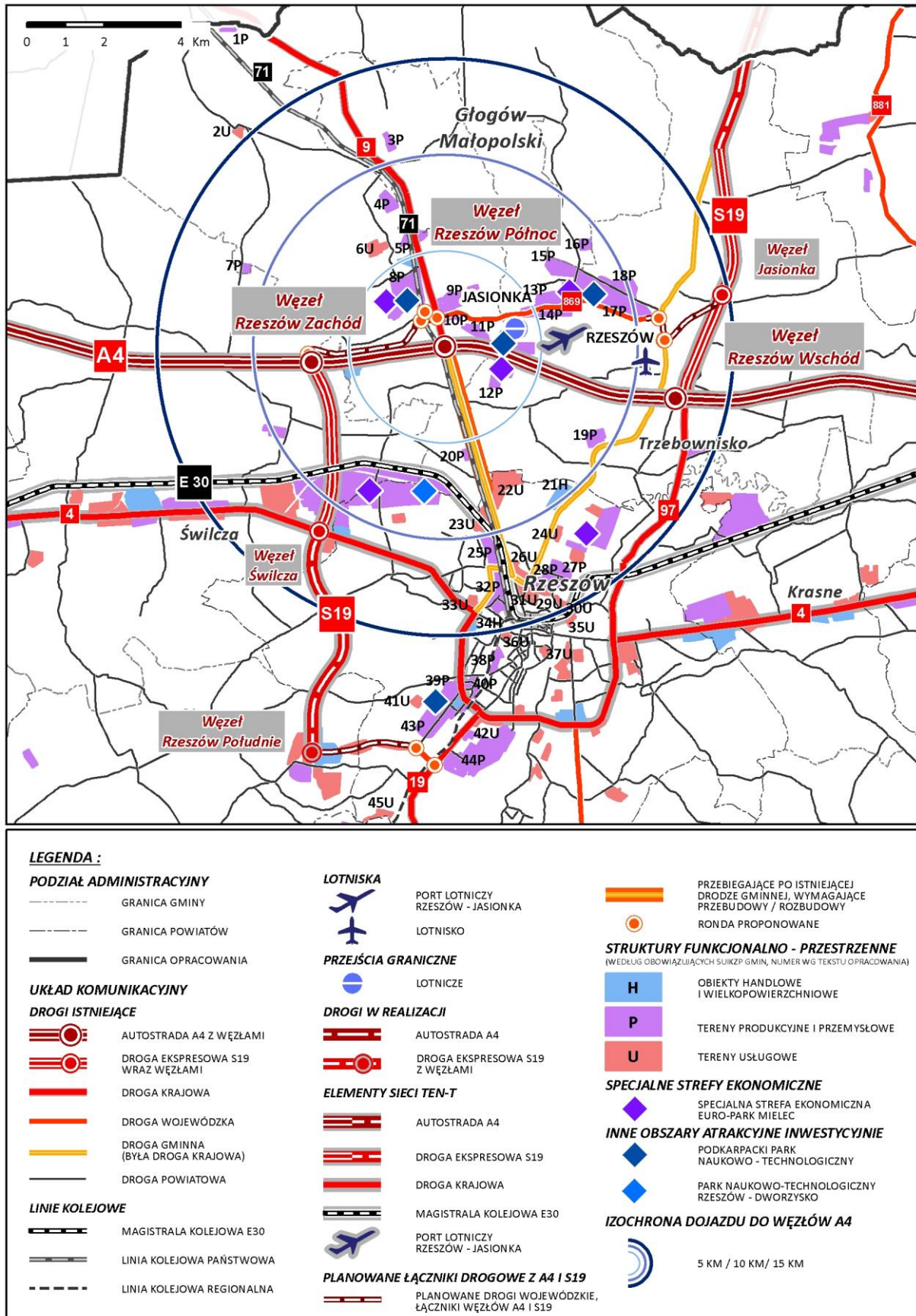
Objaśnienia: P – tereny przemysłowe, U – tereny usługowe, H – tereny handlowe, w tym wielkopowierzchniowe, SSE – specjalne strefy ekonomiczne

Analiza tab. 11.7. i rys. 15 wykazała bardzo dobrą i dobrą dostępność komunikacyjną do autostrady A4 terenów położonych w środkowej części gminy Głogów Małopolski i gminy Trzebownik, gdzie znajdują się Podstrefy Trzebownik i Głogów Małopolski SSE-Euro Park Mielec oraz Podkarpacki Park Naukowo-Technologiczny. Również bardzo dobrą i dobrą dostępność mają tereny inwestycyjne położone w mieście Rzeszowie, usytuowane wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych.

Dobłą dostępność posiada teren 6U położony w środkowej części gminy Głogów Młp. oraz tereny 15P, 16P i 17P położone na północ od drogi wojewódzkiej nr 869 w gminie Trzebownik.

Niską i bardzo niską dostępność wykazują tereny leżące w centrum Rzeszowa oraz tereny 1P, 2P i 3P leżące w północnej części gminy Głogów Małopolski.

Rys. 15. Dostępność komunikacyjna terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Rzeszów Północ



Węzeł Rzeszów Wschód

Analizie powiązań strukturalno-przestrzennych w zakresie dostępności komunikacyjnej do węzła autostrady A4 poddano tereny leżące w południowej części gminy Trzebownisko, zachodniej części gminy Krasna oraz części wschodniej miasta Rzeszowa do rzeki Wisłok.

Tab. 11.8. Klasyfikacja dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Rzeszów Wschód

Tereny przemysłowe, usługowe, handlowe i wielopowierzchniowe wskazane w SU i KZP gmin	Dostępność terenu								Klasyfikacja dostępności do węzła autostradowego	Uwagi	
	Dostępność fizyczna (Izochrony dojazdu)				Dostępność bezpośrednia do dróg publicznych						
	do 5km	5,1-10km	10,1-15km	powyżej 15 km	krajowa	wojewódzka	powiatowa	gminna			
1.	3	4	5	6	7	8	9	10			
Gmina Trzebownisko											
1P	4	-	-	-	4	-	-	-		b. dobra	-
2P	4	-	-	-	-	-	-	1		średnia	-
Gmina Krasne											
7U	-	3			-	-		1		niska	-
8P	-	3	-	-	-	-	2	-		średnia	-
9P, 10U, 11H, 12H, 13H, 14H	-	-	2	-	4	-		-		dobra	-
15U	-	-	2	-	-	-	2	-		niska	-
Miasto Rzeszów											
3U, 4P, 5P, 6U	-	3	-	-	-	-	2	-		średnia	-
16U	-	-	2	-	4	-	-	-		dobra	-
17U, 18U, 19U, 20U	-	-	-	1	-	-	2	-		b. niska	-
21H, 22H, 23U	-	-	-	1	4	-	-	-		średnia	-
24U, 25U, 26U, 27U	-	-	-	1	-	-	2	-		b. niska	-

Objaśnienia: P – tereny przemysłowe, U – tereny usługowe, H – tereny handlowe, w tym wielkopowierzchniowe, SSE – specjalne strefy ekonomiczne

