

ZARZĄD WOJEWÓDZTWA PODKARPACIEGO

**PROGRAM STRATEGICZNY ROZWOJU
TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA
PODKARPACIEGO
do roku 2023**

Rzeszów, grudzień 2015

Spis treści

Wykaz skrótów	3
Wprowadzenie	4
I. Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim	7
1. Synteza diagnozy – wnioski z analizy	7
1.1 Regionalne uwarunkowania systemu transportowego.....	7
1.2 Regionalne podsystemy transportowe – wnioski.....	12
1.2.1 Podsystem transportu drogowego	12
1.2.2 Podsystemy transportu kolejowego	14
1.2.3 Podsystem transportu lotniczego i wodnego.....	17
1.3 Powiązania systemu transportowego województwa podkarpackiego w układach przestrzennych	19
1.3.1 Dostępność zewnętrzna regionu.....	19
1.3.2 Dostępność zewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego.....	20
1.3.3 Powiązania komunikacyjne regionalnych biegunów wzrostu.....	24
1.3.4 Powiązania wewnętrzne obszarów funkcjonalnych	27
1.3.5 Transport publiczny i bezpieczeństwo.....	51
2. Rekomendacje wynikające z diagnozy	57
2.1 Wąskie gardła w systemie transportu województwa podkarpackiego	57
2.2 Luki w infrastrukturze systemu transportowego województwa.....	60
2.3 Główne wyzwania w obszarze systemu transportowego województwa	61
II. Prognoza rozwoju systemu transportowego województwa	62
1. Scenariusze rozwoju systemu transportowego	62
2. Zakres wsparcia drogowego i kolejowego systemu transportowego do 2023 r.	64
III. Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego.....	69
1. Cele szczegółowe rozwoju regionalnego systemu transportowego.....	69
2. Kierunki rozwoju w ramach celów szczegółowych	70
IV. System wdrażania i realizacji	99
1. System realizacji	99
1.1 Podmioty zaangażowane w realizację Programu	104
1.2 Podmiot koordynujący realizację Programu	105
2. Kryteria wyboru projektów	108
3. Ramy finansowe ze wskazaniem potencjalnych i rzeczywistych źródeł finansowania (publicznych i niepublicznych).....	123
4. System monitoringu i ewaluacji (oceny realizacji Programu).....	129
Spis rysunków i tabel.....	132
Słowniczek.....	133
Załączniki do Programu	142
1. Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów	140
2. Wnioski z oceny oddziaływania na środowisko Programu.....	141
3. Wnioski z oceny ex-ante Programu.....	154

Wykaz skrótów

BF	Departament Budżetu i Finansów
DI	Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)
DK	Droga krajowa
DRR	Departament Rozwoju Regionalnego
DT	Departament Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego
EFRR	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
EUROPA 2020	Strategia Europa 2020, Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającemu włączeniu społecznemu
FS	Fundusz Spójności
GA	<i>General Aviation (Lotnictwo ogólne)</i> – obejmuje każde lotnictwo za wyjątkiem wojskowego, regularnych połączeń lotniczych, taksówek powietrznych (air taxi) oraz czarterów
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GUS	Główny Urząd Statystyczny
GUS BDL	Główny Urząd Statystyczny Bank Danych Lokalnych
ILS	<i>Instrument landing system</i> – radiowy system nawigacyjny wspomagający lądowanie samolotu w warunkach ograniczonej widoczności
IST	Inteligentny System Transportowy
JST	Jednostki Samorządu Terytorialnego
KPZK	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030
KRBRD	Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
KSRR	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego „Regiony, Miasta i Obszary Wiejskie”
KWP	Komenda Wojewódzka Policji
MDW	Międzynarodowa Droga Wodna
MOF	Miejski Obszar Funkcjonalny
MKS	Międzygminna Komunikacja Samochodowa
MPK	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne
MZD	Miejski Zarząd Dróg w Rzeszowie
OR	Departament Organizacyjno - Prawny
OSI	Obszar Strategicznej Interwencji
PBPP	Podkarpacki Biuro Planowania Przestrzennego w Rzeszowie
PKP PLK SA	PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna
PSME	Podkarpacki System Monitoringu i Ewaluacji
PSRT WP	Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023
PWRBRD	Podkarpacka Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
PZDW	Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie
ROF	Rzeszowski Obszar Funkcjonalny
ROT	Regionalne Obserwatorium Terytorialne
SOOŚ	Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko
SRT	Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)
SRW 2020	Strategia Rozwoju Województwa - Podkarpackie 2020
SWOT	Analiza SWOT – Mocne strony, Słabe strony, Szanse, Zagrożenia (ang. <i>Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats</i>)
SWP	Samorząd Województwa Podkarpackiego
TEN-T	Transeuropejska sieć transportowa
TSL	Transport, Spedycja, Logistyka
ULC	Urząd Lotnictwa Cywilnego
UMWP	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego
WIOŚ	Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Rzeszowie
WITD	Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego
ZTM	Zarząd Transportu Miejskiego
ZWP	Zarząd Województwa Podkarpackiego

Wprowadzenie

Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023 jest zasadniczym narzędziem realizacji *Strategii Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2020* uchwalonej przez Sejmik Województwa Podkarpackiego w dniu 26 sierpnia 2013 r. (uchwała nr XXXVII/697/13).

Dokument został przygotowany jako kryterium spełnienia warunku ex-ante w ramach celu tematycznego 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej (FS, EFRR). *Program* w swoim założeniu jest podstawowym dokumentem uzasadniającym realizację inwestycji transportowych finansowanych zarówno w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020* jak też programów operacyjnych krajowych. PSRT WP wskazuje główne kierunki rozwoju infrastruktury transportowej mające na celu poprawę szeroko rozumianej wewnętrznej i zewnętrznej dostępności przestrzennej regionu, a także wyznacza kryteria wyboru projektów, w tym zakresie. Program obejmuje swoim zakresem również problematykę realizowanego w regionie transportu, z uwzględnieniem poszczególnych gałęzi oraz w podziale na przewóz osób i towarów.

Program zawiera część diagnostyczną, która stanowi podstawę do określenia celów szczegółowych, kierunków rozwoju a także kluczowych przedsięwzięć w ramach podstawowych podsystemów transportowych, w perspektywie do 2023 roku. W powiązaniu z celami szczegółowymi, zostały oszacowane wartości planowanych rezultatów podejmowanych działań. W PSRT WP został wskazany zestaw kryteriów, które pozwolą na dokonanie wyboru projektów w największym stopniu realizujących ustalone cele szczegółowe oraz planowane do osiągnięcia rezultaty. W oparciu o wskazane wyżej kryteria, sporządzono spriorytetyzowany ranking kluczowych inwestycji infrastrukturalnych poprawiających dostępność transportową regionu.

Podstawę prawną do opracowania PSRT WP stanowi uchwała nr 19/381/15 Zarządu Województwa Podkarpackiego z dnia 27 stycznia 2015 r., zmieniona uchwałą nr 45/1025/15 Zarządu Województwa Podkarpackiego z dnia 22 kwietnia 2015 r., wynikająca z kluczowych europejskich i krajowych przepisów¹ prawnych dotyczących zarówno funduszy europejskich jak też szeroko rozumianej polityki rozwoju.

Prace nad opracowaniem PSRT WP, realizowane były przy udziale przedstawicieli kluczowych regionalnych środowisk zajmujących się problematyką transportową. W tym celu, Zarząd Województwa Podkarpackiego powołał Zespół ds. przygotowania PSRT WP, którego zadaniem było opracowanie dokumentu. Jako podmiot odpowiedzialny za koordynację prac nad ww. *Programem* i nadzór w zakresie spójności programowania strategicznego, zwłaszcza w kontekście *Strategii rozwoju województwa – Podkarpackie 2020*, został wskazany Departament Rozwoju Regionalnego UMWP. Ze względu na konieczność merytorycznego wsparcia, w prace nad dokumentem zaangażowany został przede wszystkim Departament Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego UMWP a także Podkarpackie Biuro Planowania Przestrzennego w Rzeszowie.

Ponadto w pracach nad *Programem* uczestniczył także Departament Zarządzania Regionalnym Programem Operacyjnym UMWP. W skład Zespół ds. przygotowania PSRT WP

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006. Ponadto ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U z 2014 poz. 1649 z późn. zm.) oraz ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz.U. z 2015 poz. 1392 j.t.).

zostali włączeni przedstawiciele kluczowych podmiotów zajmujących się głównymi podsystemami transportowymi w województwie podkarpackim, tj.:

- Urzędu Miasta Rzeszowa
- Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie
- Miejskiego Zarządu Dróg w Rzeszowie
- Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Rzeszowie
- Projektu: Zespół ds. koordynacji współpracy regionalnej PKP PLK S.A.
- Zakładu Linii Kolejowych w Rzeszowie PKP PLK S.A.
- Portu Lotniczego „Rzeszów-Jasionka” Sp. z o.o.

Należy podkreślić, że przyjęty przez Zarząd Województwa *Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023*, posiada silne oparcie w materiale źródłowym. Prace nad właściwym dokumentem poprzedzone zostały opracowaniem *Diagnozy stanu istniejącego transportu w województwie podkarpackim*, jak również badaniem zrealizowanym przez zewnętrzny zespół ekspertów pt. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim*. Przedstawione w ekspertyzie wnioski zespołu badawczego, jak też ekspertów regionalnych w ramach powołanego w tym celu przez Zarząd Województwa zespołu roboczego, stanowią podstawowe przesłanki do budowy części projekcyjnej *Programu*.

Rozwój transportu jest jednym z podstawowych środków do osiągnięcia celów rozwojowych zakładanych zarówno na poziomie Unii Europejskiej, jak i poziomie krajowym. Przyjęcie **Strategii Europa 2020** zobowiązało Polskę do realizacji celów transportowych określonych na poziomie UE.

Zintegrowane strategie rozwoju kraju, w tym ***Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności, Strategia Rozwoju Kraju 2020*** określają bardziej szczegółowe cele i wyzwania również w zakresie transportu. Powyższe strategiczne dokumenty uzupełniane są przez strategie sektorowe, w tym przypadku ***Strategię Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*** odnoszącą się także do celów określonych w ***Białej Księdze Transportu***.

Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023, wypełnia cele krajowych dokumentów strategicznych, w tym w szczególności cele Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) zmierzające do zwiększenia dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym².

PSRT WP poprzez zintegrowanie ze *Strategią rozwoju województwa – Podkarpackie 2020* oraz Regionalnym Programem Operacyjnym WP 2014-2020 wpisuje się w założenia europejskiej i krajowej polityki rozwoju regionalnego na lata 2014-2020, zapewniając także tam gdzie to jest możliwe komplementarność projektów planowanych do realizacji zarówno na poziomie krajowym, jak i regionalnym.

Dokument składa się z czterech części: syntezy diagnozy, przedstawienia kierunkowej perspektywy rozwoju systemu transportowego regionu, opisu celów i kierunków rozwoju oraz systemu wdrażania i realizacji.

W ramach pierwszej części została przedstawiona w ujęciu syntetycznym diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim, stanowiąca podstawę do opracowania części kierunkowej.

Część druga dokumentu określa kluczowe wyzwania w obszarze transportu, identyfikuje główne luki w infrastrukturze oraz prezentuje wizję rozwoju transportu w ujęciu scenariuszowym.

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

W trzeciej części, przedstawione zostały cele szczegółowe Programu oraz służące ich realizacji kierunki rozwoju systemu transportowego, uwzględniające:

- konieczność zwiększenia dostępności zewnętrznej regionu,
- rozwoju powiązań transportowych wzmacniających powiązania funkcjonalne regionalnych biegunów wzrostu oraz poprawy dostępności obszarów peryferyjnych,
- rozwoju systemów transportowych integrujących obszary funkcjonalne biegunów wzrostu,
- integracji podsystemów transportowych i poprawy bezpieczeństwa.

Ostatnia część dokumentu zawiera system wdrażania i realizacji PSRT WP, który określa instytucje odpowiedzialne za jego realizację i monitoring. Wskazane zostały także kryteria wyboru projektów, jak również ramy finansowe, które określają potencjalne i rzeczywiste źródła finansowania działań. Opisany również został system monitoringu i ewaluacji, z uwzględnieniem wskaźników pozwalających dokonywać oceny stopnia realizacji Programu.

Integralną częścią *Programu* są załączniki, które uwzględniają: wnioski z oceny oddziaływania na środowisko Programu oraz wnioski z oceny ex-ante, a także spriorytetyzowaną listę kluczowych projektów, realizujących wyznaczone w regionie podstawowe cele rozwoju systemu transportowego.

Projekt PSRT WP, przyjęty został Uchwałą Nr 102/2255/15 Zarządu Województwa Podkarpackiego z dnia 13 października 2015 r. Zgodnie z wymogami wynikającymi z 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 (Dz.U z 2013 poz. 1235 z późn. zm.), projekt Programu podlegał strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko, której zasadniczym elementem było sporządzenie i przyjęcie przez Zarząd Województwa Podkarpackiego – Uchwałą Nr 108/2349/15 z dnia 27 października 2015 r. – Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Programu.

W opinii przesłanej do Urzędu Marszałkowskiego w dniu 13 listopada 2015 r., Podkarpacki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny zaopiniował pozytywnie w zakresie sanitarno-higienicznym projekt Programu. Z kolei Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska pismem z dnia 7 grudnia 2015 r. poinformował, iż opiniuje Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023 wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko bez uwag.

Konsultacje społeczne w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu dokumentu wraz z *Prognozą oddziaływania na środowisko* zgodnie z wymogami wynikającymi z ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U z 2014 poz. 1649 z późn. zm.) trwały łącznie 35 dni (od 30 października do 4 grudnia 2015 r.).

Zgłoszone w toku konsultacji społecznych uwagi i wnioski do projektu *Programu* wraz z Prognozą zostały przyjęte Uchwałą Nr 127/2782/15 Zarządu Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie z dnia 23 grudnia 2015 r. w sprawie rozpatrzenia uwag i wniosków zgłoszonych do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023 wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko.

Projekt PSRT WP, zgodnie z wymogami wynikającymi z art. 15 ust. 6 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U z 2014 poz. 1649 z późn. zm.), poddany został również procedurze oceny ex-ante realizowanej przez zewnętrznego wykonawcę. Wnioski z ewaluacji zostały zawarte w Programie.

I. Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim

1. Synteza diagnozy – wnioski z analizy

1.1 Regionalne uwarunkowania systemu transportowego

Województwo Podkarpackie wyróżnia się na tle kraju kilkoma cechami, które determinują jego odmienne zapotrzebowanie na przewozy, a tym samym na inwestycje transportowe. Wyróżnikami tymi są:

- policentryczna struktura sieci osadniczej oraz rynku pracy;
- silne wewnętrzne zróżnicowanie w zakresie dostępności transportowej;
- położenie przy granicy zewnętrznej Unii Europejskiej;
- specyfika wiejskiego układu osadniczego, jego rozproszenie oraz niska gęstość zaludnienia w Bieszczadach i Beskidzie Niskim;
- specyficzna sytuacja demograficzna (wyrównanie bilansu poprzez relatywnie wysoki przyrost naturalny i odpływ migracyjny);
- koncentracja przestrzenna ośrodków przemysłowych posiadających silne powiązania międzynarodowe;
- oderwanie transportowe od Polski centralnej, w tym szczególnie od Warszawy (pomimo podejmowanych inwestycji).

Policentryczna struktura osadnicza powoduje, że rola subregionalnych biegunów wzrostu i ich MOF³ jest szczególna. Dlatego w RPO WP na lata 2014-2020, obok ZIT⁴ (dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego), przewidziano preferencje przestrzenne w postaci dedykowanych konkursów dla pozostałych MOF (Krosno, Przemyśl, Dębica- Ropczyce, Jarosław- Przeworsk, Sanok- Lesko, Mielec, Stalowa Wola i Tarnobrzeg). Silne wewnątrzregionalne zróżnicowania dostępności powodują, że jej wskaźniki stają się dobrym wyznacznikiem dla określania priorytetów działań transportowych. Procesy demograficzne są w województwie podkarpackim opóźnione względem innych regionów Polski. Tym samym polityka transportowa może być jednym z narzędzi powstrzymania niekorzystnych procesów ludnościowych. Istnienie na terenie województwa wyraźnych biegunów rozwoju gospodarczego (Rzeszów i MOF-y części północno-zachodniej) powoduje, że infrastruktura musi być także postrzegana jako narzędzie potencjalnego wspierania dyfuzji rozwoju ku innym obszarom (za pośrednictwem pozostałych MOF).

Liczba ludności w dziewięciu analizowanych MOF-ach stanowi ok. 55% mieszkańców województwa, podczas gdy zgodnie z oficjalnymi statystykami we wszystkich miastach regionu mieszka tylko 41,3% jego ludności (2013). Dowodzi to nieadekwatności przyjmowanego w Polsce podziału na tereny miejskie i wiejskie, co jest ważną przesłanką w prowadzeniu polityki regionalnej, w tym także w jej części transportowej. Duża część pozamiejskich inwestycji transportowych jest de facto działaniami podejmowanymi w strefach

³ Miejski obszar funkcjonalny – zdelimitowany obszar województwa obejmujący miasto rdzeniowe oraz strefę zewnętrzną, wyznaczony na podstawie *Strategii Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2020*.

⁴ Zintegrowane Inwestycje Terytorialne – nowy instrument rozwoju regionalnego w latach 2014-2020, za pomocą którego miasta wojewódzkie i ich obszary funkcjonalne będą realizowały zintegrowane projekty przyczyniające się do rozwoju tych obszarów.

zurbanizowanych o gęstej sieci osadniczej. Wraz z ukształtowaniem powierzchni wpływa to na ich wysoki koszt realizacji, a także duże nasilenie konfliktów społecznych związanych z budową. Największym obszarem funkcjonalnym regionu jest Rzeszowski Obszar Funkcjonalny (360 tys. mieszk.), ale jego przewaga nad kolejnymi ośrodkami jest mniejsza niż w innych województwach. W większości MOF-ów zachodzi zjawisko suburbanizacji (wzrost liczby ludności strefy zewnętrznej i spadek liczby ludności rdzenia). Ubytek ludności występuje w dwóch zwartych przestrzennie strefach w rejonie Lubaczowa oraz w trójkącie pomiędzy Rzeszowskim Obszarem Funkcjonalnym, MOF Przemyśl i MOF Sanok-Lesko. Sytuacja Bieszczad i Beskidu Niskiego jest zróżnicowana pomiędzy poszczególnymi gminami.

Jeszcze w okresie gospodarki centralnie planowanej w regionie ukształtował się specyficzny model rynku pracy oparty na dojazdach. Jest on podstawą obecnej policentryczności. Rynki pracy w wyróżnionych dwunastu miastach-rdzeniach dziewięciu MOF są atrakcyjne dla większości mieszkańców województwa. Strefy zewnętrzne obszaru funkcjonalnego Rzeszowa i Krosna odznaczają się liczbą ludności większą od rdzenia, co w sposób szczególny generuje w ich sąsiedztwie popyt na obsługę transportową dojazdów pracowniczych. Miejscami znacznych dojazdów do pracy są też niektóre miasta poza wydzielonymi dziewięcioma obszarami funkcjonalnymi (szczególnie Leżajsk, Jasło, Nowa Dęba i Kolbuszowa). Obszarami oderwanymi (w sensie dostępności czasowej) od policentrycznego podkarpackiego rynku pracy są dwie strefy: lubaczowska oraz bieszczadzka. Dojazdy do pracy pomiędzy dziewięcioma MOF są ograniczone, a ich największa intensywność występuje w relacji do Rzeszowa (zwłaszcza z MOF położonych w ciągu korytarza A4: Dębica-Ropczyce, Jarosław-Przeworsk oraz Przemyśl; a ponadto z Mielca). Można to interpretować jako pochodną lepszej dostępności transportowej. Zaskakującym jest niewielki stopień wzajemnej integracji rynków pracy Mielca, Tarnobrzega i Stalowej Woli (pomimo niewielkiej odległości geograficznej). Opisana autonomia rynków pracy MOF dowodzi pośrednio ich dobrego rozwoju. Jednocześnie jednak inne badania (m.in. Komornicki 2012) dowodzą, że, tak jak w całej Polsce, również w województwie podkarpackim średnia długość dojazdu do pracy wzrasta. Mieszkańcy innych miast i terenów wiejskich poszukują zatrudnienia w kilku najbliższych im MOF, co powoduje, że przejazdy ulegają rozproszeniu na sieci transportowej. Stają się także trudniejsze w obsłudze przez transport publiczny. Można to traktować jako przesłankę do promowania rozwiązań multimodalnych, a także do kompleksowego modernizowania dróg wojewódzkich.

Mimo wysokiej policentryczności, w regionie zachodzą procesy wzmocniające niektóre MOF, przy słabszym wzroście lub nawet stagnacji innych. Zwiększa się potencjał demograficzny Rzeszowa, Dębicy-Ropczyc oraz Mielca. Sytuacja MOF położonych na wschodzie Podkarpacia jest zauważalnie gorsza. Układ ten jest w znacznej mierze tożsamy z rozmieszczeniem głównych ośrodków przemysłowych zgrupowanych wzdłuż zachodniej granicy regionu oraz w sąsiedztwie Rzeszowa. Tam też oraz w Jarosławiu i Krośnie skupione są kompleksy Specjalnych Stref Ekonomicznych (SSE; mieleckiej, krakowskiej i tarnobrzesckiej). Ośrodki te są głównymi eksporterami, dla których rynki zbytu znajdują się w Europie Zachodniej oraz w Ameryce Północnej (MOF Rzeszów i MOF Mielec). Jednocześnie relacje gospodarcze z sąsiednią Ukrainą skupione są wzdłuż korytarza transportowego A4, w tym w rejonie MOF Przemyśl, skupiającym eksporterów – pośredników. Polaryzacja gospodarcza pogłębia się. Rzeszowski Obszar Funkcjonalny oraz MOF zachodniej części regionu odnotowują największe przyrosty wartości eksportu (2005-2013). Na południu i wschodzie województwa dynamika jest słabsza, a w niektórych powiatach wartość wywozu w analizowanym okresie nawet spadła. Część wschodnia jest terenem, z którego znaczny odsetek eksportu kierowany jest do partnerów wschodnich (Rosja, Białoruś, Ukraina). Miejski i ziemski powiat Krosno koncentrują ponadprzeciętnie obroty ze Słowacją.

Jednym z istotnych współczynników policentryczności (obok położenia i wielkości ośrodków) są ich wzajemne powiązania funkcjonalne (ESPON 1.1.1. Final Report). W klasycznym układzie wielobiegunowym siatka powiązań powinna być wielokierunkowa.

W województwie podkarpackim sytuacja taka występuje w ograniczonym zakresie. Dominują powiązania z Rzeszowem oraz bezpośrednio z dużymi ośrodkami poza województwem (w kraju i zagranicą; Komornicki, Śleszyński, Siłka 2012). Istniejący układ oraz wspomniana wcześniej polaryzacja gospodarcza powodują, że długookresowo policentryczność podkarpackiego układu osadniczego może być zagrożona. Dlatego wymaga ona wsparcia ze strony polityki regionalnej, m.in. poprzez właściwy kierunek inwestycji infrastrukturalnych.

System transportowy województwa podkarpackiego musi również obsłużyć potoki tranzytowe, przede wszystkim na kierunku ukraińskim. Zmiany geopolityczne jakie zaszły w roku 2014 spowodowały na polsko-ukraińskich przejściach granicznych zmniejszenie ruchu pojazdów ciężarowych, przy jednoczesnej kontynuacji trendu wzrostowego w kategorii ruchu osobowego. Koncentracja ruchu osobowego w Medyce wynika z dopuszczenia lokalnego ruchu pieszego w tym punkcie. Medyka ma również pewne znaczenie jako punkt odprawy samochodów ciężarowych (pomimo stopniowego przenoszenia się tego ruchu do punktu w Korczowej na autostradzie A4), co zapewne wynika m.in. z koncentracji w Przemyśle pośredników zajmujących się reekspoztem towarów na Ukrainę. Z punktu widzenia rozwoju infrastruktury transportowej struktura ruchu granicznego jest czynnikiem ważnym, ale jednocześnie bardzo wrażliwym na uwarunkowania geopolityczne, makroekonomiczne oraz związane z regulacjami celnymi w kraju sąsiada. Rozkład ruchu tranzytowego na terenie kraju jest pochodną rozwoju sieci, a także obejmowania jej systemem VIA TOLL (ucieczki z odcinków płatnych). Dlatego też ewentualne podejmowanie decyzji inwestycyjnych wyłącznie w oparciu o ruch tranzytowy jest obarczone ryzykiem, związanym z jego dużą zmiennością w czasie i kierunkach geograficznych. Ponadto ciężki ruch tranzytowy generuje wysokie koszty zewnętrzne (m.in. środowiskowe i związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego) i nie powinien być sam w sobie traktowany jako czynnik rozwojowy. Próba szacunku wielkości ruchu pojazdów ciężarowych na szlaku tranzytowym przez Barwinek (DK19) nakazuje także ostrożność odnośnie przewidywanych wzrostów ruchu na tym kierunku (przynajmniej do roku 2015).

Natężenie ruchu pojazdów osobowych w regionie podkarpackim jest najwyższe w ciągu równoleżnikowej byłej DK4 (aktualnie autostrada A4 i DK94) oraz na dojazdach do Rzeszowa, a także do innych MOF, przy czym w przypadku niektórych MOF kluczowe są odcinki dróg wojewódzkich (np. w przypadku MOF Mielec). Dużym natężeniem ruchu pojazdów osobowych charakteryzuje się również DK9, DK28, DK73 oraz trasa Rzeszów-Sanok-Lesko. Duże wartości notowane są w ciągu dróg wojewódzkich obsługujących zachodnie MOF (od Tarnobrzega przez Mielec do Dębicy). Ruch pojazdów ciężarowych w województwie podkarpackim jest skoncentrowany w ciągu równoleżnikowym autostrady A4/drogi krajowej DK94 oraz w układach skośnych na drogach krajowych nr 9 i 28/73 (między Krosnem a autostradą A4). Inwestycje transportowe w wymienionych ciągach trzeba traktować w kontekście innych planowanych działań, w tym zwłaszcza budowy dróg ekspresowych S19 i S74.

Inwestycje drogowe, w tym zwłaszcza budowa autostrady A4 przyczyniły się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie podkarpackim. Duże ryzyko wypadku występuje obecnie na drodze DK19 na odcinku Stobierna-Nisko, na DK19 na południe od Rzeszowa oraz DK28 między Krosnem a Sanokiem, zaś z dróg wojewódzkich na DW886 (Domaradz-Sanok) oraz DW985 (Tarnobrzeg-Mielec-Dębica). Rozkład ryzyka ciężkich wypadków drogowych wskazuje na potrzebę realizacji inwestycji w ciągu S19, w tym także na południe od Rzeszowa (do Miejsca Piastowego). Może być również przesłanką do rozważenia nowych inwestycji (po 2023 r.) pomiędzy MOF zachodniego Podkarpacia oraz w ciągu DK28 (zapisany w KPZK 2030 ekspresowy odcinek Krosno-Sanok).

Tab. 1. Realizacja najważniejszych inwestycji w ciągach dróg krajowych w województwie podkarpackim w okresach programowania 2004-2006 i 2007-2013

Nazwa	Długość (km)	Źródło finansowania	Rok ukończenia	Numer drogi
Budowa autostrady A4 Tarnów – Rzeszów, odc. W. Krzyż – W. Rzeszów Wschód wraz z odc. drogi ekspresowej S19 W. Rzeszów Zachód – W. Świlcza	82,84 z czego A4: 78,47 S19: 4,37	POIiŚ / ŚB / IŻ - KFD i pożyczka EBI	2012-2014	A4
Budowa autostrady A4 Rzeszów – Korczowa	88,23	POIiŚ / ŚB / IŻ - KFD i pożyczka EBI	2013-2016	A4
Przebudowa drogi Nr 4 Machowa - Łańcut	54,87	POIiŚ / ŚB / IŻ - KFD i pożyczka EBI	2010-2011	DK4
Budowa obwodnicy Jarosławia w ciągu drogi krajowej Nr 4 Jędrzychowice-Korczowa	11,31	ŚB / IŻ - KFD / PORPW	2012	DK4
Budowa drogi ekspresowej S19, odcinek Stobierna – Rzeszów	8,29	POIiŚ / ŚB / IŻ - KFD	2012	S19
Budowa obwodnicy Ropczyc na dr. Nr 4	4,61	ŚB / IŻ - KFD	2011	DK4
Budowa obwodnicy miasta Leżajska w ciągu drogi krajowej Nr 77 Lipnik – Przemysł	7,72	POIiŚ / ŚB / IŻ - KFD	2013-2014	DK77
Przebudowa mostu w Nagnajowie na drodze Nr 9	0,43	ŚB / IŻ - KFD	2007	DK9
Budowa Obwodnicy Jasła na drodze Nr 28	4,40	ŚB / IŻ -KFD i pożyczka EBI	2006	DK28
Przebudowa mostu przez rzekę Dulcza w ciągu drogi Nr 4	most 17,2 m	ŚB / IŻ - KFD	2006	DK4
Budowa obwodnicy Pilzna	2,80	ŚB / IŻ - KFD / środki samorządowe	2005	DK4
Budowa obwodnicy Głogowa Małopolskiego	4,80	ŚB / KFD/ MTD – Międzynarodowy Transport Drogowy	2005	DK9
Budowa obwodnicy Stalowej Woli	5,30	ŚB / KFD / PHARE / środki samorządowe	2006	DK77

Źródło: GDDKiA.

W województwie podkarpackim istnieją duże różnice w dostępności między relatywnie dobrze dostępną północno-zachodnią częścią województwa a obszarem przygranicznym, w tym w szczególności bardzo źle dostępnym obszarem Bieszczad oraz słabo dostępnym powiatem lubaczowskim. Województwo podkarpackie jest równocześnie regionem, który bardzo poprawił swoją dostępność (w ujęciu krajowym, a także międzynarodowym) w okresie programowania 2007-2013. Było to wynikiem budowy autostrady A4, ale po części wynikało także z tzw. efektu niskiej bazy. Zaistniała poprawa była jednak selektywna przestrzennie i praktycznie nie objęła południowych powiatów regionu. Stosunkowo niewielka skala poprawy miała też miejsce na północnym-zachodzie wzdłuż linii Wisły. W skali wewnętrznej regionu wyraźnie na lepsze zmieniła się dostępność do Rzeszowa, głównie w układzie równoleżnikowym (A4). Duża część analizowanych MOF znalazła się w obrębie lub w bezpośrednim sąsiedztwie izochrony 60 minut dojazdu do stolicy województwa (często utożsamianej z lokalnym rynkiem pracy). W znacznym oddaleniu od tej izochrony pozostał jedynie MOF Sanok-Lesko oraz MOF Tarnobrzeg.

Inwestycje realizowane na drogach wojewódzkich stanowiły już w okresie 2007-2014 właściwe uzupełnienie inwestycji centralnych. Duża ich część poprawiała dostępność do budowanej autostrady A4, głównie z kierunku północnego. Zwarty system zmodernizowanych szlaków wojewódzkich, wraz z nowymi obwodnicami oraz mostem na Wiśle w Połańcu, powstał w północno-zachodniej części województwa, poprawiając dostępność MOF Mielec, Tarnobrzeg, a także Stalowa Wola. Inwestycje na południu regionu były bardziej

rozcłonkowane przestrzenie. Nie zapewniały także odpowiedniej dostępności do autostrady A4, co powodowało, że na południe od niej nie występował efekt poprawy wskaźników dostępności potencjałowej. W obecnej perspektywie do roku 2020 (w ramach RPO WP 2014-2020, a w sąsiedztwie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego – także w ramach PO PW) przewidywana jest budowa szlaków wojewódzkich na północ od ROF (komplementarnych do przewidywanej równolegle do budowy drogi ekspresowej S19), a także na wschodzie regionu (w tym droga 865 obsługująca powiat lubaczowski). Planowane są także inwestycje poprawiające dostęp z południa do Rzeszowa i A4 (od strony Jasła), ale ich skala wydaje się być zbyt mała, aby przełamać oderwanie komunikacyjne tej części regionu.

W transporcie kolejowym oś transportową województwa stanowi linia E-30 łącząca Kraków z Lwowem (jedyna odnotowująca duży ruch składów pasażerskich; ponad 40 na dobę). Drugim istotnym szlakiem jest linia 68 z Przeworska do Stalowej Woli (6 składów na dobę oraz duże znaczenie w transporcie towarowym). Obsługa kolejowa obszarów położonych w oddaleniu od tych linii jest słaba, lub nie ma jej wcale. Dostępność kolejowa województwa w skali kraju jest niska, a jej wewnętrzne zróżnicowanie przestrzenne odpowiada układowi odnotowanemu w dostępności drogowej, przy czym polaryzacja jest jeszcze większa (sytuacja części wschodniej jest relatywnie nieco lepsza, zaś południowej wyraźnie jeszcze gorsza). Dobra dostępność kolejowa do Rzeszowa występuje tylko w układzie wschód-zachód. Zdecydowanie najgorsze są połączenia z MOF Krosno i MOF Sanok-Lesko, gdzie linia kolejowa przebiega okrężnie, zaś jej średnia prędkość techniczna spada poniżej 50 km/h. Podróże transportem szynowym bezpośrednio pomiędzy MOF (poza ROF) są w wielu wypadkach niemożliwe, względnie całkowicie nieefektywne z uwagi na długość przejazdu.

W okresie programowania 2007-2013 inwestycje kolejowe skupiały się na głównej trasie E-30 od Rzeszowa w kierunku Krakowa. Podjęto także rewitalizację kilku innych linii, w tym w południowej części województwa (106 i 108).

Tab. 2. Realizacja inwestycji kolejowych w województwie podkarpackim w okresach programowania 2004-2006 oraz 2007-2013.

Nazwa	Długość	Koszt całkowity (w tys. zł)	Źródło finansowania	Data ukończenia	Numer linii kolejowej
Modernizacja linii kolejowej E30/C-E30, odcinek Kraków - Rzeszów etap III. POIiŚ 7.1-30	138,7	3 464 798,9	POIiŚ	2016	91
Poprawa dostępności linii kolejowej poprzez przebudowę niektórych elementów infrastruktury na odcinkach linii kolejowej nr 106 Rzeszów – Jasło (bez odcinka Boguchwała – Czudec)	41,46	131 539,7	RPO	2014	106
Poprawa dostępności linii kolejowej poprzez przebudowę niektórych elementów infrastruktury na odcinkach linii kolejowej nr 108 Stróże – Krościenko	16,67	51 391,9	RPO	2013	108
Rewitalizacja odcinka Przybówka - Jasło oraz przebudowa mostu w km 19,837 linii kolejowej nr 106 Rzeszów - Jasło	16,98	43 061,7	RPO	2014	106
Modernizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko Kamienna - Ocice	86,687	400 202,6	budżet państwa	2016	25
Modernizacja linii kolejowej nr 91 Kraków Główny Osobowy - Medyka i linii nr 92 Przemyśl – Medyka, odcinek Rzeszów – granica państwa	79,4805	443 347,8	budżet państwa	2016	91, 92
Modernizacja linii kolejowej Rzeszów – Warszawa przez Kolbuszową, etap I	67,4	178 150,0	budżet państwa	2009	71

Źródło: PKP PLK.

W warunkach polaryzacji systemu osadniczego i jednoczesnej silnej koncentracji ruchu kolejowego na kilku liniach, duże znaczenie w województwie podkarpackim mają międzypowiatowe połączenia autobusowe (w tym trasy pomiędzy MOF z pominięciem Rzeszowa). Wysokie natężenie komunikacji autobusowej występuje w sąsiedztwie MOF Krosno oraz Jasła, a także pomiędzy MOF Tarnobrzeg i Stalowa Wola oraz powiązaniem z nimi funkcjonalnie Sandomierzem. Istotne są także powiązania autobusowe z województwem małopolskim i świętokrzyskim.

Rola kolei w transporcie zbiorowym jest istotna w Rzeszowie oraz w MOF położonych przy trasie E-30. W komunikacji autobusowej, obok Rzeszowa, najważniejszymi węzłami są MOF Krosno, Stalowa Wola, Sanok-Lesko, Przemyśl i Jarosław-Przeworsk, zaś z innych miast Jasło i Brzozów. Częściowo zintegrowane intermodalne węzły przesiadkowe istnieją w Rzeszowie, Krośnie, Sanoku i Przemyślu. Ich rozbudowa jest ważnym kierunkiem polityki transportowej, w warunkach silnej koncentracji połączeń kolejowych i rozproszonego rynku pracy.

Województwo podkarpackie jest regionem Polski wschodniej o relatywnie najlepszej dostępności lotniczej. Zapewnia to port lotniczy Rzeszów-Jasionka. Jego perspektywy wyznacza z jednej strony szybki rozwój rynku przewozów lotniczych (bazujący m.in. na migracjach zarobkowych), a z drugiej – rosnąca konkurencja innych portów (nowego portu w Lublinie, ale przede wszystkim portu Kraków-Balice, do którego dostęp w transporcie drogowym, a także kolejowym uległ znaczącej poprawie). W tych warunkach szczególnie ważne jest dążenie do komplementarności portu Rzeszów-Jasionka względem innych obiektów (zarówno w zakresie geograficznego układu siatki połączeń, jak i obsługiwanych segmentów rynku).

1.2 Regionalne podsystemy transportowe - wnioski

1.2.1 Podsystem transportu drogowego

- Sieć transportowa województwa podkarpackiego jest powiązana z układem krajowym i transeuropejskim. Przez teren województwa przebiega sieć bazowa i kompleksowa transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, której elementami są:
 - w sieci bazowej droga międzynarodowa E40, droga ekspresowa S19 odcinek: Rzeszów Lublin, linia kolejowa E30, przejście graniczne drogowe: Korczowa – Krakowiec/Ukraina, przejście graniczne kolejowe: Przemyśl – Mościska/Ukraina.
 - w sieci kompleksowej droga ekspresowa S19 relacji: Rzeszów – Barwinek/Słowacja, droga ekspresowa S74 relacji: Opatów – Nisko, linia kolejowa nr 68 relacji: Przeworsk – Stalowa Wola Rozwadów oraz dalej linie kolejowe nr 25, 74, 78 na odcinku Stalowa Wola Rozwadów – Tarnobrzeg/Sandomierz, lotnisko „Rzeszów-Jasionka”, terminal kolejowo-drogowy: Medyka/Żurawica.
- Autostrada A4 oraz drogi ekspresowe S19 i S74 mają strategiczny charakter dla województwa pod względem możliwości dalszego rozwoju społeczno-gospodarczego. Zapewniają m.in. dogodniejsze warunki dla rozwoju usług, produkcji i turystyki, miejsca pracy dla obsługi autostrady i drogi ekspresowej, poprawę warunków transportowych.
- Skrzyżowanie autostrady A4 z drogą ekspresową S19 w rejonie miasta Rzeszowa tworzy bardzo ważny węzeł komunikacyjny o znaczeniu ponadregionalnym.
- Sieć dróg krajowych w południowej części województwa nie jest wystarczająco połączona z autostradą A4 oraz z Rzeszowskim Obszarem Funkcjonalnym.
- Konieczne jest dobre skomunikowanie węzłów autostradowych z istniejącymi drogami krajowymi i wojewódzkimi oraz układami komunikacyjnymi miast. Dotyczy to

w szczególności węzłów A4: Dębica Zachód, Dębica Wschód, Sędziszów, Rzeszów Północ, Łańcut, Przeworsk, jak również węzłów drogi ekspresowej S19.

- Układ sieci dróg krajowych w regionie, zapewnia powiązania z układem krajowym i międzynarodowym, jednakże w wielu większych miejscowościach, brak jest obwodnic. Problem ten dotyczy m.in.: Łańcuta, Przeworska, Nowej Dęby, Przemyśla, Krosna oraz północnej strony Rzeszowa i północnej strony Jasła.
- Drogi krajowe stanowią około 5% sieci dróg województwa, a przenoszą prawie 50% całego ruchu, podobne proporcje są w całym kraju.
- Gęstość dróg krajowych w województwie podkarpackim (4,85 km na 100 km²) jest jedną z najniższych w kraju (mniejszą wartość odnotowano jedynie w dwóch województwach).
- Długość dróg wojewódzkich w regionie wynosi 1672 km, a ich gęstość to 9,37 km² na 100 km², co jest wynikiem powyżej średniej dla kraju.
- Parametry techniczne dróg często nie odpowiadają ich klasom techniczno-funkcyjnym np. nieodpowiednie parametry techniczne, zbyt gęsto usytuowane zjazdy i skrzyżowania.
- 66,1% sieci dróg krajowych jest w stanie dobrym i zadowalającym a 33,9% w stanie niezadowalającym i złym.
- 55% sieci dróg wojewódzkich jest w stanie dobrym i zadowalającym a 45% w stanie niezadowalającym i złym.
- Średni dobowy ruch pojazdów samochodowych na sieci dróg krajowych w województwie podkarpackim, wg Generalnego Pomiaru Ruchu w roku 2010, wyniósł 9611 poj./dobę i był zbliżony do krajowego 9888 poj./dobę. Wskaźnik wzrostu ruchu w stosunku do 2005 r. wyniósł 1,19.
- Średni dobowy ruch pojazdów samochodowych na sieci dróg wojewódzkich wzrósł z 3033 do 3792 poj./dobę. i był wyższy od krajowego wynoszącego 3398 poj./dobę. Wskaźnik ruchu w stosunku do 2005 r. wyniósł 1,25.
- Duże ryzyko wypadku występuje obecnie na drodze DK19 na odcinku Stobierna-Nisko, na DK19 na południe od Rzeszowa oraz DK28 między Krosnem a Sanokiem, zaś z dróg wojewódzkich na DW886 (Domaradz-Sanok) oraz DW985 (Tarnobrzeg-Mielec-Dębica). Rozkład ryzyka ciężkich wypadków drogowych wskazuje na potrzebę realizacji inwestycji w ciągu S19, w tym także na południe od Rzeszowa (do Miejsca Piastowego).
- Całkowita długość dróg powiatowych w 2013 r. wynosiła 6733,2 km, w tym dróg o nawierzchni twardej jest 6446,5,0 km, co stanowi 95,7% całkowitej ich długości. Gęstość dróg powiatowych o nawierzchni twardej na obszarze województwa wynosi 36,1 km / 100 km² i jest zbliżona do średniej krajowej wynoszącej 36,6 km / 100 km².
- Sieć dróg gminnych na obszarze województwa ma długość 10 936,0 km, w tym dróg o nawierzchni twardej jest 6 913,4 km, co stanowi 58,2% całkowitej ich długości. Gęstość dróg gminnych o nawierzchni twardej wynosi 38,7 km / 100 km² i jest nieznacznie niższa od średniej krajowej wynoszącej 39,6 km / 100 km².
- Województwo podkarpackie jest jednym z bezpieczniejszych regionów pod względem liczby ofiar śmiertelnych / 100 tys. mieszkańców. Wskaźnik dla województwa wynosi 7,1 (2013 r.), a średnia wartość dla kraju 8,7.

Rys. 1. Sieć dróg krajowych i wojewódzkich w województwie podkarpackim.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie opr. *Diagnoza stanu istniejącego do Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023*, PBPP w Rzeszowie 2015.

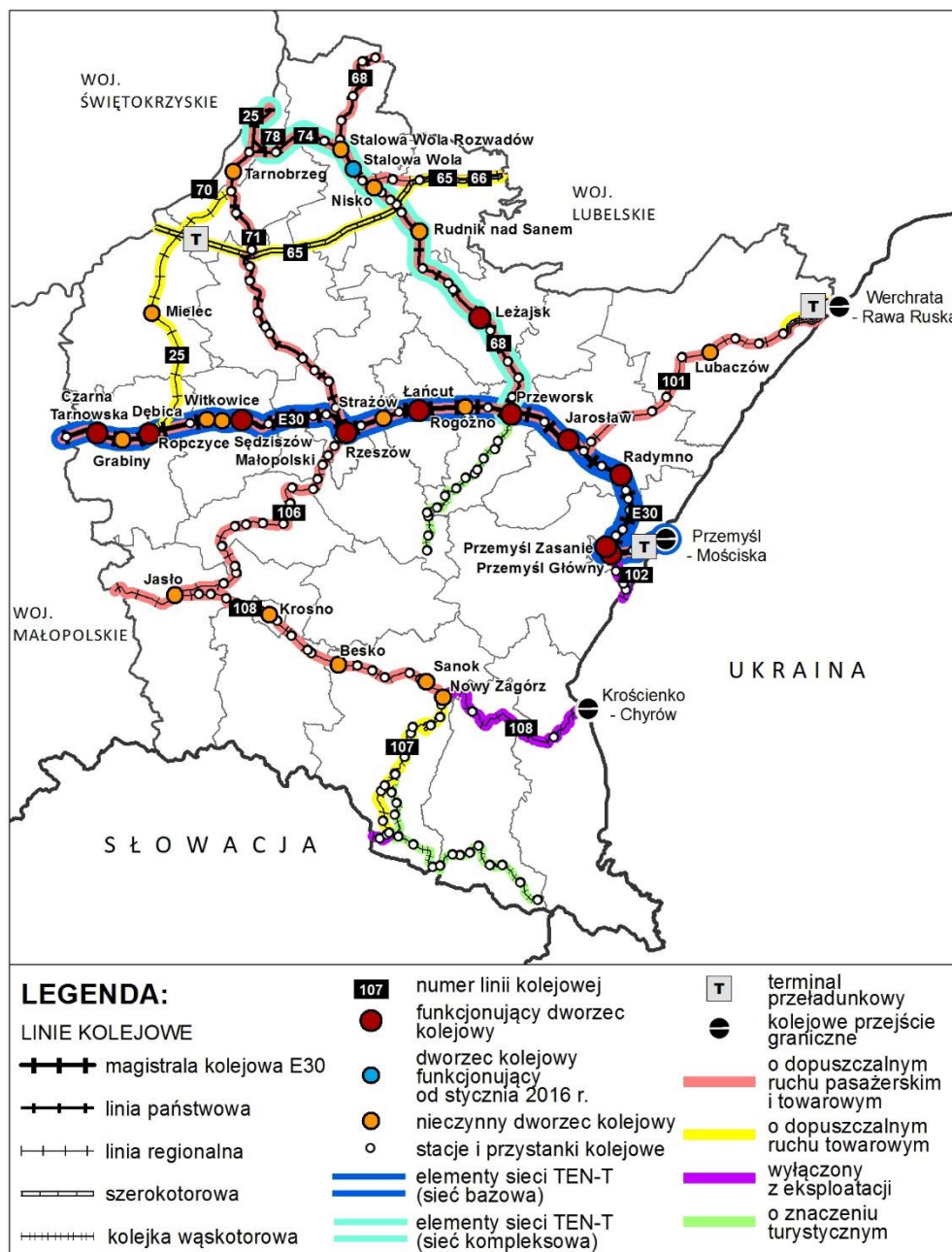
1.2.2 Podsystem transportu kolejowego

- Łączna długość eksploatowanych linii kolejowych w województwie podkarpackim w 2013 r. wznosiła 922 km (wg PKP PLK), w tym zelektryfikowanych było 361 km. Około 39% eksploatowanych linii było w stanie dobrym, 28% dostatecznym, a 33% niezadowolającym. W 2013 r. gęstość linii kolejowych na terenie województwa wynosiła 5,2 km² (średnia krajowa – 6,2 km / 100 km²).
- Główną osią transportu kolejowego jest magistrala E30, która stanowi część sieci TEN-T. Linią o znaczeniu gospodarczym jest Linia Hutnicza Szerokotorowa (LHS). Linie wąskotorowe: Przeworska Kolej Dojazdowa „Pogórzanin” (PKD) oraz Bieszczadzka Kolejka Leśna funkcjonują jako atrakcje turystyczne.

- Pasażerskie połączenia realizowane są na prawie wszystkich liniach kolejowych województwa podkarpackiego, wyjątek stanowią linia nr 25 (na odcinku Dębica – Ocice), nr 65 (LHS), nr 102 (Przemyśl główny – Malhowice), nr 107 (Nowy Zagórz – Łupków) oraz nr 108 (Nowy Zagórz – Krościenko). Miastami wyposażonymi w linie kolejowe wyłączone z ruchu pasażerskiego są: Mielec (61 096 mieszkańców), Ustrzyki Dolne (9 445 mieszkańców), Lesko (5 629 mieszkańców). Jedynym miastem powiatowym bez dostępu do linii kolejowej normalnotorowej jest Brzozów (7 550 mieszkańców).
- Regionalny osobowy transport kolejowy w województwie podkarpackim od 1990 r. traci na znaczeniu na rzecz transportu drogowego. Uwarunkowane jest to m.in. różną dostępnością komunikacyjną miejscowości do istniejących linii kolejowych i konkurencją w postaci komunikacji autobusowej. Negatywnym zjawiskiem w systemie transportu kolejowego jest brak stabilności, ciągłości w rozkładzie jazdy pociągów oraz uboga oferta przewozowa, co dodatkowo zniechęca potencjalnych pasażerów do tego środka transportu. Problem ten dotyczy wszystkich linii kolejowych w województwie podkarpackim, lecz w szczególności zauważalny jest na liniach: nr 108, 106, 101. Oferta przewozowa pociągów PKP Intercity S.A. obejmuje obsługę pasażerów na liniach dalekobieżnych w kierunku Lwowa, Krakowa, Katowic, Wrocławia, Poznania, Szczecina oraz Lublina, Warszawy i Gdyni.
- Towarowy transport kolejowy służy do przewozu dużych ładunków masowych. Jego zaletą jest niewielki wpływ na środowisko i relatywnie wysoka pewność oferowanych połączeń w porównaniu do transportu drogowego.
- W województwie podkarpackim zlokalizowane są łącznie 52 punkty przeładunkowe. Najwięcej terminali zlokalizowanych jest na linii kolejowej nr 91 (E30) – 18 obiektów i nr 108 – 12 obiektów. Najważniejszym elementem sieci przeładunkowej jest należące do PKP Cargo Centrum Logistyczne Medyka-Żurawica Sp. z o.o. oferujące obsługę przeładunkową w transporcie kolejowym (normalno- i szerokotorowym) oraz samochodowym. Istotnymi wyzwaniem dla wzrostu wymiany handlowej między Polską a krajami byłego ZSSR, jest rozbudowa i modernizacja stacji przeładunkowych linii szerokotorowych w Woli Baranowskiej i Werchracie.
- Sieć kolejowa województwa podkarpackiego ma niski poziom obciążenia. Ograniczoną przepustowością charakteryzuje się jedynie niezelektryfikowany jednotorowy odcinek na linii nr 71 pomiędzy stacjami Rzeszów Główny i Dęba Rozalin w Nowej Dębie. Poprawa jej przepustowości ma nastąpić wraz z planowaną elektryfikacją linii do 2017 r. Częściowo ograniczona przepustowość na linii nr 25 (Pustków Kochanówka – Mielec) oraz nr 68 (Przeworsk-Nowa Sarzyna) związana jest niskimi parametrami technicznymi torowiska. W celu poprawy funkcjonalności regionalnej sieci kolejowej, potrzeba przebudowy i modernizacji linii nr 25, nr 68, nr 101, nr 107 oraz nr 108.
- Spośród wszystkich 859 przejazdów kolejowych w województwie podkarpackim 472 obiekty to przejazdy publiczne niestrzeżone. Najwięcej przejazdów niestrzeżonych jest na liniach nr 108 i 25. Stanowią one zagrożenie dla bezpieczeństwa oraz wpływają na zmniejszenie prędkości pociągów poruszających się po danej linii kolejowej. W okresie 2009-2014 największa liczba wypadków miała miejsce na linii nr 91 i związana była z wysokim poziomem wykorzystania linii kolejowej.
- Stan techniczny większości dworców oraz pozostałej infrastruktury kolejowej służącej obsłudze pasażerów (stacje i przystanki osobowe) należy określić jako niezadowolający. Obiekty towarzyszące liniom kolejowym są niedoinwestowane oraz niedostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Wyjątki stanowią obiekty zlokalizowane przy modernizowanej linii kolejowej nr 91 w tym m.in. dworce kolejowe w Dębicy, Przemyślu, Przeworsku i Łańcucie. Stan większości kolejowych obiektów inżynierskich w województwie podkarpackim (łącznie 1451 obiektów tj. mosty, przepusty, wiadukty, kładki, przejścia podziemne, ściany oporowe i tunele liniowe) oceniono jako zadowolający.

- Na terenie województwa podkarpackiego funkcjonują 3 polsko-ukraińskie przejścia kolejowe: Przemyśl-Mościska, Werchrata-Rawa Ruska, Krościenko-Chyrów. Kolejowe przejście graniczne Krościenko-Chyrów nie jest eksploatowane ze względu na wyłączenie części linii nr 108 (na odcinku Nowy Zagórz – Krościenko) z ruchu kolejowego.
- Jedynym kolejowym przejściem granicznym funkcjonującym do 21 grudnia 2007 r. między Polską, a Słowacją było Łupków-Palota. Brak jest połączeń kolejowych ze Słowacją (linia nr 107). Należy dążyć do uruchomienia połączeń kolejowych oraz przywrócenia ruchu pasażerskiego ze Słowacją (nr 107) i Ukrainą (nr 108).

Rys. 2. Sieć kolejowa w województwie podkarpackim.



* Nie uwzględniono dworców obecnie będących stacjami kolejowymi.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie opr. *Diagnoza stanu istniejącego do Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023*, PBPP w Rzeszowie 2015.

1.2.3 Podsystemy transportu lotniczego i wodnego

- Transport lotniczy jest obecnie jedną z najszybciej rozwijającej się gałęzi transportu, dynamicznie zwiększającą ilość przewożonych osób i towarów w regionie.
- Na obszarze województwa Podkarpackiego znajduje się 6 lotnisk wpisanych do rejestru lotnisk cywilnych. Są to lotniska Rzeszów-Jasionka, Rzeszów-Ośrodek Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej, Krosno, Mielec, Turbia k/Stalowej Woli i Iwonicz.
- W układzie transportowym województwa podkarpackiego największe znaczenie odgrywa Port Lotniczy „Rzeszów-Jasionka”, który jako jedyny port lotniczy w Polsce Wschodniej znajduje się w sieci kompleksowej TEN-T, stanowiącej zasadniczą infrastrukturę lotniskową kraju oraz część infrastruktury europejskiej.
- Na terenie Portu Lotniczego „Rzeszów – Jasionka” znajduje się osobowe i towarowe przejście graniczne oraz punkt odprawy celnej, dzięki którym możliwy jest przepływ pasażerów oraz ładunków z zagranicy.
- Na terenie Portu Lotniczego „Rzeszów-Jasionka” funkcjonuje drugi w Polsce (po lotnisku Chopina w Warszawie) działający na terenie lotniska punkt odpraw fitosanitarnych, który umożliwia transport roślin oraz produktów i przedmiotów pochodzenia roślinnego drogą powietrzną.
- Z lotniska w Jasionce w ramach dostępnych połączeń regularnych można obecnie dotrzeć do: Frankfurtu, Warszawy, Londynu (lotniska Stansted i Luton), Edynburga, Manchesteru, Bristolu, East Midlands, Dublina, Oslo oraz od maja 2016 na Korfu. Połączenia obsługują 4 linie lotnicze: PLL LOT, Lufthansa, Ryanair oraz Czech Airlines.
- Dynamika ruchu pasażerskiego lotniska w okresie 2009 - 2011 była jedną z najwyższych w Polsce i wyniosła aż 28,1%, natomiast w 2014 r. na lotnisku zostało obsłużonych ponad 601 tys. pasażerów i ponad 1185 ton ładunków cargo. Tegoroczne statystyki lotniska wskazują na kontynuację wzrostów liczby obsłużonych pasażerów (ok. 5 proc. do końca września br.) oraz cargo (o ponad 300%) w stosunku do 2014 r.
- Lotnisko w Jasionce posiada drugą najdłuższą w Polsce drogę startową (3200 m długości i 45 m szerokości), która pozwala na przyjmowanie nawet największych samolotów.
- Aparatura nawigacyjna i oświetleniowa (system podejścia precyzyjnego kategorii I – układ ALPA - ATA i wizualny wskaźnik ścieżki schodzenia PAPI, które niedługo zostaną przebudowane do kategorii II oraz system precyzyjnego podejścia ILS) pozwalają na przyjmowanie odpowiednio wyposażone samoloty przy trudnych warunkach atmosferycznych.
- Lotnisko w Rzeszowie posiada infrastrukturę umożliwiającą przyjęcie każdego typu samolotu, włączając w to największe samoloty szerokokadłubowe tj. B747. Ma to szczególne znaczenie również w przypadku obsługi dużych samolotów transportowych (cargo). Ponadto, lotnisko posiada drogi kołowania: DK-A, DK-B, DK-C(RET-C), DK-D, dwie płyty postojowe (PPS-1, PPS-2, PdOS) o łącznej powierzchni 95 410 m² oraz płytę dyspozycyjną o powierzchni 4 950 m², a także magazyny towarowe cargo o łącznej powierzchni ponad 600m² (w tym magazyn-chłodnia).
- Od 2012 r. port lotniczy dysponuje nowo wybudowanym, kompleksowym i dobrze wyposażonym terminalem wraz z 650 nieodpłatnymi miejscami parkingowymi. Przepustowość nowego terminala wynosi 720 pasażerów na godzinę w szczycie. Docelowo może ona osiągnąć poziom 1 400 pasażerów na godzinę.
- Na lotnisku wybudowano Ośrodek Kontroli Ruchu Lotniczego. Inwestycję zrealizowała Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. Wieża została wyposażona w najnowocześniejszy sprzęt do kontroli ruchu lotniczego i rozpoczęła funkcjonowanie w dniu 20 września 2013 r.
- Dużym potencjałem rozwojowym portu lotniczego w Jasionce jest jego położenie geograficzne (największa ilość dni lotnych), ukształtowanie terenu (brak przeszkód lotniczych oraz płaskie podejście), niewielka odległości od miasta wojewódzkiego

(oddalone o około 10 km od centrum Rzeszowa), a także sąsiedztwo autostrady A4 i dróg krajowych S9 (Rzeszów – Radom) i S19 (Rzeszów – Lublin).

- Pozostałe lotniska zlokalizowane na terenie województwa nie odgrywają znaczącej roli w transporcie lotniczym. Realizowane prace modernizacyjne lotniska w Krośnie oraz plany modernizacyjne lokalnych lotnisk, przede wszystkim w Mielcu, pozwolą na ich rozwój w zakresie lotnictwa ogólnego, transportu pasażerskiego i towarowego, stanowiąc wsparcie rozwoju gospodarczego i społecznego miast. Lokalne porty lotnicze mogą stanowić uzupełnienie podstawowej sieci lotnisk do obsługi ruchu krajowego a także w miarę potrzeb komunikacji międzynarodowej o zasięgu regionalnym.
- W celu poprawy dostępności komunikacyjnej Portu lotniczego „Rzeszów - Jasionka”, potrzebne są następujące działania: budowa odgałęzienia linii kolejowej nr 71 do lotniska, bezpośrednie połączenia z węzłami drogi ekspresowej S19 i autostrady A4 oraz poprawa systemu komunikacji publicznej łączącej port lotniczy z centrum Rzeszowa.

Rys. 3. Lotniska i lądowiska w województwie podkarpackim.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie opr. *Diagnoza stanu istniejącego do Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023*, PBPP w Rzeszowie 2015.

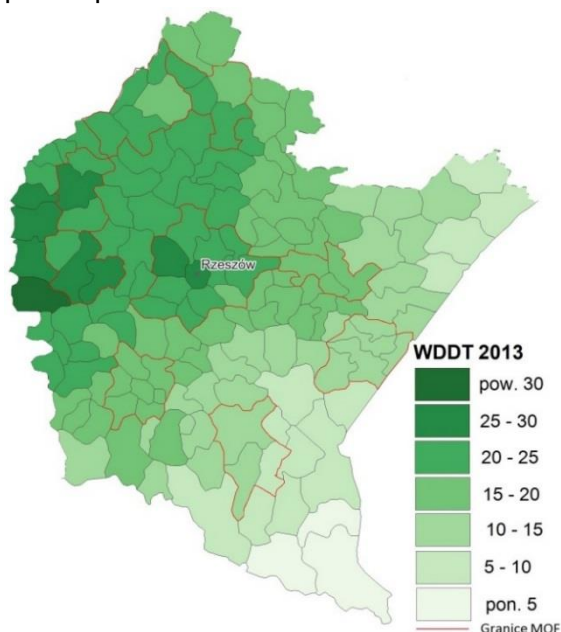
- Jediną drogą wodną na terenie województwa jest odcinek rzeki Wisły, której żegluga przydatność jest jednak ograniczona ze względu na warunki naturalne i wysoką amplitudę stanów wód, stan techniczny i brak odpowiedniej infrastruktury.
- Transport wodny nie odgrywa większego znaczenia na terenie województwa podkarpackiego. Brak danych dotyczących wielkości przewozów towarowych i pasażerskich świadczy o słabej pozycji branży na tle innych gałęzi transportu.
- Rozwój żeglugi śródlądowej uzależniony jest od działań modernizacyjnych, poprawy parametrów eksploatacyjnych i rozbudowy infrastruktury szlaków wodnych, wymagających wysokich nakładów finansowych i wieloletniego programu.
- Drogi wodne tworzą możliwości dla rozwoju turystyki wodnej. Rzeki w województwie podkarpackim, w szczególności Wisła i San posiadają niewykorzystany potencjał przewozów turystycznych ze względu na wysoką atrakcyjność, występowanie w wielu miejscach walorów przyrodniczych i krajobrazowych. Rozwój wodnej turystyki śródlądowej jest ściśle powiązany i zależny od rozwoju infrastruktury transportu wodnego, zapewniającego właściwe i bezpieczne jej funkcjonowanie.

1.3 Powiązania systemu transportowego województwa podkarpackiego w układach przestrzennych

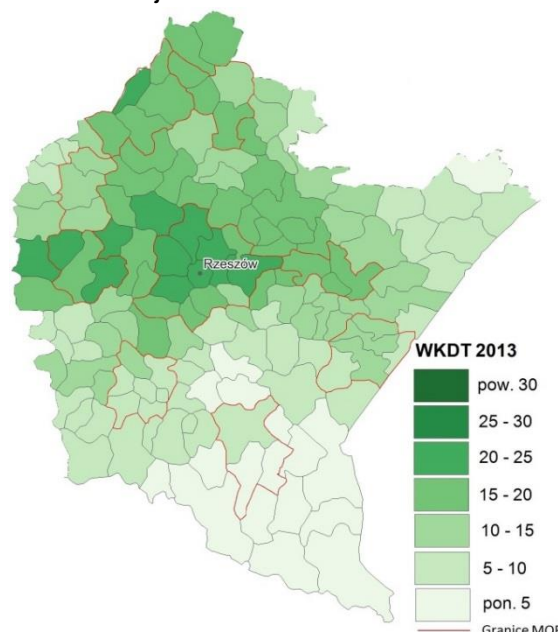
1.3.1 Dostępność zewnętrzna regionu

- Zewnętrzna dostępność komunikacyjna województwa podkarpackiego jest niska. Region jest położony przy wschodniej granicy Unii Europejskiej, peryferyjnie w stosunku do europejskich korytarzy transportowych. Przez teren województwa nie przebiega żaden z nowych korytarzy transportowych. Najbliższe korytarze transportowe przebiegają przez centralną Polskę i na południu przez Słowację.
- Najważniejsze osie transportowe łączące województwo podkarpackie z siecią transportową Europy stanowią magistrale drogowe międzynarodowe E40, E371, magistrala kolejowa E30 oraz lotnisko Rzeszów-Jasionka.
- System transportowy województwa podkarpackiego musi obsłużyć potoki tranzytowe, przede wszystkim na kierunku ukraińskim. Województwo podkarpackie na zewnętrznej granicy z UE posiada powiązania komunikacyjne z Ukrainą poprzez przejścia drogowe oraz kolejowe.
- Dostępność międzynarodowa jest lepsza w części zachodniej i centralnej (Rzeszowski Obszar Funkcjonalny, MOF Dębica-Ropczyce, MOF Mielec, MOF Tarnobrzeg), co odpowiada istniejącemu popytowi, zwłaszcza w zakresie transportu towarowego i potrzeb gospodarki. Nie w pełni zaspokojone pozostają infrastrukturalne potrzeby powiązanych z Europą Zachodnią MOF Tarnobrzeg, MOF Stalowa Wola oraz MOF Krosno.
- Dostępność regionu w ujęciu krajowym jest słaba. Ograniczają ją słabe powiązania drogowe i kolejowe z Polską centralną, w tym przede wszystkim z Warszawą (a poprzez stolicę także z Poznaniem i Trójmiastem), a także z wojewódzkim świętokrzyskim i Łodzią. Na kierunkach tych istnieje zdiagnozowany popyt na przewozy tak pasażerskie, jak i towarowe, który materializuje się m.in. w obciążeniu dróg DK9 i DK77. Dostępność czasowa z Rzeszowa do Warszawy poprawi się znacząco dopiero w wyniku realizacji ciągu dróg ekspresowych S19 i S17 przez Lublin. Do roku 2023 nie należy natomiast oczekiwać skrócenia czasu przejazdu z Rzeszowa do Kielc.

Rys. 4. Potencjałowa drogowa dostępność krajowa (WDDT) w województwie podkarpackim w 2013 r.



Rys. 5. Potencjałowa kolejowa dostępność krajowa (WKDT) w Makroregionie Polski Wschodniej w 2013 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie ekspertyzy pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim - Raport końcowy*, Warszawa 2015⁵. Opracowanie graficzne PBPP w Rzeszowie.

