

MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego

Spis treści

CZĘŚĆ I. WSTĘP	5
1. Plan Transportowy.....	5
2. Słownik pojęć używanych w dokumencie	10
3. Weryfikacja i aktualizacja Planu Transportowego.....	11
CZĘŚĆ II. SIEĆ KOMUNIKACYJNA W WOJEWÓDZTWIE PODKARPACKIM ORAZ INFRASTRUKTURA PRZYSTANKOWA	12
4. Sieć komunikacyjna w Województwie Podkarpackim.....	12
4.1. Transport autobusowy	13
4.1.1. Sieć komunikacji autobusowej	13
4.1.2. Tabor autobusowy.....	14
4.1.3. Korytarze transportowe	19
4.2. Transport kolejowy.....	23
4.3. Współpraca z Operatorem publicznego kolejowego transportu zbiorowego.....	24
4.3.1. Tabor wykorzystywany przez Operatora kolejowego publicznego transportu zbiorowego	24
4.3.2. Przewóz pasażerów przez Operatora publicznego kolejowego transportu zbiorowego.....	25
4.4. Transport lotniczy.....	26
5. Dostępność komunikacyjna na obszarze Województwa Podkarpackiego	27
5.1. Niska dostępność komunikacyjna.....	29
5.2. Przepływ strumieni pasażerskich.....	30
6. Kluczowe węzły komunikacyjne	32
7. Sieć użyteczności publicznej	35
7.1. Docelowy popyt na przewozy o charakterze użyteczności publicznej	35
7.2. Scenariusze możliwych zmian społeczno-gospodarczych	37
7.2.1. Scenariusz I	37
7.2.2. Scenariusz II	38
7.2.3. Scenariusz III	38
7.3. Wyznaczenie sieci połączeń komunikacyjnych, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	40
7.4. Mapa sieci połączeń komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej	42
8. Infrastruktura komunikacyjna i jej otoczenie	44
8.1.1. Wpływ transportu zbiorowego na środowisko.....	48
8.1.2. Rola Planu Transportowego w ochronie środowiska	50
8.2. Sieć przystanków	51
8.2.1. Dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej.....	53
9. Zgodność z zapisami Krajowego Planu Transportowego.....	54
CZĘŚĆ III. OCENA I PROGNOZY POTRZEB PRZEWOZOWYCH.....	61
10. Miejsca użyteczności publicznej	61
11. Czynniki demograficzne i społeczno-ekonomiczne w perspektywie Planu	63
11.1. Czynniki demograficzne.....	63
11.2. Czynniki społeczno-ekonomiczne	69
11.3. Rozwój gospodarki na terenie Województwa Podkarpackiego.....	74
11.3.1. Specjalne Strefy Ekonomiczne na terenie Województwa Podkarpackiego.....	74
11.3.2. Inne formy rozwoju gospodarczego regionu.....	76
11.4. Dostęp osób niepełnosprawnych do publicznego transportu zbiorowego	78
CZĘŚĆ IV. FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH.....	79
12. Finansowanie transportu zbiorowego w Województwie Podkarpackim	79
12.1. Źródła finansowania i formy finansowania transportu zbiorowego.....	79
12.2. Poziom opłat za przejazdy	80

12.3. Uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.....	81
CZĘŚĆ V. PREFERENCJE WYBORU ŚRODKÓW TRANSPORTU.....	83
13. Badania ankietowe mieszkańców Województwa Podkarpackiego	83
13.1. Ankiety A – osoby podróżujące pociągami spółki Przewozy Regionalne.....	85
13.1.1. Profil respondentów	85
13.2. Ankiety B – mieszkańcy województwa ankietowani na dworcach i przystankach	89
13.2.1. Profil respondentów	89
13.2.2. Preferencje komunikacyjne mieszkańców.....	93
13.2.3. Ocena komunikacji publicznej	96
13.3. Ankiety C – uczniowie szkół ponadgimnazjalnych.....	98
13.3.1. Profil respondentów	98
13.3.2. Preferencje komunikacyjne uczniów	99
13.3.3. Ocena komunikacji publicznej	102
13.3.4. Najczęstsze odpowiedzi na pytania otwarte	104
14. Badania napełnień w pociągach regionalnych	105
15. Określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu.....	109
CZĘŚĆ VI. ORGANIZACJA RYNKU PRZEWOZÓW. TRYB WYBORU OPERATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	110
16. Organizacja rynku przewozów. Tryb wyboru operatora	110
CZĘŚĆ VII. STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH	113
17. Standard usług świadczonych w publicznym transporcie zbiorowym i bezpieczeństwo pasażerów	113
17.1. Integracja różnych rodzajów transportu i zrównoważony rozwój transportu	115
CZĘŚĆ VIII. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA	117
18. Informacja pasażerska	117
CZĘŚĆ IX. ROZWÓJ PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	120
19. Analiza SWOT.....	120
20. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	121
20.1. Kierunki ogólne.....	121
20.2. Kierunki szczegółowe.....	123
Załączniki –A, B, C, D, E, F, G, H, I – stanowią osobny dokument	

CZĘŚĆ I. WSTĘP

1. Plan Transportowy

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

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

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

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

1. Gmina:
 - a. Licząca, co najmniej 50 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - b. Której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
2. Związek międzygminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
3. Powiat:
 - a. Liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - b. Któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 120 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
4. Związek powiatów obejmujący obszar liczący, co najmniej 120 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
5. Województwo:
 - a. W zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - b. Któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
6. Minister właściwy do spraw transportu – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

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

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

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

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

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

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

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

- Cel 1. **Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu** – instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych
- Cel 2. **Poprawa efektywności** funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczeniem kosztów
- Cel 3. **Integracja systemu transportowego** – w układzie gałęziowym i terytorialnym
- Cel 4. **Wspieranie konkurencyjności gospodarki** obszaru – instrument rozwoju gospodarczego
- Cel 5. **Poprawa bezpieczeństwa** – radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu
- Cel 6. **Ograniczenie negatywnego wpływu** transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

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

I. Prawodawstwo unijne, w szczególności:

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

II. Prawodawstwo krajowe, w szczególności:

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

III. Dokumenty krajowe, w szczególności:

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

IV. Dokumenty Województwa Podkarpackiego, w szczególności:

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

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

1. Określenie sieci komunikacyjnej, na której będzie planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, poprzez określenie linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym i drogowym.
2. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych, z uwzględnieniem w szczególności elementów następujących:
 - demografia – stan istniejący i prognozy (stan i struktura ludności według podstawowych cech demograficznych i społeczno-ekonomicznych, sieć osadnicza, rozmiary przemieszczeń terytorialnych ludności, poziom bezrobocia, struktura zatrudnienia, liczba i struktura gospodarstw domowych i rodzin, przyszły poziom płodności i umieralności – przedstawione m. in. przez Główny Urząd Statystyczny),
 - lokalizacja obiektów użyteczności publicznej (m. in. placówki oświatowe, placówki opiekuńczo – zdrowotne, zakłady pracy, urzędy, ośrodki handlowe, miejsca rekreacji i wypoczynku – stan istniejący i prognoza),
 - gęstość zaludnienia,
 - ruchliwość mieszkańców,
 - struktura podróży w oparciu o motywację,
 - średnia odległość i czasu podróży,
 - alokacja lokalnych i regionalnych ośrodków przemysłowych i specjalnych stref ekonomicznych,
 - zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.
3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych w podziale na źródła i formy finansowania.
4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w szczególności propozycje dotyczące wyboru rodzaju tych środków z uwzględnieniem dostępnej infrastruktury transportowej na terenie województwa.
5. Zasady organizacji rynku przewozów, w tym przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego.
6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, poprzez określenie standardu przewozów i jakości usług przewozowych, uwzględniając potrzebę zapewnienia w szczególności:
 - ochrony środowiska naturalnego – określenie standardów i norm dotyczących zanieczyszczenia powietrza, hałasu i innych elementów środowiska w polityce transportowej,
 - standardu obejmującego dostępność osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego - poprzez określenie zapotrzebowania na pojazdy wyposażone w urządzenia ułatwiające dostęp do pojazdu (np. niska podłoga, windy, rampy, pasy do przypięcia wózka itp.),
 - systemu informacji dla osób niepełnosprawnych, standardu systemu pobierania opłat za bilety,
 - dostępności podróży do infrastruktury przystankowej.
7. Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera, w tym uwzględniając potrzeby pasażerów związane z dostępem do informacji w zakresie: godzin przyjazdu / odjazdu środków transportu, obowiązujących opłat za przejazd, obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, węzłów przesiadkowych, koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu, regulaminów przewozu osób.
8. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
9. Infrastruktura przystankowa.
10. Weryfikacja i aktualizacja planu.

Część tekstowa opracowania zawiera uzasadnienie przyjętych rozwiązań.

Przy opracowywaniu Planu transportowego uwzględniono w szczególności:

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

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

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

Część graficzna została opracowana na podstawie § 5 i § 6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Część graficzna Planu transportowego zawiera rysunek przedstawiający sieć komunikacyjną, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

2. Słownik pojęć używanych w dokumencie

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie

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

3. Weryfikacja i aktualizacja Planu Transportowego

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

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

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

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

CZĘŚĆ II. SIEĆ KOMUNIKACYJNA W WOJEWÓDZTWIE PODKARPACKIM ORAZ INFRASTRUKTURA PRZYSTANKOWA

4. Sieć komunikacyjna w Województwie Podkarpackim

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

Województwo Podkarpackie posiada dość gęstą sieć dróg, silnie uzależnioną od pofałdowanej rzeźby terenu. Istotę komunikacyjną regionu stanowią:

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

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

Lotniskiem o największym znaczeniu dla regionu jest Rzeszów-Jasionka, będące obiektem o znaczeniu międzynarodowym. Posiada ono drugą najdłuższą w Polsce drogę startową (3200 m), która pozwala na przyjmowanie nawet największych samolotów. Oprócz tego lotniska, na terenie województwa zarejestrowanych jest pięć innych lotnisk cywilnych: Rzeszów, Krosno, Mielec, Turbia k. Stalowej Woli oraz Iwonicz.

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

Drogowe:

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

Kolejowe:

5. Krościenko – Chyrów
6. Werchrata – Rawa Ruska
7. Łupków – Medzilaborce
8. Przemyśl - Mościska

Lotnicze:

9. Rzeszów-Jasionka
10. Mielec

4.1. Transport autobusowy

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

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

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

Tabela 2. Podstawowe dane dotyczące zezwoleń na przewóz osób

	Liczba przewoźników	Liczba zezwoleń /uzgodnień
Zezwolenia wydane przez Marszałka Województwa Podkarpackiego	112	683
Zezwolenia wydane przez Prezydenta Miasta Krosna	13	74
Zezwolenia wydane przez Prezydenta Miasta Przemyśla	7	50
Zezwolenia wydane przez Prezydenta Miasta Rzeszowa	9	78
Zezwolenia wydane przez Prezydenta Miasta Tarnobrzega	10	34
Zezwolenia opiniowane / uzgadniane przez Marszałka Województwa Podkarpackiego w 2013	13	14
ŁĄCZNIE	164	933

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

4.1.1. Sieć komunikacji autobusowej

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

Według danych z czerwca 2013 r. Marszałek Województwa Podkarpackiego udzielił łącznie na rzecz 112 przewoźników 683 zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób transportem autobusowym. Zgodnie z załączonymi rozkładami jazdy wykonywanych jest 6 101 kursów w ciągu doby. Ponieważ zezwolenia te obejmują co najmniej dwa powiaty, średnia długość jednego kursu jest dość wysoka i wynosi 72,6 km, zaś łączna praca eksploatacyjna w ciągu doby wynosi ok. 408 200 kilometrów.

Szczegółowe zestawienie przewoźników, którym zezwoleń udzielił Marszałek Województwa Podkarpackiego znajduje się w Załączniku D w Tabelach: D1. Charakterystyka przewoźników, którym zezwoleń udzielił Marszałek Województwa Podkarpackiego oraz D2. Zezwolenia na wykonywanie przewozów osób w krajowym transporcie drogowym udzielone przez Marszałka Województwa Podkarpackiego.

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

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

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

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

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

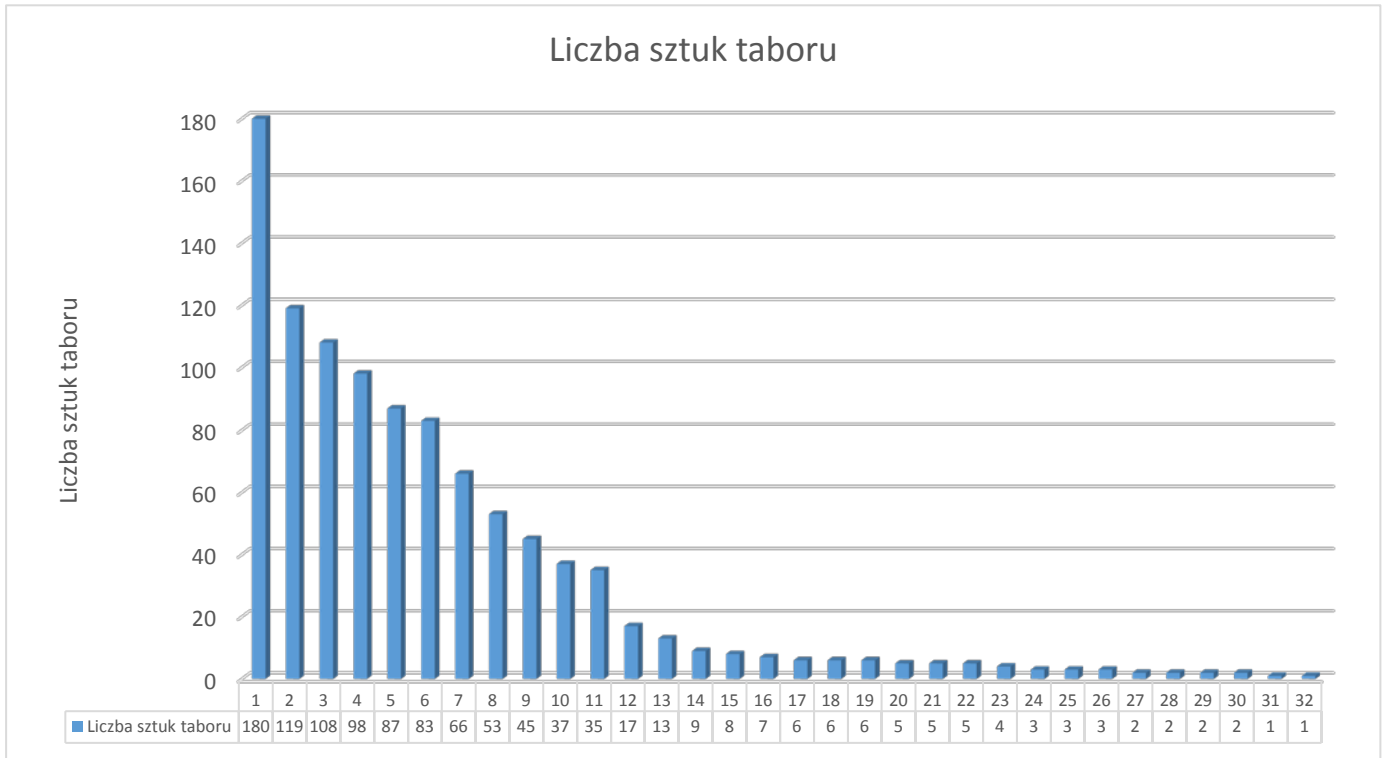
Dodatkowo, w Załączniku D – Tabela D7. Charakterystyka sieci przewozów, na które zezwolenia uzgadniał Marszałek Województwa Podkarpackiego w 2013 roku – umieszczono te zezwolenia, które uzgadniane były przez Marszałka Województwa Podkarpackiego w roku 2013, zaś same zezwolenia zostały wydane przez inne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

4.1.2. Tabor autobusowy

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

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

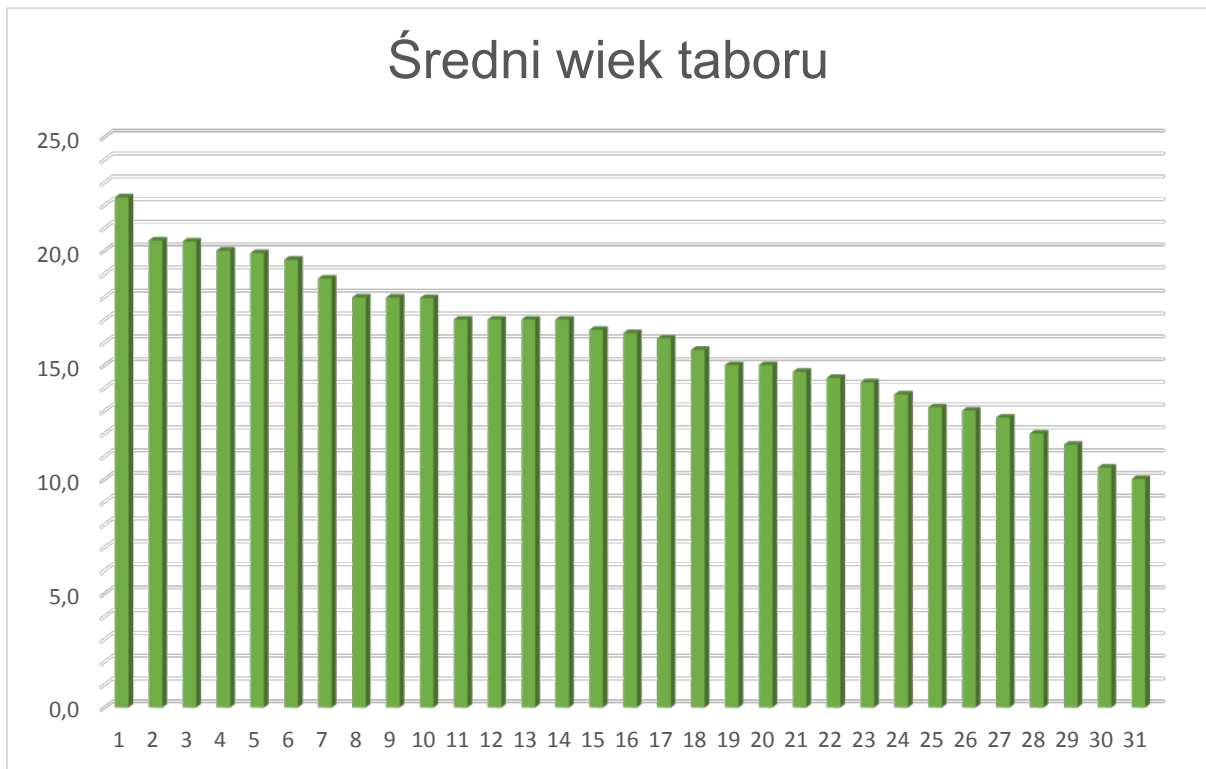
Rysunek 1. Rozkład liczby posiadanych autobusów u poszczególnych przewoźników



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od przewoźników

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

Rysunek 2. Rozkład wieku posiadanych autobusów u poszczególnych przewoźników



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od przewoźników

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

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

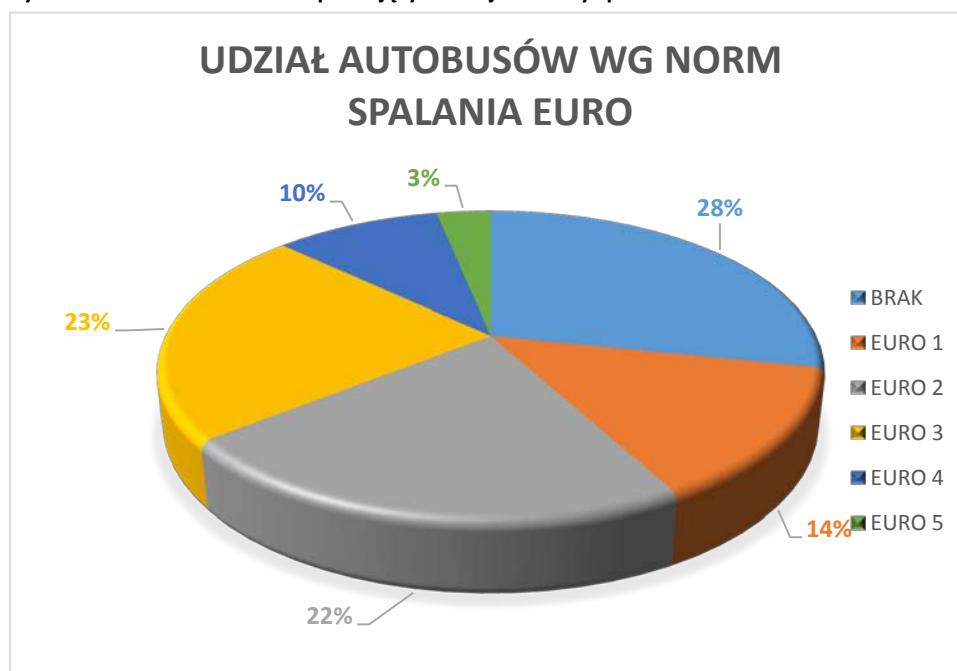
Kolejne normy – europejskie standardy emisji spalin – EURO, wprowadzone zostały w następujących latach:

Tabela 4. Europejskie standardy emisji spalin EURO.

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

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

Rysunek 3. Udział autobusów spełniających kolejne normy spalin EURO.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od przewoźników

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

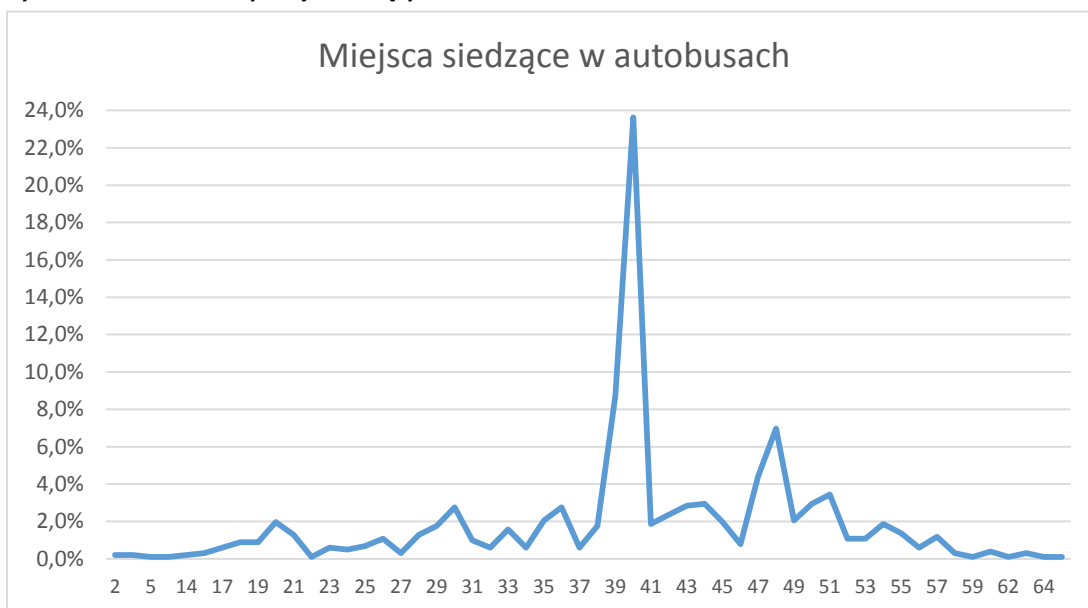
Rysunek 4. Udział autobusów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od przewoźników

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

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

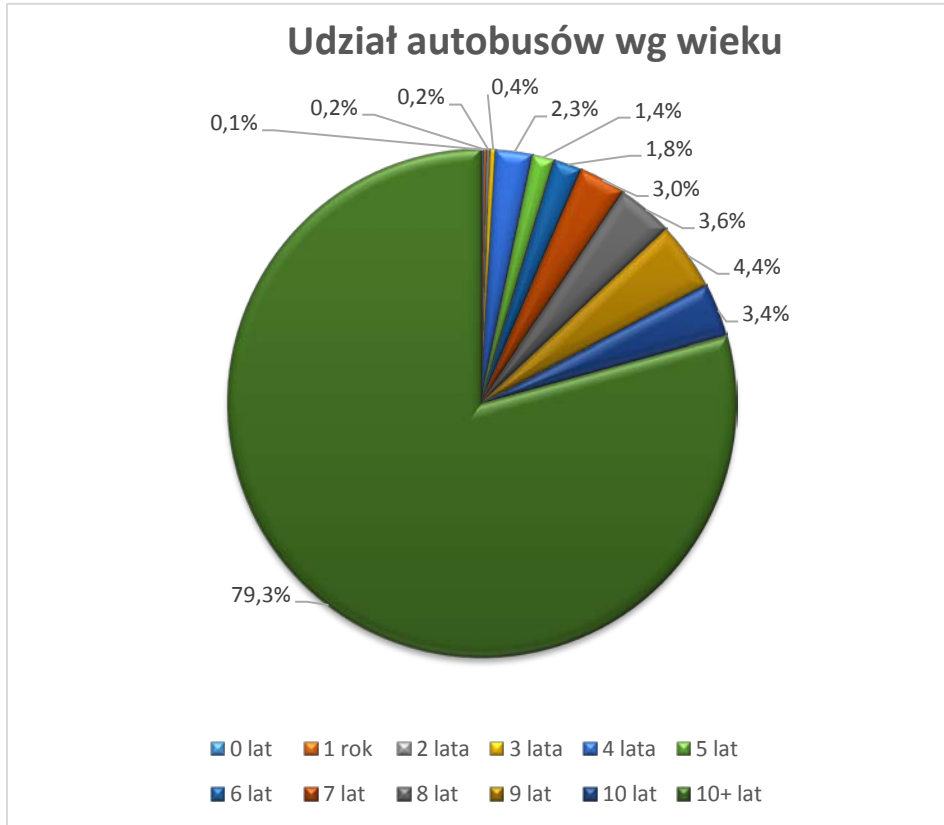
Przewoźnicy proszeni byli także o podanie liczby miejsc w autobusach. Jak widać na poniższych tabelach, przeważają autobusy posiadające ok. 40 miejsc siedzących, choć istnieją także przewoźnicy posiadający w większości autobusy o liczbie miejsc do 21.

Rysunek 5. Rozkład liczby miejsc siedzących autobusów w taborze

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od przewoźników

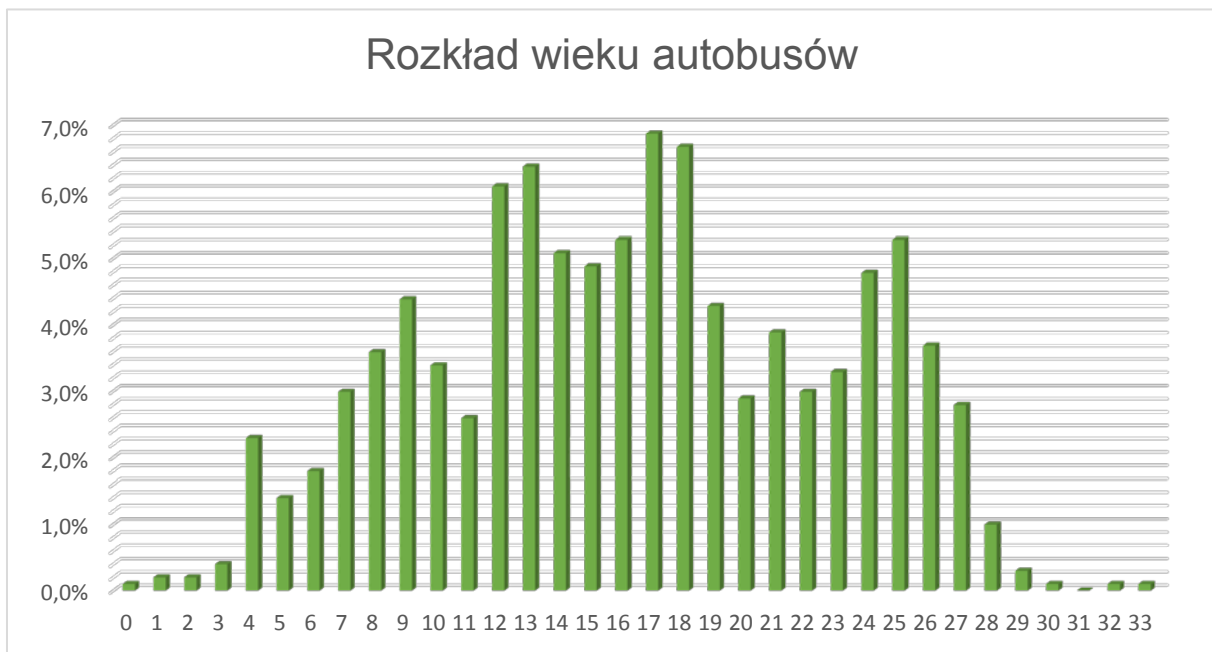
Podsumowując, tabor autobusowy poruszający się po drogach województwa jest dość wiekowy, choć przewoźnicy starają się go odnawiać. Udział autobusów do 10 lat w ogólnej liczbie autobusów przedstawia się następująco (łącznie wynosi on około 30%):

Rysunek 6. Udział autobusów wg wieku w całym taborze.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od przewoźników

Rysunek 7. Rozkład wieku autobusów w całym taborze według lat



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od przewoźników

4.1.3. Korytarze transportowe

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

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

- A. Liczba połączeń jest równa lub większa niż 100 kursów dziennie
- B. Liczba połączeń jest równa lub większa niż 50 i mniejsza niż 100 kursów dziennie
- C. Liczba połączeń jest równa lub większa niż 20 i mniejsza niż 50 kursów dziennie
- D. Liczba połączeń jest równa lub większa niż 6 i mniejsza niż 20 kursów dziennie
- E. Liczba połączeń jest mniejsza niż 6 kursów dziennie.

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

Tabela 5. Największe autobusowe korytarze transportowe w Województwie Podkarpackim.

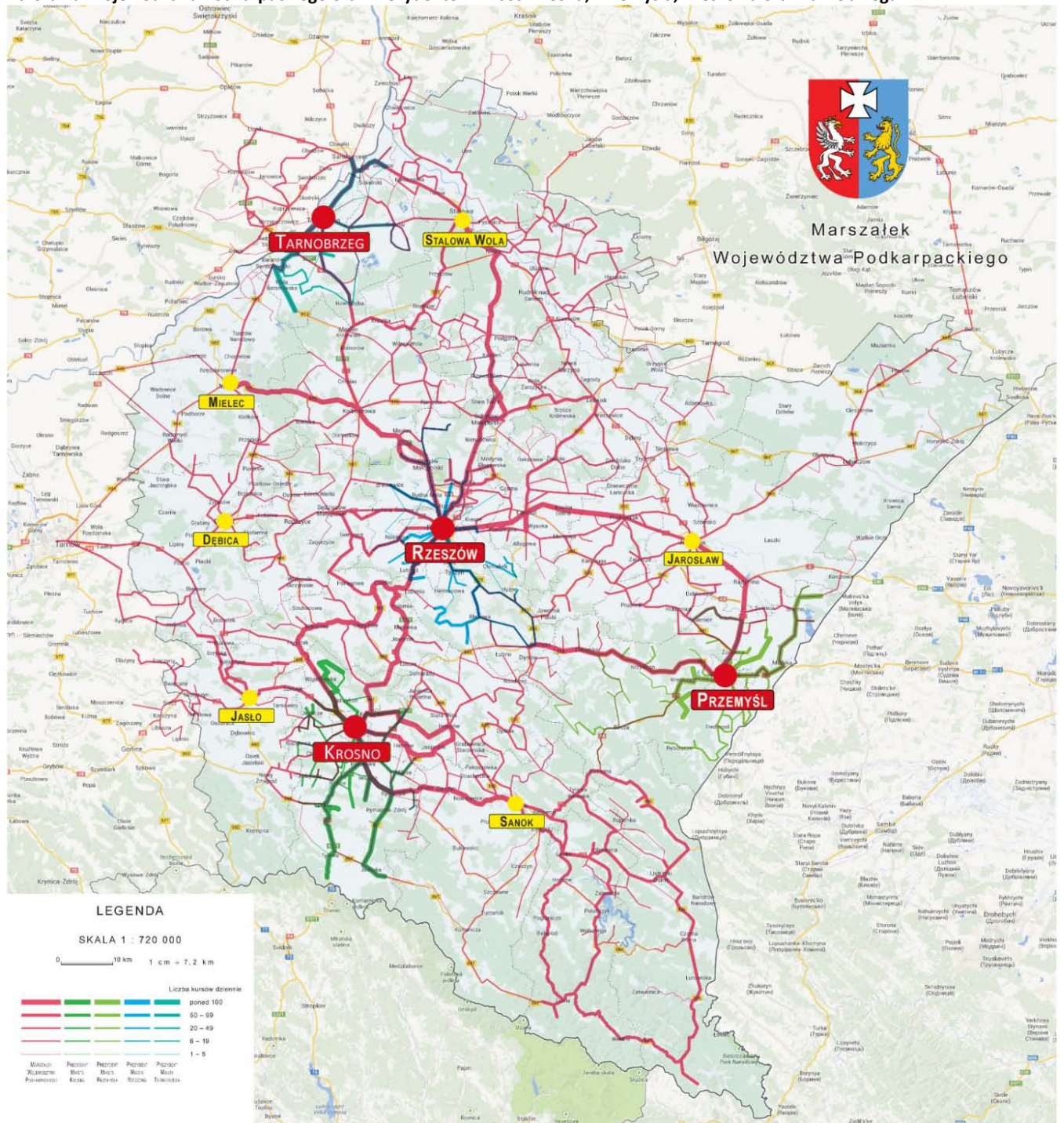
Lp.	Od	Do	Liczba kursów w ciągu doby
1	Przemyśl	Jarosław	208
2	Przeworsk	Rzeszów	185
3	Przemyśl	Dynów	169
4	Rzeszów	Stalowa Wola	164
5	Łańcut	Rzeszów	136
6	Krosno	Rzeszów	134
7	Brzozów	Krosno	132
8	Krosno	Sanok	131
9	Mielec	Rzeszów	120
10	Leżajsk	Rzeszów	97
11	Jasło	Krosno	96
12	Sandomierz	Tarnobrzeg	94

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

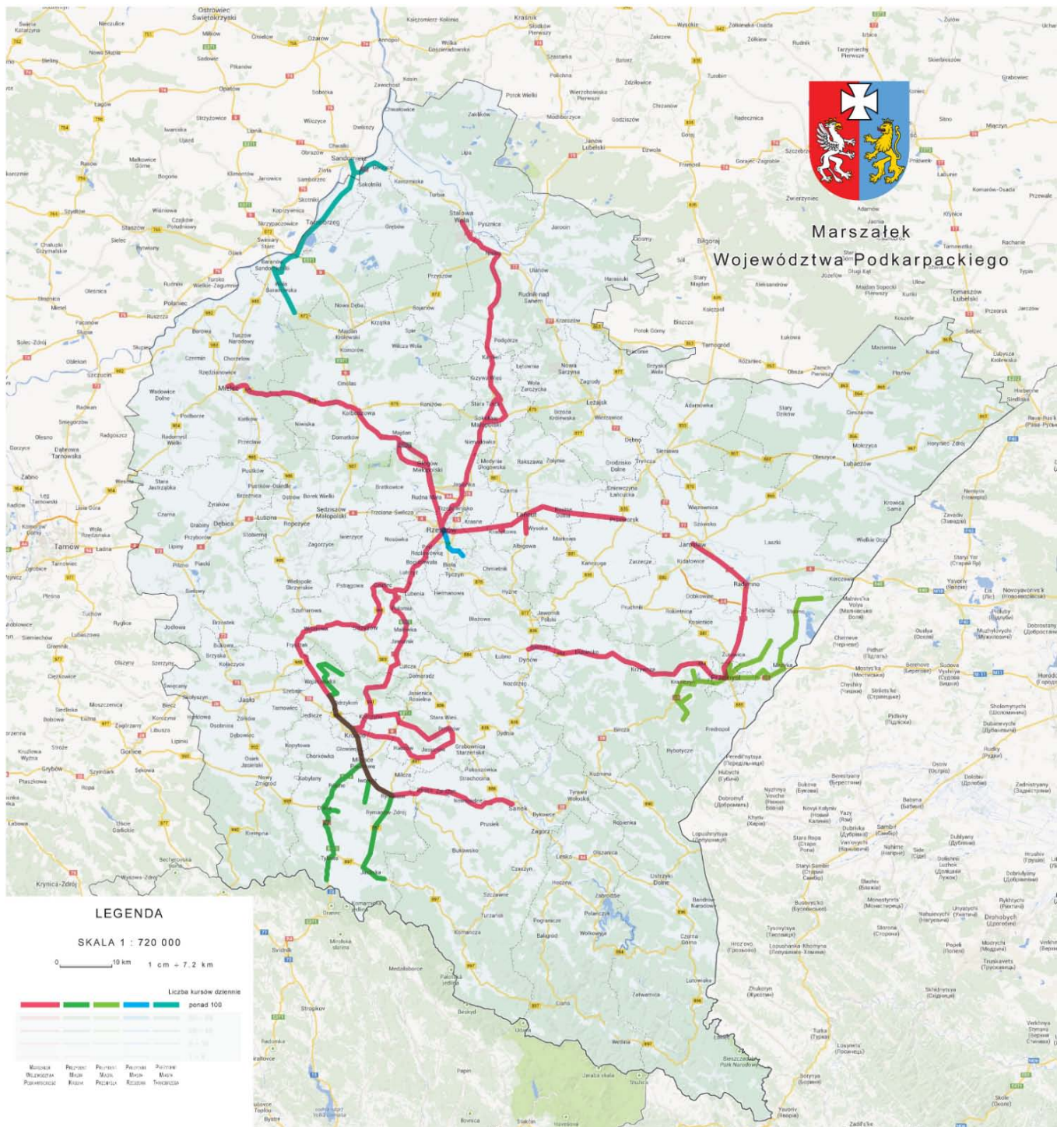
Mapy największych korytarzy transportowych przedstawiono oddzielnie dla zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego i oddzielnie dla zezwoleń wszystkich, tj. wydanych przez Marszałka oraz przez Prezydentów Miast: Krosna, Przemyśla, Rzeszowa i Tarnobrzega.