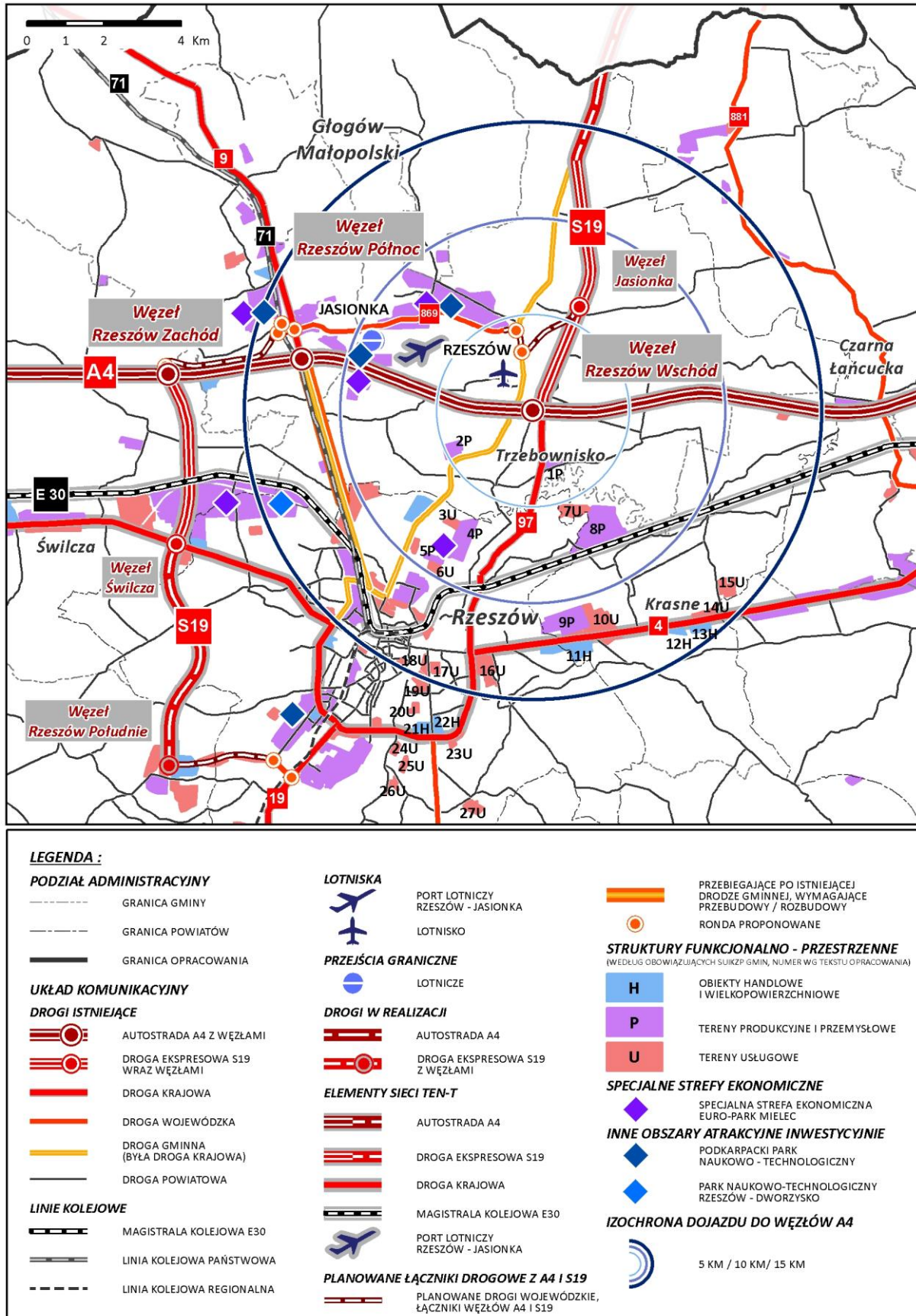
Analiza tab. 11.8. i rys. 16 wykazuje, że bardzo dobrą dostępność komunikacyjną do autostrady A4 posiada teren 1P, położony w gminie Trzebownisko.

Dobłą dostępnością cechują się tereny położone w mieście Rzeszowie i gminie Krasne, leżące przy drodze krajowej nr 4 i nr 97 oraz jej przedłużeniu do drogi nr 4.

Średnią dostępność posiada teren 2P w gminie Trzebownisko oraz tereny 3U, 4P, 5P i 6U położone na zachód od drogi krajowej nr 97 w mieście Rzeszowie.

Niską i bardzo niską dostępność posiadają tereny 7U i 15U położone w gminie Krasne oraz tereny położone w mieście Rzeszowie, leżące przy ul. T. Rejtana i drodze wojewódzkiej nr 878.

Rys. 16. Dostępność komunikacyjna terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Rzeszów Wschód



Węzeł Łańcut

Analizie powiązań strukturalno-przestrzennych w zakresie dostępności komunikacyjnej do węzła autostrady A4 poddano tereny leżące w mieście Łańcut, gminie Czarna, Łańcut, Rakszawa i Żołynia oraz w części północno-wschodniej i zachodniej gminy Krasne, a także zachodniej części gminy Białobrzegi.

Tab. 11.9. Klasyfikacja dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Łańcut

Tereny przemysłowe, usługowe, handlowe i wielopowierzchniowe wskazane w SU i KZP gmin	Dostępność terenu								Klasyfikacja dostępności do węzła autostradowego	Uwagi	
	Dostępność fizyczna (Izochrony dojazdu)				Dostępność bezpośrednia do dróg publicznych						
	do 5km	5,1- 10km	10,1- 15km	powyżej 15 km	krajowa	wojewódzka	powiatowa	gminna			
1.	3	4	5	6	7	8	9	10			
Gmina Białobrzegi											
31P	4	-	-	-	-	-	2	-		dobra	
Gmina Czarna											
5P, 6P, 7P	-	-	2	-	4	-	-	-		dobra	
16U,17U	-	3	-	-	-	3	-	-		dobra	
28P	-	3	-	-	-	-	-	1		niska	
29P	-	3	-	-	-	-	2	-		średnia	
30P	4	-	-	-	-	3	-	-		b. dobra	
37P, 38P	-	-	-	1	-	-	-	1		b. niska	
39P, 40U	-	-	-	1	-	3	-	-		niska	
Gmina Łańcut											
1P	-	-	-	1	-	3	-	-		niska	-
2P	-	-	2	-	-	3	2	-		średnia	-
3P	-	-	2	-	-	-	2	-		niska	
4P	-	-	-	1	4	-	-	-		średnia	
8P	-	-	2	-	4	-	-	-		dobra	
32P	-	3	-	-	-	-	1	-		niska	
33P, 34P, 35P	-	-	-	-	4	-	-	-		dobra	
36P	-	-	-	1	-	-	-	1		b. niska	
Gmina Krasne											
27U	-	-	2	-	-	-	-	1		b. niska	
Miasto Łańcut											
9U	-	-	2	-	-	-	-	1		b. niska	
10U	-	-	2	-	-	3	-	-		średnia	
11U, 13U, 14U	-	3	-	-	4	-	-	-		b. dobra	-
12U, 15U	-	3	-	-	-	3	-	-		dobra	-
18U, 19U, 20P, 23U	4	-	-	-	-	-	-	1		średnia	-
21P, 22P, 25P, 26 U	4	-	-	-	-	3	-	-		b. dobra	Na terenie 25P znajduje się Podstrefa Łańcut SSE -Mielec
Gmina Rakszawa											
41P	-	-	2	-	-	-	2	-		niska	-
44P	-	-	-	1	-	-	-	1		b. niska	
Gmina Żołynia											
42P	-	-	2	-	-	-	2	-		niska	-
43P	-	-	-	1	-	3	-	-		niska	

Objaśnienia: P – tereny przemysłowe, U – tereny usługowe, H – tereny handlowe, w tym wielkopowierzchniowe, SSE – specjalne strefy ekonomiczne

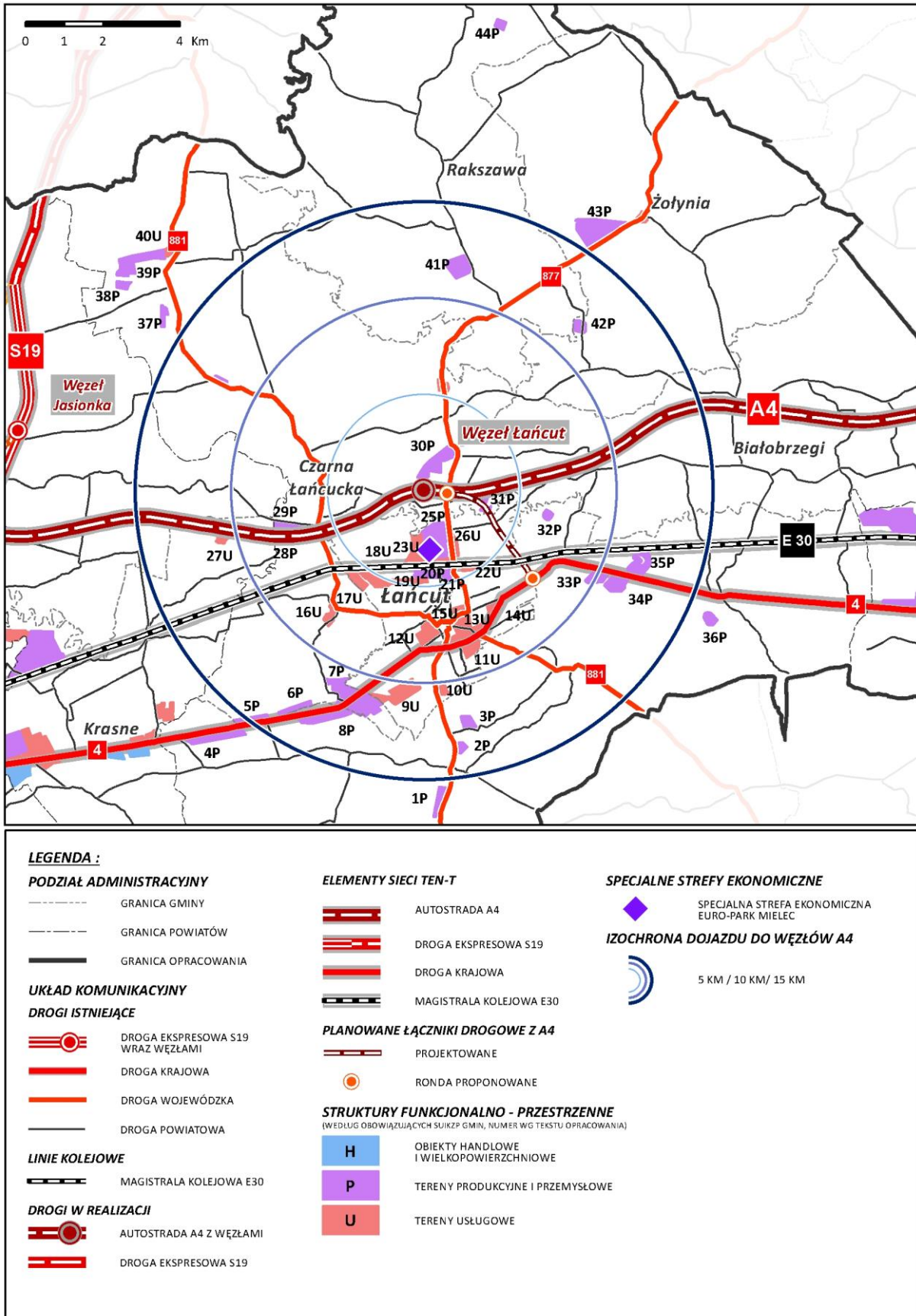
Analiza tab. 11.9. i rys. 17 wykazuje, że bardzo dobrą dostępność komunikacyjną do autostrady A4 mają tereny położone w gminie Czarna i mieście Łąncucie leżące przy drodze wojewódzkiej nr 877, w izochronie dojazdu do 5 km od węzła Łącut.

