



ZARZĄD WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO

Załącznik do Uchwały Nr 102/2255/15
Zarządu Województwa Podkarpackiego
w Rzeszowie
z dnia 13 października 2015 r.

PROJEKT

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

Rzeszów, październik 2015

Spis treści

Wykaz skrótów	3
Wprowadzenie	4
I. Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim	7
1. Synteza diagnozy – wnioski z analizy	7
1.1 Regionalne uwarunkowania systemu transportowego	7
1.2 Regionalne podsystemy transportowe – wnioski	12
1.2.1 Podsystem transportu drogowego	12
1.2.2 Podsystemy transportu kolejowego	14
1.2.3 Podsystem transportu lotniczego i wodnego	17
1.3 Powiązania systemu transportowego województwa podkarpackiego w układach przestrzennych	18
1.3.1 Dostępność zewnętrzna regionu	18
1.3.2 Dostępność do Rzeszowa z obszaru województwa	20
1.3.3 Powiązania komunikacyjne regionalnych biegunów wzrostu	23
1.3.4 Powiązania wewnętrzne obszarów funkcjonalnych	27
1.3.5 Transport publiczny i bezpieczeństwo	48
2. Rekomendacje wynikające z diagnozy	55
2.1 Wąskie gardła w systemie transportu województwa podkarpackiego	55
2.2 Luki w infrastrukturze systemu transportowego województwa	58
2.2 Główne wyzwania w obszarze systemu transportowego województwa	58
II. Prognoza rozwoju systemu transportowego województwa	60
1. Scenariusze rozwoju systemu transportowego	60
2. Zakres wsparcia drogowego i kolejowego systemu transportowego do 2023 r.	62
III. Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego	66
1. Cele szczegółowe rozwoju regionalnego systemu transportowego	66
2. Kierunki rozwoju w ramach celów szczegółowych	67
IV. System wdrażania i realizacji	93
1. System realizacji	93
1.1 Podmioty zaangażowane w realizację Programu	95
1.2 Podmiot koordynujący realizację Programu	97
2. Kryteria wyboru projektów	98
3. Ramy finansowe ze wskazaniem potencjalnych i rzeczywistych źródeł finansowania (publicznych i niepublicznych)	100
4. System monitoringu i ewaluacji (oceny realizacji Programu)	103
Spis rysunków i tabel	105
Słowniczek	107
Załączniki do Programu	115
1. Wynikowa lista kluczowych projektów	115
2. Wnioski z oceny oddziaływania na środowisko Programu	119
3. Wnioski z oceny ex-ante Programu	120

Wykaz skrótów

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

Wprowadzenie

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

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

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

Podstawę prawną do opracowania *PSRT WP* stanowi uchwała Zarządu Województwa Podkarpackiego nr 19/381/15 z dnia 27 stycznia 2015 r. Następnie rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006. Ponadto ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. z 2014 poz. 1649 z późn. zm.) oraz ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz.U. z 2015 poz. 1392 j.t.).

Prace nad opracowaniem *PSRT WP*, realizowane były przy udziale przedstawicieli kluczowych regionalnych środowisk zajmujących się problematyką transportową. W tym celu, Zarząd Województwa Podkarpackiego powołał Zespół ds. przygotowania *PSRT WP*, którego zadaniem było opracowanie dokumentu. Jako podmiot odpowiedzialny za koordynację prac nad ww. Programem i nadzór merytoryczny w zakresie spójności ze *Strategią rozwoju województwa – Podkarpackie 2020*, został wskazany Departament Rozwoju Regionalnego UMWP. Ze względu na podejmowaną problematykę, w prace nad dokumentem, w sposób szczególny, zaangażowane zostały również Departament Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego UMWP, Departament Zarządzania Regionalnym Programem Operacyjnym UMWP oraz Podkarpackie Biuro Planowania Przestrzennego w Rzeszowie. Ponadto, w skład Zespół ds. przygotowania *PSRT WP* zostali włączeni przedstawiciele kluczowych podmiotów zajmujących się głównymi podsystemami transportowymi w województwie podkarpackim:

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

Należy podkreślić, że przyjęty przez Zarząd Województwa *Program Strategiczny Rozwoju Transportu w Województwie Podkarpackim*, posiada silne oparcie w materiale źródłowym. Prace nad właściwym dokumentem poprzedzone zostały opracowaniem *Diagnozy stanu istniejącego* transportu w województwie podkarpackim, jak również badaniem pt. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim* zrealizowanym przez zewnętrzny zespół ekspercki pod kierunkiem prof. dr hab. Tomasza Komornickiego z Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN. Analizy dokonane przez ekspertów zewnętrznych oraz regionalnych, stanowiły przesłanki do budowy części projekcyjnej.

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

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

Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego **wypełnia cele krajowych dokumentów strategicznych, w tym w szczególności cele *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* zmierzające do zwiększenia dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym¹.**

PSRT WP poprzez zintegrowanie ze *Strategią rozwoju województwa – Podkarpackie 2020* oraz Regionalnym Programem Operacyjnym WP 2014-2020 wpisuje się w założenia europejskiej i krajowej polityki rozwoju regionalnego na lata 2014-2020. Ponadto ww. Program odnosząc się do *Dokumentu Implementacyjnego* w ramach *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* zapewnia tam, gdzie to możliwe komplementarność projektów planowanych do realizacji na poziomie krajowym, jak i regionalnym.

Dokument składa się z czterech części: syntezy diagnozy, przedstawienia kierunkowej perspektywy rozwoju systemu transportowego regionu, opisu celów i kierunków rozwoju oraz systemu wdrażania i realizacji. W ramach pierwszej części została przedstawiona w ujęciu syntetycznym diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim, stanowiąca podstawę do opracowania części kierunkowej.

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

¹ Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, *Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*, Warszawa 2014.

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

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

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

Dokument zamykają załączniki obejmujące wnioski z oceny oddziaływania na środowisko Programu oraz wnioski z oceny ex-ante, a także listę kluczowych projektów, które w najlepszy sposób realizują wyznaczone cele rozwoju systemu transportowego.

Projekt PSRT WP, przyjęty został Uchwałą Nr 102/2255/15 Zarządu Województwa Podkarpackiego z dnia 13 października 2015 r. Zgodnie z wymogami wynikającymi z ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U z 2013 poz. 1235 z późn. zm.), projekt Programu podlegał strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko, której zasadniczym elementem było sporządzenie i przyjęcie przez Zarząd Województwa Podkarpackiego – Uchwałą Nr .../.../15 z dnia 20 października 2015 r. – Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Programu. Konsultacje społeczne w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu dokumentu wraz z *Prognozą oddziaływania na środowisko* zgodnie z wymogami wynikającymi z ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U z 2014 poz. 1649 z późn. zm.) trwały łącznie dni (od do 2015 r.). Raport z przebiegu konsultacji społecznych dokumentu przyjęty został Uchwałą Nr .../.../15 Zarządu Województwa Podkarpackiego z dnia 2015 r.

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

I. Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim

1. Synteza diagnozy – wnioski z analizy

1.1 Regionalne uwarunkowania systemu transportowego

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

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

Policentryczna struktura osadnicza powoduje, że rola subregionalnych biegunów wzrostu i ich MOF² jest szczególna. Dlatego w RPO Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020, obok ZIT³ (dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego) założono także istnienie instrumentu RIT⁴ dla pozostałych MOF (Krosno, Przemyśl, Dębica- Ropczyce, Jarosław- Przeworsk, Sanok- Lesko, Mielec, Stalowa Wola i Tarnobrzeg). Silne wewnątrzregionalne zróżnicowania dostępności powodują, że jej wskaźniki stają się dobrym wyznacznikiem dla określania priorytetów działań transportowych. Procesy demograficzne są w województwie podkarpackim opóźnione względem innych regionów Polski. Tym samym polityka transportowa może być jednym z narzędzi powstrzymania niekorzystnych procesów ludnościowych. Istnienie na terenie województwa wyraźnych biegunów rozwoju gospodarczego (Rzeszów i MOF-y części północno-zachodniej) powoduje, że infrastruktura musi być także postrzegana jako narzędzie potencjalnego wspierania dyfuzji rozwoju ku innym obszarom (za pośrednictwem pozostałych MOF).

Liczba ludności w dziewięciu analizowanych MOF-ach stanowi ok. 55% mieszkańców województwa, podczas gdy zgodnie z oficjalnymi statystykami we wszystkich miastach regionu mieszka tylko 41,3% jego ludności (2013). Dowodzi to nieadekwatności

² Miejski obszar funkcjonalny – zdelimitowany obszar województwa obejmujący miasto rdzeniowe oraz strefę zewnętrzną, wyznaczony na podstawie *Strategii Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2020*.

³ Zintegrowane Inwestycje Terytorialne – nowy instrument rozwoju regionalnego w latach 2014-2020, za pomocą którego miasta wojewódzkie i ich obszary funkcjonalne będą realizowały zintegrowane projekty przyczyniające się do rozwoju tych obszarów.

⁴ Regionalne Inwestycje Terytorialne – instrument przyjęty dla *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020*, za pomocą którego miasta – regionalne bieguny wzrostu – oraz ich obszary funkcjonalne będą realizowały zintegrowane projekty przyczyniające się do rozwoju tych obszarów.

przyjmowanego w Polsce podziału na tereny miejskie i wiejskie, co jest ważną przesłanką w prowadzeniu polityki regionalnej, w tym także w jej części transportowej. Duża część pozamiejskich inwestycji transportowych jest de facto działaniami podejmowanymi w strefach zurbanizowanych o gęstej sieci osadniczej. Wraz z ukształtowaniem powierzchni wpływa to na ich wysoki koszt realizacji, a także duże nasilenie konfliktów społecznych związanych z budową. Największym obszarem funkcjonalnym regionu jest Rzeszowski Obszar Funkcjonalny (360 tys. mieszk.), ale jego przewaga nad kolejnymi ośrodkami jest mniejsza niż w innych województwach. W większości MOF-ów zachodzi zjawisko suburbanizacji (wzrost liczby ludności strefy zewnętrznej i spadek liczby ludności rdzenia). Ubytek ludności występuje w dwóch zwartych przestrzennie strefach w rejonie Lubaczowa oraz w trójkącie pomiędzy Rzeszowskim Obszarem Funkcjonalnym, MOF Przemyśl i MOF Sanok-Lesko. Sytuacja Bieszczad i Beskidu Niskiego jest zróżnicowana pomiędzy poszczególnymi gminami.

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

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

odsetek eksportu kierowany jest do partnerów wschodnich (Rosja, Białoruś, Ukraina). Miejski i ziemski powiat Krosno koncentrują ponadprzeciętnie obroty ze Słowacją.

Jednym z istotnych współczynników policentryczności (obok położenia i wielkości ośrodków) są ich wzajemne powiązania funkcjonalne (ESPON 1.1.1. Final Report). W klasycznym układzie wielobiegunowym siatka powiązań powinna być wielokierunkowa. W województwie podkarpackim sytuacja taka występuje w ograniczonym zakresie. Dominują powiązania z Rzeszowem oraz bezpośrednio z dużymi ośrodkami poza województwem (w kraju i zagranicą; Komornicki, Śleszyński, Siłka 2012). Istniejący układ oraz wspomniana wcześniej polaryzacja gospodarcza powodują, że długookresowo policentryczność podkarpackiego układu osadniczego może być zagrożona. Dlatego wymaga ona wsparcia ze strony polityki regionalnej, m.in. poprzez właściwy kierunek inwestycji infrastrukturalnych.

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

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

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

rozważenia nowych inwestycji (po 2023 r.) pomiędzy MOF zachodniego Podkarpacia oraz w ciągu DK28 (zapisany w KPZK 2030 ekspresowy odcinek Krosno-Sanok).

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

Nazwa	Długość (km)	Źródło finansowania	Rok ukończenia	Numer drogi
Budowa autostrady A-4 Tarnów – Rzeszów, odc. W. Krzyż – W. Rzeszów Wschód wraz z odc. drogi ekspresowej S-19 W. Rzeszów Zachód – W. Świlcza	82,84 z czego A-4: 78,47 S-19: 4,37	POIiŚ / ŚB / IŻ - KFD i pożyczka EBI	2012-2014	A-4
Budowa autostrady A-4 Rzeszów – Korczowa	88,23	POIiŚ / ŚB / IŻ - KFD i pożyczka EBI	2013-2016	A-4
Przebudowa drogi Nr 4 Machowa - Łańcut	54,87	POIiŚ / ŚB / IŻ - KFD i pożyczka EBI	2010-2011	DK 4
Budowa obwodnicy Jarosławia w ciągu drogi krajowej nr 4 Jędrzychowice-Korczowa	11,31	ŚB / IŻ - KFD / PORPW	2012	DK 4
Budowa drogi ekspresowej S-19, odcinek Stobierna – Rzeszów	8,29	POIiŚ / ŚB / IŻ - KFD	2012	S-19
Budowa obwodnicy Ropczyc na dr. Nr 4	4,61	ŚB / IŻ - KFD	2011	DK 4
Budowa obwodnicy miasta Leżajska w ciągu drogi krajowej nr 77 Lipnik – Przemyśl	7,72	POIiŚ / ŚB / IŻ - KFD	2013-2014	DK 77
Przebudowa mostu w Nagnajowie na drodze Nr 9	0,43	ŚB / IŻ - KFD	2007	DK 9
Budowa Obwodnicy Jasła na dr. Nr 28	4,40	ŚB / IŻ -KFD i pożyczka EBI	2006	DK 28
Przebudowa mostu przez rz. Dulcza w ciągu dr kr nr 4	most 17,2 m	ŚB / IŻ - KFD	2006	DK 4
Budowa obwodnicy Pilzna	2,80	ŚB / IŻ - KFD / środki samorządowe	2005	DK 4
Budowa obwodnicy Głogowa Małopolskiego	4,80	ŚB / KFD/ MTD – Międzynarodowy Transport Drogowy	2005	DK 9
Budowa obwodnicy Stalowej Woli	5,30	ŚB / KFD / PHARE / środki samorządowe	2006	DK 77

Źródło: GDDKiA.

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

Inwestycje realizowane na drogach wojewódzkich stanowiły już w okresie 2007-2014 właściwe uzupełnienie inwestycji centralnych. Duża ich część poprawiała dostępność do

budowanej autostrady A4, głównie z kierunku północnego. Zwarty system zmodernizowanych szlaków wojewódzkich, wraz z nowymi obwodnicami oraz mostem na Wiśle w Połańcu, powstał w północno-zachodniej części województwa, poprawiając dostępność MOF Mielec, Tarnobrzeg, a także Stalowa Wola. Inwestycje na południu regionu były bardziej rozczłonkowane przestrzennie. Nie zapewniały także odpowiedniej dostępności do autostrady A4, co powodowało, że na południe od niej nie występował efekt poprawy wskaźników dostępności potencjałowej. W obecnej perspektywie do roku 2020 (w ramach RPO WP 2014-2020, a w sąsiedztwie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego – także w ramach POPW) przewidywana jest budowa szlaków wojewódzkich na północ od ROF (komplementarnych do przewidywanej równolegle do budowy drogi ekspresowej S19), a także na wschodzie regionu (w tym droga 865 obsługująca powiat lubaczowski). Planowane są także inwestycje poprawiające dostęp z południa do Rzeszowa i A4 (od strony Jasła), ale ich skala wydaje się być zbyt mała, aby przełamać oderwanie komunikacyjne tej części regionu.

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

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

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

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

Modernizacja linii kolejowej nr 91 Kraków Główny Osobowy - Medyka i linii nr 92 Przemyśl – Medyka, odcinek Rzeszów – granica państwa	79,4805	443 347,8	budżet państwa	2016	91, 92
Modernizacja linii kolejowej Rzeszów – Warszawa przez Kolbuszową, etap I	67,4	178 150,0	budżet państwa	2009	71

Źródło: PKP PLK.

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

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

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

1.2 Regionalne podsystemy transportowe - wnioski

1.2.1 Podsystem transportu drogowego

- Sieć transportowa województwa podkarpackiego jest powiązana z układem krajowym i transeuropejskim. Przez teren województwa przebiega sieć bazowa i kompleksowa transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, której elementami są:
 - w sieci bazowej droga międzynarodowa E40, droga ekspresowa S19 odcinek: Rzeszów Lublin, linia kolejowa E30, przejście graniczne drogowe: Korczowa – Krakowiec/Ukraina, przejście graniczne kolejowe: Przemyśl – Mościska/Ukraina.
 - w sieci kompleksowej droga ekspresowa S19 relacji: Rzeszów – Barwinek/Słowacja, droga ekspresowa S74 relacji: Opatów – Nisko, linia kolejowa nr 68 relacji: Przeworsk – Stalowa Wola Rozwadów oraz dalej linie kolejowe nr 25, 74, 78 na odcinku Stalowa Wola Rozwadów – Tarnobrzeg/Sandomierz, lotnisko „Rzeszów-Jasionka”, terminal kolejowo-drogowy: Medyka/Żurawica.
- Autostrada A4 oraz drogi ekspresowe S19 i S74 mają strategiczny charakter dla województwa pod względem możliwości dalszego rozwoju społeczno-gospodarczego. Zapewniają m.in. dogodniejsze warunki dla rozwoju usług, produkcji i turystyki, miejsca pracy dla obsługi autostrady i drogi ekspresowej, poprawę warunków transportowych.

- Skrzyżowanie autostrady A4 z drogą ekspresową S19 w rejonie miasta Rzeszowa tworzy bardzo ważny węzeł komunikacyjny o znaczeniu ponadregionalnym.
- Sieć dróg krajowych w południowej części województwa nie jest wystarczająco połączona z autostradą A4 oraz z Rzeszowskim Obszarem Funkcjonalnym.
- Konieczne jest dobre skomunikowanie węzłów autostradowych z istniejącymi drogami krajowymi i wojewódzkimi oraz układami komunikacyjnymi miast. Dotyczy to w szczególności węzłów A4: Dębica Zachód, Dębica Wschód, Sędziszów, Rzeszów Północ, Łańcut, Przeworsk, jak również węzłów drogi ekspresowej S19.
- Układ sieci dróg krajowych w regionie, zapewnia powiązania z układem krajowym i międzynarodowym, jednakże w wielu większych miejscowościach, brak jest obwodnic. Problem ten dotyczy m.in.: Łańcuta, Przeworska, Nowej Dęby, Przemyśla, północnej strony Rzeszowa, północnej strony Jasła.
- Drogi krajowe stanowią około 5% sieci dróg województwa, a przenoszą prawie 50% całego ruchu, podobne proporcje są w całym kraju.
- Gęstość dróg krajowych w woj. Podkarpackim (4,85 km na 100 km²) jest jedną z najniższych w kraju (mniejszą wartość odnotowano jedynie w dwóch województwach).
- Długość dróg wojewódzkich w regionie wynosi 1672 km, a ich gęstość to 9,37 km² na 100 km², co jest wynikiem powyżej średniej dla kraju.
- Parametry techniczne dróg często nie odpowiadają ich klasom techniczno-funkcjonalnym np. nieodpowiednie parametry techniczne, zbyt gęsto usytuowane zjazdy i skrzyżowania.
- 66,1 % sieci dróg krajowych jest w stanie dobrym i zadowalającym a 33,9% w stanie niezadowalającym i złym.
- 55% sieci dróg wojewódzkich jest w stanie dobrym i zadowalającym a 45% w stanie niezadowalającym i złym.
- Średni dobowy ruch pojazdów samochodowych na sieci dróg krajowych w województwie podkarpackim, wg Generalnego Pomiaru Ruchu w roku 2010, wyniósł 9611 poj./dobę i był zbliżony do krajowego 9888 poj./dobę. Wskaźnik wzrostu ruchu w stosunku do 2005 r. wyniósł 1,19.
- Średni dobowy ruch pojazdów samochodowych na sieci dróg wojewódzkich wzrósł z 3033 do 3792 poj./dobę. i był wyższy od krajowego wynoszącego 3398 poj./dobę. Wskaźnik ruchu w stosunku do 2005 r. wyniósł 1,25.
- Duże ryzyko wypadku występuje obecnie na drodze DK19 na odcinku Stobierna-Nisko, na DK19 na południe od Rzeszowa oraz DK28 między Krosnem a Sanokiem, zaś z dróg wojewódzkich na DW886 (Domaradz-Sanok) oraz DW985 (Tarnobrzeg-Mielec-Dębica). Rozkład ryzyka ciężkich wypadków drogowych wskazuje na potrzebę realizacji inwestycji w ciągu S19, w tym także na południe od Rzeszowa (do Miejsca Piastowego).
- Całkowita długość dróg powiatowych w 2013 r. wynosiła 6733,2 km, w tym dróg o nawierzchni twardej jest 6446,5,0 km, co stanowi 95,7% całkowitej ich długości. Gęstość dróg powiatowych o nawierzchni twardej na obszarze województwa wynosi 36,1 km / 100 km² i jest zbliżona do średniej krajowej wynoszącej 36,6 km / 100 km².
- Sieć dróg gminnych na obszarze województwa ma długość 10 936,0 km, w tym dróg o nawierzchni twardej jest 6 913,4 km, co stanowi 58,2% całkowitej ich długości. Gęstość dróg gminnych o nawierzchni twardej wynosi 38,7 km / 100 km² i jest nieznacznie niższa od średniej krajowej wynoszącej 39,6 km / 100 km².
- Województwo podkarpackie jest jednym z bezpieczniejszych regionów pod względem liczby ofiar śmiertelnych / 100 tys. mieszkańców. Wskaźnik dla województwa wynosi 7,1 (2013r.), a średnia wartość dla kraju 8,7.

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



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

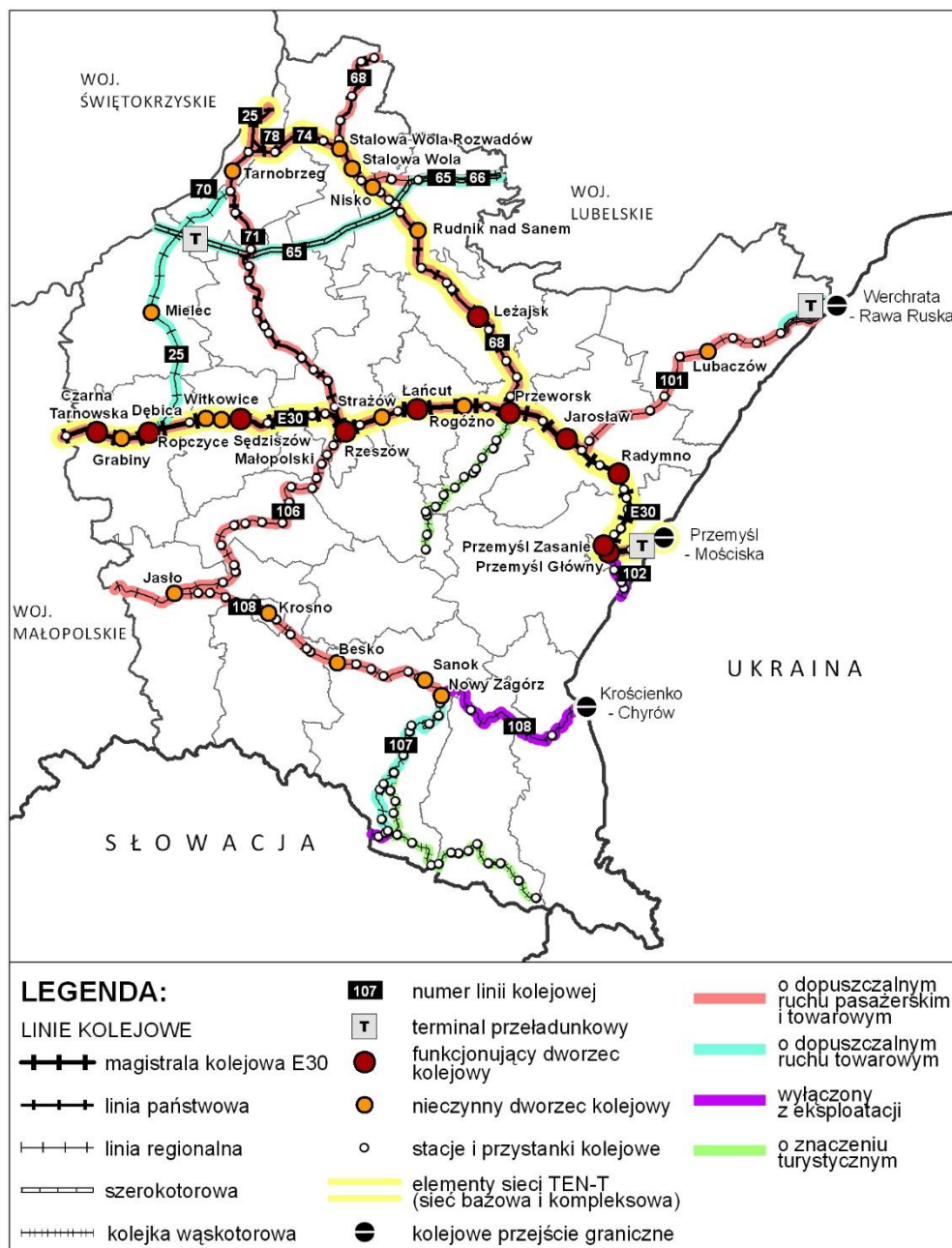
1.2.2 Podsystem transportu kolejowego

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

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

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

Rys. 2. Sieć kolejowa w województwie podkarpackim.



* Nie uwzględniono dworców obecnie będących stacjami kolejowymi.

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

1.2.3 Podsystemy transportu lotniczego i wodnego

- Transport lotniczy jest obecnie jedną z najszybciej rozwijającej się gałęzi transportu, dynamicznie zwiększającą ilość przewożonych osób i towarów w regionie.
- Na obszarze województwa Podkarpackiego znajduje się 6 lotnisk wpisanych do rejestru lotnisk cywilnych. Są to lotniska Rzeszów – Jasionka, Rzeszów-Ośrodek Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej, Krosno, Mielec, Turbia k/Stalowej Woli i Iwonicz.
- W układzie transportowym województwa podkarpackiego największe znaczenie odgrywa Port Lotniczy „Rzeszów-Jasionka”, znajdujący się w sieci kompleksowej TEN-T, stanowiącej zasadniczą infrastrukturę lotniskową kraju oraz część infrastruktury europejskiej.
- Pozostałe lotniska zlokalizowane na terenie województwa nie odgrywają znaczącej roli w transporcie lotniczym. Plany modernizacyjne lokalnych lotnisk, przede wszystkim w Krośnie i Mielcu, pozwolą na ich rozwój w zakresie lotnictwa ogólnego, transportu pasażerskiego i towarowego, stanowiąc wsparcie rozwoju gospodarczego i społecznego miast. Lokalne porty lotnicze mogą stanowić uzupełnienie podstawowej sieci lotnisk do obsługi ruchu krajowego a także w miarę potrzeb komunikacji międzynarodowej o zasięgu regionalnym.
- W celu poprawy dostępności komunikacyjnej Portu lotniczego „Rzeszów - Jasionka”, potrzebne są następujące działania: budowa odgałęzienia linii kolejowej nr 71 do lotniska, bezpośrednie połączenia z węzłami drogi ekspresowej S19 i autostrady A4 oraz poprawa systemu komunikacji publicznej łączącej port lotniczy z centrum Rzeszowa.
- Jedyną drogą wodną na terenie województwa jest odcinek rzeki Wisły, której żegluga przydatność jest jednak ograniczona ze względu na warunki naturalne i wysoką amplitudę stanów wód, stan techniczny i brak odpowiedniej infrastruktury.
- Transport wodny nie odgrywa większego znaczenia na terenie województwa podkarpackiego. Brak danych dotyczących wielkości przewozów towarowych i pasażerskich świadczy o słabej pozycji branży na tle innych gałęzi transportu.
- Rozwój żeglugi śródlądowej uzależniony jest od działań modernizacyjnych, poprawy parametrów eksploatacyjnych i rozbudowy infrastruktury szlaków wodnych, wymagających wysokich nakładów finansowych i wieloletniego programu.
- Drogi wodne tworzą możliwości dla rozwoju turystyki wodnej. Rzeki w województwie podkarpackim, w szczególności Wisła i San posiadają niewykorzystany potencjał przewozów turystycznych ze względu na wysoką atrakcyjność, występowanie w wielu miejscach walorów przyrodniczych i krajobrazowych. Rozwój wodnej turystyki śródlądowej jest ściśle powiązany i zależny od rozwoju infrastruktury transportu wodnego, zapewniającego właściwe i bezpieczne jej funkcjonowanie.

Rys. 3. Lotniska i lądowiska w województwie podkarpackim.



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

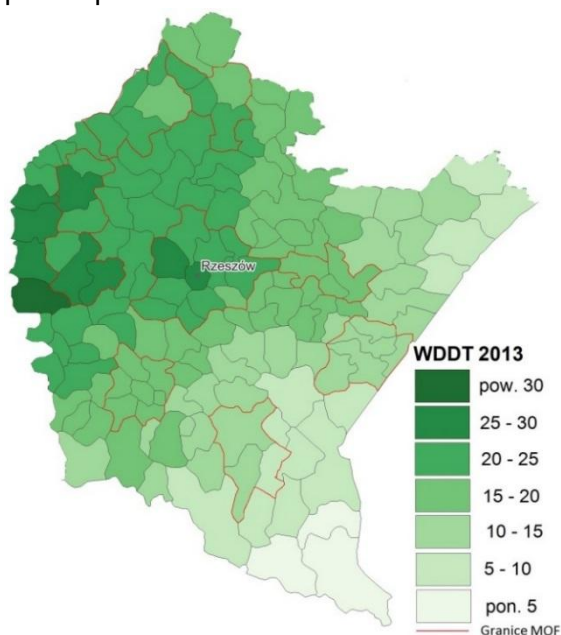
1.3 Powiązania systemu transportowego województwa podkarpackiego w układach przestrzennych

1.3.1 Dostępność zewnętrzna regionu

- Zewnętrzna dostępność komunikacyjna województwa podkarpackiego jest niska. Region jest położony przy wschodniej granicy Unii Europejskiej, peryferyjnie w stosunku do korytarzy transportowych. Przez teren województwa nie przebiega żaden korytarz transportowy sieci TEN-T. Najbliższe korytarze transportowe sieci TEN-T przebiegają przez centralną Polskę i na południu przez Słowację.
- Najważniejsze osie transportowe łączące województwo podkarpackie z siecią transportową Europy stanowią magistrale drogowe międzynarodowe E40, E371, magistrala kolejowa E30 oraz lotnisko Rzeszów-Jasionka.

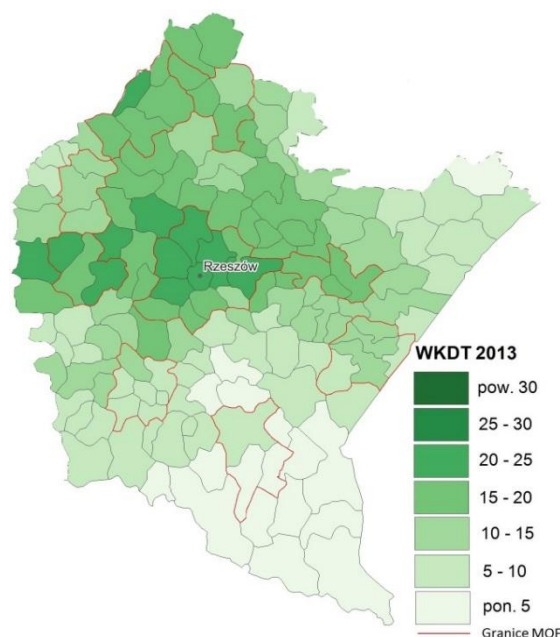
- System transportowy województwa podkarpackiego musi obsłużyć potoki tranzytowe, przede wszystkim na kierunku ukraińskim. Województwo podkarpackie na zewnętrznej granicy z UE posiada powiązania komunikacyjne z Ukrainą poprzez przejścia drogowe oraz kolejowe.
- Dostępność międzynarodowa jest lepsza w części zachodniej i centralnej (Rzeszowski Obszar Funkcjonalny, MOF Dębica-Ropczyce, MOF Mielec, MOF Tarnobrzeg), co odpowiada istniejącemu popytowi, zwłaszcza w zakresie transportu towarowego i potrzeb gospodarki. Nie w pełni zaspokojone pozostają infrastrukturalne potrzeby powiązanych z Europą Zachodnią MOF Tarnobrzeg, MOF Stalowa Wola oraz MOF Krosno.
- Dostępność regionu w ujęciu krajowym jest słaba. Ograniczają ją słabe powiązania drogowe i kolejowe z Polską centralną, w tym przede wszystkim z Warszawą (a poprzez stolicę także z Poznaniem i Trójmiastem), a także z wojewódzkim świętokrzyskim i Łodzią. Na kierunkach tych istnieje zdiagnozowany popyt na przewozy tak pasażerskie, jak i towarowe, który materializuje się m.in. w obciążeniu dróg DK9 i DK77. Dostępność czasowa z Rzeszowa do Warszawy poprawi się znacząco dopiero w wyniku realizacji ciągu dróg ekspresowych S19 i S17 przez Lublin. Do roku 2023 nie należy natomiast oczekiwać skrócenia czasu przejazdu z Rzeszowa do Kielc.

Rys. 4. Stan drogowej dostępności krajowej (WDDT) w województwie podkarpackim w 2013 r.



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

Rys. 5. Stan kolejowej dostępności krajowej (WKDT) w Makroregionie Polski Wschodniej w 2013 r.



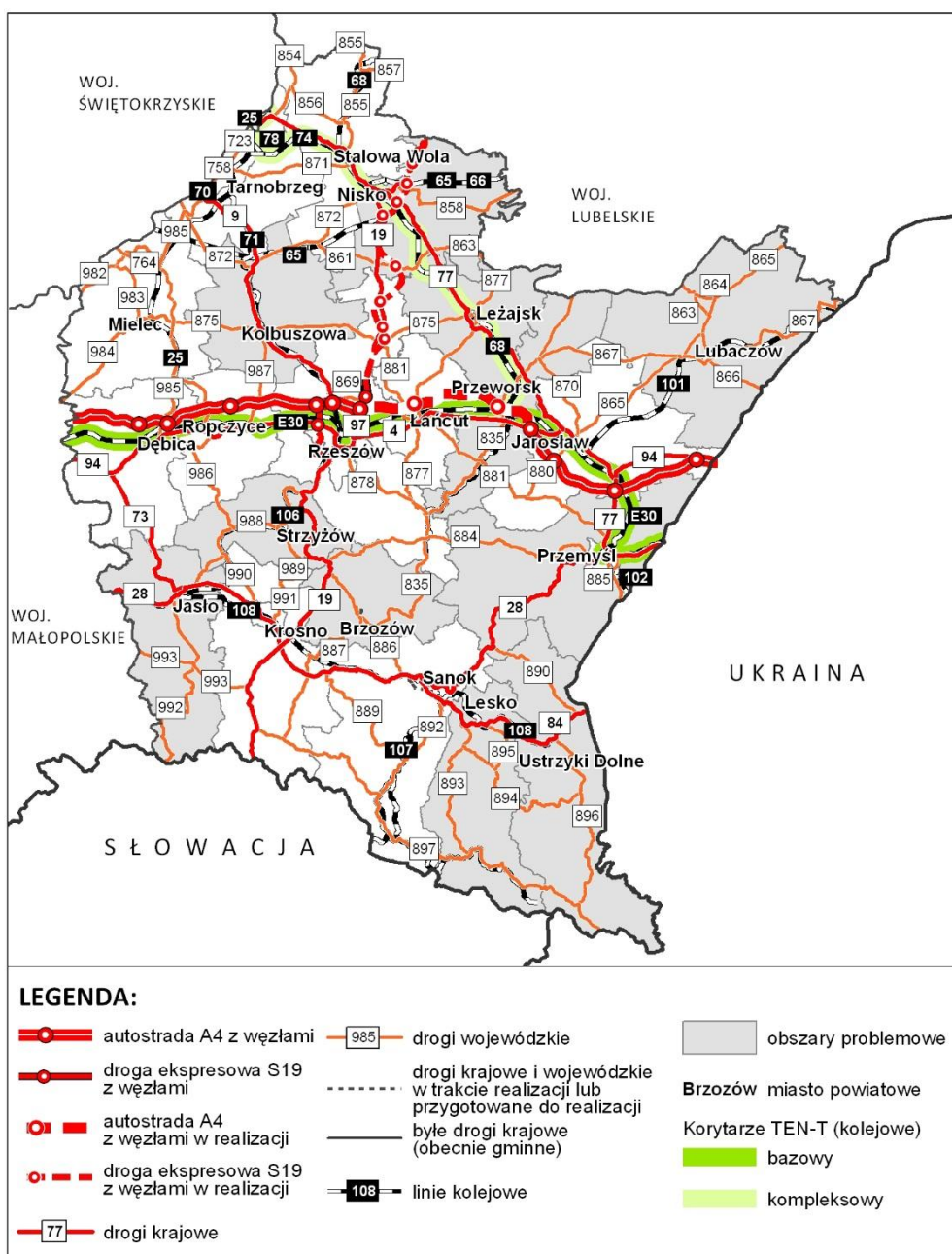
Źródło: Ekspertyza pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015.