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

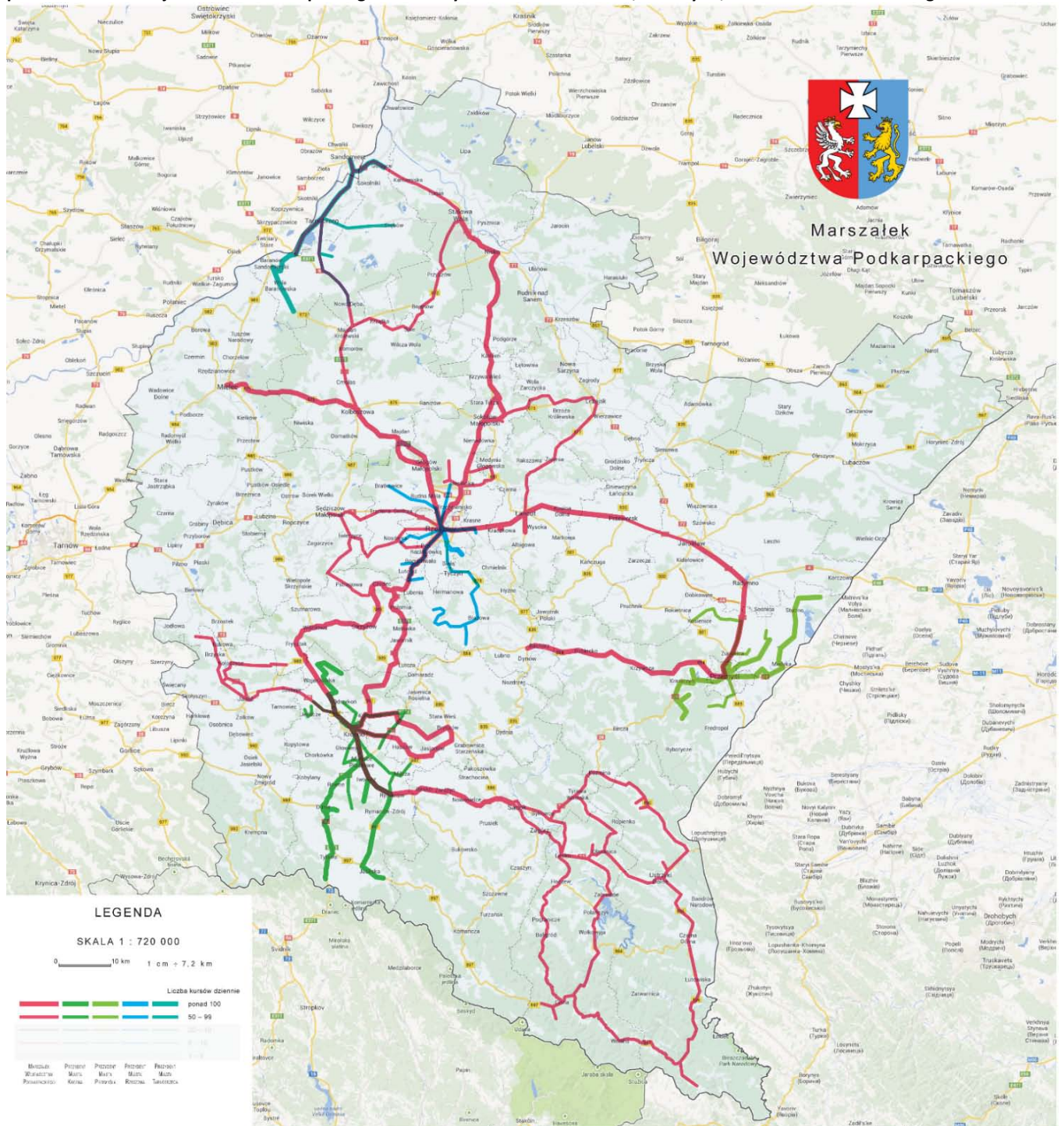
Mapa 1. Wszystkie korytarze transportowe w komunikacji autobusowej, na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego oraz Prezydentów Miast: Krośna, Przemyśla, Rzeszowa oraz Tarnobrzęga



Mapa 2. Najważniejsze korytarze transportowe (grupa A) w komunikacji autobusowej na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego oraz Prezydentów Miast: Krosna, Przemyśla, Rzeszowa oraz Tarnobrzega.



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



4.2. Transport kolejowy

Na teren województwa wjeżdżają pociągi następujących przewoźników kolejowych:

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

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

- Kraków
- Lublin
- Warszawa

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

Mapa 4. Sieć kolejowa w Województwie Podkarpackim



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

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

4.3. Współpraca z Operatorem publicznego kolejowego transportu zbiorowego

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

4.3.1. Tabor wykorzystywany przez Operatora kolejowego publicznego transportu zbiorowego

Na liniach kolejowych położonych na terenie Województwa Podkarpackiego, na podstawie *Umowy o świadczenie usług użyteczności publicznej w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich*, obowiązującej do 31 grudnia 2013 r. kursują pociągi obsługiwane przez spółkę Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Pojazdy kolejowe wykorzystywane przez spółkę Przewozy Regionalne stanowią w części własność Województwa Podkarpackiego, a w części – własność tej spółki. Zgodnie z umową zawartą między Województwem Podkarpackim, a spółką Przewozy Regionalne Sp. z o.o. „Operator zobowiązany jest do wyznaczenia w wagonach miejsc dla podróżnych z dziećmi do lat 4, kobiet w ciąży oraz dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej”.

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

Tabela 6. Tabor będący własnością samorządu Województwa Podkarpackiego

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

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

4.3.2. Przewóz pasażerów przez Operatora publicznego kolejowego transportu zbiorowego

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

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

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

Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego

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

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

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

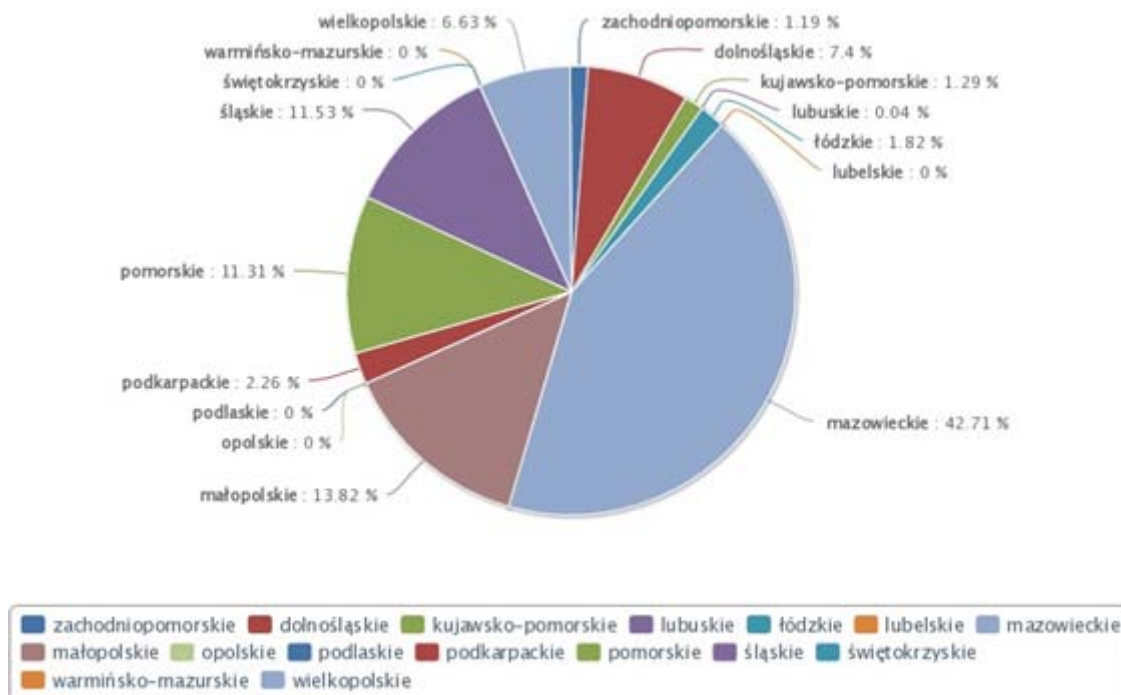
4.4. Transport lotniczy

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

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

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

Rysunek 8. Ruch pasażerów w portach lotniczych (wyloty)



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

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

5. Dostępność komunikacyjna na obszarze Województwa Podkarpackiego

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

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

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

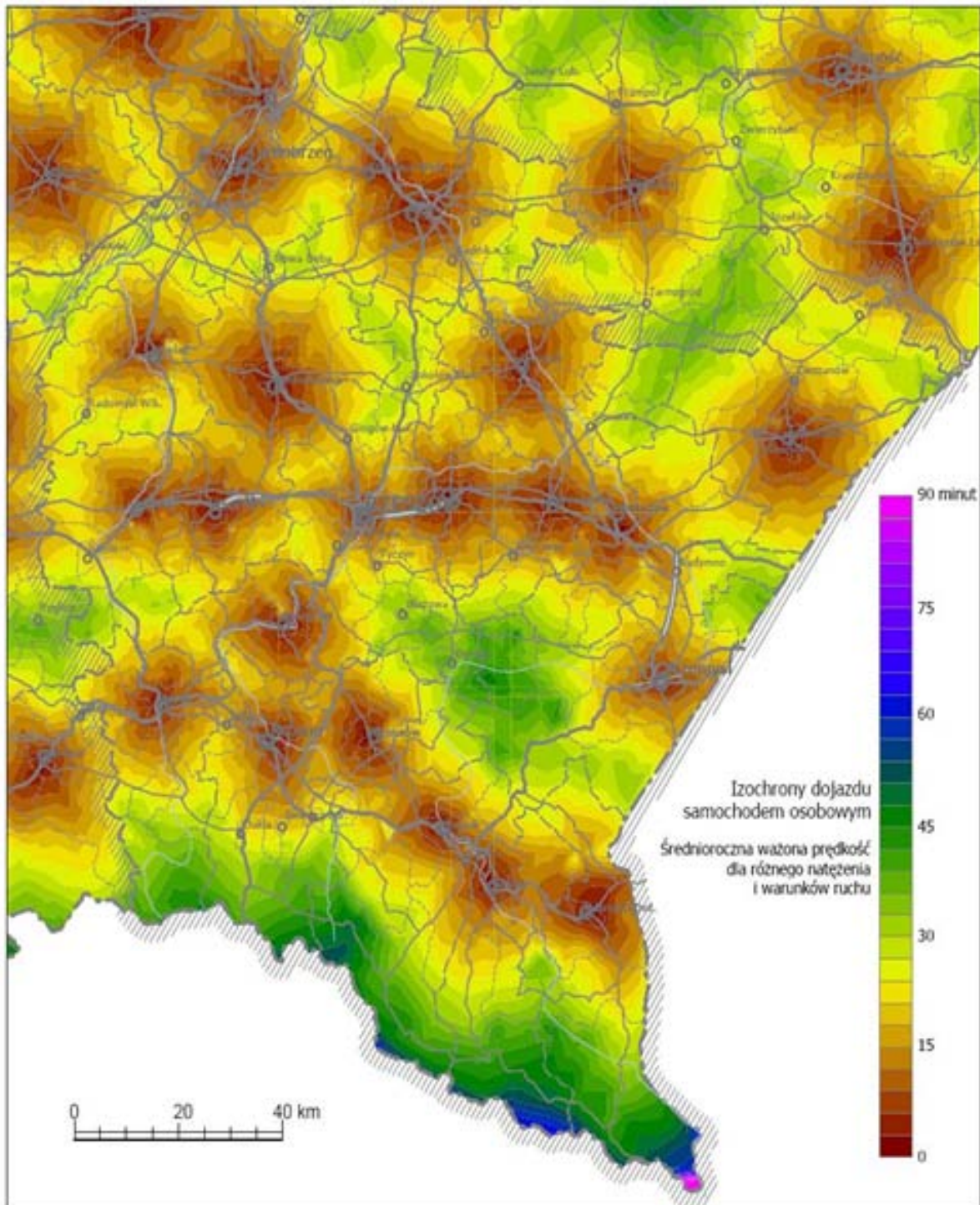
Średni dobowy ruch pojazdów samochodowych na sieci dróg krajowych w Województwie Podkarpackim, wg Generalnego Pomiaru Ruchu w roku 2010, wyniósł 9611 poj./dobę i był zbliżony do krajowego 9888 poj./dobę. Wskaźnik wzrostu ruchu w stosunku do roku 2005 wyniósł 1,19. Wzmożony ruch samochodów ciężarowych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

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

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

Poniższa mapa ukazuje czasową dostępność drogową miast powiatowych Województwa Podkarpackiego.

Mapa 5. Dostępność drogowa do miast powiatowych



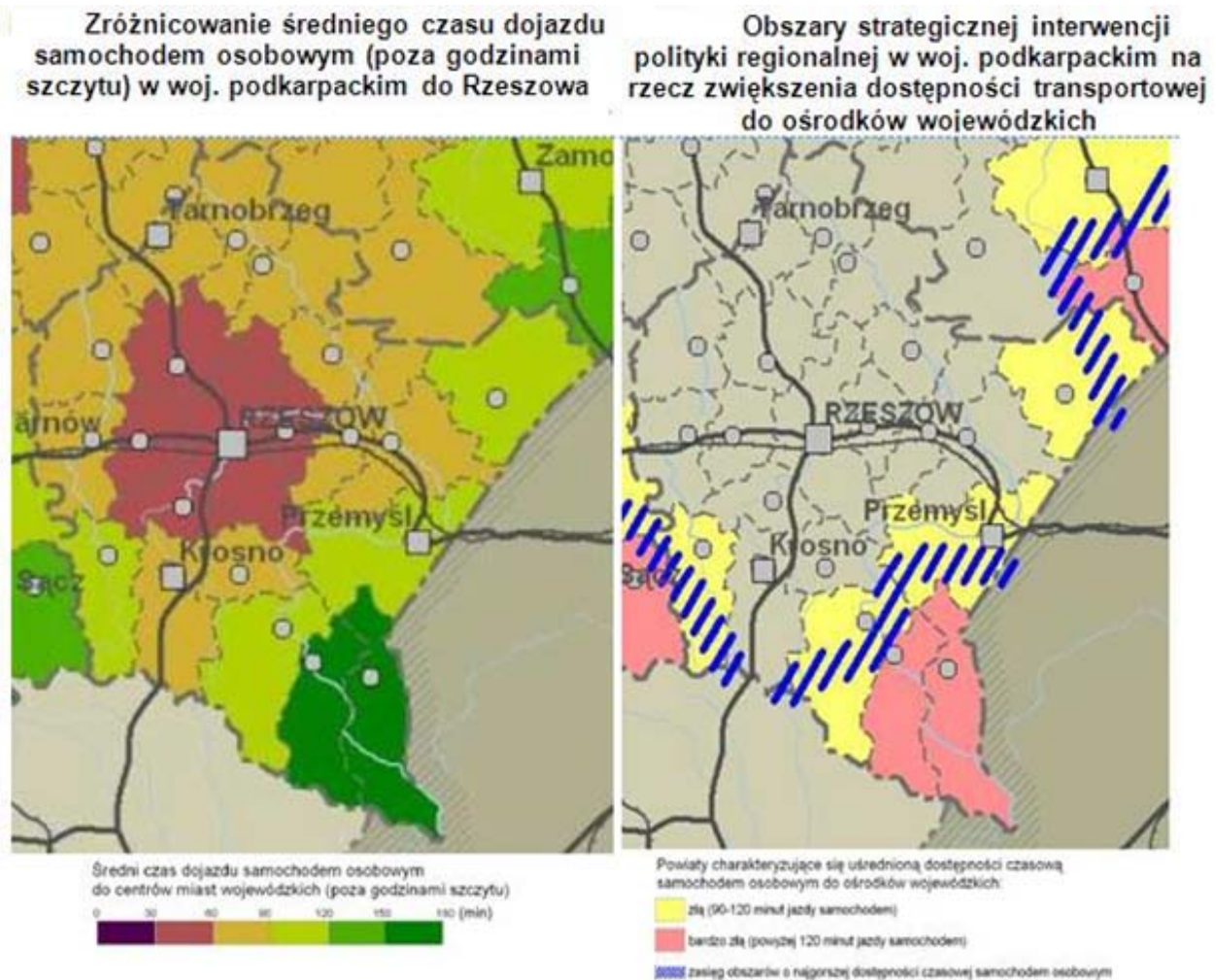
Źródło: Ekspertyza IGiPZ PAN dla Departamentu Strategii i Planowania Przestrzennego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego.

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

5.1. Niska dostępność komunikacyjna

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

Mapa 6. Obszary o niskiej dostępności drogowej w Województwie Podkarpackim



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

5.2. Przepływ strumieni pasażerskich

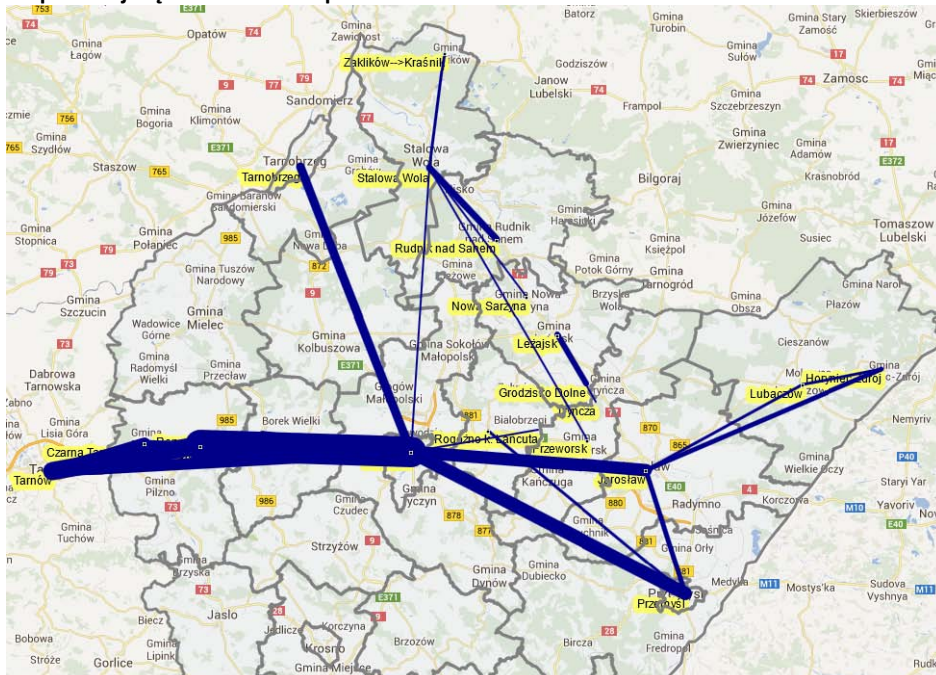
Podczas prac nad opracowaniem przeprowadzono pomiary strumieni pasażerskich w relacjach źródło-cel w pociągach uruchamianych na podstawie umowy między Województwem Podkarpackim a spółką Przewozy Regionalne Sp. z o.o. W ich wyniku można wskazać następujące strumienie, uszeregowane wg malejącej liczby pasażerów.

Tabela 9. Największe strumienie pasażerskie w relacjach źródło-cel

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

Poniższa mapa ukazuje te relacje na terenie Województwa Podkarpackiego.

Mapa 7. Największe strumienie pasażerskie w układzie źródło-cel



Poniższa tabela ukazuje wszystkie zmierzone strumienie pasażerskie na liniach kolejowych. Stacje ze strumieniami zerowymi zostały tutaj pominięte.

Tabela 10. Wszystkie strumienie pasażerskie na liniach kolejowych

6. Kluczowe węzły komunikacyjne

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

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

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

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

W tabeli przyjęto następujące wartości rangi węzłów komunikacyjnych:

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

Przy oznaczaniu integralności poszczególnych węzłów komunikacyjnych przyjęto następujące oznaczenia:

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

Tabela 11. Parametry węzłów komunikacyjnych Województwa Podkarpackiego

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

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

Źródło: Opracowanie własne

Oznaczenia:

† W ciągu doby

‡ Wartości prognozowane bądź szacunkowe

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

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

- **Węzły ponadregionalne:**

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

- **Węzły regionalne:**

- Krosno – powiat grodzki, węzeł kolejowy oraz autobusowy
- Jarosław – węzeł kolejowy oraz autobusowy
- Przeworsk – węzeł kolejowy oraz autobusowy
- Dębica – ośrodek przemysłowy oraz komunikacyjny węzeł autobusowy

- Mielec – ośrodek przemysłowy oraz komunikacyjny węzeł autobusowy
- Tarnobrzeg – powiat grodzki, ośrodek przemysłowy oraz komunikacyjny węzeł autobusowy i kolejowy
- Stalowa Wola – ośrodek przemysłowy oraz komunikacyjny węzeł autobusowy i kolejowy
- Jasło – mniejszy węzeł kolejowy oraz autobusowy
- Sanok – mniejszy węzeł kolejowy oraz autobusowy

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

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

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

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

7. Sieć użyteczności publicznej

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

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

7.1. Docelowy popyt na przewozy o charakterze użyteczności publicznej

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kierunek działania 4: Rozbudowa i modernizacja infrastruktury przejść granicznych

Kierunek działania 5: Rozwój transportu publicznego oraz multimodalnego

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

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

7.2. Scenariusze możliwych zmian społeczno-gospodarczych

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

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

7.2.1. Scenariusz I

Dla Scenariusza I przyjęto założenie zaistnienia stagnacji gospodarczej, powodującej również utrzymanie bezrobocia na podobnym poziomie co dziś.

Drugim założeniem jest przyjęcie, że nastąpią zmiany w strukturze społecznej powodujące trochę szybsze niż przewidywane starzenie się społeczeństwa. Analiza prognoz danych demograficznych wskazuje, że w Województwie Podkarpackim w perspektywie do 2025 roku nastąpi prawie 10% spadek liczby uczniów i studentów. W wariantcie tym zakładamy, że dodatkowo nastąpi emigracja zarobkowa ludzi młodych (w wieku od 18 do 30 lat).

Linie kolejowe

Przeprowadzając analizę wrażliwości można założyć, że trudna sytuacja społeczno-gospodarcza może przełożyć się na zmniejszenie dochodów własnych Samorządu Województwa Podkarpackiego, co spowoduje spadek pracy przewozowej na kolei, wymuszający zawieszenie ruchu pasażerskiego na liniach kolejowych, na których podróżuje najmniej pasażerów.

Linie autobusowe

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

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

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

Grupa	A	B	C	D	E	RAZEM
Liczba tras	9	13	74	153	192	441
Dobowa liczba kursów	1 381	866	2 174	1 575	516	6 512
Praca eksploatacyjna w dobie	66 860	43 912	133 176	118 251	45 994	408 193

Grupa	A	B	C	D	E	RAZEM
Liczba tras	9	13	74	77	96	269
Dobowa liczba kursów	1 243	779	1 957	788	258	5 024
Praca eksploatacyjna w dobie	60 174	39 521	119 858	59 125	22 997	301 675

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

7.2.2. Scenariusz II

Dla Scenariusza II przyjęto następujące założenia:

- Brak zmian w strukturze społeczeństwa oraz w brak zmian w opisywanych tendencjach wg GUS
- W zakresie łącznej prognozowanej, obsługiwanej liczby pasażerów, liczba bazowa na rok 2013, wynosząca 10 000 osób ulegnie znacznemu wzrostowi
- Niewielki wzrost gospodarczy i powolny spadek bezrobocia

Linie kolejowe

Przyjęcie tych założeń prowadzić może do sytuacji, w której nie nastąpią istotne zmiany w dochodach własnych Samorządu Województwa Podkarpackiego, co spowoduje utrzymanie obecnych linii kolejowych, dokończenie prac remontowych na modernizowanych liniach oraz utrzymanie zawieszenia ruchu pasażerskiego na liniach, z których obecnie korzysta najmniej pasażerów. W scenariuszu tym nie przewiduje się również znaczących zmian w liczbie pasażerów korzystających z linii wskazanych w Krajowym Planie Transportowym jako istotnych linii użyteczności publicznej.

Linie autobusowe

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

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

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

Grupa	A	B	C	D	E	RAZEM
Liczba tras	9	13	74	153	192	441
Dobowa liczba kursów	1 381	866	2 174	1 575	516	6 512
Praca eksploatacyjna w dobie	66 860	43 912	133 176	118 251	45 994	408 193

Grupa	A	B	C	D	E	RAZEM
Liczba tras	9	13	74	138	173	407
Dobowa liczba kursów	1 381	866	2 174	1 418	464	6 303
Praca eksploatacyjna w dobie	66 860	43 912	133 176	106 425	41 395	391 768

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

7.2.3. Scenariusz III

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

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

Linie kolejowe

Przyjęcie tych założeń prowadzić może do sytuacji, w której nastąpią pozytywne zmiany w dochodach własnych Samorządu Województwa, co spowoduje utrzymanie obecnych linii kolejowych oraz modernizację linii na których ruch pojazdów został wstrzymany ze względu na zły stan infrastruktury kolejowej. Co więcej ze względu na rozwój gospodarczy kraju przewiduje się zwiększenie prac inwestycyjnych m.in. poprzez budowę linii Rzeszów Główny- Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka. Prowadzenie tak prorozwojowej polityki przyczyni się do zwiększenia liczby osób korzystających z transportu szynowego oraz znajdzie odzwierciedlenie w wielkości rocznej pracy przewozowej.

Linie autobusowe

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

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

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

Grupa	A	B	C	D	E	RAZEM
Liczba tras	9	13	74	153	192	441
Dobowa liczba kursów	1 381	866	2 174	1 575	516	6 512
Praca eksploatacyjna w dobie	66 860	43 912	133 176	118 251	45 994	408 193

Grupa	A	B	C	D	E	RAZEM
Liczba tras	9	13	74	199	250	545
Dobowa liczba kursów	1 657	1 039	2 609	2 048	671	8 024
Praca eksploatacyjna w dobie	80 232	52 694	159 811	153 726	59 792	506 256

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

7.3. Wyznaczenie sieci połączeń komunikacyjnych, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Wyznaczając sieć o charakterze użyteczności publicznej w Województwie Podkarpackim dla połączeń kolejowych i drogowych wzięto pod uwagę następujące czynniki, wpływające na spójność zbiorowego transportu publicznego:

- istniejąca sieć połączeń komunikacyjnych (kolejowych i autobusowych);
- wielkość obecnych potoków pasażerskich;
- sytuację demograficzną do 2025 r.;
- prawdopodobny scenariusz rozwoju gospodarczego;
- lokalizację obiektów użyteczności publicznej oraz przedsiębiorstw o dużym znaczeniu lokalnym i wojewódzkim (generatory ruchu);
- ważne węzły komunikacyjne;
- aspekty społeczne- zaspokojenie potrzeb komunikacyjnych mieszkańców województwa, zwłaszcza z miejscowości o najgorszej dostępności komunikacyjnej;
- zapisy Krajowego Planu Transportowego;
- finansowanie.

Głównym kryterium przy określaniu linii o charakterze użyteczności publicznej było założenie, że podstawowy szkielet komunikacyjny województwa stanowi sieć kolejowa. Natomiast transport drogowy ma ją wspierać i być komplementarnym środkiem transportu. Najważniejszym zadaniem jakie ma spełniać opisywana sieć jest zapewnienie połączeń na poziomie wojewódzkim tzn. pomiędzy stolicą województwa i miastami powiatowymi. Inne linie mogą zostać uruchomione jeśli będą za tym przemawiały ważne względy społeczne, gospodarcze, turystyczne lub efektywność systemu transportowego. Z tego względu wyznaczanie sieci o charakterze użyteczności publicznej jest ściśle powiązane z finansowaniem. Z jednej bowiem strony pod uwagę należy wziąć te połączenia, na których obserwuje się największe potoki pasażerskie (co świadczy o randze danej linii), z drugiej jednak strony warto objąć funkcją użyteczności publicznej te połączenia, których funkcjonowanie bez dofinansowania przez Marszałka Województwa byłoby zagrożone. Połączenia na poziomie wojewódzkim (wykonywane w granicach administracyjnych, co najmniej dwóch powiatów i niewykraczające poza granice jednego województwa) mogą ponadto zostać uzupełnione siecią połączeń organizowanych przez starostów, wójtów i prezydentów (odpowiednio przewozy powiatowe i gminne). Stworzenie spójnej sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej powinno spowodować wzrost konkurencyjności transportu publicznego przy jednoczesnym ograniczaniu liczby pozostałych połączeń autobusowych funkcjonujących na zasadach komercyjnych. Pozostaną tylko te linie, które będą rentowne z punktu widzenia przewoźników komercyjnych.

Biorąc pod uwagę wszystkie powyższe determinanty proponowana sieć linii o charakterze użyteczności publicznej jest następująca:

Połączenia w zakresie linii kolejowych:

- Przewozy po trasie Kraków - Tarnów - Rzeszów - Przemyśl (linia kolejowa nr 91) - planowane uruchomienie ok. 16 par pociągów - planowana praca eksploatacyjna ok. 1,79 mln pockm rocznie;
- Przewozy po trasie Przeworsk - Stalowa Wola Rozwadów (linia kolejowa nr 68) – planowane uruchomienie ok. 6 par pociągów – planowana praca eksploatacyjna ok. 328 tys. pockm rocznie;
- Przewozy po trasie Rzeszów Główny - Tarnobrzeg - Stalowa Wola Rozwadów - Lublin (linie kolejowe nr 71, nr 25, nr 74 oraz nr 68) – planowane uruchomienie ok. 6 par pociągów – planowana praca eksploatacyjna ok. 557 tys. pockm rocznie;
- Przewozy po trasie Rzeszów Główny - Jasło (linia kolejowa nr 106) – planowane uruchomienie ok. 6 par pociągów – planowana praca eksploatacyjna ok. 308 tys. pockm rocznie;

- o Przewozy po trasie Jasło – Sanok (Zagórz) (linia kolejowa nr 108) – planowane uruchomienie ok. 6 par pociągów – planowana praca eksploatacyjna ok. 301 tys. pockm rocznie;
- o Przewozy po trasie Jarosław - Munina - Horyniec Zdrój - Zamość (linie kolejowe nr 91 oraz nr 101) - planowane uruchomienie 5 par pociągów – planowana praca eksploatacyjna ok. 230 tys. pockm rocznie;
- o *Sanok - Nowy Zagórz – Łupków (linia kolejowa nr 107);
- o *Dębica - Mielec - Tarnobrzeg (linia kolejowa nr 25);
- o *Rzeszów Główny – Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka.