Dobłą dostępnością cechują się tereny położone w części południowej gminy Czarna, leżące przy drodze krajowej nr 4 i drodze wojewódzkiej nr 881 oraz w części zachodniej i wschodniej gminy Łącut leżące przy drodze nr 4.

Średnią dostępność w granicach miasta Łącuta mają tereny położone wzdłuż linii kolejowej nr E30, w izochronie dojazdu 5 km od węzła Łącut oraz teren 10U leżący przy drodze wojewódzkiej nr 877. Ponadto średnią dostępność posiada również teren o symbolu 29P w gminie Czarna.

Niską i bardzo niską dostępnością charakteryzują się tereny położone w części północnej gminy Czarna leżące na wschód od drogi wojewódzkiej nr 881 oraz teren o symbolu 36P w części wschodniej gminy Łącut, jak również tereny w gminach Rakszawa i Żółtnia.

Rys. 17. Dostępność komunikacyjna terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Łańcut



Węzeł Przeworsk

Analizie powiązań strukturalno-przestrzennych w zakresie dostępności komunikacyjnej do węzła autostrady A4 poddano tereny leżące w mieście Przeworsk oraz w gminach: Przeworsk i Tryńcza.

Tab. 11.10. Klasyfikacja dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Przeworsk

Tereny przemysłowe, usługowe, handlowe i wielopowierzchniowe wskazane w SU i KZP gmin	Dostępność terenu								Klasyfikacja dostępności komunikacyjnej do węzła autostradowego	Uwagi	
	Dostępność fizyczna (Izochrony dojazdu)				Dostępność bezpośrednia do dróg publicznych						
	do 5km	5,1- 10km	10,1- 15km	powyżej 15 km	krajowa	wojewódzka	powiatowa	gminna			
1.	3	4	5	6	7	8	9	10			
Gmina Przeworsk											
1P	-	-	-	1	-	-	-	1		b. niska	-
4P, 5P, 15H	-	-	2	-	4	-	-	-		dobra	
6P	-	-	2	-	-	-	2	-		niska	
7P, 8P	-	3	-	-	-	-	2	-		średnia	
12P	-	3	-	-	4	-	-	-		b. dobra	
13P	-	-	2	-	4	-	-	-		dobra	
14P	-	-	2	-	-	-	-	1		b. niska	
Miasto Przeworsk											
2P, 3P	-	-	2	-	-	3	-	-		średnia	-
11P	4	-	-	-	-	-	2	-		dobra	-
Gmina Tryńcza											
9P, 10P	-	3	-	-	-	-	2	-		średnia	-

Objaśnienia: P – tereny przemysłowe, U – tereny usługowe, H – tereny handlowe, w tym wielkopowierzchniowe, SSE – specjalne strefy ekonomiczne

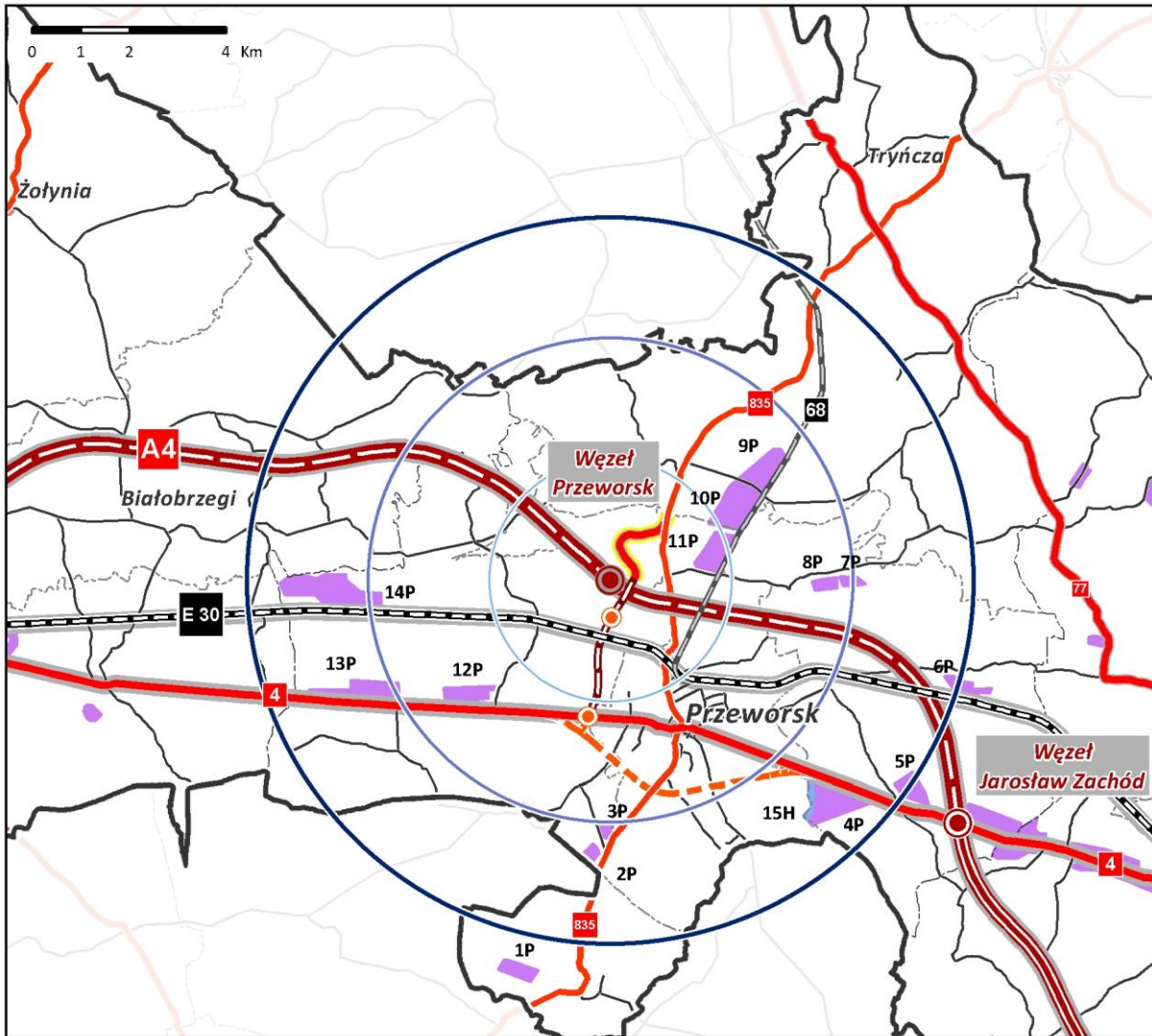
Analiza powyższej tabeli i rys. 18 wykazuje, że bardzo dobrą dostępność komunikacyjną do autostrady A4 ma teren 12P położony w gminie Przeworsk.