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

1.3.2 Dostępność do Rzeszowa z obszaru województwa

- Rzeszowski Obszar Funkcjonalny charakteryzuje się najwyższym potencjałem dostępności komunikacyjnej wewnętrznej.
- Rzeszów jest dobrze dostępny w układzie równoleżnikowym, co zapewnia autostrada A4 i linia kolejowa E-30; dostępność ta systematycznie się poprawiała w okresie 2004-2015.
- Dobra jest dostępność do Rzeszowa z MOF: Dębica-Ropczyce i Jarosław-Przeworsk. W chwili obecnej tylko w wymienionych relacjach możliwa jest integracja rynku pracy, chociaż codzienne dojazdy mają miejsce także z innych MOF.
- Przebieg autostrady A4 oraz lokalizacja węzłów na tej trasie powodują, że nie zawsze wpływa ona na skrócenie czasów przejazdu do Rzeszowa z innych ośrodków (np. z Przeworska). Potrzeby regionalne powinny być uwzględniane przy podejmowaniu decyzji lokalizacyjnych na drogach najwyższego rzędu.
- Problemem jest wielokierunkowy dostęp do rdzenia MOF Rzeszów, gdyż strefa zewnętrzna miasta jest rozległa i gęsto zaludniona. Wymaga to zwiększenia udziału transportu publicznego, a także modernizacji prowadzących do miasta dróg wojewódzkich oraz budowy układów obwodowych.
- Słabo dostępny jest Rzeszów w układzie południkowym, w tym szczególnie od strony południowych powiatów województwa. Podjęta inwestycja w postaci zachodniej obwodnicy ekspresowej (w trakcie realizacji) nie rozwiąże w pełni tych problemów (także w perspektywie roku 2023).
- Z MOF Mielec, Krosno, Stalowa Wola i Przemyśl czas dojazdu do Rzeszowa wynosi około 60 minut w ruchu swobodnym, co oznacza, że w warunkach kongestii dojazd do stolicy województwa przekracza standardy codziennych dojazdów i wymaga poprawy na drodze inwestycyjnej.
- Szczególnie upośledzonymi kierunkami dojazdu do Rzeszowa są MOF Sanok-Lesko oraz MOF Tarnobrzeg. Czas dojazdu z tych ośrodków przekracza 75 minut, a co więcej nie zmieni się on zauważalnie w perspektywie roku 2023.
- W ramach RPO WP wyodrębnione zostały obszary wymagające szczególnego wsparcia w kontekście równoważenia rozwoju. Należą do nich powiaty ziemskie: bieszczadzki, brzozowski, jasielski, leski, lubaczowski, przemyski, przeworski, kolbuszowski, strzyżowski, leżajski, niżański (11 powiatów), które znajdują się poza ukształtowanymi pasmami rozwoju, w znacznej większości poza zasięgiem miejskich obszarów funkcjonalnych: ośrodka wojewódzkiego (Rzeszów), ośrodków subregionalnych (Krosno, Mielec, Przemyśl, Stalowa Wola, Tarnobrzeg), ośrodków lokalnych (Dębica-Ropczyce, Przeworsk-Jarosław, Sanok-Lesko). Położenie obszarów problemowych na Podkarpaciu względem istniejącej i planowanej sieci drogowej jest bardzo zróżnicowane, co przedstawione zostało na poniższej mapie:

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



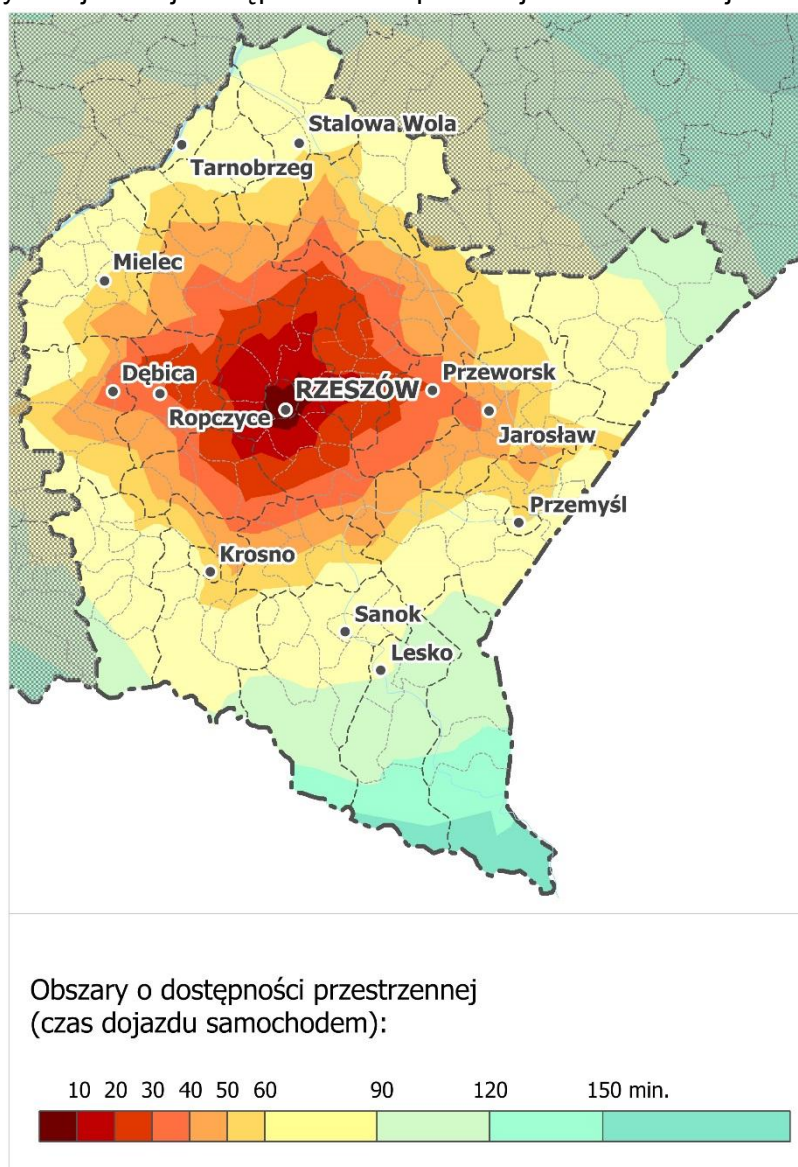
Źródło: Opracowanie własne na podstawie ekspertyzy pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim - Raport końcowy*, Warszawa 2015⁵. Opracowanie graficzne PBPP w Rzeszowie.

- Przez powiaty przeworski oraz przemyski przebiega autostrada A4. Powiat niżański zostanie połączony drogą ekspresową nr 19 z Rzeszowem i Lublinem. Przez powiaty leżajski i kolbuszowski prowadzą drogi krajowe, odpowiednio nr 77 i 9.
- Obszary o najgorszej dostępności znajdują się na południowym-wschodzie regionu. Powiaty leski i bieszczadzki są wskazywane jako obszary o najgorszej dostępności w Polsce.

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

- Powiat lubaczowski i sam Lubaczów, jest połączony z resztą systemu drogowego wyłącznie za pośrednictwem dróg wojewódzkich DW865-DW867. Najwyższym natężeniem ruchu pojazdów charakteryzuje się droga wojewódzka DW866 na odcinku między Dachnowem a Lubaczowem (ponad 9500 pojazdów ogółem, w tym jednak znikomy ruch pojazdów ciężarowych). Trasa ta, również na odcinku w kierunku granicy z Ukrainą, została gruntownie zmodernizowana przed otwarciem przejścia granicznego w 2013 r. w Budomierzu (lata 2010-2012).
- W zakresie infrastruktury kolejowej, sytuacja poszczególnych powiatów jest zróżnicowana. Przez obszar powiatu kolbuszowskiego przebiega jednotorowa, niezelektryfikowana linia nr 71 (Ocice-Rzeszów), której znaczenie wzrasta. Przez powiaty niżański, leżajski i przeworski przechodzi dwutorowa, zelektryfikowana linia nr 68 (Lublin-Przeworsk), która między Przeworskiem a Stalową Wolą wchodzi w skład sieci kompleksowej TEN-T. Jest ważna przede wszystkim dla przewozów towarowych. Natomiast w przewozach pasażerskich wykorzystywana jest głównie w ruchu o zasięgu regionalnym. Ponadto przez teren powiatu przeworskiego poprowadzona jest linia magistralna (nr 91 / E-30), należąca do sieci bazowej TEN-T. Powiat lubaczowski posiada dostęp do jednotorowej, niezelektryfikowanej linii nr 101 (Munina - Hrebenne). Łączy ona m.in. Werchratę, miejscowość uzdrowską Horyniec-Zdrój i Basznię ze stolicą powiatu. Ponadto na terenie powiatu znajdują się dwie linie, nieczynne od 1989 r.: szerokotorowa nr 116 (Werchrata - Kaplisze) i normalnotorowa 620 (Basznia – Kaplisze), służące niegdyś przewozom transgranicznym z terenu ZSRR. Przez powiat strzyżowski przebiega jednotorowa, niezelektryfikowana linia kolejowa nr 106 (Rzeszów-Jasło), łącząc miejscowości takie jak: Czudec, Strzyżów i Frysztak.
- Obszary o najtrudniejszej dostępności znajdują się w części południowej, południowo-zachodniej oraz południowo-wschodniej województwa (obszary leżące poza izochroną 90 minut, dojazdu do m. Rzeszowa).
- Najłabsza jest dostępność do Rzeszowa z obszarów położonych peryferyjnie. Z najdalszych wsi w gminie Lutowska czas dojazdu sięga 3 godzin, a z powiatu lubaczowskiego z rejonu Werchraty, dojazd wynosi ok. 2,5 godziny. Do obszarów o najniższej dostępności transportowej do ośrodka wojewódzkiego zaliczono gminy, w których ponad 50% powierzchni znajduje się poza izochroną 90 min. Na terenie województwa wyznaczono cztery obszary o najniższej dostępności do Rzeszowa:
 - południowo-wschodni (powiaty: bieszczadzki i leski, część południowa powiatu sanockiego oraz strefa przygraniczna powiatu przemyskiego)
 - południowo-zachodni (część południowo-zachodnia powiatu jasielskiego oraz południowa powiatu krośnieńskiego)
 - północno-wschodni (większa część powiatu lubaczowskiego)
 - północny (część północna powiatów stalowowolskiego i tarnobrzeckiego)
 Obszary te zostały przedstawione graficznie na poniższej mapie:

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



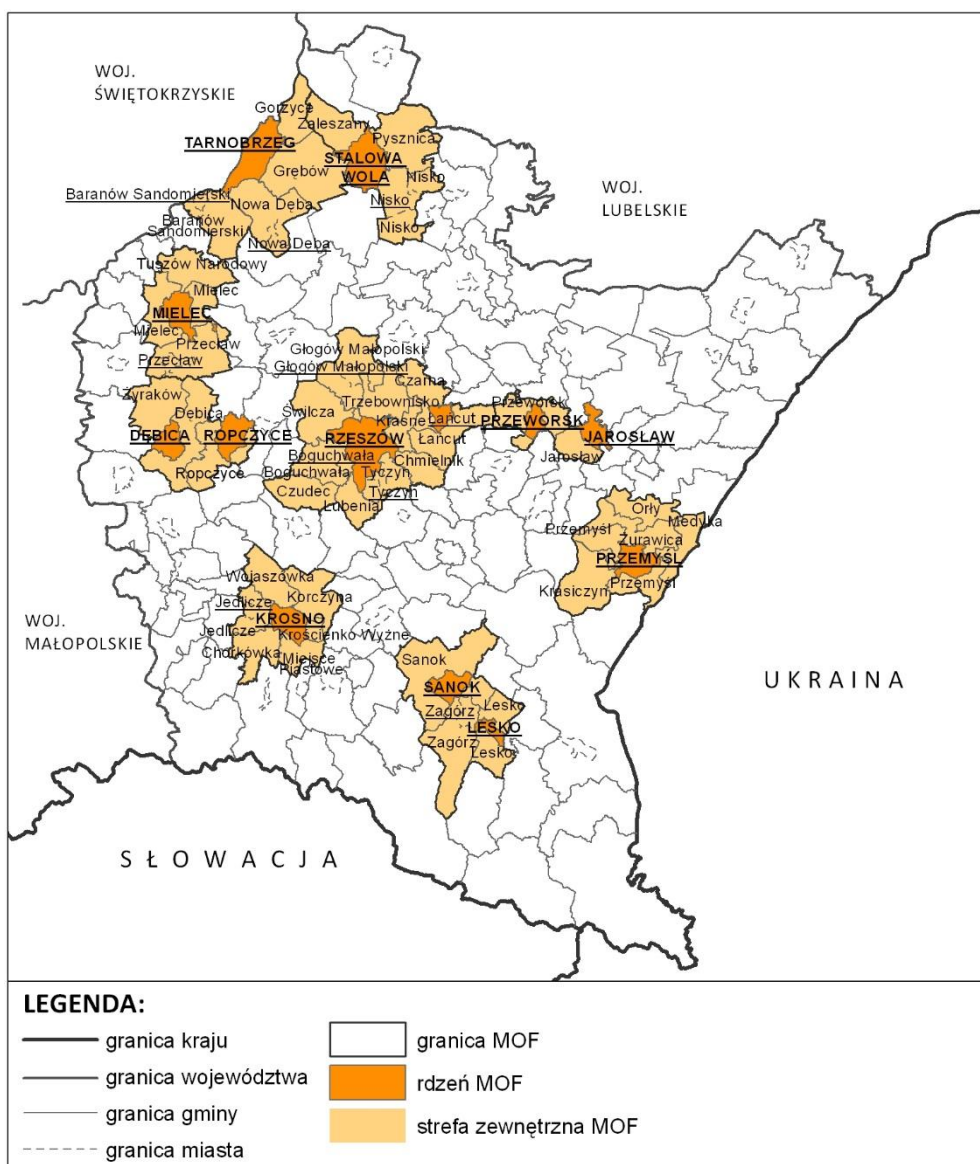
Źródło: Ekspertyza pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015.

1.3.3 Powiązania komunikacyjne regionalnych biegunów wzrostu

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

- Strefa bardzo dobrej dostępności czasowej do najbliższego MOF (30 minut) rozciąga się wzdłuż autostrady A4 od granicy z województwem małopolskim, aż po Przemyśl. Strefa taka obejmuje także położone we wzajemnym sąsiedztwie MOF Tarnobrzeg i MOF Stalowa Wola.
- Czas przejazdu z MOF Sanok-Lesko do MOF Tarnobrzeg sięgają bardzo wysokiego poziomu 2,5 godziny. Pozycja MOF Sanok-Lesko w systemie podkarpackich MOF nie ulegnie poprawie.
- Powiat lubaczowski, Bieszczady oraz, po części, także Beskid Niski i centralny fragment Pogórza Dynowskiego znajdują się poza izochroną 60 minut od sieci MOF.
- Najlepiej wzajemnie dostępne w transporcie drogowym są pary obszarów funkcjonalnych miast: Rzeszów – Dębica-Ropczyce, Rzeszów – Jarosław-Przeworsk, Tarnobrzeg – Stalowa Wola, Dębica-Ropczyce – Mielec, Przemyśl – Jarosław-Przeworsk oraz Krosno – Sanok-Lesko.

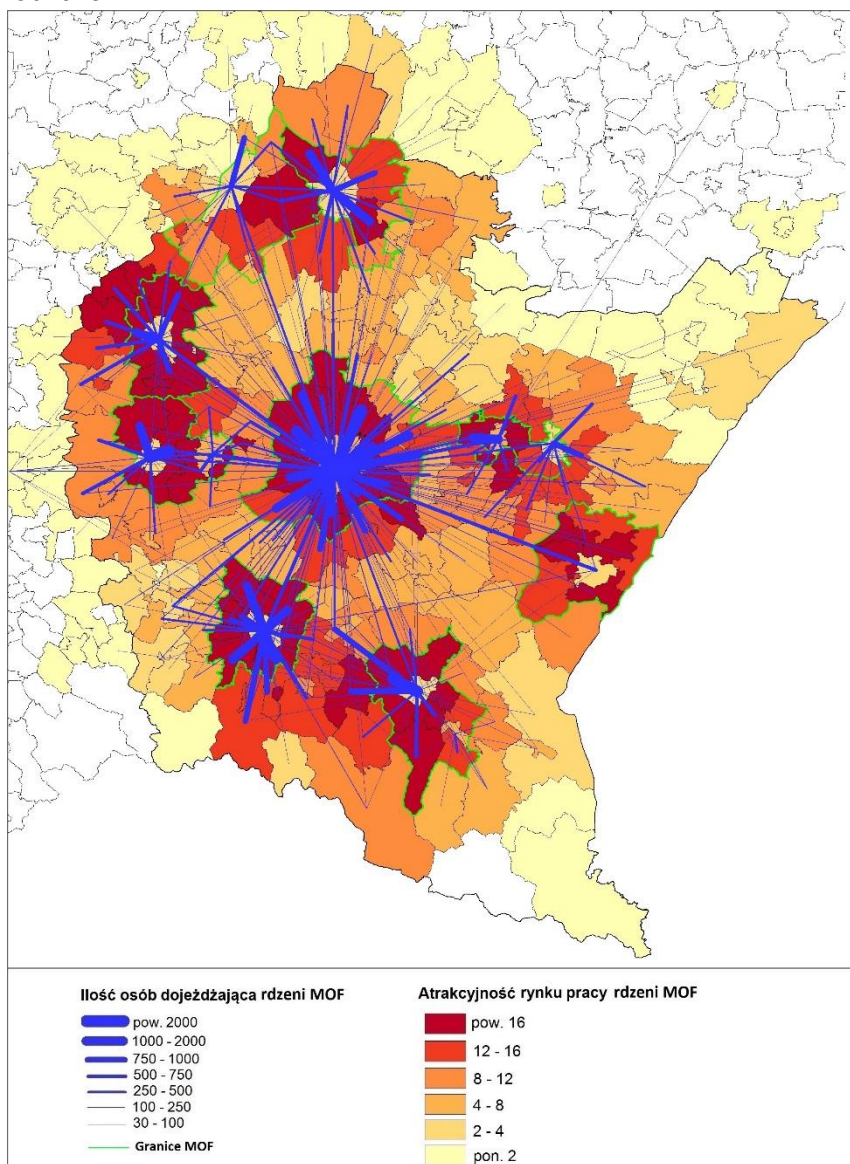
Rys. 8. Delimitacja miejskich obszarów funkcjonalnych w województwie podkarpackim z podziałem na rdzeń i strefę zewnętrzną.



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

- Najlepiej wzajemnie dostępne w transporcie kolejowym są pary obszarów funkcjonalnych miast: Rzeszów – Jarosław-Przeworsk, Tarnobrzeg – Stalowa Wola, Przemyśl – Jarosław-Przeworsk i Rzeszów – Dębica-Ropczyce.
- Dobrze rozwinięta komunikacja autobusowa pełni ważną rolę w transporcie pasażerskim regionu oraz we wzajemnych relacjach pomiędzy MOF (szczególnie w południowej i północnej części województwa).
- W perspektywie 2023 r. możliwa jest (zgodnie z aktualnymi planami w ramach programów operacyjnych) poprawa dostępności MOF Stalowa Wola względem innych ośrodków. Oznacza to, że kolejna perspektywa finansowa w bardzo ograniczonym stopniu przyczyni się do integracji drogowej systemu MOF Podkarpacia.
- Możliwe jest wyróżnienie par obszarów funkcjonalnych miast położonych we względnej bliskości geograficznej, gdzie dostępność wzajemna mogłaby być poprawiona na drodze dalszego wsparcia inwestycyjnego. Należą do nich np. pary Dębica-Ropczyce – Tarnobrzeg, Mielec – Tarnobrzeg, Mielec – Stalowa Wola, a także Rzeszów – Krosno. Rozwiązaniem byłaby budowa drogi wyższej klasy technicznej wzdłuż zachodniej granicy województwa łącząca cztery położone tam aktywne gospodarczo MOF, a ponadto przedłużenie drogi ekspresowej S19 do węzła Miejsce Piastowe.
- Dwanaście miast-rdzeni dziewięciu regionalnych biegunów wzrostu (miasta Rzeszów, Krosno, Przemyśl, Dębica, Ropczyce, Jarosław, Przeworsk, Sanok, Lesko, Mielec, Stalowa Wola i Tarnobrzeg) stanowią bardzo atrakcyjny rynek pracy dla dojeżdżających z gmin województwa podkarpackiego. Dodatkowo duże dojazdy do pracy generują również położone poza wyodrębnionymi MOF-ami Jasło oraz Leżajsk.
- Kluczowym elementem badania powiązań funkcjonalnych w regionie, są przede wszystkim dojazdy do pracy. Generują one kierunkowe powiązania systemów komunikacyjnych. Układ ten przedstawia rysunek 9.
- Mieszkańcy regionu są relatywnie mniej skłonni do migracji wewnętrznych niż w przypadku innych województw Polski Wschodniej, stąd szczególnie intensywne w regionie są międzygminne dojazdy do pracy.
- Rzeszów posiada pasażerskie połączenie kolejowe z 7 spośród pozostałych MOF (poza Mielcem). Dostęp koleją w czasie poniżej 60 minut możliwy jest tylko z trzech MOF: Dębicy-Ropczyc, Jarosławia-Przeworska i Tarnobrzega. Czasy dojazdu z MOF Krosno oraz Sanok-Lesko są wyjątkowo długie (na poziomie 2-3 godzin), co praktycznie oznacza brak możliwości wykorzystania kolei we wzajemnych relacjach, w tym zwłaszcza w dojazdach pracowniczych.
- W dwóch zwartych przestrzennie strefach w rejonie Lubaczowa oraz w trójkącie pomiędzy Rzeszowskim Obszarem Funkcjonalnym, MOF Przemyśl i MOF Sanok-Lesko występuje ubytek ludności. Sytuacja demograficzna poszczególnych gmin Bieszczad i Beskidu Niskiego jest zróżnicowana.
- W większości MOF-ów zachodzi zjawisko suburbanizacji (wzrost liczby ludności strefy zewnętrznej i spadek liczby ludności rdzenia), co wymaga większej koordynacji działań pomiędzy władzami miasta i otaczających go gmin.

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



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

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

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

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

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

1.3.4 Powiązania wewnętrzne obszarów funkcjonalnych

Rzeszowski Obszar Funkcjonalny

- Rzeszów - stolica województwa, duży ośrodek kulturalny, handlowy oraz edukacyjny - jest wyjątkowo atrakcyjnym i rosnącym na znaczeniu rynkiem pracy. Jego oddziaływanie widać w całym regionie, poprzez dojeżdżających do miasta z całego województwa oraz nawet dalej położonych obszarów (ponad 44 tys. dojeżdżających).
- Rzeszowski Obszar Funkcjonalny (ROF) stanowi centralną część województwa, co ma duże znaczenie ze względu na dostępność komunikacyjną.
- Podstawowa sieć drogowa ROF jest w pełni powiązana i spójna z układem krajowym i międzynarodowym. Na obszarze ROF krzyżują się ciągi drogowe w ramach sieci TEN-T (równoleżnikowa autostrada A4 oraz południkowa droga ekspresowa S19). Ponadto na obszarze ROF znajdują się drogi krajowe nr 9, 19, 97 i równoległa do autostrady DK94 (na wschód od Rzeszowa jako DK4 do czasu otwarcia autostrady A4 między Rzeszowem a Jarosławem). Układ dróg uzupełniają drogi wojewódzkie: DW869 będąca łącznikiem między portem lotniczym w Jasionce a drogami krajowymi nr 9 i 19, DW881 łącząca

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

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

- Na obszarze ROF zlokalizowany jest czterokierunkowy węzeł kolejowy, którego centralny punkt stanowi stacja Rzeszów Główny. W układzie wschód-zachód przebiega dwutorowa i zelektryfikowana linia kolejowa nr 91 / E-30 (Kraków Główny - Tarnów - Dębica - Rzeszów - Przeworsk - Jarosław - Przemyśl - Medyka), należąca do sieci bazowej TEN-T. Jest elementem 3 Paneuropejskiego Korytarza Transportowego (Drezno - Wrocław - Katowice - Kraków - Przemyśl - Lwów - Kijów). Z kierunku północnego do Rzeszowa doprowadzona jest jednotorowa i nieelektryfikowana linia nr 71 (Ocice-Rzeszów), zapewniająca połączenia z Głogowem Małopolskim, Kolbuszową, Nową Dębą, a dalej z Tarnobrzegiem i przez linie kolejowe nr 74 i 68, Stalową Wolą, Kraśnikiem, Lublinem oraz przez linię kolejową nr 25 z Sandomierzem i Ostrowcem Świętokrzyskim. W kierunku południowym przebiega natomiast jednotorowa i nieelektryfikowana linia nr 106, łącząca ośrodki powiatowe (Strzyżów, Jasło) oraz gminne (Boguchwała, Czudec). Od Jasła możliwe są dalsze połączenia w kierunku wschodnim (MOF Krosno i MOF Sanok-Lesko) oraz zachodnim (Gorlice, Stróż w województwie małopolskim).
- Ruch pasażerów w porcie lotniczym Rzeszów-Jasionka wynosi około 600 tys. pasażerów rocznie i systematycznie rośnie w ostatnich latach. Istnieje możliwość lotów do Bristolu, Dublina, na East Midlands, do Frankfurtu, Londynu (Luton i Stansted), Manchesteru oraz Oslo (Ryanair), a także Edynburga (Czech Airlines) i Warszawy (PLL LOT). Z lotniska rzeszów-Jasionka realizowane są również loty czarterowe.
- W latach 2009-2015 w ramach projektu „Rozbudowa portu lotniczego Rzeszów-Jasionka” usprawniono jego funkcjonowanie poprzez przeprowadzenie szeregu inwestycji, w tym przede wszystkim znacząco podniesiono przepustowość portu w wyniku rozbudowy i modernizacji infrastruktury lotniskowej oraz oddania do użytku nowego terminalu pasażerskiego. W ostatnich latach znacząco poprawił się dojazd do portu lotniczego z wykorzystaniem autostrady A4 oraz drogi ekspresowej S19 (na odcinku Stobierna-Rzeszów).
- Potencjały ruchotwórcze w sensie miejsc pracy w coraz większym stopniu przenoszą się do nowych specjalnych stref na północ od miasta, między autostradą a portem lotniczym w Jasionce; jednocześnie gęsto zaludniony jest obszar na południe od miasta, co skutkuje potencjalnym wzrostem ruchu dojazdowego w układzie południkowym.
- Szczególnie wysokie udziały dojeżdżających do pracy w liczbie ludności w wieku produkcyjnym, są charakterystyczne dla gmin otaczających Rzeszów, a z czterech gmin (Boguchwała – obszar wiejski, Świlcza, Trzebownisko oraz Łańcut) liczba dojeżdżających przekracza 1500 osób.
- Duże potoki ruchu generowane codziennie mają swoje odzwierciedlenie w natężeniu ruchu na drogach dojazdowych oraz liczbie pociągów na linii wschód-zachód.
- Największym natężeniem ruchu wśród dróg dojazdowych do Rzeszowa cechowała się równoleżnikowa droga krajowa nr 4 (2010). Na odcinku między Rzeszowem a Kraczkową liczba pojazdów była bliska 30 tys. na dobę. Na większości odcinków między Rzeszowem a Łańcutem trasa posiada dwa pasy ruchu w każdą stronę. Ponadto po oddaniu autostrady A4 duża część ruchu o charakterze tranzytowym została (lub zostanie) przeniesiona na nową trasę autostradową.
- Zła sytuacja cechowała odcinek drogi krajowej nr 9 na północ od Rzeszowa. Natężenie ruchu ogółem przy jednym pasie w każdą stronę oraz gęsto zaludnionym terenie z wieloma miejscowościami, które nie posiadają obwodnic (z wyjątkiem Głogowa Małopolskiego) wynosiło prawie 22 tys. pojazdów (2010). Odcinek ten cechuje relatywnie

niska prędkość osiągana przez pojazdy, przede wszystkim w okolicach miejscowości Miłocin, przy granicy z Rzeszowem. Obecnie, w północnej części Rzeszowa nastąpiła poprawa dzięki otwarciu do ruchu odcinków A4 oraz S19. W przyszłości problem powinna również rozwiązać północna obwodnica miasta planowana do realizacji w okresie programowania 2014-2020.

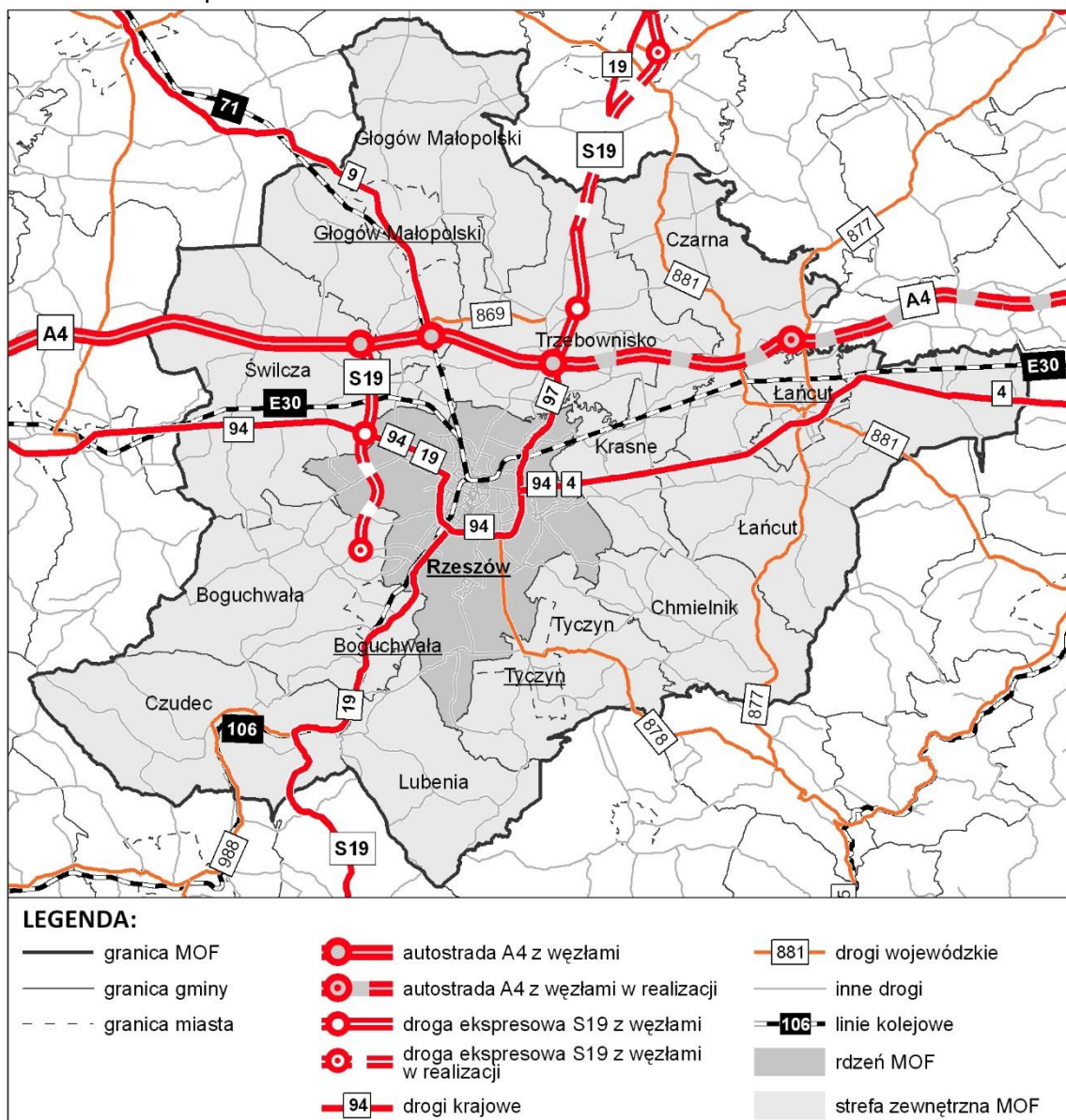
- Na odcinku na zachód od Rzeszowa natężenie ruchu ogółem było niższe i nie przekraczało 20 tys. pojazdów. Ale również na tym odcinku poza krótkimi fragmentami, w tym przejazdem przez Świlczę, trasa posiada dwa pasy ruchu w każdym kierunku.
- Znaczne obciążenie ruchem drogowym cechuje DK19, wyprowadzającą ruch z Rzeszowa w kierunku południowym, (około 18 tys. pojazdów ogółem w ciągu doby). Wąskie gardło na tej trasie stanowi przejazd przez okolicę sygnalizacji świetlnych w Boguchwale. Problem dojazdu do Rzeszowa z miejscowości Boguchwała może rozwiązać nowy most na Wisłoku, południowa obwodnica miasta, planowane inwestycje w ciągu DK19 i przede wszystkim odcinek S19 między węzłem Rzeszów Południe (Kielanówka) a węzłem Babica.
- Natężenie ruchu pociągów pasażerskich w obszarze ROF, położonym na magistrali E-30 (linii nr 91), łączącej południowe ośrodki miejskie kraju, jest dość duże. W 2010 r. na głównym szlaku wschód-zachód kursowało średnio ponad 40 pociągów na dobę (licząc łącznie oba kierunki). Są to przede wszystkim pociągi międzywojewódzkie.
- W ruchu lokalnym na odcinku linii nr 91 w kierunku do Dębicy kursowało dziennie ok. 14 pociągów regionalnych. W kierunku do Łańcuta i Przeworska na tej samej linii było ich dwa razy więcej. W układzie północ-południe, linie kolejowe nr 71 do Głogowa Małopolskiego i Kolbuszowej oraz nr 106 w kierunku Jasła nie są wystarczająco wykorzystywane. W 2010 r. na odcinku do Głogowa Małopolskiego liczba pociągów wynosiła 5-10 na dobę. Natomiast na odcinku Rzeszów-Jasło kursowało mniej niż 5 pociągów. Pomimo, iż są to odcinki jednotorowe, występują spore zapasy przepustowości, które mogłyby zostać wykorzystane w rozwoju Kolei Aglomeracyjnej.
- W Rzeszowie planowaniem, organizowaniem i zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym zajmuje się powołany w 2009 r., jako jednostka organizacyjna gminy - Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie (ZTM).
- Obsługę przewozową na zlecenie ZTM realizuje spółka miejska – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne MPK Rzeszów Sp. z o.o. ZTM na podstawie stosownych porozumień z sąsiednimi samorządami, za pośrednictwem MPK Rzeszów obsługuje również linie podmiejskie, na stosunkowo długich odcinkach (gminy: Krasne, Tyczyn, Świlcza).
- Drugim organizatorem transportu publicznego w ROF, jest Związek Gmin „Podkarpacka Komunikacja Samochodowa”, który powstał w 2010 r., jako alternatywa dla ZTM Rzeszów dla mieszkańców spoza Miasta Rzeszowa (w skład ZG PKS nie wchodzi Miasto Rzeszów)⁷. Głównym zadaniem ZG PKS (dla którego przewoźnikiem jest Międzygminna Komunikacja Samochodowa) jest połączenie ościennych gmin (Boguchwały, Chmielnika, Głogowa Małopolskiego oraz Trzebowniska, a także Czarnej z powiatu łańcuckiego) z Rzeszowem z wykorzystaniem 14 linii. Z ZG PKS wystąpiła Gmina Krasne.
- W Rzeszowie są dwa duże dworce autobusowe – Dworzec Główny przy ul. Grottgera (ok. 180 relacji) oraz Dworzec Podmiejski przy ul. Kasprowicza (ok. 50 relacji). Dworzec Główny PKS znajduje się w sąsiedztwie dworca kolejowego, w niedalekiej odległości od

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

Al. Piłsudskiego, co sprawia, że ewentualna budowa zintegrowanego dworca jest znacznie ułatwiona.

- Na obszarze Rzeszowa funkcjonują dwie stacje kolejowe: Rzeszów Główny i Rzeszów Staroniwa oraz trzy przystanki osobowe: Załęże, Osiedle i Zwięczyca, ale jak dotąd jedynie Rzeszów Główny stanowi ważne centrum przesiadkowe (pozostałe punkty mają znaczenie marginalne).
- Duże potoki ruchu dojazdowego oraz modernizacje linii kolejowych prowadzących do centrum Rzeszowa pozwalają prognozować zwiększenia liczby pasażerów w ruchu dojazdowym do Dworca Głównego. Wskazuje się na potrzebę większej integracji komunikacji miejskiej, zarówno w sensie większej liczby linii zatrzymujących się w okolicy dworca, jak i utworzenia koncepcji stworzenia pętli na obszarze Centrum Komunikacyjnego (zbadanie możliwości uaktywnienia w tym zakresie części dworca PKS).