- Słabo powiązana z resztą kraju jest południowa część województwa. W znacząco mniejszym stopniu skorzystała ona na budowie autostrady A4 oraz na modernizacji linii kolejowej E-30 (braki w południkowych inwestycjach drogowych oraz okrężny charakter prowadzącej na ten obszar linii kolejowej). Najslabiej dostępnymi (w ujęciu krajowym) MOF-ami są MOF Sanok-Lesko oraz MOF Krosno. Ma to istotny wymiar gospodarczy, zwłaszcza w drugim przypadku.
- Najslabiej dostępne w skali regionu są obszar Bieszczad, Beskidu Niskiego oraz powiat lubaczowski.

1.3.2 Dostępność zewnętrzna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego

- Rzeszowski Obszar Funkcjonalny charakteryzuje się najwyższym potencjałem dostępności komunikacyjnej wewnętrznej.
- Rzeszów jest dobrze dostępny w układzie równoleżnikowym, co zapewnia autostrada A4 i linia kolejowa E-30; dostępność ta systematycznie się poprawiała w okresie 2004-2015.
- Dobra jest dostępność do Rzeszowa z MOF: Dębica-Ropczyce i Jarosław-Przeworsk. W chwili obecnej tylko w wymienionych relacjach możliwa jest integracja rynku pracy, chociaż codzienne dojazdy mają miejsce także z innych MOF.
- Przebieg autostrady A4 oraz lokalizacja węzłów na tej trasie powodują, że nie zawsze wpływa ona na skrócenie czasów przejazdu do Rzeszowa z innych ośrodków (np. z Przeworska). Potrzeby regionalne powinny być uwzględniane przy podejmowaniu decyzji lokalizacyjnych na drogach najwyższego rzędu.

⁵ Ekspertyza opracowana na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego przez zespół ekspercki w składzie: prof. dr hab. Tomasz Komornicki, dr Piotr Rosik, mgr Barbara Szejgiec, mgr Karol Kowalczyk, mgr Sławomir Goliszek oraz dr Marcin Stępnik.

- Słabo dostępny jest Rzeszów w układzie południkowym, w tym szczególnie od strony południowych powiatów województwa. Podjęta inwestycja w postaci zachodniej obwodnicy ekspresowej (w trakcie realizacji) nie rozwiąże w pełni tych problemów (także w perspektywie roku 2023).

Rys. 6. Sieć transportowa na obszarach problemowych wymagających szczególnego wsparcia



Źródło: Opracowanie własne na podstawie ekspertyzy pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim - Raport końcowy*, Warszawa 2015. Opracowanie graficzne PBPP w Rzeszowie.

- Z MOF Mielec, Krosno, Stalowa Wola i Przemysł czas dojazdu do Rzeszowa wynosi około 60 minut w ruchu swobodnym, co oznacza, że w warunkach kongestii dojazd do stolicy województwa przekracza standardy codziennych dojazdów i wymaga poprawy na drodze inwestycyjnej.

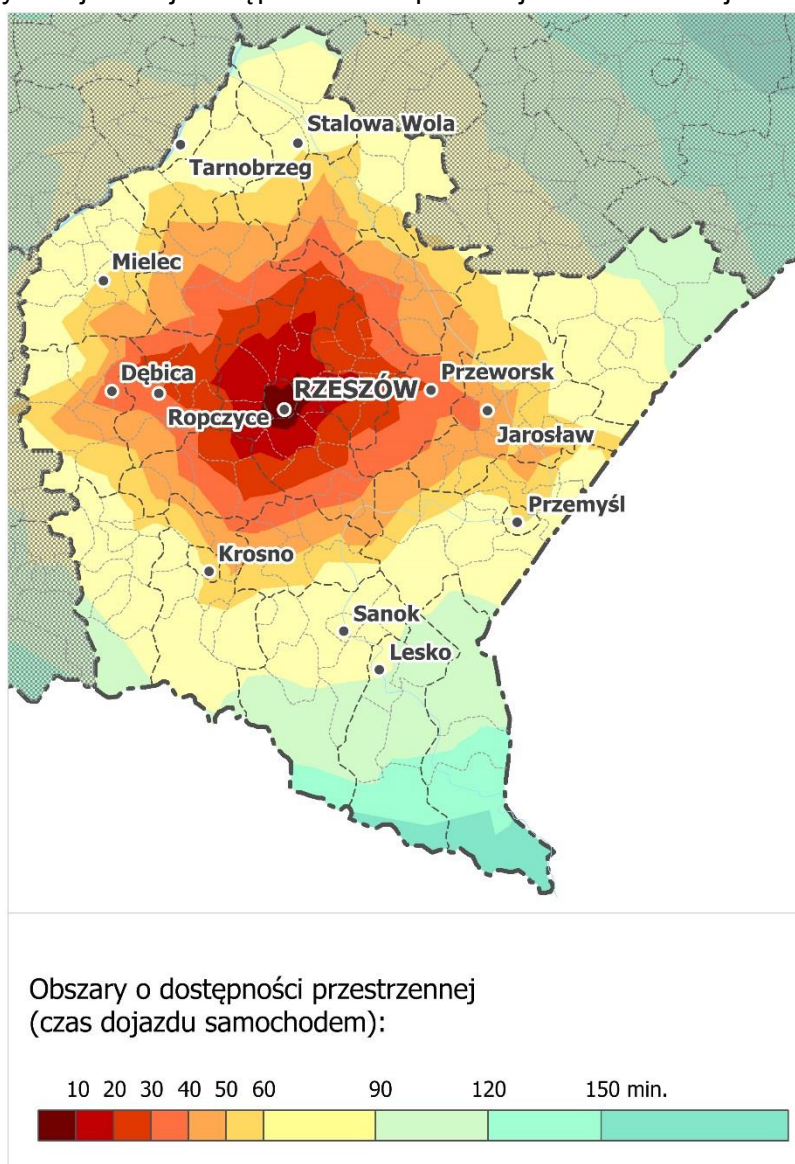
- Szczególnie upośledzonymi kierunkami dojazdu do Rzeszowa są MOF Sanok-Lesko oraz MOF Tarnobrzeg. Czas dojazdu z tych ośrodków przekracza 75 minut, a co więcej nie zmieni się on zauważalnie w perspektywie roku 2023.
- W ramach RPO WP 2014-2020 wyodrębnione zostały obszary wymagające szczególnego wsparcia w kontekście równoważenia rozwoju. Należą do nich powiaty ziemskie: bieszczadzki, brzozowski, jasielski, leski, lubaczowski, przemyski, przeworski, kolbuszowski, strzyżowski, leżajski, niżański (11 powiatów), które znajdują się poza ukształtowanymi pasmami rozwoju, w znacznej większości poza zasięgiem miejskich obszarów funkcjonalnych: ośrodka wojewódzkiego (Rzeszów), ośrodków subregionalnych (Krosno, Mielec, Przemyśl, Stalowa Wola, Tarnobrzeg), ośrodków lokalnych (Dębica-Ropczyce, Przeworsk-Jarosław, Sanok-Lesko). Położenie obszarów problemowych na Podkarpaciu względem istniejącej i planowanej sieci drogowej jest bardzo zróżnicowane, co przedstawione zostało na mapie nr 6.
- Przez powiaty przeworski oraz przemyski przebiega autostrada A4. Powiat niżański zostanie połączony drogą ekspresową nr 19 z Rzeszowem i Lublinem. Przez powiaty leżajski i kolbuszowski prowadzą drogi krajowe, odpowiednio nr 77 i 9.
- Obszary o najgorszej dostępności znajdują się na południowym-wschodzie regionu. Powiaty leski i bieszczadzki są wskazywane jako obszary o najgorszej dostępności w Polsce.
- Powiat lubaczowski i sam Lubaczów, jest połączony z resztą systemu drogowego wyłącznie za pośrednictwem dróg wojewódzkich DW865-DW867. Najwyższym natężeniem ruchu pojazdów charakteryzuje się droga wojewódzka DW866 na odcinku między Dachnowem a Lubaczowem (ponad 9500 pojazdów ogółem, w tym jednak znikomy ruch pojazdów ciężarowych). Trasa ta, również na odcinku w kierunku granicy z Ukrainą, została gruntownie zmodernizowana przed otwarciem przejścia granicznego w 2013 r. w Budomierzu (lata 2010-2012).
- W zakresie infrastruktury kolejowej, sytuacja poszczególnych powiatów jest zróżnicowana. Przez obszar powiatu kolbuszowskiego przebiega jednotorowa, niezelektryfikowana linia nr 71 (Ocice-Rzeszów), której znaczenie wzrasta. Przez powiaty niżański, leżajski i przeworski przechodzi dwutorowa, zelektryfikowana linia nr 68 (Lublin-Przeworsk), która między Przeworskiem a Stalową Wolą wchodzi w skład sieci kompleksowej TEN-T. Jest ważna przede wszystkim dla przewozów towarowych. Natomiast w przewozach pasażerskich wykorzystywana jest głównie w ruchu o zasięgu regionalnym. Ponadto przez teren powiatu przeworskiego poprowadzona jest linia magistralna (nr 91 / E-30), należąca do sieci bazowej TEN-T. Powiat lubaczowski posiada dostęp do jednotorowej, niezelektryfikowanej linii nr 101 (Munina - Hrebenne). Łączy ona m.in. Werchratę, miejscowość uzdrowiskową Horyniec-Zdrój i Basznię ze stolicą powiatu. Ponadto na terenie powiatu znajdują się dwie linie, nieczynne od 1989 r.: szerokotorowa nr 116 (Werchrata - Kaplisze) i normalnotorowa 620 (Basznia – Kaplisze), służące niegdyś przewozom transgranicznym z terenu ZSRR. Przez powiat strzyżowski przebiega jednotorowa, niezelektryfikowana linia kolejowa nr 106 (Rzeszów-Jasło), łącząc miejscowości takie jak: Czudec, Strzyżów i Frysztak.
- Obszary o najtrudniejszej dostępności znajdują się w części południowej, południowo-zachodniej oraz południowo-wschodniej województwa (obszary leżące poza izochroną 90 minut, dojazdu do m. Rzeszowa).
- Najślabszą jest dostępność do Rzeszowa z obszarów położonych peryferyjnie. Z najdalszych wsi w gminie Lutowiska czas dojazdu sięga 3 godzin, a z powiatu

lubaczowskiego z rejonu Werchraty, dojazd wynosi ok. 2,5 godziny. Do obszarów o najniższej dostępności transportowej do ośrodka wojewódzkiego zaliczono gminy, w których ponad 50% powierzchni znajduje się poza izochroną 90 min. Na terenie województwa wyznaczono cztery obszary o najniższej dostępności do Rzeszowa:

- południowo-wschodni (powiaty: bieszczadzki i leski, część południowa powiatu sanockiego oraz strefa przygraniczna powiatu przemyskiego),
- południowo-zachodni (część południowo-zachodnia powiatu jasielskiego oraz południowa powiatu krośnieńskiego).
- północno-wschodni (większa część powiatu lubaczowskiego),
- północny (część północna powiatów stalowowolskiego i tarnobrzęskiego),

Obszary te zostały przedstawione graficznie na poniższej mapie:

Rys. 7. Obszary o najniższej dostępności transportowej do ośrodka wojewódzkiego

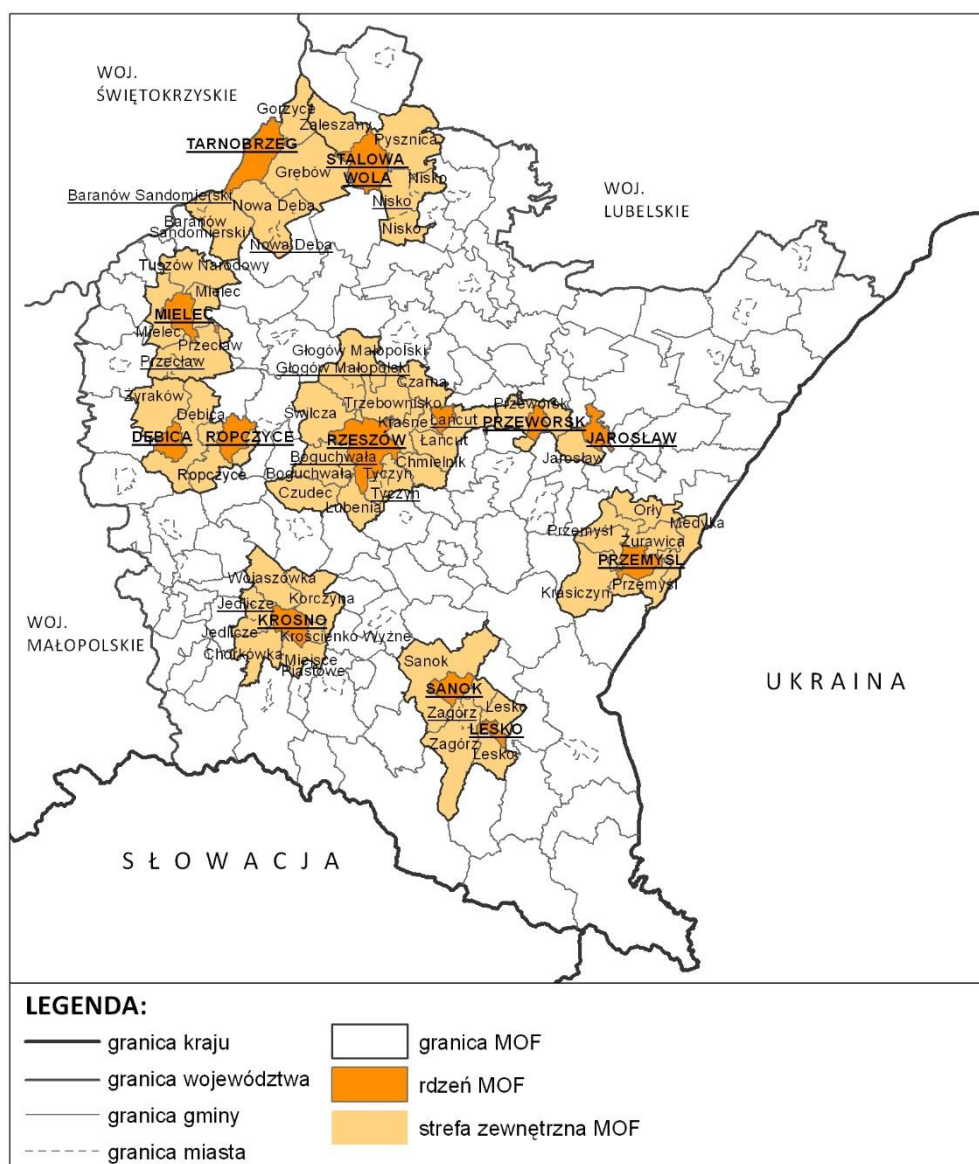


Źródło: Ekspertyza pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015.

1.3.3 Powiązania komunikacyjne regionalnych biegunów wzrostu

- Cechą charakterystyczną regionu jest policentryczna struktura sieci osadniczej oraz rynku pracy, co powoduje, że rola subregionalnych biegunów wzrostu i ich MOF jest szczególna. Ponadto, istnieje koncentracja przestrzenna ośrodków przemysłowych posiadających silne powiązania międzynarodowe w centralnej i zachodniej części województwa.
- *Strategia rozwoju województwa – Podkarpackie 2020*, identyfikuje dziewięć rzeczywistych biegunów wzrostu, w ramach których znajduje się 13 miast-rdzeni MOF (Rzeszów, Krosno, Przemyśl, Dębica, Ropczyce, Jarosław, Przeworsk, Sanok, Lesko, Mielec, Stalowa Wola, Tarnobrzeg i Łańcut).
- Obszary funkcjonalne położone w ciągu autostrady A4: Rzeszów, Dębica-Ropczyce, Jarosław-Przeworsk i Przemyśl odznaczają się najwyższym w skali regionu przeciętnym poziomem dostępności względem innych MOF. Dzięki ukończeniu ostatniego fragmentu autostrady A4 nastąpi tam największe skrócenie czasów przejazdu.

Rys. 8. Delimitacja miejskich obszarów funkcjonalnych w województwie podkarpackim z podziałem na rdzeń i strefę zewnętrzną.



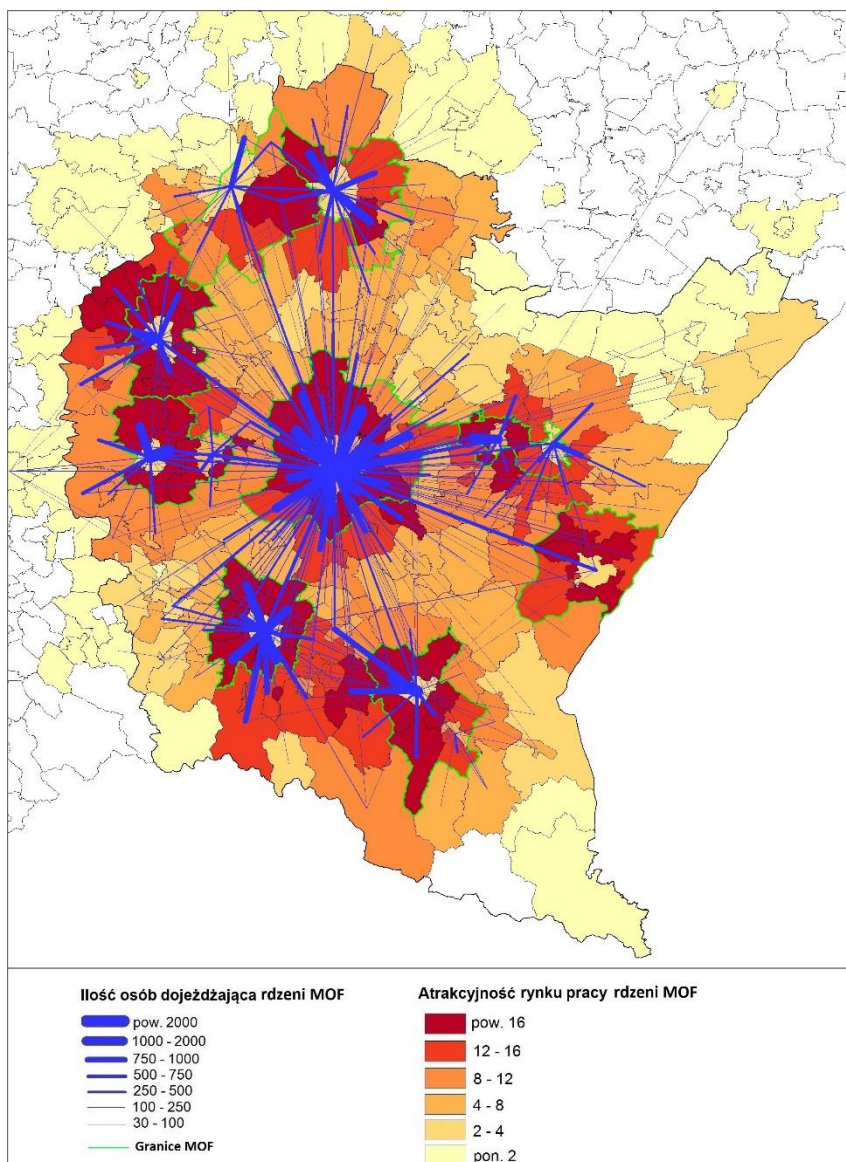
Źródło: Ekspertyza pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim - Raport końcowy*, Warszawa 2015. Opracowanie graficzne PBPP w Rzeszowie.

- Strefa bardzo dobrej dostępności czasowej do najbliższego MOF (30 minut) rozciąga się wzdłuż autostrady A4 od granicy z województwem małopolskim, aż po Przemyśl. Strefa taka obejmuje także położone we wzajemnym sąsiedztwie MOF Tarnobrzeg i MOF Stalowa Wola.
- Czas przejazdu z MOF Sanok-Lesko do MOF Tarnobrzeg sięgają bardzo wysokiego poziomu 2,5 godziny. Pozycja MOF Sanok-Lesko w systemie podkarpackich MOF nie ulegnie poprawie.
- Powiat lubaczowski, Bieszczady oraz po części, także Beskid Niski i centralny fragment Pogórza Dynowskiego znajdują się poza izochroną 60 minut od sieci MOF.
- Najlepiej wzajemnie dostępne w transporcie drogowym są pary obszarów funkcjonalnych miast: Rzeszów – Dębica-Ropczyce, Rzeszów – Jarosław-Przeworsk, Tarnobrzeg – Stalowa Wola, Dębica-Ropczyce – Mielec, Przemyśl – Jarosław-Przeworsk oraz Krosno – Sanok-Lesko.
- Najlepiej wzajemnie dostępne w transporcie kolejowym są pary obszarów funkcjonalnych miast: Rzeszów – Jarosław-Przeworsk, Tarnobrzeg – Stalowa Wola, Przemyśl – Jarosław-Przeworsk i Rzeszów – Dębica-Ropczyce.
- Dobrze rozwinięta komunikacja autobusowa pełni ważną rolę w transporcie pasażerskim regionu oraz we wzajemnych relacjach pomiędzy MOF (szczególnie w południowej i północnej części województwa).
- W perspektywie 2023 r. możliwa jest (zgodnie z aktualnymi planami w ramach programów operacyjnych) poprawa dostępności MOF Stalowa Wola względem innych ośrodków. Oznacza to, że kolejna perspektywa finansowa w bardzo ograniczonym stopniu przyczyni się do integracji drogowej systemu MOF z obszaru Podkarpacia.
- Możliwe jest wyróżnienie par obszarów funkcjonalnych miast położonych we względnej bliskości geograficznej, gdzie wzajemna dostępność mogłaby być poprawiona na drodze dalszego wsparcia inwestycyjnego. Należą do nich np. pary Dębica-Ropczyce – Tarnobrzeg, Mielec – Tarnobrzeg, Mielec – Stalowa Wola, a także Rzeszów – Krosno. Rozwiązaniem byłaby budowa drogi wyższej klasy technicznej wzdłuż zachodniej granicy województwa łącząca cztery położone tam aktywne gospodarczo MOF, a ponadto przedłużenie drogi ekspresowej S19 do węzła Miejsce Piastowe.
- Dwanaście miast-rdzieni dziewięciu regionalnych biegunów wzrostu (miasta Rzeszów, Krosno, Przemyśl, Dębica, Ropczyce, Jarosław, Przeworsk, Sanok, Lesko, Mielec, Stalowa Wola i Tarnobrzeg) stanowią bardzo atrakcyjny rynek pracy dla dojeżdżających z gmin województwa podkarpackiego. Dodatkowo duże dojazdy do pracy generują również położone poza wyodrębnionymi MOF-ami Jasło oraz Leżajsk.
- Kluczowym elementem badania powiązań funkcjonalnych w regionie, są przede wszystkim dojazdy do pracy. Generują one kierunkowe powiązania systemów komunikacyjnych. Układ ten przedstawia rysunek 9.
- Mieszkańcy regionu są relatywnie mniej skłonni do migracji wewnętrznych niż w przypadku innych województw Polski Wschodniej, stąd szczególnie intensywne w regionie są międzygminne dojazdy do pracy.
- Rzeszów posiada pasażerskie połączenie kolejowe z 7 spośród pozostałych MOF (poza Mielcem). Dostęp koleją w czasie poniżej 60 minut możliwy jest tylko z trzech MOF: Dębicy-Ropczyc, Jarosławia-Przeworska i Tarnobrzega. Czasy dojazdu z MOF Krosno oraz Sanok-Lesko są wyjątkowo długie (na poziomie 2-3 godzin), co praktycznie oznacza brak możliwości wykorzystania kolei we wzajemnych relacjach, w tym zwłaszcza w dojazdach pracowniczych.
- W dwóch zwartych przestrzennie strefach w rejonie Lubaczowa oraz w trójkącie pomiędzy Rzeszowskim Obszarem Funkcjonalnym, MOF Przemyśl i MOF Sanok-Lesko występuje

ubytek ludności. Sytuacja demograficzna poszczególnych gmin Bieszczad i Beskidu Niskiego jest zróżnicowana.

- W większości MOF-ów zachodzi zjawisko suburbanizacji (wzrost liczby ludności strefy zewnętrznej i spadek liczby ludności rdzenia), co wymaga większej koordynacji działań pomiędzy władzami miasta i otaczających go gmin.

Rys. 9. Międzygminne dojazdy do pracy na obszarze województwa podkarpackiego do 12 miast rdzeniowych 9 wyróżnionych MOF w 2011 r. przy uwzględnieniu bufora 30 km od granicy województwa



Źródło: Ekspertyza pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim - Raport końcowy*, Warszawa 2015.

- W regionie, pomimo wysokiej policentryczności, zachodzą procesy wzmocniające niektóre MOF, przy słabszym wzroście lub nawet stagnacji innych. Zwiększa się potencjał demograficzny Rzeszowa, Dębicy-Ropczyc oraz Mielca. Sytuacja MOF położonych na wschodzie Podkarpacia jest zauważalnie gorsza. Układ ten jest w znacznej mierze tożsamy z rozmieszczeniem głównych ośrodków przemysłowych zgrupowanych wzdłuż zachodniej granicy regionu oraz w sąsiedztwie Rzeszowa.

Tab. 3. Ocena wzajemnych powiązań komunikacyjnych MOF w województwie podkarpackim⁶.

MOF	Rzeszów	Krosno	Przemyśl	Tarnobrzeg	Stalowa Wola	Dębica-Ropczyce	Mielec	Jarosław-Przeworsk	Sanok-Lesko
DOSTĘPNOŚĆ DROGOWA									
Rzeszów		slaba	slaba z perspektywą poprawy	slaba	slaba z perspektywą poprawy	bardzo dobra	slaba	bardzo dobra	slaba
Krosno	bardzo slaba		bardzo slaba	bardzo slaba	bardzo slaba	slaba	slaba	slaba	bardzo dobra
Przemyśl	slaba z perspektywą poprawy	bardzo slaba		bardzo slaba	bardzo slaba	slaba z perspektywą poprawy	bardzo slaba	bardzo dobra	slaba
Tarnobrzeg	slaba	bardzo slaba	bardzo slaba		bardzo dobra	slaba	dobra	bardzo slaba	bardzo slaba
Stalowa Wola	bardzo slaba	bardzo slaba	bardzo slaba	bardzo dobra		slaba z perspektywą poprawy	slaba	slaba	bardzo slaba
Dębica-Ropczyce	slaba z perspektywą poprawy	bardzo slaba	bardzo slaba z perspektywą poprawy	bardzo slaba	bardzo slaba		bardzo dobra	slaba z perspektywą poprawy	bardzo slaba
Mielec	brak	brak	brak	brak	brak	brak		slaba z perspektywą poprawy	bardzo slaba
Jarosław-Przeworsk	bardzo dobra	bardzo slaba	bardzo dobra	bardzo slaba	bardzo slaba	slaba z perspektywą poprawy	brak		slaba
Sanok-Lesko	bardzo slaba	slaba	bardzo slaba	bardzo slaba	bardzo slaba	bardzo slaba	brak	bardzo slaba	

Źródło: Ekspertyza pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015.

1.3.4 Powiązania wewnętrzne obszarów funkcjonalnych

Rzeszowski Obszar Funkcjonalny

- Rzeszów - stolica województwa, duży ośrodek kulturalny, handlowy oraz edukacyjny - jest wyjątkowo atrakcyjnym i rosnącym na znaczeniu rynkiem pracy. Jego oddziaływanie widać w całym regionie, poprzez dojeżdżających do miasta z całego województwa oraz nawet dalej położonych obszarów (ponad 44 tys. dojeżdżających).
- Rzeszowski Obszar Funkcjonalny (ROF) stanowi centralną część województwa, co ma duże znaczenie ze względu na dostępność komunikacyjną.
- Podstawowa sieć drogowa ROF jest w pełni powiązana i spójna z układem krajowym i międzynarodowym. Na obszarze ROF krzyżują się ciągi drogowe w ramach sieci TEN-T (równoleżnikowa autostrada A4 oraz południkowa droga ekspresowa S19). Ponadto na obszarze ROF znajdują się drogi krajowe nr 9, 19, 97 i równoległa do autostrady DK94 (na wschód od Rzeszowa jako DK4 do czasu otwarcia autostrady A4 między Rzeszowem a Jarosławem). Układ dróg uzupełniają drogi wojewódzkie: DW869 będąca łącznikiem

⁶ Jako kryteria podstawowe przyjęto czasy przejazdu odrębnie w transporcie drogowym i kolejowym (w przypadku MOF stanowiących duopole wybierano krótszy z czasów przejazdu). Zastosowano następujące skale: poniżej 40 min. – bardzo dobry, 40-50 min. – dobry, 50-90 min. – słaby i ponad 90 min. – bardzo słaby. Dodatkowo pod uwagę przy ocenie wzięto efekty poprawy dostępności w wyniku realizacji inwestycji transportowych uwzględnionych w dokumentach strategicznych.

między portem lotniczym w Jasionce a drogami krajowymi nr 9 i 19, DW881 łącząca Łańcut z Sokołowem Małopolskim (w kierunku północnym) oraz Pruchnikiem i Przemyślem (w kierunku południowo-wschodnim, na tym odcinku droga ta jest równoległa do autostrady A4), DW877 łącząca Łańcut z Leżajskiem (w kierunku północnym), DW878 łącząca Rzeszów z Tyczynem i DW877 oraz na południu ROF – DW988 prowadząca z DK19 przez Czudec, Strzyżów w kierunku Jasła.

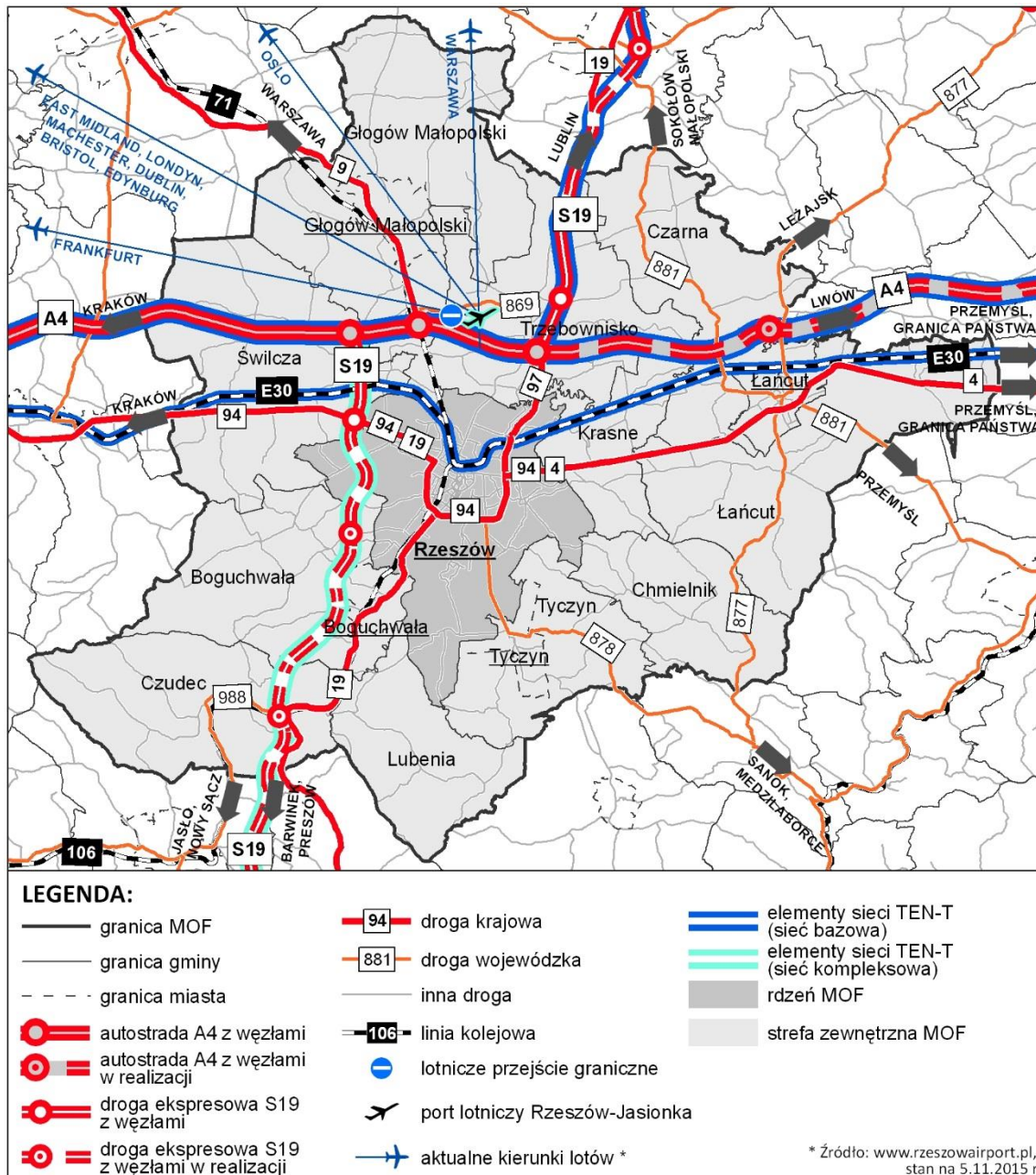
- Na obszarze ROF zlokalizowany jest czterokierunkowy węzeł kolejowy, którego centralny punkt stanowi stacja Rzeszów Główny. W układzie wschód-zachód przebiega dwutorowa i zelektryfikowana linia kolejowa nr 91 / E-30 (Kraków Główny - Tarnów - Dębica - Rzeszów - Przeworsk - Jarosław - Przemyśl - Medyka), należąca do sieci bazowej TEN-T. Jest elementem 3 Paneuropejskiego Korytarza Transportowego (Drezno - Wrocław - Katowice - Kraków - Przemyśl - Lwów - Kijów). Z kierunku północnego do Rzeszowa doprowadzona jest jednotorowa i niezelektryfikowana linia nr 71 (Ocice-Rzeszów), zapewniająca połączenia z Głogowem Małopolskim, Kolbuszową, Nową Dębą, a dalej z Tarnobrzegiem i przez linie kolejowe nr 74 i 68, Stalową Wolą, Kraśnikiem, Lublinem oraz przez linię kolejową nr 25 z Sandomierzem i Ostrowcem Świętokrzyskim. W kierunku południowym przebiega natomiast jednotorowa i niezelektryfikowana linia nr 106, łącząca ośrodki powiatowe (Strzyżów, Jasło) oraz gminne (Boguchwała, Czudec). Od Jasła możliwe są dalsze połączenia w kierunku wschodnim (MOF Krosno i MOF Sanok-Lesko) oraz zachodnim (Gorlice, Stróże w województwie małopolskim).
- Dynamika ruchu pasażerskiego dla lotniska w Jasionce w okresie 2009 - 2011 była jedną z najwyższych w Polsce. W 2014 r. na lotnisku zostało obsłużonych ponad 601 tys. pasażerów i ponad 1185 ton ładunków cargo. Obecnie istnieje możliwość podróży do Warszawy, Frankfurtu, Londynu (lotniska Stansted i Luton), Edynburga, Manchesteru, Bristolu, East Midlands, Dublina, Oslo oraz od maja 2016 na Korfu. Połączenia obsługują 4 linie lotnicze: PLL LOT, Lufthansa, Ryanair oraz Czech Airlines.
- W latach 2009-2015 w ramach projektu „Rozbudowa portu lotniczego Rzeszów-Jasionka” usprawniono jego funkcjonowanie poprzez przeprowadzenie szeregu inwestycji, w tym przede wszystkim znacząco podniesiono przepustowość portu w wyniku rozbudowy i modernizacji infrastruktury lotniskowej oraz oddania do użytku nowego terminalu pasażerskiego. W ostatnich latach znacząco poprawił się dojazd do portu lotniczego z wykorzystaniem autostrady A4 oraz drogi ekspresowej S19 (na odcinku Stobierna-Rzeszów).
- Nie jest możliwe czerpanie pełnych korzyści z istnienia infrastruktury lotniskowej bez jej odpowiedniego skomunikowania z układem transportowym innych gałęzi transportu. Dla jakości transportu lotniczego kluczowe znaczenie ma regionalna i lokalna dostępność do portów lotniczych dzięki infrastrukturze transportu drogowego i transportu publicznego, w tym kolei. Ważnym elementem podnoszącym atrakcyjność Portu Lotniczego „Rzeszów – Jasionka” jest rozbudowana infrastruktura drogowa oraz kolejowa. Istotna jest lokalizacja lotniska w pobliżu uzbrojonych terenów inwestycyjnych zarządzanych przez Podkarpacki Park Naukowo – Technologiczny „Aeropolis”, które obecnie są jednymi z najbardziej atrakcyjnych miejsc pod inwestycje w południowo-wschodniej Polsce (Park jest pierwszym branżowym parkiem w Polsce, który ma podtrzymywać wieloletnie i głęboko zakorzenione w regionie tradycje przemysłu lotniczego).
- Istotna jest przynależność Portu Lotniczego „Rzeszów – Jasionka” do największego i najbardziej znanego klastra przemysłowego w Polsce – Doliny Lotniczej. Klaster ten pod koniec września 2015 roku został uznany przez Ministerstwo Gospodarki za Krajowy Klaster Kluczowy, dzięki czemu Rzeszów i województwo podkarpackie ma możliwość stania się ośrodkiem wzrostu w oparciu o przemysł lotniczy.

- Przewóz lotniczy cargo obejmuje transport specyficznych ładunków, takich jak na przykład elektronika, biżuteria czy łatwo psujące się towary. Dlatego też muszą zaistnieć odpowiednie warunki zarówno po stronie podażowej (istnienie odpowiedniej infrastruktury lotniskowej, funkcjonowanie przewoźników cargo, rozwinięte ośrodki dystrybucyjno-logistyczne skomunikowane z lotniskiem), jak i popytowej (spedytorzy, firmy transportowe, przedsiębiorcy), aby przewóz lotniczy cargo mógł zaistnieć.
- Potencjały ruchotwórcze w sensie miejsc pracy w coraz większym stopniu przenoszą się do nowych specjalnych stref na północ od miasta, między autostradą a portem lotniczym w Jasionce; jednocześnie gęsto zaludniony jest obszar na południe od miasta, co skutkuje potencjalnym wzrostem ruchu dojazdowego w układzie południkowym.
- Szczególnie wysokie udziały dojeżdżających do pracy w liczbie ludności w wieku produkcyjnym, są charakterystyczne dla gmin otaczających Rzeszów, a z czterech gmin (Boguchwała – obszar wiejski, Świlcza, Trzebownisko oraz Łańcut) liczba dojeżdżających przekracza 1500 osób.
- Duże potoki ruchu generowane codziennie mają swoje odzwierciedlenie w natężeniu ruchu na drogach dojazdowych oraz liczbie pociągów na linii wschód-zachód.
- Największym natężeniem ruchu wśród dróg dojazdowych do Rzeszowa cechowała się równoleżnikowa droga krajowa nr 4 (2010). Na odcinku między Rzeszowem a Kraczkową liczba pojazdów była bliska 30 tys. na dobę. Na większości odcinków między Rzeszowem a Łańcutem trasa posiada dwa pasy ruchu w każdą stronę. Ponadto po oddaniu autostrady A4 duża część ruchu o charakterze tranzytowym została (lub zostanie) przeniesiona na nową trasę autostradową.
- Zła sytuacja cechowała odcinek drogi krajowej nr 9 na północ od Rzeszowa. Natężenie ruchu ogółem przy jednym pasie w każdą stronę oraz gęsto zaludnionym terenie z wieloma miejscowościami, które nie posiadają obwodnic (z wyjątkiem Głogowa Małopolskiego) wynosiło prawie 22 tys. pojazdów (2010). Odcinek ten cechuje relatywnie niska prędkość osiągnięta przez pojazdy, przede wszystkim w okolicach miejscowości Miłocin, przy granicy z Rzeszowem. Obecnie, w północnej części Rzeszowa nastąpiła poprawa dzięki otwarciu do ruchu odcinków A4 oraz S19. W przyszłości problem powinna również rozwiązać północna obwodnica miasta planowana do realizacji w okresie programowania 2014-2020.
- Na odcinku na zachód od Rzeszowa natężenie ruchu ogółem było niższe i nie przekraczało 20 tys. pojazdów. Ale również na tym odcinku poza krótkimi fragmentami, w tym przejazdem przez Świlczę, trasa posiada dwa pasy ruchu w każdym kierunku.
- Znaczne obciążenie ruchem drogowym cechuje DK19, wyprowadzającą ruch z Rzeszowa w kierunku południowym, (około 18 tys. pojazdów ogółem w ciągu doby). Wąskie gardło na tej trasie stanowi przejazd przez okolicę sygnalizacji świetlnej w Boguchwale. Problem dojazdu do Rzeszowa z miejscowości Boguchwała może rozwiązać nowy most na Wisłoku, południowa obwodnica miasta, planowane inwestycje w ciągu DK19 i przede wszystkim odcinek S19 między węzłem Rzeszów Południe (Kielanówka) a węzłem Babica.
- Natężenie ruchu pociągów pasażerskich w obszarze ROF, położonym na magistrali E-30 (linii nr 91), łączącej południowe ośrodki miejskie kraju, jest dość duże. W 2010 r. na głównym szlaku wschód-zachód kursowało średnio ponad 40 pociągów na dobę (licząc łącznie oba kierunki). Są to przede wszystkim pociągi międzywojewódzkie.
- W ruchu lokalnym na odcinku linii nr 91 w kierunku do Dębicy kursowało dziennie ok. 14 pociągów regionalnych. W kierunku do Łańcuta i Przeworska na tej samej linii było ich dwa razy więcej. W układzie północ-południe, linie kolejowe nr 71 do Głogowa Małopolskiego i Kolbuszowej oraz nr 106 w kierunku Jasła nie są wystarczająco wykorzystywane. W 2010 r. na odcinku do Głogowa Małopolskiego liczba pociągów wynosiła 5-10 na dobę. Natomiast na odcinku Rzeszów-Jasło kursowało mniej niż 5 pociągów. Pomimo, iż są to odcinki

jednotorowe, występują spore zapasy przepustowości, które mogłyby zostać wykorzystane w rozwoju Kolei Aglomeracyjnej.

- W Rzeszowie planowaniem, organizowaniem i zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym zajmuje się powołany w 2009 r., jako jednostka organizacyjna gminy - Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie (ZTM).
- Obsługę przewozową na zlecenie ZTM realizuje spółka miejska – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne MPK Rzeszów Sp. z o.o. ZTM na podstawie stosownych porozumień z sąsiednimi samorządami, za pośrednictwem MPK Rzeszów obsługuje również linie podmiejskie, na stosunkowo długich odcinkach (gminy: Krasne, Tyczyn, Świlcza).

Rys. 10. Sieć transportowa w ROF.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie ekspertyzy pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim - Raport końcowy*, Warszawa 2015. Opracowanie graficzne PBPP w Rzeszowie.

- Drugim organizatorem transportu publicznego w ROF, jest Związek Gmin „Podkarpacka Komunikacja Samochodowa”, który powstał w 2010 r., jako alternatywa dla ZTM Rzeszów dla mieszkańców spoza miasta Rzeszowa (w skład ZG PKS nie wchodzi Miasto Rzeszów)⁷. Głównym zadaniem ZG PKS (dla którego przewoźnikiem jest Międzygminna Komunikacja Samochodowa) jest połączenie ościennych gmin (Boguchwały, Chmielnika, Głogowa Małopolskiego oraz Trzebowniska, a także Czarnej z powiatu łańcuckiego) z Rzeszowem z wykorzystaniem 14 linii. Z ZG PKS wystąpiła Gmina Krasne.
- W Rzeszowie są dwa duże dworce autobusowe – Dworzec Główny przy ul. Grottgera (ok. 180 relacji) oraz Dworzec Podmiejski przy ul. Kasprowicza (ok. 50 relacji). Dworzec Główny PKS znajduje się w sąsiedztwie dworca kolejowego, w niedalekiej odległości od al. Piłsudskiego, co sprawia, że ewentualna budowa zintegrowanego dworca jest znacznie ułatwiona.
- Na obszarze Rzeszowa funkcjonują dwie stacje kolejowe: Rzeszów Główny i Rzeszów Staroniwa oraz trzy przystanki osobowe: Załęże, Osiedle i Zwiężczyca, ale jak dotąd jedynie Rzeszów Główny stanowi ważne centrum przesiadkowe (pozostałe punkty mają znaczenie marginalne).
- Duże potoki ruchu dojazdowego oraz modernizacje linii kolejowych prowadzących do centrum Rzeszowa pozwalają prognozować zwiększenie liczby pasażerów w ruchu dojazdowym do Dworca Głównego. Wskazuje się na potrzebę większej integracji komunikacji miejskiej, zarówno w sensie większej liczby linii zatrzymujących się w okolicy dworca, jak i utworzenia koncepcji stworzenia pętli na obszarze Centrum Komunikacyjnego (zbadanie możliwości uaktywnienia w tym zakresie części dworca PKS).
- Obłożenie ruchem pojazdów ciężarowych było w 2010 r. w ROF bardzo wysokie w zasadzie na wszystkich wlotach dróg krajowych do miasta Rzeszowa, przy czym o ile w przypadku DK4 były to odcinki na dużych fragmentach po dwa pasy w każdą stronę, o tyle w układzie północ-południe ruch funkcjonował głównie na bazie dróg jednojezdniowych, często przecinających wsie i miasteczka. Sytuacja po 2010 r. uległa znacznej poprawie w wyniku realizacji odcinków autostrady A4 oraz drogi ekspresowej S19 na odcinku do Stobiernej.
- Kluczowa jest budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku przynajmniej od węzła Rzeszów Południe do węzła Babica (gdzie następuje wyraźne rozłożenie ruchu ciężarowego w kierunku Barwinka oraz Jasła), a także drogi ekspresowej S74 na odcinku od Niska do granicy województwa.
- W kolejowym ruchu towarowym dominującą rolę odgrywa linia nr 91 / E-30. W 2010 r. wielkość natężenia wynosiła więcej niż 15 pociągów na dobę, przy czym na zachód od węzła Rzeszów było to ponad 20 pociągów. Na uwagę zasługuje także zwiększone natężenie (6-8 pociągów) na krótkim odcinku linii nr 106, między Rzeszowem Głównym, a Rzeszowem Staroniwą – stacją postojową dla składów towarowych kierowanych na bocznicę zakładów przemysłowych oraz elektrociepłowni. Liczba pociągów na dwóch pozostałych odcinkach sieci w obrębie ROF wyraźnie odstawała od tych zanotowanych na E-30. Natężenie nie przekracza 4 pociągów na dobę.

⁷ MKS swoim zasięgiem nie obejmuje np. gminy Tyczyn (władze gminy zrezygnowały z udziału w tym przedsięwzięciu parę miesięcy po rozpoczęciu funkcjonowania ZG PKS). Dostępność transportu publicznego gminy Tyczyn wydaje się być niska zważywszy na fakt, że nie istnieje tam linia kolejowa, dzięki której mieszkańcy mogliby czuć się lepiej skomunikowani ze stolicą województwa. Linie MPK Rzeszów kończą swój bieg w Tyczynie i Matysówce, a na obszarze gminy funkcjonuje komunikacja PKS oraz linia prywatnego przewoźnika.

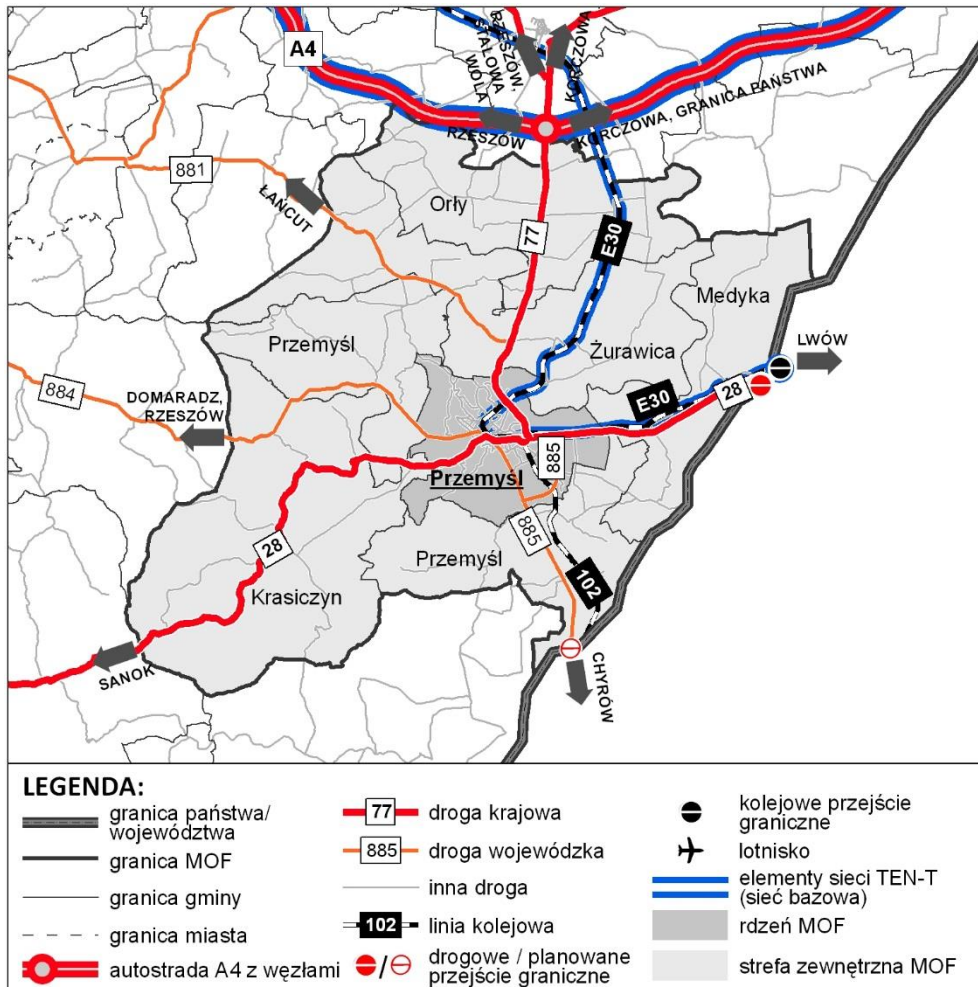
Miejski Obszar Funkcjonalny Przemyśl

- Miasto Przemyśl jest regionalnym biegunem wzrostu o dominującej funkcji usługowej, z potencjałem rozwojowym funkcji turystycznej. W perspektywie ma szansę stać się biegunem wielofunkcyjnym.
- Przemyśl jest relatywnie niedużym rynkiem pracy, z dominacją małych przedsiębiorstw eksportujących głównie na Ukrainę. Niewielka liczba większych firm w mieście skutkuje zainteresowaniem mieszkańców również rzeszowskim rynkiem pracy. Poprawa dojazdu do Rzeszowa po oddaniu brakującego odcinka autostrady A4 może nawet jeszcze zwiększyć to zainteresowanie.
- Obszar MOF Przemyśl (gmina Orły), zahacza o autostradę A4, a węzeł autostradowy Przemyśl położony jest na granicy MOF, co determinuje w dużym stopniu jego dostępność drogową.
- Na obszarze MOF funkcjonują drogi krajowe DK77 (dojazd od Przemyśla z autostrady A4) oraz DK28 – równoleżnikowe połączenie z Sanoka przez Przemyśl do granicy z Ukrainą w Medyce. Układ drogowy uzupełniają trzy drogi wojewódzkie: DW881 – łącząca Łańcut z miejscowością Żurawica (DK77) i Przemyślem, DW884 – łącząca Przemyśl z DK19 (Domaradz) oraz DW885 – łącząca Przemyśl z Hermanowicami i prowadząca do granicy z Ukrainą.
- Główną osią sieci kolejowej MOF Przemyśl jest dwutorowa i zelektryfikowana magistrala E-30, należąca do sieci bazowej TEN-T. Jako linia nr 91 poprowadzona jest przez stację Przemyśl Główny i kończy swój przebieg w rejonie przejścia granicznego z Ukrainą w Medyce.
- Na terenie MOF znajduje się rozbudowany kompleks bocznic, tworzący terminal przeładunkowy Żurawica-Medyka, przystosowany do obsługi materiałów sypkich, produktów chemicznych oraz kontenerów. Obsługiwana jest także komunikacja przestawcza. Na terminal składa się szereg linii zarówno normalnotorowych (m.in. linia obwodowa nr 613, omijająca stację Przemyśl Główny), jak i szerokotorowych umożliwiających bezpośredni wjazd pociągom z terenu Ukrainy (m.in. linie nr 92 oraz obwodowa 614). Perspektyw rozwoju terminalu Żurawica-Medyka należałoby poszukiwać szczególnie w przewozach intermodalnych, których rosnąca rola widoczna jest w relacjach z Rosją, Kazachstanem i Dalekim Wschodem, stanowiących coraz wyraźniejszą konkurencję wobec szlaków morskich.
- Największe potoki ruchu dojazdowego mają miejsce z gminy wiejskiej Przemyśl oraz gminy Żurawica. Z pozostałych gmin liczba dojeżdżających jest niższa niż 500 osób, a atrakcyjność rynku pracy w Przemyślu gwałtownie spada za granicą miejskiego obszaru funkcjonalnego.
- Natężenie ruchu na drogach zamiejskich w MOF Przemyśl jest relatywnie niewielkie, choć na odcinku wlotowym do rdzenia MOF od północy na DK77 (odcinek Żurawica-Przemyśl) natężenie ogółem przekraczało 15 tys. pojazdów (2010 r.). Realizacja autostrady A4, może skutkować pewnym zwiększeniem ruchu dojazdowego na tym kierunku. Ponadto węzeł autostradowy Przemyśl jest ostatnim węzłem na autostradzie przed granicą z Ukrainą (węzeł Korczowa) i część osób dojeżdżająca w Bieszczady może wybierać drogę przez Przemyśl (w połączeniu z wizytą w tym mieście).
- Przemyśl jest drugim po Rzeszowie najważniejszym na Podkarpaciu węzłem kolejowym. Rozkład przestrzenny natężenia ruchu pociągów pasażerskich w MOF Przemyśl wskazuje na stację Przemyśl Główny jako punkt docelowy i początkowy przeważającej większości pociągów kursujących w komunikacji krajowej. Na linii nr 91 średniodobowa liczba pociągów zarejestrowanych w 2010 r. przekroczyła 40. W tym kontekście pasażerski ruch

transgraniczny ma marginalny wymiar (poniżej 5 pociągów na dobę). Występują jedynie połączenia dalekobieżne (Wrocław - Kraków - Lwów - Kijów), bez połączeń w ruchu lokalnym, które zostały zawieszane przed 2010 r. ze względu na niską rentowność. W mieście funkcjonuje również drugi dworzec kolejowy - Przemyśl Zasanie. Dworzec ten generuje ruch zewnętrzny jak i również ruch wewnętrzny (dojazdy mieszkańców z gminy Żurawica oraz mieszkańców Przemyśla). Jest to znaczny w ruchu miejskim węzeł przesiadkowy z ograniczonym dostępem transportu miejskiego a usytuowanym w najbliższej okolicy obwodnicy miasta. Dworzec Zasanie może stanowić załączek ruchu około miejskiego transportowego kolei podmiejskiej (dostęp do Medyki przejścia granicznego do gmin Medyka i Żurawica). Jego położenie na osi miasta ze stacją Bakończyce tworzy w przypadku rozwinięcia ruchu komunikację odciążającą ruch autobusowy i samochodowy.

- System transportu zbiorowego w MOF Przemyśl opiera się na transporcie autobusowym komunikacją miejską, oraz realizowanym przez prywatnych przewoźników. Zasięg linii komunikacyjnych MZK w Przemyślu, oprócz obsługi miasta Przemyśl, obejmuje również miejscowości z gmin sąsiednich, tj. Przemyśl, Żurawica i Krasiczyn. Swoim zasięgiem nie obejmuje gmin Orły i Medyka, które należą do MOF. Liczba pasażerów przewiezionych komunikacją miejską nie wykazuje tendencji spadkowych, w latach 2010-2012 nastąpił nawet nieznaczny wzrost przewozów pasażerskich o 4%.
- W Przemyślu główny dworzec autobusowy zlokalizowany jest przy ul. Stefana Czarnieckiego, w odległości ok. 200 m od dworca kolejowego Przemyśl Główny, usytuowanego przy pl. Legionów. Oba obiekty łączy przejście podziemne poprowadzone pod grupą torów stacyjnych. Umożliwia to pasażerom dość dogodne przemieszczanie się między poszczególnymi gałęziami transportu publicznego. Zbliżone do centralnego położenie dworców względem układu urbanistycznego miasta jest również korzystne. Na początku 2012 r. zakończył się remont dworca kolejowego, co wpłynęło na poprawę standardu obsługi pasażerów. Wciąż natomiast brakuje zintegrowanego węzła przesiadkowego z komunikacją miejską, który byłby zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie dworców.
- Największym obciążeniem ruchem ciężarowym na obszarze MOF Przemyśl charakteryzuje się odcinek wlotowy do Przemyśla na drodze krajowej nr 77. Na tym odcinku kierowcy w większości fragmentów mają do dyspozycji po dwa pasy w każdym kierunku, dzięki czemu ruch jest w miarę płynny. Z kolei na północ od Żurawicy aż do węzła na autostradzie istnieją fragmenty dwupasmowe dla każdego z kierunków jazdy, co pozwala na w miarę bezpieczne wyprzedzanie pojazdów ciężarowych.
- Największe potoki ruchu pociągów towarowych występują w relacji do i z rejonu Żurawicy (10-15 pociągów na dobę w 2010 r.). W rejonie rdzenia MOF ruch towarowy jest przenoszony z linii nr 91 na linię obwodową nr 613, łączącą Żurawicę z Medyką poprzez posterunek odgałęźny Hurko. Zarejestrowany ruch na tym odcinku zawierał się w przedziale 8-10 pociągów. Dalej w kierunku Medyki potoki towarowe dzielone są na kilka równoległych ciągów, przez co natężenie w obrębie głównej linii nr 91 wynosiło tam 4-6 pociągów.

Rys. 11. Sieć transportowa w MOF Przemysł.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie ekspertyzy pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015. Opracowanie graficzne PBPP w Rzeszowie.

Miejski Obszar Funkcjonalny Krosno

- Miasto Krosno jest regionalnym biegunem wzrostu o charakterze przemysłowo-usługowym, m.in. w oparciu o przemysł nowoczesnych technologii. Pełni również funkcję edukacyjną, kulturalną. Posiada też duży potencjał do rozwoju turystyki.
- Krośnieński rynek pracy jest bardzo duży, charakteryzuje się dużą różnorodnością branż, m.in. branża lotnicza i okołolotnicza, motoryzacyjna, maszynowa, chemiczna, przetwórstwo tworzyw sztucznych, teleinformatyczna, meblarska, naftowo-gazownicza, budowlana, spożywcza⁸.

⁸ Do najważniejszych firm MOF Krosno należą: Krośnieńskie Huty Szkła „Krosno” S.A., „Krosglass” S.A., „Villa Glass Studio” Sp. z o.o., Zakład Zdobienia Szkła „Glasmark” Sp. z o.o., (branża szklarska), „Goodrich Aerospace Poland” Sp. z o.o., „Wietpol Aerospace” Sp. z o.o. Sp. k., Lotnicze Zakłady Produkcyjne – Naprawcze „Aero – Kros” Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowo-Usługowe „EKOLOT”, FK Lightplanes Sp. z o.o., Peszke s.c., Dioxid Sp. z o.o., PPHU Vacuma (branża lotnicza i okołolotnicza), Mikrotech S.A., Stimo Niedzielski Sp. J. (branża teleinformatyczna), „BWI Poland Technologies” Sp. z o.o., „FA Krosno” S.A. (branża motoryzacyjna), „PGNiG Technologie” S.A., ORLEN Południe S.A. – Zakład Jedlicze (branża naftowo-gazownicza), „Nowy Styl” Sp. z o.o., Krośnieńskie Fabryki Mebli „Krofam” Sp. z o.o., Zakład Meblowy „Wist”,

- Lokalizacja dużej liczby zakładów i firm znajduje się w centralnej części miasta, między obwodnicą w ciągu drogi nr 28, a ulicami Gen. Okulickiego i Tysiąclecia. Po drugiej stronie obwodnicy znajdują się tereny przemysłowe, związane z działalnością lotniska w Krośnie – przy ul. Żwirki i Wigury i przy ul. Lotników. Miasto posiada uzbrojone tereny inwestycyjne położone w sąsiedztwie lotniska. 41,6 ha objęte jest podstrefą Specjalnej Strefy Ekonomicznej „EURO – PARK” Mielec, z czego 6,5 ha jest zainwestowane. Dodatkowo miasto dysponuje 8,2 ha uzbrojonych terenów nieobjętych SSE. Na terenie miasta znajdują się również podstrefy SSE „Krakowski Park Technologiczny” - przy ul. Drzymały i przy ul. Tysiąclecia.
- Istnieją silne powiązania gospodarcze Krosna z Rzeszowem i ośrodkami przemysłowymi północnej części województwa, co potwierdza potrzebę przyspieszenia budowy drogi ekspresowej S19 w kierunku Rzeszowa i autostrady A4 oraz usprawniania połączenia drogowego w ciągu dróg krajowych 28 i 73, jako najbliższego połączenia drogowego Krosna z autostradą A4 (węzeł w Zawadzie - Dębica Wschód). Ze względu na silne kontakty gospodarcze województwa (w tym MOF Krosno) ze Słowacją, konieczna jest również budowa odcinka S19 do Barwinka.
- Obszar MOF Krosno przecinają dwie drogi krajowe: DK28 łącząca Jasło z Sanokiem i Przemyślem oraz DK19 z Rzeszowa do granicy ze Słowacją w Barwinku (w przyszłości przez obszar MOF ma przebiegać droga ekspresowa S19). Układ drogowy uzupełniają dwie drogi wojewódzkie: DW990 przecinająca gminę Wojaszówka i stanowiąca łącznik między Krosnem a DW988 oraz DW991 prowadząca z Krosna do miejscowości Lutcza na DK19 w kierunku Rzeszowa. Zewnętrzna i wewnętrzna drogowa dostępność komunikacyjna MOF Krosno jest słaba i wymaga realizacji inwestycji poprawiających ten stan.
- Podstawowym elementem sieci kolejowej MOF Krosno jest przebiegająca z zachodu ku południowemu-wschodowi jednotorowa, niezelektryfikowana linia nr 108 (Stróże - Krościenko), która prowadzi dalej na Ukrainę do stacji Chyrów. Linia 108 łączy węzeł Jasło, przez Jedlicze, Krosno, Sanok z węzłem Zagórz w rejonie MOF Sanok-Lesko. W rdzeniu MOF zlokalizowana jest stacja Krosno wraz z trzema przystankami osobowymi. W północno-zachodniej części MOF Krosno, na terenie gmin Jedlicze oraz Wojaszówka znajduje się ponadto fragment jednotorowej, niezelektryfikowanej linii nr 106 (Rzeszów-Jasło).
- Infrastruktura kolejowa na terenie MOF Krosno wymaga modernizacji. Dotyczy to zwłaszcza linii nr 108, która może pełnić rolę linii strategicznej, alternatywnej dla linii nr 91 Kraków – Medyka w przypadku jej czasowego wyłączenia z ruchu z powodu remontu, skutków działań żywiołów czy katastrof kolejowych. Ponadto linia nr 108 w połączeniu z liniami nr 96, 104 i 99 umożliwiałaby połączenie kolejowe Bieszczadów z Tatrami. Istniejący układ linii kolejowych nr 108 i 106 ogranicza ich wykorzystanie w systemie transportowym MOF Krosno oraz w regionie. Ze względu na brak bezpośredniego połączenia MOF Krosno z Rzeszowem, konieczna jest budowa łącznicy kolejowej pomiędzy liniami nr 108 i 106, która pozwoli na znaczące skrócenie czasu przejazdu z Krosna do stolicy województwa, dzięki czemu przejazd koleją na tym odcinku stanie się

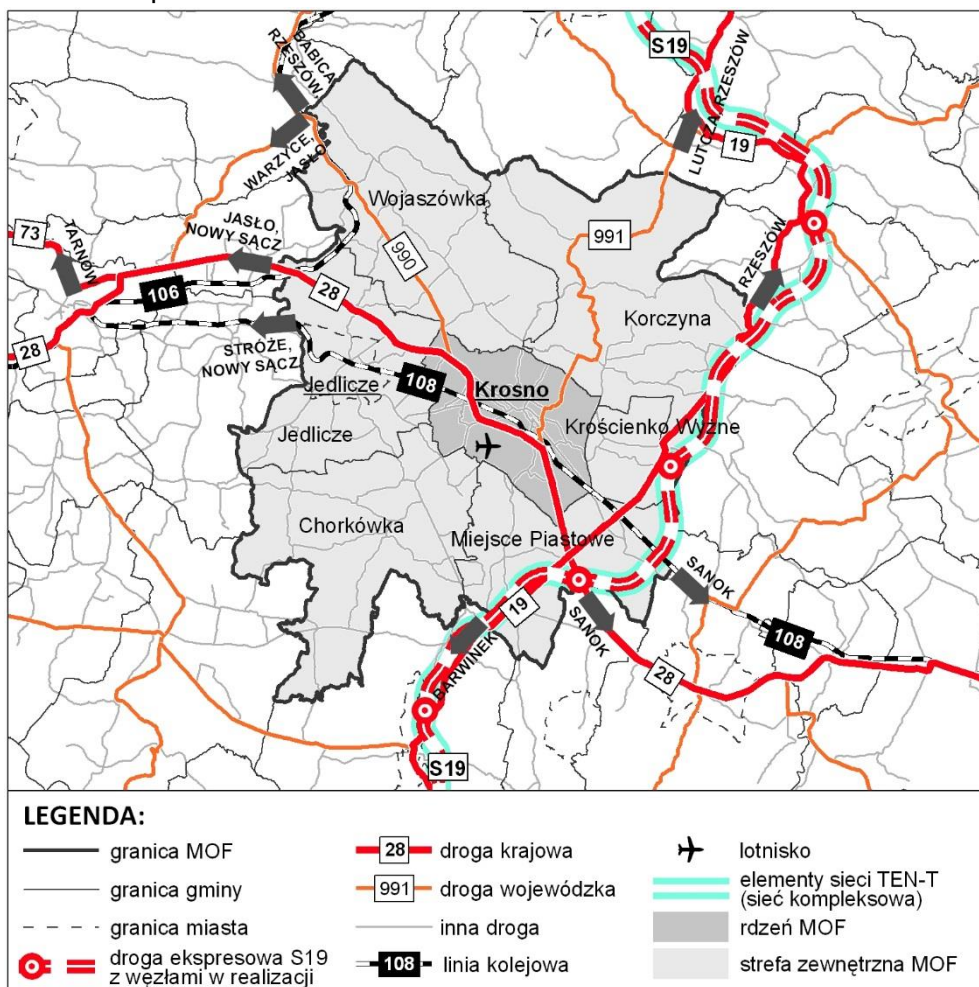
„Billkros”, WIPMEB Sp. z o.o. (przemysł meblarski), Invest-Profil Sp. z o.o. sp. k. (producent okien i drzwi z PCV), „Cellfast” S.A., „Splast” Sp. z o.o. Sp. k. (przetwórstwo tworzyw sztucznych), „Eco Line” (obróbka metali i technologie do malowania proszkowego), Krośnieńskie Przedsiębiorstwo Budowlane „KPB” S.A., Przedsiębiorstwo Robót Inżynierskich i Drogowych w Krośnie S.A., Rejon Budowy Dróg i Mostów Sp. z o.o. (branża budowlana), WSK „PZL – Krosno” S.A. (producent cystern i schładzalników mleka), firma „Walter” (producent maszyn i pił do obróbki drewna). Dużym krośnieńskim pracodawcą jest również Wojewódzki Szpital Podkarpacki.”

konkurencyjny w stosunku do transportu drogowego. Realizacja inwestycji przyczyni się do znaczącej poprawy kolejowej dostępności komunikacyjnej całego południowego Podkarpacia. Połączenie kolejowe wykorzystywane będzie zarówno przez mieszkańców regionu, turystów, jak i przez przedsiębiorców do transportu towarowego. Dzięki budowie łącznicy zwiększy się również atrakcyjność kolejowego przejścia granicznego w Nowym Łupkowie (linia nr 107), przez co wzrośnie znaczenie województwa podkarpackiego w międzynarodowej wymianie osób i towarów. Budowa łącznicy ma szansę przyczynić się również do realizacji dalekobieżnego połączenia Zagórz – Warszawa i zwiększenia dostępności Bieszczadów dla turystów.

