



**POMOC TECHNICZNA**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Gmina  
Miasto Rzeszów

UNIA EUROPEJSKA  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



# Studium rozwoju transportu publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego

Rzeszów 2015

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego przyznanych w ramach „Konkursu dotacji na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

**Zespół autorski:**

Leszek Ruta – Kierownik Projektu

Emilia Frąckiewicz

Anna Żyłka

Tomasz Godlewski

Robert Lis

Janusz Pietrusiak

Paweł Rydzyński

Marcin Tumanow

Marcin Wojtowicz

Adam Zadroga

Janusz Zubrzycki



## Spis treści

<b>Wykaz pojęć i skrótów użytych w opracowaniu .....</b>	<b>6</b>
<b>WSTĘP .....</b>	<b>7</b>
<b>1. Powiązanie „Studium rozwoju transportu publicznego ROF” z aktami normatywnymi i dokumentami strategicznymi .....</b>	<b>9</b>
1.1. Dokumenty Unii Europejskiej .....	10
1.1.1. Strategia Europa 2020 .....	10
1.1.2. Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i rady (ue) .....	10
1.1.2.1. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 .....	10
1.1.2.2. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1301/2013 .....	13
1.1.2.3. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1300/2013 .....	14
1.1.3. Koncepcja dotycząca planów mobilności .....	15
1.2. Dokumenty krajowe .....	17
1.2.1. Umowa partnerstwa .....	18
1.2.2. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020 – Regiony, miasta, obszary wiejskie (KSRR). .....	21
1.2.3. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 .....	23
1.2.4. Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju - Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności .....	24
1.2.5. Strategia Rozwoju Kraju 2020 .....	26
1.2.6. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) .....	28
1.2.7. Strategia Rozwoju społeczno-gospodarczego dla Polski Wschodniej do roku 2020 .....	29
1.2.8. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko .....	30
1.2.9. Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020 .....	31
1.3. Dokumenty wojewódzkie .....	31
1.3.1. Strategia Rozwoju Województwa Podkarpackiego – Podkarpackie 2020 .....	31
1.3.2. Regionalny Program Operacyjny Województwa Podkarpackiego 2014-2020 .....	33
1.3.3. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego .....	34
1.3.4. Program Ochrony Powietrza dla strefy podkarpackiej .....	36
1.4. Dokumenty ROF .....	37
1.4.1. Strategia ZIT (Projekt) .....	37
1.4.2. Gmina Rzeszów .....	39
1.4.3. Pozostałe gminy z obszaru rof .....	42
1.4.4. Powiązanie z pozostałymi dokumentami strategicznymi ROF .....	44
1.4.4.1. Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego .....	44
1.4.4.2. Program Rewitalizacji dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego .....	48
1.4.4.3. Koncepcja lokalizacji stref zwiększonej aktywności gospodarczej na terenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego .....	48
1.4.4.4. Pozostałe dokumenty .....	49
<b>2. Diagnoza obecnego stanu infrastruktury transportowej w Rzeszowskim Obszarze Funkcjonalnym .....</b>	<b>50</b>
2.1. Infrastruktura drogowa .....	50
2.1.1. Obecny układ sieci drogowej .....	50

2.1.2.	Infrastruktura parkingowa .....	57
2.1.3.	Infrastruktura dworcowa i przystankowa w transporcie autobusowym .....	59
2.1.4.	Realizowane i planowane inwestycje związane z rozwojem sieci drogowej .....	77
2.2.	Infrastruktura kolejowa .....	83
2.2.1.	Układ sieci kolejowej .....	83
2.2.2.	Infrastruktura stacyjna, przystankowa i dworcowa .....	87
2.2.3.	Realizowane i planowane inwestycje związane z rozwojem sieci kolejowej .....	97
2.3.	Infrastruktura lotnicza .....	99
2.4.	Zintegrowane węzły przesiadkowe .....	103
2.5.	Podstawowe atuty i mankamenty obecnego stanu infrastruktury transportowej .....	107
<b>3.</b>	<b>Diagnoza obecnego stanu transportu zbiorowego w Rzeszowskim Obszarze Funkcjonalnym .....</b>	<b>113</b>
3.1.	Organizacja publicznego transportu zbiorowego w ROF – uwarunkowania prawno-organizacyjne .....	113
3.2.	Sieć komunikacyjna na obszarze ROF .....	115
3.2.1.	ZTM Rzeszów .....	116
3.2.2.	ZG PKS .....	123
3.3.	Pozostała sieć komunikacji autobusowej .....	128
3.4.	Wojewódzkie i międzywojewódzkie przewozy kolejowe .....	137
3.5.	Stopień integracji poszczególnych gałęzi transportu pasażerskiego na obszarze ROF .....	141
3.6.	Podstawowe atuty i mankamenty obecnej oferty transportu zbiorowego .....	146
<b>4.</b>	<b>Badania popytu i podaży na usługi transportowe na obszarze ROF .....</b>	<b>151</b>
4.1.	Analiza wyników badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców dotyczących wyboru rodzaju środków transportu .....	151
4.1.1.	Konstatacje i wnioski .....	151
4.1.2.	Informacje o badaniu .....	152
4.1.3.	Doświadczenia związane z korzystaniem z komunikacji publicznej .....	155
4.1.3.1.	Korzystanie ze zbiorowej komunikacji publicznej .....	155
4.1.3.2.	Preferowany środek transportu publicznego .....	156
4.1.3.3.	Odległość pokonywana przeciętnie środkami zbiorowej komunikacji publicznej .....	157
4.1.4.	Zwyczaje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego .....	158
4.1.4.1.	Częstotliwość podróży .....	158
4.1.4.2.	Wykorzystanie poszczególnych środków transportu w podróżach na terenie ROF .....	160
4.1.4.3.	Przeciętny czas trwania podróży środkami zbiorowej komunikacji publicznej .....	160
4.1.4.4.	Najważniejsze cele podróży z wykorzystaniem środków zbiorowej komunikacji publicznej .....	161
4.2.	Analiza wyników badań potrzeb przewozowych ze wskazaniem braków i ich przyczyn .....	162
4.2.1.	Satysfakcja z funkcjonowania zbiorowej komunikacji publicznej na terenie ROF .....	162
4.2.1.1.	Ogólna satysfakcja mieszkańców z funkcjonowania komunikacji na terenie ROF .....	163
4.2.1.2.	Zadowolenie mieszkańców z funkcjonowania poszczególnych kategorii środków publicznej komunikacji zbiorowej na terenie ROF .....	164
4.2.1.3.	Wieloaspektowy test satysfakcji z funkcjonowania publicznej komunikacji zbiorowej na terenie ROF .....	164
4.2.2.	Postulowane zmiany w zbiorowej komunikacji publicznej .....	166
4.2.3.	Czynniki zwiększające zainteresowanie mieszkańców ROF komunikacją publiczną .....	166
4.2.4.	Opinie mieszkańców na temat wspólnego biletu na terenie ROF .....	167

4.2.4.1.	Akceptacja wprowadzenia wspólnego biletu kosztem akceptacji przesiadek .....	167
4.2.4.2.	Akceptowalna liczba przesiadek.....	168
4.2.5.	Wpływ ułatwień infrastrukturalnych a skłonność do korzystania z publicznego transportu zbiorowego .....	168
4.3.	Analiza wyników badań podaży i popytu na usługi przewozowe realizowane na terenie ROF .....	169
4.3.1.	Główny cel badania, metoda realizacji, schemat doboru próby .....	170
4.3.2.	Badanie napełnień – pomiar wykonywany w dzień powszedni.....	172
4.3.3.	Badanie napełnień – pomiar wykonywany w sobotę .....	175
4.3.4.	Badanie napełnień – pomiar wykonywany w niedzielę .....	178
4.3.5.	Wyniki z uwzględnieniem ztm rzeszów .....	182
4.3.6.	Obserwacje na etapie przeprowadzenia badań .....	184
4.4.	Analiza rentowności komunikacji na obszarze ROF .....	189
4.4.1.	Założenia .....	189
4.4.2.	Oszacowane wyniki.....	190
<b>5.</b>	<b>Rekomendacja zmian w zakresie oferty transportu zbiorowego na obszarze ROF .....</b>	<b>192</b>
5.1.	Prognoza zmian zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego .....	192
5.2.	Prognoza zmian w zakresie rentowności transportu zbiorowego .....	197
5.3.	Rekomendowana modyfikacja siatki połączeń i rozkładów jazdy .....	199
5.3.1.	Konieczność wzrostu roli transportu kolejowego w obsłudze ROF .....	200
5.4.	Rekomendowane inwestycje w infrastrukturę transportową .....	201
5.5.	Rekomendowany model organizacji publicznego transportu zbiorowego .....	205
5.5.1.	Szacowana rentowność rekomendowanych linii komunikacyjnych .....	209
5.6.	Rekomendowane działania związane z systemami taryfowo-rozliczeniowymi.....	211
5.7.	Pożądaný standard usług przewozowych i zarządzania ruchem .....	215
5.8.	Rekomendowany model informacji pasażerskiej .....	216
<b>6.</b>	<b>Podsumowanie.....</b>	<b>219</b>
	<b>Załączniki .....</b>	<b>220</b>
	<b>Spis tabel.....</b>	<b>221</b>
	<b>Spis rysunków .....</b>	<b>224</b>
	<b>Spis fotografii .....</b>	<b>225</b>

## Wykaz pojęć i skrótów użytych w opracowaniu

- **AGC** – umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych, podpisana w Genewie dnia 31 maja 1985r. Weszła w życie w stosunku do Polski w dniu 27 kwietnia 1989 r.
- **AGTC** – umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących, podpisana w Genewie dnia 1 lutego 1991 r. Weszła w życie w stosunku do Polski w dniu 14 stycznia 2002 r.
- **AKP** – Aglomeracyjna Kolej Podmiejska
- **CT** – cele tematyczne
- **DNB** – dochód narodowy brutto
- **EFRR** – Europejski Funduszu Rozwoju Regionalnego
- **EFS** – Europejski Funduszu Społeczny
- **FS** – Fundusz Spójności
- **GDDKiA** – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
- **GPR 2010** – Generalny Pomiar Ruchu w 2010 roku
- **ITS** – Inteligentny Systemy Transportowy
- **MKS Rzeszów** – Międzygminna Komunikacja Samochodowa w Rzeszowie
- **MPK Rzeszów** – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Rzeszowie
- **PAPI (Paper and Pencil Interview)** – metoda ilościowa z wykorzystaniem indywidualnego, zestandaryzowanego wywiadu kwestionariuszowego
- **PI** – Priorytety Inwestycyjne
- **PKP IC** – PKP InterCity
- **PKP PLK S.A.** - PKP Polskie Linie Kolejowe
- **POIiŚ** – Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
- **PO PW** – Program Operacyjny Polska Wschodnia
- **ROF** – Rzeszowski Obszar Funkcjonalny
- **RPO** – Regionalny Program Operacyjny
- **sieć transportowa TEN-T** – jednolita europejska sieć transportowa
- **SIP** – system informacji pasażerskiej
- **SSE** – Specjalne Strefy Ekonomiczne
- **Szlak „Via Carpatia”** – szlak transportowy mający istotne znaczenie dla wszystkich województw Polski wschodniej. Przebiega wzdłuż wschodniej granicy Unii Europejskiej z Kłajpedy i Kowna na Litwie przez Białystok, Lublin, Rzeszów i Koszyce do Debreczyna na Węgrzech i dalej do Rumuni. W Rumunii szlak „Via Carpatia” rozwidła się w kierunku portu morskiego Konstanca oraz w kierunku Bułgarii (Sofia) i portów greckich nad Morzem Egejskim (Saloniki)
- **UE** – Unia Europejska
- **UP** – Umowa Partnerstwa
- **ZG PKS** – Związek Gmin „Podkarpacka Komunikacja Samochodowa”
- **ZTM Rzeszów** – Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie

## WSTĘP

Rozwój publicznego transportu zbiorowego w drogowych przewozach pasażerskich jest jednym z najważniejszych priorytetów w polityce Wspólnot Europejskich. Wynika to z obciążenia ogółu społeczeństwa (nie tylko użytkowników transportu, ale także np. pieszych czy osób, mieszkających bezpośrednio przy ruchliwych drogach) jego tzw. kosztami zewnętrznymi. Występowanie takich kwestii jak: następstwa finansowe śmierci albo zranienia ofiar wypadków komunikacyjnych, bezproduktywne wydłużenia czasu podróży spowodowane kongestią lub poszukiwaniem miejsca do zaparkowania pojazdu motoryzacji indywidualnej, zdrowotnych (i nie tylko) skutków szkodliwego oddziaływania hałasu i spalin, czy wreszcie dewastacja środowiska i krajobrazu naturalnego – przekłada się, tylko na obszarze UE, w koszty liczone w setkach miliardów Euro rocznie. Przy czym w ponad 90% za ich generowanie odpowiada ruch drogowych pojazdów niepublicznych, niebędących transportem zbiorowym, pojazdów pasażerskich o pojemności nie większej niż (w Polsce) 9 osób, oraz samochodowe przewozy towarowe.

Podstawowym środkiem zaradczym w przypadku transportu pasażerskiego jest publiczny transport zbiorowy, w praktyce oznaczający masowe przemieszczanie osób przy wykorzystaniu nieznacznej liczby pojazdów o dużej lub wielkiej zdolności przewozowej. Oznacza to podróżowanie w warunkach społecznie znacznie korzystniejszych niż samochodami osobowymi, ponieważ jeden pojazd drogowy przy wykorzystaniu jednego lub, jak w pojazdach szynowych, kilku silników, przewozi dużą (a w przypadku autobusów przegubowych, piętrowych i pojazdów szynowych wieloczlónowych – bardzo dużą) liczbę pasażerów. Towarzyszą temu z reguły ułatwienia korzystania z komunikacji zbiorowej przedsięwzięcia infrastrukturalne: wydzielone na wyłączność miejsca przystankowe, „bus pasy”, priorytety przy przejeździe przez skrzyżowania etc. Zmniejszenie obciążenia szeroko rozumianego środowiska społecznego i naturalnego, w którym porusza się transport, jest więc ewidentne. Jeżeli środkiem transportu jest pociąg (czy szerzej: komunikacja szynowa), to korzyści w zakresie szybkości, wydajności, bezpieczeństwa przewozów i ograniczenia obciążenia środowiska, w którym funkcjonuje transport, stają się już o rzędu wielkości korzystniejsze.

Z drugiej strony, warunkiem powodzenia komunikacji zbiorowej jest nie tylko jej atrakcyjna oferta, ale także określony poziom świadomości społecznej. Transport - z definicji zbiorowy - nie może ani wymieniać pasażerów w dowolnym miejscu, ani kursować o dowolnych porach<sup>1</sup>. Chcąc korzystać z jego ww. zalet (dodatkowo można zauważyć, że pojazdy komunikacji miejskiej najnowszej generacji komfortem niewiele ustępują samochodom osobowym, a dla osób niepełnosprawnych są nawet wygodniejsze), pasażerowie muszą dostosować się do pór kursowania i miejsc zatrzymywania transportu zbiorowego, co jak wiadomo potrafi rodzić nawet konflikty społeczne. Kwestia ta była jedną z przyczyn burzliwego rozwoju transportu indywidualnego: oprócz prestiżu, samochody osobowe dają wolność wyboru trasy, czasu jej pokonania i eliminują przesiadki. A także dają możliwość przywiezienia bagażu „od drzwi do drzwi” – rzecz obecnie coraz bardziej ważna.

Ww. przesłanki umożliwiają w szczególności zmniejszenie emisji szkodliwych gazów, w tym CO<sub>2</sub>, zmniejszenie zjawiska kongestii i generalnie poprawę warunków życia w miastach – pod warunkiem zwiększenia liczby pasażerów komunikacji zbiorowej.

W bardzo zapalnej kwestii bezpieczeństwa ruchu, należy zwrócić uwagę na jeszcze jeden aspekt. Kierowcy pojazdów pasażerskiego transportu zbiorowego, a także pracownicy drużyn pociągowych są z reguły specjalnie szkoleni, obecnie także na тренаżerach ruchu, a praktyki odbywają z zasady pod nadzorem najbardziej doświadczonych pracowników drogownictwa czy kolei. Prowadzenie pojazdów wykonują przy tym jako stały zawód, a nie doraźnie. Daje to znaczące efekty w zakresie bezpieczeństwa ruchu, np. liczba ofiar wypadków w drogowym transporcie zbiorowym przekłada się na 1,5% ogólnej liczby ofiar wypadków w transporcie indywidualnym. Różnice są więc kolosalne. Kolej w ogóle pozostaje tutaj poza konkurencją.

Niniejszy dokument ma na celu zaproponowanie takiego pakietu działań związanych z rozwojem transportu publicznego na obszarze Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego, by przekonać do niego tych pasażerów, którzy na co dzień z niego nie korzystają, decydując się na wybór prywatnych samochodów.

<sup>1</sup> Chociaż bardzo interesujące próby złagodzenia tego problemu to doświadczenia Związku Transportowego Berlin – Brandenburgia z tzw. „komunikacją miejską na telefon”.

Ideą jest doprowadzenie do sytuacji, by dzięki poprawie jakości transportu publicznego, zwiększyć odsetek osób, które będą się decydować na użytkowanie prywatnych samochodów tylko w sytuacjach krytycznych:

- W stanie wyższej konieczności, czyli np. w momencie, gdy samochód gwarantuje wydatnie szybsze przemieszczanie się, a jednocześnie podróż wymaga maksymalnie dużej elastyczności w planowaniu trasy (której oferta transportu zbiorowego nie jest w stanie sprostać);
- Gdy podróżowanie transportem zbiorowym jest niemożliwe. Chodzi tu m.in. o odcinki, na których transport zbiorowy nie funkcjonuje, czyli np. odcinki pomiędzy miejscem zamieszkania i najbliższym przystankiem autobusowym – w sytuacji, w której jest to dystans przekraczający możliwości pokonania go np. pieszo bądź rowerem (bądź dystans ten jest trudny do pokonania winny sposób niż samochodem ze względu na warunki atmosferyczne).

Modelową sytuacją byłoby doprowadzenie do takiej zmiany preferencji komunikacyjnych podróżnych z obszaru obszar ROF, żeby osoby niekorzystające obecnie z transportu zbiorowego, w przyszłości decydowały się na korzystanie z prywatnego samochodu tylko w ww. sytuacjach „krytycznych”, a nie w wyniku subiektywnych odczuć, że podróżowanie samochodem jest wygodniejsze czy bardziej atrakcyjne.

Z tego względu, niniejsze opracowanie zawiera szczegółową diagnozę obecnego stanu transportu publicznego na obszarze ROF (wliczając w to zarówno ofertę przewoźników w zakresie rozkładów i taryf, jak i stan taboru oraz infrastruktury), wraz z rekomendowanymi działaniami naprawczo-rozwojowymi w każdym z ww. segmentów.



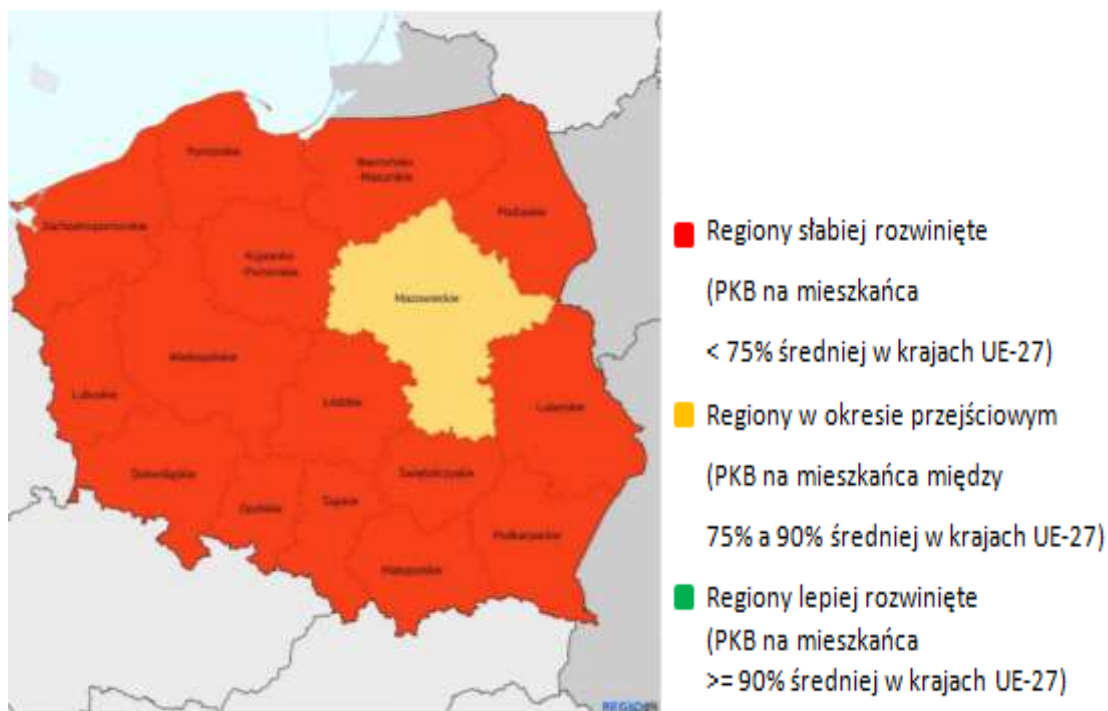
# 1. POWIĄZANIE „STUDIUM ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO ROF” Z AKTAMI NORMATYWNYMI I DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI

Najważniejszy element rozważań w tym rozdziale stanowi określenie możliwości finansowania przedsięwzięć w obszarze transportu publicznego na terenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego ze środków pomocowych Unii Europejskiej.

Skończyła się formalnie perspektywa 2007-2013 i obecnie Polska wkroczyła w okres finansowania na lata 2014-2020, w którym realizowane będą 22 programy operacyjne (zgodne z zasadami unijnej polityki spójności).

Wśród nich znajduje się 16 regionalnych programów operacyjnych (tzw. RPO – dla każdego z województw z osobna), które finansowane będą z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Europejskiego Funduszu Społecznego (EFS). W ramach programów obejmujących swoim zasięgiem więcej niż jedno województwo – jeden program operacyjny otrzyma środki z EFRR i Funduszu Spójności (FS – w perspektywie 2014-2020 w ramach tego funduszu, w odróżnieniu od EFRR i EFS, obowiązywać będą jednolite warunki aplikowania dla całego terytorium Polski). Trzy programy operacyjne otrzymają środki z EFRR. Jeden program operacyjny otrzyma środki z Funduszu Spójności, a jeden program operacyjny otrzyma środki z EFS.

Rysunek 1. Fundusze strukturalne (EFRR i EFS) – kwalifikowalność w latach 2014–2020



Źródło: Komisja Europejska<sup>2</sup>

Z powyższego zestawienia wynika jasno, że 15 województw Polski traktowanych będzie jako regiony słabiej rozwinięte (z takimi samymi warunkami aplikowania o środki w ramach funduszu EFRR), a jedno województwo będzie traktowane jako region w okresie przejściowym. Zasoby finansowe na inwestycje infrastrukturalne będą możliwe do pozyskania w ramach FS oraz EFRR – każdy z tych funduszy posiada pewną specyfikę, o której będzie mowa w kontekście uwarunkowań wydatkowania środków.

<sup>2</sup> [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/information/cohesion-policy-achievement-and-futureinvestment/factsheet](http://ec.europa.eu/regional_policy/information/cohesion-policy-achievement-and-futureinvestment/factsheet) [5.01.2015]

Należy pamiętać, że dofinansowanie na terenie Polski otrzymają tylko te inwestycje, które wpisują się będą z jednej strony w zakładane do realizacji typy operacji opisane w poszczególnych strategiach (od strategii na poziomie europejskim po poziom danego obszaru, na którym ma być przeprowadzona inwestycja), z drugiej zaś strony inwestycje podlegające dofinansowaniu zgodne muszą być z zasadami przydzielania środków opisanych w Rozporządzeniach UE, regulacjach krajowych oraz tych dotyczących poszczególnych regionów Polski. Tym właśnie zagadnieniom poświęcona zostanie pozostała część niniejszego rozdziału.

## 1.1. Dokumenty Unii Europejskiej

Do najważniejszych dokumentów związanych ze Studium Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego należą na poziomie europejskim:

1. Strategia Europa 2020;
2. Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) dotyczące zasad wydatkowania środków w ramach Europejskich Funduszy Strukturalnych i Inwestycyjnych (EFSI), które to fundusze będą głównym motorem inwestycyjnym sektora JST w Polsce w perspektywie 2014-2020; poparcie tej tezy znajduje się m.in. w raportach ewaluacyjnych pokazujących strukturę źródeł finansowania inwestycji JST w poprzedniej perspektywie finansowej na lata 2007-2013<sup>3</sup>.

### 1.1.1. STRATEGIA EUROPA 2020

---

Strategia Europa 2020 należy do grona najistotniejszych dokumentów strategicznych obowiązujących dla całego obszaru UE – określa ona kierunki rozwoju Wspólnoty Europejskiej w perspektywie 2020 roku.

*Strategia „Europa 2020” jest dziesięcioletnią strategią Unii Europejskiej na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia, zapoczątkowaną w 2010 r. Ma ona na celu nie tylko rozwiązanie problemów wynikających z kryzysu, z którego obecnie kraje UE stopniowo wychodzą. Strategia ta ma również pomóc nam skorygować niedociągnięcia europejskiego modelu wzrostu gospodarczego i stworzyć warunki, dzięki którym będzie on bardziej służył zrównoważonemu i sprzyjającemu włączeniu społecznemu wzrostowi. Ustalono pięć nadrzędnych celów, które UE ma osiągnąć do 2020 roku. Obejmują one zatrudnienie, badania i rozwój, klimat i energię, edukację, integrację społeczną i walkę z ubóstwem. Strategia zawiera również siedem tzw. inicjatyw przewodnich, w oparciu o które Unia Europejska i władze państw członkowskich będą nawzajem uzupełniać swoje działania w kluczowych dla strategii obszarach, takich jak: innowacje, gospodarka cyfrowa, zatrudnienie, młodzież, polityka przemysłowa, ubóstwo i oszczędne gospodarowanie zasobami. Inne instrumenty unijne, takie jak jednolity rynek europejski, budżet UE oraz plan działań zewnętrznych UE również przyczyniają się do realizacji celów strategii. Wdrażanie i monitorowanie strategii „Europa 2020” odbywa się w ramach europejskiego semestru, rocznego cyklu koordynacji polityki gospodarczej i budżetowej na poziomie UE<sup>4</sup>.*

### 1.1.2. ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE)

---

#### 1.1.2.1. ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1303/2013<sup>5</sup>

Jest to rozporządzenie ogólne opisujące ogólne uwarunkowania dystrybucji środków w okresie 2014 – 2020. Rozporządzenie to definiuje zasady dystrybucji środków w ramach EFSI. Dla dalszych analiz

---

<sup>3</sup> Por. np.: Ocena wykorzystania projektów realizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego województwa mazowieckiego współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej jako czynnika rozwoju lokalnego i regionalnego, Warszawa, 2011 r.

<sup>4</sup> [http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/index\\_pl.htm](http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/index_pl.htm) [05.01.2015]

<sup>5</sup> Pełna nazwa: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającego 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 ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (Dz. Urz. UE L 347 z 20 grudnia 2013 r., str. 374-469)

dotyczących potencjalnych źródeł finansowania inwestycji związanych z rozwojem transportu publicznego w ramach Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego główne znaczenie ma artykuł 9 tegoż Rozporządzenia, który stanowi:

W Tytule II, Rozdziale I *Cele tematyczne EFSI oraz wspólne ramy strategiczne*, znajduje się artykuł 9, pod nazwą „Cele tematyczne” (CT). W artykule tym wyjaśnione zostaje, że cele w nim opisane mają przyczynić się do realizacji unijnej strategii na rzecz inteligentnego, zrównoważonego wzrostu sprzyjającego włączeniu społecznemu (czyli realizacji Strategii Europa 2020). W artykule tym podkreśla się również, iż opisane cele mają również służyć realizacji szczególnych zadań funduszy zgodnie z ich celami określonymi w Traktatach, w tym spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej. Przytoczone w Artykule 9 cele tematyczne są następujące:

1. Wzmacnianie badań naukowych, rozwoju technologicznego i innowacji;
2. Zwiększenie dostępności, stopnia wykorzystania i jakości technologii informacyjno-komunikacyjnych;
3. Podnoszenie konkurencyjności małych i średnich przedsiębiorstw;
4. Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach;
5. Promowanie dostosowania do zmian klimatu, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem;
6. Zachowanie i ochrona środowiska oraz promowanie efektywnego gospodarowania zasobami;
7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych;
8. Wspieranie zatrudnienia i mobilności pracowników;
9. Wspieranie włączenia społecznego i walka z ubóstwem;
10. Inwestowanie w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie;
11. Wzmacnianie potencjału instytucjonalnego i skuteczności administracji publicznej.

Cele te obejmują cały zakres merytoryczny, w ramach którego będzie możliwe pozyskanie dofinansowania w krajach członkowskich UE po spełnieniu określonych w Rozporządzeniach kierunkowych (dedykowanych poszczególnym funduszom) warunków. Dla inwestycji infrastrukturalnych związanych z obszarem transportu fundamentalne znaczenie mają cele: 4 oraz 7. Cele tematyczne (CT) mają strukturę hierarchiczną, składają się wewnątrznie z Priorytetów Inwestycyjnych (PI) do których odwołują się bezpośrednio zapisy w poszczególnych Programach Operacyjnych – to do poszczególnych PI w ramach CT odwoływać się będą procesy wyboru projektów.

Tabela 1 Priorytety Inwestycyjne w ramach Celu Tematycznego 4

Nazwa CT	Priorytety inwestycyjne
4. Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach	4.1 Wspieranie wytwarzania i dystrybucji energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych
	4.2 Promowanie efektywności energetycznej i korzystania z odnawialnych źródeł energii w przedsiębiorstwach
	4.3 Wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych, i w sektorze mieszkaniowym
	4.4 Rozwijanie i wdrażanie inteligentnych systemów dystrybucji działających na niskich i średnich poziomach napięcia
	<b>4.5 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</b>
	4.7 Promowanie wykorzystywania wysokosprawnej kogeneracji ciepła i energii elektrycznej w oparciu o zapotrzebowanie na ciepło użytkowe

Źródło: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013

Tabela 2. Priorytety Inwestycyjne w ramach Celu Tematycznego 7

Nazwa CT	Priorytety inwestycyjne
7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych	7.1 Wspieranie rozwoju multimodalnego Jednolitego Europejskiego Obszaru Transportowego (Single European Transport Area– SEA) poprzez inwestycje w sieci TEN-T
	7.2 Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T
	7.3 Rozwój przyjaznych dla środowiska, w tym „cichych” (low-noise) i niskoemisyjnych systemów transportu, włączając transport śródlądowy, morski, porty, połączenia multimodalne i infrastrukturę lotniskową w celu promowania zrównoważonej regionalnej i lokalnej mobilności
	7.4 Rozwój i rehabilitacja kompleksowego, nowoczesnego i interoperacyjnego systemu transportu kolejowego
	7.5 Zwiększenie efektywności energetycznej i bezpieczeństwa dostaw poprzez rozwój inteligentnych systemów dystrybucji, magazynowania i przesyłu energii oraz poprzez integrację rozproszonego wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych

Źródło: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013

W CT 7 większość Priorytetów Inwestycyjnych będzie miała znaczenie dla realizacji inwestycji wynikających ze Studium rozwoju transportu publicznego ROF.

W ramach Rozporządzenia ogólnego zwrócić należy jeszcze uwagę na zapisy dotyczące Umowy partnerstwa (szerzej omówionej w ramach dokumentów na szczeblu krajowym). Jest to, zgodnie z zapisami tego rozporządzenia, najistotniejszy dokument strategiczny odnoszący się do wydatkowania EFSI. Zapisy o których mowa, znajdują się w Rozdziale II *Umowa partnerstwa*, w Artykule 14 *Przygotowanie umowy partnerstwa*.

W tym artykule, w ustępie pierwszym jednoznacznie jest wskazane, że każde państwo członkowskie przygotowuje Umowę Partnerstwa (UP) na okres od dnia 1.01.2014 r. do dnia 31.12.2020 r. Ustęp trzeci zaś doprecyzowuje, że UP obejmuje całe wsparcie z EFSI w danym państwie członkowskim.

Ostatnią kwestią, na którą należy zwrócić uwagę, to mechanizm Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, który będzie również realizowany na terenie ROF i może obejmować inwestycje infrastrukturalne, w tym inwestycje drogowe. Obszar ten opisany jest w Rozdziale III *Rozwój terytorialny*, w Artykule 36 *Zintegrowane inwestycje terytorialne*. Artykuł ten w ustępie 1 stanowi, iż w sytuacji, w której strategia rozwoju obszarów miejskich bądź inne strategie lub pakty terytorialne, o których mowa w art. 12 ust. 1 rozporządzenia EFS wymagają zintegrowanego podejścia, obejmującego inwestycje ze środków EFS, EFRR lub Funduszu Spójności w ramach więcej niż jednej osi priorytetowej jednego lub kilku programów operacyjnych, działania mogą być przeprowadzane w postaci zintegrowanych inwestycji terytorialnych („ZIT”).

Istotne z punktu widzenia dalszych rozważań są zapisy w ustępie 2, gdzie jest wskazane, że w przypadku gdy dane ZIT otrzymują wsparcie z EFS, EFRR lub Funduszu Spójności, odpowiedni program lub programy operacyjne zawierają opis podejścia do stosowania instrumentu ZIT oraz szacunkowe alokacje finansowe z każdej osi priorytetowej zgodnie z przepisami dotyczącymi poszczególnych funduszy.

Przechodząc do uwarunkowań związanych z poszczególnymi funduszami, które mogą finansować inwestycje infrastrukturalne, w tym z zakresu rozwoju transportu na terenie ROF, zapisane są one w dwóch kolejno omówionych poniżej Rozporządzeniach.

#### 1.1.2.2. **ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1301/2013<sup>6</sup>**

Omówione zostaną poniżej treści określające zakres oraz warunki przyznawania wsparcia na realizację przedsięwzięć infrastrukturalnych w oparciu o EFRR. W Rozdziale I pt.: Wspólne przepisy, w Artykule 1 zaznaczono, że rozporządzenie to ustanawia zadania Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), zakres wsparcia udzielanego w jego ramach w odniesieniu do celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” i celu „Europejska współpraca terytorialna” oraz przepisy szczegółowe dotyczące wsparcia z EFRR w ramach celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia”.

W Artykule 2 określono ogólnie zadania EFRR, stwierdzając, że fundusz ten przyczynia się do finansowania wsparcia mającego na celu zwiększenie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej poprzez niwelowanie głównych dysproporcji regionalnych w Unii poprzez zrównoważony rozwój oraz dostosowanie strukturalne regionalnych gospodarek, w tym przekształceniu upadających regionów przemysłowych i regionów opóźnionych w rozwoju.

Natomiast w Artykule 3 enumeratywnie wymienione zostały priorytety inwestycyjne jakie wspiera EFRR. Wśród nich znajdują się inwestycje w infrastrukturę zapewniającą obywatelom podstawowe usługi w dziedzinie energetyki, środowiska, transportu oraz TIK. W artykule 5 Rozporządzenia dotyczącego EFRR są wymienione Cele Tematyczne, które ten Fundusz wspiera. Wśród nich znajdują się oczywiście CT nr 4 i 7 wraz ze wszystkimi priorytetami inwestycyjnymi zaprezentowanymi powyżej. W Rozporządzeniu jest również mowa o specyfice prowadzenia inwestycji na terenach słabiej rozwiniętych oraz przejściowych, o których była mowa we wstępie do poniższego rozdziału. Województwo podkarpackie należy zgodnie z przyjętą metodologią do regionów słabej rozwiniętych.

<sup>6</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1301/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” oraz w sprawie uchylecia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006.

### 1.1.2.3. ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1300/2013

Oprócz EFRR, w Polsce inwestycje infrastrukturalne będzie wspierał również Fundusz Spójności, którego dotyczy Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1300/2013<sup>7</sup>.

*Fundusz Spójności jest przeznaczony dla państw członkowskich, których dochód narodowy brutto (DNB) na mieszkańca wynosi mniej niż 90% średniego DNB w UE. Jego celem jest zredukowanie dysproporcji gospodarczych i społecznych oraz promowanie zrównoważonego rozwoju. Na mocy rozporządzenia w sprawie wspólnych przepisów Fundusz Spójności podlega teraz takim samym zasadom programowania, zarządzania i monitorowania jak EFRR i EFS. W latach 2014–2020 z Funduszu Spójności skorzystają: Bułgaria, Chorwacja, Cypr, Czechy, Estonia, Grecja, Litwa, Łotwa, Malta, **Polska**, Portugalia, Rumunia, Słowacja, Słowenia i Węgry<sup>8</sup>.*

Artykuł 2 tego Rozporządzenia wskazuje, że Fundusz Spójności skoncentrowany jest na wsparciu inwestycji na rzecz środowiska, włączając w to dziedziny związane ze zrównoważonym rozwojem oraz energią niosące ze sobą korzyści dla środowiska; jak również sieci TEN-T, zgodnie z wytycznymi przyjętymi rozporządzeniem (UE) nr 1315/2013.

W Artykule 4 zapisano z kolei, jakie Programy Inwestycyjne wspierać będzie Fundusz Spójności. Należą do nich dwa związane z sektorem transportu:

1. wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach poprzez:
  - wspieranie wytwarzania i dystrybucji energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych;
  - promowanie efektywności energetycznej i korzystania z odnawialnych źródeł energii w przedsiębiorstwach;
  - wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych, i w sektorze mieszkaniowym;
  - rozwijanie i wdrażanie inteligentnych systemów dystrybucji działających na niskich i średnich poziomach napięcia;
  - 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;
  - promowanie wykorzystywania wysokosprawnej kogeneracji ciepła i energii elektrycznej w oparciu o zapotrzebowanie na ciepło użytkowe.
2. promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej poprzez:
  - wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T;
  - 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;
  - rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego wysokiej jakości oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu.

Na wstępie Artykułu 4 występuje odniesienie do Umowy Partnerstwa, oznaczające, że na poziomie państwa członkowskiego UE to właśnie Umowa Partnerstwa decyduje ostatecznie o zakresach wsparcia. Przechodząc w dalszej części opracowania na poziom krajowy (zostanie on przeanalizowany w rozdziale

<sup>7</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1300/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Funduszu Spójności i (FS) uchylające rozporządzenie (WE) nr 1084/2006.

<sup>8</sup> źródło: [http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-anutshell/index\\_pl.Htm](http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-anutshell/index_pl.Htm) [05.01.2015]

1.2), analizie oddane zostaną poszczególne dokumenty i strategie warunkujące realizację inwestycji w ramach Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego.

### 1.1.3. KONCEPCJA DOTYCZĄCA PLANÓW MOBILNOŚCI

W dokumencie, opublikowanym przez Komisję Europejską w 2013 r. w formie komunikatu mającego formę wytycznych odnośnie zasad tworzenia planów zrównoważonej mobilności miejskiej<sup>9</sup>, wskazano, że w związku z rosnącą liczbą mieszkańców miast na obszarze UE, a także w związku z faktem, iż transport w aglomeracjach opiera się w dalszym ciągu na motoryzacji indywidualnej – mobilność w miastach staje się coraz trudniejsza i coraz mniej efektywna. Koszty tworzenia się zatorów komunikacyjnych na terenie UE szacuje się na ok. 80 mld euro rocznie.

W związku z powyższym – jak również w związku z faktem, że obszary miejskie w Unii Europejskiej mają wysoki udział w całkowitych emisjach CO<sub>2</sub> z transportu (ok. 23%), miasta na obszarze UE muszą dążyć, jak stwierdzają autorzy dokumentu, do rozwoju transportu publicznego, zintensyfikowania ruchu pieszego i rowerowego, a także wprowadzania do obrotu pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi. Jak podkreślono w komunikacie, ma on na celu *zmianę podejścia miast do kwestii mobilności, w celu zapewnienia bardziej zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich oraz realizacji celów UE związanych z tworzeniem konkurencyjnego i zasobooszczędnego europejskiego systemu transportowego*. Zwrócono uwagę, że poprawa warunków mobilności powinna być w kolejnych latach znaczącym punktem programu politycznego UE.

W komunikacie przypomniano, że w 2009 r. podano do publicznej wiadomości plan działania na rzecz mobilności w miastach przedstawiony przez Komisję Europejską. Plan ten spotkał się z przychylnym przyjęciem zarówno przez instytucje UE, jak i przez państwa członkowskie. Jednocześnie jednak zwrócono uwagę, że w związku z tym, iż *niemożliwe jest ukierunkowanie działań na każde z tysięcy miast w całej Europie ani skuteczne określenie i wyeliminowanie konkretnych przeszkód w osiągnięciu lepszej i bardziej zrównoważonej mobilności w miastach, jakie mogą istnieć w różnych częściach Unii* – konieczne jest tworzenie planów mobilności na szczeblu lokalnym, aby dostosowywać ogólne wytyczne do specyficznych warunków w poszczególnych państwach członkowskich i ich regionach. Plany mobilności, zgodnie z zapisami omawianego dokumentu, *mają sprzyjać osiąganiu postępów w wyważony sposób oraz lepszemu zintegrowaniu różnych wzorców mobilności w miastach, jak również mogą pomóc miastom w wydajnym użytkowaniu istniejącej infrastruktury transportu i usług transportowych oraz wdrażaniu środków z zakresu mobilności miejskiej w optycalny sposób*.

W wytycznych wskazanych w niniejszym komunikacie podkreślono, że plany mobilności powinny być tworzone w taki sposób, aby były włączone w strategie rozwoju obszarów miejskich lub rozwoju terytorialnego o szerszym zakresie, a także by odnosiły się do działań na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym.

Komunikat podejmuje również zagadnienia z zakresu pożądanego sposobu wydawania środków pomocowych z UE. Autorzy opracowania podkreślają, że *europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne powinny być wykorzystywane w bardziej systemowy sposób w przypadku finansowania zintegrowanych pakietów środków, jeżeli miasta opracowały zintegrowany plan transportu lokalnego, taki jak plan na rzecz mobilności. (...) Środki w zakresie mobilności w miastach mogą być finansowane z europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych, jeżeli przyczyniają się do realizacji celów związanych z redukcją emisji*. Podkreślono, że choć fundusze strukturalne były w perspektywie finansowej 2007-13 co do zasady przeznaczone na inwestycje w stolicach i największych miastach państw członkowskich UE, to obecnie trzeba mieć również na względzie wsparcie działań z zakresu mobilności w małych i średnich miastach w poszczególnych regionach UE. Tym bardziej, że – jak podkreślono w opracowaniu – węzły miejskie stanowią kluczowe elementy w procesie budowania kompleksowej europejskiej sieci transportowej. Dlatego też, działania europejskich miast mają zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia celów strategii TEN-T. W tym miejscu należy zauważyć, iż obszar ROF zawiera się w sieci TEN-T, zarówno jeśli chodzi o układ sieci drogowej, jak i kolejowej (por. pkt. 2.1-2.2).

<sup>9</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”; Bruksela, dnia 17.12.2013 r.; COM (2013) 913.

Jako główny cel, który powinien wynikać z realizacji postulatów zapisanych w planach mobilności, w komunikacie wskazano *zwiększenie dostępności obszarów miejskich oraz zapewnienie wysokiej jakości mobilności i transportu zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju, obejmujących dojazd do obszaru miejskiego, przejazd przez ten obszar, jak również przemieszczanie się w jego obrębie*. W związku z powyższym, stwierdzono również, iż system transportowy w miastach powinien spełniać szereg kryteriów – o których mowa poniżej.

Należy podkreślić, że konkluzje zawarte w niniejszym Studium transportowym zgodne są z oczekiwaniami UE zawartymi w omawianym komunikacie Komisji. Poniżej przedstawiono wykaz postulatów, jakie (zgodnie z treścią komunikatu) powinien spełniać miejski system transportowy, z jednoczesnym wskazaniem punktów w niniejszym *Studium*, będących ich odzwierciedleniem<sup>10</sup>:

*a) jest dostępny i spełnia podstawowe potrzeby wszystkich użytkowników w zakresie mobilności* – w Studium wskazano zarówno kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego (pkt. m.in. 5.3 i 5.5), jak i np. konieczność rozwoju punktów przesiadkowych (Park&Ride, Bike&Ride i Park&Go; pkt. 5.4);

*b) równoważy i zaspokaja różnego rodzaju zapotrzebowania na mobilność i usługi transportowe mieszkańców, przedsiębiorstw i sektora przemysłowego* – w Studium wskazano m.in. na konieczność zwiększenia oferty transportu publicznego w niewralgicznych porach (wieczory, weekendy – por. pkt. 5.3), a także np. sukcesywnego zwiększania dostępności transportem publicznym zakładów pracy zlokalizowanych w Specjalnej Strefie Ekonomicznej, wraz z rozszerzaniem działalności SSE (pkt. 3.6);

*c) wyznacza kierunek wyważonego rozwoju i lepszej integracji różnych rodzajów transportu* – w Studium zwrócono istotną uwagę zarówno na konieczność rozwoju podsystemów transportu alternatywnego wobec motoryzacji indywidualnej, jak również na konieczność budowy węzłów i centrów przesiadkowych – biorąc pod uwagę zarówno zaplanowane już inwestycje, takie jak np. Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne, jak również inwestycje wcześniej nieplanowane, np. budowę nowego przystanku kolejowego w rejonie Wiaduktu Śląskiego (Dworzec Lokalny PKS) i utworzenie w tym rejonie węzła przesiadkowego (por. pkt. 5.4);

*d) spełnia wymogi dotyczące zrównoważonego rozwoju, mające na celu zrównoważenie potrzeb związanych z rentownością, sprawiedliwością społeczną, ochroną zdrowia i jakością środowiska* – jw. Do tego należy podkreślić, iż rekomendowane kierunki zmian w ofercie transportu publicznego (utworzenie nowych linii, modyfikacja tras istniejących linii – pkt. 5.5) poprawiają dostępność do Rzeszowa, czyli centralnego ośrodka w ROF, z tych obszarów, których mieszkańcy obecnie, wskutek niskiej jakości oferty transportu publicznego, są szczególnie narażeni na zjawisko wykluczenia komunikacyjnego;

*e) umożliwia optymalizację wydajności i opłacalności* – w opracowaniu wskazano m.in., że radykalna poprawa jakości oferty transportu publicznego (wskazana m.in. w pkt. 5.3, 5.5 i 5.6) przyczyni się do wzrostu liczby pasażerów, a w ślad za tym: m.in. do poprawy wskaźników rentowności (pkt. m.in. 5.2);

*f) pozwala na lepsze zagospodarowanie przestrzeni miejskiej oraz na lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury transportowej i usług świadczonych w zakresie transportu* – zwiększenie roli transportu publicznego (zarówno kolejowego, jak i autobusowego), rekomendowane w niniejszym opracowaniu, powinno przyczynić się do zmniejszenia skali zainteresowania prywatną motoryzacją (zarówno na terenie Rzeszowa, jak i w kontekście całego ROF), co ma szansę przyczynić się zarówno do zmniejszenia zjawiska kongestii drogowej, jak i np. do przynajmniej częściowego rozwiązania problemu parkowania samochodów na chodnikach (zwłaszcza w centrum Rzeszowa). Poza tym, w Studium rekomendowane są inwestycje parkingowe (pkt. 5.4), co również przyczyniać się będzie do uporządkowania przestrzeni miejskiej;

*g) wpływa na zwiększenie atrakcyjności środowiska miejskiego, podniesienie jakości życia i poziomu zdrowia publicznego* – jw.; poza tym wskazano na konieczność wdrożenia „polityki parkingowej” przez Miasto Rzeszów, polegającej m.in. na utworzeniu stref płatnego parkowania. Jak wskazano w Studium, SPP przyczyni się m.in. do poprawy dostępności do przestrzeni miejskiej i poprawy bezpieczeństwa (zob. pkt. 2.1.2);

*h) przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego* – jw.;

---

<sup>10</sup> Wytyczne KE w tym zakresie, będące dosłownymi cytatami z omawianego dokumentu, zaznaczono kursywą.



i) przyczynia się do ograniczenia zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem, emisji gazów cieplarnianych i zużycia energii – jw.;

j) wpływa na lepsze ogólne funkcjonowanie transeuropejskiej sieci transportowej i całego europejskiego systemu transportu – w Studium zaprezentowano plany krajowych zarządców infrastruktury (GDDKiA, PKP PLK) w zakresie planów budowy bądź modernizacji ciągów komunikacyjnych zawierających się w ramach TEN-T (pkt. 2.1.4, 2.2.3).

Komunikat KE narzuca również na miasta konieczność oceny bieżących i przyszłych wyników, poprzez kompleksowy przegląd aktualnej sytuacji i ustalenie scenariusza działań wraz z oceną skutków zaproponowanych środków. Ten aspekt został w niniejszym Studium transportowym kompleksowo przeanalizowany: stan obecny został przedstawiony w Rozdziałach 2 i 3; postulowane kierunki działań wraz z oceną skutków – wskazano w Rozdziale 5. Dodatkowo, elementem diagnozy stanu bieżącego były badania preferencji podróżnych i napełnień pojazdów (Rozdział 4), które wskazały zarówno skalę zainteresowania transportem publicznym w ROF, jak i jego główne atuty i mankamenty.

Zawarte w *Studium* rekomendacje są też odpowiedzią na wskazaną w Komunikacie KE konieczność przedstawienia strategii mającej *na celu podwyższenie jakości, zwiększenie bezpieczeństwa i dostępności usług transportu publicznego oraz uściślenie integracji, obejmującą infrastrukturę, tabor i usługi* oraz odpowiadają na postulat zwiększenia intermodalności, czyli *ściślejszej integracji różnych rodzajów transportu*.

Komunikat KE kładzie również duży nacisk na rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych. W tym zakresie, Studium transportowe wskazuje, iż sukcesywnie wdrażanie ITS na obszarze Rzeszowa podnosi jakość transportu publicznego, natomiast mankamentem obecnej sytuacji jest brak rozwiniętych działań komplementarnych wobec ITS (por. pkt. 3.6).

Ponadto zaangażowanie w pracę na niniejszym Studium wielu podmiotów samorządowych oraz ich jednostek, a także uwzględnienie innych dokumentów strategicznych spełnia przedstawiony w Komunikacie warunek *Integracji horyzontalnej i wertykalnej*, w szczególności zaś następujących jego elementów:

- międzywydziałowych konsultacji i współpracy na szczeblu lokalnym, mających na celu zapewnienie spójności i komplementarności przedmiotowego planu z lokalnymi politykami, strategiami i środkami w powiązanych obszarach polityki;
- bliskich kontaktów z odpowiednimi organami na różnych szczeblach administracji i władzy oraz na sąsiadujących obszarach miejskich;
- znajomości i należytego uwzględnienia celów polityki i odpowiednich planów dotyczących rozwoju lub transportu, które zostały opracowane lub są w trakcie opracowywania i które mają wpływ na dany obszar miejski.

## 1.2. Dokumenty krajowe

Do najważniejszych dokumentów związanych ze Studium Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego należą na poziomie krajowym:

1. Umowa Partnerstwa;
2. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020;
3. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030;
4. Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju - Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności;
5. Strategia Rozwoju Kraju 2020 (ŚSRK);
6. Strategia Rozwoju Transportu (SRT);
7. Strategia Rozwoju społeczno-gospodarczego dla Polski Wschodniej do roku 2020;
8. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko;
9. Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020.

### 1.2.1. UMOWA PARTNERSTWA<sup>11</sup>

---

Umowa Partnerstwa – jest to dokument strategiczny, który wskazuje kierunki wsparcia, jakie Polska będzie otrzymywać w ramach polityk unijnych Polityki Spójności, Wspólnej Polityki Rolnej Wspólnej Polityki Rybołówstwa w okresie perspektywy finansowej 2014-2020. Dokument zawiera wskazane cele rozwojowe do 2020 roku, wskaźniki monitorujące ich realizację oraz zakres proponowanych interwencji. Umowa Partnerstwa stanowi punkt wyjścia do opracowania poszczególnych Programów Operacyjnych – dokumentów funkcjonujących pod tą nazwą, jak również ich uzupełnień w postaci Szczegółowych Opisów Osi Priorytetowych (SzOOP) – na szczeblu zarówno krajowym, jak i regionalnym.

Umowa Partnerstwa (UP) zawiera:

- cele i priorytety interwencji w ujęciu tematycznym i terytorialnym wraz z podstawowymi wskaźnikami,
- opis stopnia uzupełniania się działań finansowanych z Polityki Spójności, Wspólnej Polityki Rolnej oraz Wspólnej Polityki Rybołówstwa,
- układ Programów Operacyjnych,
- zarys systemu finansowania oraz wdrażania<sup>12</sup>.

W Umowie Partnerstwa znajdują się informacje o celach tematycznych i priorytetach inwestycyjnych, wraz ze wskazaniem źródeł finansowania oraz informacją o budżetach, które zostały przypisane poszczególnym programom operacyjnym, w tym – w odniesieniu do inwestycji infrastrukturalnych, które mogą być finansowane ze środków EFRR i FS. Znaleźć w niej można zatem informacje o programach operacyjnych, do których będzie można aplikować, a które będą dostępne na obszarze ROF. Należą do nich (w ramach rozpatrywanych Celów Tematycznych 4 i 7):

1. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (PO IiŚ)
2. Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020 (PO PW)
3. Regionalny Program Operacyjny Województwa Podkarpackiego

Kolejna tabela prezentuje szczegóły związane z alokacją na poszczególne Cele Tematyczne.

---

<sup>11</sup> Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020 - Umowa Partnerstwa, 21 maja 2014 r.

<sup>12</sup> za: [http://www.mir.gov.pl/fundusze/fundusze\\_europejskie\\_2014\\_2020/programowanie\\_2014\\_2020/umowa\\_partnerstwa/strony/glowna.aspx](http://www.mir.gov.pl/fundusze/fundusze_europejskie_2014_2020/programowanie_2014_2020/umowa_partnerstwa/strony/glowna.aspx) [8.02.2015]

Tabela 3. Alokacja środków na poszczególne Cele tematyczne

Program operacyjny	Cel tematyczny		Fundusz	Alokacja na poszczególne PO*
POIR	CT1	wzmacnianie badań naukowych, rozwoju technologicznego i innowacji	EFRR	7 487 031 353
	CT3	wzmacnianie konkurencyjności MŚP, sektora rolnego (w odniesieniu do EFRROW) oraz sektora rybołówstwa i akwakultury (...)	EFRR	829 903 402
	PT		EFRR	296 994 259
	<b>łącznie</b>			<b>8 613 929 014</b>
POIS	CT4	wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach	FS	3 537 614 632
	CT5	promowanie dostosowania do zmian klimatu, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem	FS	700 000 000
	CT6	zachowanie i ochrona środowiska naturalnego oraz wspieranie efektywnego gospodarowania zasobami	EFRR/FS	3 575 474 167
	CT7	promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	EFRR/FS	18 802 383 059
	CT9	promowanie trwałego i wysokiej jakości zatrudnienia oraz wsparcie mobilności pracowników	EFRR	468 275 027
	PT		FS	330 000 000
	<b>łącznie</b>			<b>27 413 746 885</b>
POPW	CT3	wzmacnianie konkurencyjności MŚP, sektora rolnego (w odniesieniu do EFRROW) oraz sektora rybołówstwa i akwakultury (...)	EFRR	769 439 927
	CT4	wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach	EFRR	440 110 395
	CT7	promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	EFRR	756 452 417
	PT		EFRR	33 997 261
	<b>łącznie</b>			<b>2 000 000 000</b>

Źródło: Umowa Partnerstwa

Zgodnie z projektem RPO woj. podkarpackiego<sup>13</sup> na CT 4 oraz 7 przeznaczono odpowiednio: 311 mln euro oraz 341 mln euro.

Należy zwrócić uwagę na zapisy w Umowie Partnerstwa istotne z punktu widzenia realizacji inwestycji związanych z sektorem transportu. W zakresie projektów transportowych w ramach CT 4, UP zakłada, że inwestycje dotyczące transportu miejskiego będą przede wszystkim dotyczyły transportu publicznego i niezmotoryzowanego, taboru (uwzględniając infrastrukturę jego obsługi, jak na przykład instalacje do dystrybucji nośników energii), infrastrukturę węzłów przesiadkowych (w tym parkingi park&ride), jak również inteligentne systemy transportowe (mające, jak zaznacza UP, na celu m.in. poprawę warunków dla transportu publicznego bądź niezmotoryzowanego).

W ramach priorytetu inwestycyjnego 4.5 („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”), znajdującego się w CT 4, wsparcie otrzymają inwestycje poprawiające warunki ruchu dla transportu publicznego i niezmotoryzowanego.

Umowa Partnerstwa podkreśla, że istotą zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej powinno być zapewnienie atrakcyjnego dla pasażera transportu zbiorowego, gdyż rozwinięty system transportowy sprzyja podniesieniu stopnia zintegrowania i dostępności komunikacyjnej poszczególnych obszarów miejskich oraz ich obszarów funkcjonalnych.

Cel, jaki powinien zostać osiągnięty, to zmiana zachowań komunikacyjnych Polaków – co w praktyce ma skutkować dokonywaniem wyboru komunikacji zbiorowej czy transportu niezmotoryzowanego częściej niż samochodu. Aby to jednak osiągnąć, należy jednak wykonać również szereg działań towarzyszących, w tym tak zwanych działań miękkich. Cytując zapisy z UP – do „działań towarzyszących można zaliczyć: politykę parkingową, priorytetyzację ruchu pieszego i rowerowego (w tym poprzez budowę dróg rowerowych), ułatwianie podróży multimodalnych (park&ride, bike&ride) w tym ich umiejscowienie w racjonalnych lokalizacjach, ograniczenia w ruchu samochodowym w centrach miast, wydzielone pasy ruchu dla autobusów i priorytety w ruchu miejskim dla środków komunikacji publicznej, zapewnienie

<sup>13</sup> Z dnia 9 kwietnia 2014 r. – przekazany do Komisji Europejskiej.

wygodnych dróg dostępu do komfortowych i bezpiecznych przystanków, uruchomienie kompleksowej i interaktywnej informacji pasażerskiej oraz wiele innych. Równocześnie powinno podejmować się działania na rzecz zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu publicznego poprzez jego powiązanie z głównymi przestrzeniami publicznymi i usługami w mieście.”

Jak podkreśla Umowa Partnerstwa, kluczowym działaniem jest wdrażanie rozwiązań z zakresu Inteligentnych Systemów Transportowych, wpływających na optymalne wykorzystanie istniejącej infrastruktury i zarządzanie potokami ruchu, co pozwalać będzie na obniżenie emisji CO<sub>2</sub>.

Kolejnym wyzwaniem związanym z obszarem transportu będzie koordynacja działań kompleksowych, które, jak już zostało wykazane, przynoszą najlepsze efekty. Działania te mają służyć z jednej strony rezygnacji z odbywania podróży samochodem, a z drugiej zaś zachęcaniu do wykorzystywania innych środków transportu. Istotnym elementem jest zmniejszenie transportochłonności, co będzie oznaczało m.in. zharmonizowanie polityki transportowej z polityką przestrzenną.

Ważnym wątkiem przygotowania się obszarów miejskich do absorpcji środków UE związanych z CT4 jest fakt, iż wszystkie projekty dotyczące zrównoważonej mobilności miejskiej, w tym transportu publicznego realizowane w okresie 2014-2020 przy wsparciu środków europejskich będą musiały uwzględniać szersze podejście, wpisując się w odnoszące się do zagadnień niskoemisyjności strategii miejskie lub, dla obszarów aglomeracyjnych, kompleksowe **plany gospodarki niskoemisyjnej**.

Podsumowując ten wątek rozważań – według UP, modernizacja czy rozbudowa systemu transportu publicznego nie będzie celem samym w sobie, lecz musi być skorelowana z dążeniem do zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> i innych zanieczyszczeń oraz podnoszeniem mobilności mieszkańców.

Jak wspomniano – działania w ramach Celu Tematycznego 4 będą komplementarne z działaniami w ramach Celu Tematycznego nr 7, związanymi ze zmniejszaniem udziału transportu samochodowego i wyprowadzeniem tego rodzaju transportu z miast – m.in. poprzez budowę obwodnic, czy tras wylotowych. Interwencje w tym zakresie związane będą również z podnoszeniem konkurencyjności transportu kolejowego (w ramach CT7) oraz rewitalizacją obszarów miejskich (w ramach CT9). Stąd też tematykę transportową należy traktować kompleksowo, dążąc do poprawy jakości przestrzeni miejskiej i ożywienia centrów miast.

Działania w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej wpisują się w koncepcję „węzłów miejskich”, wynikającej z Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1315/2014 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej – synergia z CT7.

Umowa Partnerstwa określa również, w ramach jakich programów transport miejski będzie wspierany. W kontekście potrzeb ROF – przewidziano dofinansowanie w ramach wszystkich typów Programów Operacyjnych (PO): od ogólnokrajowego PO Infrastruktura i Środowisko poprzez ponadregionalny PO Polska Wschodnia (obejmujący swoim zasięgiem woj. podkarpackie, lubelskie, świętokrzyskie, podlaskie i warmińsko-mazurskie) po poziom wojewódzki, czyli Regionalny Program Operacyjny Województwa Podkarpackiego.

Umowa Partnerstwa zwraca uwagę, że istotnym instrumentem koordynacji inwestycji w obszarach funkcjonalnych miast wojewódzkich są Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (ZIT). Strategia ZIT powinna określać całościową koncepcję rozwoju transportu miejskiego na terenie objętym ZIT. Zaangażowanie poszczególnych programów i funduszy jest przedmiotem uzgodnień pomiędzy Związkiem ZIT, samorządem województwa i ministrem właściwym ds. rozwoju regionalnego. Ideą funkcjonowania ZIT jest podejmowanie wspólnych działań inwestycyjnych przez różne jednostki samorządowe znajdujące się w obrębie danego obszaru funkcjonalnego – tak aby zwiększała się skala wzajemnego oddziaływania tych samorządów na siebie.

Cel szczegółowy UP, jakim jest poprawa jakości i funkcjonowania oferty systemu transportowego oraz zwiększenie transportowej dostępności kraju w układzie europejskim i krajowym (w powiązaniu z CT7), realizowany będzie poprzez następujące priorytety:

1. Zwiększenie dostępności transportowej kraju w układzie europejskim (PI 7i., 7a.):
  - Zapewnienie wysokiej jakości powiązań drogowych w sieci TEN-T,
  - Zapewnienie wysokiej jakości powiązań kolejowych w sieci TEN-T.

2. Zwiększenie dostępności transportowej w układzie krajowym (PI 7b, PI 7iii, PI 7d):
  - Zapewnienie wysokiej jakości międzyregionalnych i wewnątrzregionalnych powiązań transportowych, w tym rozwój węzłów miejskich,
3. Podniesienie poziomu bezpieczeństwa systemu transportowego (PI 7a., PI 7i., PI 7b., 7ii., PI 7c., Pliii., PI 7d):
  - Poprawa bezpieczeństwa w sieciach TEN-T,
  - Poprawa bezpieczeństwa poza siecią TEN-T.
4. Rozwój alternatywnych form transportu (PI 7ii., PI 7c.):
  - Rozwój transportu wodnego, śródlądowego i morskiego,
  - Rozwój transportu intermodalnego.