Rys. 10. Sieć transportowa w ROF.



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

- Obłożenie ruchem pojazdów ciężarowych było w 2010 r. w ROF bardzo wysokie w zasadzie na wszystkich wlotach dróg krajowych do miasta Rzeszowa, przy czym o ile w przypadku DK4 były to odcinki na dużych fragmentach po dwa pasy w każdą stronę, o tyle w układzie północ-południe ruch funkcjonował głównie na bazie dróg jednojezdniowych, często przecinających wsie i miasteczka. Sytuacja po 2010 r. uległa znacznej poprawie w wyniku realizacji odcinków autostrady A4 oraz drogi ekspresowej S19 na odcinku do Stobiernej.
- Kluczowa jest budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku przynajmniej od węzła Rzeszów Południe do węzła Babica (gdzie następuje wyraźne rozłożenie ruchu ciężarowego w kierunku Barwinka oraz Jasła), a także drogi ekspresowej S74 na odcinku od Niska do granicy województwa.
- W kolejowym ruchu towarowym dominującą rolę odgrywa linia nr 91 / E-30. W 2010 r. wielkość natężenia wynosiła więcej niż 15 pociągów na dobę, przy czym na zachód od węzła Rzeszów było to ponad 20 pociągów. Na uwagę zasługuje także zwiększone natężenie (6-8 pociągów) na krótkim odcinku linii nr 106, między Rzeszowem Głównym, a Rzeszowem Staroniwą – stacją postojową dla składów towarowych kierowanych na bocznice zakładów przemysłowych oraz elektrociepłowni. Liczba pociągów na dwóch pozostałych odcinkach sieci w obrębie ROF wyraźnie odstawała od tych zanotowanych na E-30. Natężenie nie przekracza 4 pociągów na dobę.

Miejski Obszar Funkcjonalny Przemyśl

- Miasto Przemyśl jest regionalnym biegunem wzrostu o dominującej funkcji usługowej, z potencjałem rozwojowym funkcji turystycznej. W perspektywie ma szansę stać się biegunem wielofunkcyjnym.
- Przemyśl jest relatywnie niedużym rynkiem pracy, z dominacją małych przedsiębiorstw eksportujących głównie na Ukrainę. Niewielka liczba większych firm w mieście skutkuje zainteresowaniem mieszkańców również rzeszowskim rynkiem pracy. Poprawa dojazdu do Rzeszowa po oddaniu brakującego odcinka autostrady A4 może nawet jeszcze zwiększyć to zainteresowanie.
- Obszar MOF Przemyśl (gmina Orły), zahacza o autostradę A4, a węzeł autostradowy Przemyśl położony jest na granicy MOF, co determinuje w dużym stopniu jego dostępność drogową.
- Na obszarze MOF funkcjonują drogi krajowe DK77 (dojazd od Przemyśla z autostrady A4) oraz DK28 – równoleżnikowe połączenie z Sanoką przez Przemyśl do granicy z Ukrainą w Medyce. Układ drogowy uzupełniają trzy drogi wojewódzkie: DW881 – łącząca Łańcut z miejscowością Żurawica (DK77) i Przemyślem, DW884 – łącząca Przemyśl z DK19 (Domaradz) oraz DW885 – łącząca Przemyśl z Hermanowicami i prowadząca do granicy z Ukrainą.
- Główną osią sieci kolejowej MOF Przemyśl jest dwutorowa i zelektryfikowana magistrala E-30, należąca do sieci bazowej TEN-T. Jako linia nr 91 poprowadzona jest przez stację Przemyśl Główny i kończy swój przebieg w rejonie przejścia granicznego z Ukrainą w Medyce.
- Na terenie MOF znajduje się rozbudowany kompleks bocznic, tworzący terminal przeładunkowy Żurawica-Medyka, przystosowany do obsługi materiałów sypkich, produktów chemicznych oraz kontenerów. Obsługiwana jest także komunikacja przestawcza. Na terminal składa się szereg linii zarówno normalno- (m.in. linia obwodowa nr 613, omijająca stację Przemyśl Główny), jak i szerokotorowych umożliwiających bezpośredni wjazd pociągów z terenu Ukrainy (m.in. linie nr 92 oraz obwodowa 614).

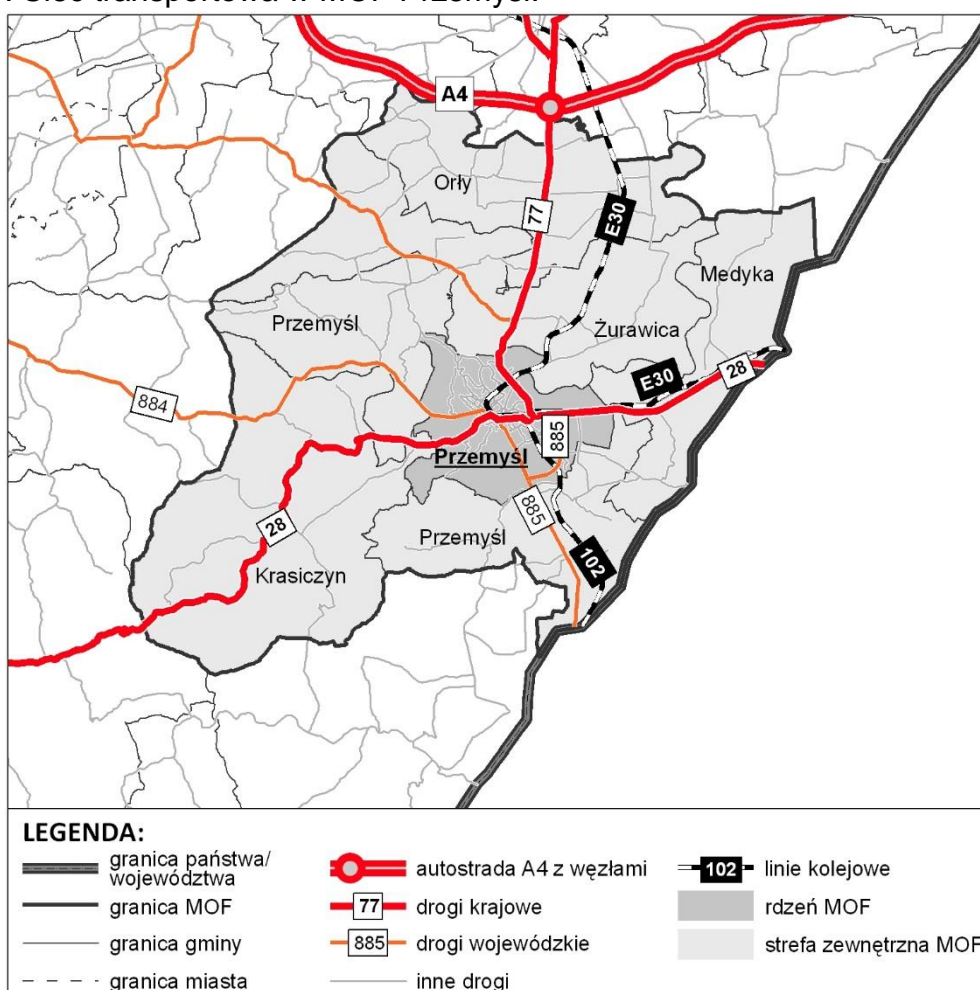
Perspektyw rozwoju terminalu Żurawica-Medyka należałoby poszukiwać szczególnie w przewozach intermodalnych, których rosnąca rola widoczna jest w relacjach z Rosji, Kazachstanu i Dalekiego Wschodu, stanowiących coraz wyraźniejszą konkurencję wobec szlaków morskich.

- Największe potoki ruchu dojazdowego mają miejsce z gminy wiejskiej Przemyśl oraz gminy Żurawica. Z pozostałych gmin liczba dojeżdżających jest niższa niż 500 osób, a atrakcyjność rynku pracy w Przemyślu gwałtownie spada za granicą miejskiego obszaru funkcjonalnego.
- Natężenie ruchu na drogach zamiejskich w MOF Przemyśl jest relatywnie niewielkie, choć na odcinku wlotowym do rdzenia MOF od północy na DK77 (odcinek Żurawica-Przemyśl) natężenie ogółem przekraczało 15 tys. pojazdów (2010 r.). Realizacja autostrady A4, może skutkować pewnym zwiększeniem ruchu dojazdowego na tym kierunku. Ponadto węzeł autostradowy Przemyśl jest ostatnim węzłem na autostradzie przed granicą z Ukrainą (węzeł Korczowa) i część osób dojeżdżająca w Bieszczady może wybierać drogę przez Przemyśl (w połączeniu z wizytą w tym mieście).
- Przemyśl jest drugim po Rzeszowie najważniejszym na Podkarpaciu węzłem kolejowym. Rozkład przestrzenny natężenia ruchu pociągów pasażerskich w MOF Przemyśl wskazuje na stację Przemyśl Główny jako punkt docelowy i początkowy przeważającej większości pociągów kursujących w komunikacji krajowej. Na linii nr 91 średniodobowa liczba pociągów zarejestrowanych w 2010 r. przekroczyła 40. W tym kontekście pasażerski ruch transgraniczny ma marginalny wymiar (poniżej 5 pociągów na dobę). Występują jedynie połączenia dalekobieżne (Wrocław - Kraków - Lwów - Kijów), bez połączeń w ruchu lokalnym, które zostały zawieszone przed 2010 r. ze względu na niską rentowność. W mieście funkcjonuje również drugi dworzec kolejowy - Przemyśl Zasanie. Dworzec ten generuje ruch zewnętrzny jak i również ruch wewnętrzny (dojazdy mieszkańców z gminy Żurawica oraz mieszkańców Przemyśla). Jest to znaczny w ruchu miejskim węzeł przesiadkowy z ograniczonym dostępem transportu miejskiego a usytuowanym w najbliższej okolicy obwodnicy miasta. Dworzec Zasanie może stanowić załączek ruchu około miejskiego transportowego kolei podmiejskiej (dostęp do Medyka przejścia granicznego do gmin Medyka i Żurawica). Jego położenie na osi miasta ze stacją Bakończyce tworzy w przypadku rozwinięcia ruchu komunikację odciążającą ruch autobusowy i samochodowy.
- System transportu zbiorowego w MOF Przemyśl opiera się na transporcie autobusowym komunikacją miejską, oraz realizowanym przez prywatnych przewoźników. Zasięg linii komunikacyjnych MZK w Przemyślu, oprócz obsługi miasta Przemyśl, obejmuje również miejscowości z gmin sąsiednich, tj. Przemyśl, Żurawica i Krasiczyn. Swoim zasięgiem nie obejmuje gmin Orły i Medyka, które należą do MOF. Liczba pasażerów przewiezionych komunikacją miejską nie wykazuje tendencji spadkowych, w latach 2010-2012 nastąpił nawet nieznaczny wzrost przewozów pasażerskich o 4%.
- W Przemyślu główny dworzec autobusowy zlokalizowany jest przy ul. Stefana Czarnieckiego, w odległości ok. 200 m od dworca kolejowego Przemyśl Główny, usytuowanego przy pl. Legionów. Oba obiekty łączy przejście podziemne poprowadzone pod grupą torów stacyjnych. Umożliwia to pasażerom dość dogodne przemieszczanie się między poszczególnymi gałęziami transportu publicznego. Zbliżone do centralnego położenie dworców względem układu urbanistycznego miasta jest również korzystne. Na początku 2012 r. zakończył się remont dworca kolejowego, co wpłynęło na poprawę standardu obsługi pasażerów. Wciąż natomiast brakuje zintegrowanego węzła przesiadkowego z komunikacją miejską, który byłby zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie dworców.
- Największym obciążeniem ruchem ciężarowym na obszarze MOF Przemyśl charakteryzuje się odcinek wlotowy do Przemyśla na drodze krajowej nr 77. Na tym odcinku kierowcy

w większości fragmentów mają do dyspozycji po dwa pasy w każdym kierunku, dzięki czemu ruch jest w miarę płynny. Z kolei na północ od Żurawicy aż do węzła na autostradzie istnieją fragmenty dwupasmowe dla każdego z kierunków jazdy, co pozwala na w miarę bezpieczne wymijanie pojazdów ciężarowych.

- Największe potoki ruchu pociągów towarowych występują w relacji do i z rejonu Żurawicy (10-15 pociągów na dobę w 2010 r.). W rejonie rdzenia MOF ruch towarowy jest przenoszony z linii nr 91 na linię obwodową nr 613, łączącą Żurawicę z Medyką poprzez posterunek odgałęźny Hurko. Zarejestrowany ruch na tym odcinku zawierał się w przedziale 8-10 pociągów. Dalej w kierunku Medyki potoki towarowe dzielone są na kilka równoległych ciągów, przez co natężenie w obrębie głównej linii nr 91 wynosiło tam 4-6 pociągów.

Rys. 11. Sieć transportowa w MOF Przemyśl.



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

Miejski Obszar Funkcjonalny Krosno

- Miasto Krosno jest regionalnym biegunem wzrostu o charakterze przemysłowo-usługowym.
- Krośnieński rynek pracy jest bardzo duży, charakteryzuje się dużą różnorodnością branż. Miejsca pracy generuje m.in. największa firma w mieście, tj. jeden z największych

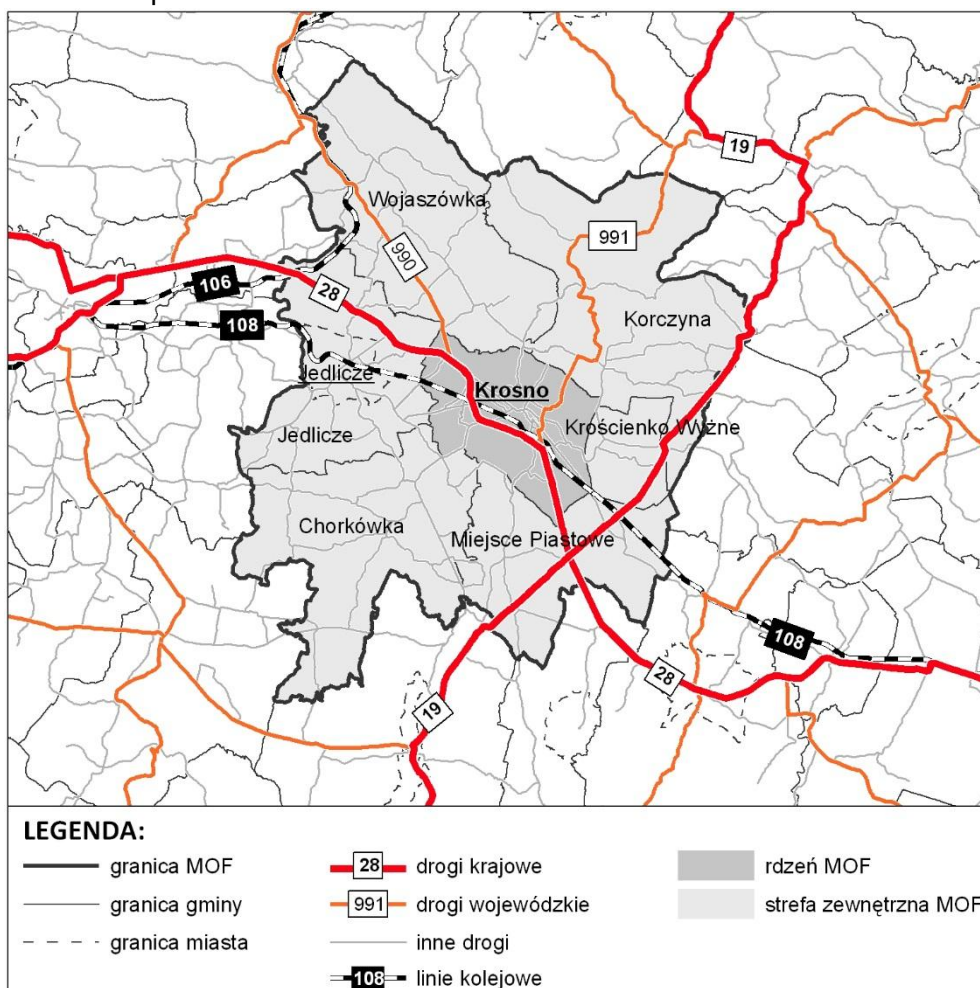
w Europie producentów mebli biurowych Grupa Nowy Styl sp. z o.o. Krosno jest ponadto największym w kraju ośrodkiem przemysłu szklarskiego. Lokalizacja większości zakładów i firm znajduje się w południowej części miasta, między obwodnicą w ciągu drogi nr 28, a ulicami Gen. Okulickiego i Tysiąclecia. Po drugiej stronie obwodnicy znajdują się tereny przemysłowe, związane z działalnością lotniska w Krośnie. Krosno jest ważnym ośrodkiem „Doliny Lotniczej”. Istnieją silne powiązania w tej branży z Mielcem i Rzeszowem, co potwierdza potrzebę usprawnienia połączenia drogowego w ciągu dróg krajowych 28 i 73 lub przyspieszenie budowy drogi ekspresowej S19 w kierunku Rzeszowa i autostrady A4.

- Obszar MOF Krosno przecinają dwie drogi krajowe: DK28 łącząca Jasło z Sanokiem i Przemyślem oraz DK19 z Rzeszowa do granicy ze Słowacją w Barwinku (w przyszłości przez obszar MOF ma przebiegać droga ekspresowa S19). Układ drogowy uzupełniają dwie drogi wojewódzkie: DW990 przecinająca gminę Wojaszówka i stanowiąca łącznik między Krosnem a DW988 oraz DW991 prowadząca z Krosna do miejscowości Lutcza na DK19 w kierunku Rzeszowa.
- Podstawowym elementem sieci kolejowej MOF Krosno jest przebiegająca z zachodu ku południowemu-wschodowi jednotorowa, niezelektryfikowana linia nr 108 (Stróże - Krościenko). Łączy węzeł Jasło, przez Jedlicze, Krosno, Sanok z węzłem Zagórz w rejonie MOF Sanok-Lesko. W rdzeniu MOF zlokalizowana jest stacja Krosno wraz z trzema przystankami osobowymi. W północno-zachodniej części MOF Krosno, na terenie gmin Jedlicze oraz Wojaszówka znajduje się ponadto fragment jednotorowej, niezelektryfikowanej linii nr 106 (Rzeszów-Jasło).
- W MOF Krosno zlokalizowane są dwa lotniska o statusie wyłącznym: Krosno – w granicach miasta oraz Iwonicz w gminie Krościenko Wyżne.
- MOF Krosno jest obszarem bardzo gęsto zaludnionym, ludność koncentruje się w układzie równoleżnikowym wzdłuż DK28 oraz linii kolejowej nr 108. Krosno pełni też ważną funkcję targową oraz tranzytową w kontekście ruchu osób i towarów w kierunku południowym na Słowację.
- Do miasta, w którym mieszka ok. 47 tys. mieszk. dojeżdża do pracy spoza Krosna aż 13,7 tys. osób. Są to głównie mieszkańcy gęsto zaludnionego obszaru strefy zewnętrznej MOF Krosno, gdzie w większości gmin ponad 16% mieszkańców w wieku produkcyjnym pracuje w Krośnie. Poza MOF Krosno duże potoki ruchu dojazdowego do Krosna występują w kierunku południowym, w szczególności z Dukli, Iwonicza-Zdroju oraz Rymanowa.
- Ruch pojazdów osobowych na trasach dojazdowych wynika z koncentrycznego ruchu dojazdowego na wszystkich kierunkach i czterech wlotach do miasta w miarę równo obłożonych ruchem ogółem. Ruch ten największe wartości przyjmuje na odcinku wylotowym DK28 w kierunku Miejsca Piastowego, gdzie osiąga wartość ponad 13 tys. pojazdów. Na tym odcinku następuje kumulacja ruchu dojazdowego z dwóch dróg krajowych nr 19 i 28. Droga ta jest w złym stanie technicznym i wymaga poszerzenia. Wskazana jest jak najszybsza modernizacja tego odcinka.
- Ruch pociągów pasażerskich w MOF Krosno jest niewielki. W 2010 r., zarówno na linii nr 106, jak i 108, ich średniodobowa liczba nie przekraczała 5. Przy takim poziomie natężenia ruchu kolej względem transportu drogowego jest zdecydowanie niekonkurencyjna.
- Głównym ogniwem sieci komunikacyjnej MOF Krosno są przewozy realizowane przez Miejską Komunikację Samochodową Sp. z o.o. w Krośnie. Na sieć komunikacji publicznej składa się 16 linii komunikacyjnych (w tym 6 linii miejskich i 10 podmiejskich), przebiegających na terenie miasta Krosna oraz gmin ościennych: Jedlicze, Chorkówka, Krościenko Wyżne, Korczyna i Miejsce Piastowe. Z gmin należących do MOF jedynie

miejsowości z gminy Wojaszówka nie są objęte zasięgiem komunikacji MKS sp. z o.o. w Krośnie.

- Krosno stanowi ważny ośrodek gospodarczy w regionie, jednak sieć komunikacji publicznej mimo, że rozległa, jest niewystarczająca dla potrzeb mieszkańców MOF. Stąd też ważnym jej uzupełnieniem są komercyjne przewozy pasażerskie.
- Dworzec autobusowy w Krośnie usytuowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie stacji kolejowej Krosno. Aspekt intermodalności ma charakter teoretyczny, gdyż dziennie przez Krosno przejeżdża tylko jedna para pociągu pasażerskiego (TLK z Rzeszowa do Zagórza). Budynek dworca kolejowego nie pełni już pierwotnej funkcji i jest wykorzystywany przez różnego rodzaju firmy usługowe. Rewitalizacja linii nr 108 przyczyni się do zwiększenia liczby połączeń pasażerskich. Wówczas możliwe będzie zaistnienie lokalnego systemu przewozów pasażerskich o charakterze intermodalnym. Średnicowy przebieg linii kolejowej przez teren miasta jest bardzo korzystny. Ważnym elementem infrastruktury w kontekście intermodalności jest również znajdujące się w południowej części miasta lotnisko w Krośnie.

Rys. 12. Sieć transportowa w MOF Krosno.



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

- Krosno jest jednym z głównych potencjałów ruchotwórczych dla transportu ciężarowego na Podkarpaciu, jednocześnie układ dróg krajowych wokół Krosna stanowi jedno z większych wąskich gardeł systemu. Funkcjonująca obwodnica miejska nie jest wystarczająca; natężenie ruchu, w tym przede wszystkim ruchu ciężarowego jest bardzo

duże zarówno na DK28 w kierunku Jasła, jak i DK19 w kierunku Rzeszowa. Z punktu widzenia ruchu pojazdów ciężarowych potrzeby inwestycyjne dotyczą DK28 po stronie zachodniej, gdzie widać wyraźnie bardzo duży ruch ciężarowy z Krosna w kierunku autostrady A4. Na odcinku między Krosnem a Jasłem natężenie ruchu pojazdów ciężarowych przekracza 3000 pojazdów. W obrębie MOF Krosno duże potrzeby inwestycyjne są również związane z DK19. Natężenie ruchu pojazdów ciężarowych na tej trasie jest silnie zróżnicowane osiągając swoje maksima przy Rzeszowie oraz Krośnie.

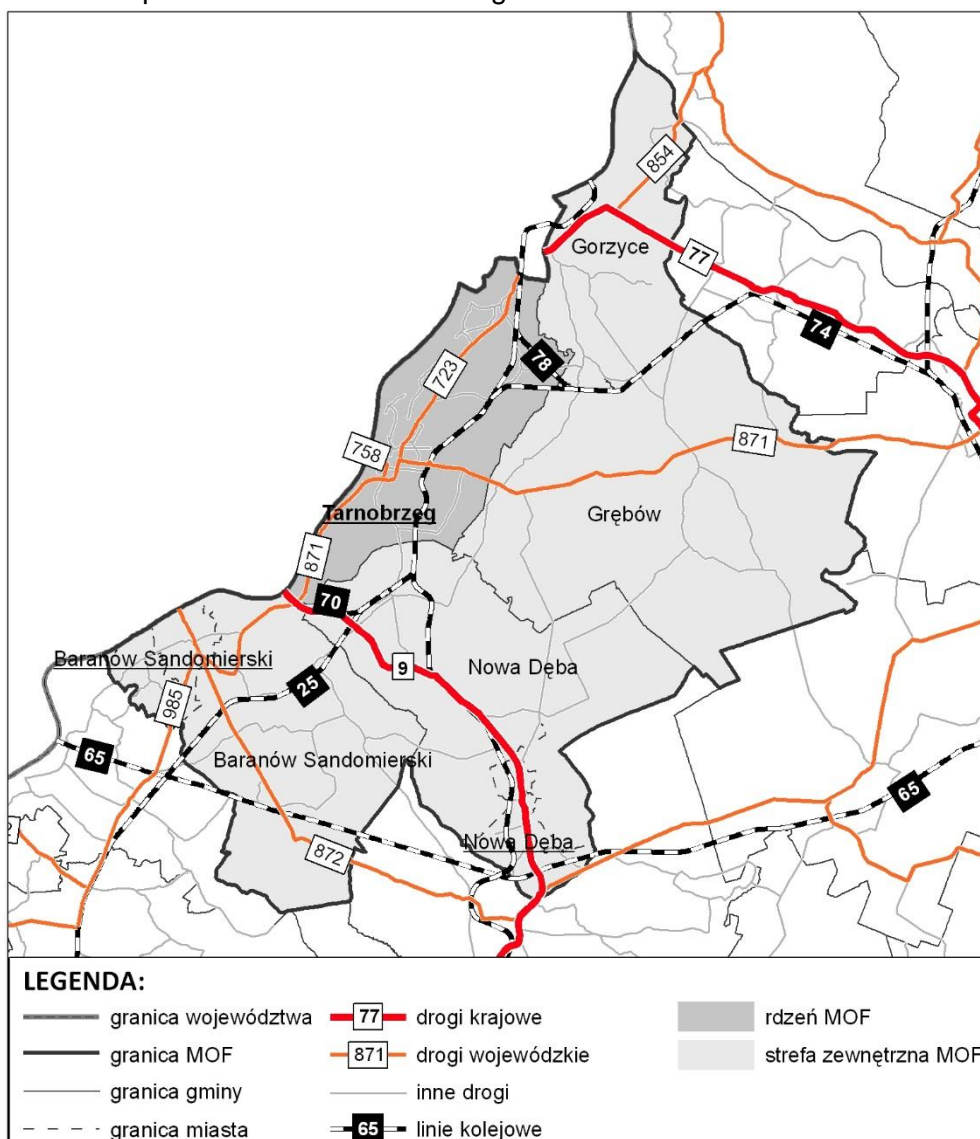
- Kolejowe przewozy towarowe, charakteryzują się niskimi natężeniami ruchu w MOF Krosno. W 2010 r. na linii nr 106 oraz 108 średniodobowa liczba pociągów wynosiła 2-4. Ruch towarowy dotyczy w szczególności przewozów tranzytowych – do przejścia granicznego ze Słowacją w Łupkowie.

Miejski Obszar Funkcjonalny Tarnobrzeg

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

- Ruch pojazdów osobowych koncentruje się głównie na drogach krajowych DK77 i DK9, przy czym maksima osiąga już poza MOF-em. Na obszarze MOF najwyższe natężenie ruchu ogółem jest w przejściu przez Nową Dębę, gdzie przewyższało w 2010 r. 11 tys. pojazdów.
- Ruch kolejowy pasażerski w MOF Tarnobrzeg występuje w zasadzie tylko w ciągu linii nr 74 (ze Stalowej Woli do Sobowa), nr 25 (od Sobowa przez Tarnobrzeg do Ocic) i nr 71 (od Ocic przez Nową Dębę w kierunku Kolbuszowej i Rzeszowa). Na pozostałych odcinkach ruch pozostaje zawieszony bądź ma charakter sezonowy. W 2010 r. w tym ciągu komunikacyjnym występowało natężenie na poziomie 5-10 pociągów na dobę. Były to przede wszystkim połączenia o zasięgu regionalnym, ale także pociągi międzywojewódzkie.
- Miejską komunikację samochodową w Tarnobrzegu obsługuje Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe POLKAR Oddział Tarnobrzeg, odpowiedzialne za funkcjonowanie 12 linii komunikacyjnych miejskich. Głównym przewoźnikiem obejmującym zasięgiem swojego działania cały obszar MOF jest firma PKS Tarnobrzeg Sp. z o.o. Oprócz tego przewoźnika, na terenie MOF działalność prowadzi wiele innych operatorów, których zasięg dotyczy jednej lub kilku gmin.
- Cechą charakterystyczną MOF Tarnobrzeg mającą wpływ na kształt powiązań komunikacyjnych transportem zbiorowym jest bliskie sąsiedztwo Stalowej Woli i Sandomierza. Ze względu na położenie przy granicy z województwem świętokrzyskim Tarnobrzeg wykazuje silne powiązania z pobliskim Sandomierzem, znajduje to swoje odzwierciedlenie w połączeniach komunikacyjnych. Gmina Gorzyce położona w jednakowej odległości od Tarnobrzega i Stalowej Woli jest skomunikowana z oboma OF, a niektóre miejscowości charakteryzują się większą częstotliwością połączeń ze Stalową Wolą. Zarówno powyższe uwarunkowanie, jak i różnorodność firm prywatnych świadczących usługi w transporcie osób stanowią o tym, że system transportu zbiorowego w MOF nie jest w pełni spójny.
- W Tarnobrzegu nie ma obecnie podstaw do funkcjonowania systemu intermodalnego w przewozach pasażerskich. Dworzec kolejowy zlokalizowany jest na wschód od centrum miasta, w odległości ponad 2 km od głównego dworca autobusowego, położonego przy ul. Mickiewicza. Budynek dworca kolejowego nie jest wykorzystywany zgodnie z pierwotnym przeznaczeniem.
- Ruch pojazdów ciężarowych jest bardzo wysoki, przede wszystkim na drodze krajowej nr 9, gdzie na północ od miejscowości Jadachy przewyższał w 2010 r. 3000 pojazdów na dobę (w tym prawie 2,5 tys. pojazdów ciężarowych z przyczepami). Obciążenie ruchu ciężarowego na tym odcinku może zostać znacznie zmniejszone jedynie w przypadku przyspieszonej realizacji drogi ekspresowej S74 na odcinku od Niska do Kielc.
- Największe natężenie kolejowego ruchu towarowego występowało w 2010 r. między Stalową Wolą, Rozwadowem a Grębowem, gdzie potoki były dzielone między kierunek północny (Sandomierz i dalej Ostrowiec Świętokrzyski, Starachowice, Skarżysko-Kamienna; 6-8 pociągów na dobę), a południowo-zachodni (Tarnobrzeg i dalej Staszów, Połaniec - elektrownia; 8-10 pociągów). Przewozy na linii nr 25, na południe od Chmielowa, oraz na linii nr 71, miały charakter marginalny (poniżej 2 pociągów).

Rys. 13. Sieć transportowa w MOF Tarnobrzeg.



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

Miejski Obszar Funkcjonalny Stalowa Wola

- Miasto Stalowa Wola jest regionalnym biegunem wzrostu o charakterze przemysłowym.
- Stalowowski rynek pracy jest atrakcyjny dla dojeżdżających w ruchu międzygminnym, nie tylko w ramach MOF Stalowa Wola, ale również z pozostałych miejscowości, w tym w zasadzie wszystkich gmin położonych w powiatach stalowowolskim, tarnobrzesckim i niżańskim. Poza obszarem MOF Stalowa Wola, rynek stalowowski jest szczególnie atrakcyjny dla mieszkańców Radomyśla nad Sanem, Grębowa i Ulanowa.
- Obszar MOF Stalowa Wola przecinają dwie drogi krajowe: DK19 – łącząca Lublin z Rzeszowem (w przyszłości S19) oraz DK 77 – łącząca Sandomierz z Leżajskiem i Jarosławiem (w przyszłości na odcinku od Niska do granicy z województwem podkarpackim trasa ta ma być drogą ekspresową S74). Układ drogowy uzupełniają drogi wojewódzkie DW871 – łącząca Tarnobrzeg ze Stalową Wolą, DW855 prowadząca ze Stalowej woli w kierunku północnym (do DK74 i Kraśnika), DW872 z Niska w kierunku

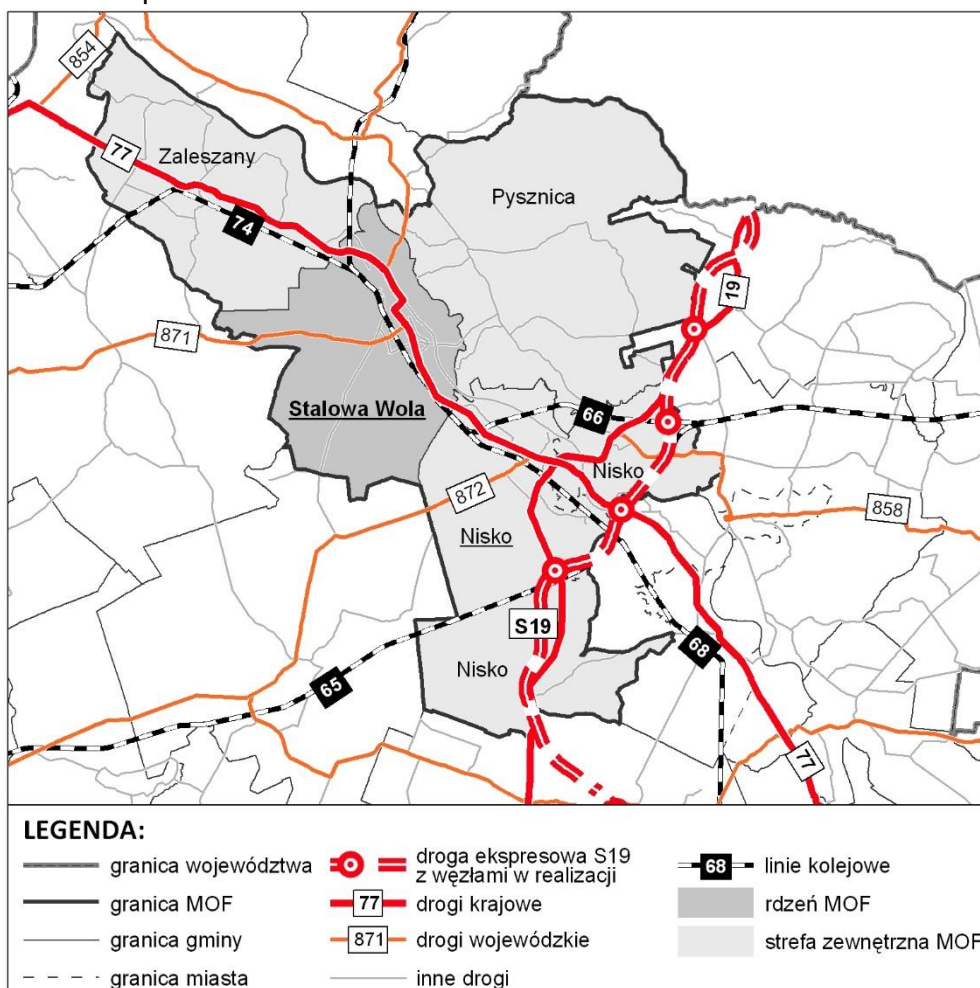
Nowej Dęby oraz DW858 od miejscowości Zarzecze niedaleko Niska na drodze krajowej nr 19 w kierunku Biłgoraja.