- W MOF Krosno zlokalizowane są dwa lotniska o statusie wyłącznym: Krosno – w granicach miasta, które jest obecnie modernizowane oraz Iwonicz w gminie Krościenko Wyżne i Miejsce Piastowe.
- MOF Krosno jest obszarem bardzo gęsto zaludnionym, ludność koncentruje się w układzie równoleżnikowym wzdłuż DK28 oraz linii kolejowej nr 108. Krosno pełni też ważną funkcję handlową oraz tranzytową w kontekście ruchu osób i towarów w kierunku południowym na Słowację.
- Do miasta, w którym mieszka ok. 47 tys. mieszk. dojeżdża do pracy spoza Krosna aż 13,7 tys. osób. Są to głównie mieszkańcy gęsto zaludnionego obszaru strefy zewnętrznej MOF Krosno, gdzie w większości gmin ponad 16% mieszkańców w wieku produkcyjnym pracuje w Krośnie. Poza MOF Krosno duże potoki ruchu dojazdowego do Krosna występują w kierunku południowym, w szczególności z Dukli, Iwonicza-Zdroju oraz Rymanowa.
- Ruch pojazdów osobowych na trasach dojazdowych wynika z koncentrycznego ruchu dojazdowego na wszystkich kierunkach i czterech wlotach do miasta w miarę równo obciążonych ruchem ogółem. Ruch ten największe wartości przyjmuje na odcinku wylotowym DK28 w kierunku Miejsca Piastowego, gdzie osiąga wartość ponad 13 tys. pojazdów. Na tym odcinku następuje kumulacja ruchu dojazdowego z dwóch dróg krajowych nr 19 i 28. Droga ta jest w złym stanie technicznym i wymaga poszerzenia. Wskazana jest jak najszybsza modernizacja tego odcinka.
- Ruch pociągów pasażerskich w MOF Krosno jest niewielki. W 2010 r., zarówno na linii nr 106, jak i 108, ich średniodobowa liczba nie przekraczała 5. Przy takim poziomie natężenia ruchu kolej względem transportu drogowego jest zdecydowanie niekonkurencyjna.
- Głównym ogniwem sieci komunikacyjnej MOF Krosno są przewozy realizowane przez Miejską Komunikację Samochodową Sp. z o.o. w Krośnie. Na sieć komunikacji publicznej składa się 17 linii komunikacyjnych, z czego 12 linii obejmuje swoim zasięgiem gminy ościenne: Jedlicze, Chorkówka, Krościenko Wyżne, Korczyzna i Miejsce Piastowe. Z gmin należących do MOF jedynie miejscowości z Gminy Wojaszówka nie są objęte zasięgiem komunikacji MKS sp. z o.o. w Krośnie, jednak planowane jest rozszerzenie sieci komunikacyjnej o teren tej gminy.
- Krosno stanowi ważny ośrodek gospodarczy w regionie, jednak sieć komunikacji publicznej mimo, że rozległa, jest niewystarczająca dla potrzeb mieszkańców MOF. Stąd też ważnym jej uzupełnieniem są komercyjne przewozy pasażerskie.
- Dworzec autobusowy w Krośnie usytuowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie stacji kolejowej Krosno. W chwili obecnej, ze względu na małą liczbę kolejowych połączeń pasażerskich przebiegających przez teren MOF, aspekt intermodalności nie jest wyraźnie zarysowany. Budynek dworca kolejowego nie pełni już pierwotnej funkcji i jest wykorzystywany przez różnego rodzaju firmy usługowe. Rewitalizacja linii nr 108 przyczyni się do zwiększenia liczby połączeń pasażerskich. Wówczas możliwe będzie zaistnienie lokalnego systemu przewozów pasażerskich o charakterze intermodalnym. Średnicowy przebieg linii kolejowej przez teren miasta jest bardzo korzystny. Ważnym elementem

infrastruktury w kontekście intermodalności jest również znajdujące się w południowej części miasta lotnisko w Krośnie.

Rys. 12. Sieć transportowa w MOF Krosno.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie ekspertyzy pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015. Opracowanie graficzne PBPP w Rzeszowie

- Krosno jest jednym z głównych potencjałów ruchotwórczych dla transportu ciężarowego na Podkarpaciu, jednocześnie układ dróg krajowych wokół Krosna stanowi jedno z większych wąskich gardeł systemu. Funkcjonująca tzw. obwodnica miejska nie jest wystarczająca; natężenie ruchu, w tym przede wszystkim ruchu ciężarowego jest bardzo duże zarówno na DK28 w kierunku Jasła i w kierunku Sanoka, jak i DK19 w kierunku Rzeszowa. Ze względu na stale zwiększające się natężenie ruchu samochodowego na terenie miasta Krosno, konieczna jest budowa dróg obwodowych. Z punktu widzenia ruchu pojazdów ciężarowych potrzeby inwestycyjne dotyczą DK28 po stronie zachodniej, gdzie widać wyraźnie bardzo duży ruch ciężarowy z Krosna w kierunku autostrady A4. Na odcinku między Krosnem a Jasłem natężenie ruchu pojazdów ciężarowych przekracza 3000 pojazdów. W obrębie MOF Krosno duże potrzeby inwestycyjne są również związane z DK28 w kierunku Sanoka oraz DK19. Natężenie ruchu pojazdów ciężarowych na tej trasie jest silnie zróżnicowane osiągając swoje maksima przy Rzeszowie oraz Krośnie.
- Kolejowe przewozy towarowe, charakteryzują się niskimi natężeniami ruchu w MOF Krosno. W 2010 r. na linii nr 106 oraz 108 średniodobowa liczba pociągów wynosiła 2-4.

Ruch towarowy dotyczy w szczególności przewozów tranzytowych – do przejścia granicznego ze Słowacją w Łupkowie.

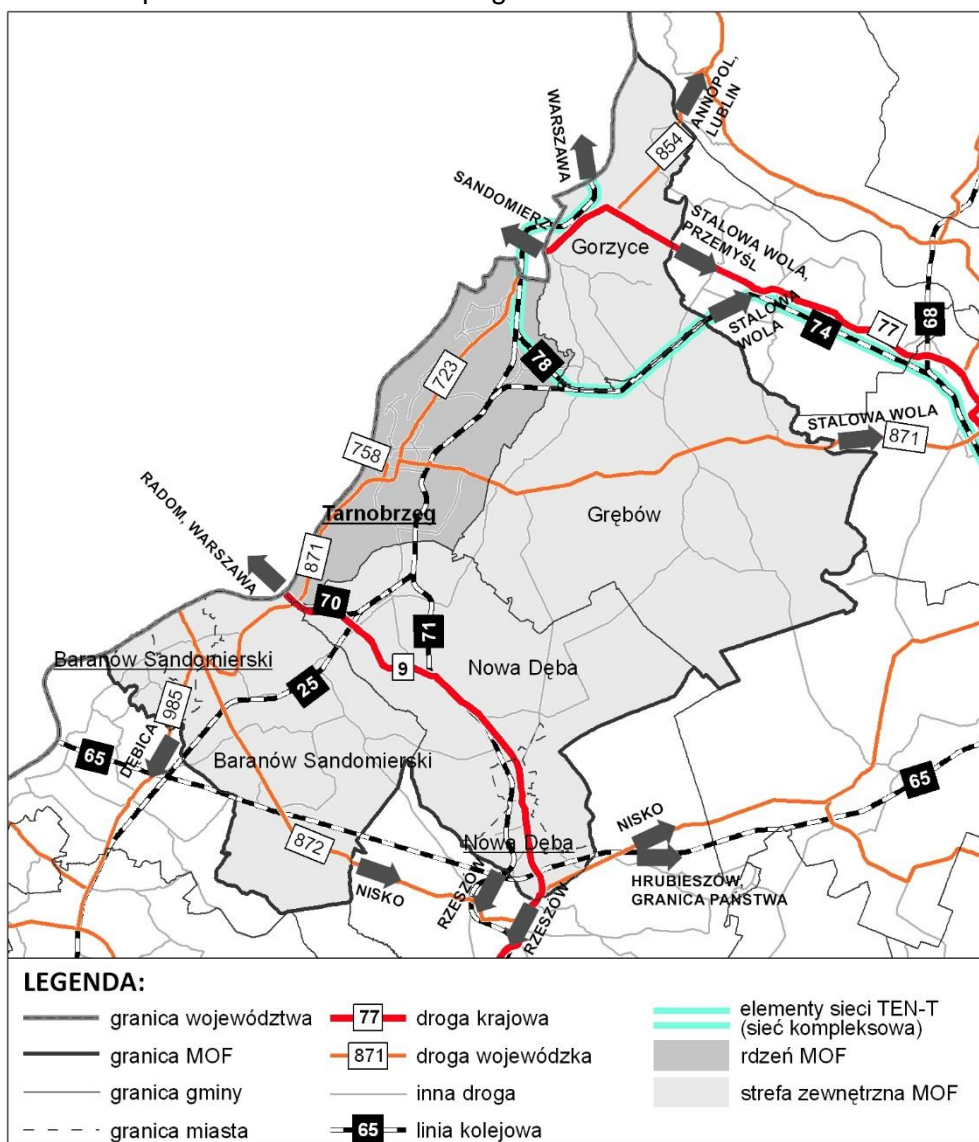
Miejski Obszar Funkcjonalny Tarnobrzeg

- Miasto Tarnobrzeg jest regionalnym biegunem wzrostu o charakterze usługowym, z potencjałem rozwoju funkcji turystycznej w powiązaniu z sąsiadującym Sandomierzem. W przyszłości może stać się biegunem wielofunkcyjnym.
- Tarnobrzeg jest relatywnie niewielkim rynkiem pracy, mało atrakcyjnym w kontekście dojazdów międzygminnych. Dla mieszkańców gminy Grębów właściwszym obszarem funkcjonalnym jest MOF Stalowa Wola (dwukrotnie wyższe potoki ruchu dojazdowego w kierunku Stalowej Woli niż do Tarnobrzega). Z punktu widzenia dojazdów międzywojewódzkich zauważalne są relatywnie duże potoki ruchu dojazdowego z Sandomierza i Łoniowa położonych w województwie świętokrzyskim.
- MOF Tarnobrzeg przecinają dwie drogi krajowe: DK 77 łącząca Sandomierz z Leżajskiem i Jarosławiem (w przyszłości na odcinku od Niska do granicy z województwem podkarpackim trasa ta ma być drogą ekspresową S74) oraz DK9 łącząca Radom i Ostrowiec Świętokrzyski z Rzeszowem. Układ drogowy uzupełnia szereg dróg wojewódzkich, szczególnie istotnych w MOF Tarnobrzeg, gdyż miasto-rdzeń Tarnobrzeg jest połączony drogami wojewódzkimi z siecią dróg krajowych, co stanowi swoistego rodzaju ewenement w skali kraju. Kluczowe są drogi wojewódzkie nr 871 łączące Tarnobrzeg zarówno ze Stalową Wolą, z drogą krajową nr 9, jak i drogą nr 723 prowadzącą z Tarnobrzega w kierunku DK77 i Sandomierza. W południowej części MOF przebiega DW872 łącząca z województwem świętokrzyskim (przeprawa promowa) i Baranów Sandomierski z Nową Dębą i Niskiem oraz relatywnie krótki łącznik między Baranowem Sandomierskim a Tarnobrzegiem w postaci DW985.
- W rejonie MOF Tarnobrzeg zlokalizowany jest pięciokierunkowy węzeł kolejowy. W północnej części tworzą go stacje Sobów i Grębów, w obrębie których zbiegają się jednotorowe, zelektryfikowane linie nr 74 (Sobów-Stalowa Wola Rozwadów; od Grębowa na wschód – dwutorowa), nr 25 (Łódź Kaliska - Dębica) oraz nr 78 (Sandomierz - Grębów). W części południowej MOF są to stacje Chmielów koło Tarnobrzega oraz Ocice, gdzie znajduje się połączenie linii nr 25 (od Chmielowa na południe odcinek niezelektryfikowany) z jednotorowymi liniami nr: 70 (Włoszczowice - Chmielów; zelektryfikowana) i 71 (Ocice - Rzeszów; niezelektryfikowana). Usytuowana centralnie stacja Tarnobrzeg ma charakter przelotowy i jako taka nie tworzy węzła. Na terenie MOF zlokalizowane są także bocznicie obsługujące niegdyś, nieczynne obecnie, kopalnie siarki „Machów” oraz „Jeziórko” (bocznica rozebrana od strony stacji Grębów) oraz bocznica kolejowa dawnej ciepłowni Olendry. Przez gminę Baranów Sandomierski przebiega ponadto fragment Linii Hutniczej Szerokotorowej. W miejscowości Wola Baranowska znajduje się terminal przeładunkowy LHS.
- Ruch pojazdów osobowych koncentruje się głównie na drogach krajowych DK77 i DK9, przy czym maksima osiąga już poza MOF-em. Na obszarze MOF najwyższe natężenie ruchu ogółem jest w przejściu przez Nową Dębę, gdzie przewyższało w 2010 r. 11 tys. pojazdów.
- Ruch kolejowy pasażerski w MOF Tarnobrzeg występuje w zasadzie tylko w ciągu linii nr 74 (ze Stalowej Woli do Sobowa), nr 25 (od Sobowa przez Tarnobrzeg do Ocic) i nr 71 (od Ocic przez Nową Dębę w kierunku Kolbuszowej i Rzeszowa). Na pozostałych odcinkach ruch pozostaje zawieszony bądź ma charakter sezonowy. W 2010 r. w tym ciągu

komunikacyjnym występowało natężenie na poziomie 5-10 pociągów na dobę. Były to przede wszystkim połączenia o zasięgu regionalnym, ale także pociągi międzywojewódzkie.

- Miejską komunikację samochodową w Tarnobrzegu obsługuje Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe POLKAR Oddział Tarnobrzeg, odpowiedzialne za funkcjonowanie 12 linii komunikacyjnych miejskich. Głównym przewoźnikiem obejmującym zasięgiem swojego działania cały obszar MOF jest firma PKS Tarnobrzeg Sp. z o.o. Oprócz tego przewoźnika, na terenie MOF działalność prowadzi wiele innych operatorów, których zasięg dotyczy jednej lub kilku gmin.

Rys. 13. Sieć transportowa w MOF Tarnobrzeg.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie ekspertyzy pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015. Opracowanie graficzne PBPP w Rzeszowie.

- Cechą charakterystyczną MOF Tarnobrzeg mającą wpływ na kształt powiązań komunikacyjnych transportem zbiorowym jest bliskie sąsiedztwo Stalowej Woli i Sandomierza. Ze względu na położenie przy granicy z województwem świętokrzyskim Tarnobrzeg wykazuje silne powiązania z pobliskim Sandomierzem, znajduje to swoje odzwierciedlenie w połączeniach komunikacyjnych. Gmina Gorzyce położona w jednakowej odległości od Tarnobrzega i Stalowej Woli jest skomunikowana z oboma OF, a niektóre miejscowości charakteryzują się większą częstotliwością połączeń ze Stalową Wolą. Zarówno powyższe uwarunkowanie, jak i różnorodność firm prywatnych świadczących usługi w transporcie osób stanowią o tym, że system transportu zbiorowego w MOF nie jest w pełni spójny.
- W Tarnobrzegu nie ma obecnie podstaw do funkcjonowania systemu intermodalnego w przewozach pasażerskich. Dworzec kolejowy zlokalizowany jest na wschód od centrum miasta, w odległości ponad 2 km od głównego dworca autobusowego, położonego przy ul. Mickiewicza. Budynek dworca kolejowego nie jest wykorzystywany zgodnie z pierwotnym przeznaczeniem.
- Ruch pojazdów ciężarowych jest bardzo wysoki, przede wszystkim na drodze krajowej nr 9, gdzie na północ od miejscowości Jadachy przewyższał w 2010 r. 3000 pojazdów na dobę (w tym prawie 2,5 tys. pojazdów ciężarowych z przyczepami). Obciążenie ruchu ciężarowego na tym odcinku może zostać znacznie zmniejszone jedynie w przypadku przyspieszonej realizacji drogi ekspresowej S74 na odcinku od Niska do Kielc.
- Największe natężenie kolejowego ruchu towarowego występowało w 2010 r. między Stalową Wolą, Rozwadowem a Gręborem, gdzie potoki były dzielone między kierunek północny (Sandomierz i dalej Ostrowiec Świętokrzyski, Starachowice, Skarżysko-Kamienna; 6-8 pociągów na dobę), a południowo-zachodni (Tarnobrzeg i dalej Staszów, Połaniec - elektrownia; 8-10 pociągów). Przewozy na linii nr 25, na południe od Chmielowa, oraz na linii nr 71, miały charakter marginalny (poniżej 2 pociągów).

Miejski Obszar Funkcjonalny Stalowa Wola

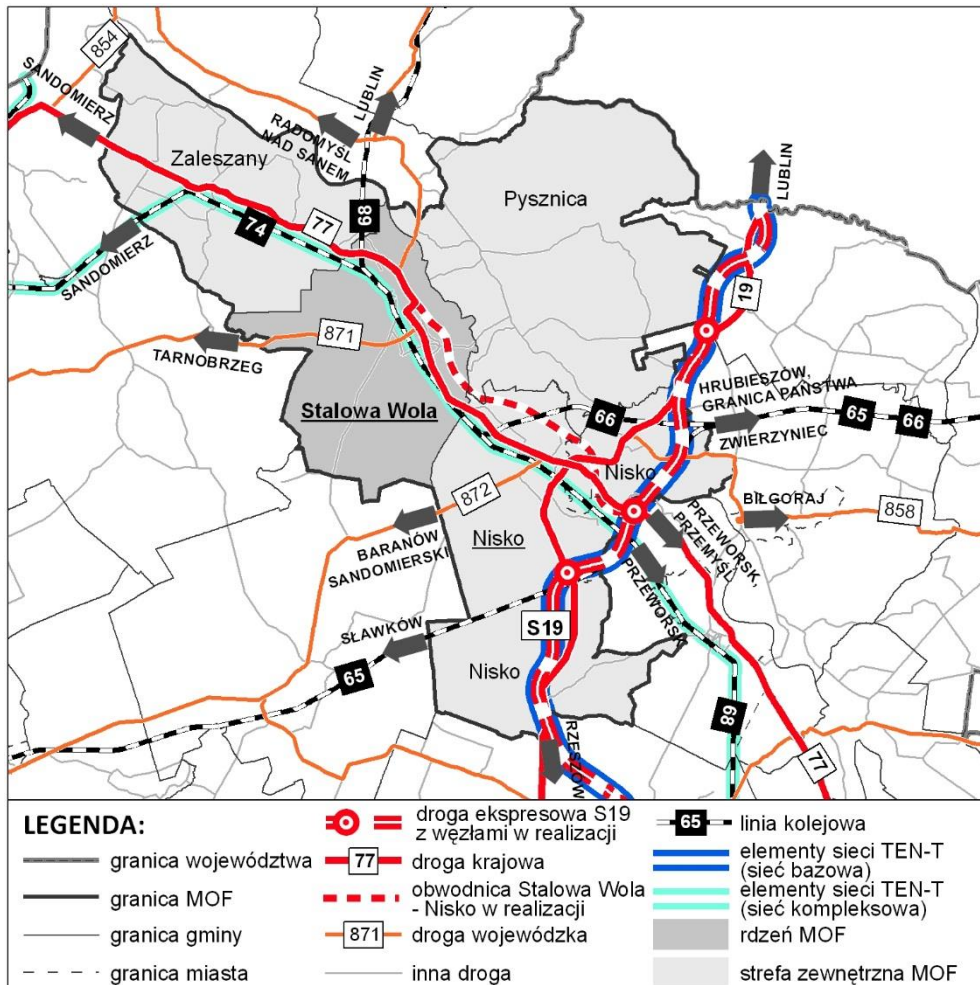
- Miasto Stalowa Wola jest regionalnym biegunem wzrostu o charakterze przemysłowym.
- Stalowowolski rynek pracy jest atrakcyjny dla dojeżdżających w ruchu międzygminnym, nie tylko w ramach MOF Stalowa Wola, ale również z pozostałych miejscowości, w tym w zasadzie wszystkich gmin położonych w powiatach stalowowolskim, tarnobrzesckim i niżańskim. Poza obszarem MOF Stalowa Wola, rynek stalowowolski jest szczególnie atrakcyjny dla mieszkańców Radomyśla nad Sanem, Grębowa i Ulanowa.
- Obszar MOF Stalowa Wola przecinają dwie drogi krajowe: DK19 – łącząca Lublin z Rzeszowem (w przyszłości S19) oraz DK 77 – łącząca Sandomierz z Leżajskiem i Jarosławiem (w przyszłości na odcinku od Niska do granicy z województwem świętokrzyskim trasa ta ma być drogą ekspresową S74). Układ drogowy uzupełniają drogi wojewódzkie DW871 – łącząca Tarnobrzeg ze Stalową Wolą, DW855 prowadząca ze Stalowej woli w kierunku północnym (do DK74 i Kraśnika), DW872 z Niska w kierunku Nowej Dęby oraz DW858 od miejscowości Zarzeczcie niedaleko Niska na drodze krajowej nr 19 w kierunku Biłgoraja.
- W MOF Stalowa Wola znajduje się czterokierunkowy węzeł kolejowy. Głównym jego elementem jest linia nr 68 (Lublin - Kraśnik - Stalowa Wola - Leżajsk - Przeworsk), w północnej części jednotorowa i niezelektryfikowana, a od stacji Stalowa Wola Rozwadów w kierunku południowo-wschodnim – dwutorowa i zelektryfikowana. W rejonie Rozwadowa

łączy się z nią dwutorowa, zelektryfikowana linia nr 74 z Sobowa. Razem wchodzi w skład sieci kompleksowej TEN-T. Drugą część węzła tworzy stacja Stalowa Wola Południe, w rejonie której swój przebieg kończy jednotorowa, nieelektryfikowana linia nr 66 ze Zwierzyńca Towarowego. Pomiędzy stacjami węzłowymi znajdują się dwa przystanki osobowe zlokalizowane w centrum rdzenia MOF. W południowej części obszaru, przez teren gminy Nisko przebiega fragment Linii Hutniczej Szerokotorowej.

- W układzie drogowym MOF Stalowa Wola, kluczowe znaczenie mają drogi krajowe. Na obszarze MOF Stalowa Wola ruch pojazdów osobowych jest najwyższy w ciągu drogi krajowej nr 77 na odcinku między Stalową Wolą a Niskiem (przy przejściu przez Stalową Wolę natężenie ruchu ogółem wynosiło w 2010 r. ok. 11 tys. pojazdów na dobę). Ruch pojazdów osobowych na drodze krajowej nr 19 jest niższy. Układ dróg dojazdowych do Stalowej Woli powoduje, że cały ruch dojazdowy do dużego rynku pracy w tym mieście ze strony wschodniej koncentruje się na odcinku DK77.
- Największe natężenie ruchu pociągów pasażerskich występuje na odcinku łączącym stacje węzłowe Stalowa Wola Rozwadów i Stalowa Wola Południe. W 2010 r. było to 25-30 pociągów na dobę. Obecnie nakłada się tu ruch regionalny w relacjach: Rzeszów - Stalowa Wola Rozw. - Lublin oraz Stalowa Wola Rozw. - Przeworsk, z ruchem dalekobieżnym w relacjach z Przemyśla w kierunku Lublina oraz z Krakowa w kierunku Zamościa. W 2010 r. zarówno północny, jak i południowy fragment linii nr 68 wykazywał natężenie ruchu na poziomie 15-20 pociągów na dobę. Linia nr 74 była obciążona znacznie mniejszymi potokami ruchu – 5-10 pociągów. Natomiast na linii nr 66 został przywrócony ruch pasażerski w postaci połączenia dalekobieżnego.
- Jednym z głównych z przewoźników na terenie MOF jest Zakład Miejskiej Komunikacji Samochodowej (ZMKS Stalowa Wola), który 01.12.2015 r. przejął funkcję operatora publicznego transportu zbiorowego po zlikwidowanym Zakładzie Miejskiej Komunikacji Samochodowej (ZMKS). ZMKS Sp. z o.o. obsługuje każdą z 4 gmin wchodzących w skład MOF oraz dwie gminy z poza MOF tj. Rudnik nad Sanem i Radomyśl nad Sanem. ZMKS Sp. z o.o. obsługuje 16 linii komunikacyjnych miejskich i podmiejskich (w tym 2 dodatkowe linie specjalne). W 2014 r. ZMKS Stalowa Wola w Stalowej Woli przewiózł 2,4 mln pasażerów. W okresie 2010-2014, po spadku zanotowanym w poprzednich latach, nastąpił niewielki wzrost liczby przewiezionych pasażerów, mimo spadku liczby ludności ogółem w MOF. Oprócz komunikacji miejskiej, na obszarze MOF działa również PKS w Stalowej Woli, który zasięgiem swojego działania obejmują znaczną część obszaru MOF. Układ komunikacji publicznej, wpływa na relatywnie dobry stan wewnętrznych powiązań zbiorowym transportem publicznym w MOF.
- Przebieg głównej linii kolejowej (nr 68) względem układu osadniczego Stalowej Woli i Niska jest bardzo korzystny. W rdzeniach MOF znajdują się 3 stacje i 5 przystanków osobowych. Na terenie Stalowej Woli główny dworzec autobusowy, przy ul. Gen. Okulickiego, położony jest w odległości ok. 200 m od przystanku kolejowego Stalowa Wola Centrum. W Nisku natomiast główna stacja znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie zespołu przystanków autobusowych, przy ul. Kolejowej. Słabo pod względem integracji gałęzi transportu prezentują się stacje węzłowe Stalowa Wola Rozwadów i Stalowa Wola Południe. Brakuje dogodnych połączeń komunikacji miejskiej.
- Pod względem ruchu pojazdów ciężarowych, najbardziej obciążonym odcinkiem w MOF Stalowa Wola jest droga krajowa nr 77 na fragmencie między Stalową Wolą a Niskiem, gdzie ruch pojazdów ciężarowych przekracza 3 tys. na dobę. Daje to argument, by budowę drogi ekspresowej S74 na obszarze województwa podkarpackiego rozpoczynać od Niska, najlepiej w wariantcie, który przebiega możliwie blisko zarówno Niska, jak i Stalowej Woli.

- Pod względem natężenia kolejowego ruchu towarowego, w MOF Stalowa Wola ma miejsce dominacja odcinka linii nr 68 (od Stalowej Woli Rozwadów na południowy wschód) oraz linii nr 74, wchodzących w skład sieci kompleksowej TEN-T. Na odcinku od Grębowa do Stalowej Woli Południe w 2010 r. przejeżdżało średnio na dobę 10-15 pociągów. Nieco mniej, bo 8-10 pociągów zarejestrowano na południowym fragmencie tej linii (w kierunku Przeworska), ze względu na rozdzielanie części potoku (2-4 pociągów) w kierunku Biłgoraja i Zwierzyńca (linia nr 66). Relatywnie niewielkie przewozy towarowe odbywały się także na północnym fragmencie linii nr 68, z kierunku Lublina.

Rys. 14. Sieć transportowa w MOF Stalowa Wola.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie ekspertyzy pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015. Opracowanie graficzne PBPP w Rzeszowie.

Miejski Obszar Funkcjonalny Mielec

- Miasto Mielec jest regionalnym biegunem wzrostu o charakterze przemysłowym.
- Mielec jest dużym rynkiem pracy, na obszarze którego znajdują się bardzo duże tereny inwestycyjne Euro-Park Mielec; miasto specjalizuje się w przemyśle lotniczym, na jego terenie swoją siedzibę ma wiele dużych firm z różnych branż. Jest rynkiem pracy atrakcyjnym w ruchu dojazdowym, a jego zasięg jest ograniczony przestrzennie do MOF

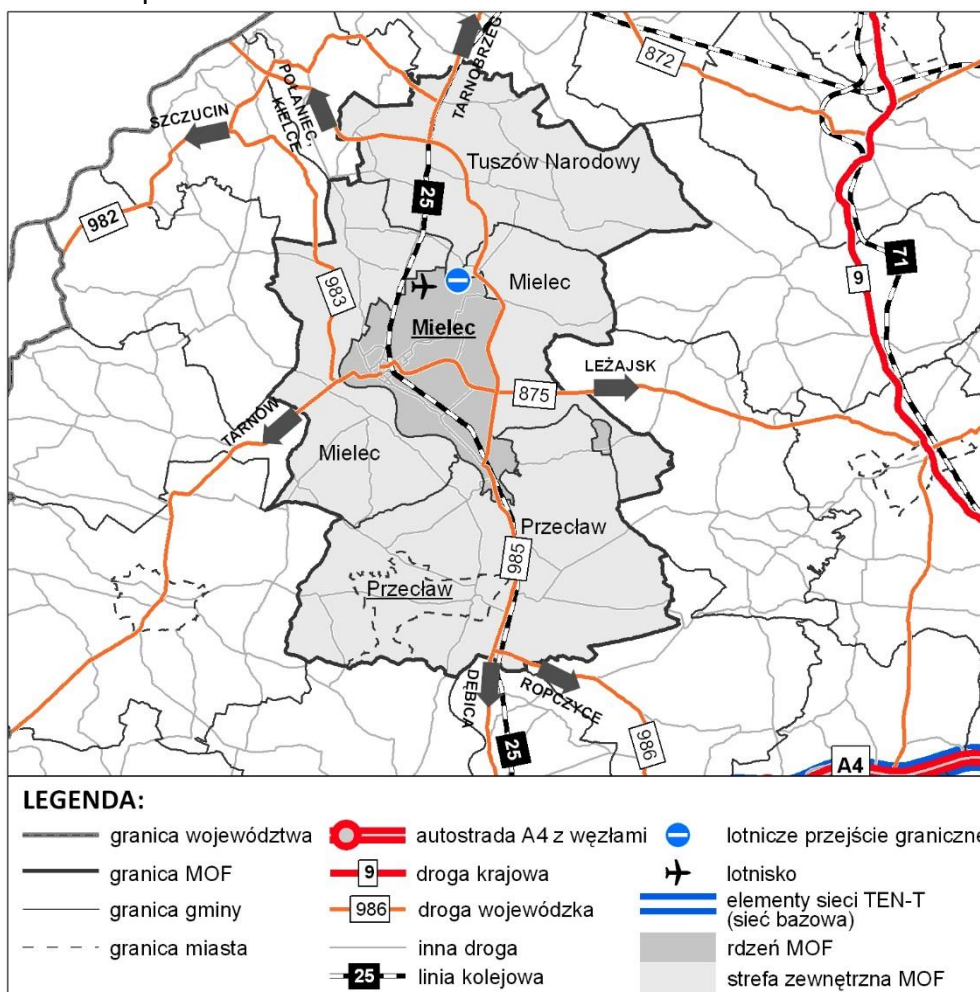
Mielec oraz najbliższych gmin położonych na zachód i północ od obszaru funkcjonalnego. Z punktu widzenia intensywności dojazdów do pracy należałoby rozważyć włączenie do MOF w zasadzie wszystkich gmin powiatu mieleckiego zlokalizowanych przy granicy z województwami małopolskim i świętokrzyskim.

- Przez obszar MOF Mielec nie przebiegają drogi krajowe, dlatego kluczowe dla tego obszaru funkcjonalnego są drogi wojewódzkie. W układzie południkowym przez obszar MOF przebiega DW985 łącząc Mielec z węzłem Dębica Wschód na autostradzie A4 (na południu) oraz DK9 (na północy). W układzie równoleżnikowym do Mielca dochodzą DW984 (od strony zachodniej) i DW875 (od strony wschodniej). Nową drogą wojewódzką jest otwarta w styczniu 2015 r. wschodnia obwodnica Mielca w ciągu drogi DW764 łącząca DW985 i DW875, która razem z drogą DW764 w kierunku mostu w Połańcu połączyła województwo świętokrzyskie z podkarpackim. Układ dróg wojewódzkich uzupełnia DW983 prowadząca z Mielca w kierunku północno-zachodnim do DW982, a na południu MOF Mielec znajduje się krótki fragment DW986 w kierunku Ropczyc.
- Przez obszar MOF Mielec przebiega, w układzie północ-południe, jednotorowa i niezelektryfikowana linia nr 25 (Łódź Kaliska - Dębica). Na odcinku od Chmielowa koło Tarnobrzega do Dębicy nie jest wykorzystywana w ruchu pasażerskim. Jest w niewielkim zakresie eksploatowana w ruchu towarowym. W obrębie rdzenia MOF zlokalizowana jest stacja Mielec.
- W odległości 5 km od centrum miasta, na terenie Specjalnej Strefy Ekonomicznej „Euro-Park” Mielec zlokalizowane jest lotnisko cywilne użytku publicznego o kodzie referencyjnym 4B wpisane do rejestru lotnisk cywilnych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
- Dojazdy do miasta koncentrują się po zachodniej i północnej stronie MOF. Natężenie ruchu ogółem koncentruje się na drogach wojewódzkich DW985 i DW984, przy czym przy przejściu przez Mielec w kierunku do Woli Mieleckiej osiąga bardzo wysokie wartości wynoszące prawie 18 tys. pojazdów na dobę, a na odcinku do Jaślan w kierunku północnym prawie 13 tys. (dane za 2010 r.). Dzięki oddaniu do użytkowania na początku 2015 r. wschodniej obwodnicy Mielca w ciągu drogi wojewódzkiej nr 985 sytuacja uległa poprawie w stosunku do 2010 r. Ponieważ w MOF Mielec nie ma dróg krajowych, tak wysokie obciążenie ruchem jest szczególnie kłopotliwe z punktu widzenia utrzymania dla Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich.
- Usługi przewozowe w ramach publicznego transportu zbiorowego w MOF Mielec realizowane są przez MKS Sp. z o.o. w Mielcu. MKS w Mielcu, poza miastem-rdzeniem MOF obsługuje wszystkie pozostałe gminy OF, oznacza to, że na znacznej części OF obowiązuje wspólny bilet komunikacji miejskiej. Sieć komunikacji publicznej oparta jest na 36 liniach miejskich i podmiejskich, z których wiele poprowadzonych jest na teren SSE EUROPARK Mielec, stanowiąc ważny środek transportu w dojazdach do pracy. W 2013 r. na liniach komunikacji miejskiej MKS w Mielcu przewiezionych zostało ok. 3 mln pasażerów, z czego blisko 1/5 stanowiły osoby zamieszkujące gminy sąsiadujące. Poza komunikacją miejską przewozy pasażerskie realizowane są też przez przewoźników komercyjnych.
- W MOF nie są realizowane żadne kolejowe przewozy pasażerskie. Ruch w tym sektorze został zawieszony w 2009 r.
- W Mielcu występuje możliwość integracji gałęzi transportu pasażerskiego, dzięki lokalizacji głównego dworca autobusowego w odległości ok. 300 m od stacji kolejowej. Położenie obu obiektów względem układu urbanistycznego jest korzystne. Obecnie, z uwagi na brak kolejowych połączeń pasażerskich, nie funkcjonuje system intermodalny. Sytuacja może ulec zmianie wraz z rewitalizacją linii nr 25.
- Natężenie ruchu ciężarowego należy do najwyższych w regionie; krytycznym wąskim gardłem jest przejazd przez miasto, przede wszystkim w ciągu południkowym. Generalny

Pomiar Ruchu przeprowadzony pięć lat temu wskazywał, że odcinek DW985 między Jaślanami a Mielcem cechuje najwyższe obciążenie ruchem pojazdów ciężarowych, ponad 2,5 tys. Zrealizowane inwestycje, w tym wschodnia obwodnica miasta w części ten problem rozwiązują.

- Kolejowy ruch towarowy w MOF Mielec jest bardzo niewielki, przy czym głównie odbywa się w relacji Mielec – Dębica. W 2010 r. natężenie ruchu na tym odcinku wyniosło 2-4 pociągów na dobę. Odcinek na północ od Mielca charakteryzował się potokami na poziomie poniżej 2 pociągów, co wskazuje na marginalne znaczenie tej linii w systemie transportowym regionu.

Rys. 15. Sieć transportowa w MOF Mielec.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie ekspertyzy pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015. Opracowanie graficzne PBPP w Rzeszowie.

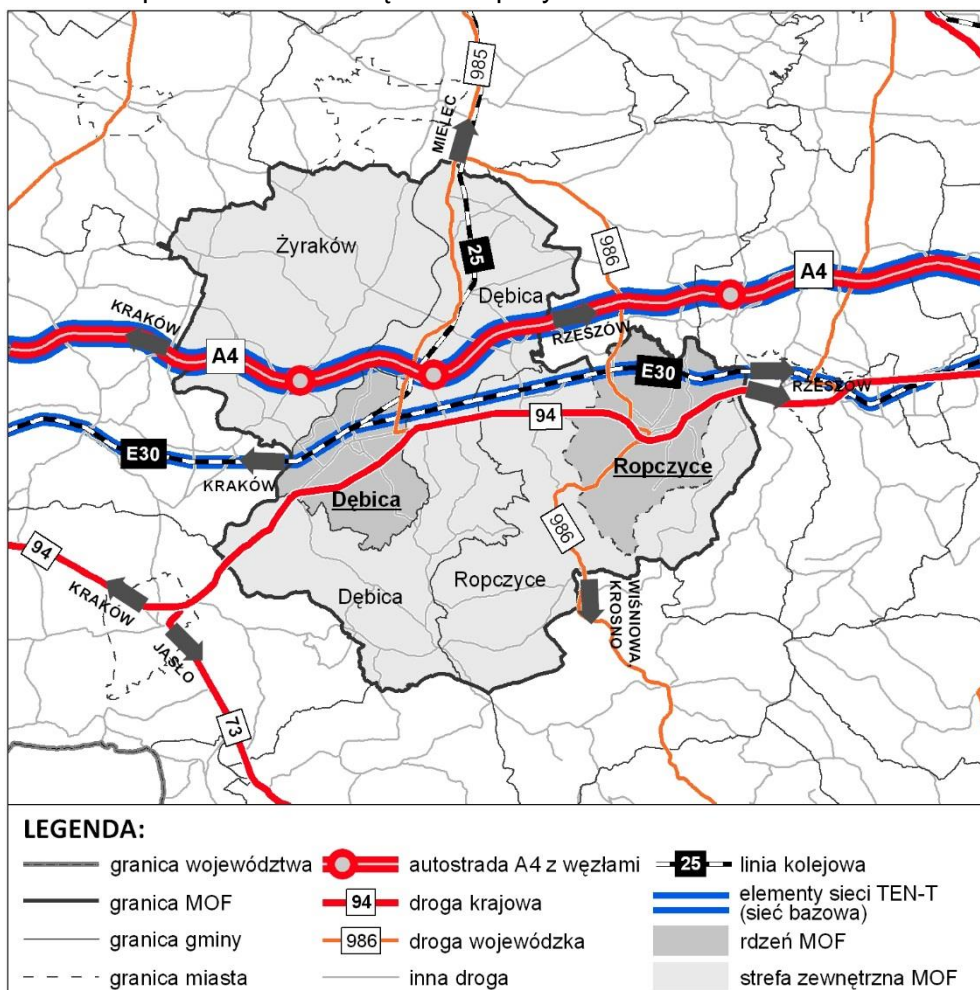
Miejski Obszar Funkcjonalny Dębica-Ropczyce

- Duopol Dębica-Ropczyce jest regionalnym biegunem wzrostu o charakterze przemysłowym.
- Dla mieszkańców gmin należących do MOF Dębica-Ropczyce oba miasta są bardzo atrakcyjne pod względem rynku pracy. Funkcjonuje tam wiele przedsiębiorstw, przede wszystkim w Dębicy, na czele z Firmą Oponiarską Dębica SA. Z punktu widzenia

atrakcyjności rynku pracy tych dwóch miast wydaje się być wskazane rozszerzenie miejskiego obszaru funkcjonalnego o gminy Czarna oraz Pilzno (powiat dębicki), a także gminę Ostrów (powiat ropczycko-sędziszowski).

- Obszar MOF Dębica-Ropczyce przecina autostrada A4 oraz równoległa do niej droga krajowa DK94 łącząca oba miasta-rdzenie MOF. Układ drogowy uzupełniają drogi wojewódzkie: DW985 prowadząca z Dębicy przez węzeł autostradowy Dębica Wschód do Mielca oraz DW986 łącząca Ropczyce z DW985 na południe od Mielca i DW988.
- Główną linią kolejową przecinającą MOF Dębica-Ropczyce w układzie wschód zachód jest dwutorowa, zelektryfikowana magistrala E-30 (linia nr 91). Łączy ona oba obszary rdzeniowe, w których znajdują się stacje kolejowe. Stacja Dębica ma charakter trzykierunkowego węzła. Od północnego-wschodu przyłącza się tam nieelektryfikowana, jednotorowa linia nr 25 (Łódź Kaliska - Dębica), prowadząca w kierunku Mielca i dalej Tarnobrzega.
- Na natężenie ruchu w MOF Dębica-Ropczyce należy patrzeć z punktu widzenia całego układu równoleżnikowego ciągu autostrady A4 i drogi krajowej nr 94 (była DK4). Po otwarciu autostrady A4 duża część ruchu lokalnego została przejęta przez tą trasę, dzięki czemu poprawiła się płynność i bezpieczeństwo ruchu na równoległej DK94. Otwarcie autostrady mogło skutkować również zmianą w potokach ruchu na drogach dojazdowych do węzła autostradowego Dębica Wschód, gdzie od strony północnej znajduje się połączenie DW985 z MOF Mielec, a od strony południowej – najbliższy wlot autostradowy z Dębicy.
- MOF Dębica-Ropczyce charakteryzuje się bardzo dużymi potokami ruchu pociągów pasażerskich w ciągu linii E-30, przy jednoczesnym braku ruchu na linii nr 25. Na odcinku magistralnym w 2010 r. natężenie ruchu przekraczało średni poziom 40 pociągów na dobę, co w skali całego regionu stanowi najwyższy notowany poziom. Przewozy mają tu charakter tranzytowy, zarówno w ruchu regionalnym, jak i dalekobieżnym.
- Na obszarze MOF Dębica-Ropczyce nie funkcjonuje jednolity system komunikacji publicznej, na tym obszarze działa wielu przewoźników. Komunikacja w mieście Dębica opiera się w dużym stopniu na transporcie realizowanym przez MKS w Dębicy. MKS obsługuje 3 gminy w ramach MOF, ale w przypadku Żyrakowa dotyczy to wyłącznie 1 miejscowości (Straszęcin). Sieć linii komunikacyjnych MKS tworzy spójny system transportowy wyłącznie na obszarze miasta i gminy Dębica. Połączenia w przewozach pasażerskich uwzględniają najważniejsze strefy aktywności mieszkańców OF od centrów miast (w większym stopniu Dębica) po tereny przemysłowe.
- Sieć komunikacyjna na terenie OF ogniskuje się w mieście Dębica, gdzie występują też największeciążenia związane np. z dojazdami do pracy. W obecnym systemie miasta Dębica i Ropczyce są relatywnie słabo powiązane ze sobą, co nie sprzyja rozwojowi powiązań funkcjonalnych pomiędzy tymi ośrodkami.
- Problem bardzo dużego ruchu ciężarowego w ciągu równoleżnikowym zniknął po otwarciu autostrady A4. Oddanie do użytku trasy mogło skutkować również zmianą w potokach ruchu pojazdów ciężarowych na drogach dojazdowych do węzła autostradowego Dębica Wschód, gdzie od strony północnej znajduje się połączenie DW985 z MOF Mielec, a od strony południowej – najbliższy wlot autostradowy z DK94, DK73 i Ropczyc. W przypadku transportu ciężarowego bardziej prawdopodobnym kierunkiem ruchu pojazdów w układzie skośnym z DK28 i DK73 (kierunek na Krosno i Jasło) jest jednak Tarnów, a nie Dębica.
- Kolejowe przewozy towarowe, w dominującej części, odbywają się w ciągu magistrali E-30 (ponad 20 pociągów na dobę w 2010 r.) i mają typowo tranzytowy charakter. W tym układzie linia nr 25 wykazywała bardzo niewielkie natężenie ruchu (2-4 pociągów).

Rys. 16. Sieć transportowa w MOF Dębica-Ropczyce.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie ekspertyzy pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015. Opracowanie graficzne PBPP w Rzeszowie.

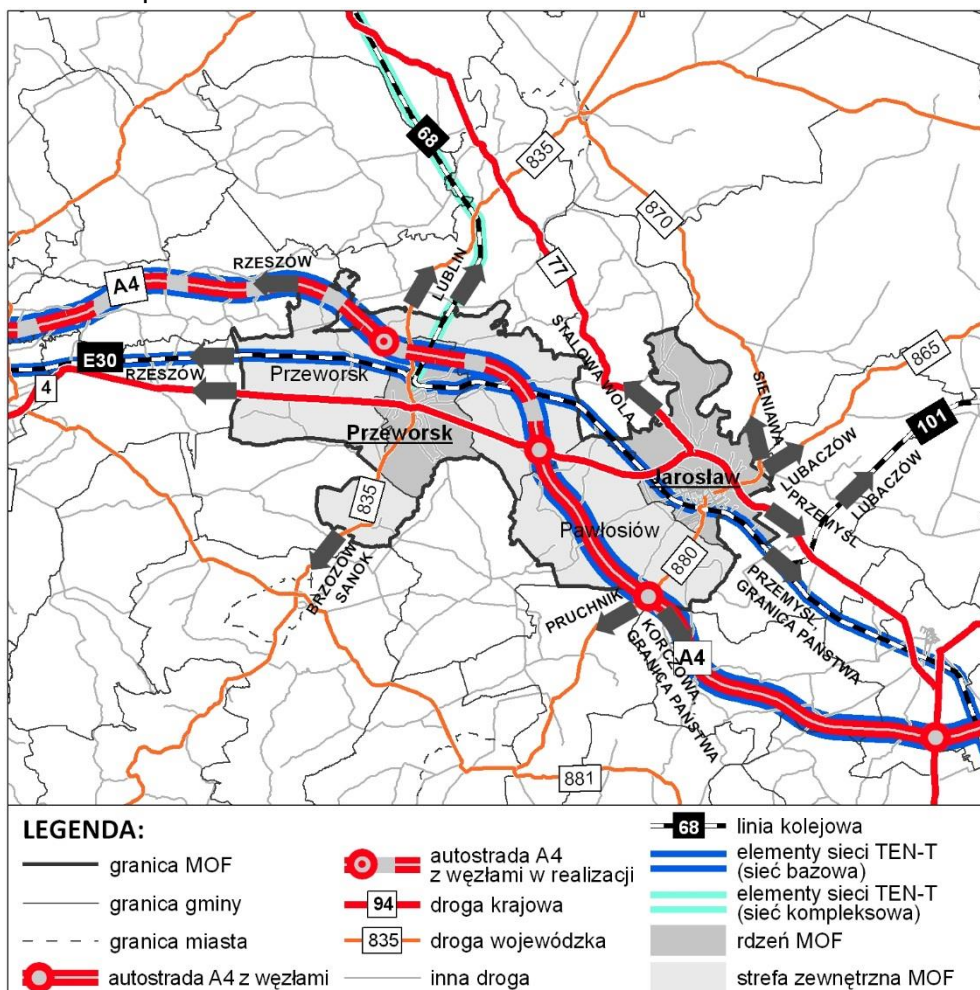
Miejski Obszar Funkcjonalny Jarosław-Przeworsk

- Duopol Jarosław-Przeworsk jest regionalnym biegunem wzrostu o charakterze przemysłowo-usługowym, z potencjałem rozwoju funkcji turystycznej.
- MOF Jarosław-Przeworsk charakteryzuje się dużym ciężeniem do Rzeszowa. Atrakcyjność rynku pracy w Jarosławiu i Przeworsku jest wysoka nie tylko dla mieszkańców zdelimitowanego MOF Jarosław-Przeworsk, ale również dla wielu okolicznych gmin (z wyjątkiem kierunku zachodniego).
- Obszar MOF Jarosław-Przeworsk przecina autostrada A4 oraz równoległa do niej droga krajowa DK94 (do czasu oddania do użytku odcinka autostrady DK4) łącząca oba miasta-rdzenie MOF. Miasto Jarosław przecina również droga krajowa nr 77 łącząca Przemysł ze Stalową Wolą. Układ drogowy uzupełniają w układzie południkowym drogi wojewódzkie: DW835 – łącząca Przeworsk z DK77 (kierunek na północ) i Dynowem (kierunek na południe) oraz DW865, DW870, DW880 – łączące Jarosław odpowiednio z Oleszycami (i Lubaczowem), z Sieniawą oraz autostradą A4 (węzeł Jarosław Wschód) i Pruchnikiem.
- Przez teren MOF Jarosław-Przeworsk, przebiega główna dwutorowa, zelektryfikowana magistrala E-30 (linia nr 91), należąca do sieci bazowej TEN-T, łącząca oba miasta-rdzenie.

W obrębie stacji Przeworsk odgałęzia się ponadto dwutorowa, zelektryfikowana linia nr 68, prowadząca w kierunku Leżajska, Stalowej Woli. Wchodzi ona w skład sieci kompleksowej TEN-T. Przeworsk jest zatem ważnym punktem węzłowym w układzie ogólnoeuropejskim. W skali województwa stanowi natomiast stację końcową lub początkową dla pasażerskich pociągów regionalnych.

- Potoki ruchu pojazdów osobowych w MOF Jarosław-Przeworsk są silnie skoncentrowane na drodze krajowej DK4. Z kolei we wschodniej części MOF sytuację w zakresie płynności ruchu w mieście Jarosław zdecydowanie poprawiła otwarta w 2012 r. obwodnica Jarosławia w ciągu dróg krajowych nr 94 i 77.
- W zakresie potoków ruchu pociągów pasażerskich widoczna jest dominacja linii E-30. W 2010 r. natężenie na tym odcinku wyniosło ponad 40 pociągów na dobę. W większości są to przewozy tranzytowe (regionalne i dalekobieżne) w relacji z i do Przemyśla. Na stacji w Przeworsku kończą zazwyczaj bieg pociągi regionalne z kierunku Stalowej Woli. Średniobowa wielkość potoków ruchu na linii nr 68, w analizowanym roku, zawierała się w przedziale 10-15 pociągów.
- Spójność komunikacyjna OF wynika z niewielkiej powierzchni obszaru MOF i odległości pomiędzy głównymi ośrodkami rdzeniowymi oraz dobrym skomunikowaniem regionu siecią dróg (autostrada A4 jako łącznik w powiązaniach o znaczeniu ponadlokalnym). Przez m. Jarosław i m. Przeworsk przebiega korytarz komunikacji zbiorowej o dużym natężeniu ruchu Rzeszów-Przeworsk-Jarosław-Przemyśl, warunkuje to liczbę połączeń komunikacją publiczną pomiędzy miastami duopolu.
- W mieście Jarosław organizowana jest komunikacja miejska, która sięga również na trasie jednej z linii do gminy Pawłosiów. W Przeworsku brak jest komunikacji miejskiej. Do najważniejszych przewoźników oprócz MZK w Jarosławiu należy PKS Jarosław, który swoim zasięgiem obejmuje wszystkie gminy należące do MOF oraz kilku przewoźników prywatnych. W Przeworsku duże znaczenie mają połączenia komunikacyjne z Rzeszowem i sąsiednim Łańcutem; wynika to głównie z wielkości rynku pracy w stolicy województwa w porównaniu do Jarosławia.
- W Przeworsku lokalizacja głównego dworca autobusowego, w znacznej odległości od stacji węzłowej Przeworsk uniemożliwia swobodne przesiadki między obiema gałęziami. W Jarosławiu występuje pełna integracja, gdyż jeden obiekt pełni jednocześnie funkcje dworca kolejowego i autobusowego.
- Potoki ruchu ciężarowego są mocno skoncentrowane w ciągu równoleżnikowym i zapewne po otwarciu brakującego odcinka autostrady A4 będą głównie dotyczyć ciągu autostrady i w mniejszym stopniu również otwartej w 2012 r. obwodnicy Jarosławia (drogi krajowe nr 94 i 77). Natężenie ruchu na drogach wojewódzkich jest w tym MOF relatywnie niewielkie, pewien ruch jest zauważalny z kierunku Biłgoraja (DW835).
- W przypadku pociągów towarowych, występują mniejsze dysproporcje pomiędzy wielkością potoków rejestrowaną na głównym ciągu (E-30), a linią nr 68, aniżeli było to obserwowane w przypadku sektora pasażerskiego. Na odcinku magistralnym natężenie ruchu w 2010 r. wyniosło 15-20 pociągów na dobę, natomiast na linii nr 68 było to 8-10 składów. W tym aspekcie szczególnie zaznacza się ważna rola węzła Przeworsk, jako punktu rozdziału lub integracji potoków towarowych, w obrębie kolejowej sieci TEN-T, w ruchu z i ku przejściu granicznemu w Medyce.

Rys. 17. Sieć transportowa w MOF Jarosław-Przeworsk.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie ekspertyzy pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015. Opracowanie graficzne PBPP w Rzeszowie.

Miejski Obszar Funkcjonalny Sanok-Lesko

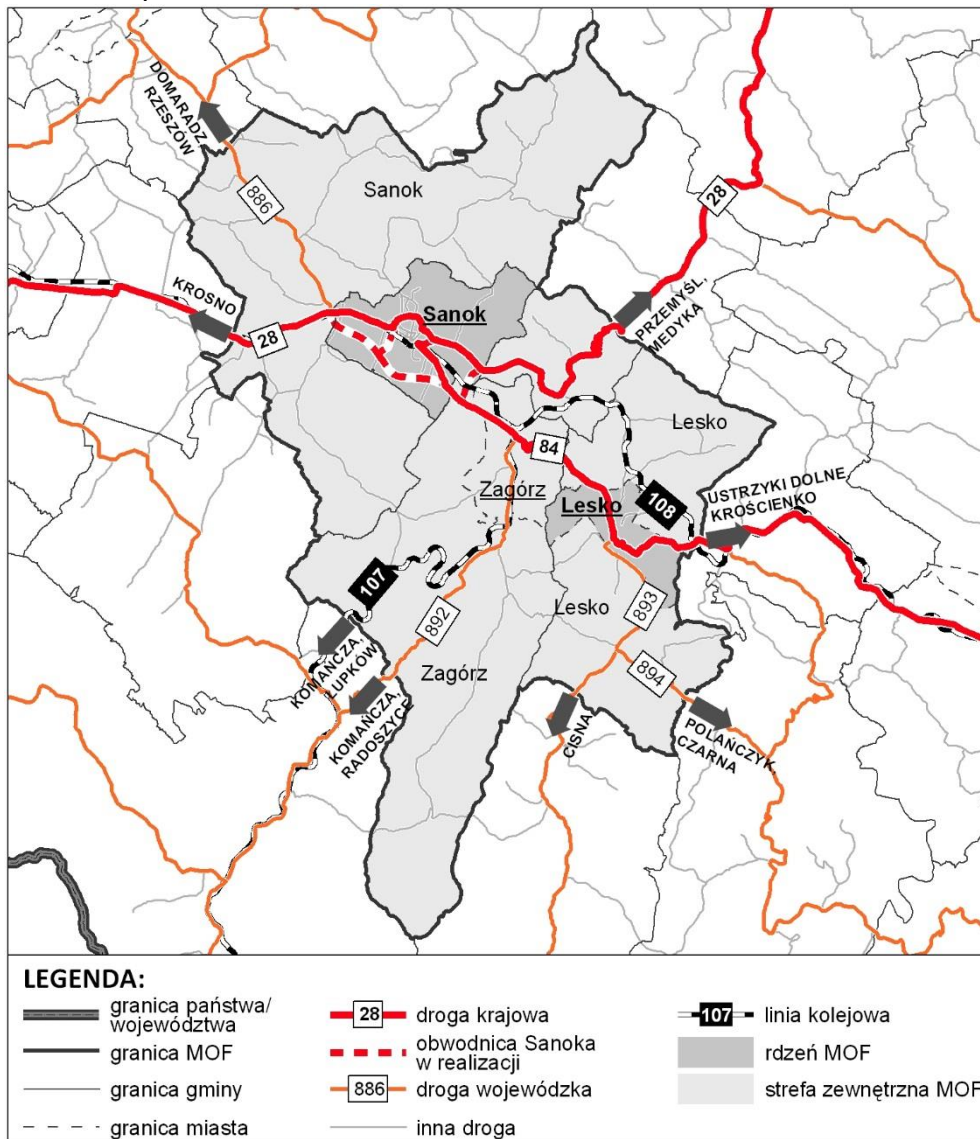
- Duopol Sanok-Lesko jest regionalnym biegunem wzrostu o charakterze przemysłowo-usługowym, z potencjałem rozwoju funkcji turystycznej.
- MOF Sanok-Lesko jest najbardziej wysuniętym na południowy-wschód mającym znaczenie rynkiem pracy na Podkarpaciu. Lokalizacja Sanoka jako najbardziej wysuniętego na południowy-wschód w Polsce liczącego się rynku pracy wskazuje, że jego atrakcyjność może w przyszłości wzrosnąć również dla mieszkańców powiatów leskiego i bieszczadzkiego.
- Obszar MOF Sanok-Lesko przecinają dwie drogi krajowe: DK28 łącząca Krosno z Przemyślem oraz DK84 łącząca Sanok z przejściem z Ukrainą w Krościenku. Układ drogowy uzupełniają drogi wojewódzkie DW886 prowadząca z Sanoka przez Brzozów do DK19, DW892 prowadząca z Zagórza do Komańczy oraz DW893 z Leska do Cisnej.
- Przez obszar MOF Sanok-Lesko przechodzą dwie jednotorowe i niezelektryfikowane linie kolejowe. Linia nr 108 (Stróże - Krościenko) łączy obszar rdzeniowy Sanoka z Krosnem i Jasłem oraz Ustrzykami Dolnymi i przejściem granicznym z Ukrainą w Krościenku. Nie przebiega natomiast bezpośrednio przez obszar rdzeniowy Leska. W obrębie stacji

węzłowej Nowy Zagórz łączy się z linią nr 107, prowadzącą przez stacje Zagórz i Komańcza w kierunku przejścia granicznego ze Słowacją w Łupkowie.

- W Sanoku strefa przemysłowa znajduje się między dworcem głównym a Sanem, a także po drugiej stronie Sanu (do DK28). Zlokalizowany jest tam największy pracodawca na obszarze MOF, tj. producent wyrobów gumowych SZPG Stomil Sanok SA. Tereny SSE Euro-Park Mielec znajdują się natomiast wzdłuż planowanej obwodnicy w części zachodniej miasta. Ludność w MOF Sanok-Lesko jest bardzo skoncentrowana wzdłuż dróg krajowych nr 28 i 84. Dużą część obszaru w północnej i południowej części MOF stanowią lasy.
- Przejście przez Sanok jest jednym z najbardziej obciążonych ruchem odcinków sieci drogowej w województwie podkarpackim (prawie 25 tys. pojazdów w 2010 r.). Kumulacja ruchu w przejściu przez miasto następuje w ciągach dróg DK28, DK84 oraz w ciągu DW886. Wysokie natężenie ruchu charakteryzuje cały układ miast Sanok-Zagórz-Lesko, a istniejąca sieć drogowa pozostaje niewydolna. Kluczową inwestycją dla MOF Sanok-Lesko jest obwodnica Sanoka w ciągu DK28, na którą został ogłoszony przetarg we wrześniu 2014 r. jednak, będzie ona stanowiła odciążenie jedynie miasta Sanok bez większego wpływu na zmiany natężenia ruchu w Zagórz i Lesku.
- Sieć kolejowa MOF w ruchu pasażerskim jest wykorzystywana w bardzo ograniczonym zakresie. Do końca 2010 r. jeszcze na wszystkich odcinkach występował ruch, nie przekraczający jednak średnio 5 pociągów na dobę. W relacjach na wschód i południe od Zagórza były to przewozy o charakterze sezonowym. Począwszy od rozkładu jazdy 2010/2011 na odcinkach Nowy Zagórz - Krościenko oraz Zagórz - Łupków ruch pasażerski został całkowicie zawieszony, a kursowanie pociągów skrócone do stacji Zagórz (w sezonie letnim) lub Sanok (w ruchu całorocznym). W sezonie wakacyjnym 2015 r. uruchomiono turystyczne połączenie kolejowe Jasło – Zagórz – Komańcza.
- Na terenie MOF Sanok-Lesko działa jeden operator komunikacji publicznej – Zakład Miejskiej Komunikacji Samochodowej w Sanoku, obsługujący połączenia na terenie miasta Sanok oraz gmin Sanok i Zagórz. Autobusy obsługują łącznie 10 linii pasażerskich, z czego aż 6 wychodzi poza granice miasta Sanok. Od 2007 r. drastycznie spada liczba pasażerów przewiezionych przez ZMKS w Sanoku (z 2,3 do 1,9 mln pasażerów). Mieszkańcy OF w zasięgu linii komunikacyjnych ZMKS w Sanoku coraz częściej wybierają komunikację własnymi środkami transportu, co może wynikać z częstotliwości kursowania czy niedostosowania oferty do potrzeb mieszkańców. System transportu publicznego komunikacją miejską nie funkcjonuje na terenie gminy Lesko, działalność przewozową prowadzi wielu operatorów.
- MOF Sanok-Lesko jest obszarem dość słabo skomunikowanym wewnątrz, jednak z uwagi na funkcję turystyczną regionu (brama na Bieszczady), częstotliwość połączeń komunikacyjnych pomiędzy oboma miastami-rdzeniami jest wysoka z uwagi na przebieg głównej trasy wyjazdowej z gór w kierunku pozostałych regionów kraju.
- Spośród dwóch obszarów rdzeniowych, tylko Sanok posiada dostęp do czynnej linii kolejowej, której przebieg względem układu urbanistycznego jest korzystny. Dworce autobusowy i kolejowy usytuowane są w odległości ok. 200 m, po przeciwnych stronach grupy torów, tworzących stację Sanok. Z uwagi na niewielkie natężenie kolejowego ruchu pasażerskiego aspekt intermodalności ma obecnie marginalne znaczenie. Sytuacja może zostać zmieniona wraz z dokończeniem rewitalizacji linii kolejowej nr 108.
- Ruch pojazdów ciężarowych w MOF Sanok-Lesko jest silnie skoncentrowany na przejściu drogi krajowej nr 28 przez Sanok. Realizacja obwodnicy Sanoka powinna znacząco poprawić sytuację w tym względzie. Na pozostałych odcinkach dróg (z wyjątkiem fragmentu DK28 między Sanokiem a Zagórzem) ruch pojazdów ciężarowych nie przekraczał w 2010 r. 2 tys. pojazdów na dobę.

- Kolejowe przewozy towarowe skupiają się na odcinku linii nr 108, od Nowego Zagórza w kierunku zachodnim, oraz na linii nr 107. Jest to przede wszystkim ruch o charakterze tranzytowym – do przejścia granicznego ze Słowacją w Łupkowie. W 2010 r. średniodobowe natężenie ruchu towarowego w tym ciągu transportowym wyniosło zaledwie 2-4 pociągów. Jeszcze mniejsze potoki zanotowano na wschodnim odcinku linii nr 108 – od Nowego Zagórza do Krościenka (poniżej 2 pociągów na dobę), który pod koniec 2013 r. został całkowicie wyłączony z eksploatacji przez zarządcę infrastruktury PKP PLK.