Celem realizacji powyższych priorytetów, ze środków europejskich możliwe będzie wsparcie:

1. Inwestycji w sieci TEN-T, przede wszystkim związanych z podwyższaniem standardów, do standardów zgodnych z wymogami sieci TEN-T;
2. Krajowych inwestycji drogowych poza TEN-T (czyli takich dróg jak m.in. obwodnice czy też wybrane odcinki pozwalające na dołączenie do sieci TEN-T pozostałych obszarów, nieznajdujących się w bezpośrednim zasięgu tej sieci), jedynie gdy wypełniają one luki w krajowej sieci dróg lub w przypadku braku alternatywnego połączenia o wymaganej przepustowości;
3. Inwestycji w drogi wojewódzkie – wybrane odcinki pozwalające na włączenie do systemu dróg krajowych lub sieci TEN-T, wypełniające luki w sieci dróg pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi, miastami nie będącymi stolicami województw (regionalnymi i subregionalnymi), zgodnie z przeprowadzoną diagnozą, wskazującą na problem dostępności transportowej tych miast, pełniących ważne funkcje w lokalnych rynkach pracy;
4. Inwestycji w drogi lokalne (gminne i powiatowe) ze środków EFRR – ale jedynie wówczas, gdy przyczynią się do fizycznej, gospodarczej i społecznej rewitalizacji i regeneracji obszarów miejskich lub miejskich obszarów funkcjonalnych (w ramach CT9, jako element lokalnego planu rewitalizacji), są związane ze zrównoważoną mobilnością miejską (w ramach CT 4, jako element planu mobilności miejskiej, planu niskoemisyjnego czy strategii ZIT) bądź też gdy zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi (w ramach CT 7).
5. Inwestycji w drogi lokalne w ramach Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich (PROW) jako małej infrastruktury, w tym – budowy i modernizacji dróg lokalnych mających na celu połączenie jednostek osadniczych z istniejącą siecią drogową. Preferencje dotyczyć będą dróg dojazdowych do miejscowości istotnych ze względu na lokalizację ważnych obiektów i instytucji, poprawiających dojazd dla większej liczby mieszkańców; zakłada się także preferencje dla gmin o niskim poziomie wpływów z podatków oraz o wysokim wskaźniku bezrobocia.

W dalszej części rozdziału zostaną przedstawione uwarunkowania wynikające z dokumentów strategicznych oraz samych programów operacyjnych<sup>14</sup>.

### **1.2.2. KRAJOWA STRATEGIA ROZWOJU REGIONALNEGO 2010-2020 – REGIONY, MIASTA, OBSZARY WIEJSKIE (KSRR).<sup>15</sup>**

---

Jest to dokument określający cele i sposoby działania podmiotów publicznych w szczególności rządu i samorządów województw, w odniesieniu do polskiej przestrzeni dla osiągnięcia strategicznych celów rozwoju kraju. Celem strategicznym polityki regionalnej, określonym w KSRR, jest efektywne

---

<sup>14</sup> Należy jednak zaznaczyć, że te ostatnie są obecnie – według stanu na 10 lutego 2015 r. – dostępne w wersjach projektów przesłanych do negocjacji z Komisją Europejską, pomimo, iż niektóre z nich (np.: PO liŚ - 17 grudnia 2014 roku) zostały przez KE zaakceptowane

<sup>15</sup> Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020 – Regiony, Miasta, Obszary wiejskie. Dokument przyjęty przez Radę Ministrów dnia 13 lipca 2010 r.

wykorzystywanie specyficznych regionalnych oraz terytorialnych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia celów rozwoju kraju – wzrostu, zatrudnienia i spójności w horyzoncie długookresowym. Okres obowiązywania KSRR wyznaczony jest do roku 2020. Taki horyzont czasowy pozwolił na wdrożenie wielu proponowanych instrumentów i jednocześnie obejmie całą przyszłą perspektywę finansową UE (2014-2020). Jest to istotne dla sposobu wykorzystywania środków Unii Europejskiej w ramach koncepcji nowej polityki regionalnej zawartej w tym dokumencie.

KSRR ustala trzy cele szczegółowe do 2020 roku:

- Wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów,
- Budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie procesom marginalizacji na obszarach problemowych,
- Tworzenie warunków dla skutecznej, efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego modyfikuje dotychczasowe podejście do planowania i prowadzenia polityki regionalnej w Polsce, a w konsekwencji – do zarządzania różnymi politykami publicznymi mającymi wpływ na osiągnięcie celów określonych w stosunku do terytoriów, których dotyczą. Modyfikacja podejścia skupia się na współpracy, koordynacji, efektywności, monitorowaniu i ewaluacji, w zakresie takim jak:

- odejście od postrzegania polityki regionalnej wyłącznie przez zróżnicowania przestrzenne mierzone na poziomie regionów na rzecz wykorzystania potencjałów endogenicznych terytoriów dla osiągnięcia celów rozwoju kraju – kreowania wzrostu, zatrudnienia i spójności;
- odejście od podziału na polityki inter- i intraregionalną, na rzecz jednej, wspólnej polityki (ze wspólnymi priorytetami), określającej cele w odniesieniu do terytorium dla wszystkich podmiotów publicznych; każdy z tych podmiotów realizuje inne zadania zgodnie ze sferą swojej kompetencji;
- wprowadzenie nowych instrumentów partnerstwa i koordynacji działań ukierunkowanych terytorialnie – Kontraktu Terytorialnego;
- racjonalizacja systemu zarządzania i finansowania polityk publicznych, przez określenie najbardziej efektywnego poziomu dostarczania usług publicznych;
- zwiększenie efektywności polityki regionalnej m.in. przez szerokie zastosowanie zasady warunkowości i mechanizmów konkurencji w dostępie do środków publicznych jako nagrody opartej o realizację założonych wskaźników rzeczowych;
- przemodelowanie systemu finansowania polityki regionalnej przez oparcie go o wieloletni plan finansowy i kontrakty terytorialne.

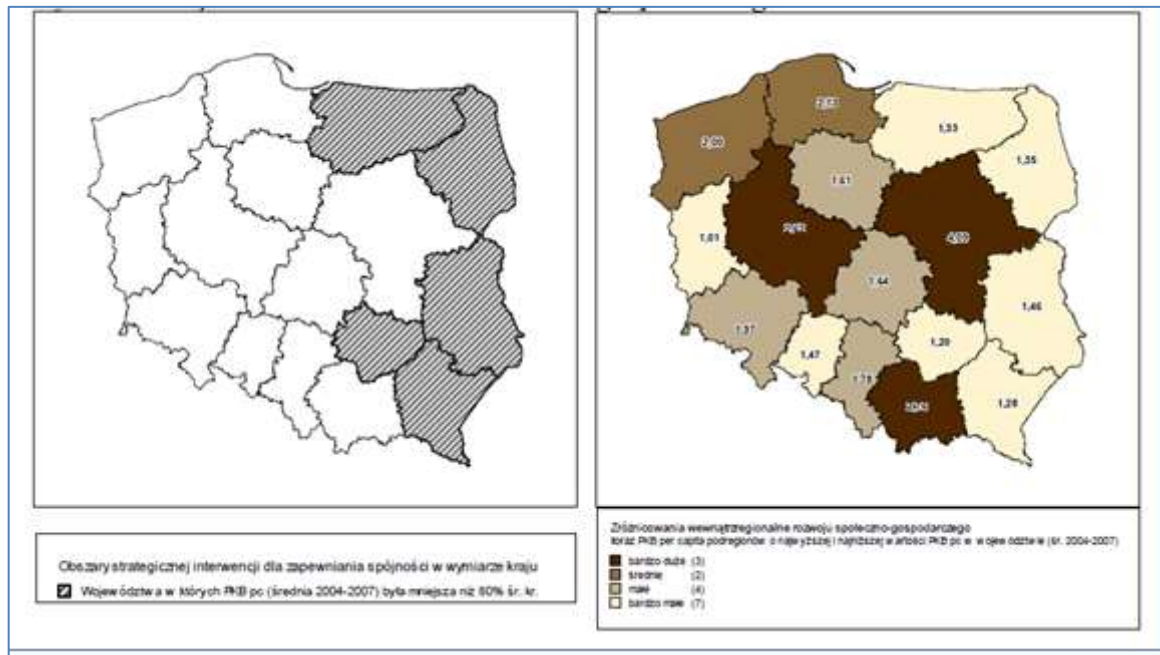
KSRR dużo uwagi poświęca kwestiom wzmocnienia metropolitalnych ośrodków wojewódzkich, a także tworzeniu warunków dla rozprzestrzeniania procesów rozwojowych i zwiększania ich absorpcji poza ośrodkami wojewódzkimi. Dla wspomagania rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych polityka regionalna będzie koncentrowała swoje działania w kilku podstawowych obszarach tematycznych, takich jak: „Zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów”, „Wspieranie rozwoju i znaczenia miast subregionalnych”, „Pełniejsze wykorzystanie potencjału rozwojowego obszarów wiejskich”, „Efektywne wykorzystanie w procesach rozwojowych potencjału specjalizacji terytorialnej”.

KSRR zwraca szczególną uwagę na województwa położone we wschodniej części kraju. Jak podkreślono w dokumencie, województwa wschodnie cechują się dysfunkcyjną siecią miast. Autorzy KSRR stwierdzili, że Olsztyn, Białystok, Lublin, Kielce i Rzeszów w niewystarczający sposób oddziałują na procesy rozwojowe całych województw. Ponadto, sieć miast subregionalnych i powiatowych nie zapewnia wystarczającej liczby dobrych miejsc pracy oraz usług publicznych wyższego rzędu.

Z tego też względu, zgodnie z wytycznymi KSRR, interwencja na tych obszarach powinna koncentrować się na procesach restrukturyzacyjnych dotyczących wzmocnienia znaczenia i siły konkurencyjnej miast, szczególnie wojewódzkich (w takich obszarach jak infrastruktura, zasoby ludzkie, instytucje otoczenia biznesu). Cytując KSRR: w „dłuższym okresie będzie to miało pozytywny wpływ na możliwość

przyspieszenia wzrostu gospodarczego na tych obszarach i tym samym zmniejszenie różnicowań w zakresie wytwarzanego regionalnie PKB per capita.”

Rysunek 2. Obszary strategicznej interwencji dla zapewnienia spójności w wymiarze kraju (mapa lewa) oraz zróżnicowania rozwoju społeczno-gospodarczego w podziale na regiony (mapa prawa)



Źródło: Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego

Jak widać z przytoczonych powyżej fragmentów KSRR, istnieje silna potrzeba inwestycji w infrastrukturę (w tym – w infrastrukturę związaną z transportem) z uwagi na zdiagnozowane deficyty, dotyczące m.in. Rzeszowa, w kontekście dążenia do zapewnienia spójności w wymiarze kraju.

### 1.2.3. KONCEPCJA PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA KRAJU 2030<sup>16</sup>

KPZK 2030 jest, zgodnie z założeniami, najważniejszym krajowym dokumentem strategicznym dotyczącym zagospodarowania przestrzennego kraju. Zasadność stworzenia tego dokumentu wynika z ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 roku. W KPZK 2030 znajduje się wizja zagospodarowania przestrzennego kraju w okresie najbliższych 20 lat. Określono w niej cele, wskazano mechanizmy funkcjonowania oraz wdrażania wynikających z niej polityk publicznych. KPZK może być traktowana jako strategia ogólnorozwojowa Polski, z uwagi na spektrum działań i tematykę jaką się zajmuje.

Zgodnie z wizją rozwoju zaprezentowaną w KPZK 2030, w sieć powiązań funkcjonalnych miast w roku 2030 wchodzi:

- Warszawa oraz konurbacja górnośląska (Katowice wraz z miastami wchodzącymi w skład Górnośląskiego Związku Metropolitalnego), Łódź, Kraków, Trójmiasto (Gdańsk – Sopot – Gdynia z głównym ośrodkiem miejskim w Gdańsku; dalej: Trójmiasto), Wrocław, Poznań, Szczecin, kształtujący się duopol Bydgoszcz – Toruń oraz Lublin;
- Miasta wojewódzkie o znaczeniu krajowym, w których następuje systematyczna koncentracja funkcji metropolitalnych o znaczeniu międzynarodowym i krajowym: Białystok i Rzeszów, Opole, Olsztyn, Kielce, Gorzów Wielkopolski i Zielona Góra. Rzeszów i Białystok to, obok Lublina, największe ośrodki Polski Wschodniej, szybko rozwijające się centra dyfuzji, mające wiele funkcji metropolitalnych o znaczeniu ponad krajowym. W KPZK 2030 podkreślono, iż przewiduje się, że w najbliższych latach

<sup>16</sup> Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 Dokument przyjęty przez Rad Ministrów 13 grudnia 2011 roku

liczba ludności tych miast będzie dynamicznie wzrastać. Zwrócono również uwagę, że miasta te są ważnymi węzłami transportowymi w kierunku wschodnim i północno-wschodnim.

Jednocześnie w ramach Celu 3 KPZK 2030 („Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej”) zwrócono uwagę, że jedną z głównych wad siatki transportowej w kraju jest postępująca jej degradacja, powodująca wewnętrzny podział kraju na tereny lepiej skomunikowane wewnętrznie, sub- i ponadregionalnie oraz na te, które są coraz bardziej wyobcowane i poza zasięgiem funkcjonującej infrastruktury transportowej. Pogłębiły się różnice terytorialne i wykształciły strefy o gorszej dostępności – tu wskazany jest obszar Polski Południowo-Wschodniej z Rzeszowem. W kontekście Rzeszowa jest on również regionem o gorszej dostępności z perspektywy systemu europejskiego. Zły stan techniczny i niedorozwój infrastruktury drogowej drugiego rzędu (drogi wojewódzkie, regionalne linie kolejowe) stał się jedną z przyczyn pogorszenia dostępu do usług publicznych zlokalizowanych w ośrodkach wojewódzkich, subregionalnych, a w niektórych regionach – nawet w ośrodkach powiatowych.

KPZK 2030 zwraca uwagę, że rozwój poszczególnych rodzajów transportu, po okresie całkowitej zapaści na początku lat 90. XX w., następował i, co więcej, następuje nadal niezależnie od siebie, co prowadzi systemowo do całkowitego braku rozwiązań intermodalnych. W konsekwencji, skutkuje to nadmierną eksploatacją dróg (vide: ilość kursów realizowanych w obszarze ROF w skali jednego dnia adekwatna do obszaru o wiele bardziej zaludnionego), brakuje koordynacji, generowane są znaczące koszty wewnątrz związane z obciążeniem dla środowiska naturalnego, co z kolei jest związane z emisją CO<sub>2</sub>. Uwaga o braku synchronizacji rozwoju poszczególnych podsystemów transportu zbiorowego jest niezwykle ważna w kontekście finalnych wniosków płynących z niniejszego opracowania, zwracających uwagę na konieczność pogłębionej integracji różnych środków transportu w obszarze ROF.

W kontekście przygotowywanej strategii dla ROF diagnoza przedstawionych w KPZK problemów jest z jednej strony potwierdzona badaniami empirycznymi, z drugiej stanowi drogowskaz do określania priorytetowych kierunków inwestycji związanych z obszarem transportu w ROF.

#### **1.2.4. DŁUGOOKRESOWA STRATEGIA ROZWOJU KRAJU - POLSKA 2030. TRZECIA FALA NOWOCZESNOŚCI<sup>17</sup>**

Dokument ten jest, zgodnie z przepisami Ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju z dnia 6 grudnia 2006 r. (art. 9 ust 1), dokumentem określającym główne trendy, wyzwania i scenariusze rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz kierunki przestrzennego zagospodarowania kraju, z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju, obejmującym okres co najmniej 15 lat. Jak zauważyli autorzy Strategii, stanowi ona najszerszy i najbardziej ogólny element nowego systemu zarządzania rozwojem kraju, a jej założenia zostały określone w ustawie o zasadach prowadzenia polityki rozwoju kraju oraz w przyjętym przez Radę Ministrów 27 kwietnia 2009 r. dokumencie pn. „Założenia systemu zarządzania rozwojem Polski”. Horyzontem czasowym, przyjętym przy konstruowaniu Strategii, jest rok 2030.

Celem strategicznym do osiągnięcia jaki wyznacza DSRK 2030, jest poprawa jakości życia Polaków. Osiągnięcie tego celu powinno być mierzone, z jednej strony, wzrostem produktu krajowego brutto (PKB) na mieszkańca (PKB per capita), a z drugiej – zwiększeniem spójności społecznej oraz zmniejszeniem nierówności o charakterze terytorialnym, jak również skalą skoku cywilizacyjnego społeczeństwa oraz innowacyjności gospodarki w stosunku do innych krajów.

Aby to osiągnąć, DSRK 2030 wyznacza trzy obszary zadaniowe:

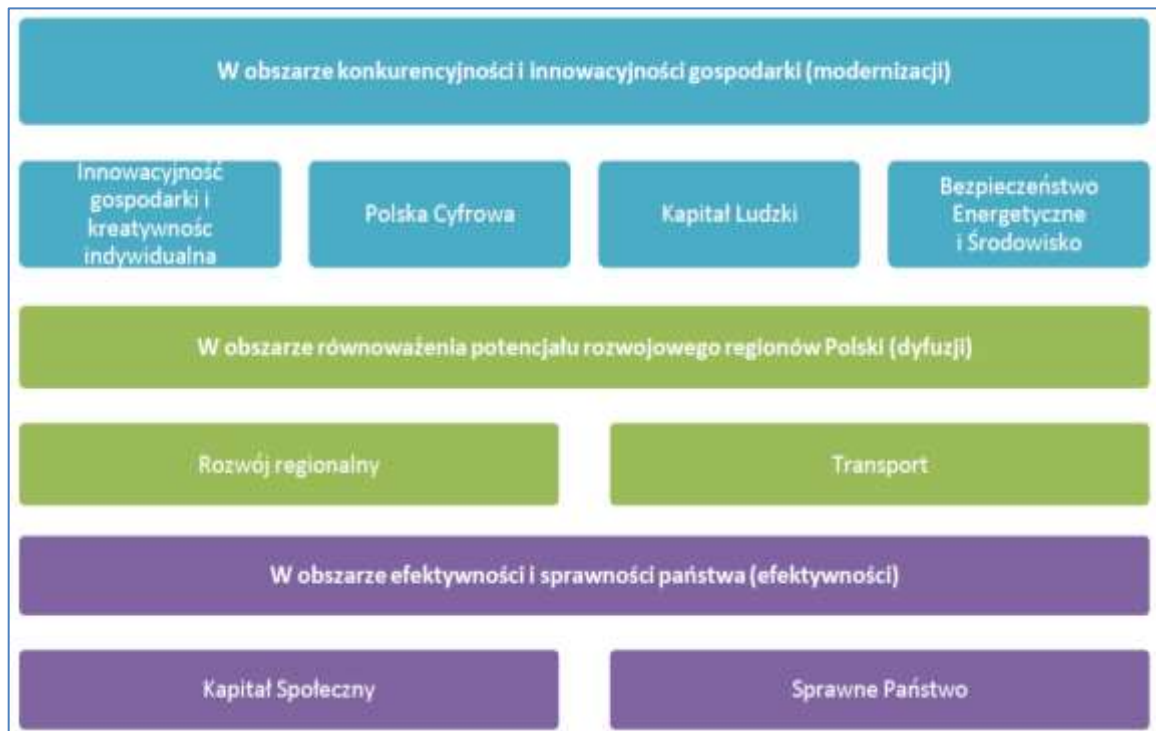
- konkurencyjność i innowacyjność (modernizacja),
- równoważenie potencjału rozwojowego regionów Polski (dyfuzja),
- efektywność i sprawność państwa.

Poniższy diagram wskazuje na kierunki działań w ramach wszystkich obszarów zadaniowych, o których mowa jest powyżej. Jak wynika z diagramu, w obszarze zrównoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski, główny nacisk, obok rozwoju regionalnego, został położony na zagadnienia transportowe.

<sup>17</sup> Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju - Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności. Dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 5 lutego 2013 r.



Rysunek 3. Kierunki działań w obszarach zadaniowych DSRK



Źródło: Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju

W obszarze równoważenia potencjałów rozwojowych regionów, DSRK 2030 kładzie nacisk na następujące cele strategiczne i kierunki interwencji:

- Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych;
- Zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego.

W ramach tego ostatniego celu strategicznego wyznaczono następujące kierunki interwencji (poniżej scharakteryzowano te związane z deficytami i potrzebami ROF):

**Sprawna modernizacja, rozbudowa i budowa zintegrowanego systemu transportowego:**

- Poprawa jakości usług świadczonych w zakresie transportu kolejowego poprzez modernizację, rewitalizację, budowę, przebudowę i rozbudowę linii i infrastruktury kolejowej (w tym dworców), kompleksową modernizację i/lub wymianę taboru oraz poprawę systemu organizacji i zarządzania w sektorze kolei.
- Modernizacja, rozbudowa (głównie w ramach bazowej i kompleksowej sieci TEN-T) i utrzymanie całej sieci dróg krajowych.

**Zmiana sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym:**

- Wdrożenie docelowego modelu ITS (inteligentnego transportu) w zakresie zarządzania ruchem drogowym i powiązanie go z istniejącymi lokalnymi systemami.
- Kompleksowa i spójna zmiana modelu finansowania systemu transportowego z wykorzystaniem różnych środków finansowych (budżet państwa, środki UE, rynek kapitałowy, inwestorzy prywatni, instrumenty gwarancji kredytowych, system poboru opłat).
- Sukcesywne wdrażanie opłat za korzystanie z sieci drogowej w celu pozyskiwania środków na realizację inwestycji infrastrukturalnych w przyszłości i sterowania popytem na transport.

- Wprowadzenie regulacji prawnych zobowiązujących zarządców infrastruktury funkcjonujących w różnych gałęziach transportu do współpracy w zakresie planowania i realizacji inwestycji.
- Wdrożenie regulacji prawnych umożliwiających i usprawniających głównie integrację taryfową, biletową i infrastrukturalną różnych gałęzi transportu.

#### **Kierunek interwencji - udrożnienie obszarów miejskich i metropolitalnych**

- Budowa obwodnic dużych miejscowości (w tym autostradowej obwodnicy Warszawy), przebudowa pod kątem bezpieczeństwa ruchu i wdrożenie programu uspokojenia ruchu na drogach przechodzących przez miasta i małe miejscowości.
- Wprowadzenie zaawansowanych technik zarządzania i sterowania ruchem w dużych miastach.
- Konieczność rezerwacji w odpowiednich dokumentach planistycznych terenów na obszarach zurbanizowanych na potrzeby związane z rozwojem systemu transportowego.
- Podjęcie działań na rzecz upłynnienia ruchu transportu miejskiego, zapewnienie dogodnych przesiadek, lepsza koordynacja środków transportu zbiorowego, integracja systemów taryfowych, podniesienie jakości oferty transportu publicznego.

Większość zaprezentowanych powyżej rekomendowanych kierunków interwencji odnosi się do Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i odpowiada na zdiagnozowane w nim deficyty. Zadaniem niniejszego dokumentu jest określenie priorytetów inwestycyjnych możliwych do realizacji oraz o największej skali oddziaływania. Dodatkowo (co zostanie wykazane w dalszej części niniejszego rozdziału) – rozważane kierunki interwencji będą mogły być dofinansowywane ze środków UE w perspektywie 2014-2020).

### **1.2.5. STRATEGIA ROZWOJU KRAJU 2020<sup>18</sup>**

---

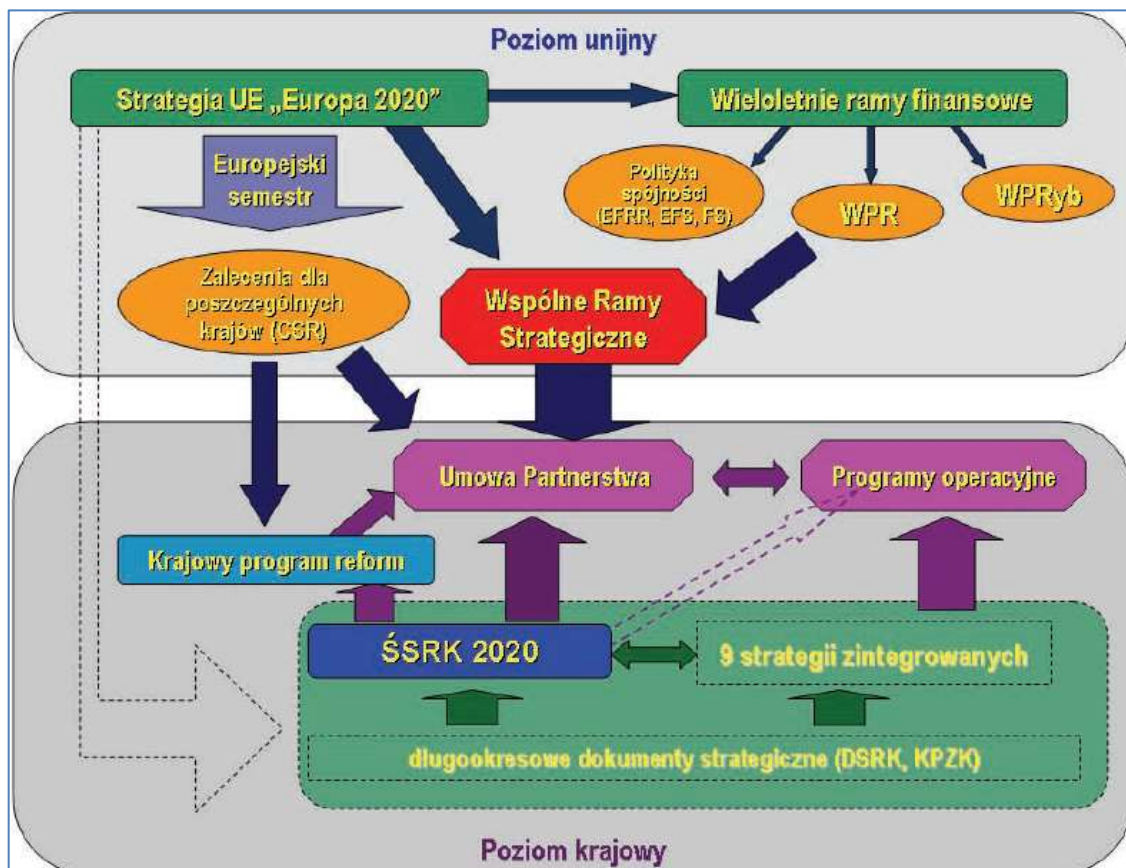
SRK 2020 jest elementem nowego systemu zarządzania rozwojem kraju, którego fundamenty zostały określone w znowelizowanej Ustawie z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712, z późn. zm.) oraz w przyjętym przez Radę Ministrów 27 kwietnia 2009 r. dokumencie pn. Założenia systemu zarządzania rozwojem Polski. Jak zauważyli autorzy SRK 2020, w związku z koniecznością dostosowania Strategii Rozwoju Kraju 2007-2015 do nowych uwarunkowań społeczno-gospodarczych oraz do wyzwań wewnętrznych i zewnętrznych, a także wymogów wprowadzanego systemu zarządzania polityką rozwoju, podjęto decyzję o jej aktualizacji oraz o wydłużeniu horyzontu czasowego do 2020 roku.

W dokumencie tym znajduje się potwierdzenie tezy sformułowanej na początku niniejszego rozdziału, iż działania inwestycyjne podejmowane na terenie Polski, związane z finansowaniem ze środków pomocowych UE, muszą wykazywać spójność ze wszystkimi dokumentami wyższego rzędu od strony technicznej (zasady wydatkowania środków) oraz koncepcyjnej (zgodność ze strategiami na poziomie kraju i UE). Zależności te uwidacznia poniższy diagram.

---

<sup>18</sup> Strategia Rozwoju Kraju 2020 – Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo. Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 25 września 2012 r.

Rysunek 4. Zależności pomiędzy dokumentami krajowymi i unijnymi



Źródło: Strategia Rozwoju Kraju 2020

Celem głównym SRK 2020 jest wzmocnienie i wykorzystanie gospodarczych, społecznych i instytucjonalnych potencjałów, zapewniających szybszy i zrównoważony rozwój kraju oraz poprawę jakości życia ludności.

Dokonany w tym dokumencie wybór trzech obszarów strategicznych jest spójny z omawianą wcześniej filozofią rozwoju zaprezentowaną w DSRK 2030. W ramach poszczególnych celów i priorytetowych kierunków interwencji zapisanych w SRK 2020, ma znajdować się odpowiedź na kluczowe wyzwania w najbliższym dziesięcioleciu, które pozwolą na zintensyfikowanie procesów rozwojowych oraz uniknięcie dryfu rozwojowego.

Jednym z Celów Strategicznych SRK 2020 jest Cel 7, pn. „Zwiększenie efektywności transportu”, dla którego przedstawiono diagnozę opartą na założeniu, iż transport należy do głównych czynników wpływających na rozwój gospodarczy kraju. Dostępność infrastruktury transportowej o odpowiednich parametrach pozwala na wzajemne oddziaływanie lepiej rozwiniętych regionów z tymi rozwiniętymi słabiej. Pada w tym dokumencie stwierdzenie, że infrastruktura transportowa stanowi jeden ze słabiej rozwiniętych elementów polskiej gospodarki i jednocześnie nie jest dostosowana do poziomu i potrzeb przedsiębiorczości i mobilności mieszkańców Polski, jak również intensywności produkcji.

Jako główne problemy w tym względzie, wymienione zostały:

- duży stopień zużycia wielu elementów infrastruktury liniowej i punktowej,
- występowanie wąskich gardeł i brakujących ogniw,
- nierównomierność regionalnego rozmieszczenia i dostępności sieci,
- brak sieci dostosowanych do dużej prędkości ruchu,
- brak ciągłości klasy technicznej połączeń między aglomeracjami,

- słabość elementów infrastruktury i systemów integrujących różne rodzaje sieci,
- uciążliwość wielu elementów sieci dla mieszkańców i środowiska naturalnego,
- nieliczne elementy lub brak inteligentnych i innowacyjnych rozwiązań.

Na tej podstawie postawiony został cel główny w perspektywie do roku 2020, jakim jest zwiększenie zewnętrznej i wewnętrznej (międzyregionalnej i lokalnej) dostępności terytorialnej. W obszarze tego celu Strategia definiuje następujące kierunki interwencji:

- Zwiększenie efektywności zarządzania w sektorze transportowym;
- Modernizacja i rozbudowa połączeń transportowych;
- Udrożnienie obszarów miejskich.

W ramach ostatniego z ww. kierunków, Strategia zwraca uwagę na dwie główne przyczyny wpływające na częsty brak płynności ruchu miejskiego: niedogodności publicznego transportu (brak dogodnych przesiadek, słabe skoordynowanie różnych środków transportu zbiorowego, przepełnienie) oraz ruch tranzytowy przez centra miast. Tak jak i w poprzednich omawianych dokumentach, tak i tu podkreślone zostało, że należy wyprowadzić transport indywidualny poza centra, kładąc nacisk na transport zbiorowy oraz niezmotoryzowany.

Autorzy SRK 2020 zwrócili również uwagę, że należy skupić działania na organizacji sprawnego i zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemieszczania się osób wewnątrz obszaru metropolitalnego i ułatwienie przemieszczania do i z obszarów zewnętrznych (elementami takiego systemu powinny być inteligentne systemy zarządzania i sterowania ruchem w miastach np.: poprzez integrację systemów taryfowych w ramach aglomeracji czy wprowadzenie wspólnej taryfy w ramach obszaru na przejazd różnymi środkami lokomocji, co powinno ułatwić poruszanie się transportem publicznym i zwiększyć skłonność do podróżowania za jego pośrednictwem). Strategia zwraca również uwagę na kwestie dotyczące częstotliwości kursowania komunikacji, jako czynnika wpływającego na jej atrakcyjność. W dokumencie zwrócona jest również uwaga na angażowanie alternatywnych technologii zasilania pojazdów z uwagi na ograniczone zasoby paliw kopalnych oraz coraz większe zanieczyszczenie rejonów zurbanizowanych pozostałościami pochodzącymi z ich spalania.

### **1.2.6. STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU DO 2020 ROKU (Z PERSPEKTYWĄ DO 2030 ROKU)<sup>19</sup>**

---

Strategia Rozwoju Transportu (SRT) jest średniookresowym dokumentem planistycznym, opracowanym na podstawie Ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712 i Nr 157, poz. 1241 oraz z 2011 r. Nr 279, poz. 1644) i Uchwały Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2009 r. w sprawie planu uporządkowania strategii rozwoju.

Strategia Rozwoju Transportu jest elementem spójnego systemu zarządzania krajowymi dokumentami strategicznymi. Jej celem jest wskazanie kierunków rozwoju transportu w taki sposób by możliwe było osiągnięcie celów założonych w – zanalizowanych wcześniej – Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju oraz Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Strategia jako dokument sektorowy powstała z uwagi na fakt, iż transport jest jednym z kluczowych czynników wpływających na rozwój gospodarczy kraju.

Celem nadrzędnym SRT jest *zwiększenie dostępności transportowej obszaru kraju, poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności systemu transportowego, a w jego osiągnięciu potrzebne są dane prognostyczne, obliczone z perspektywy zarówno harmonii wewnątrz sektora transportu (spójność wewnętrzna), jak i z punktu widzenia kompatybilności transportu z systemem gospodarczym i społecznym. Główną osią tej spójności są relacje między poziomem aktywności gospodarczej a poziomem aktywności transportowej. Poprawny opis tych relacji osiąga się wówczas, gdy bierze się pod uwagę nie tylko proste oddziaływania bezpośrednie (typu wzrost produkcji – wzrost popytu na transport), ale także sprzężenia zwrotne i oddziaływania pośrednie.*

---

<sup>19</sup> Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku). Przyjęta uchwałą Rady Ministrów 22 stycznia 2013 r.

Jednocześnie, w SRT w podsumowaniu prognozy popytu na transport znajduje się wniosek, iż wysiłek inwestycyjny w infrastrukturze transportowej i w modernizacji systemów przewozowych powinien być ukierunkowany na zwiększanie potencjału infrastruktury drogowej – zwłaszcza mowa tu o infrastrukturze o znaczeniu międzynarodowym i krajowym.

### 1.2.7. STRATEGIA ROZWOJU SPOŁECZNO-GOSPODARCZEGO DLA POLSKI WSCHODNIEJ DO ROKU 2020<sup>20</sup>

Dokument ten wypełnia lukę pomiędzy uniwersalną, horyzontalną polityką wobec wszystkich polskich regionów (sformułowaną w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010–2020) a polityką rozwoju poszczególnych regionów w Polsce Wschodniej, wyrażoną w Strategiach Rozwoju Województw. Stanowi on jednocześnie odpowiedź na potrzebę zidentyfikowania dodatkowego, makroregionalnego poziomu potrzeb i celów rozwojowych w perspektywie do 2020 r., komplementarną z krajowymi i regionalnymi strategiami rozwoju.

Makroregion Polski Wschodniej, który konstytuują województwa lubelskie, podkarpackie, podlaskie, świętokrzyskie i warmińsko-mazurskie, należy do najsłabiej gospodarczo rozwiniętych i najmniej konkurencyjnych regionów w Polsce i Unii Europejskiej. W latach 2002–2009 udział makroregionu w PKB Polski zmniejszał się i ten trend – dodatkowo wzmacniany niekorzystnymi prognozami demograficznymi, przewidującymi kurczenie się zasobów pracy – utrzyma się (jak stwierdzono w SRSZG PW) w perspektywie do 2020 r., jeśli nie zostaną podjęte skuteczne działania dynamizujące procesy rozwojowe na tym obszarze. Biorąc jednak jednocześnie pod uwagę przewidywane niższe tempo rozwoju poszczególnych państw członkowskich UE w latach 2009–2020, prognozuje się, że Makroregion Polski Wschodniej zmniejszy dystans rozwojowy w stosunku do średniej unijnej, jednak wartość PKB per capita makroregionu będzie nadal o prawie połowę niższa od średniej wartości dla UE-27.

Diagnoza barier i potencjałów stała się podstawą do sformułowania wizji rozwojowej, która koncentruje się na trzech szansach rozwojowych. Ich właściwe wykorzystanie może w największym stopniu przyczynić się w średnim okresie do zwiększenia wydajności pracy i poprawy pozycji rozwojowej makroregionu.

Pierwsza z nich to podnoszenie poziomu innowacyjności makroregionalnej gospodarki, bazujące na ugruntowanych wiodących specjalizacjach gospodarczych, przy jednoczesnym wzmacnianiu potencjału sektora nauki i badań. Drugą szansą jest aktywizacja zasobów pracy i poprawa jakości kapitału ludzkiego, co będzie sprzyjać większemu włączeniu społecznemu (zwłaszcza grup wykluczonych lub zagrożonych wykluczeniem społecznym), a także systematycznemu podnoszeniu i wzmacnianiu umiejętności i kompetencji kadr, zdolnych do skutecznego działania w warunkach gospodarki opartej na wiedzy i generowania dodatkowych impulsów rozwojowych.

Trzecią szansą na zdynamizowanie procesów rozwojowych w Polsce Wschodniej – fundamentalną z punktu widzenia niniejszego opracowania – jest zbudowanie intensywnych powiązań społeczno-gospodarczych z lepiej rozwiniętym otoczeniem, dla których warunkiem niezbędnym jest zintegrowana i efektywna infrastruktura powiązań komunikacyjnych, zarówno zewnętrznych – z krajowymi biegunami wzrostu, jak i wewnętrznych, wzmacniających terytorialną spójność makroregionu. Rozwój infrastruktury transportowej i elektroenergetycznej, towarzyszący intensyfikacji procesów innowacyjnych i wzmocnieniu kapitału ludzkiego, jest niezbędnym środkiem przyczyniającym się do osiągnięcia tych celów.

Jak podkreślono w dokumencie, stolice Polski Wschodniej są słabo zintegrowane z krajowym układem osadniczym, a w szczególności z metropoliami położonymi poza makroregionem, przez co osłabiane są szanse na rozprzestrzenianie impulsów rozwojowych. Czasy przejazdów, zarówno w transporcie kolejowym, jak i drogowym między stolicami województw makroregionu, a innymi dużymi ośrodkami odbiegają od standardów europejskich. Najlepiej zintegrowane są pod tym względem są Kielce, a w drugiej kolejności Lublin i Olsztyn, natomiast zdecydowanie najsłabiej pod tym względem wypadają Białystok i Rzeszów.

Z tego też względu, wzmocnienie spójności wewnętrznej wymaga podjęcia skoncentrowanych działań precyzyjnie odpowiadających na potrzeby gospodarek regionalnych. Należą do nich przede wszystkim:

<sup>20</sup> Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020. Aktualizacja. Warszawa 2013 r.

- zwiększenie dostępności transportowej do stolic wojewódzkich, w tym w ramach obszarów funkcjonalnych rynków pracy;
- rozwój powiązań transportowych pomiędzy głównymi ośrodkami Polski Wschodniej;
- rozwój niskoemisyjnego transportu miejskiego i aglomeracyjnego w głównych ośrodkach miejskich;
- zwiększenie dostępności wysokiej jakości e-usług publicznych.

### **1.2.8. PROGRAM OPERACYJNY INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO**

---

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (dokument przyjęty przez Komisję Europejską 18 grudnia 2014 r.<sup>21</sup>). to krajowy program wspierający gospodarkę niskoemisyjną, ochronę środowiska, przeciwdziałanie i adaptację do zmian klimatu, transport i bezpieczeństwo energetyczny. Środki unijne z programu przeznaczone zostaną również w ograniczonym stopniu na inwestycje w obszary ochrony zdrowia i dziedzictwa kulturowego. POIiŚ 2014-2020 będzie kontynuował główne kierunki inwestycji określone w jego poprzedniku – POIiŚ 2007-2013. Dotyczą one przede wszystkim rozwoju infrastruktury technicznej kraju w najważniejszych sektorach gospodarki.

Program ten określa schematy finansowania przedsięwzięć w ramach Celów Tematycznych 4, 5, 6, 7, 8, 9. Kluczowe z punktu widzenia inwestycji transportowych są CT nr 4 i 7, o których była mowa wcześniej (przy omawianiu Umowy Partnerstwa).

Priorytety PO IiŚ 2014-2020 (wybrane i dotyczące zagadnień transportowych) są następujące:

1. Zmniejszenie emisyjności gospodarki – alokacja z FE 1 828,4 mln euro:
  - wytwarzanie energii z odnawialnych źródeł energii (OZE),
  - poprawa efektywności energetycznej i wykorzystanie OZE w przedsiębiorstwach, sektorze publicznym i mieszkaniowym,
  - promowanie strategii niskoemisyjnych,
  - rozwój i wdrażanie inteligentnych systemów dystrybucji, rozwój wysokosprawnej kogeneracji.
2. Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego – alokacja z FE 9 532,4 mln euro:
  - rozwój drogowej infrastruktury w sieci TEN-T,
  - poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
  - poprawa bezpieczeństwa w ruchu lotniczym,
  - transport intermodalny, morski i śródlądowy.
3. Infrastruktura drogowa dla miast – alokacja z FE 2 970,3 mln euro:
  - poprawa dostępności miast i przepustowości infrastruktury drogowej (rozwój infrastruktury drogowej w miastach i tras wylotowych z ośrodków miejskich, budowa obwodnic),
4. Rozwój transportu kolejowego w Polsce – alokacja z FE 5 009,7 mln euro:
  - rozwój kolei w TEN-T, poza tą siecią i kolei miejskich.
5. Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach – alokacja z FE 2 349,2 mln euro:
  - infrastruktura i tabor dla publicznego transportu zbiorowego w miastach i na ich obszarach funkcjonalnych.

Zgodnie z zapisami PO IiŚ, nowoczesny system transportowy musi zmierzyć się z podwójnym wyzwaniem – z jednej strony, musi zapewnić sprawną i wydajną infrastrukturę, która sprzyjałaby rozwojowi gospodarczemu, a z drugiej strony – musi służyć celom gospodarki niskoemisyjnej. Dokończenie budowy spójnej sieci transportowej w Polsce, poprawa konkurencyjności ekologicznych form transportu oraz

---

<sup>21</sup> [https://www.pois.gov.pl/media/1080/POIS\\_2014\\_2020\\_22012015.pdf](https://www.pois.gov.pl/media/1080/POIS_2014_2020_22012015.pdf) [10.02.2015]

integracja wszystkich gałęzi transportowych są jednym z priorytetów w procesie transformacji gospodarki, która byłaby konkurencyjna, a jednocześnie spełniała wymogi niskiej emisyjności.

### **1.2.9. PROGRAM OPERACYJNY POLSKA WSCHODNIA 2014-2020**

---

PO PW (zaakceptowany przez Komisję Europejską, podobnie jak PO liŚ, 18 grudnia 2014 r.<sup>22</sup>) jako dodatkowy instrument wsparcia finansowego rozwoju gospodarczego i społecznego dedykowany wyłącznie 5 województwom Polski Wschodniej, tj. lubelskiemu, podlaskiemu, podkarpackiemu, świętokrzyskiemu i warmińsko-mazurskiemu. Jego zadaniem jest wzmocnienie (poprzez dążenie do uzyskania efektu synergii) i uzupełnienie (zgodnie z zasadą komplementarności interwencji) oddziaływania wsparcia realizowanego w ramach regionalnych i krajowych programów operacyjnych europejskiej polityki spójności, z których będą finansowane zasadnicze przedsięwzięcia rozwojowe.

Głównymi beneficjentami PO PW będą: przedsiębiorcy, jednostki samorządu terytorialnego oraz PKP PLK S.A. Podstawę wyboru obszarów objętych wsparciem stanowi zaktualizowana Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020, wpisująca się w najważniejsze uwarunkowania krajowe i europejskie.

Program z budżetem w wysokości 2 mld euro z polityki spójności, czyli ponad 8 mld zł, będzie realizowany w ramach IV osi priorytetowych – poniżej przedstawiono priorytety dotyczące zagadnień transportowych:

- Nowoczesna Infrastruktura Transportowa (alokacja 916 mln euro): działania mające na celu poprawę efektywności układów transportowych oraz zrównoważonego transportu miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych. Typy przedsięwzięć: wsparcie głównych projektów transportu miejskiego w miastach wojewódzkich PO PW i ich obszarach funkcjonalnych oraz wsparcie projektów z zakresu infrastruktury drogowej w miastach wojewódzkich Polski Wschodniej i ich obszarach funkcjonalnych;
- Ponadregionalna Infrastruktura Kolejowa (alokacja 330 mln euro): działania mające na celu zwiększenie spójności wewnętrznej makroregionu w zakresie infrastruktury transportowej. Typy przedsięwzięć: inwestycje w infrastrukturę liniową, punktową i systemy sterowania ruchem kolejowym w ramach Magistrali Wschodniej.

## **1.3. Dokumenty wojewódzkie**

Do najważniejszych dokumentów związanych ze Studium Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego należą na poziomie wojewódzkim:

1. Strategia Rozwoju Województwa Podkarpackiego;
2. Regionalny Program Operacyjny Województwa Podkarpackiego 2014-2020;
3. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego;
4. Program Ochrony Powietrza dla strefy podkarpackiej z uwagi na stwierdzone przekroczenie poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub>, poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM<sub>2,5</sub> oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu wraz z Planem Działań Krótkoterminowych.

### **1.3.1. STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA PODKARPACIEGO – PODKARPACIE 2020<sup>23</sup>**

---

Aby zachować spójność programowania strategicznego (co wynika z zapisów Ustawy o samorządzie województwa oraz Ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju) dokonano w roku 2013 weryfikacji obowiązującej wcześniej strategii rozwoju województwa (przyjętej przez Sejmik Województwa

---

<sup>22</sup> [http://www.polskawschodnia.gov.pl/media/942/POPW\\_akcept\\_KE.pdf](http://www.polskawschodnia.gov.pl/media/942/POPW_akcept_KE.pdf) [5.02.2015 r.]

<sup>23</sup> Strategia Rozwoju Województwa Podkarpackiego – Podkarpackie 2020, Rzeszów sierpień 2013. Dokument przyjęty Uchwałą Nr XXXVII/697/13 Sejmiku Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie z dnia 26 sierpnia 2013 r.

Podkarpackiego w sierpniu 2010 r.), przede wszystkim pod kątem spójności z nowymi, krajowymi i unijnymi dokumentami strategicznymi<sup>24</sup>.

Zgodnie z zapisami zaktualizowanej Strategii województwa, osobny rozdział został poświęcony Funkcjom metropolitalnym Rzeszowa:

**CEL: Wzmacnianie pozycji Rzeszowa w przestrzeni krajowej i europejskiej, dynamizujące procesy rozwojowe w obrębie województwa.**

W ramach tego celu zamodelowano 4 następujące kierunki działań:

- 3.3.1. Tworzenie korzystnych warunków do trwałego wzrostu gospodarczego w Rzeszowie i jego obszarze funkcjonalnym.
- 3.3.2. Wzmacnianie funkcji metropolitalnych realizowanych przez Rzeszów oraz wspieranie rozwoju nowych funkcji zwiększających zakres świadczonych usług wyższego rzędu.
- 3.3.3. Rozwój powiązań komunikacyjnych i zintegrowanego systemu transportu publicznego łączących Rzeszów z jego obszarem funkcjonalnym.
- 3.3.4. Uporządkowanie gospodarki przestrzennej Rzeszowa i integracja w ramach obszaru funkcjonalnego. (...)

Kluczowe z punktu widzenia niniejszego opracowania są wytyczne sformułowane w pkt. 3.3.1, 3.3.3 i 3.3.4.

Zakładane efekty działania 3.3.1 to m.in.:

- większa atrakcyjność inwestycyjna, poprzez udostępnienie dużych obszarowo terenów inwestycyjnych w obszarze funkcjonalnym Rzeszowa dzięki pracom scaleniowym, uzbrojeniu i poprawie ich dostępności komunikacyjnej,
- poprawa warunków prowadzenia działalności gospodarczej oraz zarządzania dzięki rozwojowi instytucji zapewniających kompleksową obsługę firm,
- wzmocnienie krajowych i międzynarodowych możliwości przewozowych Rzeszowa w zakresie towarów i osób.

Zakładane efekty działania 3.3.3 to m.in.:

- zwiększenie dostępności do efektywnego i ekonomicznego transportu zbiorowego dla mieszkańców Rzeszowa i jego obszaru funkcjonalnego,
- wprowadzenie zintegrowanego systemu transportu miejskiego, uwzględniającego działania wielu przewoźników świadczących usługi transportowe dla mieszkańców Rzeszowa i obszaru funkcjonalnego,
- podwyższenie konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego wobec indywidualnego transportu samochodowego,
- zmniejszenie zatłoczenia dróg miejskich i dróg wlotowych/wylotowych oraz zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego,
- usprawnienie systemów sterowania i zarządzania ruchem drogowym w mieście,
- poprawa jakości środowiska wskutek redukcji nadmiernej emisji spalin i hałasu przez środki transportu,
- uruchomienie kolei podmiejskiej/kolei aglomeracyjnej dzięki wykorzystaniu istniejącej infrastruktury kolejowej,
- poprawa łączności pomiędzy miastem a Portem Lotniczym Rzeszów - Jasionka poprzez budowę połączenia kolejowego,

---

<sup>24</sup> Takimi jak: „Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu”, „Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie”, „Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030”.



- wprowadzenie rozwiązań dotyczących multimodalnego transportu zbiorowego (m.in. parkingi w systemie “parkuj i jedź”, komunikacja rowerowa, piesza),
- stworzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego komunikacji publicznej – dzięki realizacji koncepcji Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego (RCK) zakładającej modernizację i rozbudowę zespołu stacyjno-dworcowego Rzeszów Główny.

Zakładane efekty działania 3.3.4 to m.in.:

- uporządkowanie gospodarki przestrzennej miasta i jego obszaru funkcjonalnego, m. in. poprzez sporządzenie planu zagospodarowania przestrzennego obszaru funkcjonalnego oraz skoordynowanie strategii i planów zagospodarowania przestrzennego JST wchodzących w skład obszaru funkcjonalnego Rzeszowa,

Wszystkie powyższe efekty działań zostały przedstawione jako te, które zostaną wzięte pod uwagę w ramach niniejszej analizy i dotyczą tematyki transportowej. Zwłaszcza postulaty sformułowane w pkt. 3.3.3. wychodzą ściśle naprzeciw postulatowi, które zostaną sformułowane w niniejszym opracowaniu.

Rysunek 5. Obszary strategicznej interwencji dla kierunków działania od 3.3.1 do 3.3.4 Strategii Rozwoju Województwa



Źródło: Strategia Rozwoju Województwa Podkarpackiego

### 1.3.2. REGIONALNY PROGRAM OPERACYJNY WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO 2014-2020<sup>25</sup>

RPO Województwa Podkarpackiego 2014-2020 (RPO), przyjęty przez Zarząd Województwa Podkarpackiego, uchwałą nr 33/629/15 z dnia 3 marca 2015 r., bazuje na zapisach Strategii Rozwoju Województwa Podkarpackiego. Definiuje potrzeby inwestycyjne, deficyty i szanse rozwojowe z jednej

<sup>25</sup> Regionalny Program Operacyjny Województwa Podkarpackiego 2014-2020, Dokument przyjęty przez Zarząd Województwa Podkarpackiego w dniu 3 marca 2015 r. w związku z decyzją wykonawczą Komisji Europejskiej nr C(2015) 910 z dnia 12 lutego 2015 r. przyjmującą Regionalny Program Operacyjny Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020

strony, z drugiej zaś zestawia potrzeby inwestycyjne wynikające ze strategii województwa z obszarami wsparcia możliwymi do wdrożenia – bazując w tym względzie na wytycznych Strategii Europa 2020, Rozporządzeniach UE definiujących zasady dystrybucji środków pomocowych, a na szczeblu krajowym – na wytycznych Umowy Partnerstwa (wszystkie te dokumenty zostały omówione we wcześniejszej części rozdziału). Z tego też względu, zakres interwencji RPO WP 2014-2020 obejmuje m.in. obszar wewnątrz regionalnej dostępności transportowej.

W odniesieniu do szeroko rozumianego rozwoju transportu, w RPO Woj. Podkarpackiego znalazły się następujące zapisy:

#### **Wyzwania**

1. *Poprawa dostępności do autostrady i dróg ekspresowych.*
2. *Zwiększenie wewnątrzregionalnej dostępności do ośrodków życia społeczno-gospodarczego, w tym m.in. regionalnych biegunów wzrostu/stref aktywności gospodarczej zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie węzłów sieci TEN-T/ węzłów przeladunkowych poza siecią TEN-T.*

#### **Oczekiwane efekty**

1. *Zwiększenie zewnętrznej i wewnętrznej dostępności całego obszaru regionu, w tym zwiększenie dostępu do Rzeszowa i regionalnych biegunów wzrostu.*
2. *Poprawa poziomu bezpieczeństwa w transporcie.*
3. *Obniżenie negatywnego wpływu transportu na środowisko.*

W konsekwencji diagnoz oraz zdefiniowanych wyzwań i rezultatów, w ramach RPO przewidziano wsparcie dla Celów Tematycznych 4 i 7 Umowy Partnerstwa w następujący sposób:

#### **Cel tematyczny 4** Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną:

- 4a. Wspieranie wytwarzania i dystrybucji energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych;
- 4c. Wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystywania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych i w sektorze mieszkaniowym;
- 4e. 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.

#### **Cel tematyczny 7.** Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej:

- 7b. Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi;
- 7c. Rozwój i usprawnienie 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;
- 7d. Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu.

### **1.3.3. PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO<sup>26</sup>**

---

Plan transportowy nie jest strategią, ani programem (w rozumieniu Ustawy o planowaniu rozwoju), nie jest też programem wieloletnim (w rozumieniu Ustawy o finansach publicznych). Plan transportowy jest aktem prawa miejscowego zdefiniowanym tylko przez Ustawę o publicznym transporcie zbiorowym.

---

<sup>26</sup> Uchwała NR XLV/925/14 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 22 kwietnia 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego”.

Plan transportowy to dla organizatora transportu zbiorowego narzędzie regulacyjne pozwalające m.in. na:

- stabilizowanie rynku przewozów przez zawieranie umów wieloletnich (w transporcie autobusowym i trolejbusowym do 10 lat, kolejowym do 15 lat),
- określanie czy i w jakim stopniu wprowadzać mechanizm konkurencji na rynek przewozów publicznych,
- kształtowanie przejrzystych zasad finansowania,
- możliwość przeniesienia finansowania inwestycji taborowych na operatora,
- integrację różnych form transportu w spójny system,
- zdefiniowanie standardów jakości.

Organami, które muszą sporządzić plany transportowe, są minister właściwy do spraw transportu oraz wszystkie samorządy wojewódzkie, a także powiaty mające ponad 80 tys. mieszkańców (w tym związki powiatów powyżej 120 tys. mieszkańców) i miasta powyżej 50 tys. oraz związki międzygminne powyżej 80 tys. mieszkańców<sup>27</sup>.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r., Nr 117, poz. 684) plan ma zawierać m.in. następujące elementy:

- Określenie sieci komunikacyjnej, na której będzie planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, poprzez określenie linii komunikacyjnych;
- Ocena i prognozy potrzeb przewozowych, przewidywane finansowanie usług przewozowych w podziale na źródła i formy finansowania;
- Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w szczególności propozycje dotyczące wyboru rodzaju tych środków z uwzględnieniem dostępnej infrastruktury transportowej na terenie województwa;
- Zasady organizacji rynku przewozów, w tym przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego;
- Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, poprzez określenie standardu przewozów i jakości usług przewozowych;
- Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera (z uwzględnieniem potrzeb pasażerów związanych z dostępem do informacji w zakresie: godzin przyjazdu/odjazdu, opłat za przejazd, uprawnień do ulgowych przejazdów, węzłów przesiadkowych, koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu, regulaminów przewozu osób);
- Kierunki rozwoju publicznego transportu publicznego;
- Charakterystyka infrastruktury przystankowej.

W podkarpackim planie transportowym przeprowadzono m.in. weryfikację jakości różnego rodzaju taboru publicznego transportu zbiorowego – na tym tle bardzo niekorzystnie wypada stan techniczny taboru autobusowego (wiek, spełnianie europejskich standardów emisji spalin), który w zestawieniu z gęstością sieci połączeń oraz częstotliwością kursów generuje istotne, zdaniem autorów planu, negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym w kontekście emisji CO<sub>2</sub>.

W ramach dokumentu przedstawiono 3 scenariusze rozwoju sieci komunikacyjnej na Podkarpaciu:

- Zakładający stagnację ekonomiczną, a co za tym idzie wzrost bezrobocia – skutkiem będzie ograniczenie kursów i spadek pracy przewozowej,
- Neutralny – zakładający niewielki wzrost gospodarczy,
- Maksymalny – zakładający oprócz rozwoju gospodarczego, zatrzymanie procesu starzenia się społeczeństwa.

---

<sup>27</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, art. 9; Dz. U. 2011, nr 5, poz. 13.

Z uwagi na obszar geograficzny dokumentu wykraczający poza ROF, większość analiz prowadzonych w dokumencie pośrednio tylko jest możliwa do wykorzystania w odniesieniu do Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Warto jednak przytoczyć w tym miejscu sporządzoną w wojewódzkim planie transportowym analizę SWOT, gdyż jej elementy bezpośrednio odnoszą się również do kwestii występujących na terenie ROF:

#### **Mocne strony transportu publicznego**

- Atuty: położenie regionu w południowym korytarzu transportowym; wysoka zdolność przewozowa;
- Stymulanty: stolica województwa – duży ośrodek akademicki, wysoki poziom edukacji; dostępność terenów pod rozwój funkcji gospodarczych i pod budownictwo mieszkaniowe węzły komunikacyjne; rozwój funkcji ponadregionalnych.

#### **Słabe strony transportu publicznego**

- Problemy: niska jakość dróg. Z powodu złego stanu dróg przewoźnicy nie są zainteresowani uruchamianiem kolejnych tras przewozowych. Zły stan dróg ogranicza rozwój transportu zbiorowego z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego, możliwość uszkodzenia taboru etc. Brak skomunikowania transportu autobusowego z kolejowym; niska częstotliwość kursowania autobusów na niektórych liniach;
- Destymulanty: rolnicza specyfika części województwa (niewielka mobilność mieszkańców); prognozowana niewzrastająca liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym; ryzyko odpływu wykształconej młodzieży do ośrodków o większej dynamice rozwojowej; niewielka liczba dużych podmiotów gospodarczych.

#### **Szanse transportu publicznego**

- Szanse wewnętrzne: poprawa jakości usług przewozowych poprzez politykę informacyjną; możliwość lepszego dopasowania usług przewozowych do oczekiwań pasażerów w oparciu o prowadzenie badań jakości tych usług; budowa i modernizacja dróg wojewódzkich;
- Szanse zewnętrzne: budowa drogi ekspresowej A4; możliwość wykorzystania doświadczeń innych miast w zakresie kreowania zrównoważonego rozwoju; możliwość pozyskiwania środków unijnych; atrakcje turystyczne; wysokie walory przyrodnicze regionu.

#### **Zagrożenia transportu publicznego**

- Zagrożenia wewnętrzne: niedostateczne skomunikowanie różnych rodzajów środków transportu; duży spadek przewozów w okresie wakacyjnym; wzrost bezrobocia; wzrost kosztów pracy; niewystarczająca infrastruktura drogowa;
- Zagrożenia zewnętrzne: spowolnienie rozwoju gospodarczego oraz możliwość kryzysu; rozwój motoryzacji indywidualnej i nienadążający za nim rozwój infrastruktury drogowej; system prawny niedostosowany do współczesnych potrzeb transportu publicznego; brak centralnych środków finansowych na poprawę transportu publicznego jednostek samorządu terytorialnego; rosnąca konkurencja na rynku przewoźników w transporcie publicznym, skutkująca niską jakością.

### **1.3.4. PROGRAM OCHRONY POWIETRZA DLA STREFY PODKARPACKIEJ<sup>28</sup>**

---

Dokument podsumowuje poziomy emisji pyłów P10 i P2,5 oraz benzo(a)pirenu w roku 2011. Poziomy te kształtują się następująco:

- emisja pyłu PM10 z komunikacji w strefie podkarpackiej wyniosła 5,6 tys. Mg, co stanowi 15% emisji łącznej,
- emisja pyłu PM2,5 z transportu w strefie podkarpackiej wyniosła 1,3 tys. Mg, co stanowi 7% emisji łącznej,

---

<sup>28</sup> Pełna nazwa: Program Ochrony Powietrza dla strefy podkarpackiej z uwagi na stwierdzone przekroczenie poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM10, poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM2,5 oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu wraz z Planem Działań Krótkoterminowych

- emisja komunikacyjna B(a)P w strefie podkarpackiej stanowi 2% całkowitej emisji z terenu strefy.

W dokumencie zawarto również rekomendacje dotyczące ograniczania emisji liniowej (komunikacyjnej) – pierwotnej i wtórnej. Wytyczone w tym względzie kierunki działań są następujące:

- całościowe zintegrowane planowanie rozwoju systemu transportu w mieście,
- zintegrowany system kierowania ruchem ulicznym z uwzględnieniem priorytetu dla komunikacji zbiorowej,
- kierowanie ruchu tranzytowego z ominięciem miasta lub jego części centralnych,
- tworzenie stref z zakazem ruchu samochodów,
- rozwój systemu transportu publicznego,
- polityka cenowa opłat za przejazdy i zsynchronizowanie rozkładów jazdy transportu zbiorowego zachęcające do korzystania z systemu transportu zbiorowego,
- organizacja systemu bezpiecznych parkingów na obrzeżach miasta łącznie z systemem taniego transportu zbiorowego do centrum miasta (system Park & Ride),
- tworzenie systemu ścieżek rowerowych,
- tworzenie systemu płatnego parkowania w centrum miasta,
- wprowadzanie nowych niskoemisyjnych paliw i technologii, szczególnie w systemie transportu publicznego i służb miejskich,
- intensyfikacja okresowego czyszczenia ulic (szczególnie w okresach bezdeszczowych).

Większość powyższych postulatów ma ścisły związek z postulatami, które zostaną sformułowane w dalszej części niniejszego opracowania.

## 1.4. Dokumenty ROF

Dokumenty Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego to przede wszystkim Strategia ZIT oraz dokumenty strategiczne poszczególnych Gmin. Poniżej znajduje się przegląd aktualnych dokumentów strategicznych obowiązujących na terenie każdej z gmin wchodzących w skład Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego, w zakresie podejmującym problematykę transportową.

Dodatkowo należy wspomnieć o zazębaniu się pewnych kwestii w zakresie poszczególnych dokumentów strategicznych dla ROF, przygotowywanych, podobnie jak niniejsze opracowanie, w ramach projektu pn. „Opracowanie dokumentów strategicznych dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego”<sup>29</sup>. W tym zakresie poruszyć trzeba powiązania niniejszego Studium rozwoju transportu publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego z Planem gospodarki niskoemisyjnej Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego.

### 1.4.1. STRATEGIA ZIT (PROJEKT)<sup>30</sup>

---

Strategia ZIT ROF podzielona została na część stanowiącą inwentaryzację/diagnozę oraz działania prorozwojowe podzielone na obszary wsparcia. Podstawą do podsumowania stanu obecnego jest uwypuklenie relacji między poszczególnymi gminami wchodzącymi w skład ROF. Relacje te, zgodnie z zapisami Strategii ZIT, opierają się na trzech elementach:

- Relacji „mieszkanie – praca”, czyli zjawiska suburbanizacji (por. np. pkt. 2.4) i rosnącej zależności mieszkańców wsi od rynku pracy w centralnym mieście aglomeracji;
- Relacji związanej z koncentracją funkcji edukacyjno-usługowych w mieście centralnym;
- Wzrastającej roli obszarów wiejskich jako terenów rekreacyjno-wypoczynkowych dla mieszkańców miast.

---

<sup>29</sup> ZP.271.1.48.2014.

<sup>30</sup> Strategia ZIT Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego (projekt, wersja z grudnia 2014 r.).

Nie ma żadnych wątpliwości, że wszystkie te kwestie są ściśle powiązane z koniecznością systematycznego wzrostu roli transportu publicznego do obsługi podróży w układzie nie tylko miejskim, ale też aglomeracyjnym.

Wątki stricte transportowe zostały uwypuklone Strategii ZIT w dwóch obszarach: pierwszym z nich jest opis układu komunikacyjnego na obszarze ROF, drugim sieć transportu publicznego.

W Strategii zwrócono uwagę, iż istotnym elementem wskazującym na konieczność inwestycji w sieć drogową w zakresie poprawy komunikacji międzygminnej oraz zwiększenia dostępności stref aktywności gospodarczej jest wskaźnik gęstości sieci drogowej na terenie ROF – pomimo tego, że wskaźnik ten w obszarze dróg gminnych i powiatowych jest wyższy w porównaniu z danymi notowanymi w skali województwa oraz ogólnopolskimi. Jednym z głównych problemów w tym względzie jest fakt, iż rozwój układu drogowego ROF nie nadąża za rozwojem gospodarczym regionu oraz wrastającym natężeniem ruchu, co powoduje niewydolność i stanowi istotny obszar potrzeb inwestycyjnych gmin. Należy w tym kontekście zauważyć, że powyższe wnioski ściśle korelują z wnioskami zawartymi w niniejszym opracowaniu.