- W MOF Stalowa Wola znajduje się czterokierunkowy węzeł kolejowy. Głównym jego elementem jest linia nr 68 (Lublin - Kraśnik - Stalowa Wola - Leżajsk - Przeworsk), w północnej części jednotorowa i niezelektryfikowana, a od stacji Stalowa Wola Rozwadów w kierunku południowo-wschodnim – dwutorowa i zelektryfikowana. W rejonie Rozwadów łączy się z nią dwutorowa, zelektryfikowana linia nr 74 z Sobową. Razem wchodzi w skład sieci kompleksowej TEN-T. Drugą część węzła tworzy stacja Stalowa Wola Południe, w rejonie której swój przebieg kończy jednotorowa, niezelektryfikowana linia nr 66 ze Zwierzyńca Towarowego. Pomiędzy stacjami węzłowymi znajdują się dwa przystanki osobowe zlokalizowane w centrum rdzenia MOF. W południowej części obszaru, przez teren gminy Nisko przebiega fragment Linii Hutniczej Szerokotorowej.
- W układzie drogowym MOF Stalowa Wola, kluczowe znaczenie mają drogi krajowe. Na obszarze MOF Stalowa Wola ruch pojazdów osobowych jest najwyższy w ciągu drogi krajowej nr 77 na odcinku między Stalową Wolą a Niskiem (przy przejściu przez Stalową Wolę natężenie ruchu ogółem wynosiło w 2010 r. ok. 11 tys. pojazdów na dobę). Ruch pojazdów osobowych na drodze krajowej nr 19 jest niższy. Układ dróg dojazdowych do Stalowej Woli powoduje, że cały ruch dojazdowy do dużego rynku pracy w tym mieście ze strony wschodniej koncentruje się na odcinku DK77.
- Największe natężenie ruchu pociągów pasażerskich występuje na odcinku łączącym stacje węzłowe Stalowa Wola Rozwadów i Stalowa Wola Południe. W 2010 r. było to 25-30 pociągów na dobę. Obecnie nakłada się tu ruch regionalny w relacjach: Rzeszów - Stalowa Wola Rozw. - Lublin oraz Stalowa Wola Rozw. - Przeworsk, z ruchem dalekobieżnym w relacjach z Przemyśla w kierunku Lublina oraz z Krakowa w kierunku Zamościa. W 2010 r. zarówno północny, jak i południowy fragment linii nr 68 wykazywał natężenie ruchu na poziomie 15-20 pociągów na dobę. Linia nr 74 była obciążona znacznie mniejszymi potokami ruchu – 5-10 pociągów. Natomiast na linii nr 66 został przywrócony ruch pasażerski w postaci połączenia dalekobieżnego.
- Jednym z głównych przewoźników na terenie MOF jest Zakład Miejskiej Komunikacji Samochodowej (ZMKS Stalowa Wola), który obsługuje każdą z 4 gmin wchodzących w skład OF. ZMKS Stalowa Wola obsługuje 15 linii komunikacyjnych miejskich i podmiejskich (w tym 2 dodatkowe linie specjalne). W 2013 r. ZMKS Stalowa Wola przewiózł 2,3 mln pasażerów, w latach 2010-2013, po spadku zanotowanym w poprzednich latach, nastąpił niewielki wzrost liczby przewiezionych pasażerów, mimo spadku liczby ludności ogółem w MOF. Oprócz komunikacji miejskiej, na obszarze MOF działa również PKS w Stalowej Woli; który zasięgiem swojego działania obejmują znaczną część obszaru MOF. Układ komunikacji publicznej, wpływa na relatywnie dobry stan wewnętrznych powiązań zbiorowym transportem publicznym w MOF.
- Przebieg głównej linii kolejowej (nr 68) względem układu osadniczego Stalowej Woli i Niska jest bardzo korzystny. W rdzeniach MOF znajdują się 3 stacje i 5 przystanków osobowych. Na terenie Stalowej Woli główny dworzec autobusowy, przy ul. Gen. Okulickiego, położony jest w odległości ok. 200 m od przystanku kolejowego Stalowa Wola Centrum. W Nisku natomiast główna stacja znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie zespołu przystanków autobusowych, przy ul. Kolejowej. Słabo pod względem integracji gałęzi transportu prezentują się stacje węzłowe Stalowa Wola Rozwadów i Stalowa Wola Południe. Budynek dworcowy nie służy już obsłudze pasażerów. Brakuje dogodnych połączeń komunikacji miejskiej.
- Pod względem ruchu pojazdów ciężarowych, najbardziej obciążonym odcinkiem w MOF Stalowa Wola jest droga krajowa nr 77 na fragmencie między Stalową Wolą a Niskiem, gdzie ruch pojazdów ciężarowych przekracza 3 tys. na dobę. Daje to argument, by budowę drogi ekspresowej S74 na obszarze województwa podkarpackiego rozpocząć

od Niska, najlepiej w wariantcie, który przebiega możliwie blisko zarówno Niska, jak i Stalowej Woli.

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

Rys. 14. Sieć transportowa w MOF Stalowa Wola.



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

Miejski Obszar Funkcjonalny Mielec

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

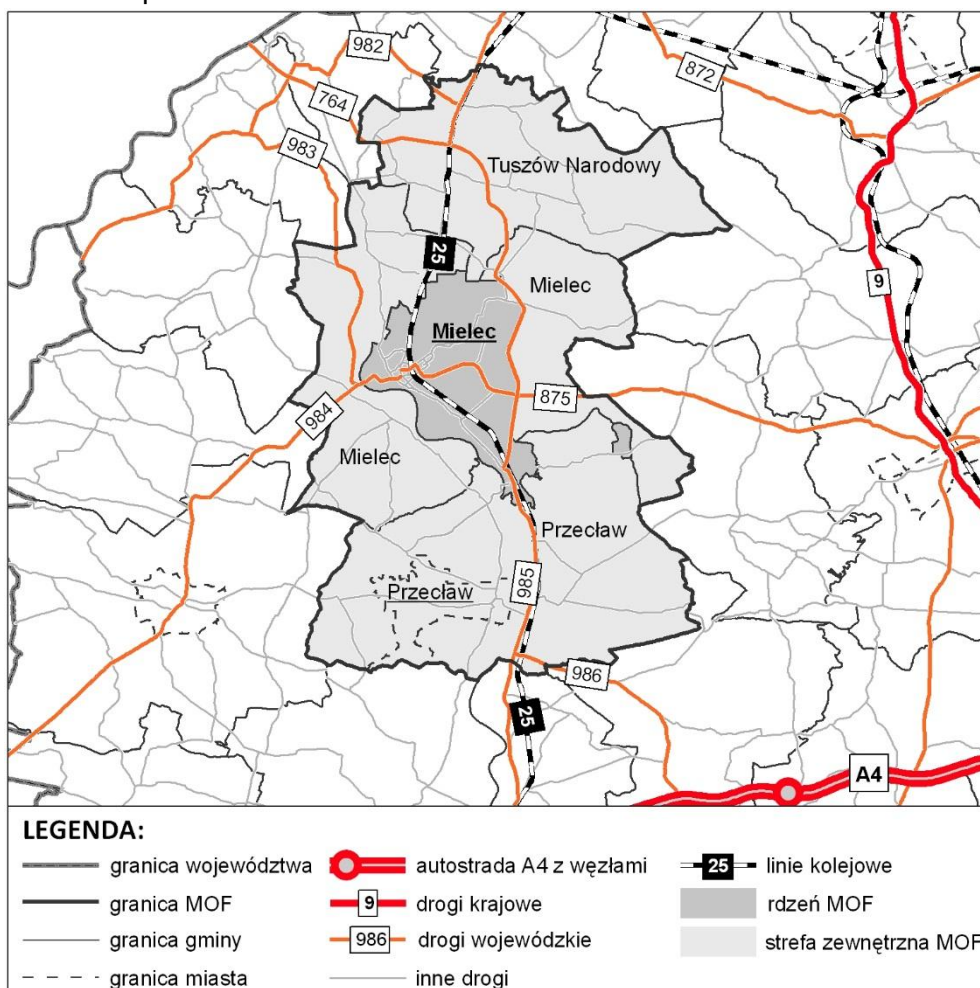
Mielec oraz najbliższych gmin położonych na zachód i północ od obszaru funkcjonalnego. Z punktu widzenia intensywności dojazdów do pracy należałoby rozważyć włączenie do MOF w zasadzie wszystkich gmin powiatu mieleckiego zlokalizowanych przy granicy z województwami małopolskim i świętokrzyskim.

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

Jaślanami a Mielcem cechuje najwyższe obciążenie ruchem pojazdów ciężarowych, ponad 2,5 tys. Zrealizowane inwestycje, w tym wschodnia obwodnica miasta w części ten problem rozwiązują.

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

Rys. 15. Sieć transportowa w MOF Mielec.



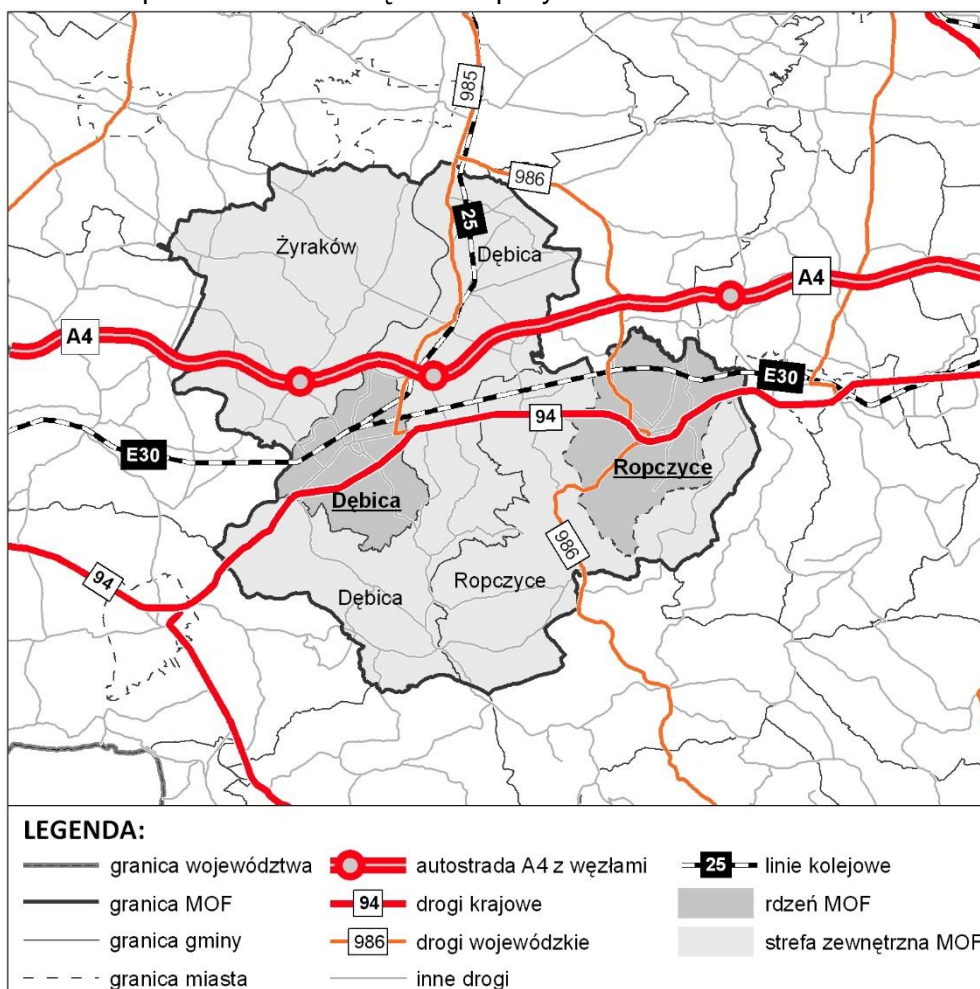
Źródło: Opracowanie własne na podstawie ekspertyzy pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015. Opracowanie graficzne PBPP w Rzeszowie.

Miejski Obszar Funkcjonalny Dębica-Ropczyce

- Duopol Dębica-Ropczyce jest regionalnym biegunem wzrostu o charakterze przemysłowym.
- Dla mieszkańców gmin należących do MOF Dębica-Ropczyce oba miasta są bardzo atrakcyjne pod względem rynku pracy. Funkcjonuje tam wiele przedsiębiorstw, przede wszystkim w Dębicy, na czele z Firmą Oponiarską Dębica SA. Z punktu widzenia atrakcyjności rynku pracy tych dwóch miast wydaje się być wskazane rozszerzenie miejskiego obszaru funkcjonalnego o gminy Czarna oraz Pilzno (powiat dębicki), a także gminę Ostrów (powiat ropczycko-sędziszowski).

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

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



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

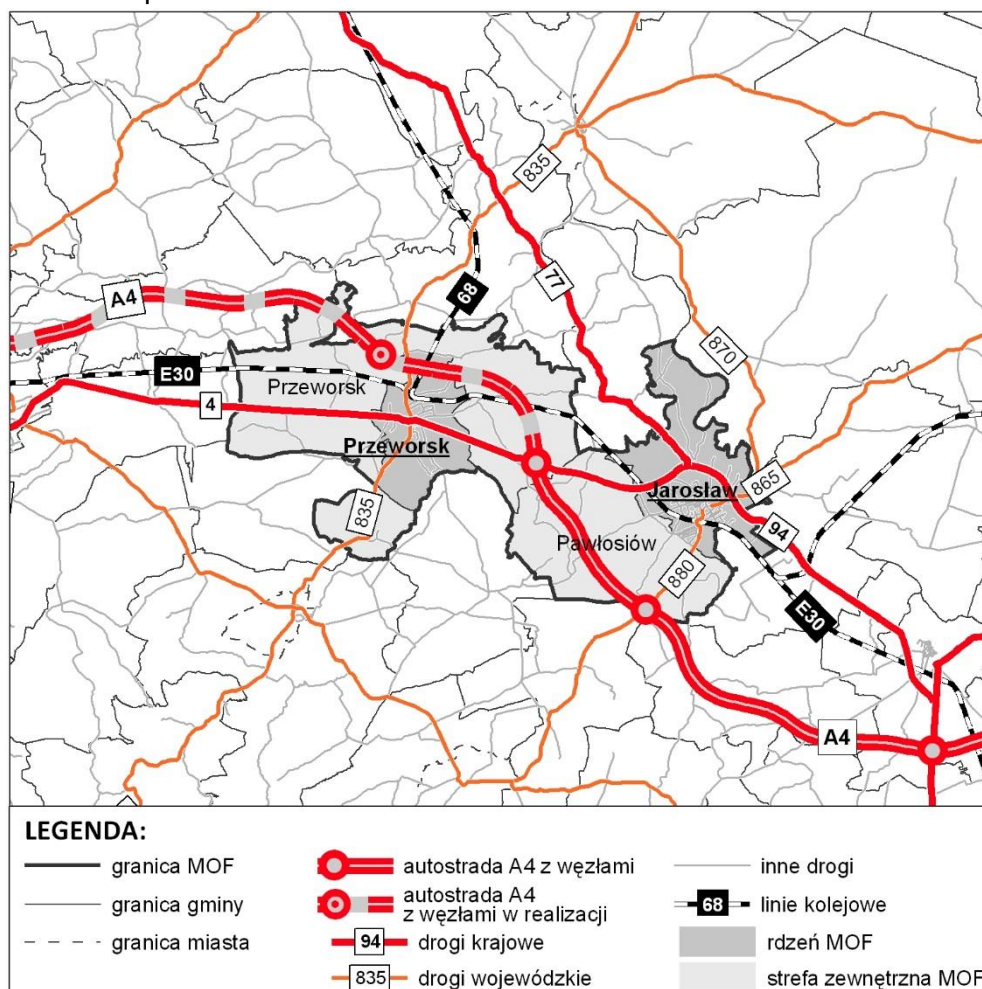
Miejski Obszar Funkcjonalny Jarosław-Przeworsk

- Duopol Jarosław-Przeworsk jest regionalnym biegunem wzrostu o charakterze przemysłowo-usługowym, z potencjałem rozwoju funkcji turystycznej.
- MOF Jarosław-Przeworsk charakteryzuje się dużym ciążeniem do Rzeszowa. Atrakcyjność rynku pracy w Jarosławiu i Przeworsku jest wysoka nie tylko dla mieszkańców zdelimitowanego MOF Jarosław-Przeworsk, ale również dla wielu okolicznych gmin (z wyjątkiem kierunku zachodniego).
- Obszar MOF Jarosław-Przeworsk przecina autostrada A4 oraz równoległa do niej droga krajowa DK94 (do czasu oddania do użytku odcinka autostrady DK4) łącząca oba miastardzenie MOF. Miasto Jarosław przecina również droga krajowa nr 77 łącząca Przemyśl ze Stalową Wolą. Układ drogowy uzupełniają w układzie południkowym drogi wojewódzkie: DW835 – łącząca Przeworsk z DK77 (kierunek na północ) i Dynowem (kierunek na południe) oraz DW865, DW 870, DW880 – łączące Jarosław odpowiednio z Oleszycami (i Lubaczowem), z Sieniawą oraz autostradą A4 (węzeł Jarosław Wschód) i Pruchnikiem.
- Przez teren MOF Jarosław-Przeworsk, przebiega główna dwutorowa, zelektryfikowana magistrala E-30 (linia nr 91), należąca do sieci bazowej TEN-T, łącząca oba miastardzenie. W obrębie stacji Przeworsk odgałęzia się ponadto dwutorowa, zelektryfikowana

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

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

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



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

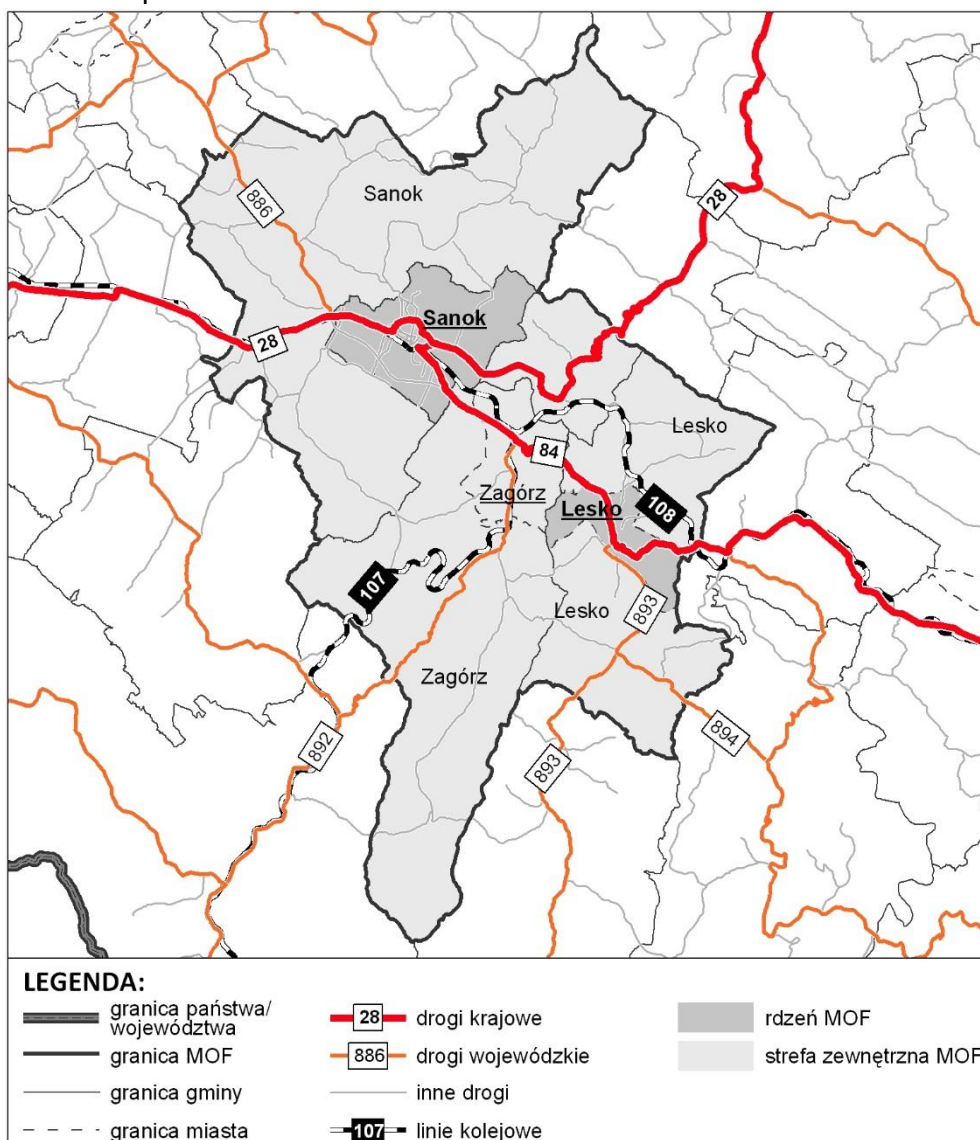
Miejski Obszar Funkcjonalny Sanok-Lesko

- Duopol Sanok-Lesko jest regionalnym biegunem wzrostu o charakterze przemysłowo-usługowym, z potencjałem rozwoju funkcji turystycznej.
- MOF Sanok-Lesko jest najbardziej wysuniętym na południowy-wschód mającym znaczenie rynkiem pracy na Podkarpaciu. Lokalizacja Sanoka jako najbardziej wysuniętego na południowy-wschód w Polsce liczącego się rynku pracy wskazuje, że jego atrakcyjność może w przyszłości wzrosnąć również dla mieszkańców powiatów leskiego i bieszczadzkiego.
- Obszar MOF Sanok-Lesko przecinają dwie drogi krajowe: DK28 łącząca Krosno z Przemyślem oraz DK84 łącząca Sanok z przejściem z Ukrainą w Krościenku. Układ drogowy uzupełniają drogi wojewódzkie DW886 prowadząca z Sanoka przez Brzozów do DK19, DW892 prowadząca z Zagórza do Komańczy oraz DW893 z Leska do Cisnej.
- Przez obszar MOF Sanok-Lesko przechodzą dwie jednotorowe i niezelektryfikowane linie kolejowe. Linia nr 108 (Stróże - Krościenko) łączy obszar rdzeniowy Sanoka z Krosnem i Jasłem oraz Ustrzykami Dolnymi i przejściem granicznym z Ukrainą w Krościenku. Nie przebiega natomiast bezpośrednio przez obszar rdzeniowy Leska. W obrębie stacji węzłowej Nowy Zagórz łączy się z linią nr 107, prowadzącą przez stacje Zagórz i Komańcza w kierunku przejścia granicznego ze Słowacją w Łupkowie.

- W Sanoku strefa przemysłowa znajduje się między dworcem głównym a Sanem, a także po drugiej stronie Sanu (do DK28). Zlokalizowany jest tam największy pracodawca na obszarze MOF, tj. producent wyrobów gumowych SZPG Stomil Sanok SA. Tereny SSE Euro-Park Mielec znajdują się natomiast wzdłuż planowanej obwodnicy w części zachodniej miasta. Ludność w MOF Sanok-Lesko jest bardzo skoncentrowana wzdłuż dróg krajowych nr 28 i 84. Dużą część obszaru w północnej i południowej części MOF stanowią lasy.
- Przejście przez Sanok jest jednym z najbardziej obciążonych ruchem odcinków sieci drogowej w województwie podkarpackim (prawie 25 tys. pojazdów w 2010 r.). Kumulacja ruchu w przejściu przez miasto następuje w ciągach dróg DK28, DK84 oraz w ciągu DW886. Wysokie natężenie ruchu charakteryzuje cały układ miast Sanok-Zagórz-Lesko, a istniejąca sieć drogowa pozostaje niewydolna. Kluczową inwestycją dla MOF Sanok-Lesko jest obwodnica Sanoka w ciągu DK28, na którą został ogłoszony przetarg we wrześniu 2014 r. jednak, będzie ona stanowiła odciążenie jedynie miasta Sanok bez większego wpływu na zmiany natężenia ruchu w Zagórz i Lesku.
- Sieć kolejowa MOF w ruchu pasażerskim jest wykorzystywana w bardzo ograniczonym zakresie. Do końca 2010 r. jeszcze na wszystkich odcinkach występował ruch, nie przekraczający jednak średnio 5 pociągów na dobę. W relacjach na wschód i południe od Zagórza były to przewozy o charakterze sezonowym. Począwszy od rozkładu jazdy 2010/2011 na odcinkach Nowy Zagórz - Krościenko oraz Zagórz - Łupków ruch pasażerski został całkowicie zawieszony, a kursowanie pociągów skrócone do stacji Zagórz (w sezonie letnim) lub Sanok (w ruchu całorocznym). W sezonie wakacyjnym 2015 r. uruchomiono turystyczne połączenie kolejowe Jasło – Zagórz – Komańcza.
- Na terenie MOF Sanok-Lesko działa jeden operator komunikacji publicznej – Zakład Miejskiej Komunikacji Samochodowej w Sanoku, obsługujący połączenia na terenie miasta Sanok oraz gmin Sanok i Zagórz. Autobusy obsługują łącznie 10 linii pasażerskich, z czego aż 6 wychodzi poza granice miasta Sanok. Od 2007 r. drastycznie spada liczba pasażerów przewiezionych przez ZMKS w Sanoku (z 2,3 do 1,9 mln pasażerów). Mieszkańcy OF w zasięgu linii komunikacyjnych ZMKS w Sanoku coraz częściej wybierają komunikację własnymi środkami transportu, co może wynikać z częstotliwości kursowania czy niedostosowania oferty do potrzeb mieszkańców. System transportu publicznego komunikacją miejską nie funkcjonuje na terenie gminy Lesko, działalność przewozową prowadzi wielu operatorów.
- MOF Sanok-Lesko jest obszarem dość słabo skomunikowanym wewnątrz, jednak z uwagi na funkcję turystyczną regionu (brama na Bieszczady), częstotliwość połączeń komunikacyjnych pomiędzy oboma miastami-rdzeniami jest wysoka z uwagi na przebieg głównej trasy wyjazdowej z gór w kierunku pozostałych regionów kraju.
- Spośród dwóch obszarów rdzeniowych, tylko Sanok posiada dostęp do czynnej linii kolejowej, której przebieg względem układu urbanistycznego jest korzystny. Dworce autobusowy i kolejowy usytuowane są w odległości ok. 200 m, po przeciwnych stronach grupy torów, tworzących stację Sanok. Z uwagi na niewielkie natężenie kolejowego ruchu pasażerskiego aspekt intermodalności ma obecnie marginalne znaczenie. Sytuacja może zostać zmieniona wraz z dokończeniem rewitalizacji linii kolejowej nr 108.
- Ruch pojazdów ciężarowych w MOF Sanok-Lesko jest silnie skoncentrowany na przejściu drogi krajowej nr 28 przez Sanok. Realizacja obwodnicy Sanoka powinna znacząco poprawić sytuację w tym względzie. Na pozostałych odcinkach dróg (z wyjątkiem fragmentu DK28 między Sanokiem a Zagórzem) ruch pojazdów ciężarowych nie przekraczał w 2010 r. 2 tys. pojazdów na dobę.
- Kolejowe przewozy towarowe skupiają się na odcinku linii nr 108, od Nowego Zagórza w kierunku zachodnim, oraz na linii nr 107. Jest to przede wszystkim ruch o charakterze tranzytowym – do przejścia granicznego ze Słowacją w Łupkowie. W 2010 r.

średniodobowe natężenie ruchu towarowego w tym ciągu transportowym wyniosło zaledwie 2-4 pociągów. Jeszcze mniejsze potoki zanotowano na wschodnim odcinku linii nr 108 – od Nowego Zagórza do Krościenka (poniżej 2 pociągów na dobę), który pod koniec 2013 r. został całkowicie wyłączony z eksploatacji przez zarządcę infrastruktury PKP PLK.

Rys. 18. Sieć transportowa w MOF Sanok-Lesko



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

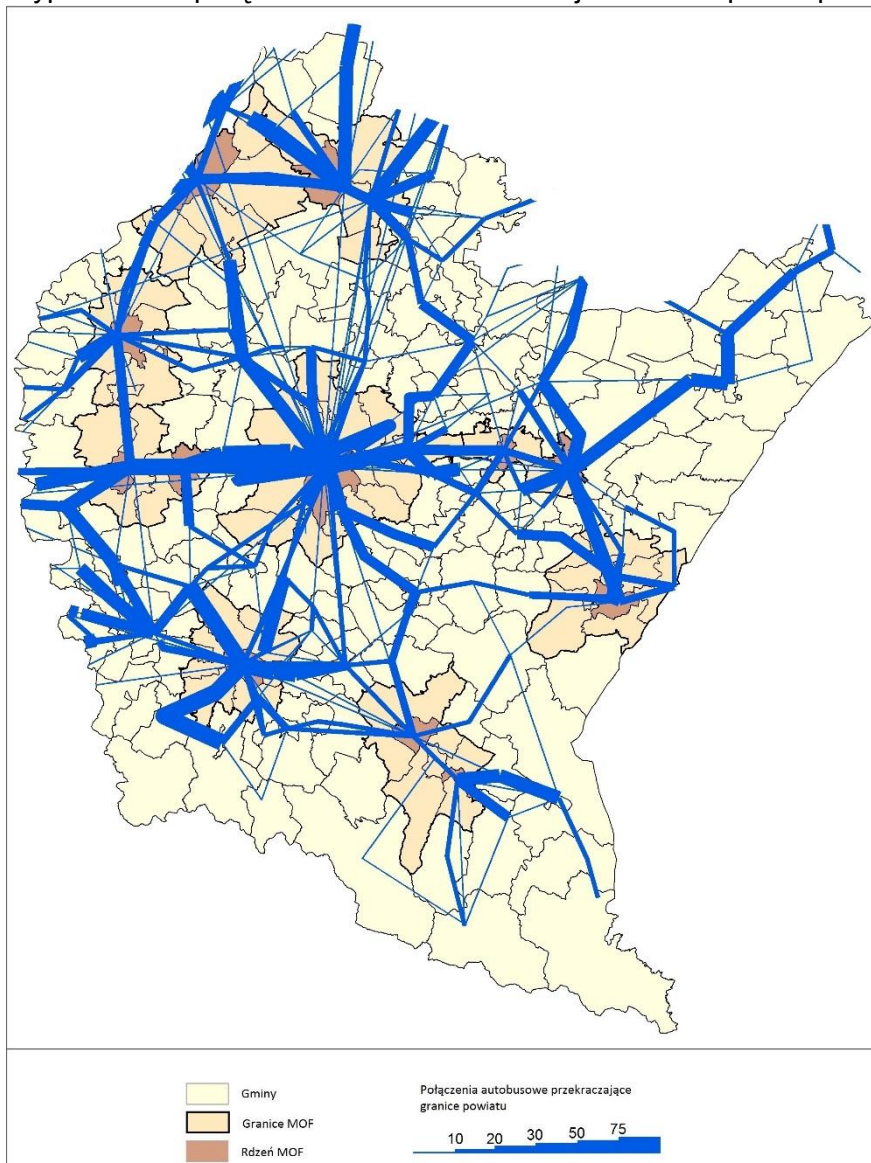
1.3.5 Transport publiczny i bezpieczeństwo.

- Pod względem roli kolei w transporcie zbiorowym można wnioskować, że jest ona istotna w Rzeszowie (najwyższa szacunkowa liczba pasażerów na dworcach kolejowych) i w mniejszym stopniu również w Jarosławiu, Przemyślu, Dębicy i Przeworsku, czyli stacjach zlokalizowanych wzdłuż głównej magistrali wschód-zachód (nr 91 / E-30).
- W ramach nowej perspektywy finansowej 2014- 2020 celem usprawnienia połączeń / przewozów na terenie Rzeszowa planowana jest budowa "Rzeszowskiej Kolejki Miejskiej".

Na terenie powiatów rzeszowskiego oraz przeworskiego w planach znajduje się Rewitalizacja kolei dojazdowej „Przeworsk Wąskotorowy Dynów”. Należy również zaznaczyć iż znaczącym zadaniem będzie planowana inwestycja pod nazwą Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej - PKA w ramach, której powinno powstać połączenie kolejowe do Portu Lotniczego Rzeszów Jasionka (ok 5 km) jak również częste połączenie kolejowe (od Kolbuszowej do Strzyżowa, od Dębicy do Przeworska).

- Przemyśl jest obok Rzeszowa jedynym węzłem o znaczeniu ponadregionalnym. W pozostałych węzłach komunikacyjnych liczba pasażerów korzystających z kolei jest znacznie mniejsza (poniżej 500 pasażerów dziennie).

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



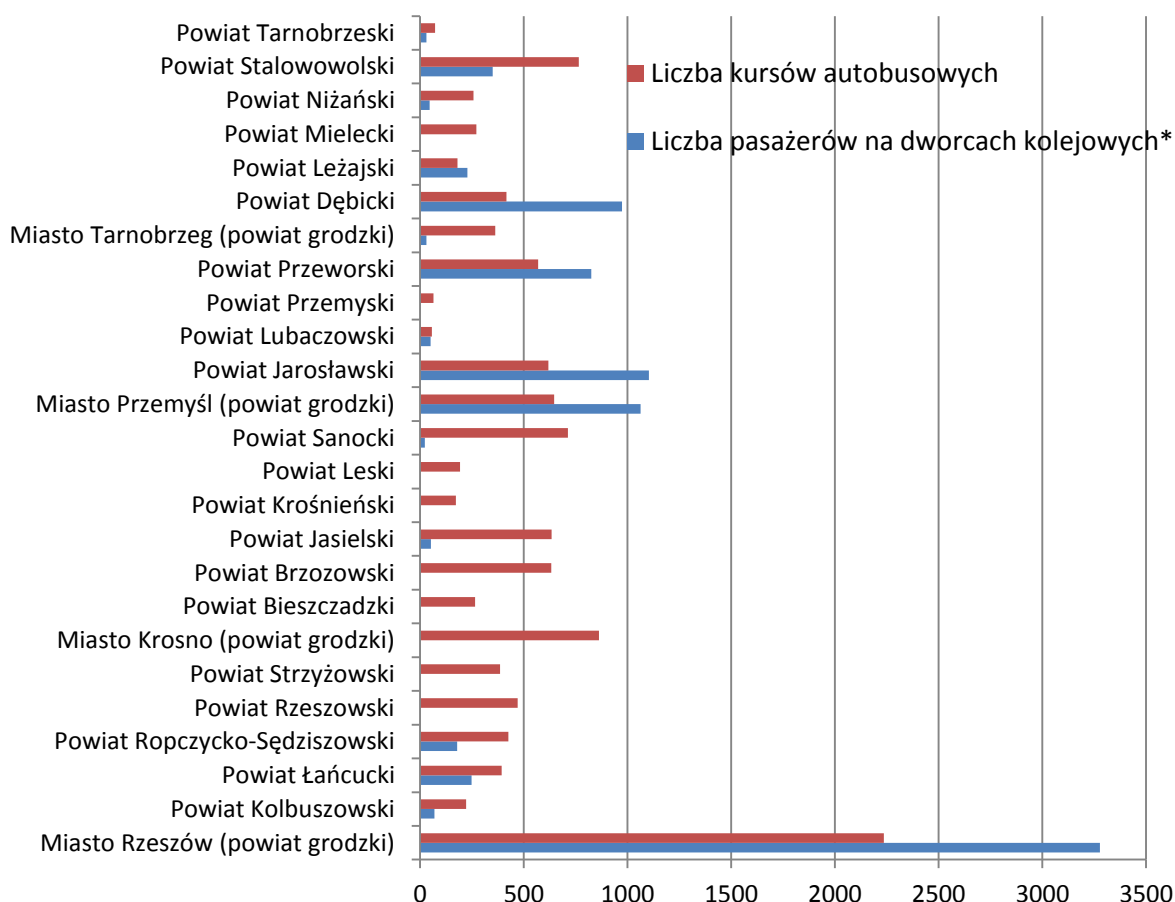
Źródło: Ekspertyza pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015 – opracowanie na podstawie bazy danych udostępnionej przez Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego.

- W przypadku liczby kursów autobusowych zróżnicowanie między begunami wzrostu jest niższe. Najwyższą ilością połączeń charakteryzuje się Rzeszów (ponad 2000 połączeń), ale duża liczba miast ma w ofercie więcej niż 500 kursów autobusowych. Są to: Krosno, Stalowa Wola, Sanok, Przemyśl, Jasło, Brzozów oraz Przeworsk i Jarosław. Szczególnie

wysoka jest liczba połączeń autobusowych w Krośnie, przy tak dużych dojazdach międzygminnych do pracy i jednocześnie niewielkim znaczeniu transportu kolejowego.