Rys. 18. Sieć transportowa w MOF Sanok-Lesko

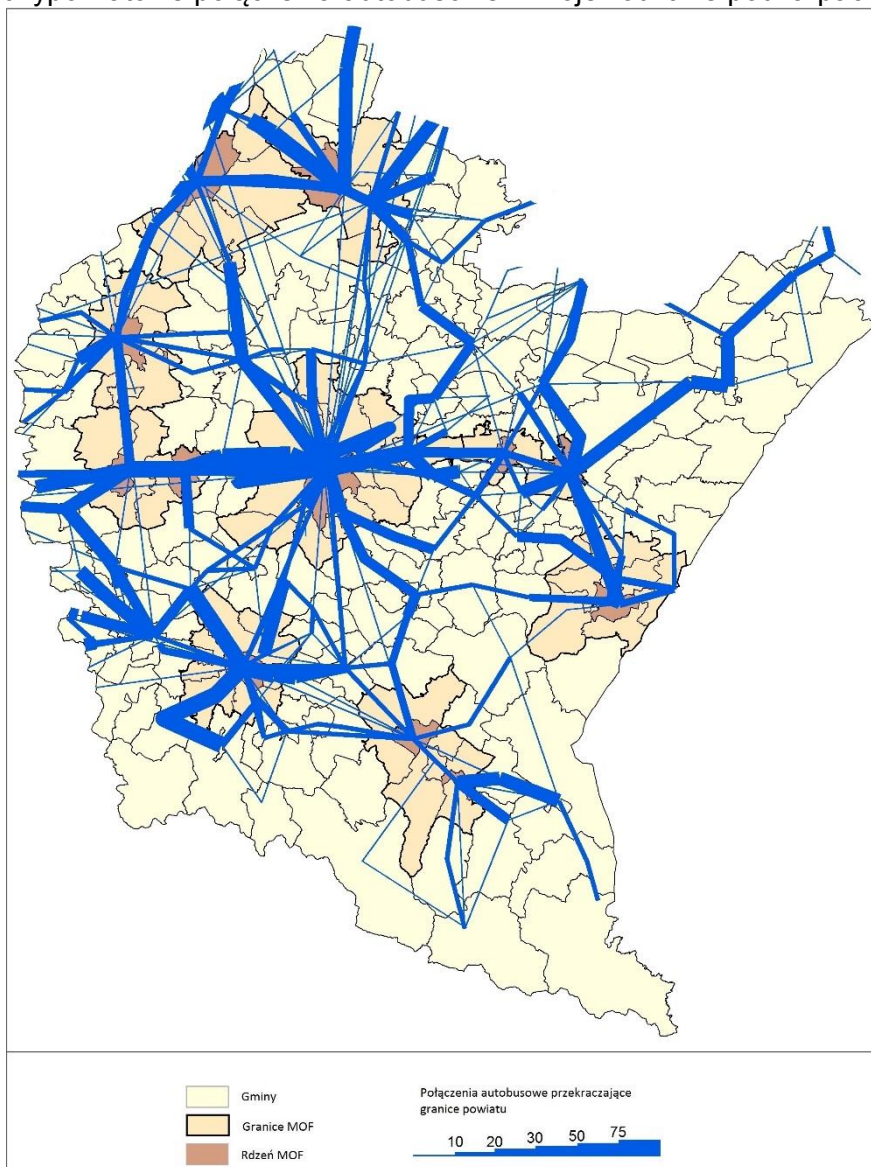


Źródło: Opracowanie własne na podstawie ekspertyzy pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015. Opracowanie graficzne PBPP w Rzeszowie.

1.3.5 Transport publiczny i bezpieczeństwo.

- Pod względem roli kolei w transporcie zbiorowym można wnioskować, że jest ona istotna w Rzeszowie (najwyższa szacunkowa liczba pasażerów na dworcach kolejowych) i w mniejszym stopniu również w Jarosławiu, Przemyślu, Dębicy i Przeworsku, czyli stacjach zlokalizowanych wzdłuż głównej magistrali wschód-zachód (nr 91 / E-30).
- W ramach nowej perspektywy finansowej 2014- 2020 celem usprawnienia połączeń / przewozów na terenie Rzeszowa planowana jest budowa "Rzeszowskiej Kolejki Miejskiej". Na terenie powiatów rzeszowskiego oraz przeworskiego w planach znajdują się Rewitalizacja kolei dojazdowej „Przeworsk Wąskotorowy Dynów”. Należy również zaznaczyć iż znaczącym zadaniem będzie planowana inwestycja pod nazwą Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej - PKA w ramach, której powinno powstać połączenie kolejowe do Portu Lotniczego "Rzeszów – Jasionka" (ok 5 km) jak również częste połączenie kolejowe (od Kolbuszowej do Strzyżowa, od Dębicy do Przeworska).

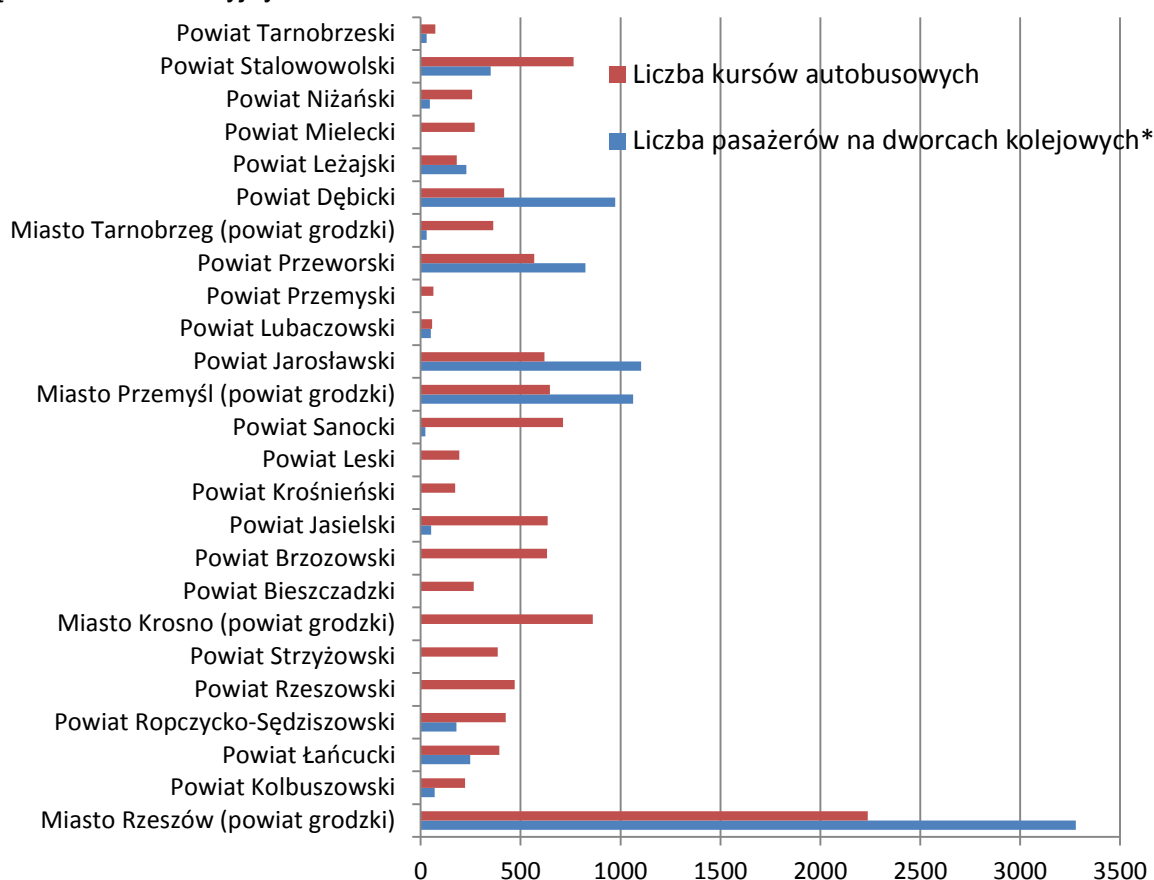
Rys. 19. Międzypowiatowe połączenia autobusowe w województwie podkarpackim w 2014 r.



Źródło: Ekspertyza pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015 – opracowanie na podstawie bazy danych udostępnionej przez Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego.

- Przemysł jest obok Rzeszowa jedynym węzłem o znaczeniu ponadregionalnym. W pozostałych węzłach komunikacyjnych liczba pasażerów korzystających z kolei jest znacznie mniejsza (poniżej 500 pasażerów dziennie).
- W przypadku liczby kursów autobusowych zróżnicowanie między biegunami wzrostu jest niższe. Najwyższą ilością połączeń charakteryzuje się Rzeszów (ponad 2000 połączeń), ale duża liczba miast ma w ofercie więcej niż 500 kursów autobusowych. Są to: Krosno, Stalowa Wola, Sanok, Przemysł, Jasło, Brzozów oraz Przeworsk i Jarosław. Szczególnie wysoka jest liczba połączeń autobusowych w Krośnie, przy tak dużych dojazdach międzygminnych do pracy i jednocześnie niewielkim znaczeniu transportu kolejowego.
- Infrastruktura towarzysząca publicznego, zbiorowego transportu autobusowego osób funkcjonuje poprawnie, mimo, że stan techniczny niektórych dworców kwalifikuje je do remontu.
- Bardzo ważnym uzupełnieniem drogowej infrastruktury komunikacyjnej poza dworcami autobusowymi, jest rozproszona na terenie całego województwa sieć przystanków autobusowych.
- Istnieje duża różnica w gęstości przystanków w poszczególnych powiatach. Największe gęstości przystanków – 1 przystanek na 5 km² - odnotowano w powiatach: strzyżowskim, brzozowskim, jasielskim, sanockim, przeworskim, mieleckim i stalowowolskim. Natomiast najmniejsze gęstości – 1 przystanek na 10 km² – odnotowano w powiatach: lubaczowskim, bieszczadzkim, kolbuszowskim, leżajskim oraz przemyskim.
- Na szlakach kolejowych województwa podkarpackiego zlokalizowanych jest łącznie 205 obiektów przystosowanych do obsługi pasażerów – dworce, stacje i przystanki osobowe. Najlepiej wyposażonymi pod tym względem są linie nr 91 (37 obiektów), nr 108 (31 obiektów), nr 68 (25 obiektów). W województwie podkarpackim znajduje się 28 dworców kolejowych zarządzanych przez PKP S.A., ale jedynie 10 spośród nich jest czynnych. Stan techniczny większości dworców oraz pozostałej infrastruktury kolejowej służącej obsłudze pasażerów należy określić jako niezadowolający.
- W ramach Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa podkarpackiego dokonano wielokryterialnej parametryzacji węzłów komunikacyjnych województwa.
- W Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego (s. 33-34) wskazano stopień zintegrowania węzłów komunikacyjnych w województwie. Przy oznaczaniu integralności poszczególnych węzłów komunikacyjnych przyjęto następujące oznaczenia:
 - T – węzeł w pełni zintegrowany, znajdujący się w jednym budynku (np. węzeł w Jarosławiu);
 - C – węzeł częściowo zintegrowany, gdzie istnieje niewielka odległość między dworcami: kolejowym i autobusowym, jednakże nie znajdują się one w jednej, wielofunkcyjnej przestrzeni architektonicznej oraz znacznie odbiegają od siebie standardem i powiązaniem intermodalnymi (węzły w Rzeszowie, Krośnie, Sanoku, Przemysłu, Dębicy oraz w Mielcu);
 - N – węzeł niezintegrowany, gdzie albo nie istnieje transport kolejowy albo też odległość między dworcami jest tak duża, że nie pozwala na sprawne przemieszczanie się między nimi i wygodne dla pasażerów łączenie różnych środków transportu publicznego.

Rys. 20. Liczba kursów autobusowych i pasażerów na dworcach kolejowych w kluczowych węzłach komunikacyjnych.



* Wartości prognozowane bądź szacunkowe

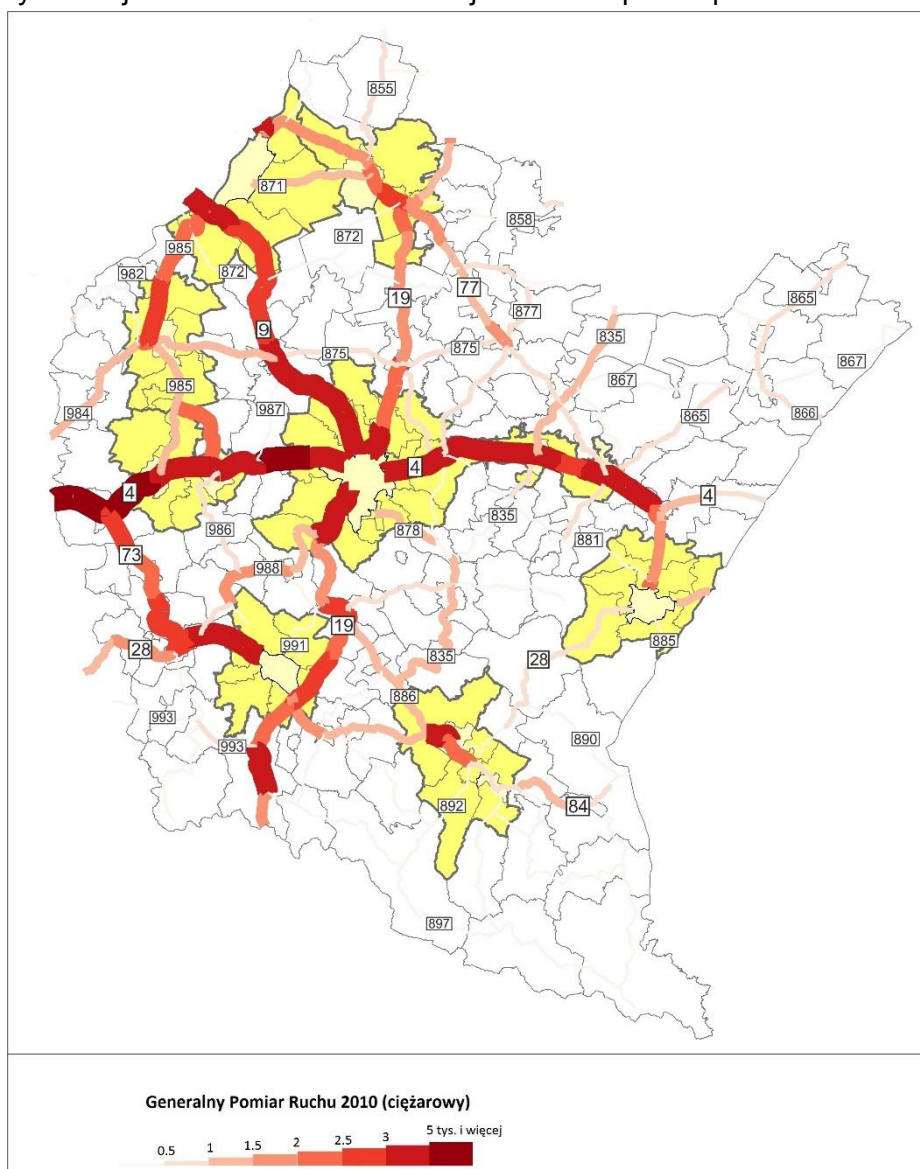
Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego.

- Województwo podkarpackie stanowi obszar przepływu towarów z zachodu na wschód (w wymiarze międzynarodowym i krajowym) w wymianie towarowej z Ukrainą, układ powiązań eksportowych bazuje na układzie równoleżnikowym. Największe wartości eksportu na Ukrainę można zaobserwować od Mielca, przez Rzeszów, Przeworsk i Jarosław aż do Przemysła. Ukraina jest ważnym partnerem handlowym dla wschodniej części województwa.
- W wymianie towarowej ze Słowacją ślady wzmożonej współpracy gospodarczej są widoczne w rejonie Krosna, jak też dalej z Rzeszowa, powiatu przeworskiego i Lublina. W wymiarze relatywnym rynek słowacki w skali całego województwa nie jest rynkiem znaczącym, łącznie eksport z Podkarpacia na Słowację to blisko 3% całej wymiany, jednakże w ujęciu lokalnym można zaobserwować pewne miejscowe skoki znaczenia wymiany ze Słowacją, np. w przygranicznym powiecie krośnieńskim, jak też przeworskim. Oznacza to, że ruch towarowy w kierunku południowym z województwa lubelskiego i podkarpackiego powinien być przesłanką do wzmocnienia infrastruktury drogowej na drodze nr 19 do dawnego przejścia granicznego w Barwinku.
- Dla województwa podkarpackiego charakterystyczna, z uwagi na specyfikę branżową gospodarki i siłę powiązań inwestorskich, jest wielkość wymiany towarowej ze Stanami Zjednoczonymi. Łączny udział tego kraju w wymianie stanowi 19% wartości eksportu, czyli

prawie dwukrotnie więcej niż z krajami RBU łącznie. Eksport do USA jest silnie skoncentrowany terytorialnie. Dotyczy prawie wyłącznie dwóch ośrodków mieleckiego i rzeszowskiego, w zdecydowanie mniejszej skali – również Krosna.

- Struktura bilansu przewozów ładunków transportem samochodowym w województwie podkarpackim wskazuje na przewagę przewozu wewnątrz wojewódzkiego. W 2013 r. nadano do przewozu wewnątrz województwa ponad 75,8% towarów.
- Przewóz towarów transportem ciężarowym w województwie podkarpackim koncentruje się głównie na drogach krajowych. Wyraźnie zaznaczają się ciągi drogowe A4/DK94, DK9, DK28, DK73 oraz DK19.
- Położenie województwa, oraz przebieg autostrady A4 raz dróg ekspresowych S19 i S74, daje szansę na powstawanie węzłów towarowych o charakterze ponadregionalnym.

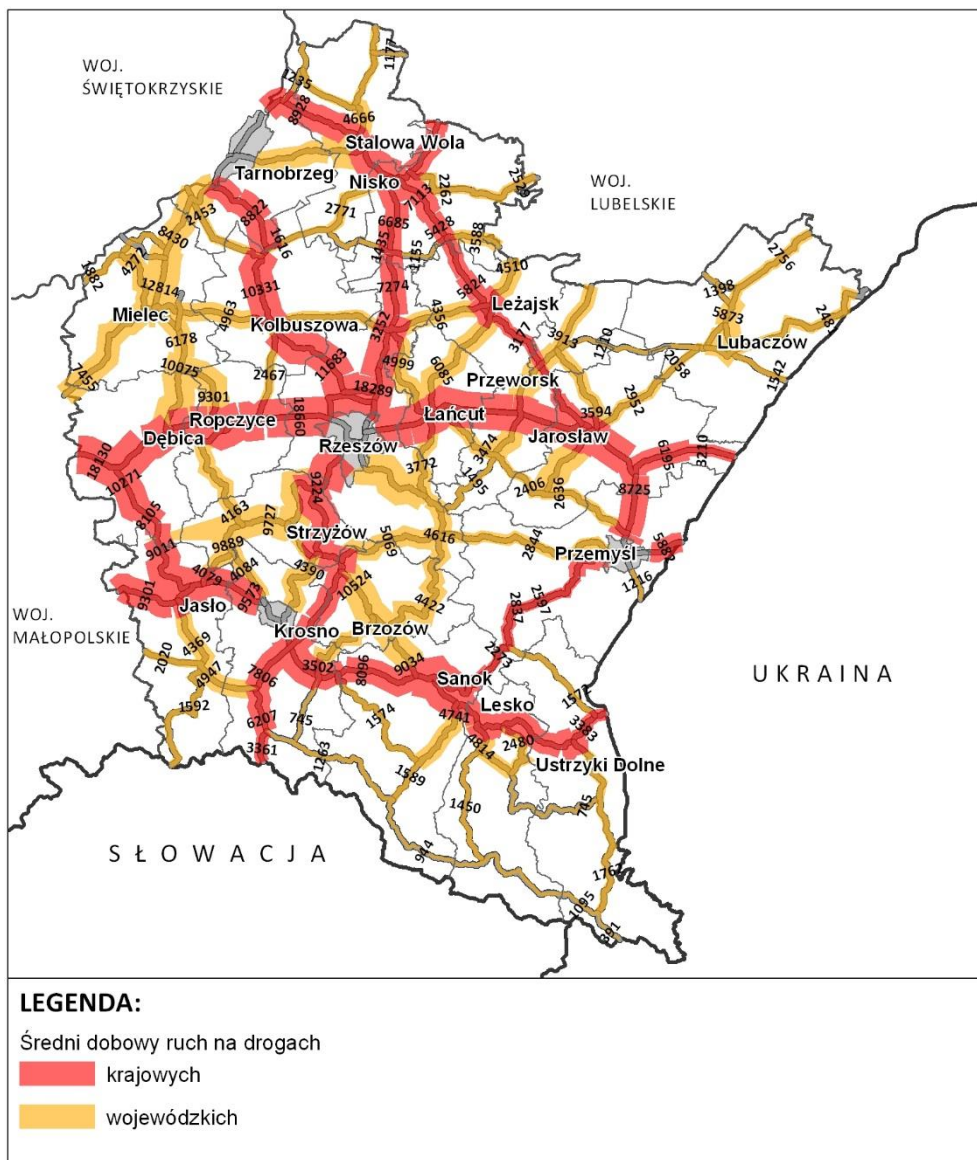
Rys. 21. Natężenie ruchu (średnie dobowe) pojazdów ciężarowych (samochodów dostawczych, ciężarowych bez przyczep i z przyczepami oraz ciągników) na sieci zamiejskich dróg krajowych i wojewódzkich w 2010 r. w województwie podkarpackim.



Źródło: Ekspertyza pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015.

- Transport kolejowy przegrywa rywalizację z transportem drogowym o przewóz ładunków w przewozach lądowych. W porównaniu jednak do transportu samochodowego główną zaletą tej formy transportu towarów jest niewielki wpływ na degradację środowiska i relatywnie wysoka pewność oferowanych połączeń.
- W województwie podkarpackim zlokalizowane jest łącznie 52 punkty przeładunkowe. W 44 przypadkach są to rampy lub place ładunkowe obsługujące linie normalnotorowe, z czego 37 obiektów jest własnością PKP PLK S.A. i 9 PKP CARGO. Pozostałą część stanowią bocznice kolejowe, na których istnieje możliwość przeładunku towarów z wagonów szerokotorowy na wagony normalnotorowe
- Istniejące kolejowe stacje przeładunkowe w Medyce-Żurawica oraz na LHS w Woli Baranowskiej oraz Werchracie są dodatkowym atutem dla rozwoju terminali przeładunkowych.
- Terminal przeładunkowy PKP Cargo CL Medyka-Żurawica (o znaczeniu europejskim - sieć kompleksowa TEN-T) obsługuje wymianę handlową głównie pomiędzy krajami UE a Ukrainą i Rosją na styku normalnych i szerokich torów kolejowych. Świadczy usługi głównie z zakresu obsługi logistycznej łączącą transport samochodowy i kolejowy.
- Terminal przeładunkowy LHS w Woli Baranowskiej oferuje możliwość przeładunków towarów sypkich, drobnicowych, drewna oraz kontenerów.
- Dynamika ruchu pasażerskiego dla lotniska w Jasionce w okresie 2009 - 2011 była jedną z najwyższych w Polsce. W 2014 r. na lotnisku zostało obsłużonych ponad 601 tys. pasażerów. Tegoroczne statystyki lotniska wskazują na kontynuację wzrostów liczby obsłużonych pasażerów (ok. 5 proc. do końca września 2015 r.).
- Lotnisko „Rzeszów – Jasionka” pod koniec 2014 r. było 4 lotniskiem w kraju pod względem przewozów cargo, a pierwszym pod względem dynamiki wzrostu. W 2014 r. z lotniska obsłużono 1185 ton ładunku, co stanowi 194% wzrost w stosunku do 2013 r. Do października 2015 r. obsłużono już ponad 3 607 ton ładunków, co stanowi ponad 304% wzrost w stosunku do całego 2014 r.
- Na tle ruchu drogowego w Polsce średni dobowy ruch na drogach krajowych województwa podkarpackiego w 2010 r. w porównaniu do 2005 r. był niższy o około 3% od średniej krajowej a na drogach wojewódzkich wyższy o 12%.
- Średni dobowy ruch pojazdów silnikowych (SDR) w 2010 r. na sieci dróg krajowych województwa podkarpackiego wynosił 9611 poj./dobę. Największy ruch powyżej średniego ruchu dobowego zarejestrowano na drogach krajowych nr 4, 9 (odcinek Nowa Dęba-Rzeszów-Babica), 19 (odcinek: Rzeszów-Sokołów Małopolski), 28 (odcinek: Krosno-Miejsce Piastowe, Sanok-Zagórz), 77 (odcinek: Nisko-Stalowa Wola) oraz na przejściach przez miasta: Jasło, Krosno, Pilzno, Przemyśl, Sanok.
- Największe obciążenie ruchem, wynoszące średnio ponad 6000 poj./dobę wystąpiło na drogach wojewódzkich nr 835 (odcinek Kańczuga-Przeworsk-Sieniawa), 866, 871, 877 (odcinek Leżajsk-Łańcut), 878, 880 (odcinek Pruchnik-Jarosław), 984, 985, 986 (odcinek Tuszyna-Ropczyce), 988 (odcinek Twierdza-Babica). Najmniejsze obciążeniowy stępowało na drogach wojewódzkich w części północno-wschodniej i południowo-wschodniej.

Rys. 22. Średnioroczny ruch dobowy na drogach krajowych i wojewódzkich w 2010 r. ⁹



Źródło: Opracowanie własne na podstawie opr. *Diagnoza stanu istniejącego do Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023*, PBPP w Rzeszowie 2015.

- Bardzo dużym ryzykiem indywidualnym wypadku drogowego z ofiarami śmiertelnymi i ciężko rannymi na drogach krajowych w latach 2010-2012 charakteryzuje się nadal DK19 na odcinku Stobierna-Nisko, DK19 na całym odcinku na południe od Rzeszowa oraz krótsze odcinki DK77 (na północ od Jarosławia) i DK28 (między Krosnem a Sanokiem).
- Największa łączna liczba wypadków na drogach wojewódzkich w latach 2010-2013 cechuje DW835 (Lublin - Przeworsk - Dynów - Grabownica Starzeńska), przy czym w latach 2012-2013 nastąpił znaczny spadek liczby wypadków na tej trasie (z 45 do 23 rocznie).
- W 2013 r. najbardziej wypadkową trasą stała się znacznie obciążona ruchem pojazdów ciężarowych DW985 (25 wypadków) (Tarnobrzeg-Mielec-Dębica).
- Analiza danych statystycznych za 2013 r. obrazujących liczbę wypadków w powiatach wskazuje, że najwięcej wypadków było w powiatach: dębickim, rzeszowskim oraz w mieście Rzeszowie a najmniej w powiatach: bieszczadzkim, leskim, lubaczowskim. Natomiast

⁹ Ostatnie pełne dostępne dane są wg stanu na 2010 r. W roku 2016 zostaną opublikowane nowsze dane dotyczące średniodobowego ruchu pojazdów wg. stanu na 2015 r. będzie to podstawą do dokonania zmian zapisów.

największą liczbę ofiar śmiertelnych wypadków odnotowano w powiatach: dębickim, lubaczowskim, mieleckim, rzeszowskim oraz mieście Rzeszów.

- W 2013 r. większość wypadków zdarzyła się w terenie zabudowanym (72,7%) oraz na drogach jedno jezdniowych, dwukierunkowych (81,5%). Najmniejszą ilość wypadków drogowych zanotowano na autostradach i drogach ekspresowych.
- Analiza danych statystycznych za 2013 r. obrazujących liczbę wypadków w powiatach wskazuje, że najwięcej wypadków było w powiatach: dębickim, rzeszowskim oraz w mieście Rzeszowie a najmniej w powiatach: bieszczadzkim, leskim, lubaczowskim.
- Największą liczbę ofiar śmiertelnych wypadków odnotowano w powiatach: dębickim, lubaczowskim, mieleckim, rzeszowskim oraz mieście Rzeszów.
- Głównymi przyczynami wypadków były: nadmierna prędkość, nie udzielenie pierwszeństwa przejazdu oraz nieprawidłowe zachowanie pieszych na drodze.
- Liczba wypadków drogowych w latach 2007-2013 na obszarze województwa podkarpackiego, mimo występujących wahań wykazuje tendencję malejącą. Należy odnotować znaczący spadek w wypadkach drogowych liczby ofiar śmiertelnych oraz liczby rannych.
- Niekorzystnym zjawiskiem dla bezpieczeństwa ruchu drogowego jest wysoki udział w wypadkach drogowych osób kierujących pojazdami w stanie nietrzeźwości oraz w stanie po spożyciu alkoholu. Na terenie województwa podkarpackiego policjanci ze służby ruchu drogowego w 2013 r. ujawnili ogółem 8476 (w 2012 r. – 9049) przypadków kierowania pojazdami w stanie nietrzeźwości oraz w stanie po użyciu alkoholu.

2. Rekomendacja wynikające z diagnozy

2.1 Wąskie gardła w systemie transportu województwa podkarpackiego

Pomimo realizacji wielu inwestycji, dostępność transportowa regionu, zarówno w wymiarze zewnętrznym, jak i wewnętrznym, nie jest dobra. Możliwości zmiany tego stanu rzeczy wymagają pewnych modyfikacji w rankingu priorytetów transportowych. Dotyczy to zarówno dróg krajowych, jak i dróg wojewódzkich.

Na sieci dróg krajowych w coraz większym stopniu wąskimi gardłami będą układy skośne, przede wszystkim ciąg drogi krajowej nr 9, gdzie przy braku w najbliższej dekadzie bezpośredniego połączenia Rzeszowa z centralną Polską (odroczenie planów związanych z S74), ruch w coraz większym stopniu będzie się kanalizował na tej trasie.

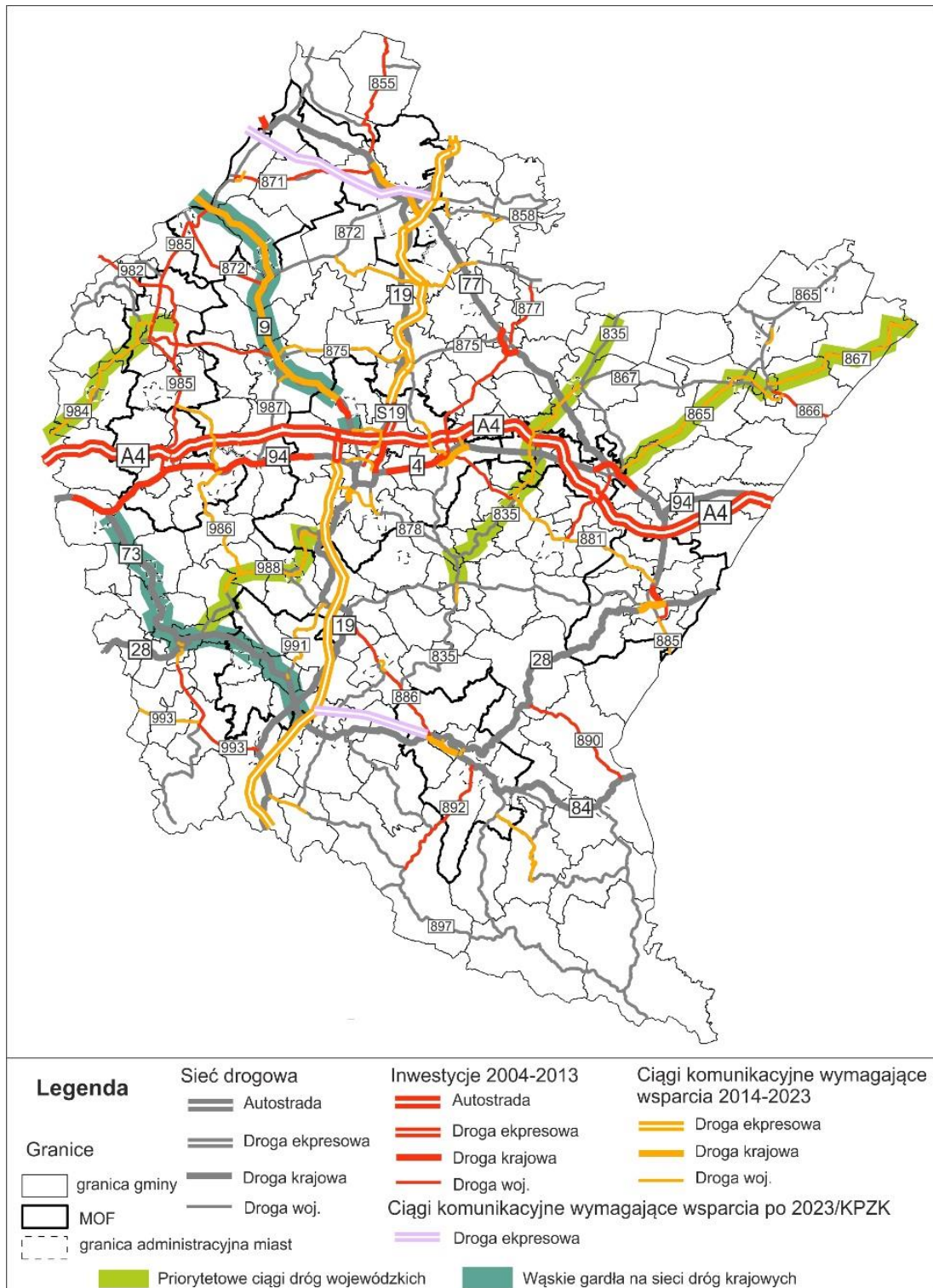
Drugie poważne wąskie gardło na sieci krajowej, jakim jest ciąg dróg krajowych nr 28 i 73 może zostać częściowo zlikwidowane w przypadku realizacji drogi ekspresowej S19 (przynajmniej do Miejsca Piastowego).

Na sieci dróg wojewódzkich ciągi priorytetowe przyjmują również postać układów skośnych, doprowadzających ruch do podstawowego układu sieci TEN-T (autostrada A4 i droga ekspresowa S19). Są to cztery ciągi:

- DW984 odprowadzająca ruch ze strefy przemysłowej w Mielcu w kierunku Tarnowa i autostrady A4,
- DW835 między Dynowem a granicą z województwem lubelskim (odprowadzenie ruchu z autostrady A4 w okolicach Przeworska),

- układ DW865/867, czyli planowane inwestycje mające na celu połączenie Lubaczowa i peryferyjnych obszarów województwa z autostradą A4,
- DW988 w połączeniu funkcjonalnym Jasła z Rzeszowem i drogą ekspresową S19.

Rys. 23. Wąskie gardła na sieci dróg krajowych oraz priorytetowe ciągi dróg wojewódzkich w województwie podkarpackim



Źródło: Ekspertyza pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015.

W przypadku sieci kolejowej zdecydowanie najbardziej poważnym wąskim gardłem jest brak szybkiego połączenia kolejowego między Rzeszowem a Warszawą.

Wyraźną lukę infrastrukturalną, stanowi również brak połączenia kolejowego lotniska Rzeszów-Jasionka wraz z obszarem strefy przemysłowej, którą wypełniłaby budowa bocznicy kolejowej na linii nr 71.

Rys. 24. Procent wykorzystania linii kolejowych w województwie podkarpackim.



* KT – Kontrakt Terytorialny

Źródło: Ekspertyza pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015.

Słabo dostępna w transporcie kolejowym jest południowa część regionu, a zmiana tej sytuacji wymaga podjęcia prac rewitalizacyjnych na liniach kolejowych. Poprawa dostępności MOF Krosno do Rzeszowa będzie możliwa po wybudowaniu łącznicy kolejowej.

Dostępność międzynarodowa regionu w ruchu kolejowym wymaga również działań przywracających ruch na kolejowych przejściach granicznych.

Przebiegająca przez północną część województwa Linia Hutniczo - Siarkowa powinna przyczynić się do poprawy wymiany handlowej na kierunku wschodnim.

2.2 Luki w infrastrukturze systemu transportowego województwa

Na podstawie analizy głównych wymiarów dostępności przestrzennej, możliwe jest wskazanie najważniejszych luk infrastrukturalnych w transporcie województwa. Są nimi w skali regionu:

- Wylot drogowy z Rzeszowa w kierunku południowym (do węzła Babica i dalej w kierunku Barwinka).
- Układ dróg DK28/DK73 (brak bezpośredniego połączenia z autostradą A4) przez Jasło, Krosno do Sanoka.
- Droga DK77 w rejonie Niska i Stalowej Woli.
- Brak bezpośredniego połączenia portu lotniczego "Rzeszów-Jasionka" z autostradą A4 i drogą ekspresową S19.
- Utrudniona komunikacja portu lotniczego "Rzeszów-Jasionka" ze Specjalnymi Strefami Ekonomicznymi (SSE): Tarnobrzeską Specjalną Strefą Ekonomiczną EURO-PARK WISŁOSAN oraz Specjalną Strefą Ekonomiczną EURO-PARK Mielec - utrudnia rozwój przewozów cargo dla stref.
- Brak połączenia kolejowego lotniska Rzeszów-Jasionka z Rzeszowem oraz z obszarem strefy przemysłowej, którą wypełniłaby budowa bocznicy kolejowej na linii nr 71.
- Układ połączeń drogowych wzdłuż obecnych dróg wojewódzkich od Tarnobrzega przez Mielec do Tarnowa (DW984).
- Ciąg drogi wojewódzkiej DW865 obsługującej powiat lubaczowski.
- Droga wojewódzka (Rzeszów)-Domaradz-Sanok (DW886).
- Droga wojewódzka DW835 z Lublina przez Przeworsk do Grabownicy Starzeńskiej i dalej w kierunku Sanoka.
- Droga wojewódzka DW988 z Rzeszowa przez Strzyżów do Krosna.
- Połączenie kolejowe z Rzeszowa w kierunku północnym przez Kolbuszową do Tarnobrzega.
- Zintegrowane węzły transportowe w obszarach funkcjonalnych miast posiadających rozwiniętą komunikację kolejową (Rzeszów, Przemyśl, Dębica, Stalowa Wola).
- Brak skomunikowania linią kolejową lotniska w Jasionce ze stolicą województwa oraz mała integracja lotniska z systemem dróg krajowych.
- Brak bezpośredniego połączenia kolejowego Krosna (Bieszczadów i całego południowego Podkarpacia) z Rzeszowem.
- Braki infrastruktury łączącej układ komunikacyjny rozdzielony przeszkodami wodnymi – budowa obiektów mostowych.
- Zastąpienie istniejących przepraw promowych przez obiekty mostowe.
- Brak dróg obwodowych miast.
- Brak zintegrowania systemów transportowych.

2.3 Główne wyzwania w obszarze systemu transportowego województwa

- Poprawa zewnętrznej i wewnętrznej dostępności komunikacyjnej województwa, poprzez zakończenie budowy autostrady A4, realizację drogi ekspresowej S19 oraz dalszą modernizację i rozbudowę istniejącego układu sieci drogowej, w tym budowę łączników autostradowych oraz obwodnic miast i miejscowości na ciągach dróg o dużym natężeniu ruchu.
- Zwiększenie dostępności zewnętrznej województwa poprzez zapewnienie bezpośredniego połączenia kolejowego Rzeszowa z innymi ośrodkami regionalnymi i Warszawą oraz wznowienie kursów pasażerskich na liniach kolejowych nr 108 (przejście graniczne Krościenko-Chyrów) oraz 107 (przejście graniczne Nowy Łupków-Medzilaborce).
- Zwiększenie wewnętrznej dostępności województwa przez zwiększenie ilości połączeń kolejowych regionalnych między Rzeszowem, a miastami o znaczeniu subregionalnym i lokalnym.
- Zapewnienie konkurencyjności transportu kolejowego wobec transportu samochodowego autobusowego i lotniczego poprzez względy ekonomiczne, czas przejazdu i komfort jazdy oraz dopasowanie połączeń (czasów odjazdu i przyjazdu do potrzeb migracji pracowniczej oraz młodzieży szkolnej, z uwzględnieniem połączeń przesiadkowych pomiędzy różnymi przewoźnikami kolejowymi).
- Integracja infrastruktury kolejowej, samochodowej i autobusowej. Tworzenie węzłów przesiadkowych umożliwiających integrację różnych środków transportu w celu ograniczenia motoryzacji indywidualnej na rzecz zbiorowej.
- Zwiększenie dostępności infrastruktury poprzez modernizację i rozwój dróg zarówno wojewódzkich jak i powiatowych stanowiących drogi równoległe – zastępcze dla głównych strumieni ruchu (ze względu na ucieczkę transportu z tras płatnych oraz zapewnienie dróg objazdowych dla głównych węzłów w przypadku wypadków i zdarzeń wyłączających te węzły np. wypadki ze skarżeniem chemicznym itp.).
- Poprawa dostępności zewnętrznej ośrodków subregionalnych dzięki budowie i rozbudowie dróg krajowych (w tym DK77, DK28, DK73, DK84, DK9).
- Usprawnienie systemu drogowego województwa poprzez rozbudowę istniejących i budowę nowych odcinków dróg łączących ośrodki subregionalne oraz poprzez budowę ich obwodnic, jak również przez podniesienie klasy dróg i zmiany kategorii tych dróg, na których występuje szczególna koncentracja ruchu.
- Rozwój portu lotniczego „Rzeszów-Jasionka”, w tym budowa odgałęzienia linii kolejowej nr 71 do lotniska, bezpośrednie połączenia z węzłami drogi ekspresowej S19 i autostrady A4, oraz poprawa systemu komunikacji publicznej łączącej port lotniczy z centrum Rzeszowa.
- Zwiększenie dostępności infrastruktury granicznej województwa podkarpackiego na granicy z Ukrainą, w tym budowa dróg dojazdowych do przejścia granicznego Malhowice-Niżankowice.
- Rozwój centrów logistycznych.

II. Prognoza rozwoju systemu transportowego województwa.

1. Scenariusze rozwoju systemu transportowego

Dostępność transportowa regionu jest jednym z głównych czynników warunkujących rozwój gospodarki oraz wymiany dóbr i usług. Umożliwia mobilność mieszkańców, sprzyja wymianie wiedzy i doświadczeń.

Celem działań samorządu województwa jest wykorzystanie potencjałów regionu, jakimi są: zdywersyfikowana struktura gospodarki, przygraniczne położenie i policentryczność sieci osadniczej, dla zbudowania podstaw trwałego i zrównoważonego rozwoju regionu.

Będzie to realizowane poprzez działania służące wzmocnieniu dostępności zewnętrznej regionu w układzie europejskim i krajowym, poprzez powiązanie głównych szlaków transportowych regionu z regionalną siecią transportową. Umożliwi to rozwój powiązań funkcjonalnych regionu z głównymi ośrodkami krajowymi, zwłaszcza Warszawą, Krakowem, Lublinem i Kielcami.

Wzrastająca pozycja stolicy województwa – Rzeszowa, który realizuje funkcje wyższego rzędu (egzogogeniczne, metropolitalne), powoduje konieczność poprawy dostępności z obszaru całego województwa, w tym z obszarów o utrudnionej dostępności.

Należy podkreślić, że podstawowym atutem regionu jest policentryczna sieć osadnicza, co stwarza szansę, na zbudowanie mechanizmu rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych obejmujących swoim zasięgiem obszar całego województwa. Koniecznym będzie zatem budowanie powiązań funkcjonalnych pomiędzy rdzeniami regionalnych biegunów wzrostu, jak również większa integracja miejskich obszarów funkcjonalnych.

Materializacja szans i zagrożeń oraz prawdopodobieństwo wystąpienia określonych ryzyk związane są z ogólnym rozwojem sytuacji społeczno-gospodarczej w województwie oraz w jego otoczeniu krajowym i międzynarodowym. Realizacja wizji rozwoju regionalnego systemu transportu będzie uwarunkowana wieloma czynnikami. Będą to zarówno czynniki związane z procesami demograficznymi, sytuacją gospodarczą czy uwarunkowaniami geopolitycznymi, jak również będzie to dostępność środków finansowych i możliwość ich wykorzystania. Dla pełniejszej oceny przedstawiono przewidywaną sytuację poszczególnych rodzajów transportu w odmiennych scenariuszach rozwojowych. Jako opisaną określonymi scenariuszami uznano sytuację województwa w roku 2023 (ostateczne rozliczenie obecnej perspektywy finansowej UE).

Rozważane scenariusze:

- Scenariusz A szybkiego rozwoju związanego w pierwszej kolejności z czynnikami krajowymi (wzrost PKB, utrzymanie korzystnej sytuacji demograficznej);
- Scenariusz B rozwoju związanego w pierwszej kolejności z czynnikami zagranicznymi i położeniem przygranicznym (rozwój wymiany z Ukrainą, wzmocnienie gospodarki regionu, w tym „Doliny Lotniczej”);
- Scenariusz C umiarkowanego rozwoju, z zagrożeniem stagnacji (bazowy, kontynuacji obecnych trendów, ze stopniowym wyczerpywaniem się dotychczasowych przewag m.in. na skutek odpływu migracyjnego i niestabilnej sytuacji na Ukrainie);

- Scenariusz D regresu ekonomicznego, związanego z czynnikami zewnętrznymi (pozycja gospodarcza Unii Europejskiej, w tym zwłaszcza strefy Euro; dalsza destabilizacja Ukrainy) oraz wewnętrznymi (m.in. kryzys demograficzny).

W przypadku materializacji scenariusza A lub B, wsparcie Unii Europejskiej dla sektora transportu jest utrzymane, a region realizuje kolejne niezbędne inwestycje poprawiające jego dostępność, a tym samym wzmacniające konkurencyjność. W sytuacji zrealizowania się scenariusza D należy zakładać zdecydowane ograniczenie polityki spójności w obecnej formie. Wsparcie unijne dla transportu może się ewentualnie utrzymać w warunkach scenariusza C. Jednocześnie urzeczywistnienie się scenariusza C, a zwłaszcza D może oznaczać zmniejszenie popytu na przewozy oraz na infrastrukturę.

W kontekście wymienionych scenariuszy należy rozpatrywać zmiany zapotrzebowania na inwestycje transportowe, będące następstwem szeroko rozumianych, obserwowanych trendów społeczno-gospodarczych. Na podstawie wypunktowanych wyżej wniosków można wskazać na następujące podstawowe trendy:

- Przemiany demograficzne (powolne upodabnianie się do reszty kraju w zakresie zmian w ruchu naturalnym i migracyjnym);
- Koncentracja potencjału ekonomicznego w Rzeszowie i w MOF zachodniej części regionu;
- Przemiany w mobilności codziennej ludności (dojazdy pracownicze i fakultatywne).

Wpływ poszczególnych trendów na sytuację sektora transportu oraz zapotrzebowanie na infrastrukturę, w ujęciu wymienionych powyżej scenariuszy przedstawiono w tabeli poniżej.

Tab. 4. Scenariusze rozwoju a zapotrzebowanie na infrastrukturę transportową w województwie podkarpackim w roku 2023.

Scenariusz	Trendy rozwojowe			Konsekwencje dla zapotrzebowania na transport
	Przemiany demograficzno-migracyjne	Koncentracja gospodarcza	Przemiany mobilności	
A	Utrzymuje się przyrost naturalny (rozwój gospodarczy przyspiesza, zmiany wzorców kulturowych); Zahamowany zostaje negatywny bilans migracyjny województwa; Następuje zwiększenie koncentracji ludności w Rzeszowie i w innych MOF; Dalszej intensyfikacji ulega suburbanizacja, choć w Rzeszowie mogą się pojawić tendencje odwrotne (powroty do rdzenia).	Rozwój gospodarczy obejmuje wszystkie MOF (dzięki czynnikom endogenicznym), ale Rzeszów i MOF-y zachodniej części regionu rozwijają się szybciej; Zwiększa się kooperacja między przedsiębiorstwami w MOF; Rośnie tranzyt z Ukrainy, a także ze Słowacji i Bałkanów oraz wymiana z takimi krajami jak Słowacja i Węgry.	Dalszy wzrost mobilności, przy stopniowych (powolnych) korzystnych zmianach modalnych, na skutek rozwoju transportu publicznego; Zmiany hamowane przez utrzymującą się szybką suburbanizację; Zwiększają się wielokierunkowe dojazdy do pracy do i pomiędzy MOF.	<ul style="list-style-type: none"> – Potrzeba poprawy dostępności w wymiarze europejskim i krajowym; – Konieczność budowy dróg ekspresowych S74 oraz S19 do Barwinka; – Potrzeba budowy drogi wyższego rzędu między Dębicą a Mielcem i Tarnobrzegiem; – Konieczność lepszej obsługi transportowej wewnątrz MOF; zwiększenia roli transportu publicznego oraz rozwiązań multimodalnych; – Duże znaczenie dokończenia tras obwodowych w Rzeszowskim Obszarze Funkcjonalnym, a także MOF Krosno, MOF Przemysł i MOF Stalowa Wola.
B	Województwo ma ujemny bilans migracyjny i powoli zmniejsza się liczba ludności; Przyrost notowany jest tylko w kilku MOF, w tym zwłaszcza w ich strefach zewnętrznych.	Następuje szybki rozwój MOF zachodniej i centralnej części regionu (Rzeszów, Dębica-Ropczyce, Mielec) oraz MOF z SSE (Jarosław-Przeworsk) i MOF obsługującego handel z Ukrainą (Przemysł); Szybko wzrasta polaryzacja sytuacji gospodarczej regionu (na niekorzyść strefy południowej i północno-wschodniej, w tym MOF Krosno i MOF Sanok-Lesko).	Dojazdy koncentrują się w części MOF, tym samym wydłużają się oraz wzmacniają kongestię; Wokół niektórych MOF postępuje suburbanizacja; W strefach peryferyjnych mobilność ulega stagnacji.	<ul style="list-style-type: none"> – Osią transportową województwa pozostaje korytarz A4/E-30; – Występuje potrzeba budowy drogi wyższego rzędu między Dębicą a Mielcem i Tarnobrzegiem; – Istotna jest dobra integracja komunikacji kolejowej na linii E-30 z transportem autobusowym obsługującym tereny na południe i na północ od niej; – Celowy jest rozwój dróg wojewódzkich doprowadzających ruch do najaktywniejszych MOF.

Scenariusz	Trendy rozwojowe			Konsekwencje dla zapotrzebowania na transport
	Przemiany demograficzno-migracyjne	Koncentracja gospodarcza	Przemiany mobilności	
C	Województwo ma ujemny bilans migracyjny i powoli zmniejsza się liczba ludności; Przyrost notowany jest tylko w kilku MOF.	Sytuacja gospodarcza poprawia się głównie w Rzeszowie i w niektórych innych MOF zachodniej części województwa (zależnie od sytuacji konkretnych zakładów produkcyjnych); Następują szybkie zmiany układu ciężarów w wyniku niestabilnej sytuacji makroekonomicznej; Sytuacja na Ukrainie niekorzystnie odbija się na kondycji MOF Przemysł; Powoli wzrasta polaryzacja sytuacji gospodarczej regionu; Rola gospodarcza regionu nie zmienia się względem obecnej.	Podstawą mobilności codziennej pozostaje samochód prywatny; Dojazdy do pracy ulegają częstym zmianom w zakresie intensywności i kierunków.	<ul style="list-style-type: none"> – Celowe jest modernizowanie sieci dróg wojewódzkich; – Istotna rola powiązań z Polską centralną (Warszawa), a zarazem budowa drogi S19.
D	Województwo traci ludność; Następuje zachwianie struktury wiekowej i starzenie się społeczeństwa.	Znaczenie gospodarcze zachowują poszczególne ośrodki, głównie producenci na rynek krajowy; Rola gospodarcza regionu zmniejsza się stopniowo, a zróżnicowania wewnętrzne wyrównują się w sensie negatywnym.	Mobilność wewnątrz regionu zmniejsza się; Ma miejsce wahadłowa mobilność w zakresie dojazdów do pracy poza regionem; Spada siła nabywcza konsumentów, co obniża wiele kategorii mobilności fakultatywnej.	<ul style="list-style-type: none"> – Następuje ograniczenie popytu na przewozy i na infrastrukturę; – Starzenie się społeczeństwa generuje potrzeby rozwoju transportu publicznego na obszarach peryferyjnych oraz w obrębie MOF; – Rośnie rola powiązań zewnętrznych (obsługa migracji), w tym zagranicznych.

Polityka transportowa w województwie powinna koncentrować się na zwiększaniu prawdopodobieństwa realizacji scenariusza A. Jednocześnie powinna uwzględniać istnienie ryzyka materializacji innych scenariuszy na skutek procesów społeczno-gospodarczych zewnętrznych względem działań podejmowanych w regionie. Celowe jest uwzględnienie jako priorytetowych takich inwestycji, które mają duże znaczenie w każdym z analizowanych scenariuszy (lub przynajmniej w scenariuszach A-C). Do działań takich należą m.in.:

- a) poprawa powiązań z Polską centralną (Warszawa),
- b) integracja transportu publicznego w węzłach kolejowych w ciągu trasy E-30,
- c) rozwój portu lotniczego "Rzeszów-Jasionka", w tym zwiększenie liczby połączeń osobowych i rozwój usług cargo,
- d) zmniejszenie oderwania komunikacyjnego południowej części województwa,
- e) integracja miejskich obszarów funkcjonalnych regionalnych biegunów wzrostu,
- f) wspieranie zmian modalnych, także w obszarach peryferyjnych.

2. Zakres wsparcia drogowego i kolejowego systemu transportowego do 2023 r.

Poniżej przedstawiono syntetycznie zakres inwestycji drogowych i kolejowych w województwie podkarpackim w kończącej się oraz obecnej perspektywie programowej UE (2007-2013 i 2014-2020/2023). Pokazują one, jakie problemy transportowe zostaną rozwiązane w najbliższych latach, a jakie pozostaną najprawdopodobniej aktualne także po

roku 2023 (po 2023 r. problemem pozostanie m.in. brak drogi ekspresowej S74, a także brak postulowanego w KPZK 2030 łącznika drogi ekspresowej S19 z obwodnicą Sanoka. Przedstawione propozycje obecnie planowanych inwestycji poziomu regionalnego (RPO WP 2014-2020), będą na etapie oceny poddawanej priorytetyzacji.

Mapy ukazują, że rozwój sieci transportowych rozpoczął się od inwestycji w głównym korytarzu drogowo-kolejowym (Kraków - granica z Ukrainą) oraz od działań w rejonie najaktywniejszych zachodnich MOF. Obecna perspektywa finansowa oznacza przesunięcie zasięgu wsparcia ku wschodowi i północy. Jednocześnie południowe MOF oraz sąsiednie powiaty województwa nadal w najmniejszym stopniu korzystają na podjętych inwestycjach.

Rys. 25. Zakres wsparcia transportu drogowego w okresie 2004-2015 w województwie podkarpackim.



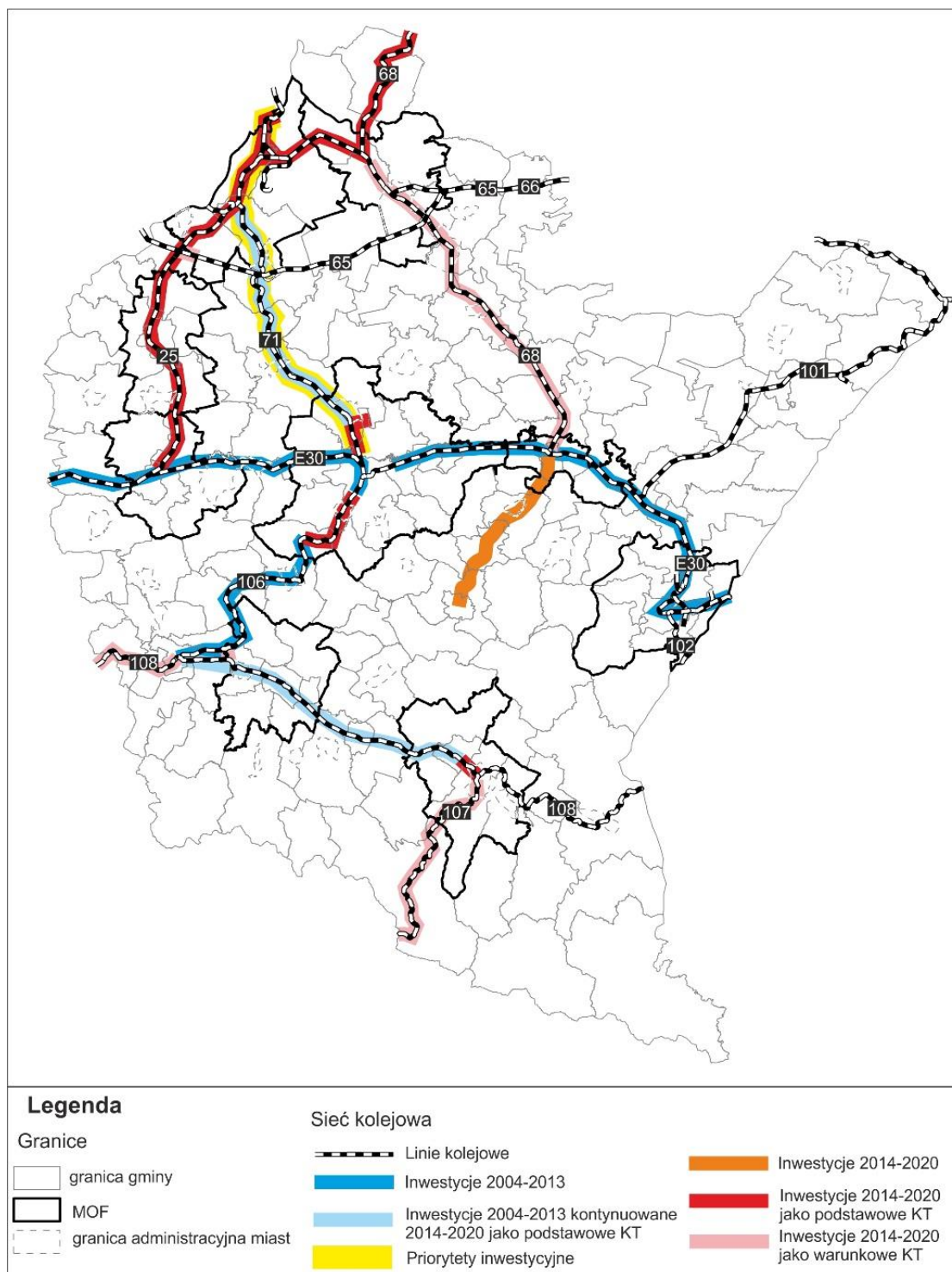
Źródło: Ekspertyza pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015. Opracowanie graficzne PBPP w Rzeszowie.

Rys. 26. Zakres wsparcia transportu drogowego w okresie 2014-2023 w województwie podkarpackim.



Źródło: Ekspertyza pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015. Opracowanie graficzne PBPP w Rzeszowie.

Rys. 27. Zakres wsparcia transportu kolejowego w okresie 2004-2023 w województwie podkarpackim.



* KT – Kontrakt Terytorialny

Źródło: Ekspertyza pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015. Opracowanie graficzne PBPP w Rzeszowie.

W wyniku realizacji inwestycji drogowych, poprawiła się dostępność zewnętrzna Rzeszowa oraz części województwa – obszaru położonego wzdłuż i na północ od autostrady A4, jednak głównie w układzie równoleżnikowym.

Drogowa dostępność do Warszawy i centrum kraju wciąż wymaga poprawy, dlatego podstawowym celem rozwoju systemu transportowego jest osiągnięcie wysokiej dostępności komunikacyjnej miasta Rzeszowa oraz regionalnych biegunów wzrostu w przestrzeni krajowej i międzynarodowej. Ze względu na planowane inwestycje poprawiające dostępność do Warszawy i Lublina (S19 i S17) do 2023 r. nastąpi poprawa relatywnie dobrze dostępnego w kontekście całego województwa obszaru na północ od Rzeszowa. Ukończenie brakującego odcinka autostrady A4 między Rzeszowem a Jarosławiem sprawi, że nastąpi poprawa dostępności również na obszarze przygranicznym z Ukrainą, przede wszystkim między Lubaczowem a Przemyślem.

Dla poprawy dostępności komunikacyjnej regionu konieczna jest budowa funkcjonalnych węzłów drogowych pozwalających na włączenie budowanej autostrady i planowanych dróg ekspresowych w istniejącą sieć drogową województwa. Jest to konieczne, by przeciwdziałać wystąpieniu tzw. efekt korytarza (pozytywne impulsy ekonomiczne ograniczają się do obszarów bezpośrednio sąsiadujących z węzłami na autostradzie i drogach ekspresowych).

Ze względu na powiązania gospodarcze ośrodków miejskich, należy rozwijać połączenia infrastrukturalne w układach południkowych i skośnych (S19, S74, DK77, DK28, DK73, DK84). Pozwolą one na poprawę dostępności południowej części województwa, która w najmniejszym stopniu skorzystała z dotychczasowych inwestycji i w dalszym ciągu pozostaje obszarem o najniższej dostępności w kraju.

Pomimo rozwiniętej sieci kolejowej, brakuje bezpośredniego połączenia Rzeszowa z Warszawą oraz głównymi ośrodkami krajowymi. Priorytetem pozostaje utworzenie bezpośredniego i najkrótszego połączenia kolejowego (L 71, L25) ze stolicą kraju, jak również poprawa infrastruktury kolejowej umożliwiającej połączenia z ośrodkami krajowymi oraz poprawiającej dostępność kolejową południowej części regionu.

W większym stopniu należy wykorzystać sieć kolejową w komunikacji wewnątrzregionalnej poprzez usprawnienie połączeń z Rzeszowem oraz pomiędzy miastami województwa, w tym szczególnie między rzeczywistymi i potencjalnymi biegunami wzrostu. Funkcjonalność kolei zwiększy również budowa węzłów łączących transport kolejowy z innymi rodzajami transportu (platformy intermodalne). Szczególnie istotna jest budowa połączenia kolejowego z lotniskiem Rzeszów-Jasionka, gdyż w transporcie lotniczym dynamicznie zwiększa się wolumen przewożonych osób i towarów, a dla jakości transportu lotniczego kluczowe znaczenie ma dostępność do portów lotniczych dzięki infrastrukturze transportu drogowego i transportu publicznego, w tym kolei.

Układy komunikacyjne, zidentyfikowane na rysunkach powyżej, obejmują główne wyzwania w zakresie rozwoju sieci transportowych w regionie. Ich realizacja znacznie wzmacni szansę na osiągnięcie scenariusza A, tj. szybkiego rozwoju systemu transportowego, przedstawionego jako najbardziej korzystny, z punktu widzenia rozwoju województwa.

III. Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego

1. Cele szczegółowe rozwoju regionalnego systemu transportowego

Punkt wyjścia dla określenia kluczowych czynników rozwoju transportu w województwie podkarpackim stanowią cele i kierunki działań zawarte w *Strategii rozwoju województwa – Podkarpackie 2020*, a dotyczące kwestii transportowych.

Cel główny strategii, czyli *Efektywne wykorzystanie zasobów wewnętrznych i zewnętrznych dla zrównoważonego i inteligentnego rozwoju społeczno-gospodarczego drogą do poprawy jakości życia mieszkańców* wskazuje różne obszary działań w obrębie transportu, które powinny przyczynić się do jego osiągnięcia. Są to następujące cele szczegółowe:

- Poprawa zewnętrznej i wewnętrznej dostępności przestrzennej województwa ze szczególnym uwzględnieniem Rzeszowa jako ponadregionalnego ośrodka wzrostu – do realizacji poprzez działania obejmujące rozwój drogowej sieci transportowej wzmacniającej zewnętrzną dostępność komunikacyjną Rzeszowa oraz ośrodków subregionalnych w wymiarze krajowym i międzynarodowym; rozwój infrastruktury i sieci kolejowej zarówno w układzie powiązań zewnętrznych, jak i wewnątrzregionalnych, wzmocnienie drogowych powiązań komunikacyjnych miast powiatowych między sobą oraz z Rzeszowem oraz rozwój Portu Lotniczego "Rzeszów-Jasionka" i wyspecjalizowanych lotnisk lokalnych (Priorytet Tematyczny 3.1, kierunki działań: 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 3.1.4).
- Wzmacnianie pozycji Rzeszowa w przestrzeni krajowej i europejskiej dynamizujące procesy rozwojowe w obrębie województwa – do realizacji m.in. poprzez działania obejmujące rozwój powiązań komunikacyjnych i zintegrowanego systemu transportu publicznego łączących Rzeszów z jego obszarem funkcjonalnym oraz uporządkowanie gospodarki przestrzennej Rzeszowa i integracja w ramach obszaru funkcjonalnego (Priorytet Tematyczny 3.3, kierunek działań 3.3.3).
- Obszary wiejskie – wysoka jakość przestrzeni do zamieszkania, pracy i wypoczynku – do realizacji m.in. poprzez działania obejmujące rozwój infrastruktury technicznej umożliwiający wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich, w tym budowa i modernizacja dróg lokalnych poprawiających dostępność komunikacyjną (Priorytet Tematyczny 3.4, kierunek działań 3.4.1).
- Wzmacnianie podstaw rozwojowych oraz dywersyfikacja funkcji biegunów wzrostu, w tym ośrodków subregionalnych w wymiarze regionalnym, krajowym i międzynarodowym do realizacji m.in. poprzez działania obejmujące rozwój powiązań komunikacyjnych wewnątrz obszarów funkcjonalnych biegunów wzrostu, jak i rewitalizacja oraz poprawa ładu przestrzeni, sprzyjające rozwojowi ośrodków miejskich (Priorytet Tematyczny 3.5, kierunek działań 3.5.3).

Biorąc pod uwagę powyższe zapisy *Strategii Podkarpackie 2020*, jak również wyniki przeprowadzonych analiz eksperckich oraz wnioski z Diagnozy, jako cele szczegółowe rozwoju regionalnego systemu transportowego można wskazać następujące:

Cel szczegółowy 1. Zwiększenie dostępności zewnętrznej województwa w wymiarze krajowym i międzynarodowym oraz wzmacnianie powiązań regionalnego systemu transportowego z systemem krajowym i międzynarodowym.