Diagnoza zawarta w Strategii ZIT wskazuje, że transport zbiorowy, oparty w dużej mierze na dwóch organizatorach: ZTM Rzeszów oraz ZG PKS, oraz uzupełniany przez prywatne firmy przewozowe (por. pkt. 3.1-3.3), cechuje się szeregiem problemów, takich jak:

- Centryczne ułożenie ciągów komunikacyjnych;
- Wyeksploatowany tabor, niezadawalający stan infrastruktury (zwłaszcza przystankowej);
- Nieatrakcyjna oferta szybkiego przemieszczania się transportem publicznym, determinującym wybór prywatnej motoryzacji;
- Brak skoordynowanego systemu przesiadek;
- Brak dostatecznie rozwiniętego systemu „przywilejów” dla transportu publicznego (buspasy, priorytety przy przejazdach przez skrzyżowanie);
- Niedostateczny rozwój systemów informacji pasażerskiej.

W zakresie działań koniecznych do podjęcia, Strategia ZIT wskazuje m.in. konieczność integracji różnych form publicznego transportu zbiorowego – co należy jednoznacznie traktować jako wskazanie przez autorów Strategii, że brak integracji jest jednym z większych mankamentów obecnego systemu transportu na obszarze ROF. Jest to również jedna z głównych konkluzji niniejszego dokumentu (zob. więcej – pkt. 3.5 i dalej 5.6).

Na podstawie przeprowadzonej w Strategii ZIT, analizy zdefiniowano następujące projekty inwestycyjne związane z obszarem komunikacji i transportu (wszystkie znajdują się na liście podstawowej):

- „Organizacja zrównoważonego transportu na terenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego poprzez usunięcie niedoborów przepustowości drogowej i zakup taboru – I Etap” – w ramach PI 4e oraz działania 5.1 Strategii ZIT ROF.

Projekt ten miałby zostać zrealizowany w perspektywie do 2018 r. Mają zgodnie z planami wziąć w nim udział wszystkie gminy z obszaru ROF, jak również Starostwo Powiatowe w Rzeszowie oraz Zarząd Dróg Powiatowych w Rzeszowie. Liderem projektu miałyby być Gmina Boguchwała<sup>31</sup>.

Jak wskazuje sama nazwa, jest to pierwszy z dwóch etapów przedsięwzięcia. Etap II planowany jest do realizacji w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia.

Wartość Etapu I, planowanego do realizacji w ramach ZIT to 101 232 000 zł (w tym dofinansowanie UE – 86 047 200 zł). Celem projektu jest zintegrowanie transportu publicznego na terenie gmin ROF oraz zapewnienie efektywnego, niskoemisyjnego transportu przyjaznego ludziom i środowisku. Cel ten ma zostać osiągnięty poprzez cele szczegółowe w postaci m.in.: rozwoju zrównoważonego transportu łączącego Rzeszów i jego obszar funkcjonalny, wzrost mobilności mieszkańców ROF, poprawy układu komunikacyjnego przede wszystkim poprzez likwidację „wąskich gardeł” czy poprawy jakości powietrza.

---

<sup>31</sup> Na podstawie Strategii ZIT (projekt) oraz: Inwestycje samorządowe Gminy Tyczyn planowane do realizacji w latach 2015-2018; <http://www.tyczyn.pl/?c=mdAktualnosci-cmPokazTresc-342-929> [1.02.2015].

Szczegółowy zakres projektu miałyby obejmować ma 4 szczegółowe działania:

- Działanie 1: wykonanie niezbędnych analiz oraz dokumentów;
- Działanie 2: budowa intermodalnych węzłów przesiadkowych z parkingami i pętlami autobusowymi oraz dostosowanie ich dla osób niepełnosprawnych; mają być one zlokalizowane w centrum komunikacyjnym każdej gminy, gdzie będzie istniała możliwość zamiany środka transportu (samochód, autobus, pociąg, rower, inne środki); jednocześnie w ramach tego działania przewiduje się przebudowę istniejącej infrastruktury przystankowej oraz remont i przebudowę dworców kolejowych w Boguchwale i Głogowie Małopolskim z utworzeniem centrów przesiadkowych;
- Działanie 3: integracja systemu transportowego ROF z wdrożonym Zintegrowanym Systemem Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym w celu stworzenia jednego, spójnego systemu łączącego Rzeszów z pozostałymi gminami ROF;
- Działanie 4: zakup nowoczesnego, niskoemisyjnego taboru autobusowego;
- Działanie 5: przebudowa i rozbudowa istniejącego układu komunikacyjnego wraz z budową ścieżek rowerowych na terenie ROF.

Realizacja powyższych działań przełożyć się ma do integracji transportu publicznego realizowanego na obszarze ROF, wpływając na zwiększenie liczby osób z niego korzystających i zmniejszenie przepustowości dróg dojazdowych.

#### 1.4.2. GMINA RZESZÓW<sup>32</sup>

---

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2014-2020 dla Miasta Rzeszowa i gmin ościennych, które zawarły z Gminą Miasto Rzeszów porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego**

Głównym celem dokumentu jest zaplanowanie na lata 2014-2020 usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze miasta Rzeszowa i gmin, które zawarły z miastem Rzeszowem porozumienia komunalne w sprawie organizacji transportu publicznego (tj. gmin Krasne, Tyczyn i Świlcza).

Wizja jaka została ujęta w Planie jest następująca: *Wizją transportu publicznego na obszarze miasta Rzeszowa oraz gmin, które podpisały z miastem Rzeszowem porozumienia komunalne w sprawie organizacji transportu publicznego, jest funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym.*

Plan zgodny jest z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Dokument stanowi uszczegółowienie wojewódzkiego planu transportowego (por. pkt. 1.3.3.), co ma związek z ustawowym obowiązkiem, by plany transportowe sporządzane na szczeblu gminnym (międzygminnym) uwzględniały plany transportowe szczebla powiatowego i wojewódzkiego.

---

<sup>32</sup> Źródło: <http://bip.erzeszow.pl/plany-i-programy> – wybrane strategie i programy obowiązujące w rozpatrywanym okresie (po roku 2014).

Rysunek 6. Zasięg obowiązywania rzeszowskiego planu transportowego



Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2014-2020 dla Miasta Rzeszowa

Główne kierunki działań sprecyzowane w rzeszowskim planie transportowym są ściśle powiązane z postulatami, które zostaną sformułowane w dalszej części tego dokumentu. Są to przede wszystkim następujące kierunki:

- Popularyzacja komunikacji miejskiej, pieszej i rowerowej w Rzeszowie i okolicznych gminach (w przypadku komunikacji rowerowej – m.in. poprzez utworzenie spójnego systemu dróg rowerowych, rozwój parkingów rowerowych, w tym parkingów w obrębie zintegrowanych węzłów przesiadkowych);
- Integracja komunikacji miejskiej w ramach całego systemu transportu publicznego (także z uwzględnieniem transportu kolejowego), poprzez m.in. realizację Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego oraz koncentrację przystanków w ramach funkcjonalnych węzłów, koordynację rozkładów jazdy i taryf.

W tym kontekście należy zauważyć, że w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Rzeszowa<sup>33</sup> zapisano przeznaczenie 340 mln zł, w perspektywie lat 2015-21, na projekt pn. „Rozwój systemu transportu publicznego w Rzeszowie i jego obszarze funkcjonalnego”. Zgodnie z zapisami Prognozy, projekt ten ma obejmować następujące działania:

- Rozbudowę Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym w Rzeszowie w zakresie: Systemu Obszarowego Sterowania Ruchem Drogowym (w tym monitorowanie buspasów i aktywne buspasy), Systemu Zarządzania Transportem Publicznym (w tym informacji pasażerskiej), Systemu Elektronicznego Poboru Opłat za korzystania z środków komunikacji miejskiej (w ramach integracji różnych form transportu), Systemu Obsługi Strefy Parkingowej, którego celem będzie obsługa strefy płatnego parkowania oraz parkingów Park&Go i Park&Ride;
- Budowę parkingów Park&Ride;
- Zakup nowoczesnego ekologicznego i przystosowanego dla osób niepełnosprawnych taboru autobusowego;
- Budowę/przebudowę i wyposażenie infrastruktury przystankowej/ dworcowej usprawniającej funkcjonowanie transportu publicznego;
- Przebudowę infrastruktury drogowej usprawniającej funkcjonowanie transportu publicznego (węzły komunikacyjne/skrzyżowania/buspasy/ulice).

<sup>33</sup> W zaktualizowanej wersji ze stycznia 2015 r. – por. Uchwała nr IV/52/2015 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 20 stycznia 2015 r. w sprawie uchwalenia Wieloletniej Prognozy Miasta Rzeszowa



Postulaty rozwoju transportu publicznego znalazły się również w szeregu innych dokumentów uchwalonych na forum Miasta Rzeszowa – takich jak m.in.:

- Program ochrony środowiska przed hałasem;
- Program ochrony środowiska miasta Rzeszowa na lata 2013-2016 z uwzględnieniem zadań zrealizowanych w 2013 roku oraz perspektywą na lata 2017-2020;
- Gminny Program opieki na Zabytkami Miasta Rzeszowa na lata 2013-2016;
- Program usuwania azbestu i wyrobów zawierających azbest dla Gminy Miasto Rzeszów na lata 2011-2032;
- Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowa na lata 2010-2015 (pominięty w analizie z uwagi na horyzont czasowy i uchwalenie w 2014 r. planu transportowego wynikającego z zapisów Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym);
- Strategia Rozwiązywania Problemów Społecznych na lata 2009-2015;

**Program Ochrony Powietrza dla strefy miasto Rzeszów z uwagi na stwierdzone przekroczenie poziomów dopuszczalnych pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub> i pyłu zawieszonego PM<sub>2,5</sub> wraz z Planem Działań Krótkoterminowych.**

Jak wynika z zapisów tego ostatniego dokumentu – w obszarach przekroczeń poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub> o okresie uśredniania wyników (24h i 1 rok) przeważa udział emisji powierzchniowej, komunikacyjnej oraz napływu spoza strefy miasto Rzeszów. Natomiast w stężeniach pyłu zawieszonego PM<sub>2,5</sub>, za przekroczenia poziomu dopuszczalnego odpowiedzialna jest przede wszystkim emisja powierzchniowa.

Emisja komunikacyjna pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub> z pasa 30 km wokół Rzeszowa została oszacowana na poziomie 2 281,6 Mg, co stanowi 13% emisji napływowej, natomiast emisja komunikacyjna pyłu zawieszonego PM<sub>2,5</sub> z pasa 30 km wokół Rzeszowa została oszacowana na poziomie 545,6 Mg, co stanowi 6,2% emisji napływowej.

Emisja komunikacyjna pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub> wynosi 658,2 Mg, co stanowi 29% rocznej emisji z terenu strefy miasto Rzeszów, a emisja komunikacyjna pyłu zawieszonego PM<sub>2,5</sub> wynosi 157,4 Mg, co stanowi 14% rocznej emisji z terenu strefy miasto Rzeszów.

Jednocześnie podkreślono, że ze względu na zmiany związane z regulacjami w sprawie norm EURO istotnie spada emisja NO<sub>x</sub>, CO oraz NMLZO. Jednocześnie jednak, wzrost natężenia ruchu samochodowego powoduje, że emisje pozostałych zanieczyszczeń rosną.

Interesująco prezentuje się zmiana emisji dla pyłu zawieszonego PM<sub>2,5</sub>, którego ładunek w roku 2015 nieznacznie spada, a następnie, według prognoz, rośnie w 2020 r. Wynika to z faktu, iż frakcja ta posiada najmniejszy udział w pyłe pochodzącym z zabrudzenia jezdni, który stanowi największą składową pyłu pochodzącego z komunikacji.

W zakresie ograniczania emisji liniowej (komunikacyjnej) – pierwotnej i wtórnej, omawiany dokument wskazuje następujące obszary działań:

- całościowe zintegrowane planowanie rozwoju systemu transportu w mieście,
- zintegrowany system kierowania ruchem ulicznym z uwzględnieniem priorytetu dla komunikacji zbiorowej,
- kierowanie ruchu tranzytowego z ominięciem miasta lub jego części centralnych, w celu rozproszenia ruchu,
- wprowadzenie zakazu przejazdu samochodów ciężarowych o masie całkowitej >12t drogami o randze mniejszej niż droga krajowa,
- tworzenie stref z zakazem ruchu samochodów lub stref z ruchem jednokierunkowym,
- rozwój i racjonalizacja systemu transportu publicznego,

- wdrożenie polityki cenowej opłat za przejazdy i zsynchronizowanie rozkładów jazdy transportu zbiorowego zachęcające do korzystania z systemu transportu zbiorowego,
- organizację systemu bezpiecznych parkingów na obrzeżach miasta łącznie z systemem taniego transportu zbiorowego do centrum miasta (system Park & Ride),
- tworzenie systemu ścieżek rowerowych,
- tworzenie systemu płatnego parkowania w centrum miasta,
- wprowadzanie nowych niskoemisyjnych paliw i technologii, szczególnie w systemie transportu publicznego i służb miejskich
- intensyfikację okresowego czyszczenia ulic (szczególnie w okresach bezdeszczowych),
- bieżącą modernizację nawierzchni z zastosowaniem materiałów nisko ścieralnych,
- kontrolę oczyszczania pojazdów technicznych oraz ciągów komunikacyjnych w pobliżu budów.

Kolejnym „rzeszowskim” dokumentem podejmującym problematykę konieczności wzrostu roli transportu publicznego na terenie stolicy województwa, jest **„Program Ochrony Powietrza dla strefy miasto Rzeszów z uwagi na stwierdzone przekroczenie poziomu docelowego benzo(a)pirenu wraz z Planem Działań Krótkoterminowych”**.

W dokumencie tym, dotyczącym przekroczenia norm związanych z emisją benzo(a)pirenu, zwrócono uwagę na udział w emisjach zanieczyszczeń związanych z transportem – w ramach emisji komunikacyjnej. Emisja komunikacyjna wynosi 12,1 kg, co stanowi 6% rocznej emisji z terenu strefy miasto Rzeszów. Dokument prognozuje, że w perspektywie do roku 2020 stałą tendencją wzrostu wykazuje wśród wszystkich źródeł emisji jedynie zużycie paliw w transporcie. Wzrost ten jednak ma być rekompensowany przez ciągłą poprawę technologii silników.

W dokumencie znalazły się następujące rekomendacje w zakresie ograniczania emisji liniowej (komunikacyjnej) – pierwotnej i wtórnej:

- kontynuacja modernizacji taboru komunikacji miejskiej,
- wprowadzenie nowych niskoemisyjnych paliw i technologii, szczególnie w systemie transportu publicznego i służb miejskich,
- szkolenia kierowców i obsługi maszyn dotyczące zmniejszenia emisji poprzez odpowiednie użytkowanie pojazdów,
- stosowanie zachęt finansowych do wymiany pojazdów na bardziej przyjazne środowisku.

### **1.4.3. POZOSTAŁE GMINY Z OBSZARU ROF**

---

#### **Gmina Boguchwała<sup>34</sup>**

- Prognoza oddziaływania na środowisko. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Boguchwała na lata 2012-2015 z perspektywą na lata 2016-2019

W tym dokumencie, w kontekście tematyki transportowej, określone zostały następujące źródła hałasu: hałas drogowy pochodzący od środków komunikacji i transportu samochodowego (najpowszechniejszy i najbardziej uciążliwy); hałas kolejowy, za którego powstanie odpowiedzialny jest transport i komunikacja szynowa; hałas osiedlowy, związany z bytowaniem i przemieszczaniem się ludzi na określonym terenie; hałas przemysłowy, wywołany działalnością zakładu przemysłowego przenikający do środowiska na zewnątrz zakładu.

Według prognozy, największe zagrożenie akustyczne w gminie Boguchwała powoduje komunikacja drogową, a następnie kolejową. Od 2000 roku postępuje wzrost liczby pojazdów przejeżdżających przez Boguchwałę w ciągu doby. W kolejnych latach prognozuje się jego dalszy wzrost. Wielkość i zasięg oddziaływania hałasu kolejowego jest natomiast niewielki. Ze względu na ograniczenie częstotliwości

---

<sup>34</sup> źródło: <http://www.boguchwala.pl/324-przedsiębiorcy/4534-strategie-i-plany.html> oraz <http://www.bip.boguchwala.pl/14479/14479/> [1.02.2015].

kursowania pociągów, linia kolejowa (nr 106, Rzeszów – Jasto) nie jest zaliczana do obiektów, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne.

Jak wskazuje prognoza, w celu zmniejszenia negatywnych wpływów na środowisko, które mogą występować na obszarze gminy Boguchwała, należy podjąć następujące działania: ograniczyć presję na tereny wrażliwe i unikać tworzenia barier dla funkcjonowania przyrody w związku z realizacją infrastruktury transportu drogowego; zachowywać drożność korytarzy ekologicznych oraz utrzymywać główne szlaki migracji zwierząt poprzez zapewnienie przepustów lub kładek dla zwierząt w poprzek drogi; uwzględniać na etapie projektowania drogi możliwość budowy ekranów akustycznych oraz takich rozwiązań, które poprawią płynność ruchu.

#### **Gmina Chmielnik<sup>35</sup>**

- Strategia Rozwoju Gminy Chmielnik na lata 2008-2015.

W strategii znalazła się inwentaryzacja istniejącej infrastruktury komunikacyjnej, jednakże data stworzenia strategii (rok 2008) powoduje, że zapisy zdezaktualizowały się, również w kontekście zakładanych celów rozwojowych.

#### **Gmina Czarna<sup>36</sup>**

- Program Ochrony Środowiska 2010-2021.

#### **Gmina Czudec<sup>37</sup>**

Brak jakichkolwiek dokumentów strategicznych w rozpatrywanym okresie oraz tematyce.

#### **Gmina Głogów Małopolski<sup>38</sup>**

- Strategia Rozwoju Głogów Małopolski na lata 2008-2020.

Z uwagi na opracowanie tej strategii w roku 2008, znalazły się w niej w większości nieaktualne już zapisy, np.: odnośnie planowanej autostrady A4.

#### **Gmina Krasne<sup>39</sup>**

Brak jakichkolwiek dokumentów strategicznych w rozpatrywanym okresie oraz tematyce.

#### **Gmina Lubenia<sup>40</sup>**

Jw.

#### **Gmina Łańcut<sup>41</sup>**

- Strategia rozwoju Gminy Łańcut na lata 2008-2020

W kontekście bezpieczeństwa publicznego w dokumencie zwrócono uwagę, że znacznym zagrożeniem są kolizje i wypadki drogowe. O dużej ich liczbie decyduje położenie gminy przy ruchliwych szlakach komunikacyjnych. Autorzy opracowania podkreślili, iż fakt lokalizacji gminy po obu stronach trasy krajowej (DK4), jak również brak bezpiecznych, bezkolizyjnych przejazdów i przejść dla pieszych, wzrastające natężenie ruchu drogowego oraz transport środków łatwopalnych i toksycznych tym ciągiem komunikacyjnym czyni to zagrożenie jak najbardziej realnym.

#### **Miasto Łańcut<sup>42</sup>**

- Strategia rozwoju Miasta Łańcuta na lata 2007-2014

W dokumencie tym wskazano cztery obszary strategiczne, które byłyby jednocześnie głównymi kierunkami rozwoju. Jednym z nich jest obszar „Bezpieczne Miasto” który z kolei podzielono na trzy cele strategiczne:

<sup>35</sup> źródło: <http://www.bip.chmielnik.pl/252,258/258/> [1.02.2015].

<sup>36</sup> źródło: <http://www.bip.czarna.pl/index.php?id=18==> [1.02.2015].

<sup>37</sup> źródło: <http://www.bip.czudec.pl/>, <http://www.czudec.pl/> [1.02.2015]

<sup>38</sup> źródło: <http://bip.glogow-mlp.pl/>, <http://um.glogow.linuxpl.info/> [1.02.2015]

<sup>39</sup> źródło: <http://www.gmina-krasne.un.pl/bip/> [1.02.2015]

<sup>40</sup> źródło: <http://www.bip.lubenia.pl/> [1.02.2015]

<sup>41</sup> źródło: [www.bip.gminalancut.pl](http://www.bip.gminalancut.pl) [1.02.2015]

<sup>42</sup> źródło: <http://lancut.biuletyn.net/> [1.02.2015]

bezpieczeństwo, infrastruktura i rozwój przestrzeni miejskiej. W ramach celu Infrastruktura zidentyfikowano cele szczegółowe, wśród których wymieniono:

- Stworzenie programu modernizacji i rozwoju systemu transportowego w aspekcie przestrzennym, w powiązaniu z systemem transportowym ponadlokalnym;
- Skuteczne działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszego i rowerowego.
- Zwiększenie nakładów finansowych na utrzymanie i rozwój dróg, celem poprawy ich stanu technicznego oraz zapewnienia sprawnego funkcjonowania transportu.

Szczególnie podkreślono znaczenie infrastruktury drogowej, jako mającej szczególnie duży wpływ na rozwój gospodarczy miasta oraz bezpieczeństwo użytkowników dróg.

#### **Gmina Świlcza<sup>43</sup>**

Na dzień tworzenia dokumentu, W przygotowaniu znajduje się „Strategia Rozwoju Gminy Świlcza na lata 2015-2020”.

#### **Gmina Trzebowniko<sup>44</sup>**

- Strategia Rozwoju Gminy Trzebowniko na lata 2008-2015 (obecnie w trakcie aktualizacji)

W dokumencie podkreślono, że transport pełni ważną rolę w rozwoju gospodarczym gminy. Jak stwierdzili autorzy opracowania, *rozwój usług transportowych i komunikacyjnych wpływa w sposób znaczący na rozwój gospodarczy danego terenu. Podstawowy transport pasażerski na terenie Gminy obsługiwany będzie w dalszym ciągu przez MKS i PKS. Nieliczne prywatne autobusy będą obsługiwały linie regularne, ale stanowić będą tylko uzupełnienie działalności wymienionych jednostek. [...] Przewiduje się, że wzrastać będzie liczba niewielkich prywatnych firm transportowych dysponujących jednym, dwoma samochodami. Wiąże się to również z planowanym rozwojem budownictwa indywidualnego, przy którym powinny znaleźć zatrudnienie prywatne firmy transportowe. Przeszkodą w rozwoju tej dziedziny mogą być wysokie ceny zakupu środków transportowych przy niekorzystnych warunkach kredytowych oferowanych przez banki.*

W dokumencie zamieszczono również analizę SWOT problematyki transportowej na terenie gminy:

# Mocne strony: szybki wzrost niewielkich elastycznie działających firm; znaczny wzrost liczby samochodów osobowych;

# Słabe strony: spadek przewozu ludności przez MKS i PKS; zużyty tabor dużych jednostek przewozowych;

# Szanse: Rozwój innych działów gospodarki, co stworzy rynek pracy dla transportu; powstanie Parku Naukowo-Technologicznego;

# Zagrożenia: Zły stan dróg powiatowych i krajowych.

Należy wskazać, iż dokument powyżej opisany znajduje się w momencie przygotowywania niniejszego opracowania w trakcie aktualizacji i przedstawione zapisy mogą ulec zmianie.

#### **Gmina Tyczyn<sup>45</sup>**

Na dzień tworzenia dokumentu, w przygotowaniu znajduje się „Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Gminy Tyczyn”.

### **1.4.4. POWIĄZANIE Z POZOSTAŁYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI ROF**

---

#### **1.4.4.1. PLAN GOSPODARKI NISKOEMISYJNEJ RZESZOWSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO**

W zakresie powiązania niniejszego Studium rozwoju transportu publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego z pozostałymi dokumentami strategicznymi ROF (przygotowanymi w ramach projektu pn. „Opracowanie dokumentów strategicznych dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego”<sup>46</sup>),

---

<sup>43</sup> Źródło: <http://www.swilcza.i-gmina.pl/bip/index.xml>, <http://www.swilcza.com.pl/> [1.02.2015]

<sup>44</sup> Źródło: <http://www.bip.trzebowniko.pl/>, <http://www.trzebowniko.pl/> [1.02.2015]

<sup>45</sup> Źródło: <http://bip.tyczyn.pl/> [1.02.2015]

<sup>46</sup> ZP.271.1.48.2014.

w szczególności trzeba przywołać zapisy Planu gospodarki niskoemisyjnej Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Działania określone w tymże dokumencie mają przede wszystkim na celu ograniczenie emisji zanieczyszczeń do powietrza, poprawę jakości powietrza oraz efektywne zarządzanie energią na terenie ROF. Dla osiągnięcia tego celu głównego nakreślono najważniejsze kierunki działań zmierzających do ograniczenia emisji i poprawy jakości powietrza, zdefiniowane w postaci celów strategicznych oraz celów szczegółowych. Jeden z tychże kierunków w całości obejmuje transport publiczny i został zdefiniowany jako „Rozwój infrastruktury transportowej wpływającej korzystnie na stan środowiska”. Natomiast jako cele strategiczne wskazano:

- Promowanie strategii niskoemisyjnych, w tym wspieranie rozwoju miejskiego transportu multimodalnego.
- Poprawa drogowych powiązań w Rzeszowskim Obszarze Funkcjonalnym.
- Wzrost konkurencyjności ofert transportu zbiorowego.

Jako bezpośrednie działania w tym zakresie rekomendowano poprawę powiązań drogowych na terenie poszczególnych gmin oraz w zakresie całego ROF, organizację zrównoważonego transportu na terenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego poprzez usunięcie niedoborów przepustowości drogowej i zakup niskoemisyjnego taboru, czy wzrost konkurencyjności ofert transportu zbiorowego.

Cele te wprost pokrywają się z celami Studium rozwoju transportu publicznego ROF. Wynika to z podstawowych przesłanek związanych z koniecznością działań w zakresie rozwoju transportu publicznego: rozwijanie nowoczesnego transportu zbiorowego (w tym: szynowego<sup>47</sup>), przekłada się na obniżenie emisji do atmosfery z transportu indywidualnego, a tym samym na globalne zmniejszenie poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych. Transport drogowy, zwłaszcza indywidualny, jest jednym z głównych źródeł hałasu i emisji związków szkodliwych, stanowiących zagrożenie dla środowiska naturalnego i życia człowieka. Wprowadzanie rozwiązań w zakresie nowoczesnych systemów transportu zbiorowego, opartego o rozwiązania i technologie trakcyjne zmniejszające hałas oraz emisję zanieczyszczeń do środowiska, w połączeniu z modernizacją sieci dróg są działaniami w zakresie ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko. Przeprowadzanie inwestycji z tym związanych jest zgodne z koniecznością ogólnego dążenia do działań nastawionych jeszcze bardziej na ochronę środowiska i przeciwdziałanie niekorzystnym zmianom klimatu. Promowanie bardziej zrównoważonych i ekologicznych systemów transportowych jest działaniem zgodnym z ogólną polityką zrównoważonego rozwoju.

Opisane w dalszej części dokumentu rekomendowane działania służyć będą tym celom, gdyż umożliwią utworzenie na terenie ROF sprawniejszego systemu transportu publicznego – co przejawiać się będzie w poprawie jego funkcjonalności, spójności i zwiększonej jakości – oraz zwiększą dostępność transportową obszaru ROF, przy jednoczesnym promowaniu i zwiększaniu udziału w transporcie ogółem bardziej pro środowiskowych rozwiązań. Jednocześnie wskazywane działania będą bezpośrednim przejawem postulatów wskazanych w Planie gospodarki niskoemisyjnej Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego.

#### **Powiązanie systemu transportowego z problematyką ochrony środowiska**

Realizacja działań w zakresie infrastruktury transportowej pozwala wraz z innymi na osiągnięcie celów w zakresie utworzenia efektywnego ekologicznie transportu zbiorowego dla mieszkańców Rzeszowa i jego obszaru funkcjonalnego.

Planowanie publicznego transportu zbiorowego wymaga, aby zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju uwzględniać te wszystkie determinanty, które są w różnym stopniu ważne i kluczowe. Jednakże najważniejszym czynnikiem jest sieć infrastruktury transportowej i jej stan.

Współczesne silniki spalinowe mają szereg możliwości łagodzenia problemów negatywnego oddziaływania na środowisko. Ich konstrukcja jest tak elastyczna, że w miejsce klasycznych cieczy napędowych (benzyn i oleju napędowego), których spaliny sprawiają dużo kłopotów środowiskowych, silniki spalinowe wewnętrznego spalania mogą być zasilane różnymi postaciami ciekłych lub sprężonych gazów opałowych

<sup>47</sup> Mimo iż autorzy niniejszego opracowania ostatecznie nie będą – z powodu zbyt wysokich kosztów – rekomendować wdrożenia wspólnych rozwiązań taryfowych, integrujących transport kolejowy i komunalny.

(LPG, CNG). Dostępne są również rozwiązania oparte o napęd hybrydowy (połączenie silników elektrycznych z silnikami zasilanymi benzyną lub olejem napędowym, lub LPG, CNG, LNG) lub tylko z zasilaniem elektrycznym, których napęd jest źródłem znacznie mniejszej ilości szkodliwych odpadów.

Bardzo istotne były miniaturyzacja i radykalne zmniejszenie kosztów produkcji reaktorów katalitycznych, zewnętrznych elementów zmniejszania ilości szkodliwych składników spalin, stosowanych obecnie powszechnie w nowych pojazdach drogowych. Wszystkie wyżej wymienione elementy umożliwiają przestrzeganie coraz bardziej restrykcyjnych norm UE w zakresie składu i ilości spalin. Pierwsze regulacje (tzw. „Euro 1”) pojawiły się w roku 1993, następne cztery („Euro 2” do „Euro 5, EEV) w latach 1996 do 2009, ostatnia („Euro 6”) w roku 2014. Dopuszczalne wartości emisji spalin wyrażone w normach euro [g/km] uległy w wyniku paru lat zmniejszeniu.

W kolejnej tabeli przedstawiono szacowany efekt ekologiczny, wymiany floty autobusowej w zależności od norm euro.

Tabela 4. Efekt ekologiczny wymiany floty autobusowej, wg norm euro

Substancja	Euro 1 na Euro 6	Euro 2 na Euro 6	Euro 3 na Euro 6	Euro 4 na Euro 6	Euro 5/EEV na Euro 6
	kg/(rok×10 tys. km)]				
CO	26,60	5,00	1,40	0,00	0,00
NOx		4,70	4,20	1,70	1,00
PM	1,35	0,75	0,45	0,04	0,00

Źródło: Opracowanie własne na podstawie norm Euro

W wyniku wielu zmian technologicznych i konstrukcyjnych elementów floty samochodowej, wprowadzania nowoczesnych jednostek napędowych spełniających normy Euro, normę EEV wykazać można efekt ekologiczny dla zanieczyszczeń: CO, NOx, pyłów PM. Zmiany konstrukcyjne sprzyjające zmniejszeniu większości szkodliwych związków powodują jednak zwiększenie zużycia energii finalnej przez jednostki napędowe (w szczególności zasilane ON), co z kolei nie pozwala na obiektywne wykazanie zauważalnego efektu redukcji ekwiwalentu dwutlenku węgla.

Zużycie paliw jednostek spełniających coraz to nowsze normy Euro, zasilanych szczególnie poprzez ON wzrasta. W zależności od rodzaju jednostki napędowej floty autobusowej w granicach 20-30%. Coraz częściej praktykowana jest wymiana floty autobusowej na zasilane silnikami hybrydowymi w połączeniu energii elektrycznej z ON. Zastosowanie floty o napędzie hybrydowym pozwala na uzyskanie efektu ekologicznego redukcji CO<sub>2</sub>. Stopień obciążenia jednostki hybrydowej (połączenie silnika elektrycznego z silnikiem zasilanym olejem napędowym), prędkość, liczba pasażerów wpływa na jej warunki pracy, szacuje się, że oszczędność paliwa przy zastosowaniu napędu konfiguracji napędu hybrydowego zasilanym ON z energią elektryczną wynosi 10 – 20%. Poprzez zastosowanie ww. jednostki hybrydowej szacowany efekt ekologiczny redukcji emisji dwutlenku węgla wynosi ok. 11-12 % emisji CO<sub>2</sub>/jednostkę napędową - 1,07 [Mg/(rok×10 tys. km)].

W przypadku zastosowania jednostki hybrydowej elektryczno-gazowej szacowany efekt ekologiczny redukcji emisji dwutlenku węgla wynosi ok. 50-58 % emisji CO<sub>2</sub>/jednostkę napędową - 5,3 [Mg/(rok×10 tys. km)]. W przypadku jednostek zasilanych jednostkami elektrycznymi, w zależności od obciążeń napędów, zastosowanych wskaźników, różnych metodyk obliczeniowych zdania co do wykazania efektu redukcji emisji ekwiwalentu CO<sub>2</sub> są podzielone. Jeżeli zużyta energia przez napęd elektryczny zostaje przeliczana przez wskaźnik emisji CO<sub>2</sub> (wynoszący 0,818 Mg/MWh) dla energii elektrycznej pobieranej z krajowego systemu elektroenergetycznego (KSE), wykazana szacowana emisja CO<sub>2</sub>, odpowiada emisji CO<sub>2</sub> odpowiadającej napędowi zasilanemu paliwem ON. Inne praktykowane podejście to nieuwzględnianie obliczonej emisji powstałej w wyniku zużycia energii elektrycznej pobieranej z krajowego systemu elektroenergetycznego (KSE), która podlega Systemowi Handlu Emisjami (ETS) i nieprzeliczenie jej na ekwiwalent emisji dwutlenku węgla.

Na podstawie wskaźników emisji dotyczących emisji z pojazdów samochodowych [g/(szt.×km)] opracowanych przez profesora Zdzisława Chłopka z Zakładu Transportu Samochodowego Politechniki Warszawskiej, uwzględniających zarówno rodzaj pojazdu, jak i jego prędkość (średnią prędkość) oraz

wskaźników dla emisji wtórej przedstawionych w opracowaniu „Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego” oraz w kolejnych tabelach oszacować można efekty min. modernizacji dróg publicznych, budowy ścieżek rowerowych – efekt polega na ograniczeniu emisji wtórej, wyeliminowaniu emisji spalinowej.

Tabela 5. Wskaźniki emisji z transportu samochodowego (ze źródeł liniowych) – emisja spalinowa

Rodzaj transportu	SO <sub>2</sub>	NO <sub>2</sub>	Pył zawieszony PM <sub>2,5</sub> = PM <sub>10</sub>	B(a)P
	[g/pojazd×km]	[g/pojazd×km]	[g/pojazd×km]	[g/pojazd×km]
samochody osobowe	0,0350	0,678	0,0140	0,00000048
dostawcze	0,1470	1,025	0,1293	0,00000048
ciężarowe	0,4820	5,987	0,5580	0,00000090

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Politechniki Warszawskiej

Metodykę obliczania emisji pozaspalinowej oraz propozycję wskaźników emisji oparto na wytycznych U.S. Environmental Protection Agency – EPA AP-42 13.2.1. Paved Roads oraz EMEP/EEA emission inventory guidebook 2013. Wskaźniki emisji pozaspalinowej z transportu oraz emisji wtórej z unoszenia przedstawiono w kolejnej tabeli.

Tabela 6. Wskaźniki emisji pozaspalinowej z transportu samochodowego

Rodzaj emisji	PM <sub>10</sub> [g/pojazd×km]	PM <sub>2,5</sub> [g/pojazd×km]
emisja ze ścierania - pojazdy osobowe	0,0195	0,0107
emisja ze ścierania - pojazdy dostawcze	0,0272	0,0148
emisja ze ścierania - pojazdy ciężarowe	0,0950	0,0950
emisja ze ścierania jezdni - pojazdy osobowe	0,0101	0,0055
emisja ze ścierania jezdni - pojazdy dostawcze	0,0101	0,0055
emisja ze ścierania jezdni - pojazdy ciężarowe/autobusy	0,0513	0,0277
emisja wtórna z unoszenia	0,1440	0,1440

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów EPA

Wskaźniki efektu ekologicznego wybranych inwestycji związanych z ograniczeniem emisji spalinowej i wtórej przedstawiono w kolejnej tabeli.

Tabela 7. Średnie wskaźniki efektu ekologicznego inwestycji związanych z ograniczeniem emisji spalinowej i wtórej

Lp.	Działania naprawcze (redukcja emisji liniowej) poprzez	Uzyskany efekt ekologiczny dla pyłu PM <sub>10</sub>
1	modernizacja dróg (utwardzenie poboczy)	60-80 [kg/km]
2	budowa ścieżek rowerowych	10,8 [kg/km]

Źródło: Opracowanie własne na podstawie sprawozdań z realizacji Programów Ochrony Powietrza

Biorąc pod uwagę realizację innych zadań, np. budowę lokalnych węzłów przesiadkowych, które w znacznej części miałyby za zadanie zwiększenie korzystania z transportu publicznego przez osoby poruszające się obecnie transportem indywidualnym, każdy z nich powinien być wyposażony w parkingi Park&Ride. Poprzez realizację zadania zostaje dokonana zmiana sposobu podróżowania, co przekłada się na uniknięcie emisji z samochodów w zależności od paramentów rzeczowych inwestycji (pojemność parkingów, transportu zamiennego oraz innych uwarunkowań, które determinują efekt ilościowy, który

uzależniony jest od efektu rzeczowego (np. pojemność, liczba przebytych kilometrów) w postaci redukcji substancji emitowanych do powietrza.

W przypadku szacowania efektu ekologicznego z działań związanych z transportem publicznym proponuje się skorzystanie z powyższych wskaźników oraz wskaźników przedstawionych w rozdziale „Procedury wdrażania, monitorowania i weryfikacji działań na rzecz poprawy jakości powietrza na terenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego” opracowania „Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego”, tabela „*Uśrednione wskaźniki efektu ekologicznego działań naprawczych dla ROF, w sektorze transportu*”.

#### **1.4.4.2. PROGRAM REWITALIZACJI DLA RZESZOWSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO**

Innym dokumentem przygotowywanym w ramach projektu pn. „Opracowanie dokumentów strategicznych dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego” jest Program Rewitalizacji dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Plan określa kierunki cele i kierunki działań. W zakresie podstawowym głównym celem wskazywanych działań jest „wzmocnienie wewnętrznego potencjału rozwojowego gmin Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego poprzez odnowę i zagospodarowanie terenów i obiektów wymagających wsparcia, tworzenie nowych miejsc pracy, zapewnienie wysokiej dostępności usług publicznych oraz przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom społecznym”. Cel ten ma zostać osiągnięty poprzez trzy cele strategiczne, trzynaście szczegółowych oraz 31 priorytetów rozwojowych (rewitalizacyjnych) dotyczących różnego rodzaju płaszczyzn i aspektów działań rewitalizacyjnych.

Jako jeden z celów strategicznych wskazano „Poprawę istniejącego stanu zagospodarowania przestrzeni publicznej, jak również zapewnienie wysokiej dostępności i standardu infrastruktury społecznej oraz zasobów mieszkaniowych (sfera przestrzenna)”, która bezpośrednio odnosi się do transportu i kwestii poruszanych w niniejszym opracowaniu, a związanych z poprawą dostępności ROF i jakości funkcjonujących na jego terenie systemów transportu i infrastruktury.

W nawiązaniu do Programu Rewitalizacji dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i zgodności wzajemnych zapisów, wskazać należy zwłaszcza na przyjęty w Programie Rewitalizacji plan działań przestrzennych i wskazanych celów szczegółowych, wśród których znajduje się postulat rozwoju infrastruktury technicznej służącej wsparciu procesu rewitalizacji, a w szczególności rozwoju infrastruktury transportowej - czyli wprost nawiązujący do Studium rozwoju transportu. Wśród działań inwestycyjnych wspomniano natomiast o projekcie Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego, który jest rekomendowany przez Studium rozwoju transportu. Inne projektu proponowane do realizacji w ramach zapisów Programu Rewitalizacji to „Rewitalizacja dworca kolejowego w Boguchwale przejętego przez Gminę od PKP”, „Rewitalizacja dróg gminnych i powiatowych uszkodzonych lub zniszczonych w związku z budową autostrady A4” w Gminie Czarna, „Modernizacja dworca PKP wraz z przyległym układem komunikacyjnym” w Głogowie Małopolskim. Wszystkie one wpisują się w ogólne postulaty w zakresie poprawy infrastruktury transportu drogowego i kolejowego, będące wynikiem wskazanych braków w tym zakresie (w szczególności w przedstawionej w Studium rozwoju transportu analizie stanu obecnego wskazano w zakresie mankamentów zły stan techniczny infrastruktury drogowej oraz częściowo zły stan infrastruktury stacyjnej). Wskazane zatem w Programie Rewitalizacji dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego działania wpisują się w postulaty Studium rozwoju transportu.

#### **1.4.4.3. KONCEPCJA LOKALIZACJI STREF ZWIĘKSZONEJ AKTYWNOŚCI GOSPODARCZEJ NA TERENIE RZESZOWSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO**

Głównym celem *Konceptji lokalizacji stref zwiększonej aktywności gospodarczej na terenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego* jest określenie możliwości lokowania i uzasadnionego funkcjonowania stref zwiększonej aktywności gospodarczej przy zapewnieniu ich dostępności komunikacyjnej, zaopatrzenia w odpowiednią infrastrukturę techniczną i wymaganą dokumentację środowiskową. Dokument analizuje ROF pod względem całego spektrum czynników wpływających na działalność stref, proponując zmiany w obecnie funkcjonujących oraz proponując nowe strefy aktywności, co przełoży się na osiągnięcie kluczowych celów strategicznych:

- utworzenia wspólnego, kompleksowego i komplementarnego systemu stref aktywności gospodarczej w Rzeszowskim Obszarze Funkcjonalnym;



- zapewnienia w Rzeszowskim Obszarze Funkcjonalnym najlepszych w kraju warunków funkcjonowania biznesu, w szczególności z sektora innowacji i nowych technologii.

Co do tematu transportu i infrastruktury transportowej, *Koncepcja lokalizacji stref* porusza go w zakresie dostępności komunikacyjnej stref. W tym zakresie wskazywana jest konieczność przeprowadzenia szeregu inwestycji w zakresie infrastruktury drogowej, co jest zgodne z postulatami *Studium rozwoju transportu*. Ponadto w ramach proponowanych działań mających na celu poprawę dostępności komunikacyjnej, znajduje się postulat budowy i rozbudowy kolejowej infrastruktury bocznicowej do wiodących stref aktywności gospodarczej. Jakkolwiek takie działania nie znajdują się w ramach *Studium rozwoju transportu*, który dotyczy zbiorowego transportu pasażerskiego, to w szerszym kontekście zgodne są z hasłem zwiększenia wykorzystania transportu kolejowego na terenie ROF.

#### 1.4.4.4. POZOSTAŁE DOKUMENTY

Niniejszy dokument zgodny jest także z zapisami pozostałych dokumentów strategicznych ROF: „Studium programowo-przestrzenne gospodarki wodno-ściekowej Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego” oraz „Studium programowo-przestrzenne wraz z koncepcją rozwiązań technicznych w zakresie odprowadzania wód opadowych z terenu Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego”.

## 2. DIAGNOZA OBECNEGO STANU INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ W RZESZOWSKIM OBSZARZE FUNKcjONALNYM

### 2.1. Infrastruktura drogowa

#### 2.1.1. OBECNY UKŁAD SIECI DROGOWEJ

Z racji centralnego usytuowania w województwie, Rzeszowski Obszar Funkcjonalny posiada korzystne położenie w układzie sieci drogowej. Przede wszystkim na jego obszarze krzyżują się główne szlaki komunikacyjne województwa, będące jednocześnie korytarzami transportowymi o zasięgu krajowym i transeuropejskim, które decydują o poziomie skomunikowania ROF z otoczeniem bliższym i dalszym. Te główne trasy, uzupełnione siecią dróg powiatowych i gminnych składają się łącznie na sieć drogową zapewniającą sprawne poruszanie się pomiędzy poszczególnymi obszarami ROF oraz przede wszystkim bardzo dobrą dostępność drogową do Rzeszowa jako centrum obszaru funkcjonalnego.

W zakresie porównania obszarów ROF ze średnią krajową oraz wojewódzką możemy mówić jedynie o gęstości na poziomach powiatów w zakresie dróg gminnych i powiatowych, co wynika z dostępności danych GUS. Średnia gęstość dróg o twardej nawierzchni w województwie podkarpackim wynosiła na koniec 2013 roku 89,1 km na 100 km<sup>2</sup> przy 91,2 km na 100 km<sup>2</sup> dla całej Polski. Dla powiatów obejmujących poszczególne gminy wchodzące w skład ROF dane te na dzień 31 grudnia 2013 roku przedstawiają się jak w tabeli poniżej.

Tabela 8. Drogi powiatowe i gminne na terenie ROF

Powiat	Drogi powiatowe o nawierzchni twardej		Drogi gminne o nawierzchni twardej	
	Ogółem	Na 100 km <sup>2</sup>	Ogółem	Na 100 km <sup>2</sup>
Miasto Rzeszów	131,2	112,1	127,5	108,9
Rzeszowski	513,3	44,4	602,6	52,0
łańcucki	213,1	47,1	234,2	51,8
Strzyżowski	200,2	39,7	254,7	50,5
Średnie:				
Krajowa	114 409,8	36,5	123 876,2	39,6
Wojewódzka	6 446,5	36,1	6 913,4	38,7

Źródło: Główny Urząd Statystyczny

Jak widać, zarówno względem średniej krajowej jak i wojewódzkiej, tereny wchodzące w skład ROF charakteryzują się wyższym zagęszczeniem dróg powiatowych i gminnych. Chociaż poziomy te są różne – co jest zrozumiałe: obszary bardziej zurbanizowane charakteryzują się większą gęstością dróg – dane te potwierdzają korzystne usytuowanie ROF w sieci drogowej województwa.

Głównymi osiami w sieci drogowej ROF, biorąc pod uwagę odcinki zrealizowane i planowane do otwarcia (więcej – zob. Rozdział 2.1.4), są następujące drogi krajowe i wojewódzkie:

- Autostrada A4, biegnąca w ciągu Granica Państwa (Drezno) – Jędrzychowice – Krzyżowa – Legnica – Wrocław – Opole (Przylisie – Prądy – Dąbrówka – Gogolin – Olszowa – Nogowczyce) – Gliwice – Katowice – Kraków – Tarnów – Rzeszów – Korczowa – Granica Państwa (Lwów), będąca elementem europejskiej trasy bezpośredniej wschód – zachód E40 oraz częścią sieci bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T (odcinek węzeł Rzeszów Wschód – węzeł Jarosław Zachód obecnie w budowie);

- Droga Krajowa nr 4, biegnąca od Tarnowa poprzez Dębicę, Rzeszów, Łańcut, Jarosław, Radymno do granicy państwa w Korczowej (w przeszłości była główna droga łącząca przejście graniczne w Jędrzychowicach z przejściem w Korczowej, po wybudowaniu autostrady A4, jako równoległe biegnąca, nabrała znaczenia drugorzędowego i pełni funkcję trasy zapasowej; na odcinkach, gdzie oddano do ruchu autostradę A4, droga krajowa nr 4 zmieniła numer na 94 i dzisiaj jako DK 4 funkcjonuje jedynie na odcinku od Dębicy do Korczowej);
- Droga ekspresowa S19 – planowana droga ekspresowa we wschodniej części kraju pomiędzy przejściem granicznym z Białorusią w Kuźnicy Białostockiej a granicą ze Słowacją w Barwinku. Jej łączna długość jest szacowana na ok. 570 km. Trasa w całości ma być częścią szlaku łączącego północ z południem i biegnącego od Kłajpedy do Tesalonik. S19 zastąpić ma biegnącą na tej trasie obecną drogę krajową nr 19. W chwili obecnej istnieje 5 odcinków drogi S19 z czego 2 na terenie ROF: odcinek Rzeszów - Stobierna o długości 6,9 km oraz Rzeszów Zachód – Świlcza będący zachodnią obwodnicą Rzeszowa o długości 4,4 km. Na dzień tworzenia dokumentu realizowana jest inwestycja pn. Kontynuacja projektowania i budowa drogi ekspresowej S-19, odcinek węzeł Świlcza (DK4) bez węzła - węzeł Rzeszów Południe (Kielanówka) z węzłem;
- Droga krajowa nr 9 prowadząca z Radomia poprzez Ostrowiec Świętokrzyski do Rzeszowa;
- Droga krajowa nr 19 łącząca przejście graniczne z Białorusią w Kuźnicy Białostockiej z przejściem granicznym ze Słowacją w Barwinku. Część drogi międzynarodowej E371 biegnącej przez południowo-wschodnią Polskę i wschodnią Słowację i łączącą Radom z Preszowem. W przyszłości DK 19 ma zostać zastąpiona drogą ekspresową S19;
- Droga wojewódzka 869 o długości ok. 6 km, łącząca DK9 oraz DK19 z Lotniskiem Rzeszów-Jasionka;
- Droga wojewódzka 877 – droga wojewódzka o długości 68 km łącząca Naklik ze Szklarami;
- Droga wojewódzka 878 – droga wojewódzka o długości 24km łącząca Rzeszów z Dylągówką;
- Droga wojewódzka 881 – droga wojewódzka o długości 77,4 km łącząca Sokołów Małopolski z Żurawicą;
- Droga wojewódzka 988 – droga wojewódzka łącząca Babicę z Warzycami o długości 43,44 km.

W zakresie dróg wojewódzkich na terenie poszczególnych gmin ROF znajduje się następujący ich kilometraż:

Tabela 9. Kilometraż dróg wojewódzkich przebiegających przez gminy wchodzące w skład ROF.

Gmina wchodzące w skład ROF	Długość dróg wojewódzkich w km	Obiekty inżynierskie znajdujące się w ciągu dróg wojewódzkich (szt.)
Miasto Rzeszów	5,1	-
Gmina Boguchwała	-	-
Gmina Chmielnik	7,0	1
Gmina Czarna	21,23	1
Gmina Czudec	8,88	5
Gmina Głogów Małopolski	1,31	-
Gmina Krasne	-	-
Gmina Lubenia	-	-
Gmina Łańcut	12,22	2
Miasto Łańcut	7,99	1
Gmina Świlcza	-	-
Gmina Trzebownisko	4,76	-
Gmina Tyczyn	6,34	1

Źródło: Dane Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich

Rysunek 7. Sieć dróg krajowych na terenie województwa podkarpackiego



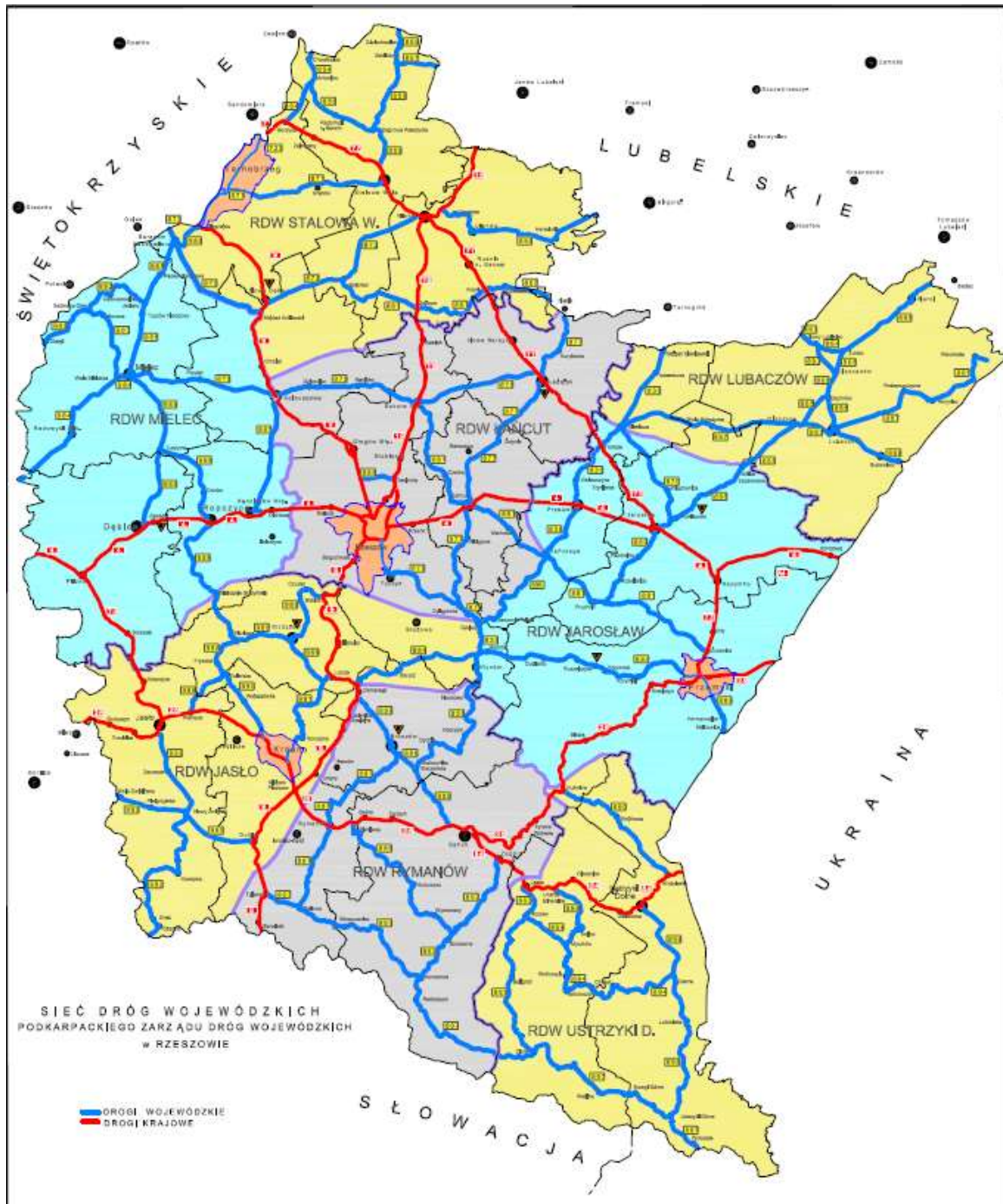
Źródło: GDDKiA oddział Rzeszów

Rysunek 8. Mapa dróg krajowych w okolicach Rzeszowa



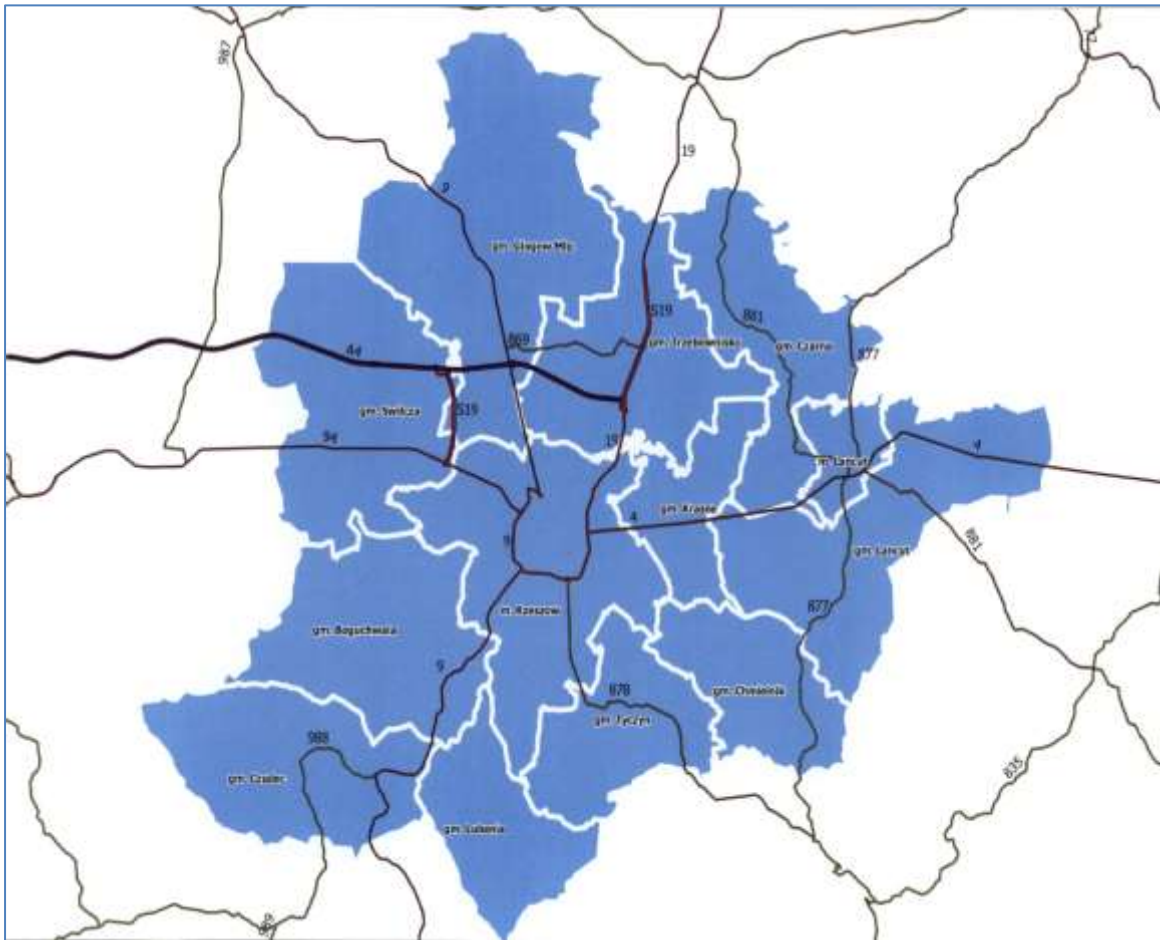
Źródło: Główna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział Rzeszów

Rysunek 9. Sieć dróg wojewódzkich na terenie województwa podkarpackiego



Źródło: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie

Rysunek 10. Sieć dróg krajowych i wojewódzkich na terenie ROF



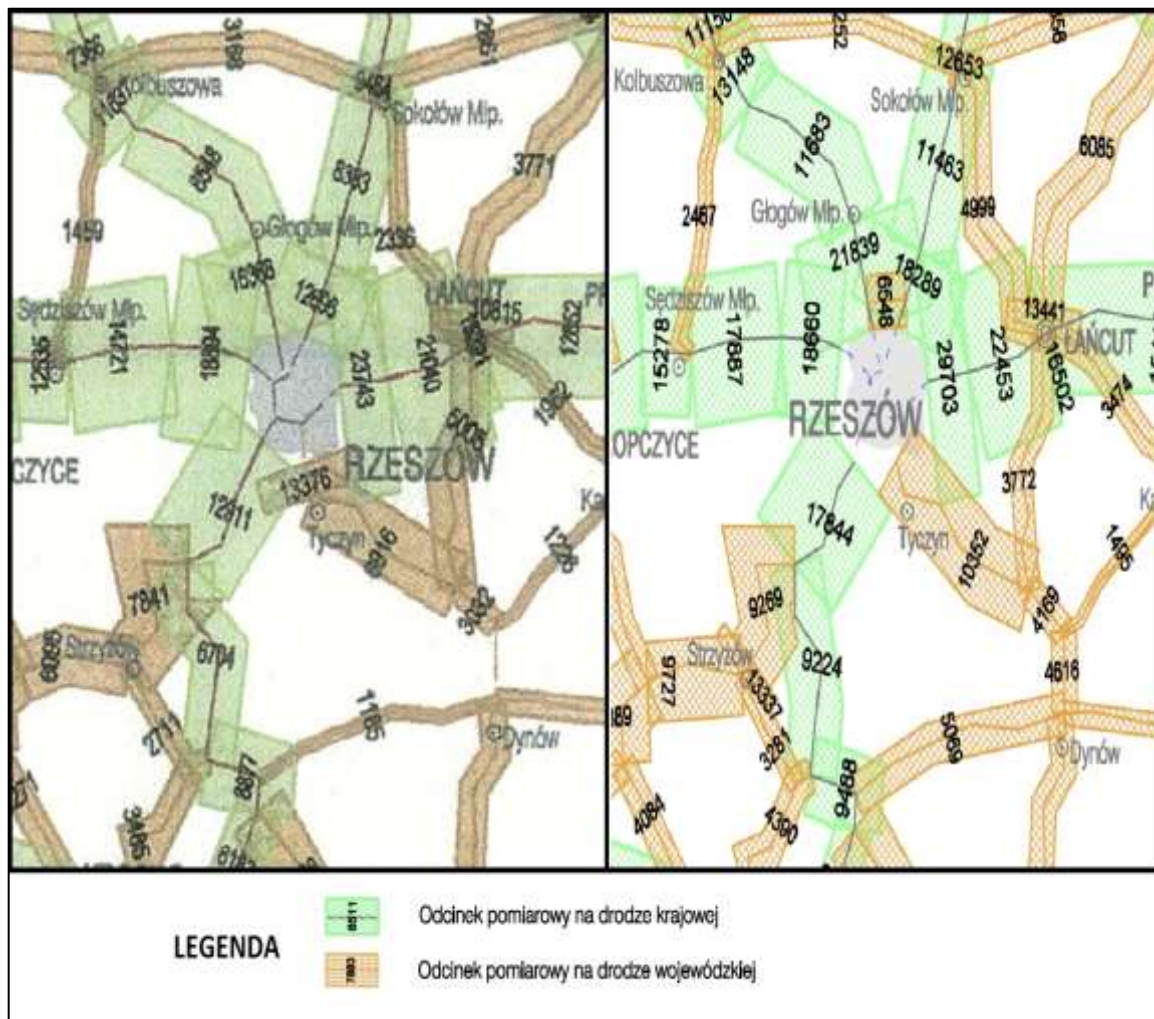
Źródło: Opracowanie własne

W zakresie wielkości ruchu na tych drogach, bazować można na danych Głównej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad pozyskanych w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu przeprowadzonego w 2010 roku (GPR 2010). I tak, dla dróg krajowych w województwie podkarpackim obciążenie wyniosło 6 911 pojazdów na dobę (10. miejsce w kraju – w skali całej Polski, średnia wyniosła 9 888 pojazdów na dobę) i wzrosło w stosunku do pomiaru z 2005 roku o 19%.

Na obszarze ROF zanotowano jedno z największych natężeń ruchu. W szczególności sytuacja ta dotyczyła dróg wylotowych z Rzeszowa: DK 4, DK 19, oraz DK 9. Na drogach tych zanotowano także skokowy wzrost ruchu w stosunku do badania z 2005 roku. W szczególności największy wzrost natężenia ruchu zanotowano na następujących odcinkach dróg:

- nr 19, odcinek Stobierna - Rzeszów – 31%;
- nr 9, Rzeszów - Babica – 28%;
- nr 19, Sokołów Młp. - Stobierna – 27%;
- nr 9, Kolbuszowa - Głogów Młp. – 27%;
- nr 9, Głogów Młp. - Rzeszów – 25%.

Rysunek 11. Średniodobowe natężenie ruchu pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich w 2005 i 2010 r.



Źródło: Główna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Wskazane w badaniu z 2010 r. szybko rosnące natężenie ruchu na najważniejszych drogach ROF w stosunku do pomiarów z lat poprzednich potwierdza jego kluczowe położenie w sieci drogowej województwa, jednocześnie wskazując na kurczącą się wtedy przepustowość wymagającą przeprowadzenie znaczących inwestycji drogowych. W układzie komunikacyjnym wschód – zachód, taką odpowiedzią jest autostrada A4 oraz inne przeprowadzone lub trwające inwestycje drogowe. Natomiast największe inwestycje w układzie północ – południe są dopiero planowane.

Oprócz sieci dróg krajowych i wojewódzkich strukturę sieci drogowej uzupełniają drogi powiatowe i gminne.