- Infrastruktura towarzysząca publicznego, zbiorowego transportu autobusowego osób funkcjonuje poprawnie, mimo, że stan techniczny niektórych dworców kwalifikuje je do remontu.
- Bardzo ważnym uzupełnieniem drogowej infrastruktury komunikacyjnej poza dworcami autobusowymi, jest rozproszona na terenie całego województwa sieć przystanków autobusowych.
- Istnieje duża różnica w gęstości przystanków w poszczególnych powiatach. Największe gęstości przystanków – 1 przystanek na 5km² - odnotowano w powiatach: strzyżowskim, brzozowskim, jasielskim, sanockim, przeworskim, mieleckim i stalowowolskim. Natomiast najmniejsze gęstości – 1 przystanek na 10 km² – odnotowano w powiatach: lubaczowskim, bieszczadzkim, kolbuszowskim, leżajskim oraz przemyskim.
- Na szlakach kolejowych województwa podkarpackiego zlokalizowanych jest łącznie 205 obiektów przystosowanych do obsługi pasażerów – dworce, stacje i przystanki osobowe. Najlepiej wyposażonymi pod tym względem są linie nr 91 (37 obiektów), nr 108 (31 obiektów), nr 68 (25 obiektów). W województwie podkarpackim znajduje się 28 dworców kolejowych zarządzanych przez PKP S.A., ale jedynie 10 spośród nich jest czynnych. Stan techniczny większości dworców oraz pozostałej infrastruktury kolejowej służącej obsłudze pasażerów należy określić jako niezadowalający.
- W ramach Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa podkarpackiego dokonano wielokryterialnej parametryzacji węzłów komunikacyjnych województwa.
- W Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego (s. 33-34) wskazano stopień zintegrowania węzłów komunikacyjnych w województwie. Przy oznaczaniu integralności poszczególnych węzłów komunikacyjnych przyjęto następujące oznaczenia:
 - T – węzeł w pełni zintegrowany, znajdujący się w jednym budynku (np. węzeł w Jarosławiu);
 - C – węzeł częściowo zintegrowany, gdzie istnieje niewielka odległość między dworcami: kolejowym i autobusowym, jednakże nie znajdują się one w jednej, wielofunkcyjnej przestrzeni architektonicznej oraz znacznie odbiegają od siebie standardem i powiązaniem intermodalnymi (węzły w Rzeszowie, Krośnie, Sanoku, Przemyślu, Dębicy oraz w Mielcu);
 - N – węzeł niezintegrowany, gdzie albo nie istnieje transport kolejowy albo też odległość między dworcami jest tak duża, że nie pozwala na sprawne przemieszczanie się między nimi i wygodne dla pasażerów łączenie różnych środków transportu publicznego.

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



* Wartości prognozowane bądź szacunkowe

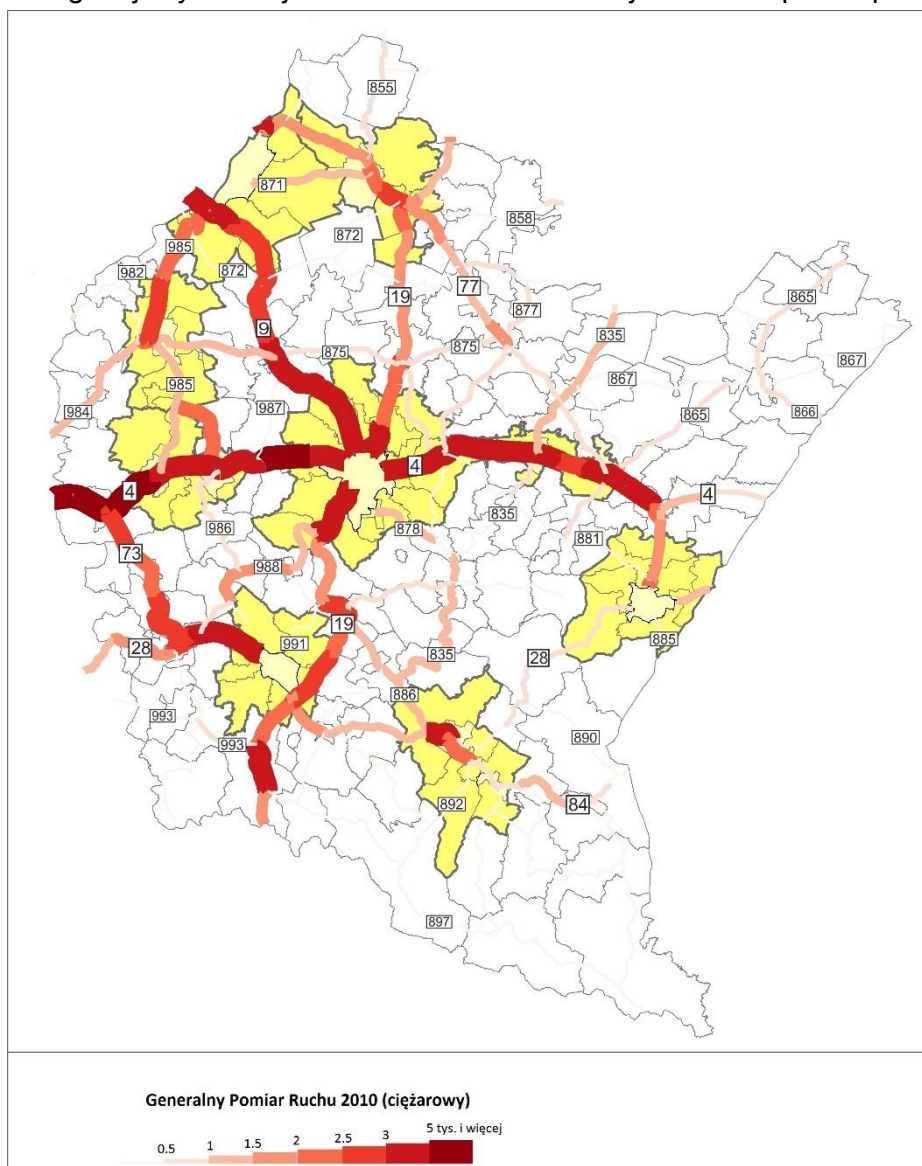
Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego.

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

skoncentrowany terytorialnie. Dotyczy prawie wyłącznie dwóch ośrodków mieleckiego i rzeszowskiego, w zdecydowanie mniejszej skali – również Krosna.

- Struktura bilansu przewozów ładunków transportem samochodowym w województwie podkarpackim wskazuje na przewagę przewozu wewnątrz wojewódzkiego. W 2013 r. nadano do przewozu wewnątrz województwa ponad 75,8% towarów.
- Przewóz towarów transportem ciężarowym w województwie podkarpackim koncentruje się głównie na drogach krajowych. Wyraźnie zaznaczają się ciągi drogowe A4/DK94, DK9, Dk 28, DK 73 oraz DK19.
- Położenie województwa, oraz przebieg autostrady A-4 raz dróg ekspresowych S-19 i S-74, daje szansę na powstawanie węzłów towarowych o charakterze ponadregionalnym.

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



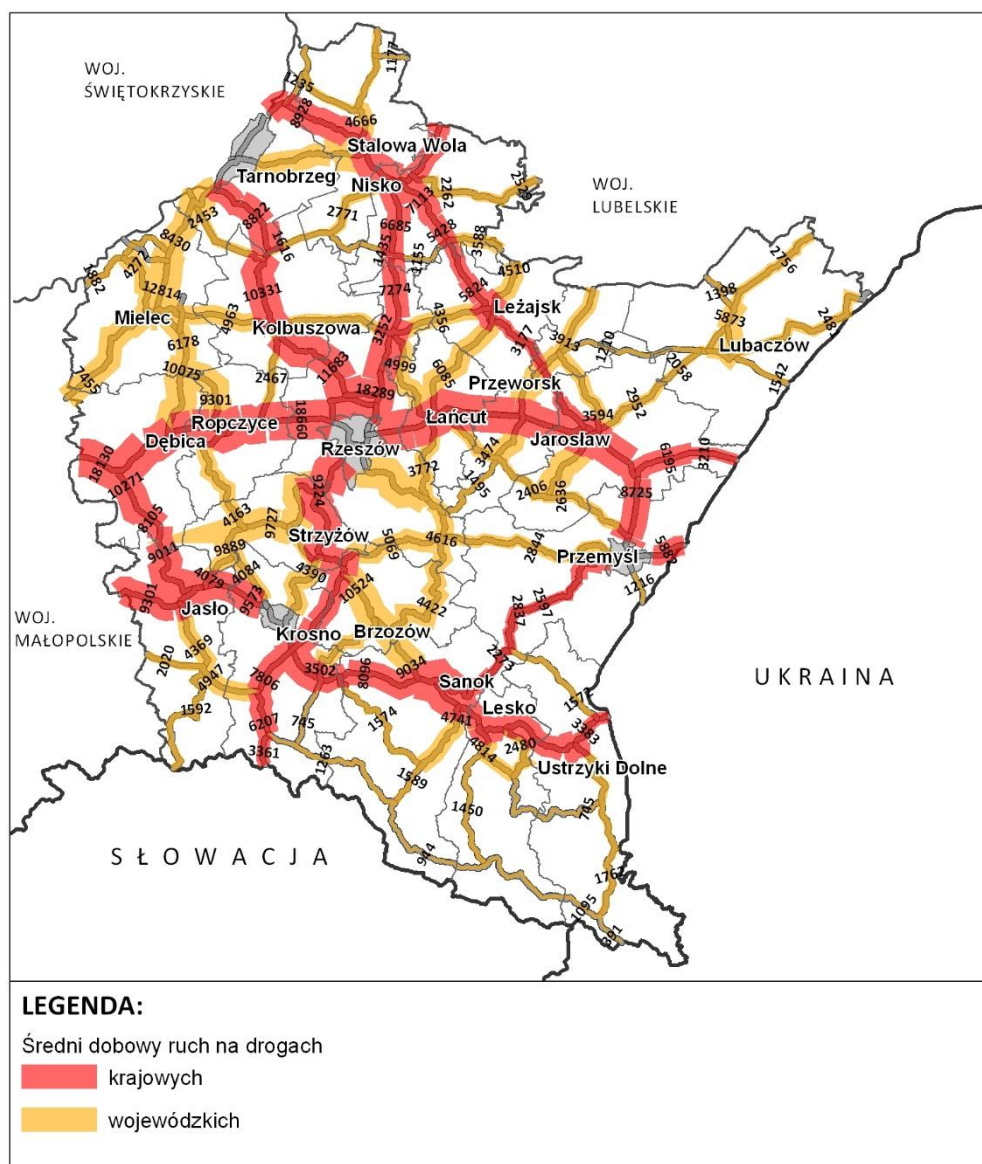
Źródło: Ekspertyza pn. *Identyfikacja kluczowych kierunków rozwoju transportu w województwie podkarpackim – Raport końcowy*, Warszawa 2015.

- Transport kolejowy przegrywa rywalizację z transportem drogowym o przewóz ładunków w przewozach lądowych. W porównaniu jednak do transportu samochodowego główną

zaletą tej formy transportu towarów jest niewielki wpływ na degradację środowiska i relatywnie wysoka pewność oferowanych połączeń.

- W województwie podkarpackim zlokalizowane jest łącznie 52 punkty przeładunkowe. W 44 przypadkach są to rampy lub place ładunkowe obsługujące linie normalnotorowe, z czego 37 obiektów jest własnością PKP PLK S.A. i 9 PKP CARGO. Pozostałą część stanowią bocznice kolejowe, na których istnieje możliwość przeładunku towarów z wagonów szerokotorowy na wagony normalnotorowe
- Istniejące kolejowe stacje przeładunkowe w Medyce-Żurawica oraz na LHS w Woli Baranowskiej oraz Werchracie są dodatkowym atutem dla rozwoju terminali przeładunkowych.
- Terminal przeładunkowy PKP Cargo CL Medyka-Żurawica (o znaczeniu europejskim- sieć kompleksowa TEN-T) obsługuje wymianę handlową głównie pomiędzy krajami UE a Ukrainą i Rosją na styku normalnych i szerokich torów kolejowych. Świadczy usługi głównie z zakresu obsługi logistycznej łączącą transport samochodowy, kolejowy.
- Terminal przeładunkowy LHS w Woli Baranowskiej oferuje możliwość przeładunków towarów sypkich, drobnicowych oraz kontenerów.
- Lotnisko Rzeszów-Jasionka ma obecnie niewielki, bo zaledwie 3,7 procentowy, udział w przeładunkach krajowych Polsce. Jeszcze niższy jest udział przeładunków zagranicznych dokonanych w 2013 r. na lotnisku Rzeszów – Jasionka, wyniósł on 0,2 procent w skali kraju. W 2014 r. odprawiło łącznie już 1185 ton towarów, co stanowi wzrost o 94% w stosunku do roku poprzedniego.
- Na tle ruchu drogowego w Polsce średni dobowy ruch na drogach krajowych województwa podkarpackiego w 2010 r. w porównaniu do 2005 r. był niższy o około 3% od średniej krajowej a na drogach wojewódzkich wyższy o 12%.
- Średni dobowy ruch pojazdów silnikowych (SDR) w 2010 r. na sieci dróg krajowych województwa podkarpackiego wynosił 9611 poj./dobę. Największy ruch powyżej średniego ruchu dobowego zarejestrowano na drogach krajowych nr 4, 9 (odcinek Nowa Dęba-Rzeszów-Babica), 19 (odcinek: Rzeszów-Sokołów Małopolski), 28 (odcinek: Krosno-Miejsce Piastowe, Sanok-Zagórz), 77 (odcinek: Nisko-Stalowa Wola) oraz na przejściach przez miasta: Jasło, Krosno, Pilzno, Przemyśl, Sanok.
- Największe obciążenie ruchem, wynoszące średnio ponad 6000 poj./dobę wystąpiło na drogach wojewódzkich nr 835 (odcinek Kańczuga-Przeworsk-Sieniawa), 866, 871, 877 (odcinek Leżajsk-Łańcut), 878, 880 (odcinek Pruchnik - Jarosław), 984, 985, 986 (odcinek Tuszyna-Ropczyce), 988 (odcinek Twierdza-Babica). Najmniejsze obciążenie występowało na drogach wojewódzkich w części północno-wschodniej i południowo-wschodniej.

Rys. 22. Średnioroczny ruch dobowy na drogach krajowych i wojewódzkich w 2010 r.⁸



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

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

⁸ Ostatnie pełne dostępne dane są wg stanu na 2010 r. W roku 2016 zostaną opublikowane nowsze dane dotyczące średniodobowego ruchu pojazdów wg. stanu na 2015 r. będzie to podstawą do dokonania zmian.

2. Rekomendacja wynikające z diagnozy

2.1 Wąskie gardła w systemie transportu województwa podkarpackiego

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

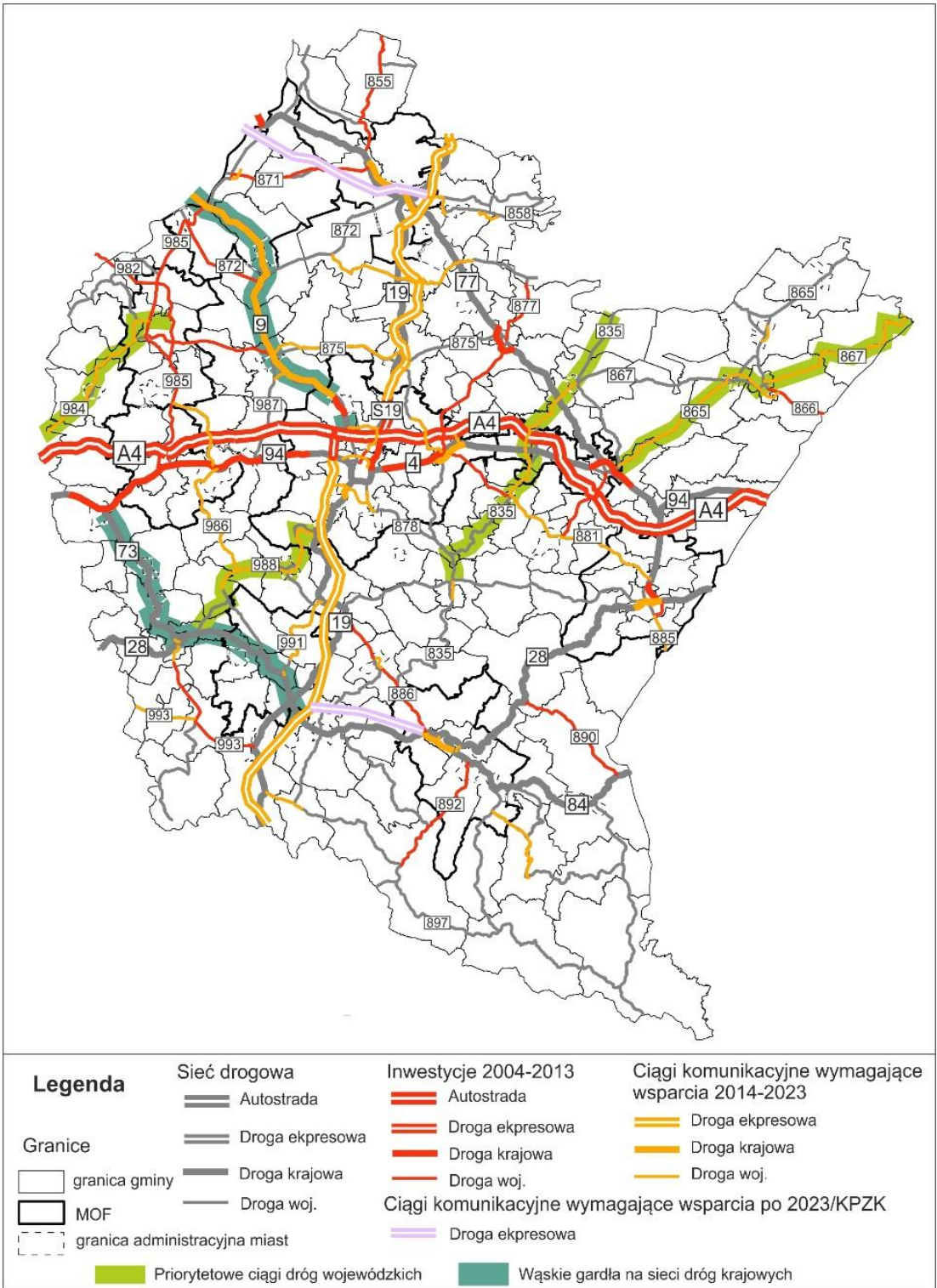
Na sieci dróg krajowych w coraz większym stopniu wąskimi gardłami będą układy skośne, przede wszystkim ciąg drogi krajowej nr 9, gdzie przy braku w najbliższej dekadzie bezpośredniego połączenia Rzeszowa z centralną Polską (odroczenie planów związanych z S74), ruch w coraz większym stopniu będzie się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

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

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

- DW984 odprowadzająca ruch ze strefy przemysłowej w Mielcu w kierunku Tarnowa i autostrady A4,
- DW835 między Dynowem a granicą z województwem lubelskim (odprowadzenie ruchu z autostrady A4 w okolicach Przeworska),
- układ DW865/867, czyli planowane inwestycje mające na celu połączenie Lubaczowa i peryferyjnych obszarów województwa z autostradą A4,
- DW988 w połączeniu funkcjonalnym Jasła z Rzeszowem i drogą ekspresową S19.

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



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

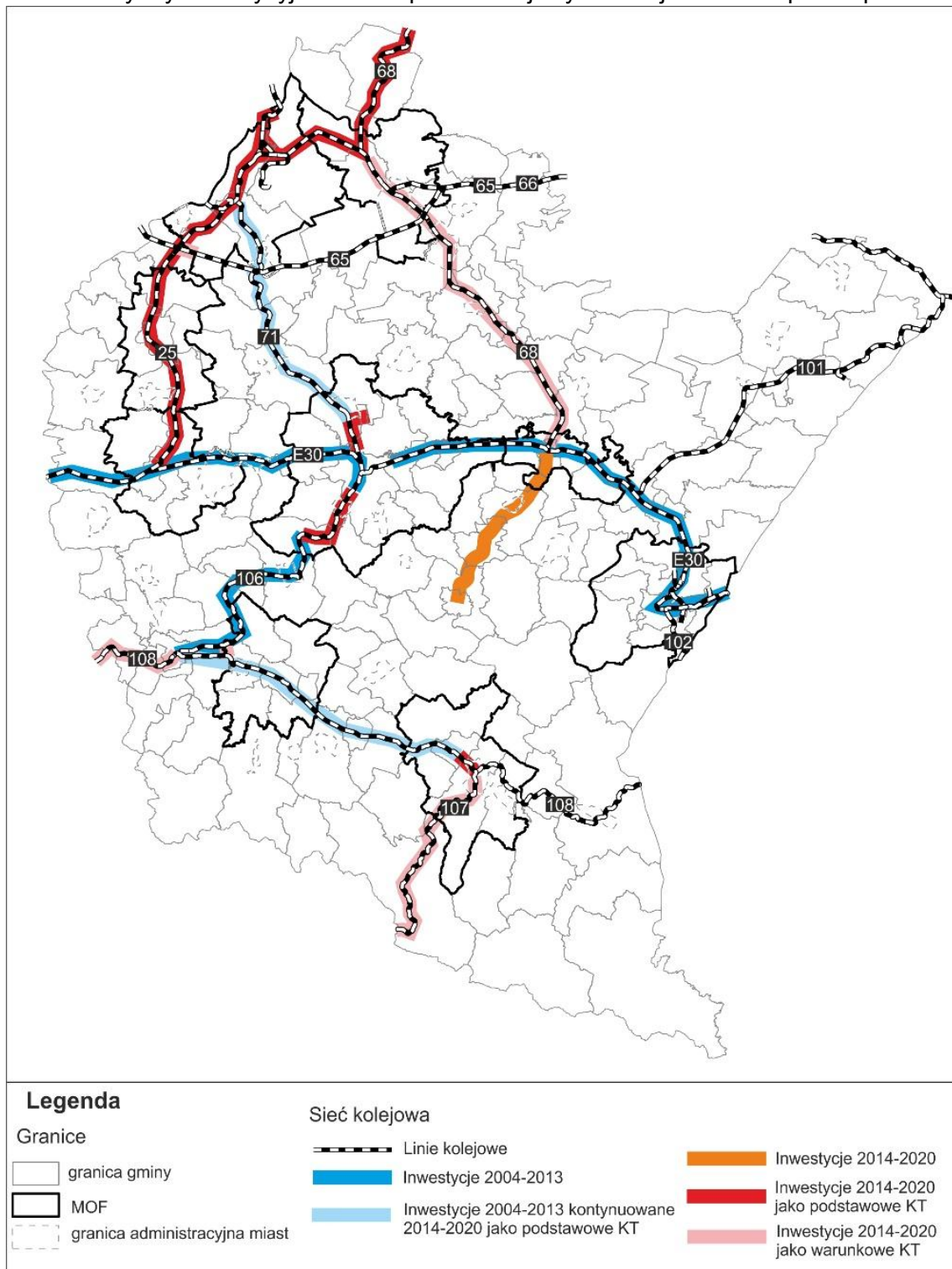
W przypadku sieci kolejowej zdecydowanie najbardziej poważnym wąskim gardłem jest brak szybkiego połączenia kolejowego między Rzeszowem a Warszawą. Wyraźną lukę infrastrukturalną, stanowi również brak połączenia kolejowego lotniska Rzeszów-Jasionka wraz z obszarem strefy przemysłowej, którą wypełniłaby budowa bocznicy kolejowej na linii nr 71.

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

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

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

Rys. 24. Priorytety inwestycyjne w transporcie kolejowym w województwie podkarpackim.



* KT – Kontrakt Terytorialny

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

2.2 Luki w infrastrukturze systemu transportowego województwa

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

- Wylot drogowy z Rzeszowa w kierunku południowym (do węzła Babica i dalej w kierunku Miejsca Piastowego);
- Układ dróg DK28/DK73 (brak bezpośredniego połączenia z autostradą A4) przez Jasło, Krosno do Sanoka;
- Droga DK77 w rejonie Niska i Stalowej Woli;
- Układ połączeń drogowych wzdłuż obecnych dróg wojewódzkich od Tarnobrzega przez Mielec do Tarnowa (DW984);
- Ciąg drogi wojewódzkiej DW865 obsługującej powiat lubaczowski;
- Droga wojewódzka (Rzeszów)-Domaradz-Sanok (DW886);
- Droga wojewódzka DW835 z Lublina przez Przeworsk do Grabownicy Starzeńskiej i dalej w kierunku Sanoka;
- Droga wojewódzka DW988 z Rzeszowa przez Strzyżów do Krosna;
- Połączenie kolejowe z Rzeszowa w kierunku północnym przez Kolbuszową do Tarnobrzega;
- Zintegrowane węzły transportowe w obszarach funkcjonalnych miast posiadających rozwiniętą komunikację kolejową (Rzeszów, Przemyśl, Dębica, Stalowa Wola).
- Brak skomunikowania linią kolejową lotniska w Jasionce ze stolicą województwa oraz mała integracja lotniska z systemem dróg krajowych.
- Braki infrastruktury łączącej układ komunikacyjny rozdzielony przeszkodami wodnymi – budowa obiektów mostowych.
- Zastąpienie istniejących przepraw promowych przez obiekty mostowe.
- Brak dróg obwodowych miast.

2.3 Główne wyzwania w obszarze systemu transportowego województwa

- Poprawa zewnętrznej i wewnętrznej dostępności komunikacyjnej województwa, poprzez zakończenie budowy autostrady A4, realizację odcinków drogi ekspresowej S19 oraz dalszą modernizację i rozbudowę istniejącego układu sieci drogowej, w tym budowę łączników autostradowych i obwodnic miast i miejscowości na ciągach dróg o dużym natężeniu ruchu.
- Zwiększenie dostępności zewnętrznej województwa poprzez zapewnienie bezpośredniego połączenia kolejowego Rzeszowa z innymi środkami regionalnymi i Warszawą oraz wznowienie kursów pasażerskich na liniach kolejowych nr 108 (przejście graniczne Krościenko-Chyrów) oraz 107 (przejście graniczne Nowy Łupków-Medzilaborce).
- Zwiększenie wewnętrznej dostępności województwa przez zwiększenie ilości połączeń kolejowych regionalnych między Rzeszowem, a miastami o znaczeniu subregionalnym i lokalnym.
- Zapewnienie konkurencyjności transportu kolejowego wobec transportu samochodowego autobusowego i lotniczego poprzez względy ekonomiczne, czas przejazdu i komfort jazdy oraz dopasowanie połączeń (czasów odjazdu i przyjazdu do potrzeb migracji pracowniczej oraz młodzieży szkolnej, z uwzględnieniem połączeń przesiadkowych pomiędzy różnymi przewoźnikami kolejowymi).

- Integracja infrastruktury kolejowej, samochodowej i autobusowej. Tworzenie węzłów przesiadkowych umożliwiających integrację różnych środków transportu w celu ograniczenia motoryzacji indywidualnej na rzecz zbiorowej.
- Zwiększenie dostępności infrastruktury poprzez modernizację i rozwój dróg zarówno wojewódzkich jak i powiatowych stanowiących drogi równoległe – zastępcze dla głównych strumieni ruchu (ze względu na ucieczkę transportu z tras płatnych oraz zapewnienie dróg objazdowych dla głównych węzłów w przypadku wypadków i zdarzeń wyłączających te węzły wypadki ze skarżeniem chemicznym itp.).
- Poprawa dostępności zewnętrznej ośrodków subregionalnych dzięki budowie i rozbudowie dróg krajowych (w tym DK77, DK28, DK73, DK84, DK9),
- Usprawnienie systemu drogowego województwa poprzez rozbudowę istniejących i budowę nowych odcinków dróg łączących ośrodki subregionalne oraz poprzez budowę ich obwodnic, jak również przez podniesienie klasy dróg i zmiany kategorii tych dróg, na których występuje szczególna koncentracja ruchu
- Rozwój portu lotniczego Rzeszów-Jasionka, w tym budowa odgałęzienia linii kolejowej nr 71 do lotniska, bezpośrednie połączenia z węzłami drogi ekspresowej S19 i autostrady A4, oraz poprawa systemu komunikacji publicznej łączącej port lotniczy z centrum Rzeszowa.
- Zwiększenie dostępności infrastruktury granicznej województwa podkarpackiego na granicy z Ukrainą, w tym budowa dróg dojazdowych do przejścia granicznego Malhowice-Niżankowice, rozwój centrów logistycznych.

II. Prognoza rozwoju systemu transportowego województwa.

1. Scenariusze rozwoju systemu transportowego

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

Celem działań samorządu województwa jest wykorzystanie potencjałów regionu, jakimi są zdwyersyfikowana struktura gospodarki, przygraniczne położenie i policentryczność sieci osadniczej, dla zbudowania podstaw trwałego i zrównoważonego rozwoju regionu. Będzie to realizowane poprzez działania służące wzmocnieniu dostępności zewnętrznej regionu w układzie europejskim i krajowym, poprzez powiązanie głównych szlaków transportowych regionu z regionalną siecią transportową. Umożliwi to rozwój powiązań funkcjonalnych regionu z głównymi ośrodkami krajowymi, zwłaszcza Warszawą, Krakowem, Lublinem i Kielcami.

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

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

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

Rozważane scenariusze:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

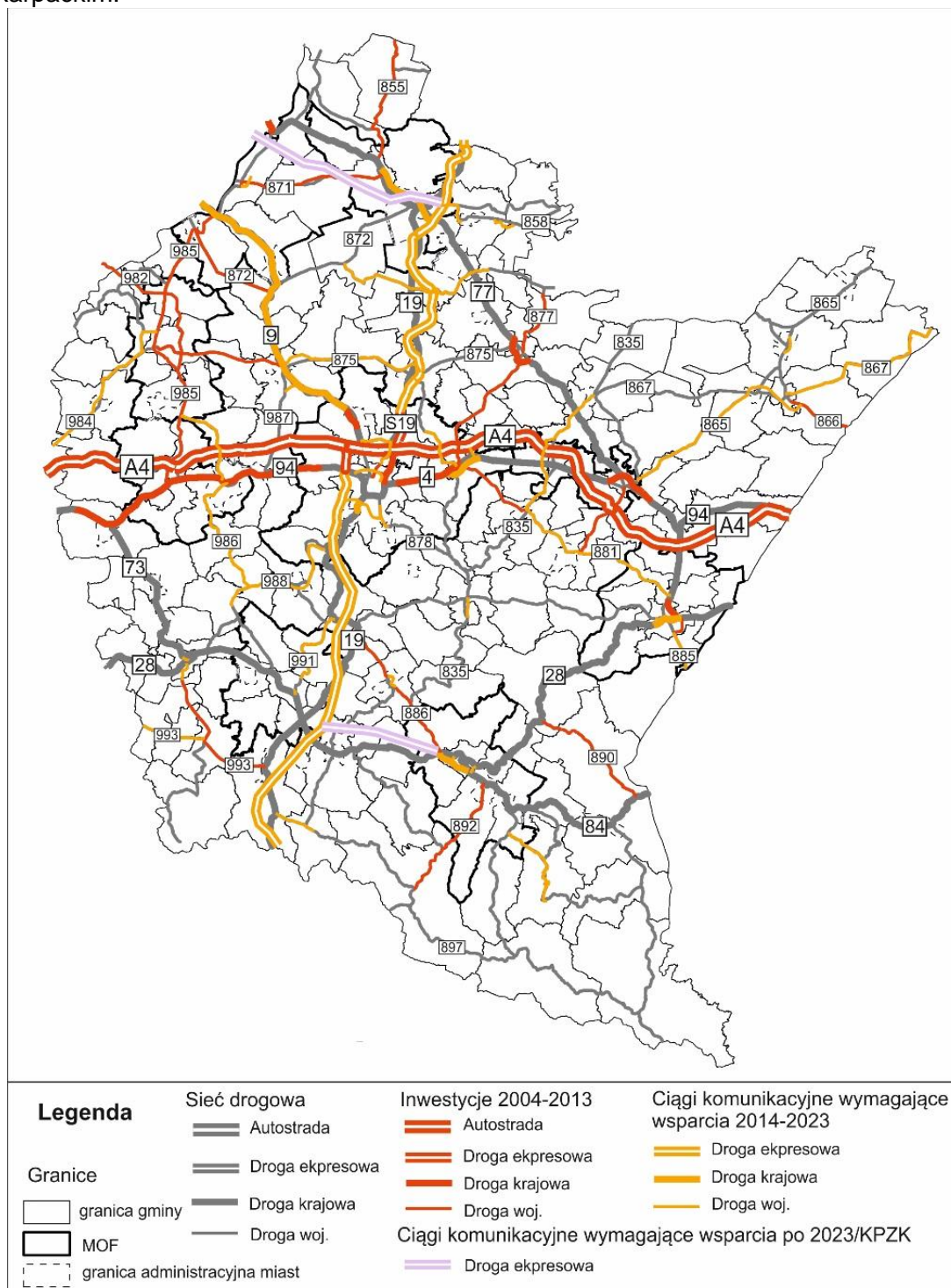
2. Zakres wsparcia drogowego i kolejowego systemu transportowego do 2023 r.

Poniżej przedstawiono syntetycznie zakres inwestycji drogowych i kolejowych w województwie podkarpackim w kończącej się oraz obecnej perspektywie programowej UE (2007-2013 i 2014-2020/2023). Pokazują one, jakie problemy transportowe zostaną rozwiązane w najbliższych latach, a jakie pozostaną najprawdopodobniej aktualne także po roku 2023 (po 2023 r. problemem pozostanie m.in. brak drogi ekspresowej S74, a także brak postulowanego w KPZK 2030 łącznika drogi ekspresowej S19 z obwodnicą Sanoka).

Przedstawione propozycje obecnie planowanych inwestycji poziomu regionalnego (RPO WP 2014-2020), będą na etapie oceny poddawane priorytetyzacji.

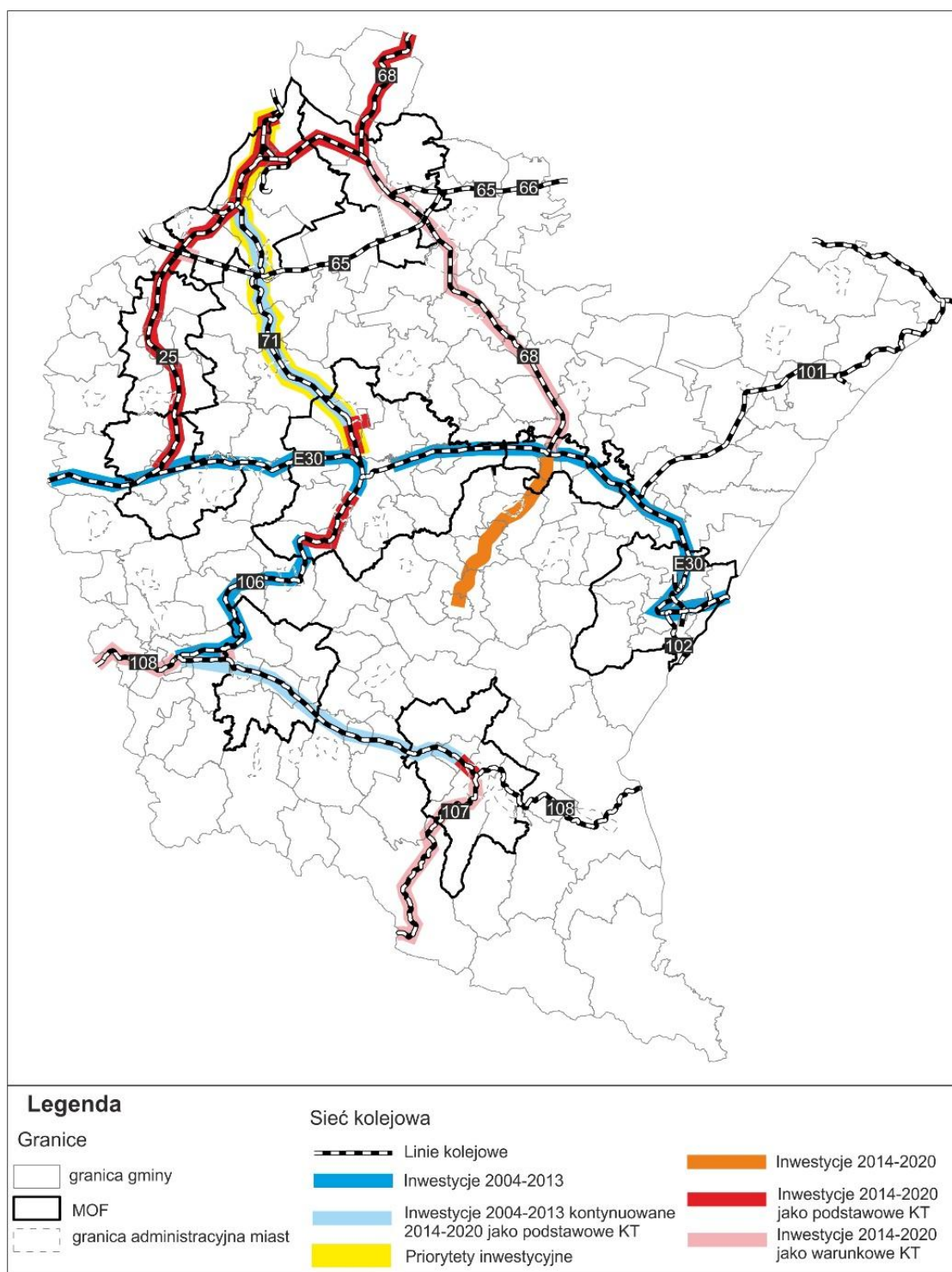
Mapy ukazują, że rozwój sieci transportowych rozpoczął się od inwestycji w głównym korytarzu drogowo-kolejowym (Kraków- granica z Ukrainą) oraz od działań w rejonie najaktywniejszych zachodnich MOF. Obecna perspektywa finansowa oznacza przesunięcie zasięgu wsparcia ku wschodowi i północy. Jednocześnie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

Rys. 25. Zakres wsparcia transportu drogowego w okresie 2004-2023 w województwie podkarpackim.