Cel szczegółowy 2. Rozwój połączeń transportowych wzmacniających powiązania funkcjonalne pomiędzy regionalnymi biegunami wzrostu oraz poprawa dostępności obszarów peryferyjnych.

Cel szczegółowy 3. Rozwój systemów transportowych wzmacniających integrację wewnętrzną obszarów funkcjonalnych regionalnych biegunów wzrostu.

Cel szczegółowy 4. Integracja podsystemów transportowych oraz poprawa bezpieczeństwa w transporcie.

Realizacja wskazanych wyżej celów szczegółowych rozwoju regionalnego systemu transportowego wymagać będzie podejmowania działań, które zostały określone jako kierunki rozwoju. Główne mechanizmy wsparcia dla poprawy sytuacji regionu w różnych skalach przestrzennych muszą stanowić komplementarny „mix” polityk transportowych realizowanych na szczeblu krajowym (POLiŚ, POPW) i regionalnym (RPO WP). Dlatego poszczególne obszary wsparcia stanowią jednocześnie wskazania inwestycyjne dla władz regionu, jak też wskazania o charakterze „lobbingowym” będące uzasadnieniem dla zabiegania o konkretne inwestycje centralne.

2. Kierunki rozwoju w ramach celów szczegółowych

Cel szczegółowy 1. Zwiększenie dostępności zewnętrznej województwa w wymiarze krajowym i międzynarodowym oraz wzmacnianie powiązań regionalnego systemu transportowego z systemem krajowym i międzynarodowym.

Podsystem transportu drogowego – działania kierunkowe

W skali kraju województwo podkarpackie, głównie ze względu na peryferyjne położenie względem centralnej Polski oraz bieguna wysokiego potencjału Krakowa i Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (GOP), należy do grupy słabiej dostępnych województw.

W ostatnich latach, głównie w związku z oddawanymi kolejnymi odcinkami na autostradzie A4 dostępność drogowa regionu znacznie się poprawiła. Nie jest to jednak poprawa na tyle znacząca, by podwyższyć ranking województwa i skutkować np. wyprzedzeniem kolejnych województw.

Najbardziej kosztowną i najważniejszą inwestycją drogową w województwie podkarpackim była i jest budowa autostrady A4, której cały odcinek przebiegający przez województwo zostanie ukończony najpóźniej w 2016 r. Do inwestycji mających kluczowe znaczenie dla obszaru funkcjonalnego Rzeszowa należą również dwa odcinki drogi ekspresowej S19, tj. budowa drogi ekspresowej S19, odcinek Stobierna-Rzeszów (oddany we wrześniu 2012 r.), odcinek drogi ekspresowej S19 w. Rzeszów Zachód – w. Świlcza (oddany w grudniu 2013 r.), a także obwodnica Głogowa Małopolskiego (zrealizowana w 2005 r.).

Można zakładać, że dzięki ukończeniu autostrady A4, budowie planowanych odcinków S19 między Rzeszowem a Lublinem, a także innych inwestycjach na sieci dróg krajowych

i wojewódzkich dostępność drogowa Podkarpacia zwiększy się w okresie 2013-2023 o prawie 25%. Wzrost ten mógłby być jednak znacznie wyższy, gdyby przyspieszyć budowę kluczowych dla poprawy dostępności województwa odcinków drogi ekspresowej S74 i S19 (w tym ostatnim przypadku na południe od węzła Rzeszów-Południe).

Dla miejskich obszarów funkcjonalnych: Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego, MOF Dębica-Ropczyce oraz MOF Jarosław-Przeworsk duże znaczenie miały prowadzone we wcześniejszych latach inwestycje na drodze krajowej nr 94 (dawna DK4). Kluczowymi inwestycjami były obwodnice w ciągu drogi DK94, odpowiednio: Ropczyc i Jarosławia. Dla MOF Tarnobrzeg sytuację na granicy z województwem świętokrzyskim na odcinku DK9 poprawiła przebudowa mostu w Nagnajowie, a dla MOF Stalowa Wola budowa I etapu obwodnicy Stalowej Woli (zrealizowana w 2006 r.). Pozostałe kluczowe inwestycje miały miejsce poza MOF-ami. Były to przede wszystkim obwodnice Leżajska, Jasła oraz Pilzna.

W województwie podkarpackim istnieją duże różnice w dostępności między relatywnie dobrze dostępną północno-zachodnią częścią województwa a obszarem przygranicznym, w tym w szczególności bardzo słabo dostępnym obszarem Bieszczad. Ze względu na planowane inwestycje poprawiające dostępność do Warszawy i Lublina (S19 i S17) do 2023 r. nastąpi poprawa relatywnie dobrze dostępnego w kontekście całego województwa obszaru na północ od Rzeszowa. Ukończenie brakującego odcinka autostrady A4 między Rzeszowem a Jarosławiem sprawi, że nastąpi poprawa dostępności również na obszarze przygranicznym z Ukrainą, przede wszystkim między Lubaczowem a Przemyślem. Oddanie relatywnie krótkiego, ale poprawiającego dostępność dla mieszkańców Bieszczad odcinka obwodnicy Rzeszowa na DK19, tj. między węzłem Świlcza a węzłem Rzeszów Południe tylko nieznacznie poprawi sytuację w zakresie dostępności tych obszarów.

Kluczowe jest przedłużenie inwestycji S19 w kierunku południowym przynajmniej do węzła Babica. Bardzo istotnym problemem jest włączenie regionalnego drogowego systemu transportowego w układ dróg krajowych, przede wszystkim poprzez budowę łączników drogowych do węzłów autostradowych i węzłów drogi ekspresowej S19.

Kierunki rozwoju drogowego podsystemu transportowego wymagające wsparcia:

- Powiązanie regionalnego podsystemu drogowego z siecią TEN-T.
- Budowa węzłów autostradowych.
- Wzmacnianie powiązań drogowych regionu z Warszawą oraz miastami wojewódzkimi, w tym, poprawa skomunikowania Rzeszowa, Stalowej Woli, Tarnobrzega i Mielca z Polską Centralną (Warszawa, Łódź).
- Poprawa dostępności do Autostrady A4 z MOF Krosno, MOF Tarnobrzeg, MOF Stalowa Wola, MOF Mielec oraz MOF Sanok-Lesko.
- Modernizacja i rozbudowę dróg krajowych przebiegających przez województwo.
- Poprawa powiązań drogowych z sąsiednimi regionami.
- Poprawa dostępności drogowej do przejść granicznych.

Kluczowe przedsięwzięcia realizujące kierunki rozwoju podsystemu transportu drogowego:

- W porównaniu z inwestycjami podjętymi na drogach krajowych w okresie programowania 2007-2013, w kolejnej perspektywie, tj. do 2023 r. planowana jest relatywnie niewielka liczba prac inwestycyjnych.
- Kluczową planowaną inwestycją dla województwa podkarpackiego zaplanowaną na okres programowania 2014-2020 jest budowa drogi ekspresowej na odcinku Lublin – Rzeszów tj. od gr. z województwem lubelskim a Stobierną. Na odcinku węzeł Sokółów Małopolski Północ - Stobierna trasa jest w realizacji.

- Droga ekspresowa S19 między węzłem Rzeszów Południe (Kielanówka) a granicą ze Słowacją w Barwinku został podzielony na 2 odcinki. Pierwszy, zasadniczy dla całego województwa, w tym przede wszystkim dla MOF Rzeszów to odcinek między węzłem Rzeszów Południe (Kielanówka) a węzłem Rzeszów Babica. Drugi odcinek między węzłem Rzeszów Babica a Barwinkiem. Obecnie na tych odcinkach trwają prace nad raportem o oddziaływaniu na środowisko, postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji środowiskowej jest w toku. Inwestycja jest wpisana w Dokumencie Implementacyjnym, jednak odcinek Rzeszów - granica państwa znajduje się na odległej 40 pozycji (realizacja całego przebiegu jest wątpliwa, ale są szanse na realizację kluczowego odcinka S19 węzeł Rzeszów Południe-węzeł Babica, który to odcinek znalazł się w Kontrakcie Terytorialnym i przy podziale na dwa odcinki będzie mieć zdecydowanie wyższą punktację). Odcinek ten wpisany jest do rządowego dokumentu pn. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 -2023 (z perspektywą do 2025 r.).
- Oprócz odcinków S19 między Lublinem a Rzeszowem jedynym odcinkiem wpisanym do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 jest obwodnica Sanoka.
- W Dokumencie Implementacyjnym wskazana jest również realizacja odcinka S74 Kielce-Nisko, na pozycji nr 28. We wrześniu 2015 r. został ogłoszony przetarg na realizację tej inwestycji.
- Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 -2023 (z perspektywą do 2025 r.) zawiera także następujące inwestycje : Budowę obwodnicy Stalowej Woli i Niska oraz budowę obwodnicy Łańcuta.

Uzupełnieniem listy planowanych inwestycji w Kontrakcie Terytorialnym na drogach krajowych są inwestycje realizowane przez stronę samorządową na drogach wojewódzkich, również w podziale na przedsięwzięcia podstawowe i warunkowe. Wśród przedsięwzięć podstawowych znalazły się jedynie te inwestycje planowane do realizacji w Rzeszowskim Obszarze Funkcjonalnym.

Liczba inwestycji drogowych planowanych na okres 2014-2020 jest stosunkowo niska. Przewiduje się znaczną koncentrację środków na budowie jednej drogi ekspresowej (S19 od Rzeszowa w kierunku województwa lubelskiego) i jednej obwodnicy (Sanoka). Planowane oddanie relatywnie krótkiego, ale poprawiającego dostępność w podróżach długich dla mieszkańców Bieszczad i południowego-wschodu regionu, odcinka obwodnicy Rzeszowa na DK19, tj. między węzłem Świlcza a węzłem Rzeszów Południe tylko nieznacznie poprawi sytuację w zakresie dostępności obszarów południowych. Kluczowe byłoby przedłużenie inwestycji S19 w kierunku południowym przynajmniej do węzła Babica, a najlepiej także do węzła Miejsce Piastowe, co zapewniłoby obsługę MOF Krosno i MOF Sanok-Lesko.

Tab. 5. Lista projektów drogowych w województwie podkarpackim. Priorytetyzacja projektów na sieci autostrad i dróg ekspresowych według Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).

Lp.	Droga	Ciąg	Województwo	Sieć TEN-T B/K/P (wg DI)	Liczba pkt.	Źródło finansowania
12	S19	Lublin-Rzeszów	lubelskie, podkarpackie	B	58,14	FS
28	S74	Kielce-Nisko	świętokrzyskie, podkarpackie	K	41,76	FS
40	S19	Rzeszów-granica państwa	podkarpackie	K	36,59	FS

Źródło: Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)

Zakładana budowa S19 z Lublina do Rzeszowa powinna poprawić dostępność stolicy regionu do Warszawy. W Dokumencie Implementacyjnym do SRT 2020 na odległych pozycjach znalazły się natomiast wspomniany już południowy odcinek S19 (do Barwinka i dalej na Słowację) oraz fragment S74. Podobnie jak w innych regionach problemem pozostaje luka inwestycyjna na poziomie dróg krajowych innych niż autostrady i szlaki ekspresowe (nie modernizowanych ani z POIiŚ, ani z RPO WP). Jedynym odcinkiem takiej drogi krajowej, dla którego rozpisano przetarg inwestycyjny w obecnej perspektywie finansowej jest obwodnica Sanoka. W Kontrakcie Terytorialnym warunkowo zapisano także realizację obwodnicy Niska i Stalowej Woli oraz Łańcuta. Podjęcie inwestycji na „innych” drogach krajowych będzie także możliwe w obrębie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego ze środków POPW. Programy operacyjne oraz inne dokumenty rządowe (także te wykraczające poza rok 2020) nie wspominają wcale o budowie fragmentu drogi ekspresowej S28 między Krosnem a Sanokiem, który to odcinek został zapisany w koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.

Ważną rolę w zakresie poprawy zewnętrznej dostępności województwa będą odgrywały również inwestycje na drogach wojewódzkich. Mają one na celu włączenie regionalnej infrastruktury drogowej do sieci dróg krajowych, a w szczególności do sieci TEN-T. Ponadto, rozwijane będą powiązania komunikacyjne z sąsiednimi regionami oraz dostęp do infrastruktury przejść granicznych.

Tab. 6. Inwestycje w ciągach dróg krajowych realizowane przez stronę rządową zawarte w Kontrakcie Terytorialnym

Nazwa przedsięwzięcia	Przewidywane źródło finansowania	Warunki realizacji przedsięwzięcia
Przedsięwzięcia podstawowe		
S19 Lublin – Rzeszów, odcinek: Lublin – Stobierna i Świlcza – Rzeszów – odcinki na terenie województwa podkarpackiego	Właściwy krajowy program operacyjny 2014 – 2020	Przedsięwzięcie wpisane do DI (poz. 12) do Strategii Rozwoju Transportu oraz ujęte w załączniku 5 PBDK na lata 2011 – 2015.
S19 Lublin – Rzeszów, odcinek: Stobierna – Świlcza	Właściwy krajowy program operacyjny 2014 – 2020	Przedsięwzięcie wpisane do DI (poz. 12) do Strategii Rozwoju Transportu.
S19 Rzeszów Południe – Babica	Właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020	Przedsięwzięcie wpisane do DI (poz. 40) do Strategii Rozwoju Transportu. Realizacja uzależniona od dostępności środków oraz ujęcia w PBDK.
Obwodnica Sanoka w ciągu DK Nr 28	Właściwy krajowy program operacyjny 2014 – 2020	Przedsięwzięcie ujęte w załączniku 6 PBDK na lata 2011 – 2015.
Budowa obwodnicy Stalowej Woli i Niska	Właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020	Realizacja uzależniona od dostępności środków oraz ujęcia w PBDK.
Rozbudowa ul. Podkarpackiej na odcinku od ul. 9 Dywizji Piechoty do granic miasta Rzeszowa	Właściwy krajowy program operacyjny 2014 – 2020	Realizacja inwestycji we właściwym krajowym programie operacyjnym na lata 2014 – 2020 uzależniona jest od wyników negocjacji z KE odnośnie do zakresu tego programu.
Przedsięwzięcia warunkowe, których realizacja jest uzależniona między innymi od dostępności środków finansowych		
Rozbudowa drogi krajowej Nr 28, w tym budowa obwodnicy miasta Sanoka oraz przebudowa odcinka tej drogi w Przemyślu	Realizacja we współpracy ze stroną samorządową. Właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020	W zakresie dróg krajowych w miastach na prawach powiatu będzie istniała możliwość ubiegania się o środki UE w trybie konkursowym w ramach właściwego krajowego programu operacyjnego na lata 2014 – 2020.
S19 Babica – Barwinek	Właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020	Przedsięwzięcie wpisane do DI (poz. 40) do Strategii Rozwoju Transportu. Realizacja uzależniona od dostępności środków oraz ujęcia w PBDK.

S74 Kielce – Nisko	Właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020	Przedsięwzięcie wpisane do DI (poz. 28) do Strategii Rozwoju Transportu. Realizacja uzależniona od dostępności środków oraz ujęcia w PBDK.
Budowa obwodnicy Łańcuta	Właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020	Realizacja uzależniona od dostępności środków oraz ujęcia w PBDK.

Źródło: Kontrakt Terytorialny.

Tab. 7. Inwestycje w ciągach dróg wojewódzkich realizowane przez stronę samorządową zawarte w Kontrakcie Terytorialnym

Nazwa przedsięwzięcia	Przewidywane źródło finansowania	Warunki realizacji przedsięwzięcia
Przedsięwzięcia podstawowe		
Budowa łączników do węzłów autostradowych w przebiegu dróg samorządowych	Realizacja we współpracy ze stroną samorządową. Środki budżetu państwa / środki jednostek samorządu terytorialnego	Określenie szczegółowego zakresu przedsięwzięcia będzie przedmiotem dalszych uzgodnień. Realizacja uzależniona m.in. od dostępności środków w budżecie państwa w latach 2014 – 2020.
Budowa obwodnicy południowej Rzeszowa – etap I	Właściwy krajowy program operacyjny 2014 – 2020	Realizacja inwestycji we właściwym krajowym programie operacyjnym na lata 2014 – 2020 uzależniona jest od wyników negocjacji z KE odnośnie do zakresu tego programu.
Rozbudowa DW Nr 878 Rzeszów – Tyczyn	Właściwy krajowy program operacyjny 2014 – 2020	Realizacja inwestycji we właściwym krajowym programie operacyjnym na lata 2014 – 2020 uzależniona jest od wyników negocjacji z KE odnośnie do zakresu tego programu.
Rozbudowa DW Nr 869 (droga lotniskowa) Etap I, II, III	Właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020	Realizacja inwestycji we właściwym krajowym programie operacyjnym na lata 2014 – 2020 uzależniona jest od wyników negocjacji z KE odnośnie do zakresu tego programu.
Przedsięwzięcia warunkowe, których realizacja jest uzależniona między innymi od dostępności środków finansowych		
Przebudowa drogi (była DK 19) na odcinku od granicy miasta Rzeszowa do DW 869 (droga lotniskowa)	Właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020	Realizacja inwestycji we właściwym krajowym programie operacyjnym na lata 2014 – 2020 jest uzależniona od wyników negocjacji z KE odnośnie do zakresu tego programu oraz dostępności środków finansowych. Warunkiem możliwości ubiegania się o dofinansowanie (tryb konkursowy) jest nadanie temu odcinkowi statusu drogi wojewódzkiej.
Budowa obwodnicy północnej miasta Rzeszowa od ul. Załęskiej do ul. Krakowskiej (DK4) Etap II i III	Właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020	Realizacja inwestycji we właściwym krajowym programie operacyjnym na lata 2014 – 2020 jest uzależniona od wyników negocjacji z KE odnośnie do zakresu tego programu oraz dostępności środków (przedsięwzięcie poza alokacją).
Rozbudowa i budowa DW Nr 988 Babica – Strzyżów – Warzyce na odcinku Babica – Zaborów + obwodnica Czudca	Właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020	Realizacja inwestycji we właściwym krajowym programie operacyjnym na lata 2014 – 2020 jest uzależniona od wyników negocjacji z KE odnośnie do zakresu tego programu oraz dostępności środków finansowych.
Budowa obwodnicy południowej Rzeszowa – etap II od DK9 ul. Podkarpacka do DW Nr 878 ul. Sikorskiego	Właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020	Realizacja inwestycji we właściwym krajowym programie operacyjnym na lata 2014 – 2020 jest uzależniona od wyników negocjacji z KE odnośnie do zakresu tego programu.

Źródło: Kontrakt Terytorialny.

Podsystem transportu kolejowego – działania kierunkowe

W skali kraju województwo podkarpackie, głównie ze względu na peryferyjne położenie względem centralnej Polski, należy do grupy słabiej dostępnych województw pod względem kolei. Jednak prowadzone inwestycje kolejowe na Podkarpaciu będą skutkowały poprawą dostępności i wzrostem wartości wskaźnika w 2023 r. W województwie podkarpackim istnieją duże różnice w dostępności między relatywnie dobrze dostępną północno-zachodnią częścią województwa, w tym przede wszystkim pasem gmin wzdłuż linii kolejowej nr 91, a obszarem przygranicznym, a w szczególności bardzo słabo dostępnym obszarem Bieszczad.

Inwestycje na sieci kolejowej województwa podkarpackiego, współfinansowane ze środków UE pojawiły się dopiero w drugim okresie programowania: 2007-2013. W 2006 r. rozpoczął się pierwszy etap modernizacji linii nr 71 (Ocice - Rzeszów), trwający do 2009 r., w oparciu o środki budżetu państwa.

Najważniejszym przedsięwzięciem perspektywy 2007-2013 jest modernizacja należącej do sieci bazowej TEN-T linii kolejowej E-30 (nr 91), w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, która zapewni dogodne połączenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i MOF Dębica z Krakowem. Jej zakończenie planowane jest na 2016 r. Dalszy etap prac modernizacyjnych na tej linii na wschód od Rzeszowa, finansowany jest ze środków krajowych. Zyskają na tym MOF Jarosław-Przeworsk i Przemyśl. Do końca 2014 r. zrealizowano trzy projekty rewitalizacyjne w ramach RPO WP 2007-2013, częściowo poprawiające stan linii kolejowych nr 106 i 108, przebiegających przez Rzeszowski Obszar Funkcjonalny, MOF Krosno i Sanok-Lesko (kontynuacja planowana w perspektywie 2014-2020).

Na kolejną perspektywę, w Dokumencie Implementacyjnym do SRT 2020 przewidziano modernizację linii Lublin – Stalowa Wola, a także (choć w dalszej kolejności) Stalowa Wola – Przeworsk oraz Padew – Mielec – Dębica.

Tab. 8. Lista projektów kolejowych o znaczeniu makroregionalnym, zlokalizowanych w województwie podkarpackim. Priorytetyzacja projektów według Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)

Lp.	Linie kolejowe	Ciąg	Województwo	Sieć TEN-T B/K (wg DI)	Liczba pkt.	Źródło finansowania
1.	68, 565	Lublin – Stalowa Wola	lubelskie / podkarpackie	-	75,17	EFRR w ramach PO PW
2.	74, 78	Stalowa Wola – Tarnobrzeg/Sandomierz	podkarpackie / świętokrzyskie	K	72,67	EFRR w ramach PO PW
	25	Sandomierz/Tarnobrzeg – Ocice/Padew		-		
9.	68	Stalowa Wola – Przeworsk	podkarpackie	K	42,67	EFRR w ramach PO PW
10.	25	Padew – Mielec – Dębica	podkarpackie	-	32,67	EFRR w ramach PO PW

Źródło: Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)

Ponadto w Kontrakcie Terytorialnym przewiduje się rozwój Węzła Rzeszowskiego oraz powstanie Aglomeracyjnej Kolei Podmiejskiej, a także elektryfikację linii z Rzeszowa do Kolbuszowej i Ocic. W ramach RPO WP 2014-2020 zakłada się dalszą rewitalizację linii w południowej części regionu (w tym m.in. 106 i 108). Planowane inwestycje kolejowe powinny poprawić poziom dostępności szynowej na południu województwa, co jednak wynika głównie z ekstremalnie niskich wartości notowanych obecnie. Zachodnie obrzeża regionu będą także korzystać na działaniach podejmowanych w innych częściach Polski. Skala zróżnicowań

dostępności kolejowej oraz stan techniczny wielu linii powoduje, że wybór priorytetów inwestycyjnych musi być bardzo staranny i gwarantujący pełny rozwój całego ciągu szynowego (a nie tylko jego krótkich fragmentów).

Tab. 9. Inwestycje na sieci kolejowej realizowane przez stronę rządową zawarte w Kontrakcie Terytorialnym

Nazwa przedsięwzięcia	Przewidywane źródło finansowania	Warunki realizacji przedsięwzięcia
Przedsięwzięcia podstawowe		
Prace na liniach kolejowych nr 25, 74, 78 na odcinku Stalowa Wola – Tarnobrzeg/ Sandomierz – Ocice/Padew – odcinki na terenie województwa podkarpackiego	Właściwy krajowy program operacyjny 2014 – 2020	Odcinek ujęty w DI (poz. 2) do Strategii Rozwoju Transportu na liście projektów kolejowych o znaczeniu makroregionalnym.
Prace na liniach kolejowych nr 68, 565 na odcinku Lublin – Stalowa Wola Rozwadów wraz z elektryfikacją – odcinki na terenie województwa podkarpackiego	Właściwy krajowy program operacyjny 2014 – 2020	Odcinek ujęty w DI (poz. 1) do Strategii Rozwoju Transportu na liście projektów kolejowych o znaczeniu makroregionalnym.
Elektryfikacja linii Rzeszów – Kolbuszowa – Ocice	Środki budżetu państwa	Przedsięwzięcie przewidziane do realizacji w ramach programów wieloletnich przyjętych przez Radę Ministrów. Realizacja uzależniona od dostępności środków.
Aglomeracyjna Kolej Podmiejska wraz z budową linii kolejowej do Portu Lotniczego „Rzeszów-Jasionka” (budowa 5 km nowej linii)	Właściwy krajowy program operacyjny 2014 – 2020 / środki jednostek samorządu terytorialnego	W miarę dostępnej alokacji projekt będzie mógł ubiegać się o wsparcie w ramach właściwego krajowego programu operacyjnego 2014 – 2020 (priorytet inwestycyjny 7.4) w konkursie zamkniętym dla projektów wynikających z Kontraktu. Projekty ujęte w Strategii ZIT będą dodatkowo punktowane.
Przedsięwzięcia warunkowe, których realizacja jest uzależniona między innymi od dostępności środków finansowych		
Prace na linii kolejowej nr 68 na odcinku Stalowa Wola Rozwadów – Przeworsk	Właściwy krajowy program operacyjny 2014 – 2020	Odcinek ujęty w projekcie DI (poz. 9) do Strategii Rozwoju Transportu na liście projektów kolejowych o znaczeniu makroregionalnym. Realizacja inwestycji we właściwym krajowym programie operacyjnym na lata 2014 – 2020 jest uzależniona od wyników negocjacji z KE odnośnie do zakresu tego programu oraz dostępności środków.

Źródło: Kontrakt Terytorialny.

Kierunki rozwoju kolejowego podsystemu transportowego wymagające wsparcia:

- Wzmacnianie powiązań kolejowych regionu z Warszawą oraz miastami wojewódzkimi.
- Poprawa dostępności kolejowej południowej części regionu.
- Rozwój powiązań kolejowych z zagranicą

Kluczowe przedsięwzięcia realizujące kierunki rozwoju podsystemu transportu kolejowego:

- Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu przewiduje cztery przedsięwzięcia do realizacji na terenie województwa podkarpackiego. Wszystkie zostały wpisane na listę projektów o znaczeniu makroregionalnym. Inwestycje te wpłyną pozytywnie na poprawę wzajemnych powiązań MOF Stalowa Wola z MOF Tarnobrzeg, jak również powiązań zewnętrznych z Kraśnikiem i Lublinem. Modernizacja odcinka Stalowa Wola – Sandomierz będzie natomiast kluczowa w aspekcie podniesienia standardów infrastruktury w ramach sieci kompleksowej TEN-T.

- Wśród inwestycji zapisanych w Kontrakcie Terytorialnym, do realizacji przez stronę rządową, znajduje się elektryfikacja linii kolejowej Ocice - Kolbuszowa - Rzeszów. Dzięki tej inwestycji możliwe będzie prowadzenie ruchu w trakcji elektrycznej po najkrótszej trasie z Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego do Warszawy, przez MOF Tarnobrzeg, Sandomierz, Skarżysko-Kamienną i Radom. Przedsięwzięcie to ma charakter komplementarny wobec innej, ważnej dla ROF inwestycji, jaką będzie organizacja Aglomeracyjnej Kolei Podmiejskiej, wraz z budową nowej linii do Portu Lotniczego "Rzeszów-Jasionka".

Podsystem transportu lotniczego – działania kierunkowe

W najbliższym okresie zaplanowano zakończenie dwóch realizowanych obecnie inwestycji, które obejmują:

- Budowę hangarów dla statków powietrznych wraz z płytą postojową.
- Poprawę konkurencyjności Portu Lotniczego „Rzeszów – Jasionka” poprzez budowę światłał podejścia, przebudowę drogi startowej oraz budowę drogi północnej.

W najbliższych latach w Porcie Lotniczym „Rzeszów – Jasionka” planuje się:

- Rozbudowę zbiorników na paliwo lotnicze.
- Budowę strefy cargo wraz z niezbędną infrastrukturą.
- Rozbudowę parkingu.
- Inwestycje dotyczące rozwoju infrastruktury i poprawy bezpieczeństwa.

Ponadto, przewiduje się realizację działań zmierzające do:

- Promocji zarówno w regionie, jak i na całym świecie (zwłaszcza w miejscach strategicznych z punktu widzenia rozwoju siatki połączeń oraz pozyskiwania nowych przewoźników), a także podczas imprez branżowych oraz targów o tematyce związanej z transportem lotniczym (pasażerskim oraz cargo).
- Podnoszenia kwalifikacji pracowników oraz wprowadzenia specjalistycznych szkoleń dla personelu (także w oparciu o wiedzę i doświadczenia partnerów z Klastra – Dolina Lotnicza).
- Współpracy z ośrodkami naukowo – badawczymi, firmami oraz uczelniami technicznymi związanymi z lotnictwem.
- Ulepszenia (głównie w oparciu o systemy i specjalistyczne programy komputerowe) systemów obsługi pasażerów oraz informacji lotniskowej wraz z modernizacją strony WWW.
- Informatyzacji spółki oraz wprowadzenia wewnętrznego elektronicznego obiegu dokumentów i innych systemów usprawniających pracę przedsiębiorstwa.
- Podniesienia bezpieczeństwa informatycznego Spółki.
- Wdrożenia oraz rozwoju istniejących systemów komputerowych służących do zarządzania pracą lotniska.
- Wdrożenia nowych rozwiązań oraz rozwoju istniejącego oprogramowania typu ERP do zarządzania Spółką.
- Wdrożenia systemów obsługi cargo.
- Rozbudowy i modernizacji systemów oraz urządzeń służących do kontroli bezpieczeństwa (personelu, pasażerów i ładunków) oraz ochrony Spółki.

Cel szczegółowy 2. Rozwój połączeń transportowych wzmacniających powiązania funkcjonalne pomiędzy regionalnymi biegunami wzrostu oraz poprawa dostępności obszarów peryferyjnych.

Specyfiką województwa podkarpackiego jest policentryczna sieć osadnicza, która pozwoliła na wyznaczenie dziewięciu regionalnych biegunów wzrostu. Stanowią one ważne ośrodki gospodarcze oraz miejsce koncentracji usług o znaczeniu ponadlokalnym. Zgodnie z zapisami *Strategii Podkarpackie 2020*, odgrywają one szczególną rolę w procesie dyfuzji procesów rozwojowych, umożliwiając ich równomierne rozprzestrzenianie na obszar całego regionu.

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

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

Niekorzystne procesy demograficzne, zachodzą w województwie podkarpackim wolniej niż w innych regionach Polski, a polityka transportowa może być jednym z narzędzi powstrzymania tych trendów. W regionie zachodzą procesy dywergencji, część południowo-wschodnia rozwija się znacznie wolniej od części północno-zachodniej i centralnej. Jednak, rozmieszczenie przestrzenne zidentyfikowanych w *Strategii Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2020*, regionalnych biegunów rozwoju gospodarczego (Rzeszów i MOF-y) powoduje, że infrastruktura musi być także postrzegana jako narzędzie potencjalnego wspierania dyfuzji rozwoju na cały obszar województwa. Stąd, rozwój infrastruktury transportowej jest ważnym czynnikiem umożliwiającym równoważenie procesów rozwojowych w regionie. Działania poprawiające dostępność komunikacyjną 11 powiatów wymagających wsparcia będą wzmacniać ich możliwości rozwojowe.

Województwo podkarpackie jest regionem, który poprawił swoją dostępność (w ujęciu krajowym i międzynarodowym) w okresie programowania 2007-2013. Było to wynikiem budowy autostrady A4, ale po części wynikało także z tzw. efektu niskiej bazy. Poprawa dostępności była jednak selektywna przestrzennie i praktycznie nie objęła południowych powiatów regionu. Stosunkowo niewielka skala poprawy miała też miejsce na północnym-zachodzie wzdłuż linii Wisły. W województwie podkarpackim nadal istnieją duże różnice w dostępności między relatywnie dobrze dostępną północno-zachodnią częścią województwa a obszarem przygranicznym, w tym w szczególności bardzo źle dostępnym obszarem Bieszczad oraz słabo dostępnym powiatem lubaczowskim, który jest połączony z resztą systemu drogowego regionu wyłącznie za pośrednictwem dróg wojewódzkich DW865-DW867.

W skali wewnętrznej regionu wyraźnie na lepsze zmieniła się dostępność do Rzeszowa, głównie w układzie równoleżnikowym, co zapewnia autostrada A4 i linia kolejowa E-30. Ośrodek wojewódzki jest dobrze dostępny z MOF: Dębica-Ropczyce i Jarosław-Przeworsk. Problemem pozostaje dostęp do Rzeszowa w układzie południkowym, w tym szczególnie od strony południowych powiatów województwa. W przypadku MOF Mielec, Krosno, Stalowa Wola i Przemyśl czas dojazdu do Rzeszowa wynosi około 60 minut w ruchu swobodnym, co oznacza, że w warunkach kongestii dojazd do stolicy województwa przekracza standardy codziennych dojazdów i wymaga poprawy na drodze inwestycyjnej. Poprawy dostępu z MOF Stalowa Wola można oczekiwać po zakończeniu bieżącego okresu programowania (2020/2023) w wyniku budowy drogi ekspresowej S19. Szczególnie

upośledzonymi kierunkami dojazdu do Rzeszowa są MOF Sanok-Lesko oraz MOF Tarnobrzeg. Czas dojazdu z tych ośrodków przekracza 75 minut, co nie zmieni się zauważalnie w perspektywie roku 2023.

Budowa drogi ekspresowej nr 19 będzie skutkować wzrostem dostępności powiatów leżajskiego i kolbuszowskiego w układzie południkowym. Oba z nich są zlokalizowane w relatywnie niewielkiej odległości do Rzeszowa oraz intensywnie rozwijających się stref przemysłowych na północy tego miasta. Z tego punktu widzenia powinien w najbliższych latach nastąpić duży wzrost dostępności tych obszarów, również w kontekście potencjalnego oddziaływania na rynek pracy.

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

W zakresie transportu kolejowego, dobra dostępność do Rzeszowa występuje tylko w układzie wschód-zachód. Zdecydowanie najgorsze są połączenia z MOF Krosno i MOF Sanok-Lesko, gdzie linia kolejowa przebiega okrężnie, zaś jej średnia prędkość techniczna spada poniżej 50 km/h. Podróże transportem szynowym bezpośrednio pomiędzy MOF (poza Rzeszowem) są w wielu wypadkach niemożliwe, względnie całkowicie nieefektywne z uwagi na długość przejazdu. W okresie programowania 2007-2013 inwestycje kolejowe skupiały się na głównej trasie E-30 od Rzeszowa w kierunku Krakowa. Podjęto także rewitalizację kilku innych linii, w tym w południowej części województwa (106 i 108). W celu poprawy dostępności kolejowej regionu, wymagane są w dalszym ciągu inwestycje infrastrukturalne na sieci kolejowej.

W celu zwiększenia znaczenia pasażerskiego transportu kolejowego konieczne jest zwiększenie liczby kursów pociągów, szczególnie w relacji Rzeszów – Zagórz. Ze względu na przygraniczne położenie województwa, w tym MOF Krosno, w celu ożywienia istniejących kontaktów międzynarodowych, konieczne jest przywrócenie zawieszonych połączeń do stacji Krościenko i dalej na Ukrainę. Istotne będzie również przywrócenie połączeń na linii nr 107 Nowy Zagórz – Łupków i dalej na Słowację. Szansą na pobudzenie rozwoju gospodarczego regionu jest także modernizacja linii kolejowych wąskotorowych.

Kierunki rozwoju powiązań transportowych wzmacniających powiązania regionalnych biegunów wzrostu oraz poprawiających dostępność obszarów peryferyjnych:

- Poprawa dostępności do Rzeszowa w transporcie drogowym i kolejowym z MOF Krosno, MOF Tarnobrzeg, MOF Stalowa Wola, MOF Mielec oraz MOF Sanok-Lesko.
- Poprawa dostępności komunikacyjnej MOF położonych w części południowej regionu (względem Rzeszowa, pozostałych regionalnych biegunów wzrostu oraz w skali kraju) poprzez wzmacnianie ciągów komunikacyjnych:
 - a) z MOF Krosno w kierunku MOF Sanok-Lesko oraz w kierunku Jasła i Beskidu Niskiego,
 - b) z MOF Przemyśl w kierunku Bieszczad,
 - c) z MOF Dębica-Ropczyce w kierunku Jasła,

- d) z MOF Jarosław-Przeworsk w kierunku MOF Sanok-Lesko oraz w kierunku Lubaczowa.
- Poprawa dostępności komunikacyjnej obszarów o najniższej dostępności transportowej.
- Wzmacnianie procesu integracji rynków pracy grup i par MOF, w tym:
 - a) Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego, MOF Dębica-Ropczyce i MOF Jarosław-Przeworsk;
 - b) MOF Dębica-Ropczyce i MOF Mielec,
 - c) MOF Tarnobrzeg i MOF Stalowa Wola,
 - d) MOF Przemyśl i MOF Jarosław-Przeworsk;
 - e) MOF Krosno i MOF Sanok-Lesko.

Kluczowe przedsięwzięcia realizujące kierunki rozwoju:

- Budowa drogi ekspresowej nr 19 do granicy ze Słowacją.
- Modernizacja dróg krajowych poprawiająca dostępność południowych obszarów województwa, w szczególności DK73 i DK28.
- Przebudowa/rozbudowa dróg wojewódzkich poprawiająca powiązania komunikacyjne pomiędzy regionalnymi biegunami wzrostu oraz poprawiająca dostępność z miast powiatowych do Rzeszowa.
- Przebudowa/rozbudowa dróg wojewódzkich poprawiająca dostępność wewnętrzną regionu.
- Budowa brakujących przepraw mostowych i zastąpienie przepraw promowych obiektami mostowymi.
- Budowa/przebudowa dróg w ciągu Korczowa – Lubaczów jako alternatywne połączenie między przejściami granicznymi Budomierz – Korczowa.

Cel szczegółowy 3. Rozwój systemów transportowych wzmacniających integrację wewnętrzną obszarów funkcjonalnych regionalnych biegunów wzrostu.

Rzeszowski Obszar Funkcjonalny

Rzeszów jest bardzo dużym i rosnącym na znaczeniu rynkiem pracy, którego oddziaływanie widać w całym regionie. Potencjały ruchotwórcze w sensie miejsc pracy w coraz większym stopniu przenoszą się do nowych specjalnych stref na północ od miasta, między autostradą a portem lotniczym w Jasionce; jednocześnie gęsto zaludniony jest obszar na południe od miasta, co skutkuje potencjalnym wzrostem ruchu dojazdowego w układzie południkowym.

Realizowane na obszarze ROF inwestycje, wyraźnie poprawiają warunki podróżowania w ciągach dróg obwodowych (obwodnica północna i południowa w Rzeszowie). Po otwarciu w 2016 r. brakującego odcinka autostrady A4 (Rzeszów-Jarosław) sieć drogowa w układzie równoleżnikowym jest wystarczająca z punktu widzenia aktualnego i przyszłego popytu.

Wąskie gardła w Rzeszowskim Obszarze Funkcjonalnym, po oddaniu do użytku autostrady A4 i istniejących fragmentów drogi ekspresowej S19, są coraz bardziej widoczne w układzie południkowym na odcinkach wylotowych DK9 (w kierunku do Głogowa Małopolskiego) oraz DK19/S19 (w kierunku południowym). Wąskie gardło na DK19 może

zostać zlikwidowane poprzez realizację drogi ekspresowej S19 od węzła Rzeszów Południe do węzła Babica, oraz inwestycje na drogach doprowadzających do niej ruch. Szczególnie istotny z punktu widzenia realizacji inwestycji na drogach wojewódzkich jest ciąg trzech projektów od węzła Babica na S19 do obwodnicy Strzyżowa.

Zakładana realizacja inwestycji na drogach wojewódzkich 2014-2020 w ramach ROF jest planowana zarówno ze środków RPO WP 2014-2020, jak POPW; wszystkie planowane inwestycje mają duże znaczenie, aczkolwiek w warunkach ograniczonych środków priorytet powinny mieć te poprawiające dostępność południowej części aglomeracji, w tym Tyczyna oraz Boguchwały (a w dalszej odległości – również Strzyżowa).

Ze względu na bardzo duże potoki dojazdowe do pracy w stolicy regionu (w tym ruchu kolejowego w układzie równoleżnikowym), a także wykonane w poprzednich latach i planowane (na odcinku między Boguchwałą a Czudcem) inwestycje kolejowe, kluczowa będzie integracja gałęzi transportu i jak najszybsza budowa zintegrowanego Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego, możliwie przy jak największym zaangażowaniu wszystkich partnerów (miasto, PKP i PKS). Projektowana Aglomeracyjna Kolej Podmiejska, powinna poprawić integrację OF trzech biegunów wzrostu położonych wzdłuż linii kolejowej nr 91. W kontekście krajowym, bez działań na rzecz modernizacji linii kolejowej Rzeszów – Warszawa na całej długości poza obszarem ROF linia ta nie będzie spełniać swojej roli, tzn. łączyć Rzeszowa i województwa podkarpackiego bezpośrednio z Warszawą.

Znaczenie portu lotniczego w „Rzeszowie-Jasionce” oraz jego dostępność drogowa systematycznie rosną w ostatnich latach, a dostępność kolejowa może zostać znacznie poprawiona w przypadku budowy połączenia kolejowego oraz realizacji Aglomeracyjnej Kolei Podmiejskiej. Pozwoli to również na poprawę dostępności Parku Naukowo-Technologicznego zlokalizowanego w sąsiedztwie lotniska.

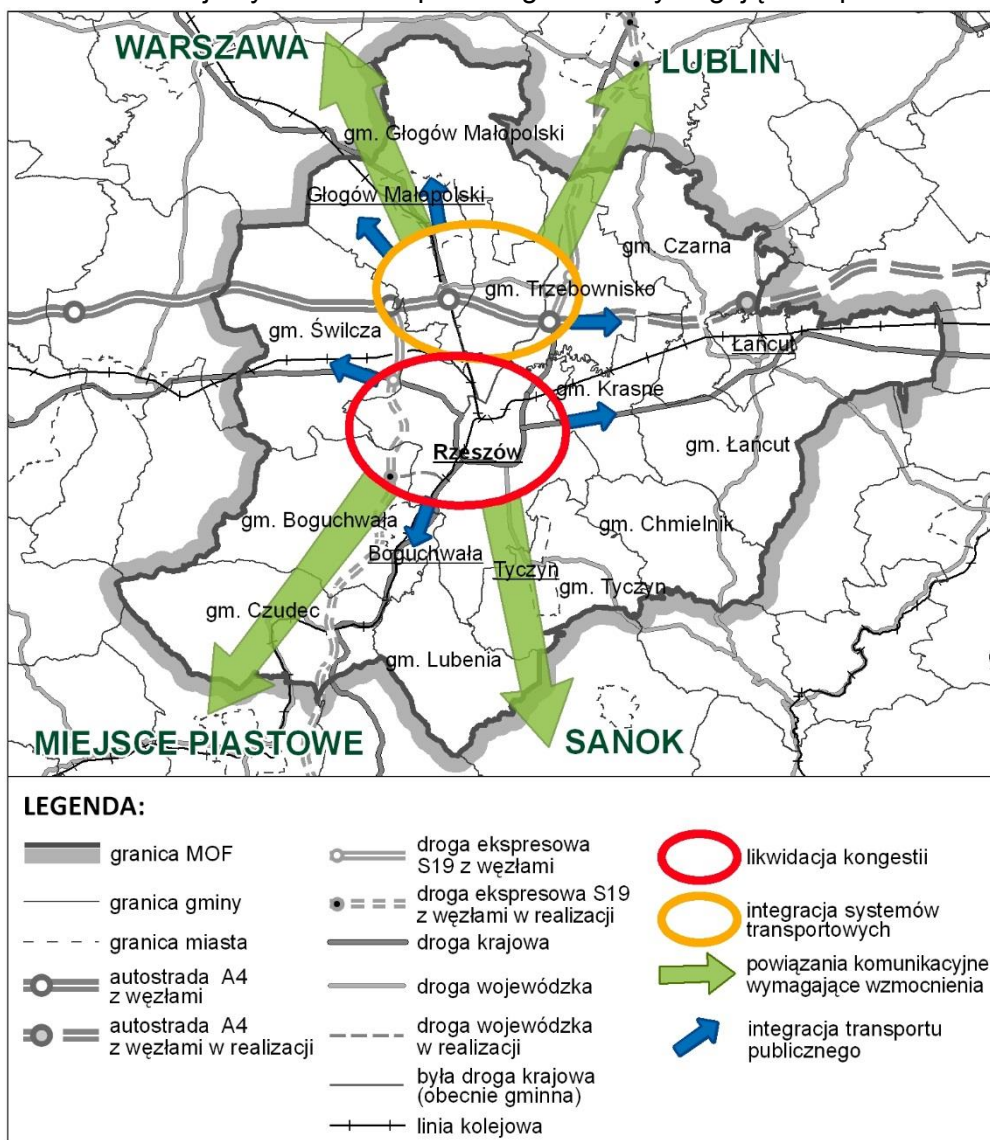
W ramach transportu publicznego kluczowe znaczenie ma transport autobusowy, dlatego przewidywana jest realizacja projektów z zakresu transportu publicznego zarówno przez Gminę Miasto Rzeszów (w ramach PO PW 2014-2020), jak również przez ZG PKS (w formule ZIT), z uwzględnieniem możliwości integracji obu systemów.

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

Kierunki rozwoju systemu transportowego ROF wymagające wsparcia:

- Rozwój i integracja powiązań komunikacyjnych wewnątrz ROF-u.
- Rozwój infrastruktury drogowej wyprowadzającej ruch z centrum miasta.
- Modernizacja układu transportowego wyprowadzającego ruch z miasta rdzeniowego, w celu likwidacji kongestii.
- Poprawa skomunikowania stref przemysłowych, w szczególności zlokalizowanych na północy ROF-u.
- Integracja i rozwój niskoemisyjnego publicznego systemu transportowego.
- Rozwój multimodalnych systemów transportowych.

Rys. 28. Kierunki rozwoju systemu transportowego ROF wymagające wsparcia.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie ekspertyzy pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015. Opracowanie graficzne PBPP w Rzeszowie.

Kluczowe przedsięwzięcia realizujące kierunki rozwoju:

- Budowa zachodniej obwodnicy S19, także na odcinku Rzeszów Południe-Babica.
- Modernizacja DK9 na odcinku Rzeszów-Głogów Małopolski.
- Przebudowa DK19 na odcinku Rzeszów-Babica.
- Modernizacja wylotowych dróg wojewódzkich obsługujących Tyczyn, Boguchwałę i Strzyżów.
- Budowa i przebudowa dróg łączących Gminę Miasto Rzeszów z gminami tworzącymi ROF w celu likwidacji istniejącej kongestii.
- Budowa zintegrowanego Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego.
- Budowa i organizacja Kolei Aglomeracyjnej na odcinku od MOF Dębica-Ropczyce do MOF Jarosław-Przeworsk oraz na kierunkach: Kolbuszowa, Strzyżów.
- Budowa dróg doprowadzających do Parku Naukowo-Technologicznego.
- Budowa/modernizacja połączeń drogowych i kolejowych Rzeszowa z Portem Lotniczym Rzeszów-Jasionka.

- Budowa dróg łączących system komunikacyjny Rzeszowa ze strefą podwyższonej aktywności gospodarczej Rzeszów-Dworzysko oraz skomunikowanie centrum logistycznego w strefie Rzeszów-Dworzysko z lotniskiem.
- Rozbudowa infrastruktury dla połączeń typu cargo z portu lotniczego „Rzeszów – Jasionka” do USA.
- Budowa południowej i północnej obwodnicy wewnętrznej miasta Rzeszowa.
- Budowa łącznika autostradowego łączącego węzeł Łańcut z DK4.
- Budowa obwodnicy Łańcuta.
- Modernizacja taboru miejskiej komunikacji autobusowej.

Miejski Obszar Funkcjonalny Krosno

MOF Krosno charakteryzuje się dużym rynkiem (także w sensie przestrzennym) pracy, koncentracją zakładów przemysłowych i słabą dostępnością transportową. Miasto skupia także relacje gospodarcze z sąsiednią Słowacją. Istnieją silne powiązania gospodarcze Krosna z Mielcem i Rzeszowem, co potwierdza potrzebę usprawniania połączenia drogowego w ciągu dróg krajowych 28 i 73 lub przyspieszenie budowy drogi ekspresowej S19 w kierunku Rzeszowa i autostrady A4 oraz usprawniania połączenia drogowego w ciągu dróg krajowych 28 i 73, a także przebudowy ciągu dróg wojewódzkich, jako najbliższego połączenia drogowego Krosna z autostradą A4.

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

Stale wzrasta ruch ciężki w ciągu DK28, dlatego dużą inwestycją w ramach MOF Krosno jest realizacja obwodnicy miasta Krosno w ciągu tej drogi krajowej. Po zrealizowaniu inwestycji w 2015 r. przejazd przez miasto powinien na większości odcinków przebiegać drogą dwujezdniową. Droga krajowa nr 19 w jej przejściu przez MOF Krosno jest obciążona mocno ruchem ciężarowym. Przy tym jest to droga relatywnie wąska, bez pobocza, znajdująca się w złym stanie technicznym. W przypadku znacznego odłożenia realizacji tego odcinka należy podjąć się modernizacji najbardziej zdegradowanych odcinków DK19 w jej przebiegu przez MOF Krosno.

Wąskim gardłem pozostaną w 2023 r. odcinki wylotowe z Krosna będące w zarządzie GDDKiA charakteryzujące się bardzo wysokim natężeniem ruchu, w tym ruchu ciężarowego (przede wszystkim odcinek na północny-zachód w kierunku Jasła), a także odcinki dojazdowe dróg wojewódzkich.

Priorytetem inwestycyjnym dla MOF Krosno jest kontynuacja działań związanych z budową drogi ekspresowej S19 do Miejsca Piastowego, modernizacja układu dróg krajowych DK28/DK73, a także poprawa warunków dojazdowych do miasta-rodzenia na drogach wojewódzkich i lokalnych. Wąskie gardło na odcinku między S19 a Sanokiem, może zostać zlikwidowane w wyniku realizacji postulowanego w KPZK 2030 łącznika w standardzie drogi ekspresowej.

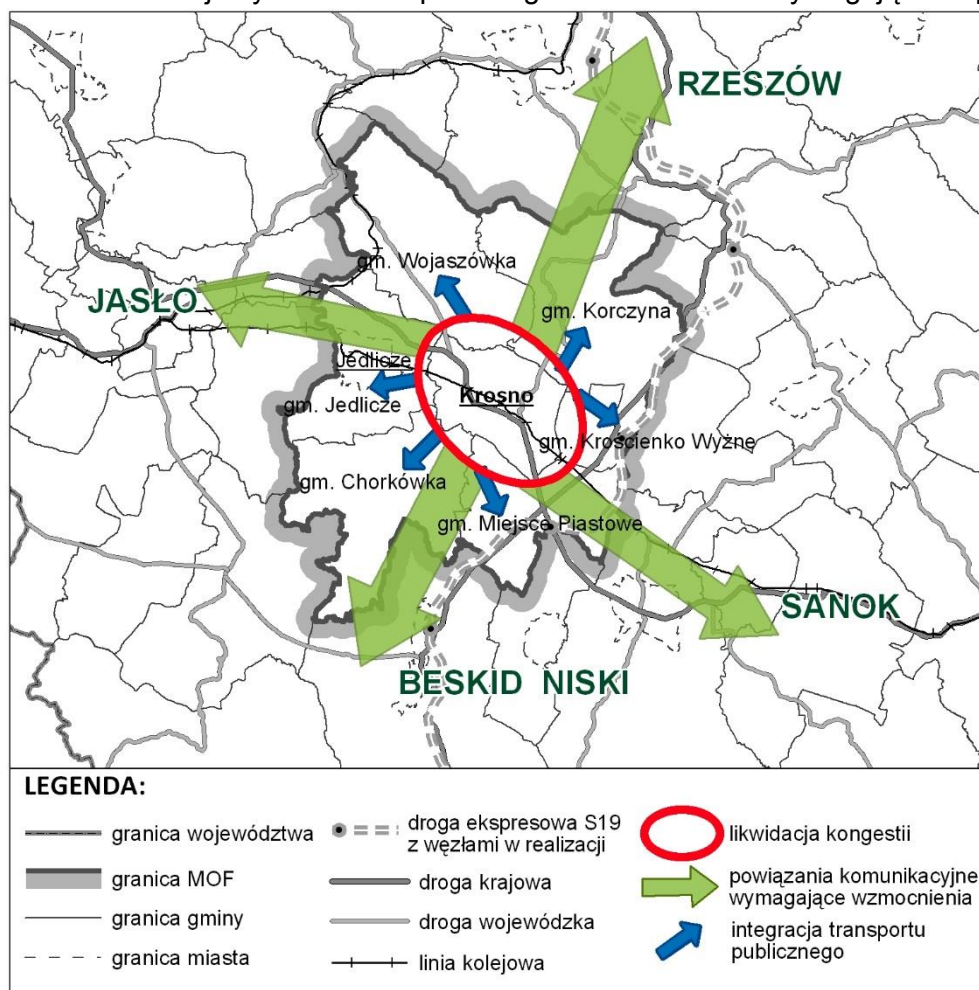
W zakresie infrastruktury kolejowej, w MOF Krosno, finansowano ze środków *RPO WP 2007-2013* inwestycje na linii kolejowej nr 108, na odcinku między Jasłem a Sanokiem. W ramach projektu przebudowano tylko niektóre elementy infrastruktury (na łącznej długości ok. 16,5 km), w tym m.in. przejazdy kolejowe, perony na stacjach i przystankach oraz zlikwidowano wybrane punktowe ograniczenia prędkości. Pełny efekt rewitalizacji zostanie

uzyskany dopiero w wyniku kontynuacji działań na linii 108, zaś poprawę dostępności do Rzeszowa można osiągnąć poprzez budowę łącznicy kolejowej łączącej linie 106 i 108.

Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Krosno wymagające wsparcia:

- Poprawa dostępu do miasta rdzeniowego poprzez integrację systemu transportowego wewnątrz MOF-u.
- Usprawnienie przepustowości drogi DK28 przez obszar MOF-u.
- Poprawa w zakresie lepszego skomunikowania ze strefami usługowo-przemysłowymi, w szczególności w zachodniej części MOF-u.
- Integracja i rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego.
- Rozwój transportu multimodalnego.

Rys. 29. Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Krosno wymagające wsparcia.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie ekspertyzy pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015. Opracowanie graficzne PBPP w Rzeszowie.

Kluczowe przedsięwzięcia realizujące kierunki rozwoju:

- Przedłużenie planowanej inwestycji w ciągu drogi ekspresowej S19 z Rzeszowa do Barwinka.
- Budowa nowej obwodnicy miasta w ciągu D28 (ewentualnie jako fragment ekspresowej S28 Krosno-Sanok, postulowanej w KPZK 2030).
- Budowa obwodnicy Krosna – północnej, zachodniej, części południowej i wschodniej.

- Budowa łącznicy kolejowej pomiędzy liniami 108 i 106, tworzącej bezpośrednie połączenie Krosna (Bieszczadów i całego południowego Podkarpacia) z Rzeszowem.
- Modernizacja wylotowych dróg wojewódzkich w kierunku Lutczy i Strzyżowa.

Miejski Obszar Funkcjonalny Przemysł

Miasto Przemysł jest atrakcyjnym rynkiem pracy dla swojego obszaru funkcjonalnego, o dużym znaczeniu, w kontekście kontaktów gospodarczych z Ukrainą. Najważniejszą inwestycją drogową w MOF Przemysł jest autostrada A4, która w 2016 r. (po ukończeniu brakującego odcinka między Rzeszowem a Jarosławiem) pozwoli mieszkańcom MOF Przemysł na szybką i komfortową podróż w kierunku Krakowa i Górnego Śląska. W okresach programowania 2004-2006 i 2007-2013 zrealizowano dwie kluczowe dla miasta inwestycje obwodowe w postaci budowy wschodniej drogi obwodowej miasta Przemysła łączącej drogę krajową nr 77 z drogą krajową nr 28 oraz budowy drogi obwodowej miasta Przemysła łączącej drogę krajową nr 28 z drogą wojewódzką 885, co poprawiło znacznie przejezdność przez miasto.

Wraz z ukończeniem budowy całego odcinka autostrady A4 biegnącego przez województwo podkarpackie, może nastąpić wzrost ruchu samochodowego spowodowanego przejazdem przez Przemysł osób udających się w Bieszczady. Węzeł autostradowy Przemysł jest ostatnim węzłem na autostradzie przed granicą z Ukrainą (węzeł Korczowa) i część osób dojeżdżająca w Bieszczady może wybierać drogę przez Przemysł (w połączeniu z wizyta w tym mieście).

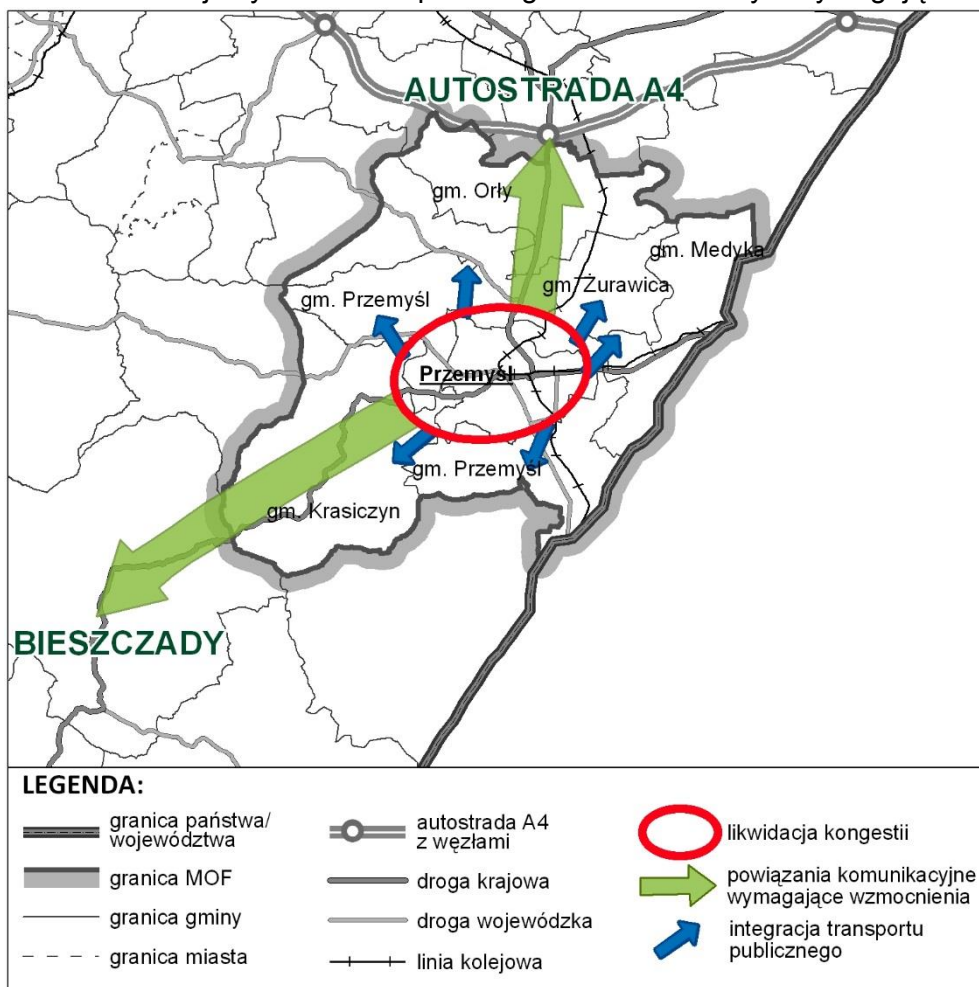
Należy wzmacniać powiązania miasta rdzeniowego z obszarem funkcjonalnym ze względu na codzienne dojazdy do pracy. Priorytetem inwestycyjnym dla MOF Przemysł jest poprawa warunków dojazdowych do miasta-rdzenia na drogach lokalnych. Należy także brać pod uwagę przygraniczne położenie obszaru, które determinuje jego wiodące funkcje jako centrum handlowego i ważnego węzła komunikacyjnego.

Zlokalizowany na obszarze MOF terminal przeładunkowy Żurawica-Medyka, łączący linie normalnotorowe i szerokotorowe, umożliwi bezpośredni wjazd pociągom z terenu Ukrainy. Perspektyw rozwoju terminalu Żurawica-Medyka należałoby poszukiwać szczególnie w przewozach intermodalnych, których rosnąca rola widoczna jest w relacjach z Rosją, Kazachstanem i Dalekim Wschodem, stanowiących coraz wyraźniejszą konkurencję wobec szlaków morskich.

Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Przemysł wymagające wsparcia:

- Usprawnienie przepustowości drogi DK28 przez obszar MOF-u.
- Rozwój i integracja powiązań komunikacyjnych wewnątrz MOF-u.
- Modernizacja układu transportowego wyprowadzającego ruch z centrum miasta.
- Integracja i rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego.

Rys. 30. Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Przemysł wymagające wsparcia.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie ekspertyzy pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015. Opracowanie graficzne PBPP w Rzeszowie.

Kluczowe przedsięwzięcia realizujące kierunki rozwoju:

- Dokończenie obwodnicy południowej.
- Budowa nowego dworca autobusowego.
- Budowa zatok autobusowych i rozwój taboru.

Miejski Obszar Funkcjonalny Tarnobrzeg

Znaczenie MOF Tarnobrzeg jako rynku pracy i ośrodka gospodarczego jest mniejsze niż w przeszłości (przemysł siarkowy). Miasto posiada potencjał do integrowania się z rynkami pracy sąsiednich MOF oraz z położonym w województwie świętokrzyskim Sandomierzem.

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

Znacznie obciążone ruchem są także drogi wojewódzkie DW985 w stronę Mielca i Dębicy oraz DW723 biegnąca przez miasto Tarnobrzeg. Wymaga to działań zmierzających do likwidacji kongestii.

Miasto jest rozległe w sensie przestrzennym, co stanowi wyzwanie m.in. dla transportu publicznego, obsługiwane przez komunikację autobusową. Stwarza to szczególne problemy w kontekście rozwoju transportu publicznego.

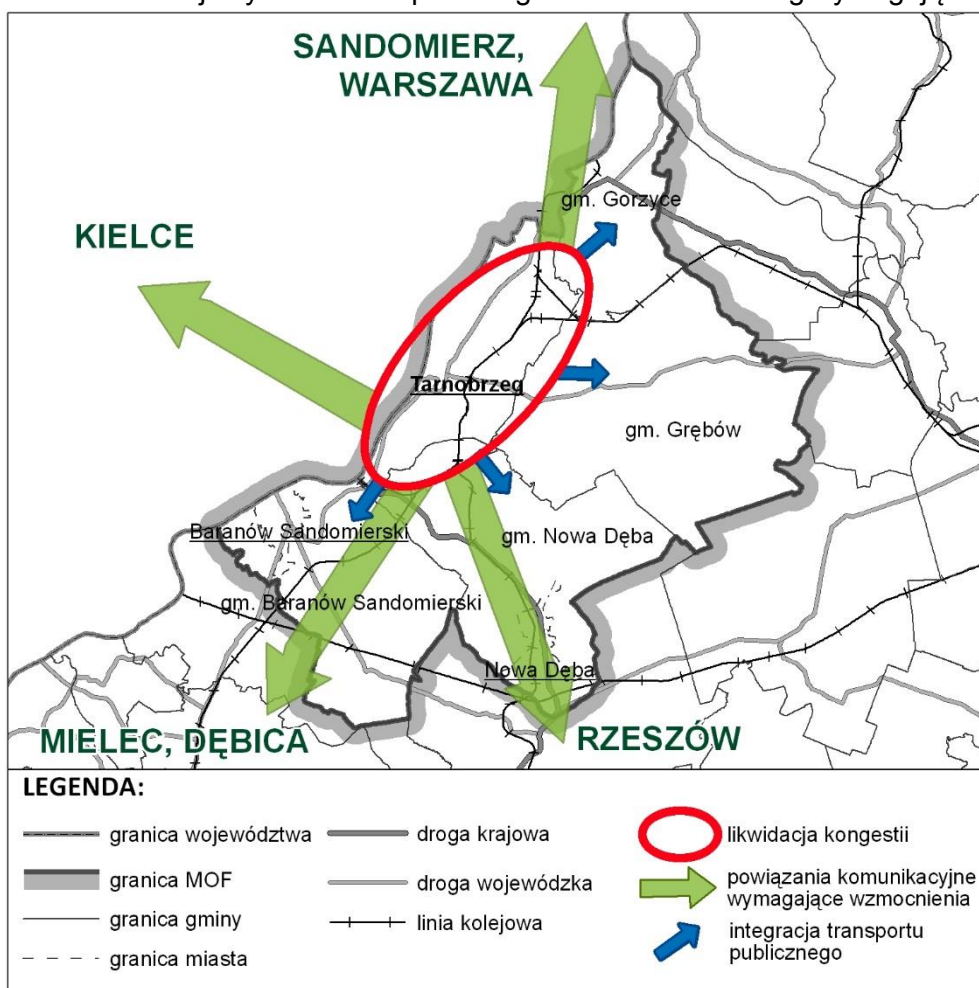
Tarnobrzeg jest ważnym węzłem w kolejowym transporcie towarowym. Linie przebiegające przez MOF mają zostać poddane modernizacji w perspektywie finansowej 2014-2020/2023.

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

Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Tarnobrzeg wymagające wsparcia:

- Rozwój i integracja systemu transportowego wewnątrz MOF-u, poprawiającego dostępność do miasta rdzeniowego.
- Usprawnienie przepustowości drogi DK9 i DK 77 przez obszar MOF-u.
- Wyprowadzenie ruchu towarowego z centrum MOF-u.
- Integracja i rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego.
- Rozwój transportu multimodalnego.

Rys. 31. Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Tarnobrzeg wymagające wsparcia.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie ekspertyzy pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015. Opracowanie graficzne PBPP w Rzeszowie.