W gestii powiatów, w skład których wchodzi poszczególne gminy należące do ROF, znajdują się następujące długości dróg powiatowych (stan na 31 grudnia 2013 roku):

- Miasto Rzeszów: 131,2 km (w ciągu tych dróg znajduje się 10 obiektów mostowych);
- Powiat rzeszowski: 513,3 km (w ciągu tych dróg znajduje się 54 obiektów mostowych);
- Powiat łańcucki: 213,1 km (w ciągu tych dróg znajduje się 17 obiektów mostowych);
- Powiat strzyżowski: 200,2 km (w ciągu tych dróg znajduje się 57 obiektów mostowych).

Na terenie poszczególnych gmin znajdował się następujący kilometrów dróg powiatowych:

Tabela 10. Długość dróg powiatowych leżących na terenie poszczególnych miast i gmin

Gmina wchodzące w skład ROF	Długość przebiegających dróg powiatowych w km
Miasto Rzeszów	131,20
Gmina Boguchwała	54,20
Gmina Chmielnik	30,00
Gmina Czarna	32,85
Gmina Czudec	31,80
Gmina Głogów Małopolski	66,70
Gmina Krasne	25,69
Gmina Lubenia	26,50
Gmina Łańcut	45,50
Miasto Łańcut	15,87
Gmina Świlcza	50,90
Gmina Trzebownisko	47,46
Gmina Tyczyn	30,10

Źródło: Dane gmin ROF, 2014, 2015

Natomiast w zakresie dróg gminnych, poszczególne z gmin zarządzały następującą ilością dróg:

Tabela 11. Długość dróg gminnych na terenie poszczególnych miast i gmin

Gmina wchodzące w skład ROF	Długość zarządzanych dróg gminnych w km	Obiekty inżynierskie znajdujące się w przebiegu dróg gminnych (szt.)
Miasto Rzeszów	72,80	59
Gmina Boguchwała	127,22	9
Gmina Chmielnik	41,17	7
Gmina Czarna	34,30	7
Gmina Czudec	62,14	5
Gmina Głogów Małopolski	109,27	b.d.
Gmina Krasne	30,54	0
Gmina Lubenia	43,4	19
Gmina Łańcut	46,8	16
Miasto Łańcut	36,99	0
Gmina Świlcza	60,51	1
Gmina Trzebownisko	46,57	13
Gmina Tyczyn	78,27	7

Źródło: Dane gmin ROF, 2014, 2015

Sytuacja w zakresie dróg, zarówno na obszarze całego województwa podkarpackiego, jak i terenu ROF, ulega systematycznej poprawie. Przyczyniły się do tego przede wszystkim budowy fragmentów drogi ekspresowej S19 i odcinków autostrady A4, które w sposób niezwykle istotny poprawiły dostępność komunikacyjną oraz przepustowość. Jak znaczące to były inwestycje, podkreśla fakt, iż przed rokiem 2012 w woj. podkarpackim nie było żadnych dróg szybkiego ruchu. Stan ten był znacząco niezadowolający, biorąc pod uwagę niski standard dróg krajowych i znaczący skok natężenia ruchu. Oprócz inwestycji w podstawowe elementy sieci dróg, sukcesywne prace związane z remontami dróg przeprowadzane są również na drogach powiatowych i gminnych.

Rozwój sieci dróg widać w porównaniu gęstości poszczególnych rodzajów dróg w województwie na przestrzeni lat.



Tabela 12 Gęstość poszczególnych rodzajów dróg w województwie podkarpackim w km na km<sup>2</sup>

Rodzaj dróg	Rok 2013	Rok 2009
Krajowe	4,6	4,2
Wojewódzkie	9,1	8,8
Powiatowe	37,7	36,0
Gminne	38,7	30,9

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Zauważany postęp nie jest jednakże zadowalający. Jakkolwiek bowiem łączna długość dróg rośnie, nie jest to skala odpowiednia do zapotrzebowania przejawiającego się we wzrastającym natężeniu ruchu. Przede wszystkim zaś główną słabością sieci drogowej jest jej jakość i stan techniczny. Pomimo bowiem prowadzonych remontów i przebudów, jest on niezadowalający. I tak dla dróg krajowych w województwie podkarpackim na koniec 2013 roku 14,2% było w stanie złym (15,4% na koniec 2012), 19,7% zadowalającym (27,5% na koniec 2012 roku) a 66,1% w dobrym (57,1 na koniec 2012 r.).<sup>48</sup> I chociaż te dane potwierdzają wskazywany postęp, to zauważyć trzeba istniejące braki. Ponadto im niższa klasa dróg, tym gorszy ich stan. Szczególnie drogi powiatowe i gminne znajdują się w złym stanie technicznym.

Sieć drogowa wymaga więc modernizacji ze względu na stan techniczny nawierzchni i obiektów inżynierskich, tak aby poszczególne drogi posiadały parametry odpowiednie do swojej funkcji i klasy oraz do sukcesywnie wzrastającego natężenia ruchu. Obecny zły stan techniczny dużego procentu z nich, przejawiający się w braku odpowiednich parametrów technicznych oraz wprowadzonych ograniczeniach prędkości, rzutuje na brak odpowiedniej drożności, a przede wszystkim na bezpieczeństwo podróży.

Dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego sytuacja w tym zakresie jest lepsza niż innych terenów województwa, co wynika z położenia i znaczenia dróg zlokalizowanych na jego terenie, a tym samym zwiększonej intensywności prowadzenia inwestycji drogowych. Jako że w skład ROF wchodzi położona centralnie stolica województwa – co implikuje poziom natężenia ruchu – przekłada się to na możliwość poprawy jakości i ilości sieci drogowej w stopniu większym niż np. na obszarach bardziej peryferyjnych.

### 2.1.2. INFRASTRUKTURA PARKINGOWA

Infrastruktura parkingowa pełni ważne miejsce w systemie logistycznym miast. Gwałtowny przyrost pojazdów samochodowych, a tym samym wzrastające natężenie ruchu samochodowego powoduje, iż zapotrzebowanie na miejsca parkingowe wzrasta. Brak dostatecznej liczby miejsc parkingowych stanowi bolączkę dla większości kierowców poruszających się po dużych miastach. Problem ten zaczyna też być widoczny coraz częściej także w mniejszych miejscowościach, zwłaszcza w odniesieniu do miejsc parkingowych przeznaczonych dla osób korzystających z obiektów użyteczności publicznej.

Jednocześnie jego rozwiązanie nie może ograniczać się jedynie do prostego chaotycznego wytyczania nowych miejsc parkingowych. Zwłaszcza, że nie jest łatwo pozyskiwać pod ich budowę przestrzeni najbardziej odpowiednich z punktu widzenia ich funkcjonalności i są to inwestycje, które charakteryzują się niskim poziomem zwrotu poniesionych kosztów. Tym samym najważniejszym rozwiązaniem jest prowadzenie odpowiedniej polityki parkingowej, w skład której wchodzić powinny takie elementy jak rozplanowanie sieci parkingów, planowanie stref płatnego parkowania czy określenie polityki taryfowej opłat za parkowanie w strefach płatnego parkowania.

Prowadzenie takiej polityki, przekładającej się na posiadanie efektywnej infrastruktury parkingowej ma bezpośredni wpływ na inne kwestie związane z transportem na terenie danego obszaru (miasta/gminy/obszaru funkcjonalnego). W przypadku znaczącego natężenia ruchu ilość parkingów ma niewątpliwie wpływ na jakość i czas podróży (trudność w zaparkowaniu i poszukiwanie miejsca postojowego zwiększa czas podróży). Jednocześnie odpowiednia lokalizacja miejsc parkingowych w pobliżu przystanków komunikacji publicznej, a zwłaszcza tworzenie centrów przesiadkowych wraz parkingami „Park&Ride” przekłada się na zmniejszenie udziału motoryzacji indywidualnej w obsłudze danego obszaru. Jest to środek do tego, by podróże samochodami osobowymi stały się na tyle mało

<sup>48</sup> Dane za Główną Dyрекcyj Dróg Krajowych i Autostrad.

atrakcyjnymi, żeby realizować je tylko na początkowych/końcowych odcinkach (pomiędzy miejscem zamieszkania i najbliższym centrum przesiadkowym).

Biorąc pod uwagę główne kierunki dojazdów oraz wielkość ruchu samochodowego, największe znaczenie na obszarze ROF będzie miała infrastruktura parkingowa na terenie Rzeszowa oraz Łańcuta.

Miasto Rzeszów jest w trakcie wprowadzania nowej „polityki parkingowej”. Obecnie w mieście nie ma strefy płatnego parkowania, jednakże są plany jej wprowadzenia, co wynika z opracowanego na zlecenie władz miasta dokumentu pn. „Polityka Parkingowej Miasta Rzeszowa i kierunki jej realizacji do roku 2025 roku”. W jego ramach przewidziano strefę płatnego parkowania, w ramach której mają być wydzielone dwie podstrefy:

- Pierwsza rozpocznie się przy torach kolejowych za dworcem PKP (granica północna). Będzie sięgać do ul. Łącznej, Batorego, Głowackiego, Targowej i Szopena (granica wschodnia) i po ul. Lubomirskich i Zamkową (granica południowa). Zamknięta będzie ulicami: Lisa-Kuli, Cieplickiego i ks. Jałowego (granica zachodnia);
- Granicą wschodnią drugiej podstrefy ma być rzeka Wisłok, południową Trasa Zamkowa aż do ul. Dąbrowskiego. Od Dąbrowskiego ma objąć fragment pomiędzy Trasą Zamkową do ul. Chrzanowskiej, a na Chrzanowskiej odcinek drogi od Dąbrowskiego do Langiewicza. Granicą zachodnią mają być tory przechodzące przez ul. Langiewicza.

Wprowadzenie takiej polityki jest niezbędne ze względu na obserwowane zatłoczenie motoryzacyjne miasta. Brak obecnie stosownych przepisów w zakresie stref parkowania, przy ograniczonej ilości miejsc parkingowych, powoduje dowolność w pozostawianiu pojazdów, bardzo często w miejscach niedozwolonych. Skutkuje to nieładem komunikacyjnym i powoduje przeszkody dla ruchu pieszego oraz rowerowego. Niezbędnym jest więc wprowadzenie jednolitej „polityki parkingowej” w celu osiągnięcia m.in. następujących efektów:

- Propagowania zachowań komunikacyjnych mieszkańców, zmierzających do przeciwdziałania zjawiskom i skutkom rosnącego zatłoczenia motoryzacyjnego;
- Zapewnienia większej dostępności do przestrzeni miejskiej dla osób nie korzystających z transportu samochodowego, w tym stworzenia obszarów wolnych od ruchu samochodowego;
- Poprawy bezpieczeństwa ruchu;
- Zmniejszenia negatywnych oddziaływań zwiększonego ruchu samochodowego;
- Stworzenia warunków dla uspokojenia ruchu w śródmieściu oraz w innych obszarach konfliktowych.

Obecnie w ścisłym centrum miasta (ograniczonym ulicami Podpromie - Chodkiewicza Unii Lubelskiej - Hoffmanowej – Dojazd Staroniwa – Borelowskiego – Czarneckiego – Jabłońskiego – Grottgera – Fredry – Siemiradzkiego oraz rzeką Wisłok) znajduje się prawie 1 900 miejsc parkingowych na terenach będących we władaniu władz miasta, z tego 1 523 w pasie drogowym oraz 8 miejskich parkingów powierzchniowych, o łącznej pojemności 375 miejsc postojowych. W zakresie miejsc parkingowych w pasie drogowym, ich największa liczba znajduje się wzdłuż ulic: Słowackiego, Jałowego, Sobieskiego i Dąbrowskiego. Poza ścisłym centrum miasta parkingi powierzchniowe zlokalizowane są przede wszystkim w północnozachodniej (dzielnice Baranówka, os. Gen. Andersa), zachodniej (dzielnice: os. Augusta, os. Krakowska-Południe, os. Kmity) i południowo-wschodniej części Rzeszowa (dzielnice: os. Mieszka I, os. Paderewskiego). Na parkingach wielkopowierzchniowych położonych poza centrum znajduje się łącznie 2 093 miejsc, przy czym największy parking wielkopowierzchniowy zlokalizowany jest przy ulicy Podpromie. Znajdują się na nim miejsca dla 278 samochodów osobowych oraz 15 autobusów.<sup>49</sup> Oprócz parkingów publicznych, dużo miejsc parkingowych oferują także galerie i centra handlowe, w tym miejsca w parkingach podziemnych (łącznie ponad 10 tysięcy miejsc)<sup>50</sup>.

Pomimo tej bazy parkingowej, rozbudowywanej w ostatnich latach – w okresie 2003-13 powstało w Rzeszowie w sumie 8 380 nowych miejsc postojowych (biorąc pod uwagę parkingi na terenach miejskich

---

<sup>49</sup> Dane Urzędu Miasta Rzeszowa.

<sup>50</sup> Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2014 - 2020 dla Miasta Rzeszowa i gmin ościennych które zawarły z miastem Rzeszowem porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego.

oraz pozostałe np. miejsca w galeriach handlowych)<sup>51</sup> – wprowadzenie polityki parkingowej jest niezbędne. Powinna być ona tak ukierunkowywana, aby zwiększyć konkurencyjność transportu publicznego wobec komunikacji indywidualnej. Takim działaniem będzie lokalizacja parkingów przy stacjach i przystankach komunikacji zbiorowej celem tworzenia węzłów przesiadkowych Park&Ride.

Podobne kroki należy rozważyć w zakresie infrastruktury parkingowej zlokalizowanej na terenie miasta Łącuta. Główne miejsca parkingowe składające się na podstawową infrastrukturę parkingową Łącuta, zlokalizowane zostały w następujących punktach:

- skrzyżowanie ul. Piłsudskiego i Cetnarskiego (przy wjeździe do miasta od strony Rzeszowa);
- miejsca parkingowe oraz osobny plac parkingowy przy ul. Rynek;
- Parking przy MDK, ul. Kościuszki 15;
- Parking, ul. Zamkowa;
- skrzyżowanie ulic Kościuszki i Moniuszki;
- parking ul. Dolniańska;
- parking ul. Żardeckiego;
- parking ul Kolejowa (dworzec PKP).

W mieście obowiązuje strefa płatnego parkowania, co zostało wymuszone wzrastającym zatłoczeniem centrum miasta. Brak miejsc powodował problemy z brakiem miejsc postojowych, łamanie przepisów i pozostawianie samochodów w miejscach utrudniających ruch pieszego.

Decyzja o podjęciu inwestycji w zakresie wzmocnienia infrastruktury parkingowej na obszarze Łącuta, zwłaszcza w kierunku budowy centrów przesiadkowych i parkingów Park&Ride powinna być poprzedzona szczegółowymi analizami związanymi w ewentualnymi korzyściami w tym zakresie.

Oprócz infrastruktury parkingowej na terenie wymienionych miast, kwestia ta ma ważne znaczenie także dla pozostałych gmin Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Zwłaszcza w zakresie multimodalnego transportu zbiorowego, czyli budowy wspomnianych już centrów przesiadkowych, parkingów Park&Ride oraz mniejszych obiektów w pobliżu dworców i ważniejszych przystanków położonych na tychże obszarach. Działania w tej sferze są niezbędne dla osiągnięcia celów w zakresie utworzenia efektywnego i ekonomicznego systemu transportu zbiorowego. Kwestia węzłów przesiadkowych została szerzej opisana w punkcie poniżej. Natomiast w zakresie mniejszych obiektów rozwiązanie te, postulowane w rekomendacjach niniejszej Strategii, będą realizowane przez inwestycje już planowane. Zwłaszcza przez wskazywane już projekty „Rozwój systemu transportu publicznego w Rzeszowie i jego obszarze funkcjonalnego” oraz „Organizacja zrównoważonego transportu na terenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego poprzez usunięcie niedoborów przepustowości drogowej i zakup taboru”, w ramach których przewiduje się budowę parkingów Park&Ride i Park&Go oraz infrastruktury przystankowej/dworcowej. Tym samym tworzona będzie infrastruktura parkingowa, która zachęci użytkowników samochodów osobowych do użytkowania ich na mniejszych dystansach, jedynie w celu dojazdu na najbliższego węzła komunikacji zbiorowej.

### **2.1.3. INFRASTRUKTURA DWORCOWA I PRZYSTANKOWA W TRANSPORCIE AUTOBUSOWYM**

---

Na obszarze ROF znajduje się w sumie 1531 przystanków, na których zatrzymują się przewoźnicy drogowi obsługujący ROF w zakresie transportu zbiorowego. 852 z nich to przystanki zadaszone, co stanowi ponad 55% wszystkich punktów zatrzymań. Dokładną liczbę przystanków z podziałem na gminy obrazuje poniższa tabela.

---

<sup>51</sup> Dane Urzędu Miasta Rzeszowa.

Tabela 13. Liczba przystanków autobusowych na terenie poszczególnych gmin ROF

Gmina	Liczba przystanków	Liczba przystanków zadaszonych	Liczba przystanków niezadaszonych	% liczby przystanków zadaszonych
Boguchwała	141	86	55	61,0%
Chmielnik	67	32	35	47,8%
Czarna	72	32	40	44,4%
Czudec	40	38	2	95,0%
Głogów Młp.	129	63	66	48,8%
Krasne	66	11	55	16,7%
Lubenia	44	28	16	63,6%
Łańcut (gm. wiejska)	73	52	21	71,2%
Łańcut (miasto)	41	22	19	53,7%
Rzeszów (miasto)	545	341	204	62,6%
Świlcza	96	54	42	56,3%
Trzebownisko	155	57	98	36,8%
Tyczyn	62	36	26	58,1%
<b>RAZEM</b>	<b>1531</b>	<b>852</b>	<b>679</b>	<b>55,7%</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych gmin, GDDKiA, obserwacji własnych oraz aktów prawa miejscowego<sup>52</sup>

Z powyższego zestawienia wynika, że odsetek zadaszonych przystanków w poszczególnych gminach ROF jest bardzo zróżnicowany: o ile np. w gminie Czudec praktycznie wszystkie przystanki posiadają wiaty, o tyle np. w gminie Krasne jedynie ok. 1/6 przystanków posiada zadaszanie. Na obszarze miasta Rzeszowa, gdzie liczba przystanków jest największa, odsetek przystanków zadaszonych (62,6%) jest zbliżony do odsetka w skali całego ROF (55,7%).

Na terenie miasta Rzeszowa znajduje się blisko 36% liczby wszystkich przystanków autobusowych zlokalizowanych na obszarze ROF (dodać w tym miejscu należy, że na obszarze stolicy województwa mieszka 51% osób zameldowanych na terenie ROF, natomiast powierzchnia Rzeszowa zajmuje blisko 11% całej powierzchni ROF). Na terenie Rzeszowa, gęstość przystanków autobusowych jest znacznie wyższa niż gęstość przystanków na obszarze całego ROF. W Rzeszowie 1 przystanek „obejmuje” przeciętnie obszar 0,21 km<sup>2</sup>, przy średniej dla całego ROF wynoszącej blisko 0,7 km<sup>2</sup>. Należy zauważyć, że np. na terenie Łańcuta, który jest drugim po Rzeszowie ośrodkiem w ROF z najgęstszą liczbą przystanków, powyższy wskaźnik jest już znacznie niższy niż w Rzeszowie: w Łańcutcie 1 przystanek „obejmuje” przeciętnie obszar 0,47 km<sup>2</sup>. Najrzadziej przystanki w ROF zlokalizowane są na obszarze gminy Czudec, gdzie 1 przystanek przypada na 2,12 km.

<sup>52</sup> Uchwała Nr XLVIII/1000/14 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 23 czerwca 2014 r. w sprawie zmiany uchwały XXXV/649/13 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 24 czerwca 2013 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Województwo Podkarpackie oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków; Uchwała NR XXXVII/366/14 Rady Powiatu w Rzeszowie z dnia 22 stycznia 2014 r. w sprawie zmiany uchwały Rady Powiatu w Rzeszowie Nr XXXI/308/13 z dnia 5 czerwca 2013 r. w sprawie określenia wykazu przystanków komunikacyjnych zlokalizowanych w ciągu dróg powiatowych w granicach administracyjnych Powiatu Rzeszowskiego; Uchwała Nr VI/53/2015 Rady Gminy Czarna z dnia 23 lutego 2015 r. w sprawie w sprawie zmiany Uchwały Nr LVII/467/2014 Rady Gminy Czarna z dnia 21 lipca 2014 roku w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Czarna, udostępnionych dla przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów.

W Rzeszowie, na obszarze 1 km<sup>2</sup> znajduje się przeciętnie prawie 4,7 przystanku autobusowego, w łańcucie ponad 2,1 - przy średniej dla całego ROF wynoszącej niespełna 1,5. Szczegóły w tej materii prezentuje kolejna tabela. Poszczególne gminy zostały w niej ułożone w kolejności od największej do najmniejszej gęstości przystanków.

Tabela 14. Gęstość przystanków autobusowych na terenie poszczególnych gmin ROF

Gmina	Liczba przystanków	Powierzchnia (km <sup>2</sup> )	Liczba przystanków na 1 km <sup>2</sup>
<b>Rzeszów (miasto)</b>	<b>545</b>	116,32	4,69
<b>Łańcut (miasto)</b>	<b>41</b>	19,42	2,11
<b>Trzebownisko</b>	<b>155</b>	90,29	1,72
<b>Krasne</b>	<b>66</b>	39,10	1,69
<b>Boguchwała</b>	<b>141</b>	88,96	1,59
<b>Chmielnik</b>	<b>67</b>	52,92	1,27
<b>Czarna</b>	<b>72</b>	78,11	0,92
<b>Głogów Młp.</b>	<b>129</b>	144,70	0,89
<b>Świlcza</b>	<b>96</b>	112,23	0,86
<b>Tyczyn</b>	<b>62</b>	76,38	0,81
<b>Lubenia</b>	<b>44</b>	54,77	0,80
<b>Łańcut (gm. wiejska)</b>	<b>73</b>	106,65	0,68
<b>Czudec</b>	<b>40</b>	84,96	0,47
<b>RAZEM</b>	<b>1531</b>	<b>1065,11</b>	<b>1,44</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie jw. oraz GUS BDL

Podobnie zróżnicowana jest liczba przystanków w przeliczeniu na liczbę dróg na terenie danej gminy. Także pod tym względem, zdecydowanie najwięcej przystanków wypada na terenie Rzeszowa: średnio jest to 1,86 przystanku w przeliczeniu na 1 km drogi (nie licząc dróg wewnętrznych). Wysoki odsetek w tym względzie (powyżej 1 przystanku na 1 km drogi) odnotowywany jest również na terenie gmin Głogów Małopolski, Krasne i Trzebownisko. Najniższy wskaźnik jest odnotowywany na obszarze gmin Czudec, Świlcza i Tyczyn. Obrazuje to kolejna tabela – poszczególne gminy zostały w niej ułożone w kolejności od największej do najmniejszej liczby przystanków w przeliczeniu na 1 km drogi (bez uwzględnienia dróg wewnętrznych).

Tabela 15. Liczba przystanków autobusowych w przeliczeniu na 1 km dróg

Gmina	Liczba przystanków	Długość dróg (bez dróg wewn.), w km	Długość dróg (z drogami wewn.), w km	Liczba przystanków na 1 km dróg (bez dróg wewn.)	Liczba przystanków na 1 km dróg (z drogami wewn.)
<b>Rzeszów (miasto)</b>	<b>545</b>	293	515,9	<b>1,860068</b>	1,056406
<b>Trzebownisko</b>	<b>155</b>	108,7	108,7	<b>1,425943</b>	1,425943
<b>Głogów Młp.</b>	<b>129</b>	108,6	108,6	<b>1,187845</b>	1,187845
<b>Krasne</b>	<b>66</b>	60,5	68	<b>1,090909</b>	0,970588
<b>Czarna</b>	<b>72</b>	88,38	88,38	<b>0,814663</b>	0,814663
<b>Chmielnik</b>	<b>67</b>	78	138	<b>0,858974</b>	0,485507
<b>Boguchwała</b>	<b>141</b>	173,2	173,2	<b>0,814088</b>	0,814088

Gmina	Liczba przystanków	Długość dróg (bez dróg wewn.), w km	Długość dróg (z drogami wewn.), w km	Liczba przystanków na 1 km dróg (bez dróg wewn.)	Liczba przystanków na 1 km dróg (z drogami wewn.)
Lubenia	44	69,5	69,5	0,633094	0,633094
łańcut (gm. wiejska)	73	117,8	167,8	0,61969	0,43504
łańcut (miasto)	41	69,5	89,5	0,58992	0,45810
Tyczyn	62	128,2	140,7	0,483619	0,440654
Świlcza	96	232,3	379,3	0,413259	0,253097
Czudec	40	101,8	101,8	0,392927	0,392927
<b>RAZEM</b>	<b>1531</b>	<b>1605,8</b>	<b>1971,2</b>	<b>0,953419</b>	<b>0,776684</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie jw.

Nawiązaniem do poprzedniej tabeli są wskaźniki dotyczące przeciętnej odległości pomiędzy przystankami na terenie każdej z gmin ROF. Ukazano je w kolejnej tabeli, w której poszczególne gminy zostały ułożone w kolejności od najmniejszej do największej odległości pomiędzy przystankami, bez uwzględniania dróg wewnętrznych.

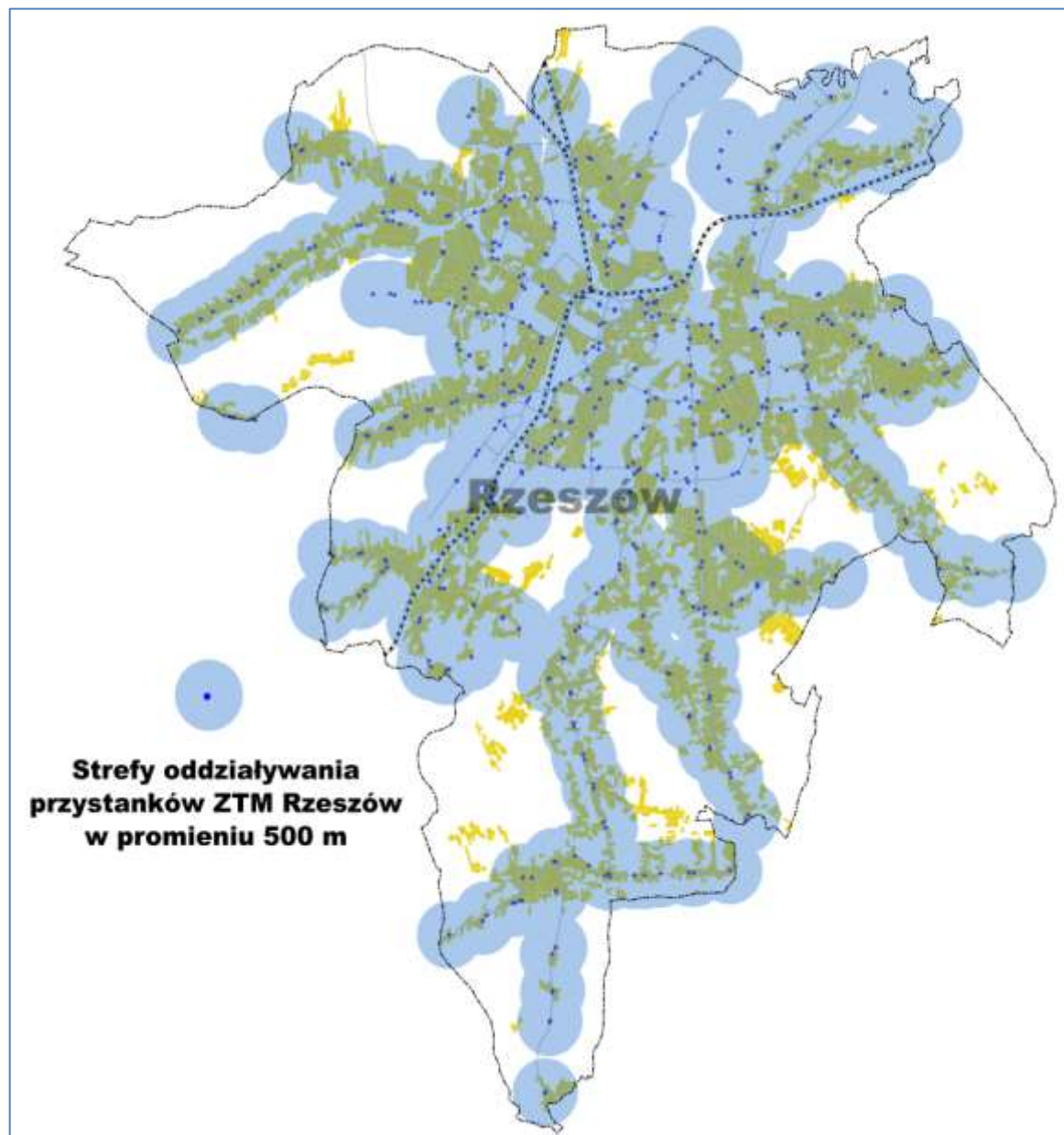
Tabela 16. Przeciętna odległość pomiędzy przystankami

Gmina	Liczba przystanków	Długość dróg (bez dróg wewn.), w km	Długość dróg (z drogami wewn.), w km	Przeciętna odległość między przystankami (bez dróg wewn.), w m	Przeciętna odległość między przystankami (z drogami wewn.), w m
Rzeszów (miasto)	545	293	515,9	538	946
Trzebownisko	155	108,7	108,7	701	701
Głogów Młp.	129	108,6	108,6	842	842
Krasne	66	60,5	68	916	1 030
Chmielnik	67	78	138	1 164	2 060
Czarna	72	88,38	88,38	1 227	1 227
Boguchwała	141	173,2	173,2	1 228	1 228
Lubenia	44	69,5	69,5	1 580	1 580
łańcut (gm. wiejska)	73	117,8	167,8	1 614	2 299
łańcut (miasto)	41	69,5	89,5	1 695	2 182
Tyczyn	62	128,2	140,7	2 068	2 269
Świlcza	96	232,3	379,3	2 420	3 951
Czudec	40	101,8	101,8	2 545	2 545
<b>RAZEM</b>	<b>1531</b>	<b>1605,8</b>	<b>1971,2</b>	1 049	1 287

Źródło: opracowanie własne na podstawie jw.

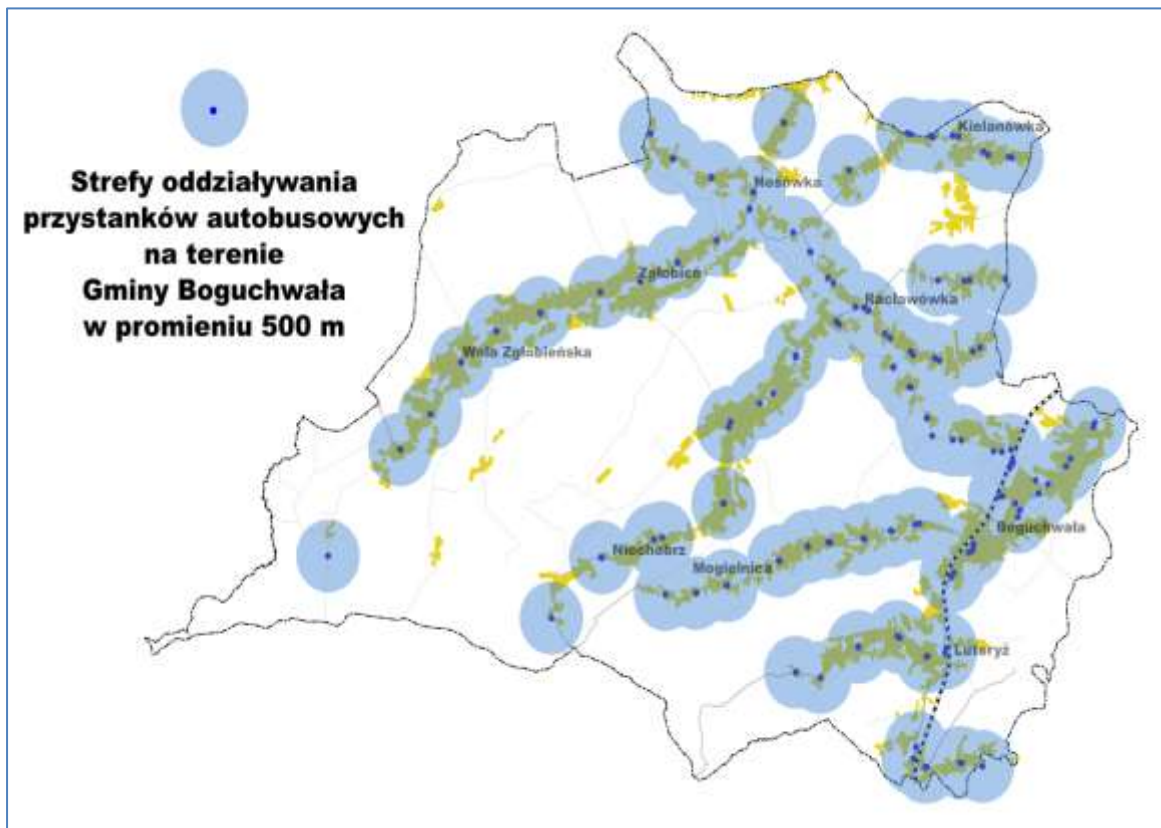
Zróżnicowanie w zakresie gęstości przystanków obrazują zamieszczone poniżej schematy, na których zaprezentowano dostępność do przystanków autobusowych z punktu widzenia poszczególnych gmin ROF. Podobnie jak z powyższej tabeli, także z poniższych schematów jednoznacznie wynika, że na terenie największych ośrodków na obszarze ROF, tj. w Rzeszowie i Łąncucie, dostępność przystanków (biorąc pod uwagę obszar całej danej gminy) jest zdecydowanie największa. Na schematach wskazano dystans do przystanku wynoszący 500 m, w rozbiciu na poszczególne gminy (przystanki w Mieście Łącut i Gminie Łącut zaprezentowano na jednym schemacie). Należy podkreślić, iż przyjmuje się, że właśnie 500 m to dystans akceptowalny dla pasażera w zakresie długości dojścia do przystanku w komunikacji miejskiej (gminnej) – w przypadku dłuższego dystansu, podróżny zazwyczaj zaczyna negatywnie oceniać atrakcyjność transportu zbiorowego, co w naturalny sposób przekłada się na wzrost zainteresowania transportem indywidualnym.

Rysunek 12. Dostępność przystanków autobusowych na terenie Rzeszowa



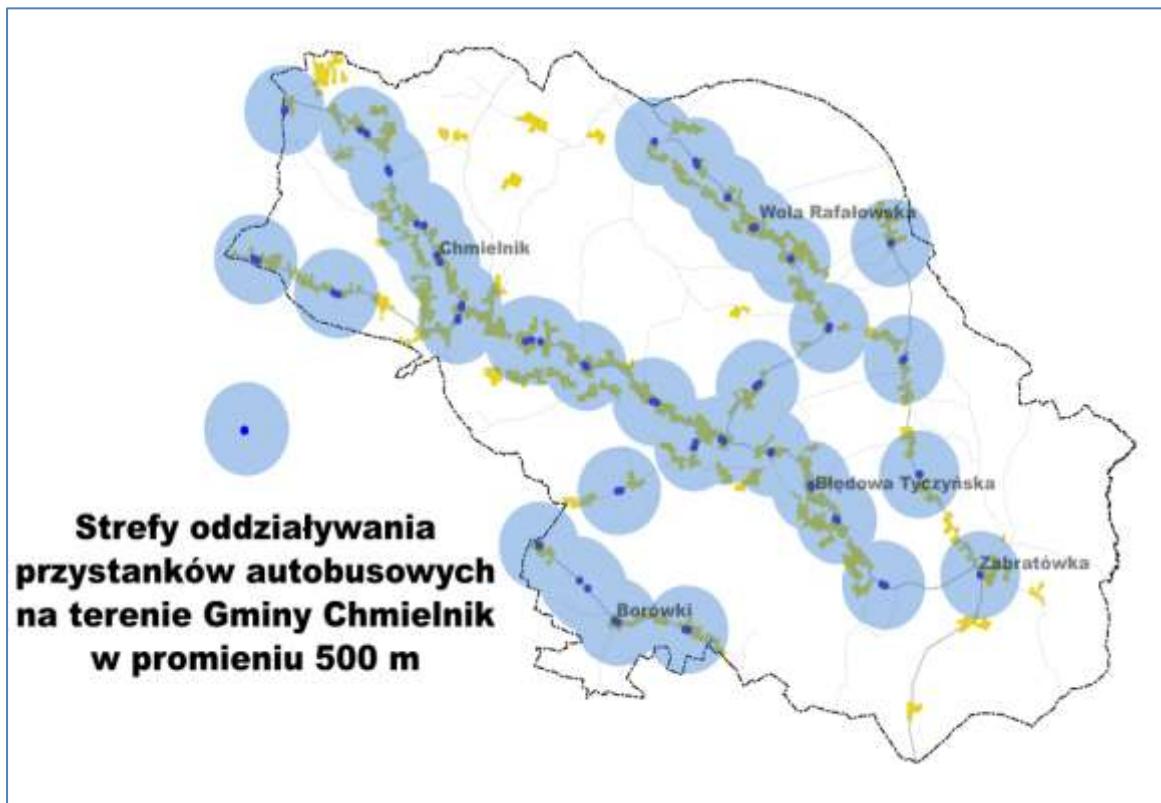
Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 13. Dostępność przystanków autobusowych na terenie gminy Boguchwała



Źródło: Opracowanie własne

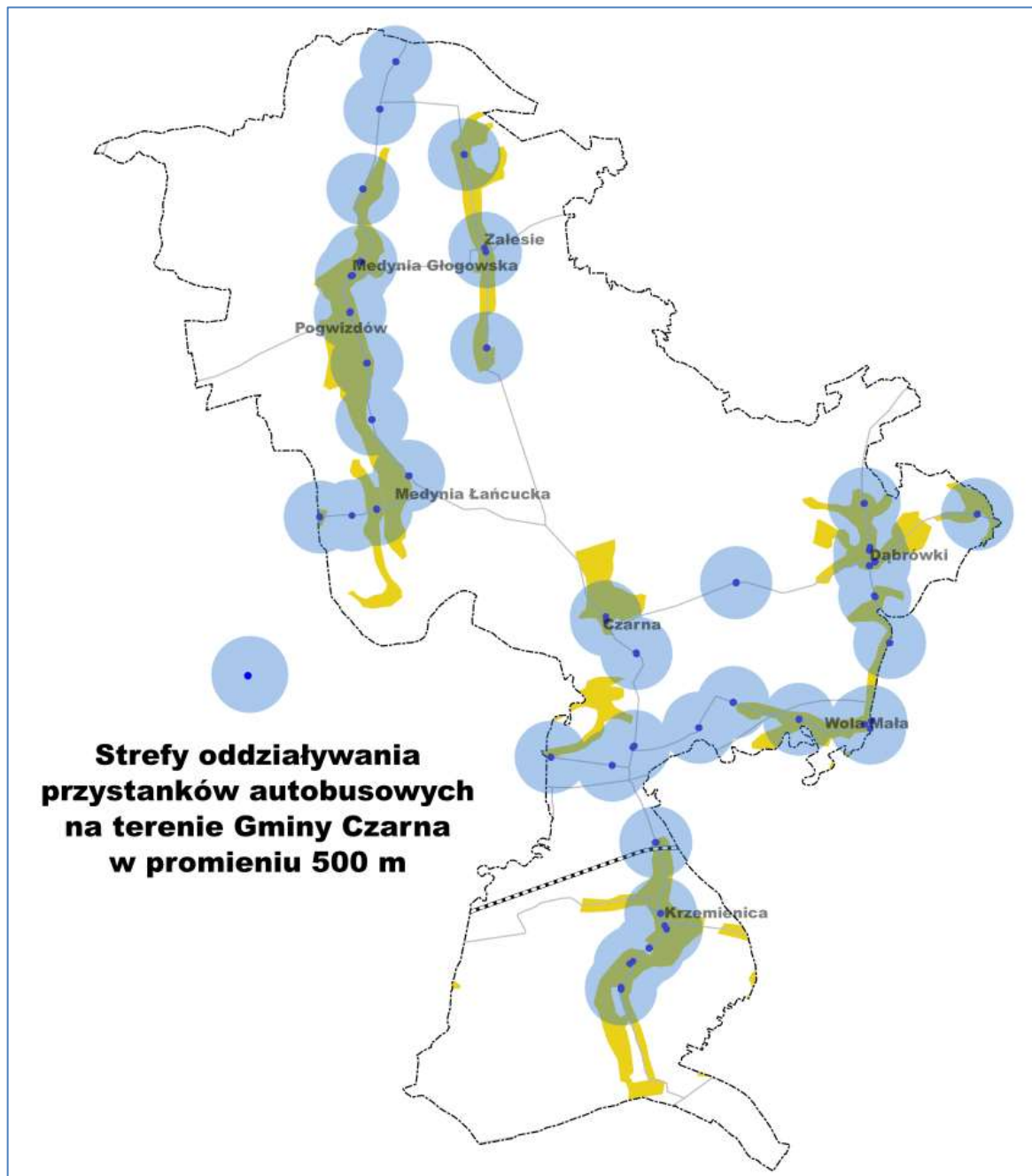
Rysunek 14. Dostępność przystanków autobusowych na terenie gminy Chmielnik



Źródło: Opracowanie własne

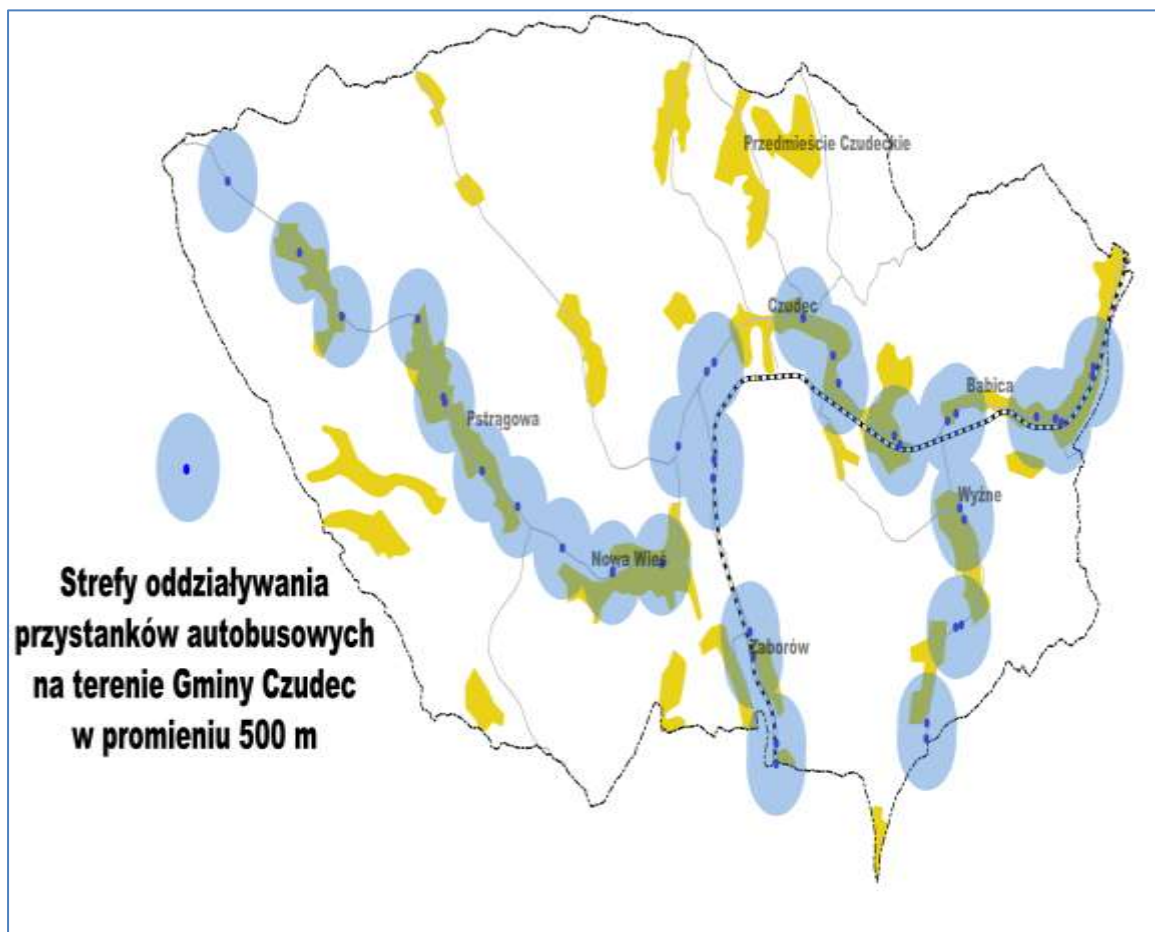


Rysunek 15. Dostępność przystanków autobusowych na terenie gminy Czarna



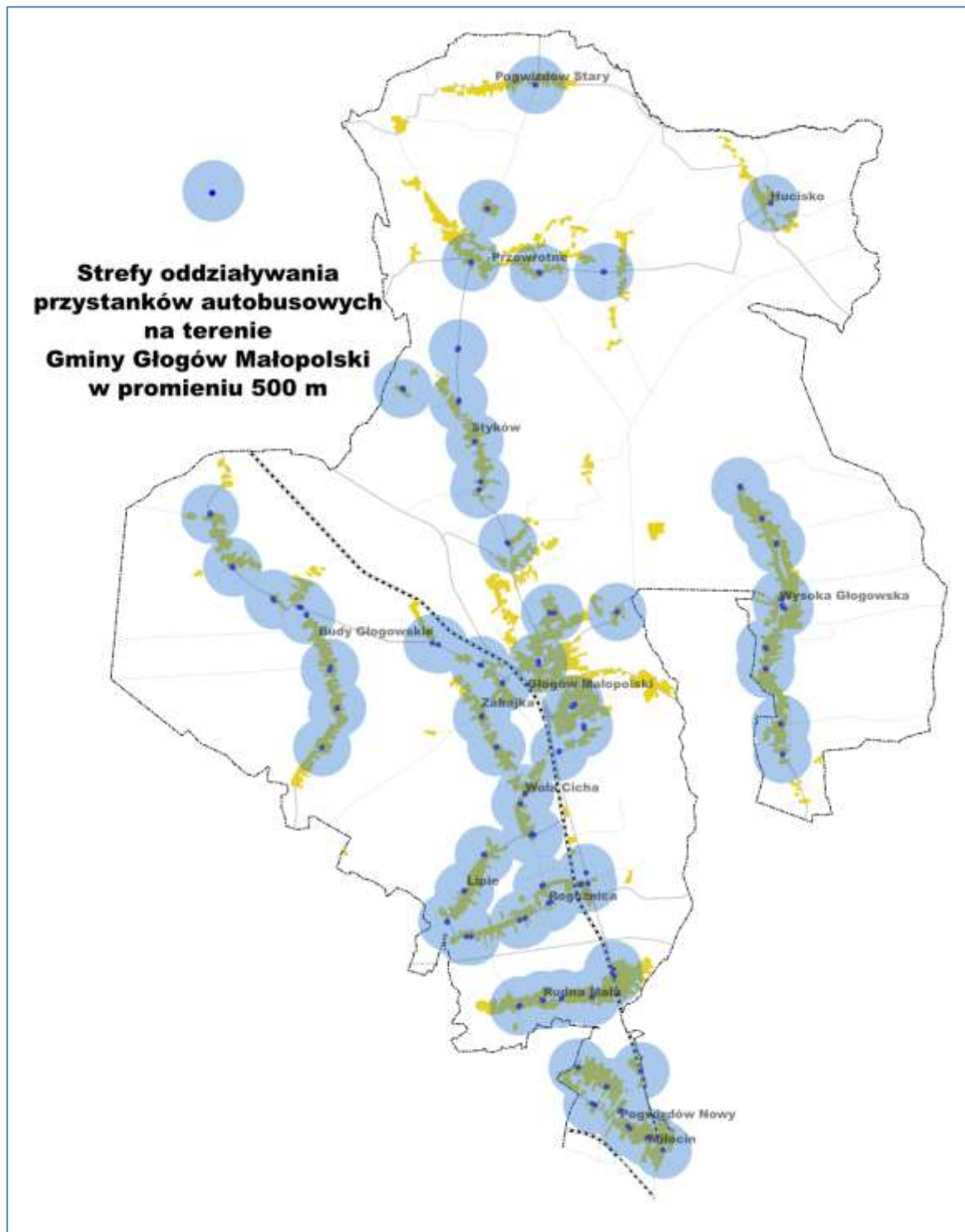
Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 16. Dostępność przystanków autobusowych na terenie gminy Czudec



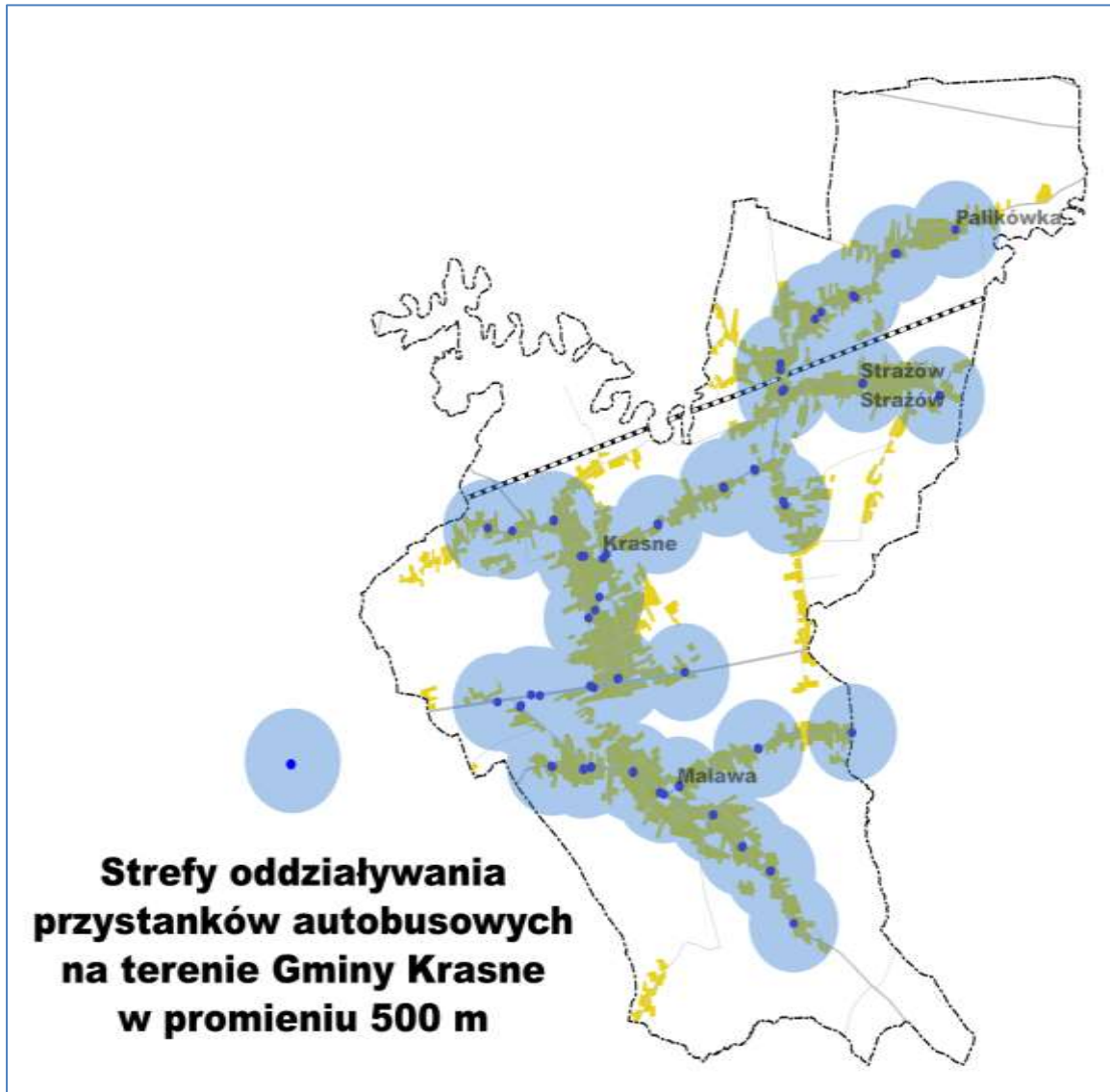
Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 17. Dostępność przystanków autobusowych na terenie gminy Głogów Małopolski



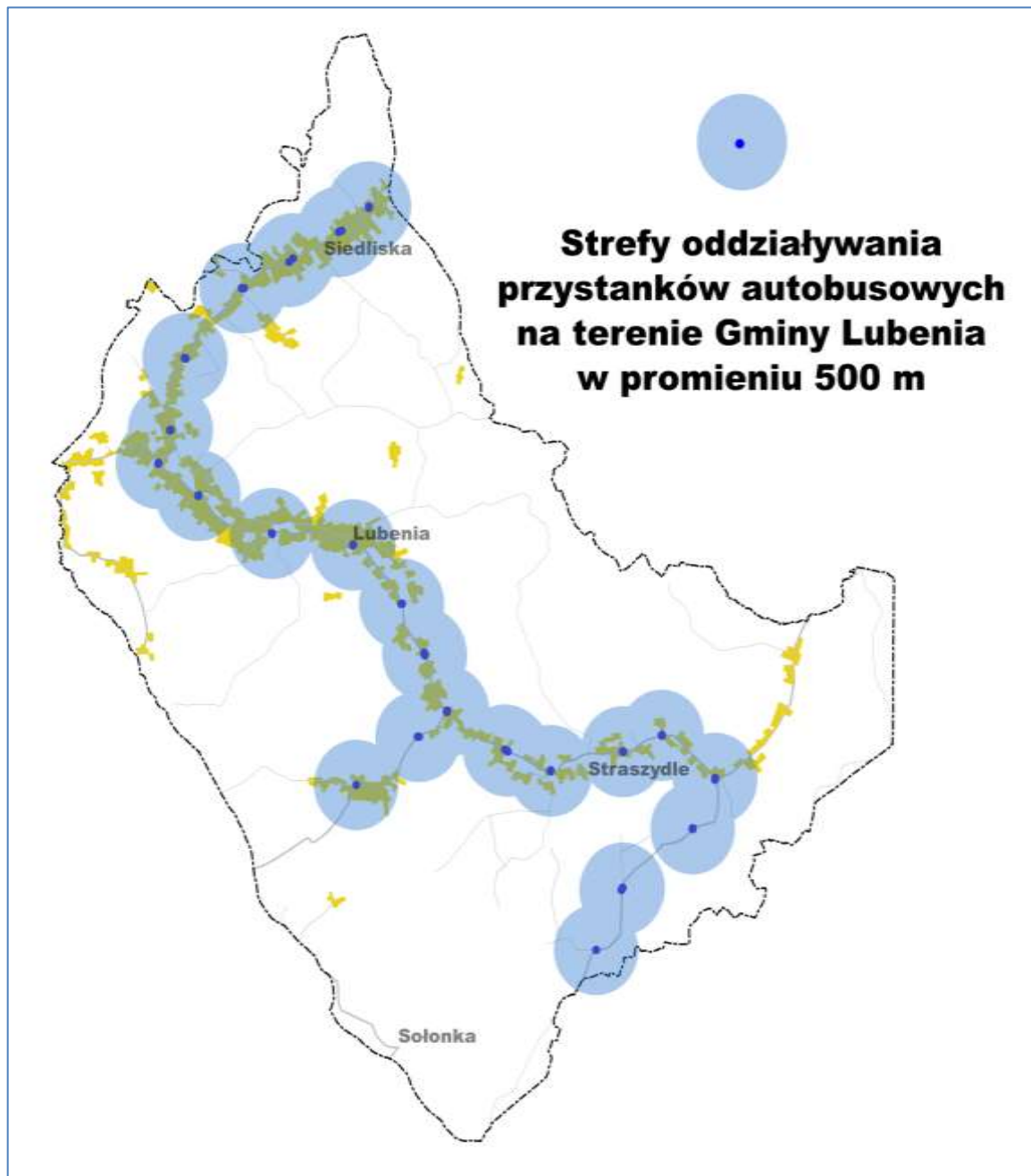
Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 18. Dostępność przystanków autobusowych na terenie gminy Krasne



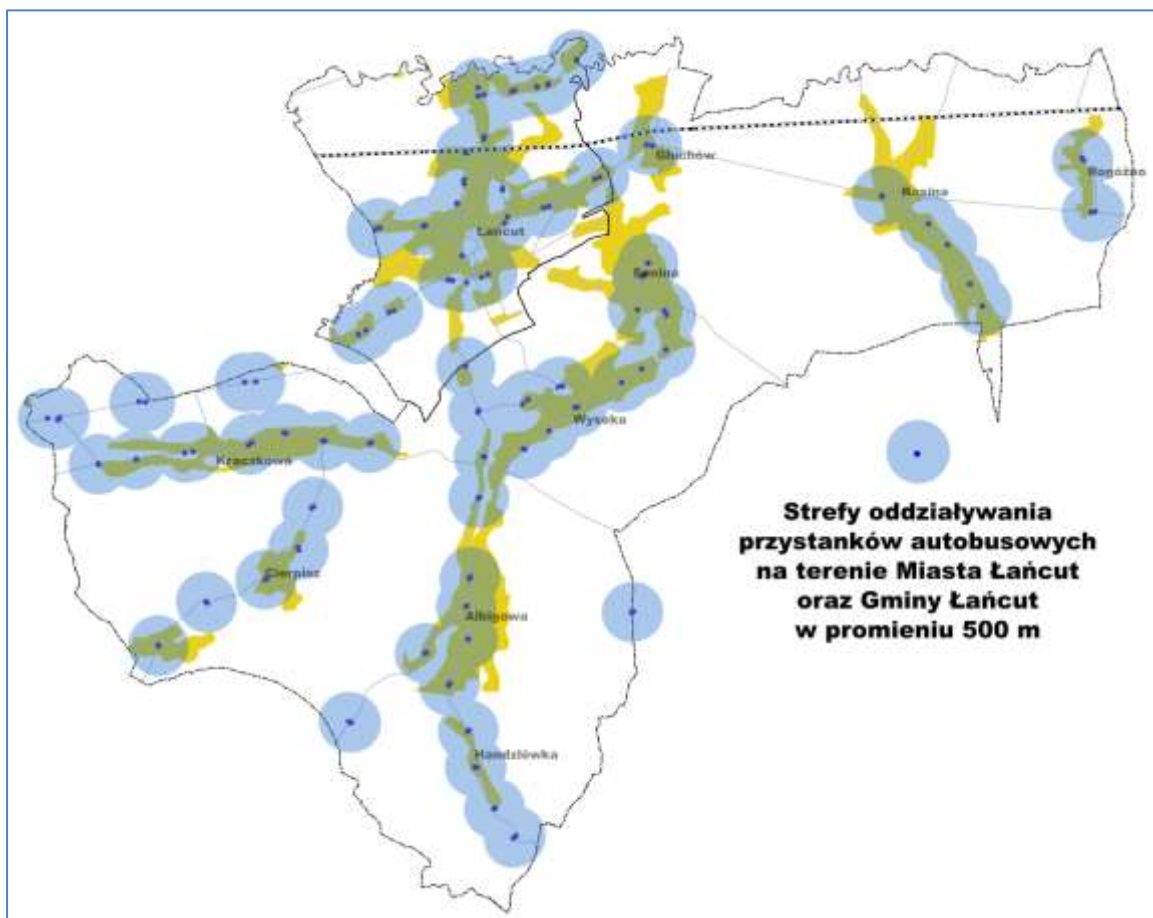
Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 19. Dostępność przystanków autobusowych na terenie gminy Lubenia



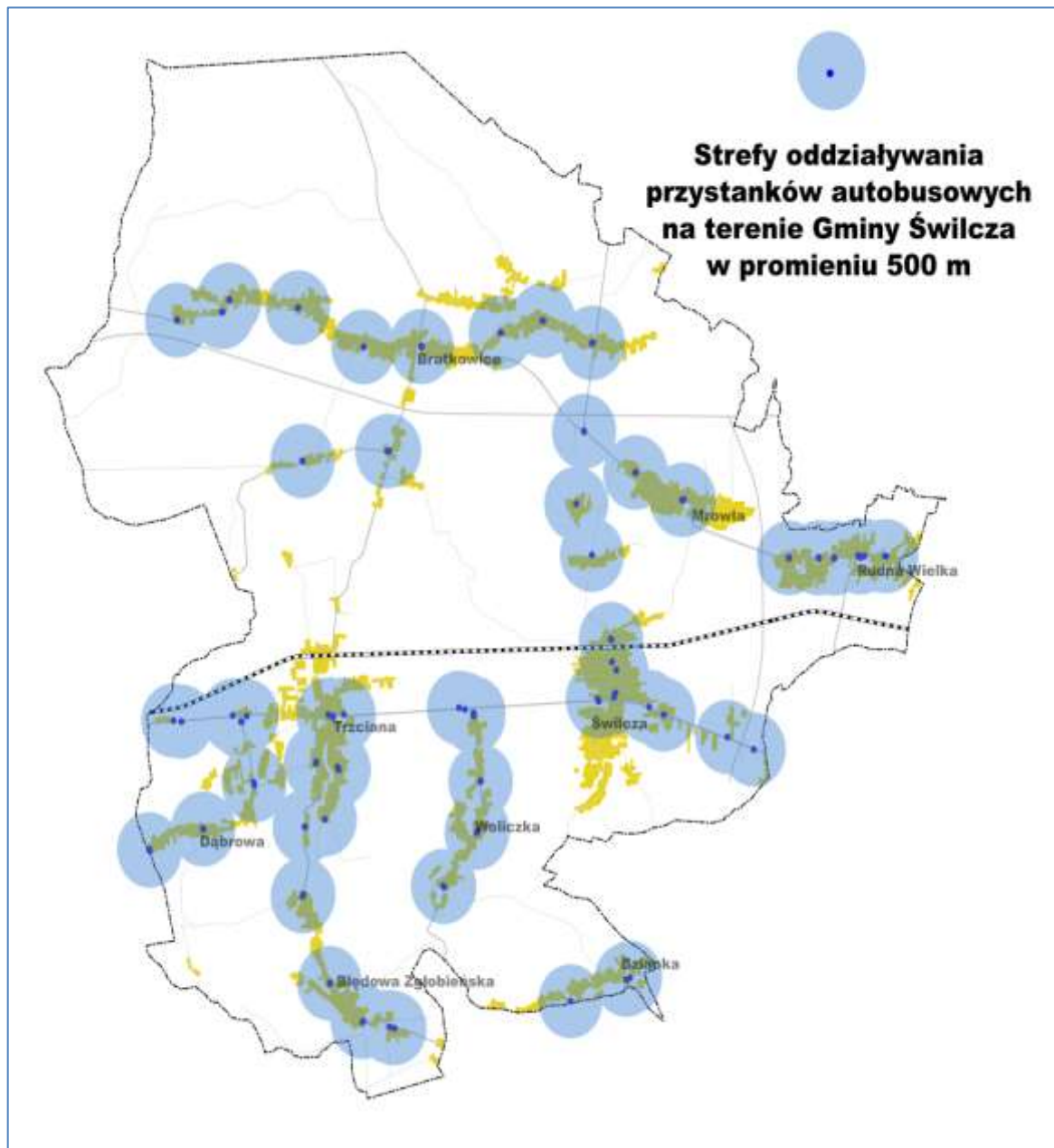
Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 20. Dostępność przystanków autobusowych na terenie gminy Łańcut i Miasta Łańcut



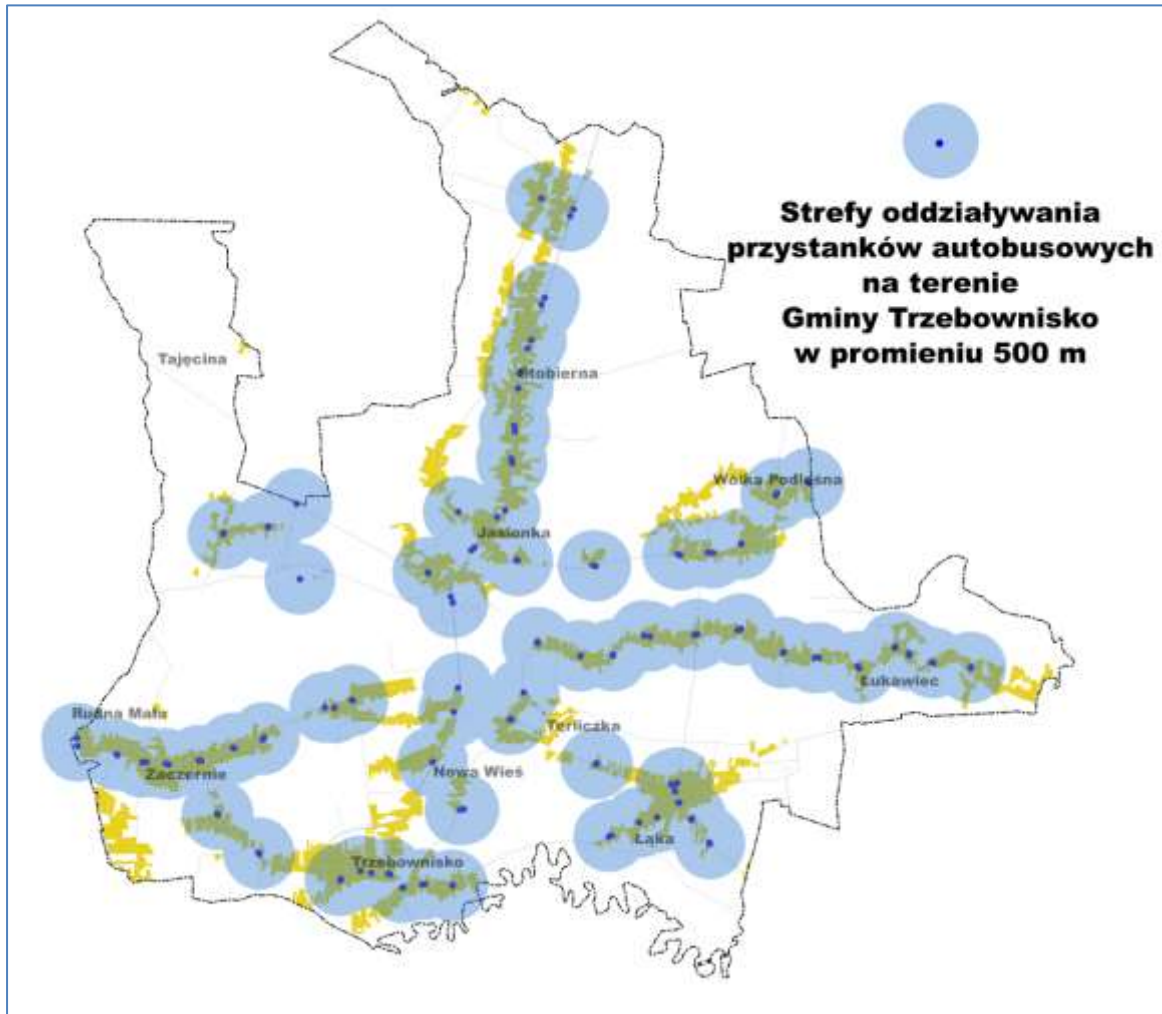
Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 21. Dostępność przystanków autobusowych na terenie gminy Świlcza



Źródło: Opracowanie własne

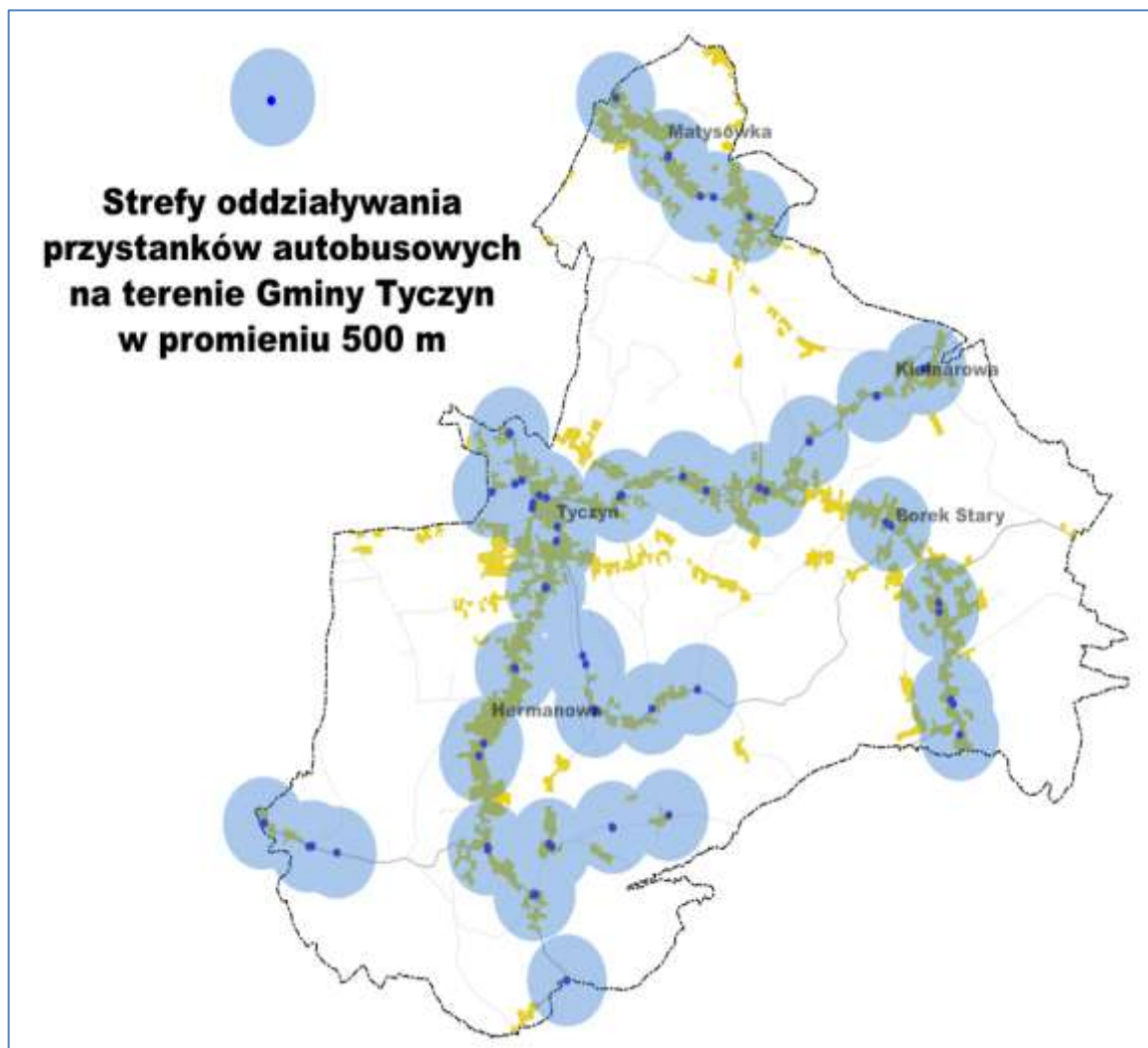
Rysunek 22. Dostępność przystanków autobusowych na terenie gminy Trzebownisko



Źródło: Opracowanie własne



Rysunek 23. Dostępność przystanków autobusowych na terenie gminy Tyczyn



Źródło: Opracowanie własne

Z zaprezentowanych powyżej schematów wynika jednoznacznie, że w przypadku większości gmin wchodzących w skład ROF, dostępność przystanków jest wysoka, a większość terenów zabudowanych znajduje się w strefie oddziaływania przystanków autobusowych, za jaką, jak wcześniej wspomniano, przyjmuje się akceptowalną dla podróżnego odległość do 500 m. Zróżnicowana gęstość przystanków na terenie poszczególnych gmin (zarówno w zakresie liczby przystanków w przeliczeniu na powierzchnię gmin, jak i na długość dróg – biorąc pod uwagę obszar całych gmin) nie ma zatem w przypadku ROF istotnego przełożenia na dostępność infrastruktury przystankowej.