Dobłą dostępnością cechują się tereny leżące przy drodze krajowej nr 4, w części zachodniej i wschodniej gminy Przeworsk oraz teren 11P leżący przy drodze wojewódzkiej nr 835 w mieście Przeworsk.

Średnią dostępność posiadają tereny położone w części południowej miasta Przeworsk leżące przy drodze wojewódzkiej nr 835, tereny położone w części północno-wschodniej gminy Przeworsk oraz w gminie Tryńcza.

Niską i bardzo niską dostępność mają tereny położone wzdłuż linii kolejowej nr E30, w części zachodniej i wschodniej gminy Przeworsk oraz w części południowej, na zachód od drogi wojewódzkiej nr 835.

Rys. 18. Dostępność komunikacyjna terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Przeworsk



Węzeł Jarosław Zachód

Analizie powiązań strukturalno-przestrzennych w zakresie dostępności komunikacyjnej do węzła autostrady A4 poddano tereny leżące w miastach: Przeworsk i Jarosław oraz w gminach: Jarosław, Pawłosiów, Przeworsk i Tryńcza.

Tab. 11.11. Klasyfikacja dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Jarosław Zachód

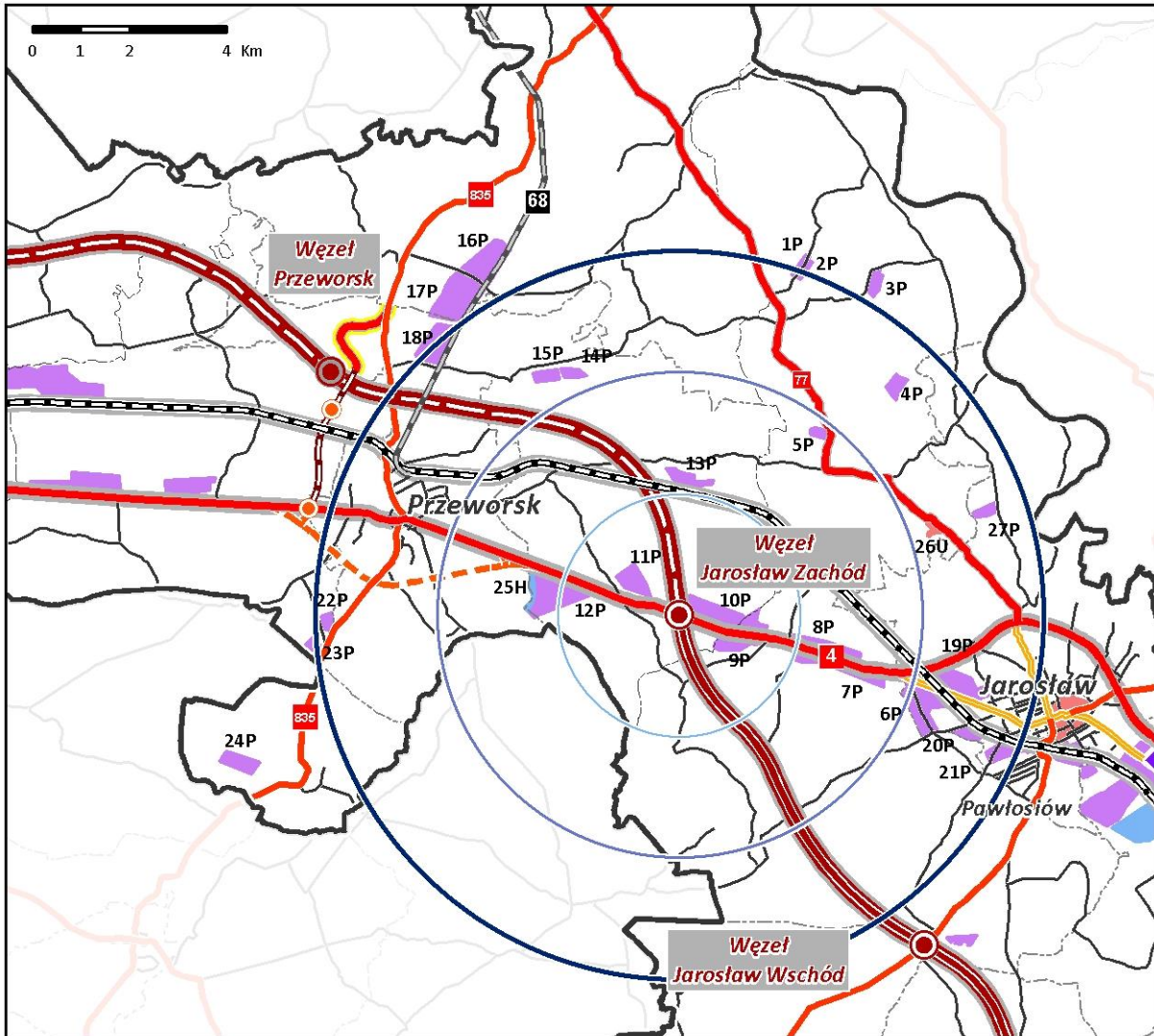
Tereny przemysłowe, usługowe, handlowe i wielopowierzchniowe wskazane w SU i KZP gmin	Dostępność terenu								Klasyfikacja dostępności do węzła autostradowego	Uwagi	
	Dostępność fizyczna (Izochrony dojazdu)				Dostępność bezpośrednia do dróg publicznych						
	do 5km	5,1- 10km	10,1- 15km	powyżej 15 km	krajowa	wojewódzka	powiatowa	gminna			
1.	3	4	5	6	7	8	9	10			
Miasto Przeworsk											
22P, 23P	-	-	2		-	3	-			średnia	-
Gmina Przeworsk											
10P, 11P, 12P	4	-	-	-	4	-	-	-	-	b. dobra	-
13P	-	3	-	-	-	-	2	-	-	średnia	-
14, 15P	-	-	2	-	-	-	2	-	-	niska	-
18P	-	-	-	1	-	-	2	-	-	b. niska	-
24P	-	-	-	1	-	-	-	1	-	b. niska	-
25H	-	3	-	-	4	-	-	-	-	b. dobra	
Gmina Jarosław											
1P, 2P, 3P	-	-	-	1	-	-	2	-	-	b. niska	
4P	-	-	2	-	-	-	-	1	-	b. niska	
5P	-	3	-	-	4	-	-	-	-	b. dobra	
26U	-	-	2	-	4	-	-	-	-	dobra	
Miasto Jarosław											
19P	-	-	2	-	-	-	1	-	-	b. niska	
6P, 20P, 21P, 27P	-	-	2	-	-	-	2	-	-	niska	
Gmina Pawłosiów											
7P, 8P		3			4					b. dobra	-
9P	4		-	-	4	-		-		b. dobra	
Gmina Tryńcza											
16P, 17P	-	-	-	1	-	-	2	-	-	b. niska	

Objaśnienia: P – tereny przemysłowe, U – tereny usługowe, H – tereny handlowe, w tym wielopowierzchniowe, SSE – specjalne strefy ekonomiczne

Analiza tab. 11.11. i rys. 19 wykazuje, że bardzo dobrą dostępność komunikacyjną do węzła posiadają tereny położone w części wschodniej gminy Przeworsk i zachodniej gminy Pawłosiów, leżące przy drodze krajowej nr 4 oraz teren 5P w gminie Jarosław, położony przy drodze krajowej nr 77. Dobrą dostępność posiada teren 26U w gminie Jarosław, leżący przy drodze krajowej nr 77.

Średnią dostępnością cechują się tereny leżące w części południowej miasta Przeworsk, położone przy drodze wojewódzkiej nr 835 oraz teren 13P położony w części wschodniej gminy Przeworsk. Niską i bardzo niską dostępność posiadają tereny znajdujące się w części północnej gminy Jarosław, w części północnej i południowej gminy Przeworsk oraz części zachodniej miasta Jarosław.

Rys. 19. Dostępność komunikacyjna terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Jarosław Zachód.



Węzeł Jarosław Wschód

Analizie powiązań strukturalno-przestrzennych w zakresie dostępności komunikacyjnej do węzła autostrady A4 poddano tereny leżące w mieście Jarosław oraz w gminach: Jarosław i Pawłosiów.