Kluczowe przedsięwzięcia realizujące kierunki rozwoju:

- Budowa obwodnicy miasta.
- Budowa drogi wyższej klasy technicznej z Tarnobrzega przez Mielec do Dębicy.
- Modernizacja linii kolejowej nr 25 do Mielca.
- Modernizacja linii kolejowej przez Kolbuszową do Rzeszowa.

Miejski Obszar Funkcjonalny Stalowa Wola

Ludność w rejonie MOF Stalowa Wola skoncentrowana jest wzdłuż drogi krajowej nr 77, a także równoległe do niej położonej w kierunku zachodnim drogi między miejscowościami Jastkowice, Pysznicza i Kłyżów. Pozostałe tereny w większości zajmują obszary leśne. MOF Stalowa Wola jest bardzo dużym rynkiem pracy, z licznymi dużymi zakładami przemysłowymi. Jego powiązania gospodarcze wskazują na potrzebę powiązania z Polską centralną i z województwem świętokrzyskim.

W MOF Stalowa Wola kluczowym wąskim gardłem na sieci drogowej jest przejazd przez Stalową Wolę i Nisko w ciągu drogi krajowej DK77. Ruch może zostać ograniczony po realizacji drogi ekspresowej S19 z Rzeszowa do Lublina, ale ze względu na ruch pojazdów w stronę Tarnobrzega i Sandomierza, niezbędne może okazać się równoległe zrealizowanie obwodnicy Stalowej Woli i Niska w ciągu DK77. W układzie dróg wojewódzkich nr 855 i 871, dojazd do Stalowej Woli został znacznie poprawiony w wyniku inwestycji od 2004 r.

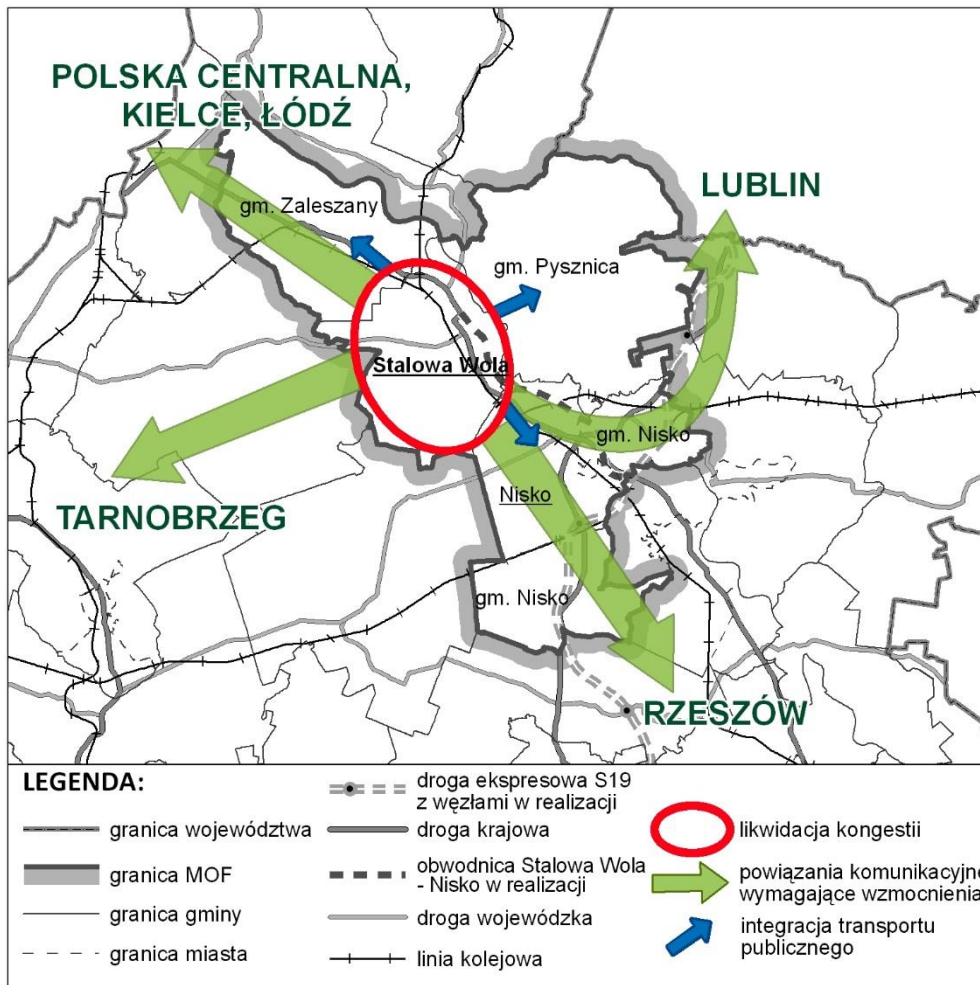
Układ kolejowy na terenie MOF wymaga poprawy, w kontekście połączeń z Lublinem i Sandomierzem. Pozwoli to na poprawę dostępności zewnętrznej zarówno Stalowej Woli, jak też całego regionu. W obecnej perspektywie finansowej planowane jest zmodernizowanie elementów układu kolejowego w ramach *PO PW 2014-2020*.

W MOF i w jego sąsiedztwie występują znaczne dojazdy do pracy obsługiwane w dużym stopniu przez rozbudowaną komunikację autobusową. Jednym z wyzwań jest rozbudowa sieci połączeń międzygminnych wewnątrz obszaru funkcjonalnego (drogi gminne i powiatowe), w celu poprawy komunikacji wewnętrznej, ułatwiającej przepływ ludzi, towarów i usług w obrębie MOF.

Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Stalowa Wola wymagające wsparcia:

- Rozwój i integracja systemu transportowego wewnątrz MOF-u.
- Usprawnienie przepustowości drogi DK 77 przez obszar MOF-u.
- Wyprowadzenie ruchu towarowego z centrum miasta.
- Poprawa dostępności transportowej do S19 m.in. poprzez modernizację połączeń drogowych lokalnych i wojewódzkich w ramach MOF-u.
- Poprawa w zakresie lepszego skomunikowania z TSSE.
- Integracja i rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego.
- Rozwój transportu multimodalnego.

Rys. 32. Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Stalowa Wola wymagające wsparcia.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie ekspertyzy pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015. Opracowanie graficzne PBPP w Rzeszowie.

Kluczowe przedsięwzięcia realizujące kierunki rozwoju:

- Budowa obwodnicy Stalowej Woli i Niska.
- Modernizacja sieci kolejowej.

Miejski Obszar Funkcjonalny Mielec

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

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

wraz z modernizacją DW985 w kierunku autostrady A4 i Dębicy oraz DW875 w kierunku Kolbuszowej.

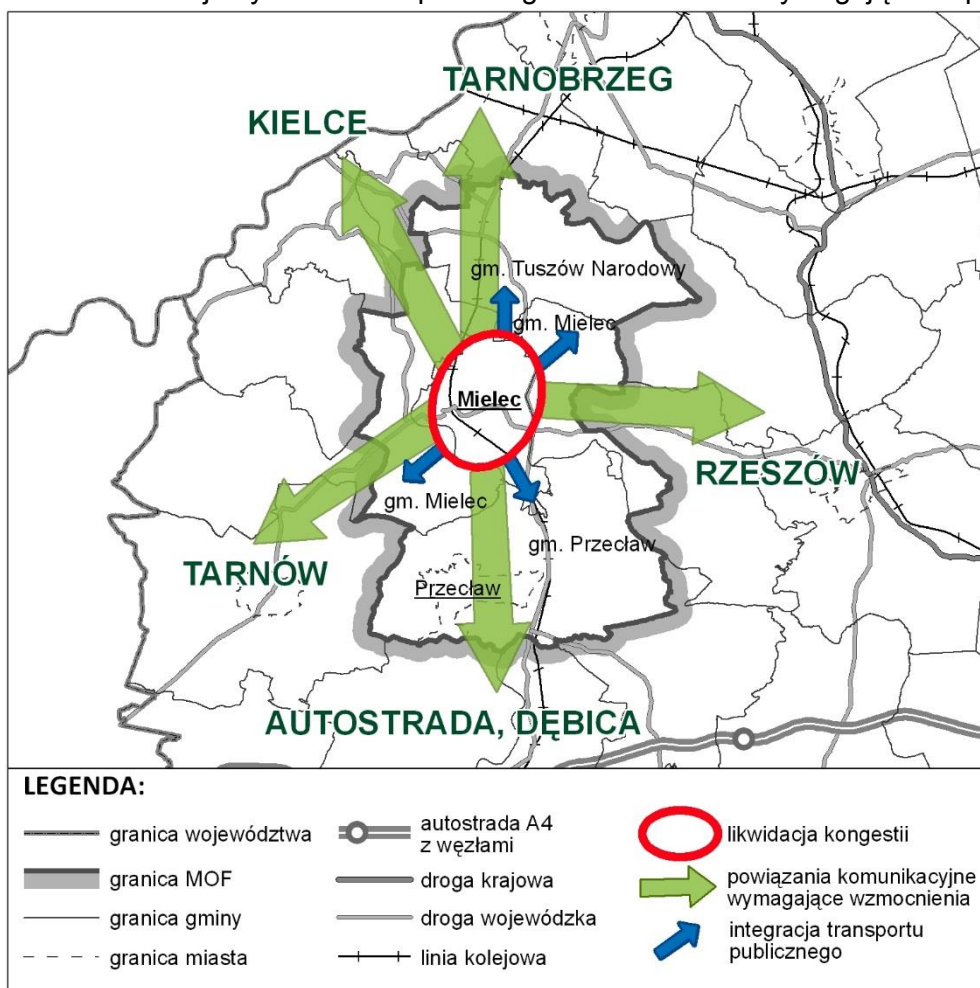
Nadal w rdzeniu MOF występują wąskie gardła, a ruch z terenów przemysłowych nie jest w całości wyprowadzony od razu na trasy obwodowe. W obecnej perspektywie wymagana jest modernizacja DW984 do Tarnowa, most na Wisłoce i budowa trasy dojazdowej do SSE Mielec.

W dwóch pierwszych okresach programowania nie zrealizowano żadnej inwestycji kolejowej w obrębie MOF Mielec. Planuje się także modernizację linii kolejowej nr 25 Padew-Mielec-Dębica i odtworzenie pasażerskiej komunikacji kolejowej oraz wzmocnienie roli kolei w obsłudze zakładów przemysłowych Mielca. Transport publiczny w MOF zapewnia komunikacja autobusowa.

Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Mielec wymagające wsparcia:

- Rozwój i integracja systemu transportowego wewnątrz MOF-u.
- Wyprowadzenie ruchu towarowego z centrum miasta.
- Poprawa skomunikowania strefy przemysłowej (SSE Mielec).
- Integracja i rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego.
- Rozwój transportu multimodalnego.

Rys. 33. Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Mielec wymagające wsparcia.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie ekspertyzy pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015. Opracowanie graficzne PBPP w Rzeszowie.

Kluczowe przedsięwzięcia realizujące kierunki rozwoju:

- Modernizacja linii kolejowej nr 25.
- Budowa dróg dojazdowych do SSE Mielec.
- Dalszy rozwój dróg wojewódzkich, w tym budowa mostu na Wisłoce.
- Modernizacja drogi wojewódzkiej DW984 do Tarnowa.
- Rozważenie podjęcia inwestycji budowy drogi wyższej kategorii z Tarnobrzega przez Mielec do Dębicy (A4).

Miejski Obszar Funkcjonalny Dębica-Ropczyce

MOF Dębica-Ropczyce jest dużym rynkiem pracy. Jego poziom dostępności uległ znacznej poprawie, zwłaszcza w układzie równoleżnikowym, dzięki budowie autostrady A4 oraz modernizacji linii kolejowej E-30. W perspektywie 2007-2013 dokonano modernizacji większości dróg wojewódzkich doprowadzających ruch do obu ośrodków rdzeniowych MOF. W perspektywie, można oczekiwać stopniowej integracji MOF Dębica-Ropczyce z Rzeszowskim Obszarem Funkcjonalnym, a także z MOF Mielec.

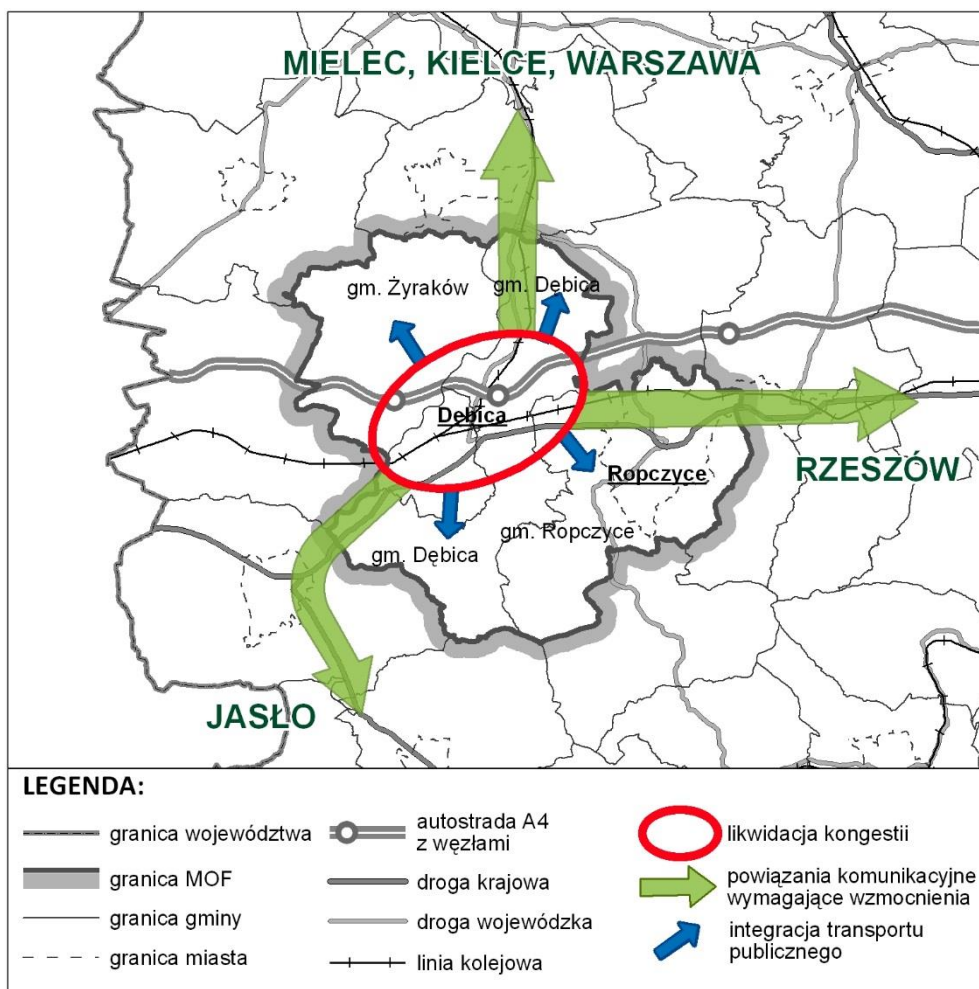
W zakresie infrastruktury kolejowej, prace dotyczą najważniejszego ciągu komunikacyjnego na terenie MOF, tj. magistrali E-30, dostosowując ją do prędkości 160 km/h w ruchu pasażerskim. Ma ona znaczenie dla poprawy połączeń międzywojewódzkich, a jednocześnie stanowi ważny element infrastrukturalny, który będzie wykorzystywany przez, pozostającą wciąż na etapie planów Aglomeracyjną Kolej Podmiejską w Rzeszowie. MOF Dębica-Ropczyce miałby tworzyć zachodni kraniec systemu, jako duży lokalny generator potoków pasażerskich w ruchu dojazdowym do Rzeszowa.

Celowe jest dalsze udrożnienie układu północ-południe, poprawa komunikacji drogowej i reaktywacja kolejowej na linii do Mielca, a także włączenie w planowany system rzeszowskiej Kolei Aglomeracyjnej. Wzmocnienia wymaga wzajemne powiązanie Dębicy i Ropczyc w transporcie publicznym autobusowym. Publiczny transport autobusowy w MOF jest obsługiwany przez wielu przewoźników.

Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Dębica-Ropczyce wymagające wsparcia:

- Rozwój i integracja systemu transportowego wewnątrz MOF-u, szczególnie w układzie południkowym.
- Poprawa w zakresie lepszego skomunikowania z obszarami usługowo-produkcyjnymi.
- Integracja i rozwój niskoemisyjnego publicznego systemu transportowego, szczególnie pomiędzy miastami rdzeniowymi MOF-u.
- Rozwój transportu multimodalnego.

Rys. 34. Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Dębica-Ropczyce wymagające wsparcia.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie ekspertyzy pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015. Opracowanie graficzne PBPP w Rzeszowie.

Kluczowe przedsięwzięcia realizujące kierunki rozwoju:

- Budowa i organizacja Kolei Aglomeracyjnej na odcinku od MOF Dębica-Ropczyce do MOF Jarosław-Przeworsk.
- Rozważenie podjęcia inwestycji budowy drogi wyższej kategorii z Tarnobrzega przez Mielec do Dębicy (A4).
- Rozwój komunikacji autobusowej Dębica-Ropczyce.
- Poprawa dostępu do węzłów autostradowych na A4.

Miejski Obszar Funkcjonalny Jarosław-Przeworsk

MOF Jarosław-Przeworsk ciąży w kierunku Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego, a tendencje te zostaną wzmocnione po oddaniu ostatniego fragmentu A4. MOF Jarosław-Przeworsk stanowi gęsto zaludniony obszar, jednak większość mieszkańców zamieszkuje

w układzie równoleżnikowym wzdłuż autostrady A4 i drogi krajowej DK4. Rynek pracy MOF rozwija się powoli.

Najważniejszą inwestycją dla MOF Jarosław-Przeworsk jest autostrada A4. Brakujący odcinek między Rzeszowem, a Jarosławiem powinien zostać oddany w 2016 r. Po oddaniu do użytkowania znacząco poprawi się dostępność MOF w układzie równoleżnikowym. Ponadto w 2012 r. oddano w ciąg DK4 (aktualnie DK94) obwodnicę Jarosławia, co znacznie usprawniło przejazd przez to miasto. W perspektywie finansowej 2007-2013 dokonano kilku istotnych inwestycji drogowych w ciągu DK94 i na trasach wojewódzkich, głównie w układach równoleżnikowych. Konieczna jest natomiast modernizacja DW 835 w układzie południkowym, która pozwoli poprawić połączenie komunikacyjne z Dynowem i Brzozowem, a w układzie docelowym z Sanokiem.

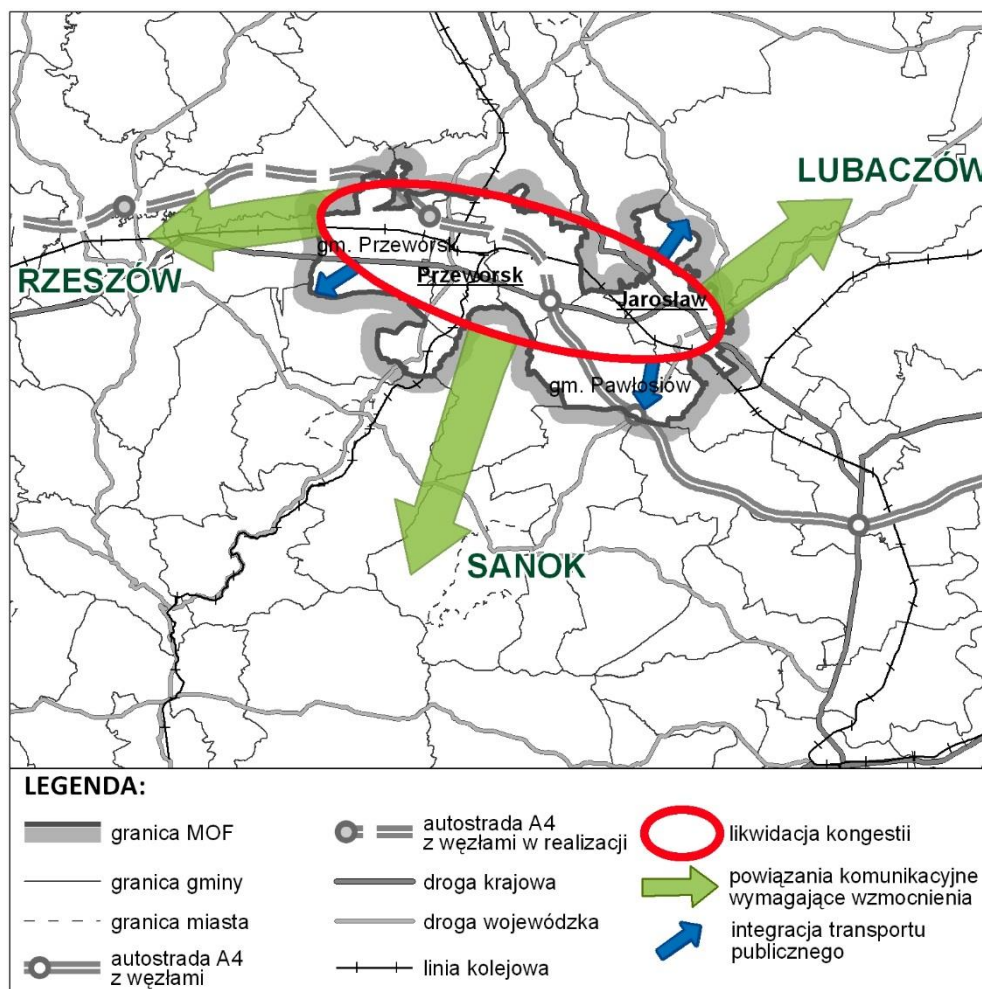
Miasto Jarosław ma znaczenie jako węzeł kolejowy, który w transporcie pasażerskim ma charakter węzła zintegrowanego. Inwestycje kolejowe koncentrują się na linii magistralnej E-30. Główną funkcją linii będzie zapewnienie dogodnych połączeń międzywojewódzkich. W zakresie funkcjonowania mieści się także wykorzystanie infrastruktury przez planowaną Aglomeracyjną Kolej Podmiejską w Rzeszowie. W bieżącej perspektywie zostanie podjęta modernizacja linii kolejowej nr 68 do Stalowej Woli. Jej realizacja jest wymagana ze względu na istotną rolę linii w obsłudze ruchu towarowego i jej przynależności do sieci kompleksowej TEN-T. Na obszarze MOF znajduje się także linia kolei wąskotorowej, która wymaga rewitalizacji i może zostać wykorzystana w celach turystycznych, przez co przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności gospodarczej, turystycznej regionu.

Przez m. Jarosław i m. Przeworsk przebiega korytarz komunikacji zbiorowej o dużym natężeniu ruchu Rzeszów-Przeworsk-Jarosław-Przemyśl, warunkuje to liczbę połączeń komunikacją publiczną pomiędzy miastami duopolu. Miejski autobusowy transport publiczny integruje oba ośrodki rdzeniowe MOF.

Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Jarosław-Przeworsk wymagające wsparcia:

- Rozwój i integracja systemu transportowego wewnątrz MOF-u, szczególnie w układzie południkowym.
- Poprawa dostępności do miast rdzeniowych MOF-u.
- Wyprowadzenie ruchu towarowego z centrum Przeworska.
- Poprawa dostępności do węzła autostradowego na A4 (Przeworsk) m. in. poprzez modernizację połączeń drogowych lokalnych i wojewódzkich w ramach MOF-u.
- Integracja i rozwój niskoemisyjnego publicznego systemu transportowego.
- Rozwój transportu multimodalnego.

Rys. 35. Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Jarosław-Przeworsk wymagające wsparcia.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie ekspertyzy pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015. Opracowanie graficzne PBPP w Rzeszowie.

Kluczowe przedsięwzięcia realizujące kierunki rozwoju:

- Budowa i organizacja Kolei Aglomeracyjnej na odcinku od MOF Dębica-Ropczyce do MOF Jarosław-Przeworsk.
- Modernizacja dróg wojewódzkich w układzie południkowym (w tym dróg DW865 i DW835).
- Rewitalizacja PKD „Przeworsk Wąskotorowy – Dynów”.

Miejski Obszar Funkcjonalny Sanok-Lesko

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

Ludność w MOF Sanok-Lesko jest bardzo skoncentrowana wzdłuż dróg krajowych nr 28 i 84. Dużą część obszaru w północnej i południowej części MOF stanowią lasy. Zasięg oddziaływania MOF jest ograniczony słabą dostępnością transportową. W MOF obserwowana

jest kongestia potęgowana sezonowo ruchem turystycznym w kierunku Bieszczad. Przygotowywana jest inwestycja w postaci obwodnicy Sanoka w ciągu drogi DK28.

Podjęte i podejmowane inwestycje na drogach wojewódzkich (w tym na drodze DW835 i 886) mają znaczenie istotne z punktu widzenia obsługi ruchu turystycznego. Nie powodują one jednak lepszej integracji MOF z innymi ośrodkami regionu, w tym z Rzeszowem.

Dla rozwoju MOF szczególnie ważne będą inwestycje drogowe wyprowadzające ruch na południe ze stolicy województwa. Przejście przez Sanok jest jednym z najbardziej obciążonych ruchem odcinków sieci drogowej w województwie podkarpackim (prawie 25 tys. pojazdów w 2010 r.). Na relatywnie krótkim odcinku przejścia przez to miasto następuje kumulacja ruchu w ciągach dróg DK28, DK84 oraz w ciągu DW886 (w kierunku do Rzeszowa). Wysokie natężenie ruchu charakteryzuje cały układ miast Sanok-Zagórz-Lesko, a istniejąca sieć drogowa pozostaje niewydolna. Na szczęblu dróg krajowych w okresie programowania 2014-2020 kluczową planowaną inwestycją będzie obwodnica Sanoka o długości ok. 7 km, która ma być gotowa w 2020 r. W celu domknięcia układu komunikacyjnego, istotna będzie budowa drogi wojewódzkiej nr 886 na odcinku pomiędzy planowaną obwodnicą miasta Sanoka a drogą krajową nr 28.

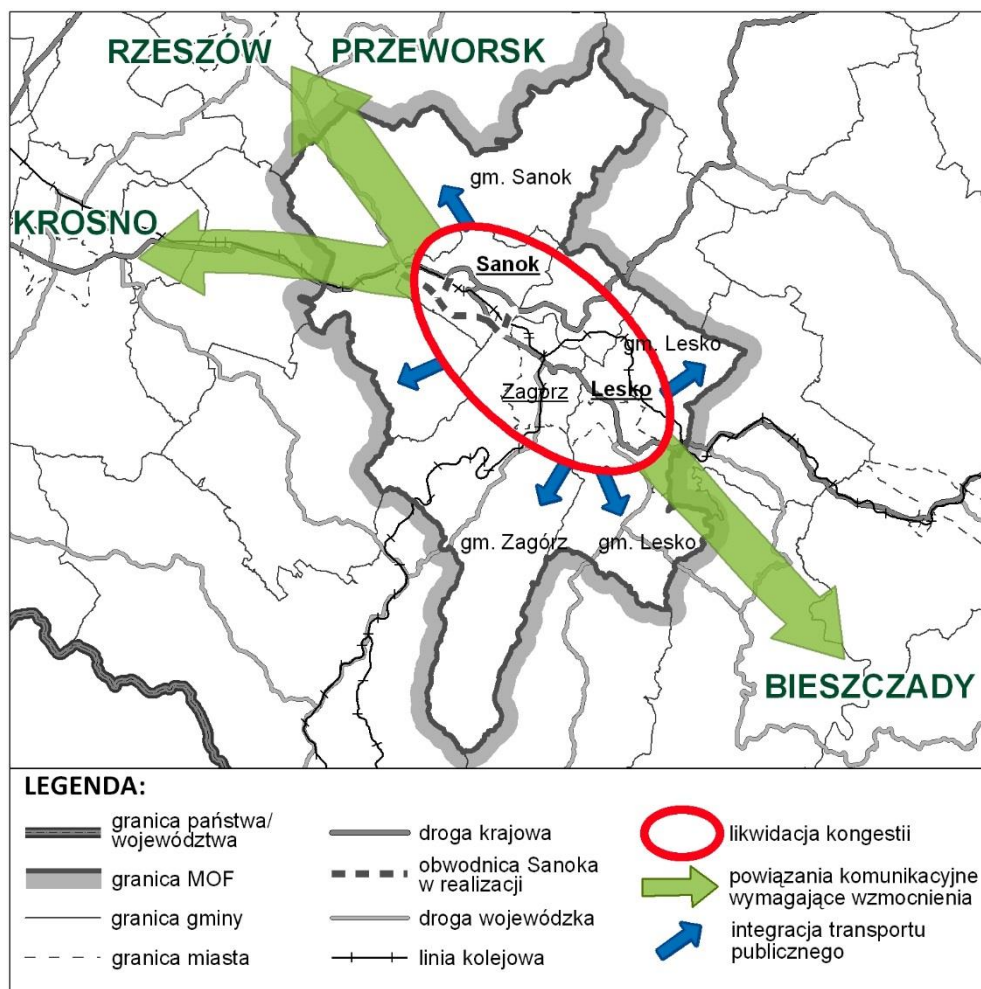
Rola Sanoka jako węzła kolejowego jest obecnie niewielka. Realizacja przedsięwzięć na linii nr 108, jak i na linii nr 107 przyczyni się do wyraźnej poprawy dostępności kolejowej do stolicy województwa oraz pozostałych ośrodków subregionalnych, z obszarów położonych w jego południowej części. Linia kolejowa 107 jest ważna z punktu widzenia obsługi towarowych przewozów międzynarodowych. Jest to strategiczne połączenie, z jedynym w województwie podkarpackim kolejowym przejściem granicznym między Polską a Słowacją. W ruchu pasażerskim linia byłaby najintensywniej wykorzystywana w sezonie wakacyjnym.

MOF Sanok-Lesko jest obszarem dość słabo skomunikowanym wewnątrz, jednak z uwagi na funkcję turystyczną regionu, częstotliwość połączeń komunikacyjnych pomiędzy oboma miastami-rdzeniami jest wysoka. MOF obsługuje publiczny transport autobusowy, którego wewnętrzna integracja nie jest wystarczająca.

Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Sanok-Lesko wymagające wsparcia:

- Rozwój i integracja systemu transportowego poprawiającego dostępność do miast rdzeniowych MOF-u.
- Usprawnienie przepustowości drogi DK28 przez obszar MOF-u.
- Rozwój układu komunikacyjnego poprawiającego dostępność w kierunku Bieszczad.
- Integracja i rozwój niskoemisyjnego publicznego systemu transportowego.
- Rozwój transportu multimodalnego.

Rys. 36. Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Sanok-Lesko wymagające wsparcia.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie ekspertyzy pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015. Opracowanie graficzne PBPP w Rzeszowie.

Kluczowe przedsięwzięcia realizujące kierunki rozwoju:

- Przedłużenie planowanej inwestycji w ciągu drogi ekspresowej S19 do Miejsca Piastowego lub minimum do węzła Babica.
- Ewentualna budowa fragmentu drogi ekspresowej S28 Krosno-Sanok, postulowanej w KPZK 2030).
- Budowa obwodnicy miasta Sanoka.
- Budowa węzła integracyjnego w Sanoku.
- Modernizacja drogi wojewódzkiej DW835 do Przeworska.

Cel szczegółowy 4 Integracja podsystemów transportowych oraz poprawa bezpieczeństwa w transporcie.

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

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

Najważniejszym zadaniem dla rozwoju transportu w województwie podkarpackim jest budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych (pasażerskich) pomiędzy transportem lotniczym, kolejowym i drogowym (autobusowym, komunikacją miejską oraz transportem indywidualnym). W pierwszej kolejności, zintegrowane intermodalne węzły przesiadkowe winny obejmować węzły ponadregionalne i regionalne ze szczególnym uwzględnieniem miasta Rzeszowa. Zgodnie z dyrektywami UE w obszarze całego województwa należy szczególnie zwrócić uwagę na rozwój i wykorzystanie transportu kolejowego.

Ze względu na bezpieczeństwo i wygodę pasażerów, ważne jest wyposażenie istniejących oraz przyszłych przystanków, w zatoczki i wiaty przystankowe z ławkami. Takie wyposażenie powinno być obowiązkowe dla wszystkich przystanków zlokalizowanych przy drogach krajowych i wojewódzkich.

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

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

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

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

Kierunki rozwoju w ramach integracji systemów transportowych wymagające wsparcia:

- Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych (pasażerskich) pomiędzy transportem lotniczym, kolejowym i drogowym (autobusowym, komunikacją miejską oraz transportem indywidualnym).
- Rozwój transportu publicznego w przewozach między ośrodkami subregionalnymi.
- Rozwój i modernizacja infrastruktury transportu publicznego.
- Zakup oraz poprawa jakości taboru wykorzystywanego do przewozu osób.
- Rozwój infrastruktury transportu rowerowego.
- Wprowadzenie intermodalnego biletu elektronicznego.
- Usprawnienie systemu drogowego województwa i zmniejszenie wypadkowości poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów rdzeniowych MOF oraz innych miast dzięki budowie ich obwodnic.
- Podniesienie klasy dróg i zmiany kategorii tych dróg, na których występuje szczególna koncentracja ruchu.
- Tworzenie infrastruktury technicznej (kolejowej i drogowej) do zabezpieczenia szlaków komunikacyjnych.

IV. System wdrażania i realizacji

1. System realizacji

Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023 sporządzony został zgodnie z wymogami obowiązującego prawa oraz z zachowaniem odpowiedniej przejrzystości i należytej staranności, niezbędnej przy realizacji wieloletnich programów finansowanych ze środków publicznych. Obejmuje następujące zasady:

- zapewnia komplementarność projektów planowanych do realizacji na poziomie krajowym, jak i regionalnym,
- koncentruje się na ruchu regionalnym i lokalnym, a w zakresie transportu publicznego odnosi się do kwestii przechodzenia na bardziej ekologiczne i zrównoważone rodzaje systemów transportowych,
- obejmuje całą sieć transportową województwa: krajową i regionalną,
- obejmuje oprócz indywidualnego transportu samochodowego również drogowe przewozy ładunków oraz regionalny i aglomeracyjny transport zbiorowy, a wśród generatorów ruchu uwzględnia sieć lotnisk regionalnych,
- obejmuje również różne obszary funkcjonalne, charakteryzujące się wysokim natężeniem relacji transportowych na małym obszarze (obszar funkcjonalny Rzeszowa, obszary funkcjonalne regionalnych biegunów wzrostu, obszary wymagające szczególnego wsparcia, obszary rozwoju społeczno-gospodarczego, obszary lokalnej aktywności, itp.),
- obejmuje wszystkie potrzeby transportowe, w tym eksploatację i utrzymanie, niezależnie od źródeł finansowania.

Program obejmuje zakres interwencji określony w poszczególnych programach operacyjnych i umożliwi realizację szerokiego spektrum komplementarnych względem siebie inwestycji drogowych.

Tab. 10. Zakres interwencji określony w poszczególnych programach operacyjnych.

RPO WP 2014-2020	
Oś priorytetowa V. Infrastruktura komunikacyjna	
CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	
Priorytet inwestycyjny 7b (EFRR) Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi	<ul style="list-style-type: none">• Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich prowadzących bezpośrednio lub pośrednio do autostrady/drogi ekspresowej lub dróg krajowych, lub wypełniających luki w sieci dróg pomiędzy miastami subregionalnymi i/lub ośrodkiem wojewódzkim.• Inwestycje dotyczące dróg lokalnych stanowiących konieczne bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi.

<p>Priorytet inwestycyjny 7c (EFRR) Rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Projekty dotyczące infrastruktury terminali przeładunkowych nie należących do sieci TEN-T, w tym: <ul style="list-style-type: none"> - budowa, przebudowa lub modernizacja terminali przeładunkowych wraz z niezbędną do realizacji projektu infrastrukturą towarzyszącą, - budowa, przebudowa, modernizacja infrastruktury technicznej lub operacyjnej, w tym placów składowych i przeładunkowych, magazynów, parkingów, dróg wewnętrznych, - zakup lub modernizacja urządzeń wykorzystywanych wyłącznie przy świadczeniu usług przewozowych/ przeładunkowych, - zakup lub modernizacja systemów teleinformatycznych wykorzystywanych przy świadczeniu usług przewozowych/ przeładunkowych.
<p>Priorytet inwestycyjny 7d (EFRR) Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Inwestycje dotyczące taboru kolejowego dla połączeń regionalnych. • Inwestycje dotyczące modernizacji/ rehabilitacji/ rewitalizacji infrastruktury kolejowej o znaczeniu regionalnym (linie kolejowe, w tym wąskotorowe, dworce, zaplecze techniczne).
<p>CT 4 Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach</p>	
<p>Priorytet inwestycyjny 4e (EFRR) Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności obszarach dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Inwestycje dotyczące niskoemisyjnego taboru oraz infrastruktury transportu publicznego na terenie miast lub miast i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie - uzupełnienie projektów realizowanych z poziomu krajowego, • Rozwiązania z zakresu organizacji ruchu, ułatwiające sprawne poruszanie się pojazdów komunikacji zbiorowej (np. budowa, remont, przebudowa pętli, zatok, dworców lub wydzielenie pasów ruchu dla autobusów komunikacji zbiorowej)
<p style="text-align: center;">PO PW 2014-2020 Oś priorytetowa II. Nowoczesna infrastruktura transportowa</p>	
<p>Priorytet inwestycyjny 4e (EFRR) Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kompleksowe projekty w zakresie tworzenia nowych bądź rozbudowy istniejących ekologicznych zintegrowanych sieci transportu miejskiego, obejmujące m. in. następujące zadania: <ul style="list-style-type: none"> - budowa/ przebudowa sieci autobusowych, trolejbusowych i tramwajowych, wraz z zakupem niskoemisyjnego taboru, - budowa/ przebudowa niezbędnej infrastruktury na potrzeby komunikacji miejskiej, w tym intermodalnych dworców przesiadkowych, - wdrożenie nowych, rozbudowa lub modernizacja istniejących systemów telematycznych na potrzeby komunikacji miejskiej.
<p>Priorytet inwestycyjny 7b (EFRR) Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi</p>	<p>Wsparcie zostanie przeznaczone na poprawę układów transportowych 5 miast wojewódzkich Polski Wschodniej i ich obszarów funkcjonalnych na zasadach przewidzianych w Umowie Partnerstwa. Planuje się inwestycje na drogach krajowych i wojewódzkich w obrębie miast wojewódzkich,</p>

	zapewniające ich połączenie z siecią dróg krajowych, w tym TEN-T. Przewiduje się również inwestycje dotyczące budowy/ przebudowy dróg wojewódzkich w obszarach funkcjonalnych, włączające je do systemu dróg krajowych, w tym sieci TEN-T. Inwestycje przewidziane do współfinansowania w PI 7b zakładają konieczność podnoszenia parametrów planowanej do zrealizowania infrastruktury drogowej w stosunku do stanu wyjściowego.
Oś priorytetowa III. Ponadregionalna infrastruktura kolejowa	
<p>Priorytet inwestycyjny 7d (EFRR) Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Projekty inwestycyjne/ infrastrukturalne, w ramach których możliwa jest realizacja następujących typów przedsięwzięć: <ul style="list-style-type: none"> - inwestycje w infrastrukturę liniową: rewitalizacja, rehabilitacja lub modernizacja drogi kolejowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą, - budowa lub przebudowa sieci trakcyjnej wraz z infrastrukturą towarzyszącą, - inwestycje w infrastrukturę punktową: obiekty obsługi podróżnych m.in. przystanki, wiaty, kładki dla pieszych, przejazdy kolejowe oraz inne obiekty inżynieryjne, - inwestycje w systemy sterowania ruchem kolejowym, - inwestycje w systemy informacji pasażerskiej.
PO liŚ 2014-2020	
Oś priorytetowa III. Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego	
<p>Priorytet inwestycyjny 7i (EFS) Wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa, przebudowa lub rozbudowa dróg do parametrów dróg ekspresowych i autostrad w sieci TEN-T. • Budowa, przebudowa dróg w warszawskim węźle sieci bazowej ujętych w planach pracy korytarzy sieci bazowej TEN-T. • Usprawnienie metod zarządzania ruchem drogowym (systemy ITS). • Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na krajowej sieci drogowej. • Poprawa bezpieczeństwa ruchu lotniczego w sieci bazowej TENT.
<p>Priorytet inwestycyjny 7ii (EFS) Rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej.</p>	<p>Transport morski:</p> <ul style="list-style-type: none"> - inwestycje służące poprawie infrastruktury dostępu do portów od strony morza, - inwestycje służące poprawie infrastruktury portowej, - inwestycje służące poprawie infrastruktury dostępu do portów od strony lądu, - inwestycje ograniczające zanieczyszczenia środowiska przez statki, - inwestycje dot. budowy i modernizacji systemów łączności i nawigacji oraz systemów oznakowania nawigacyjnego, - inwestycje dot. poprawy bezpieczeństwa morskiego poprzez doposażenie służb ratownictwa morskiego oraz służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo żeglugi, <p>Śródlądowe drogi wodne:</p> <ul style="list-style-type: none"> - liniowe i punktowe inwestycje infrastrukturalne służące poprawie parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych, - program wdrażania systemu informacji rzecznej (RIS)

	<p>- inwestycje dotyczące poprawy bezpieczeństwa żegluga poprzez doposażenie służb zapewniających bezpieczeństwo żegluga oraz służb ratowniczych w pływające jednostki specjalistyczne oraz sprzęt.</p> <p>Transport intermodalny:</p> <ul style="list-style-type: none"> - budowa i przebudowa infrastruktury terminali intermodalnych, w tym terminali położonych w centrach logistycznych i portach morskich, wraz z dedykowaną infrastrukturą kolejową (w tym bocznice)/ drogową niezbędną do ich włączenia w sieć linii kolejowych/ sieć drogową wraz z niezbędną do funkcjonowania terminala budową/ przebudową urządzeń obcych, - zakup i/lub modernizacja urządzeń niezbędnych do obsługi terminali intermodalnych, w szczególności urządzeń dźwigowych i innych urządzeń służących do przeładunku, lokomotyw manewrowych; - zakup i/lub modernizacja systemów telematycznych i satelitarnych (urządzeń i oprogramowania) związanych z transportem intermodalnym, a także wydatki na ich wdrożenie; - zakup i/lub modernizacja taboru kolejowego, w tym lokomotyw trakcyjnych, oraz specjalistycznych wagonów służących do przewozów intermodalnych (platformy).
Oś priorytetowa IV. Infrastruktura drogowa dla miast	
<p>Priorytet inwestycyjny 7a (EFRR) Wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa obwodnic na drogach krajowych (w tym ekspresowych) w TEN-T. • Projekty na drogowej sieci TEN-T poprawiające dostępność miast, takie jak: budowa, przebudowa tras wylotowych z miast w ciągach dróg krajowych (w tym ekspresowych) oraz odcinki tych dróg przy miastach. • Budowa, przebudowa dróg krajowych w TEN-T w miastach na prawach powiatu, w tym tras wylotowych (z możliwością uwzględnienia inwestycji z zakresu BRD – inżynieria, ITS).
<p>Priorytet inwestycyjny 7b (EFRR) Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa obwodnic na drogach krajowych (w tym ekspresowych) poza TEN-T. • Projekty poza drogową siecią TEN-T poprawiające dostępność miast, takie jak: budowa, przebudowa tras wylotowych z miast w ciągach dróg krajowych (w tym ekspresowych), oraz odcinki tych dróg przy miastach. • Budowa, przebudowa dróg krajowych poza TEN-T w miastach na prawach powiatu, w tym tras wylotowych (z możliwością uwzględnienia inwestycji z zakresu BRD – inżynieria, ITS).
Oś priorytetowa V. Rozwój transportu kolejowego w Polsce	
<p>Priorytet inwestycyjny 7i (EFS) Wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa, modernizacja i rehabilitacja linii kolejowych, w tym z możliwością: instalacji ERTMS, budowy i modernizacji przystanków kolejowych, systemów zasilania trakcyjnego i sieci trakcyjnej, systemów sterowania ruchem kolejowym, systemów usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi i towarowymi oraz obiektów inżynierskich. • Zabudowa ERTMS na liniach kolejowych. • Unowocześnienie (zakup lub modernizacja) taboru kolejowego do realizacji przewozów pasażerskich o charakterze ponadregionalnym, wraz z niezbędną

	<p>infrastrukturą służącą jego utrzymaniu, w tym taboru i urządzeń niezbędnych do przygotowania składów/pociągów dla ruchu pasażerskiego (np. okomotywy manewrowe), zakup i modernizacja taboru kolejowego do realizacji przewozów towarowych.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modernizacja lub przebudowa dworców, w tym infrastruktury obsługi podróżnych, w tym dostosowanie do wymagań technicznych związanych z obsługą osób o ograniczonej możliwości poruszania się, określonych w Decyzji KE ws. TSI PRM, a także polegające na poprawie elementów infrastruktury lub montażu systemów służących poprawie jakości świadczonych usług, takich jak systemy dynamicznej informacji pasażerskiej, zakupu biletów, przechowywania bagażu, systemy służące integracji z innymi rodzajami transportu i osiągnięciu multimodalności itp. • Horyzontalne projekty multilokalizacyjne mające na celu zastosowanie systemowych rozwiązań prowadzących do poprawy konkurencyjności transportu kolejowego w Polsce.
<p>Priorytet inwestycyjny 7iii (EFS) Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu.</p>	<p>Kolej poza TEN-T:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Typy projektów analogiczne jak w przypadku działania 5.1 • Projekty na rzecz poprawy bezpieczeństwa na kolei, w tym: doposażenie jednostek służb ratowniczych (ratownictwo techniczne) w pojazdy i/lub specjalistyczny sprzęt techniczny, tworzenie centralnych systemów monitorowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego, organizacja kampanii i szkoleń o zasięgu ogólnokrajowym służących wzrostowi świadomości społecznej w zakresie unikania zagrożeń występujących przy prowadzeniu ruchu kolejowego, zakup lub modernizacja pojazdów kolejowych i urządzeń niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa na całej sieci linii kolejowych. <p>Kolej miejska:</p> <ul style="list-style-type: none"> • budowa, modernizacja i rehabilitacja linii kolejowych, w tym z możliwością: instalacji ERTMS, budowy i modernizacji przystanków kolejowych, systemów zasilania trakcyjnego i sieci trakcyjnej, systemów sterowania ruchem kolejowym, systemów usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi oraz obiektów inżynieryjnych. • Unowocześnienie (zakup lub modernizacja) taboru kolejowego, wraz z niezbędną infrastrukturą służącą jego utrzymaniu, w tym taboru i urządzeń niezbędnych do przygotowania składów/pociągów dla ruchu pasażerskiego (np. lokomotywy manewrowe).
<p>Oś priorytetowa VI. Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach</p>	
<p>Priorytet inwestycyjny 4v (EFS) Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Inwestycje infrastrukturalne: adaptacja, budowa, przebudowa, rozbudowa sieci transportu miejskiego, w tym m.in.: <ul style="list-style-type: none"> - budowa, przebudowa, rozbudowa układu torowego na trasach, pętlach, bocznicach oraz zajezdniach, - budowa linii metra, - budowa, przebudowa, rozbudowa sieci energetycznej i podstacji trakcyjnych tramwajowych, trolejbusowych, - przebudowa, rozbudowa dróg mająca na celu wprowadzenie ruchu uprzywilejowanego lub uprzywilejowanie ruchu istniejącego pojazdów publicznego transportu zbiorowego, - wyposażenie dróg, ulic, torowisk w obiekty inżynieryjne i niezbędne urządzenia drogowe służące

	<p>bezpieczeństwu ruchu pojazdów transportu publicznego,</p> <ul style="list-style-type: none"> - wyposażenie dróg, ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego (np. zatoki, podjazdy, zjazdy) oraz pasażerów (np. przystanki, wyspy), - budowa, przebudowa i rozbudowa węzłów przesiadkowych w tym systemy parkingów dla samochodów „Parkuj i Jedź” („Park & Ride”) oraz dla rowerów („Bike & Ride”) <ul style="list-style-type: none"> • Inwestycje taborowe: zakup, modernizacja taboru szynowego (tramwajowego, metra), trolejbusowego i autobusowego wraz z niezbędną infrastrukturą służącą do jego utrzymania (np. zaplecza techniczne do obsługi i konserwacji taboru, miejsca i urządzenia zasilania paliwem alternatywnym).
--	--

1.1 Podmioty zaangażowane w realizację Programu

Realizacja *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023* będzie wymagała podjęcia wielu działań z wykorzystaniem zróżnicowanych środków.

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

Szczególną rolę w procesie realizacji PSRT WP na lata 2014-2020 odgrywa samorząd województwa podkarpackiego (wraz z jednostkami organizacyjnymi oraz samorządowymi osobami prawnymi) jako podmiot odpowiedzialny za realizację zadań z zakresu podsystemów transportowych. Rola samorządu województwa, reprezentowanego przez Dyrektora Departamentu Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego, ma tutaj charakter nie tylko wykonawczy, ale przede wszystkim kreatywny, inspirujący, motywujący, a także koordynacyjny i kontrolny. Samorząd regionalny stanowi węzeł sieci tworzonej przez wszystkie podmioty zaangażowane w realizację PSRT WP, określającego niezbędne inwestycje transportowe, w kontekście realizowanych w nowej perspektywie finansowej programów operacyjnych, zarówno na poziomie regionalnym jak i krajowym.

Znaczna część inwestycji transportowych będzie realizowana w ramach regionalnego oraz krajowych programów operacyjnych i współfinansowana ze środków unijnych:

- Regionalny Program Operacyjny Województwa Podkarpackiego 2014-2020 (RPO WP),
- Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020 (PO PW),
- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (PO IiŚ),
- Instytucje uczestniczące w procesie realizacji projektów transportowych w ramach ww. programów operacyjnych.

Tab. 11. Podmioty uczestniczące w realizacji PSRT WP

L.p.	Podmioty	Pełnione funkcje
1.	Zarząd Województwa Podkarpackiego	Funkcja instytucji zarządzającej RPO WP
2.	Minister właściwy ds. rozwoju regionalnego	Funkcja instytucji zarządzającej PO IiŚ i PO PW
3.	Centrum Unijnych Projektów Transportowych	Funkcja instytucji pośredniczącej dla PO PW
4.	Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości	Funkcja instytucji pośredniczącej dla PO PW

5.	Minister właściwy do spraw środowiska naturalnego	Odpowiedzialność m.in. za rozpatrywanie i opiniowanie strategicznych ocen oddziaływania na środowisko projektów inwestycyjnych w infrastrukturze transportowej;
	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie/ Podkarpacki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny – Dyrektor Wojewódzkiej Stacji Sanitarno - Epidemiologicznej w Rzeszowie	Odpowiedzialność m.in. za rozpatrywanie i opiniowanie strategicznych ocen oddziaływania na środowisko projektów inwestycyjnych w infrastrukturze transportowej
6.	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Odpowiedzialność za przygotowanie i realizację projektów drogowych na sieci dróg krajowych
	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, oddział w Rzeszowie	Odpowiedzialność za przygotowanie i realizację projektów drogowych na sieci dróg krajowych
7.	Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie	Odpowiedzialność za przygotowanie i realizację projektów drogowych na sieci dróg wojewódzkich
8.	jednostki samorządu terytorialnego	Odpowiedzialność za przygotowanie i realizację projektów drogowych na sieci dróg samorządowych
9.	PKP Polskie Linie Kolejowe	Odpowiedzialność za przygotowanie i realizację projektów kolejowych
10.	Port Lotniczy „Rzeszów – Jasionka”	Odpowiedzialność za przygotowanie i realizację projektów lotniczych

1.2 Podmiot koordynujący realizację Programu

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

a) realizację celów Programu, w szczególności poprzez:

- organizację procesu wykonania zobowiązań przez Samorząd Województwa oraz pozyskiwania środków zewnętrznych na realizację zadań w zakresie wynikającym z dokumentu;
- koordynowanie procesów inwestycyjnych oraz organizację procesu przygotowania i wdrożenia przedsięwzięć strategicznych i nadzór nad ich realizacją;
- formułowanie propozycji w zakresie zapewnienia źródeł finansowania Programu, we współpracy z właściwymi jednostkami organizacyjnymi odpowiedzialnymi za zarządzanie innymi dostępnymi w województwie instrumentami finansowymi oraz przygotowywanie propozycji do budżetu województwa i wieloletniej prognozy finansowej;

- podejmowanie i realizacja działań służących egzekwowaniu i monitorowaniu oczekiwań wobec Rządu;
 - koordynacja prac wszystkich jednostek współpracujących w zakresie realizacji celów Programu;
- b) okresową oceną stopnia realizacji Programu oraz przygotowywanie rocznych raportów z realizacji ww. dokumentu i przedkładanie ich Zarządowi Województwa do akceptacji;**
- c) zarządzanie bazą informacyjną związaną z realizacją Programu, w tym m.in. budowa bazy wskaźników oraz zbieranie niezbędnych informacji na potrzeby monitorowanie realizacji dokumentu z następujących źródeł:**
- Departament Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego – w zakresie danych dotyczących infrastruktury transportowej i wykonywanych przewozów,
 - Departament Rozwoju Regionalnego – Regionalne Obserwatorium Terytorialne w zakresie danych obejmujących statystykę publiczną oraz wymagających przeprowadzenia badań własnych;
 - Departament Zarządzania Regionalnym Programem Operacyjnym w zakresie sprawozdawczości z realizacji RPO WP 2014-2020;
 - innych źródeł danych związanych m. in. z krajowymi programami operacyjnymi;
- d) przygotowywanie i uzasadnienie projektów zmian Programu i przedkładanie ich Zarządowi Województwa do akceptacji;**
- e) kontrolę Programu realizowaną zgodnie z ogólnymi zasadami kontroli przyjętymi w UMWP.**

Za realizację PSRT WP odpowiada Dyrektor Departamentu Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego UMWP, w szczególności za realizację zobowiązań Samorządu Województwa Podkarpackiego, które wynikają ze *Strategii Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2020*, a są realizowane w ramach Programu. Zachowuje on ogólną odpowiedzialność za realizację również tych części Programu, których wykonanie powierzone zostało innym komórkom lub jednostkom organizacyjnym.

Wobec tego, iż w proces wdrażania Programu, zaangażowana jest znaczna ilość podmiotów, Dyrektor Departamentu Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego, reprezentujący samorząd województwa, będzie odpowiedzialny za współpracę pomiędzy tymi instytucjami oraz wymianę informacji.

Ponadto, ze względu na horyzontalny charakter Programu, tj. z tego względu, że jego powodzenie zależy od skutecznej realizacji przedsięwzięć w ramach różnych programów operacyjnych zarządzanych przez różne instytucje, konieczna jest wzajemna wymiana informacji oraz koordynowanie podejmowanych działań. W sposób szczególny dotyczy to zapewnienia korelacji pomiędzy *RPO WP na lata 2014-2020* oraz *PO PW 2014-2020*.

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

Z uwagi na to, iż Program stanowi spełnienie warunkowości ex ante dla RPO WP na lata 2014-2020, szczególna rola w zakresie zarządzania i monitorowania, przypada Komitetowi Monitorującemu ten program operacyjny. Rolą Komitetu Monitorującego jest koncentrowanie się na analizie efektów Programu i podejmowanie kluczowych decyzji w kontekście ewentualnych modyfikacji jego zapisów. Wobec powyższego, Komitet Monitorujący, powinien przynajmniej dwa razy w roku, w trakcie swojego posiedzenia

dokonywać analizy postępów w realizacji Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023.

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

Do bieżącej oceny stopnia realizacji PSRT WP będzie można wykorzystać również dane, które będą zbierane w ramach systemu monitorowania przyjętego dla *Strategii Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2020*. Powyższy system gwarantuje uzyskiwanie bieżących i okresowych informacji na temat poszczególnych celów ujętych w powyższym dokumencie, w tym dotyczącego wzmocnienia spójności wewnętrznej regionu. Ponadto umożliwia on obserwację trendów i zjawisk zachodzących w województwie w szerszym kontekście społeczno-gospodarczych uwarunkowań rozwojowych. Informacje pozyskane w procesie monitorowania będą mogły być wykorzystywane w ramach koordynacji działań realizowanych na obszarze objętym Programem. Funkcje związane z monitoringiem i sprawozdawczością dokumentu realizuje Departament Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego UMWP, współdziałając z odpowiednimi departamentami, wojewódzkimi jednostkami organizacyjnymi oraz instytucjami zewnętrznymi.

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

W zakresie regionalnej infrastruktury drogowej, podstawową instytucją jest Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich z siedzibą w Rzeszowie. Instytucja ta jest jednostką organizacyjną Samorządu Województwa Podkarpackiego i administruje drogami wojewódzkimi na terenie województwa podkarpackiego. Administrowana sieć obejmuje drogi wojewódzkie z wyjątkiem odcinków przebiegających przez tereny miast na prawach powiatów grodzkich tj. Krosno, Przemyśl, Rzeszów, Tarnobrzeg, o łącznej długości ponad 1650 km, w tym 327 mostów o łącznej długości: 10 211 mb.

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

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

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

2. Kryteria wyboru projektów

Zdefiniowane powyżej obszary wsparcia, w powiązaniu z oceną diagnostyczną oraz ze wstępnymi listami planów inwestycyjnych pozwalają na zaproponowanie kryteriów rangowania i wyboru projektów transportowych w województwie podkarpackim realizowanych w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego 2014-2020*. Konstrukcja celów szczegółowych *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023*, ogniskuje się wokół dwóch kwestii, które można uznać za podstawowe merytoryczne kryteria wyboru przedsięwzięć:

- Zwiększenie wewnętrznej spójności regionu oraz integracja położonych w jego obrębie rynków pracy (najwyżej punktowane mogłyby być projekty poprawiające dostępność z pozostałych MOF do Rzeszowa, w drugiej kolejności te łączące ze sobą inne MOF, a w trzeciej zapewniające łączność obszarów peryferyjnych z MOF);
- Poprawa struktury modalnej przewozów tak pasażerskich, jak i towarowych.

Oczywistym kryterium przy wyborze projektów drogowych jest także kryterium notowanego natężenia ruchu. Jego uwzględnienie musi jednak brać pod uwagę dane pochodzące z Generalnego Pomiaru Ruchu realizowanego w roku 2015 (wyniki będą upublicznione w drugim kwartale roku 2016). Jednakże, kryterium natężenia ruchu nie może mieć charakteru bezwzględnego. Część inwestycji służy celom polityki rozwoju regionalnego oraz poprawie dostępu do usług pożytku publicznego, zwłaszcza na terenach peryferyjnych. Wówczas nawet działania podejmowane na drogach o niskim natężeniu ruchu mają głębokie uzasadnienie.

Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023, wskazuje cztery cele szczegółowe, w oparciu o które wyznaczone zostały kryteria wyboru projektów. Kryteria zostały wyznaczone z uwzględnieniem gałęziowej struktury transportu, jak również z uwzględnieniem podziału na projekty infrastrukturalne oraz nieinfrastrukturalne.

Ze względu na charakter Programu i jego odniesienie do celu tematycznego 7. *Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej (FS, EFRR)*, wskazane kryteria wyboru projektów, dotyczą wyłącznie przedsięwzięć z zakresu infrastruktury drogowej i kolejowej. Podobnie jak w *Dokumencie Implementacyjnym, do Strategii Transportu*, nie zostały w Programie wskazane kryteria dotyczące m. in. wyboru projektów taborowych, projektów bezpieczeństwa ruchu drogowego, projektów dotyczących zakupu floty, jak również nie obejmują kryteriów dotyczących projektów z zakresu transportu miejskiego.

Kryteria wskazane w Programie, mają na celu umożliwienie dokonania wyboru projektów, które pozwolą w optymalny sposób zrealizować pozytywny scenariusz rozwoju regionalnego systemu transportowego. Ze względu na to, iż wskazane w Programie, cele szczegółowe wyznaczają swoiste zakresy działań, dokonano ustalenia kryteriów dla każdego z celów szczegółowych osobno. Należy zaznaczyć, że cele szczegółowe realizowane będą zarówno poprzez działania finansowane w *Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020*, jak również poprzez działania finansowane

z programów operacyjnych krajowych. Dlatego, przy opisie kryteriów, znajdują się również odniesienia do *Dokumentu Implementacyjnego do Krajowej Strategii Transportu*.

Z uwagi na to, iż *Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023* odnosi się w głównej mierze do *RPO WP na lata 2014-2020*, kryteria wskazane w dokumencie, dotyczą przedsięwzięć infrastrukturalnych realizowanych na drogach wojewódzkich bądź lokalnych oraz przedsięwzięć infrastrukturalnych dotyczących transportu kolejowego o znaczeniu regionalnym.

Transport drogowy

W zakresie transportu drogowego, przewiduje się możliwość realizacji przedsięwzięć na drogach kategorii krajowej, wojewódzkiej i lokalnej. Kryteria wyboru przedsięwzięć realizowanych na drogach krajowych zostały określone w *Dokumencie Implementacyjnym do Krajowej Strategii Transportu*. Wobec powyższego, w Programie wskazane zostały kryteria wyboru projektów realizowanych na drogach wojewódzkich i lokalnych, które służą priorytetyzacji projektów dotyczących infrastruktury drogowej przewidywanych do realizacji w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020*.

Przedstawiony poniżej zestaw kryteriów dotyczących dróg wojewódzkich będzie podstawą do przygotowania listy projektów infrastrukturalnych, które zostaną wyłonione do realizacji w trybie pozakonkursowym. Z kolei, przedstawiony niżej zestaw kryteriów dotyczących dróg lokalnych, będzie uwzględniany przy wyłanianiu projektów w trybie konkursowym.

I. Kryteria wyboru projektów dotyczących infrastruktury drogowej - DROGI WOJEWÓDZKIE

1	Natężenia ruchu	25
2	Funkcja drogi	15
3	Poprawa dostępności obszarów peryferyjnych	15
4	Wyrównywanie rozwoju województwa	15
5	Gotowość do realizacji	10
6	Wyrowadzenie ruchu tranzytowego z miast	10
7	Komplementarność z inwestycjami drogowymi i kolejowymi oraz z województwami ościennymi	10
	SUMA	100

Szczegółowy opis kryteriów:

1. Kryterium natężenia ruchu

Przedziały natężenia	Punkty	Max liczba punktów
<0,8	0	25
0,8-1,5	5	
1,51-1,9	10	
1,91-3	15	
>3	25	

Punktację tego kryterium wprowadzono za pomocą współczynnika określającego przedziały natężenia. Kryterium premiuje projekty o jak największym wskaźniku natężenia ruchu. Ocena dokonywana będzie na podstawie rejestrowanego natężenia ruchu drogowego na drodze będącej przedmiotem projektu.

Punkty w ramach tego kryterium przyznawane będą poszczególnym zadaniom w oparciu o najnowszy dostępny Generalny Pomiar Ruchu wykonany na drogach wojewódzkich - (GPR 2010).

Liczba punktów przyznanych danemu projektowi wynikać będzie z odniesienia średnio dobowego ruchu pojazdów w roku, wyrażonego liczbą pojazdów przejeżdżających przez dany przekrój drogi przez kolejne 24 godziny, średnio w ciągu jednego roku do średniego dobowego ruchu pojazdów na drogach wojewódzkich w województwie.

Do obliczenia wartości wskaźnika:

$$W_n = \frac{\text{średni dobowy ruch pojazdów przejeżdżających daną drogą}}{\text{średni dobowy ruch pojazdów na drogach wojewódzkich w województwie podkarpackim: 3 792}}$$

W_n – Wskaźnik średnio dobowego natężenia ruchu na danej drodze (3 792 - średni dobowy ruch pojazdów na drogach wojewódzkich w województwie podkarpackim);

Dla wyliczenia wskaźnika W_n projektu należy stosować dane opublikowane przez GDDKiA.

W przypadku projektu obejmującego budowę nowej drogi należy uwzględnić średni dobowy ruch dla odcinka drogi zastępowanej, natomiast w przypadku gdy projekt obejmuje zakresem kilka dróg to należy średni dobowy ruch pojazdu obliczyć jako średnią arytmetyczną dróg objętych projektem.

Punktacja będzie przyznawana w zależności od wartości wskaźnika średniego dobowego natężenia ruchu na danej drodze W_n ;

2 . Kryterium funkcji drogi

Podkryteria	Punkty	Max liczba punktów
Połączenie DW do sieci TEN-T	15	15
Połączenie DW: z drogami krajowymi lub przejściami granicznymi lub portem lotniczym, terminalem towarowym, centrum lub platformą logistyczną.	5	

Kryterium **funkcji drogi** zdecydowano się podzielić na dwa podkryteria, w ramach których przyznano punktację za ujęcie zadania do sieci bazowej i kompleksowej TEN-T, oraz ujęcie połączenie dróg wojewódzkich z drogami krajowymi lub przejściami granicznymi lub portem lotniczym, terminalem towarowym, centrum lub platformą logistyczną. Kryterium premiuje projekty wykazujące poprawę dostępności do poszczególnych elementów regionalnego układu komunikacyjnego.

3. Poprawa dostępności obszarów peryferyjnych

Podkryteria	Punkty	Max liczba punktów
Inwestycje realizowane na obszarze powiatu bieszczadzkiego, leskiego, brzozowskiego, lubaczowskiego lub Pogórza Dynowskiego z wył. dróg do miast Prezydenckich ¹⁰	15	15
Inny obszar	0	

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

4. Wyrównywanie rozwoju województwa

Podkryteria	Punkty	Max liczba punktów
Inwestycje wyrównujące rozwój województwa-dotyczy powiatów o najwyższej stopie bezrobocia >17,5%	15	15
Inwestycje wyrównujące rozwój województwa-dotyczy powiatów o najwyższej stopie bezrobocia 13-17,5%	10	
Inwestycje wyrównujące rozwój województwa-dotyczy powiatów o najwyższej stopie bezrobocia <13%	5	

Kryterium wyrównywania rozwoju województwa premiuje projekty zlokalizowane na obszarach powiatów o najwyższej stopie bezrobocia wg źródła danych. Gdy kryterium swym zasięgiem obejmuje kilka powiatów to stopę bezrobocia obliczamy jako średnią arytmetyczną. Źródło danych: GUS stan bezrobocia rejestrowanego w powiatach stan na wrzesień 2015 r.