Gminy zrzeszone w ROF prowadzą sukcesywną przebudowę infrastruktury przystankowej, polegającą m.in. na remontach zatok, remontach chodników przy i w rejonie przystanków, jak również wymiany wiat<sup>53</sup>. Sukcesywna poprawa stanu technicznego i estetycznego przystanków poprawia jakość postrzegania

<sup>53</sup> Np. w Rzeszowie, w ramach projektu „Budowa systemu integrującego transport publiczny miasta Rzeszowa i okolic” (por. pkt. 2.1.4) w 2013 r. przebudowano 4 istniejące i wybudowano 3 nowe przystanki, a także przebudowano 2 pętle autobusowe: Matuszczaka WSK i Obrońców Poczty Gdańskiej. Z kolei pod koniec 2014 r., w ramach programu „Rozbudowa inteligentnego systemu transportu drogowego na terenie miasta Rzeszowa” (por. pkt. 2.1.4) zainstalowano nowe wiaty m.in. w rejonie ścisłego centrum Rzeszowa (al. Piłsudskiego, Plac Wolności), jak również na przystankach przy ul. Lisa Kuli, Cieplickiego i Karola Wojtyły. Spośród innych tego rodzaju inwestycji, które zostały zrealizowane na terenie poszczególnych gmin ROF, wymienić należy m.in. montaż nowych wiat na 3 przystankach na terenie miejscowości Hermanowa (gm. Tyczyn) w 2012 r., montaż nowych wiat przystankowych na terenie miejscowości Lubenia (zrealizowano razem z przebudową fragmentu drogi powiatowej 1411R na odcinku Lubenia - Straszędzie).

transportu publicznego na obszarze ROF. Mankamentem jest natomiast niski – mimo wszystko – odsetek przystanków zadaszonych. Jak wspomniano wyżej, wynosi on 55,7%, czyli średnio prawie co drugi przystanek nie posiada zadaszania. Brak wiat stanowi daleko idący dyskomfort dla pasażerów oczekujących na autobus, w związku z czym stanowi czynnik zniechęcający do korzystania z transportu publicznego. Należy w tym miejscu wyraźnie podkreślić, że nie ma w tym względzie znaczenia ani liczba ludności (wielkość) danej miejscowości czy dzielnicy miasta, na terenie której znajduje się dany przystanek, jak i nie ma znaczenia częstotliwość kursowania komunikacji.

Poważnym mankamentem rzutującym na postrzeganie transportu publicznego w oczach mieszkańców jest stan techniczno-estetyczny dworców autobusowych znajdujących się na terenie ROF, w Rzeszowie i Łąncucie. Przy czym należy podkreślić, że w przypadku obu miast istnieją koncepcje przebudowy dworców i utworzenie nowoczesnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych (więcej o idei i roli zintegrowanych węzłów przesiadkowych – w pkt. 2.4).

W Rzeszowie znajdują się dwa dworce autobusowe. Dworzec przy ul. Grottgera 1 (zlokalizowany w sąsiedztwie dworca PKP) pełni obsługę przede wszystkim kursów o charakterze regionalnym i dalekobieżnym, a dworzec przy ul. Kasprowicza 6 (określany mianem Dworca Podmiejskiego bądź Dworca Lokalnego; zlokalizowany pod Wiaduktem Śląskim, w odległości ok. 1 km od dworca PKP Rzeszów Gł.) – obsługę kursów o charakterze lokalnym (por. pkt. 3.3). Z dworca przy ul. Kasprowicza korzystają również m.in. organizatorzy publicznego transportu zbiorowego na terenie ROF: ZTM Rzeszów i Związek Gmin „Podkarpacka Komunikacja Samochodowa” (por. pkt. 3.2.1 i 3.2.2). Oba dworce dostępne są dla osób niepełnosprawnych. Mankamentem obu dworców jest brak jakichkolwiek rozbudowanych prac remontowych w ostatnich latach – zarówno jeśli chodzi o same budynki dworcowe, jak i teren peronów przystankowych.

Ta sama uwaga dotyczy dworca autobusowego w Łąncucie, przy ul. Sikorskiego 2, z którego korzystają przede wszystkim autobusy PKS Leżajsk, głównego przewoźnika zapewniającego transport pomiędzy Miastem Łącut i Gminą Wiejską Łącut (por. pkt. 3.3). Budynek dworcowy nie jest przystosowany do obsługi osób niepełnosprawnych. Istotną rolę w obsłudze osób podróżujących do i z Łącuta pełni również parking u zbiegu ul. Piłsudskiego i Cetnarskiego (por. pkt. 2.1.2), na którym zatrzymują się zarówno autobusy PKS, jak i przewoźnicy prywatni. Parking ten – położony bliżej centrum względem dworca przy ul. Sikorskiego – cechuje się stosunkowo najlepszym stanem techniczno-estetycznym spośród opisanych wyżej dworców autobusowych na terenie ROF (w obrębie zatok autobusowych wymieniona została nawierzchnia ciągów pieszych), jednak z drugiej strony negatywnie na jego wizerunek wpływa zlokalizowane w obrębie placu targowisko.

W przypadku Rzeszowa, problem niedostatecznej estetyki dworców autobusowych powinien zostać rozwiązany poprzez realizację projektu „Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne” (por. pkt. 2.2.3). Niezależnie od niego, istnieje również, powstała w 2014 r., koncepcja przebudowy dworca przy ul. Kasprowicza. Koncepcja ta zakłada m.in. budowę ażurowej, częściowo oszklonej konstrukcji, która przykryje nie tylko perony, ale również część Wiaduktu Śląskiego.

Koncepcja przebudowy dworca istnieje również w Łąncucie. Jej inicjatorem jest lokalny przedsiębiorca, który wystąpił z inicjatywą przebudowy, na własny koszt, terenu przy ul. Sikorskiego w taki sposób, aby na części obecnego placu powstał pawilon handlowy, a na drugiej części – nowy, przeszklony dworzec, połączony z zadaszonymi peronami przystankowymi<sup>54</sup>.

Przepustowość ww. dworców autobusowych należy określić jako wystarczającą, przy czym potencjalnie największe obciążenie, biorąc pod uwagę skalę wykorzystania obiektu przez przewoźników (por. pkt. 3.2-3.3), odnotowywane jest na 3-stanowiskowym Dworcu Lokalnym w Rzeszowie (ul. Kasprowicza). Plac dworcowy przy ul. Cetnarskiego w Łąncucie również posiada 3 stanowiska autobusowe, jednak stopień jego wykorzystania przez przewoźników autobusowych jest mniejszy niż w przypadku Dworca Lokalnego w Rzeszowie. Dworzec w Rzeszowie przy ul. Grottgera, a zwłaszcza dworzec przy ul. Sikorskiego w Łąncucie cechują się znacznymi rezerwami przepustowości – ze względu przede wszystkim na dużą liczbę stanowisk do obsługi podróżnych (odpowiednio: 11 i 13). Jak zresztą wspomniano wyżej, w przypadku Łącuta istnieje koncepcja przebudowy dworca, zakładająca zmniejszenie powierzchni do obsługi podróżnych, która w tym momencie jest za duża.

<sup>54</sup> <http://www.strefabiznesu.nowiny24.pl/arttykul/na-dworcu-w-lancucie-stanie-pawilon-handlowy> [26.03.2015].

Rolę przystanków z częściowo rozwiniętą funkcją dworcową pełnią też na terenie Rzeszowa dwa przystanki, przy których zatrzymują się przewoźnicy prywatni. Są to:

- Przystanek przez Centrum Handlowym „Europa II” (al. Piłsudskiego 34), z którego korzysta Marcel Bus (por. pkt. 3.3). Na mocy zawartej w 2012 r. umowy pomiędzy właścicielem centrum handlowym a przewoźnikiem Marcel Bus – miejsca postojowe w rejonie wejścia do CH Europa II zostały przeznaczone do wyłącznego użytku pojazdów tego przewoźnika, jednocześnie na parkingu przed wejściem ustawiono też wiatę przystankową dla pasażerów Marcel Busa;
- Przystanek koło Bazyliki o.o. Bernardynów (ul. Sokoła 8).

Ten ostatni przystanek został oddany do użytku w 2013 r., w ramach inwestycji obejmującej utworzenie „ogrodów bernardyńskich” (kompleksu o charakterze parkowym), remont części bazyliki, a także utworzenie parkingu podziemnego (więcej o infrastrukturze parkingowej – pkt. 2.1.2) pod płytą ogrodów i budowę nowego przystanku dla przewoźników prywatnych wraz z wiatą<sup>55</sup>.

W ramach budowy parkingu i przystanku dla przewoźników prywatnych przy ul. Sokoła, zbudowano również infrastrukturę (ciągi piesze) integrującą oba te elementy inwestycji. Charakter kompleksu przy ul. Sokoła spełnia zatem kryteria centrum przesiadkowego. Jest to obecnie de facto jedyna lokalizacja na obszarze ROF, którą można uznać za funkcjonalne centrum przesiadkowe (zgodne z powszechnie przyjmowanymi standardami, opisanymi w pkt. 2.4<sup>56</sup>). Należy zauważyć, że jest to inwestycja powstała poza sektorem publicznym.

Należy jeszcze podkreślić, że władze Miasta Rzeszowa zdecydowały się na innowacyjne rozwiązanie polegające na montażu na przystankach autobusowych systemów grzewczych. Instalacja grzewcza na pierwszych dwóch przystankach (przy Urzędzie Wojewódzkim i Galerii Rzeszów) została – pilotażowo – uruchomiona na początku marca 2015 r. Intencją władz miasta jest montaż analogicznych systemów także na kolejnych przystankach (o ile program pilotażowy sprawdzi się).

Rola pętli autobusowych – w przeciwieństwie do opisanych wyżej dworców autobusowych – jest stosunkowo niewielka jeśli chodzi o logistykę obsługi podróżnych. Zdecydowana większość pętli nie pełni roli węzłów przesiadkowych, co wynika z ich usytuowania. Na terenie Rzeszowa funkcjonuje 20 pętli autobusowych<sup>57</sup> – tylko 7 z nich usytuowana jest bądź w rejonie skrzyżowań, na których przecinają się trasy różnych linii komunikacyjnych, bądź na trasach przelotowych dla sieci komunikacyjnej ZTM<sup>58</sup>. Lokalizacja pozostałych 13 rzeszowskich pętli jest jednocześnie wyznacznikiem krańca sieci ZTM.

Zdecydowana większość pętli znajduje się na obrzeżach Rzeszowa<sup>59</sup> – co ułatwia kształtowanie siatki komunikacyjnej ZTM w taki sposób, żeby z centrum Rzeszowa istniał bezpośredni dojazd do wszystkich rejonów miasta. W centrum miasta znajduje się de facto tylko 1 pętla – jest to 3-stanowiskowa

<sup>55</sup> Przed rozpoczęciem inwestycji, w rejonie bazyliki funkcjonował – mało estetyczny – plac dworcowy dla przewoźników prywatnych. Część inwestycji polegającej na utworzeniu ogrodów i remoncie bazyliki, była współfinansowana ze środków pomocowych Unii Europejskiej. Natomiast budowa parkingu i nowego przystanku dla prywatnych przewoźników została sfinansowana ze środków własnych Sanktuarium Matki Bożej Rzeszowskiej/Klasztor OO. Bernardynów w Rzeszowie

<sup>56</sup> W kontekście wniosków płynących z pkt. 2.4 – należy zauważyć, że sam fakt bliskiej lokalizacji względem siebie różnych podsystemów transportu publicznego (np. dworca kolejowego, autobusowego, przystanków komunikacji miejskiej, parkingów), przy braku elementów infrastruktury typowej dla węzłów przesiadkowych (np. ciągów pieszych integrujących poszczególne elementy, zunifikowanego systemu informacji pasażerskiej) nie predysponuje takiej lokalizacji do określenia jej mianem zintegrowanego węzła przesiadkowego.

<sup>57</sup> Rozumianych jako place umożliwiające zawrócenie autobusu, wyposażone w infrastrukturę przystankową (do tej liczby nie zalicza się przypadków zawracania autobusów, w ramach przystanków początkowych/końcowych, w układzie stricte ulicznym).

<sup>58</sup> Mowa tu o sytuacjach, w których dana pętla pełni rolę przystanku krańcowego dla danej linii, ale inne linie mają dłuższą trasę i nie korzystają z tej pętli (dotyczy to np. pętli Obrońców Poczty Gdańskiej i linii ZTM, które – nie korzystając z niej – kursują do krańca Miłocińska Pętla).

<sup>59</sup> Dobrze obrazuje to schemat przystanków na terenie Rzeszowa, przygotowany przez MPK Rzeszów (por. pkt. 2.3.1.) – pętle (z drobnymi wyjątkami – na rysunku nie wyróżniono np. pętli „Bardowskiego”) zaznaczone są większymi punktami niż „zwykłe” przystanki.

(3-peronowa) pętla „Bardowskiego”<sup>60</sup>, zlokalizowana ok. 300 m od dworca PKP Rzeszów Główny, u zbiegu ul. Bardowskiego i Batorego. Biorąc pod uwagę linie kończące i przelotowe, korzysta z niej w sumie 13 linii ZTM w tym 1 linia nocna). Należy podkreślić, że zjawisko kongestii drogowej na drogach przylegających do pętli „Bardowskiego” i dworca PKP Rzeszów Główny powoduje, że stosunkowo powszechnym zjawiskiem są znaczące opóźnienia w kursowaniu autobusów ZTM już na pierwszym fragmencie trasy bądź nawet opóźnienia wtórne (rozpoczynanie kursu z opóźnieniem w wyniku opóźnionego zakończenia poprzedniego kursu).

W centrum, ZTM wykorzystuje również, jako pętlę, Dworzec Lokalny PKS przy ul. Kasprowicza. Dworzec ten wykorzystuje jako przystanek krańcowy również ZG PKS – podobnie zresztą jak główny dworzec autobusowy w Rzeszowie (przy ul. Grottgera).

Poza Rzeszowem i Łącutem (gdzie rolę pętli pełnią dworce autobusowe przy ul. Sikorskiego i Cetnarskiego), przystanki krańcowe/początkowe wykorzystywane obecnie na zawrócenie pojazdu znajdują się w sumie w 48 miejscowościach:

- Gmina Boguchwała: Boguchwała (2), Kielanówka, Mogielnica, Niechobrz (2), Nosówka, Lutoryż, Raclawówka, Wola Zgłobieńska, Zarzecze.
- Gmina Chmielnik: Wola Rafałowska (2), Zabratówka.
- Gmina Czarna: Czarna, Dąbrówki, Medynia Głogowska (2), Pogwizdów, Zalesie.
- Gmina Czudec: Pstrągowa.
- Gmina Głogów Małopolski: Budy Głogowskie (2), Głogów Młp., Rogoźnica (2), Rudna Mała, Wysoka Głogowska.
- Gmina Krasne: Malawa, Palikówka.
- Gmina Lubenia: Lubenia, Siedliska, Sołonka, Straszyle (2).
- Gmina Łącut (wiejska): Albigowa, Cierpisz, Handzlówka, Kosina, Kraczkowa (2), Rogoźno.
- Gmina Świlcza: Bratkowice, Bzianka, Mrowla, Trzciana, Woliczka.
- Gmina Trzebownisko: Jasionka (2), Łukawiec, Nowa Wieś Zaczerska, Stobierna, Tajęcina (3), Terliczka, Trzebownisko.
- Gmina Tyczyn: Tyczyn, Matysówka.

W zakresie infrastruktury autobusowej, należy wspomnieć też o planowanych inwestycjach w zakresie jej rozwoju, będących też odpowiedzią na postulat tworzenia węzłów multimodalnych. Chodzi tu o wspomniane w pkt. 1.4.4 inwestycje rekomendowane w przygotowywanym w ramach projektu pn. „Opracowanie dokumentów strategicznych dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego” Programie Rewitalizacji dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego:

- Rewitalizację dworca kolejowego w Boguchwale – projekt przewiduje rewitalizację dworca kolejowego oraz utworzenia centrum przesiadkowego obsługującego komunikację publiczną.
- Modernizację dworca PKP wraz z przyległym układem komunikacyjnym w Głogowie Małopolskim – projekt zakłada remont budynku dworca wraz z rozwojem jego funkcji oraz przebudowę i modernizację układu komunikacyjnego wokół dworca (w tym utworzenie większego przystanku autobusowego).

Dzięki tym inwestycjom powstaną nowe centra przesiadkowe i wzmocniona zostanie infrastruktura transportu, zwłaszcza autobusowego.

---

<sup>60</sup> Część linii jako przystanek krańcowy ma wykazany „Dworzec Główny PKP” bądź „Plac Kilińskiego” (zlokalizowany w rejonie dworca Rzeszów Gł.), jednak ich trasy w tym rejonie nie zakładają wykorzystania klasycznej pętli, lecz istniejącego układu ulicznego.

#### 2.1.4. REALIZOWANE I PLANOWANE INWESTYCJE ZWIĄZANE Z ROZWOJEM SIECI DROGOWEJ

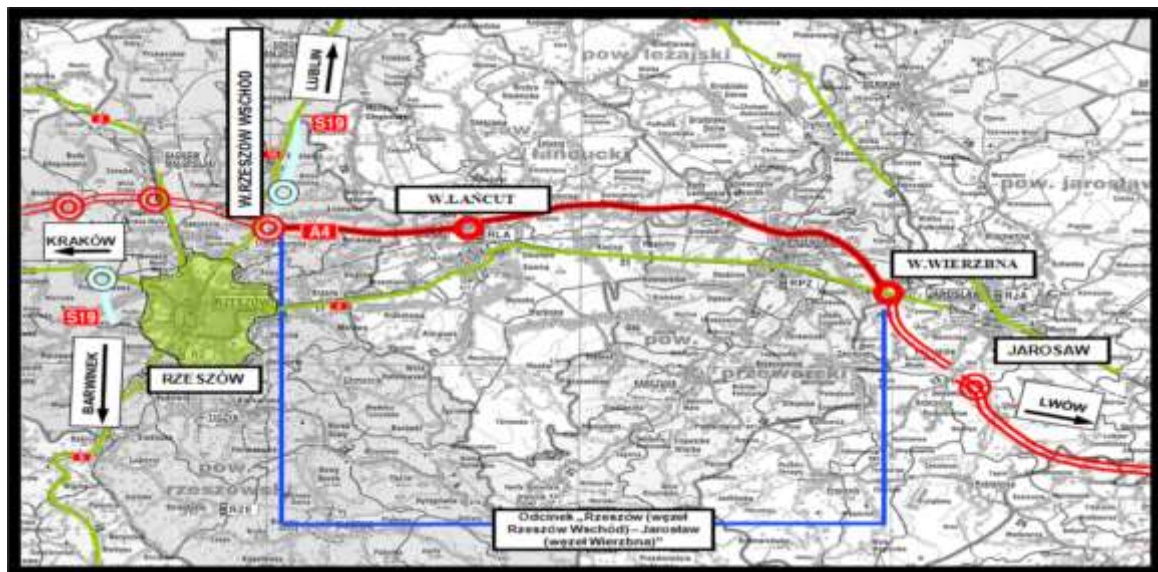
Pomimo wskazanych w punkcie 2.1.2 wskaźników mówiących o poprawie stanu infrastruktury drogowej, sytuacja zarówno na terenie ROF, jak i całego województwa podkarpackiego, wymaga prowadzenia dalszych nakładów inwestycyjnych. Infrastruktura drogowa na terenie objętym opracowaniem wymaga w dalszym ciągu dużych nakładów na rozwój i zapewnienia odpowiednich standardów istniejącej sieci, tak aby możliwe było sprostanie potrzebom użytkowników ruchu drogowego, wynikającym ze stale rosnącego ruchu pasażerskiego oraz wzrostu wymiany towarowej. Stąd też liczba prowadzonych projektów inwestycyjnych oraz przyszłe planowane inwestycje.

W zakresie obecnie realizowanych projektów (według stanu na koniec 2014 r.), do najważniejszych zaliczyć należy prace w zakresie głównych elementów infrastruktury na terenie ROF, czyli dróg krajowych i autostrad oraz układu komunikacyjnego Rzeszowa, będącego jego centrum – zarówno jako miejsca docelowego dojazdów, jak i w ruchu tranzytowym.

Inwestycje te to:

- Budowa odcinka autostrady A-4 Rzeszów-Korczowa, na odcinku węzeł Rzeszów Wschód - węzeł Jarosław Zachód; jest to odcinek o długości 41,2 km, przechodzący przez następujące obszary ROF: gminy Trzebawo, Krasne i Czarna oraz miasto Łańcut. Planowany termin zakończenia inwestycji to listopad 2015 roku.

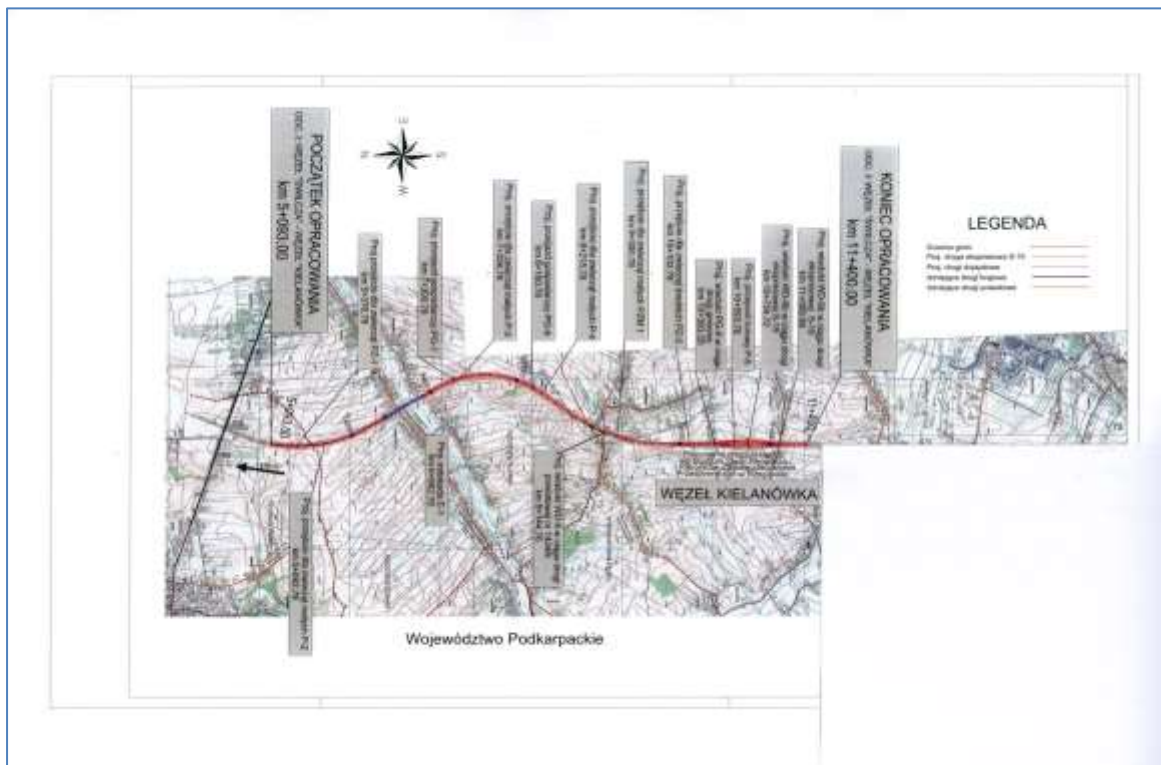
Rysunek 24. Odcinek autostrady A4 węzeł Rzeszów Wschód - węzeł Jarosław Zachód



Źródło: Główna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad o/Rzeszów

- Budowa odcinka drogi ekspresowej S19 od węzła Świlcza (DK4) do węzła Rzeszów Południe (Kielanówka); jest to odcinek o długości 6,3 km powiązany z odcinkiem drogi S-19 węzeł Rzeszów Zachód – węzeł Świlcza; przebiegać będzie przez Miasto Rzeszów oraz gminy Świlcza i Boguchwała.

Rysunek 25. Fragment drogi ekspresowej S-19 węzeł Świltcza – węzeł Rzeszów Południe



Źródło: Główna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad o/Rzeszów

- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 869 łączącej węzeł A-4 Rzeszów Zachodni z węzłem S-19 Jasionka, połączonej w sposób bezkolizyjny z istniejącymi drogami krajowymi nr 9 (Radom – Rzeszów) i nr 19 (Kuźnica – Rzeszów) i linią kolejową L-71 – etap IV: budowa skrzyżowania dwupoziomowego z DK9 i wiaduktu nad linią kolejową L-71 oraz budowa drogi do Parku Technologicznego; jest to projekt realizowany przez Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie. W jego ramach planuje się budowę skrzyżowania dwupoziomowego drogi wojewódzkiej nr 869 z drogą krajową nr 9 oraz wiaduktu nad linią kolejową L-71. W ramach projektu ponadto przewiduje się połączenie drogowe do Specjalnej Strefy Ekonomicznej Euro-Park Mielec Podstrefy Głogów Małopolski w Rogoźnicy z drogi wojewódzkiej nr 869. Planowane zakończenie robót to listopad 2015 roku.
- Projekt POPW.03.01.00-18-002/11-00 „Budowa systemu integrującego transport publiczny miasta Rzeszowa i okolic” (Wartość projektu: 331 444 753,90 PLN, kwota dofinansowania: 250 555 984,91 PLN). Celem projektu jest kompleksowe rozwiązanie problemów funkcjonowania komunikacji zbiorowej na terenie miasta Rzeszowa oraz w jego okolicy, poprzez zwiększenie jej efektywności ekonomicznej i funkcjonalności. Planowane jest przeprowadzenie działań zmierzających do polepszenia dostępu do centralnych obszarów miasta oraz zapewnienie efektywnego transportu wewnątrz Rzeszowa. Dzięki temu zwiększy się mobilność mieszkańców oraz stworzą się warunki do rozwoju i aktywizacji podmiotów gospodarczych. Częściami składowymi projektu są następujące podprojekty:
  - Wdrożenie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym (ZSZRiTTP) – który łączyłby w sobie następujące części składowe:
    - System Obszarowego Sterowania Ruchem Drogowym (SOSRD) w skład którego wchodzi system sterowania sygnalizacją świetlną, system priorytetowania pojazdów komunikacji zbiorowej włącznie z systemem lokalizacji pojazdów „on-line”, system informacji dla kierowców;
    - System Zarządzania Transportem Publicznym umożliwiający identyfikację lokalizacji pojazdów oraz zliczanie liczby pasażerów;
    - System Elektronicznego Poboru Opłat (E-BILET);

- System Informacji Pasażerskiej (E-INFO);
  - Budowa platformy teleinformatycznej dla Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym – w celu zintegrowania systemów, które wejdą w skład ZSZRiTP, zbudowana zostanie Zintegrowana Platforma Teleinformatyczna, która będzie teleinformatycznym radiowym kanałem transmisyjno-informacyjnym;
  - Zakup nowoczesnego taboru autobusowego – w ramach tego zadania przewiduje się zakup 80 autobusów;
  - Przebudowa/rozbudowa lokalnego układu komunikacyjnego i modernizacja infrastruktury na potrzeby transportu publicznego – w ramach tych prac przewidziano rozbudowę i przebudowę wybranych ulic (8 km), skrzyżowań (11), modernizację zatok oraz pętli autobusowych a także aranżację bus-pasów, poprzez wydzielenie ich z istniejących jezdni.
- Projekt POIS.08.03.00-00-011/10 „Rozbudowa inteligentnego systemu transportu drogowego na terenie miasta Rzeszowa” (Wartość projektu: 14 353 175,77 PLN; kwota dofinansowania: 10 781 761,59 PLN). Projekt komplementarny wobec projektu „Budowa systemu integrującego transport publiczny miasta Rzeszowa i okolic” jest częścią globalnego planu usprawnienia systemu miejskiej komunikacji i zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego w rejonie Rzeszowa. Celem projektowym jest stworzenie nowych elementów inteligentnego zarządzania ruchem. W jego ramach planuje się zakup i montaż:
- 5 punktów Systemu Dynamicznego Ważenia Pojazdów typu Wage In Motion na głównych drogach wjazdowych do miasta - ulicach: Lwowskiej, Podkarpackiej, Krakowskiej, Warszawskiej i Lubelskiej;
  - 89 kompletów tablic informacji pasażerskiej;
  - 9 e-kiosków Publicznej Informacji Pasażerskiej.

Zakończenie projektu to grudzień 2015 roku.

- Projekt POPW.03.01.00-18-001/14-00 „Poprawa funkcjonowania komunikacji publicznej w centrum Rzeszowa poprzez ograniczenie ruchu tranzytowego i wprowadzenie strefy płatnego parkowania” (Wartość projektu: 182 662 815,36 PLN; kwota dofinansowania: 153 998 963,00 PLN). Przedmiotem projektu jest wzmocnienie infrastruktury transportowej i wprowadzenie rozwiązań gwarantujących istotną poprawę efektywności i atrakcyjności systemu transportu zbiorowego. Ponadto projekt przełoży się na poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego w Rzeszowie, zgodnie z założeniami Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego. Cele te mają zostać osiągnięte poprzez:
- domknięcie północnej pętli obwodnicy śródmieścia, które pozwoli wyprowadzić znaczną część ruchu tranzytowego z centrum miasta i uzupełni sieć tras rowerowych w mieście - droga od ulicy Załęskiej do ulicy Lubelskiej (o długości 1,8 km) wraz z budową 480-metrowego mostu na rzece Wisłok (most z jednym pylonem i układzie przęsł: 240 m nad zbiornikiem wody technologicznej i 150 m nad rzeką Wisłok);
  - wprowadzenie strefy ograniczonego parkowania wraz z wdrożeniem systemu obsługi i zarządzania strefy płatnego parkowania w śródmieściu, co pozwoli ograniczyć ruch samochodowy w mieście oraz znacznie poprawi warunki ruchu pieszego i rowerowego.

Zakończenie projektu to grudzień 2015 roku.

Inne trwające projekty dotyczą budowy dróg lokalnych realizowane przez poszczególne miasta, gminy i powiaty.

W zakresie planowanych inwestycji, w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2020 (projekt z dnia 4 listopada 2014 r.) zapisano konieczność budowy fragmentu drogi ekspresowej S-19 na odcinku Lublin – Rzeszów, o długości 157,5 km. Z kolei w Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Podkarpackiego znajdują się następujące projekty drogowe obejmujące tereny ROF:

- budowa fragmentów drogi ekspresowej S-19 Lublin - Rzeszów odcinek: Lublin – Stobierna i Świlcza – Rzeszów – odcinki na terenie województwa podkarpackiego;
- budowa fragmentów drogi ekspresowej S-19 Lublin - Rzeszów Południe odcinek Stobierna – Świlcza;

- budowa fragmentów drogi ekspresowej S-19 Rzeszów Południe – Babica;
- przebudowa drogi (była DK19) na odcinku od granicy miasta Rzeszowa do DW Nr 869 (droga lotniskowa).

oraz inne projekty planowane do realizacji i wskazane w Kontrakcie Terytorialnym, a wymienione w dalszej części.

W zakresie innych planowanych inwestycji wspomnieć należy, iż poszczególne jednostki administracyjne planują szereg inwestycji związanych z budową, przebudową i remontami dróg gminnych i powiatowych oraz ich otoczenia, czy też budową łączników i skrzyżowań.

Takie inwestycje zgodnie z pozyskanymi informacjami planowane są do realizacji w najbliższym okresie na terenie następujących miast i gmin:

- Gmina Czarna: budowa drogi nr dz. ewid. 3384 w Krzemienicy. Droga ta skomunikuje gminę Czarna m. Krzemienica z Rzeszowem poprzez Gminę Krasne (m. Strażów), konsekwencją tego będzie skrócenie czasu dojazdu do miasta wojewódzkiego; budowa drogi od drogi wojewódzkiej nr 881 R w miejscowości Medynia Łańcucka (Gm. Czarna) poprzez drogę powiatową nr 1676 R i drogę gminną 109804 R w miejscowości Pogwizdów (Gm. Czarna) do Wólki Podleśnej (Gm. Trzebownisko) poprzez budowę pasa drogowego i rowów odwadniających, budowę chodników, kanalizacji deszczowej, oświetlenia, przebudowę niezbędnej infrastruktury; budowa dróg gminnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie MPZP Czarna-Pastwiska (drogi: Nr 109813 R, Nr 109814 R, Nr 109815 R – drogi gminne na terenie MPZP Czarna-Pastwiska łączące tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i mieszkaniowo-usługowej z drogą powiatową Nr 1382 R, Rzeszów - Trzebownisko - Czarna); przebudowa drogi gminnej Nr 109801 R, Medynia Głogowska – Medynia Łańcucka Remiza; rozbudowa drogi gminnej Nr 109816 R wraz z odwodnieniem w Medyni Głogowskiej; odbudowa drogi gminnej Nr 109811 R w Krzemienicy wraz z zabezpieczeniem osuwiska; rozbudowa drogi wewnętrznej w Zalesiu i jej przedłużenie przez teren mienia gminnego na dz. nr 212; budowa łącznika pomiędzy drogą wojewódzką Nr 881 a drogą gminną Nr 109801 R w Medyni Głogowskiej;
- Gmina Chmielnik - Przebudowa drogi gminnej Wola Rafałowska – Michałki – Albigowa; budowa mostów w ciągu drogi Chmielnik – Zawodzie, przebudowa dróg powiatowych związanych z transportem publicznym (modernizacja jezdnii, budowa zatok autobusowych, budowa ciągów pieszych);
- Gmina Czudec: przebudowa mostu drogowego w ciągu drogi powiatowej nr 1930 R Żarnowa - Glinik Zaborowski w miejscowości Zaborów; budowa mostu drogowego na rzece Wisłok w ciągu drogi powiatowej nr 1917 R Czudec - Wyżne w m. Czudec;
- Gmina Krasne: Ciąg pieszo-jezdny z wydzieloną strefą dla rowerów w Krasnem – odcinek od drogi gminnej nr 08552R do Dworca PKP Rzeszów-Załęże ok. 450 m.; budowa i rozbudowa układu komunikacyjnego istotnego z punktu widzenia komunikacji publicznej (przebudowa drogi powiatowej Nr 1396 R Wilkowyja – Malawa – Wola Rafałowska – Chmielnik na terenie miejscowości Malawa odcinek 2.3 km do granicy Woli Rafałowskiej; przebudowa drogi powiatowej Nr 1393 R Krasne-Strażów - Krzemienica na terenie miejscowości Strażów odcinek 1.0 km do granicy Krzemienicy); przebudowa drogi gminnej Nr 008554 R „Przycznia” w Palikówce wraz z zatoką autobusową – odcinek długości 2,8 km; rozbudowa drogi gminnej „Mała Kolonia” w Krasnem celem dostosowania do uruchomienia transportu publicznego w Krasnem – odcinek długości 1 km; budowa peronu przesiadkowego z parkingiem, zatok autobusowych, wiat przystankowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą (w tym budowa 7 zatok autobusowych wraz z wiatami przystankowymi oraz infrastrukturą towarzyszącą przy drodze powiatowej Nr 1396 R Wilkowyja – Malawa – Wola Rafałowska – Chmielnik / odcinek przebudowywany/; budowa 4 zatok autobusowych wraz z wiatami przystankowymi oraz infrastrukturą towarzyszącą przy drodze powiatowej Nr 1393 R Krasne-Strażów- Krzemienica/ odcinek przebudowywany/; budowa 4 zatok autobusowych wraz z wiatami przystankowymi oraz infrastrukturą towarzyszącą przy drodze gminnej nr 008554R „Przycznia” w Palikówce; budowa 4 zatok autobusowych wraz z wiatami przystankowymi oraz infrastrukturą towarzyszącą przy drodze gminnej „Mała Kolonia” w Krasnem; budowa jednego peronu przesiadkowego wraz z miejscami parkingowymi w miejscowości Malawa przy drodze powiatowej



- Nr 1396 R Wilkowyja – Malawa – Wola Rafałowska – Chmielnik w Malawie) oraz budowa i przebudowa pozostałych odcinków sieci dróg gminnych;
- Gmina Lubenia: budowa chodnika w ciągu drogi powiatowej Babica-Lubenia-Straszędzie;
  - Gmina Łańcut: przebudowa drogi gminnej Nr 109877R Kosina przez wieś „Poselska” (ujęta w budżecie na rok 2015), budowa drogi „Działy Wschodnie” w Kraczkowej połączona z ujęciem drogi do kategorii dróg publicznych;
  - Miasto Łańcut: przebudowa ulic: Składowej, Bocznej, Kasprowicza, Piekarskiej w ramach Narodowego programu przebudowy dróg lokalnych Etap II Bezpieczeństwo - Dostępność – Rozwój; przebudowa ulic: Paderewskiego, Sokoła, Kazimierza Wielkiego, budowa ul. Polnej, projekt budowy drogi łączącej ul. Potockich z ul. Górne, projekt rozbudowy ul. Kraszewskiego, projekt budowy skrzyżowania drogi wojewódzkiej Nr 877 z drogą krajową Nr 4, projekt uzbrojenia terenów inwestycyjnych w infrastrukturę drogową, projekt zjazdu do MOSiR;
  - Gmina Świlcza – Budowa odcinka drogi powiatowej nr 1377 R relacji Rudna Wielka - Rzeszów - Przybyszówka od przejazdu kolejowego linii kolejowej nr 91 Kraków - Medyka do ul. KD-G Rzeszów Dworzysko, odcinek miejski i pozamiejski; Rozbudowa ul. Ługowej - połączenie ul. Dębickiej - droga powiatowa nr 1391 R relacji Zgłobień - Rzeszów z drogą powiatową nr 1390 R na terenie Gminy Świlcza, odcinek miejski i pozamiejski; budowa ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż dróg powiatowych nr 2150 R nr 1333 R nr 1377 R w miejscowościach Trzciana, Świlcza, Mrowla, Rudna Wielka; budowa wiat przystankowych z peronami w ciągu dróg powiatowych na terenie Gminy Świlcza; oraz remonty, budowa i przebudowa szeregu dróg gminnych;
  - Gmina Trzebownisko: budowa drogi o dł. 1 km z każdej strony Wisłoka i mostu na rzece łączącego drogę powiatową nr 1382 i drogę powiatową nr 1376 z miejscowości Wólka Podleśna do Łukawca; przebudowa drogi gminnej nr 108819 w Trzebownisku; przebudowa drogi powiatowej nr 1377R w Zaczerniu; budowa drogi w Łące; budowa dróg dojazdowych w Stobiernej; remont nawierzchni dróg gminnych i powiatowych wraz z dostosowaniem poboczy do ciągów pieszych;
  - Gmina Tyczyn: budowa chodnika w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 878 Rzeszów Dylągówka w Borku Starym, budowa chodnika w ciągu drogi wojewódzkiej nr 878 relacji Rzeszów – Dylągówka w Kielnarowej przebudowa dróg gminnych: w Tyczynie (ul. Wyzwolenia; ul. Św. Katarzyny, ul. Stawowej, ul. Kameliowej, ul. Makra Strona boczna, ul. Pułanek, ul. Asnyka, ul. Ogrodowej, ul. Podwale, ul. Leśnej, ul. Krętej, ul. Kazimierza Wielkiego (działki), ul. Tycznera, ul. Cichej, ul. Polnej) Borek Stary Szkoła Boczna, Hermanowa Łazy Boczna, Kielnarowa Kuźnia, Kielnarowa Wieś, Matysówka Rondo Boczna, , Matysówka cmentarz Słocina, Matysówka Kielnarowa, Kielnarowa Matysówka, Kielnarowa Wólka, Kielnarowa Debrza, Kielnarowa Dworek, Kielnarowa Obszary Kanada, Hermanowa Gradkowiec, Hermanowa Babi Dół, Hermanowa Leśniczówka, Hermanowa Skotnik Łazy, Hermanowa Kościół Wspólna, Hermanowa Grunwald Kółko Rolnicze, Borek Stary Zawodzie, Borek Stary Mleczna, Borek Stary Sklepiska, Borek Stary Stawiska, Borek Stary Kanada oraz remonty bieżące dróg gminnych.

Szczególne plany w tym zakresie ma miasto Rzeszów, które planuje szereg inwestycji związanych z dalszą poprawą układu komunikacyjnego miasta oraz jego dostępność komunikacyjną. Przewidywane i rozważane projekty (zgodnie z przyjętą Wieloletnią Prognozą Finansową Miasta Rzeszowa<sup>61</sup> oraz innymi zgłaszanymi propozycjami inwestycji<sup>62</sup>) to m.in.:

- budowa obwodnicy południowej Rzeszowa – etap I S19 – Rzeszów Południe (Kielanówka) – DK 19 (ul. Podkarpacka) – projekt wpisany do Kontraktu Terytorialnego,
- rozbudowa ul. Podkarpackiej na odcinku od ul. 9 Dywizji Piechoty do granicy miasta – projekt wpisany do Kontraktu Terytorialnego,
- połączenie Al. Rejtana z ul. Ciepłowniczą poprzez budowę drogi wraz z rozbudową mostu w ciągu ul. Gen. Maczka (dokończenie inwestycji już realizowanej),

<sup>61</sup> Wieloletnia prognoza finansowa Miasta Rzeszowa przyjęta uchwałą Rady Miasta nr IV/52/2015 z dnia 20 stycznia 2015 r.

<sup>62</sup> M.in do Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Podkarpackiego.

- budowa drogi wojewódzkiej wraz z mostem na Wiśloku łączącej drogę nr 878 (ul. Sikorskiego) z węzłem S-19 (Rzeszów Płd.) i infrastrukturą TEN-T,
- skomunikowanie wschodnich i zachodnich terenów Rzeszowa poprzez budowę trasy północnej od ul. Załęskiej do ul. Krakowskiej (DK 4). Będzie to kontynuacja zadania inwestycyjnego pn: „Budowa drogi od ul. Załęskiej do ul. Lubelskiej wraz z budową mostu na rzece Wiślok”, realizowanego obecnie w ramach projektu „Poprawa funkcjonowania komunikacji publicznej w centrum Rzeszowa poprzez ograniczenie ruchu tranzytowego i wprowadzenie strefy płatnego parkowania”,
- budowa dróg do terenów inwestycyjnych Rzeszów-Dworzysko,
- oraz szereg innych projektów związanych z budową nowych dróg, w tym połączeń pomiędzy ulicami, rozbudową i przebudową istniejących dróg i skrzyżowań.

Innymi projektami planowanymi do realizacji na terenie ROF są:

- „Budowa i przebudowa dróg wraz z budową mostu na rzece Wiślok, łączącego gminę miasto Rzeszów z gminą Boguchwała i gminą Lubenia”. Planowana inwestycja dotyczy budowy i przebudowy odcinków dróg wraz z budową mostu na rzece Wiślok. Dzięki inwestycji odciążeniu ulegnie centralny układ drogowy Boguchwały, Rzeszowa i Gminy Lubenia usprawniając tym samym komunikację z kierunków południowego i południowowschodniego,
- Rozbudowa DW Nr 878 Rzeszów – Tyczyn – projekt wpisany do Kontraktu Terytorialnego,
- Budowa obwodnicy Łańcuta – projekt wpisany do Kontraktu Terytorialnego jako przedsięwzięcie warunkowe (projekt dotyczący przebudowy drogi krajowej nr 4 przebiegającej przez miasto i mający wielkie znaczenie ze względu na duży ruch obywateli się tą drogą, powodowane tym problemy komunikacyjne, oraz przede wszystkim bezpieczeństwo mieszkańców);
- W ramach zadań podstawowych w Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Podkarpackiego wpisano także ogólne przedsięwzięcie „Budowa łączników do węzłów autostradowych w przebiegu dróg samorządowych”. Jakkolwiek zapisano, iż określenie szczegółowego zakresu przedsięwzięcia będzie przedmiotem dalszych uzgodnień, to w tym kontekście koniecznym jak się wydaje będzie realizacja inwestycji budowy łączników A4 z DK 4 jako obwodnicy zachodniej i wschodniej miejscowości Łańcut.

W zakresie planowanych projektów należy także wspomnieć o tych, które łączą działania w infrastrukturę z innymi w zakresie funkcjonalności i organizacji. W szczególności chodzi tu o planowany projekt „Rozwój systemu transportu publicznego w Rzeszowie i jego obszaru funkcjonalnego”. Jest on kontynuacją projektów realizowanych w obecnej perspektywie (wskazanych powyżej): „Budowa systemu integrującego transport publiczny miasta Rzeszowa i okolic” oraz „Rozbudowa inteligentnego systemu transportu drogowego na terenie miasta Rzeszowa”, i jako swoje cele stawia dalszą poprawę funkcjonalności transportu publicznego na terenie Rzeszowa i gmin okolicznych wchodzących w skład ROF. Ma to być osiągnięte dzięki realizacji takich działań szczegółowych jak: rozbudowa Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym w Rzeszowie; zakup nowoczesnego ekologicznego i przystosowanego dla osób niepełnosprawnych taboru autobusowego; budowa/przebudowa infrastruktury poprawiającej efektywność transportu publicznego, w tym parkingów Park&Ride oraz inwestycje w infrastrukturę drogową. Planuje się, iż ten projekt ma być realizowany w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia. Ponadto ma być uzupełniony projektem komplementarnym „Organizacja zrównoważonego transportu na terenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego poprzez usunięcie niedoborów przepustowości drogowej i zakup taboru”, który takie same cele ma osiągać poprzez działania o identycznym zakresie na terenie gmin wchodzących w skład ROF .

W szczególności, jak opisano w pkt. 1.4.1, celem tego projektu – o szacunkowej wartości 101 232 000 zł – jest zintegrowanie transportu publicznego na terenie gmin ROF oraz zapewnienie efektywnego, niskoemisyjnego transportu przyjaznego ludziom i środowisku, a także poprawa układu komunikacyjnego przede wszystkim poprzez likwidację „wąskich gardeł”. Szczegółowy zakres projektu miałby obejmować m.in. budowę intermodalnych węzłów przesiadkowych z parkingami i pętlami autobusowymi oraz dostosowaniem ich dla osób niepełnosprawnych, przebudowę istniejącej infrastruktury przystankowej, w tym: zatok i wiat przystankowych, zakup nowoczesnego taboru autobusowego, a także przebudowę i rozbudowę istniejącego układu komunikacyjnego,.

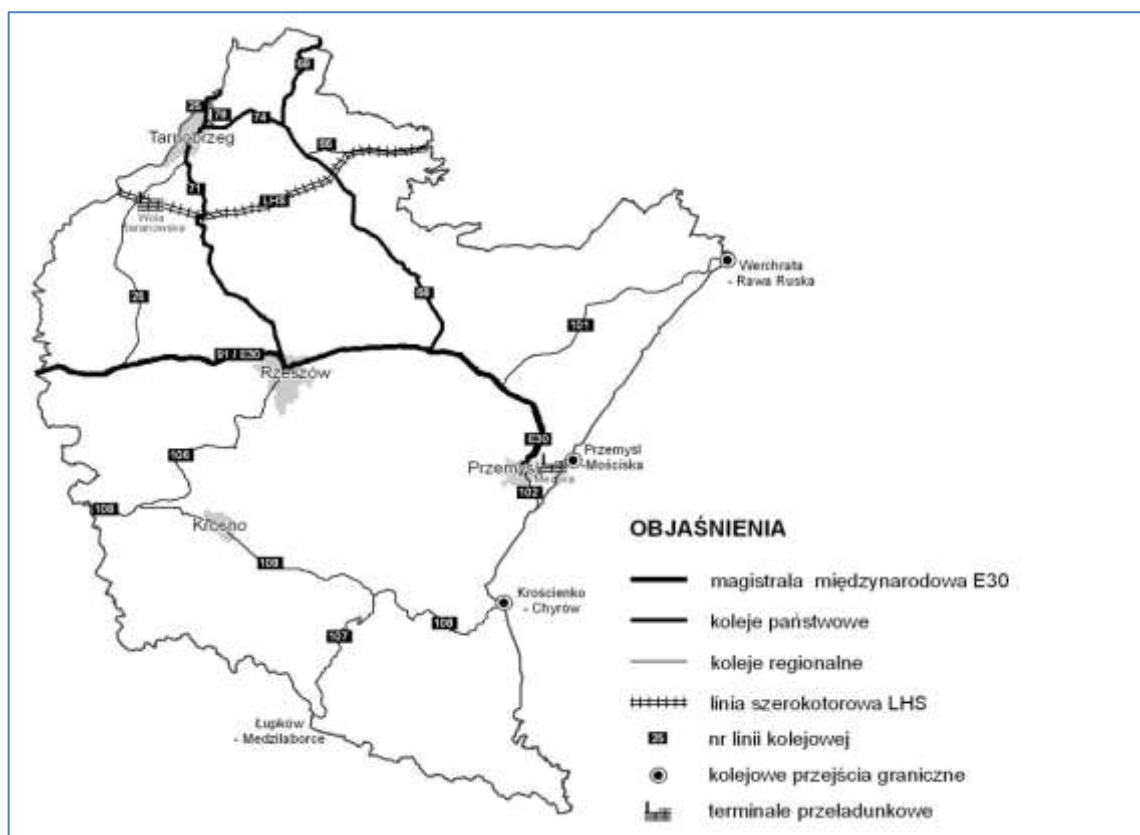
Realizacja zakładanych projektów znacząco zwiększyłaby system drogowy ROF i jego dostępność komunikacyjną, przyczyniając się do wzrostu konkurencyjności i atrakcyjności obszaru.

## 2.2. Infrastruktura kolejowa

### 2.2.1. UKŁAD SIECI KOLEJOWEJ

W województwie podkarpackim na koniec 2013 roku ogólna długość linii kolejowych wyniosła 924 km, z czego 692 km to linie jednotorowe, a 232 dwu- i więcej torowe. Tylko 355 kilometrów linii to linie zelektryfikowane. Ogólna liczba linii w przeliczeniu na 100 km<sup>2</sup> dała wskaźnik zagęszczenia 5,2 km na 100 km<sup>2</sup>, lokując województwo na 11. pozycji w kraju (ex-aequo z województwem zachodniopomorskim), przy średniej krajowej wynoszącej 6,2 km na 100 km<sup>2</sup>.

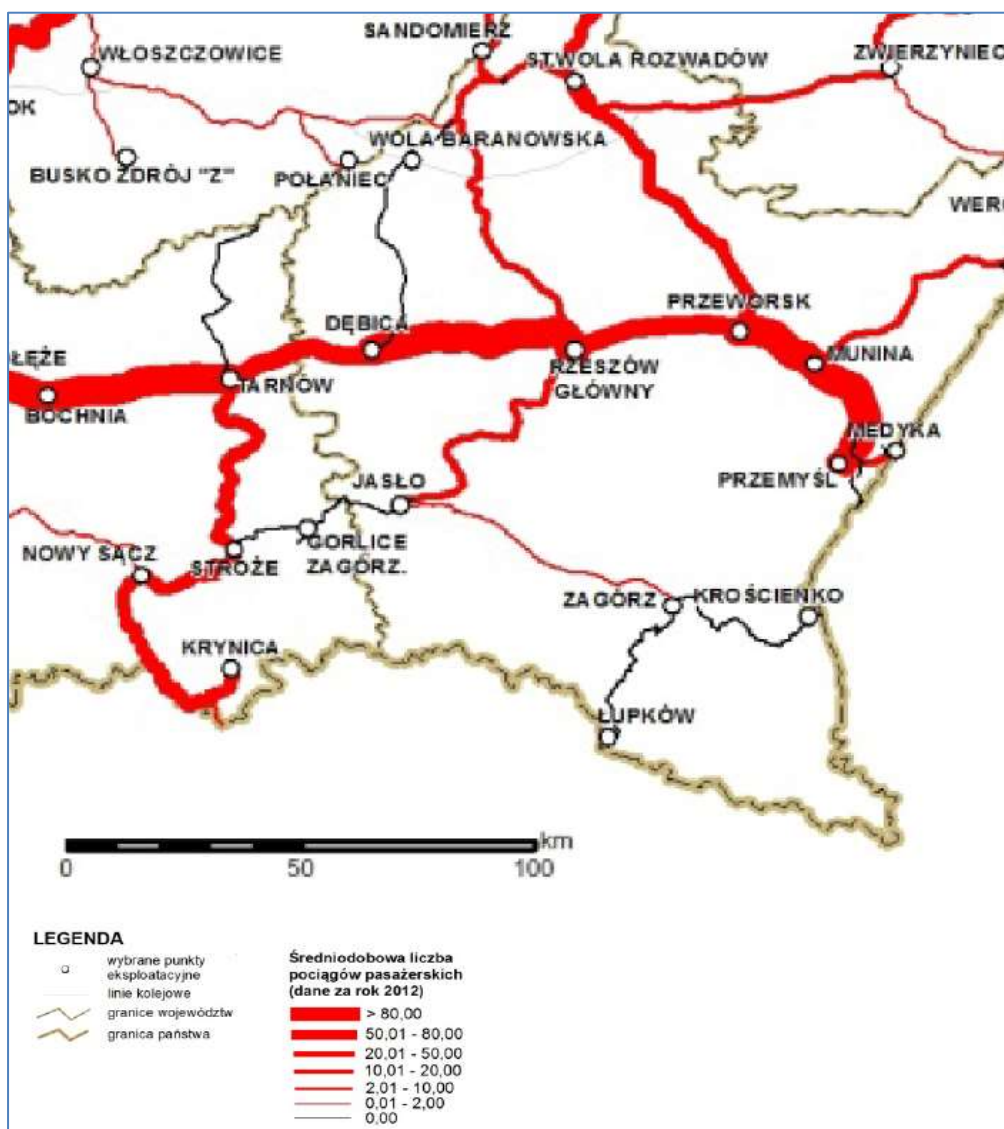
Rysunek 26. Sieć kolejowa województwa podkarpackiego.



Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego, Departament Strategii i Planowania Przestrzennego, strona internetowa <http://monitoruj.podkarpackie.pl/>

Układ sieci jest nawiązaniem do historycznego przebiegu szlaków komunikacyjnych oraz wynika z ukształtowania terenu. Główne natężenie ruchu dotyczy międzynarodowej linii kolejowej E30 (polskie oznaczenie: linia nr 91, Kraków Gł. – Rzeszów – Medyka), kluczowej dla przewozów na terenie województwa. Biorąc pod uwagę układ sieci kolejowej w całym regionie, pomiędzy głównymi ośrodkami województwa, oraz w dalszej kolejności zainteresowanie koleją oraz wyniki przewozów, można stwierdzić, iż za wyjątkiem południowo-wschodniej części województwa, obecny kształt sieci kolejowej jest odpowiedni do obsługi obszaru. Jednocześnie jednak, istotnym mankamentem – co zostanie wykazane w dalszej części opracowania – jest niedostateczna oferta pasażerskiego transportu kolejowego (zbyt mała liczba pociągów), przez co ma on dla obsługi ROF niewielkie znaczenie.