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

Rys. 26. Zakres wsparcia transportu kolejowego w okresie 2004-2023 w województwie podkarpackim



* KT – Kontrakt Terytorialny

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

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

Drogowa dostępność do Warszawy i centrum kraju wciąż wymaga poprawy, dlatego podstawowym celem rozwoju systemu transportowego jest osiągnięcie wysokiej dostępności komunikacyjnej miasta Rzeszowa oraz regionalnych biegunów wzrostu w przestrzeni

krajowej i międzynarodowej. Ze względu na planowane inwestycje poprawiające dostępność do Warszawy i Lublina (S19 i S17) do 2023 r. nastąpi poprawa relatywnie dobrze dostępnego w kontekście całego województwa obszaru na północ od Rzeszowa. Ukończenie brakującego odcinka autostrady A4 między Rzeszowem a Jarosławiem sprawi, że nastąpi poprawa dostępności również na obszarze przygranicznym z Ukrainą, przede wszystkim między Lubaczowem a Przemyślem.

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

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

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

W większym stopniu należy wykorzystać sieć kolejową w komunikacji wewnątrzregionalnej poprzez usprawnienie połączeń z Rzeszowem oraz pomiędzy miastami województwa, w tym szczególnie między rzeczywistymi i potencjalnymi biegunami wzrostu. Funkcjonalność kolei zwiększy również budowa węzłów łączących transport kolejowy z innymi rodzajami transportu (platformy intermodalne). Szczególnie istotnym jest budowa połączenia kolejowego z lotniskiem Rzeszów-Jasionka, gdyż w transporcie lotniczym dynamicznie zwiększa się wolumen przewożonych osób i towarów.

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

III. Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego

1. Cele szczegółowe rozwoju regionalnego systemu transportowego

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Kierunki rozwoju w ramach celów szczegółowych

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

Podsystem transportu drogowego – działania kierunkowe

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

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

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

Można zakładać, że dzięki ukończeniu autostrady A4, budowie planowanych odcinków S19 między Rzeszowem a Lublinem, a także innych inwestycjach na sieci dróg krajowych i wojewódzkich dostępność drogowa Podkarpacia zwiększy się w okresie 2013-2023 o prawie 25%. Wzrost ten mógłby być jednak znacznie wyższy, gdyby przyspieszyć

budowę kluczowych dla poprawy dostępności województwa odcinków drogi ekspresowej S74 i S19 (w tym ostatnim przypadku na południe od węzła Rzeszów-Południe).

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

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

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

Kierunki rozwoju drogowego podsystemu transportowego wymagające wsparcia:

- Powiązanie regionalnego podsystemu drogowego z siecią TEN-T
- Budowa węzłów autostradowych
- Wzmacnianie powiązań drogowych regionu z Warszawą oraz pozostałymi ośrodkami regionalnymi
- Poprawa powiązań drogowych z sąsiednimi regionami.
- Poprawa dostępności drogowej do przejść granicznych
- Budowa obwodnic miast.

Kluczowe przedsięwzięcia realizujące kierunki rozwoju podsystemu transportu drogowego:

- W porównaniu z inwestycjami podjętymi na drogach krajowych w okresie programowania 2007-2013, w kolejnej perspektywie, tj. do 2023 r. planowana jest relatywnie niewielka liczba prac inwestycyjnych.
- Kluczową planowaną inwestycją dla województwa podkarpackiego zaplanowaną na okres programowania 2014-2020 jest budowa drogi ekspresowej na odcinku Lublin – Rzeszów tj. od gr. z województwem lubelskim a Stobierną. Na odcinku węzeł Sokołów Małopolski Północ - Stobierna trasa jest w realizacji.
- Droga ekspresowa S19 między węzłem Rzeszów Południe (Kielanówka) a granicą ze Słowacją w Barwinku został podzielony na 2 odcinki. Pierwszy, zasadniczy dla całego województwa, w tym przede wszystkim dla MOF Rzeszów to odcinek między węzłem Rzeszów Południe (Kielanówka) a węzłem Rzeszów Babica. Drugi odcinek między węzłem Rzeszów Babica a Barwinkiem. Obecnie na tych odcinkach trwają prace nad raportem o oddziaływaniu na środowisko, postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji środowiskowej jest w toku. Inwestycja jest wpisana w Dokumencie

Implementacyjnym, jednak odcinek Rzeszów - granica państwa znajduje się na odległej 40 pozycji (realizacja całego przebiegu jest wątpliwa, ale są szanse na realizację kluczowego odcinka S19 węzeł Rzeszów Południe-węzeł Babica, który to odcinek znalazł się w Kontrakcie Terytorialnym i przy podziale na dwa odcinki będzie mieć zdecydowanie wyższą punktację). Odcinek ten wpisany jest do projektu rządowego dokumentu pn. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 -2023 (z perspektywą do 2015 r.)

- Oprócz odcinków S19 między Lublinem a Rzeszowem jedynym odcinkiem wpisanym do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 jest obwodnica Sanoka.
- W Dokumencie Implementacyjnym wskazana jest również realizacja odcinka S74 Kielce-Nisko, jednak znajduje się ona dopiero na pozycji nr 28 (jej realizacja w okresie programowania 2014-2020 jest bardzo wątpliwa).

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

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

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

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

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

Zakładana budowa S19 z Lublina do Rzeszowa powinna poprawić dostępność stolicy regionu z Warszawy. W Dokumencie Implementacyjnym do SRT 2020 na odległych pozycjach (co *de facto* wyklucza realizację przed rokiem 2023) znalazły się natomiast wspomniany już południowy odcinek S19 (do Barwinka i dalej na Słowację) oraz fragment S74. Podobnie jak w innych regionach problemem pozostaje luka inwestycyjna na poziomie dróg krajowych innych niż autostrady i szlaki ekspresowe (nie modernizowanych ani z POLiŚ, ani z RPO). Jedynym odcinkiem takiej drogi krajowej, dla którego rozpisano przetarg inwestycyjny w obecnej perspektywie finansowej jest obwodnica Sanoka. W Kontrakcie Terytorialnym warunkowo zapisano także realizację obwodnicy Niska i Stalowej Woli oraz Łańcuta. Podjęcie inwestycji na „innych” drogach krajowych będzie także możliwe w obrębie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego ze środków POPW. Programy operacyjne oraz

inne dokumenty rządowe (także te wykraczające poza rok 2020) nie wspominają wcale o budowie fragmentu drogi ekspresowej S28 między Krosnem a Sanokiem, który to odcinek został zapisany w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.

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

Nazwa przedsięwzięcia	Przewidywane źródło finansowania	Warunki realizacji przedsięwzięcia
Przedsięwzięcia podstawowe		
S-19 Lublin – Rzeszów, odcinek: Lublin – Stobierna i Świltza – Rzeszów – odcinki na terenie województwa podkarpackiego	właściwy krajowy program operacyjny 2014 – 2020	Przedsięwzięcie wpisane do DI (poz. 12) do Strategii Rozwoju Transportu oraz ujęte w załączniku 5 PBDK na lata 2011 – 2015.
S-19 Lublin – Rzeszów, odcinek: Stobierna – Świltza	właściwy krajowy program operacyjny 2014 – 2020	Przedsięwzięcie wpisane do DI (poz. 12) do Strategii Rozwoju Transportu.
S-19 Rzeszów Południe – Babica	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020	Przedsięwzięcie wpisane do DI (poz. 40) do Strategii Rozwoju Transportu. Realizacja uzależniona od dostępności środków oraz ujęcia w PBDK.
Obwodnica Sanoka w ciągu DK Nr 28	właściwy krajowy program operacyjny 2014 – 2020	Przedsięwzięcie ujęte w załączniku 6 PBDK na lata 2011 – 2015.
Budowa obwodnicy Stalowej Woli i Niska	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020	Realizacja uzależniona od dostępności środków oraz ujęcia w PBDK.
Rozbudowa ul. Podkarpackiej na odcinku od ul. 9 Dywizji Piechoty do granic miasta Rzeszowa	właściwy krajowy program operacyjny 2014 – 2020	Realizacja inwestycji we właściwym krajowym programie operacyjnym na lata 2014 – 2020 uzależniona jest od wyników negocjacji z KE odnośnie do zakresu tego programu.
Przedsięwzięcia warunkowe, których realizacja jest uzależniona między innymi od dostępności środków finansowych		
Rozbudowa drogi krajowej Nr 28, w tym budowa obwodnicy miasta Sanoka oraz-przebudowa odcinka tej drogi w Przemyśle	Realizacja we współpracy ze stroną samorządową. właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020	W zakresie dróg krajowych w miastach na prawach powiatu będzie istniała możliwość ubiegania się o środki UE w trybie konkursowym w ramach właściwego krajowego programu operacyjnego na lata 2014 – 2020.
S-19 Babica – Barwinek	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020	Przedsięwzięcie wpisane do DI (poz. 40) do Strategii Rozwoju Transportu. Realizacja uzależniona od dostępności środków oraz ujęcia w PBDK.
S-74 Kielce – Nisko	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020	Przedsięwzięcie wpisane do DI (poz. 28) do Strategii Rozwoju Transportu. Realizacja uzależniona od dostępności środków oraz ujęcia w PBDK.
Budowa obwodnicy Łańcuta	właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020	Realizacja uzależniona od dostępności środków oraz ujęcia w PBDK.

Źródło: Kontrakt Terytorialny.

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

Nazwa przedsięwzięcia	Przewidywane źródło finansowania	Warunki realizacji przedsięwzięcia
Przedsięwzięcia podstawowe		
Budowa łączników do węzłów autostradowych w przebiegu dróg samorządowych	Realizacja we współpracy ze stroną samorządową. Środki budżetu państwa / środki jednostek samorządu terytorialnego	Określenie szczegółowego zakresu przedsięwzięcia będzie przedmiotem dalszych uzgodnień. Realizacja uzależniona m.in. od dostępności środków w budżecie państwa w latach 2014 – 2020.
Budowa obwodnicy południowej Rzeszowa – etap I	Właściwy krajowy program operacyjny 2014 – 2020	Realizacja inwestycji we właściwym krajowym programie operacyjnym na lata 2014 – 2020 uzależniona jest od wyników negocjacji z KE

		odnośnie do zakresu tego programu.
Rozbudowa DW Nr 878 Rzeszów – Tyczyn	Właściwy krajowy program operacyjny 2014 – 2020	Realizacja inwestycji we właściwym krajowym programie operacyjnym na lata 2014 – 2020 uzależniona jest od wyników negocjacji z KE odnośnie do zakresu tego programu.
Rozbudowa DW Nr 869 (droga lotniskowa) Etap I, II, III	Właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020	Realizacja inwestycji we właściwym krajowym programie operacyjnym na lata 2014 – 2020 uzależniona jest od wyników negocjacji z KE odnośnie do zakresu tego programu.
Przedsięwzięcia warunkowe, których realizacja jest uzależniona między innymi od dostępności środków finansowych		
Przebudowa drogi (była DK 19) na odcinku od granicy miasta Rzeszowa do DW 869 (droga lotniskowa)	Właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020	Realizacja inwestycji we właściwym krajowym programie operacyjnym na lata 2014 – 2020 jest uzależniona od wyników negocjacji z KE odnośnie do zakresu tego programu oraz dostępności środków finansowych. Warunkiem możliwości ubiegania się o dofinansowanie (tryb konkursowy) jest nadanie temu odcinkowi statusu drogi wojewódzkiej.
Budowa obwodnicy północnej miasta Rzeszowa od ul. Załęskiej do ul. Krakowskiej (DK4) Etap II i III	Właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020	Realizacja inwestycji we właściwym krajowym programie operacyjnym na lata 2014 – 2020 jest uzależniona od wyników negocjacji z KE odnośnie do zakresu tego programu oraz dostępności środków (przedsięwzięcie poza alokacją).
Rozbudowa i budowa DW Nr 988 Babica – Strzyżów – Warzyce na odcinku Babica – Zaborów + obwodnica Czudca	Właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020	Realizacja inwestycji we właściwym krajowym programie operacyjnym na lata 2014 – 2020 jest uzależniona od wyników negocjacji z KE odnośnie do zakresu tego programu oraz dostępności środków finansowych.
Budowa obwodnicy południowej Rzeszowa – etap II od DK9 ul. Podkarpacka do DW Nr 878 ul. Sikorskiego	Właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014 – 2020	Realizacja inwestycji we właściwym krajowym programie operacyjnym na lata 2014 – 2020 jest uzależniona od wyników negocjacji z KE odnośnie do zakresu tego programu.

Źródło: Kontrakt Terytorialny.

Podsystem transportu kolejowego – działania kierunkowe

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

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

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

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

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

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

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

Ponadto w Kontrakcie Terytorialnym przewiduje się rozwój Węzła Rzeszowskiego oraz powstanie Aglomeracyjnej Kolei Podmiejskiej, a także elektryfikację linii z Rzeszowa do Kolbuszowej i Ocic. W ramach RPO WP 2014-2020 zakłada się dalszą rewitalizację linii w południowej części regionu (w tym m.in. 106 i 108). Planowane inwestycje kolejowe powinny poprawić poziom dostępności szynowej na południu województwa, co jednak wynika głównie z ekstremalnie niskich wartości notowanych obecnie. Zachodnie obrzeża regionu będą także korzystać na działaniach podejmowanych w innych częściach Polski. Skala zróżnicowań dostępności kolejowej oraz stan techniczny wielu linii powoduje, że wybór priorytetów inwestycyjnych musi być bardzo staranny i gwarantujący pełny rozwój całego ciągu szynowego (a nie tylko jego krótkich fragmentów).

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

Nazwa przedsięwzięcia	Przewidywane źródło finansowania	Warunki realizacji przedsięwzięcia
Przedsięwzięcia podstawowe		
Prace na liniach kolejowych nr 25, 74, 78 na odcinku Stalowa Wola – Tarnobrzeg/Sandomierz – Ocice/Padew – odcinki na terenie województwa podkarpackiego	Właściwy krajowy program operacyjny 2014 – 2020	Odcinek ujęty w DI (poz. 2) do Strategii Rozwoju Transportu na liście projektów kolejowych o znaczeniu makroregionalnym.
Prace na liniach kolejowych nr 68, 565 na odcinku Lublin – Stalowa Wola Rozwadów wraz z elektryfikacją – odcinki na terenie województwa podkarpackiego	Właściwy krajowy program operacyjny 2014 – 2020	Odcinek ujęty w DI (poz. 1) do Strategii Rozwoju Transportu na liście projektów kolejowych o znaczeniu makroregionalnym.
Elektryfikacja linii Rzeszów – Kolbuszowa – Ocice	Środki budżetu państwa	Przedsięwzięcie przewidziane do realizacji w ramach programów wieloletnich przyjętych przez Radę Ministrów. Realizacja uzależniona od dostępności środków.
Agglomeracyjna Kolej Podmiejska wraz z budową linii kolejowej do Portu Lotniczego	Właściwy krajowy program operacyjny 2014 – 2020 / środki	W miarę dostępnej alokacji projekt będzie mógł ubiegać się o wsparcie w ramach właściwego krajowego programu operacyjnego 2014 – 2020

Rzeszów Jasionka (budowa 5 km nowej linii)	jednostek samorządu terytorialnego	(priorytet inwestycyjny 7.4) w konkursie zamkniętym dla projektów wynikających z Kontraktu. Projekty ujęte w Strategii ZIT będą dodatkowo punktowane.
Przedsięwzięcia warunkowe, których realizacja jest uzależniona między innymi od dostępności środków finansowych		
Prace na linii kolejowej nr 68 na odcinku Stalowa Wola Rozwadows – Przeworsk	Właściwy krajowy program operacyjny 2014 – 2020	Odcinek ujęty w projekcie DI (poz. 9) do Strategii Rozwoju Transportu na liście projektów kolejowych o znaczeniu makroregionalnym. Realizacja inwestycji we właściwym krajowym programie operacyjnym na lata 2014 – 2020 jest uzależniona od wyników negocjacji z KE odnośnie do zakresu tego programu oraz dostępności środków.

Źródło: Kontrakt Terytorialny.

Kierunki rozwoju kolejowego podsystemu transportowego wymagające wsparcia:

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

Kluczowe przedsięwzięcia realizujące kierunki rozwoju podsystemu transportu kolejowego:

- Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu przewiduje cztery przedsięwzięcia do realizacji na terenie województwa podkarpackiego. Wszystkie zostały wpisane na listę projektów o znaczeniu makroregionalnym. Inwestycje te wpłyną pozytywnie na poprawę wzajemnych powiązań MOF Stalowa Wola z MOF Tarnobrzeg, jak również powiązań zewnętrznych z Kraśnikiem i Lublinem. Modernizacja odcinka Stalowa Wola – Sandomierz będzie natomiast kluczowa w aspekcie podniesienia standardów infrastruktury w ramach sieci kompleksowej TEN-T.
- Wśród inwestycji zapisanych w Kontrakcie Terytorialnym, do realizacji przez stronę rządową, znajduje się elektryfikacja linii kolejowej Ocice - Kolbuszowa - Rzeszów. Dzięki tej inwestycji możliwe będzie prowadzenie ruchu w trakcji elektrycznej po najkrótszej trasie z Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego do Warszawy, przez MOF Tarnobrzeg, Sandomierz, Skarżysko-Kamienną i Radom. Przedsięwzięcie to ma charakter komplementarny wobec innej, ważnej dla ROF inwestycji, jaką będzie organizacja Aglomeracyjnej Kolei Podmiejskiej, wraz z budową nowej linii do portu lotniczego Rzeszów-Jasionka.

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

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

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

W skali wewnętrznej regionu wyraźnie na lepsze zmieniła się dostępność do Rzeszowa, głównie w układzie równoleżnikowym, co zapewnia autostrada A4 i linia kolejowa E-30. Ośrodek wojewódzki jest dobrze dostępny z MOF: Dębica-Ropczyce i Jarosław-Przeworsk. Problemem pozostaje dostęp do Rzeszowa w układzie południkowym, w tym szczególnie od strony południowych powiatów województwa. W przypadku MOF Mielec, Krosno, Stalowa Wola i Przemyśl czas dojazdu do Rzeszowa wynosi około 60 minut w ruchu swobodnym, co oznacza, że w warunkach kongestii dojazd do stolicy województwa przekracza standardy codziennych dojazdów i wymaga poprawy na drodze inwestycyjnej. Poprawy dostępu z MOF Stalowa Wola można oczekiwać po zakończeniu bieżącego okresu programowania (2020/2023) w wyniku budowy drogi ekspresowej S19. Szczególnie upośledzonymi kierunkami dojazdu do Rzeszowa są MOF Sanok-Lesko oraz MOF Tarnobrzeg. Czas dojazdu z tych ośrodków przekracza 75 minut, co nie zmieni się zauważalnie w perspektywie roku 2023.

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

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

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

na sieci kolejowej. Szansą na pobudzenie rozwoju gospodarczego regionu jest także modernizacja linii kolejowych wąskotorowych.

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

- Poprawa dostępności komunikacyjnej MOF położonych w części południowej regionu (względem Rzeszowa, pozostałych regionalnych biegunów wzrostu oraz w skali kraju)
- Poprawa dostępności komunikacyjnej obszarów o najniższej dostępności transportowej.
- Integracja rynków pracy grup i par MOF, w tym:
 - a) Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego, MOF Dębica-Ropczyce i Jarosław-Przeworsk;
 - b) MOF Dębica-Ropczyce i MOF Mielec,
 - c) MOF Tarnobrzeg i Stalowa Wola,
 - d) MOF Przemyśl i Jarosław-Przeworsk;
 - e) MOF Krosno i Sanok-Lesko

Kluczowe przedsięwzięcia realizujące kierunki rozwoju:

- Budowa drogi ekspresowej nr 19 do granicy ze Słowacją.
- Modernizacja dróg krajowych poprawiająca dostępność południowych obszarów województwa, w szczególności DK 73 i DK28.
- Przebudowa/rozbudowa dróg wojewódzkich poprawiająca dostępność wewnętrzną regionu.
- Budowa brakujących przepraw mostowych i zastąpienie przepraw promowych obiektami mostowymi.
- Budowa/przebudowa dróg w ciągu Korczowa – Lubaczów jako alternatywne połączenie między przejściami granicznymi Budomierz – Korczowa.

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

Rzeszowski Obszar Funkcjonalny

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

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

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

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

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

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

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

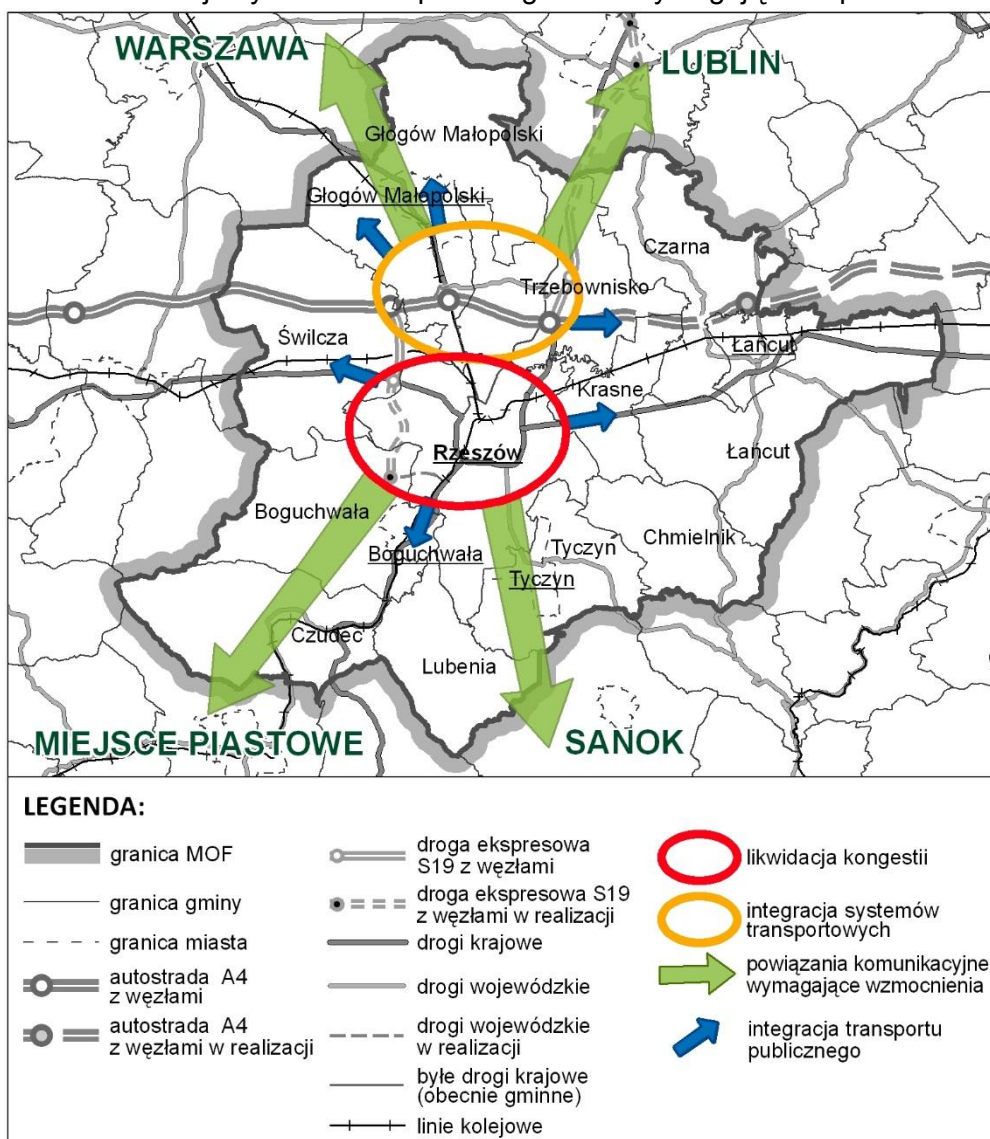
W ramach transportu publicznego kluczowe znaczenie ma transport autobusowy, dlatego przewidywana jest realizacja projektów z zakresu transportu publicznego zarówno przez Gminę Miasto Rzeszów (w ramach PO PW 2014-2020), jak również przez ZG PKS (w formule ZIT), z uwzględnieniem możliwości integracji obu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

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

Kierunki rozwoju systemu transportowego ROF wymagające wsparcia:

- Poprawa skomunikowania z Polską centralną (Warszawa)
- Poprawa dostępności z kierunków południowego i północnego
- Rozwój obwodowych układów drogowych
- Modernizacja tras wlotowych do miasta, szczególnie z kierunku południowego
- Obsługa SSE i miejsc pracy na północy MOF
- Obsługa portu lotniczego
- Integracja transportu publicznego

Rys. 27. Kierunki rozwoju systemu transportowego ROF wymagające wsparcia.



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

Kluczowe przedsięwzięcia realizujące kierunki rozwoju:

- Budowa zachodniej obwodnicy S19, także na odcinku Rzeszów Południe-Babica
- Modernizacja DK9 na odcinku Rzeszów-Głogów Małopolski
- Modernizacja wylotowych dróg wojewódzkich obsługujących Tyczyn, Boguchwałę i Strzyżów
- Budowa zintegrowanego Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego
- Budowa i organizacja Kolei Aglomeracyjnej na odcinku od MOF Dębica-Ropczyce do MOF Jarosław-Przeworsk oraz na kierunkach: Kolbuszowa, Strzyżów
- Budowa dróg doprowadzających do Parku Naukowo-Technologicznego
- Budowa/modernizacja połączeń drogowych i kolejowych Rzeszowa z Portem Lotniczym Rzeszów-Jasionka
- Budowa dróg łączących system komunikacyjny Rzeszowa ze strefą podwyższonej aktywności gospodarczej Rzeszów-Dworzysko oraz skomunikowanie centrum logistycznego w strefie Rzeszów-Dworzysko z lotniskiem
- Rozbudowa infrastruktury dla połączeń typu cargo z portu lotniczego Rzeszów-Jasionka do USA

- Budowa południowej i północnej obwodnicy wewnętrznej miasta Rzeszowa
- Budowa łącznika autostradowego łączącego węzeł Łańcut z DK4
- Budowa obwodnicy Łańcuta
- Modernizacja taboru miejskiej komunikacji autobusowej

Miejski Obszar Funkcjonalny Krosno

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

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

Stale wzrasta ruch ciężki w ciągu DK28, dlatego dużą inwestycją w ramach MOF Krosno jest realizacja obwodnicy miasta Krosno w ciągu tej drogi krajowej. Po zrealizowaniu inwestycji w 2016 r. przejazd przez miasto powinien na większości odcinków przebiegać drogą dwujezdniową. Droga krajowa nr 19 w jej przejściu przez MOF Krosno jest obciążona mocno ruchem ciężarowym. Przy tym jest to droga relatywnie wąska, bez pobocza, znajdująca się w złym stanie technicznym. W przypadku znacznego odłożenia realizacji tego odcinka należy podjąć się modernizacji najbardziej zdegradowanych odcinków DK19 w jej przebiegu przez MOF Krosno.

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

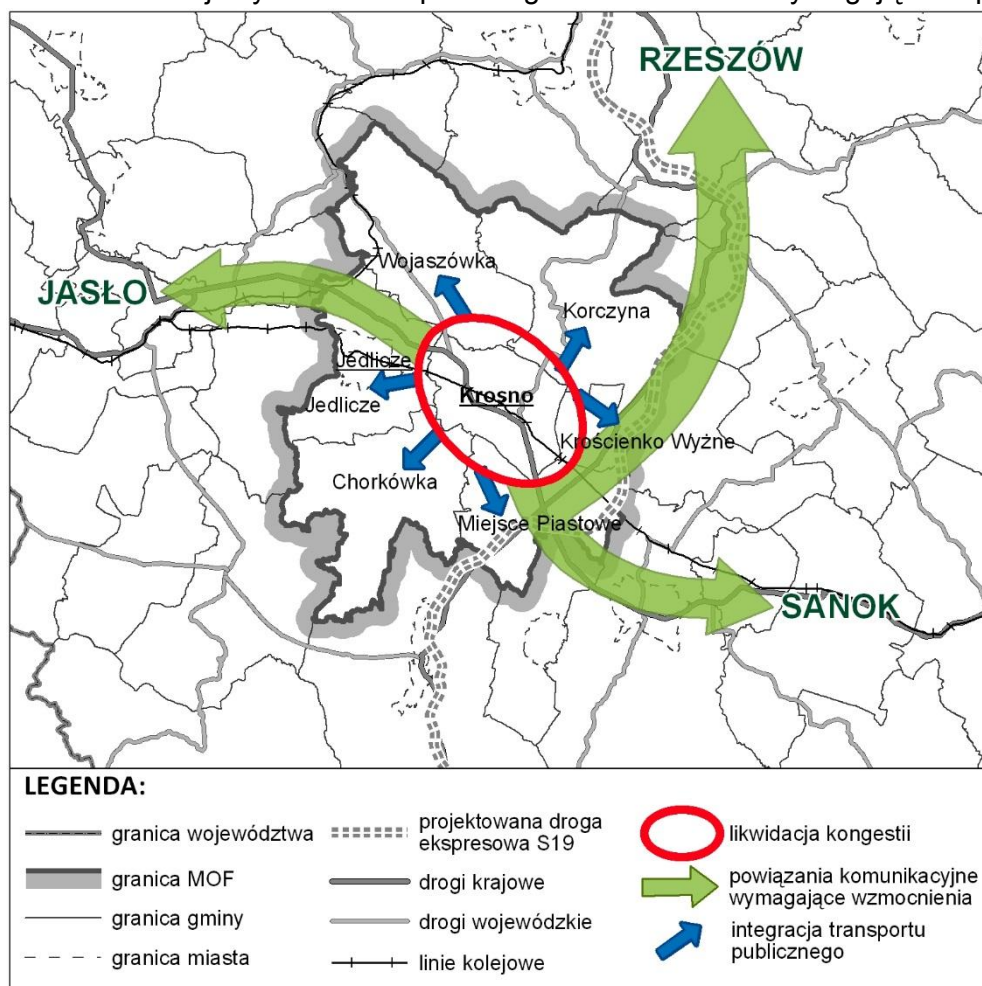
Priorytetem inwestycyjnym dla MOF Krosno jest kontynuacja działań związanych z budową drogi ekspresowej S19 do Miejsca Piastowego, modernizacja układu dróg krajowych DK28/DK73, a także poprawa warunków dojazdowych do miasta-rdzenia na drogach lokalnych. Wąskie gardło na odcinku między S19 a Sanokiem,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

W zakresie infrastruktury kolejowej, w MOF Krosno, finansowano ze środków *RPO WP 2007-2013* inwestycje na linii kolejowej nr 108, na odcinku między Jasłem a Sanokiem. W ramach projektu przebudowano tylko niektóre elementy infrastruktury (na łącznej długości ok. 16,5 km), w tym m.in. przejazdy kolejowe, perony na stacjach i przystankach oraz zlikwidowano wybrane punktowe ograniczenia prędkości. Pełny efekt rewitalizacji zostanie uzyskany dopiero w wyniku kontynuacji działań na linii 108, zaś poprawę dostępności do Rzeszowa można osiągnąć poprzez budowę łącznicy kolejowej łączącej linie 106 i 108.

Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Krosno wymagające wsparcia:

- Poprawa dostępności do Rzeszowa w transporcie drogowym i kolejowym
- Usprawnienie tranzytu w ciągu trasy DK28 (wschód-zachód)
- Poprawa obsługi terenów przemysłowych
- Integracja i rozwój transportu publicznego

Rys. 28. Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Krosno wymagające wsparcia.



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

Kluczowe przedsięwzięcia realizujące kierunki rozwoju:

- Przedłużenie planowanej inwestycji w ciągu drogi ekspresowej S19 do Miejsca Piastowego lub minimum do węzła Babica
- Budowa nowej obwodnicy miasta w ciągu D28 (ewentualnie jako fragment ekspresowej S28 Krosno-Sanok, postulowanej w KPZK 2030)
- Budowa łącznicy kolejowej z Krosna do Rzeszowa;
- Modernizacja wylotowych dróg wojewódzkich w kierunku Lutczy i Strzyżowa.

Miejski Obszar Funkcjonalny Przemyśl

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

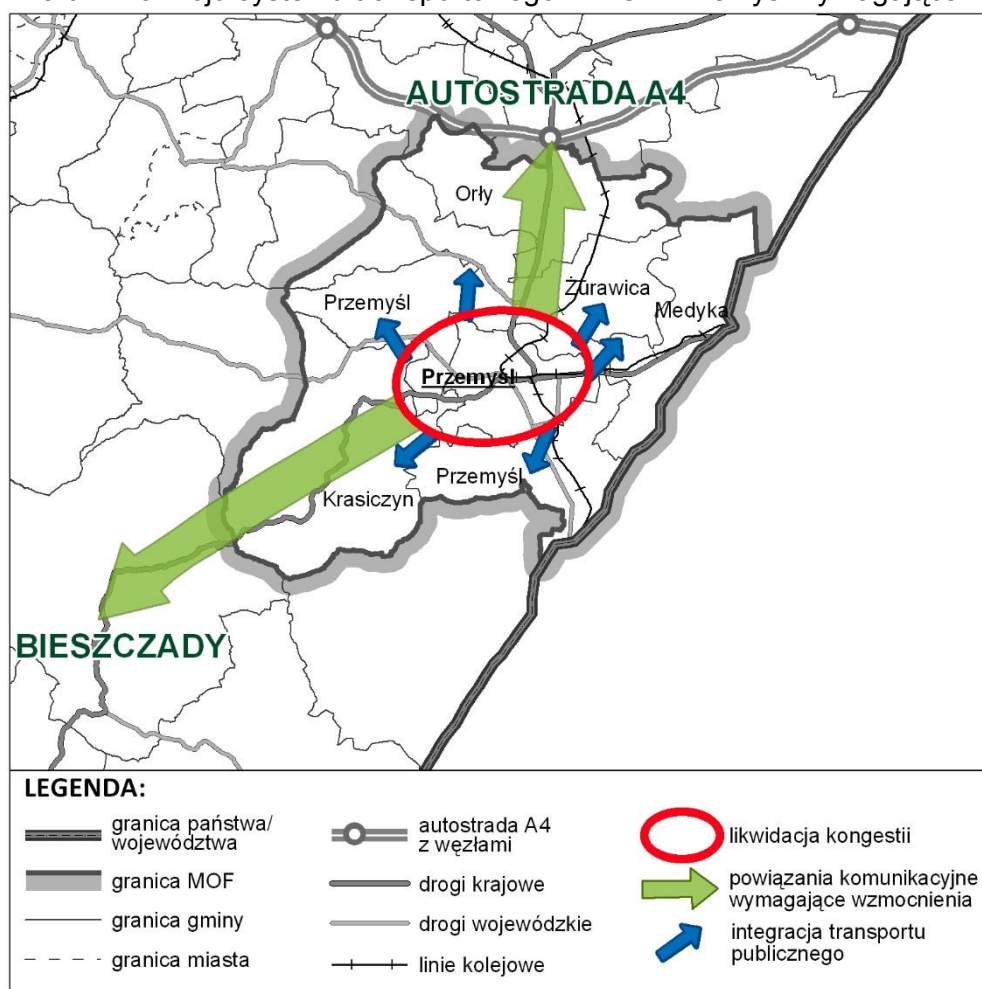
Przemysła łączącej drogę krajową nr 28 z drogą wojewódzką 885, co poprawiło znacznie przejezdność przez miasto.

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

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

Zlokalizowany na obszarze MOF terminal przeładunkowy Żurawica-Medyka, łączący linie normalno- i szerokotorowe, umożliwia bezpośredni wjazd pociągom z terenu Ukrainy. Perspektyw rozwoju terminalu Żurawica-Medyka należałoby poszukiwać szczególnie w przewozach intermodalnych, których rosnąca rola widoczna jest w relacjach z Rosji, Kazachstanu i Dalekiego Wschodu, stanowiących coraz wyraźniejszą konkurencję wobec szlaków morskich.