5. Kryterium gotowości projektu do realizacji

Podkryteria	Punkty	Max liczba punktów
ZRID/Pozwolenie na budowę	10	10
Opracowany Program Funkcjonalno Użytkowy lub Projekt Budowlany	6	
W przygotowaniu Program Funkcjonalno Użytkowy lub Projekt Budowlany	4	

¹⁰ Miasta Prezydenckie: Rzeszów, Przemyśl, Krosno, Tarnobrzeg, Stalowa Wola oraz Mielec.

Kryterium **gotowości projektu do realizacji** ma na celu wyselekcjonowanie zadań, które są najlepiej przygotowane, aby przejść w fazę realizacji.

Kryterium to premiuje projekty przygotowane do realizacji.

Punkty przyznawane będą w przypadku:

- posiadania ważnej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej / pozwolenia na budowę,
- posiadania opracowanego Programu Funkcjonalno Użytkowego lub Projektu budowlanego,
- Programu Funkcjonalno Użytkowego lub Projektu budowlanego, który jest w fazie opracowania.

6. Kryterium wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miast

Podkryteria	Punkty	Max liczba punktów
Budowa obwodnicy	10	10
Brak	0	

Kryterium premiuje projekty polegające na budowie obwodnic oraz dróg prowadzących do przejść granicznych. Punktacja przyznawana będzie dla inwestycji polegającej na budowie nowej obwodnicy dla terenu zurbanizowanego, tj. drogi wojewódzkiej wybudowanej po nowym śladzie, umożliwiającej pojazdom omińnięcie pewnego obszaru i odciążenie jego ulic z tranzytowego ruchu międzymiastowego co najmniej klasy G o nośności 115 kN/oś, a w przypadku uwzględnienia w jej zakresie drogowych obiektów inżynierskich – obiektów dopuszczających do ruchu pojazdy o ciężarze całkowitym 50 ton.

7. Komplementarność z inwestycjami drogowymi

Podkryteria	Punkty	Max liczba punktów
Komplementarność z inwestycjami drogowymi i kolejowymi innego szczebla, inwestycjami z wcześniejszych perspektyw oraz spójność inwestycji z województwami ościennymi	10	10
Brak komplementarności	0	

Kryterium komplementarności z inwestycjami drogowymi i kolejowymi premiują projekty, które stanowią kontynuację wcześniejszych inwestycji w ramach: RPO WP, POPW, POiIŚ, ZPORR, PHARE z poprzednich perspektyw. Celem tego podkryterium jest premiowanie tworzenia spójnej sieci drogowej i dążenie do zniwelowania efektu fragmentaryzmu obecnej sieci również na obszarach województw ościennych. Poprzez komplementarność inwestycji w ramach danego ciągu komunikacyjnego należy rozumieć inwestycję dotyczącą tej samej drogi (o tym samym numerze). Powyższe kryterium punktuje również zadania zlokalizowane na styku z inwestycjami z wcześniejszych perspektyw, tworząc tym samym spójną sieć drogową. Ponadto kryterium to premiuje komplementarne, bezkolizyjne inwestycje drogowo – kolejowe.

II. Kryteria wyboru projektów dotyczących infrastruktury drogowej - DROGI LOKALNE

1	Funkcje drogi (powiązanie inwestycji drogowej z ważnymi elementami układu komunikacyjnego w województwie)	30
2	Komplementarność projektu z innymi inwestycjami drogowymi na terenie powiatu / gminy	20
3	Kategoria drogi	15
4	Zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym	15
1	Efektywność kosztowa projektu	10
6	Gotowość do realizacji	5
7	Udział partnerów w projekcie	5
SUMA		100

Szczegółowy opis kryteriów:

1. Funkcje drogi (powiązanie inwestycji drogowej z ważnymi elementami układu komunikacyjnego w województwie)

Podkryteria - punktacja w zależności od bezpośredniego połączenia drogi będącej przedmiotem projektu z:	Punkty	Max liczba punktów
Autostradą lub drogą ekspresową	30	30
Portem lotniczym	15	
Prześciem granicznym	10	
Terminalem towarowym, centrum lub platformą logistyczną	10	
Zintegrowanym centrum przesiadkowym lub kolejowym dworcem pasażerskim leżącym na sieci TEN-T (jako infrastruktura dostępowa)	10	

Kryterium premiuje projekty wykazujące poprawę dostępności do poszczególnych elementów regionalnego układu komunikacyjnego.

W przypadku kumulacji poszczególnych składników kryterium projekt nie może uzyskać więcej punktów niż maksymalna dopuszczalna ich ilość.

Punktacja w przypadku dostępności do portu lotniczego przyznawana będzie wyłącznie w przypadku dróg bezpośrednio prowadzących do portu lotniczego ujętego w załączniku II Wykaz węzłów sieci bazowej i kompleksowej do *Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Tekst mający znaczenie dla EOG)*.

Punktacja w przypadku dostępności do przejść granicznych przyznawana będzie wyłącznie w przypadku dróg bezpośrednio prowadzących do przejścia granicznego ujętego w załączniku II Wykaz węzłów sieci bazowej i kompleksowej do *Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Tekst mający znaczenie dla EOG)*.

Punktacja w przypadku dostępności do terminali towarowych przyznawana będzie wyłącznie w przypadku dróg bezpośrednio prowadzących do terminalu towarowego zdefiniowanego zgodnie z *Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Tekst mający znaczenie dla EOG)*.

Punktacja w przypadku dostępności do centrum logistycznego przyznawana będzie wyłącznie w przypadku dróg bezpośrednio prowadzących do centrum logistycznego zdefiniowanego zgodnie z zapisami SZOOP RPO WP 2014-2020.

Punktacja w przypadku dostępności do platformy logistycznej przyznawana będzie wyłącznie w przypadku dróg bezpośrednio prowadzących do platformy logistycznej zdefiniowanej zgodnie z *Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Tekst mający znaczenie dla EOG)*.

2. Komplementarność projektu z innymi inwestycjami drogowymi na terenie powiatu / gminy

Podkryteria - punktacja w zależności od spełnienia warunku:	Punkty	Max liczba punktów
Komplementarność z projektami zrealizowanymi lub będącymi w trakcie realizacji z udziałem środków zewnętrznych	10	20
Komplementarność z projektami zrealizowanymi lub będącymi w trakcie realizacji finansowanymi wyłącznie ze środków własnych	10	

Kryterium premiuje projekty, które są powiązane z inwestycjami drogowymi zrealizowanymi lub będącymi w trakcie realizacji ze środków publicznych w ramach perspektywy finansowej 2007-2013.

Projekt komplementarny to taki, który w sposób znaczący i bezpośredni uzupełnia efekty innego projektu.

3. Kategoria drogi

Podkryteria - punktacja w zależności od spełnienia warunku:	Punkty	Max liczba punktów
Drogi powiatowe	15	15
Drogi gminne	10	

Kryterium premiuje projekty ze względu na kategorię drogi. Kryterium oceniane będzie na podstawie kategorii drogi publicznej w oparciu o zarządcę lub właściciela gruntu, budowanej, rozbudowywanej lub przebudowanej drogi.

4. Zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym

Podkryteria	Punkty	Max liczba punktów
Projekt uwzględnia budowę skrzyżowania o ruchu okrężnym	10	15
Projekt uwzględnia 3 lub więcej środki poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym	5	
Projekt uwzględnia 2 środki poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym	3	
Projekt uwzględnia 1 środek poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym	2	
Projekt nie uwzględnia środków poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym	0	

Kryterium premiuje projekty przyczyniające się do zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym uwzględniające środki poprawy bezpieczeństwa zamieszczone pod tabelą dotyczącą kryteriów. Inne, nie wymienione poniżej a przewidziane w projekcie środki poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, nie stanowią podstawy przyznania punktów w tym kryterium.

Z listy środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego należy zgodnie z zakresem rzeczowym projektu podać planowane środki poprawy bezpieczeństwa dla zgłoszonego projektu¹¹.

¹¹ Środek poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego:

1. Budowa azyli centralnych w osi jezdni
2. Budowa azyli centralnego na dojeździe do skrzyżowania
3. Sygnalizacja świetlna na przejściu dla pieszych
4. Budowa wyniesionego przejścia dla pieszych
5. Budowa zatoki autobusowej na obszarach niezabudowanych
6. Budowa naprzemiennych skrętów w lewo na skrzyżowaniu
7. Instalacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu o 4 wlotach
8. Zamknięcie jednego dojazdu na skrzyżowaniu o 4 wlotach
9. Wydzielenie pasów do lewoskrętu na skrzyżowaniach bez sygnalizacji świetlnej
10. Wydzielenie przestrzeni dla ruchu lekkiego, w tym budowa chodnika, ścieżki rowerowej, utwardzonego pobocza
11. Wydzielenie pasów i fazy świateł do skrętu na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną
12. Budowa wygrozdzenia wzdłuż chodnika
13. Dobudowa drugiej jezdni
14. Wydzielenie pasa dla ruchu rowerowego na jezdni
15. Wydzielenie pasa dla ruchu ciężkiego / wolnego
16. Poprawa szorstkości nawierzchni poza skrzyżowaniem
17. Instalacja barier ochronnych wzdłuż krawędzi jezdni
18. Usunięcie przeszkód stałych z otoczenia drogi np. drzew, słupów itp.
19. Budowa tunelu dla ruchu pojazdów lub ruchu niezmotoryzowanego (segregacja ruchu)
20. Wydzielenie pasa dla pojazdów włączających się do ruchu
21. Odejście od prostoliniowego przebiegu jezdni
22. Zwiększenie przestrzeni dla niechronionych uczestników ruchu drogowego na obiektach inżynierskich
23. Sytuowanie znaków na tle fluorescencyjnym
24. Optyczne zawężenie szerokości jezdni oraz poboczy

5. Efektywność kosztowa projektu

Podkryteria - Wskaźnik efektywności kosztowej [zł/m ²] obliczany w następujący sposób:	Punkty	Max liczba punktów
<p>a) Jeżeli projekt obejmuje wyłącznie budowę, rozbudowę lub przebudowę drogi to: $Ek = \frac{Dd}{Pd}$</p> <p>b) Jeżeli projekt obejmuje wyłącznie budowę, rozbudowę lub przebudowę drogowego obiektu inżynierskiego to: $Ek = \frac{Dm}{Pm}$</p> <p>c) Jeżeli projekt obejmuje zarówno budowę / rozbudowę / przebudowę drogi oraz budowę / rozbudowę / przebudowę obiektu inżynierskiego to: $Ed = \frac{Kd \times Dd}{Ko \times Pd} + \frac{Km \times Dm}{Ko \times Pm}$</p> <p>gdzie: Ek – Efektywność kosztowa projektu [zł/m²]; Kd – Koszty kwalifikowane poniesione na drogę [zł]; Ko – Koszty kwalifikowane projektu ogółem [zł]; Km – Koszty kwalifikowane poniesione na drogowe obiekty inżynierskie [zł]; Dd – Dotacja EFRR poniesiona na drogę [zł]; Dm – Dotacja EFRR poniesiona na drogowe obiekty inżynierskie [zł]; Pd – Powierzchnia jezdni drogi (długość drogi razy szerokość jezdni łącznie z utwardzonymi pobocznymi) [m²]; Pm – Powierzchnia drogowych obiektów inżynierskich (długość całkowita razy szerokość całkowita) [m²];</p> <p>Punktacja zostanie ustalona w oparciu o metodologię z zastosowaniem przedziałów, która polega na: 1) uszeregowaniu projektów w ramach danego kryterium podlegającego ocenie od „najlepszego” – o najniższym wskaźniku Ek do „najgorszego” – o najwyższym wskaźniku Ek, 2) podzieleniu uszeregowanych projektów na przedziały o równej, co do zasady, wartości wskaźnika efektywności kosztowej Ek [zł/m²]; Liczba przedziałów zależy od liczby projektów do oceny (np. 1, 2, 4, 8, 16), 3) przydzieleniu, zgodnie z uszeregowaniem, należytej danemu przedziałowi liczby punktów.</p> <p>Ze względu na niejednorodny charakter projektów, które mogą być przedmiotem dofinansowania w ramach działania 5.1 oraz znaczne niekiedy różnice pomiędzy różnymi rodzajami projektów, czy rodzajami robót budowlanych, możliwe jest odpowiednie identyfikowanie i grupowanie projektów tak, by porównanie wskaźników liczbowych dotyczyło projektów o wspólnych cechach. Np. inwestycje polegające na przebudowie / rozbudowie lub budowie dróg, które charakteryzują się zupełnie innymi parametrami i wskaźnikami.</p>	10	10

Kryterium premiuje projekty o jak najniższej dotacji z EFRR przypadającej na 1m² infrastruktury drogowej.

Kryterium służy uzyskaniu jak najlepszych efektów przy możliwie najniższym zaangażowaniu środków EFRR, które mierzone jest ilorazem wartości dofinansowania z EFRR oraz powierzchni drogi / drogowego obiektu inżynierskiego.

W przypadku projektów „łączonych” (dotyczących zarówno drogi jak i obiektu inżynierskiego) wartość wskaźnika EK obliczana jest jako średnia ważona sumy efektywności

częstkowej dotyczącej drogi (Dd/Pd) oraz efektywności częstkowej dotyczącej obiektów inżynierskich (Dm/Pm). Wagą (mnożnikiem) średniej jest iloraz wartości kosztów kwalifikowanych przypadających na dany typ infrastruktury w stosunku do całkowitej wartości kosztów kwalifikowanych.

Wskaźnik Ek należy obliczyć z dokładnością do 2 miejsc po przecinku.

6. Gotowość do realizacji

Podkryteria – projekt otrzymuje punkty w zależności od spełnienia:	Punkty	Max liczba punktów
Warunku a	5	5
Warunku b	3	
Warunku c	2	

Kryterium premiuje projekty przygotowane do realizacji. Punkty przyznawane będą w przypadku:

- posiadania prawomocnego, ważnego pozwolenia na budowę/zezwolenia na realizację inwestycji drogowej albo dokonania zgłoszenia budowy i posiadania potwierdzenia organu administracji budowlanej o braku sprzeciwu dla takiego zgłoszenia (lub brak obowiązku posiadania takiej decyzji lub dokonania zgłoszenia do realizacji projektu),
- wyłonienia wykonawcy i podpisania umowy (dla projektów realizowanych w systemie „zaprojektuj i wybuduj”),
- rozpoczęcia procesu wyłaniania wykonawcy (dla projektów realizowanych w systemie „zaprojektuj i wybuduj”), tj.: rozpoczęcia procesu otwarcia ofert w ramach postępowania mającego na celu wybór wykonawcy w projekcie.

7. Udział partnerów w projekcie

Podkryteria	Punkty	Max liczba punktów
Punkty będą przyznawane za udział przynajmniej 1 partnera w projekcie.	5	5

Kryterium premiuje projekty, które realizowane będą w formie partnerstwa.

Transport kolejowy

W zakresie projektów dotyczących infrastruktury kolejowej, przedsięwzięcia podzielono na trzy kategorie, które nawiązują do rozróżnienia przyjętego w *Dokumencie Implementacyjnym do Krajowej Strategii Transportu*, z rozszerzeniem uwzględniającym potrzeby regionalne. Podział przedsięwzięć kolejowych jest następujący:

- przedsięwzięcia o znaczeniu krajowym,

- przedsięwzięcia o znaczeniu makroregionalnym,
- przedsięwzięcia o znaczeniu regionalnym.

W ramach pierwszej kategorii, mieszczą się przedsięwzięcia o znaczeniu krajowym, zaś w drugiej, znalazły się przedsięwzięcia istotne dla obszaru strategicznej interwencji jakim jest Polska Wschodnia. Przedsięwzięcia realizowane w ramach obu tych kategorii zostały wskazane w *Dokumencie Implementacyjnym do Krajowej Strategii Transportu*. Będą one realizowane przy wsparciu programów operacyjnych krajowych – *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020* oraz *Programu Operacyjnego Polska Wschodnia na lata 2014-2020*.

W ramach trzeciej kategorii, planowane do realizacji inwestycje z zakresu infrastruktury kolejowej, finansowane będą w ramach działań wskazanych w *Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020*. Przedsięwzięcia kolejowe, wybierane będą w oparciu o następujące kryteria:

1	Gotowość projektu do realizacji	25
2	Prędkość konstrukcyjna linii kolejowej	20
3	Dostępność do sieci TEN-T	20
4	Poprawa bezpieczeństwa	15
5	Komplementarność inwestycji z projektami kolejowymi realizowanymi w perspektywie 2007-2013 w ramach RPO WP, PO IS, budżet	10
6	Poziom odtworzenia ruchu pasażerskiego	10
	SUMA	100

Szczegółowy opis kryteriów:

1. Gotowość projektu do realizacji

Podkryteria	Punkty	Max liczba punktów
Posiadanie prawomocnych decyzji o pozwoleniu na budowę /prawomocne zgłoszenia robót nie wymagających pozwoleń/	25	25
Posiadanie projektów budowlanych wraz z uzgodnieniami ZUD Kolejowym wraz z decyzją środowiskową	20	
Posiadanie decyzji ostatecznych lokalizacyjnych, warunków zabudowy itp	15	
Posiadanie Programu funkcjonalno - użytkowego wraz ze studium wykonalności	10	

Gotowość projektu do realizacji jako kryterium polegające na poddaniu ocenie projektu pod kątem dojrzałości projektu (proponuje się przyznanie 25 pkt za ostateczne decyzje o pozwoleniu na budowę, prawomocne zgłoszenia robót nie wymagających pozwolenia, przyznanie 20 pkt za posiadanie projektów budowlanych wraz ZUD Kolejowym i wymaganymi prawem uzgodnieniami i opiniami oraz decyzja środowiskową, 15 pkt. za posiadanie

ostatecznej decyzji lokalizacyjnej/warunków zabudowy, 10 pkt za posiadania Programu funkcjonalno - użytkowego wraz ze studium wykonalności).

2. Prędkość konstrukcyjna linii kolejowej

Przedziały natężenia	Punkty	Max liczba punktów
Dla $V \geq 90$ km/h na minimum 75% odcinka linii	20	20
Dla $V \geq 90$ km/h w przedziale 75%-50% odcinka linii	15	
Dla $V \geq 90$ km/h w przedziale poniżej 50% odcinka linii	10	
Dla $V < 90$ km/h	5	

Prędkość konstrukcyjna linii kolejowej jako kryterium istotny z punktu widzenia obsługi pasażerów. Proponuje się w tym kryterium przyznawać punkty za osiągnięcie jak najwyższych prędkości na jakie będzie pozwalał układ geometryczny z optymalnymi dozwolonymi przepisami, przehyłkami linii oraz parametrami niezrównoważonego przyspieszenia odśrodkowego i dośrodkowego. Powyższe ma sprowadzić się w praktyce do „wyciśnięcia” przez projektantów jak najwyższych prędkości przy zadanej geometrii toru (dla prędkości $V \geq 90$ km/h na minimum 75% odcinka linii - 20 pkt, w przedziale 75%-50% odcinka linii - 15 pkt. poniżej 50% odcinka linii - 10 pkt oraz dla prędkości $V < 90$ km/h stała ilość punktów - 5 pkt). Zaproponowane kryterium ma szczególne znaczenie podczas prac przedprojektowych i projektowych na etapie wykresów ruchu wykonywanych na etapie studiów wykonalności.

3. Dostępność do sieci TEN-T

Podkryteria	Punkty	Max liczba punktów
Bezpośrednia	20	20
Pośrednia	10	

Dostępność do sieci TEN-T jako kryterium polegające na poddanie oceny projektu pod kątem zbieżności ciągów komunikacyjnych do sieci transeuropejskich korytarzy transportowych (proponuje się przyznawanie punktów za pośrednią 10 pkt. bądź bezpośrednią 20 pkt.).

4. Poprawa bezpieczeństwa

Podkryteria	Punkty	Max liczba punktów
W wyniku realizacji projektu następuje poprawa bezpieczeństwa w ruchu kolejowym poprzez przebudowę urządzeń SRK na posterunkach ruchu, szlakach, przejazdach kolejowych, wdrażanie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem SMS, wdrażanie zaleceń TSI na całym odcinku linii objętym projektem	15	15

W wyniku realizacji projektu następuje poprawa bezpieczeństwa w ruchu kolejowym poprzez przebudowę urządzeń SRK na posterunkach ruchu, szlakach, przejazdach kolejowych, wdrażanie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem SMS, wdrażanie zaleceń TSI na części odcinka linii objętym projektem	10	
W wyniku realizacji projektu następuje poprawa bezpieczeństwa w ruchu kolejowym poprzez przebudowę urządzeń SRK na posterunkach ruchu, szlakach, przejazdach kolejowych, wdrażanie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem SMS, wdrażanie zaleceń TSI w wybranych miejscach linii objętej projektem	5	

Poprawa bezpieczeństwa jako kryterium polegające na poddaniu ocenie projektu pod kątem wprowadzonych elementów bezpieczeństwa w ruchu kolejowym (proponuje się przyznawanie 15 (10, 5 pkt.) w zależności od przyjętych rozwiązań projektowych na całości, bądź części odcinka objętego projektem. Kryterium może dotyczyć np. przebudowy urządzeń SRK na posterunkach ruchu, szlakach, przejazdach kolejowych, wdrażanie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem SMS, wdrażanie zaleceń TSI).

5. Komplementarność inwestycji z projektami kolejowymi realizowanymi w perspektywie 2007-2013 w ramach RPO WP, PO IS, budżet

Podkryteria	Punkty	Max liczba punktów
Bezpośrednia	10	10
Pośrednia.	5	

Komplementarność inwestycji z realizowanymi projektami kolejowymi realizowanymi w perspektywie 2007-2013 w ramach RPO WP, POIS i środków budżetowych jako kryterium nawiązuje do działań prowadzonych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A w poprzednich latach/proponuje się przyznawanie punktów za pośrednią 5 pkt. bądź bezpośrednią 10 pkt.

6. Poziom odtworzenia ruchu pasażerskiego

Podkryteria	Punkty	Max liczba punktów
Przywrócenie ruchu w wyniku realizacji projektu	10	10

Poziom odtworzenia ruchu pasażerskiego jako kryterium polegające na podaniu ocenie projektu inwestycyjnego pod kątem przywrócenia w wyniku realizacji inwestycji ruchu pasażerskiego bądź towarowego (proponuje się przyznanie 10 pkt za odtworzenie ruchu na linii gdzie taki ruch jest zawieszony).

Przedstawione powyżej kryteria będą podstawą wyboru do dofinansowania projektów, które realizować będą określone w *Programie*, cztery cele szczegółowe. Ze względu na charakter poszczególnych celów szczegółowych, jak również, ze względu na wyznaczone kierunki działań, poniżej wskazane zostały zakresy wsparcia, które najpełniej przyczynią się do ich realizacji.

Cel szczegółowy 1. Zwiększenie dostępności zewnętrznej województwa w wymiarze krajowym i międzynarodowym oraz wzmacnianie powiązań regionalnego systemu transportowego z systemem krajowym i międzynarodowym.

W ramach tego celu realizowane będą przedsięwzięcia ukierunkowane na poprawę zewnętrznej dostępności transportowej województwa podkarpackiego. Dotyczyć to będzie podsystemu transportu drogowego oraz podsystemu transportu kolejowego.

Podsystem transportu drogowego

Przedsięwzięcia drogowe realizujące Cel szczegółowy 1 podzielono na dwie grupy – przedsięwzięcia realizowane na drogach krajowych oraz przedsięwzięcia realizowane na drogach wojewódzkich. Nie przewiduje się w ramach tego celu szczegółowego realizacji inwestycji na drogach lokalnych.

a) Kryteria wyboru projektów – drogi krajowe

W przypadku projektów wybieranych do dofinansowania z zakresu budowy, przebudowy i modernizacji autostrad, dróg ekspresowych oraz dróg krajowych, obowiązywać będą kryteria wskazane w *Dokumencie Implementacyjnym do Krajowej Strategii Transportu*.

Projekty realizujące cel szczegółowy 1, w zakresie inwestycji infrastrukturalnych na wskazanych wyżej kategoriach dróg, finansowane będą w ramach działań wskazanych w programach operacyjnych krajowych.

Wykaz projektów wskazanych do realizacji, został określony w *Dokumencie Implementacyjnym do Krajowej Strategii Transportu*.

b) Kryteria wyboru projektów - drogi wojewódzkie

Ze względu na konieczność wzmacniania powiązań drogowych województwa podkarpackiego z systemem transportowym krajowym i międzynarodowym, inwestycje infrastrukturalne realizowane na drogach wojewódzkich.

Przedsięwzięcia infrastrukturalne z zakresu dróg wojewódzkich, finansowanych ze środków RPO WP na lata 2014-2020 zostały wybrane w trybie pozakonkursowym, w oparciu o wskazane wyżej kryteria dla dróg wojewódzkich. Lista przedsięwzięć została zawarta w załączniku do Programu.

Podsystem transportu kolejowego

Przedsięwzięcia kolejowe realizujące Cel szczegółowy 1, obejmują kategorie:

- przedsięwzięcia o znaczeniu krajowym,
- przedsięwzięcia o znaczeniu makroregionalnym.

Wybrane zostaną w oparciu o kryteria wskazane w *Dokumencie Implementacyjnym do Krajowej Strategii Transportu*. Planowane do realizacji inwestycje z zakresu infrastruktury kolejowej, finansowane będą w ramach działań wskazanych w programach operacyjnych krajowych.

Wykaz projektów wskazanych do realizacji, został określony w *Dokumencie Implementacyjnym do Krajowej Strategii Transportu*.

Cel szczegółowy 2. Rozwój połączeń transportowych wzmacniających powiązania funkcjonalne pomiędzy regionalnymi biegunami wzrostu oraz poprawa dostępności obszarów peryferyjnych.

W ramach tego celu, realizowane będą przedsięwzięcia infrastrukturalne wzmacniające dostępność wewnętrzną w regionie, w tym szczególnie powiązania pomiędzy regionalnymi biegunami wzrostu oraz przedsięwzięcia zwiększające dostępność obszarów peryferyjnych. Przedsięwzięcia realizowane dotyczyć będą podsystemu transportu drogowego oraz podsystemu transportu kolejowego.

Podsystem transportu drogowego

Przedsięwzięcia drogowe realizujące Cel szczegółowy 2 realizowane będą wyłącznie na drogach wojewódzkich.

Przedsięwzięcia infrastrukturalne z zakresu dróg wojewódzkich, finansowanych ze środków RPO WP na lata 2014-2020 zostały wybrane w trybie pozakonkursowym, w oparciu o wskazane kryteria dla dróg wojewódzkich. Lista przedsięwzięć została zawarta w załączniku do Programu.

Podsystem transportu kolejowego

Planowane do realizacji inwestycje z zakresu infrastruktury kolejowej, realizujące cel szczegółowy 2, finansowane będą w ramach działań wskazanych w *Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020*. Przedsięwzięcia kolejowe, wybrane zostały w trybie pozakonkursowym, w oparciu o wskazane wyżej kryteria dotyczące wyboru projektów o znaczeniu regionalnym. Lista przedsięwzięć została zawarta w załączniku do Programu.

Cel szczegółowy 3. Rozwój systemów transportowych wzmacniających integrację wewnętrzną obszarów funkcjonalnych regionalnych biegunów wzrostu.

W ramach Celu szczegółowego 3 realizowane będą przedsięwzięcia infrastrukturalne w zakresie transportu drogowego poprawiające integralność systemu komunikacyjnego obszarów funkcjonalnych regionalnych biegunów wzrostu. W ramach tego celu realizowane będą przedsięwzięcia na drogach lokalnych.

Kryteria wyboru projektów

Przedsięwzięcia infrastrukturalne z zakresu dróg lokalnych, finansowanych ze środków RPO WP na lata 2014-2020 zostaną wybrane w trybie procedury konkursowej, w oparciu o wskazane wyżej kryteria wyboru, dotyczące inwestycji na drogach lokalnych.

Cel szczegółowy 4 Integracja podsystemów transportowych oraz poprawa bezpieczeństwa w transporcie.

Przedsięwzięcia realizujące Cel szczegółowy 4 obejmują zarówno projekty dotyczące infrastruktury jak również dotyczące zakupu taboru, integracji transportu publicznego oraz bezpieczeństwa ruchu i transportu miejskiego. Projekty realizujące kierunki rozwoju w ramach tego celu szczegółowego będą realizowane przy wsparciu pochodzącym zarówno ze środków programów operacyjnych krajowych - *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020* oraz *Programu Operacyjnego Polska Wschodnia na lata 2014-2020*, jak również ze środków *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2014 - 2020*.

Przewiduje się, że wybór projektów do objęcia wsparciem w ramach celu szczegółowego 4 odbędzie się na późniejszym etapie, na zasadach ściśle określonych w treści wskazanych wyżej programów operacyjnych, szczegółowych opisów osi priorytetowych tych programów oraz kryteriów przyjętych przez Komitety Monitorujące poszczególne programy.

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

PSRT WP obejmuje długoterminowe cele z dziedziny transportu, których osiągnięcie przewiduje się do 2023 r. Ich skuteczna realizacja wiąże się nieodzownie z możliwościami finansowymi samorządu województwa oraz poszczególnych samorządów lokalnych. Utrudnieniem w konstruowaniu prognoz ram finansowych *Programu* jest oszacowanie realnych możliwości uzyskania wsparcia finansowego z programów operacyjnych krajowych, przez podmioty z terenu województwa podkarpackiego. Jest to szczególnie trudne w sytuacji zastosowania trybu konkursowego do wyboru projektów. Z tych względów ramy finansowe przygotowanego dokumentu oparte zostały na przyjętych szacunkach.

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

a) zagraniczne środki publiczne:

- środki pochodzące z budżetu Unii Europejskiej w ramach Polityki Spójności i innych polityk Unii Europejskiej,
- kredyty międzynarodowych instytucji finansowych
- inne środki pomocowe;

b) krajowe środki publiczne:

- budżet województwa
- budżet jednostek samorządu terytorialnego
- budżet jednostek oraz form organizacyjno-prawnych sektora finansów publicznych (np. PKP PLK SA, GDDKiA)
- budżet państwa
- państwowe fundusze celowe (np. Fundusz Kolejowy, Krajowy Fundusz Drogowy)
- Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej - NFOŚiGW
- kredyty krajowych instytucji finansowych
- inne dostępne instrumenty finansowe wsparcia publicznego

c) inne źródła finansowania, m. in.:

- potencjał inwestycyjny jednostek samorządu terytorialnego województwa podkarpackiego
- środki prywatne inwestorów m.in. w systemie partnerstwa prywatno-publicznego
- środki uzyskiwane dzięki stopniowemu wdrażaniu zasad: "zanieczyszczający płaci" oraz „użytkownik płaci”
- mechanizmy norweskie
- kredyty komercyjne i pożyczki

Szacunkowa wartość środków finansowych, potencjalnie dostępnych na realizację PSRT WP do roku 2023 w ramach programów operacyjnych polityki spójności w perspektywie finansowej 2007 – 2013 oraz 2014-2020, wyniesie łącznie: 122 918 060 202 PLN.

Wartość środków finansowych, wykorzystanych na realizację przedsięwzięć transportowych w ramach programów operacyjnych polityki spójności w perspektywie finansowej 2007 – 2013 wyniosła łącznie: 14 955 427 112 PLN, w tym wartość dofinansowania z UE wyniosła łącznie: 9 262 601 006 PLN ¹².

Tab. 12. Źródła finansowania niezbędne dla zrealizowania przedsięwzięć transportowych w perspektywie finansowej 2007-2013 w województwie podkarpackim (KS SIMIK 07-13)

Temat priorytetu	Wartości ogółem (PLN)	Dofinansowanie (PLN)	w tym UE (PLN)
RPO WP 2007-2013			
1. Kolej 2. Tabor kolejowy 3. Drogi regionalne/lokalne 4. Ścieżki rowerowe 5. Transport miejski 6. Porty lotnicze	2 224 040 359,68	1 544 726 686,77	1 404 856 946,72

¹² Na podstawie raportów SIMIK dot. umów w perspektywie 2007-2013 - dane na 30 listopada 2015 r.

PO IiŚ 2007-2013			
1. Kolej 2. Kolej (sieci TEN-T) 3. Tabor kolejowy 4. Tabor kolejowy (sieci TEN-T) 5. Autostrady 6. Autostrady (sieci TEN-T) 7. Drogi krajowe 8. Transport multimodalny 9. Transport multimodalny (sieci TEN-T) 10. Inteligentne systemy transportowe 11. Porty lotnicze 12. Porty 13. Śródlądowe drogi wodne (regionalne i lokalne)	10 798 825 715,72	7 122 752 951,87	6 542 288 500,35
PO RPW 2007-2013			
1. Drogi krajowe 2. Drogi regionalne 3. Ścieżki rowerowe 4. Transport miejski	1 932 561 036,59	1 322 424 666,02	1 315 455 559,16
RAZEM	14 955 427 111,99	9 989 904 304,66	9 262 601 006,23

Szacunkowa wartość środków finansowych, potencjalnie dostępnych na realizację PSRT WP do roku 2023 w ramach programów operacyjnych polityki spójności w perspektywie finansowej 2014-2020, wyniesie łącznie: 107 962 633 090 PLN, w tym wartość dofinansowania z UE wyniesie łącznie: 91 785 354 351 PLN¹³.

W tabeli 13 przedstawiono wydatki wg docelowych źródeł finansowania niezbędne dla zrealizowania Programu, w podziale na poszczególne lata realizacji wraz z wyróżnieniem poszczególnych kategorii przedsięwzięć.

¹³ Obliczono na podstawie bieżącego kursu średniego walut obcych w złotych określonych w § 2 pkt 1 i 2 uchwały Nr 51/2002 Zarządu Narodowego Banku Polskiego z dnia 23 września 2002 r. w sprawie sposobu wyliczania i ogłaszania bieżących kursów walut obcych (Dz. Urz. NBP z 2015 r. poz. 11) - z dnia 21.12.2015 r.

Tab. 13. Źródła finansowania niezbędne dla zrealizowania Programu w perspektywie finansowej 2014-2020.

Kategoria projektów *	PI **	Wkład UE (EURO)			Wkład Krajowy (EURO)					
		ogółem	EFRR	EFS	ogółem	Krajowe środki publiczne			Krajowe środki prywatne	
						ogółem	budżet państwa	budżet JST	inne	ogółem
RPO WP 2014-2020										
<u>Oś priorytetowa V</u> <u>Infrastruktura komunikacyjna</u>		406 382 648	406 382 648	0	71 714 586	66 694 564	13 109 058	41 186 713	12 398 793	5 020 022
Działanie 5.1 Infrastruktura drogowa	7b	211 547 013	211 547 013	0	37 331 826	37 331 826	11 620 674	25 711 152	0	0
Działanie 5.2 Infrastruktura terminali przeładunkowych	7c	10 000 000	10 000 000	0	1 764 706	0	0	0	0	1 764 706
Działanie 5.3 Infrastruktura kolejowa	7d	134 230 569	134 230 569	0	23 687 747	21 484 203	0	10 892 101	10 592 102	2 203 544
Działanie 5.4 Niskoemisyjny transport miejski	4e	50 605 066	50 605 066	0	8 930 307	7 878 535	1 488 384	4 583 460	1 806 691	1 051 772
PO liŚ 2014-2020										
<u>Oś priorytetowa III</u> <u>Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego</u>		9 532 376 880	n/d	9 532 376 880	1 682 184 157	1 522 588 447	1 500 529 623	22 058 824	0	159 595 710
Działanie 3.1 Rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T	7.i	8 150 115 200	n/d	8 150 115 200	1 438 255 625	1 431 744 428	1 409 685 605	22 058 824	0	6 511 197
Działanie 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych.	7.ii	1 382 261 680	n/d	1 382 261 680	243 928 532	90 844 019	90 844 019	0	0	153 084 513

<u>Oś priorytetowa IV</u> <u>Infrastruktura drogowa</u> <u>dla miast</u>		2 970 306 179	2 970 306 179	n/d	528 861 989	528 861 989	327 345 734	201 516 255	0	0
Działanie 4.1 Zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących w sieci drogowej TEN-T i odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego.	7.a	1 188 122 472	1 188 122 472	n/d	209 668 672	209 668 672	165 638 251	44 030 421	0	0
Działanie 4.2 Zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących poza siecią drogową TEN-T i odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego	7.b	1 718 395 516	1 718 395 516	n/d	303 246 268	303 246 268	153 628 501	149 617 767	0	0
<u>Oś priorytetowa V</u> <u>Rozwój transportu</u> <u>kolejowego w Polsce</u>		5 009 700 000	n/d	5 009 700 000	884 064 706	884 064 706	737 005 877	147 058 829	0	0
Działanie 5.1 Rozwój kolejowej sieci TEN-T	7.i	3 569 307 480	n/d	3 569 307 480	629 877 791	629 877 791	576 936 614	52 941 177	0	0
Działanie 5.2 Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T	7.iii	1 440 392 520	n/d	1 440 392 520	254 186 915	254 186 915	160 069 263	94 117 652	0	0
<u>Oś priorytetowa VI</u> <u>Rozwój niskoemisyjnego</u> <u>transportu zbiorowego w</u> <u>miastach</u>		2 299 183 655	n/d	2 299 183 655	405 738 293	405 738 293	-	405 738 293	0	0
Działanie 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach	4.v	2 299 183 655	n/d	2 299 183 655	405 738 293	405 738 293	-	405 738 293	0	0

PO PW 2014-2020										
<u>Oś priorytetowa II</u> <u>Nowoczesna infrastruktura transportowa</u>		916 156 091	916 156 091	0	161 674 605	161 674 605	0	161 674 605	0	0
Działanie 2.1 Zrównoważony transport miejski	4e	440 110 395	440 110 395	0	77 666 541	77 666 541	0	77 666 541	0	0
Działanie 2.2 Infrastruktura drogowa	7b	476 045 696	476 045 696	0	84 008 064	84 008 064	-	84 008 064	0	0
<u>Oś priorytetowa III</u> <u>Ponadregionalna infrastruktura kolejowa</u>		330 406 721	330 406 721	0	58 307 069	58 307 069	58 307 069	0	0	0
Działanie 3.1 Infrastruktura kolejowa	7d	330 406 721	330 406 721	0	58 307 069	58 307 069	58 307 069	0	0	0
EWT 2014-2020										
Program Interreg V-A Polska-Słowacja 2014-2020/ Program Współpracy Transgranicznej Rzeczpospolita Polska – Republika Słowacka 2014- 2020		55 800 000	55 800 000	n/d	9 847 059	9 354 706	-	-	-	492 353
<u>Oś priorytetowa II</u> <u>Zrównoważony transport transgraniczny</u>		55 800 000	55 800 000	n/d	9 847 059	9 354 706	-	-	-	492 353
Programu Współpracy Transgranicznej Europejskiego Instrumentu Sąsiedztwa Polska-Białoruś- Ukraina 2014-2020		53 399 038	-	-	-	-	-	-	-	-
<u>Cel strategiczny: Poprawa dostępności regionów, rozwój trwałego i odpornego na klimat transportu oraz sieci i systemów komunikacyjnych</u>		53 399 038	-	-	-	-	-	-	-	-
RAZEM		21 573 711 212	4 679 051 639	16 841 260 535	3 802 392 464	3 637 284 379	2 636 297 361	979 233 519	12 398 793	165 108 085

* Kwoty wskazane dla poszczególnych programów obejmują wydatki kwalifikowane

** Priorytet inwestycyjny

4. System monitoringu i ewaluacji (oceny realizacji Programu)

System monitorowania *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023* został zbudowany w odniesieniu do wskazanych celów szczegółowych oraz kierunków rozwoju. Wskaźniki monitorowania zostały agregowane dla każdego z celów szczegółowych, w sposób umożliwiający mierzenie postępów w ich realizacji. Dla poszczególnych kategorii wskaźników zostały wskazane również źródła ich pozyskiwania. Obrazuje to tabela poniżej.

Tab. 14. Wskaźniki monitorowania interwencji w obszarze transportu

Cel szczegółowy	Wskaźniki	Źródła danych
Zwiększenie dostępności zewnętrznej województwa w wymiarze krajowym i międzynarodowym oraz wzmocnienie powiązań regionalnego systemu transportowego z systemem krajowym i międzynarodowym.	<ul style="list-style-type: none"> - Czas dojazdu do Warszawy, Krakowa, Lublina i Kielc w transporcie drogowym i kolejowym - Wskaźnik dostępności potencjałowej (WMDTII, w tym wskaźniki gałęziowe WDDTII i DKDTII); wskaźniki obliczane w układzie europejskim, krajowym i regionalnym 	Wskaźniki dostępności potencjałowej i czasowej obliczane systematycznie na potrzeby Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz bazy STRATEG w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN; źródło: IGiPZ PAN lub MIR Czasy przejazdu w transporcie kolejowym – PKP PLK, lub opcjonalnie rozkłady jazdy
Rozwój połączeń transportowych wzmocniających powiązania funkcjonalne pomiędzy regionalnymi biegunami wzrostu oraz poprawa dostępności obszarów peryferyjnych.	<ul style="list-style-type: none"> - Czas przejazdu z MOF Krosno i MOF Sanok-Lesko do Rzeszowa (transport drogowy i kolejowy) - Łączny (lub średni czas przejazdu do wszystkich pozostałych MOF), drogowy i kolejowy - Czas przejazdu do Rzeszowa (drogowy i kolejowy) - Liczba ludności oraz liczba przedsiębiorstw w obrębie izochrony 30 minut oraz 60 minut od: a) Rzeszowa; b) najbliższego MOF - Czas dojazdu do Rzeszowa z ośrodków powiatowych obszarów peryferyjnych (transport drogowy i kolejowy) - Czas dojazdu do najbliższego MOF z ośrodków powiatowych obszarów peryferyjnych (transport drogowy i kolejowy) 	Wskaźniki dostępności czasowej obliczane systematycznie na potrzeby Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz bazy STRATEG w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN; źródło: IGiPZ PAN lub MIR Czasy przejazdu w transporcie kolejowym – PKP PLK, lub opcjonalnie rozkłady jazdy. Dane o liczbie ludności i liczbie przedsiębiorstw – GUS
Rozwój systemów transportowych wzmocniających integrację wewnętrzną obszarów funkcjonalnych regionalnych biegunów wzrostu.	<ul style="list-style-type: none"> - Czas dojazdu do centrum miasta rdzeniowego (transport drogowy i kolejowy) - Odsetek korzystających transportu publicznego w dojazdach do pracy 	Wskaźniki dostępności czasowej obliczane systematycznie na potrzeby Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz bazy STRATEG w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN; źródło: IGiPZ PAN lub MIR Czasy przejazdu w transporcie kolejowym – PKP PLK, lub opcjonalnie rozkłady jazdy

Integracja podsystemów transportowych oraz poprawa bezpieczeństwa w transporcie	<ul style="list-style-type: none"> - Odsetek korzystających z transportu kolejowego w dojazdach do pracy - Stosunek wskaźnika czasu dojazdu transportem kolejowym do czasu w transporcie drogowym z ośrodków gminnych w MOF do jego rdzenia - Liczba węzłów intermodalnych oraz parkingów park and ride (liczba miejsc parkingowych na tych parkingach) - Poziom ruchu ciężkiego na trasach przelotowych w rdzeniu MOF - Liczba wypadków drogowych wewnątrz MOF - Liczba wypadków 	Przeprowadzane systematycznie Kompleksowe Badania Ruchu Wskaźniki dostępności czasowej obliczane systematycznie na potrzeby Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz bazy STRATEG w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN; źródło: IGiPZ PAN lub MIR Czasy przejazdu w transporcie kolejowym – PKP PLK, lub opcjonalnie rozkłady jazdy Dane zarządów dróg oraz PKP PLK. Wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu 2010 i 2015 Baza wypadków drogowych SEWiK; Komenda Główna Policji.
--	---	--

Tab. 15. Specyficzne dla Programu wskaźniki rezultatu

L.p.	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Wskaźnik Drogowej Dostępności Transportowej - WDDT II (syntetyczny)	nd	19,65	2013	24,54	MiIR	Od 2013 roku/ co 2-3 lata
2.	Wielkość przewozów towarowych LHS na stacji Wola Baranowska	Mg	697 748	2013	1 218 457	PKP LHS	Roczna
3.	Wskaźnik Kolejowej Dostępności Transportowej – WKDT II (syntetyczny)	nd	14,50	2013	20,72	MiIR	Od 2013 roku/ co 2-3 lata
4.	Liczba przewozów pasażerskich komunikacją miejską w przeliczeniu na 1 mieszkańca obszarów miejskich województwa podkarpackiego	szt./ osobę	62,28	2013	67,29	GUS	Roczna

Tab. 16. Specyficzne dla Programu wskaźniki produktu.

L.p.	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Wartość docelowa (2023)			Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
			M	K	O		
1.	Całkowita długość nowo wybudowanych, przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	km	273			SL2014	Roczna

2.	Całkowita długość nowych dróg	km	55	SL2014	Roczna
3.	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	km	218	SL2014	Roczna
4.	Liczba wspartych terminali przeładunkowych	szt.	3	SL2014	Roczna
5.	Dodatkowa zdolność przerobowa terminali przeładunkowych	Mg	456 625	SL2014	Roczna
6.	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych	km	107	SL2014	Roczna
7.	Liczba zakupionych lub zmodernizowanych pojazdów kolejowych	szt.	9	SL2014	Roczna
8.	Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	84	SL2014	Roczna
9.	Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych	szt.	4	SL2014	Roczna

Należy mieć na uwadze, że plan transportowy jest ściśle powiązany z podstawowymi dokumentami programowymi samorządu województwa (strategia, program operacyjny), dlatego jego realizacja będzie wpływać na osiągnięcie wskaźników określonych w tych dokumentach. W związku z powyższym, mając na uwadze zapewnienie spójności planu transportowego z regionalnymi dokumentami wyższego rzędu, system monitorowania PSRT WP będzie uwzględniał pomocniczo:

- system monitorowania *Strategii rozwoju województwa – Podkarpackie 2020*,
- system monitorowania *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2007-2013*,
- system monitorowania *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020*.

Spis rysunków i tabel

Spis rysunków

Rysunek 1. Sieć dróg krajowych i wojewódzkich w województwie podkarpackim	14
Rysunek 2. Sieć kolejowa w województwie podkarpackim	16
Rysunek 3. Lotniska i lądowiska w województwie podkarpackim.....	18
Rysunek 4. Potencjałowa drogowa dostępność krajowa (WDDT) w województwie podkarpackim w 2013 r.	20
Rysunek 5. Potencjałowa kolejowa dostępność krajowa (WKDT) w Makroregionie Polski Wschodniej w 2013 r.	20
Rysunek 6. Sieć transportowa na obszarach problemowych wymagających szczególnego wsparcia	21
Rysunek 7. Obszary o najniższej dostępności transportowej do ośrodka wojewódzkiego..	23
Rysunek 8. Delimitacja miejskich obszarów funkcjonalnych w województwie podkarpackim z podziałem na rdzeń i strefę zewnętrzną.....	24
Rysunek 9. Międzygminne dojazdy do pracy na obszarze województwa podkarpackiego do 12 miast rdzeniowych 9 wyróżnionych MOF w 2011 r. przy uwzględnieniu bufora 30 km od granicy województwa	26
Rysunek 10. Sieć transportowa w ROF	30
Rysunek 11. Sieć transportowa w MOF Przemyśl	34
Rysunek 12. Sieć transportowa w MOF Krosno.....	37
Rysunek 13. Sieć transportowa w MOF Tarnobrzeg.....	39
Rysunek 14. Sieć transportowa w MOF Stalowa Wola	42
Rysunek 15. Sieć transportowa w MOF Mielec.....	44
Rysunek 16. Sieć transportowa w MOF Dębica-Ropczyce	46
Rysunek 17. Sieć transportowa w MOF Jarosław-Przeworsk	48
Rysunek 18. Sieć transportowa w MOF Sanok-Lesko	50
Rysunek 19. Międzypowiatowe połączenia autobusowe w województwie podkarpackim w 2014 r.	51
Rysunek 20. Liczba kursów autobusowych i pasażerów na dworcach kolejowych w kluczowych węzłach komunikacyjnych	53
Rysunek 21. Natężenie ruchu (średnie dobowe) pojazdów ciężarowych (samochodów dostawczych, ciężarowych bez przyczep i z przyczepami oraz ciągników) na sieci zamiejskich dróg krajowych i wojewódzkich w 2010 r. w województwie podkarpackim	54
Rysunek 22. Średnioroczny ruch dobowy na drogach krajowych i wojewódzkich w 2010 r. ...	56
Rysunek 23. Wąskie gardła na sieci dróg krajowych oraz priorytetowe ciągi dróg wojewódzkich w województwie podkarpackim	58
Rysunek 24. Procent wykorzystania linii kolejowych w województwie podkarpackim	59
Rysunek 25. Zakres wsparcia transportu drogowego w okresie 2004-2015 w województwie podkarpackim	65
Rysunek 26. Zakres wsparcia transportu drogowego w okresie 2014-2023 w województwie podkarpackim	66
Rysunek 27. Zakres wsparcia transportu kolejowego w okresie 2004-2023 w województwie podkarpackim	67
Rysunek 28. Kierunki rozwoju systemu transportowego ROF wymagające wsparcia.	82
Rysunek 29. Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Krosno wymagające wsparcia.	84
Rysunek 30. Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Przemyśl wymagające wsparcia.	86
Rysunek 31. Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Tarnobrzeg wymagające wsparcia.	87

Rysunek 32. Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Stalowa Wola wymagające wsparcia.	89
Rysunek 33. Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Mielec wymagające wsparcia	90
Rysunek 34. Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Dębica-Ropczyce wymagające wsparcia.	92
Rysunek 35. Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Jarosław-Przeworsk wymagające wsparcia	94
Rysunek 36. Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Sanok-Lesko wymagające wsparcia.	96

Spis tabel

Tabela 1. Realizacja najważniejszych inwestycji w ciągach dróg krajowych w województwie podkarpackim w okresach programowania 2004-2006 i 2007- 2013	10
Tabela 2. Realizacja inwestycji kolejowych w województwie podkarpackim w okresach programowania 2004-2006 oraz 2007-2013	11
Tabela 3. Ocena wzajemnych powiązań komunikacyjnych MOF w województwie podkarpackim	27
Tabela 4. Scenariusze rozwoju a zapotrzebowanie na infrastrukturę transportową w województwie podkarpackim w roku 2023.....	63
Tabela 5. Lista projektów drogowych w województwie podkarpackim. Priorytetyzacja projektów na sieci autostrad i dróg ekspresowych według Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)	72
Tabela 6. Inwestycje w ciągach dróg krajowych realizowane przez stronę rządową zawarte w Kontrakcie Terytorialnym	73
Tabela 7. Inwestycje w ciągach dróg wojewódzkich realizowane przez stronę samorządową zawarte w Kontrakcie Terytorialnym	74
Tabela 8. Lista projektów kolejowych o znaczeniu makroregionalnym, zlokalizowanych w województwie podkarpackim. Priorytetyzacja projektów według Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)	75
Tabela 9. Inwestycje na sieci kolejowej realizowane przez stronę rządową zawarte w Kontrakcie Terytorialnym	76
Tabela 10. Zakres interwencji określony w poszczególnych programach operacyjnych.....	99
Tabela 11. Podmioty uczestniczące w realizacji PSRT WP	104
Tabela 12. Źródła finansowania niezbędne dla zrealizowania przedsięwzięć transportowych w perspektywie finansowej 2007-2013 w województwie podkarpackim (KS SIMIK 07-13)	124
Tabela 13. Źródła finansowania niezbędne dla zrealizowania Programu w perspektywie finansowej 2014-2020	126
Tabela 14. Wskaźniki monitorowania interwencji w obszarze transportu	129
Tabela 15. Specyficzne dla Programu wskaźniki rezultatu	130
Tabela 16. Specyficzne dla Programu wskaźniki produktu	130

Słowniczek

Autostrada	Według definicji zawartej w Ustawie o drogach publicznych jest to droga przeznaczona wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych, mająca następujące cechy: a) wyposażona przynajmniej w dwie trwałe rozdzielone jednokierunkowe jezdnie, b) posiadająca wielopoziomowe skrzyżowania ze wszystkimi przecinającymi ją drogami transportu lądowego i wodnego, c) wyposażona w urządzenia obsługi podróżnych, pojazdów i przesyłek, przeznaczone wyłącznie dla użytkowników autostrady. Zgodnie z Ustawą Prawo o ruchu drogowym, jest to droga dwujezdniowa, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi (symbol A), na której nie dopuszcza się ruchu poprzecznego, przeznaczona tylko do ruchu pojazdów samochodowych, które na równej, poziomej jezdni mogą rozwinąć prędkość co najmniej 40 km/h, w tym również w razie ciągnięcia przyczep. Autostrada jest drogą ogrodzoną, zamkniętą dla ruchu pojazdów transportu miejskiego, pasy jezdne mają co najmniej 3,75 m szerokości, węzły są rozmieszczone w odległościach nie mniejszych niż 5 km, pochylenia nawierzchni nie przekraczają 4%. [patrz też: droga ekspresowa]
Bezpieczna infrastruktura drogowa	Jest to infrastruktura zapewniająca możliwości realnego zmniejszenia ryzyka wypadków drogowych niezależnych od zachowania prowadzących pojazdy samochodowe. Zapewnia takie możliwości jeśli ma odpowiednią geometrię łuków dróg, pozbawiona jest przeszkód na ich krawędzi i elementów zasłaniających widoczność na skrzyżowaniach, jest wyposażona w zatoki postojowe i bezpieczne pasy włączania się do ruchu, jest właściwie oznakowana i sygnalizowana.
Centrum logistyczne	Jest wyspecjalizowaną strukturą gospodarczą grupującą na zwartym obszarze duży zbiór podmiotów specjalizujących się w organizacji i fizycznym przepływie mas towarowych. Ma charakter publiczny. Stanowi punkt styku popytu i podaży usług logistycznych i transportowych. Jest zlokalizowane na skrzyżowaniu ważnych (międzynarodowych) arterii transportowych i stanowi punktowy element infrastruktury logistycznej o wysokim stopniu złożoności technicznej i organizacyjnej. Wyposażone jest w takie elementy jak: intermodalny węzeł transportowy, nowoczesne powierzchnie magazynowe, platformy przeładunkowe, nowoczesne obiekty biurowe, posterunek celny, system zaopatrzenia środków transportu w paliwo i energię, punkt technicznej obsługi i napraw środków transportu, infrastrukturę informatyczną, bank, pocztę, biura ubezpieczycieli, obiekty hotelowo-gastronomiczne i inne.
Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju	Zgodnie z art. 9-10 Ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, jest to dokument określający główne trendy, wyzwania i scenariusze rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz kierunki przestrzennego zagospodarowania kraju, z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju, obejmujący okres co najmniej 15 lat. Zawiera w szczególności: 1) główne trendy i wyzwania, wynikające zarówno z rozwoju wewnętrznego kraju, jak i zmian w jego otoczeniu zewnętrznym, 2) kompleksową społeczno-gospodarczą koncepcję rozwoju kraju w perspektywie długookresowej z uwzględnieniem wymiaru społecznego, gospodarczego, środowiskowego, terytorialnego i instytucjonalnego, 3) scenariusze rozwoju społeczno-gospodarczego, uwzględniające cele i zasady zrównoważonego rozwoju, 4) uwarunkowania wewnętrzne i zewnętrzne przestrzennego rozwoju kraju, 5) cele, kierunki i priorytety przestrzennego rozwoju i zagospodarowania kraju oraz sposoby ich realizacji.
Dostępność transportowa	Jest to łatwość osiągnięcia danego miejsca ze zbioru innych miejsc dzięki istnieniu sieci infrastruktury i usług transportowych. Dany punkt obszaru jest tym dostępniejszy transportowo, im więcej jest innych punktów, do których można dotrzeć zadowalająco szybko, tanio i sprawnie. Zostało stworzonych i zdefiniowanych szereg specyficznych pojęć tej dostępności, takich jak: dostępność czasowa, dostępność gałęziowa, dostępność wielogałęziowa (multimodalna), dostępność transportu publicznego, dostępność do węzłów (bram) transportu, dostępność potencjałowa (ang. <i>potential accessibility</i>) i inne.
Droga ekspresowa	Zgodnie z Ustawą o drogach publicznych i Ustawą Prawo o ruchu drogowym jest to droga oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi (symbol S), przeznaczona wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych cechująca się: a) wyposażeniem w jedną lub dwie jezdnie, b) wyposażeniem w wielopoziomowe skrzyżowania z przecinającymi ją innymi drogami transportu lądowego i wodnego, z dopuszczeniem wyjątkowo jednopoziomowych skrzyżowań z drogami publicznymi, c) wyposażeniem w urządzenia obsługi podróżnych, pojazdów i przesyłek, przeznaczonym wyłącznie dla użytkowników drogi. [patrz też: autostrada]
Droga szybkiego ruchu	Jest to potoczne określenie drogi głównej ruchu przyspieszonego, która zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie jest oznaczona symbolem DP. Powinna mieć powiązania z drogami klasy Z (wyjątkowo klasy L) i drogami wyższych klas, a odstęp między skrzyżowaniami (węzłami) poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 2000 m oraz nie mniejsze niż 1000 m na terenie zabudowy.
Droga utwardzona	Zgodnie z klasyfikacją GUS, do dróg o nawierzchni twardej zalicza się drogi mające twardą nawierzchnię ulepszoną (z kostki kamiennej, klinkieru, betonu, płyt kamienno-betonowych, bitumu) oraz drogi mające twardą nawierzchnię nieulepszoną (tłuczniową lub brukową).