** - połączenia warunkowe możliwe do realizacji (przewozy użyteczności publicznej zostaną uruchomione po wykonaniu rewitalizacji linii bądź wybudowaniu łącznika do Lotniska Jasionka w przypadku połączenia Rzeszów Główny – Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka)*

Planowana praca eksploatacyjna dla tych linii wyniesie ok. 3 514 000 pockm rocznie, szacowany koszt to ok. 70,28 mln rocznie wraz z utrzymaniem taboru.

Połączenia kolejowe będą realizowane na istniejącej sieci linii kolejowych. Wybór powyższych linii spowodowany jest ich największym potencjałem komunikacyjnym: są to linie, którymi podróżuje największa liczba pasażerów; są one także liniami o znaczeniu państwowym a w przypadku linii nr 91 – międzynarodowym. Zgodnie z zapisami Krajowego Planu Transportowego w zakresie połączeń międzynarodowych oraz międzywojewódzkich – na liniach tych musi zostać zapewniona funkcja użyteczności publicznej. Stanowią one ważny kręgosłup komunikacyjny Polski i zlikwidowanie ich oznaczałoby całkowite odcięcie Województwa Podkarpackiego od reszty kraju.

Połączenia w zakresie linii autobusowych:

Przewozami o charakterze użyteczności publicznej planuje się objąć linie autobusowe łączące stolicę województwa – Rzeszów z miastami, będącymi siedzibami powiatów. Możliwe jest również uruchomienie połączeń przedstawionych w poniższej tabeli, jako połączenia warunkowe.

Tabela 16. Połączenia autobusowe, na których planowane jest uruchomienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Lp.	Połączenia	Min. ilość połączeń
1.	Rzeszów – Kolbuszowa	6 par
2.	Rzeszów – Łańcut	6 par
3.	Rzeszów – Ropczyce/Sędziszów Młp.	6 par
4.	Rzeszów – Strzyżów	6 par
5.	Rzeszów - Krosno	6 par
6.	Rzeszów – Ustrzyki Dolne	6 par
7.	Rzeszów - Brzozów	6 par
8.	Rzeszów – Jasło	6 par
9.	Rzeszów - Lesko	6 par
10.	Rzeszów – Sanok	6 par
11.	Rzeszów - Przemyśl	6 par
12.	Rzeszów – Jarosław	6 par
13.	Rzeszów – Lubaczów	6 par
14.	Rzeszów – Przeworsk	6 par

15.	Rzeszów – Tarnobrzeg	6 par
16.	Rzeszów – Dębica	6 par
17.	Rzeszów – Leżajsk przez Sokołów Młp.	6 par
18.	Rzeszów – Mielec	6 par
19.	Rzeszów – Nisko	6 par
20.	Rzeszów – Leżajsk przez Łańcut	6 par
21	Rzeszów – Stalowa Wola	6 par
22.*	<i>Rzeszów - Polańczyk</i>	<i>3 pary</i>
23.*	<i>Rzeszów - Wołosate</i>	<i>3 pary</i>
24.*	<i>Rzeszów - Rymanów Zdrój</i>	<i>3 pary</i>
25.*	<i>Rzeszów - Krempna</i>	<i>3 pary</i>
26.*	<i>Rzeszów - Pilzno</i>	<i>3 pary</i>
27.*	<i>Rzeszów - Tarnogóra</i>	<i>3 pary</i>
28.*	<i>Rzeszów – Przemyśl przez Dynów</i>	<i>6 par</i>

* - połączenia warunkowe możliwe do realizacji.

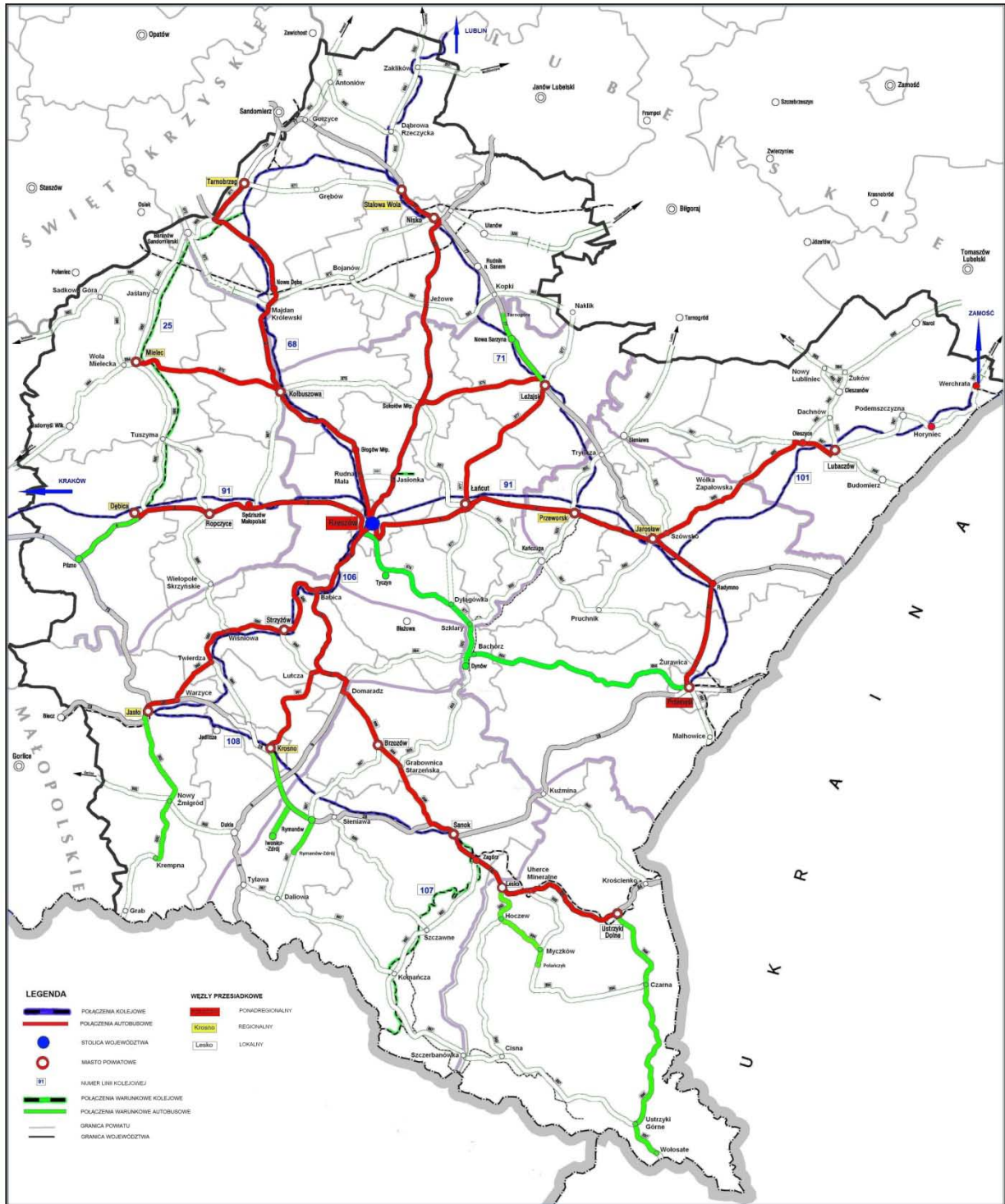
Wybór powyższych połączeń do objęcia funkcją użyteczności publicznej jest uzasadniony potrzebą skomunikowania siedzib powiatów, będących jednocześnie najważniejszymi ośrodkami w województwie z Rzeszowem. Dodatkowo wskazano połączenia warunkowe możliwe do realizacji do innych miejscowości. Zapewnienie bezpośredniego połączenia ze stolicą województwa pozwoli przeciwdziałać wykluczeniu społecznemu mieszkańców wspomnianych miejscowości i ich okolic. Respektowanie ustawowych ulg, na liniach użyteczności publicznej ułatwi dostęp do najważniejszych ośrodków administracyjnych, zdrowotnych, naukowych i kulturalnych, zwłaszcza uczniom, studentom i emerytom.

Realizacja zamierzonych połączeń zapewni istnienie podstawowych połączeń użyteczności publicznej na głównych liniach komunikacyjnych na poziomie wojewódzkim, zaś połączenia inne będą nadal mogły zostać objęte siecią użyteczności publicznej przez starostów, prezydentów, burmistrzów i wójtów.

7.4. Mapa sieci połączeń komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej

Poniższa mapa ukazuje sieć komunikacyjną o charakterze użyteczności publicznej w Województwie Podkarpackim.

Mapa 8. Sieć połączeń komunikacyjnych do objęcia użytecznością publiczną



8. Infrastruktura komunikacyjna i jej otoczenie

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

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

Tabela 17. Sieć drogową w Województwie Podkarpackim i w całej Polsce w roku 2011.

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

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

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

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

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

Poniższa mapa przedstawia sieć dróg krajowych na terenie Województwa Podkarpackiego.

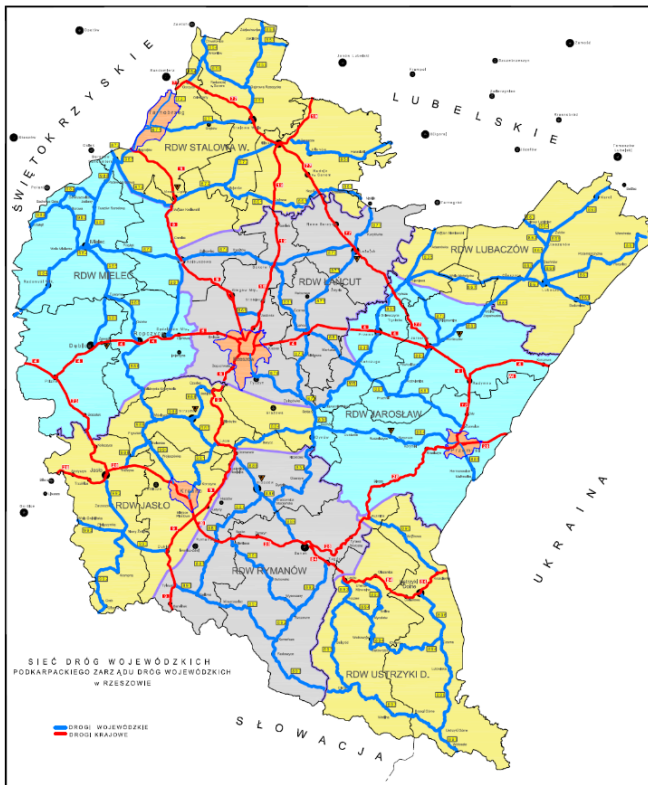
Mapa 9. Sieć dróg krajowych na terenie Województwa Podkarpackiego



Źródło: GDDKiA.

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

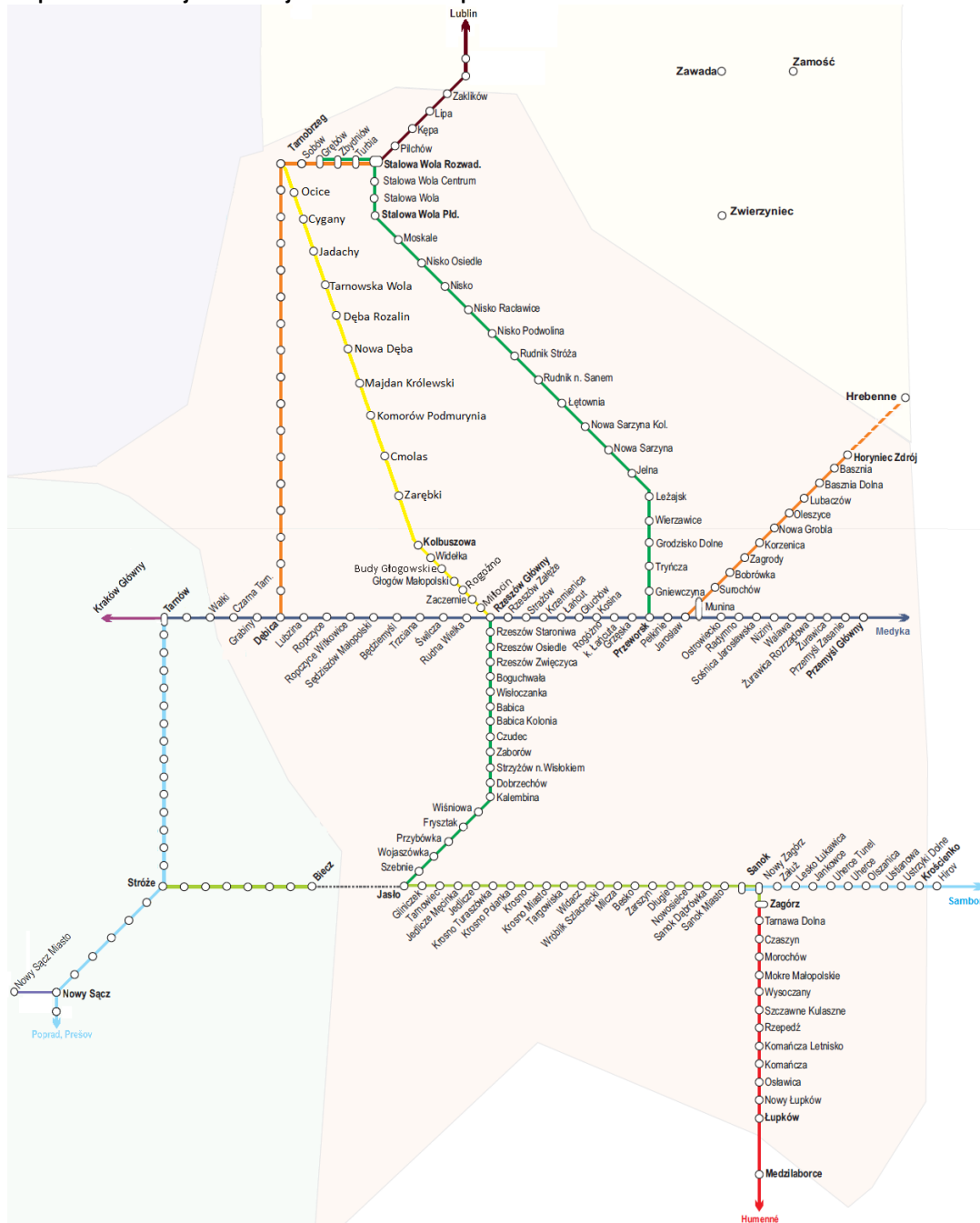
Mapa 10. Drogi wojewódzkie na terenie Województwa Podkarpackiego



Źródło: Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie.

Województwo Podkarpackie charakteryzuje się średnią gęstością sieci linii kolejowych, wynoszącą 5,7 km linii/100 km² powierzchni; wartość średnia dla całego kraju, wynosi 6,5 km na 100 km² powierzchni ogólnej. Poniższa mapa pokazuje sieć kolejową Województwa Podkarpackiego.

Mapa 11. Linie kolejowe w Województwie Podkarpackim



Źródło: PKP PLK S.A.

Sieć kolejowa na terenie Województwa Podkarpackiego łączy wiele istotnych ośrodków miejskich. Podstawowe informacje o tej sieci zebrano poniżej.

Tabela 18. Czynne drogi kolejowe w kraju i w Województwie Podkarpackim

Długość czynnych linii kolejowych [km]	Polska		Województwo Podkarpackie	
	Wszystkich	Zelekt.	Wszystkich	Zelekt.
Rok 2011	20 228	11 880	1 024	355

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

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

Tabela 19. Linie kolejowe przebiegające przez teren Województwa Podkarpackiego.

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

Tabela 20. Parametry techniczne i przepustowość linii kolejowych przebiegających przez teren Województwa Podkarpackiego.

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

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

Tabela 21. Lista linii kolejowych, na których nie są prowadzone przewozy pasażerskie

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

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

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

8.1.1. Wpływ transportu zbiorowego na środowisko

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

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

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

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

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

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

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

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

- ograniczanie zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną;
- ograniczanie natężenia ruchu w wyniku stosowanej inżynierii ruchu drogowego oraz modernizację dróg i skrzyżowań;
- poprawę koordynacji i usprawnienie sieci transportu publicznego;
- wykorzystywanie nowoczesnych środków transportu, bezpiecznych i przyjaznych dla środowiska;

- dostosowanie infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób starszych;
- propagowanie proekologicznych zachowań uczestników systemu transportowego (parkingi „Parkuj i Jedź”, ruch rowerowy);
- integrację systemu wewnętrznego z zewnętrznym, tranzytowym systemem drogowym i kolejowym.

Ochrona środowiska w aspekcie transportu zbiorowego to przede wszystkim powszechne wykorzystanie transportu zbiorowego zamiast własnego samochodu w dojazdach do pracy, szkoły oraz do ośrodków miejskich. Cel ten osiągnąć można poprzez działania zmierzające do stałego wzrostu jakości systemu komunikacji publicznej. Oszczędny transport publiczny to również wykorzystanie autobusów o pojemności odpowiedniej do natężenia ruchu pasażerów na danej trasie o danej porze dnia. Przekłada się to między innymi na zużycie paliwa przez pojazd – oszczędności dla przewoźnika oraz mniejszą emisję zanieczyszczeń do atmosfery.

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

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

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

Tak funkcjonujący transport publiczny może przyczynić się do:

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

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

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

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

Zrównoważony rozwój systemu transportu zakłada, że podział zadań przewozowych powinien kształtować się według proporcji 75% komunikacja publiczna i 25% transport indywidualny. Wydaje się jednak, że całkowicie akceptowalnym celem byłoby dążenie do uzyskania proporcji 50% : 50% – zawsze jednak decyzja o wyborze podróży środkiem prywatnym albo środkiem publicznym należy do osoby podróżującej. Na wybór wpłynie przede wszystkim, jakość warunków podróżowania oraz koszty.

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

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

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

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

8.1.2. Rola Planu Transportowego w ochronie środowiska

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

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

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

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

8.2. Sieć przystanków

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

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

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

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

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

Tabela 22. Gęstość przystanków w poszczególnych powiatach oraz gęstość ludności powiatów (bez powiatów grodzkich)

Obszar	Gęstość zaludnienia na 1 km ²	Liczba przystanków przy drogach krajowych	Liczba przystanków przy drogach wojewódzkich	Łączna liczba przystanków	Gęstość sieci przystanków p/km ²
Województwo Podkarpackie	119	837	1839	2676	0,150
Podregion Rzeszowski	175	162	383	545	0,153
Powiat Kolbuszowski	81	32	56	88	0,114
Powiat Łańcucki	176	22	55	77	0,170
Powiat Ropczycko-Sędziszowski	133	16	70	86	0,157
Powiat Rzeszowski	142	55	120	175	0,151
Powiat Strzyżowski	124	33	80	113	0,224
Podregion Krośnieński	88	305	572	877	0,158
Powiat Bieszczadzki	20	21	101	122	0,107
Powiat Brzozowski	123	10	97	107	0,199
Powiat Jasielski	139	86	69	155	0,187
Powiat Krośnieński	121	65	90	155	0,167
Powiat Leski	32	18	91	109	0,131
Powiat Sanocki	79	105	124	229	0,187
Podregion Przemyski	93	161	368	529	0,123
Powiat Jarosławski	119	51	113	164	0,159
Powiat Lubaczowski	44	2	81	83	0,063
Powiat Przemyski	61	62	73	135	0,111
Powiat Przeworski	114	40	97	137	0,196

Obszar	Gęstość zaludnienia na 1 km ²	Liczba przystanków przy drogach krajowych	Liczba przystanków przy drogach wojewódzkich	Łączna liczba przystanków	Gęstość sieci przystanków p/km ²
Podregion Tarnobrzeski	139	209	510	725	0,161
Powiat Dębicki	174	59	58	117	0,151
Powiat Leżajski	120	22	49	71	0,122
Powiat Mielecki	155	9	204	213	0,242
Powiat Niżański	86	54	55	109	0,139
Powiat Stalowowolski	132	44	104	148	0,178
Powiat Tarnobrzeski	104	21	44	65	0,125

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

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

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

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

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

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

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

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

Podsumowując, należy stwierdzić, że komunikacja publiczna, dobrze zorganizowana i zarządzana, jest w stanie zaspokajać podstawowe potrzeby transportowe społeczeństwa, umożliwiając ruch pasażerów pomiędzy miejscami zamieszkania a centrami miast, szkołami, placówkami zdrowia i miejscami pracy, a nawet sąsiednimi miejscowościami, wchodzącymi w skład większej aglomeracji. Dobrze funkcjonująca komunikacja publiczna, charakteryzująca się optymalną średnią prędkością przejazdu pomiędzy przystankami i skróceniem czasu podróży na danej trasie, jednocześnie pozwala na zwiększenie udziału transportu publicznego w całkowitym ruchu miejskim i pozamiejskim (tym samym zmniejszenie ruchu pojazdów indywidualnych, szczególnie w centrach miast) oraz pozytywnie wpływa na poprawę ochrony środowiska poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i zmniejszenie poziomu hałasu komunikacyjnego.

8.2.1. Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej

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

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

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

Dla każdego obszaru niezbędne jest zawsze wytyczenie:

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

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

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

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

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

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

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

9. Zgodność z zapisami Krajowego Planu Transportowego

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

1. Sieć kolejowa w województwie

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

2. Połączenia międzywojewódzkie

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

3. Połączenia międzynarodowe

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

4. Dworce strategiczne

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

5. Potoki pasażerskie

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

6. Połączenia międzywojewódzkie i międzynarodowe

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

7. Czynniki demograficzne, ekonomiczne i społeczne

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

8. Gęstość połączeń

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

9. Potencjał demograficzny

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

10. Transport lotniczy

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

11. Transport autobusowy

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

12. Prognozy zapotrzebowania na przewozy pasażerskie

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

13. Prognozy zmian w strukturze transportowej

Opis	KPT
<p>A. Liczba osób w przewozach międzywojewódzkich, w porównaniu z rokiem 2010 ma zmienić się następująco (poziom 2010 = 100%):</p> <p>Wariant minimalny: 2015: +2%; 2020: - 2%; 2025: - 4% (spadek w porównaniu z rokiem 2020; wartości te zgodne są z przewidywaniami opierającymi się wyłącznie o współczynniki demograficzne, podanymi w wersji A powyżej)</p> <p>Wariant maksymalny: 2015: +2%; 2020: + 9%; 2025: +63%.</p> <p>B. Liczba pociągokilometrów w przewozach międzywojewódzkich, w porównaniu z rokiem 2010 ma zmienić się następująco (poziom 2010 r = 100%):</p> <p>Wariant minimalny: bez zmian</p> <p>Wariant maksymalny: 2015: bez zmian; 2020: + 3%; 2025: +3%.</p> <p>Za wariant najbardziej prawdopodobny uznano dla obu wartości wariant pośredni: dla roku 2020 równy prognozom maksymalnym, zaś dla roku 2025 – zbliżony do prognoz minimalnych.</p>	<p>str. 54 – 60</p> <p>tabela 3 tabela 5 tabela 7</p>

<p>C. W podziale według motywacji podróży – odpowiadającym naszym analizom zmian liczebności grup osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym – przewidziano następujące zmiany:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Motywacja: Dom – Nauka – Dom (DND): 2015: - 15%; 2020: -13%; 2025: - 6% • Motywacja: Dom – Praca – Dom (DPD): 2015: - 1%; 2020: -5%; 2025: - 7% • Motywacja: Dom – Inne – Dom (DID): 2015: + 1%; 2020: -1%; 2025: - 1% <p>Jako główny powód takich prognoz podano „występujące zjawiska demograficzne, przede wszystkim zaś starzenie się społeczeństwa i zmniejszanie się łącznej liczby osób pracujących”. Jest to absolutnie zgodne z przeprowadzonymi przez nas powyżej analizami zmian demograficznych.</p>	
---	--

14. Docelowa sieć kolejowych połączeń pasażerskich

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

15. Punkty węzłowe

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

16. Finansowanie przewozów z budżetu państwa

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

17. Finansowanie modernizacji taboru

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

18. Refundacje z tytułu ulg ustawowych

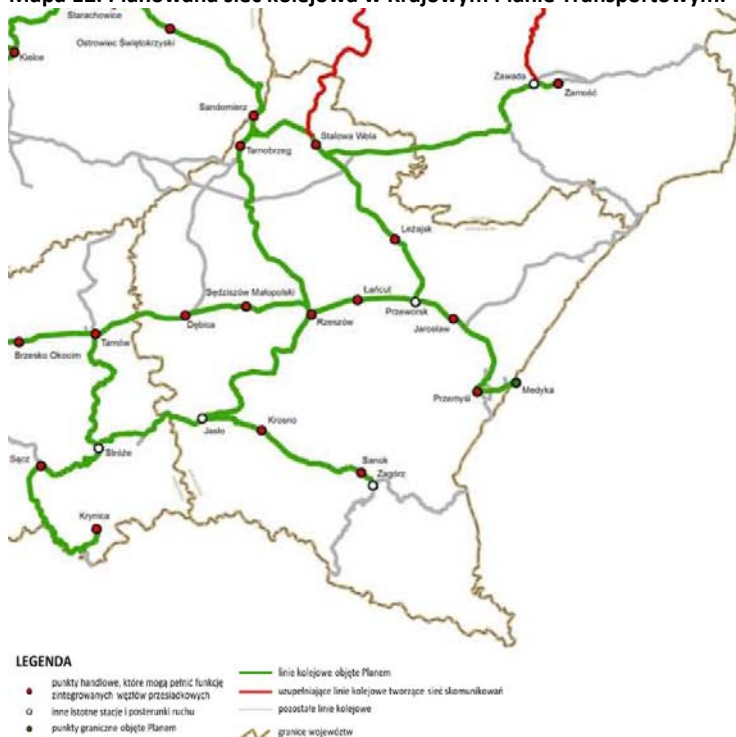
Opis	KPT
<p>KPT omawia również zmiany w kwotach refundacji z tytułu ulg ustawowych. Kwoty te wzrastają w ciągu najbliższych 5 lat o 2% w układzie rok do roku. KPT formułuje tutaj następujące założenie: „Zakładając, iż zakres grup społecznych i zawodowych uprawnionych do korzystania z ustawowych ulg przejazdowych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

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

Opis	KPT
<p>W zakresie dotyczącym województw warto wymienić następujące szczegółowe zapisy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • oznaczanie literą „U” linii komunikacyjnych, na których ma być wykonywany przewóz o charakterze użyteczności publicznej, w podawanym do publicznej wiadomości rjp, począwszy od jego edycji 2013/2014 • osiągnięcie przez operatorów poziomu co najmniej 20% w zakresie udziału pociągów międzywojewódzkich prowadzących przynajmniej jeden wagon z miejscami dostosowanym do przewozu podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich • możliwość zgłoszenia przez osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osoby niepełnosprawne, chęci odbycia podróży z wykorzystaniem narzędzi dostępnych dla takich osób (telefon, internet). 	str. 79

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

Mapa 12. Planowana sieć kolejowa w Krajowym Planie Transportowym.



CZĘŚĆ III. OCENA I PROGNOZY POTRZEB PRZEWOZOWYCH

10. Miejsca użyteczności publicznej

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

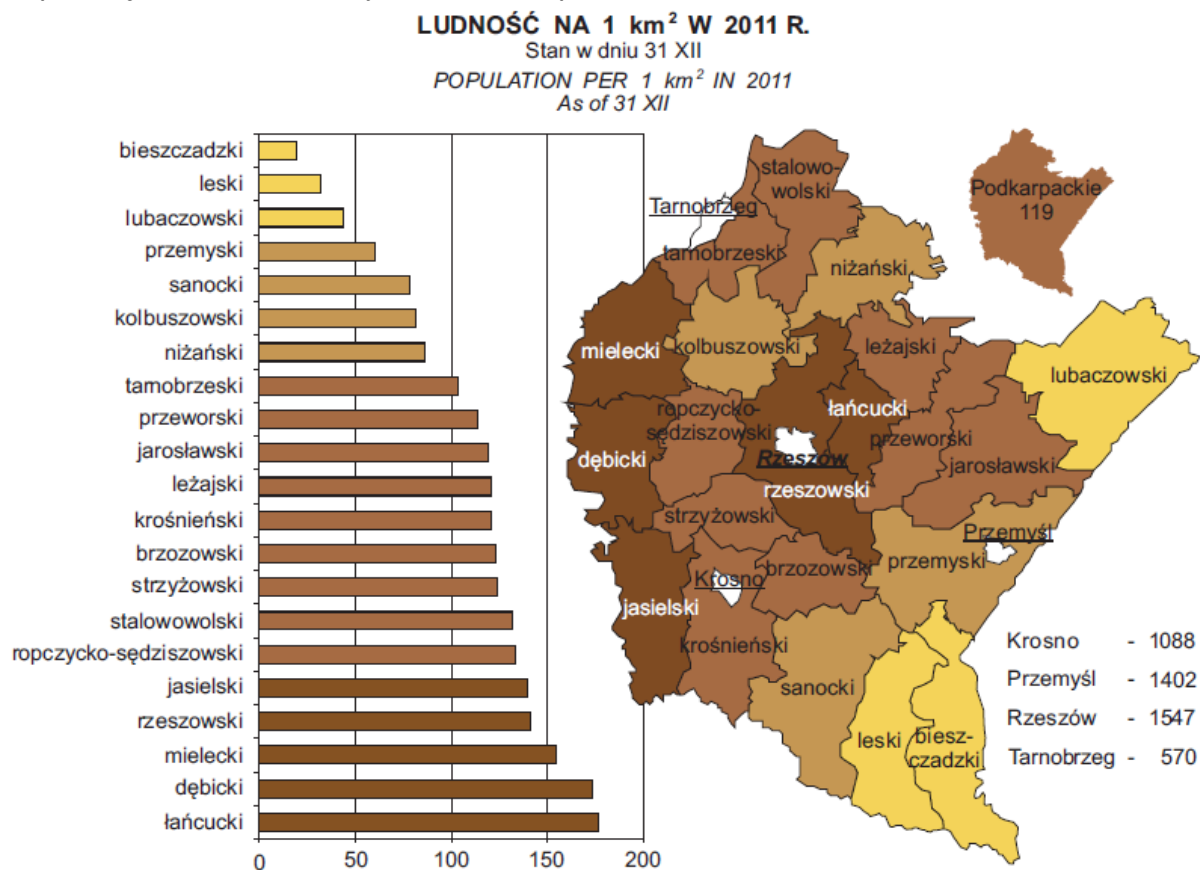
- Ze względu na organ wydający zezwolenie
- Ze względu na zakres użyteczności publicznej

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

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

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

Mapa 13. Gęstość zaludnienia w Województwie Podkarpackim



Źródło: Urząd Statystyczny w Rzeszowie

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

Spośród miejsc użyteczności publicznej należy również wymienić szkoły, ponieważ uczniowie stanowią znaczny procent pasażerów korzystających codziennie ze środków komunikacji publicznej. W Województwie Podkarpackim znajduje się łącznie 1 855 placówek związanych z działalnością edukacyjną. Na terenie województwa, głównie w Rzeszowie, lecz także w miastach będących powiatami grodzkimi – Krośnie, Przemyślu i Tarnobrzegu oraz w Stalowej Woli znajdują się różnorodne szkoły wyższe, zaś studenci stanowią istotny składnik pasażerów publicznej komunikacji zbiorowej.