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



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

Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Przemysł wymagające wsparcia:

- Ułatwienia w przejeździe przez miasto głównie w ciągu drogi DK28
- Likwidacja kongestii
- Lepsza obsługa sąsiednich terenów peryferyjnych
- Integracja komunikacji publicznej

Kluczowe przedsięwzięcia realizujące kierunki rozwoju:

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

Miejski Obszar Funkcjonalny Tarnobrzeg

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

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

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

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

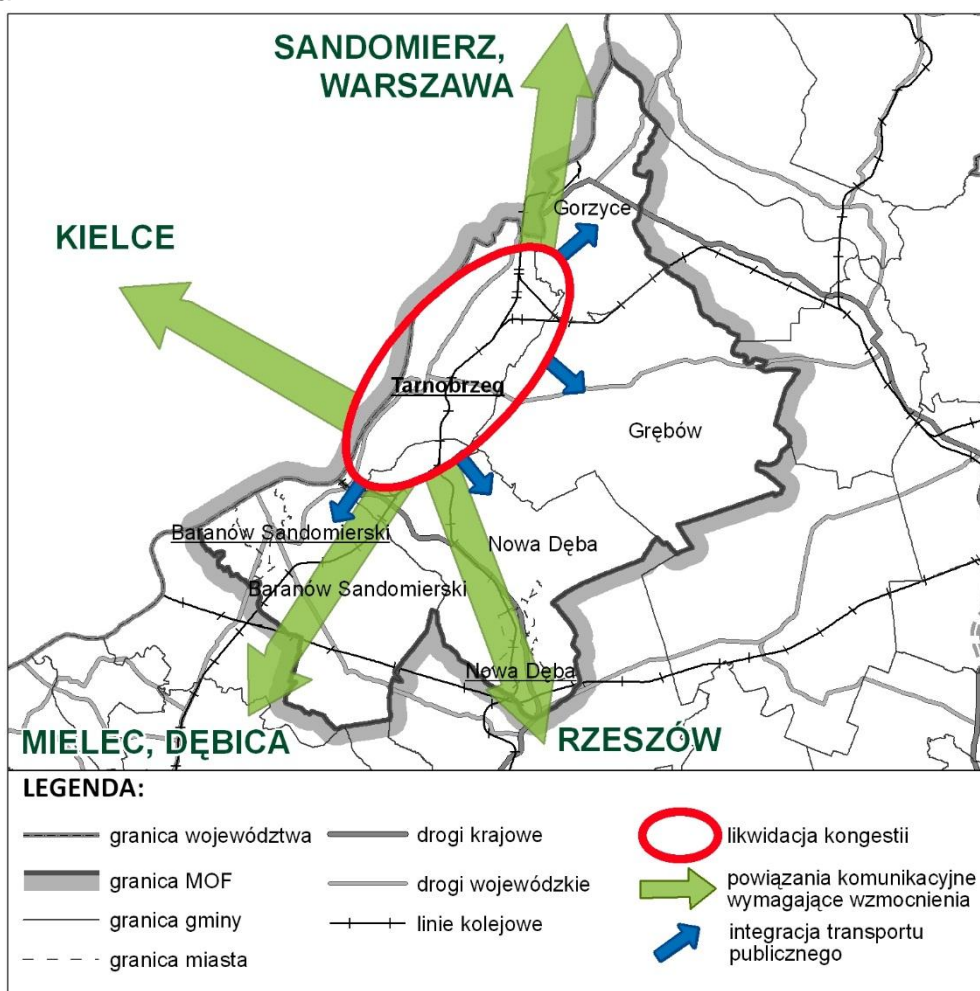
Tarnobrzeg jest ważnym węzłem w kolejowym transporcie towarowym. Linie przebiegające przez MOF mają zostać poddane modernizacji w perspektywie finansowej 2014-2020/2023.

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

Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Tarnobrzeg wymagające wsparcia:

- Usprawnienie tranzytu na kierunku północ – południe
- Poprawa dostępności do Rzeszowa i do autostrady A4
- Rozwój komunikacji kolejowej, w tym w układzie południkowym
- Integracja transportu publicznego

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



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

Kluczowe przedsięwzięcia realizujące kierunki rozwoju:

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

Miejski Obszar Funkcjonalny Stalowa Wola

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

W MOF Stalowa Wola kluczowym wąskim gardłem na sieci drogowej jest przejazd przez Stalową Wolę i Nisko w ciągu drogi krajowej DK77. Ruch może zostać ograniczony po realizacji drogi ekspresowej S19 z Rzeszowa do Lublina, ale ze względu na ruch pojazdów w stronę Tarnobrzega i Sandomierza, niezbędne może okazać się równoległe zrealizowanie

obwodnicy Stalowej Woli i Niska w ciągu DK77. W układzie dróg wojewódzkich nr 855 i 871, dojazd do Stalowej Woli został znacznie poprawiony w wyniku inwestycji od 2004 r.

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

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

Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Stalowa Wola wymagające wsparcia:

- Poprawa dostępności do Rzeszowa
- Poprawa dostępności do Polski centralnej
- Lepsza integracja z zapleczem oraz z sąsiednimi MOF (zwłaszcza Tarnobrzeg)
- Udrożnienie wewnętrznego układu drogowego i eliminacja kongestii

Rys. 31. Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Stalowa Wola wymagające wsparcia.



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

Kluczowe przedsięwzięcia realizujące kierunki rozwoju:

- Budowa obwodnicy Stalowej Woli i Niska
- Modernizacja sieci kolejowej

Miejski Obszar Funkcjonalny Mielec

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

W poprzedniej perspektywie finansowej rozbudowano i zmodernizowano sieć, bardzo obciążonych ruchem ciężkim, dróg wojewódzkich w sąsiedztwie miasta. Kluczowa była przede wszystkim modernizacja ciągu od mostu w Połańcu, przez DW 764 do Tuszyna Narodowego (gdzie w kierunku północnym prowadzi do Baranowa Sandomierskiego i Tarnobrzega zmodernizowana DW985) oraz budowa nowej wschodniej obwodnicy Mielca w ciągu DW985 wraz z modernizacją DW985 w kierunku autostrady A4 i Dębicy oraz DW875 w kierunku Kolbuszowej.

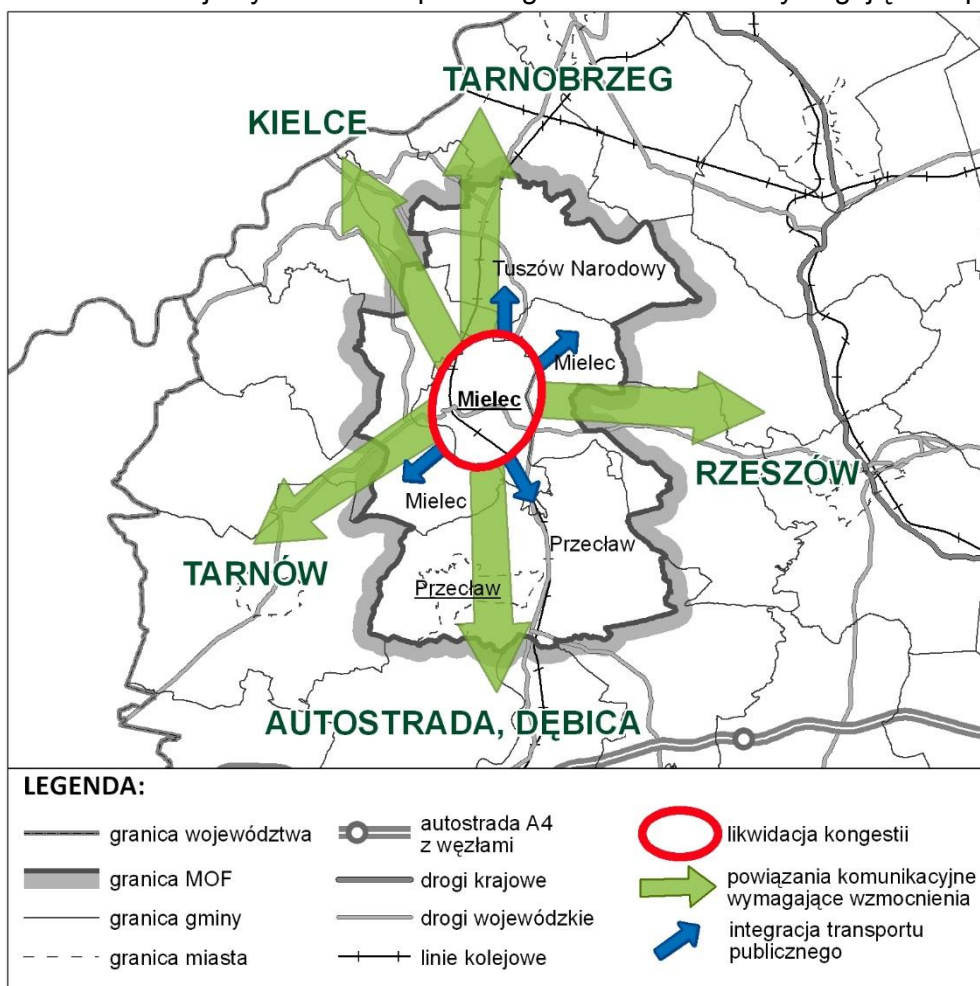
Nadal w rdzeniu MOF występują wąskie gardła a ruch z terenów przemysłowych nie jest w całości wyprowadzony od razu na trasy obwodowe. W obecnej perspektywie wymagana jest modernizacja drogi wojewódzkiej DW984 do Tarnowa, most na Wisłoce i budowa trasy dojazdowej do SSE Mielec.

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

Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Mielec wymagające wsparcia:

- Poprawa dostępności do autostrady A4 i do Rzeszowa
- Poprawa dostępności do Polski centralnej
- Reaktywacja pasażerskiego i towarowego transportu kolejowego
- Poprawa obsługi transportowej strefy przemysłowej
- Eliminacja ruchu ciężkiego z centrum miasta
- Lepsza integracja transportu publicznego

Rys. 32. Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Mielec wymagające wsparcia.



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

Kluczowe przedsięwzięcia realizujące kierunki rozwoju:

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

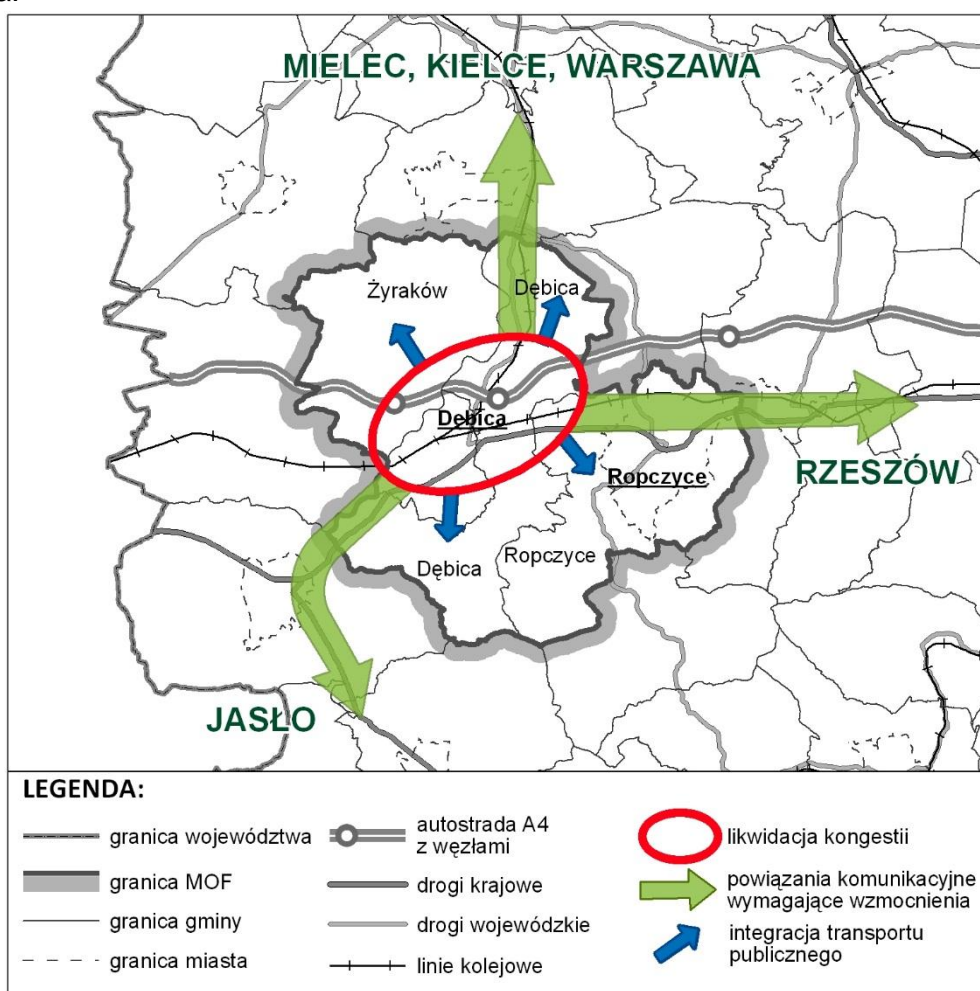
Miejski Obszar Funkcjonalny Dębica-Ropczyce

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

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

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

Rys. 33. Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Dębica-Ropczyce wymagające wsparcia.



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

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

- Poprawa skomunikowania z Polską centralną
- Integracja z Rzeszowskim Obszarem Funkcjonalnym i MOF Mielec
- Rozwój drogowych i kolejowych powiązań południkowych

- Integracja transportu publicznego pomiędzy Dębicą i Ropczycami
- Poprawa warunków podróżowania koleją do Rzeszowa
- Modernizacja połączeń drogami lokalnymi i wojewódzkimi z węzłami autostradowymi.

Kluczowe przedsięwzięcia realizujące kierunki rozwoju:

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

Miejski Obszar Funkcjonalny Jarosław-Przeworsk

MOF Jarosław-Przeworsk ciąży w kierunku Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego, a tendencje te zostaną wzmocnione po oddaniu ostatniego fragmentu A4. MOF Jarosław-Przeworsk stanowi gęsto zaludniony obszar, jednak większość mieszkańców zamieszkuje w układzie równoleżnikowym wzdłuż autostrady A4 i drogi krajowej DK4. Rynek pracy MOF rozwija się powoli.

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

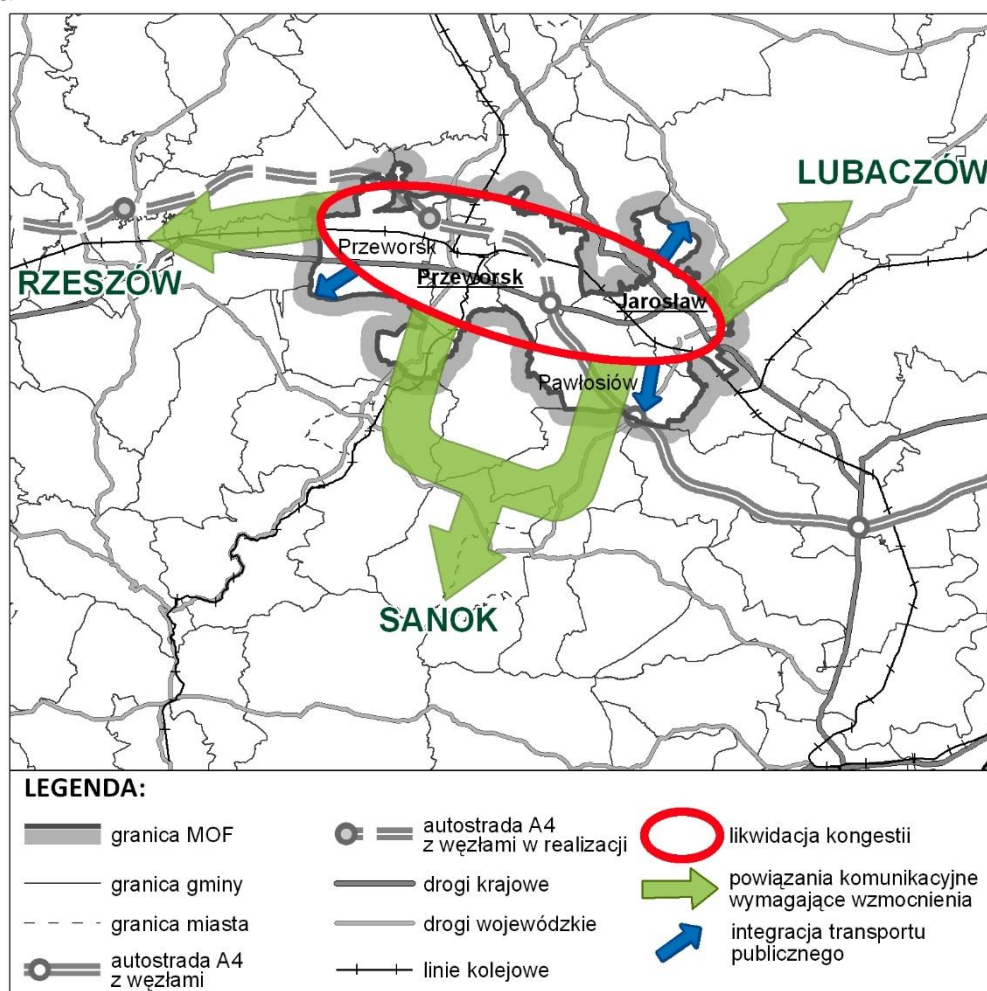
Miasto Jarosław ma znaczenie jako węzeł kolejowy, który w transporcie pasażerskim ma charakter węzła zintegrowanego. Inwestycje kolejowe koncentrują się na linii magistralnej E-30. Główną funkcją linii będzie zapewnienie dogodnych połączeń międzywojewódzkich. W zakresie funkcjonowania mieści się także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

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

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

- Wzmocnienie południkowych układów transportowych
- Poprawa dostępu do węzła autostradowego na A4 (Przeworsk)
- Integracja transportu publicznego z Rzeszowskim Obszarem Funkcjonalnym
- Obsługa strefy peryferyjnej rejonu Lubaczowa

Rys. 34. Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Jarosław-Przeworsk wymagające wsparcia.



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

Kluczowe przedsięwzięcia realizujące kierunki rozwoju:

- Budowa i organizacja Kolei Aglomeracyjnej na odcinku od MOF Dębica-Ropczyce do MOF Jarosław-Przeworsk
- Modernizacja dróg wojewódzkich w układzie południkowym (w tym dróg DW865 i 835)

Miejski Obszar Funkcjonalny Sanok-Lesko

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

Ludność w MOF Sanok-Lesko jest bardzo skoncentrowana wzdłuż dróg krajowych nr 28 i 84. Dużą część obszaru w północnej i południowej części MOF stanowią lasy. Zasięg oddziaływania MOF jest ograniczony słabą dostępnością transportową. W MOF obserwowana jest kongestia potęgowana sezonowo ruchem turystycznym w kierunku Bieszczad. Przygotowywana jest inwestycja w postaci obwodnicy Sanoka w ciągu drogi DK28.

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

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

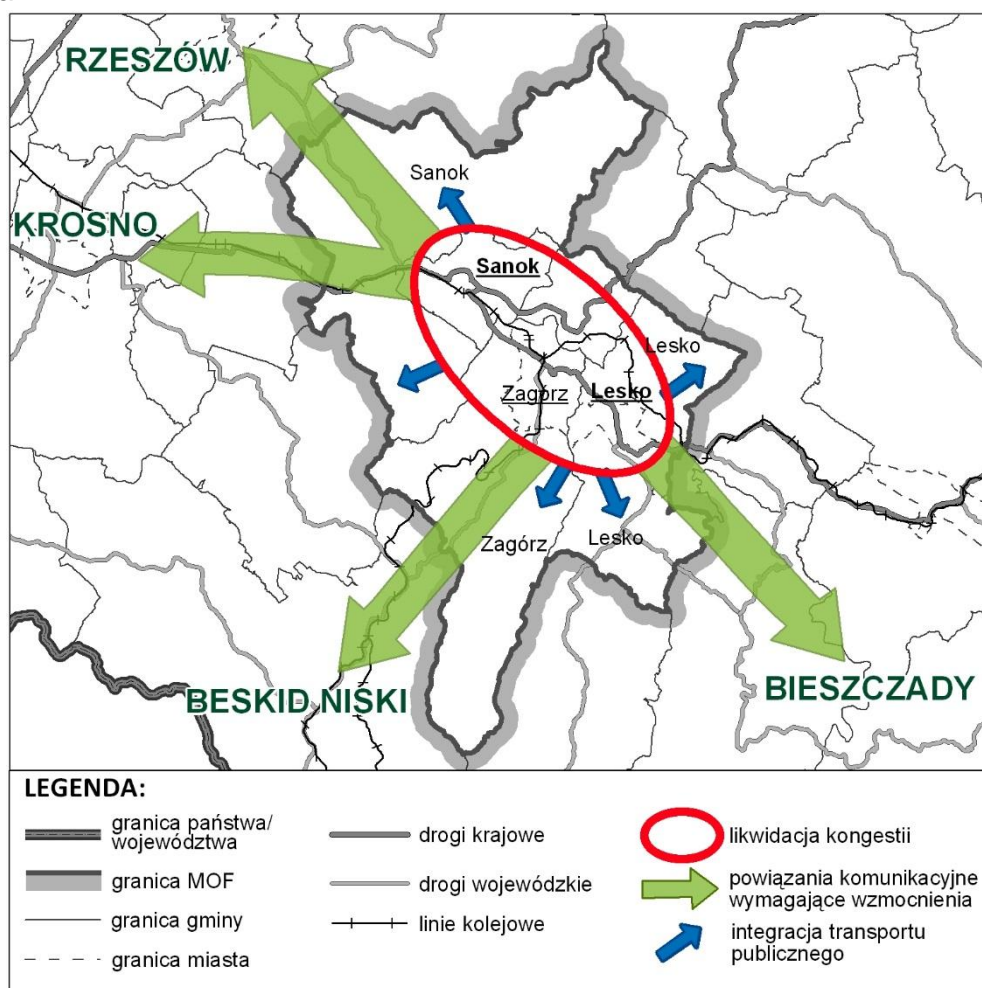
Rola Sanoka jako węzła kolejowego jest obecnie niewielka. Realizacja przedsięwzięć na linii nr 108, jak i na linii nr 107 przyczyni się do wyraźnej poprawy dostępności kolejowej do stolicy województwa oraz pozostałych ośrodków subregionalnych, z obszarów położonych w jego południowej części. Linia kolejowa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

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

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

- Poprawa dostępności do Rzeszowa
- Poprawa dostępności w kierunku Krosna i województwa małopolskiego
- Wyprowadzenie ruchu z centrum miasta i likwidacja kongestii
- Lepsza integracja transportu publicznego, głównie autobusowego
- Lepsza obsługa turystyczna regionu Bieszczad

Rys. 35. Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Sanok-Lesko wymagające wsparcia.



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

Kluczowe przedsięwzięcia realizujące kierunki rozwoju:

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

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

Natężenie ruchu pojazdów osobowych w województwie podkarpackim koncentruje się głównie na drogach dojazdowych do głównych miast, w tym przede wszystkim do Rzeszowa i na przejściach przez miasta w ciągach dróg krajowych. Specyficzny dla województwa podkarpackiego jest model rynku pracy oparty na codziennych dojazdach, który powoduje zatłoczenie dróg, zjawisko kongestii w miastach oraz podnosi wskaźnik

wypadkowości. Te niekorzystne zjawiska należy minimalizować poprzez rozwój transportu publicznego w przewozach między ośrodkami subregionalnymi.

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

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

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

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

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

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

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

Kierunki rozwoju w ramach integracji systemów transportowych wymagające wsparcia:

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

IV. System wdrażania i realizacji

1. System realizacji

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

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

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

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

L.p.	Priorytet inwestycyjny	Uszczegółowienie
RPO WP		
1.	<u>Priorytet inwestycyjny 7b (EFRR)</u> <i>Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa, przebudowa dróg wojewódzkich, na odcinkach leżących w ciągach komunikacyjnych stanowiących połączenie z siecią TEN-T, w tym inwestycje na rzecz poprawy bezpieczeństwa i przepustowości ruchu na tych drogach (BRD, ITS). • Pozostałe drogi, zgodnie z Kontraktem Terytorialnym oraz w przypadku dróg lokalnych zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa.
2.	<u>Priorytet 7c (FS/EFRR)</u> <i>Rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa, przebudowa, modernizacja infrastruktury oraz wdrażanie rozwiązań i technik zarządzania i monitorowania ruchu: śródlądowych dróg wodnych (w tym portów śródlądowych); portów morskich; terminali przeładunkowych nie należących do sieci TEN-T.

	<i>promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej</i>	
3.	<u>Priorytet 7d (FS/EFRR)</u> <i>Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa, modernizacja, rehabilitacja, rewitalizacja sieci kolejowej i infrastruktury dworcowej poza siecią TEN-T o znaczeniu regionalnym oraz zakup i modernizacja taboru kolejowego dla połączeń wojewódzkich.
4.	<u>Priorytet 4e (FS/EFRR)</u> <i>Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu</i>	<p>Zrównoważona mobilność miejska/ekologiczny transport:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wsparcie dla projektów realizowanych na terenie miast wojewódzkich i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie – budowa, przebudowa uzupełniającej do poziomu krajowego infrastruktury transportu publicznego, w tym np.: P&R, zintegrowane centra przesiadkowe, wspólny bilet, Inteligentne Systemy Transportowe, ścieżki rowerowe, przebudowa infrastruktury miejskiej w celu ograniczania ruchu drogowego w centrach miast itp.
<p align="center">POPW (dofinansowanie z EFRR)</p> <p>Wsparcie zostanie przeznaczone na poprawę układów transportowych 5 miast wojewódzkich Polski Wschodniej: Białegostoku, Lublina, Kielc, Rzeszowa, Olsztyna oraz ich obszarów funkcjonalnych na zasadach przewidzianych w Umowie Partnerstwa.</p>		
1.	<u>Priorytet inwestycyjny 7b (EFRR)</u> <i>Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Inwestycje na drogach krajowych i wojewódzkich w obrębie miasta wojewódzkiego, zapewniające jego połączenie z siecią dróg krajowych, w tym TEN-T. • Inwestycje dotyczące budowy/przebudowy dróg wojewódzkich w obszarach funkcjonalnych, włączające je do systemu dróg krajowych, w tym sieci TEN-T. • Inwestycje polegające na przebudowie istniejących dróg o znaczeniu regionalnym (wojewódzkie), ze szczególnym uwzględnieniem inwestycji poprawiające dostępność do dróg znajdujących się w sieci TEN-T.
2.	<u>Priorytet 7d (FS/EFRR)</u> <i>Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Inwestycje w infrastrukturę liniową: rewitalizacja, rehabilitacja lub modernizacja drogi kolejowej. Ponadto w przypadku wybranych projektów przewidziana jest budowa lub przebudowa sieci trakcyjnej wraz z infrastrukturą towarzyszącą. • Inwestycje w infrastrukturę punktową (obiekty obsługi podróżnych m.in. przystanki, wiaty, kładki dla pieszych wraz z ich dostosowaniem do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, przejazdy kolejowe oraz inne obiekty inżynieryjne), inwestycje w systemy sterowania ruchem kolejowym, inwestycje w systemy informacji pasażerskiej. • Inwestycje w infrastrukturę liniową (przebudowa drogi kolejowej oraz sieci trakcyjnej wraz z infrastrukturą towarzyszącą), infrastrukturę punktową (obiekty obsługi podróżnych, m.in. przystanki, wiaty, kładki dla pieszych oraz inne obiekty inżynieryjne). Ponadto przewiduje się

		usprawnienie systemów automatyki kolejowej. W ramach osi priorytetowej wsparcie uzyskują również projekty dot. przygotowania dokumentacji technicznej dla projektów wpisujących się w założenia osi.
PO liŚ (dofinansowanie z FS)		
1.	<u>Priorytet 7c (FS/EFRR)</u> <i>Rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej</i>	Budowa, przebudowa, modernizacja infrastruktury oraz wdrażanie rozwiązań i technik zarządzania i monitorowania ruchu: <ul style="list-style-type: none"> • głównych śródlądowych dróg wodnych (w tym portów śródlądowych) objętych Dokumentem Implementacyjnym do SRT, • terminali przeładunkowych, w szczególności znajdujących się w sieci TEN-T.
2.	<u>Priorytet 7d (FS/EFRR)</u> <i>Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa, modernizacja, rehabilitacja sieci kolejowej i infrastruktury dworcowej poza siecią TEN-T o znaczeniu ponadregionalnym oraz zakup i modernizacja taboru kolejowego dla połączeń międzynarodowych i międzywojewódzkich. • Budowa, przebudowa, modernizacja infrastruktury, zakup, modernizacja taboru dla publicznego transportu kolejowego na obszarach funkcjonalnych miast (kolej aglomeracyjna).
PO liŚ (dofinansowanie z EFRR)		
1.	<u>Priorytet inwestycyjny 7b.</u> <i>Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.</i>	Inwestycje na drogach: <ul style="list-style-type: none"> • łączących ośrodki miejskie z siecią TEN-T (drogi ekspresowe i drogi krajowe poza TEN-T pełniące rolę tras wylotowych), • zapewniających połączenie miejskiej infrastruktury drogowej z pozamiejską siecią TEN-T (drogi krajowe w miejskich węzłach sieci bazowej), • odciążających miasta od nadmiernego ruchu drogowego (obwodnice pozamiejskie, drogi krajowe w miastach na prawach powiatu).

1.1 Podmioty zaangażowane w realizację Programu

Realizacja Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego (PSRT WP) będzie wymagała podjęcia wielu działań z wykorzystaniem zróżnicowanych środków.

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

Szczególą rolę w procesie realizacji PSRT WP na lata 2014-2020 odgrywa samorząd województwa podkarpackiego (wraz z jednostkami organizacyjnymi oraz samorządowymi osobami prawnymi) jako podmiot odpowiedzialny za realizację zadań z zakresu podsystemów transportowych. Rola samorządu województwa, reprezentowanego

przez Dyrektora Departamentu Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego, ma tutaj charakter nie tylko wykonawczy, ale przede wszystkim kreatywny, inspirujący, motywujący, a także koordynacyjny i kontrolny. Samorząd regionalny stanowi węzeł sieci tworzonej przez wszystkie podmioty zaangażowane w realizację PSRT WP, określającego niezbędne inwestycje transportowe, w kontekście realizowanych w nowej perspektywie finansowej programów operacyjnych, zarówno na poziomie regionalnym jak i krajowym.

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

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

Tab. 11. Podmioty uczestniczące w realizacji PSRT WP

L.p.	Podmioty	Pełnione funkcje
1.	Zarząd Województwa Podkarpackiego	Funkcja instytucji zarządzającej RPO WP
2.	Minister właściwy ds. rozwoju regionalnego	Funkcja instytucji zarządzającej PO IiŚ i PO PW
3.	Centrum Unijnych Projektów Transportowych	Funkcja instytucji pośredniczącej dla POPW
4.	Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości	Funkcja instytucji pośredniczącej dla POPW
5.	Minister właściwy do spraw środowiska naturalnego	Odpowiedzialność m.in. za rozpatrywanie i opiniowanie strategicznych ocen oddziaływania na środowisko projektów inwestycyjnych w infrastrukturze transportowej;
	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie/ Podkarpacki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny – Dyrektor Wojewódzkiej Stacji Sanitarno - Epidemiologicznej w Rzeszowie	Odpowiedzialność m.in. za rozpatrywanie i opiniowanie strategicznych ocen oddziaływania na środowisko projektów inwestycyjnych w infrastrukturze transportowej
6.	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Odpowiedzialność za przygotowanie i realizację projektów drogowych na sieci dróg krajowych
	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, oddział w Rzeszowie	Odpowiedzialność za przygotowanie i realizację projektów drogowych na sieci dróg krajowych
7.	Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie	Odpowiedzialność za przygotowanie i realizację projektów drogowych na sieci dróg wojewódzkich
8.	jednostki samorządu terytorialnego	Odpowiedzialność za przygotowanie i realizację projektów drogowych na sieci dróg samorządowych
9.	PKP Polskie Linie Kolejowe	Odpowiedzialność za przygotowanie i realizację projektów kolejowych
10.	Port Lotniczy „Rzeszów - Jasionka	Odpowiedzialność za przygotowanie i realizację projektów lotniczych

1.2 Podmiot koordynujący realizację Programu

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

a) realizację celów Programu, w szczególności poprzez:

- organizację procesu wykonania zobowiązań przez Samorząd Województwa oraz pozyskiwania środków zewnętrznych na realizację zadań w zakresie wynikającym z dokumentu;
- koordynowanie procesów inwestycyjnych oraz organizację procesu przygotowania i wdrożenia przedsięwzięć strategicznych i nadzór nad ich realizacją;
- formułowanie propozycji w zakresie zapewnienia źródeł finansowania Programu, we współpracy z właściwymi jednostkami organizacyjnymi odpowiedzialnymi za zarządzanie innymi dostępnymi w województwie instrumentami finansowymi oraz przygotowywanie propozycji do budżetu województwa i wieloletniej prognozy finansowej;
- podejmowanie i realizacja działań służących egzekwowaniu i monitorowaniu oczekiwań wobec Rządu;
- koordynacja prac wszystkich jednostek współpracujących w zakresie realizacji celów Programu;

b) okresową oceną stopnia realizacji Programu oraz przygotowywanie rocznych raportów z realizacji ww. dokumentu i przedkładanie ich Zarządowi Województwa do akceptacji;

c) zarządzanie bazą informacyjną związaną z realizacją Programu, w tym m.in. budowa bazy wskaźników oraz zbieranie niezbędnych informacji na potrzeby monitorowanie realizacji dokumentu z następujących źródeł:

- Departament Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego – w zakresie danych dotyczących infrastruktury transportowej i wykonywanych przewozów,
- Departament Rozwoju Regionalnego – Regionalne Obserwatorium Terytorialne w zakresie danych obejmujących statystykę publiczną oraz wymagających przeprowadzenia badań własnych;
- Departament Zarządzania Regionalnym Programem Operacyjnym w zakresie sprawozdawczości z realizacji RPO WP;
- innych źródeł danych związanych m. in. z krajowymi programami operacyjnymi;

d) przygotowywanie i uzasadnienie projektów zmian Programu i przedkładanie ich Zarządowi Województwa do akceptacji;

e) kontrolę Programu realizowaną jest zgodnie z ogólnymi zasadami kontroli przyjętymi w UMWP.

Za realizację PSRT WP odpowiada Dyrektor Departamentu Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego UMWP, w szczególności za realizację zobowiązań Samorządu Województwa Podkarpackiego, które wynikają ze *Strategii Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2020*, a są realizowane w ramach Programu. Zachowuje on ogólną

odpowiedzialność za realizację również tych części Programu, których wykonanie powierzone zostało innym komórkom lub jednostkom organizacyjnym.

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

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

2. Kryteria wyboru projektów

Zdefiniowane powyżej obszary wsparcia, w powiązaniu z oceną diagnostyczną oraz ze wstępnymi listami planów inwestycyjnych pozwalają na zaproponowanie kryteriów rangowania (i ewentualnego wyboru) przyszłych projektów transportowych w województwie podkarpackim realizowanych w ramach RPO Województwa Podkarpackiego 2014-2020.

Możliwe jest podzielenie tych kryteriów na merytoryczne (uwzględniające uwarunkowania społeczno-gospodarcze inwestycji i szeroko rozumiany popyt na infrastrukturę) oraz formalno-techniczne. Przedmiotem niniejszego opracowania były przede wszystkim kryteria pierwszego rodzaju. Tym niemniej kryteria formalne są z nimi często silnie powiązane, tworząc system wzajemnie zależnych warunków brzegowych dla podjęcia określonego przedsięwzięcia. Jako podstawowe merytoryczne kryteria wyboru uznać należy:

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

Oczywistym kryterium przy wyborze projektów drogowych jest także kryterium notowanego natężenia ruchu. Jego uwzględnienie musi jednak brać pod uwagę dane pochodzące z Generalnego Pomiaru Ruchu realizowanego w roku 2015 (wyniki będą upublicznione w drugim kwartale roku 2016). Wykorzystywanie danych z pomiaru w roku 2010 musi być bardzo ostrożne, gdyż budowa autostrady A4 zmieniła układ obciążeń na terenie województwa. Ponadto kryterium natężenia ruchu nie może mieć charakteru

bezwzględny. Część inwestycji służy celom polityki rozwoju regionalnego oraz poprawie dostępu do usług pożytku publicznego, zwłaszcza na terenach peryferyjnych). Wówczas nawet działania podejmowane na drogach o niskim natężeniu ruchu mają głębokie uzasadnienie. Można rozważyć wykorzystywanie kryterium wielkości ruchu jako determinanty rangowania projektów w obrębie grup wydzielonych wstępnie w oparciu o szersze kryteria popytowe. Bardziej jednoznacznym wskaźnikiem jest także zmiana natężenia ruchu w okresie między badaniami (np. 2010-2015).