ESPON	Jest Europejską Siecią Obserwacyjną Rozwoju Terytorialnego i Spójności Terytorialnej. Jest to program badawczy dotyczący rozwoju przestrzennego, związany z Funduszami Strukturalnymi UE. Program rozpoczął się w 2002 roku i jest finansowany częściowo ze środków Programu Inicjatywy Wspólnotowej INTERREG III oraz częściowo przez kraje członkowskie oraz Islandię, Norwegię i Szwajcarię. Celem programu jest zapewnienie politykom i praktykom na poziomie wspólnotowym, krajowym oraz regionalnym systematycznej, nowej i porównywalnej wiedzy na temat trendów w rozwoju terytorialnym Europy oraz wpływu wdrażanych polityk na regiony i obszary europejskie. Efektem badań są m.in. opracowania ilustrujące stan dostępności transportowej regionów europejskich.
Europejski system transportowy	Jest zasadniczym elementem przyczyniającym się do dobrobytu gospodarczego i społecznego w Europie. Odgrywa kluczową rolę w transportowaniu ludzi i towarów na poziomie lokalnym, regionalnym, krajowym, europejskim i międzynarodowym. Jest przedmiotem wspólnej polityki transportowej, której główne cele to integracja narodowych i gałęziowych systemów, skoordynowany rozwój sieci infrastruktury, liberalizacja rynków, zmniejszanie uciążliwości ekologicznej, poprawa bezpieczeństwa, podnoszenie jakości usług poprzez wdrażanie innowacyjnych rozwiązań. [patrz też: system transportowy]
General Aviation (GA)	Polski odpowiednik tego pojęcia to lotnictwo ogólne i korporacyjne obejmujące bardzo różne rodzaje działalności, od lotnictwa rekreacyjnego z użyciem szybowców aż po skomplikowaną eksploatację samolotów dyspozycyjnych i wyspecjalizowane prace lotnicze. Znaczna część lotnictwa ogólnego i korporacyjnego obejmuje małe i średnie przedsiębiorstwa oraz organizacje niemające celu zarobkowego, które działają przy pomocy ochotników. W zakresie prac lotniczych europejskie przedsiębiorstwa świadczą wyspecjalizowane usługi wysokiej wartości zarówno we Wspólnocie, jak i w krajach trzecich. Obejmują one prace kartograficzne, usługi świadczone na morzu, prace budowlane, patrolowanie i konserwację rurociągów, prace agrolotnicze i nadzór nad zasobami przyrodniczymi, badania meteorologiczne, gaszenie pożarów, telewizyjne relacje na żywo, nadzorowanie sytuacji na drogach i inne.
Infrastruktura transportu lądowego	Infrastruktura transportu lądowego jest najważniejszym rodzajem infrastruktury technicznej każdego państwa. Stanowi podstawę funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych, a także transportu wykonywanego na użytek własny (w tym motoryzacji indywidualnej). Ze swej istoty powinna mieć charakter publiczny (dostępna dla różnych użytkowników). Składa się na nią zbiór budowli, budynków i innych trwale zlokalizowanych obiektów technicznych wraz ze strukturami zarządzającymi nimi, stanowiący platformę warunkującą lub ułatwiającą poruszanie się środków przewozowych w systemie transportowym. Szczegółowy zestaw składników infrastruktury transportu lądowego został określony w Rozporządzeniu Komisji (EWG) nr 2598/70 stanowiącym załącznik do rozporządzenia Rady (EWG) nr 1108/70 i obejmuje dla przykładu takie elementy, jak: a) transport kolejowy: powierzchnia gruntów zajętych pod torowiska, tory i podłoże kolejowe, konstrukcje budowlane (mosty, przepusty, wiadukty, tunele i inne), przejazdy kolejowe, nadbudowy, drogi dojazdowe dla pasażerów i towarów, urządzenia zabezpieczające, sygnalizacyjne i łącznościowe na otwartych torach, w stacjach i stacjach rozrządowych, urządzenia świetlne do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa, urządzenia do przetwarzania i doprowadzenia energii elektrycznej do holowania pociągów, budynki wykorzystywane przez dział infrastruktury; b) transport drogowy: grunt zajęty pod drogi, elementy budowlane stworzone pod drogi przed ułożeniem nawierzchni (wykopy, nasypy, odpływy itd.), nawierzchnia główna drogi i pomocnicza, pas zieleni, kanały ściekowe i inne urządzenia odwadniające, twarde pobocza i inne miejsca do nagłych postojów, zatoczki i parkingi na otwartej drodze, miejsca do parkowania na obszarach zabudowanych na gruncie publicznym, roślinność i architektura zieleni, urządzenia zabezpieczające, konstrukcje budowlane (mosty, przepusty, wiadukty, tunele i inne), przejazdy kolejowe, znaki drogowe i urządzenia sygnalizacyjne i łącznościowe, urządzenia świetlne, urządzenia do poboru opłat, parkometry, budynki wykorzystywane przez dział infrastruktury; c) transport wodny śródlądowy: grunt zajęty pod drogi i zbiorniki wodne, kanały, baseny i osłony kanałów, podwaliny, falochrony, wały brzegowe, drogi holowania i drogi dojazdowe, urządzenia regulowania poziomu wód, budowle do kontroli wód, zapory wodne i budowle piętrzące, służby nawigacyjne, przystanie ze sprzętem cumowniczym, przenośne mosty, urządzenia do oznakowania kanałów, sygnalizacji, bezpieczeństwa, łączności i oświetlenia, urządzenia do kontroli ruchu, urządzenia do poboru opłat, budynki wykorzystywane przez dział infrastruktury.
Infrastruktura transportu lotniczego	Infrastruktura transportu lotniczego w istotny sposób różni się od infrastruktury transportu lądowego, gdyż brak jest materialnej (nawierzchniowej) postaci drogi powietrznej. Infrastruktura ta, w świetle międzynarodowej klasyfikacji (w tym zawartej w Dyrektywie Rady 96/67), składa się z elementów punktowych i liniowych dostosowanych do specyfiki ruchu samolotów oraz specyfiki przemieszczania i obsługi pasażerów. Wyróżnia się także infrastrukturę ogólną lotnictwa związaną z rejestracją statków powietrznych, szkoleniem personelu latającego, certyfikacją i standaryzacją. Na infrastrukturę punktową (lotniskową) składa się: a) wyposażenie części lotniska zamkniętej dla publiczności („air side”): grunt lotniska, pasy startowe i miejsca postojowe samolotów, urządzenia do

	<p>rozładunku i załadunku bagażu, ładunków towarowych i poczty, urządzenia do czyszczenia samolotów, dostarczania paliwa, dostarczania zaopatrzenia pokładowego (catering); b) wyposażenie części portu lotniczego otwartej dla publiczności („land side”), obejmującej recepcję oraz odprawę pasażerską i bagażu („check-in”), pomieszczenia gastronomiczne, handlowe i sanitarne, punkty widokowe; c) wyposażenie służące bezpieczeństwu i niezawodności portu (<i>security and safety services</i>): wyposażenie niezbędne dla policji, służb bezpieczeństwa, celnych, imigracyjnych, przeciwpożarowych i ratowniczych; d) infrastruktura komunikacyjna lotniska (połączenia drogowe, kolejowe, PRT i inne).</p> <p>Na infrastrukturę liniową składa się wyposażenie niezbędne do zarządzania ruchem lotniczym (<i>Air Navigation Services - ANS</i>). ANS obejmuje następujące elementy: infrastrukturę obiektową (ośrodki kontroli ruchu lotniczego, ośrodki radiokomunikacyjne, radionawigacyjne), infrastrukturę dozoru, w tym infrastrukturę radiolokacyjną, infrastrukturę ATM, infrastrukturę łączności i pozostałą.</p>
Inteligentne systemy transportowe (ITS)	<p>Szeroki zbiór różnorodnych narzędzi bazujących na technologii informatycznej, komunikacji bezprzewodowej i elektronice pojazdowej, umożliwiających sprawne i efektywne zarządzanie infrastrukturą transportową oraz sprawną obsługą podróżnych. W takich systemach funkcjonowanie transportu jest w wysokim stopniu wspierane zintegrowanymi rozwiązaniami pomiarowymi (czujniki, sensory), telekomunikacyjnymi, informatycznymi i informacyjnymi, a także automatycznego sterowania. Według przeprowadzonych empirycznych badań, dzięki systemom ITS jest możliwe zmniejszenie o 40-80% ryzyka wypadków związanych z ruchem pojazdów samochodowych, obniżenie o 5-10% wielkości szkodliwych emisji silnikowych do atmosfery, obniżenie o 15-20% jednostkowego zużycia bezpośredniego energii w transporcie z czym wiąże się adekwatna obniżka jednostkowych kosztów eksploatacji środków transportu, zwiększenie o 20-30% przepustowości istniejących elementów transportowej infrastruktury liniowej i punktowej (bez inwestowania w dodatkowe pasy ruchu), zmniejszenie o 40-70% strat czasu w przejazdach na obszarach wysoko zurbanizowanych.</p>
JST	<p>Skrót od jednostki samorządu terytorialnego. Podstawową jednostką samorządu terytorialnego w Polsce jest gmina. Gmina wykonuje wszystkie zadania samorządu terytorialnego nie zastrzeżone dla innych jednostek samorządu terytorialnego: powiatu i województwa. Jednostki samorządu terytorialnego mają osobowość prawną. Przysługują im prawo własności i inne prawa majątkowe. Jednostkom samorządu terytorialnego zapewnia się udział w dochodach publicznych odpowiednio do przypadających im zadań. Dochodami jednostek samorządu terytorialnego są ich dochody własne oraz subwencje ogólne i dotacje celowe z budżetu państwa. Jednostki samorządu terytorialnego wykonują swoje zadania za pośrednictwem organów stanowiących i wykonawczych.</p>
Kabotaż	<p>Jedna z form eksportu usług transportowych polegająca na wykonywaniu przewozów ładunków lub osób między punktami położonymi wyłącznie poza terytorium kraju, w którym przewoźnik ma swą siedzibę. Dawniej pojęcie to odnosiło się tylko do morskiej żeglugi przybrzeżnej między portami położonymi w obrębie tego samego państwa. Liberalizacja dostępu do rynków transportowych w Unii Europejskiej doprowadziła do rozciągnięcia tego pojęcia na wszystkie gałęzie transportu (poza ruropociągowy). Największe emocje budził problem liberalizacji kabotażu samochodowego, którego nadmierny rozwój wynikał z istnienia w niektórych krajach dużych nadwyżek potencjału przewozowego i dużych różnic cen usług między przedsiębiorstwami swobodnie konkurującymi na zliberalizowanym rynku (z tego powodu nowym państwom członkowskim UE były narzucone okresy przejściowego ograniczenia prawa do kabotażu samochodowego). Obecnie w UE istnieją możliwości wykonywania przewozów kabotażowych także w transporcie kolejowym, lotniczym i wodnym śródlądowym. Rozróżnia się jego dwie formy: duży kabotaż wykonywany między punktami początkowymi i docelowymi przewozu położonymi w dwóch różnych krajach (tożsamy z pojęciem <i>cross-trade</i>) i mały kabotaż wykonywany w obrębie jednego państwa. [patrz także: cross-trade]</p>
Koleje Dużych Prędkości	<p>Podsystem kolejowych przewozów pasażerskich charakteryzujący się znacznie większą prędkością handlową pociągów niż pozostałe rodzaje przewozów. W Unii Europejskiej kryteria zaliczenia do kolei dużych prędkości zostały określone w Załączniku I do Dyrektywy 96/48 w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości: a) jako linie zbudowane specjalnie dla dużych prędkości, pozwalające na osiągnięcie prędkości równej lub większej niż 250 km/h (i odpowiadający temu wymogowi tabor), b) jako linie o standardzie dostosowanym do dużych prędkości, pozwalające na osiągnięcie prędkości rzędu 200 km/h (i odpowiadający temu wymogowi tabor), c) jako linie o standardzie dostosowanym do dużych prędkości, które mają szczególne cechy będące rezultatem ograniczeń topograficznych lub planowania przestrzennego miast, na których prędkość musi być dostosowana do warunków (a tabor - przy największej możliwej prędkości na pozostałych liniach). W innych krajach (np. w USA) stosuje się niższe progi prędkości kwalifikującej linię do kategorii KDP. Budowa KDP ma uzasadnienie w relacjach, w których istnieje bardzo duży popyt na przejazdy pasażerskie (powyżej 5 mln osób rocznie), a odległości największej liczby przejazdów zamykają się w przedziale 200-800 km.</p>
Komunikacja miejska	<p>Zgodnie z definicją zawartą w Ustawie z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym komunikacją miejską są gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych</p>

	miasta, albo: a) miasta i gminy, b) miast, c) miast i gmin sąsiadujących - jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego. Angielskimi odpowiednikami tego pojęcia są <i>Public Transport</i> lub <i>Public Transit</i> , a także <i>Urban Transport</i> .
Kongestia transportowa (Zatłoczenie)	Chroniczne zjawisko większego natężenia ruchu środków transportu od przepustowości wykorzystywanej przez nie infrastruktury. Występuje na niektórych odcinkach sieci i węzłach transportowych, szczególnie na obszarach wysoko zurbanizowanych lub na trasach łączących ze sobą ośrodki o dużej sile wzajemnegociążenia. Objawia się dużym zmniejszeniem średniej prędkości ruchu, długotrwałymi zatorami, rozlewaniem się na sieci dojazdowe. Jest trudna do przewyższenia ze względu na ograniczenia przestrzenne rozbudowy przeciążonej infrastruktury i lawinowe narastanie ruchu po modernizacji odcinków dotkniętych kongestią.
Kontenerowe terminale intermodalne	Stanowią podstawową infrastrukturę punktową w sieciach transportu intermodalnego. Są wyposażone w odpowiednie urządzenia przeładunkowe umożliwiające przeładunek jednostek intermodalnych pomiędzy różnymi rodzajami transportu. Są zlokalizowane w dużych portach morskich i ważnych lądowych centrach dystrybucyjnych. Największą wydajnością, szybkością operacji i niskimi kosztami jednostkowymi charakteryzują się w pełni zautomatyzowane kontenerowe terminale morskie.
Koszty zewnętrzne transportu	Koszty zewnętrzne transportu są ustalane poza systemem księgowości przedsiębiorstwa transportowego i zgodnie z przepisami podatkowymi nie stanowią kosztów uzyskania przychodu tego przedsiębiorstwa. W większości przypadków nie obejmują one konkretnych wydatków związanych z daną usługą transportową, a są jedynie skalkulowaną wielkością zysków i strat osób trzecich z tytułu degradacji środowiska, strat czasu i innych utraconych zasobów oraz wartości, pośrednio związanych ze świadczeniem tej usługi. Pewne wydatki pieniężne osób trzecich zaliczane do kosztów zewnętrznych danej usługi transportowej jednak powstają – są nimi przykładowo niektóre wydatki na naprawy uszkodzonych przypadkowo pojazdów (zwłaszcza nie objęte ubezpieczeniem), wydatki wywołane strajkami transportowców, itp. Jeśli w Unii Europejskiej powstanie proponowany powszechny system internalizacji tych kosztów, ustalone na ich bazie opłaty będą pomniejszały zyski brutto przedsiębiorstw, co może spowodować ogólny wzrost cen usług transportowych na rynku.
Logistyka miejska	Logistyka miejska skupia się przede wszystkim na planowaniu, koordynowaniu i kontrolowaniu procesów, odbywających się w obrębie danego miasta, obejmujących przemieszczanie osób, przepływy fizyczne dóbr (surowców, półproduktów, towarów, odpadów itp.) oraz informacji z nimi związanych w sposób optymalizujący koszty, minimalizujący kongestię i podnoszący jakość życia mieszkańców. Logistyka miejska jest niewralgicznym obszarem poszukiwania rozwiązań innowacyjnych z uwagi na dużą koncentrację jej procesów na obszarach zurbanizowanych i zakłócenia, jakie ona powoduje w życiu miast. Innowacje polegają na tworzeniu ładu przestrzennego w zakresie operacji logistycznych (np. tworzenie ośrodków konsolidacji towarów), stosowaniu zaawansowanych technik śledzenia ładunków i zarządzania na odległość ich dostawami, optymalizacji w czasie wykonywania operacji logistycznych (np. nieuciążliwe dostawy nocne specjalnym cichym taborem).
Miasta o funkcji subregionalnej	W strategii rozwoju regionalnego kraju w 4-szczeblowym układzie miejskich obszarów funkcjonalnych, miasta o funkcji subregionalnej należą do szczebla trzeciego, po ośrodkach metropolitalnych i ośrodkach regionalnych, przed ośrodkami lokalnymi. Przy braku powszechnie przyjętej definicji miasta o funkcji subregionalnej można przyjąć, że jest nim stolica obecnego powiatu lub miasta liczącego ponad 20 tys. mieszkańców.
Operator publicznego transportu zbiorowego	Zgodnie z Ustawą z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, jest to samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.
Organizator publicznego transportu zbiorowego	Zgodnie z Ustawą z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym jest to organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.
Partnerstwo publiczno-prywatne	Zgodnie z Ustawą z dnia 18 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym, przez umowę o partnerstwie publiczno-prywatnym partner prywatny zobowiązuje się do realizacji przedsięwzięcia za wynagrodzeniem oraz poniesienia w całości albo w części wydatków na jego realizację lub poniesienia ich przez osobę trzecią, a podmiot publiczny zobowiązuje się do współdziałania w osiągnięciu celu przedsięwzięcia, w szczególności poprzez wniesienie wkładu własnego. Wniesienie wkładu własnego w postaci składnika majątkowego może nastąpić w szczególności w drodze sprzedaży, użyczenia, użytkowania, najmu albo dzierżawy.
Plan Zrównoważonego	Zgodnie z Ustawą z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym plan taki opracowuje organizator przewozów mających charakter użyteczności publicznej (gmina, związek gminny, powiat, związek powiatów, województwo, minister właściwy do spraw transportu). Plan transportowy określa

Transportu Miejskiego	w szczególności: 1) sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 2) ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; 3) przewidywane finansowanie usług przewozowych; 4) preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; 5) zasady organizacji rynku przewozów; 6) pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej; 7) przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.
Platforma multimodalna	Najważniejsze węzły transportowe, wyposażone w co najmniej jeden wyspecjalizowany, wielofunkcyjny, dostępny dla wszystkich operatorów terminal świadczący usługi przeładunku i magazynowania towarów transportowanych różnymi środkami transportu, realizujący jednocześnie przesunięcie międzygałęziowe i tym samym stanowiący integralny element łańcucha logistycznego. Infrastruktura multimodalnych platform logistycznych najczęściej integruje ze sobą porty morskie z transportem lądowym, spełniając funkcję logistyczno – dystrybucyjną. Nowe wytyczne UE w sprawie Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) z 2011 roku definiują multimodalne platformy logistyczne jako komponenty tej sieci odnośnie węzłów i/lub terminali o wolumenie przeładunku przekraczającym 1% masy ogólnokrajowego przeładunku towarów, zlokalizowane, w miarę możliwości, na obszarze wszystkich regionów NUTS 2.
Polityka rozwoju	Zgodnie z Ustawą z 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, jest to zespół wzajemnie powiązanych działań podejmowanych i realizowanych w celu zapewnienia trwałego i zrównoważonego rozwoju kraju, spójności społeczno-gospodarczej, regionalnej i przestrzennej, podnoszenia konkurencyjności gospodarki oraz tworzenie nowych miejsc pracy w skali krajowej, regionalnej i lokalnej. Powadzi ją Rada Ministrów oraz jednostki samorządu terytorialnego na podstawie strategii rozwoju, przy pomocy programów służących osiągnięciu celów strategicznych z wykorzystaniem środków publicznych.
Potencjałowa dostępność transportowa	Wskaźniki dostępności potencjałowej obszaru określają liczbę miejsc przeznaczenia (lub liczbę ludności), do których można dotrzeć, ważoną ujemnym oddziaływaniem czasu i kosztu przejazdu. Potencjalna dostępność poszczególnych obszarów jest wyrażana jako procent średniej dostępności wszystkich regionów branych pod uwagę. We wskaźnikach tego typu średnia potencjalna dostępność wszystkich regionów została zdefiniowana jako 100. Regiony peryferyjne charakteryzują się wskaźnikiem poniżej 80% tej wartości, natomiast w regionach centralnych przekracza ona nawet 200%
Przełomowe innowacje transportowe	Dla przyszłego rozwoju systemów transportowych największe znaczenie będzie miało wdrożenie najbardziej obiecujących innowacji przełomowych, nad którymi trwają prace w wielu ośrodkach naukowych i przemysłowych na świecie. Brak jest jednak uniwersalnej definicji pojęcia „technologia przełomowa” możliwej do zastosowania we wszystkich sektorach oraz w odniesieniu do różnego poziomu specjalizacji podsystemów. Istota tego pojęcia sprowadza się do przerwania sposobu korzystania przez ludzką z powszechnie znanego przez dziesięciolecia rozwiązania. Takim spodziewanym przełomem w najbliższej przyszłości będzie zastąpienie spalinowego napędu środków transportu napędami nowej generacji (elektrycznymi, wodorowymi, hybrydowymi).
Przepustowość infrastruktury	Jest to maksymalna liczba środków transportu, jakie mogą w jednostce czasu (w ciągu godziny, doby czy roku) przemieścić się przez określony element transportowej infrastruktury liniowej lub punktowej.
Rejestr lotnisk cywilnych	Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych, jest to dokument państwowy składający się z: 1) księgi rejestru lotnisk, zawierającej podstawowe dane wszystkich zarejestrowanych lotnisk; 2) części kartograficznej (zawierającej plan zagospodarowania lotniska, plan powierzchni ograniczających wysokość zabudowy i obiektów naturalnych w otoczeniu lotniska, profil podłużny po osi drogi startowej oraz strefy podejść, mapę numeryczną); 3) części dokumentacyjnej; 4) części korespondencyjnej, zawierającej dokumenty obejmujące informacje lotniskowe, techniczne i użytkowe lotnisk.
Rewizja sieci TEN-T	Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T), z ang <i>Trans-European Transport Networks</i> , stanowią część koncepcji Pan-Europejskiej Sieci Transportowej, która stworzona została podczas trzech Pan-Europejskich Konferencji Transportowych (W Pradze w 1991 roku, na Krete w 1994 roku oraz w Helsinkach w 1997 roku). Podstawę prawną funkcjonowania TEN-T stanowi Tytuł XV Traktatu o Unii Europejskiej (TUE). Do czasu wejścia w życie tego traktatu w listopadzie 1993 roku UE nie miała solidnych podstaw prawnych do inicjowania transportowych projektów infrastrukturalnych wspólnego zainteresowania. Zgodnie z zapisami artykułu 154 TUE, sieci te mają przyczynić się do sprawnego działania i rozwoju rynku wewnętrznego oraz zapewnienia spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej. Rewizja wytycznych wspólnotowych w sprawie rozwoju sieci TEN-T odbywa się co 5 lat. Ostatnia rewizja wytycznych UE w sprawie tej sieci miała miejsce w latach 2004-5. Zdefiniowane zostały wówczas tzw. osie transkontynentalne oraz lista 30 projektów priorytetowych na sieci TEN-T, z których 3 lądowe i 1 morski dotyczą Polski (aneks nr 3 do decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 884/2004, mapa – załącznik nr 1). Na terytorium Polski są nimi: Projekt priorytetowy nr 23 – linia kolejowa E 65 na odcinku: Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Zbrydowice / Zwardoń; Projekt priorytetowy nr 25 – oś drogową: Gdańsk – Toruń – Łódź – Częstochowa – Katowice – Bielsko-Biała – Cieszyn / Zwardoń; Projekt priorytetowy nr 27 – linia kolejowa E 75 „Rail Baltica” na odcinku Warszawa – Białystok – Suwałki –

	<p>Trakiszki. Ponadto wszystkich państw z dostępem do morza dotyczy także projekt autostrad morskich (nr 21).</p> <p>Obecna rewizja wytycznych (tzw. duża rewizja) rozpoczęta w 2009r. dotyczy przeglądu dotychczasowej realizacji przez państwa członkowskie projektów priorytetowych na sieci TEN-T oraz redefinicji zasad funkcjonowania i metodologii dla tej sieci (co ma miejsce po raz pierwszy w procesie rewizji).</p>
SDR	<p>Skrót od średniego dobowego ruchu przeliczeniowych pojazdów samochodowych w roku. Jest to jeden z parametrów obliczanych na podstawie pomiaru ruchu na drogach. Średni dobowy ruch pojazdów w roku definiuje się jako liczbę przeliczeniowych pojazdów silnikowych przejeżdżających przez dany przekrój drogi w ciągu 24 kolejnych godzin, średnio w ciągu jednego roku.</p>
Sektor TSL	<p>Potoczna polska nazwa sfery gospodarki obejmującej transport, spedycję i logistykę. Używana jest w intencji całościowego ujęcia problemów tej sfery. W praktyce analizy „branży TSL” często odnoszą się do zawężonego zakresu transportu zarobkowego (najczęściej tylko samochodowego i z rzadka lotniczego lub kolejowego). Niejasne jest też kwalifikowanie działalności jako spedycyjnej lub logistycznej. W analizach tych i rankingach pomija się należących do sfery transportu zarobkowego przedsiębiorstwa infrastruktury transportowej oraz pomija się małe przedsiębiorstwa transportowe. Jedynym anglojęzycznym odpowiednikiem tego pojęcia jest <i>transport and logistics</i>.</p>
Spójność terytorialna	<p>Spójność terytorialną stanowi sieć wzajemnych powiązań wielu aspektów współczesnej przestrzeni życiowej (spójność gospodarcza, transportowa, ekologiczna, rozwojowa, społeczna i inne), wyrażająca się poprzez minimalizację występowania konfliktów przestrzennych oraz równoważenia różnic potencjałów rozwojowych pomiędzy regionami, a także negatywnych efektów procesów rozwojowych (wynikających tak z indywidualnych cech poszczególnych regionów jak i specyfiki rynków globalnych). W Unii Europejskiej spójność terytorialna stanowi wyższą formę, na którą składają się poszczególne polityki sektorowe. Ze względu na ich równoległe funkcjonowanie i wzajemne przenikanie, nie należy rozpatrywać spójności wewnątrzspółnotowej z rozdziałem na poszczególne ich aspekty. Dlatego też rolą spójności terytorialnej powinno być integrowanie wszelkich dotychczasowych polityk w ścisłym odniesieniu do przestrzeni.</p>
Subsydiarność	<p>Jest jedną z podstawowych zasad ustrojowych Unii Europejskiej. W uproszczeniu zasada ta oznacza, że na szczeblu wspólnotowym powinny być podejmowane tylko te działania, które zapewniają większą skuteczność i efektywność, niż w przypadku, gdyby prowadzenie stosownych akcji pozostawić w wyłącznej kompetencji rządów poszczególnych państw członkowskich. Od 2007 r. w transporcie organy Wspólnoty (Komisja, Rada, Parlament) ustalają jednolite regulacje rynków międzynarodowych, zasady uczciwej konkurencji, strategię i finansowanie infrastruktury paneuropejskiej, kierunki wzmocnienia spójności przestrzeni gospodarczej ugrupowania, pomoc finansową z budżetu UE, relacje z krajami trzecimi. Zgodnie z zasadą subsydiarności władze państw członkowskich odpowiadają za narodowy proces legislacyjny dotyczący transportu, kształtowanie struktury podmiotowej sektora transportu, regulację krajowych rynków transportowych, procesy inwestycyjne w sieci transportu krajowego, rynek pracy. Władze regionalne i lokalne mają kompetencje w zakresie: zamówień publicznych i przetargów, bezpieczeństwa transportu, ochrony środowiska, eliminacji kongestii. W myśl tej zasady przedsiębiorstwa transportowe mają wyłączną kompetencję w zakresie: kształtowania wielkości i struktury działalności, rozwoju majątku bezpośrednio produkcyjnego, sposobów zaspokajania popytu rynkowego, rozwoju technologii przewozowych, innowacji i prac modernizacyjnych.</p>
System NATURA 2000	<p>Obszary Natura 2000 są nową formą ochrony przyrody, wprowadzoną w Polsce po przystąpieniu naszego kraju do Unii Europejskiej w 2004 r. i są konsekwencją wdrożenia do naszego systemu prawnego postanowień dyrektywy Rady z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory, zwanej dalej dyrektywą „siedliskową” jak i tworzenia obszarów specjalnej ochrony ptaków na podstawie dyrektywy Rady z dnia 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikich ptaków zwanej dalej dyrektywą „ptasią”. Od 2005 r jest tworzony katalog obszarów Natura 2000 zawierający opisy ponad 1000 polskich obszarów Natura 2000. Każdy plan lub przedsięwzięcie, które potencjalnie mogłoby wpływać na obszar Natura 2000, musi być (przed zezwoleniem na nie) ocenione pod kątem tego wpływu. Nie można zezwolić na realizację przedsięwzięcia, którego wpływ na obszar Natura 2000 byłby znacząco negatywny.</p>
System transportowy	<p>Jest to pojęcie odnoszące się do wyposażenia i organizacji transportu na danym obszarze (mówi się o systemie transportowym kraju, regionu czy miasta). Jest złożonym układem podsystemów technicznych (gałęziowych, funkcjonalnych), organizacyjnych, finansowych i regulacyjnych. Główny jego szkielet stanowi układ infrastruktury decydujący o dostępności transportowej obszaru. O efektach użytkowych systemu decyduje dostępność i jakość oferowanych usług transportowych. Transport ze swej istoty jest sferą działalności gospodarczej o systemowym charakterze. Użyteczność transportu jest tym większa, im silniejsze i bardziej systemowe są powiązania między jego poszczególnymi formami. Na przestrzeni ostatnich stu kilkudziesięciu lat transport w rozwiniętych gospodarczo krajach stał się sferą w dużej mierze usystematyzowaną, ale istniejące systemy są wciąż niewydolne, przestarzałe i niekompletne, co stwarza konieczność prowadzenia konsekwentnej polityki ich rozwoju.</p> <p>[patrz także: europejski system transportowy]</p>

<p>Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju</p>	<p>Zgodnie z Ustawą z 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, jest to dokument określający podstawowe uwarunkowania, cele i kierunki rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, regionalnym i przestrzennym, obejmujący okres 4-10 lat, realizowany przez strategie rozwoju oraz przy pomocy programów, z uwzględnieniem okresu programowania Unii Europejskiej.</p> <p>Średniookresowa strategia rozwoju kraju zawiera w szczególności: 1) diagnozę sytuacji społecznej, gospodarczej, regionalnej i przestrzennej kraju, z uwzględnieniem stanu środowiska; 2) prognozę trendów rozwojowych w okresie objętym strategią; 3) informację o sposobie uwzględnienia rekomendacji wynikających z raportu ewaluacyjnego, zawierającego szacunkową ocenę skutków strategii, sporządzonego przed rozpoczęciem jej realizacji; 4) określenie celów strategicznych w okresie realizacji strategii w wymiarze społecznym, gospodarczym, regionalnym i przestrzennym; 5) wskaźniki realizacji; 6) określenie kierunków polityki państwa służących osiągnięciu celów strategicznych polityki rozwoju; 7) określenie kierunków interwencji podmiotów, o których mowa w art. 3, służącej osiągnięciu celów strategicznych polityki rozwoju; 8) wyznaczenie obszarów problemowych o znaczeniu krajowym i ponadregionalnym wymagających interwencji państwa; 9) założenia systemu realizacji oraz ram finansowych.</p>
<p>Tanie linie lotnicze</p>	<p>Są to linie obsługiwane przez przewoźników niskobudżetowych (<i>low cost</i>) oferujących usługi przewozu lotniczego osób po cenach niższych niż tradycyjne linie lotnicze. Niższe koszty przewozu pasażerów są możliwe dzięki korzystaniu z tańszych w obsłudze lotnisk (często usytuowanych w sporej odległości od miasta docelowego) oraz zrezygowaniu z wielu usług, takich jak bezpłatne posiłki i napoje na pokładzie, dostęp do gazet i radia oraz pełnej obsługi bagażu. Koszty obniżono w wyniku redukcji do niezbędnego, wymaganego przepisami, personelu pokładowego oraz skrócono czas pobytu na lotnisku. Oszczędności uzyskano dzięki ujednoczeniu floty samolotów oraz znacznemu zagęszczeniu miejsc siedzących (mniejsze odstępy między rzędami foteli). Oszczędności uzyskano także dzięki wprowadzeniu na wielką skalę bezpośredniej sprzedaży biletów (głównie przez Internet i telefonicznie). Konkurencja na rynku i kryzys lat 2007-2009 wyeliminował z sektora przewozów regularnych znaczną liczbę przewoźników niskobudżetowych.</p>
<p>Transport intermodalny, kombinowany, multimodalny i komodalny</p>	<p>Zgodnie z leksykonem terminologii transportu kombinowanego UNECE, EDCMT i Komisji Europejskiej z 2001 r., transport intermodalny polega na dostawie danego ładunku za pomocą dwóch lub więcej gałęzi transportu w tej samej jednostce ładunkowej lub pojeździe bez dodatkowych operacji ładunkowych. W przewozach międzynarodowych transport ten organizuje jeden jedyny operator.</p> <p>Transport kombinowany został zdefiniowany najprecyzyjniej w dyrektywie Unii Europejskiej 92/106/EEC z 7 grudnia 2002 r. jako przewóz towarów, w którym samochód ciężarowy, przyczepa, naczepa z lub bez jednostki ciągnącej, nadwozie wymienne lub kontener korzysta z drogi w początkowym i końcowym odcinku podróży, a na innym odcinku powyżej 100 km w linii prostej – z usług transportu kolejowego, wodnego śródlądowego lub morskiego. Przewóz transportem drogowym w początkowym i końcowym odcinku wykonywany jest w następujący sposób: a) pomiędzy punktem, gdzie towary są załadowane i najbliższą odpowiednią kolejową stacją załadunkową dla odcinka początkowego oraz pomiędzy najbliższą odpowiednią stacją wyładunkową a punktem, gdzie towary są wyładowywane dla końcowego odcinka; b) w promieniu nie przekraczającym 150 km w linii prostej od portu żeglugi śródlądowej lub portu morskiego załadunku lub wyładunku.”</p> <p>Transport multimodalny to przewóz ładunków przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu, gdzie towar może być przeładowywany do innej jednostki przy zmianie środka przewozu. Transport multimodalny obejmuje wszystkie możliwe gałęzie i technologie przewozów, między którymi mogą występować powiązania, a towary mogą zmieniać jednostki ładunkowe w procesie przewozowym,</p> <p>Transport bimodalny to przewożenie ładownych lub próżnych naczep samochodowych transportem kolejowym, stosując bezpośrednio ich oparcie na wózkach wagonowych. Koncepcja pociągu bimodalnego polega na zastąpieniu niektórych elementów klasycznego pociągu elementami pojazdów drogowych. Odpowiednio skonstruowane naczepy samochodowe mają ustrój nośny mogący pełnić rolę nadwozi wagonowych z chwilą osadzenia naczepy na wózkach kolejowych wyposażonych w tzw. adaptery. Pociąg bimodalny składa się zatem z naczepy samochodowej, adapteru (urządzenia zapewniającego pośrednie oparcie dwóch naczep na jednym wózku kolejowym lub połączenie zestawu z lokomotywą, bądź pociągiem towarowym), dwuosiowego wózka wagonowego, wyposażonego w komplet urządzeń hamulcowych. Pomimo, że w skład takiego pociągu wchodzi elementy konstrukcyjne naczep samochodowych musi on spełniać wszelkie wymagania stawiane normalnym pociągom towarowym</p> <p>Transport komodalny [patrz: <i>komodalność</i>]</p> <p>Transport multimodalny nie powinien być mylony z transportem intermodalnym lub kombinowanym. Multimodalność oznacza istnienie alternatywnych środków transportu na tej samej trasie przewozu, podczas gdy intermodalność polega na wykorzystaniu kilku środków transportu w jednym zintegrowanym łańcuchu przewozowym na danej trasie. Multimodalność jest ważnym aspektem zarówno miejskich systemów transportowych (przejazd na tej samej trasie autobusem, tramwajem lub metrem), jak i w transporcie pozamiejskim. Jest ona szczególnie przydatna w relacjach, w których z różnych przyczyn mogą występować zakłócenia w funkcjonowaniu jednego z dobrze rozwiniętych systemów przewozowych. Najbardziej pożądaną przez podróżnych formą tej multimodalności jest możliwość korzystania albo z usług lotniczych, albo z usług szybkich pociągów.</p>

Zarządzanie transportem publicznym	Zgodnie z Ustawą z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, zarządzanie publicznym transportem zbiorowym przez organizatora polega w szczególności na: 1) negocjowaniu i zatwierdzaniu zmian do umowy z operatorem; 2) ocenie i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego; 3) kontroli nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, 4) współpracy przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 5) analizie realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego; 6) dokonywaniu zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych; 7) zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu; 8) administrowaniu systemem informacji dla pasażera; 9) wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1 i 3 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.
Zielone korytarze	Pod pojęciem zielonych korytarzy transportowych kryje się idea korytarzy dla transportu towarowego wykorzystujących zaawansowane technologie (tabor, ITS) oraz współmodalność, która zakłada wzajemne uzupełnianie się żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, kolei, żeglugi śródlądowej i transportu drogowego dla umożliwienia wyboru transportu przyjaznego środowisku. Na trasie tych korytarzy powinny znajdować się obiekty przeładunkowe zlokalizowane w strategicznych miejscach (takich jak porty morskie, porty śródlądowe, stacje rozrządowe i inne właściwe terminale i urządzenia logistyczne) oraz punkty zaopatrzenia w ekologiczne paliwo. Zielone korytarze charakteryzować mają się zrównoważonymi rozwiązaniami logistycznymi, zharmonizowanym systemem zasad, efektywną i strategicznie zlokalizowaną infrastrukturą i punktami przeładunkowymi, obejmować mają również platformę dla rozwoju i pokazu nowych rozwiązań logistycznych.
Zintegrowany System Transportowy	System, który optymalnie zaspokaja potrzeby transportowe, polega na powiązaniu działalności wszystkich gałęzi transportu w jedną całość zarówno pod względem wewnętrznym (tj. działalności międzygałęziowej), jak i zewnętrznym (tj. w stosunku do całej gospodarki i jej działów korzystających z transportu).
Zrównoważony rozwój transportu	Jest to taki rozwój transportu, który: a) zapewnia dostępność celów komunikacyjnych w sposób bezpieczny, niezagrażający zdrowiu ludzi i środowisku w sposób równy dla obecnej i następnych generacji; b) pozwala funkcjonować efektywnie, oferować możliwość wyboru środka transportowego i podtrzymać gospodarkę oraz rozwój regionalny; c) ogranicza emisje i odpady w ramach możliwości zaabsorbowania ich przez ziemię, zużywa odnawialne zasoby w ilościach możliwych do ich odtworzenia, zużywa nieodnawialne zasoby w ilościach możliwych do ich zastąpienia przez odnawialne substytuty, przy minimalizowaniu zajęcia terenu i hałasu.

Załączniki do *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023*

1. Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów

Tab. 1. Lista rankingowa projektów drogowych realizowanych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego 2014-2020

L.p.	Charakterystyka inwestycji			Kryteria wyboru projektów							
	Nazwa zadania (nr drogi; typ inwestycji: budowa/przebudowa/zmiana przebiegu; nazwa odcinka)	Łączna długość inwestycji [km]	Koszt całkowity [mln zł]	Natężenia ruchu	Funkcji drogi	Gotowości do realizacji	Obwodnice lub droga dojazdowa do przejść	Poprawa dostępności obszarów peryferyjnych	Komplementarność z inwest. drogowo - kolejowymi innego szeregu	Wyrównywanie rozwoju województwa	Suma punktów
				1	2	3	4	5	6	7	
1	Budowa obwodnicy m. Strzyżów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 988	6,0	160,00	25	5	6	10	0	10	15	71,00
2	Budowa obwodnicy m. Dynów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 835 Lublin–Przeworsk–Grabownica Starzeńska	3,6	40,00	5	15	6	10	15	10	5	66,00
3	Przebudowa/rozbudowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 984 Lisia Góra–Radomyśl Wielki–Mielec od m. Piątkowiec do skrzyżowania z DW 983 oraz DW 983 do m. Rzędzianowice wraz z budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 984 od m. Rzędzianowice do drogi wojewódzkiej nr 985 + budowa mostu na rzece Wisłoka	12,0	80,00	25	5	6	10	0	10	5	61,00

4	Przebudowa/rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 867 na odcinku od Oleszyc do Lubaczowa wraz z budową obwodnicy Oleszyc	5,0	17,00	5	5	6	10	15	10	5	56,00
5	Budowa obwodnicy m. Lubaczów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 866 Dachnów–Lubaczów–granica państwa	3,5	10,00	5	5	6	10	15	10	5	56,00
6	Budowa północnej obwodnicy miasta Sokołowa Małopolskiego w ramach rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 875 Mielec-Kolbuszowa - Sokołów Małopolski - Leżajsk	4,0	34,00	5	15	10	10	0	10	5	55,00
7	Budowa drogi wojewódzkiej nr 992 Jasło–Granica Państwa na odcinku pomiędzy drogą krajową Nr 28 a drogą krajową Nr 73	1,5	15,00	25	5	4	10	0	0	10	54,00
8	Przebudowa/rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 988 Babica–Strzyżów–Warzyce na odcinku od m. Zaborów do początku obwodnicy m. Strzyżów	5,0	15,00	15	5	6	0	0	10	15	51,00
9	Budowa obwodnicy m. Kolbuszowa i Werynia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 875 Mielec– Leżajsk	6,4	52,00	5	15	6	10	0	10	5	51,00
10	Budowa/przebudowa drogi wojewódzkiej nr 835 Lublin–Przeworsk–Grabownica Starzeńska na odcinku od DK 4 do miasta Kańczuga	13,6	42,00	10	15	6	10	0	0	10	51,00
11	Budowa drogi wojewódzkiej nr 886 na odcinku pomiędzy planowaną obwodnicą miasta Sanoka a drogą krajową nr 28	1,4	16,00	15	5	4	10	0	10	5	49,00
12	Budową obwodnicy m. Oleszyce i m. Cieszanów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 865 Jarosław–Oleszyce–Cieszanów–Bełzec	4,4	20,00	5	5	6	10	15	0	5	46,00

13	Przebudowa/ rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 835 Lublin–Przeworsk–Grabownica Starzeńska na odcinku od skrzyżowania z droga wojewódzką Nr 870 w m. Sieniawa do łącznika drogi wojewódzkiej z węzłem „Przeworsk” w miejscowości Gorliczyna	13,0	26,00	15	15	6	0	0	0	10	46,00
14	Budowa drogi wojewódzkiej nr 835 Lublin–Przeworsk–Grabownica Starzeńska na odcinku od węzła A4 "Przeworsk" do drogi krajowej 94 (Gwizdaj)	2,1	25,00	15	15	6	0	0	0	10	46,00
15	Przebudowa/rozbudowa DW 895 na odcinku Solina - Myczków i DW 894 na odcinku Hoczew - Polańczyk	15,0	50,00	5	5	0	0	15	10	10	45,00
16	Budowa obwodnicy m. Tarnobrzega w ciągu DW 871 i DW 723	5,5	50,00	15	5	0	10	0	10	5	45,00
17	Przebudowa/rozbudowa DW 878 na odcinku Tyczyn - Dylągówka	16,0	32,00	15	15	0	0	0	10	5	45,00
18	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 881 Sokołów Małopolski–Łańcut–Kańczuga–Żurawica na odcinku Czarna–Łańcut wraz z budową mostu na rzece Wisłok i Mikośka + ul. Kraszewskiego w Łańcucie	8,0	33,00	25	5	4	0	0	0	10	44,00
19	Przebudowa/rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 875 Mielec–Kolbuszowa–Leżajsk od końca obwodnicy m. Werynia do początku obwodnicy m. Sokołów Małopolski	19,0	50,00	5	15	6	0	0	10	5	41,00
20	Przebudowa/rozbudowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 984 Lisia Góra–Radomyśl Wielki–Mielec od granicy województwa do początku obwodnicy m. Radomyśl Wielki	9,1	20,00	15	5	6	0	0	10	5	41,00
21	Przebudowa/Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 987 na odcinku od ul. Księżomost w m. Sędziszów Małopolski do DK 94 wraz z budową ronda na DP nr 1334 R	1,5	5,00	0	5	6	10	0	10	10	41,00

22	Przebudowa/rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 865 Jarosław–Bełżec na odcinku od m. Zapałów do m. Oleszyce	13,6	25,00	0	5	6	0	15	0	10	36,00
23	Przebudowa/rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 861 Bojanów–Jeżowe–Kopki na odcinku od skrzyżowania drogi krajowej 19 w m. Jeżowe do węzła S-19 Podgórze	4,5	10,00	0	15	6	0	0	0	15	36,00
24	Budowa obwodnicy Narola w ciągu DW 865	2,2	15,00	0	5	0	10	15	0	5	35,00
25	Budowa obwodnicy m. Kolbuszowa w ciągu DW 987 Kolbuszowa- Sędziszów Młp.	1,2	12,00	0	5	4	10	0	10	5	34,00
26	Budowa DW nr 858 Zarzeczce– granica województwa na odcinku Dąbrowica–Sieraków + most na rzece Tanew	3,0	20,00	0	5	4	0	0	10	15	34,00
27	Przebudowa/rozbudowa ulicy Lwowskiej w Krośnie w ciągu DW 991	0,8	10,00	10	5	4	0	0	10	5	34,00
28	Przebudowa/rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 881 na odcinku Kańczuga–Pruchnik	15,0	20,00	0	5	4	0	0	10	15	34,00
29	Przebudowa/rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 865 Jarosław–Bełżec od m. Szówsko do m. Zapałów	13,8	25,00	0	5	6	0	0	10	10	31,00
30	Przebudowa/rozbudowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 984 Lisia Góra–Radomyśl Wielki–Mielec od końca obwodnicy m. Radomyśl Wielki do m. Piątkowiec	11,0	20,00	15	5	6	0	0	0	5	31,00
31	Przebudowa/rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 986 Tuszyma–Ropczyce–Wiśniowa na odcinku Tuszyma-Ropczyce etap II	18,0	80,00	15	5	0	0	0	0	10	30,00
32	Przebudowa/rozbudowa DW 881 na odcinku Pruchnik–Żurawica	25,0	50,00	0	5	0	0	0	10	15	30,00
33	Budowa obwodnicy m. Przemyśla w ciągu DW 884 wraz z budową mostu na rzece San w Przemyślu	3,5	89,40	0	6	0	10	0	0	10	26,00

34	Budowa nowego odcinka DW 992 w m. Jasło	2,1	10,00	5	5	6	0	0	0	10	26,00
35	Przebudowa/rozbudowa DW 858 na odcinku Zarzecze–Ulanów	5,0	10,00	0	5	0	0	0	10	10	25,00
36	Przebudowa/rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 986 Tuszyna–Ropczyce–Wiśniowa na odcinku Ropczyce–Wiśniowa etap I	28,0	120,00	5	5	0	0	0	0	10	20,00
37	Rozbudowa drogi wojewódzkiej 991 Lutcza–Krosno	17,0	170,00	5	5	0	0	0	0	10	20,00
38	Przebudowa/rozbudowa DW 861 odcinek Bojanów–Jeżowe	16,0	80,00	0	5	0	0	0	0	10	15,00
Łączna długość i kwota		335,23	1 558,40	-	-	-	-	-	-	-	-

Tab. 2. Inwestycje drogowe w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia

L.p.	Droga	Odcinek	Rodzaj	Długość [km]
1.	DW nr 869 Rudna Mała - Jasionka - Rzeszów	od węzła S19 Jasionka do węzła DK 9 w Rudnej Małej	Budowa/ rozbudowa	8,0
2.	DW nr 878 Rzeszów - Dylągówka	od skrzyżowania Al. Sikorskiego z ul. Strażacką/Robotniczą w Rzeszowie do granicy miasta – zapewniającej połączenie z DK 94	rozbudowa	3,36
3.	DW nr 878 Rzeszów - Dylągówka	od granicy miasta Rzeszowa do skrzyżowania ul. Grunwaldzkiej z ul. Orkana w Tyczynie (DP nr 1404 R)	rozbudowa	0,72
4.	DW nr 878 Rzeszów - Dylągówka	od granicy miasta Rzeszowa (ul. Lubelska) do DW 869 - (etap I) droga jednojezdniowa	rozbudowa	5,3
5.	DW nr 878 Rzeszów - Dylągówka	od granicy miasta Rzeszowa (ul. Lubelska) do DW 869 - (etap II) budowa drugiej jezdni	rozbudowa	5,0
6.	DW nr 988 Babica–Strzyżów–Warzyce	Babica - Zaborów wraz z budową obwodnicy Czudca	rozbudowa / budowa	7,9
7.	DK 19 Kuźnica Białostocka - Lublin - Rzeszów - Barwinek	od skrzyżowania ul. Podkarpackiej z ul. 9 Dywizji Piechoty do granicy miasta	rozbudowa	1,9
8.	Budowa obwodnicy południowej Rzeszowa- etap I	od skrzyżowania ul. Podkarpackiej z ul. 9 Dywizji Piechoty w Rzeszowie (DK 19) do węzła Rzeszów-Południe (S19)	budowa	3,9
9.	Północna obwodnica Rzeszowa	od skrzyżowania ul. Lubelskiej z ul. Rzecha do ul. Warszawskiej – połączenie DK 97 z DK 94	budowa	1,3
10.	Północna obwodnica Rzeszowa	od ul. Warszawskiej do ul. Krakowskiej- połączenie DK 97 z DK 94	budowa	3,2
11.	Południowa obwodnica Rzeszowa - etap II	od skrzyżowania ul. Podkarpackiej z ul. 9 Dywizji Piechoty (DK 19) do Al. Sikorskiego (DW 878)	budowa	5,0

Tab. 3. Inwestycje drogowe w ramach Programów Współpracy Transgranicznej

L.p.	Droga	Odcinek	Rodzaj	Długość [km]
1.	DW 885 Przemyśl–Hermanowice–Granica Państwa	Przemyśl–Hermanowice– Granica Państwa	przebudowa / rozbudowa	6,9
2.	DW Nr 867 Sieniawa – Wola Mołdycka – Oleszyce – Lubaczów – Hrebenne	Lubaczów – Basznia Górna	przebudowa / rozbudowa	10
3.	DW 897 Tylawa–Komańcza–Cisne–Ustrzyki Górne–Wolosate–Granica Państwa	Tylawa - Wola Niżna	przebudowa / rozbudowa	11,9
4.	DW nr 992 Jasło–Granica Państwa	Nowy Żmigród – Kąty-Krempna	przebudowa / rozbudowa	9,0

Tab. 4. Zadania dotyczące budowy łączników do autostrady A4 oraz S19

L.p.	Droga	Odcinek	Rodzaj	Długość [km]
1.	łącznik autostrady A4 w ciągu DP 1290R	węzeł Dębica Zachód	budowa	3,8
2.	łącznik autostrady A4 w ciągu DP 1288R	węzeł Dębica Wschód	budowa	3,8
3.	łącznik autostrady A4 w ciągu DP1225R	węzeł Sędziszów Małopolski	budowa	4,3 lub 4,5 *
4.	łącznik autostrady A4 w ciągu DK 19	węzeł Rzeszów Północ	rozbudowa	4,4
5.	łącznik autostrady A4 w ciągu DW 877	węzeł Łańcut	budowa	3,5 **
6.	łącznik autostrady A4 w ciągu DP 1698R	węzeł Korczowa	budowa / rozbudowa / przebudowa	5,0
7.	łącznik do S19	węzeł Rzeszów Płd.	budowa	7,8

Tab. 5. Inwestycje na drogach krajowych oraz ekspresowych planowane do realizacji przez GDDKiA:

L.p.	Droga	Odcinek	Rodzaj	Długość [km]
1.	S19	Lublin – Rzeszów		...
2.	S74	Kielce – Nisko		
3.	S19	Rz. Południe – Babica		...
4.	S19	Babica – Barwinek		...
5.	DK 28	Budowa obwodnicy Sanoka		
6.	DK 77	Budowa Stalowej Woli i Niska		...
7.	DK 4	Budowa obwodnicy Łańcuta		...

Tab. 6. Pozostałe inwestycje na drogach krajowych oraz ekspresowych niezbędne do realizacji z punktu widzenia funkcjonowania województwa podkarpackiego.

L.p.	Droga	Odcinek	Rodzaj	Długość [km]
1.	DK 28	Rozbudowa DK 28 w województwie podkarpackim		
2.	DK 73	Rozbudowa DK 73 na odcinku Jasło – Pilzno wraz z połączeniem do autostrady A4 w nowym węźle Pilzno wraz z obwodnicą Jasła	klasa GP-dwujezdniowa	
3.	DK	Sanok - Krosno	klasa GP-dwujezdniowa	
4.	DK 84	Sanok- Granica Państwa		
5.	DK 9	Radom - Rzeszów		

Tab. 7. Lista zadań drogowych przewidzianych do realizacji po perspektywie 2014-2020.

L.p.	Droga	Odcinek	Rodzaj	Długość [km]
1.	DW 835 Lublin – Przeworsk – Grabownica Starzeńska	a) granica województwa – Sieniawa	przebudowa / rozbudowa	15,9
		b) Kańczuga - Grabownica Starzyńska z wyłączeniem obwodnicy Dynowa		55,2
2.	DW 858 Zarzecze – granica województwa	Zarzecze - Ulanów	przebudowa / rozbudowa	5,0
3.	DW nr 984 Lisia Góra–Radomyśl Wielki–Mielec	obw. Radomyśla Wlk.	budowa	3,1
4.	DW nr 988 Babica–Strzyżów–Warzyce	obw. Strzyżowa - Twierdza	przebudowa / rozbudowa	15,6
5.	DW nr 993 Gorlice - Nowy Żmigród - Dukla	gr. Woj. - Nowy Żmigród	przebudowa / rozbudowa	12,6
6.	DW nr 894 Hoczew - Czarna DW nr 896 Ustrzyki Dolne – Ustrzyki Górne	DW 894 na odcinku Wołkowyja - Czarna i DW 896 na odcinku Czarna - Ustrzyki Dolne	przebudowa / rozbudowa	45,6
7.	DW 861 Bojanów – Jeżowe – Kopki	Podgórze (S19) - Kopki (863) - Krzeszów	przebudowa / rozbudowa	15,1
8.	DW Nr 867 Sieniawa – Wola Mołdycka – Oleszyce – Lubaczów – Hrebenne	od m. Basznia Górna do m. Prusie	Przebudowa/rozbudowa	25

Tab. 8. Inwestycje drogowe zgłoszone w trakcie konsultacji społecznych PSRT WP do roku 2023, które proponuje się przesunąć na kolejny okres programowania po perspektywie finansowej 2014-2020 lub zrealizować w ramach posiadanych środków budżetu województwa.

L.p.	Droga	Odcinek	Rodzaj	Długość [km]
1.	DW 870 Sieniawa – Jarosław	Manasterz – Szówsko	przebudowa / rozbudowa	9,6
2.	DW Nr 897 Tylawa-Komańcza-Cisna-Ustrzyki Górne-Wołosate (DW 897 odc. Tylawa – Wola Niżna planowany do realizacji w ramach PWT)	Wisłok Wielki - Komańcza	przebudowa / rozbudowa	12,0
3.	DW nr 877 Naklik - Leżajsk - Łącut - Szklary	Dylągówka - Szklary	przebudowa / rozbudowa	5,9
4.	DW 865 Jarosław- Oleszyce- Cieszanów- Bełżec (Odcinek: Zapałów-Oleszyce w ciągu DW 865 jest planowany do realizacji w ramach RPO WP)	Oleszyce – gr. Woj.	przebudowa	4,7
5.	DW 896 Ustrzyki Dolne - Ustrzyki Górne	Ustrzyki Dolne – Ustrzyki Górne	przebudowa	47
6.	DW 990 Twierdza - Krosno	Twierdza - Krosno	przebudowa	14
7.	DW 867 Sieniawa- Lubaczów - Hrebenne	Sieniawa – Oleszyce	przebudowa	32
8.	DW 887 Brzozów – Rymanów – Daliowa	Brzozów – Rymanów – Daliowa	przebudowa / rozbudowa	38,4
9.	DW 835 Lublin – Przeworsk – Grabownica Starzeńska	Obwodnica Urzejowic	budowa	b.d.

2. Wnioski z oceny oddziaływania na środowisko Programu

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023 została opracowana zgodnie z art. 51 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 z późn. zm.).

Celem opracowania Prognozy oddziaływania na środowisko projektu PSRT WP jest identyfikacja możliwych do określenia skutków środowiskowych realizacji celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego, ustalenie czy ich realizacja sprzyja ochronie środowiska przyrodniczego i zrównoważonemu rozwojowi województwa podkarpackiego oraz ewentualnie wskazanie rozwiązań alternatywnych przyczyniających się do zmniejszenia obciążeń środowiska.

Z analiz zawartych w Prognozie oddziaływania na środowisko projektu PSRT WP wynikają następujące wnioski:

- Prognoza oddziaływania na środowisko jest dokumentem wspierającym proces decyzyjny i procedurę konsultacji społecznych projektu PSRT WP.
- Prognoza oddziaływania na środowisko opracowywana dla dokumentów, które są niezbędne do ubiegania się o dofinansowanie realizacji przedsięwzięcia ze środków unijnych, nie wskazuje szczegółowych oddziaływań na środowisko poszczególnych przedsięwzięć, niemniej jednak wskazuje na prawdopodobne oddziaływania oraz konflikty wynikające z realizacji projektu PSRT WP, a celami ochrony środowiska, w szczególności ochrony przyrody.
- Ocena potencjalnych oddziaływań jest hipotetyczna, ze względu na bardzo ogólny charakter analizowanego dokumentu.
- Analizy przeprowadzone w prognozie wskazują na możliwe potencjalnie negatywne skutki realizacji projektu PSRT WP, przy czym zostały przedstawione sposoby przeciwdziałania ewentualnym niekorzystnym oddziaływaniom oraz przykładowe środki minimalizujące potencjalny negatywny wpływ na zasoby przyrodnicze.
- Szczegółowe skutki oddziaływania poszczególnych przedsięwzięć wyszczególnionych w projekcie PSRT WP, będą poddawane procedurze oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz muszą uzyskać decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.
- Przewiduje się, iż brak realizacji PSRT WP, przyniesie negatywne zmiany w odniesieniu do aktualnego stanu środowiska.
- W projekcie PSRT WP aspekty środowiskowe zostały uwzględnione w ogólnym założeniu. Przyjęte kierunki oraz zrealizowane kluczowe przedsięwzięcia, będą w przeważającej większości miały pozytywny wpływ na środowisko.
- Rozwiązania w zakresie zapobiegania, ograniczania i kompensacji przyrodniczej przewidywanych potencjalnych negatywnych oddziaływań na środowisko, zwłaszcza w obszarach konfliktowych, nie są możliwe do określenia ponieważ: dokument ma charakter deklaracyjny, nie ma dokładnych wskazań lokalizacyjnych nowych przedsięwzięć liniowych, każde z realizowanych w przyszłości przedsięwzięć będzie poddane procedurze oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz będzie musiało uzyskać decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację

- przedsięwzięcia (na etapie wydawania dokumentów decyzyjnych). Na etapie projektu PSRT WP można jedynie wskazać potrzebę stosowania rozwiązań alternatywnych i wybierania do realizacji takiego wariantu, którego realizacja w sposób maksymalny będzie chronić zasoby przyrodnicze, zarówno rośliny, zwierzęta, ich siedliska, jak i miejsca przemieszczania (korytarze ekologiczne).
- Funkcjonowanie zrealizowanych już działań będzie korzystnie wpływać na stan środowiska i zdrowie ludzi, zwłaszcza, gdy stosowane będą najnowsze technologie oraz „dobre praktyki” (np. ciche nawierzchnie, przezroczyste ekrany, wyprowadzenie ciężkiego transportu z centrum miast, prowadzenie szlaków komunikacyjnych, zwłaszcza tych o potencjalnie dużym natężeniu ruchu, poza terenami zwartej zabudowy), niemniej jednak pozytywne efekty należy spodziewać się w dłuższej perspektywie czasowej.
 - Skala przedsięwzięć wyszczególnionych w projekcie PSRT WP ma przede wszystkim charakter regionalny, a ewentualne, prognozowane oddziaływanie powodowane ich realizacją, będzie miało przeważnie zasięg lokalny.
 - Realizacja przedsięwzięć ujętych w PSRT WP będzie oddziaływać na jakość wód powierzchniowych i podziemnych oraz na osiągnięcie przez nich celów środowiskowych głównie w sposób pośredni, pozytywny, negatywny, krótkotrwały, potencjalny.
 - Zwiększenie poziomu ochrony wód nastąpi po zrealizowaniu inwestycji związanych z rozwojem transportu kolejowego, likwidacją kongestii, wzmocnieniem roli transportu publicznego w miejskich ośrodkach funkcjonalnych, budową obwodnic miast i infrastruktury odciążającej ruch komunikacyjny w obszarach zurbanizowanych.
 - Poziom ochrony wód może być osłabiony w czasie prowadzenia prac budowlanych przedsięwzięć transportowych (szczególnie drogi) oraz funkcjonowania szlaków transportowych, przede wszystkim dróg o dużym natężeniu ruchu komunikacyjnego.
 - Rozwiązania alternatywne mogą stanowić: wariantowe przebiegi tras komunikacyjnych (drogowych i kolejowych), różne rozwiązania konstrukcyjne dla przedsięwzięć modernizowanych, rozbudowywanych, remontowanych, stosowanie różnych sposobów realizacji przedsięwzięć (np. metody budowy przedsięwzięć, metody transportu ludzi i towarów – komunikacja drogowa czy kolejowa), wariantowe lokalizacje przedsięwzięć.
 - Zamierzenia wyszczególnione w projekcie PSRT WP powinny być realizowane z zapewnieniem minimalnej ingerencji w tereny o dużym potencjale przyrodniczym i krajobrazowym.
 - Stopień ogólności PSRT WP, brak sprecyzowanych informacji o lokalizacji kluczowych przedsięwzięć oraz brak wiedzy o stanie, funkcji i strukturze lokalnych wartości przyrodniczych, utrudnia wypracowanie szczegółowych ocen oddziaływania na środowisko, w tym na obszary Natura 2000.
 - Nie można w sposób jednoznaczny wykluczyć negatywnego wpływu realizacji niektórych przedsięwzięć kluczowych na obszary Natura 2000, ale wpływ negatywny nie oznacza wpływu znaczącego. Należy zaznaczyć, że obowiązujące prawo wyklucza realizację przedsięwzięć mogących w sposób znaczący oddziaływać na obszary Natura 2000, ale dopuszcza odstępstwa od tej reguły (art. 34. Ustawy o ochronie przyrody), a dla przedsięwzięć ustawodawca przewidział odpowiednie procedury ocen, które przeprowadza się na etapie realizacji.
 - Ocenia się, iż na etapie niniejszej, strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projekt PSRT WP nie wprowadza działań kierunkowych, ani przedsięwzięć kwalifikujących

- się do działań wymienionych w artykule 33 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.
- Potencjalne, negatywne oddziaływania na środowisko, a w szczególności na obszary cenne przyrodniczo, w tym na obszary Natura 2000, mogą zostać istotnie zminimalizowane lub wyeliminowane poprzez zastosowanie odpowiednich procedur, technologii i rozwiązań projektowych na etapie opracowywania dokumentów wykonawczych.
 - W odniesieniu do dokumentu o tak dużym stopniu ogólności, jakim jest projekt PSRT WP, utrudnione jest zaproponowanie rozwiązań mających na celu kompensację przyrodniczą potencjalnych negatywnych oddziaływań na środowisko. Taka możliwość i potrzeba może powstać jako wynik oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia, przy realizacji konkretnych zamierzeń inwestycyjnych, wynikających z wyboru konkretnego projektu. Będzie to miało miejsce na etapie procesów decyzyjnych (plany zagospodarowania przestrzennego, decyzje administracyjne).
 - Sformułowane w projekcie PSRT WP cele szczegółowe i realizujące je kierunki są bezalternatywne, w szczególności w kontekście ustaleń i postanowień wcześniej przyjętych dokumentów programowych szczebla krajowego, dotyczących dziedziny rozwoju transportu.
 - Alternatywne rozwiązania lokalizacyjne w kontekście łagodzenia potencjalnego negatywnego wpływu proponowanych przedsięwzięć kluczowych na obszary Natura 2000, winny być rozważone na etapie oceny oddziaływania konkretnych przedsięwzięć.
 - Realizując przedsięwzięcia wytypowane do wsparcia finansowego ze środków europejskich, wyszczególnione w projekcie PSRT WP należy przede wszystkim:
 - zachować spójność i integralność obszarów Natura 2000 (wyznaczonych oraz ważnych dla Wspólnoty),
 - unikać tworzenia barier dla przemieszczających się zwierząt,
 - zapewniać prawidłowe funkcjonowanie układów przyrodniczych,
 - ograniczać presję inwestycyjną na tereny najcenniejsze pod względem przyrodniczym,
 - wykluczać, lub w uzasadnionych przypadkach ograniczać, fragmentację środowiska do niezbędnego minimum,
 - zapewniać drożność korytarzy ekologicznych oraz szlaków migracyjnych zwierząt.
 - Prawdopodobne jest, iż realizacja części przedsięwzięć może spowodować długotrwałe zmiany oraz przekształcenia środowiska w wymiarze lokalnym, ale efekt ekologiczny ich realizacji będzie pozytywny w dłuższym horyzoncie czasowym i w wymiarze ponadlokalnym.
 - Pomimo oddziaływania projektu PSRT WP w sensie transgranicznym, na obecnym etapie nie przewiduje się możliwości znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko. Nie przewiduje się by oddziaływania poszczególnych odcinków tras komunikacyjnych, linii kolejowych powodowały znaczące oddziaływania na środowisko o zasięgu wykraczającym poza granice województwa, skutkujące uruchomieniem procedury oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

3. Wnioski z oceny ex-ante Programu

Zgodnie z dyspozycją zawartą w art. 15 ust. 6 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. (Dz.U.2014.1649 z późn. zm.) o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, projekt Programu musiał zostać poddany ewaluacji ex-ante obejmującej spodziewaną skuteczność i efektywność jego realizacji.

Badanie ewaluacyjne pn. *Ewaluacja ex-ante projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023* zostało przeprowadzone przez ekspertów firmy WYG PSDB Sp. z o. o. z siedzibą w Warszawie. Wykonawca badania został wskazany na podstawie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego. Badanie zostało zrealizowane w okresie od 18 listopada 2015 r. do 21 grudnia 2015 r., a jego wyniki zostały przedstawione w *Raporcie końcowym*.

Zespół ewaluatorów wskazał, iż na podstawie przeprowadzonych analiz można jednoznacznie stwierdzić, że Program Strategiczny Rozwoju Transportu *Województwa Podkarpackiego do roku 2023* spełnia warunek ex-ante w ramach celu tematycznego 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej (FS, EFRR). W dokumencie stwierdzono występowanie jedynie drobnych niespójności i braków wskazanych do uzupełnienia, co jednak nie wpływa na ogólną ocenę Programu.

Podstawowe wnioski zawarte w *Raporcie końcowym z badania ewaluacyjnego pn. „Ewaluacja ex-ante projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023”* są następujące:

- Projekt Programu jest zgodny i komplementarny z obowiązującymi regulacjami prawa, wytycznymi MliR dotyczącymi spełnienia warunkowości ex ante, wytycznymi JASPERS dotyczącymi metodologii opracowania krajowych i regionalnych planów transportowych oraz właściwymi dokumentami krajowymi i unijnymi dotyczącymi nowego systemu programowania i wdrażania Europejskich Funduszy Strukturalnych i Inwestycyjnych (EFSI) w perspektywie finansowej 2014-2020 oraz aktualnie obowiązującymi zasadami polityki regionalnej. Wskazane jest jedynie położenie nieco większego nacisku na zagadnienia dotyczące multimodalności transportu.
- Projekt Programu trafnie odpowiada na wyzwania i potrzeby społeczno-ekonomiczne obszaru nim objętego. Wszystkie wyróżnione cele szczegółowe oraz kierunki rozwoju a także wyłonione przedsięwzięcia priorytetowe stanowią odpowiedź na problemy i wyzwania zidentyfikowane w diagnozie.
- Projekt Programu posiada uporządkowaną i logiczną strukturę. Zawiera wszystkie elementy modelowej logiki interwencji. Dokument zawiera jedynie nieznaczne niespójności polegające na niewłaściwym przyporządkowaniu niektórych kierunków rozwoju do celów szczegółowych. Niespójności te mają jednak drugorzędne znaczenie w kontekście ogólnej oceny przyjętej logiki interwencji, a ich usunięcie nie jest zadaniem trudnym. Żeby to uczynić, wystarczy przyporządkować poszczególne kierunki rozwoju do właściwych celów szczegółowych.
- W projekcie Programu nie uwzględniono zagadnienia transportu rowerowego. Ze względu na brak badań w tym zakresie nie ma możliwości stwierdzenia, w jakim stopniu rower jest wykorzystywany jako środek transportu przez mieszkańców województwa podkarpackiego. Transport rowerowy może jednak odgrywać istotną rolę w kontekście

zapewnienia spójności wewnętrznej ROF i przyczyniać się do minimalizowania problemów związanych z przeciążeniem ruchu w centrach miast oraz związanych z tym zanieczyszczeń i problemów związanych z wydłużaniem czasu przemieszczania się po mieście. Stąd też zasadne jest podejmowanie inwestycji mających na celu zwiększanie spójności sieci ścieżek rowerowych w obrębie obszarów funkcjonalnych.

- Cele i kierunki rozwoju przyjęte w projekcie Programu są zgodne z najważniejszymi politykami i strategiami na poziomie unijnym i krajowym. Podczas realizacji badania wykonano szereg analiz spójności projektu Programu z politykami i strategiami na poziomie unijnym i krajowym, i na podstawie przeprowadzonych analiz stwierdzono zgodność pomiędzy zapisami PSRT WP a politykami i strategiami na poziomie unijnymi i krajowym.
- Cele i kierunki rozwoju przyjęte w projekcie Programu są zgodne z zapisami Strategii rozwoju województwa Podkarpackie 2020 oraz Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020. Podczas analiz zweryfikowano występowanie zgodności pomiędzy projektem PSRT WP a Strategią rozwoju województwa Podkarpackie 2020 oraz Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Podkarpackiego 2014-2020. W wyniku przeprowadzonych analiz stwierdzono występowanie zgodności pomiędzy tymi dokumentami.
- Wskazane w projekcie Programu przedsięwzięcia priorytetowe dla rozwoju systemu transportowego w województwie odgrywają istotną rolę w kontekście dalszego rozwoju tego obszaru. Trudności w dokonaniu oceny w tym zakresie przysparza brak szczegółowego opisu kryteriów, na podstawie których przedsięwzięcia priorytetowe zostały wyłonione oraz brak hierarchizacji wyłonionych przedsięwzięć, a także to, że na liście przedsięwzięć priorytetowych zabrakło inwestycji z zakresu transportu kolejowego oraz inwestycji z zakresu transportu publicznego.
- Ze względu na horyzontalny charakter Programu precyzyjne określenie źródeł i instrumentów jego finansowania jest zadaniem bardzo trudnym, jeżeli w ogóle możliwym. Mając to na uwadze, można stwierdzić, że na etapie opracowania projektu Programu dołożono starań, by jak najbardziej precyzyjnie i wiarygodnie przedstawić źródła i instrumenty finansowania Programu. System wdrażania Programu charakteryzuje się prostotą i przejrzystością, a główne zadania związane z wdrażaniem Programu zostały przypisane do jednej komórki organizacyjnej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego – Departamentu Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego, co powinno gwarantować skuteczność realizacji Programu. Wskazane jest jedynie wzmocnienie procesu monitorowania Programu oraz partycypacji w tym procesie głównych interesariuszy.
- Zawarte w projekcie Programu zapisy dotyczące systemu monitoringu zostały wyrażone w sposób bardzo ogólny lub nie wprost przy okazji omawiania systemu wdrażania Programu, co utrudnia dokonanie jednoznacznej oceny możliwości skutecznej i efektywnej rejestracji i oceny efektów realizacji Programu. W zapisach projektu Programu brakuje informacji na temat sposobu prowadzenia procesu ewaluacji. System wskaźników Programu charakteryzuje się prostotą i przejrzystością, która została uzyskana dzięki zastosowaniu niewielkiej liczby najważniejszych wskaźników. Mimo niewielkiej liczby wskaźników, zostały one dobrane w taki sposób, że pozwalają na monitorowanie najważniejszych rezultatów Programu. W systemie monitorowania zabrakło wskaźników produktu. Co prawda mając na uwadze horyzontalny charakter Programu kluczową rolę

w procesie monitorowania odgrywają wskaźniki rezultatu, jednak stosowanie wskaźników produktu może być również użyteczne w kontekście zarejestrowania zmian zachodzących w zakresie infrastruktury transportowej. Zaproponowane wskaźniki produktu w zdecydowanej większości nie spełniają kryteriów SMART, jednak skorygowanie wskaźników w taki sposób, by spełniały te kryteria w większości przypadków nie jest zadaniem trudnym. Wystarczy je jedynie doprecyzować oraz w taki sposób określić sposób ich pomiaru, by pozwalały one na uchwycenie rzeczywistej zmiany spowodowanej realizacją PSRT WP.

Badanie ewaluacyjne, a w szczególności wnioski i rekomendacje zamieszczone w *Raporcie końcowym*, były podstawą do wprowadzenia zmian i uzupełnień w treści Programu.