11. Czynniki demograficzne i społeczno-ekonomiczne w perspektywie Planu

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

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

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

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

11.1. Czynniki demograficzne

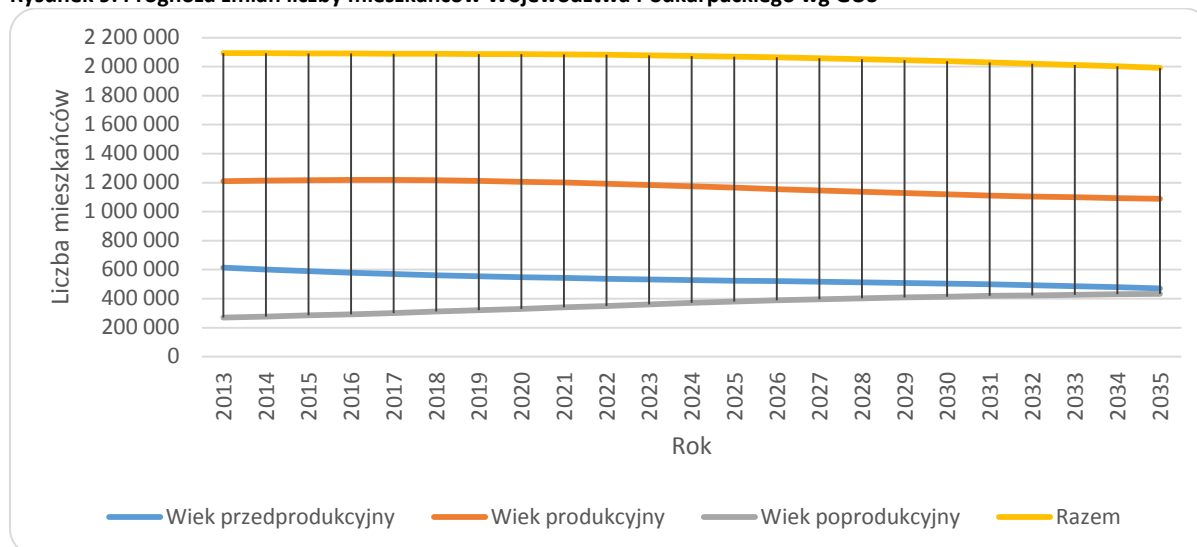
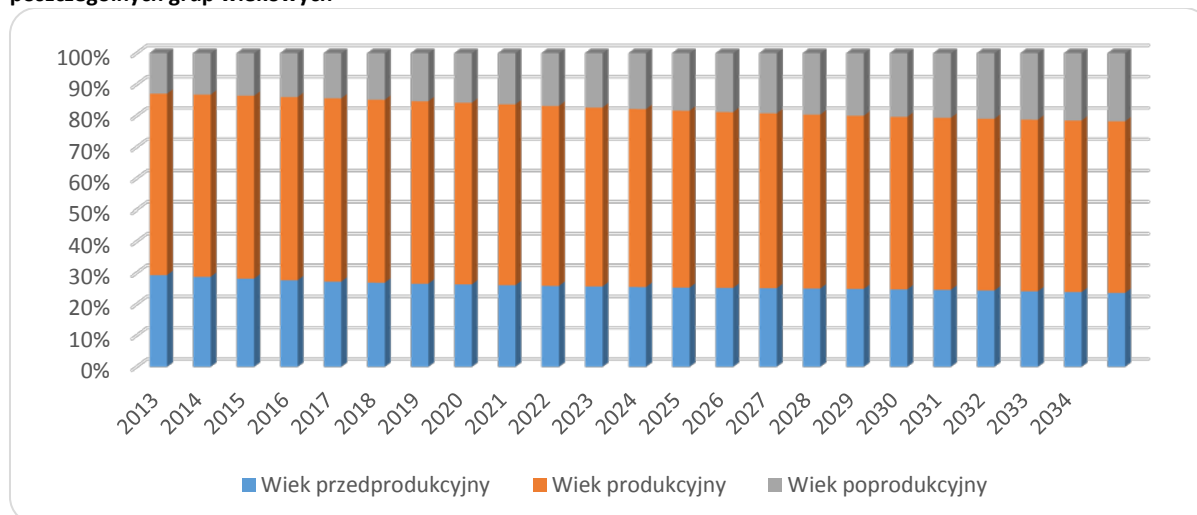
A. Struktura wiekowa

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

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

Tabela 23. Udział poszczególnych grup wiekowych w strukturze ludności Województwa Podkarpackiego

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

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

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

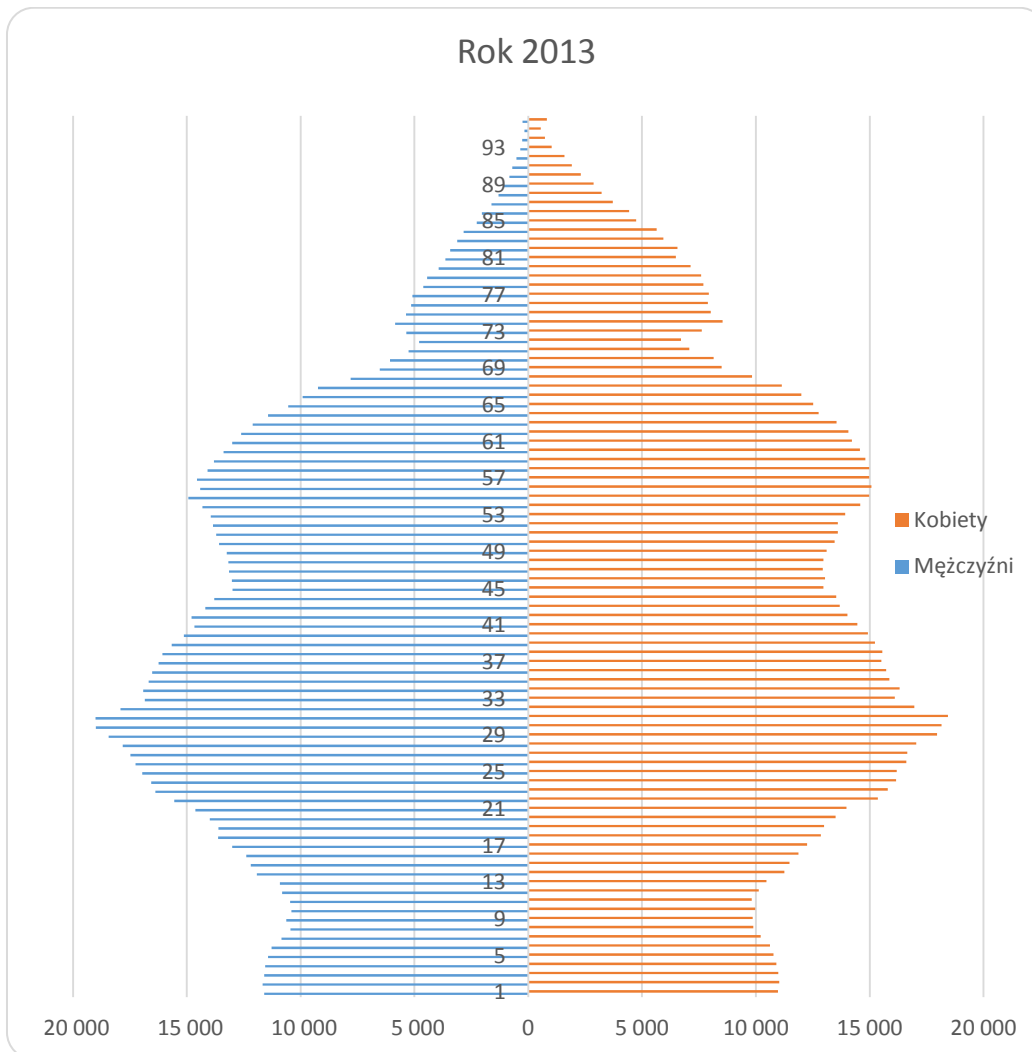
W poszczególnych podregionach Województwa Podkarpackiego wartości te kształtują się następująco:

Tabela 24. Wartość średniego dalszego trwania życia w podregionach Województwa Podkarpackiego dla osób urodzonych w 2011 r.

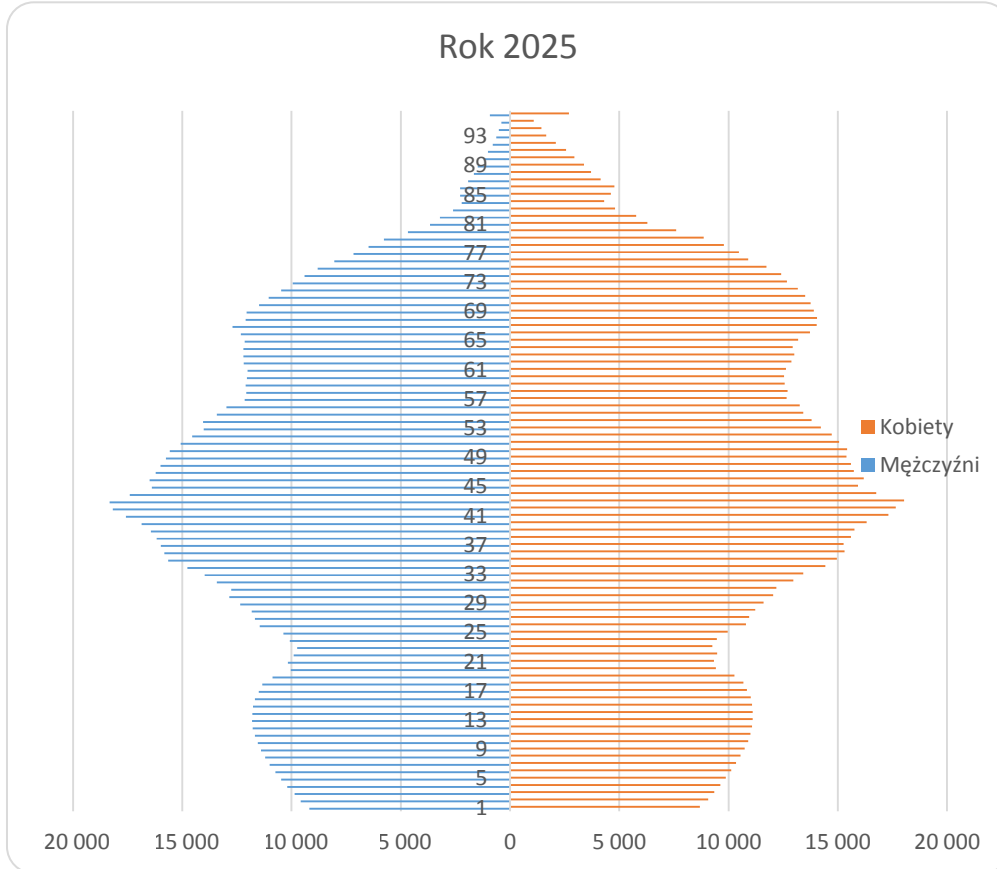
	Mężczyźni ogółem	Kobiety ogółem	Mężczyźni w miastach	Kobiety w miastach	Mężczyźni na wsi	Kobiety na wsi
Podregion Krośnieński	74,1	82,1	75,5	81,5	73,4	82,4
Podregion Przemyski	72,9	80,7	73,9	80,6	72,4	80,8
Podregion Rzeszowski	74,6	82,2	76,0	81,8	73,5	82,4
Podregion Tarnobrzeski	74,3	82,3	75,5	82,7	73,3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

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

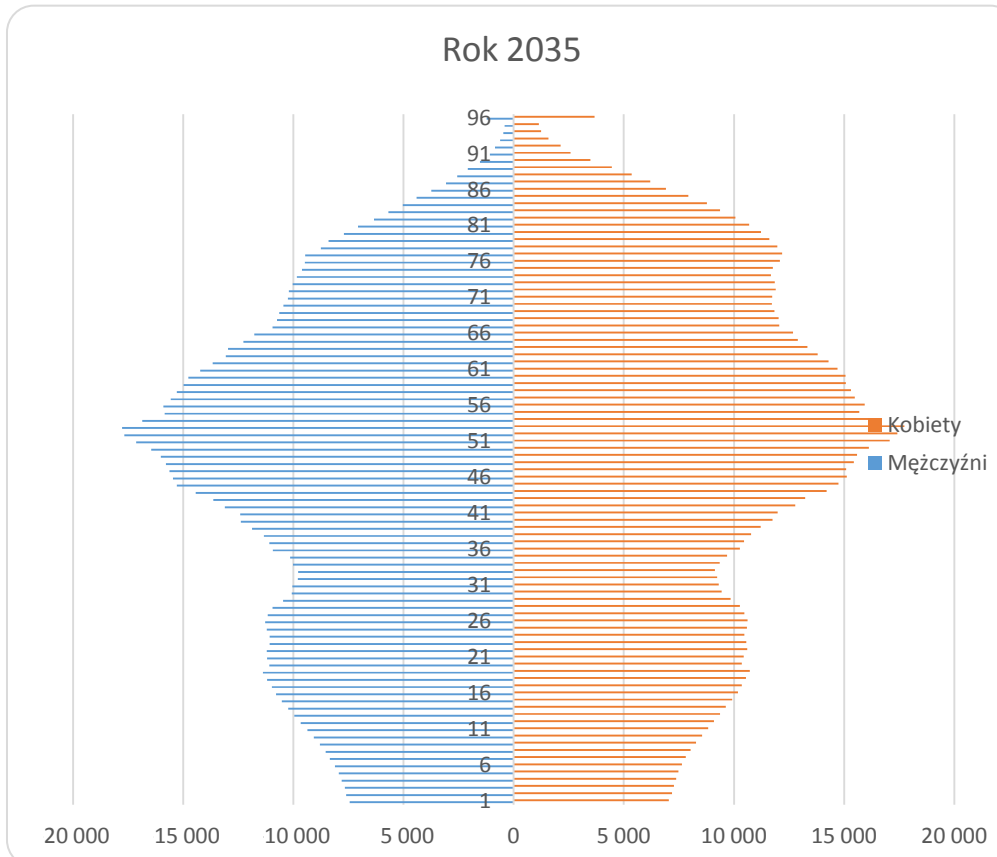
Rysunek 11. Obecna struktura wiekowa mieszkańców Województwa Podkarpackiego (rok 2013).



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



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



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

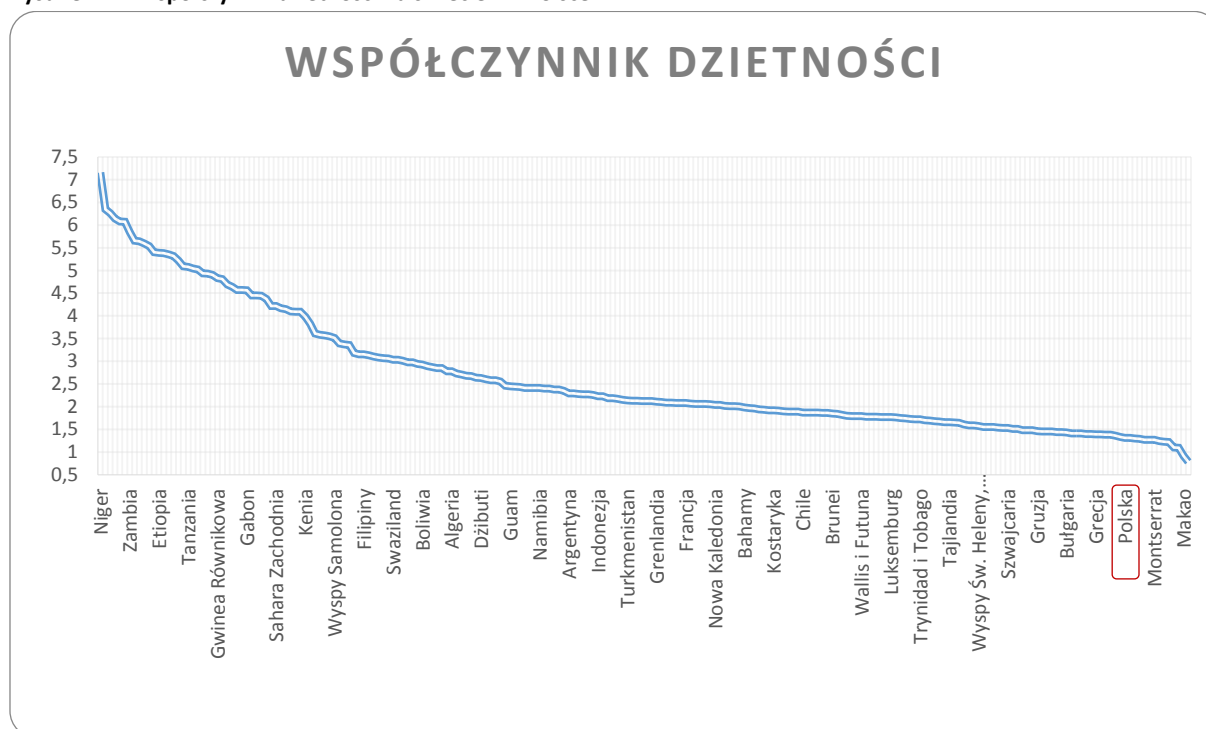
B. Współczynniki dzietności

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

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

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

Rysunek 14. Współczynnik dzietności na świecie i w Polsce.



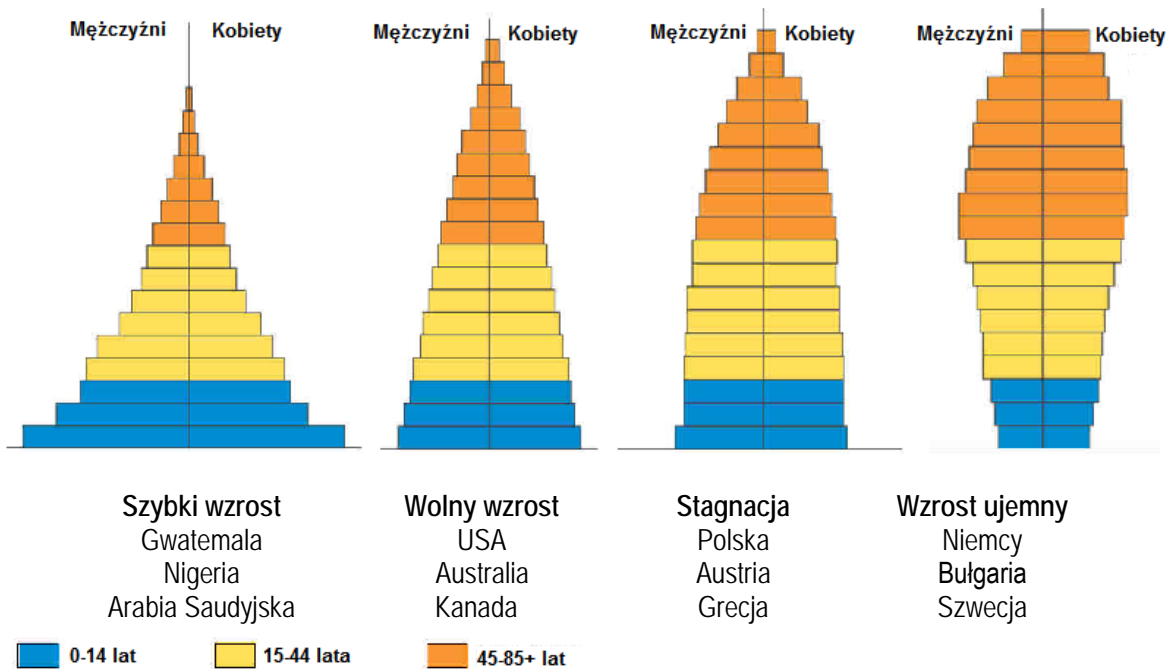
Źródło: Central Intelligence Agency (CIA). World Fact Book.

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

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

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

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



C. Współczynniki umieralności

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

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

11.2. Czynniki społeczno-ekonomiczne

A. Poziom PKB i dochody ludności

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

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

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

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

Wartość dodana brutto według rodzajów działalności kształtowała się następująco:

Tabela 25. Wartość dodana brutto według rodzajów działalności

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

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

Według danych Eurostat wartość PKB na 1 mieszkańca poniżej 75% średniej UE odnotowano w 2009 roku w 65 regionach poziomu NUTS 2. W grupie tej znalazło się 15 polskich województw, a tylko PKB na 1 mieszkańca województwa mazowieckiego przekroczył tę granicę, osiągając poziom 97% średniej UE. Cztery polskie

województwa – lubelskie, podkarpackie, podlaskie i warmińsko-mazurskie – zajmowały pozycje na końcu listy regionów o najniższym poziomie PKB na 1 mieszkańca w Unii Europejskiej (do 45% średniej UE). Oprócz polskich województw w grupie tej było również 5 z 6 regionów Bułgarii, 5 z 8 regionów Rumunii oraz 4 z 7 regionów Węgier. Wysokość produktu krajowego brutto według parytetu siły nabywczej na 1 mieszkańca Województwa Podkarpackiego w roku 2009 wynosił 50% średniej dla całej UE; zaś wartość ta dla całego kraju wynosiła 61%.

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

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

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

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

B. Poziom bezrobocie

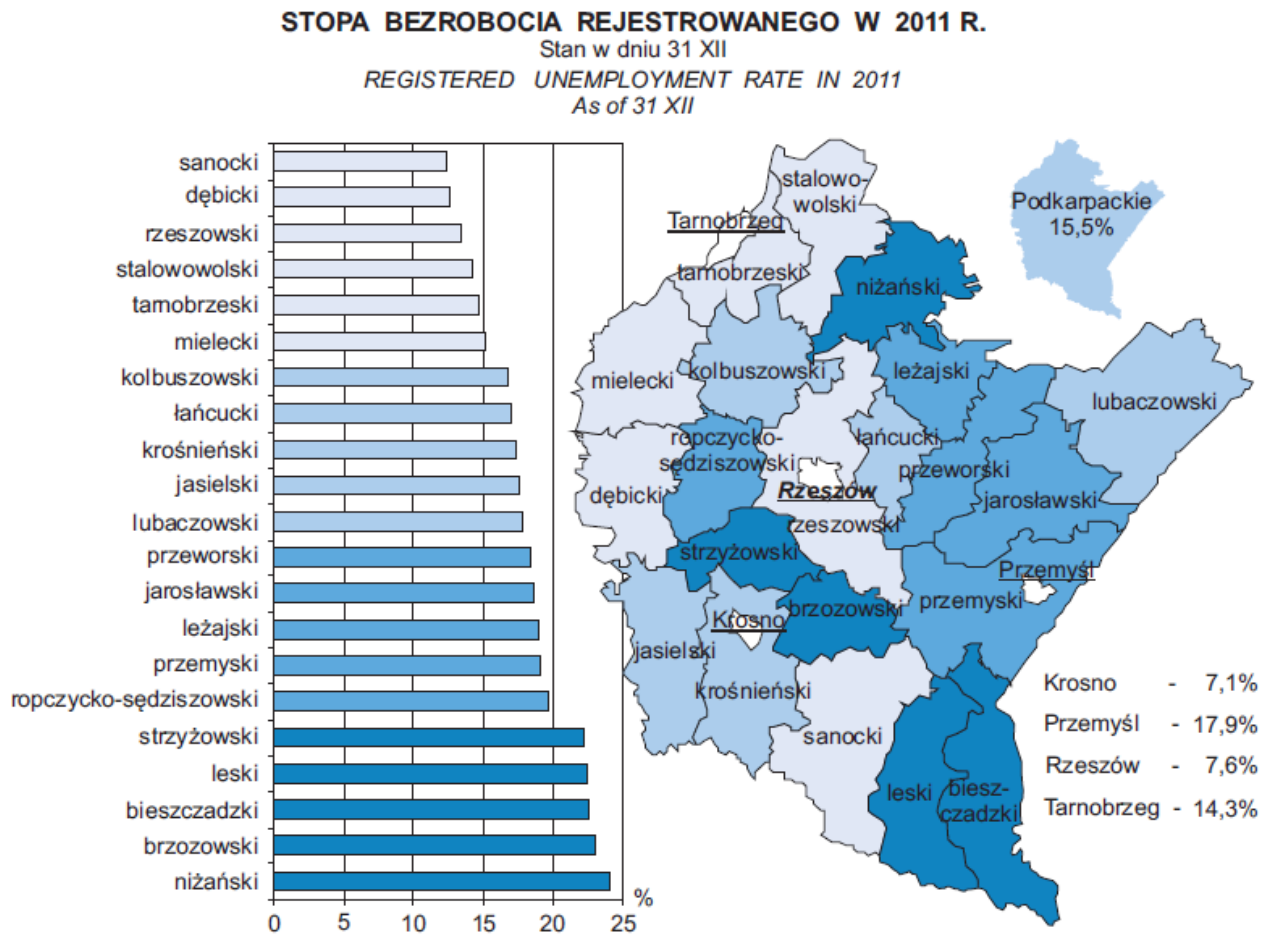
Ogólnokrajowa stopa bezrobocia na koniec grudnia 2012 r. wyniosła 13,4%. Województwo Podkarpackie ma średni wskaźnik bezrobocia w kraju, wynoszący 16,3%, co stawia je na dość wysokiej, 3 pozycji w skali kraju, za Województwami: Zachodniopomorskim i Kujawsko-Pomorskim. Wartość ta jest o 64% wyższa od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

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

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

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

Mapa 14. Bezrobocie w Województwie Podkarpackim

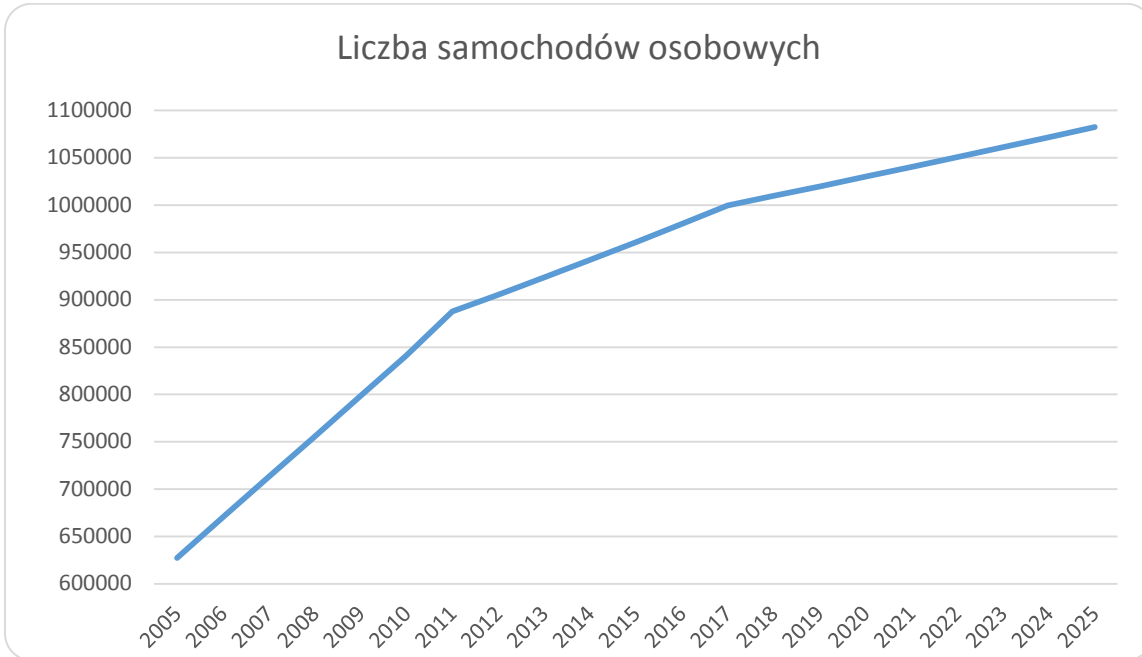


Źródło: Urząd Statystyczny w Rzeszowie

C. Prywatne środki transportu mieszkańców

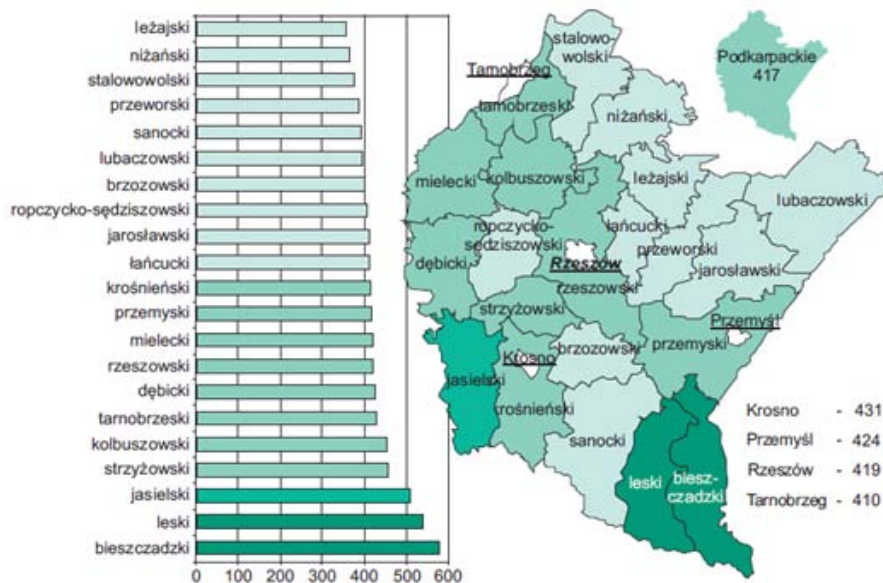
Według Rocznika Statystycznego Województwa Podkarpackiego, wydanego przez Główny Urząd Statystyczny, w województwie w roku 2011 zarejestrowanych było łącznie prawie 888 500 samochodów osobowych, co oznacza średnio 417 samochodów na 1000 mieszkańców i jest jednym z niższych współczynników w Polsce. Dane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

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



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

Mapa 15. Liczba samochodów osobowych w Województwie Podkarpackim – na 1000 mieszkańców w 2001 r.



Źródło: Urząd Statystyczny w Rzeszowie.

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

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

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

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

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

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

11.3. Rozwój gospodarki na terenie Województwa Podkarpackiego

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

11.3.1. Specjalne Strefy Ekonomiczne na terenie Województwa Podkarpackiego

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

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

W SSE przedsiębiorca może otrzymać następujące przywileje:

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

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

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

Tabela 26. Specjalna Strefa Ekonomiczna EURO-PARK MIELEC

Lp.	Województwo	Miejscowość	Wielkość [ha]
1	Podkarpackie	Mielec	605
2	Podkarpackie	Rzeszów (gmina Głogów Młp. i gmina Trzebownisko)	95
3	Podkarpackie	Leżajsk (miasto i gmina)	81
4	Podkarpackie	Dębica (miasto i gmina)	35
5	Podkarpackie	Jarosław (miasto i gmina Jarosław oraz gmina Laszki)	20
6	Podkarpackie	Ropczyce (miasto i gmina Ostrów)	45
7	Podkarpackie	Sanok	15
8	Podkarpackie	Lubaczów	9
9	Podkarpackie	Kolbuszowa	8
10	Lubelskie	Lublin	81
11	Lubelskie	Zamość	35
12	Małopolskie	Gorlice	21
13	Podlaskie	Radzyń Podlaski	2
		RAZEM	1 246 ha

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

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

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

- Podkarpackiego
- Lubelskiego
- Świętokrzyskiego
- Dolnośląskiego
- Mazowieckiego
- Podlaskiego

Inwestorami SSE Europark-Wisłosan są m.in.:

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

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

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

11.3.2. Inne formy rozwoju gospodarczego regionu

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

A. Parki przemysłowe i technologiczne

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

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

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

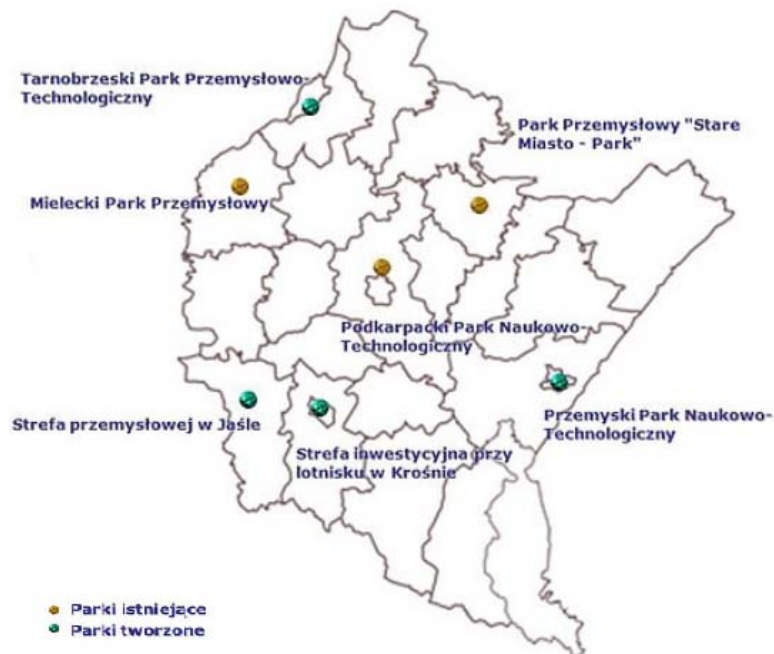
1. Mielecki Park Przemysłowy
2. Park Przemysłowy Gminy Leżajsk („Stare Miasto – Park”)
3. Podkarpacki Park Naukowo-Technologiczny AEROPOLIS.

Na terenie województwa są obecnie tworzone następujące parki:

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

Poniższa mapa ukazuje parki przemysłowe na terenie Województwa Podkarpackiego.

Mapa 16. Parki przemysłowe na terenie Województwa Podkarpackiego



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

B. Klastry przemysłowe

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

Na terenie Województwa Podkarpackiego funkcjonują następujące klastry:

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

11.4. Dostęp osób niepełnosprawnych do publicznego transportu zbiorowego

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

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

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

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

CZĘŚĆ IV. FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej polega na:

1. pobieraniu przez operatora lub organizatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
2. przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu :
 - a. utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
 - b. utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,
 - c. poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
3. udostępnieniu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Przewiduje się następujące źródła i formy finansowania usług przewozowych:

- **w komunikacji kolejowej:**
 - opłaty za przejazdy pochodzące bezpośrednio od użytkowników (pasażerów) transportu publicznego – jako wpływy z biletów,
 - - środki finansowe budżetu samorządu Województwa Podkarpackiego,
 - - środki z budżetu Państwa na podstawie umowy pomiędzy Organizatorem a Operatorem kolejowym.
- **w komunikacji autobusowej:**
 - - opłaty za przejazdy pochodzące bezpośrednio od użytkowników (pasażerów) transportu publicznego – jako wpływy z biletów,
 - - środki z budżetu Państwa przekazywane w formie dotacji celowej, polegające na refundacji kosztów sprzedaży biletów ulgowych osobom uprawnionym (na podstawie Ustawy z dn. 20.06.1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2012r. poz. 1138)).

12. Finansowanie transportu zbiorowego w Województwie Podkarpackim

12.1. Źródła finansowania i formy finansowania transportu zbiorowego

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

Tabela 29. Kwoty refundacji wypłaconych przewoźnikom autobusowym

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

Poniższa tabela przedstawia dochody i wydatki Województwa Podkarpackiego.

Tabela 30. Dochody i wydatki Województwa Podkarpackiego

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

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

Szczegółową strukturę źródeł finansowania transportu publicznego (dochodów i kosztów) zilustrowano w Tabeli I1. Struktura dochodów i wydatków przewozów pasażerskich, znajdującej się w Załączniku I.

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

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

12.2. Poziom opłat za przejazdy

Zgodnie z art. 50 ust. 1 pkt 1 podstawowym źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej są opłaty pobierane przez operatora bądź organizatora w związku z realizacją świadczonych usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Należą do nich wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe.

W związku z tym przepisem należy wspomnieć, że zgodnie z art. 8 ust. 4 ustawy z dnia 5 lipca 2001 r. o cenach (Dz. U. 2013 r. poz. 385) Sejmik Województwa posiada uprawnienie do ustalania cen urzędowych za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie zadania o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich.

Powyższe informacje prowadzą do wniosku, że organizator może sam decydować o poziomie opłat za przejazdy środkami transportu publicznego oraz może być odpowiedzialny za pobieranie tych opłat. Omawiane przepisy

umożliwiają przeniesienie wspomnianych obowiązków na operatora, co może zostać szczegółowo uregulowane w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Zarządzanie systemem opłat ułatwi jednak organizatorowi wprowadzenie wspólnego systemu taryfowo-biletowego na swoim obszarze. Dzięki czemu wyklucza się możliwość funkcjonowania konkurencyjnych cenowo połączeń kolejowych i autobusowych.

Również z punktu widzenia pasażera takie rozwiązanie jest najkorzystniejsze, ponieważ umożliwia wybór danego środka transportu w zależności od potrzeb. Jedynymi kryteriami decydującymi o wyborze byłyby: czas podróży oraz przebieg linii. Rozwiązanie to dodatkowo umożliwia dogodnie przesiadki zwłaszcza w przypadku wyboru kilku operatorów, bez potrzeby zapoznawania się z cennikiem i taryfą każdego z nich.