Tab. 11.12. Klasyfikacja dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Jarosław Wschód

Tereny przemysłowe, usługowe, handlowe i wielopowierzchniowe wskazane w SU i KZP gmin	Dostępność terenu								Klasyfikacja dostępności do węzła autostradowego	Uwagi	
	Dostępność fizyczna (Izochrony dojazdu)				Dostępność bezpośrednia do dróg publicznych						
	do 5km	5,1- 10km	10,1- 15km	powyżej 15 km	krajowa	wojewódzka	powiatowa	gminna			
1.	3	4	5	6	7	8	9	10			
Gmina Pawłosiów											
1P	4	-	-	-	-	3	-	-		b. dobra	
21P, 22P, 23P, 24P		-	2	-	4	-	-	-		dobra	
Gmina Jarosław											
2P	-	-		1	4	-		-		średnia	Na terenie 2P znajduje się Podstrefa Jarosław SSE -Mielec
3P,	-	3	-	-	-	-	2	-		średnia	-
4P, 5P, 6P,	-	-	-	1	-	-	2	-		b. niska	-
7P, 8P				1		3				niska	
12 H, 13P,27P	-	3	-	-	-	-	2	-		średnia	-
26P	-	-	2	-	4	-	-	-		dobra	
30U	-	-	-	1	4	-	-	-		średnia	
Miasto Jarosław											
14P, 15P, 17P, 18P, 19P,	-	3	-	-	-	-	2	-		średnia	-
9P, 10P,11P, 16U,20P, 22P, 28P, 29U,	-	-	2	-	-	-	-	1		b. niska	Na terenie 10P znajduje się Podstrefa Jarosław SSE -Mielec
25P	-	-	-	1	-	-	2	-		b. niska	

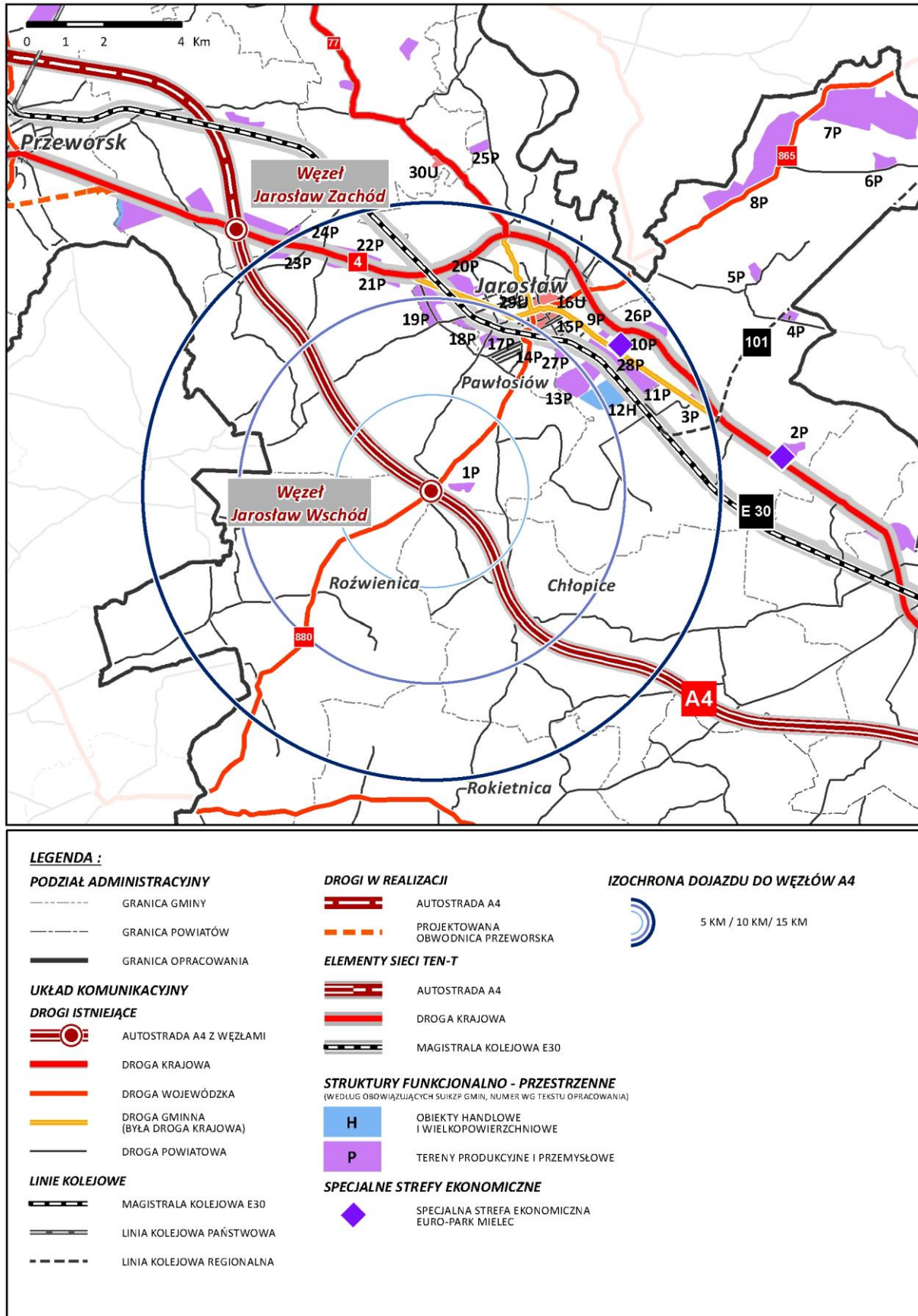
Objaśnienia: P – tereny przemysłowe, U – tereny usługowe, H – tereny handlowe, w tym wielkopowierzchniowe, SSE – specjalne strefy ekonomiczne

Analizując powyższą tabelę i rys. 20 można zauważyć, iż bardzo dobrą i dobrą dostępność komunikacyjną do autostrady A4 posiadają tereny w gminie Pawłosiów: teren 1P leżący w południowej części gminy oraz cztery tereny zlokalizowane na północy gminy. Powodem tego jest bezpośredni dostęp tych terenów inwestycyjnych do DK4 oraz, w przypadku terenu 1P, drogi wojewódzkiej nr 880. Dobrą dostępność posiada również teren 26P, znajdujący się w centralnej części gminy Jarosław, ponieważ leży bezpośrednio przy DK4.

Średnią dostępność komunikacyjną do A4 posiada 9 terenów inwestycyjnych: 5 terenów w gminie Jarosław zlokalizowanych na zachodzie, wschodzie i w części centralnej gminy, które w większości mają bezpośredni dostęp do drogi krajowej oraz 4 tereny leżące w mieście Jarosław, mające dostęp jedynie do drogi powiatowej, lecz znajdujące się w izochronie dojazdu do węzła 5,1 – 10 km.

Niską i bardzo niską dostępność do A4 wykazują tereny znajdujące się najdalej od węzła autostradowego i posiadające bezpośredni dostęp jedynie do dróg powiatowych albo gminnych. Są to tereny inwestycyjne zlokalizowane w północno – wschodniej części gminy Jarosław oraz w mieście Jarosław, gdzie funkcjonuje m.in. Podstrefa Jarosław SSE Mielec.

Rys. 20. Dostępność komunikacyjna terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Jarosław Wschód



Węzeł Przemysł

Analizie powiązań strukturalno-przestrzennych w zakresie dostępności komunikacyjnej do węzła autostrady A4 poddano tereny leżące w mieście Radymno oraz w gminach: Orły i Żurawica.