Rysunek 27. Średniodobowa liczba przejazdów pociągów pasażerskich na terenie województwa podkarpackiego [szt.] za rok 2012

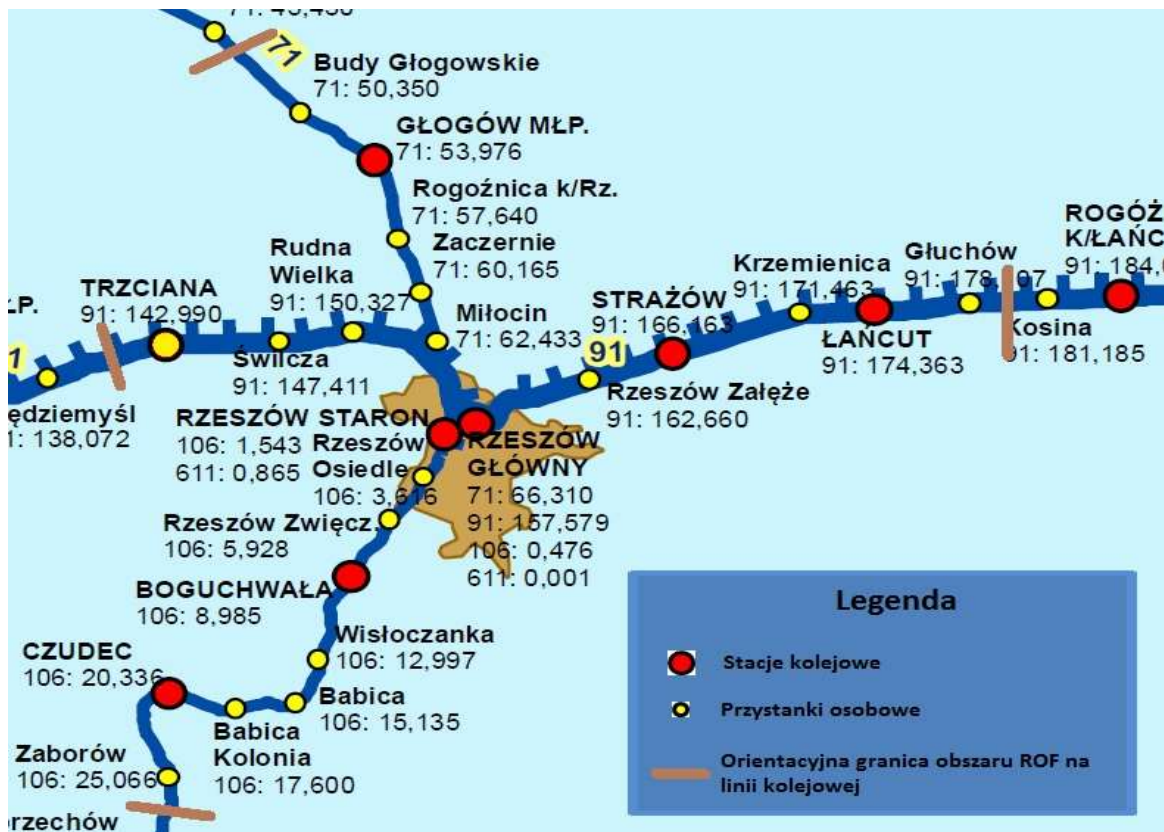


Źródło: Wieloletni program inwestycji kolejowych do roku 2015.

Biorąc pod uwagę ROF, sieć kolejowa zlokalizowana na jego obszarze składa się z następujących linii:

- Linii numer 91;
- Linii numer 71;
- Linii numer 106.

Rysunek 28. Układ sieci kolejowej przebiegającej przez teren ROF



Źródło: Opracowanie własne na podst. [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl). (mapa opracowana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.)

Podobnie jak w przypadku sieci drogowej, centralne położenie ROF w województwie powoduje, iż posiada on uprzywilejowane miejsce na sieci kolejowej. Na terenie ROF krzyżuje się główna linia kolejowa nr 91 przebiegająca na osi wschód-zachód z liniami nr 106 oraz nr 71, będącymi połączeniami dla centrum województwa z jego częściami południową i północną.

Główna oś transportu kolejowego w Rzeszowskim Obszarze Funkcjonalnym to magistrała kolejowa nr 91 Kraków – Medyka o długości 258,25 km, należąca do ciągu linii znaczenia międzynarodowego E30, wchodzącej w skład ciągu transportowego Drezno – Kijów i będąca częścią sieci bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T. Linia ta jest na odcinku Kraków – Rzeszów modernizowana w celu przystosowania do prędkości 160 km/h, natomiast na odcinku Rzeszów – Medyka planowana jest jej rewitalizacja, celem przywrócenia prędkości konstrukcyjnej 120 km/h.

Ponadto przez teren Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego przebiegają poza tym następujące linie:

– **o znaczeniu państwowym:**

- pierwszorzędna linia nr 71 Ocice – Rzeszów o długości 67,33 km – linia jednotorowa, niezelektryfikowana, prędkość 120 km/h dla pociągów pasażerskich.

– **linie regionalne:**

- pierwszorzędna linia nr 106 Rzeszów – Jasło o długości 69,3 km – linia jednotorowa, zelektryfikowana tylko na długości 6,7 km, o prędkości 60 – 100 km/h dla pociągów pasażerskich.

Tabela 17. Wykaz maksymalnych prędkości dla pociągów pasażerskich na odcinkach linii biegnących przez ROF

Nr linii	Km początku	Km końca	Maksymalna prędkość [km/h]
91	122,100	124,300	120
91	124,300	133,600	80
91	133,600	154,900	120
91	154,900	158,086	80
91	158,086	212,540	120
71	14,900	66,311	120
106	0,475	1,140	60
106	1,140	9,342	80
106	9,342	20,820	60
106	20,820	32,784	80

Źródło: opracowanie własne ZDG TOR na podstawie: [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl)

Tabela 18. Wykaz maksymalnych prędkości dla autobusów szynowych na odcinkach linii biegnących przez ROF

Nr linii	Km początku	Km końca	Maksymalna prędkość [km/h]
91	122,100	124,300	120
91	124,300	133,600	80
91	133,600	154,900	120
91	154,900	158,086	80
91	158,086	212,540	120
71	14,900	66,311	120
106	0,475	1,140	60
106	1,140	9,342	80
106	9,342	20,820	60
106	20,820	32,784	80

Źródło: opracowanie własne ZDG TOR na podstawie: [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl)

W tabeli poniżej przedstawiono wykaz parametrów sieci trakcyjnej linii 91 oraz 106 na jej zelektryfikowanym fragmencie (jak wspomiano na wstępie linia nr 71 jest linią nieelektryfikowaną na całej długości).

Tabela 19. Wykaz parametrów sieci trakcyjnej

Linia	od km	do km	Typ sieci	Maksymalna prędkość [km/h]	Obciążalność prądowa [A]	Minimalna odległość między odbierakami prądu
91	108,200	258,254	C120-2C <sup>63</sup>	110	1725	nie mniejsza niż 20 m
106	0,475	2,475	C120-2C	110	1725	nie mniejsza niż 20 m
106	2,475	64,990	niezelektryfikowana	-	-	-

Źródło: opracowanie własne ZDG TOR, na podstawie: [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl)

## 2.2.2. INFRASTRUKTURA STACYJNA, PRZYSTANKOWA I DWORCOWA

Największe znaczenie dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego ma stacja węzłowa Rzeszów Główny, stanowiąca skrzyżowanie linii kolejowych biegnących przez analizowany obszar. Jest to bardzo ważny węzeł kolejowy Polski południowo – wschodniej, o znaczeniu ponadregionalnym. Budynek dworca (wyremontowany w 2009 roku) mieści się na Placu Dworcowym, przed wejściem do niego znajdują się pętle autobusowe transportu miejskiego, a w odległości 170 m zlokalizowany jest dworzec autobusowy. Budynek wyposażony jest w poczekalnie, kasy, kioski i punkty gastronomiczne, częściowo przystosowany jest do obsługi osób niepełnosprawnych. Stacja Rzeszów Główny posiada 7 torów głównych, tory postojowe oraz tory boczne, część torów jest niezelektryfikowana.

Na stacji znajdują się 3 perony:

- Peron 1 – peron jednokrawędziowy położony przy budynku dworca, częściowo zadaszony;
- Peron 2 – peron wyspowy, wyposażony w niewielkie wiaty;
- Peron 3 – peron wyspowy, wyposażony tylko w tablice z rozkładem jazdy.

Na terenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego oprócz stacji Rzeszów Główny znajdują się 24 punkty eksploatacyjne czynne w ruchu pasażerskim, w tym<sup>64</sup>:

**7 stacji:** Rzeszów Staroniwa, Boguchwała, Czudec, Głogów Małopolski, Strażów, Łańcut, Rogóźno.

Budynki dworców na ww. stacjach w większości są nieczynne lub nie są wyposażone w kasy. Jest to duże utrudnienie dla podróżujących, którzy muszą kupować bilety w pociągu oraz nie mają dostępu do poczekalni. Wyjątek stanowią dwie stacje: Trzciana, gdzie znajduje się czynny budynek dworca z kasami, oraz wyremontowany w roku 2012 dworzec kolejowy w Łańcucie. Dworzec kolejowy w Łańcucie jest drugim co do ważności dworcem na terenie ROF. Oddany w 2012 r. do użytkowania po gruntownej przebudowie, zyskał nie tylko nowy wygląd, ale stał się bardziej funkcjonalny. Oprócz podstawowej infrastruktury dworcowej, jak kasy biletowe czy poczekalnia dla podróżnych i punkty gastronomiczne, budynek posiada szereg udogodnień dla osób niepełnosprawnych (winda, oznaczenia dla dotykowe i wizualne). Przygotowano także pomieszczenie dla matki z dzieckiem, wprowadzono nowoczesny system informacji wizualnej i zainstalowano monitoring. Obok dworca znajduje się parking z 55 miejscami postojowymi.

**15 przystanków osobowych:** Rzeszów Osiedle, Rzeszów Zwiężczyca, Wisłoczanka, Babica Kolonia, Zaborów, Budy Głogowskie, Rogoźnica, Zaczernie, Miłocin, Świlcza, Rudna Wielka, Rzeszów Załęże, Krzemienica, Głuchów, Kosina.

Przystanki wyposażone są w wiaty lub częściowe zadaszanie oraz ławkę – dokładny opis wyposażenia przystanków znajduje się w tabeli na końcu tego podrozdziału. W wyniku dotychczasowych prac rewitalizacyjnych, w ramach inwestycji „Poprawa dostępności linii kolejowej poprzez przebudowę niektórych elementów infrastruktury na odcinkach linii kolejowej nr 106 Rzeszów – Jasło w ramach RPOWP na latach 2007 – 2013”, zmodernizowane zostały na obszarze ROF następujące stacje i przystanki: Rzeszów Staroniwa, Boguchwała, Czudec, Rzeszów Osiedle, Rzeszów Zwiężczyca, Zaborów.

<sup>63</sup> jedna linia nośna, wykonana z miedzi o przekroju 120 mm<sup>2</sup>, dwa przewody jezdne wykonane z miedzi o przekroju 100 mm<sup>2</sup> każdy

<sup>64</sup> Na podstawie Wykazu posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych stanowiącego Załącznik 2.6 Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rjp 2015/2016 PKP PLK

**przystanek osobowy i mijanka:** Babica

**przystanek osobowy i posterunek odgałęźny:** Trzciana – w punkcie tym znajduje się dworzec kolejowy.

Tabela 20. Wykaz obiektów eksploatacyjnych na terenie poszczególnych gmin w ROF

Gmina	Stacja kolejowa	Przystanek osobowy
Boguchwała	Boguchwała	Wisłoczanka
Chmielnik	-	-
Czarna	-	Krzemienica
Czudec	Czudec	Babica, Babica Kolonia Zaborów
Głogów Małopolski	Głogów Małopolski	Budy Głogowskie Rogoźnica Miłocin
Krasne	Strażów	-
Lubenia	-	-
Łańcut	Rogóźno	Głuchów Kosina
Miasto Łańcut	Łańcut	-
Gmina Miasto Rzeszów	Rzeszów Główny Rzeszów Staroniwa	Rzeszów Osiedle Rzeszów Zwiężczyca Rzeszów Załęże
Świlcza	-	Trzciana Rudna Wielka Świlcza
Trzebownisko	-	Zaczernie
Tyczyn	-	-

Źródło: opracowanie własne ZDG TOR

W zakresie dostępności transportowej stacji i przystanków, rozumianej dla transportu kolejowego jako dostępność czasową czyli całkowity czas dotarcia do przystanku kolejowego od miejsca zamieszkania, pracy, edukacji – przy długości promienia dostępu ok. 500 m – można ją określić jako dobrą. Dostępność do infrastruktury kolejowej na terenie ROF przedstawiono w kolejnej tabeli:

Tabela 21. Opis lokalizacji stacji i przystanków kolejowych na terenie ROF

Gmina	Stacja	Przystanek	Lokalizacja	Dostęp do drogi
Boguchwała	Boguchwała		bezpośrednie sąsiedztwo zabudowy mieszkaniowo-usługowej miejscowości Boguchwała	500 m od drogi krajowej nr 19
		Wisłoczanka	bezpośrednie sąsiedztwo zabudowy mieszkaniowej miejscowości Zarzecze	100 m od drogi krajowej nr 19
Czarna		Krzemienica	bezpośrednie sąsiedztwo zabudowań miejscowości Krzemienica	bezpośrednie sąsiedztwo drogi wojewódzkiej nr 881



Gmina	Stacja	Przystanek	Lokalizacja	Dostęp do drogi
Czudec		Babica	bezpośrednie sąsiedztwo zabudowań miejscowości Babica	200 m od drogi krajowej nr 9 300m drogi wojewódzkiej nr 988
		Babica Kolonia	ok. 1 km od najbliższych zabudowań	bezpośrednie sąsiedztwo drogi krajowej nr 9 800 m od drogi wojewódzkiej nr 988
	Czudec		bezpośrednie sąsiedztwo zabudowy mieszkaniowo – usługowej, ok. 1 km do centrum miejscowości Czudec	600 m od drogi wojewódzkiej nr 988
		Zaborów	bezpośrednie sąsiedztwo zabudowań miejscowości Zaborów	600 m od drogi wojewódzkiej nr 988
Głogów Małopolski	Głogów Małopolski		500 m od centrum miejscowości Głogów Małopolski	500 m od drogi krajowej nr 9
		Budy Głogowskie	ok. 1 km od zabudowań wsi Budy Głogowskie	1 km od drogi krajowej nr 9
		Rogoźnica	500 m od zabudowy miejscowości Rogoźnica	
		Miłocin	bezpośrednie sąsiedztwo zabudowy miejscowości Miłocin	bezpośrednie sąsiedztwo drogi krajowej nr 9
Krasne	Strażów		200 m od miejscowości Strażów, 400 m od miejscowości Kolonia Palikówka, 2 km od centrum miejscowości Palikówka	2,9 km od drogi krajowej nr 4; 3,96 km od autostrady A4
Łańcut	Rogóżno		ok. 1 km od zabudowań miejscowości Rogóżno	
		Głuchów	ok. 400 m od zabudowań miejscowości Głuchów	400 m od drogi krajowej nr 4
		Kosina	ok. 300 m do zabudowań, 1 km od centrum miejscowości Kosina	1,5 km od drogi krajowej nr 4
Miasto Łańcut	Łańcut		przemysłowa część miasta, ok 1,5 km od centrum	ok. 350 m od drogi wojewódzkiej 877
Gmina Miasto Rzeszów	Rzeszów Główny		centrum miasta	
	Rzeszów Staroniwa		dzielnica Rzeszów - Staroniwie	
		Rzeszów Osiedle	południowa część Rzeszowa, bezpośrednie sąsiedztwo zabudowań	
		Rzeszów Zwiężczyca	przystanek w dzielnicy Zwiężczyca w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań	

Gmina	Stacja	Przystanek	Lokalizacja	Dostęp do drogi
		Rzeszów Załęże	przystanek w dzielnicy Załęże, ok. 300 m od zabudowań	
Świlcza		Trzciana	bezpośrednie sąsiedztwo zabudowań miejscowości Trzciana	ok. 700 m od drogi krajowej nr 4; bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2150 R
		Rudna Wielka	ok. 500 m od zabudowań miejscowości Rudna Wielka	ok. 800 m od drogi powiatowej nr 1333 R, ok. 400 m od drogi powiatowej nr 1377 R
		Świlcza	bezpośrednie sąsiedztwo zabudowań miejscowości Świlcza	700 m od drogi krajowej nr 4; bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 1386 R
Trzebownisko		Zaczernie	bezpośrednie sąsiedztwo zabudowy miejscowości Zaczernie, ok. 1 km od centrum	bezpośrednie sąsiedztwo drogi krajowej nr 9

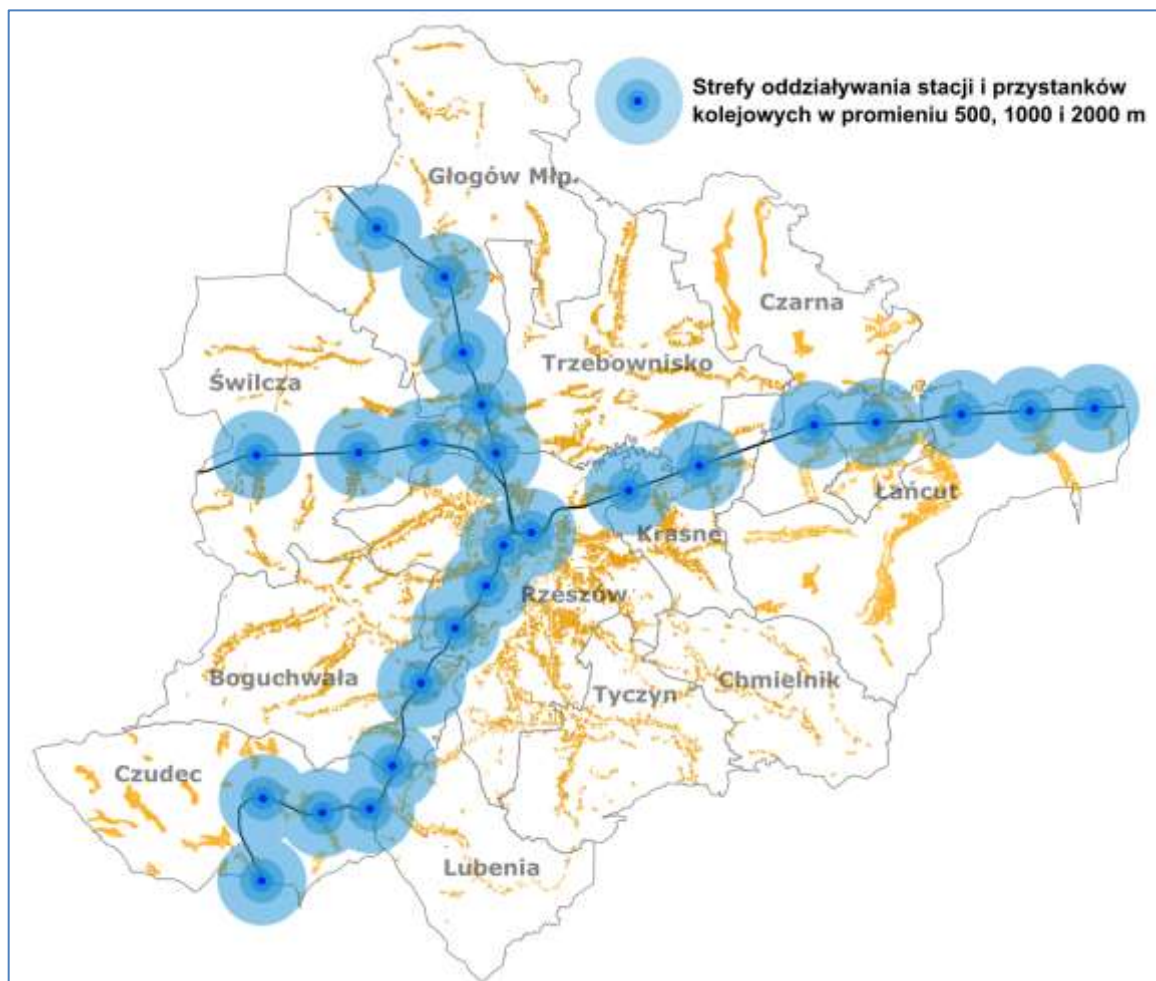
Źródło: opracowanie własne ZDG TOR

Z powyższej tabeli wynika, że w większości gmin dostępność stacji jest zadowalająca i mieści się ona w przedziale do 500 m od zabudowań, dzięki czemu mieszkańcy mogą w dość szybki sposób dotrzeć do stacji lub przystanku. W takim przypadku czas dojścia do stacji to ok. 5 min od najbliższych zabudowań. Dodatkowo duża liczba stacji czy przystanków położona jest blisko dróg. Bardzo ważne jest skomunikowanie Dworca Głównego w Rzeszowie, który pełni centralną rolę jako główny węzeł na sieci kolejowej w obszarze ROF. W tym przypadku, można mówić o bardzo dobrym dostępie: dworzec znajduje się z centrum miasta, a obok niego główny dworzec autobusowy.

Mimo iż stacje i przystanki kolejowe położone są w większości wypadków w bliskim sąsiedztwie zabudowy mieszkalnej, to jednak wadą ich lokalizacji jest często przebieg linii kolejowej skrajem miejscowości – podczas gdy główna droga obsługująca daną miejscowość przechodzi przez jej centrum. Taka sytuacja ma miejsce np. w Boguchwale czy w miejscowościach na terenie gminy Świlcza. Najbardziej niekorzystnie, z dala od centrum, położona jest stacja kolejowa w Łańcucie.

Trzy gminy nie posiadają dostępu do infrastruktury kolejowej: są to gmina Chmielnik, Lubenia, oraz Tyczyn. Najbliższej zlokalizowaną stacją od siedzib gminy Chmielnik (ok. 14 km) oraz od Tyczyn (ok. 9 km) jest stacja Rzeszów Główny. Mieszkańcy siedziby gminy Lubenia, aby skorzystać z transportu kolejowego muszą dojechać do przystanku osobowego Babica Kolonia (ok. 4 km).

Rysunek 29. Strefy oddziaływania stacji i przystanków kolejowych



Źródło: Opracowanie własne

Odległości między stacjami i przystankami na obszarze ROF kolejowymi oscylują w odległości od 1,54 km (Rzeszów Główny – Rzeszów Staroniwa) do 7,25 km między przystankiem Rudna Wielka a stacją Rzeszów Główny. Średnia odległość między analizowanymi punktami na obszarze ROF to 3,44 km. Jest to wskaźnik stosunkowo korzystny: przeciętna odległość pomiędzy stacjami/przystankami na sieci PKP PLK wynosi ok. 7 km. Na terenie największych polskich aglomeracji w większości wypadków gęstość przystanków/stacji kolejowych jest znacznie większa, ale nie jest to reguła.

Na terenie aglomeracji trójmiejskiej (pomiędzy stacjami Gdańsk Gł. i Rumia), gdzie istnieje układ torowy pozwalający na całkowite wydzielenie ruchu aglomeracyjnego, przeciętna odległość wynosi 1,49 km. Jednak już np. na terenie aglomeracji warszawskiej (pomiędzy stacjami Grodzisk Maz. i Warszawa Rembertów), gdzie również ruch aglomeracyjny jest całkowicie wydzielony, przeciętna odległość wynosi 2,75 km, czyli jest niewiele większa niż w ROF. Bardzo wysoka gęstość przystanków (1,13 km) występuje na terenie miasta Tychy, pomiędzy stacją Tychy i przystankiem Tychy Lodowisko (co ma związek z faktem zakończenia w 2012 r. projektu „Szybka Kolej Aglomeracyjna etap I”, w ramach którego m.in. oddano do użytku 3 nowe przystanki na terenie Tychów). Jednak już np. na głównej linii kolejowej obsługującej konurbację górnośląską, pomiędzy Dąbrową Górniczą i Gliwicami (na tej trasie leżą też m.in. Katowice, Sosnowiec, Chorzów i Zabrze) przeciętna odległość pomiędzy przystankami/stacjami kolejowymi wynosi 3,23 km, czyli jest zbliżona do wskaźników w ROF.

Tabela 22. Odległość między stacjami/przystankami kolejowymi na obszarze ROF

Odległość między przystankami [km]			
<b>Linia nr 106</b>			
1.	Rzeszów Główny	Rzeszów Staroniwa	1,54
2.	Rzeszów Staroniwa	Rzeszów Osiedle	2,07
3.	Rzeszów Osiedle	Rzeszów Zwięczyca	2,31
4.	Rzeszów Zwięczyca	Boguchwała	3,06
5.	Boguchwała	Wiśloczanka	4,01
6.	Wiśloczanka	Babica	2,14
7.	Babica	Babica Kolonia	2,47
8.	Babica Kolonia	Czudec	2,74
9.	Czudec	Zaborów	4,73
<b>Linia nr 71</b>			
1.	Budy Głogowskie	Głogów Małopolski	3,63
2.	Głogów Małopolski	Rogoźnica	3,66
3.	Rogoźnica	Zaczernie	2,53
4.	Zaczernie	Miłocin	2,27
5.	Miłocin	Rzeszów Główny	4,35
<b>Linia nr 91</b>			
1.	Trzciana	Świlcza	4,42
2.	Świlcza	Rudna Wielka	2,92
3.	Rudna Wielka	Rzeszów Główny	7,25
4.	Rzeszów Główny	Rzeszów Załęże	5,08
5.	Rzeszów Załęże	Strażów	3,50
6.	Strażów	Krzemienica	5,30
7.	Krzemienica	Łańcut	2,90
8.	Łańcut	Głuchów	3,74
9.	Głuchów	Kosina	3,08
10.	Kosina	Rogóźno	2,91

Źródło: Opracowanie własne na podst. [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl)

Dokładny opis ww. punktów eksploatacyjnych znajduje się w tabeli na końcu punktu. Uporządkowano je zgodnie z lokalizacją na liniach kolejowych nr 106, 71 oraz 91. Zestawienie zawiera szczegółową informację na temat peronów, informację o udogodnieniach dla osób niepełnosprawnych oraz informację o nagłośnieniu (sposób przekazywania informacji podróżnym) na każdym z wymienionych punktów.

Poza Rzeszowem Głównym oraz Łańcutem, na większości stacji oraz przystanków występuje tylko jeden peron. Wyjątek stanowią następujące przystanki osobowe: Babica, Świlcza, Trzciana, Rudna Wielka, Krzemienica, Głuchów, Kosina, Rzeszów Załęże oraz stacja Rogóźno. Prawie wszystkie przystanki wyposażone są w wiatę i ławkę, których stan jest bardzo zróżnicowany – od całkowitego zadaszenia peronu do maleńkiej wiaty, która pomieści tylko kilka osób. Wyjątkiem jest Trzciana, gdzie znajduje się dworzec kolejowy.

Bardzo ważnym elementem obsługi podróżnych na stacjach i przystankach są udogodnienia dla osób niepełnosprawnych i osób z ograniczoną sprawnością ruchową, takie jak:

- pochylnie dla wózków inwalidzkich;
- windy;
- specjalnie przystosowane kasy, toalety, poczekalnie;
- oznaczenia wizualne i dotykowe na krawędziach peronów.

Na terenie stacji i przystanków ROF, poza dwoma dworcami, jedyne udogodnienia, jakie występują w tym zakresie, to pochylnie oraz oznaczenia wizualne, dzięki którym osoby niepełnosprawne w łatwiejszy sposób mogą korzystać z transportu kolejowego. Wydaje się, że te udogodnienia nie są wystarczające

i dostęp osób niepełnosprawnych do infrastruktury kolejowej jest ograniczony. Wyjątek stanowią dwa dworce: Łańcut oraz Rzeszów Główny, które są dostosowane dla osób niepełnosprawnych.

Kolejnym istotnym elementem wpływającym na atrakcyjność transportu kolejowego jest system informacji pasażerskiej. Na terenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego jest on w większości bardzo ubogi – na stacjach oraz przystankach (i to tylko niektórych) są zainstalowane jedynie megafony, za pomocą których przekazywane są informacje o przyjazdach/odjazdach oraz opóźnieniach pociągów. Wszędzie zainstalowane są tablice z aktualnym rozkładem jazdy, jednak ten element systemu informacji pasażerskiej należy traktować jako fundamentalne minimum.

Tabela 23. Opis punktów eksploatacyjnych na sieci PKP PLK na obszarze ROF

Lp.	Obiekt	Obiekt		Perony						Udogodnienia dla niepełnosprawnych	Informacje
		km	Linia	Liczba	Rodzaj	Długość Wysokość [m]	Nawierzchnia	Dojście	Wyposażenie		
1.	Rzeszów Staroniwa	1,543	106	1	wyspowy wysoki	100 0,55	utwardzona	przejdzie w poziomie szyn dojście z ulicy	wiata ławka	pochylnia oznaczenia dotykowe i wizualne	-
2.	Rzeszów Osiedle	3,616	106	1	jednokrawędziowy wysoki	100 0,55	utwardzona	przejdzie w poziomie szyn	wiata ławka	pochylnia oznaczenia dotykowe i wizualne	-
3.	Rzeszów Zwięczyca	5,928	106	1	jednokrawędziowy wysoki	100 0,55	utwardzona	przejdzie w poziomie szyn dojście z ulicy	wiata ławka	pochylnia oznaczenia dotykowe i wizualne	-
4.	Boguchwała	8,985	106	1	wyspowy wysoki	100 0,55	Utwardzona	przejdzie w poziomie szyn	wiata ławka	pochylnia oznaczenia dotykowe i wizualne	megafon
5.	Wisłoczanka	12,997	106	1	jednokrawędziowy niski	174 0,30	mieszana	dojście z ulicy, inne.	-	-	-
6.	Babica	15,135	106	2	jednokrawędziowy niski	206 0,35	mieszana	przejdzie w poziomie szyn dojście z ulicy	-	-	megafon
7.	Babica Kolonia	17,600	106	1	jednokrawędziowy niski	150 0,35	utwardzona	przejdzie w poziomie szyn	wiata ławka	-	
8.	Czudec	20,336	106	1	wyspowy wysoki	100 0,55	utwardzona	przejdzie w poziomie szyn	wiata ławka	pochylnia oznaczenia dotykowe i wizualne	megafon
9.	Zaborów	25,066	106	1	jednokrawędziowy wysoki	100 0,55	utwardzona	dojście z ulicy	wiata ławka	pochylnia oznaczenia dotykowe i wizualne	-
10.	Budy Głogowskie	50,350	71	1	jednokrawędziowy wysoki	100 0,55	utwardzona	dojście z ulicy	wiata ławka	pochylnia oznaczenia dotykowe i wizualne	-
11.	Głogów Małopolski	53,976	71	1	wyspowy wysoki	100 0,55	utwardzona	przejdzie w poziomie szyn	wiata ławka	pochylnia oznaczenia dotykowe i wizualne	megafon

Lp.	Obiekt	Obiekt		Perony						Udogodnienia dla niepełnosprawnych	Informacje
		km	Linia	Liczba	Rodzaj	Długość Wysokość [m]	Nawierzchnia	Dojście	Wyposażenie		
12.	Rogoźnica	57,64	71	1	jednokrawędziowy wysoki	100 0,55	utwardzona	przeście w poziomie szyn dojście z ulicy	wiata ławka	pochylnia oznaczenia dotykowe i wizualne	-
13.	Zaczernie	60,165	71	1	jednokrawędziowy wysoki	100 0,55	utwardzona	dojście z ulicy	wiata ławka	pochylnia oznaczenia dotykowe i wizualne	-
14.	Miłocin	62,433	71	1	jednokrawędziowy wysoki	100 0,55	utwardzona	dojście z ulicy	wiata ławka	pochylnia oznaczenia dotykowe i wizualne	-
15.	Trzciana	142,990	91	2	Jednokrawędziowy wysoki	200 0,55	mieszana	kładka dla pieszych nad linią kolejową	wiata ławka	pochylnia oznaczenia dotykowe i wizualne*	megafon
16.	Świlcza	147,411	91	2	jednokrawędziowy wysoki	200 0,55	utwardzona	przeście w poziomie szyn dojście z ulicy	wiata ławka	pochylnia oznaczenia dotykowe i wizualne	megafon
17.	Rudna Wielka	150,327	91	2	jednokrawędziowy niski	200 0,20	utwardzona	przeście pod torami (tunel) pod linią kolejową	zadaszenie ławka	pochylnia oznaczenia dotykowe i wizualne	megafon
18.	Rzeszów Główny	157,579	91	3	Jednokrawędziowy, dwukrawędziowy niski	414 0,38	utwardzona	przeście pod torami (tunel) pod linią kolejową dojście z ulicy	zadaszenie ławka	pochylnia	megafon
19.	Rzeszów Załęże	162,660	91	2	jednokrawędziowy wysoki	200 0,55	utwardzona	przeście w poziomie szyn dojście z ulicy	wiata ławka	pochylnia oznaczenia dotykowe i wizualne	-
20.	Strażów	166,163	91	1	wyspowy niski	200 0,55	utwardzona	kładka dla pieszych nad linią kolejową przeście w poziomie szyn	wiata ławka	pochylnia oznaczenia dotykowe i wizualne	megafon
21.	Krzemienica	171,463	91	2	jednokrawędziowy wysoki	200 0,55	utwardzona	przeście w poziomie szyn dojście z ulicy	wiata ławka	pochylnia oznaczenia dotykowe i wizualne	-

Lp.	Obiekt	Obiekt		Perony						Udogodnienia dla niepełnosprawnych	Informacje
		km	Linia	Liczba	Rodzaj	Długość Wysokość [m]	Nawierzchnia	Dojście	Wyposażenie		
22.	Łańcut	174,363	91	1	wyspawy niski	300 0,55	utwardzona	kładka dla pieszych nad linią kolejową	zadaszenie ławka	dźwig osobowy, winda, oznaczenia dotykowe i wizualne występujące na nawierzchni peronowej,	megafon
23.	Głuchów	178,107	91	2	jednokrawędziowy wysoki	200 0,55	utwardzona	przeście w poziomie szyn dojście z ulicy	zadaszenie ławka	pochylnia oznaczenia dotykowe i wizualne	-
24.	Kosina	181,185	91	2	jednokrawędziowy wysoki	200 0,55	utwardzona	przeście w poziomie szyn dojście z ulicy	zadaszenie ławka	pochylnia oznaczenia dotykowe i wizualne	-
25.	Rogóżno	184,096	91	2	Jednokrawędziowy niski, wyspawy wysoki	177 0,19 200 0,55	gruntowa utwardzona	dojście z ulicy kładka dla pieszych nad linią kolejową	zadaszenie ławka	oznaczenia dotykowe i wizualne	megafon

\* - planowany montaż platformy przy schodowej dla niepełnosprawnych

Źródło: Opracowanie własne ZDG TOR na podstawie: <http://www.plk-sa.pl/> oraz informacje Gmin



### 2.2.3. REALIZOWANE I PLANOWANE INWESTYCJE ZWIĄZANE Z ROZWOJEM SIECI KOLEJOWEJ

Zrealizowane oraz planowane działania inwestycyjne na liniach PKP PLK na obszarze ROF powodują, że na obszarze tym sukcesywnie rozwiązywany jest problem trapiący polską kolej od wielu lat, jakim jest zły stan techniczny infrastruktury. Poniżej przedstawiono realizowane inwestycje związane z rozwojem sieci kolejowej na terenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego.

#### **Linia 71 – inwestycje:**

– **Inwestycja nr 1: Poprawa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych – Etap II**

Zakres inwestycji: Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na wybranych przejazdach kolejowych województw: małopolskiego, podkarpackiego, śląskiego i świętokrzyskiego. Na terenie ROF modernizowany będzie przejazd w km 57,717 między przystankami: Głogów Małopolski i Rogóżnica.

Realizacja: 2013 r. – 2015 r.

Wpływ na rozwój sieci kolejowej: zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pociągów i uczestników ruchu drogowego oraz likwidacja miejscowych ograniczeń prędkości.

– **Inwestycja nr 2: Modernizacja linii kolejowej nr 71 Rzeszów – Warszawa przez Kolbuszową – Etap II**

Zakres inwestycji: Budowa ok. 85 km sieci trakcyjnej wraz z usunięciem kolizji elektroenergetycznych i teletechnicznych oraz przebudowa toru nr 7 w stacji Kolbuszowa.

Realizacja: 2007 r. – 2015 r.

Wpływ na rozwój sieci kolejowej: możliwość realizacji przewozów taborem elektrycznym na linii kolejowej nr 71.

#### **Linia nr 91 – inwestycje:**

– **Inwestycja nr 1: Modernizacja linii kolejowej nr 91 Kraków Główny Osobowy - Medyka i linii nr 92 Przemyśl – Medyka, odcinek Rzeszów – granica państwa**

Zakres inwestycji: modernizacja układu torowego, przebudowa/budowa przystanków osobowych, modernizacja urządzeń sterowania ruchem oraz dostosowanie linii do standardów AGC/AGTC dla międzynarodowych Korytarzy Transportowych. Docelowa prędkość to 120 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 100 km/h dla towarowych.

Realizacja: 2010 r. – 2016r.

Wpływ na rozwój sieci: skrócenie czasu przejazdu, poprawa warunków przewozu pasażerów, poprawa jakości oferty przewozowej, a także połączeń między krajami UE oraz Ukrainą i Rosją.

– **Inwestycja nr 2: Modernizacja linii kolejowej E30/C-E30, odcinek Kraków - Rzeszów, etap III**

Zakres inwestycji: modernizacja układu torowego, przebudowa/budowa przystanków osobowych, modernizacja urządzeń sterowania ruchem oraz dostosowanie linii do standardów AGC/AGTC dla międzynarodowych Korytarzy Transportowych. Docelowa prędkość to 160 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 120 km/h dla towarowych.

Realizacja: 2010 r. – 2015r.

Wpływ na rozwój sieci: poprawa warunków przewozu pasażerów, poprawa jakości oferty przewozowej oraz połączeń między krajami UE oraz Ukrainą i Rosją.

– **Inwestycja nr 3: Poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym**

Zakres inwestycji: zabudowa nowych rozjazdów wyposażonych w nowoczesne elementy

Realizacja: 2013 r. – 2015 r.

Wpływ na rozwój sieci: podniesienie poziomu bezpieczeństwa oraz skrócenie czasu jazdy poprzez zwiększenie prędkości maksymalnej.

W zakresie inwestycji w infrastrukturze kolejowej planowanych do przeprowadzenia w nowej perspektywie finansowej 2014 – 2020, w przyjętym i podpisanym Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Podkarpackiego (jest to dokument będący umową określającą cele i przedsięwzięcia priorytetowe, które mają istotne znaczenie dla rozwoju kraju oraz województwa, sposób ich finansowania, koordynacji i realizacji, a także dofinansowanie, opracowywanych przez zarząd województwa, programów służących realizacji umowy partnerstwa w zakresie polityki spójności) znajdują się trzy inwestycje ściśle związane z Rzeszowskim Obszarem Funkcjonalnym:

- **Inwestycja nr 1: Aglomeracyjna Kolej Podmiejska (AKP) wraz z budową linii kolejowej do Portu Lotniczego Rzeszów Jasionka (budowa 5 km nowej linii)**

Zakres inwestycji: uruchomienie na terenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego oraz terenów przyległych, komunikacji kolejowej obsługiwanej przez niskopojemny tabor kolejowy, kursujący z wysoką częstotliwością. Budowa dodatkowych przystanków kolejowych oraz zakup autobusów szynowych.

Planowane trasy połączeń AKP:

- Rzeszów – Łańcut – Przeworsk
- Rzeszów – Głogów Małopolski – Kolbuszowa
- Rzeszów – Sędziszów Małopolski – Ropczyce – Dębica
- Rzeszów – Boguchwała – Strzyżów
- Rzeszów – Port Lotniczy Rzeszów Jasionka

Realizacja: 2014 r. – 2020 r.

Projekt zostanie prawdopodobnie zgłoszony do dofinansowania z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

- **Inwestycja nr 2: Rewitalizacja linii kolejowej nr 106 na odcinku Boguchwała – Czudec – dokończenie robót.**

Projekt został zgłoszony przez PKP PLK do dofinansowania w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020.

Inne rozważane do przeprowadzenia inwestycje w perspektywie finansowej 2014-2020:

- **Rzeszowska kolejka miejska**

Zakres inwestycji: Rzeszowska kolejka miejska – rodzaju monorail, czyli system, w którym wagoniki poruszają się na jednej szynie zbudowanej nad ziemią – planowana jest jako innowacyjna kolej uzupełniająca „tradycyjny” system komunikacji miejskiej Rzeszowa.

Wstępne plany zakładają, iż wagoniki kolejki poruszałby się po pojedynczym stalowym torze, umieszczonym ponad powierzchnią terenu na wysokości około 5-6 m, na słupach w rozstawie 9-12 m. Trasa kolejki obejmowałaby główne punkty miasta, tworząc pętlę. W szczególności przebieg trasy oparty byłby na obecnej trasie linii autobusowej nr 0: łączyłby dwiema trasami Dworzec Główny PKP (przez aleję Rejtana i Uniwersytet Rzeszowski) z kampusem Politechniki Rzeszowskiej.

Wstępnie planowane jest utworzenie 15 przystanków/stacji, w następujących lokalizacjach:

1. Dworzec PKP.
2. Nowy Plac Targowy.
3. Most Lwowska.
4. Przychodnia/Sanepid.
5. Uniwersytet Rzeszowski.
6. Osiedle Nowe Miasto Wschód.
7. Centrum handlowe/Park Papieski.
8. Osiedle Nowe Miasto Południe.

9. Podwistocze/Zapora.
10. Stadion Stali/WSK.
11. Politechnika.
12. Przystanek Intermodalny Rzeszów Osiedle.
13. ul. Langiewicza.
14. Stacja Staroniwa.
15. CH Galeria Rzeszów.<sup>65</sup>

Realizacja: 2014 r. – 2020 r.

– **Utworzenie Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego**

Zakres inwestycji: Budowa Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego poprzez przebudowę Placu Dworcowego w centrum Rzeszowa. Integracja dworców regionalnej i ponadregionalnej komunikacji kolejowej i autobusowej oraz komunikacji miejskiej.

W szczególności koncepcja zakłada utworzenie multimodalnego centrum przesiadkowego o znaczeniu ponadregionalnym integrującego zbiorową komunikację publiczną. Utworzenie RCK zakłada przeprowadzenie wieloaspektowych analiz i wybór koncepcji, która przełoży się na budowę i rozbudowę infrastruktury, w tym dróg, parkingów oraz budynków kubaturowych zintegrowanego dworca kolejowego i autobusowego.

Realizacja: 2014 r. – 2020 r.

## 2.3. Infrastruktura lotnicza

W rejestrze lotnisk cywilnych prowadzonym przez Urząd Lotnictwa Cywilnego znajduje się sześć lotnisk zlokalizowanych na terenie województwa podkarpackiego, z czego największe i najważniejsze Rzeszów – Jasionka położone jest na terenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego (gmina Trzebownisko, miejscowość: Jasionka).

Ten port lotniczy, zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie stolicy regionu posiada znaczenie wybiegające poza obszar ROF, pełniąc istotną rolę w komunikacji dla mieszkańców województwa i całego obszaru Polski południowo-wschodniej. Jako element europejskiej sieci transportowej TEN-T pełni też funkcję międzynarodową. Obecny status tego portu lotniczego jest pochodną przeobrażeń, jakie przechodził ten port lotniczy w swojej historii.

W szczególności dzięki prowadzonym od końca lat 90. XX w. inwestycjom, nastąpił rozwój dynamiki ruchu lotniczego. Do ważniejszych prac należy zaliczyć budowę nowych budynków zaplecza administracyjno-technicznego, stacji paliw, a zwłaszcza modernizację i wydłużenie drogi startowej, budowę drugiej płyty postojowej i drogi kołowania. Inwestycją, która najbardziej przyczyniła się do zwiększenia przepustowości i podwyższenia standardu obsługi pasażerów, była budowa nowego budynku terminala pasażerskiego. Oddany do użytkowania w maju 2012 r. budynek nowego terminala połączył w jednym miejscu funkcję obsługi odlotów oraz przylotów.

Oprócz zmian inwestycyjnych nie mniej ważne były zmiany organizacyjne, a zwłaszcza powołanie przez Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego oraz Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” w grudniu 2007 roku Spółki prawa handlowego pod nazwą Port Lotniczy „Rzeszów-Jasionka”. Dzięki takiemu rozwiązaniu (obecna struktura kapitału to 53,78% udziałów w posiadaniu Województwa Podkarpackiego, a 46,22% należy do Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”) zmodernizowano zarządzanie lotniskiem i efektywniej wykorzystano fundusze unijne.

Opisane zmiany przełożyły się na dynamiczny rozwój lotniska Rzeszów-Jasionka i jego obecne miejsce pośród innych portów lotniczych w Polsce. Biorąc pod uwagę dane całoroczne, w 2013 r. lotnisko obsłużyło 588 148 pasażerów oraz wykonano na nim 6 499 operacji w ruchu krajowym i międzynarodowym – regularnym

---

<sup>65</sup> Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2014 - 2020 dla Miasta Rzeszowa i gmin ościennych które zawarły z miastem Rzeszowem porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego.

i czarterowym, co dało mu 7. miejsce w kraju (w 2013 roku ze względu na problemy z użytkowaniem pasa startowego przez ponad pół roku nie działał port lotniczy Warszawa-Modlin, co odbiło się na jego rocznych wynikach i spadku w zestawieniu w stosunku do roku 2012). Biorąc pod uwagę liczbę obsłużonych pasażerów na lotnisku Rzeszów-Jasionka, wskazać należy także dużą dynamikę wzrostu – jedną z najwyższych w skali kraju.

Tabela 24. Liczba obsłużonych pasażerów oraz wykonanych operacji w ruchu krajowym i międzynarodowym regularnym i czarterowym w latach 2011 – 2013

Nazwa portu	Cały rok			Dynamika 2013/2011
	2013	2012	2011	
<b>1. Warszawa im. Chopina</b>				
Liczba pasażerów	10 669 879	9 567 063	9 322 485	14,5%
Liczba operacji pax	123 981	118 320	119 399	3,8%
<b>2. Kraków – Balice</b>				
Liczba pasażerów	3 636 804	3 408 954	2 994 359	21,5%
Liczba operacji pax	34 867	35 093	28 990	20,3%
<b>3. Gdańsk im. L. Wałęsy</b>				
Liczba pasażerów	2 826 412	2 861 774	2 449 702	15,4%
Liczba operacji pax	28 833	32 871	26 645	8,2%
<b>4. Katowice – Pyrzowice</b>				
Liczba pasażerów	2 506 694	2 518 409	2 500 984	0,2%
Liczba operacji pax	20 841	24 310	22 096	-5,7%
<b>5. Wrocław - Strachowice</b>				
Liczba pasażerów	1 873 245	1 942 000	1 606 222	16,6%
Liczba operacji pax	19 973	21 681	18 3311	9,0%
<b>6. Poznań – Ławica</b>				
Liczba pasażerów	1 329 331	1 560 334	1 425 865	-6,8%
Liczba operacji pax	14 247	19 146	16 612	-14,2%
<b>7. Rzeszów - Jasionka</b>				
Liczba pasażerów	588 148	562 934	487 740	20,6%
Liczba operacji pax	6 499	5 925	5 226	24,4%
<b>8. Łódź – Lublinek</b>				
Liczba pasażerów	353 633	463 459	390 2611	-9,4%
Liczba operacji pax	2 762	3 835	3 044	-9,3%
<b>9. Warszawa - Modlin</b>				
Liczba pasażerów	344 566	857 481	0	b/d
Liczba operacji pax	2 415	6 379	0	b/d
<b>10. Bydgoszcz - Szwederowo</b>				
Liczba pasażerów	330 658	328 099	268 3601	23,2%
Liczba operacji pax	3 147	3 500	2 812	11,9%
<b>11. Szczecin - Goleniów</b>				
Liczba pasażerów	322 334	347 063	258 217	24,8%
Liczba operacji pax	3 448	4 992	3 196	7,9%
<b>12. Lublin</b>				
Liczba pasażerów	188 723	5 697	0	b/d
Liczba operacji pax	1 348	42	0	b/d
<b>13. Zielona Góra - Babimost</b>				
Liczba pasażerów	12 196	12 290	6 940	75,7%
Liczba operacji pax	712	602	328	117,1%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Urząd Lotnictwa Cywilnego

Według stanu na grudzień 2014 r., z lotniska Rzeszów-Jasionka korzystali następujący przewoźnicy oferujący loty w ruchu krajowym oraz międzynarodowym:

- Polskie Linie Lotnicze „LOT”
- Ryanair
- Lufhansa
- Lufhansa Cargo
- Eurolot.com

Z rzeszowskiego lotniska oferowane są, według stanu na grudzień 2014 r., rejsy w następujących kierunkach: Dublin, East Midlands, Londyn Luton, Londyn Stansted, Manchester, Oslo/Rygge (Ryanair), Frankfurt (Lufthansa), Paryż/Beauvais (Eurolot), Warszawa (PLL LOT).

Do największych zalet lotniska, kluczowych jeżeli chodzi o przyciągnięcie potencjalnych pasażerów oraz przewoźników, zaliczyć należy:

- Wysoką jakość infrastruktury. Lotnisko dysponuje kompleksowym i dobrze wyposażonym terminalem, o obecnej przepustowości 720 pasażerów na godzinę, a docelowej, po planowanej rozbudowie, 1 400 pasażerów na godzinę. Pozwala to na osiągnięcie maksymalnej przepustowości rocznej 1,8 mln pasażerów. Przy terminalu znajduje się 650 nieodpłatnych miejsc parkingowych. Ponadto lotnisko posiada 19 stanowisk dla różnego typu samolotów, 2 wyjścia wieżowe oraz 1 rękaw dla pasażerów. W skład portu lotniczego wchodzi także dwa hangary o łącznej powierzchni 9 400 m<sup>2</sup>. Ponadto znajdują się na nim punkt odpraw fitosanitarnych oraz terminal towarowy Cargo. Lotnisko posiada nowoczesne systemy nawigacji i oświetlenia umożliwiające lądowanie nawet w trudnych warunkach pogodowych. Lotnisko posiada także drugą co do długości drogę startową w Polsce (3 200 m), i tym samym jest przystosowane do przyjmowania nawet największych samolotów.
- Korzystne usytuowanie. Port lotniczy położony w pobliżu rozbudowanej sieci dróg i kolei, co przekłada się na jego bardzo dobrą dostępność komunikacyjną. Lotnisko posiada, poprzez drogę wojewódzką nr 869, połączenie z: autostradą A4 oraz drogami krajowymi nr 19 (relacji Rzeszów - Lublin - Białystok - Kuźnica Białostocka - granica państwa - Litwa) oraz nr 9 (prowadząca z Radomia do przejścia granicznego ze Słowacją w Barwinku). Ponadto lotnisko znajduje się w pobliżu budowanej drogi ekspresowej S19, która w zamiarze skomunikować ma kraje bałtyckie z południową częścią Europy i pobliżu Rzeszowa łączyć się z autostradą A4.

Rysunek 30. Usytuowanie lotniska Rzeszów-Jasionka względem sieci drogowej



Źródło: opracowanie własne na podstawie Rzeszowska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A.

Lotnisko znajduje się w pobliżu magistrali kolejowej E-30 łączącej Ukrainę z Europą Zachodnią oraz linii kolejowej nr 71 Rzeszów – Ocice.

Bezpośrednim wyrazem wysokiej dostępności komunikacyjnej lotniska jest bardzo dobry czas dojazdu z pozostałych terenów województwa, który dla najdalej położonych miejscowości wynosi około 2 godzin.

Rysunek 31. Dostępność komunikacyjna lotniska Rzeszów-Jasionka



Źródło: Opracowanie Port Lotniczy „Rzeszów-Jasionka”; Regionalne Obserwatorium Terytorialne, Rzeszów styczeń 2014

Innym przejawem korzystnego usytuowania pod względem geograficznym jest ukształtowanie terenu (płaskie podejścia i brak przeszkód naturalnych) oraz panujące na tym obszarze dogodne warunki klimatyczne, co skutkuje największą w kraju liczbą dni lotnych w roku.

Lotnisko, mimo braku połączenia kolejowego, posiada dobry dostęp transportem zbiorowym. Między Rzeszowem a portem lotniczym kursują (stan na grudzień 2014) następujące linie autobusowe:

- Autobus ZTM Rzeszów (specjalne linie 51 i 53, relacje, odpowiednio, Bardowskiego – Tajęcina Goodrich/OPTeam i Bardowskiego – Port Lotniczy);
- Autobus MKS Rzeszów (linia 225 oraz linia 224).

Rozkład jazdy dopasowany jest do rozkładu lotów. Przystanek autobusowy znajduje się bezpośrednio przed terminalem pasażerskim, natomiast przystanek w centrum miasta usytuowany jest w bliskim sąsiedztwie dworców PKP Rzeszów Główny i PKS – przy pl. Wolności, w odległości ok. 250 m. Z dniem 1 kwietnia 2014 r. zlikwidowano linię specjalną „L” (zastępując ją liniami 51 i 53), odjeżdżającą bezpośrednio sprzed dworca PKP Rzeszów Gł. do lotniska.

Aby dotrzeć do lotniska można skorzystać także z oferty przewoźników prywatnych, oferujących połączenia o charakterze regionalnym i międzyregionalnym (stan na grudzień 2014):

- Galicja Ekspres (kurs relacji: Lublin – Lotnisko Rzeszów Jasionka – Rzeszów - Sanok);
- Eurobus (Rzeszów – Lotnisko Rzeszów Jasionka – Rzeszów – Przemyśl);
- Marcel-Bus (Rzeszów- Lotnisko Rzeszów Jasionka – Stalowa Wola – Lotnisko Rzeszów Jasionka – Rzeszów).

Naturalnie, dostępność portu lotniczego poprawi się w istotny sposób w przypadku zrealizowania planowanej budowy 5-kilometrowej nowej linii kolejowej do Jasionki (Zob. Rozdział 2.2.3).

Innymi elementami wpływającymi na rozwój lotniska są planowane inwestycje w zakresie infrastruktury lotniskowej:

- budowa strefy CARGO wraz z zakupem sprzętu i wyposażenia (planowany termin realizacji 2016 r.);
- budowa infrastruktury portowej bocznicy kolejowej, stanowiącej dojazd do planowanej bazy paliw oraz CARGO (planowany termin realizacji 2017 r.);
- budowa równoległej drogi kołowania po stronie wschodniej, wraz z prostopadłą drogą kołowania do progów 27 oraz drogą szybkiego zjazdu dla kierunku 09 (planowany termin realizacji 2019 - 2020 r.)
- modernizacja pasa startowego (planowany termin realizacji 2019 - 2020 r.)

Dzięki tym działaniom, obsługa pasażerska i cargo na lotnisku Rzeszów-Jasionka będzie jeszcze bardziej skuteczniejsza i efektywniejsza. Należy podkreślić, że plany rozbudowy portu lotniczego postępują w parze choćby z zapowiadanymi planami inwestycji w obrębie specjalnych stref ekonomicznych (zob. np. rozdział 3.6), co ma istotne znaczenie w kontekście zwiększenia możliwości przeładunkowych towarów i dążeniem do rozwinięcia tego typu działalności. Działania te, w połączeniu z integracją portu lotniczego z systemem transportu kolejowego, są elementem planowanego rozwoju lotniska.

Port lotniczy Rzeszów-Jasionka ma niewątpliwą wpływ na system transportu na obszarze ROF, poprzez generowanie ruchu indywidualnego oraz w komunikacji zbiorowej. Oczekiwany, dzięki utrzymaniu dotychczasowych oraz uruchomieniu nowych połączeń, wzrost liczby obsługiwanych pasażerów, wymusza będzie w przyszłości działania w zakresie poprawy dostępności komunikacyjnej lotniska: korekty w systemie komunikacji publicznej oraz poprawę dostępności drogowej.

Dla całości przedstawianej informacji należy wspomnieć, iż innym obiektem infrastruktury lotniczej na obszarze ROF jest lądowisko Rzeszów-Szpital położone przy ulicy Lwowskiej 60, przeznaczone do wykonywania startów i lądowań śmigłowców sanitarnych i ratowniczych (lądowiskiem zarządza Szpital Wojewódzki Nr 2 im. Św. Jadwigi Królowej w Rzeszowie).

## 2.4. Zintegrowane węzły przesiadkowe

Zintegrowany węzeł przesiadkowy to miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną<sup>66</sup>. Zintegrowany węzeł składa się z przystanków transportu publicznego (autobus/tramwaj/kolej/metro), a także innych obiektów, np. parking typu Parkuj i Jedź (P&R), stojaki rowerowe (Bike & Ride) itp. Wszystkie wymienione obiekty połączone są przejściami, które także wchodzi w skład węzła.

W węźle przesiadkowym krzyżować się mogą co najmniej dwie linie komunikacji publicznej oraz wyposażony musi być on dla prawidłowego funkcjonowania w ciągu komunikacyjne umożliwiające sprawne przejście pomiędzy poszczególnymi przystankami poszczególnych środków transportu oraz niezbędną infrastrukturę informacyjną; powinien charakteryzować się jednolitym systemem informacji pasażerskiej (pomimo, iż zazwyczaj korzystają z niego różni operatorzy pasażerscy).

Sprawność i dogodność przesiadek są podstawowymi zagadnieniami związanymi z celami zintegrowanych węzłów. Jeżeli są one prawidłowo zorganizowane, wówczas stają się jednym z podstawowych narzędzi promowania zrównoważonego transportu, będąc zachętą do przejścia z korzystania z transportu indywidualnego do publicznego. Można więc mówić o następujących funkcjach zintegrowanych węzłów przesiadkowych:

- zapewnienie sprawnych połączeń z głównymi trasami komunikacyjnymi;
- poprawa warunków odbywania podróży pod względem sprawności, zdolności przewozowych i szybkości, a także wzrost komfortu oczekiwania na przesiadkę/połączenie;
- optymalizacja dostępności głównych ośrodków generujących podróże;
- stwarzanie możliwości zmiany sposobu podróżowania.

Obecnie przyjmuje się, iż optymalny eksploatacyjnie system transportu miejskiego zapewnia bezpośrednie połączenia jedynie z najbardziej intensywnie wykorzystywanych komunikacyjnie kierunków. Natomiast

<sup>66</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. 2011, nr 5, poz. 13 tekst jednolity

pozostałe relacje mogą być obsługiwane połączeniami z przesiadką, przy czym dla zapewnienia komfortu podróży oraz sprawności funkcjonowania węzła, zapewnić należy, iż czas potrzebny na przesiadkę będzie jak najbardziej zminimalizowany, zaś odległość konieczna do pokonania pieszo pomiędzy przystankami węzła maksymalnie skrócona. Biorąc pod uwagę jednakże różnorakie kwestie związane z kierunkami rozwoju aglomeracji, zwiększeniem natężenia ruchu, rozwiązaniami technicznymi oraz nakładami koniecznymi do ponoszenia w celu rozwoju sieci komunikacyjnych, każdorazowe zapewnienie bezpośrednich połączeń jest nawet na najbardziej pożądanym trasach komunikacyjnych niemożliwe.

Szczególne znaczenie ma tu zjawisko suburbanizacji, czyli wyludniania się centrów miast i rozwoju obszarów podmiejskich. Powyższy trend najsilniej zaznacza się na obszarach peryferyjnych w obrębie miast centralnych aglomeracji, a także na terenie miast i gmin bezpośrednio sąsiadujących z największymi ośrodkami miejskimi. Zjawisko to powoduje rozrost aglomeracji: wyczerpywanie się wolnych gruntów w obrębie miasta centralnego czy miejscowości bezpośrednio do niego przylegających, powoduje w sposób naturalny wzrost liczby mieszkańców miejscowości dalej oddalonych od miasta centralnego.

Zjawisko suburbanizacji, w połączeniu z funkcjami społeczno-gospodarczymi dużych ośrodków miejskich, generuje wzrost liczby podróżujących pomiędzy centrami miast i terenami peryferyjnymi. Zmiana miejsca zamieszkania na przedmieścia i obszary wiejskie dokonuje się przy utrzymaniu dotychczasowych lokalizacji miejsc pracy i nauki. Tym samym generowany jest coraz większy ruch aglomeracyjny na coraz większym obszarze. Powoduje to, iż prowadzenie transportu bezpośredniego – zarówno publicznego, jak i indywidualnego – jest coraz mniej możliwe. Tym samym wzrasta znaczenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych, które umożliwiają połączenie w jednym miejscu szeregu mniejszych potoków pasażerskich przy jednoczesnej zmianie środka przewozowego lub rodzaju transportu.

W tym kontekście dla prawidłowego funkcjonowania i znaczenia węzłów w systemie transportu najważniejsze znaczenie mają dwa czynniki:

- lokalizacja – rozumiana jako umiejscowienie samego węzła na sieci transportowej oraz możliwie jak najbliższa lokalizacja względem siebie poszczególnych przystanków/peronów oraz ewentualnie innych obiektów składających się na sam węzeł;
- system informacji pasażerskiej. Rozwinięty i – jak już wspomniano, co niezwykle ważne – ujednoczony, dla wszystkich podsystemów transportu zbiorowego; precyzyjny system oznakowań, w czytelny sposób kierujący pasażerów do odpowiednich peronów/przystanków.

Zintegrowane węzły przesiadkowe powinny być umiejscawiane w lokalizacjach kluczowych dla łączenia mniejszych potoków pasażerskich i ich koncentrowania, w celu kreowania wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej. W tym celu niezbędna jest analiza najważniejszych kierunków i miejsc przesiadek z transportu indywidualnego i publicznej komunikacji regionalnej na transport aglomeracyjny. Jednocześnie lokalizacja odnosi się do usytuowania poszczególnych przystanków (oraz innych obiektów) w obrębie zintegrowanego węzła. Muszą one być tak usytuowane, aby przesiadka oznaczała dla pasażera jak najmniejszą stratę czasu i wiązała się z krótkim dystansem do pokonania. W związku z tym, w wielu wypadkach budowa węzłów przesiadkowych wymaga zmian w określonych warunkach infrastruktury: trasy poprowadzenia danego środka transportu czy też lokalizacji przystanku. Zła lokalizacja wymagająca pokonywania dużych odległości pieszo, często związana z brakiem poczucia bezpieczeństwa, przestrzeni i wrażeniem chaosu w rozplanowaniu, skutecznie może zniechęcić w korzystaniu z węzła, a w konsekwencji – obniża jakość postrzegania transportu publicznego jako całości w oczach podróżnych.

Nie mniejsze znaczenie ma kwestia informacji i ujednoczonego SIP. Obecnie w działaniach zarządców infrastruktury czy organizatorów transportu zbiorowego dostrzec można pewną błędną prawidłowość, iż aktywność w zakresie tworzenia węzłów przesiadkowych ogranicza się najczęściej do budowy czy rozbudowy infrastruktury stacyjno-przystankowej. Natomiast rzadko kiedy zdarza się, by w ramach tworzenia węzła przesiadkowego ujednoczono SIP – zwłaszcza jest to rzadkością w sytuacji, w której w obrębie węzła „spotykają się” pojazdy różnych organizatorów przewozów. Niejednolity SIP i jednoczesny brak precyzyjnych oznaczeń ułatwiających przemieszczanie się w obrębie węzła może stwarzać problemy podróżnym i, w efekcie, pośrednio zniechęcać do korzystania z transportu zbiorowego.



Fotografia 1. Przykład zintegrowanego SIP – dworzec kolejowo-autobusowy w Zittau



Źródło: Własne

Czytelna i jednolita informacja w naturalny sposób zmniejsza problemy w poruszaniu się w obrębie węzła i ogranicza jednocześnie czas niezbędny dla przeprowadzenia przesiadki, mając jeden z kluczowych wpływów na korzystanie z węzła.

Powyzsze kwestie wpływają na ogólną funkcjonalność zintegrowanego węzła przesiadkowego, mając równoważne znaczenie. Nawet bowiem jeżeli dany węzeł teoretycznie koncentruje mniejsze potoki podróźnych – dając im jednak możliwość przesiadki na kolejny, dowożący do centrum aglomeracji podsystem transportu – to złe rozplanowanie odległości pomiędzy punktami węzła przekładające się na czas przesiadki zniweczy dobrą lokalizację w siatce ciągów komunikacyjnych. Analogicznie – najlepiej zaprojektowany i funkcjonalny węzeł nie spełni swej funkcji, jeżeli nie jest on związany z potokami podróży.

Inne kwestie związane z budową zintegrowanych węzłów przystankowych w kontekście użyteczności dla użytkowników, to wysoka dostępność dla osób niepełnosprawnych, rozbudowana mała architektura i wyposażenie (wiaty, zadaszenie, kasy biletowe i biletomaty, ławki, toalety, punkty usługowe) i zapewnienie poczucia bezpieczeństwa (odpowiednia jakość oświetlenia i monitoring wizyjny).

Oprócz cech związanych z lokalizacją, funkcjonalnością i użytecznością, należy także podnieść kwestię sensowności i celowości budowy węzłów przesiadkowych. Jest ona kompilacją odległości i ekonomiki. Dany rodzaj węzła przesiadkowego umiejscowiony powinien być bowiem w odpowiedniej odległości od miejsca docelowego skoncentrowanego potoku pasażerskiego, tak aby podróżujący widział potrzebę rezygnacji z transportu indywidualnego. Ściśle zaś rzecz biorąc, nie tyle chodzi nawet o odległość, ale czas podróży, który dla transportu zbiorowego powinien być znacząco lepszy od transportu indywidualnego. Jeżeli natomiast takowej różnicy nie ma lub jest ona niewielka, to potencjalni użytkownicy korzyści nie widzą korzyści z przesiadki.