Zgodnie z analizą dokonaną na podstawie danych zawartych w Tabeli I2. Poziom opłat za przejazdy, znajdującej się w Załączniku I obecnie wiele funkcjonujących połączeń jest względem siebie konkurencyjnych. W przypadku 20 linii średnia cena biletu kolejowego jest niższa od biletu autobusowego. Natomiast w przypadku 40 linii jest odwrotnie, ponieważ średnia cena biletu kolejowego jest wyższa od średniej ceny biletu autobusowego. Tylko w przypadku dwóch linii cena biletu autobusowego i cena biletu kolejowego jest taka sama.

W celu określenia konkurencyjności cenowej przejazdów dokonano porównania cen biletów autobusowych i kolejowych na tych samych liniach. Różnicę cen podano w złotych i procentach celem zilustrowania danej konkurencyjności przewozów.

12.3. Uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego

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

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

Ustawa ta reguluje uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego w regularnych przewozach osób, wykonywanych przez uprawnionych przewoźników kolejowych i autobusowych. Ustawa określa kategorie osób uprawnionych do ulg określonych procentowo lub przejazdów darmowych. Ta ostatnia kategoria, określana też, jako ulga 100 %, obejmuje w komunikacji autobusowej dzieci do lat 4 (autobusy zwykle i przyspieszone) oraz Straż Graniczną (wszystkie kategorie autobusów).

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

Przewoźnicy wykonujący publiczny transport zbiorowy mogą wprowadzić uprawnienia do bezpłatnych albo ulgowych przejazdów dla swoich pracowników oraz emerytów, rencistów i najbliższych członków rodzin. Przepisów omawianej ustawy nie stosuje się do komunikacji miejskiej. Koszty związane z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów pokrywane są z budżetu państwa. Zasada ta

odnosi się nie tylko do ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów, lecz także do uprawnień określonych innymi ustawami, w szczególności:

- z 9 maja 1996 r. o wykonywaniu mandatu posła i senatora (uwaga: zgodnie z art. 43 ust. 1 tej ustawy poseł i senator ma prawo, na terenie kraju, do bezpłatnego przejazdu środkami publicznego transportu zbiorowego oraz przelotów w krajowym przewozie lotniczym, a także do bezpłatnych przejazdów środkami publicznej komunikacji miejskiej);
- z 27 lipca 2005 r. o szkolnictwie wyższym;
- z 7 września 1991 r. o systemie oświaty;
- z 17 maja 1989 r. o stosunku Państwa do Kościoła Katolickiego w RP (i analogiczne postanowienia dotyczące innych kościołów);
- z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego;
- z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin;
- z dnia 19 sierpnia 2011 r. o weteranach działań poza granicami państwa;
- z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych.

Omówione wyżej ulgi przejazdowe zostały ustalone ustawowo, ponieważ podlegają rekompensacie ze środków budżetu państwa. Organizator może wprowadzać dodatkowe przywileje w zakresie kosztów przejazdu, musi jednak finansować je z innych środków, niż dotacje z budżetu państwa.

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

CZĘŚĆ V. PREFERENCJE WYBORU ŚRODKÓW TRANSPORTU

13. Badania ankietowe mieszkańców Województwa Podkarpackiego

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

1. Zaspokojenie potrzeb przewozowych przez istniejące środki transportu w publicznym transporcie zbiorowym.
2. Konkurencyjność transportu zbiorowego w stosunku do indywidualnych środków transportu (np. czas jazdy, komfort podróży, koszty transportu, dostępność publicznego transportu zbiorowego).
3. Kierunki rozwoju publicznego transportu, których konsekwencją powinien być wzrost liczby osób korzystających z publicznego transportu.
4. Ocena i określania prognoz potrzeb przewozowych mieszkańców Województwa Podkarpackiego w zakresie kolejowych i drogowych przewozów pasażerskich z uwzględnieniem w szczególności:
 - i. demografii – stan istniejący i prognoza (stan i struktura ludności według podstawowych cech demograficznych i społeczno-ekonomicznych, sieć osadnicza, rozmiary przemieszczeń terytorialnych ludności, poziom bezrobocia, struktura zatrudnienia, liczba i struktura gospodarstw domowych i rodzin, przyszły poziom płodności i umieralności – przedstawione m. in. przez Główny Urząd Statystyczny), lokalizacji obiektów użyteczności publicznej (m. in. placówki oświatowe, placówki opiekuńczo – zdrowotne, zakłady pracy, urzędy, ośrodki handlowe, miejsca rekreacji i wypoczynku),
 - ii. gęstości zaludnienia,
 - iii. ruchliwości mieszkańców,
 - iv. struktury podróży w oparciu o motywację,
 - v. średniej odległości i czasu podróży,
 - vi. alokacji lokalnych i regionalnych ośrodków przemysłowych i specjalnych stref ekonomicznych,
 - vii. zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.

Badania ankietowe prowadzone były równolegle w trzech nurtach:

- A. W pociągach uruchamianych w 2013 r. na podstawie umowy między Województwem Podkarpackim a spółką Przewozy Regionalne Sp. z o.o. – w celu zbudowania macierzy źródło-cel i dokonania analizy zachowań komunikacyjnych pasażerów pociągów
- B. Na dworcach kolejowych i autobusowych – w celu zbadania preferencji komunikacyjnych i dokonania oceny wojewódzkiego transportu publicznego przez mieszkańców województwa
- C. W szkołach ponadgimnazjalnych – w celu szczegółowego przebadania uczniów, stanowiących istotną grupę podróżnych.

Treść ankiet znajduje się w Załączniku E do niniejszego dokumentu.

Badania ankietowe miały za zadanie odpowiedzieć na kilka następujących pytań:

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

Podsumowując szczegółowe analizy, można stwierdzić, co następuje:

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

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

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

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

Oprócz badań ankietowych przeprowadzono także w czerwcu 2013 r. badania napełnień w pociągach uruchamianych na podstawie umowy między Województwem Podkarpackim a spółką Przewozy Regionalne Sp. z o.o. łącznie przebadano 94 spośród 124 pociągów, co stanowi 76% wszystkich połączeń; badania przeprowadzono więc na próbie wystarczająco reprezentatywnej, by móc prowadzić dalszą analizę danych i wyciągać wnioski.

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

Analiza przedstawiona poniżej stanowi podsumowanie wszystkich ankiet i z uwagi na różny charakter wypowiedzi respondentów, została podzielona w niektórych punktach na różne grupy respondentów (według rodzajów ankiet).

Badania ankietowe wszystkich typów zostały przeprowadzone w czerwcu 2013 roku na terenie całego województwa. łącznie przeprowadzono 5 772 ankiety.

Oprócz pytań zamkniętych, ankiety zawierały też pytania otwarte; poniżej wskazano najczęściej powtarzające się odpowiedzi oraz odpowiedzi bezpośrednio związane z miejscem przeprowadzania ankiet.

13.1. Ankiety A – osoby podróżujące pociągami spółki Przewozy Regionalne

Ankiety typu A przeprowadzane były w pociągach spółki Przewozy Regionalne w czerwcu 2013 roku. Łącznie przeprowadzono 2 184 ankiety wśród podróżnych podróżujących w 94 pociągach na trasach wymienionych w Załączniku A. Ankiety typu A posłużyły do budowy macierzy źródło-cel podróży oraz do określenia sieci połączeń do objęcia użytecznością publiczną.

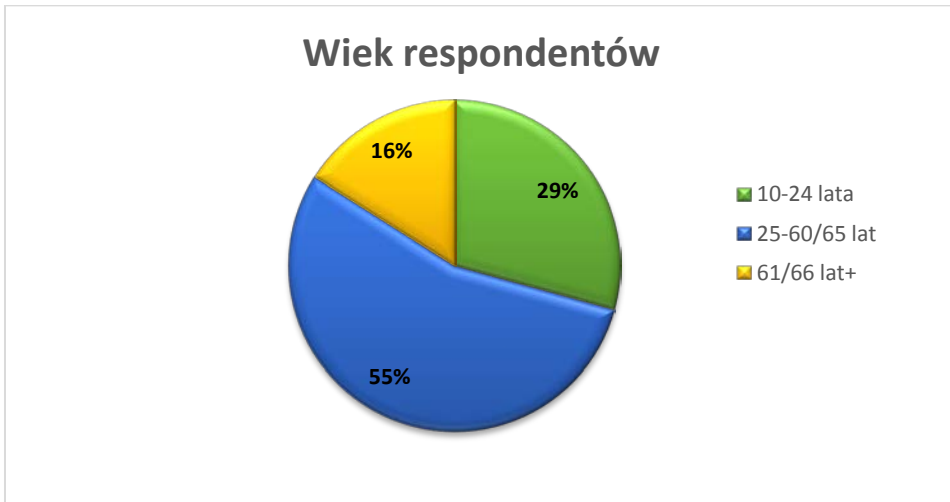
13.1.1. Profil respondentów

Poniżej omówiono profil respondentów ankiet, zgodnie z pytaniami zawartymi w tzw. metryczce ankiet typu A.

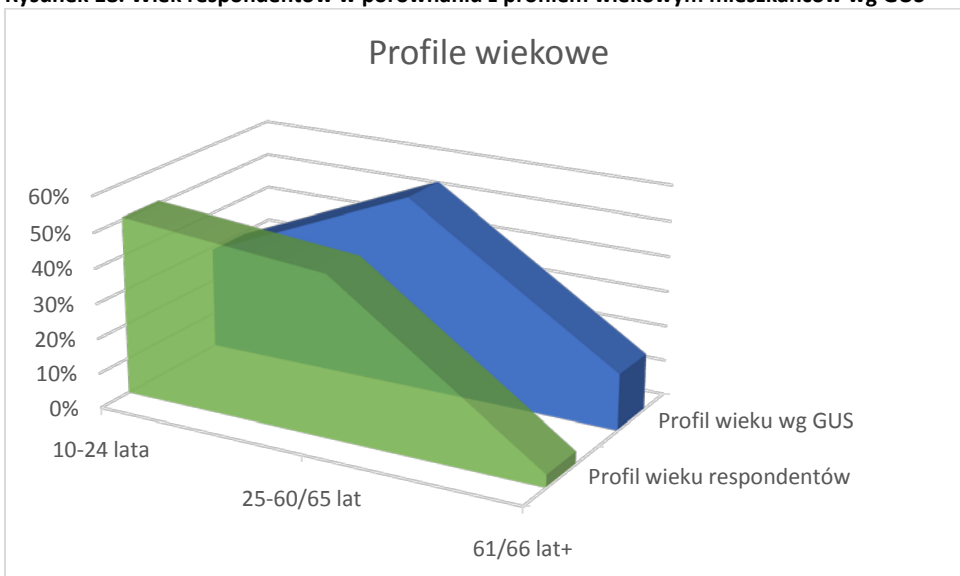
A. Wiek

Profil wieku odpowiada zasadniczo profilowi wiekowemu mieszkańców województwa według Rocznika Demograficznego GUS 2012. Zwraca uwagę nadreprezentatywność podróżujących uczniów i studentów w porównaniu do profilu ogółu mieszkańców – jest to zjawisko normalne, bowiem osoby w tym wieku nie podróżują własnymi samochodami.

Rysunek 17. Wiek respondentów



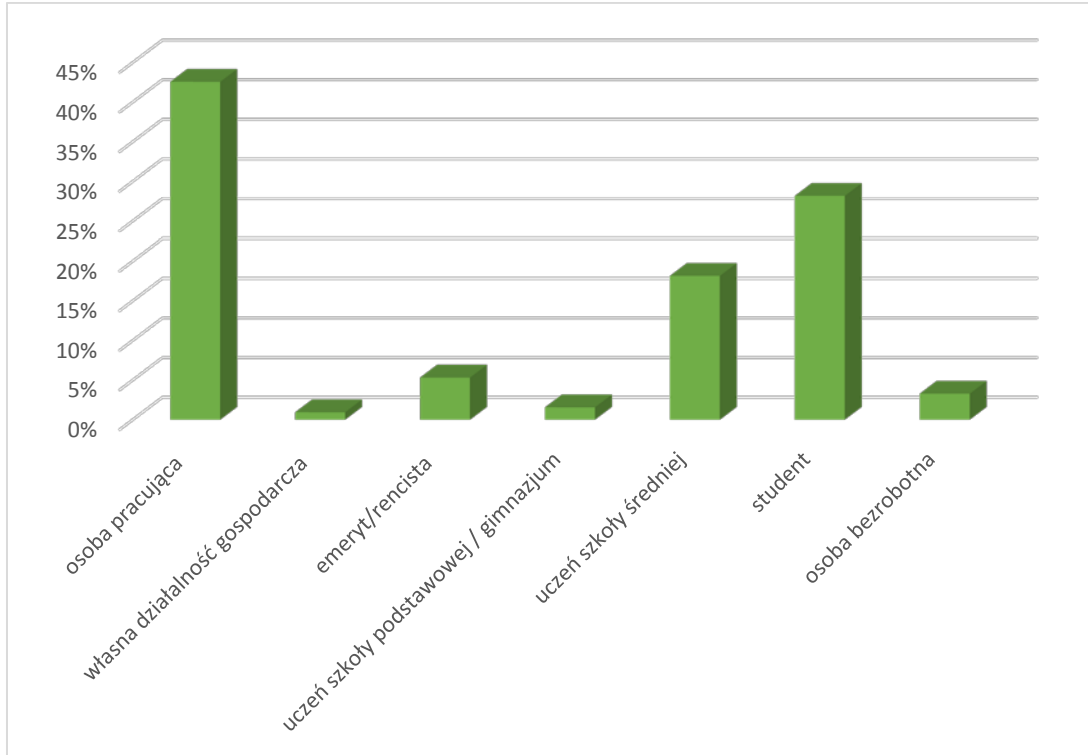
Rysunek 18. Wiek respondentów w porównaniu z profilem wiekowym mieszkańców wg GUS



B. Status zawodowy

Badania ukazują typowy profil osób podróżujących: najwięcej jest tutaj pracowników najemnych (niewiele osób prowadzących własną działalność gospodarczą). Dalszą, dużą część podróżujących stanowią uczniowie i studenci, a następnie (również dość licznie) podróżują emeryci i renciści.

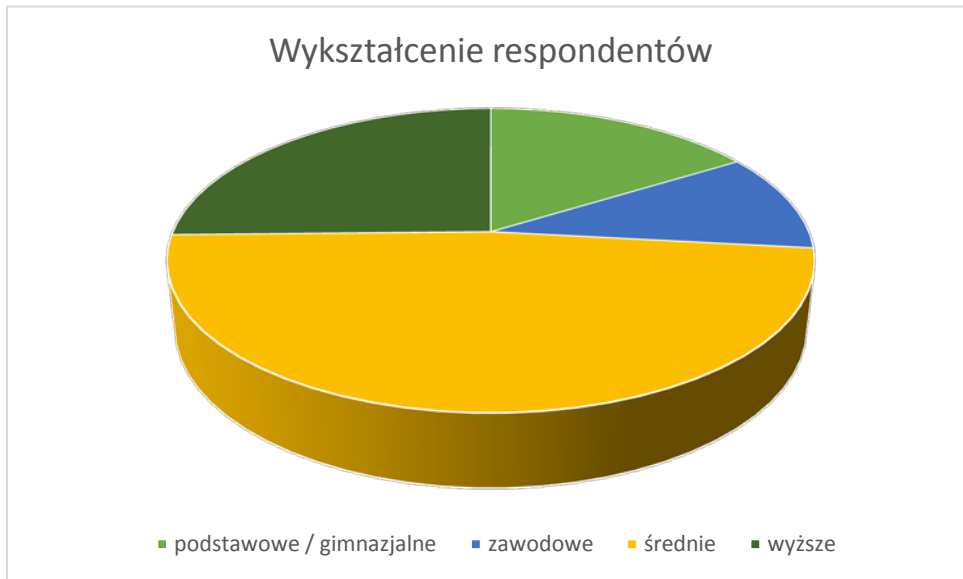
Rysunek 19. Status zawodowy respondentów



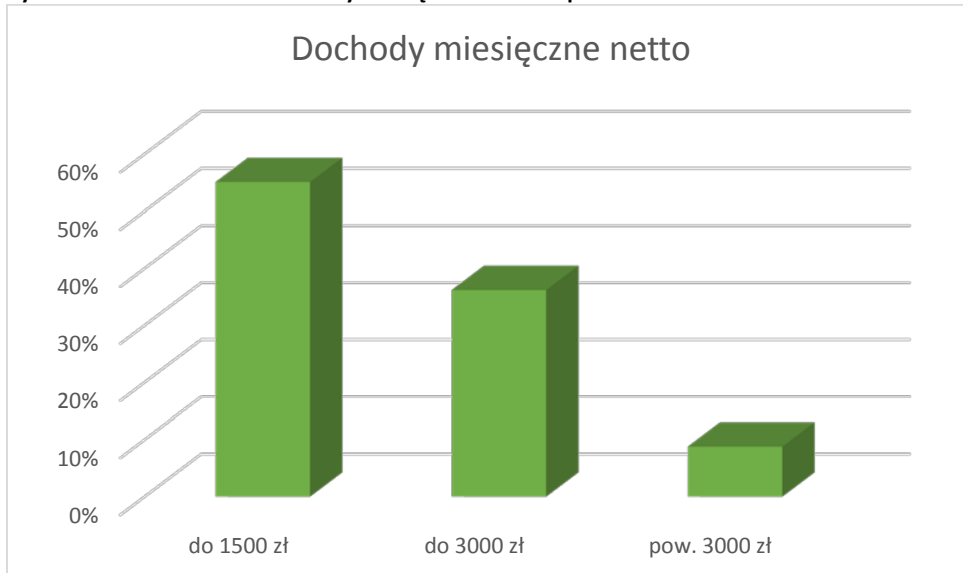
C. Wykształcenie

Profil wykształcenia jest nieco inny niż profil mieszkańców województwa według Rocznika Demograficznego GUS 2012. Zwraca uwagę mniej podróżujących osób z wykształceniem zawodowym, zaś więcej z wykształceniem średnim. Zmiana ta nie jest istotna z punktu widzenia wpływu na komunikację i może wynikać z innego potocznego rozumienia określeń wykształcenia w porównaniu do określeń przyjętych w badaniach statystycznych. Drugą przyczyną może być wysoki poziom bezrobocia na terenie województwa – procent bezrobotnych jest szczególnie wysoki wśród osób właśnie z wykształceniem zawodowym.

Rysunek 20. Wykształcenie respondentów

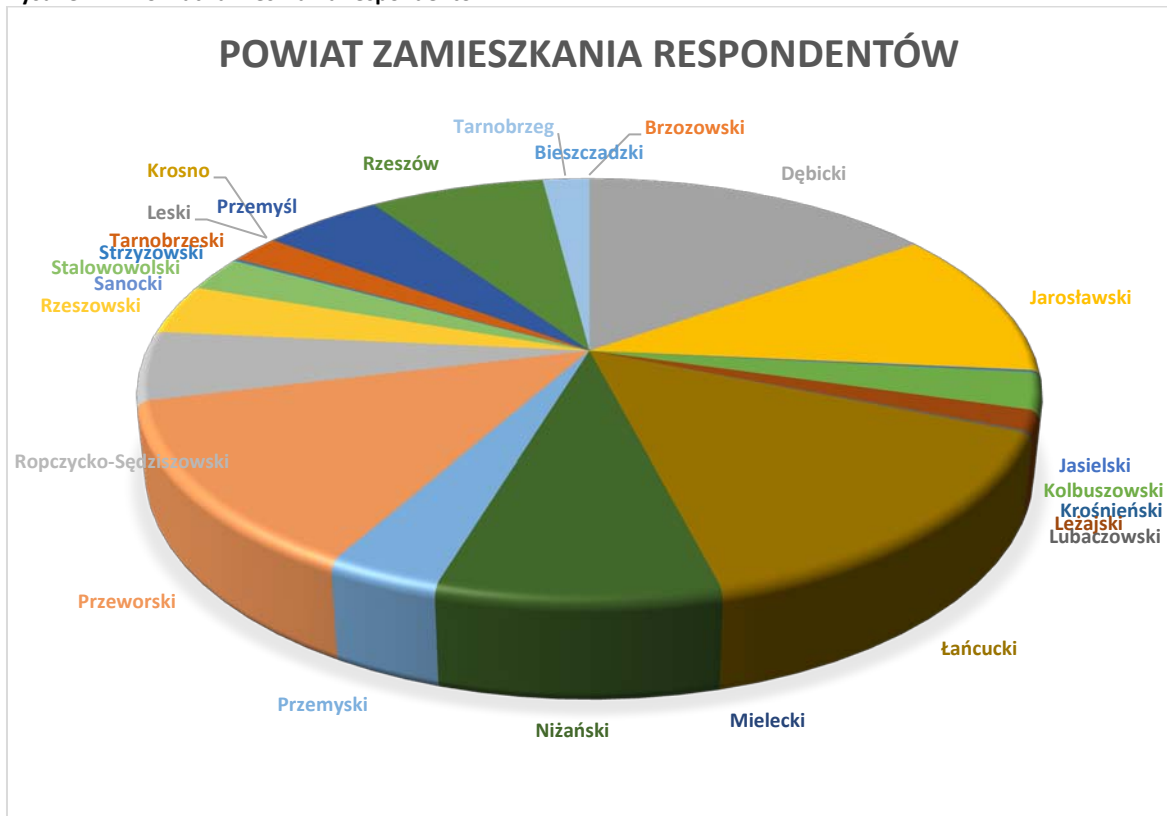


Rysunek 21. Deklarowane dochody miesięczne netto respondentów



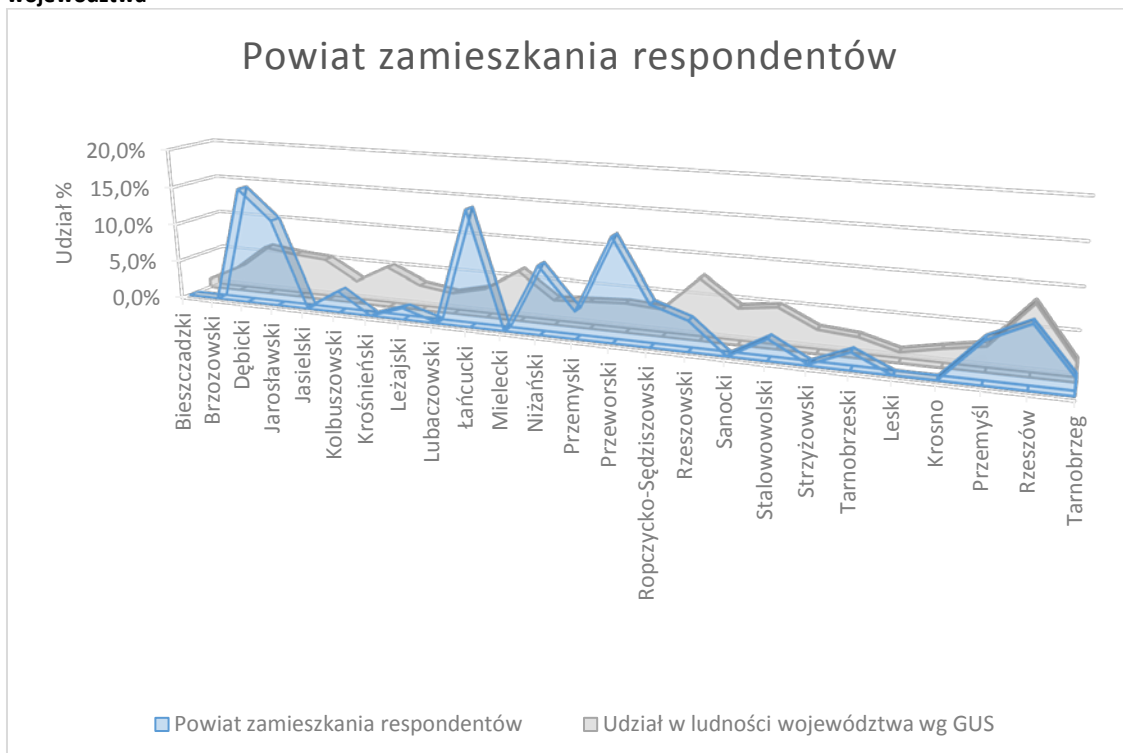
Poniżej przedstawiono podział respondentów ze względu na powiat zamieszkania.

Rysunek 22. Powiat zamieszkania respondentów



Poniższy rysunek ukazuje porównanie miejsca zamieszkania respondentów do udziału mieszkańców powiatu w populacji całego województwa.

Rysunek 23. Porównanie miejsca zamieszkania respondentów do udziału mieszkańców powiatu w populacji całego województwa



13.2. Ankiety B – mieszkańcy województwa ankietowani na dworcach i przystankach

Ankiety typu B przeprowadzane były na dworcach i przystankach, zarówno kolejowych, jak i autobusowych na terenie całego Województwa Podkarpackiego w czerwcu 2013 roku. Łącznie przeprowadzono 5 772 ankiet.

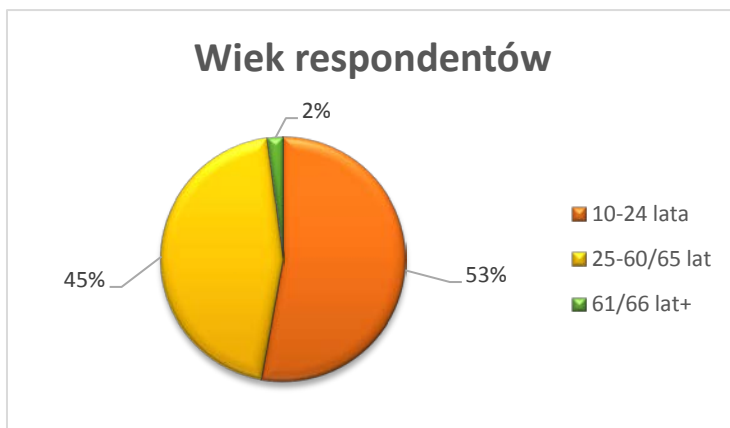
13.2.1. Profil respondentów

Poniżej omówiono profil respondentów ankiet, zgodnie z pytaniami zawartymi w tzw. metryczce ankiet typu B.

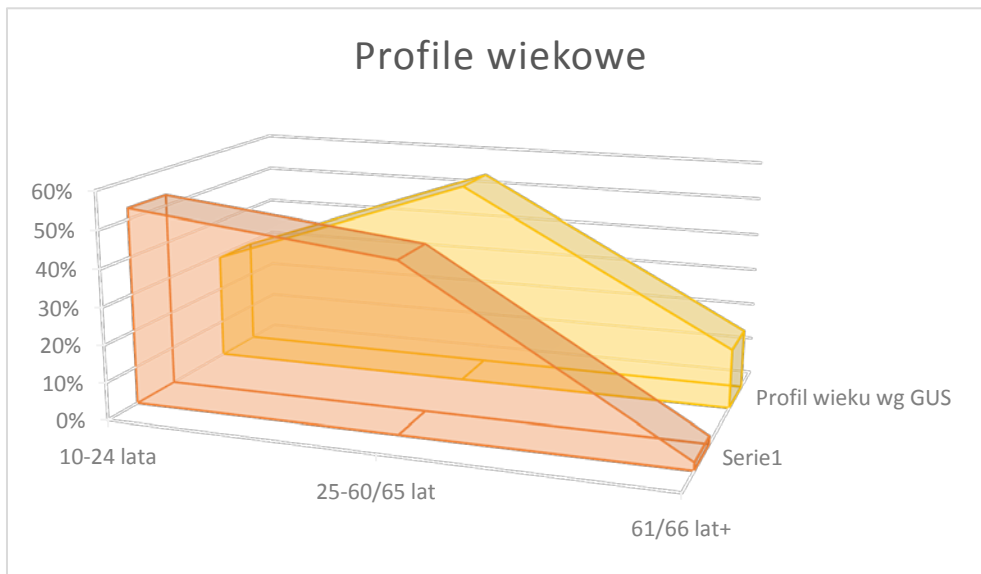
A. Wiek

Profil wieku odpowiada zasadniczo profilowi wiekowemu mieszkańców województwa według Rocznika Demograficznego GUS 2012. Zwraca uwagę nadreprezentatywność podróżujących uczniów i studentów w porównaniu do profilu ogółu mieszkańców – jest to zjawisko normalne, bowiem osoby w tym wieku nie podróżują własnymi samochodami.

Rysunek 24. Wiek respondentów



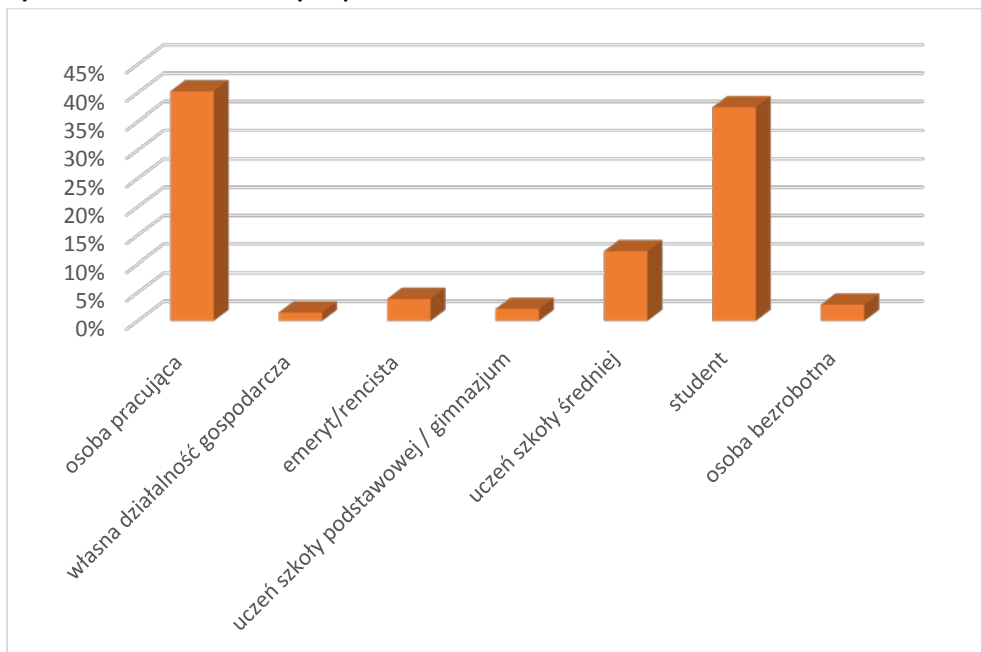
Rysunek 25. Wiek respondentów w porównaniu z profilem wiekowym mieszkańców wg GUS



B. Status zawodowy

Badania ukazują typowy profil osób podróżujących: najczęściej jest tutaj pracowników najemnych (niewiele osób prowadzących własną działalność gospodarczą). Dalszą, dużą część podróżujących stanowią uczniowie i studenci, a następnie (również dość licznie) podróżują emeryci i renciści.

Rysunek 26. Status zawodowy respondentów



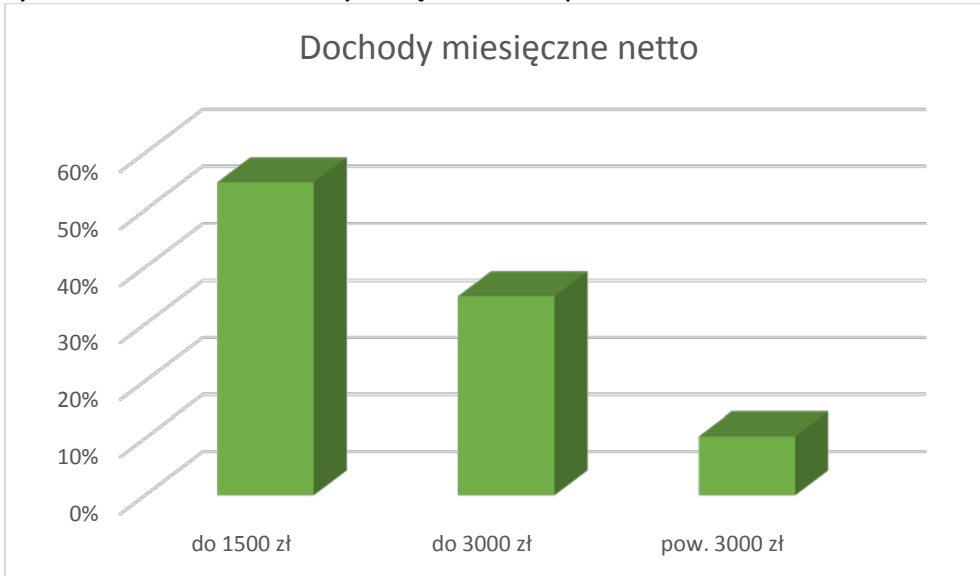
C. Wykształcenie

Profil wykształcenia jest nieco inny niż profil mieszkańców województwa według Rocznika Demograficznego GUS 2012. Zwraca uwagę mniej podróżujących osób z wykształceniem zawodowym, zaś więcej z wykształceniem średnim. Zmiana ta nie jest istotna z punktu widzenia wpływu na komunikację i może wynikać z innego potocznego rozumienia określeń wykształcenia w porównaniu do określeń przyjętych w badaniach statystycznych. Drugą przyczyną może być wysoki poziom bezrobocia na terenie województwa – procent bezrobotnych jest szczególnie wysoki wśród osób właśnie z wykształceniem zawodowym.