Tab. 11.13. Klasyfikacja dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Przemysł

Tereny przemysłowe, usługowe, handlowe i wielopowierzchniowe wskazane w SU i KZP gmin	Dostępność terenu								Klasyfikacja dostępności do węzła autostradowego	Uwagi	
	Dostępność fizyczna (Izochrony dojazdu)				Dostępność bezpośrednia do dróg publicznych						
	do 5km	5,1- 10km	10,1- 15km	powyżej 15 km	krajowa	wojewódzka	powiatowa	gminna			
1.	3	4	5	6	7	8	9	10			
Gmina Żurawica											
1P	-	-	-	1	-	-	2	-	-	niska	-
2P, 3P				1					1	b. niska	
Gmina Orły											
4P	-	-	2	-	-	-	2	-	-	niska	-
5P, 6P	-		2	-	4	-	-	-	-	dobra	-
7P			2	-	-	-	-	-	1	niska	-
8P, 9P,	-	3	-	-	-	-	2	-	-	średnia	-
10P	4		-	-	-	-	2	-	-	dobra	Na terenie 10P znajduje się Podstrefa Przemysł SSE -Tarnobrzeg
11P	4	-	-	-	4	-	-	-	-	b. dobra	-
Miasto Radymno											
12P	-	3	-	-	-	-	2	-	-	średnia	-
13P, 14P	-	-	2	-	4	-	-	-	-	dobra	-
15U	-	3	-	-	-	-	2	-	-	średnia	-

Objaśnienia: P – tereny przemysłowe, U – tereny usługowe, H – tereny handlowe, w tym wielkopowierzchniowe, SSE – specjalne strefy ekonomiczne

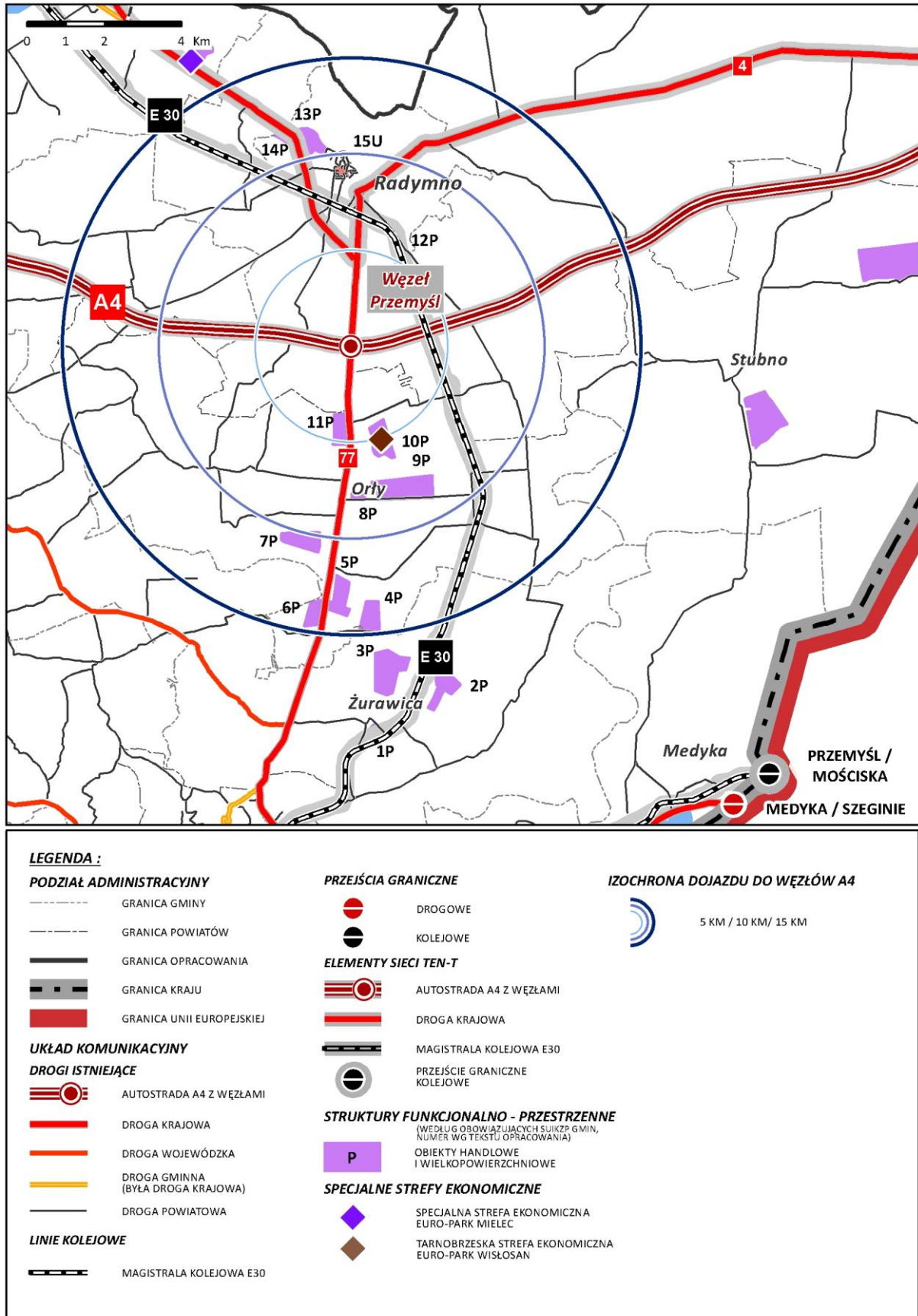
Analiza powyższej tabeli oraz rys. 21 pokazuje, iż bardzo dobrą dostępność do autostrady posiada tylko teren 11P, który leży w północnej części gminy Orły przy drodze krajowej nr 4, w odległości mniejszej niż 5 km od węzła autostradowego w Przemysłu.

Dobłą dostępność posiadają tereny z części południowej i północnej gminy Orły oraz dwa tereny inwestycyjne w mieście Radymno, które zlokalizowane są przy DK4. Na terenie 10 P funkcjonuje Podstrefa Przemysł SSE Tarnobrzeg.

Tereny o średniej dostępności komunikacyjnej do węzła autostradowego zlokalizowane są w mieście Radymno oraz w środkowej części gminy Orły (dwa tereny inwestycyjne). Leżą one w izochronie dojazdu do węzła 5,1 – 10 km oraz mają bezpośredni dostęp jedynie do dróg powiatowych.

Najniższą dostępność posiadają tereny zlokalizowane w gminie Żurawica oraz teren 4P, leżący w południowej części gminy Orły, gdyż usytuowane są one daleko od węzła autostradowego i nie mają bezpośredniego dostępu do dróg powiatowych.

Rys. 21. Dostępność komunikacyjna terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Przemysław



Węzeł Korczowa

Analizie powiązań strukturalno-przestrzennych w zakresie dostępności komunikacyjnej do węzła autostrady A4 poddano tereny leżące w części wschodniej gminy Radymno oraz w gminie Stubno.

Tab. 11.14. Klasyfikacja dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Korczowa

Tereny przemysłowe, usługowe, handlowe i wielopowierzchniowe wskazane w SU i KZP gmin	Dostępność terenu								Klasyfikacja dostępności do węzła autostradowego	Uwagi	
	Dostępność fizyczna (Izochrony dojazdu)				Dostępność bezpośrednia do dróg publicznych						
	do 5km	5,1- 10km	10,1- 15km	powyżej 15 km	krajowa	wojewódzka	powiatowa	gminna			
1.	3	4	5	6	7	8	9	10			
Gmina Radymno											-
1H	4	-	-	-	4	-	-	-		b. dobra	Na terenie 1H znajduje się Centrum Handlu „Dolina Korczowa”
2H, 3H	4	-	-	-	4	-	-	-		b. dobra	Tereny na których planowane są Parki Logistyczne.
4P	4	-	-	-				1		średnia	Na terenie 4P znajduje się Podstrefa Radymno SSE -Mielec
Gmina Stubno											
5P	-	-	2	-	-	-	2			niska	-
6P	-	-	1	-	-	-	2			b. niska	-

Objaśnienia: P – tereny przemysłowe, U – tereny usługowe, H – tereny handlowe, w tym wielkopowierzchniowe, SSE – specjalne strefy ekonomiczne

Analiza tab. 11.14. i rys. 22 wskazuje, że bardzo dobrą dostępność komunikacyjną do autostrady A4 posiadają tereny położone wzdłuż drogi krajowej nr 4 w gminie Radymno. Na terenie 1H znajdują się Centrum Handlowe Dolina Korczowa. Natomiast na terenach 2H i 3H w trakcie realizacji są parki logistyczne, których otwarcie jest planowane pod koniec 2014 roku.

Średnią dostępnością komunikacyjną charakteryzuje się planowana podstrefa Radymno SSE-Mielec. Pozostałe tereny o niskiej dostępności komunikacyjnej znajdują się w gminie Stubno.

Rys. 22. Dostępność komunikacyjna terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Korczowa



11.1.Wnioski

- Większość terenów przemysłowych, magazynowo - składowych i przeznaczonych pod budowę wielkopowierzchniowych obiektów handlowych, a także zespołów zabudowy związanych z szeroką działalnością przemysłowo-usługową, jest zlokalizowana, bądź wyznaczona w bezpośrednim związku z głównymi arteriami komunikacyjnymi.
- W analizowanym obszarze opracowania, w obowiązujących studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin wyznaczono „okołowężłowe” obszary działalności inwestycyjnej i aktywizacji gospodarczej dla 7 z 12 węzłów autostrady A4 (Dębica Zachód, Dębica Wschód, Sędziszów, Rzeszów Północ, Łańcut, Jarosław Zachód, Korczowa).
- Największym obszarem koncentracji terenów usługowych, przemysłowych i magazynowo - składowych jest miasto Rzeszów wraz z terenami gmin przylegających do jego granicy, tj.: Boguchwała, Głogów Małopolski, Krasne, Trzebownisko i Świlcza, a także miastem Łańcut. Funkcje te silnie związane są z trasą drogi krajowej nr 4 i przebiegającą równolegle do niej magistralą kolejową E-30. Obszar ten posiada najlepszą dostępność komunikacyjną do autostrady A4 i drogi ekspresowej S19.