W takich przypadkach samo centrum przesiadkowe, pomimo tego, że będzie usytuowane na głównych potokach ruchu i funkcjonalne, ostatecznie będzie użytkowane w stopniu nieadekwatnym do korzyści i kosztów. Stąd też jeszcze raz na plan pierwszy wysuwa się postulat analizy kierunków i wielkości potoków pasażerskich, układu komunikacyjnego, miejsc przesiadek z transportu indywidualnego i publicznej komunikacji regionalnej na transport aglomeracyjny oraz zachowań podróżujących. To ona powinna dać adekwatną odpowiedź, czy budowa centrum w danym miejscu wywoła pożądaną efekt, czy też będzie sztucznym tworem, który nie spotka się z zainteresowaniem podróźnych. Efekt takich prac analitycznych mogą też przełożyć się na znalezienie odpowiedzi, jaki rodzaj zintegrowanego węzła i w jakiej wielkości jest potrzebny na danym obszarze. Często bowiem nie musi to być duże centrum wraz z tworzeniem nowych rodzajów połączeń, lecz jedynie inwestycje w ułatwienia w korzystaniu z transportu indywidualnego i polepszenie już istniejącej infrastruktury przystankowej.

Na terenie ROF, jak już wcześniej wspomniano, obecnie brak jest obiektów, które można byłoby uznać za zintegrowane węzły przesiadkowe zgodnie z opisanymi powyżej kryteriami (do pewnego stopnia, jak wskazano w pkt. 2.1.3, za takowy można uznać przystanek dla prywatnych przewoźników funkcjonujący przy bazylisce oo. Bernardynów w Rzeszowie, ul. Sokoła). Stąd też, przyszłościowo, w zakresie ROF, biorąc pod uwagę siatkę i wielkość połączeń, korytarze transportowe oraz kierunki podróżowania – pożądana lokalizacja zintegrowanych węzłów przesiadkowych to w pierwszej kolejności, jak się wydaje, centrum Rzeszowa oraz wybrane miejscowości położone na trasie linii kolejowych (zwłaszcza biorąc pod uwagę planowany do realizacji projekt Aglomeracyjnej Kolei Podmiejskiej AKP – por. pkt. 2.2.3). Biorąc pod uwagę odległość pomiędzy poszczególnymi gminami, wykorzystanie jako ostatniego środka transportu kolei wydaje się najbardziej właściwe ze względu na szybkość oraz możliwość zmniejszenia ruchu na głównych drogach dochodzących do Rzeszowa.

Centrum stolicy województwa to przede wszystkim konieczność budowy Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego poprzez przebudowę Placu Dworcowego w centrum Rzeszowa. Ta planowana do realizacji inwestycja w swoim zamierze integrować ma dworce regionalne i ponadregionalne komunikacji kolejowej i autobusowej oraz komunikacji miejskiej. Tym samym powstałby węzeł o znaczeniu centralnym, ułatwiający nie tylko podróżowanie wewnątrz ROF, ale mający kluczowe znaczenie z podróży mających za cel jego bliższe i dalsze otoczenie. W kontekście zasygnalizowanych wcześniej problemów z ograniczoną przepustowością pętli autobusowej „Bardowskiego” – kluczowej obecnie z punktu widzenia obsługi centrum Rzeszowa oraz dworców kolejowego i autobusowego – jak również w kontekście problemów związanych z kongestią drogową na ulicach w rejonie tej pętli, idea utworzenia RCK wraz z przebudową układu drogowego w tym rejonie nabiera jeszcze większego znaczenia.

Natomiast pozostałe punkty to węzły o znaczeniu lokalnym, których celem byłoby „zbieranie” potoków osób korzystających z transportu indywidualnego oraz regionalnego autobusowego i umożliwienie im przesiadki do kolei aglomeracyjnej. Celem tychże węzłów byłoby skrócenie czasu i polepszenie komfortu podróży przy jednoczesnym ograniczeniu znaczeniu motoryzacji indywidualnej w podróży do centrum Rzeszowa.

Węzły takowe powinny posiadać odpowiednią infrastrukturę i spełniać podstawową funkcjonalność poprzez takie kwestie jak:

- odpowiednia liczbę miejsc parkingowych;
- czytelny i estetyczny, jednolity na obszarze całego węzła, system informacji o rozkładach jazdy i warunkach przewozu;
- minimalna odległość konieczna do przejścia pomiędzy poszczególnymi środkami transportu;
- zadaszenia nad przystankami oraz ciągami pieszymi;
- wyposażenie w toalety;
- wyposażenie, w przypadku gdy ciągi piesze znajdują się na różnych poziomach, w urządzenia techniczne (dźwigi, schody ruchome) i podjazdy w celu umożliwienia osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej dotarcia do wszystkich przystanków/peronów.

Biorąc pod uwagę, że węzły lokalne w znacznej części miałyby za zadanie zwiększenie korzystania z transportu publicznego przez osoby poruszające się obecnie transportem indywidualnym, każdy z nich powinien być wyposażony w parkingi Park&Ride.

Potwierdzeniem tej tezy jest propozycja stworzenia węzłów przesiadkowych w ramach projektów rekomendowanych w Programie Rewitalizacji dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego i ujętych jednocześnie w projekcie „Organizacja zrównoważonego transportu na terenie ROF poprzez usunięcie niedoborów przepustowości drogowej i zakup niskoemisyjnego taboru – I Etap”:

- Rewitalizacji dworca kolejowego w Boguchwale – projekt przewiduje rewitalizację dworca kolejowego oraz utworzenie centrum przesiadkowego obsługującego komunikację publiczną.
- Modernizacji dworca PKP wraz z przyległym układem komunikacyjnym w Głogowie Małopolskim – projekt zakłada remont budynku dworca wraz z rozwojem jego funkcji oraz przebudowę i modernizację układu komunikacyjnego wokół dworca (w tym utworzenie większego przystanku autobusowego oraz miejsc parkingowych).

Budowa innych centrów tego typu jak powyżej powinna być ściśle powiązana z planowanymi projektami Szybkiej Kolei Miejskiej w Aglomeracji Rzeszowskiej oraz Aglomeracyjnej Kolei Podmiejskiej wraz z budową linii kolejowej do Portu Lotniczego Rzeszów Jasionka oraz innymi projektami dotyczącymi transportu kolejowego.

Pod rozważenie należy wziąć pomysł budowy centrum przesiadkowego na terenie Łańcuta, który zbierałby potoki dochodzące do tego miasta od strony wschodniej, a następnie łączył i umożliwiał kontynuowanie podróży do Rzeszowa. Z jednej strony jest to ważne połączenie, zważywszy na problemy w układzie komunikacyjnym miasta Łańcut i wielkość ruchu drogowego. Z drugiej zaś jak się wydaje różnice w czasach podróżowania nie byłyby atrakcyjne dla wszystkich korzystających. Stąd dla podjęcia ostatecznej decyzji koniecznym byłoby przeprowadzenie szczegółowych analiz, przy czym rozwiązanie w zakresie rozbudowy miejsc parkingowych wokół dworca w Łańcutie i dalej na linii 91 byłoby najbardziej optymalne z punktu widzenia stosunku nakładów do efektów. Należy podkreślić, że w niniejszym opracowaniu założono konieczność utworzenia dwóch linii autobusowych łączących Łańcut z ciężącymi do niego miejscowościami – linie te miałyby charakter dowozowy do pociągów łączących Łańcut m.in. z Rzeszowem (zob. pkt. 5.3). Stąd też, ewentualna budowa centrum przesiadkowego w rejonie stacji PKP w Łańcutie powinna też uwzględniać utworzenie stanowisk autobusowych/pętli autobusowej.

W zakresie łączenia innych form transportu, optymalnym rozwiązaniem byłoby budowa przy wybranych przystankach kursującej komunikacji autobusowej peronów przystankowych z wiatami, zatok autobusowych oraz miejsc parkingowych i innej infrastruktury towarzyszącej. W ten sposób powstałaby sieć zbierająca mniejsze potoki podróżujących indywidualnie, umożliwiającą im dogodny sposób korzystania z komunikacji zbiorowej. Byłaby to jednocześnie sieć optymalna pod kątem odległości pomiędzy gminami a centrum ROF.

Innym rozwiązaniem dopasowanym do specyfiki ROF i istniejącej na nim rozproszonej sieci osadniczej jest zwiększenie zainteresowania transportem rowerowym, dedykowanemu podróżom na małych odległościach. W przypadku takiej rozproszonej zabudowy, i stosunkowo małych odległości do przystanków autobusowych (zob. pkt. 2.1.3 – odległości od terenów zabudowanych do przystanków), budowa ścieżek rowerowych i ustawienie infrastruktury umożliwiającej stworzenie przesiadek Bike & Ride wydaje się dobrym rozwiązaniem.

Oba powyższe rozwiązania zawarte są w projekcie „Organizacja zrównoważonego transportu na terenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego poprzez usunięcie niedoborów przepustowości drogowej i zakup taboru – I Etap”, który powinien być rekomendowany do realizacji.

Należy w tym momencie dodatkowo bardzo wyraźnie podkreślić, że utworzenie parkingów P&R nie dotyczy tylko postulatu samej budowy bądź modernizacji infrastruktury parkingowej (utwardzonej, oświetlonej, objętej systemem monitoringu wizyjnego). Ideą P&R jest bowiem równoległe utworzenie zintegrowanej taryfy „parkingowo-aglomeracyjnej”. Kierowcy w cenie zintegrowanego biletu umożliwiającego podróżowanie w obrębie aglomeracji różnymi podsystemami transportu zbiorowego, ewentualnie za niewielką dopłatą do biletu, powinni uzyskać możliwość pozostawienia pojazdu na parkingu P&R, z gwarancją dostępności miejsca. W związku z tym, modelową byłaby sytuacja, w której P&R we wskazanych lokalizacjach miałyby charakter parkingów strzeżonych (bądź przynajmniej ogrodzonych i wyposażonych w bramki i monitoring wizyjny). Z tego też względu, tworzenie węzłów przesiadkowych musi odbywać się w ścisłej współpracy z organizatorami transportu zbiorowego oraz przewoźnikami kolejowymi.

## 2.5. Podstawowe atuty i mankamenty obecnego stanu infrastruktury transportowej

Centralne usytuowanie w województwie oraz znaczenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego jako głównego ośrodka miejskiego regionu, wpływa korzystnie na stan infrastruktury transportowej i uprzywilejowaną pozycję ROF w stosunku do innych części województwa. Na jego obszarze koncentrują się główne szlaki komunikacyjne województwa, decydujące o jego dostępności zewnętrznej i wewnętrznej, co jest jak się wydaje podstawowym atutem infrastruktury transportowej.

Korzystne położenie na skrzyżowaniu głównych szlaków transportowych – należąca do sieci bazowej TEN-T Autostrada A4, droga ekspresowa S-19 (część szlaku „Via Carpatia”), drogi krajowe nr 94, nr 9 i nr 19, linia kolejowa E30 (L-91) – w połączeniu z licznymi drogami wojewódzkimi oraz pozostałymi drogami niższych klas powoduje, iż na terenie ROF zagęszczenie poszczególnych rodzajów dróg i kolei jest wyższe niż w innych częściach województwa, a w przypadku dróg powiatowych i gminnych – także większe niż średnia krajowa.

Szczególnie ważne dla obsługi komunikacyjnej ROF jest zwiększenie długości dróg najwyższych kategorii (autostrad i dróg ekspresowych) przechodzących przez ROF.

Poza gęstością zauważyć trzeba, iż sieć drogowa jest równomiernie rozłożona, zaś szlaki komunikacyjne zgodne są z siecią osadniczą. To samo można powiedzieć o infrastrukturze kolejowej, która także wyróżnia się korzystnym położeniem w stosunku do głównych skupisk ludności – abstrahując od faktu, że transport kolejowy na obszarze ROF wykorzystywany jest w zbyt małym stopniu. Kolejną zaletą jest posiadanie własnego lotniska, ulokowanego na terenie ROF, które w znaczący sposób poprawia dostępność zewnętrzną regionu. Tym samym istnieje różnorodność poszczególnych podsystemów transportu, co umożliwi stworzenie zintegrowanego systemu transportowego, dającemu dzięki efektowi synergii zwiększoną dostępność komunikacyjną obszaru.

W zakresie mankamentów wskazać zaś należy przede wszystkim niedostateczny stan techniczny poszczególnych elementów infrastruktury. Kwestia ta dotyczy przede wszystkim transportu drogowego. Sieć drogowa wymaga modernizacji ze względu na stan techniczny nawierzchni i obiektów inżynierskich, tak by poszczególne drogi posiadały parametry odpowiednie do swojej funkcji i klasy oraz do sukcesywnie wzrastającego natężenia ruchu. Obecny zły stan techniczny dużego odsetka dróg, przejawiający się w braku odpowiednich parametrów technicznych oraz wprowadzonych ograniczeniach prędkości, rzutuje na brak odpowiedniej drożności, a przede wszystkim na bezpieczeństwo podróży.

Minusem obecnej infrastruktury drogowej jest zauważana, pomimo przeprowadzonych inwestycji, niska przepustowość odcinków wylotowych z Rzeszowa, która jest jeszcze niedostateczna w stosunku do ciągłego wzrostu ruchu. Pomimo prowadzonych inwestycji, mankament ten jest jeszcze zauważalny, podobnie jak dostępność komunikacyjna Rzeszowa i ciągle prowadzone działania w zakresie poprawy jego układu komunikacyjnego. Elementy te w dalszym ciągu są jeszcze bólem miasta – mowa tu zwłaszcza o sprawnym i bezpiecznym układzie dróg, odpowiadającym w pełni potrzebom wynikającym z roli Rzeszowa jako jednocześnie głównego celu podróży z bliższych i dalszych terenów wokół aglomeracji oraz miasta tranzytowego na osi wschód-zachód oraz północ-południe.

Innym mankamentem jest niewystarczające powiązanie tzw. łącznikami autostrady A4 z drogą krajową DK4, w szczególności w okolicach i na terenie miasta Łańcuta. Jedyne obecnie wskazany łącznik pomiędzy A4 i DK 4 na powyższym odcinku obejmuje drogę wojewódzką DW Nr 877 przebiegającą przez centrum Łańcuta, co jest sytuacją bardzo niekorzystną dla miasta (m.in. poprzez wprowadzenie ciężkiego ruchu do miasta i inne problemy komunikacyjne w mieście wynikające z obecnego przebiegu drogi nr 877). Dodatkową uciążliwością w tym mieście są wstrzymywane prace w zakresie modernizacji drogi krajowej nr 4 przebiegającej przez miasto (budowa obwodnicy Łańcuta).

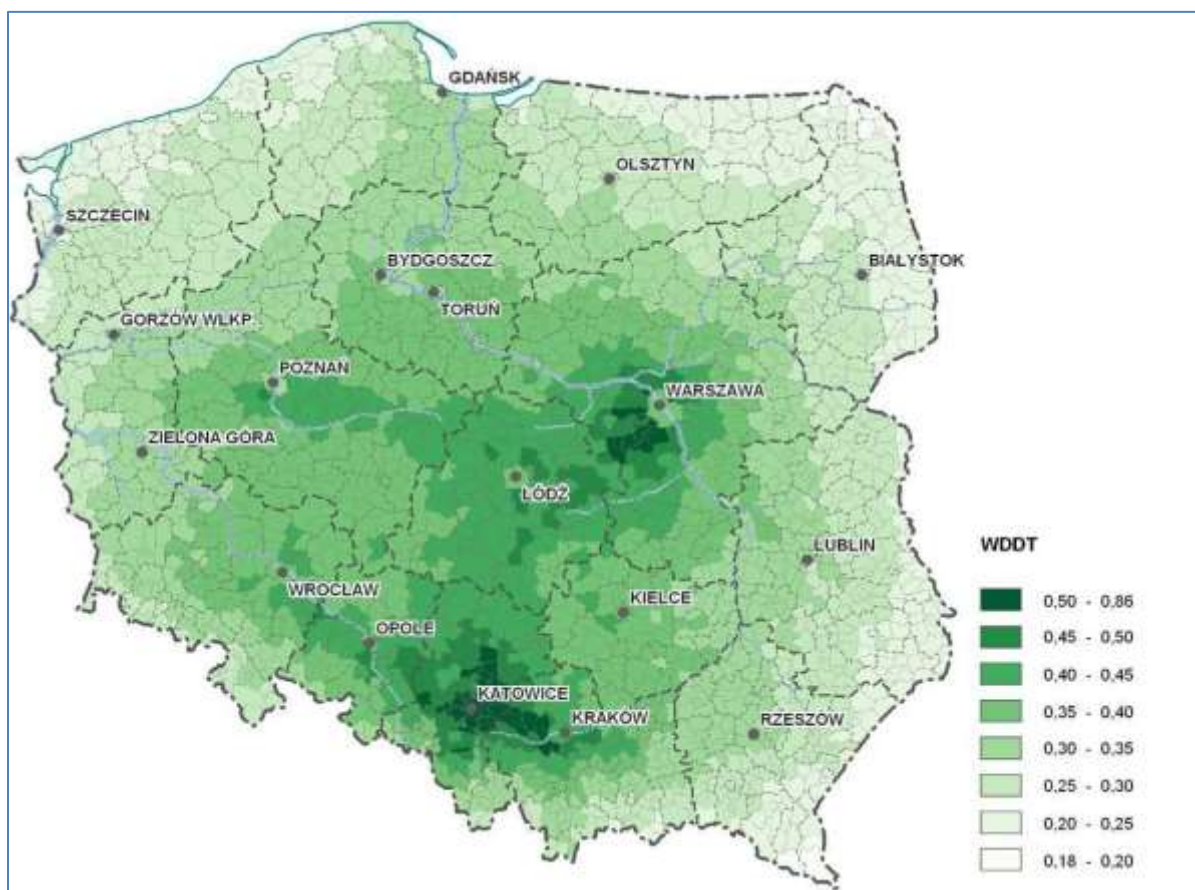
Inna sytuacja przedstawia się natomiast w transporcie kolejowym, gdzie dzięki pracom na poszczególnych liniach, widać poprawę parametrów eksploatacyjnych linii. W ślad za modernizacjami i rewitalizacjami linii kolejowych, znacząco poprawia się również stan techniczny estetyczny infrastruktury stacyjno-przystankowej, w zakresie peronów i dojeżdż do peronów. W ostatnich latach wyremontowana została większość infrastruktury peronowej i „okołoperonowej” na obszarze ROF, dzięki czemu można uznać, że w dużej mierze rozwiązany został problem złego postrzegania transportu kolejowego z punktu widzenia niskiej jakości tego elementu infrastruktury. Niedostateczne funkcjonowanie kolei, która nie jest odpowiednio wykorzystywana na obszarze ROF, wynika przede wszystkim ze zbyt małej liczby pociągów. Niewątpliwie natomiast, w dalszym ciągu poważnym mankamentem jest fakt, że większość obiektów dworcowych na terenie ROF jest zamknięta lub na dworcach nie są czynne kasy (a także nie ma na nich np. automatów biletowych).

Inną słabą stroną jest brak zintegrowania poszczególnych elementów sieci transportowej. Właściwie można mówić o pewnej dezintegracji. Brak jest wspólnego układu połączeń, pełnego powiązania poszczególnych rodzajów transportu w celu stworzenia jednolitych korytarzy transportowych, uzgodnień w zakresie zintegrowania świadczonych usług czy wspólnego systemu biletowego i taryf (więcej na ten temat – zob. Rozdział 3.5 oraz 3.6). Tym samym, pomimo licznych atutów, nie osiąga się (dzięki generalnie występującemu w integracji transportowej efektowi synergii) bezpośrednich korzyści w postaci zwiększenia liczby osób korzystających z transportu zbiorowego, skrócenia czasu podróży i zwiększenia jej komfortu, wzrostu dostępności przestrzennej i czasowej usług oraz zmniejszenia operacji związanych z organizacją przewozu różnymi środkami transportu.

Pewnym podsumowaniem stanu infrastruktury transportowej jest dostępność transportowa. Można stwierdzić w tym względzie pewną dwoistość sieci drogowej ROF: tzn. pewne odstępstwa od reszty kraju – przejawiające się w niskiej dostępności komunikacyjnej względem innych regionów kraju oraz uprzywilejowaną pozycję na tle

części województwa. Obserwację tą potwierdza badanie dostępności potencjałowej drogowej dla Polski w układzie gminnym. W analizie tej wzięto pod uwagę wyłącznie relacje krajowe, które zdeterminowane były rozkładem ludności oraz istnieniem tras o wyższej prędkości podróży (autostrady, drogi ekspresowe, drogi dwujezdniowe). Widać na nim odstępstwo dostępności województwa podkarpackiego od obszarów o najlepszej dostępności – zauważyć można także wyraźną różnicę w dostępności przestrzennej względem sąsiednich regionów (poza lubelskim). Jednocześnie zaś widać różnice na poziomie województwa. W woj. podkarpackim obszar lepszej dostępności obejmuje północno-zachodnią oraz centralną część regionu (z Rzeszowem).<sup>67</sup>

Rysunek 32. Dostępność potencjałowa do ludności (2012)

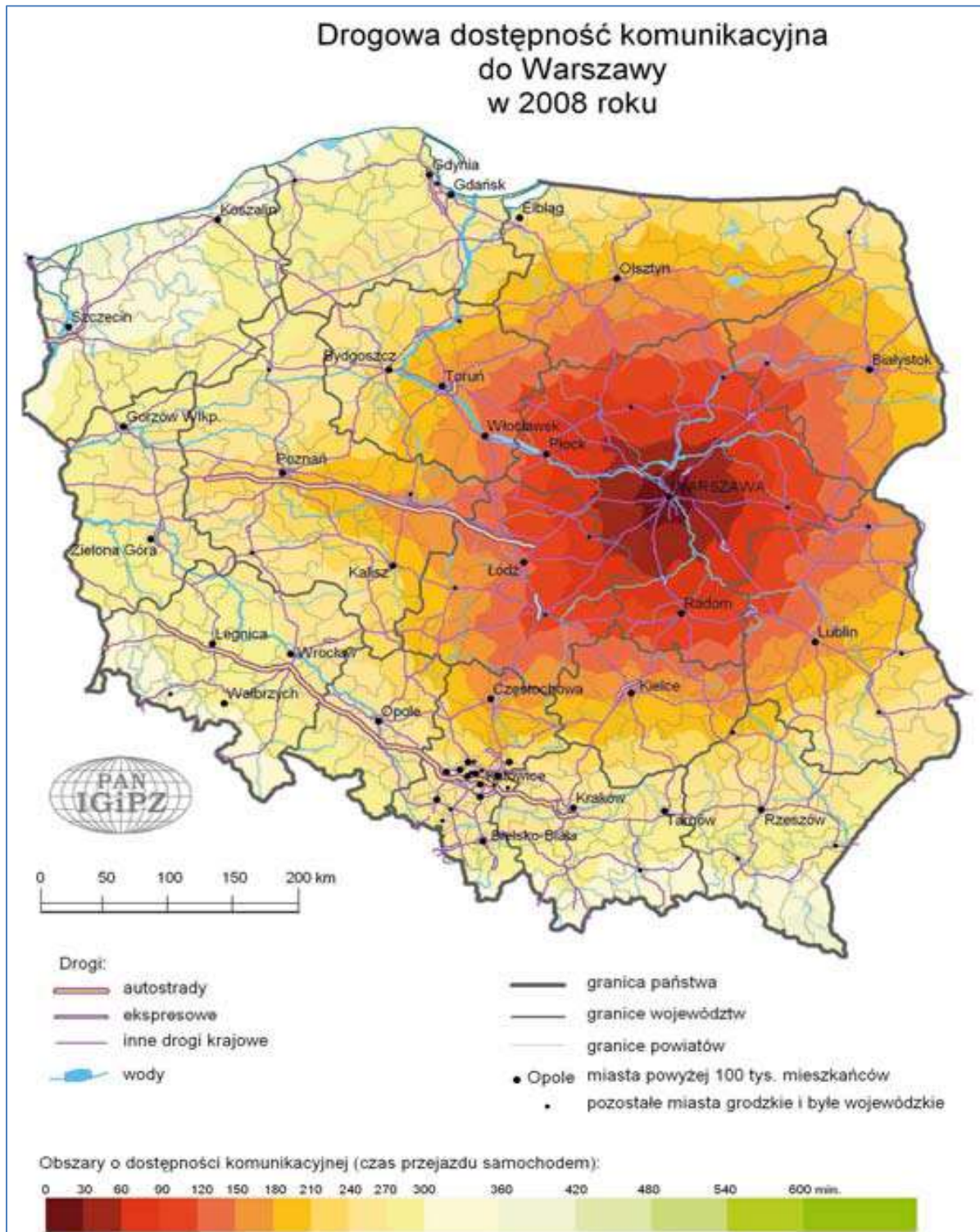


Źródło: Rosik P., Komornicki T., Pomianowski W., Stępnia M., Śleszyński P., 2011, Projekt Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (IV edycja Konkursu Dotacji), Narzędzie ewaluacyjno-badawcze dostępności transportowej gmin w podukładach wojewódzkich; Raport końcowy – za Charakterystyka systemu osadniczego województwa podkarpackiego z identyfikacją biegunów wzrostu oraz wyróżnieniem obszarów funkcjonalnych na poziomie regionalnym i lokalnym, autorzy Dr hab. Tomasz Komornicki Dr hab. Przemysław Śleszyński Dr Piotr Siłka, Ekspertyza wykonana w ramach prac nad aktualizacją i uzupełnieniem Strategii Rozwoju Województwa Podkarpackiego 2007-2020, Warszawa 2012 Str. 48

Innym przykładem niedostatecznej dostępności zewnętrznej obszarów ROF (względem innych aglomeracji w kraju) jest poziom dostępności czasowej do stolicy, będący istotnym miernikiem pozycji województwa w systemie transportowym kraju. Pokazuje on, iż dostępność do Warszawy z punktu widzenia ROF jest niska. Pomimo faktu, iż badanie poniższe przeprowadzono w 2008 roku, brak znaczących inwestycji w tym kierunku nie poprawił znacząco sytuacji od czasu jego przeprowadzenia.

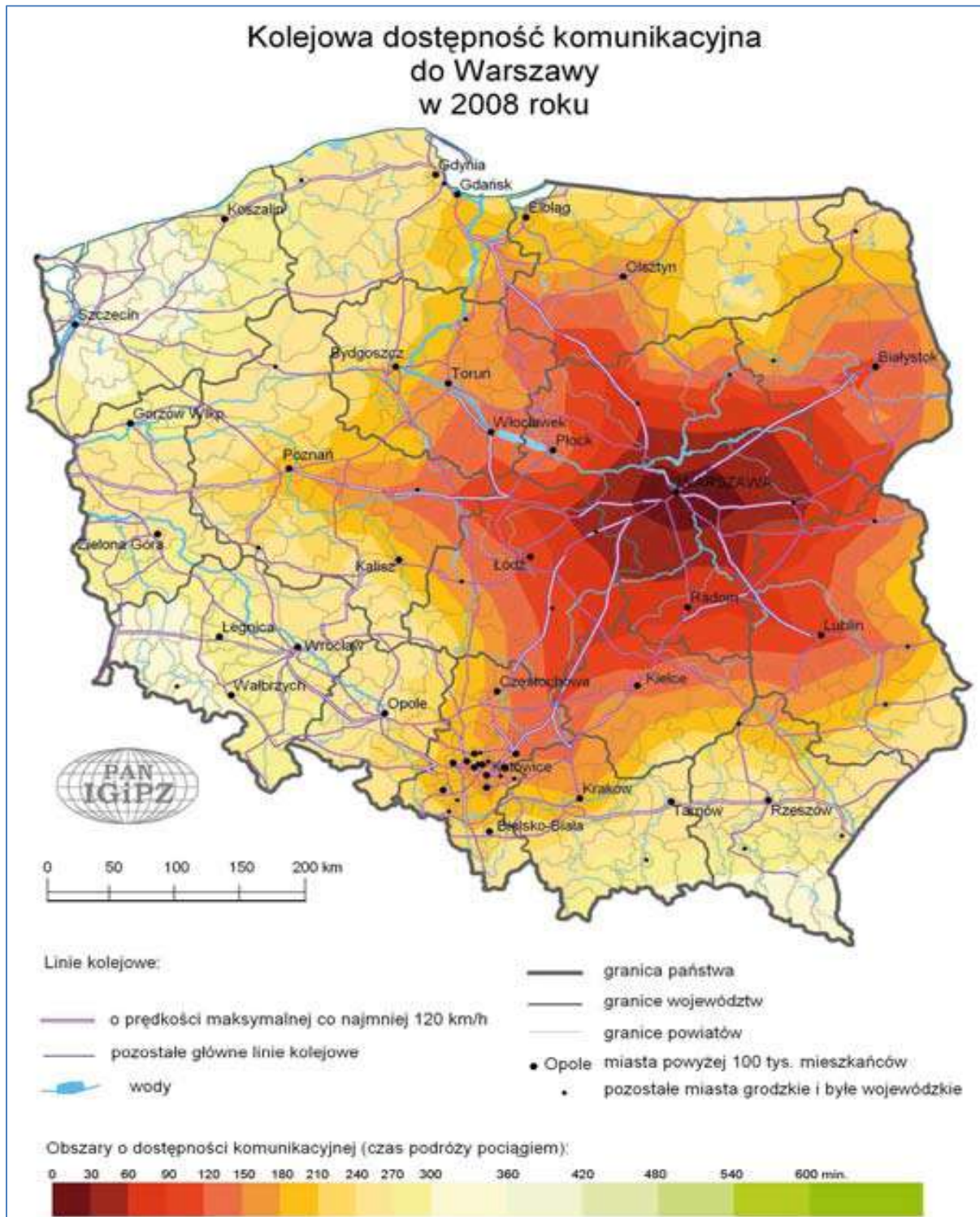
<sup>67</sup> Charakterystyka systemu osadniczego województwa podkarpackiego z identyfikacją biegunów wzrostu oraz wyróżnieniem obszarów funkcjonalnych na poziomie regionalnym i lokalnym, autorzy Dr hab. Tomasz Komornicki Dr hab. Przemysław Śleszyński Dr Piotr Siłka, Ekspertyza wykonana w ramach prac nad aktualizacją i uzupełnieniem Strategii Rozwoju Województwa Podkarpackiego 2007-2020, Warszawa 2012, str. 48.

Rysunek 33. Dostępność drogowa Warszawy w 2008 r.



Źródło: Komornicki T., Śleszyński P., Siłka P., Stępiak M., 2008, *Wariantowa analiza dostępności w transporcie lądowym*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego, Warszawa 2008, str. [w:] *Ekspertyzy do Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, t. II*, Saganowski K., Zagrzejewska-Fiedorowicz, Żuber P. (red.), Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, str. 264

Rysunek 34. Dostępność kolejowa Warszawy w 2008 r.

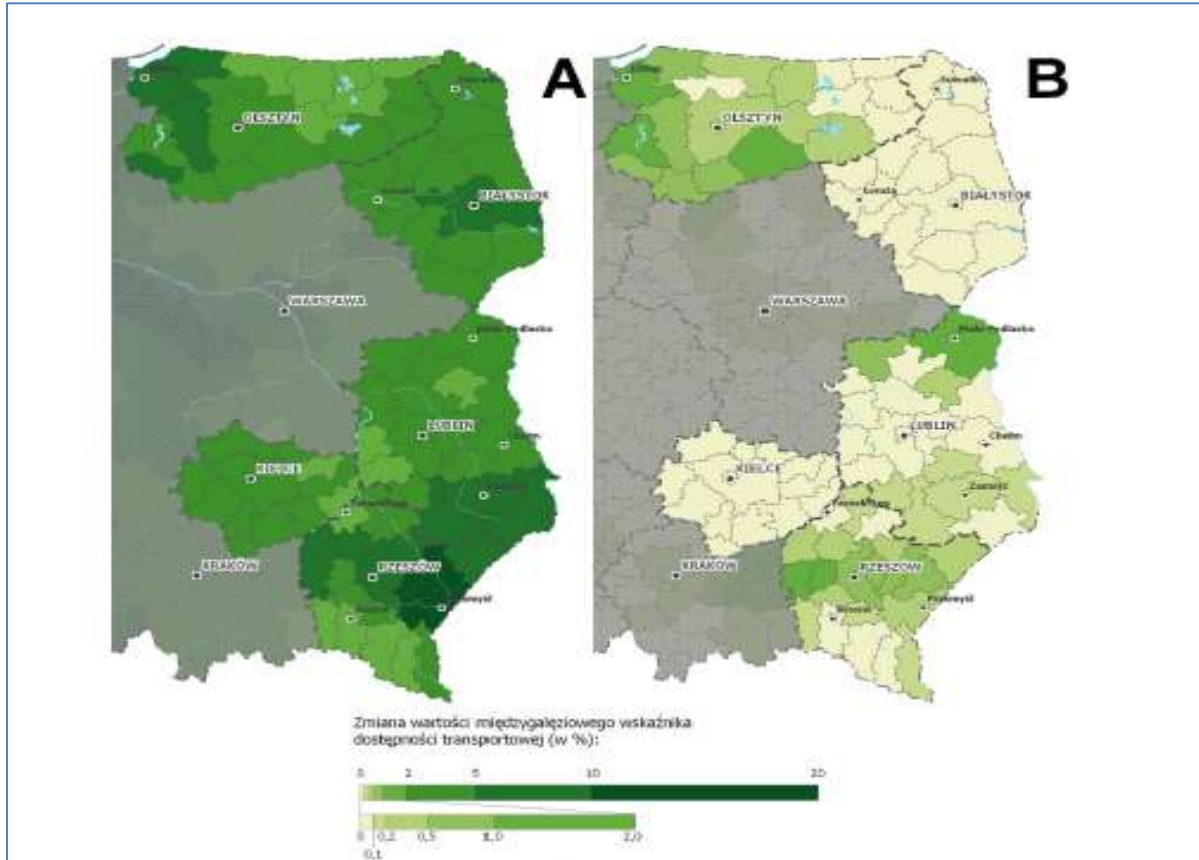


Źródło: Komornicki T., Śleszyński P., Siłka P., Stępiak M., 2008, *Wariantowa analiza dostępności w transporcie lądowym*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego, Warszawa 2008, str. [w:] *Ekspertyzy do Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, t. II*, Saganowski K., Zagrzejewska-Fiedorowicz, Żuber P. (red.), Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, str. 265

Sytuacja ta powinna zmienić się dzięki prowadzonym i planowanym inwestycjom. Widać to na przykładzie prowadzonych symulacji zmian wartości wskaźnika międzygałęziowej dostępności transportowej w wyniku realizacji trwających projektów budowy autostrad i dróg ekspresowych oraz projektów realizowanych w infrastrukturze kolejowej. Zmiana poziomu dostępności w wyniku przedsięwzięć drogowych realizowanych

na obszarze ROF przekracza 5%. Zauważyć trzeba jednocześnie, iż wzrost wskaźnika dostępności w transporcie kolejowym jest znacznie mniejszy, co wynika z rozmiaru inwestycji drogowych, oraz relatywnie wyższej pracy przewozowej.

Rysunek 35. Zmiana wartości WMDT w wyniku zakończenia obecnie prowadzonych inwestycji drogowych (A) i kolejowych (B)



Źródło: Komornicki T., Rosik P., Stępiak M., 2011, *Dostępność transportowa w Polsce wschodniej, ekspertyza dla Ministerstwa Rozwoju Regionalnego*, str. 85.



### 3. DIAGNOZA OBECNEGO STANU TRANSPORTU ZBIOROWEGO W RZESZOWSKIM OBSZARZE FUNKcjONALNYM

#### 3.1. Organizacja publicznego transportu zbiorowego w ROF – uwarunkowania prawno-organizacyjne

Rzeszowski Obszar Funkcjonalny (ROF) tworzy 13 gmin i miast: Gmina Boguchwała, Gmina Chmielnik, Gmina Czarna, Gmina Czudec, Gmina Głogów Małopolski, Gmina Krasne, Gmina Lubenia, Gmina Łańcut, Miasto Łańcut, Miasto Rzeszów, Gmina Świlcza, Gmina Trzebownisko oraz Gmina Tyczyn. ROF leży w środkowej części województwa podkarpackiego.

Organizacja publicznego transportu zbiorowego na obszarze ROF w poszczególnych gminach jest bardzo zróżnicowana. Należy podkreślić, że zgodnie z art. 7 Ustawy o samorządzie terytorialnym<sup>68</sup>, do zadań własnych gminy należy „zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty”, do czego zalicza się także m.in. działania w zakresie organizacji lokalnego transportu zbiorowego. Pomimo takiego zapisu, niektóre gminy na obszarze ROF ograniczają swój wkład w organizację transportu zbiorowego do finansowania komunikacji „szkolnej”, czyli dowozu dzieci i młodzieży do szkół. Są to przewozy o charakterze zamkniętym.

Do takich gmin z obszaru ROF należy miasto Łańcut, liczące ok. 18 tysięcy mieszkańców. W 2014 r. władze miasta Łańcuta, przy budżecie na 2014 r. przekraczającym 50 mln zł, na lokalny transport zbiorowy przewidziały zaledwie 38 tys. złotych, wyłącznie na dowożenie uczniów niepełnosprawnych do szkół. Ogólnodostępną komunikację po terenie powiatu łańcuckiego (w tym – na terenie gminy wiejskiej Łańcut) zapewnia podstawowo PKS Leżajsk, natomiast połączenia pomiędzy Łańcutem i Rzeszowem – PKS Leżajsk oraz kilku prywatnych przewoźników (zob. więcej – pkt. 3.3).

Analogicznie, gmina wiejska Łańcut, licząca ponad 20 tysięcy mieszkańców, przy budżecie sięgającym prawie 52 mln zł (zgodnie z projektem na rok 2015) nie dofinansowuje organizacji i finansowania lokalnego transportu zbiorowego na terenie gminy, poza dowożeniem uczniów. Na ten cel przewidziano w budżecie na 2015 r. kwotę 400 tys. zł.

Kolejną gminą z terenu ROF, która nie dofinansowuje lokalnego transportu zbiorowego, jest gmina Czudec, licząca 11,8 tys. mieszkańców i posiadająca budżet (na 2014 r.) w wysokości 30,7 mln zł. W budżecie przewidziano dofinansowanie dowozu uczniów do szkół w kwocie 356 tys. złotych.

Nieco odmiennie wygląda sytuacja w gminie Lubenia (6,5 tys. mieszkańców, budżet 15,3 mln zł), ostatniej gminie z obszaru ROF nie dofinansowującej dotychczas lokalnego transportu zbiorowego (poza finansowaniem dowozu uczniów do szkół). W projekcie budżetu na rok 2015 przewidziano kwotę 100 tys. złotych na „zakup usług komunikacyjnych”. Miało to związek z planowanym zawarciem porozumienia z Miastem Rzeszów w sprawie powierzenia organizacji transportu zbiorowego na części obszaru gminy Lubenia. Z dniem 1 marca 2015 r. Gmina Lubenia powierzyła Miastu Rzeszów organizację transportu zbiorowego na terenie miejscowości Siedliska. Z tego tytułu, zgodnie z zawartym porozumieniem międzygminnym (zob. pkt. 3.2.1), gm. Lubenia przekazała M. Rzeszów do dn. 31.12.2015 r. kwotę 38 348,29 zł. Ponadto przewidziano kwotę 216,5 tys. zł. na finansowanie dowozu uczniów do szkół.

Z powyższego zestawienia wynika, że 3 spośród 13 gmin wchodzących w skład ROF nie uczestniczy w żaden sposób w organizacji publicznego transportu zbiorowego.

Na obszarze ROF działa związek komunikacyjny gmin Podkarpacka Komunikacja Samochodowa (ZG PKS). W skład związku wchodzi następujące gminy: Boguchwała, Chmielnik, Czarna, Głogów Małopolski, Trzebownisko. Budżet związku na rok 2014 wynosił 4 264 900 złotych i składał się z:

- Wpłaty członkowskich gmin na zabezpieczenie rekompensat udzielanych podmiotom zobowiązanym do świadczenia usług transportu publicznego (3.970.800,00);

<sup>68</sup> Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie terytorialnym; Dz. U. 1990 nr 16, poz. 95.

- Składek członkowskich wg §41 ust 3 statutu (271.100,00) – wysokość składki od każdego z członków związku jest uzależniona od liczby mieszkańców danej gminy;
- Wpływów ze sprzedaży usług pozostałych – usług z tytułu lokalnego transportu zbiorowego pracowników do zakładów pracy (13.000,00);
- Odsetek od wolnych środków na rachunku bankowym, od lokat i udzielonych pożyczek (10.000,00).

Sytuacja budżetowa poszczególnych gmin wchodzących w skład ZG PKS przedstawia się następująco:

- Gmina Boguchwała – liczba mieszkańców 19 500, budżet w roku 2014 – 56 364 tys. zł, na lokalny transport zbiorowy przeznaczono w budżecie kwotę 700 000, ponadto na finansowanie dowozu uczniów do szkół przeznaczono 237 195 tys. zł;
- Gmina Chmielnik – liczba mieszkańców 6 700, budżet 19 400 tys. złotych, na lokalny transport zbiorowy przeznaczono w budżecie kwotę 320 000 zł, ponadto na finansowanie dowozu uczniów do szkół przeznaczono 286 293 zł;
- Gmina Czarna – liczba mieszkańców 11 260, budżet (na 2015 r.) 35 814 tys. zł, na lokalny transport zbiorowy 335 000 zł, ponadto na finansowanie dowozu uczniów do szkół przeznaczono 68 300 zł;
- Gmina Głogów Małopolski – liczba mieszkańców 19 250, budżet 61 203 tys. zł, na lokalny transport zbiorowy 750 000 zł, ponadto na finansowanie dowozu uczniów do szkół 657 000 zł;
- Gmina Trzebawisko – liczba mieszkańców 20 441, dochody budżetu (zgodnie z projektem na 2015 r.) 57 831 tys. zł, na lokalny transport zbiorowy 1 900 000 zł, ponadto na finansowanie dowozu uczniów 220 000 zł.

Związek swoje statutowe zadania realizuje za pośrednictwem przewoźnika PKS Rzeszów S.A., którego jest 100% właścicielem.

Inaczej wygląda sytuacja z organizacją transportu publicznego na terenie pozostałych 4 gmin wchodzących w skład ROF – czyli na terenie Miasta Rzeszów, a także gmin Krasne, Świlcza i Tyczyn. Miasto Rzeszów powołało 07 lipca 2009 r. gminną jednostkę budżetową – Zarząd Transportu Miejskiego. Podstawowym przedmiotem działania ZTM jest planowanie, organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym na terenie miasta Rzeszowa oraz gmin, z którymi zostanie zawarte porozumienie międzygminne o powierzeniu tego zadania miastu Rzeszów w imieniu, którego działa Zarząd Transportu Miejskiego.

Trzy podrzeszowskie gminy: Krasne, Świlcza i Tyczyn (a także, częściowo, od 2015 r. gmina Lubenia, co wskazano powyżej), zdecydowały się na to ostatnie rozwiązanie. Sytuacja budżetowa gmin wchodzących w skład „rzeszowskiego” porozumienia przedstawia się następująco:

- Miasto Rzeszów – budżet w roku 2014 wynosił 1 043 000 tys. zł (w tym: wpływy z biletów komunikacji miejskiej 33 522 500), na lokalny transport zbiorowy przeznaczono 66 203 910 zł, w tym na wydatki związane z realizacją zadań statutowych 56 620 137 zł. Na dowóz uczniów do szkół przeznaczono w rzeszowskim budżecie 1 320 000 zł; W projekcie rzeszowskiego budżetu na 2015 r. przewidziano dochody w wysokości 1 152 141 519 zł, w tym dochody z biletów komunikacji miejskiej 30 621 200 zł. Na lokalny transport zbiorowy zaplanowano 61 211 687 zł, w tym na realizację zadań statutowych 60 361 687 zł. Na dowóz uczniów do szkół zaplanowano 1 320 000 zł;
- Gmina Krasne – budżet w roku 2014 po stronie dochodów wynosił 31 839 326 zł, na lokalny transport zbiorowy przeznaczono 793 000 zł, na dowóz uczniów do szkół zaplanowano 44 681 zł;
- Gmina Świlcza – budżet w roku 2014 wynosił 42 786 470 zł, na lokalny transport zbiorowy przeznaczono 472 024 zł, na dowóz uczniów do szkół 304 070 zł;
- Gmina Tyczyn – budżet w roku 2014 wynosił 27 922 517 zł, na lokalny transport zbiorowy przeznaczono 121 200 zł, na dowóz uczniów do szkół 250 000 zł.

W poniższej tabeli przedstawiono porównanie wielkości dotacji na publiczny transport zbiorowy i wielkości kwot przeznaczanych na dowozy do szkół. Poszczególne gminy poukładano w niej w kolejności od największego do najmniejszego wskaźnika, ukazującego jaki odsetek kwoty wydawanej przez dany samorząd na transport stanowią środki wydawane na publiczny transport zbiorowy.

Tabela 25. Wielkość środków na publiczny transport zbiorowy i dowozy do szkół

Gmina	Dotacja na publiczny transport zbiorowy (p.t.z), w tys. zł	Koszty dowozu dzieci do szkół, w tys. zł	Razem, w tys. zł	% kwoty na p.t.z. względem łącznej kwoty wydawanej na transport
Miasto Rzeszów	66 203	1320	67 523	98,0
Gmina Krasne	793	45	838	94,6
Gmina Trzebownisko	1900	220	2120	89,6
Gmina Czarna	335	68	403	83,1
Gmina Boguchwała	700	237	937	74,7
Gmina Świlcza	472	304	776	60,8
Gmina Głogów Małopolski	750	657	1407	53,3
Gmina Chmielnik	320	286	606	52,8
Gmina Tyczyn	121	250	371	32,6
Gmina Lubenia	100	256	356	28,1
Gmina Czudec	0	356	356	0
Gmina Łańcut	0	400	400	0
Miasto Łańcut	0	38	38	0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z uchwał budżetowych gmin wchodzących w skład ROF

Mając naturalnie na względzie fakt, że na terenach wiejskich występuje często większy niż w mieście problem ze sprawnym dowozem dzieci do szkół transportem publicznym (co często determinuje konieczność tworzenia przewozów o charakterze zamkniętym, dedykowanych wyłącznie dowozom do szkół), należy podkreślić, że fakt, iż 5 gmin z obszaru ROF wydaje więcej na dowozy dzieci do szkół niż na transport publiczny, a kolejne trzy (Chmielnik, Głogów Młp. i Świlcza) wydają zbliżone środki na transport publiczny i dowozy do szkół, w naturalny sposób pogarsza ofertę transportu publicznego na obszarze tych gmin. Uruchamiane przewozy są bowiem dedykowane tylko jednej grupie podróżnych – scedowując na transport publiczny przynajmniej część środków dedykowanych dowozom do szkół, władze poszczególnych gmin wyszłyby naprzeciw oczekiwaniom także innych grup podróżnych.

### 3.2. Sieć komunikacyjna na obszarze ROF

Obsługa komunikacyjna transportu autobusowego wewnątrz ROF opiera się na dwóch organizatorach publicznego transportu zbiorowego: Zarządu Transportu Miejskiego w Rzeszowie (ZTM Rzeszów) oraz Związku Gmin „Podkarpacka Komunikacja Samochodowa” (ZG PKS), który organizuje połączenia autobusowe – w ramach struktury PKS Rzeszów, pod marką Międzygminna Komunikacja Samochodowa (MKS) – pomiędzy Rzeszowem i kilkoma ościennymi gminami.

### 3.2.1. ZTM RZESZÓW

Zarząd Transportu Miejskiego Rzeszów jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego w imieniu Miasta Rzeszowa na jego terenie, a także, na mocy zawartych porozumień międzygminnych, na obszarze gmin Krasne, Świlcza i Tyczyn. A od 1 marca 2015 r. – również na terenie gm. Lubenia w zakresie obsługi miejscowości Siedliska. Stawka 1 wozokm na terenie gminy Lubenia wynosi 3,87 zł<sup>69</sup>.

Oprócz tego, autobusy ZTM Rzeszów zatrzymują się także na obszarze trzech innych gmin, które nie są objęte porozumieniami międzygminnymi związanymi z funkcjonowaniem autobusów ZTM. Są to gminy Boguchwała, Głogów Małopolski i Trzebownisko.

Częściowa obsługa przez ZTM gmin Boguchwała i Głogów Młp. wynika m.in. z faktu odcinkowego przebiegu tras linii przez obszar tych gmin oraz braku pętli autobusowych umożliwiających nawrót autobusów na obszarze miasta Rzeszowa. Przez obszar gminy Głogów Młp.<sup>70</sup> przebiega trasa linii nr 20 (Rzeszów Bardowskiego – Bratkowice/Czekaj), realizowana na podstawie umowy z gminą Świlcza. Z kolei przez obszar gminy Boguchwała przebiega linia nr 34, rozpoczynająca i kończąca bieg na terenie Rzeszowa (Lwowska szpital pętla – Błękitne Wzgórze/Leśne Wzgórze<sup>71</sup>). Oprócz tego, dwie linie ZTM mają jeden z początkowych/końcowych przystanków na terenie gminy Boguchwała. Są to:

- Linia nr 3 (Krakowska granica – Boguchwała)<sup>72</sup>;
- Linia nr 35 (Bardowskiego – Kielanówka pętla)<sup>73</sup>.

Rezygnacja z wjazdu ww. linii na teren gmin Boguchwała, utrudniłoby obsługę połączeń centrum Rzeszowa z, odpowiednio, przygraniczną częścią osiedli Zwiężczyca oraz Błękitne Wzgórze. Układ połączeń w obecnym systemie – z uwzględnieniem wjazdu na teren gminy Boguchwała – realizowany będzie do czasu wybudowania nowych pętli autobusowych przy ul. Podkarpackiej i Staroniwskiej.

Natomiast obsługa fragmentu gmin Trzebownisko i Głogów Młp., przez linie 51, 53 i 54, wynika z zapewnienia przez ZTM dojazdu z Rzeszowa do Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka (znajdującego się na terenie gminy Trzebownisko) i stref ekonomicznych S1 (Jasionka) i S2 (Podwyższonej Aktywności Gospodarczej w Rogoźnicy).

W związku z tym, na terenie gminy Trzebownisko zatrzymują się następujące linie ZTM:

- Linia nr 51 (Bardowskiego – Tajęcina Goodrich/OPTeam)<sup>74</sup>;
- Linia nr 53 (Bardowskiego – Jasionka Port Lotniczy)<sup>75</sup>.

Z kolei linia 54 ZTM Rzeszów obsługuje dojazdy do SSE Rogoźnica, znajdującej się na terenie gminy Głogów Małopolski. Autobusy tej linii (kursującej w relacji Bardowskiego – Rogoźnica Yanko) zatrzymują się na terenie gminy Głogów Młp., oprócz przystanku końcowego/początkowego Rogoźnica Yanko, także na przystankach Rogoźnica Zelmer B i Rogoźnica Meta-Zel.

Należy podkreślić, że linie 51, 53 i 54, mimo iż zatrzymują się na terenie gmin Trzebownisko bądź Głogów Małopolski, de facto – za wyjątkiem obsługi lotniska w Jasionce przez linie 51 i 53 – nie pełnią funkcji obsługi komunikacyjnej tych gmin. Wynika to z faktu, że zatrzymują się one tylko na terenie wewnętrznym obsługiwanych zakładów pracy. Przejazd tych linii przez teren gmin Trzebownisko i Głogów Małopolski odbywa

<sup>69</sup> Uchwała Nr VI/90/2015 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 16 lutego 2015 r. w sprawie zawarcia porozumienia międzygminnego pomiędzy Gminą Miasto Rzeszów a Gminą Lubenia w zakresie lokalnego transportu zbiorowego; Porozumienie międzygminne zawarte w dniu 27 lutego 2015 r. w Rzeszowie, pomiędzy Gminą Miasto Rzeszów, a Gminą Lubenia (Umowa ZTM 233.41.42.2015).

<sup>70</sup> Na obszarze gminy Głogów Młp. znajdują się następujące przystanki obsługiwane przez ZTM (linia 20): Miłocin, klub 29; Miłocin, wieś 27; Pogwizdów Nowy, osiedle 25 oraz Pogwizdów Nowy, osiedle 26; Miłocin, wieś 28; Miłocin 62

<sup>71</sup> Na obszarze gminy Boguchwała, znajdują się następujące przystanki tej linii: Kielanówka, cegielnia 01; Kielanówka 03; Kielanówka, Ruch 05 oraz Kielanówka, Ruch 06; Kielanówka 04; Kielanówka, cegielnia 02.

<sup>72</sup> Linia kończy swój bieg na przystanku Boguchwała 66 (zaczyna bieg na przystanku Boguchwała 97), obsługuje też na obszarze gminy Boguchwała parę przystanków Boguchwała 64/Boguchwała 99.

<sup>73</sup> Linia kończy/rozpoczyna swój bieg na przystanku Kielanówka pętla 14, obsługuje też na obszarze gminy Boguchwała parę przystanków Kielanówka poczta 11/Kielanówka, poczta 12.

<sup>74</sup> Linia kończy/rozpoczyna swój bieg na przystanku Tajęcina Goodrich/OPTeam, obsługuje też na obszarze gminy Trzebownisko (w obu kierunkach) przystanki Jasionka Borg Warner TS, Jasionka – Port Lotniczy, Tajęcina MTU Aero Engines.

<sup>75</sup> Linia kończy/rozpoczyna swój bieg na przystanku Jasionka – Port Lotniczy. Jest to jej jedyny przystanek na obszarze gminy Trzebownisko.

się „przy drzwiach zamkniętych”: bez uzgodnień z ww. gminami na zatrzymywanie się autobusów ZTM na ich terenie. Kursowanie tych linii zostało natomiast uzgodnione ze Starostą Rzeszowskim<sup>76</sup>. Linie 51, 53 i 54 funkcjonują w porozumieniu z Rzeszowską Agencją Rozwoju Regionalnego SA w Rzeszowie.

Linie 51, 53 i 54, uruchomione z dniem 1 kwietnia 2014 r., mają status linii specjalnych<sup>77</sup>, co wynika jednak przede wszystkim z charakteru obsługiwanych przez nie tras, gdyż ceny biletów są identyczne jak w przypadku pozostałych linii ZTM<sup>78</sup>. Mianem linii specjalnych określa się również linie „cementarne” ZTM, uruchamiane w okresie Wszystkich Świętych, a także linie W1 i W2, uruchamiane w nocy z 24 na 25 grudnia w celu ułatwienia dojazdów i powrotów z Pasterki<sup>79</sup>.

Według stanu na 1 stycznia 2015 r., sieć komunikacyjna ZTM Rzeszów składa się z 52 linii autobusowych, w tym:

- 46 linii zwykłych;
- 3 linii specjalnych<sup>80</sup>;
- 3 linii nocnych.

Ich trasy oraz częstotliwość i ramowe godziny kursowania przedstawia poniższa tabela.

Tabela 26. Linie autobusowe uruchamiane przez ZTM Rzeszów

Nr	Trasa podstawowa	Trasy alternatywne	Przeciętna częstotliwość kursowania <sup>81</sup>	Ramowe godz. kursow. <sup>82</sup>
0A	Dworzec Główny – Powstańców Warszawy – Dworzec Główny	przez ul. Matuszczaka	Dni robocze: 10-15 min (w godz. wieczornych: 25 min); dni wolne: 20-25 min	5-23.30
0B	Pl. Kilińskiego – Powstańców Warszawy – Dworzec Główny	---	Dni robocze: 10-15 min (w godz. wieczornych: 20-30 min); soboty: 15-30 min, niedziele: 20-30 min	4.30-23
1	Krakowska granica – Załęska Zakład Karny	Krakowska granica – Spichlerzowa pętla; Krakowska granica – Ciepłownicza Elektrociepłownia	Dni robocze: 30-80 min; dni wolne: 100 min	5-22.30 (dni wolne: 6-22.30)
2	Bł. Karoliny – Rejtana /Armii Krajowej	---	40-50 min (niedziele: 40-80 min)	5.30-22 (niedziele: 6-22)
3	Krakowska Granica – Boguchwała	Krakowska Granica – Piłsudskiego U. Marszałkowski	Dni robocze: 30-80 min; soboty: 50-80 min; niedziele: 90-100 min	5-23.30 (niedziele: 7-22.30)
4	Warszawska / Borowa – Malawa Góra pętla	Malawa Góra – Dworzec Główny; Malawa Góra – Marszałkowska	Dni robocze: 50-100 min; dni wolne: 80-150 min	5-23.30 (dni wolne: 5-18.30)

<sup>76</sup> W przypadku linii 51: postanowienie Starosty Rzeszowskiego KT.7250.5.16.2014; w przypadku linii 53: KT.7250.5.15.2014; w przypadku linii 54: KT.7250.5.17.2014. We wszystkich przypadkach, postanowienia wydane zostały w dn. 5 marca 2014 r.

<sup>77</sup> Do 31 marca 2014 r. jedyną linią specjalną była linia „L”, kursująca z Dworca Głównego PKP w Rzeszowie do Portu Lotniczego Jasionka; została ona zastąpiona przez linie 53 i 54.

<sup>78</sup> Do dnia 28 lutego 2014 r. na dawnej linii specjalnej „L” obowiązywały inne ceny biletów, jednak od dnia 1 marca 2014 r. taryfa została ujednoczona. Por. Uchwała nr LXVIII/1245/2014 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 28 stycznia 2014 r. zmieniająca uchwałę Rady Miasta Rzeszowa w sprawie ustanowienia ulg w opłatach za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie zadania o charakterze użyteczności publicznej na terenie Gminy Miasta Rzeszów.

<sup>79</sup> W zamieszczonym poniżej wykazie, linie „cementarne” i „wigilijne” nie będą brane pod uwagę.

<sup>80</sup> Biorąc pod uwagę tylko linie nr 51, 53 i 54.

<sup>81</sup> Biorąc pod uwagę odcinki, na której wykonywane jest najwięcej kursów.

<sup>82</sup> Co do zasady, w wykazie godzin kursowania starano się podawać: w przypadku godzin porannych: pory kursowania pierwszych autobusów w kierunku centrum, w przypadku godzin wieczornych: pory kursowania ostatnich autobusów z kierunku centrum.

Nr	Trasa podstawowa	Trasy alternatywne	Przeciętna częstotliwość kursowania <sup>81</sup>	Ramowe godz. kursow. <sup>82</sup>
5	Trembeckiego ZTM pętla – Matysówka pętla	Matysówka pętla – Lubelska Zajezdnia MPK	Dni robocze: 30-100 min; dni wolne: 90-100 min	6-24 (niedziele: 7-22)
6	Ustrzycka pętla – Malawa OSP	Ustrzycka Pętla – Dworzec Główny; Ustrzycka Mostek – Malawa OSP; Malawa OSP – Dworzec Główny	Dni robocze: 30-60 min (poranny szczyt: 15 min); dni wolne: 60-120 min <sup>83</sup>	5-23.30 (weekendy: 5-22)
7	Dworzec Lokalny – Siedliska Skrzyżowanie II <sup>84</sup>	---	Dni robocze: po 3 kursy w porannym i popołudniowym szczycie, 2 kursy w porze wieczornej (godz. 21-23); dni wolne: po 4 kursy	5-23.30 (weekendy: 6-21)
8	Warszawska / Borowa – Sikorskiego pętla	---	Dni robocze: 30-60 min; dni wolne: 60-min	5-23 (weekendy: 5.30-22)
9	Wita Stwosza / Langiewicza – Olbrachta pętla	Wita Stwosza – Trembeckiego ZTM; Olbrachta Pętla – Trembeckiego ZTM	Dni robocze: 30-60 min; soboty: 40 min; niedziele: 90-120 min	5.30-23.30 (weekendy: 5.30-21.30)
10	Bł. Karoliny – Łukasiewicza pętla	Bł. Karoliny – Dworzec Główny PKP	Dni robocze: 30-60 min; dni wolne: 90 min	5.30-22
11	Niepodległości pawilony – Potockiego pętla	Potockiego pętla – Głowackiego ZUS	Dni robocze: 30 min; dni wolne: 50 min	6-23 (weekendy: 6-22)
12	Trembeckiego ZTM pętla – Budziwojska pętla	---	Dni robocze: 30-60 min (w godz. wieczornych: 90 min); dni wolne: 60-90 min	4-23 (weekendy: 5-23)
13	Mikołajczyka pętla – Niepodległości pawilony	Mikołajczyka pętla – Lwowska szpital pętla; Niepodległości pawilony – Lwowska szpital pętla	Dni robocze: 20-30 min; dni wolne: 30 min	5-22 (niedziele: 6-22)
14	Palikówka pętla – Dworzec Główny PKP	Piłsudskiego U. Wojewódzki – Palikówka pętla; Pl. Kilińskiego – Palikówka pętla; Matuszczaka pętla – Palikówka pętla; Palikówka pętla – Matuszczaka pętla; część kursów wykonywanych z zajazdem do: Krasne Wólka; część kursów zaczyna/kończy na krańcu Krasne Wólka	Dni robocze: 60 min; soboty: 90-120 min; niedziele: 6 kursów dziennie	5-24 (soboty: 6-22; niedziele: 6-20)
15	Cienista cmentarz – Jarowa pętla	Cienista cmentarz – Dworzec Główny; Jarowa pętla – Dworzec Główny	Dni robocze: 60-120 min; dni wolne: 90 min	7-20
16	Pl. Kilińskiego – Św. Rocha lasek pętla	---	Dni robocze: 20-60 min; dni wolne: 60-90 min	5-23.30 (soboty: 5-22.30; niedziele: 6-22)

<sup>83</sup> Co 60 min: do godz. 13 w soboty i godz. 14 w niedziele.

<sup>84</sup> Linia uruchomiona 1.03.2015 r.