Rysunek 27. Wykształcenie respondentów

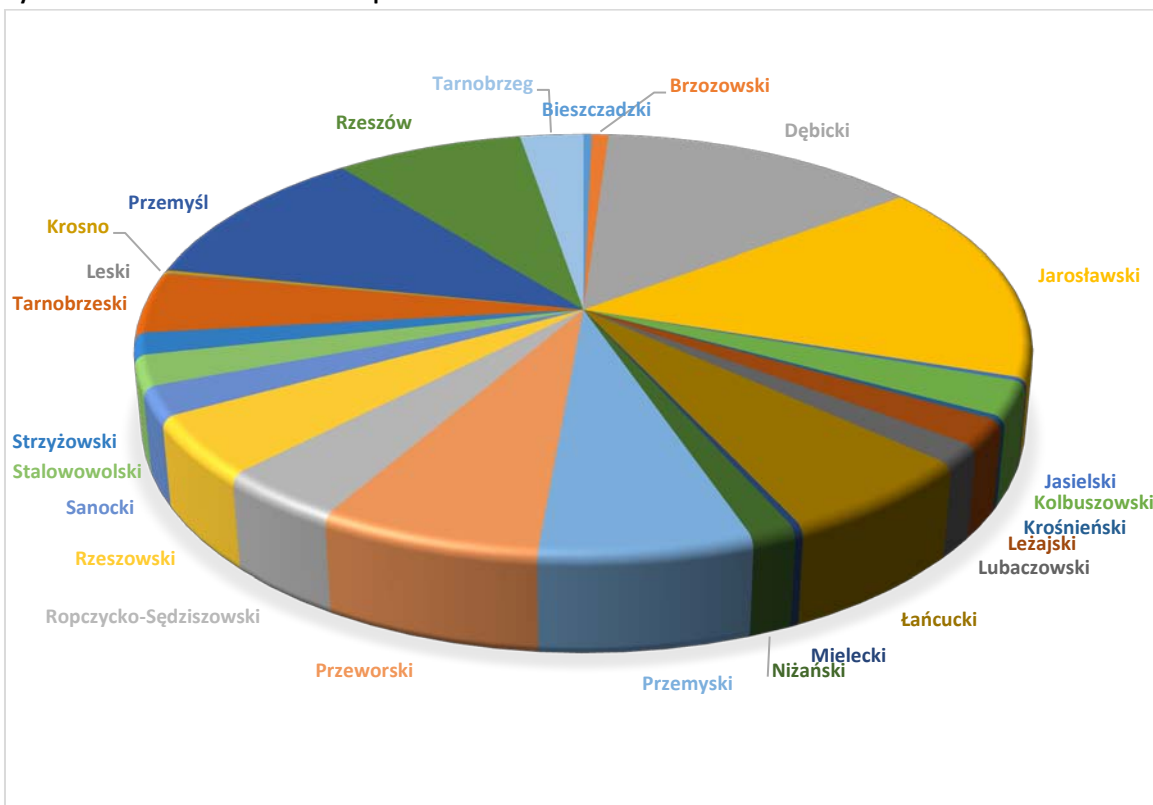


Rysunek 28. Deklarowane dochody miesięczne netto respondentów



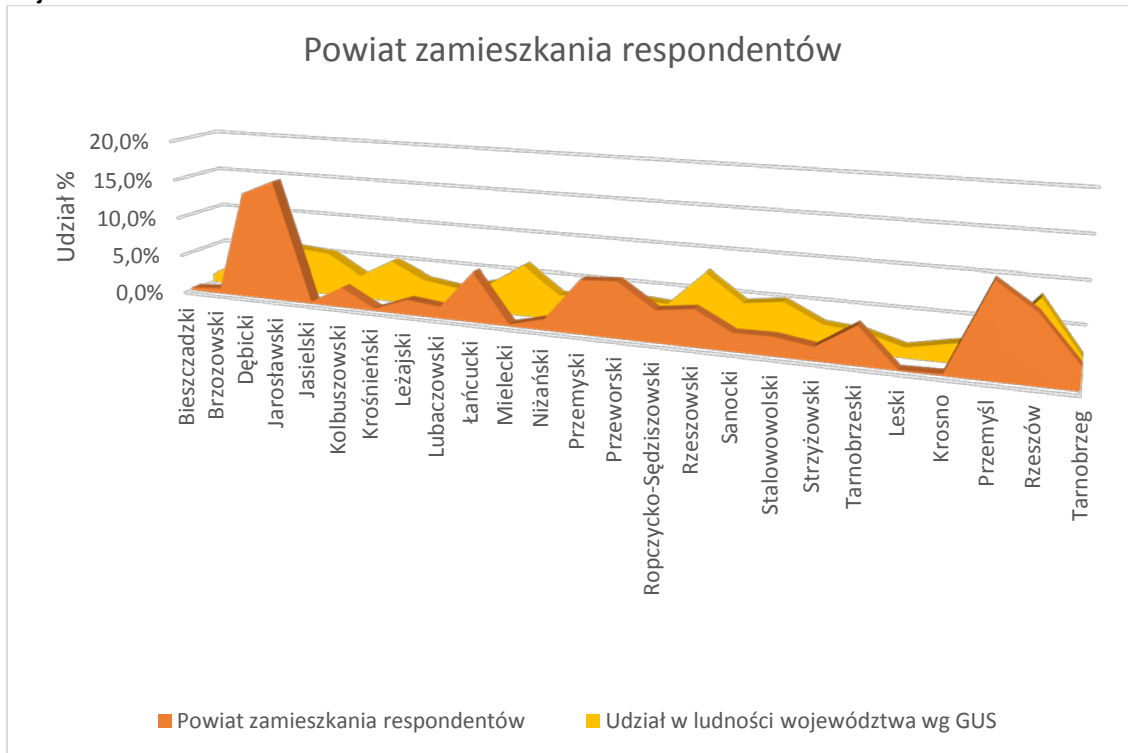
Poniżej przedstawiono podział respondentów ze względu na powiat zamieszkania.

Rysunek 29. Powiat zamieszkania respondentów



Poniższy rysunek ukazuje porównanie miejsca zamieszkania respondentów do udziału mieszkańców powiatu w populacji całego województwa.

Rysunek 30. Porównanie miejsca zamieszkania respondentów z udziałem mieszkańców powiatu w populacji całego województwa



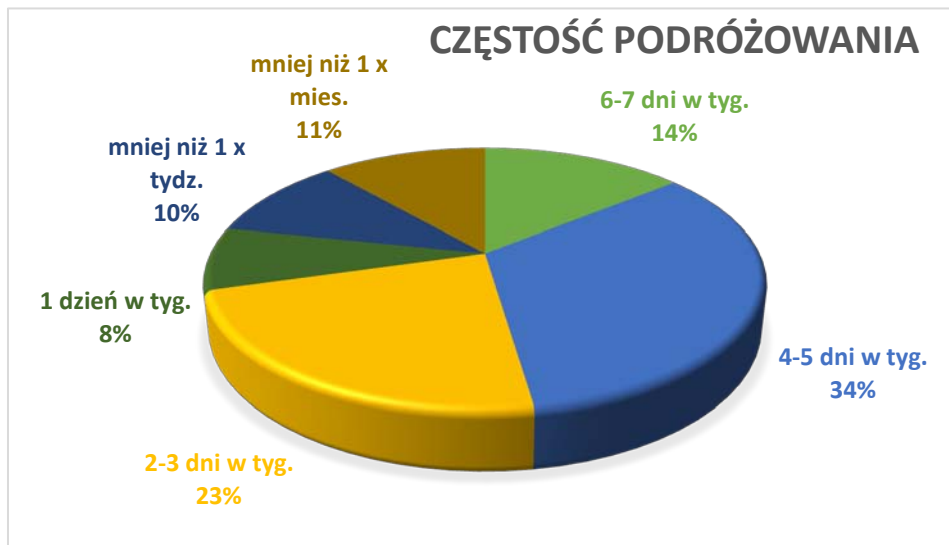
13.2.2. Preferencje komunikacyjne mieszkańców

Poniższe rysunki ukazują preferencje komunikacyjne respondentów ankiet, zgodnie z pytaniami ogólnymi zawartymi w ankietach.

A. Częstość podróżowania

Nasi respondenci to w znakomitej większości osoby podróżujące codziennie do pracy, do szkoły lub na uczelnię (zarówno autobusem, jak i koleją). Poniższy rysunek ukazuje profil podróżnych.

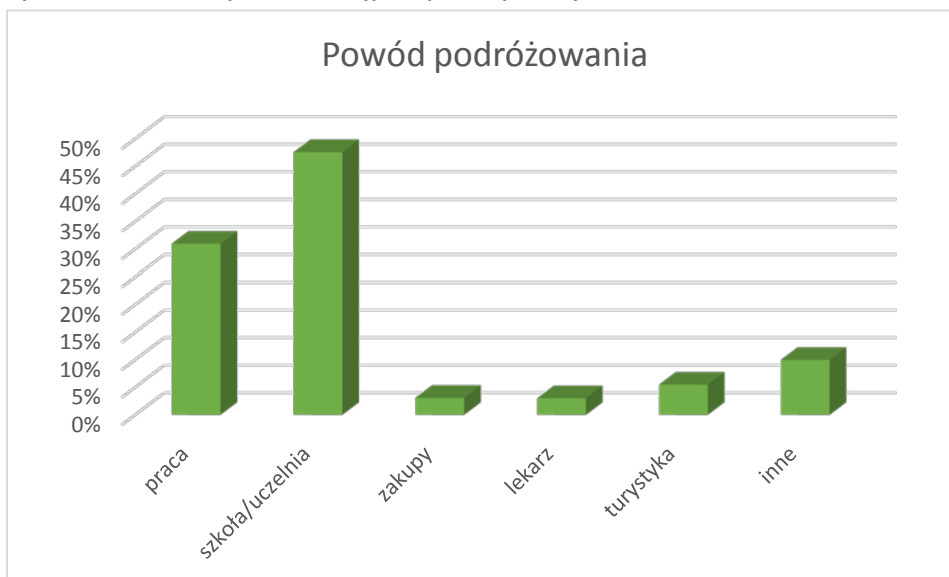
Rysunek 31. Preferencje komunikacyjne – częstość podróżowania



B. Powód podróży

Zgodnie z częstością podróżowania, powody podróży odpowiadają profilowi zawodowemu podróżnych. Na uwagę zwraca dość duża grupa określona jako „Inny powód”.

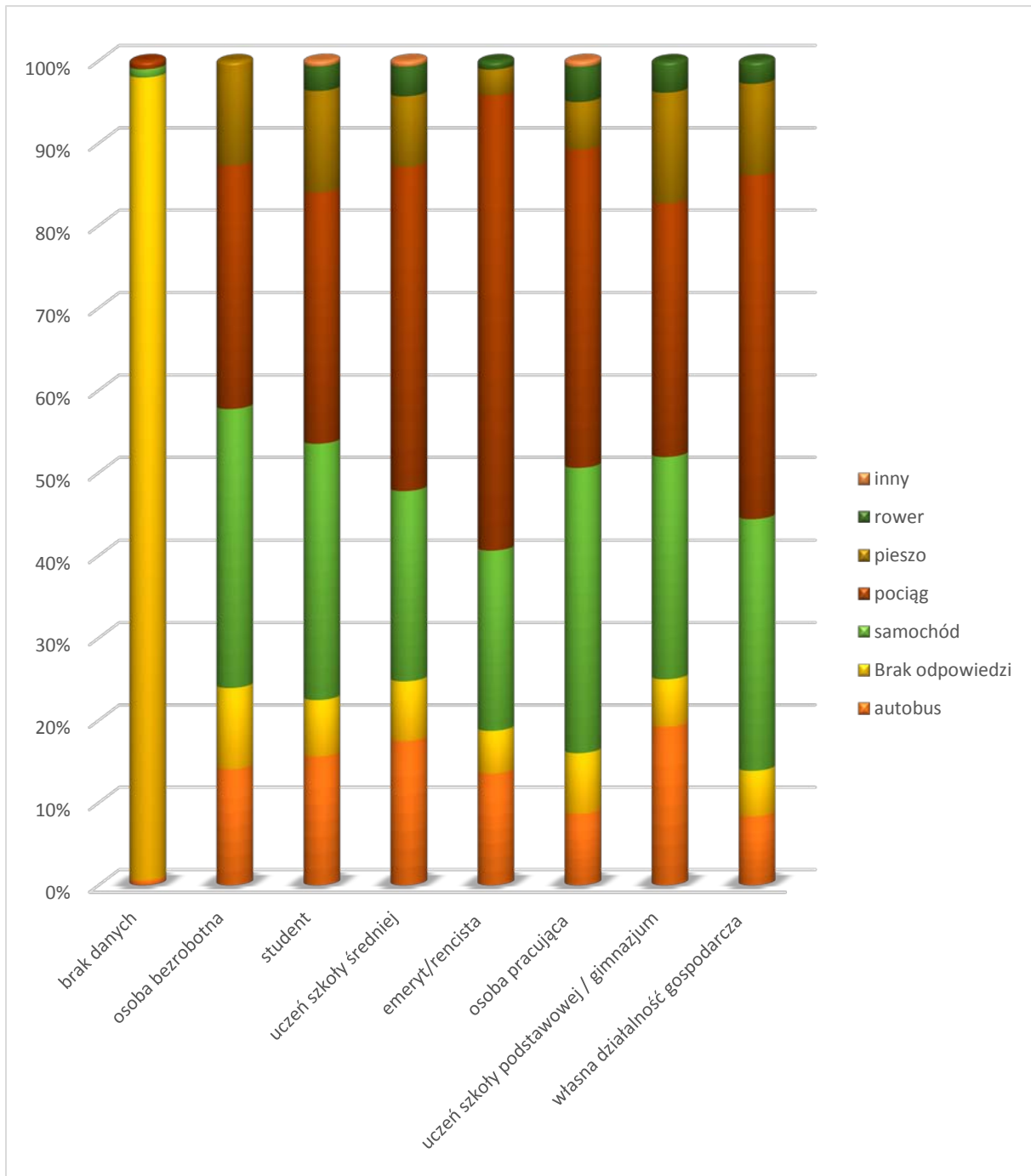
Rysunek 32. Preferencje komunikacyjne – powód podróży



C. Preferencje wyboru środków transportu

Preferencje komunikacyjne w zakresie wyboru środków transportu wśród mieszkańców podróżujących autobusami zależą silnie od profilu zawodowego podróżnych: wśród uczniów, studentów i emerytów preferowany jest autobus i pociąg znacznie częściej niż u osób pracujących lub osób prowadzących własną działalność gospodarczą. Poniższy rysunek ukazuje odpowiedzi wszystkich respondentów, niezależnie od środka transportu.

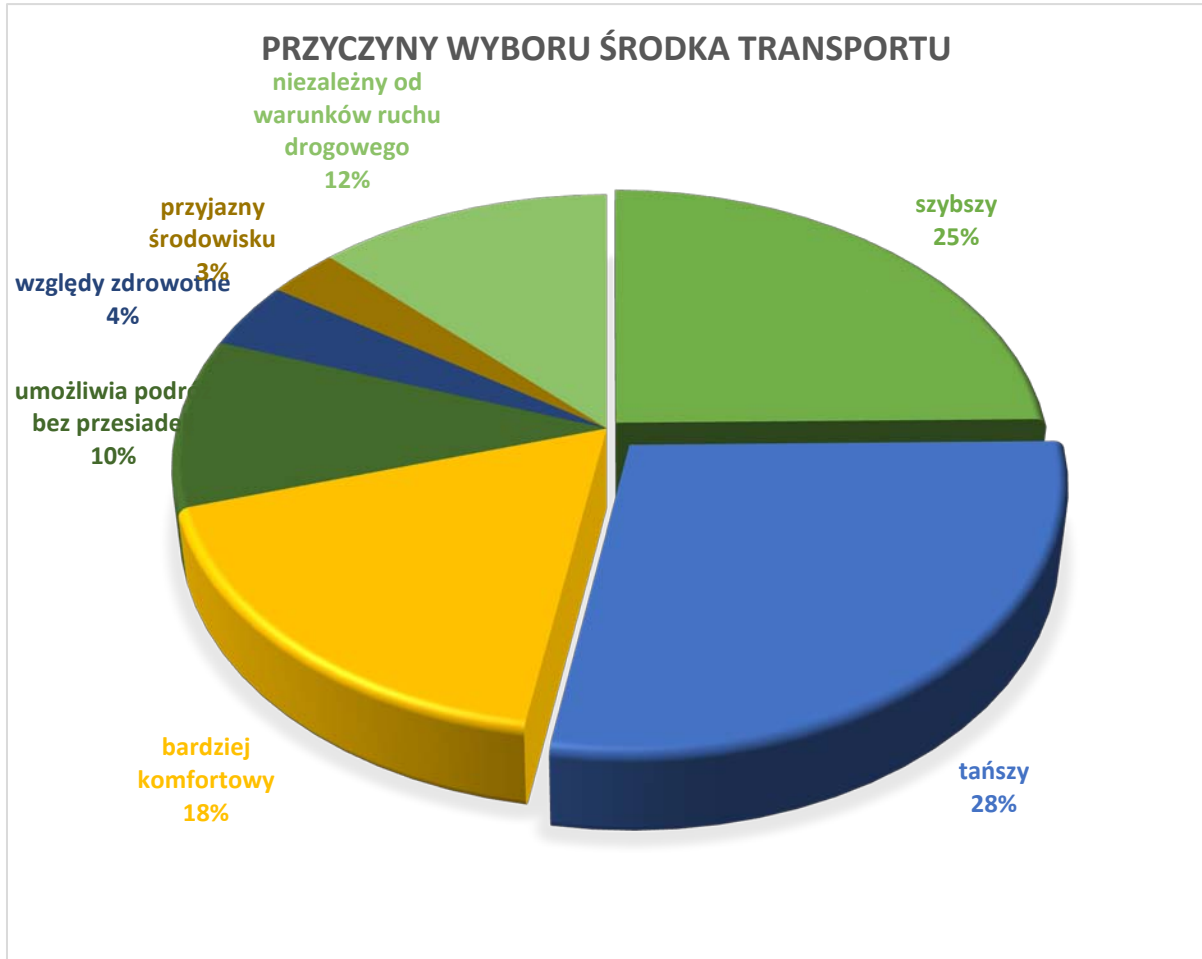
Rysunek 33. Preferencje komunikacyjne – wybór środków transportu



D. Przyczyny wyboru środka transportu

Po ustaleniu danego środka transportu respondenci pytani byli o uzasadnienie takiego a nie innego wyboru. Respondenci najczęściej wskazują na:

Rysunek 34. Preferencje komunikacyjne – przyczyny wyboru środka transportu

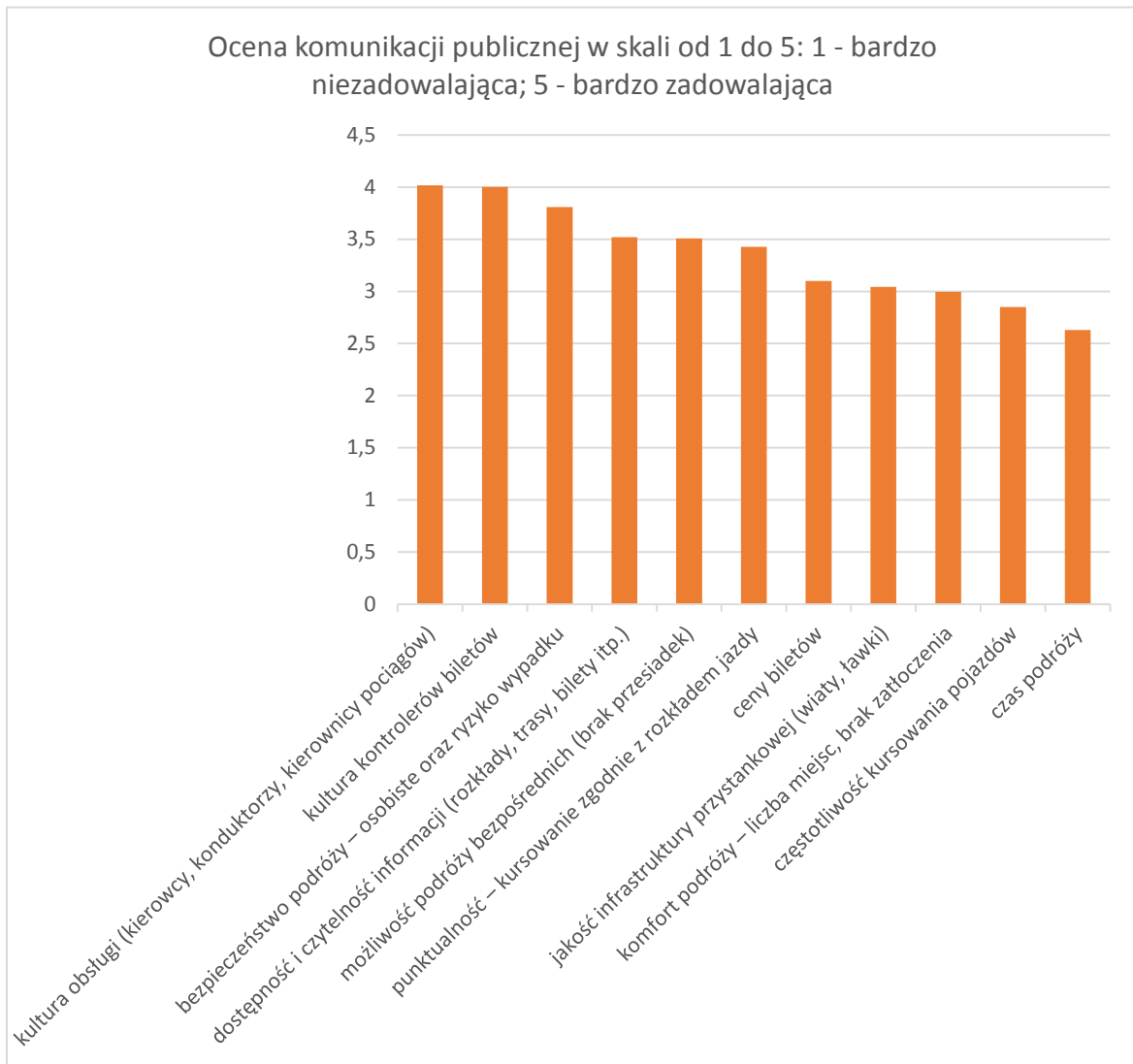


13.2.3. Ocena komunikacji publicznej

A. Ocena poszczególnych aspektów komunikacji

W ankiecie pojawiło się także pytanie o ocenę poszczególnych aspektów komunikacji. Podróżni najbardziej zadowoleni są z bezpieczeństwa podróży, zaś najmniej – z częstotliwości podróżowania oraz z czasu podróży i jej komfortu.

Rysunek 35. Ocena poszczególnych aspektów komunikacji

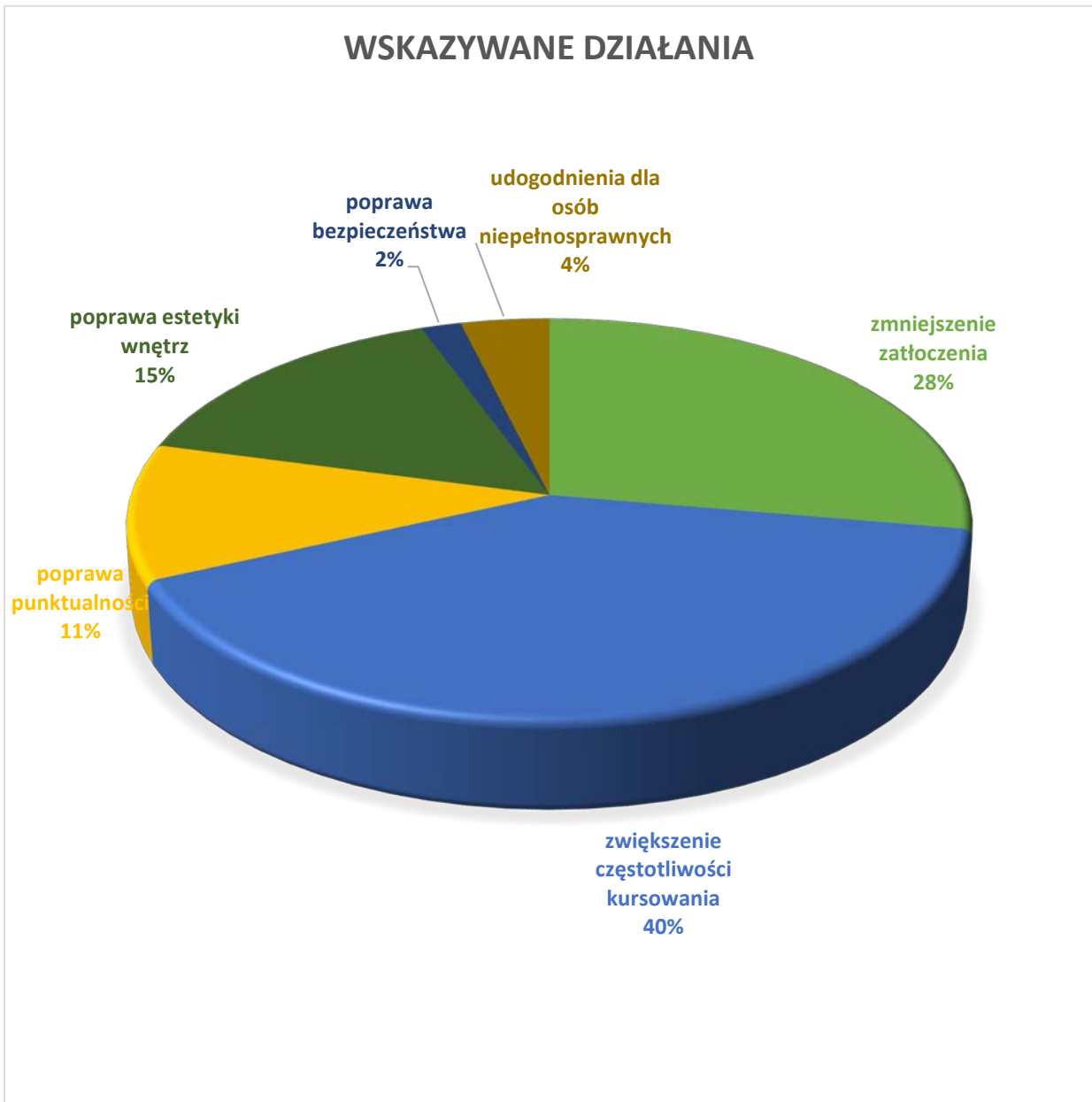


B. Sugerowane działania w zakresie transportu publicznego

W ramach pytań zamkniętych, respondenci zostali również poproszeni o wskazanie najistotniejszych działań, mających na celu poprawę funkcjonowania transportu publicznego.

Mieszkańcy województwa wskazali przede wszystkim na potrzebę zwiększenia estetyki i czystości pojazdów znacznie mniej istotna okazała się poprawa bezpieczeństwa pojazdów.

Rysunek 36. Sugerowane działania w zakresie transportu publicznego



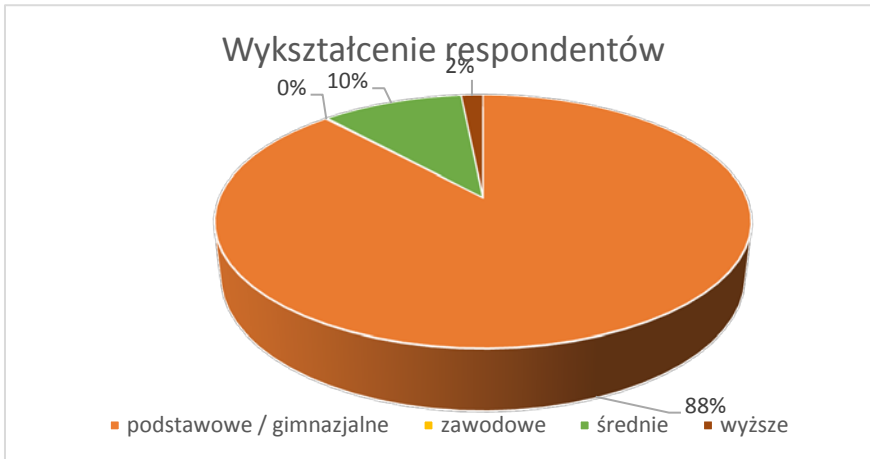
13.3. Ankiety C – uczniowie szkół ponadgimnazjalnych

Ankiety typu C przeprowadzane były wśród uczniów szkół ponadgimnazjalnych na terenie Województwa Podkarpackiego w czerwcu 2013 roku. Łącznie przeprowadzono 769 ankiet.

13.3.1. Profil respondentów

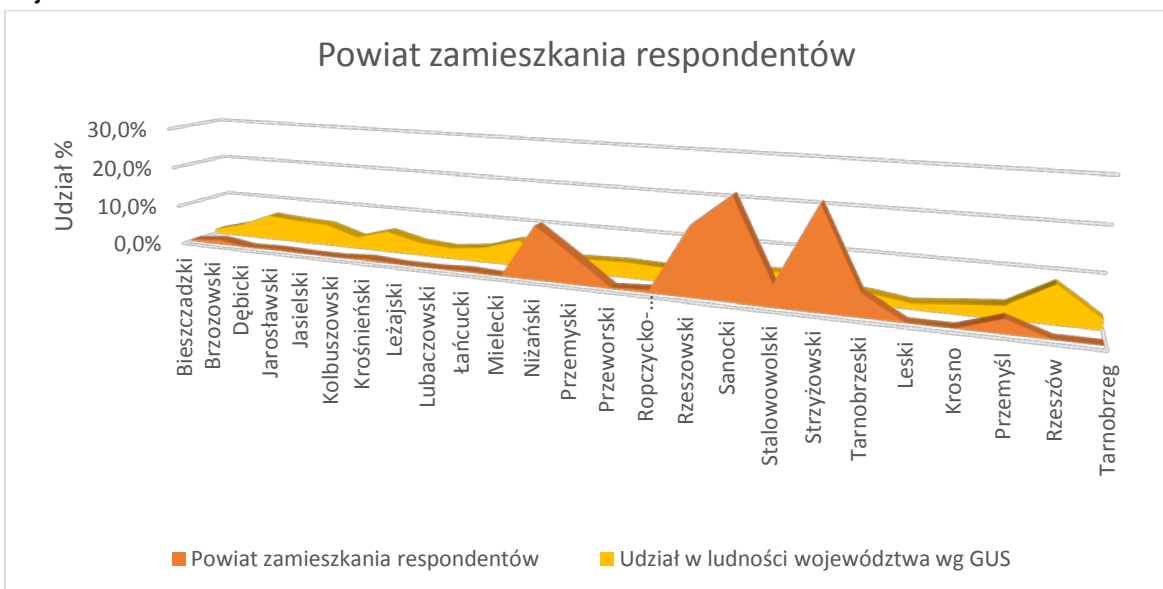
Wśród ankietowanych przeważali uczniowie szkół ponadgimnazjalnych.

Rysunek 37. Wykształcenie respondentów



Rozkład powiatów zamieszkania respondentów przedstawia się nieco inaczej, niż rozkład mieszkańców województwa, co wynika z rozmieszczenia szkół, których uczniowie odpowiadali na ankiety.

Rysunek 38. Porównanie miejsca zamieszkania respondentów z udziałem mieszkańców powiatu w populacji całego województwa



13.3.2. Preferencje komunikacyjne uczniów

Poniższe rysunki ukazują preferencje komunikacyjne respondentów ankiet, zgodnie z pytaniami ogólnymi zawartymi w ankietach.

A. Częstość podróżowania

Nasi respondenci to w znakomitej większości osoby podróżujące codziennie do pracy, do szkoły lub na uczelnię (zarówno autobusem, jak i koleją). Poniższy rysunek ukazuje profil podróży.

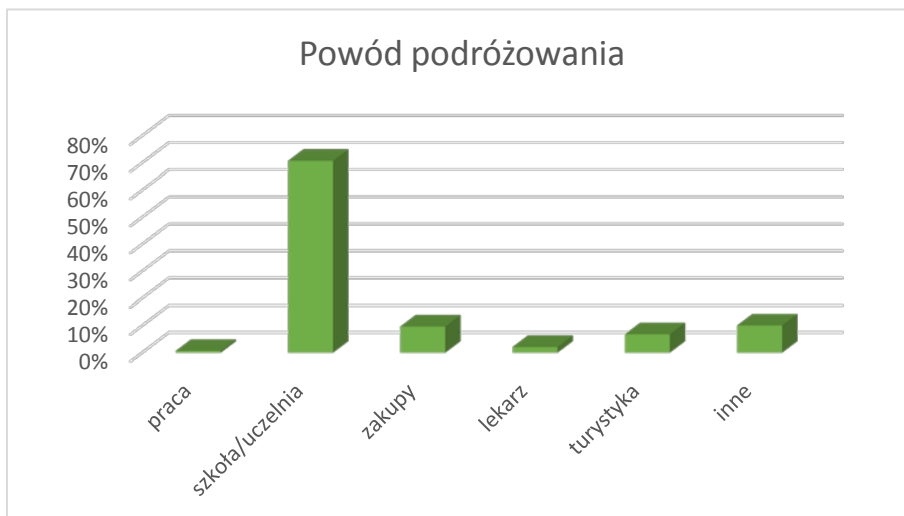
Rysunek 39. Preferencje komunikacyjne – częstość podróżowania



B. Powód podróży

Ucniowie podróżują oczywiście najczęściej do szkoły, jednakże jeżdżą również do lekarza, na zakupy czy też w celach turystycznych.