12. Podsumowanie

W analizowanym obszarze, autostrada A4 oraz droga ekspresowa S19, posiadają strategiczne znaczenie dla możliwości dalszego rozwoju społeczno-gospodarczego Miejskich Obszarów Funkcjonalnych Rzeszowa i Przemysła, jak i pozostałych ośrodków lokalnych tj.: Dębicy, Ropczyc, Sędziszowa Małopolskiego, Przeworska, Jarosławia i Radymna. Dzięki realizacji inwestycji drogowych (A4 i S19) zapewnione zostaną dogodniejsze warunki dla rozwoju produkcji, usług i turystyki, powstaną nowe miejsca pracy dla obsługi autostrady i drogi ekspresowej, jak również nastąpi poprawa warunków transportowych.

Gminy zlokalizowane w sąsiedztwie węzłów autostrady A4, tworzą strukturę przestrzenną o zróżnicowanym potencjale rozwojowym. Jak wynika z analizy przestrzennej badanego obszaru, wśród gmin zlokalizowanych w sąsiedztwie węzłów autostrady A4, występuje duże zróżnicowanie rozwoju społeczno-gospodarczego. Na tle gmin o niskich parametrach społeczno-gospodarczych, znacząco wybijają się miejskie ośrodki wzrostu.

Lokalizacja istniejących i projektowanych terenów przemysłowych, magazynowo – składowych, handlowych czy usługowych, stwarza najkorzystniejsze warunki do rozwoju, jeżeli jest bezpośrednio związana z głównymi arteriami komunikacyjnymi.

W obowiązujących studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin wyznaczono obszary działalności inwestycyjnej i aktywizacji gospodarczej, w sąsiedztwie następujących węzłów autostrady A4: Dębica Zachód, Dębica

Wschód, Sędziszów, Rzeszów Północ, Łańcut, Jarosław Zachód, Korczowa. Wysoki stopień rozwoju terenów produkcyjno-usługowych występuje w strefie przylotniskowej na terenie gmin: Trzebownisko i Głogów Małopolski.

Niezwykle ważnymi elementami charakterystycznymi dla autostrady i drogi ekspresowej są węzły drogowe, które są bodźcami rozwoju gospodarczego. Węzły pełnią funkcje łączników autostrady i drogi ekspresowej w skomunikowaniu z terenami koncentracji potencjałów gospodarczych i usługowych miast i gmin. Decydujące znaczenie w tym przypadku, ma zapewnienie jak najlepszej dostępności komunikacyjnej istniejącego układu komunikacyjnego, do węzłów drogowych autostrady A4 i drogi ekspresowej S19.

Najlepszą dostępność komunikacyjną do węzłów autostrady A4 i drogi ekspresowej S19, poprzez istniejący układ dróg krajowych i wojewódzkich posiada miasto Rzeszów oraz gminy: Głogów Małopolski, Trzebownisko i Świlcza. Dobrą dostępność komunikacyjną do węzłów autostrady A4 posiadają miasta: Łańcut, Jarosław, Radymno i Przemysł oraz gminy: Orły, Radymno, Roźwienica, Pawłosiów i Przeworsk. Ze względu na brak powiązania węzłów autostradowych z drogami krajowymi i wojewódzkimi, ograniczony dostęp komunikacyjny do węzłów autostradowych posiadają miasta: Dębica, Ropczyce, Sędziszów Małopolski i Przeworsk oraz gminy: Dębica i Żyraków.

Istotnym problemem w skali lokalnej, jest konieczność dobrego skomunikowania węzłów autostradowych A4 z istniejącymi drogami krajowymi i wojewódzkimi, jak również z układami komunikacyjnymi miast. Dotyczy to w szczególności węzłów: Dębica Zachód, Dębica Wschód, Sędziszów, Rzeszów Północ, Łańcut i Przeworsk.

Na podstawie przeprowadzonej analizy podstawowych uwarunkowań przyrodniczych na terenie gmin, gdzie planowana jest budowa połączeń drogowych pomiędzy węzłami autostrady A4, a drogami krajowymi lub wojewódzkimi, stwierdza się brak barier przyrodniczych, uniemożliwiających realizację planowanych inwestycji.

Materiały źródłowe

1. Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miast i gmin.
2. Baza danych sieci Natura 2000 - www.natura2000.gdos.gov.pl
3. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2012 – Monitor Polski Dz. Urz. RP z 2012 r. poz. 252.
4. Projekt korytarzy ekologicznych łączących europejską sieć Natura 2000 w Polsce, w wersji zaktualizowanej w latach 2010-2012 przez Instytut Biologii Ssaków PAN w Białowieży (dawniej ZBS PAN w Białowieży).
5. Projekt Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego – Perspektywa 2030 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, przyjęty przez Zarząd Województwa Podkarpackiego uchwałą Nr 321/7678/14 w dniu 18 lutego 2014 r.
6. Rejestry form ochrony przyrody - <http://rzeszow.rdos.gov.pl/>, stan z dnia 7 lutego 2014 r.
7. Wojewódzki Program Ochrony i Rozwoju Zasobów Wodnych Województwa Podkarpackiego w Zakresie Przywrócenia Możliwości Migracji oraz Restytucji Ryb Dwuśrodowiskowych, przyjęty Uchwałą Nr LIX/736/06 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 28 lipca 2006 z późn. zm.
8. Wojewódzki Plan Gospodarki Odpadami.
9. Ustawy i rozporządzenia - <http://isap.sejm.gov.pl/index.jsp>
10. [www:ulc.gov.pl](http://www.ulc.gov.pl)
11. www.gddkia.gov.pl/pl
12. www.mrr.gov.pl
13. www.easta4.com.pl
14. www.ugradymno.ires.pl
15. [www: www.rzeszowairport.pl](http://www.rzeszowairport.pl)
16. www.bieszczadzki.strazgraniczna.pl
17. <http://www.korczowadolina.pl>
18. www.rarr.rzeszow.pl.
19. <http://bazagis.pgi.gov.pl/dwm/>,
20. <http://www.aeropolis.com.pl>
21. www.europark.com.pl.
22. www.tsse.pl
23. www.korczowa.com.pl
24. www.boguchwala.pl
25. <http://www.wios.rzeszow.pl>
26. <http://mapa.targeo.pl>
27. Dane Głównego Urzędu Statystycznego.

28. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE Tekst mający znaczenie dla EOG.

Dz. U. L 348 z 20.12.2013, str. 1—128 (BG, ES, CS, DA, DE, ET, EL, EN, FR, GA, IT, LV, LT, HR, HU, MT, NL, PL, PT, RO, SK, SL, FI, SV).

Spis rysunków

Rys. 1. Bezrobocie w 2012 r.	14
Rys. 2. Dochody własne gmin w 2012 r.	15
Rys. 3. Nasycenie podmiotami gospodarczymi w 2012 r.....	16
Rys. 4. Obciążenie demograficzne w 2012 r.	17
Rys. 5. Saldo migracji w 2012 r.	18
Rys. 6. Przyrost naturalny w 2012 r.	19
Rys. 7. Gęstość zaludnienia w 2012 r.	20
Rys. 8. Klasy poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego w 2012 r.	23
Rys. 9. Udział procentowy korzystających z wodociągów w 2012 r.	67
Rys. 10. Udział procentowy korzystających z oczyszczalni w 2012 r.	70
Rys. 11. Zgazyfikowanie gmin w 2012 r.	74
Rys. 12. Dostępność komunikacyjna terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Dębica Zachód i Dębica Wschód.....	165
Rys. 13. Dostępność komunikacyjna terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Sędziszów.	168
Rys. 14. Dostępność komunikacyjna terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Rzeszów Zachód	171
Rys. 15. Dostępność komunikacyjna terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Rzeszów Północ	174
Rys. 16. Dostępność komunikacyjna terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Rzeszów Wschód	176
Rys. 17. Dostępność komunikacyjna terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Łańcut.....	179
Rys. 18. Dostępność komunikacyjna terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Przeworsk.....	181
Rys. 19. Dostępność komunikacyjna terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Jarosław Zachód.	183
Rys. 20. Dostępność komunikacyjna terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Jarosław Wschód.....	186
Rys. 21. Dostępność komunikacyjna terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Przemyśl	188
Rys. 22. Dostępność komunikacyjna terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Korczowa	190