W ujęciu bardziej szczegółowym jako kryteria odnośnie planowanych inwestycji na drogach wojewódzkich (w ramach RPO WP 2014-2020) uznać należy zgodność z nakreślonymi wcześniej kierunkami wsparcia (spełnienie poszczególnych kryteriów może podlegać określonej bonitacji):

- Poprawa dostępności zewnętrznej – kryterium powiązania z dużymi inwestycjami centralnymi, w tym budowa łączników z węzłami sieci TEN-T;
- Poprawa dostępności z południowej części regionu – kryterium położenia inwestycji na południe od autostrady A4;
- Integracja systemu MOF – kryterium inwestycji łączących co najmniej dwa MOF;
- Poprawa dostępności obszarów peryferyjnych – kryterium poprawy dostępności Bieszczad, powiatu lubaczowskiego, Beskidu Niskiego lub Pogórza Dynowskiego;
- Poprawa wewnętrznej dostępności MOF – kryterium położenia inwestycji na terenie jednego z MOF;
- Zwiększenie roli transportu publicznego – kryterium działania w zakresie innym niż rozwój infrastruktury drogowej;
- Lepsza integracja modalna – kryterium działania obejmującego co najmniej dwa rodzaje transportu z następujących czterech: kolejowy, lotniczy, drogowy zbiorowy, drogowy indywidualny;
- Wyprowadzenie ruchu tranzytowego i poprawa bezpieczeństwa – kryterium działania obejmującego budowę dróg o charakterze obwodowym.

Ponadto jako inne elementy różnicujące ocenę proponowanych projektów transportowych należy przyjąć:

- Pozytywny wpływ na obsługę transportową dużych generatorów ruchu (w tym centrów koncentracji miejsc pracy) – kryterium położenia w MOF takich generatorów jak: zakłady produkcyjne, szkoły wyższe, węzły integrujące z innymi gałęziami transportu, centra handlu detalicznego i hurtowego, atrakcje turystyczne;
- Kryterium zwiększenia natężenia ruchu w okresie 2010-2015;
- Kryterium komplementarności względem: inwestycji drogowych innego szczebla (szczególnie POIiŚ i POPW), drogowych z wcześniejszej perspektywy finansowej (2004-2006 i 2007-2013) oraz zintegrowanych inwestycji w ramach innych gałęzi transportu;
- Kryterium przygotowania inwestycji do realizacji.

Rola dwóch ostatnich spośród wymienionych kryteriów jest kluczowa w kontekście właściwego etapowania podejmowanych interwencji. Stopień przygotowania inwestycji powinien być przy tym wyrażony realną datą jej planowanego zakończenia. Miarą przygotowania powinna być gotowość do ogłoszenia przetargu, a nie – istniejący projekt realizacyjny. Doświadczenie wielu inwestycji szczebla centralnego potwierdza, że szybciej i taniej realizowane są inwestycje podjęte w systemie „projektuj i zbuduj”. Komplementarność z innymi działaniami dotyczy w szczególności inwestycji realizowanych przez GDDKiA w ciągach autostrad i dróg ekspresowych w ramach sieci TEN-T.

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

PSRT WP obejmuje długoterminowe cele z dziedziny transportu, których osiągnięcie przewiduje się do 2023 r. Ich skuteczna realizacja wiąże się nieodzownie z możliwościami finansowymi samorządu województwa oraz poszczególnych samorządów regionalnych. Utrudnieniem w konstruowaniu prognoz ram finansowych *Programu* jest wciąż brak dokładnych informacji dotyczących możliwości finansowych dla województwa, zwłaszcza z ponadregionalnych programów operacyjnych. Z tych względów ramy finansowe przygotowanego dokumentu oparte zostały na przyjętych szacunkach.

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

a) zagraniczne środki publiczne:

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

b) krajowe środki publiczne:

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

c) inne źródła finansowania, m. in.:

- potencjał inwestycyjny jednostek samorządu terytorialnego województwa podkarpackiego

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

Szacunkowa wartość środków finansowych, potencjalnie dostępnych na realizację PSRT WP w ramach programów operacyjnych polityki spójności w perspektywie finansowej 2007 – 2013 oraz 2014-2020, wyniesie łącznie: 98 547 922 398 PLN.

W tabeli 12 przedstawiono wydatki wg docelowych źródeł finansowania niezbędne dla zrealizowania Programu, w podziale na poszczególne lata realizacji wraz z wyróżnieniem poszczególnych kategorii przedsięwzięć.

Tab. 12. Źródła finansowania niezbędne dla zrealizowania Programu.

Kategoria projektów *		PI**	Razem (PLN)***
Krajowe środki publiczne			a) 277 556 097 (RPO WP) b) 13 904 960 295 (POIiŚ) c) 915 475 734 (POPW) d) 38 930 544 (EWT: PL-SK)
Zagraniczne środki publiczne	RPO WP		
	RPO WP 2014-2020		1 691 202 027
	<u>Oś priorytetowa V Infrastruktura komunikacyjna</u>		1 691 202 027
	Działanie 5.1 Infrastruktura drogowa	7b	880 374 049
	Działanie 5.2 Infrastruktura terminali przeładunkowych	7c	41 616 000
	Działanie 5.3 Infrastruktura kolejowa	7d	558 613 935
	Działanie 5.4 Niskoemisyjny transport miejski	4e	210 598 042
	RPO WP 2007-2013 1.Kolej 2.Tabor kolejowy 3.Drogi regionalne/lokalne 4.Ścieżki rowerowe 5.Transport miejski 6.Porty lotnicze		1 385 989 793 (KS SIMIK 07-13)
	PO IiŚ		
	PO IiŚ 2014-2020		82 447 816 036
	<u>Oś priorytetowa III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego</u>		39 669 939 623
	Działanie 3.1 Rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T	7.i	33 917 519 416
	Działanie 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych.	7.ii	5 752 420 207
	<u>Oś priorytetowa IV Infrastruktura drogowa dla miast</u>		12 361 226 194
	Działanie 4.1 Zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących w sieci drogowej TEN-T i odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego.	7.a	4 944 490 479
	Działanie 4.2 Zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących poza siecią drogową TEN-T i odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego	7.b	7 416 735 715
	<u>Oś priorytetowa V Rozwój transportu kolejowego w Polsce</u>		20 848 367 520
	Działanie 5.1 Rozwój kolejowej sieci TEN-T	7.i	14 854 030 008
	Działanie 5.2 Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T	7.iii	5 994 337 511
	<u>Oś priorytetowa VI Rozwój niskoemisyjnego</u>		9 568 282 698

transportu zbiorowego w miastach		
Działanie 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach	4.v	9 568 282 698
PO IIŚ 2007-2013 1.Kolej 2.Kolej (sieci TEN-T) 3.Tabor kolejowy 4.Tabor kolejowy (sieci TEN-T) 5.Autostrady 6.Autostrady (sieci TEN-T) 7.Drogi krajowe 8.Transport multimodalny 9.Transport multimodalny (sieci TEN-T) 10. Inteligentne systemy transportowe 11. Porty lotnicze 12. Porty 13. Śródlądowe drogi wodne (regionalne i lokalne)		6 069 576 178 (KS SIMIK 07-13)
PO PW i PO RPW		
PO PW 2014 -2020		5 187 695 798
<u>Oś priorytetowa II Nowoczesna infrastruktura transportowa</u>		3 812 675 188
Działanie 2.1 Zrównoważony transport miejski	4e	1 831 563 419
Działanie 2.2 Infrastruktura drogowa	7b	1 981 111 768
<u>Oś priorytetowa III Ponadregionalna infrastruktura kolejowa</u>		1 375 020 610
Działanie 3.1 Infrastruktura kolejowa	7d	1 375 020 610
PO RPW 2007 -2013 1.Drogi krajowe 2.Drogi regionalne 3.Ścieżki rowerowe 4.Transport miejski		1 311 199 850 (KS SIMIK 07-13)
EWT		
Program Interreg V-A Polska-Słowacja 2014-2020/ Program Współpracy Transgranicznej Rzeczpospolita Polska – Republika Słowacka 2014-2020		232 217 280
<u>Oś priorytetowa II Zrównoważony transport transgraniczny</u>		232 217 280
Programu Współpracy Transgranicznej Europejskiego Instrumentu Sąsiedztwa Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020		222 225 436
<u>Cel strategiczny: Poprawa dostępności regionów, rozwój trwałego i odpornego na klimat transportu oraz sieci i systemów komunikacyjnych</u>		222 225 436
Inne źródła finansowania		a) 20 891 323 (krajowe środki prywatne RPO WP) b) 664 173 506 (krajowe środki prywatne POLiŚ) c) 0 (krajowe środki prywatne POPW) d) 2 048 976 (krajowe środki prywatne EWT: PL-SK)
Razem		98 547 922 398

* Kwoty wskazane dla poszczególnych programów obejmują zarówno wydatki kwalifikowane, jak i niekwalifikowane, tj. wszystkie wydatki niezbędne do poniesienia na realizację zadań objętym danym programem.

** Priorytet inwestycyjny

*** Obliczono na podstawie bieżącego kursu średniego walut obcych w złotych określonych w § 2 pkt 1 i 2 uchwały Nr 51/2002 Zarządu Narodowego Banku Polskiego z dnia 23 września 2002 r. w sprawie sposobu wyliczania i ogłaszania bieżących kursów walut obcych (Dz. Urz. NBP z 2015 r. poz. 11) - z dnia 2015-08-18.

4. System monitoringu i ewaluacji (oceny realizacji Programu)

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

Tab. 13. Wskaźniki monitorowania interwencji w obszarze transportu

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

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

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

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

Spis rysunków i tabel

Spis rysunków

Rysunek 1. Sieć dróg krajowych i wojewódzkich w województwie podkarpackim	14
Rysunek 2. Sieć kolejowa w województwie podkarpackim	16
Rysunek 3. Lotniska i lądowiska w województwie podkarpackim.....	18
Rysunek 4. Stan drogowej dostępności krajowej (WDDT) w województwie podkarpackim w 2013 r.	19
Rysunek 5. Stan kolejowej dostępności krajowej (WKDT) w Makroregionie Polski Wschodniej w 2013 r.	19
Rysunek 6. Sieć transportowa na obszarach wymagających szczególnego wsparcia	21
Rysunek 7. Obszary o najniższej dostępności transportowej do ośrodka wojewódzkiego..	23
Rysunek 8. Delimitacja miejskich obszarów funkcjonalnych w województwie podkarpackim z podziałem na rdzeń i strefę zewnętrzną.....	24
Rysunek 9. Międzygminne dojazdy do pracy na obszarze województwa podkarpackiego do 12 miast rdzeniowych 9 wyróżnionych MOF w 2011 r. przy uwzględnieniu bufora 30 km od granicy województwa	26
Rysunek 10. Sieć transportowa w ROF	30
Rysunek 11. Sieć transportowa w MOF Przemyśl	33
Rysunek 12. Sieć transportowa w MOF Krosno.....	35
Rysunek 13. Sieć transportowa w MOF Tarnobrzeg.....	38
Rysunek 14. Sieć transportowa w MOF Stalowa Wola	40
Rysunek 15. Sieć transportowa w MOF Mielec.....	42
Rysunek 16. Sieć transportowa w MOF Dębica-Ropczyce	44
Rysunek 17. Sieć transportowa w MOF Jarosław-Przeworsk	46
Rysunek 18. Sieć transportowa w MOF Sanok-Lesko	48
Rysunek 19. Międzypowiatowe połączenia autobusowe w województwie podkarpackim w 2014 r.	49
Rysunek 20. Liczba kursów autobusowych i pasażerów na dworcach kolejowych w kluczowych węzłach komunikacyjnych	51
Rysunek 21. Natężenie ruchu (średnie dobowe) pojazdów ciężarowych (samochodów dostawczych, ciężarowych bez przyczep i z przyczepami oraz ciągników) na sieci zamiejskich dróg krajowych i wojewódzkich w 2010 r. w województwie podkarpackim	52
Rysunek 22. Średnioroczny ruch dobowy na drogach krajowych i wojewódzkich w 2010 r.....	54
Rysunek 23. Wąskie gardła na sieci dróg krajowych oraz priorytetowe ciągi dróg wojewódzkich w województwie podkarpackim	56
Rysunek 24. Priorytety inwestycyjne w transporcie kolejowym w województwie podkarpackim	57
Rysunek 25. Zakres wsparcia transportu drogowego w okresie 2004-2023 w województwie podkarpackim	63
Rysunek 26. Zakres wsparcia transportu kolejowego w okresie 2004-2023 w województwie podkarpackim	64
Rysunek 27. Kierunki rozwoju systemu transportowego ROF wymagające wsparcia.	77
Rysunek 28. Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Krosno wymagające wsparcia.	79
Rysunek 29. Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Przemyśl wymagające wsparcia.	80

Rysunek 30. Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Tarnobrzeg wymagające wsparcia.	82
Rysunek 31. Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Stalowa Wola wymagające wsparcia.	83
Rysunek 32. Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Mielec wymagające wsparcia	85
Rysunek 33. Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Dębica-Ropczyce wymagające wsparcia.	86
Rysunek 34. Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Jarosław-Przeworsk wymagające wsparcia.	88
Rysunek 35. Kierunki rozwoju systemu transportowego w MOF Sanok-Lesko wymagające wsparcia.	90

Spis tabel

Tabela 1. Realizacja najważniejszych inwestycji w ciągach dróg krajowych w województwie podkarpackim w okresach programowania 2004-2006 i 2007- 2013	10
Tabela 2. Realizacja inwestycji kolejowych w województwie podkarpackim w okresach programowania 2004-2006 oraz 2007-2013	11
Tabela 3. Ocena wzajemnych powiązań komunikacyjnych MOF w województwie podkarpackim	27
Tabela 4. Scenariusze rozwoju a zapotrzebowanie na infrastrukturę transportową w województwie podkarpackim w roku 2023	61
Tabela 5. Lista projektów drogowych w województwie podkarpackim. Priorytetyzacja projektów na sieci autostrad i dróg ekspresowych według Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)	69
Tabela 6. Inwestycje w ciągach dróg krajowych realizowane przez stronę rządową zawarte w Kontrakcie Terytorialnym	70
Tabela 7. Inwestycje w ciągach dróg wojewódzkich realizowane przez stronę samorządową zawarte w Kontrakcie Terytorialnym	70
Tabela 8. Lista projektów kolejowych o znaczeniu makroregionalnym, zlokalizowanych w województwie podkarpackim. Priorytetyzacja projektów według Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)	72
Tabela 9. Inwestycje na sieci kolejowej realizowane przez stronę rządową zawarte w Kontrakcie Terytorialnym	72
Tabela 10. Zakres interwencji określony w poszczególnych programach operacyjnych.....	93
Tabela 11. Podmioty uczestniczące w realizacji PSRT WP	96
Tabela 12. Źródła finansowania niezbędne dla zrealizowania Programu	101
Tabela 13. Wskaźniki monitorowania interwencji w obszarze transportu	103

Słowniczek

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

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

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

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

Plan Zrównoważonego Transportu Miejskiego	Zgodnie z Ustawą z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym plan taki opracowuje organizator przewozów mających charakter użyteczności publicznej (gmina, związek gminny, powiat, związek powiatów, województwo, minister właściwy do spraw transportu). Plan transportowy określa w szczególności: 1) sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 2) ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; 3) przewidywane finansowanie usług przewozowych; 4) preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; 5) zasady organizacji rynku przewozów; 6) pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej; 7) przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.
Platforma multimodalna	Najważniejsze węzły transportowe, wyposażone w co najmniej jeden wyspecjalizowany, wielofunkcyjny, dostępny dla wszystkich operatorów terminal świadczący usługi przeładunku i magazynowania towarów transportowanych różnymi środkami transportu, realizujący jednocześnie przesunięcie międzygałęziowe i tym samym stanowiący integralny element łańcucha logistycznego. Infrastruktura multimodalnych platform logistycznych najczęściej integruje ze sobą porty morskie z transportem lądowym, spełniając funkcję logistyczno – dystrybucyjną. Nowe wytyczne UE w sprawie Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) z 2011 roku definiują multimodalne platformy logistyczne jako komponenty tej sieci odnośnie węzłów i/lub terminali o wolumenie przeładunku przekraczającym 1% masy ogólnokrajowego przeładunku towarów, zlokalizowane, w miarę możliwości, na obszarze wszystkich regionów NUTS 2.
Polityka rozwoju	Zgodnie z Ustawą z 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, jest to zespół wzajemnie powiązanych działań podejmowanych i realizowanych w celu zapewnienia trwałego i zrównoważonego rozwoju kraju, spójności społeczno-gospodarczej, regionalnej i przestrzennej, podnoszenia konkurencyjności gospodarki oraz tworzenie nowych miejsc pracy w skali krajowej, regionalnej i lokalnej. Powadzi ją Rada Ministrów oraz jednostki samorządu terytorialnego na podstawie strategii rozwoju, przy pomocy programów służących osiągnięciu celów strategicznych z wykorzystaniem środków publicznych.
Potencjałowa dostępność transportowa	Wskaźniki dostępności potencjałowej obszaru określają liczbę miejsc przeznaczenia (lub liczbę ludności), do których można dotrzeć, ważoną ujemnym oddziaływaniem czasu i kosztu przejazdu. Potencjalna dostępność poszczególnych obszarów jest wyrażana jako procent średniej dostępności wszystkich regionów branych pod uwagę. We wskaźnikach tego typu średnia potencjalna dostępność wszystkich regionów została zdefiniowana jako 100. Regiony peryferyjne charakteryzują się wskaźnikiem poniżej 80% tej wartości, natomiast w regionach centralnych przekracza ona nawet 200%.
Przełomowe innowacje transportowe	Dla przyszłego rozwoju systemów transportowych największe znaczenie będzie miało wdrożenie najbardziej obiecujących innowacji przełomowych, nad którymi trwają prace w wielu ośrodkach naukowych i przemysłowych na świecie. Brak jest jednak uniwersalnej definicji pojęcia „technologia przełomowa” możliwej do zastosowania we wszystkich sektorach oraz w odniesieniu do różnego poziomu specjalizacji podsystemów. Istota tego pojęcia sprowadza się do przerwania sposobu korzystania przez ludzkość z powszechnie znanego przez dziesięciolecia rozwiązania. Takim spodziewanym przełomem w najbliższej przyszłości będzie zastąpienie spalinowego napędu środków transportu napędami nowej generacji (elektrycznymi, wodorowymi, hybrydowymi).
Przepustowość infrastruktury	Jest to maksymalna liczba środków transportu, jakie mogą w jednostce czasu (w ciągu godziny, doby czy roku) przemieścić się przez określony element transportowej infrastruktury liniowej lub punktowej.
Rejestr lotnisk cywilnych	Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych, jest to dokument państwowy składający się z: 1) księgi rejestru lotnisk, zawierającej podstawowe dane wszystkich zarejestrowanych lotnisk; 2) części kartograficznej (zawierającej plan zagospodarowania lotniska, plan powierzchni ograniczających wysokość zabudowy i obiektów naturalnych w otoczeniu lotniska, profil podłużny po osi drogi startowej oraz strefy podejść, mapę numeryczną); 3) części dokumentacyjnej; 4) części korespondencyjnej, zawierającej dokumenty obejmujące informacje lotniskowe, techniczne i użytkowe lotnisk.
Rewizja sieci TEN-T	Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T), z ang <i>Trans-European Transport Networks</i> , stanowią część koncepcji Pan-Europejskiej Sieci Transportowej, która stworzona została podczas trzech Pan-Europejskich Konferencji Transportowych (W Pradze w 1991 roku, na Krecie w 1994 roku oraz w Helsinkach w 1997 roku). Podstawę prawną funkcjonowania TEN-T stanowi Tytuł XV Traktatu o Unii Europejskiej (TUE). Do czasu wejścia w życie tego traktatu w listopadzie 1993 roku UE nie miała solidnych podstaw prawnych do inicjowania transportowych projektów infrastrukturalnych wspólnego zainteresowania. Zgodnie z zapisami artykułu 154 TUE, sieci te mają przyczyniać się do sprawnego działania i rozwoju rynku wewnętrznego oraz zapewnienia spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej. Rewizja wytycznych wspólnotowych w sprawie rozwoju sieci TEN-T odbywa się co 5 lat. Ostatnia rewizja wytycznych UE w sprawie tej sieci miała miejsce w latach 2004-5. Zdefiniowane zostały wówczas tzw. osie transkontynentalne oraz lista 30 projektów priorytetowych na sieci TEN-T, z których 3 lądowe i 1 morski dotyczą Polski (aneks nr 3 do decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr

	<p>884/2004, mapa – załącznik nr 1). Na terytorium Polski są nimi: Projekt priorytetowy nr 23 – linia kolejowa E 65 na odcinku: Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Zembrzydowice / Zwardoń; Projekt priorytetowy nr 25 – oś drogowa: Gdańsk – Toruń – Łódź – Częstochowa – Katowice – Bielsko-Biała – Cieszyn / Zwardoń; Projekt priorytetowy nr 27 – linia kolejowa E 75 „Rail Baltica” na odcinku Warszawa – Białystok – Suwałki – Trakiszki. Ponadto wszystkich państw z dostępem do morza dotyczy także projekt autostrad morskich (nr 21).</p> <p>Obecna rewizja wytycznych (tzw. duża rewizja) rozpoczęta w 2009r. dotyczy przeglądu dotychczasowej realizacji przez państwa członkowskie projektów priorytetowych na sieci TEN-T oraz redefinicji zasad funkcjonowania i metodologii dla tej sieci (co ma miejsce po raz pierwszy w procesie rewizji).</p>
SDR	<p>Skrót od średniego dobowego ruchu przeliczeniowych pojazdów samochodowych w roku. Jest to jeden z parametrów obliczanych na podstawie pomiaru ruchu na drogach. Średni dobowy ruch pojazdów w roku definiuje się jako liczbę przeliczeniowych pojazdów silnikowych przejeżdżających przez dany przekrój drogi w ciągu 24 kolejnych godzin, średnio w ciągu jednego roku.</p>
Sektor TSL	<p>Potoczna polska nazwa sfery gospodarki obejmującej transport, spedycję i logistykę. Używana jest w intencji całościowego ujęcia problemów tej sfery. W praktyce analizy „branży TSL” często odnoszą się do zawężonego zakresu transportu zarobkowego (najczęściej tylko samochodowego i z rzadka lotniczego lub kolejowego). Niejasne jest też kwalifikowanie działalności jako spedycyjnej lub logistycznej. W analizach tych i rankingach pomija się należących do sfery transportu zarządców infrastruktury transportowej oraz pomija się małe przedsiębiorstwa transportowe. Jedynym anglojęzycznym odpowiednikiem tego pojęcia jest <i>transport and logistics</i>.</p>
Spójność terytorialna	<p>Spójność terytorialną stanowi sieć wzajemnych powiązań wielu aspektów współczesnej przestrzeni życiowej (spójność gospodarcza, transportowa, ekologiczna, rozwojowa, społeczna i inne), wyrażająca się poprzez minimalizację występowania konfliktów przestrzennych oraz równoważenia różnic potencjałów rozwojowych pomiędzy regionami, a także negatywnych efektów procesów rozwojowych (wynikających tak z indywidualnych cech poszczególnych regionów jak i specyfiki rynków globalnych). W Unii Europejskiej spójność terytorialna stanowi wyższą formę, na którą składają się poszczególne polityki sektorowe. Ze względu na ich równoległe funkcjonowanie i wzajemne przenikanie, nie należy rozpatrywać spójności wewnątrzwspólnotowej z rozdziałem na poszczególne ich aspekty. Dlatego też rolą spójności terytorialnej powinno być integrowanie wszelkich dotychczasowych polityk w ścisłym odniesieniu do przestrzeni.</p>
Subsydiarność	<p>Jest jedną z podstawowych zasad ustrojowych Unii Europejskiej. W uproszczeniu zasada ta oznacza, że na szczeblu wspólnotowym powinny być podejmowane tylko te działania, które zapewniają większą skuteczność i efektywność, niż w przypadku, gdyby prowadzenie stosownych akcji pozostawić w wyłącznej kompetencji rządów poszczególnych państw członkowskich. Od 2007 r. w transporcie organy Wspólnoty (Komisja, Rada, Parlament) ustalają jednolite regulacje rynków międzynarodowych, zasady uczciwej konkurencji, strategie i finansowanie infrastruktury paneuropejskiej, kierunki wzmacniania spójności przestrzeni gospodarczej ugrupowania, pomoc finansową z budżetu UE, relacje z krajami trzecimi. Zgodnie z zasadą subsydiarności władze państw członkowskich odpowiadają za narodowy proces legislacyjny dotyczący transportu, kształtowanie struktury podmiotowej sektora transportu, regulację krajowych rynków transportowych, procesy inwestycyjne w sieci transportu krajowego, rynek pracy. Władze regionalne i lokalne mają kompetencje w zakresie: zamówień publicznych i przetargów, bezpieczeństwa transportu, ochrony środowiska, eliminacji kongestii. W myśl tej zasady przedsiębiorstwa transportowe mają wyłączną kompetencję w zakresie: kształtowania wielkości i struktury działalności, rozwoju majątku bezpośrednio produkcyjnego, sposobów zaspokajania popytu rynkowego, rozwoju technologii przewozowych, innowacji i prac modernizacyjnych.</p>
System NATURA 2000	<p>Obszary Natura 2000 są nową formą ochrony przyrody, wprowadzoną w Polsce po przystąpieniu naszego kraju do Unii Europejskiej w 2004 r. i są konsekwencją wdrożenia do naszego systemu prawnego postanowień dyrektywy Rady z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory, zwanej dalej dyrektywą „siedliskową” jak i tworzenia obszarów specjalnej ochrony ptaków na podstawie dyrektywy Rady z dnia 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikich ptaków zwanej dalej dyrektywą „ptasią”. Od 2005 r. jest tworzony katalog obszarów Natura 2000 zawierający opisy ponad 1000 polskich obszarów Natura 2000. Każdy plan lub przedsięwzięcie, które potencjalnie mogłoby wpływać na obszar Natura 2000, musi być (przed zezwoleniem na nie) ocenione pod kątem tego wpływu. Nie można zezwolić na realizację przedsięwzięcia, którego wpływ na obszar Natura 2000 byłby znacząco negatywny.</p>
System transportowy	<p>Jest to pojęcie odnoszące się do wyposażenia i organizacji transportu na danym obszarze (mówi się o systemie transportowym kraju, regionu czy miasta). Jest złożonym układem podsystemów technicznych (gałęziowych, funkcjonalnych), organizacyjnych, finansowych i regulacyjnych. Główny jego szkielet stanowi układ infrastruktury decydujący o dostępności transportowej obszaru. O efektach użytkowych systemu decyduje dostępność i jakość oferowanych usług transportowych. Transport ze swej istoty jest sferą działalności gospodarczej o systemowym charakterze. Użyteczność transportu jest tym większa,</p>

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

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

Załączniki do Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego

1. Wynikowa lista kluczowych projektów

Nazwa zadania (nr drogi; nazwa odcinka; typ inwestycji: budowa/przebudowa/zmiana przebiegu; długość):

L.p.	Droga	Odcinek	Rodzaj	Długość [km]
1.	DW 835 Lublin – Przeworsk – Grabownica Starzeńska	Sieniawa - Gorliczyna	przebudowa / rozbudowa	13,0
2.	DW 835 Lublin – Przeworsk – Grabownica Starzeńska	obw. Dynowa	budowa	3,6
3.	DW 835 Lublin – Przeworsk – Grabownica Starzeńska	autostrada A4 (węzeł Przeworsk) - Gwizdaj (DK4)	budowa	2,1
4.	DW 835 Lublin – Przeworsk – Grabownica Starzeńska	Gwizdaj (DK4) - Kańczuga	przebudowa / rozbudowa / budowa	12,7
5.	DW 835 Lublin – Przeworsk – Grabownica Starzeńska	a) granica województwa - Sieniawa	przebudowa / rozbudowa	15,9
		b) Kańczuga - Grabownica Starzeńska z wyłączeniem obwodnicy Dynowa		55,2
6.	DW 858 Zarzecze – granica województwa	Dąbrowica - Sieraków	budowa	3,0
7.	DW 858 Zarzecze – granica województwa	Zarzecze - Ulanów	przebudowa / rozbudowa	5,0
8.	DW 861 Bojanów – Jeżowe – Kopki	Jeżowe (DK19) -Podgórze (S19)	przebudowa / rozbudowa	4,5
9.	DW 861 Bojanów – Jeżowe – Kopki	Podgórze (S19) - Kopki (863) - Krzeszów	przebudowa / rozbudowa	15,1
10.	DW 861 Bojanów – Jeżowe – Kopki	Bojanów - Jeżowe (DK19)	przebudowa / rozbudowa	16,0
11.	DW 865 Jarosław–Oleszyce–Cieszanów–Bełżec	obw. Oleszyc i Cieszanowa	budowa	4,4
12.	DW 865 Jarosław–Oleszyce–Cieszanów–Bełżec	Szówsko - Zapałów	przebudowa / rozbudowa	13,8
13.	DW 865 Jarosław–Oleszyce–Cieszanów–Bełżec	Zapałów - Oleszyce	przebudowa / rozbudowa	13,6
14.	DW 866 Dachnów–Lubaczów–granica państwa	obw. Lubaczowa	budowa	3,5

15.	DW nr 867 Sieniawa - Wola Mołodycka - Oleszyce - Lubaczów - Hrebenne	Oleszyce - Lubaczów	budowa / przebudowa / rozbudowa	5,0
16.	DW nr 867 Sieniawa - Wola Mołodycka - Oleszyce - Lubaczów - Hrebenne	Lubaczów - Prusie	przebudowa / rozbudowa	25,0
17.	DW nr 869 Rudna Mała - Jasionka - Rzeszów	Rudna Mała (DK9) - Jasionka (S19)	rozbudowa / budowa	8,0
18.	DW 871 Nagnajów - Tarnobrzeg - Stalowa Wola i DW 723 Tarnobrzeg - Sandomierz	obw. Tarnobrzega	budowa	5,5
19.	DW nr 875 Mielec-Kolbuszowa-Leżajsk	obwodnica Kolbuszowej i Weryni	budowa	6,4
20.	DW nr 875 Mielec-Kolbuszowa-Leżajsk	obwodnica Sokołowa Małopolskiego	budowa	4,0
21.	DW nr 875 Mielec-Kolbuszowa-Leżajsk	Werynia - Sokołów Młp.	przebudowa / rozbudowa	19,0
22.	DW nr 878 Rzeszów - Dylągówka	Rzeszów - Tyczyn	rozbudowa	4,2
23.	DW nr 878 Rzeszów - Dylągówka	Tyczyn - Dylągówka	przebudowa / rozbudowa	16,0
24.	DW nr 878 Rzeszów - Dylągówka	ul. Rejtana - ul. Lubelska w Rzeszowie	budowa	2,6
25.	DW nr 878 Rzeszów - Dylągówka	Rzeszów (ul. Lubelska) - Jasionka (869) etap I (1 jezdnia)	przebudowa / rozbudowa	5,3
26.	DW nr 878 Rzeszów - Dylągówka	Rzeszów (ul. Lubelska) - Jasionka (869) etap I (2 jezdnie)	rozbudowa	5,0
27.	DW nr 881 Sokołów Małopolski-Łańcut-Kańczuga-Żurawica	Czarna - Łańcut	przebudowa / rozbudowa / budowa	6,9
28.	DW nr 881 Sokołów Małopolski-Łańcut-Kańczuga-Żurawica	Kańczuga - Pruchnik	przebudowa / rozbudowa	15,0
29.	DW nr 881 Sokołów Małopolski-Łańcut-Kańczuga-Żurawica	Pruchnik - Żurawica	przebudowa / rozbudowa	25,0
30.	DW nr 884 Domaradz - Przemyśl	obw. Przemyśla	budowa	3,5
31.	DW 885 Przemyśl-Hermanowice-Granica Państwa	Przemyśl-Hermanowice-Granica Państwa	przebudowa / rozbudowa	6,9
32.	DW nr 886 Domaradz - Sanok	łącznik pomiędzy planowaną obwodnicą Sanoka, a DK28	budowa	1,4
33.	DW nr 894 Hoczew - Czarna i DW 895 Uhece Mineralne - Solina - Myczków	Hoczew - Myczków - Wołkowyja oraz Uherce Min. - Solina	przebudowa / rozbudowa	29,3
34.	DW nr 894 Hoczew - Czarna i DW 896 Ustrzyki Dln.-Ustrzyki Górne	Wołkowyja - Czarna oraz Czarna - Ustrzyki Dolne	przebudowa / rozbudowa	45,6

35.	DW 897 Tylawa–Komańcza–Cisne–Ustrzyki Górne–Wołosate–Granica Państwa	Tylawa - Wola Niżna	przebudowa / rozbudowa	11,9
36.	DW nr 984 Lisia Góra–Radomyśl Wielki–Mielec	Radomyśl Wlk. - Piątkowiec	przebudowa / rozbudowa	11,0
37.	DW nr 984 Lisia Góra–Radomyśl Wielki–Mielec	gr. Woj. - Radomyśl Wlk.	przebudowa / rozbudowa	9,1
38.	DW nr 984 Lisia Góra–Radomyśl Wielki–Mielec	Piątkowiec - Rzędzianowice (983)	przebudowa / rozbudowa	12,0
39.	DW nr 984 Lisia Góra–Radomyśl Wielki–Mielec	Rzędzianowice - Mielec (985)	budowa	2,8 lub 4,3 *
40.	DW nr 984 Lisia Góra–Radomyśl Wielki–Mielec	obw. Radomyśla Wlk.	budowa	3,1
41.	DW nr 986 Tuszyna–Ropczyce–Wiśniowa	Ropczyce - Wiśniowa	przebudowa / rozbudowa	28,0
42.	DW nr 986 Tuszyna–Ropczyce–Wiśniowa	Tuszyna - Ropczyce	przebudowa / rozbudowa	18,0
43.	DW nr 987 Kolbuszowa - Sędziszów Młp.	obw. Kolbuszowej	budowa	1,7
44.	DW nr 988 Babica–Strzyżów–Warzyce	Zaborów - obw. Strzyżowa	przebudowa / rozbudowa	4,0
45.	DW nr 988 Babica–Strzyżów–Warzyce	obw. Strzyżowa	budowa	6,0
46.	DW nr 988 Babica–Strzyżów–Warzyce	obw. Strzyżowa - Twierdza	przebudowa / rozbudowa	15,6
47.	DW nr 988 Babica–Strzyżów–Warzyce	Babica - Zaborów wraz z obw. Czudca	przebudowa / rozbudowa / budowa	7,9
48.	DW nr 991 Lutcza–Krosno	ul. Lwowska w Krośnie	przebudowa / rozbudowa	0,8
49.	DW nr 991 Lutcza–Krosno	Lutcza - Krosno	rozbudowa	17,0
50.	DW nr 992 Jasło–Granica Państwa	łącznik pomiędzy DK 28 i DK 73	budowa	1,5
51.	DW nr 992 Jasło–Granica Państwa	nowy odcinek drogi w Jaśle	budowa	2,1
52.	DW nr 992 Jasło–Granica Państwa	Nowy Żmigród - Kąty	przebudowa / rozbudowa	7,0
53.	DW nr 993 Gorlice - Nowy Żmigród - Dukla	gr. Woj. - Nowy Żmigród	przebudowa / rozbudowa	12,6
54.	DK 19 Kuźnica Białostocka - Lublin - Rzeszów - Barwinek	obw. południowa Rzeszowa - gr. Miasta Rzeszowa (ul. Podkarpacka)	rozbudowa	1,9
55.	łącznik autostrady A4	węzeł Dębica Zachód	budowa	3,8

56.	łącznik autostrady A4	węzeł Dębica Wschód	budowa	3,8
57.	łącznik autostrady A4	węzeł Sędziszów Małopolski	budowa	4,3 lub 4,5 *
58.	łącznik autostrady A4	węzeł Rzeszów Północ	rozbudowa	4,4
59.	łącznik autostrady A4	węzeł Łańcut	budowa	3,5 **
60.	łącznik autostrady A4	węzeł Korczowa	budowa / rozbudowa / przebudowa	5,0
61.	Budowa obwodnicy południowej Rzeszowa - etap I	odcinek S19 (Rzeszów Południe) - ul. Podkarpacka DK-19	budowa	3,9
62.	Północna obwodnica Rzeszowa	ul. Lubelska - ul. Warszawska w Rzeszowie	budowa	1,3
63.	Północna obwodnica Rzeszowa	ul. Warszawska - ul. Krakowska w Rzeszowie	budowa	3,2
64.	Południowa obwodnica Rzeszowa - etap II	ul. Podkarpacka (DK19) - ul. Sikorskiego (878) w Rzeszowie	budowa	5,0
65.	DK 28	budowa obw. Sanoka		...
66.	DK 4	budowa obw. Łańcuta		...
67.	DK 77	budowa obw. Stalowej Woli i Niska		...
68.	S19	gr. Województwa- Stobierna		...
69.	S19	Rzeszów Południe (Kielanówka) - Węzeł Babica		...
70.	S19	Węzeł Babica - Barwinek		...
71.	S74	gr. Województwa- Nisko		...

* w zależności jaki wariant zostanie wybrany

** zmiana w wyniku dokonanego wyboru wariantu

2. Wnioski z oceny oddziaływania na środowisko Programu

– w przygotowaniu –

3. Wnioski z oceny ex-ante Programu

– w przygotowaniu –