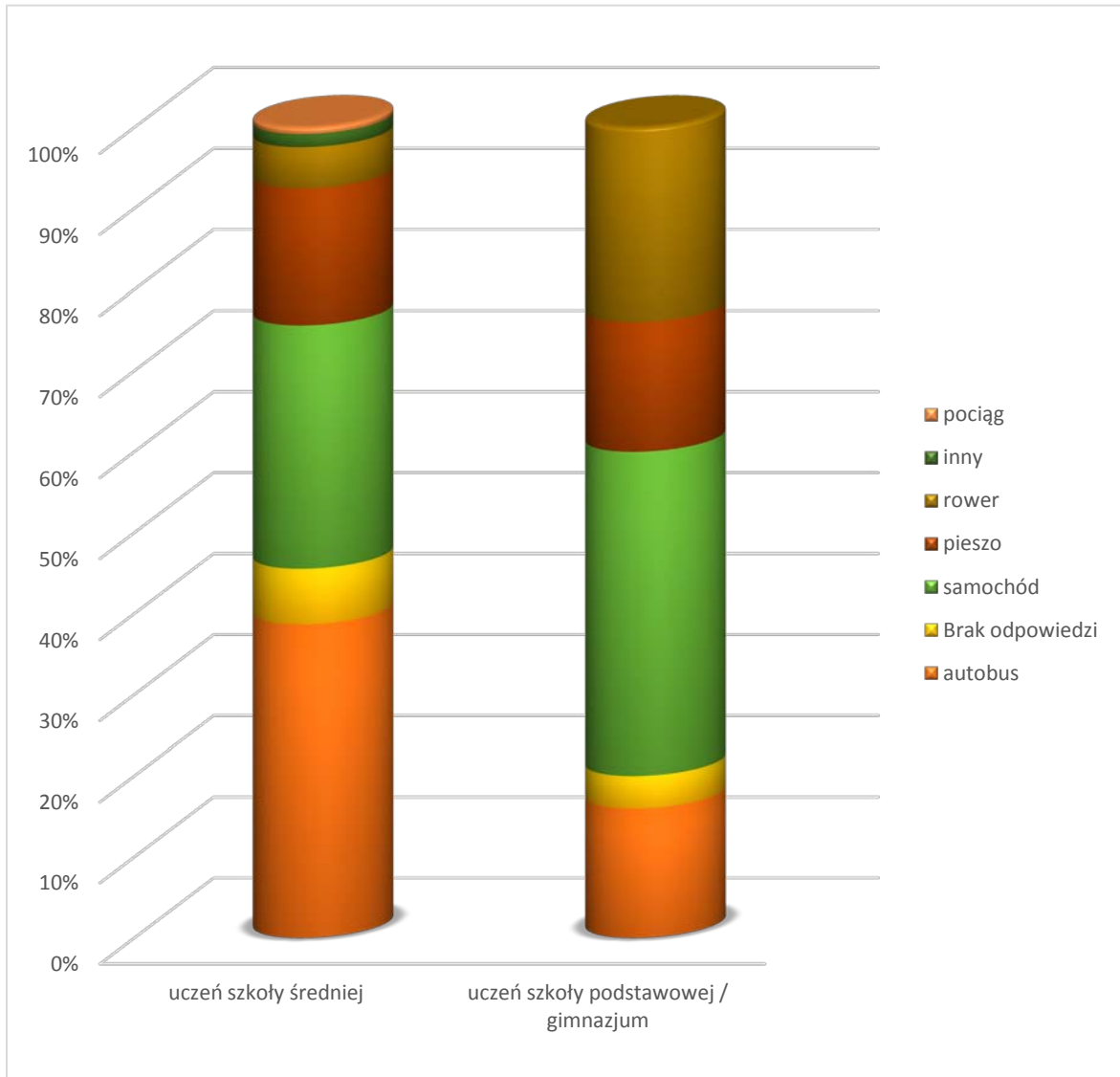
Rysunek 40. Preferencje komunikacyjne – powód podróży



C. Preferencje wyboru środków transportu

Preferencje komunikacyjne w zakresie wyboru środków transportu wśród mieszkańców podróżujących autobusami zależą silnie od profilu zawodowego podróżnych: wśród uczniów preferowany jest autobus i pociąg znacznie częściej niż u osób pracujących lub osób prowadzących własną działalność gospodarczą. Poniższy rysunek ukazuje udzielone odpowiedzi.

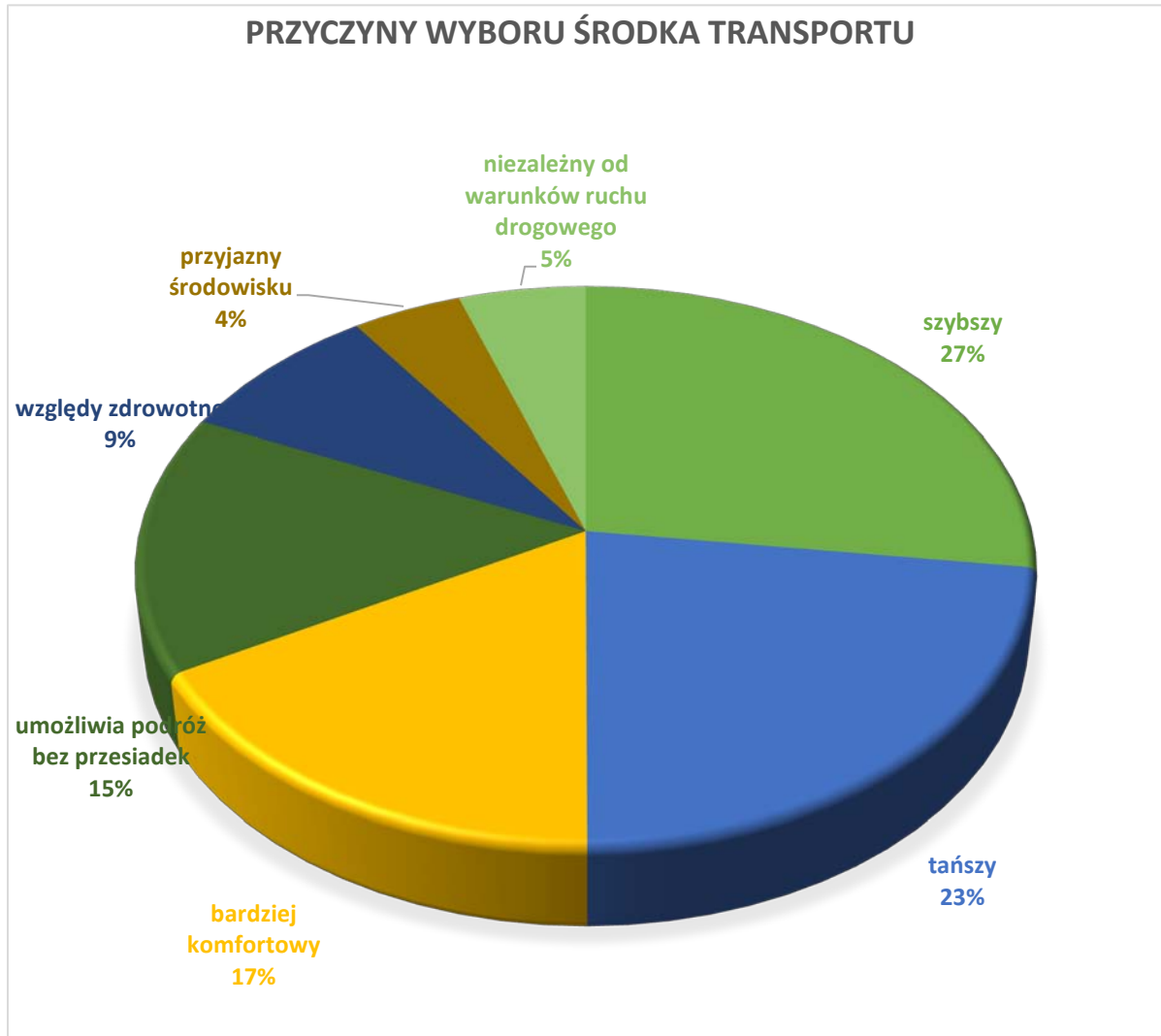
Rysunek 41. Preferencje komunikacyjne – wybór środków transportu



D. Przyczyny wyboru środka transportu

Po ustaleniu danego środka transportu uczniowie pytani byli o uzasadnienie takiego a nie innego wyboru. Widać tutaj większą świadomość istotności czynnika ekologicznego podczas wyboru środka transportu, jednak najwięcej odpowiedzi wskazywało na wagę ceny biletów oraz szybkości podróży – co zgodne jest z ogólnymi odpowiedziami wśród wszystkich innych respondentów na ankiety typu B.

Rysunek 42. Preferencje komunikacyjne – przyczyny wyboru środka transportu

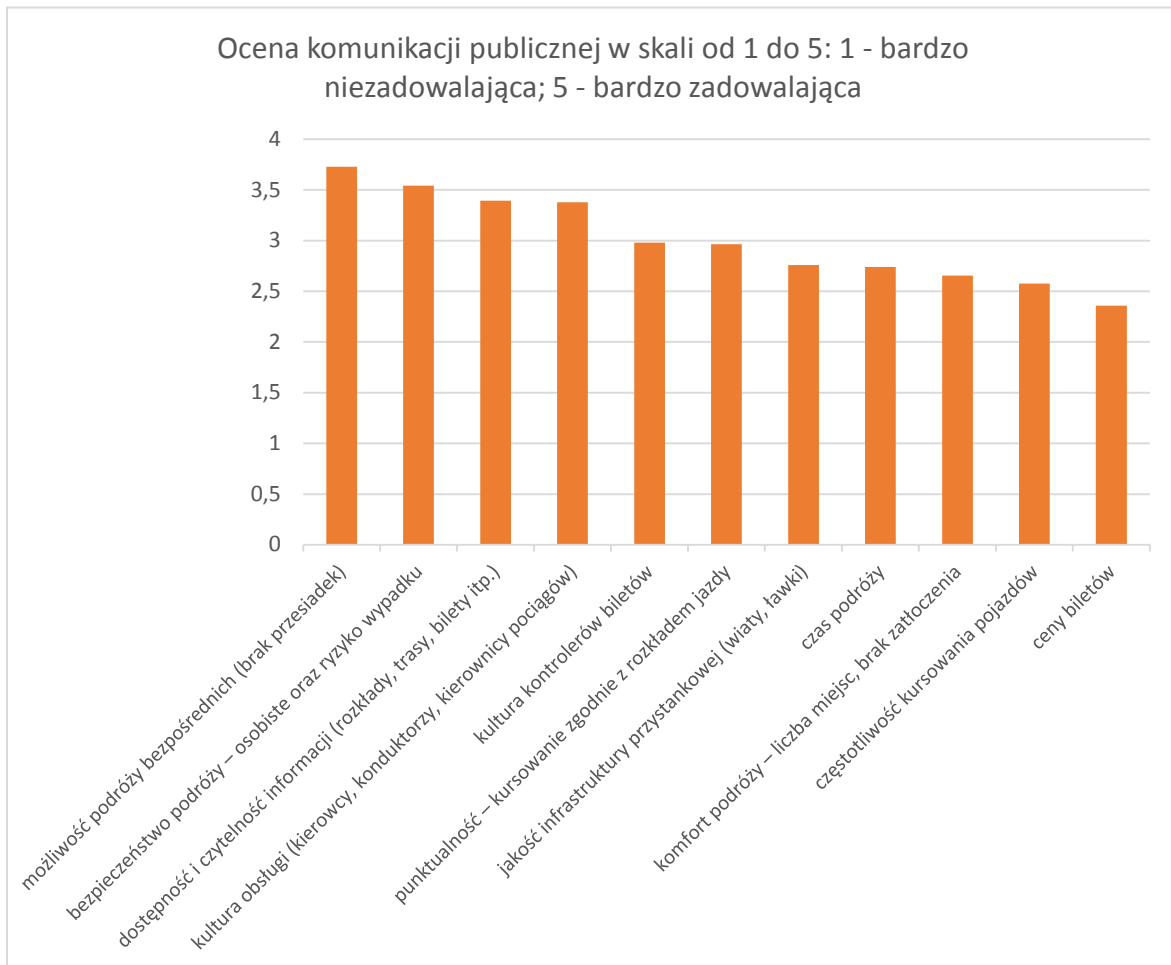


13.3.3. Ocena komunikacji publicznej

C. Ocena poszczególnych aspektów komunikacji

W ankiecie pojawiło się także pytanie o ocenę poszczególnych aspektów komunikacji. Uczniowie najbardziej zadowoleni są z bezpośredniości połączeń oraz z bezpieczeństwa podróży, zaś najmniej – z cen biletów, częstotliwości kursowania pojazdów, komfortu podróży (duże zatłoczenie) oraz z czasu podróży.

Rysunek 43. Ocena poszczególnych aspektów komunikacji



D. Sugerowane działania w zakresie transportu publicznego

W ramach pytań zamkniętych, uczniowie zostali również poproszeni o wskazanie najistotniejszych działań, mających na celu poprawę funkcjonowania transportu publicznego.

Uczniowie wskazali przede wszystkim na potrzebę zwiększenia częstotliwości oraz zmniejszenia zatłoczenia pojazdów; znacznie mniej istotne okazała się poprawa bezpieczeństwa pojazdów.

Rysunek 44. Sugerowane działania w zakresie transportu publicznego



13.3.4. Najczęstsze odpowiedzi na pytania otwarte

W ankietach pojawiły się dwa pytania otwarte:

- A. **Możliwość wskazania środka transportu.** W ankietach typu C wśród odpowiedzi „inny środek” pojawiały się wskazania na motor i motorower, co jest spójne zarówno ze wspomnianą wcześniej wzrastającą liczbą tych pojazdów wśród mieszkańców Województwa Podkarpackiego, jak również z profilem respondentów – czyli z uczniami.
- B. **Możliwość wskazania dodatkowej przyczyny wyboru konkretnego środka transportu.** Odpowiedzią najczęstszą – zarówno w ankietach typu B, jak i w ankietach typu C – był brak alternatywy, co oznacza, że w danej miejscowości kursuje tylko autobus albo tylko pociąg.

W odpowiedziach wskazuje się na rzadkie kursowanie zarówno autobusów, jak i pociągów. Ankietowani podkreślali, że autobusy kursują za rzadko zwłaszcza wieczorami oraz w weekendy, wskazywane jest również ich nadmierne przepełnienie. W przypadku połączeń kolejowych pojawiały się zarzuty o złe godziny kursowania pociągów, które nie są dostosowane do potrzeb mieszkańców.

Uzupełnieniem wyników badań są odpowiedzi na pytanie o działania, jakie powinny zostać podjęte w celu poprawy jakości usług transportowych. Pasażerowie postulują zmniejszenie cen biletów, skrócenie czasu podróży oraz zmniejszenie zatłoczenia poprzez zwiększenie częstotliwości kursowania.

14. Badania napełnień w pociągach regionalnych

Badania napełnień w pociągach obejmowały zarówno pociągi Przewozów Regionalnych podróżujące w godzinach szczytu, jak i te, którymi podróżuje mniej osób.

Poniższe tabele pokazują podsumowanie badań napełnień prowadzonych w czerwcu 2013 r. w wybranych pociągach. Łącznie przebadano 94 spośród 124 pociągów, co stanowi 76% wszystkich połączeń; badania przeprowadzono więc na próbie wystarczająco reprezentatywnej, by móc prowadzić dalszą analizę danych i wyciągać wnioski.

Tabela 31. Pociągi Przewozów Regionalnych na terenie województwa i badania napełnień

Liczba pociągów w 2013 r.	Liczba dni kursowania w 2013 r.	Praca eksploatacyjna w dobie na terenie województwa [poc.km]	Praca eksploatacyjna w roku na terenie województwa [poc.km]	Liczba przebadanych kursów	Łączna liczba pasażerów według badań napełnień
124	38 080	8 924	2 653 242	94 (76% wszystkich)	7214

Lp.	Nr linii kolejowej	Liczba pociągów w umowie na rok 2013	Liczba przebadanych pociągów	Procent przebadanych pociągów
1	91	63	46	73 %
2	68	18	16	89 %
3	71	8	8	100 %
4	101	14	6	43 %
5	106	13	10	77 %
6	108	4	4	100 %
	RAZEM	124	94	76 %

W poniższej tabeli pokazano łączne wyniki badań napełnień w pociągach regionalnych. Numer Lp. w pierwszej kolumnie podano według tabeli połączeń z Załącznika A do niniejszego dokumentu, tożsamego z numerem Lp. z Załącznika do Umowy pomiędzy Urzędem Marszałkowskim i spółką Przewozy Regionalne na rok 2013.

Tabela 32. Sumaryczne wyniki badań napełnień prowadzonych w pociągach regionalnych

Lp.	Numer pociągu wg srjp	Stacja początkowa	Godz. odj.	Stacja końcowa	Godz. przyj.	Napełnienie
1	121	Kraków Gł.	07:31	Rzeszów Gł.	11:42	83
2	123	Kraków Gł.	11:51	Rzeszów Gł.	16:13	182
4	127	Kraków Gł.	17:05	Rzeszów Gł.	21:28	100
6	120	Rzeszów Gł.	04:12	Kraków Gł.	08:23	84
7	122	Rzeszów Gł.	05:35	Kraków Gł.	09:42	134
8	124	Rzeszów Gł.	11:55	Kraków Gł.	15:47	166
9	126	Rzeszów Gł.	17:43	Kraków Gł.	21:48	43
10	128	Rzeszów Gł.	19:15	Kraków Gł.	23:29	37
11	1021	Tarnów	03:57	Rzeszów	06:01	87
12	1023	Tarnów	05:12	Rzeszów Gł.	07:18	81
13	1025	Tarnów	05:43	Rzeszów	08:18	163
14	1027	Tarnów	06:27	Rzeszów Gł.	08:55	66
15	1029	Tarnów	07:57	Rzeszów Gł.	10:12	253
16	1031	Tarnów	12:15	Rzeszów Gł.	14:20	79
17	1033	Tarnów	15:00	Rzeszów Gł.	17:14	103
18	1035	Tarnów	16:23	Rzeszów Gł.	18:27	96
19	1037	Tarnów	20:06	Rzeszów Gł.	22:19	13
20	1020	Rzeszów Gł.	06:36	Tarnów	08:26	72
21	1022	Rzeszów Gł.	07:35	Tarnów	09:29	56
22	1024	Rzeszów Gł.	09:22	Tarnów	11:12	61
23	1026	Rzeszów Gł.	13:36	Tarnów	15:26	96
24	1028	Rzeszów Gł.	14:51	Tarnów	16:46	60

Lp.	Numer pociągu wg srjp	Stacja początkowa	Godz odj.	Stacja końcowa	Godz przyj.	Napętnienie
25	1030	Rzeszów Gł.	15:49	Tarnów	17:55	94
26	1032	Rzeszów Gł.	16:30	Tarnów	18:29	148
29	2021	Rzeszów Gł.	04:50	Przemyśl	06:36	219
30	2023	Rzeszów Gł.	06:10	Przemyśl	07:56	247
31	2025	Rzeszów Gł.	07:43	Przemyśl	09:27	100
32	2027	Rzeszów Gł.	08:59	Przemyśl	10:44	147
33	2029	Rzeszów Gł.	12:40	Przemyśl	14:26	115
34	2031	Rzeszów Gł.	13:30	Przemyśl	15:17	153
35	2033	Rzeszów Gł.	14:34	Przemyśl	16:15	206
36	2035	Rzeszów Gł.	15:45	Przemyśl	17:27	263
38	2039	Rzeszów Gł.	18:45	Przemyśl	20:31	86
42	2020	Przemyśl	04:25	Rzeszów Gł.	06:13	193
44	20124	Przeworsk	05:32	Rzeszów Gł.	06:13	32
45	2022	Przemyśl	05:31	Rzeszów Gł.	07:14	171
46	2024	Przemyśl	06:23	Rzeszów Gł.	08:09	314
47	2026	Przemyśl	07:28	Rzeszów Gł.	09:14	149
48	2028	Przemyśl	08:48	Rzeszów	10:34	134
49	2030	Przemyśl	10:05	Rzeszów Gł.	11:49	105
50	2032	Przemyśl	11:30	Rzeszów Gł.	13:16	192
53	2038	Przemyśl	14:40	Rzeszów Gł.	16:26	228
55	2042	Przemyśl	16:44	Rzeszów Gł.	18:30	135
56	2044	Przemyśl	17:46	Rzeszów Gł.	19:30	62
59	20123	Rzeszów Gł.	11:50	Przeworsk	12:32	94
62	20125	Przeworsk	12:38	Przemyśl	13:42	95
64	32430	Przeworsk	04:50	St.Wola Rozwadów	06:32	56
65	32432	Przeworsk	05:45	St.Wola Rozwadów	07:29	82
66	32434	Przeworsk	06:56	St.Wola Rozwadów	08:39	73
67	32436	Przeworsk	12:36	St.Wola Rozwadów	14:19	35
68	32438	Przeworsk	14:51	St.Wola Rozwadów	16:33	34
69	32440	Przeworsk	16:34	St.Wola Rozwadów	18:16	31
70	23431	St.Wola Rozwadów	04:48	Przeworsk	06:30	34
71	23433	St.Wola Rozwadów	07:40	Przeworsk	09:20	39
72	23435	St.Wola Rozwadów	10:20	Przeworsk	12:00	47
73	23437	St.Wola Rozwadów	14:34	Przeworsk	16:14	108
74	23439	St.Wola Rozwadów	15:42	Przeworsk	17:22	54
75	23441	St.Wola Rozwadów	18:40	Przeworsk	20:20	43
76	4410	St.Wola PłD	05:26	Lublin	07:19	15
77	4412	St.Wola Rozwadów	07:52	Lublin	09:33	34
78	4414	St.Wola PłD	15:01	Lublin	17:14	27
79	4416	St.Wola Rozwadów	16:54	Lublin	18:42	26
81	4411	Lublin	05:31	St.Wola Rozwadów	07:36	36
82	4413	Lublin	12:22	St.Wola PłD	14:12	34
83	4415	Lublin	14:39	St.Wola Rozwadów	16:27	14
84	4417	Lublin	16:30	St.Wola PłD	18:20	30
86	32030/1	Rzeszów Gł.	05:33	St.Wola Rozwadów	07:31	22
87	32032/3	Rzeszów Gł.	12:43	St.Wola Rozwadów	14:23	34
88	32034/5	Rzeszów Gł.	14:38	St.Wola Rozwadów	16:35	55
89	32036/7	Rzeszów Gł.	15:52	St.Wola Rozwadów	17:48	51
90	23030/1	St.Wola PłD	04:52	Rzeszów	06:33	40
91	23032/3	St.Wola Rozwadów	07:42	Rzeszów Gł.	09:17	35
92	23034/5	St.Wola Rozwadów	14:44	Rzeszów Gł.	16:25	26
93	23036/7	St.Wola Rozwadów	18:28	Rzeszów Gł.	20:13	38
94	33041	Jarosław	07:16	Horyniec Zdrój	08:29	39
95	33043	Jarosław	11:36	Horyniec Zdrój	12:49	13
96	33045	Jarosław	15:43	Horyniec Zdrój	16:57	32
98	33042	Horyniec Zdrój	09:34	Jarosław	10:46	15
99	33044	Horyniec Zdrój	13:09	Jarosław	14:22	10
101	33046	Horyniec Zdrój	17:05	Rzeszów Gł.	19:10	35
108	3321	Rzeszów Gł.	06:30	Boguchwała	06:40	7
109	3323	Rzeszów Gł.	14:35	Boguchwała	14:45	4
111	3320	Boguchwała	06:54	Rzeszów Gł.	07:08	5
112	3322	Boguchwała	15:14	Rzeszów Gł.	15:29	5
114	821	Rzeszów Gł.	04:40	Jasło	06:31	6
115	823	Rzeszów Gł.	12:05	Jasło	13:51	2

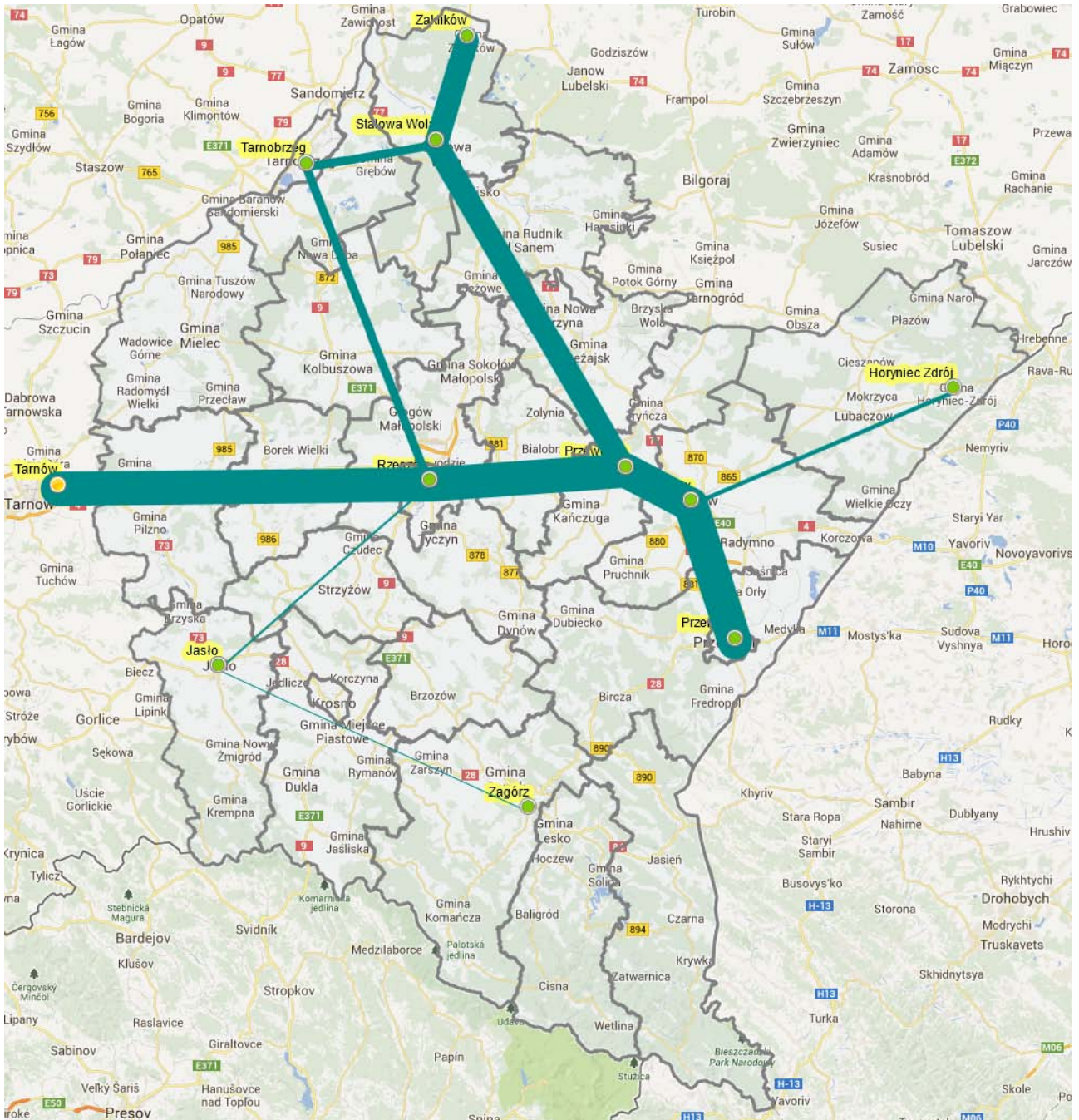
Lp.	Numer pociągu wg srjp	Stacja początkowa	Godz. odj.	Stacja końcowa	Godz. przyj.	Napełnienie
116	825	Rzeszów Gł.	15:35	Jasło	17:21	23
117	820	Jasło	04:38	Rzeszów Gł.	06:22	23
118	822	Jasło	08:49	Rzeszów Gł.	10:33	2
119	824	Jasło	15:15	Rzeszów Gł.	17:06	4
121	7021	Jasło	06:40	Zagórz	8,57	10
122	7023	Jasło	14:00	Zagórz	16:15	1
123	7020	Zagórz	06:27	Jasło	08:39	5
124	7022	Zagórz	12:55	Jasło	0,63	23
					RAZEM	7 214

Ponieważ badaniami objęto ok. ¼ pociągów, powyższą sumę wszystkich napełnień można powiększyć dzieląc ją właśnie przez współczynnik ¼. Otrzymana w ten sposób wartość 9 600 jest średnią dobową liczbą pasażerów przewożoną w dzień powszedni przez pociągi spółki Przewozy Regionalne na terenie Województwa Podkarpackiego.

W tabelach oraz na rysunkach zamieszczonych w Załączniku F przedstawiono szczegółowo napełnienia we wszystkich badanych pociągach.

Rysunek 45. Napełnienia w badanych pociągach Przewozów Regionalnych na terenie województwa

Mapa 20. Napełnienia na liniach Przewozów Regionalnych na terenie województwa



15. Określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu

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

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

Tabela 33. Europejskie standardy emisji spalin EURO.

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

Przy określeniu preferencji wyboru środka transportu warto odnieść się do przeprowadzonych badań ankietowych przedstawionych we wcześniejszym rozdziale, z których wynika, że najważniejszym kryterium tego wyboru jest cena oraz szybkość. Na te dwie cechy wskazuje aż 53% badanych. To świadczy, że naturalne cechy przewagi komunikacji publicznej, czyli cena i czas dotarcia do miejsca przeznaczenia musi być wyznacznikiem poprawy konkurencyjności. Czyli poza ceną biletu należy dokonywać takich inwestycji, które skrócą czas dotarcia do celu lub zaoferowania takiego produktu być może intermodalnego (kolej-autobus), który połączy miejscowości szczególnie w rejonie Bieszczad i podniesie dostępność komunikacyjną tego regionu.

Ponadto z tych badań wynika, że aż 43% respondentów postuluje zwiększenie częstotliwości kursowania a 36% zmniejszenia zatłoczenia. Dlatego oferta jeśli chodzi o linie użyteczności publicznej a później wybór operatora powinna to uwzględniać. Jednoznacznie widać z tej odpowiedzi, że częstotliwość kursowania na danych liniach jest najważniejszym kryterium poprawy konkurencyjności transportu publicznego. Również zwiększenie częstotliwości kursowania zmniejszyłoby zatłoczenie co jest drugim ważnym postulatem przewozowym.

CZĘŚĆ VI. ORGANIZACJA RYNKU PRZEWOZÓW. TRYB WYBORU OPERATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

16. Organizacja rynku przewozów. Tryb wyboru operatora

Operator dla określonych niniejszym planem połączeń komunikacyjnych, zarówno kolejowych jak i drogowych, zostanie wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, ze zm.).

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

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

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

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

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

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

- a) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, lub
- b) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione, lub
- c) poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego”.

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

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

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

Przewozy autobusowe

W związku z powyższym w przypadku autobusowych przewozów pasażerskich na terenie województwa podkarpackiego na liniach określonych, jako linie o charakterze użyteczności publicznej rekomendowanym rozwiązaniem wyboru operatora po 31.12.2016 roku jest tryb koncesji. Taka rekomendacja wynika z faktu, że w okresie objętym planowaniem nie zakłada się wypłaty rekompensat operatorom na liniach autobusowych, które są określone, jako linie o charakterze użyteczności publicznej. Dlatego tryb wyboru operatora w postaci koncesji przenosi wszystkie ryzyka finansowe związane z przewozem na koncesjonariusza. Natomiast oczywiście na udzielenie koncesji na przeprowadzenie przewozów na liniach objętych użytecznością publiczną musi być przeprowadzona procedura przetargowa. I w tej procedurze przetargowej na udzielenie koncesji kryteriami wyboru mogą być takie kryteria jak: ilość połączeń, liczba autobusów dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych czy nawet wręcz planowana cena biletu.

Przewozy kolejowe

Odrębną kwestię stanowi organizacja wyboru operatora w przewozach kolejowych. Aktualnie w województwie podkarpackim obsługę przewozów pasażerskich na kolei wykonują Przewozy Regionalne sp. z o.o. wybrane w trybie przetargu na podstawie Prawa Zamówień Publicznych. Taki tryb wyboru na przewozy kolejowe jest również rekomendowany w okresie objętym planowaniem.

Przy czym z uwagi na obecne poważne problemy finansowe i płynnościowe spółki Przewozy Regionalne Sp. z o.o. realizowanie przewozów pasażerskich przez nią może być zagrożone w przyszłości. Tego wyrazem są również powoływane przez urzędy marszałkowskie kolejne kolejowe spółki przewozowe. Dziś już samorządowe przewozy pasażerskie realizują takie podmioty jak Koleje Mazowieckie, Koleje Wielkopolskie, Koleje Dolnośląskie i Koleje Śląskie. Od grudnia bieżącego roku znaczą część przewozów pasażerskich w województwie łódzkim przejmie Łódzka Kolej Aglomeracyjna a od 1 stycznia bieżącego roku również została powołana spółka Koleje Małopolskie. Zgodnie z art. 22 ust. 1 pkt 3 ustawy o ptz organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę na o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym.

Dlatego szczególnie w okresie po roku 2015 należałoby również mieć na uwadze po pierwsze realizowanie kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa podkarpackiego wspólnie już z którąś z istniejących kolei samorządowych czy wręcz utworzenie własnej spółki przewozowej, aby zabezpieczyć przewóz osób na terenie województwa.

Ponadto sytuacja ta może się zmienić w kolejnych latach w kontekście planów wprowadzenia w Polsce, tzw. IV pakietu kolejowego będącego kompleksowym zbiorem dyrektyw i innych przepisów dotyczących bezpośrednio kolejowego rynku przewozu pasażerów, ale pośrednio także rynku towarowego, który do 2020 roku ma wprowadzić wspólny obszar kolejowy na terenie UE.

Projekt ten w Polsce przewiduje między innymi otwarcie krajowych przewozów pasażerskich dla nowych podmiotów i usług od 2019 r., rozdział przewoźników i operatorów trakcji kolejowej oraz wzmocnienie niezależnych zarządców infrastruktury.

CZĘŚĆ VII. STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH

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

Zadaniem publicznego transportu zbiorowego jest spełnianie nie tylko aktualnych potrzeb przewozowych mieszkańców ale również podnoszenie jakości świadczonych usług. Osiągnięcie pożądanego standardu usług w sposób istotny może wpłynąć na wzrost konkurencyjności przewozów o charakterze użyteczności publicznej, dzięki czemu zwiększy się popyt na te usługi, co w konsekwencji przyczyni się również do wzrostu efektywności ekonomicznej.

Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników oraz możliwości Organizatora. W wyznaczeniu pożądanego standardu usług przewozowych pomocą może określienie postulatów przewozowych mieszkańców za pomocą badań marketingowych. Wśród kryteriów wpływających na decyzję o wyborze konkretnego środka transportu istotne znaczenie ma ogólny poziom zadowolenia użytkowników z transportu publicznego. Ważne jest, aby wspomniane standardy uwzględniały potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych. Z drugiej strony, ważny jest także aktualny stan świadczonych usług, jak i możliwości inwestycyjne, wynikające z wysokości środków dostępnych na finansowanie rozwoju systemu transportu publicznego i czasu przewidzianego na osiągnięcie założonego standardu.