Spis tabel

Tab. 6.1. Ludność korzystająca z wodociągów w miastach i gminach wchodzących w skład opracowania	66
Tab. 6.2. Ludność korzystająca z oczyszczalni ścieków w miastach i gminach wchodzących w skład opracowania	68
Tab. 6.3. Aglomeracje na terenie objętym opracowaniem	70
Tab. 6.4. Zestawienie obszarów górniczych, kopalni gazu oraz procentowego zgazyfikowania gmin w obszarze opracowania.....	73
Tab. 6.5. Miasta i gminy znajdujące się w Regionie Zachodnim.....	76
Tab. 6.6. Gminy znajdujące się w Regionie Centralnym	76
Tab. 6.7. Gminy znajdujące się w Regionie Północnym.....	76
Tab. 6.8. Miasta i gminy znajdujące się w Regionie Wschodnim	77
Tab. 7.1. Wykaz firm prowadzących działalność w podstrefie Przemyśl.....	82
Tab. 7.2. Wykaz firm prowadzących działalność w podstrefie Dębica	85
Tab. 7.3. Wykaz firm prowadzących działalność w podstrefie Ropczyce	88
Tab. 7.4. Wykaz firm prowadzących działalność w podstrefie Ostrów	89
Tab. 7.5. Wykaz firm prowadzących działalność na terenie podstrefy Trzebownisko	90
Tab. 7.6. Wykaz firm prowadzących działalność na terenie podstrefy Głogów Małopolski (Rogoźnica).....	91
Tab. 7.7. Wykaz firm prowadzących działalność w podstrefie Rzeszów	93
Tab. 7.8. Wykaz firm prowadzących działalność w podstrefie Łańcut	94
Tab. 7.9. Wykaz firm prowadzących działalność w podstrefie Jarosław	95
Tab. 8.1. Lokalizacja przejść dla dużych i średnich zwierząt na odcinku autostrady A4 od granicy z województwem małopolskim do Korczowej (przejście graniczne drogowe z Ukrainą)	111
Tab. 8.2. Lokalizacja przejść dla dużych i średnich zwierząt na drodze ekspresowej S19, odcinek Stobierna-węzeł A4 Rzeszów Wschodni oraz węzeł A4 Rzeszów Zachodni – węzeł S19 Świlcza	114
Tab. 8.3. Istniejące formy ochrony przyrody w granicach opracowania	118
Tab. 8.4. Projektowane formy ochrony przyrody w granicach opracowania	120
Tab. 8.5. Kopaliny o znaczeniu strategicznym dla województwa podkarpackiego – surowce energetyczne.....	122
Tab. 8.6. Złoże surowców skalnych, za wyjątkiem piasków i żwirów	124
Tab. 8.7. Obszary szczególnego zagrożenia powodzią	126
Tab. 8.8. Ograniczenia przyrodnicze dla realizacji zjazdów z autostrady i połączeń drogowych – węzły komunikacyjne na A4.....	129
Tab. 9.1. Wykaz lotnisk i lądowisk analizowanego obszaru.....	139
Tab. 9.2. Ruch pasażerów w porcie lotniczym Rzeszów-Jasionka	139

Tab. 9.3. Przejścia graniczne z Ukrainą	140
Tab. 9.4. Ruch graniczny osób na przejściach granicznych z Ukrainą w latach 2007-2013.....	140
Tab. 9.5. Ruch graniczny środków transportu na przejściach granicznych z Ukrainą w latach 2007-2013.....	140
Tab. 9.6. Połączenia drogowe węzła Rzeszów Zachód z ośrodkami gminnymi i drogami publicznymi.....	144
Tab. 9.7. Połączenia drogowe węzła Rzeszów Północ z ośrodkami gminnymi i drogami publicznymi.....	145
Tab. 9.8. Połączenia drogowe węzła Rzeszów Wschód z ośrodkami gminnymi i drogami publicznymi.....	146
Tab. 9.9. Połączenia drogowe węzła Świlcza z ośrodkami gminnymi i drogami publicznymi	147
Tab. 9.10. Połączenia drogowe węzła Jasionka z ośrodkami gminnymi i drogami publicznymi	148
Tab. 9.11. Połączenia drogowe węzła Przemyśl z ośrodkami gminnymi i drogami publicznymi	150
Tab. 9.12. Połączenia drogowe węzła Dębica Zachód z ośrodkami gminnymi i drogami publicznymi.....	151
Tab. 9.13. Połączenia drogowe węzła Dębica Wschód z ośrodkami gminnymi i drogami publicznymi.....	151
Tab. 9.14. Połączenia drogowe węzła Sędziszów z ośrodkami gminnymi i drogami publicznymi.....	153
Tab. 9.15. Połączenia drogowe węzła Jarosław Zachód z ośrodkami gminnymi i drogami publicznymi.....	155
Tab. 9.16. Połączenia drogowe węzła Jarosław Wschód z ośrodkami gminnymi i drogami publicznymi.....	156
Tab. 10.1. Połączenia węzłów autostradowych A4 i drogi ekspresowej S19 z drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi	157
Tab. 11.1. Wartość wskaźników dostępności komunikacyjnej do dróg publicznych	161
Tab. 11.2. Klasyfikacja dostępności komunikacyjnej do węzła autostradowego	161
Tab. 11.3. Klasyfikacja dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Dębica Zachód.....	162
Tab. 11.4. Klasyfikacja dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Dębica Wschód	163
Tab. 11.5. Klasyfikacja dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Sędziszów.....	166
Tab. 11.6. Klasyfikacja dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Rzeszów Zachód.....	169
Tab. 11.7. Klasyfikacja dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Rzeszów Północ	172
Tab. 11.8. Klasyfikacja dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Rzeszów Wschód	175
Tab. 11.9. Klasyfikacja dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Łańcut	177

Tab. 11.10. Klasyfikacja dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Przeworsk.....	180
Tab. 11.11. Klasyfikacja dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Jarosław Zachód.....	182
Tab. 11.12. Klasyfikacja dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Jarosław Wschód	184
Tab. 11.13. Klasyfikacja dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Przemyśl.....	187
Tab. 11.14. Klasyfikacja dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzła Korczowa.....	189

Spis plansz

- Plansza nr 1. Połączenie autostrady A4 węzeł Dębica Zachód z drogą krajową nr 4.
- Plansza nr 2. Połączenie autostrady A4 węzeł Dębica Wschód z drogą krajową nr 4 oraz z drogą wojewódzką nr 985.
- Plansza nr 3. Połączenie autostrady A4 węzeł Sędziszów Małopolski z drogą krajową nr 4.
- Plansza nr 4. Połączenie autostrady A4 węzeł Rzeszów Wschód z drogą krajową nr 4.
- Plansza nr 5. Połączenie autostrady A4 węzeł Rzeszów Północ z drogą krajową nr 9.
- Plansza nr 6. Połączenie autostrady A4 węzeł Rzeszów Wschód z drogą gminną klasy GP (dawną drogą DK19).
- Plansza nr 7. Istniejący i planowany układ komunikacyjny miasta Rzeszowa.
- Plansza nr 8. Planowane połączenie drogi ekspresowej S19 Węzeł Południe z drogą krajową nr 19.
- Plansza nr 9. Połączenie autostrady A4 węzeł Łańcut z drogą krajową nr 4.
- Plansza nr 10. Połączenie autostrady A4 węzeł Przeworsk z drogą krajową nr 4 oraz drogą wojewódzką nr 835.
- Plansza nr 11. Połączenia drogowe węzłów autostradowych z drogami krajowymi i wojewódzkimi - węzeł Jarosław Zachód, Jarosław Wschód, Przemyśl, Korczowa.

Spis map

- Mapa nr 1. „Analiza struktur funkcjonalno - przestrzennych oraz dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzłów autostrady A4 – dostępność komunikacyjna, struktury funkcjonalno-przestrzenne, zasoby dziedzictwa kulturowego, specjalne strefy ekonomiczne” - w skali 1:100 000.
- Mapa nr 2. „Analiza struktur funkcjonalno - przestrzennych oraz dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzłów autostrady A4 – ochrona środowiska” - w skali 1:100 000.
- Mapa nr 3. „Analiza struktur funkcjonalno - przestrzennych oraz dostępności komunikacyjnej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzłów autostrady A4 – infrastruktura techniczna” - w skali 1:100 000.