Docelowy pożądaný poziom usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych do 2025 roku przedstawia się następująco:

Częstotliwość kursowania - czasokres funkcjonowania dla każdej z linii publicznego transportu zbiorowego powinien obejmować co najmniej okres porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego, - linie powinny zapewniać dojazd do pracy i do szkoły jak i powrót do domu jak największej liczbie osób, - dla linii o małej ilości kursów - 1 do 3 w ciągu doby - rozkład jazdy powinien zapewnić, w godzinach rannych zakończenie co najmniej 1 kursu przed godziną siódmą, natomiast w godzinach popołudniowych rozpoczęcie co najmniej 1 kursu po godzinie piętnastej; od zasady tej można odstąpić jeśli na trasie przejazdu występuje miejscowość do której dojeżdża więcej podróżnych niż do miejscowości końcowej.- przy liniach o dużej ilości kursów – powyżej 4 na dobę – rozkład jazdy powinien zapewniać zakończenie co najmniej jednego kursu porannego do godziny szóstej oraz rozpoczęcie co najmniej jednego kursu wieczorne-go po godzinie dwudziestej, - częstość kursowania powinna być dostosowana do zapotrzebowania na przewozy o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkim publicznym transporcie zbiorowym, - z uwagi na nierównomierność zapotrzebowania na przewozy na poszczególnych odcinkach linii komunikacyjnych, jako minimum, proponuje się przyjąć następujące standardy częstości kursowania:

- dla odcinków sieci głównej – min. 8 kursów w dobie; przy czym jako odcinek sieci głównej należy rozumieć odcinek na którym potok pasażerski zsumowany w obu kierunkach w wojewódzkich przewozach o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji autobusowej przekracza 200 pasażerów/dobę, natomiast w komunikacji kolejowej 500 pasażerów/dobę.
- dla odcinków sieci podstawowej – min. 4 kursy w dobie; przy czym jako odcinek sieci podstawowej należy rozumieć odcinek na którym potok pasażerski zsumowany w obu kierunkach w wojewódzkich przewozach o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji autobusowej mieści się w granicach 40 - 200 pasażerów/dobę, natomiast w komunikacji kolejowej 100 - 500 pasażerów/dobę.
- dla odcinków sieci uzupełniającej – min. 2 kursy w dobie; przy czym jako odcinek sieci uzupełniającej należy rozumieć odcinek na którym potok pasażerski zsumowany w obu kierunkach w wojewódzkich

przewozach o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji autobusowej nie przekracza 40 pasażerów/dobę, natomiast w komunikacji kolejowej 100 pasażerów/dobę.

Dostępność transportu publicznego - co najmniej utrzymanie obecnego wskaźnika gęstości przystanków przypadającego na 1 km sieci dróg wojewódzkich – obecnie wynosi on 0,15 przystanku / km sieci, - nie zaleca się likwidacji istniejących przystanków, dopuszczalna jest natomiast zmiana ich lokalizacji, - zaleca się lokalizowanie nowych przystanków możliwie najbliżej największych generatorów ruchu lub szczególnie ważnych obiektów takich jak szpitale, szkoły, przychodnie itp. lub sąsiedztwie skrzyżowań z drogami dojazdowymi do zaludnionego obszaru nieobsługiwane przez publiczny transport zbiorowy:

- należy dążyć do lokalizowania przystanków w pobliżu miejsc koncentracji podróży osób niepełnosprawnych,
- proponuje się lokalizować nowy przystanek na sieci autobusowej w obrębie dróg wojewódzkich o ile w odległości do 800 m od planowanej lokalizacji przystanku zamieszkuje więcej niż 50 osób lub znajdują się obiekty użyteczności publicznej, bądź inne obiekty generujące ruch pasażerski a odległość do najbliższego przystanku autobusowego obsługiwanego przez te same linie autobusowe jest większa niż 1 km; w szczególnie uzasadnionych społecznie przypadkach, dopuszcza się odstępstwa od powyższej reguły,
- wyposażenie nowo zakupionego lub modernizowanego taboru autobusowego i kolejowego oraz infrastruktury przystankowej w odniesieniu przynajmniej do węzłów przesiadkowych oraz dworców w informację audiowizualną ułatwiającą korzystanie z transportu przez osoby niedowidzące i niedosłyszące
- standard przystanków w odniesieniu przynajmniej do węzłów przesiadkowych oraz dworców powinien umożliwić korzystanie z nich osobom o różnych rodzajach i stopniach niepełnosprawności; w szczególności należy zapewnić takie rozwiązania techniczne (np. utwardzenie nawierzchni, rampy zjazdowe, odpowiednie szerokości przejazdu dla osób na wózkach inwalidzkich, oznakowanie krawędzi przystanku umożliwiające jej identyfikację osobom niedowidzącym, windy itp.) które umożliwią dostęp do przystanku osobom niepełnosprawnym; rozmieszczenie wyposażenia i elementów małej architektury przystanków nie powinno powodować utrudnień w poruszaniu się na przystanku oraz stanowić niebezpieczeństwa.
- wszystkie pojazdy w przewozach kolejowych w ramach wojewódzkich przewozów o charakterze użyteczności publicznej muszą być dostosowane do przewozu osób niepełnosprawnych, - 20% kursów (jednak nie mniej niż po jednym kursie w każdą stronę) na każdej linii autobusowej realizującej przewozy użyteczności publicznej powinno być wykonywane z wykorzystaniem pojazdów dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych.

Niezawodność - uzyskanie wskaźnika realizacji rozkładu jazdy, mierzonego liczbą wykonanych kursów, na poziomie powyżej 95% - zarówno w transporcie kolejowym jak i autobusowym; za kurs niezrealizowany uznaje się kurs który w danej dobie był zaplanowany a się nie odbył całkowicie lub na części trasy oraz kurs w którym opóźnienie przekroczyło 60 min. - poprawa współpracy służb drogowych i organizatora transportu publicznego w zakresie przeciwdziałania zakłóceniom w funkcjonowaniu drogowego transportu publicznego, spowodowanymi np. anomaliami pogodowymi (intensywne opady śniegu).

Prędkość komunikacyjna - uzyskanie średniej prędkości komunikacyjnej dla doby w segmencie transportu autobusowego (linie użyteczności publicznej) na poziomie 45 km/h oraz uzyskanie średniej prędkości komunikacyjnej dla doby w segmencie transportu kolejowego (linie użyteczności publicznej) na poziomie 60 km/h.

Punktualność - uzyskanie co najmniej 90% punktualności pociągów na wszystkich stacjach, przy czym za punktualny rozumie się pociąg którego opóźnienie nie przekracza 5 min. (nie dopuszcza się przyspieszenia); -

uzyskanie minimum 85% punktualności kursów autobusowych kontrolowanej co najmniej na przystankach kluczowych (t.j. takich na których zatrzymanie się jest obligatoryjne), przy czym za punktualny rozumie się kurs którego opóźnienie nie przekracza 5 min. (nie dopuszcza się przyspieszenia); - wykorzystanie systemów GPS do kontroli punktualności oraz do dostosowania rozkładowych czasów przejazdu do realiów ruchu (wydłużanie lub skracanie czasów przejazdów na odcinkach sieci o zmiennych warunkach ruchowych, z uwzględnieniem zmienności czasu przejazdu w różnych porach doby); zakłada się stworzenie systemu służącemu zarówno celom kontrolnym jak i informacyjnym; system taki winien objąć zarówno segment transportu autobusowego jak i kolejowego (dotyczy linii użyteczności publicznej).

Jakość - obniżenie przeciętnego wieku taboru autobusowego obsługującego linie użyteczności publicznej do poziomu 10 lat – do roku 2020, - dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania: klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, wygodne fotele gwarantujące nie tylko odporność na uszkodzenia, ale i uwzględniające wymogi ergonomii oraz wygodę podróży, - eliminacja linii obsługiwanych wyłącznie taborem nieprzystosowanym do obsługi osób o zmniejszonej mobilności ruchowej – do roku 2020 – w przypadku przewozów kolejowych – zachowanie wskaźnika maksymalnej liczby osób stojących przypadających na metr powierzchni pojazdu przeznaczony do stania na poziomie 3 pasażerów / m².

Skomunikowania i węzły przesiadkowe- harmonizacja rozkładów jazdy ich wzajemne dopasowanie. Zasadą jest to, że podstawowy rozkład jazdy to rozkład kolejowych przewozów pasażerskich do którego powinny się dopasować przewoźnicy autobusowi dalekobieżni oraz komunikacja miejska i podmiejska. Do tego celu powinna również być wybudowana odpowiednia ilość parkingów przy głównych węzłach komunikacyjnych po to aby przesadzić podróżnych z transportu indywidualnego do transportu zbiorowego.

Informacja pasażerska - Zakłada się, że docelowy system informacji dla pasażerów do 2020 r. obejmować będzie zintegrowaną informację dynamiczną na przystankach autobusowych i stacjach kolejowych lokalizowanych na trasach linii użyteczności publicznej.

Ochrona środowiska naturalnego - należy dążyć do osiągnięcia następujących wskaźników: - w 2018 r. - minimum 20% całkowitej pracy przewozowej realizowanej na liniach użyteczności publicznej powinna być wykonywana z wykorzystaniem autobusów spełniających normę co najmniej EURO 5, - w 2028 r. - minimum 80% całkowitej pracy przewozowej realizowanej na liniach użyteczności publicznej powinna być wykonywana z wykorzystaniem autobusów spełniających normę co najmniej EURO 5, - do 2020 r. – wszystkie autobusy realizujące przewozy w ramach linii użyteczności publicznej powinny spełniać normę co najmniej EURO 3 (wg aktualnych standardów, wiek taboru przewidzianego do obsługi linii użyteczności publicznej wypełniający normę EURO 3 to maksymalnie 10 lat).

17.1. Integracja różnych rodzajów transportu i zrównoważony rozwój transportu

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

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

Na każdym obszarze krzyżują się różne rodzaje transportu:

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

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

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

CZĘŚĆ VIII. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA

18. Informacja pasażerska

Zgodnie z Ustawą o Publicznym Transporcie Zbiorowym rolą organizatora transportu zbiorowego jest między innymi (art. 15 pkt 3) zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:

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

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

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

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

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

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

Struktura i funkcjonalność węzłów przesiadkowych omówiona została w odrębnym rozdziale.

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

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

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

Poprzez funkcjonowanie punktów obsługi pasażera komunikacja publiczna staje się bardziej przyjazna dla pasażera, pomaga mu się przemieszczać, udziela niezbędnych informacji oraz kompleksowej obsługi pasażerskiej. System Informacji Pasażerskiej obejmuje całość informacji pozwalających użytkownikom komunikacji publicznej na swobodne poruszanie się po obszarze objętym usługami transportowymi. W skład tego systemu wchodzi zazwyczaj dwa elementy: informacje stałe (statyczne) oraz informacje zmienne (dynamiczne).

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

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

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

Przykładowa konfiguracja takiego systemu wygląda następująco:

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

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

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

CZĘŚĆ IX. ROZWÓJ PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

19. Analiza SWOT

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

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

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

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

Podczas analizy SWOT odpowiada się na szereg następujących pytań:

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

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

Tabela 34. Analiza SWOT

	Czynniki wewnętrzne	Czynniki zewnętrzne
Mocne strony	Atuty – wewnętrzne źródła aktywne rozwoju transportu publicznego lub źródła nieaktywne, lecz możliwe do zaktywizowania	Stymulanty – zewnętrzne źródła przyczyniające się do rozwoju transportu publicznego
Słabe strony	Problemy – czynniki wewnętrzne będące hamulcami lub barierami rozwoju transportu publicznego	Destymulanty – czynniki zewnętrzne będące hamulcami lub barierami transportu publicznego

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

Mocne strony transportu publicznego

Atuty:

- położenie regionu w południowym korytarzu transportowym
- wysoka zdolność przewozowa

Stymulanty:

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

Słabe strony transportu publicznego

Problemy:

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

Destymulanty:

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

Szanse transportu publicznego

Szanse wewnętrzne:

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

Szanse zewnętrzne:

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

Zagrożenia transportu publicznego

Zagrożenia wewnętrzne:

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

Zagrożenia zewnętrzne:

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

20. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Kierunki rozwoju transportu publicznego w województwie podkarpackim winny być definiowane przez organizatorów transportu publicznego w oparciu o zasady jego zrównoważonego rozwoju. Zakłada on poszukiwanie optymalnego podziału zadań pomiędzy transport publiczny i indywidualny.

Podstawowym zadaniem organizatora transportu na terenie województwa podkarpackiego jest zwiększenie dostępności komunikacyjnej mieszkańcom województwa oraz poprawę konkurencyjności transportu publicznego.

20.1. Kierunki ogólne

Podstawowym szkieletem komunikacyjnym województwa podkarpackiego jest sieć kolejowa, wokół której powinna być budowana oferta przewozowa komunikacji autobusowej miejskiej, podmiejskiej i dalekobieżnej. W związku z powyższym autobusowa oferta przewozowa powinna tą nadrzędność uwzględniać oraz łączyć miejsca, w których transport szynowy nie jest realizowany.

Integracja transportu publicznego z indywidualnym

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju obowiązującymi w Unii Europejskiej podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w proporcji 75% transport publiczny - 25% transport indywidualny. Jednak biorąc pod uwagę rzeczywistą sytuację ruchu w województwie - powszechne dążenie do posiadania samochodów prywatnych, jako minimalne pożądane w przyszłości proporcje przyjmuje się podział 50% - 50%.

W celu integracji tego transportu pożądanym działaniem byłoby:

- ✓ Preferowanie komunikacji publicznej szczególnie ważne w Rzeszowie,
- ✓ Budowa parkingów przy stacjach kolejowych,
- ✓ Budowa parkingów typu „parkuj i jedź” w węzłach przesiadkowych oraz centrach komunikacyjnych.

Taka sytuacja wynika z następujących uwarunkowań:

- zapewnienie możliwości przemieszczania wszystkim mieszkańcom, szczególnie tym, którzy nie mogą lub nie chcą korzystać z komunikacji indywidualnej (cel socjalny),
- umożliwienie w akceptowalnym tempie przemieszczanie się w tych obszarach, w których korzystanie z samochodu jest z różnych względów niewskazane lub nieefektywne (cel funkcjonalny),
- stworzenie alternatywy dla korzystania z samochodu prywatnego (cel ekologiczny, wynikający ze strategii zrównoważonego rozwoju).

Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego

Bardzo ważnym elementem kierunków rozwoju transportu publicznego są podejmowanie przez jego organizatora wysiłki w celu zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej. Cel ten można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności. Optymalny dla województwa podkarpackiego stopień ich realizacji podaje poniższa tabela.

Lp.	Postulat	Opis
1.	Punktualność	<ul style="list-style-type: none"> • Udział odjazdów opóźnionych do 5 min: mniejszy niż 5% • Udział kursów przyspieszonych powyżej 1 min: mniejszy niż 1%
2.	Wygoda	<ul style="list-style-type: none"> • Wskaźnik przeciętnego wieku taboru do 10 lat powyżej 50% • Dodatkowe wyposażenie pojazdów, zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania, np. klimatyzacja • Wyposażenie w niską podłogę, w co najmniej 30% powierzchni pojazdu
3.	Niezawodność	Wskaźnik realizacji rozkładu jazdy mierzony liczbą wykonanych kursów: 98-100%
4.	Dostępność	<ul style="list-style-type: none"> • Udział przystanków wyposażonych w wiaty przystankowe: przynajmniej 40% • Gęstość przystanków/km²: 4-5
5.	Regularność	Utrzymanie zasady regularnej (rytmicznej) obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii, – jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy, dążenie do regularnych odjazdów także w ramach każdej z linii
6.	Częstotliwość	Standardy częstotliwości obowiązujące na liniach <ol style="list-style-type: none"> a. głównych (nawet, co 20-30 minut) b. pozostałych <ul style="list-style-type: none"> • w dni robocze – w godz. 6-18: 30/40 min, w pozost. porach: 30/60 min • w soboty – w godzinach 8-14: 30/40 min, w pozostałych porach 30/60 min • w niedziele: 60 min, zmniejszona liczba linii Kursowanie linii pozostałych powinno odbywać się z zachowaniem stałych taktów odjazdów z dopuszczeniem uzasadnionych wyjątków
7.	Prędkość	Dążenie do jak najwyższego poziomu prędkości komunikacyjnej
8.	Bezpośredniość połączeń	Wprowadzenie statystycznie istotnych połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji komunikacyjnych mieszkańców

Lp.	Postulat	Opis
9.	Koszt	<ul style="list-style-type: none"> • Utrzymanie relacji ceny biletu miesięcznego do jednorazowego nie więcej niż 30:1 • Analiza ekonomiczna wprowadzenia biletów krótkookresowych i dobowych • Wprowadzenie biletów długookresowych o większej opłacalności dla pasażerów
10.	Informacja	<ul style="list-style-type: none"> • Informacja dynamiczna w punktach przesiadkowych • Szeroka informacja statyczna na przystankach • Rozkład jazdy w internecie – wraz z wyszukiwarką połączeń zintegrowaną z rozkładem jazdy pociągów oraz przewoźników prywatnych • Rozkłady jazdy dostępne w autobusach

Poprawa infrastruktury komunikacyjnej

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

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

Należy stworzyć sieć o jak największej gęstości, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. W praktyce powinno to oznaczać odległość między przystankami nieprzekraczającą 1000 m w rejonach wiejskich i ok. 200 m w rejonach o dużej gęstości zamieszkania lub o dużym natężeniu ruchu pieszego.

20.2. Kierunki szczegółowe

Budowa zintegrowanego intermodalnego centrum komunikacyjnego w Rzeszów Główny oraz uzupełniających centrów przesiadkowych

Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych pomiędzy regionalnym transportem kolejowym, lokalnym i regionalnym transportem autobusowym, komunikacją miejską oraz transportem indywidualnym stanowi szansę rozwoju wszystkich systemów transportu publicznego, który podnosi jego konkurencyjność. Zintegrowany intermodalny węzeł przesiadkowy powinien zapewnić, co najmniej jak najkrótsze i bezpośrednie przejście po między różnymi rodzajami środków transportu (najlepiej w systemie door-to-door). Konieczne jest również zniwelowanie wszelkich przeszkód dla osób niepełnosprawnych.

W województwie Podkarpackim możliwe jest zdefiniowanie dwóch typów zintegrowanych węzłów:

- **Węzeł główny (Rzeszów)** Intermodalne centrum komunikacyjne, – w których zachodziłyby procesy integracji na poziomie wojewódzkim pomiędzy systemami komunikacji kolejowej regionalnej i międzyregionalnej, autobusowej regionalnej i międzyregionalnej oraz komunikacji miejskiej. Zadaniem tego węzła komunikacyjnego jest zbieranie potoków pasażerskich osób dojeżdżających do Rzeszowa oraz wyjeżdżających poza region. Rolę najważniejszego, podstawowego zintegrowanego węzła przesiadkowego z kolei na autobusową komunikację regionalną oraz komunikację miejską spełniać powinien dworzec kolejowy Rzeszów Główny. Należy jednak szczegółowo przeanalizować możliwość

zapewnienia odpowiednich warunków dla zatrzymywania się w tym miejscu wszystkich regionalnych połączeń autobusowych oraz linii komunikacji miejskiej możliwe blisko wejścia głównego do budynku dworca kolejowego wraz z budową odpowiedniej ilości parkingów (Parkuj i Jedź) dla transportu indywidualnego.

- **Węzły wspomagające** – Są to kluczowe na terenie województwa stacje kolejowe zintegrowane z komunikacją autobusową i indywidualną. Zadaniem takiego węzła jest dowożenia do kluczowego węzła komunikacyjnego w Rzeszowie. Węzły wspomagające to: Przemyśl, Tarnobrzeg, Krosno, Stalowa Wola, Jarosław, Jasło, Sanok, Dębica, Mielec.

Z pewnością konkurencyjność transportu publicznego będzie zwiększana poprzez integracje transportu kolejowego, autobusowego i indywidualnego.

Integracja taryfowa i biletowa

Szkieletem transportu publicznego w województwie podkarpackim jest kolej regionalna, która zgodnie z definicją przyjętą przez UITP¹, to regularne, nieturystyczne przewozy kolejowe, operujące na terytorium większym niż miasto (aglomeracja) i mniejszym niż obszar całego kraju. Określenie to obejmuje, zatem niejako dwa różne segmenty rynku: dojazdy aglomeracyjne, obsługiwane przez kolej typowo miejską, odznaczającą się wysoką częstotliwością kursowania, docierającą do centrum aglomeracji i dysponującą ułatwiającą wymianę pasażerów taborom (podobnym do metra). Typowy przejazd dla tego typu kolei to podróż trwająca ok. 30 minut, na trasie o długości maksimum 15-20 km. Obok tego rodzaju przejazdów występują podróże w strefie dużo większej niż terytorium aglomeracji, na dystansie ok. 70 km, trwające od ok. 30 do 60 minut, charakteryzujące się większymi odstępami między przystankami oraz niższą częstotliwością kursów. Mimo istotnych różnic, obydwa systemy stają się coraz bardziej powiązane, szczególnie w ostatnich latach, z uwagi na kierunki rozwoju współczesnych miast. Integracja ma miejsce albo już na poziomie tego samego przewoźnika, bądź ma postać wspólnych systemów taryfowych, wspólnych biletów, skoordynowanych rozkładów, etc.

W ostatnich dwóch dekadach można mówić o rozkwicie transportu szynowego w Unii Europejskiej – stał się on najpopularniejszym i nierzadko najbardziej komfortowym środkiem transportu zbiorowego. Dzięki konsekwentnej polityce rewitalizacji i wspierania tego środka transportu, a także w obliczu rozrastających się aglomeracji i zwiększonej kongestii dróg, w szczególności kolej regionalna zanotowała ogromny rozwój, o czym świadczą statystyki: koleje regionalne i podmiejskie przewożą 90% ogólnej liczby pasażerów kolei oraz wypracowują 50% pasażerokilometrów rocznie.

Dynamiczny rozwój kolei regionalnych to nie tylko rozbudowa infrastruktury i inwestycje w tabor; nowoczesne systemy transportu regionalnego to, z jednej strony, koordynacja działań wielu operatorów transportu w obrębie aglomeracji i regionu, z drugiej – korzystanie z innowacyjnych rozwiązań w zakresie tworzenia wizerunku, informacji, bezpieczeństwa, jak również systemów sprzedaży i dystrybucji biletów.

Kluczowym zagadnieniem staje się tutaj integracja, która dokonuje się na bardzo wielu płaszczyznach, podporządkowanych zwykle nadrzędnemu celowi tworzenia spójnego, sprawnego i przyjaznego dla mieszkańców kompleksowego systemu transportu zbiorowego, obejmującego przewozy wielomodalne.

Ta integracja dotyczy systemów opłat za przejazd. W tym zakresie, w wielu wypadkach koleje regionalne przystępują do wspólnych projektów, których liderami są zarządy transportu poszczególnych aglomeracji.

W tym kontekście można rozróżnić:

¹ UITP – *International Association of Public Transport*.

- integrację taryfową
- integrację systemów biletowych.

Potwierdzeniem tych tendencji są również badania ankietowe przeprowadzone w miesiącu czerwcu na terenie województwa z których to wynika, że aż 12% respondentów autobusów i 11% respondentów kolei zwracało uwagę na integrację biletową. W związku z powyższym poprawa dostępności komunikacyjnej w najbliższych latach na terenie Województwa Podkarpackiego musiałaby się wiązać po pierwsze z **integracją taryf**, która pozwala pasażerowi zrealizować podróż od punktu startowego do punktu docelowego w zamian za taką samą opłatę, niezależnie od wybranego środka transportu. Po drugie **integracją biletową**, gdy istnieje możliwość zapłacenia tym samym biletom w każdym z wybranych środków transportu.

Dlaczego integracja, również w zakresie taryf i biletów, jest korzystnym procesem? Dla pasażera, w przypadku podróży różnymi środkami transportu, wymóg kupowania kilku różnych biletów często ma efekt zniechęcający, z uwagi na konieczność straty czasu, stania w kolejkach, itp. Zarówno użytkownicy, jak i przewoźnicy tracą wiele czasu na operacje związane z biletami. Ponadto wielokrotne płacenie sprawia, że pasażer ma większą świadomość kosztu podróży niż w przypadku, gdyby odbył ją własnym samochodem, co może sprawiać wrażenie, że transport publiczny jest droższy niż w rzeczywistości, tym samym odstraszać od korzystania z niego.

Harmonizacja taryf wraz z integracją systemów biletowych ułatwia korzystanie z transportu zbiorowego, bowiem efektywny system biletowy posiada istotny wpływ na klientów. System ten powinien być możliwie najprostszy, przejrzysty i wygodny dla pasażera, tak, aby w decydującym momencie podjął on decyzję o skorzystaniu właśnie z tego środka transportu. Dlatego województwo podkarpackie w najbliższych latach powinno traktować integrację taryfowo-biletową, jako jeden z najważniejszych priorytetów. W tym aspekcie bardzo pomocne okazują się nowe technologie, które oferują ogromne możliwości tworzenia sprawnych, wygodnych i atrakcyjnych zarówno dla użytkownika, jak i operatora systemów poboru opłat za przejazd.

W związku z powyższym rekomendowanym działaniem byłoby integracja taryfowa w takich relacjach jak:

- Rzeszów – Krosno – Jasło –Ustrzyki
- Przemyśl – Sanok - Ustrzyki

Również powyższa tendencja integracji taryfowej powinna dotyczyć miejscowości wokół centrów komunikacyjnych a szczególnie atrakcyjnych miejscowości bieszczadzkich.

Rewitalizacja ciągu kolejowego Dębica – Mielec – Stalowa Wola-Rozwadów

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

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

W okresie do 1989 r. przewożono koleją olbrzymie ilości siarki oraz innych towarów, natomiast po transformacji ustrojowej pełni ona ważną rolę w rozwoju gospodarczym Dębicy, Mielca, Tarnobrzegu oraz Stalowej Woli, czego dowodem jest duży ruch towarowy ze Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Mielcu oraz z Linii Hutniczej Szerokotorowej w Woli Baranowskiej k. Tarnobrzegu. Dodatkowo, kolej – poprzez kursowanie pociągu Lublin - Kraków oraz ruch towarowy – odegrała niebagatelną rolę w jednoczeniu ziem byłego zaboru austriackiego i rosyjskiego oraz Lubelszczyzny i Zamojszczyzny z Małopolską. Elektryfikacja linii na odcinku Chmielów k. Tarnobrzega – Dębica (zgodnie z planami PKP wraz z linią Korsze-Ełk oraz Piła-Krzyż) miała zakończyć elektryfikację linii kolejowych w Polsce. Leży ona na najkrótszym szlaku kolejowym łączącym Lublin z Krakowem i Bielsko-Białą (droga alternatywną linią jest dłuższa o ok. 35-45 km), Lublin z Zakopanem (droga alternatywną linią jest dłuższa o ok. 45-50 km), Lublin z Tarnowem (alternatywna linia przez Kraków jest dłuższa o 187-193 km), Lublin z Krynica i Muszyną/granicą państwa (alternatywna linia przez Kraków jest dłuższa o 187-193 km), Warszawę z Krynica i Muszyną/granicą państwa (alternatywna linia przez CMK, Kraków jest dłuższa o ok. 20-30 km).

Po linii tej kursowały następujące pociągi:

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

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

Budowa łącznika z lotniska Rzeszów – Jasionka do stacji kolejowej Rzeszów Główny

Budowa łącznika pomiędzy stacją Rzeszów Główny a lotniskiem Rzeszów-Jasionka, ma duże znaczenie z uwagi na rozwijający się transport lotniczy. Planowany przebieg tej inwestycji – której koszty szacuje się na ponad 120 mln złotych, zaś czas realizacji na rok 2017 – co jest przedstawione na poniższym rysunku:

Mapa 21. Planowany przebieg łącznicy kolejowej do portu lotniczego Rzeszów Jasionka

Źródło: *Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego*

Budowa łącznika kolejowego na odcinku Krosno - Przybówka

Obecnie minimalny czas przejazdu pociągiem pomiędzy Krosnem a Rzeszowem wynosi 2 godziny 35 minut. Po wybudowaniu łącznika, podróż taka zostałaby skrócona do ok. 75 minut. Aby skrócić czas przejazdu z Krosna do Rzeszowa, należy wybudować łącznicę kolejową, która pozwoli ominąć stację węzłową w Jaśle. Zaczynałaby się za przystankiem PKP Krosno-Turaszówka, a kończyła w Przybówce. Skróciłaby drogę o około 25 km. Umożliwiłoby to około 140 tysiącom ludzi mieszkających na terenach położonych wzdłuż linii kolejowej od Zagórza do Krosna podróż bezpośrednią do Rzeszowa w czasie krótszym o około 80 minut.

Koncepcję budowy łącznika przygotowano w trzech wariantach:

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

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

Mapa 22. Orientacyjny przebieg łącznicy kolejowej Krosno-Przybówka**Połączenie Rzeszów – Strzyżów – Brzozów - Sanok**

Rekomendowanym rozwiązaniem byłoby wykonanie studiów nad realizacją linii kolejowej Rzeszów – Strzyżów – Brzozów – Sanok, której budowa planowana była jeszcze za czasów Zaboru Austriackiego. W chwili obecnej odległość z Rzeszowa do Sanoka przez Jasło wynosi 133 km, a po dobudowaniu nowego odcinka przez Brzozów (45 km) odległość powyższa wyniesie 77 km. Zakładając, że na odcinku Rzeszów-Strzyżów (32 km) pociągi będą jeździć z prędkością 70-80 km/h a na nowo powstałej linii 120 km/h (ukształtowanie terenu pozwala na budowanie linii z zakrętami o dużych promieniach) czas przejazdu potrzebny na pokonanie 77 kilometrowego odcinka wyniesie jedną godzinę. To szybkie połączenie kolejowe pomogłoby w rozwoju turystyki w Bieszczadach, a ponadto sprawiłoby, że Rzeszów zyskałby na znaczeniu jako punkt węzłowy w ruchu kolejowym północ-południe (tędy mogłyby przejeżdżać na Słowację i dalej).

Ponowne otwarcie obecnie nieczynnej trasy: Przemyśl – Ustrzyki Dolne przez Chyrów w relacji Przemyśl - Chyrów - Krościenko - Sanok (linia kolejowa nr 102, odcinek po stronie ukraińskiej, linia nr 108).**Wybór operatora na liniach użyteczności publicznej po 01.01.2017 roku**

Wyznaczenie sieci o charakterze użyteczności publicznej jest istotne z punktu widzenia dalszego finansowania transportu publicznego w województwie. Refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane są z budżetu Państwa. Obecnie refundacje te stosowane są na wszystkich liniach, zgodnie z wydanymi zezwoleniami na przewóz osób w krajowym transporcie drogowym. Począwszy od 1 stycznia 2017 r. refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane będą wyłącznie na liniach, które uzyskają status linii użyteczności publicznej. Przewoźnicy realizujący przewozy na tych liniach określane będą, jako Operatorzy tych linii. Na pozostałych liniach nadal będzie możliwe stosowanie przez przewoźników ulg ustawowych, jednakże nie będą one refundowane z budżetu Państwa.

W związku z powyższym w przypadku województwa podkarpackiego wybór takiego operatora w przypadku przewozów kolejowych powinien być dokonywany na podstawie przetargu. Jest to dziś najbardziej efektywny sposób realizacji przewozów w regionie podkarpackim.

W przypadku przewozów autobusowych najbardziej efektywnym trybem wyboru takiego operatora powinna być koncesja. W tym przypadku wybór operatora mógłby się odbywać na poszczególne linie bądź na pewne grupy tych linii. Jednym z podstawowych kryteriów przetargu na udzielenie koncesji powinna być liczba kursów w dobie na każdej linii. W ten sposób urząd marszałkowski będzie miał aktywne narzędzie w kreowaniu autobusowej polityki przewozowej. Taka sytuacja może poprawić dostępność komunikacyjną mieszkańcom województwa podkarpackiego po 01.01.2017.

Poprawa oferty przewozowej poprzez zakup nowego taboru kolejowego

Jak już wspominaliśmy podstawowym kręgosłupem komunikacyjnym województwa jest transport szynowy.

W celu poprawy jakości oferty przewozowej Województwo Podkarpackie w latach 2010-2011 zakupiło pięć jednoczłonowych i jeden dwuczłonowy pojazd szynowy z napędem spalinowym. Aktualnie realizowany jest projekt taborowy pn.: „Zakup pojazdów szynowych na potrzeby kolejowych przewozów osób w województwie podkarpackim” współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2007-2013. W związku z realizacją projektu województwo zakupi: dwa dwuczłonowe elektryczne zespoły trakcyjne, dwa trójczłonowe elektryczne zespoły trakcyjne oraz jeden dwuczłonowy spalinowy zespół trakcyjny. Łączna wartość projektu wynosi ok. 64 ml zł. Ponadto wspólnie z województwami: małopolskim, śląskim i świętokrzyskim województwo podkarpackie realizuje projekt w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, w ramach którego nabędzie jeden trójczłonowy elektryczny zespół trakcyjny. Wartość zakupu ok. 14,7 ml zł.

W związku z dużym wsparciem Unii Europejskiej w finansowanie infrastruktury i taboru kolejowego w perspektywie finansowej 2014-2020 w celu poprawy jakości transportu publicznego szczególnie szynowego w województwie podkarpackim byłby zakup dodatkowych elektrycznych zespołów trakcyjnych.

Pozostałe działania poprawiające konkurencyjność transportu publicznego

Oprócz dobrej organizacji transport zrównoważony potrzebuje również innowacyjnych rozwiązań. Organizator winien przeanalizować np., wprowadzenie usługi Tele-bus. Może ona zapobiegać wykluczeniu tych regionów województwa podkarpackiego, w których regularne linie transportowe mogą ulec zawieszeniu na skutek niskiej rentowności przewozów. Usługa Tele-bus to rodzaj publicznego transportu zbiorowego na telefon, („giętka linia”). Jest to usługa transportu publicznego na żądanie ze stałymi przystankami, lecz bez stałych tras i rozkładów jazdy. Autobusy (lub busy) na telefon kursują bez rozkładów jazdy i bez stałych tras. Pasażer może telefonicznie lub SMS-em, e-mailem wskazać dyspozytorowi przewoźnika przystanki, na których rozpocznie lub zakończy podróż.

Realizacja Planu Transportowego oraz monitorowanie jego wdrażania powinno być poddane stałemu monitorowaniu przez wyspecjalizowane zespoły merytoryczne Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego w następujących zakresach:

- kontrolowanie wykonywania umów o przewozy z Operatorami;
- optymalizowanie sieci linii komunikacyjnej, standardy połączeń, cen biletów;
- ewidencjonowanie biletów ulgowych i kwoty refinansowania ulg;
- badanie popytu na usługi transportu publicznego.