Nr	Trasa podstawowa	Trasy alternatywne	Przeciętna częstotliwość kursowania <sup>81</sup>	Ramowe godz. kursów. <sup>82</sup>
17	Wita Stwosza / Langiewicza – Lwowska szpital pętla	Przemysłowa U. Celny – Lwowska szpital pętla	Dni robocze: 20-30 min; dni wolne: 25-30 min	5.30-23.30 (niedziele: 6-23)
18	Obr. Poczty Gdańskiej pętla – Łukasiewicza pętla (p. Powstańców Warszawy)	Miłocińska pętla – Łukasiewicza pętla	Dni robocze: 10-15 min (w godz. wieczornych: 20 min); soboty: 30 min; niedziele: 30-60 min	5-24 (niedziele: 5-23)
19	Obr. Poczty Gdańskiej pętla – Łukasiewicza pętla (p. Rejtana)	Miłocińska pętla – Łukasiewicza pętla	Dni robocze: 10-15 min (w godz. wieczornych: 20 min); soboty: 25 min; niedziele: 30 min	5-24 (weekendy: 5.30-23.30)
20	Bardowskiego – Bratkowice Czekaj	Bardowskiego – Mrowla II	5 kursów dziennie tylko w dni robocze (2 w godz. 5/6, 2 w godz. 16/17 i 1 w godz. 22/23)	
21	Pl. Kilińskiego – Hermanowa Przylasek pętla	Warintowo: z zajazdem do przystanku Budziwojska Pętla	Kursuje w dni nauki szkolnej; 3 kursy dziennie – 1 porannym szczyt, 2 w popołudniowym szczyt	
22	Bardowskiego – Trzciana pętla	Wariantowo: wybrane kursy przez Kamyszyn Pętla lub w relacji Bardowskiego – Kamyszyn Pętla; Bardowskiego – Krakowska Cmentarz; Bardowskiego – Świlcza	Dni robocze: 60 min (godz. szczytu – 30 min); dni wolne: 90 min	5-23.30 (soboty: 5.30-20.30; niedziele: 6-21)
23	Olbrachta pętla – Matuszczaka pętla	Olbrachta pętla – Lwowska Jednostka Wojskowa; Matuszczaka pętla – Lwowska Jednostka Wojskowa	Kursuje w dni robocze: 3 kursy w porannym i 3 kursy w popołudniowym szczyt (częstotliwość: 90 min)	
24	Obr. Poczty Gdańskiej pętla – Matuszczaka pętla	Miłocińska pętla – Matuszczaka pętla	Kursuje w dni robocze w godzinach szczytu (6.30-9, 14-16.30 z częstotliwością co ok. 30 min)	
25	Bzianka pętla – Cienista cmentarz	Bzianka pętla – Dworzec Główny; Bzianka pętla – Wyzwolenia / Warszawska; Cienista cmentarz – Dębicka pętla; Cienista cmentarz – Dworzec Główny	Dni robocze: 40-150 min; soboty: 6 kursów dziennie; niedziele: 4 kursy dziennie	5-24 (soboty: 5.30-20; niedziele: 7-20)
26	Krakowska / Ceramiczna – Cienista cmentarz	Krakowska granica – Cienista cmentarz	Dni robocze: 40-60 (w godz. wieczornych: 90 min); soboty: 60 min (w godz. wieczornych: 90 min); niedziele: 90-120 min	6-22.30
27	Bł. Karoliny – Cienista cmentarz	Bł. Karoliny – Dworzec Główny	Dni robocze: 30 min (w godz. wieczornych: 30-60 min); soboty: 50 min; niedziele: 80 min	6-23.30 (niedziele: 6.30-21)
28	Trembeckiego ZTM pętla – Beskidzka	Wariantowo wybrane kursy przez Raclawówkę Dolną pętla	Dni robocze: 30 min w godz. szczytu, 90 min poza szczytem; dni wolne: 90-120 min	5-23 (niedziele: 5.30-21.30)

Nr	Trasa podstawowa	Trasy alternatywne	Przeciętna częstotliwość kursowania <sup>81</sup>	Ramowe godz. kursow. <sup>82</sup>
29	Trembeckiego ZTM pętla – Przemysłowa U. Celny	Przemysłowa U. Celny – Głowackiego ZUS	Kursuje w dni robocze. 2 kursy w porannym szczycie, 1 kurs w popołudniowym szczycie <sup>85</sup>	
30	Mikołajczyka pętla – Matuszczaka pętla	---	Dni robocze: 25-30 min (w godz. wieczornych: 40 min); dni wolne: 30 min	5-23.30 (soboty: 6-23.30; niedziele: 6-23)
31	Lubelska Zajeżdźnia MPK – Kard. K. Wojtyły pętla	---	60-90 min (w godz. szczytu: 30-40 min)	5-23 (weekendy: 5-21)
32	Obr. Poczty Gdańskiej pętla – Niepodległości pawilony 02	---	Kursuje w dni robocze w godzinach szczytu (6-9, 13-16 z częstotliwością co ok. 30 min w porannym i 60 min w popołudniowym szczycie)	
33	Lubelska Zajeżdźnia MPK – Dębicka pętla	---	Dni robocze: 30-100 min; dni wolne: 90-100 min	4-21 (weekendy: 4-20)
34	Błękitne Wzgórze / Leśne Wzgórze – Lwowska szpital pętla	Błękitne Wzgórze / Leśne Wzgórze – Piłsudskiego U. Marszałkowski	Dni robocze: 25-60 min; dni wolne: 45-70 min	5-23.30 (niedziele: 5-22)
35	Bardowskiego – Kielanówka pętla	---	Dni robocze: 40-80 min; dni wolne: 70-90 min	5-24 (weekendy: 5.30-22)
36	Bł. Karoliny – Św. Rocha lasek pętla	Bł. Karoliny – Piłsudskiego U. Marszałkowski	Dni robocze: 30-50 min; soboty: 60-90 min <sup>86</sup> ; nie kursuje w niedziele	5.30-22 (soboty: 6.30-22.30)
37	Trembeckiego ZTM pętla – Hermanowa Przylasek pętla	Trembeckiego ZTM pętla – Poselska Pętla; Budziwojska pętla – Trembeckiego ZTM pętla	Dni robocze: 30-60 min (w godz. wieczornych: 90 min); dni wolne: 120-150 min	4-23.30 (weekendy: 5-22)
38	Bardowskiego – Zwiężczycka MPWiK	---	Dni robocze: 90 min (poranny szczyt: 30 min); dni wolne: 90-120 min	5-22.30 (soboty: 6.30-18.30; niedziele: 8.30-16.30)
39	Pl. Kilińskiego – Przemysłowa U. Celny	---	Kursuje w dni robocze. 2 kursy w porannym szczycie, 3 kursy w popołudniowym szczycie	
40	Bł. Karoliny – Łukasiewiczza pętla	---	Kursuje tylko w dni robocze; 90 min	6-19.30
42	Bł. Karoliny – Pl. Wolności – Bł. Karoliny	Bł. Karoliny – Dworzec Główny	Kursuje tylko w dni robocze; 30-60 min	6-20
44	Pl. Kilińskiego – Tyczyn Kopernika	---	Dni robocze: 60-90 min; dni wolne: 90-120 min	5-22 (niedziele: 5-21)
46	Dworzec Komunikacji Lokalnej – Św. Rocha kapliczka	---	Kursuje tylko w dni robocze; 60-90 min	6-9; 12-17.30

<sup>85</sup> Oraz 1 kurs po godz. 23 w relacji Przemysłowa U. Celny - Głowackiego ZUS.

<sup>86</sup> W soboty po południu i wieczorem: 90-150 min.



Nr	Trasa podstawowa	Trasy alternatywne	Przeciętna częstotliwość kursowania <sup>81</sup>	Ramowe godz. kursow. <sup>82</sup>
49	Przemysłowa U. Celny – Św. Rocha lasek pętla	---	Kursuje tylko w dni robocze: po 1 kursie w porannym i popołudniowym szczycie <sup>87</sup>	
59	Bardowskiego – Przemysłowa U. Celny	---	Dni robocze: 30-60 min (w godz. wieczornych: 90 min); dni wolne: 80-100 min	5.30-21 (niedziele: 6.30-21)
<b>Linie specjalne</b>				
51	Bardowskiego – Tajęcina Goodrich/OPTeam	---	Kursuje w dni robocze: częstotliwość kursowania 40-60 min w porannym szczycie (godz. 5.30-8), 60 min w popołudniowym szczycie (13.30-16.30) oraz 1 kurs w godz. 21/22	
53	Bardowskiego – Jasionka Port Lotniczy	---	4 kursy dziennie, dostosowane do rozkładu lotów i godzin pracy w zakładach na terenie SSE	
54	Bardowskiego – Rogoźnica Yanko	---	Kursuje w dni robocze: częstotliwość kursowania 20-70 min w godz. szczytu (5.30-7.30; 13.30-15.30) oraz 1 kurs w godz. 21/22	
<b>Linie nocne</b>				
N1	Obr. Poczty Gdańskiej pętla – Łukasiewicza pętla	Łukasiewicza pętla – Trembeckiego ZTM	3 kursy (częstotliwość: 120 min)	
N2	Bł. Karoliny – Paderewskiego kościół	Bł. Karoliny – Dworzec Główny	3 kursy (częstotliwość: 120 min)	
N3	Lubelska Zajezdnia MPK – Dworzec Główny – Lubelska Zajezdnia MPK	---	4 kursy (częstotliwość: 60-120 min)	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZTM Rzeszów

Biorąc pod uwagę zarówno trasy, jak i częstotliwość kursowania, najważniejsze w sieci ZTM są następujące linie: 0A, 0B, 17, 18, 19 i 30. Spośród 52 linii ZTM, 10 linii kursuje tylko w dni robocze, z czego najmniejsze znaczenie dla obsługi sieci ZTM ma 6 z tych 10 linii. Są to linie 20, 21, 23, 29, 39 i 49, które wykonują zaledwie pojedyncze kursy w godzinach szczytu (w liczbie nie większej niż po 1-3 kursy w każdą stronę w porannym i popołudniowym szczycie).

Większą liczbę kursów w porach szczytowych wykonują 4 inne linie kursujące tylko w dni robocze (24, 32, 51, 54). Należy jednak wyraźnie podkreślić, że niezwykle ważne nie tylko dla sieci ZTM Rzeszów, ale w ogóle dla całej struktury społeczno-gospodarczej ROF, mają – mimo stosunkowo niewielkiej częstotliwości kursowania – linie 51 i 54, które stanowią połączenie centrum Rzeszowa z zakładami pracy zlokalizowanymi na obszarach specjalnych stref ekonomicznych. W związku z planowanym wzrostem przedsiębiorstw w obrębie SSE (zob. pkt. 3.6), należy się spodziewać wzrostu w kolejnych latach popytu na te połączenia, co generować będzie konieczność zwiększenia częstotliwości ich kursowania.

Rozkład linii ZTM dostosowany jest do potrzeb różnych grup podróżnych. Największa częstotliwość kursowania realizowana jest naturalnie w godzinach porannego i popołudniowego szczytu w dni robocze, jednak należy podkreślić, że niemały odsetek linii kursuje w układzie całonocnym – z uwzględnieniem także newralgicznych pór dnia, czyli okresu wczesnoporannego i późnowieczornego. Trzeba zauważyć, że brak kursów w godzinach newralgicznych może w wielu wypadkach uniemożliwić w ogóle korzystanie z transportu publicznego, a przez to – obniżyć jego atrakcyjność w oczach podróżnych.

<sup>87</sup> W kierunku Przemysłowej – 2 kursy w porannym szczycie i 1 w popołudniowym szczycie.

Tabela 27. Liczba linii ZTM kursujących w godzinach „newralgicznych”<sup>88</sup>

Pora dnia	Dni robocze	Soboty	Niedziele
<b>Wczesny poranek (do godz. 6)</b>	33 (67%)	28 (57%)	18 (37%)
<b>Późny wieczór (po godz. 22)</b>	29 (59%)	23 (47%)	10 (20%)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZTM Rzeszów

Wg stanu na 1 stycznia 2015 r., długość linii ZTM Rzeszów wynosiła 667,3 km, natomiast długość pojedynczych odcinków tras wynosiła 249,0 km. Przeciętna prędkość eksploatacyjna wynosiła 15,7 km/godz., a przeciętna prędkość komunikacyjna – 22,5 km/godz.

Jedynym operatorem wykonującym usługi na zlecenie ZTM, jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Rzeszów, Sp. z o.o. (MPK). Jest to spółka komunalna, a realizacja przewozów była jej jak dotąd powierzana w trybie bezprzetargowym. Według stanu na 1 stycznia 2015 r., MPK Rzeszów dysponował 182 autobusami, o średniej wieku 7,6 lat. 161 z nich (88,5%) to pojazdy przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych. Struktura wieku taboru jest następująca:

- Autobusy w wieku do 4 lat: 80 szt. (44%);
- Autobusy w wieku 5-8 lat: 29 szt. (16%)
- Autobusy w wieku 9-15 lat: 61 szt. (33,5%);
- Autobusy starsze niż 15 lat: 12 szt. (6,5%).

Struktura autobusów ze względu na normy spalin przedstawia się następująco: brak – 1,6% (3 szt.); EURO 1 – 4,9% (9 szt.); EURO 2 – 27,5% (50 szt.); EURO 3 – 22,0% (40 szt.); EEV5 – 44,0% (80 szt.)<sup>89</sup>.

Na przestrzeni lat 2012-13 nastąpiła znacząca odnowa taboru MPK Rzeszów, dzięki pozyskaniu 60 fabrycznie nowych autobusów z rodziny Mercedes Citaro<sup>90</sup>, a także 20 autobusów Autosan Sancity 10LF<sup>91</sup>.

W związku z brakiem komunikacji tramwajowej na terenie Rzeszowa, jak również w związku z faktem, że udział transportu kolejowego w obsłudze komunikacyjnej ROF jest niewielki (zob. pkt. 3.4), transport autobusowy pełni podstawową rolę w obsłudze zarówno samego Rzeszowa, jak i całego ROF. W wyniku z jednej strony braku możliwości technicznych (niedostatecznie rozwinięta infrastruktura szynowa – brak komunikacji tramwajowej), jak i polityki transportowej samorządu wojewódzkiego (niewielka częstotliwość kursowania pociągów), na obszarze ROF nie jest realizowana polityka transportowa charakterystyczna już obecnie dla największych polskich aglomeracji, w których od kilku lat sukcesywnie wzrasta transportu szynowego jako „kręgosłupa komunikacyjnego”, przy jednoczesnej radykalnej zmianie roli transportu autobusowego – ukierunkowywaniu go na funkcję „dowozową” do transportu szynowego.

Taki stan rzeczy powoduje, że praktycznie wszystkie linie komunikacyjne ZTM zapewniają bezpośredni dojazd do ścisłego centrum Rzeszowa<sup>92</sup>. Poza tym obszarem przebiegają trasy jedynie 4 linii: 24, 32, 40 i 49, natomiast przez skraj ścisłego centrum Rzeszowa przebiegają trasy 3 linii: 9, 29 i 33.

<sup>88</sup> W wykazie nie uwzględniono linii nocnych (wynik procentowy jest ilorzem dzielenia z uwzględnieniem 49 linii ZTM – z wyłączeniem linii nocnych).

<sup>89</sup> Na podstawie informacji ZTM Rzeszów oraz „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2014-2020 dla Miasta Rzeszowa i gmin ościennych, które zawarły z Gminą Miasto Rzeszów porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego”.

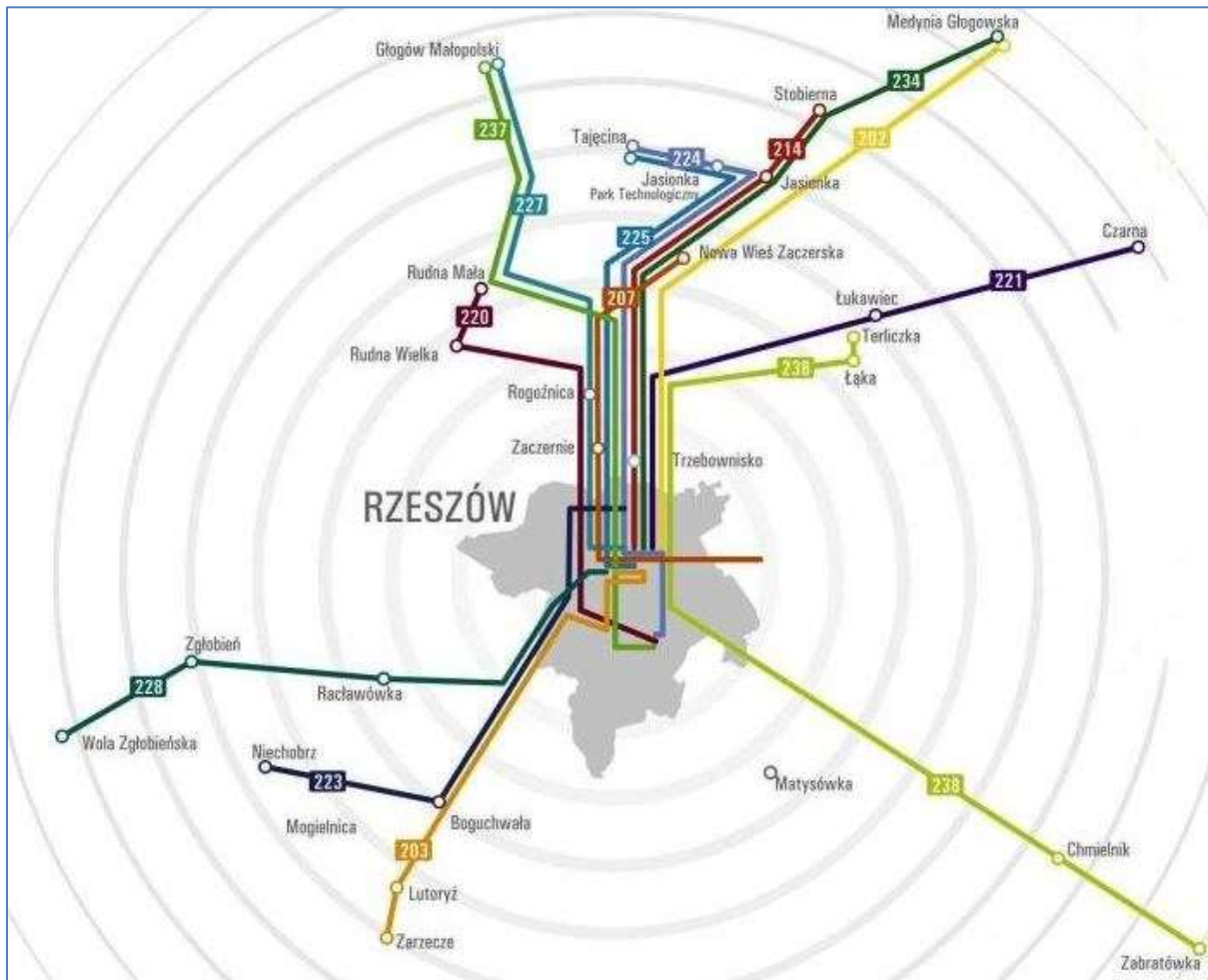
<sup>90</sup> 30 pojazdów typu Mercedes-Benz O530 i 30 pojazdów typu Mercedes-Benz O530 CNG, zasilanych gazem ziemnym CNG.

<sup>91</sup> Park taborowy MPK składa się z autobusów typu Autosan, Mercedes, Solaris, Jelcz, MAN i Neoplan. Najstarsze eksploatowane obecnie pojazdy zostały wyprodukowane w 1996 r.

<sup>92</sup> Przyjmując za ścisłe centrum Rzeszowa – obszar ograniczony ulicami Targowa, Chopina, Piłsudskiego (wraz z obszarem dworca PKP Rzeszów Gł.), Cieplickiego, Lisa-Kuli, Plac Śreniawitów.



Rysunek 37. Układ sieci komunikacyjnej ZG PKS<sup>93</sup>



Źródło: [www.zgpk.s.rzeszow.pl](http://www.zgpk.s.rzeszow.pl) [02.01.2015]

ZG PKS powstał w 2010 r., przejmując akcje PKS Rzeszów od Skarbu Państwa. W tym samym roku uruchomiono linie komunikacyjne pod marką MKS; utworzenie międzygminnej, podmiejskiej komunikacji autobusowej niezależnej od ZTM Rzeszów, było spowodowane rozbieżnościami pomiędzy Miastem Rzeszów i podmiejskimi gminami (które, w dużej mierze w związku z tymi rozbieżnościami, utworzyły ZG PKS) co do zasad współfinansowania połączeń ZTM. Początkowo w skład ZG PKS wchodziła także Gmina Krasne, która jednak w 2012 r. powróciła do współpracy z ZTM i weszła w skład „rzeszowskiego” porozumienia międzygminnego.

Według stanu na 3 lipca 2015 r., na sieć komunikacyjną ZG PKS składa się 16 linii autobusowych. 4 z nich kursują tylko w dni robocze, a jedna – od poniedziałku do soboty.

<sup>93</sup> Schemat nie uwzględnia linii 203 G.

Tabela 28. Linie autobusowe uruchamiane przez ZG PKS

Nr	Trasa podstawowa	Trasy alternatywne	Przeciętna częstotliwość kursowania <sup>94</sup>	Ramowe godz. kursow. <sup>95</sup>
202	Rzeszów Dworzec Główny PKS – Medynia Głogowska Zadwór	Rzeszów PKS – Medynia Głogowska pętla; Rzeszów PKS – Pogwizdów pętla; Rzeszów Lubelska – Medynia Głogowska pętla; kurs wariantowo wykonywany przez PL Jasionka, Tajęcinę	Dni robocze: 10-30 min w godz. szczytu, 60 min poza szczytem; soboty: 60-120 min; niedziele: 120-150 min	4.30-24 (soboty: 5.30-23; niedziele: 6-22.30)
203	Rzeszów Dworzec Lokalny – Zarzecz Most	Wariantowo wykonywane kursy z pominięciem wjazdu do centrum miejscowości Lutoryż	Dni robocze: 90-120 min; weekendy: 5 kursów dziennie	Dni robocze: 5-22.30; weekendy: 5-20
203 G	Boguchwała Grunwald – Lutoryż Pętla <sup>96</sup>	---	Dni robocze: 8 kursów w dni robocze (częstotliwość co ok. 60 min w porannym szczytce, co ok. 90-120 min w pozostałych porach dnia), 4 kursy w soboty, 2 kursy w niedziele (w kierunku Boguchwały: 3 kursy)	
207	Rzeszów Lwowska szpital – Nowa Wieś Zaczerska pętla	Wariantowo kursy z zajazdem lub z wydłużoną trasą do/z przystanku Trzebownisko Zakład Ogrodniczy; pojedyncze kursy wykonywane w krótszej relacji do/z przystanków Rzeszów D.A. bądź Rzeszów Warszawska sk/Starom.	Dni robocze: 30-80 min; soboty: 60-120 min; niedziele: 100-120 min	5.30-23.30 (soboty: 6-23.30; niedziele: 6-21)
214	Rzeszów Dworzec Główny PKS – Stobierna Krzywe	1 kurs wariantowo wykonywany przez PL Jasionka, Tajęcinę	Dni robocze: 30-60 min; soboty: 90-120 min; niedziele: 120 min	5-23 (soboty: 5-22.30; niedziele: 5-21.30)
220	Rzeszów Powstańców Warszawy Tesco – Rudna Mała pętla	Część kursów wykonywana w krótszej relacji do/z Rzeszów D.A.	Dni robocze: 30-60 min; weekendy: 90-120 min	5.30-21.30 (soboty: 6-21; niedziele: 6.30-19.30)
221	Rzeszów Dworzec Główny PKS – Czarna dom kultury	Część kursów wariantowo przez Łąka/Trzebownisko; część kursów skrócona do/z Łukawiec Pętla	Dni robocze: 40-60 min; soboty: 90-120 min; niedziele: 120-150 min	4-23.30 (soboty: 4-22.30; niedziele: 4.30-21.30)
223	Rzeszów Wyzwolenia WORD – Niechobrz Góra	Część kursów skrócona do/z Rzeszów Marszałkowska osiedle, Boguchwała ul. Techniczna, Niechobrz rondo	Dni robocze: 80-140 min; soboty 120-180 min; niedziele: 5 kursów	5-23.30 (niedziele: 5-19.30)

<sup>94</sup> Biorąc pod uwagę odcinki, na której wykonywane jest najwięcej kursów.

<sup>95</sup> Co do zasady, w wykazie godzin kursowania starano się podawać: w przypadku godzin porannych: pory kursowania pierwszych autobusów do Rzeszowa, w przypadku godzin wieczornych: pory kursowania ostatnich autobusów z Rzeszowa.

<sup>96</sup> Linia 203 G została uruchomiona 3 lipca 2015 r. Jej kursy są skomunikowane w Boguchwałce z wybranymi kursami linii 223 oraz z wybranymi kursami PKS Rzeszów (realizowanymi poza strukturą ZG PKS).

Nr	Trasa podstawowa	Trasy alternatywne	Przeciętna częstotliwość kursowania <sup>94</sup>	Ramowe godz. kursow. <sup>95</sup>
224	Rzeszów Powstańców W-wy Tesco – Tajęcina	Linia realizowana w kilku wariantach: do/z przystanków Rzeszów Powstańców W-wy Tesco, Rzeszów Dworzec Gł. PKS, Rzeszów Lubelska szpital, Wysoka Głogowska, Tajęcina pętla, Jasionka szkoła	Kursuje tylko w dni robocze, w godz. 5-9, 13-16; częstotliwość 20-80 min <sup>97</sup>	
225	Rzeszów D.A. – Tajęcina	---	Kursuje tylko w dni robocze. 3 kursy: 1 w porannym szczycie, 2 w popołudniowym szczycie	
227	Rzeszów Dworzec Główny PKS – Głogów oś. Słoneczne	Kursy realizowane wariantowo albo przez Rogoźnicę i Lipie, albo przez Rogoźnicę i Bór; późnowieczorne kursy z Rzeszowa – z zajazdem do miejscowości Rudna Wielka	Dni robocze: 30-60 min; soboty: 90 min; niedziele: 90-150 min	5-23 (soboty: 5-23.30; niedziele: 5.30-21.30)
228	Rzeszów Dworzec Główny PKS - Wola Zgłobieńska	Część kursów w skróconej relacji do/z Raclawówki	Dni robocze: 30-120 min (w porze międzyszczytowej: 180 min); dni wolne: częstotliwość zróżnicowana <sup>98</sup>	5-23.30 (dni wolne: 6.30-21.30)
233	Rzeszów Wyzwolenia WORD – Mogielnica pętla	Część kursów w skróconej relacji do/z przystanku Rzeszów Marszałkowska osiedle	Dni robocze: 40-120 min (w godz. wieczornych: 120-180); soboty: 6 kursów; niedziele: 5 kursów	5-22 (dni wolne: 5-20)
234	Rzeszów Dworzec Główny PKS – Medynia Głogowska pętla	Poranny kurs do Rzeszowa i popołudniowe do Medyni realizowane są z zajazdem do miejscowości Stobierna	Kursuje tylko w dni robocze: 1 kurs w porannym szczycie, 2 kursy w popołudniowym szczycie	
237	Rzeszów Powstańców Warszawy Tesco – Głogów oś. Słoneczne	Późnowieczorny kurs z Rzeszowa realizowany z zajazdem do miejscowości Pogwizdów Nowy i Rudna Wielka	Kursuje tylko w dni robocze: 1 kurs w porannym szczycie, 1 kurs w popołudniowym szczycie, 1 kurs w porze późnowieczornej (godz. 22-23)	
238	Terliczka sklep – Rzeszów DA – Zabratówka dom strażaka	Część kursów realizowanych tranzytem przez Rzeszów; część – w relacji do/z Rzeszowa <sup>99</sup>	Częstotliwość i ramowe godziny kursowania zróżnicowania na trasach do Terliczki i Zabratówki; do Terliczki linia 238 nie kursuje w niedziele <sup>100</sup>	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZG PKS

Należy podkreślić stosunkowo wysoką – jak na charakter komunikacji podmiejskiej – częstotliwość kursowania linii ZG PKS, w godzinach szczytu, w przypadku niektórych linii dochodzącą, a nawet przekraczającą 30 min. Poza tym, z powyższego zestawienia wynika, że podobnie jak w przypadku linii komunikacyjnych ZTM, także

<sup>97</sup> Bilety miesięczne na linię 224 obowiązują także w pojedynczych kursach PKS Rzeszów nie zawierających się w obrębie komunikacji ZG PKS, jak również są ważne w autobusach linii 202 i 214 realizowanych wariantowo przez Tajęcina, dzięki którym obsługa tej miejscowości zapewniona jest również po godz. 22.30 w obu kierunkach.

<sup>98</sup> Do godz. 14 – realizowane 2 kursy; po godz. 14: częstotliwość 90-120 min.

<sup>99</sup> W większości wypadków, przystankiem początkowo-końcowym jest Rzeszów DA; w pojedynczych przypadkach – także Rzeszów Lubelska szpital; poza tym: 1 wieczorny kurs realizowany jest do/z przystanku Łąka Caritas (zamiast do Terliczki).

<sup>100</sup> Relacja Rzeszów – Zabratówka. Dni robocze: godz. 5-22.30, częstotliwość 30-120 min; soboty: godz. 5-23, częstotliwość 90-180 min; niedziele: 5-21, częstotliwość 120-180 min. Relacja Rzeszów – Terliczka. Dni robocze: godz. 4.30-21.30, częstotliwość: 30-120 min; soboty: godz. 5.30-16, częstotliwość: 60-150 min.

znaczna część linii ZG PKS realizuje kursy również w godzinach wczesnoporannych i późnowieczornych, wychodząc tym samym naprzeciw oczekiwaniom różnych grup podróżnych.

Przy czym, ta ostatnia uwaga dotyczy jednak przede wszystkim dni roboczych. W porównaniu z rozkładem ZTM, oferta ZG PKS jest bowiem znacznie uboższa jeśli chodzi o realizację kursów w godzinach „newralgicznych” w weekendy. Np. w niedzielne wieczory realizowane są kursy tylko na 1 linii ZG PKS – nr 202. Taki stan rzeczy powoduje, że mieszkańcy większości miejscowości obsługiwanych przez ZG PS mogą mieć trudności z dojazdem do Rzeszowa i powrotem z Rzeszowa w godzinach „newralgicznych”.

Tabela 29. Liczba linii ZG PKS kursujących w godzinach „newralgicznych”

Pora dnia	Dni robocze	Soboty	Niedziele
<b>Wczesny poranek (do godz. 6)</b>	12 (75%)	9 (56%)	6 (38%)
<b>Późny wieczór (po godz. 22)</b>	10 (63%)	5 (31%)	1 (6%)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZG PKS

Wszystkie linie ZG PKS dojeżdżają do ścisłego centrum Rzeszowa. Linie MKS / ZG PKS obsługiwane są przede wszystkim przez autobusy z rodziny MAN<sup>101</sup> (zakupione przez ZG PKS jako używane), a także autobusy Solbus SN11<sup>102</sup>.

W zakresie parku taborowego ZTM i ZG PKS, należy podkreślić, że w Kontrakcie Terytorialnym dla Woj. Podkarpackiego zapisano, na liście podstawowych inwestycji, działanie pn. „Kompleksowe przedsięwzięcia z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej/ekologicznego transportu”. W KT nie określono szczegółów tego projektu, wskazując, że poszczególne projekty w jego ramach zostaną wyłonione w trybie tzw. „ustawy wdrożeniowej”<sup>103</sup>. W tym miejscu należy jednak zwrócić uwagę, że na etapie negocjacji Woj. Podkarpackiego z rządem ws. kształtu Kontraktu Terytorialnego, do projektu KT wpisany był projekt pn. „Niskoemisyjny transport publiczny”, którego celem miała być poprawa funkcjonalności transportu publicznego aglomeracji rzeszowskiej, poprzez m.in. zakup nowoczesnego ekologicznego i przystosowanego dla osób niepełnosprawnych taboru autobusowego, w liczbie ok. 100 szt.<sup>104</sup>. Mimo iż to zadanie, zapisane wprost, nie znalazło się w ostatecznych zapisach KT, to jednak należy spodziewać się realizacji, w najbliższych latach przedsięwzięcia, przedsięwzięcia o analogicznym zakresie jako to, które znalazło się w projekcie KT.

W kontekście powyższego, należy też wspomnieć, iż planowany do realizacji w najbliższych latach jest również inny projekt transportowy na obszarze ROF, zakładający inwestycje w nowy tabor autobusowy. Jest to projekt pn. „Organizacja zrównoważonego transportu na terenie ROF poprzez usunięcie niedoborów przepustowości drogowej i zakup niskoemisyjnego taboru – I etap”. Projekt ten miałby zostać zrealizowany w perspektywie do 2018 r., a udział w projekcie miałyby wziąć wszystkie gminy z obszaru ROF, jak również Starostwo Powiatowe w Rzeszowie oraz Zarząd Dróg Powiatowych w Rzeszowie. Liderem projektu miałyby być Gmina Boguchwała<sup>105</sup>.

Przedsięwzięcie planowane jest do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, a jego szacunkowa wartość to 101 232 000 zł (w tym dofinansowanie UE - 86 047 200 zł). Cele projektu to zintegrowanie transportu publicznego na terenie gmin ROF oraz zapewnienie efektywnego, niskoemisyjnego transportu przyjaznego ludziom i środowisku, a także poprawa układu komunikacyjnego przede wszystkim poprzez likwidację „wąskich gardeł”. Szczegółowy zakres projektu miałby obejmować m.in. budowę

<sup>101</sup> MAN 14.220 HOCL/Berkhof Scout, MAN Lion's Coach L, MAN NL263, MAN NM223.

<sup>102</sup> Łącznie flota PKS Rzeszów wynosi 180 autobusów, na co składają się pojazdy marek Autosan, MAN, Mercedes, Neoplan, Setra, Solbus i Volkswagen.

<sup>103</sup> Ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014–2020; Dz. U. 2014, poz. 1146.

<sup>104</sup> W projekcie nie wskazano konkretnie beneficjenta tego projektu. Projekt ten zakładał również m.in. takie działania jak rozbudowę Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym w Rzeszowie, budowa/przebudowę parkingów (Park&Ride oraz Park&Go), infrastruktury przystankowej/dworcowej, infrastruktury drogowej (węzły komunikacyjne, skrzyżowania, buspasy). Por. Załączniki do wstępnego projektu „Stanowiska negocjacyjnego do Kontraktu Terytorialnego dla województwa podkarpackiego” (Rzeszów, sierpień 2014).

<sup>105</sup> Por. Inwestycje samorządowe Gminy Tyczyn planowane do realizacji w latach 2015-2018; <http://www.tyczyn.pl/?c=mdAktualnosci-cmPokazTresc-342-929> [1.02.2015].

intermodalnych węzłów przesiadkowych z parkingami i pętlami autobusowymi oraz dostosowaniem ich dla osób niepełnosprawnych, przebudowę istniejącej infrastruktury przystankowej, w tym: zatok i wiat przystankowych, zakup nowoczesnego taboru autobusowego, a także przebudowę i rozbudowę istniejącego układu komunikacyjnego.

Zwiększenie skali zainteresowania transportem publicznym, dzięki realizacji tego projektu, ma przyczynić się do poprawy przepustowości dróg dojazdowych do Rzeszowa, a także do zmniejszenia emisji spalin. Warto podkreślić, że planowanymi partnerami tego projektu mają być zarówno gminy, na terenie których realizację przewozów prowadzi obecnie ZTM Rzeszów, jak i MKS/ZG PKS, jak i gminy nie korzystające z usług ani jednego, ani drugiego organizatora przewozów.

### 3.3. Pozostała sieć komunikacji autobusowej

Oprócz ZTM Rzeszów i ZG PKS, na obszarze ROF usługi przewozowe w transporcie autobusowym wykonuje także kilkadziesiąt innych podmiotów. Ich rola jest bardzo zróżnicowana. Część z nich pełni bardzo istotną – na niektórych odcinkach: wręcz kluczową – rolę w obsłudze komunikacyjnej w obrębie ROF, część to przewoźnicy dalekobieżni zatrzymujący się na terenie ROF, a część to przewozy o charakterze zamkniętym (np. dowóz pracowników pracy).

PKS Rzeszów (w ramach kursów realizowanych poza strukturą MKS) jest głównym przewoźnikiem obsługującym obszar ROF. Przewoźnik uruchamia szereg połączeń pomiędzy Rzeszowem i ośrodkami położonymi na obszarze ROF. Należy zauważyć, że PKS Rzeszów nie obsługuje wszystkich tras, w tym np. połączeń pomiędzy Rzeszowem i Łańcutem, ma też bardzo niewielki udział w obsłudze gminy wiejskiej Łańcut.

Poniżej zamieszczono wykaz linii obsługiwanych przez PKS, znajdujących się poza strukturą MKS<sup>106</sup>.

#### **Odjazdy PKS Rzeszów z Dworca Autobusowego PKS w Rzeszowie (ul. Grotgiera 1):**

- Barycz (p. Tyczyn): 1 kurs w dni robocze;
- Błażowa (p. Tyczyn): 1 kurs w dni robocze, 1 kurs w dni nauki szkolnej;
- Bukowiec (p. Boguchwałę)<sup>107</sup>: 1 kurs codziennie, 1 kurs w weekendy (oba kursy przyspieszone);
- Domaradz (p. Boguchwałę): 1 kurs od poniedziałku do soboty, 1 kurs w dni robocze;
- Dukla (p. Boguchwałę): 1 kurs w dni robocze;
- Dylągówka (p. Tyczyn): 1 kurs w dni robocze, 2 kursy w dni nauki szkolnej;
- Dynów (p. Tyczyn)<sup>108</sup>: częstotliwość kursowania co ok. 30 min w godzinach szczytu oraz 60 min poza szczytem i 120-180 min w dni wolne od pracy. Ostatni odjazd z Rzeszowa: godz. 23.30<sup>109</sup>;
- Dzikowiec (p. Głogów Młp.): 1 kurs w dni nauki szkolnej;
- Frysztak (p. Boguchwałę): 1 kurs codziennie, 2 kursy w dni robocze;
- Futoma/Góra (p. Tyczyn): częstotliwość kursowania 90-150 min w dni robocze; 5-6 kursów dziennie w dni wolne;
- Gogołów/Dół (p. Boguchwałę): 1 kurs w dni robocze;
- Górno<sup>110</sup> (p. Trzebownisko): 1 kurs codziennie, 1 kurs w dni nauki szkolnej;
- Grzegorzówka/Kanada (p. Tyczyn): częstotliwość co 120-240 min w dni robocze, w dni wolne 3-4 kursów dziennie;

<sup>106</sup> Lista poniższa obejmuje linie PKS Rzeszów poza strukturą MKS / ZG PKS, niewykraczające swoją trasą poza obszar gmin ROF. Opracowano według stanu na 1.01.2015 r., na podstawie danych dostępnych na stronie [www.web.pks.rzeszow.pl](http://www.web.pks.rzeszow.pl). W zestawieniu ujęto kursy w relacji z Rzeszowem.

<sup>107</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Rzeszów kursujących w relacji Rzeszów – Bukowiec.

<sup>108</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Rzeszów kursujących w relacji Rzeszów – Dynów.

<sup>109</sup> Ostatni odjazd z Rzeszowa: godz. 23.30; pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Rzeszów kursujących w relacji Rzeszów – Dynów.

<sup>110</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Rzeszów kursujących w relacji Rzeszów – Górno.



- Gwoźnica Górna (p. Boguchwałę): częstotliwość kursowania co 40-60 min w dni robocze, w dni wolne co 150 min;
- Harta (p. Tyczyn): 1 kurs w dni nauki szkolnej;
- Hłudno (p. Tyczyn): 1 kurs w dni robocze;
- Hucisko (p. Głogów Młp.): częstotliwość kursowania co 60-180 min w dni robocze, w dni wolne 1-3 kursy dziennie;
- Huta Gogołowska (p. Boguchwałę): 1 kurs dziennie;
- Hyżne/Nowa Wieś Skrzyżowanie (p. Tyczyn): 2 kursy w dni nauki szkolnej;
- Jawornik Polski (p. Tyczyn)<sup>111</sup>: 5 kursów w dni robocze, 1 kurs w dni wolne;
- Jeżowe (p. Trzebownisko): 1 kurs od poniedziałku do soboty, 1 kurs w dni robocze;
- Kamień<sup>112</sup> (p. Trzebownisko): Kursy w dni robocze w godzinach szczytu, częstotliwość 60-90 min; w dni wolne 1 kurs;
- Kąkolówka (p. Tyczyn): 4 kursy w dni robocze, 2 kursy w dni nauki szkolnej, w dni wolne 1 kurs;
- Kolbuszowa (p. Głogów Młp.<sup>113</sup>): częstotliwość kursowania w dni nauki szkolnej<sup>3</sup> (godz. 6-19.30): 30-60 min w godzinach szczytu, 60-90 min poza szczytem, w soboty 4 kursy, w niedziele 1 kurs;
- Kolbuszowa (p. Trzebownisko): 1 kurs od poniedziałku do soboty, 1 kurs w dni robocze;
- Korczowiska (p. Głogów Młp.): 2 kursy w dni robocze;
- Krzeczowice (p. Krasne)<sup>114</sup>: 2 kursy w dni robocze;
- Lecka (p. Tyczyn)<sup>115</sup>: częstotliwość kursowania w dni robocze (godz. 6-20.30) 60-120 min, w dni wolne 5 kursów;
- Łowisko (p. Trzebownisko)<sup>116</sup>: 1 kurs codziennie, 1 kurs w dni robocze, 1 kurs w dni nauki szkolnej;
- Manasterz (p. Tyczyn)<sup>117</sup>: częstotliwość kursowania co 180-240 minut (ostatni kurs z Rzeszowa w dni robocze: 23.20), w dni wolne 4 kursy;
- Nieborów (p. Tyczyn): 4 kursy w dni robocze;
- Niebylec (p. Boguchwałę): 4 kursy w dni nauki szkolnej;
- Nienadowa (p. Tyczyn): 2 kursy codziennie, 1 kurs w dni robocze;
- Nowa Sarzyna (p. Trzebownisko): 2 kursy codziennie, 1 kurs w dni robocze;
- Nowy Borek (p. Tyczyn): 2 kursy w dni nauki szkolnej;
- Nozdrzec (p. Tyczyn): 2 kursy codziennie;
- Piątkowa (p. Tyczyn): 1 kurs w dni robocze;
- Pogwizdów Stary (p. Głogów Młp.): 1 kurs w dni nauki szkolnej;
- Polańczyk (p. Boguchwałę)<sup>118</sup>: 1 kurs przyspieszony codziennie, 1 kurs przyspieszony od poniedziałku do soboty, 1 kurs w okresie ferii letnich;
- Posuchy (p. Głogów Młp.): 1 kurs w dni robocze, 1 kurs w dni nauki szkolnej;

---

<sup>111</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Rzeszów kursujących w relacji Rzeszów – Jawornik Polski.

<sup>112</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Rzeszów kursujących w relacji Rzeszów – Kamień.

<sup>113</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Rzeszów kursujących w relacji Rzeszów – Kolbuszowa p. Głogów Młp.

<sup>114</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Rzeszów kursujących w relacji Rzeszów – Krzeczowice

<sup>115</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Rzeszów kursujących w relacji Rzeszów – Lecka.

<sup>116</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Rzeszów kursujących w relacji Rzeszów – Łowisko.

<sup>117</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Rzeszów kursujących w relacji Rzeszów – Manasterz.

<sup>118</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Rzeszów kursujących w relacji Rzeszów – Polańczyk.

- Przeworsk (p. Kraczkową): 1 kurs w dni robocze;
- Pstrągowa/Góra (p. Boguchwałę): częstotliwość kursowania w dni robocze 60-120 min; w dni wolne 5 kursów dziennie;
- Pstrągówka/Góra (p. Boguchwałę): 1 kurs w dni nauki szkolnej;
- Raniżów<sup>119</sup>: 1 kurs codziennie, 1 kurs w dni robocze, 1 kurs w dni nauki szkolnej;
- Różanka (p. Boguchwałę): 1 kurs od poniedziałku do soboty;
- Sanok (p. Boguchwałę): 3 kursy codziennie;
- Sokołów Małopolski (p. Trzebownisko)<sup>120</sup>: w dni robocze częstotliwość 30-60 min (godz. 6-8, 12-17) oraz dodatkowo kurs o godz. 23.30, w dni wolne 1-2 kursy dziennie;
- Strzyżów (p. Boguchwałę)<sup>121</sup>: częstotliwość kursowania w dni robocze 120-150 min (godz. 5.30-20); w dni wolne 4 kursy;
- Szklary (p. Tyczyn): 2 kursy w dni robocze;
- Trzebuska (p. Trzebownisko): 2 kursy w dni robocze, 1 kurs w dni nauki szkolnej;
- Ulanów (p. Trzebownisko): 1 kurs codziennie, 1 kurs w dni robocze, 1 kurs od poniedziałku do soboty;
- Urzejowice (p. Krasne)<sup>122</sup>: 1 kurs w dni robocze, w soboty 2 kursy, w niedziele 1 kurs;
- Ustrzyki Dolne (p. Boguchwałę): 1 kurs dziennie;
- Wesoła (p. Tyczyn): 5 kursów dziennie;
- Wilcza Wola (p. Głogów Małopolski)<sup>123</sup>: 2 kursy w dni robocze;
- Wola Raniżowska (p. Głogów Małopolski)<sup>124</sup>: 5 kursów dziennie, 2 kursy w dni robocze;
- Wólka Hyżneńska (p. Tyczyn)<sup>125</sup>: 3 kursy w dni robocze;
- Wólka Niedźwiedzka (p. Trzebownisko): 2 kursy w dni robocze.

**Odjazdy PKS Rzeszów z Dworca Lokalnego PKS w Rzeszowie (ul. Kasprowicza 6):**

- Będziemyśl (p. Świlczę)<sup>126</sup>: częstotliwość kursowania w dni robocze 60-120 min (godz. 6-20), w dni wolne 5 kursów dziennie;
- Borówki (p. Tyczyn): 1 kurs w dni robocze w okresie wakacji;
- Bratkowice (p. Rudną Wielką): Częstotliwość kursowania (godz. 6-20.30) dni robocze 60-120 min, w dni wolne częstotliwość kursowania 120 min;
- Bratkowice (p. Świlczę)<sup>127</sup>: 1 kurs codziennie, 3 kursy w dni robocze;
- Budy Głogowskie (p. Głogów Małopolski)<sup>128</sup>: częstotliwość kursowania w dni robocze (godz. 4-20.30) 60-90 min, w dni wolne 4 kursy;
- Cierpisz Górny k. Łańcuta (p. Krasne)<sup>129</sup>: Częstotliwość kursowania 90-120 min codziennie (w dni robocze godz. 6-21, w dni wolne godz. 6-19);

<sup>119</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Rzeszów kursujących w relacji Rzeszów – Raniżów (p. Trzebownisko oraz Głogów Młp.).

<sup>120</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Rzeszów kursujących w relacji Rzeszów – Sokołów Młp.

<sup>121</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Rzeszów kursujących w relacji Rzeszów – Strzyżów.

<sup>122</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Rzeszów kursujących w relacji Rzeszów – Urzejowice.

<sup>123</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Rzeszów kursujących w relacji Rzeszów – Wilcza Wola.

<sup>124</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Rzeszów kursujących w relacji Rzeszów – Wola Raniżowska.

<sup>125</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Rzeszów kursujących w relacji Rzeszów – Wola Hyżneńska.

<sup>126</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Rzeszów kursujących w relacji Rzeszów – Będziemyśl.

<sup>127</sup> W obu przypadkach, pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Rzeszów kursujących w relacji Rzeszów – Bratkowice (p. Rudną Wielką lub Świlczę).

<sup>128</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Rzeszów kursujących w relacji Rzeszów – Budy Głogowskie.

- Czarna Sędziszowska (p. Rudną Wielką)<sup>130</sup>: 2 kursy w dni robocze, 2 kursy w dni nauki szkolnej;
- Hyżne/Nowa Wieś (p. Tyczyn, Chmielnik): 6 kursów w dni robocze;
- Iwierzycy (p. Bziankę): 3 w dni robocze, 2 kursy w dni wolne;
- Kawęczyn (p. Świlczę): 1 kurs w dni nauki szkolnej;
- Kraczkowa (p. Krasne)<sup>131</sup>: 1 kurs w dni robocze, 3 kursy w dni nauki szkolnej;
- Krzywa (p. Rudną Wielką): 4 kursy w dni robocze, 1 w dni nauki szkolnej;
- Lubenia (p. Tyczyn): 2 kursy w dni robocze;
- Mrowla (p. Rudną Wielką): 1 kurs w dni robocze, 1 kurs w dni nauki szkolnej;
- Nockowa (p. Bziankę): 5-6 kursów dziennie (godz. 6-16.30);
- Nosówka (p. Świlczę): częstotliwość kursowania 90-120 min w dni robocze (godz. 5-20);; dni wolne 3-4 kursy dziennie;
- Rogóżnica: 3 kursy w dni robocze;
- Rzeszów Dworzec Podmiejski (linia okólna p. Głogów Młp., Trzebownisko): 1 kurs w dni robocze;
- Sołonka (p. Tyczyn, Lubenię): 2 kursy w dni nauki szkolnej;
- Straszędzie (p. Boguchwałę, Lubenię): 2 kursy codziennie, 1 kurs w dni robocze;
- Straszędzie (p. Tyczyn, Lubenię)<sup>132</sup>: częstotliwość kursowania 60-120 min w dni robocze (godz. 6-23), w dni wolne: 5-6 kursów dziennie;
- Tajęcina/Piaski (p. Głogów Młp.)<sup>133</sup>: częstotliwość kursowania 60-180 min w dni robocze (godz. 7-20.30), w dni wolne 4 kursy dziennie;
- Wola Rafałowska (p. Tyczyn, Chmielnik)<sup>134</sup>: częstotliwość kursowania 40-90 min w dni robocze (godz. 6-20.30) oraz dodatkowo kurs wieczorny z Rzeszowa o godz. 23.25), w soboty 60-120 min (godz. 8-20); w niedziele 4 kursy;
- Wola Zgłobieńska (p. Boguchwałę): 3 kursy w dni robocze;
- Wola Zgłobieńska (p. Bziankę): 3 kursy w dni robocze, 1 kurs od poniedziałku do soboty;
- Woliczka (p. Świlczę): częstotliwość kursowania w dni robocze w godzinach szczytu; 30-90 min, w soboty 2 kursy;
- Wysoka Głogowska (p. Głogów Młp)<sup>135</sup>: 5 kursów w dni robocze;
- Zabratówka (p. Tyczyn, Chmielnik): 6 kursów w dni robocze, 1 w dni nauki szkolnej;
- Zgłobień (p. Bziankę): 1 kurs w dni robocze.

Z powyższego zestawienia wyraźnie wynika, że linie komunikacyjne PKS Rzeszów funkcjonujące poza strukturą MKS / ZG PKS pełnią ważną rolę w obsłudze komunikacyjnej ROF. Ponadto w wielu wypadkach „zwykłe” linie PKS Rzeszów pokrywają się nie tylko z liniami ZG PKS, ale także z liniami ZTM Rzeszów. Przy braku integracji taryfowej w obrębie ROF (zob. pkt. 3.5), taki stan rzeczy jest niekorzystny dla pasażera, który nie może korzystać z komplementarnych połączeń w ramach jednej trasy i musi zatem korzystać z oferty jednego przewoźnika.

---

<sup>129</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Rzeszów kursujących w relacji Rzeszów – Cierpisz Górny.

<sup>130</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Rzeszów kursujących w relacji Rzeszów – Czarna Sędziszowska.

<sup>131</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Rzeszów kursujących w relacji Rzeszów – Kraczkowa.

<sup>132</sup> W obu przypadkach, pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Rzeszów kursujących w relacji Rzeszów – Straszędzie (p. Boguchwałę lub Tyczyn).

<sup>133</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Rzeszów kursujących w relacji Rzeszów – Tajęcina/Piaski.

<sup>134</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Rzeszów kursujących w relacji Rzeszów – Wola Rafałowska.

<sup>135</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Rzeszów kursujących w relacji Rzeszów – Wysoka Głogowska.

Większość linii zwykłych PKS Rzeszów obsługuje także trasy poza obszarem ROF<sup>136</sup>. Duża liczba docelowych relacji (na obszarze ROF realizowanych najczęściej tymi samymi trasami) może przysparzać podróżnym trudności w związanych z korzystaniem z rozkładu jazdy i jego zapamiętywaniem. Przykładem jest tutaj np. trasa pomiędzy Rzeszowem i Tyczynem: pomiędzy tymi ośrodkami kursują linie komunikacyjne PKS w aż 28 różnych relacjach. Pewnym ułatwieniem dla podróżnych jest co prawda wyszukiwarka połączeń dostępna na stronie PKS Rzeszów, gdzie zawarto połączenia ZG PKS oraz pozostałe linie PKS Rzeszów).

Pozostali przewoźnicy autobusowi mający istotne znaczenie w obsłudze komunikacyjnej ROF to<sup>137</sup>:

**PKS Leżajsk.** Jest to przewoźnik istotny dla obsługi relacji pomiędzy Rzeszowem i Łańcutem, a także kluczowy przewoźnik z punktu widzenia obsługi dojazdów do miasta Łańcut.

#### Odjazdy PKS Leżajsk z Rzeszowa:

- Biłgoraj (p. Łańcut – bez postoju w Krasnem): 1 kurs codziennie;
- Kosina (p. Krasne, Łańcut): 1 kurs w dni robocze;
- Laszczyny (p. Krasne, Łańcut): 1 kurs w dni robocze;
- Łańcut (p. Krasne): 1 kurs w dni robocze;
- Ostrów (p. Krasne, Łańcut): 2 kursy w dni robocze;
- Rakszawa (p. Krasne, Łańcut)<sup>138</sup>: 4 kursy w dni robocze;
- Sarzyna (p. Krasne, Łańcut): 1 kurs codziennie;
- Tarnogród (p. Krasne, Łańcut): 1 kurs w dni nauki szkolnej oraz w piątki.

#### Odjazdy PKS Leżajsk z Dworca autobusowego w Łańcucie<sup>139</sup>:

- Albigowa: 1 kurs w dni nauki szkolnej;
- Budy Łańcuckie<sup>140</sup>: 4 kursy w dni robocze, w okresie wakacji i ferii 6 kursów;
- Cierpisz: 2 kursy w dni nauki szkolnej;
- Czarna: 1 kurs w dni nauki szkolnej;
- Dąbrówki (p. Czarna): 1 kurs w dni robocze, 1 kurs w dni nauki szkolnej;
- Grodzisko Dolne: 1 kurs w dni robocze (poza wakacjami);
- Handzlówka: 1 kurs w dni nauki szkolnej;
- Korniaktów Północny: 1 kurs w dni nauki szkolnej;
- Kosina: 1 kurs w dni robocze;

<sup>136</sup> W obrębie ROF, zawierają się tylko „zwykłe” linie PKS Rzeszów łączące stolicę województwa z następującymi ośrodkami: Bratkowicami, Budami Głogowskimi, Cierpiszem Grn., Kraczkową, Lubenią, Mrowlą, Nosówką, Pstrągową, Sołonką, Straszędlem, Tajęciną, Wolą Rafałowską, Wolą Zgłobieńską, Woliczka, Wysoką Głogowską, Zabratówką. Oprócz przedstawionego zestawienia, PKS Rzeszów realizuje także połączenia dalekobieżne do Warszawy i Łodzi – bez wpływu na obsługę komunikacyjną ROF.

<sup>137</sup> Poniższe zestawienie przygotowano w oparciu o rozkłady jazdy udostępnione przez jednostki samorządu terytorialnego oraz część przewoźników na potrzeby realizacji niniejszego opracowania, jak również na podstawie danych ze stron internetowych przewoźników (oraz w internetowych wyszukiwarkach połączeń), a także na podstawie obserwacji własnych poczynionych na etapie realizacji badań preferencji podróżnych i badań napełnień, które wykazały w wielu wypadkach bardzo duże rozbieżności pomiędzy publikowanymi rozkładami a rzeczywistą realizacją przewozów (por. pkt. 4.3).

<sup>138</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Leżajsk kursujących w relacji Rzeszów – Rakszawa.

<sup>139</sup> W wykazie uwzględniono również odjazdy PKS Leżajsk z placu dworcowego przy ul. Cetnarskiego w Łańcucie – przy czym zdecydowana większość kursów realizowana jest z dworca PKS przy ul. Sikorskiego. Z Cetnarskiego odjeżdżają wyłącznie autobusy PKS Leżajsk do Medyni Głogowskiej (z wyjątkiem 1 kursu, realizowanego z dworca przy Sobieskiego przez Cetnarskiego). Z ul. Cetnarskiego (a nie z dworca przy ul. Sobieskiego) realizowane są wybrane kursy do Cierpisza, Rakszawy i Zalesia (w wykazie liczby kursów, podano łączną liczbę kursów z dworca przy ul. Sobieskiego i placu przy ul. Cetnarskiego). Do Zalesia i Cierpisza wybrane kursy są również realizowane z dworca przy ul. Sobieskiego, z zajazdem na ul. Cetnarskiego.

<sup>140</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Leżajsk kursujących w relacji Łańcut – Budy Łańcuckie.

- Kraczkowa: 2 kursy w dni robocze;
- Laszczyny: 2 kursy w dni robocze, 1 kurs w dni nauki szkolnej;
- Łańcut (linia okólna, p. Wydrze): 1 kurs w dni robocze;
- Medynia Głogowska (p. Czarną)<sup>141</sup>: częstotliwość kursowania w dni robocze 60-180 min;
- Ostrów<sup>142</sup>: 3 kursy w dni robocze, 2 kursy w dni nauki szkolnej;
- Rogóżno: 3 kursy w dni nauki szkolnej;
- Sietesz: 2 kursy w dni nauki szkolnej;
- Świętoniowa: 5 kursów w dni robocze (w tym 4 w okresie wakacji), 1 kurs w dni nauki szkolnej;
- Wydrze: 1 kurs w dni nauki szkolnej;
- Zalesie (p. Czarną)<sup>143</sup>: 1 kurs w dni robocze, w okresie wakacji i ferii 2 kursy;
- Zmysłówka: 2 kursy w dni nauki szkolnej;
- Żołyń: 1 kurs w dni robocze, 1 kurs w dni nauki szkolnej.

Spośród wymienionych relacji, całkowicie w obszarze ROF zawierają się połączenia w relacji Rzeszów – Łańcut i Rzeszów – Kosina (gm. wiejska Łańcut) oraz połączenia z Łańcuta do miejscowości Albigowa, Cierpisz, Handzlówka, Kosina, Kraczkowa, Rogóżno (gm. wiejska Łańcut) oraz Czarna, Dąbrówki, Medynia Głogowska, Zalesie (gm. Czarna).

Na podstawie powyższego zestawienia można zauważyć, że sposób konstruowania siatki połączeń przez PKS Leżajsk jest zbliżony do sposobu konstruowania siatki połączeń PKS Rzeszów. Obaj przewoźnicy charakteryzują się dużą liczbą linii komunikacyjnych o stosunkowo niewielkiej liczbie kursów, z których zdecydowana większość wykonywana jest w dni robocze (bądź tylko w dni nauki szkolnej). Dodatkowo część linii posiada dodatkowe lub ograniczone kursy w okresie wakacyjnym.

**Eurobus** (z siedzibą w Przemyślu). Drugi kluczowy przewoźnik na odcinku Rzeszów – Łańcut. Na obszarze ROF obsługuje linię Rzeszów – Przemyśl, częściowo przyspieszoną (bez zatrzymań pomiędzy Rzeszowem i Łańcutem<sup>144</sup>). Linia posiada wysoką częstotliwość kursowania, co ok. 15 min w godzinach szczytu i co ok. 20 min w porze pozaszczytowej. Ramowe godziny kursowania: dni robocze w godzinach 6-19, w soboty: 6-18 (częstotliwość: 40 min); niedziele: 8-18 (60-80 min). Eurobus uruchamia także bezpośrednie połączenie pomiędzy Portem Lotniczym Rzeszów-Jasionka i Przemyślem (4 kursy w dni robocze, 1 kurs w dni wolne).

**Kolibier**. Prywatny przewoźnik z Markowej, również mający istotne znaczenie w obsłudze trasy Rzeszów – Łańcut. Realizuje przewozy na trasie Rzeszów – Łańcut – Przeworsk. Częstotliwość kursowania w dni robocze 20-30 min w godz. szczytu, 60 min poza szczytem, w sobotę 60 min, w niedziele 120 min (godz. 6-19). Od poniedziałku do soboty, 3 kursy dziennie realizowane są w wydłużonej relacji Przeworsk – Rzeszów – Rogoźnica (godziny kursowania dostosowane do zmian w zakładach pracy na terenie SSE Rogoźnica).

**Usługi Transportowo-Turystyczne Józef Podolec**. Prywatny przewoźnik z Łańcuta, także obsługujący połączenie pomiędzy Rzeszowem i Łańcutem. Obsługuje dwie linie, całkowicie zawierające się w obrębie ROF (obie kursujące od poniedziałku do soboty):

- Rzeszów – Łańcut: częstotliwość kursowania w dni robocze 30-60 min (godz. 6-18), w soboty 5 kursów (godz. 6-14);
- Rzeszów – Wola Rafałowska (p. Chmielnik): częstotliwość kursowania w dni robocze 90 min (godz. 6-19), w soboty 4 kursy (godz. 6-14).

**Marcel-Bus**. Prywatny przewoźnik z Rzeszowa, obsługuje 5 linii przechodzących przez obszar ROF:

<sup>141</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Leżajsk kursujących w relacji Łańcut – Medynia Głogowska.

<sup>142</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Leżajsk kursujących w relacji Łańcut – Ostrów.

<sup>143</sup> Pod uwagę wzięto wszystkie trasy autobusów PKS Leżajsk kursujących w relacji Łańcut – Zalesie.

<sup>144</sup> Z zatrzymaniami w miejscowościach na terenie gminy Łańcut, położonych na wschód od Łańcuta: Głuchów, Kosina, Rogóżno.

- Rzeszów – Dębica (p. Świlczę): częstotliwość kursowania w dni robocze 15-30 min (godz. 5-23), w dni wolne 30-120 min;
- Rzeszów – Krosno (p. Boguchwałę): częstotliwość kursowania w dni robocze 30-60 min (godz. 6-21), w dni wolne: 60-120 min;
- Rzeszów – Stalowa Wola (p. Trzebownisko): częstotliwość kursowania w dni robocze 30-60 min (godz. 6-21), w dni wolne: 60-120 min;
- Rzeszów – Mielec (p. Głogów Małopolski): częstotliwość kursowania w dni robocze 30-60 min (godz 6-21), w dni wolne: 60-120 min;
- Rzeszów – Tarnobrzeg (p. Głogów Małopolski): częstotliwość kursowania w dni robocze 30-60 min (godz. 6-21), w dni wolne: 60-120 min;
- Rzeszów – Hadle Szklarskie (p. Tyczyn): częstotliwość kursowania (godz. 6-19) w dni robocze 120 min, ostatni kurs z Rzeszowa o godz. 23.00;
- Przewoźnik uruchamia także bezpośrednie połączenia Rzeszów – Kraków częstotliwością kursowania 60 min w dni robocze oraz 120-180 min w weekendy).

**Transpoll.** Prywatny przewoźnik z Łańcuta, obsługujący dwie linie. Pierwsza z nich zawiera się w obrębie ROF, drugą częściowo przechodzącą przez obszar ROF:

- Rzeszów – Łańcut: częstotliwość kursowania 30-60 min (godz. 6-16);
- Rzeszów – Białobrzegi: częstotliwość kursowania 60-90 min (godz. 6-16).

**Przewoźnicy z grupy kapitałowej Arriva** (Arriva Bus o. Sanok/Brzozów; Arriva Bus o. Sędziszów Małopolski; Arriva Bus o. Mielec). Przewoźnicy obsługują następujące połączenia przechodzące przez obszar ROF:

- Rzeszów – Sędziszów Małopolski<sup>145</sup> (p. Świlczę): Częstotliwość kursowania w dni robocze 30-60 min (godz. 6-22); w soboty 90-120 min (godz. 7-20); w niedziele 90-120 min (godz 13-20);
- Rzeszów – Mielec, Rzeszów – Kolbuszowa (p. Głogów Małopolski): Częstotliwość kursowania dni robocze 30-60 min (godz. 6-20), w weekendy 60-90 min; (godz. 7-20);
- Rzeszów – Leżajsk (p. Łańcut): 6 kursów w dni robocze (większość w popołudniowym szczycie, z częstotliwością co ok. 60 min), 2 kursy w soboty, 1 kurs w niedziele.

Przewoźnicy z grupy Arriva Bus realizują także kursy przebiegające przez obszar ROF w ramach połączenia dalekobieżnego Sanok – Rzeszów (bez wpływu na obsługę komunikacyjną ROF).

**Kudlik Transport.** Prywatny przewoźnik z Żyznowa (gm. Strzyżów) obsługuje kilka linii komunikacyjnych przechodzących przez obszar ROF:

- Rzeszów<sup>146</sup> – Lutoryż (p. Boguchwałę): częstotliwość kursowania 60-120 min w dni robocze (godz. 6-22, w weekendy 120-150 min (godz. 6-19);
- Rzeszów – Niechobrz (p. Raclawówkę): częstotliwość kursowania 30-90 min w dni robocze, w godz. wieczornych 120-180 min (godz. 6-23), 120-150 min w weekendy (godz. 6-19);
- Rzeszów – Mogielnica (p. Boguchwałę): częstotliwość kursowania 40-60 min w dni robocze, w godz. wieczornych 120 min (godz. 6-22), w weekendy 90-120 min (godz. 6-20);
- Rzeszów – Żyznów (p. Boguchwałę, Czudec): częstotliwość kursowania w dni robocze 30-90 min (godz. 6-17); część kursów w skróconej relacji Rzeszów – Strzyżów;
- Rzeszów – Golcowa (p. Boguchwałę): 3 kursy dziennie w dni robocze;
- Boguchwała – Golcowa: 2 kursy dziennie w dni robocze;
- Krasna – Boguchwała: 2 kursy dziennie w dni robocze;

---

<sup>145</sup> Licząc łącznie także połączenia przez Sędziszów Młp. (do Brzezina, Bystrzycy, Nawsi, Ropczyc, Strzyżowa, Szkodnej, Tuszymy).

<sup>146</sup> Kursy wariantowo spod Uniwersytetu Rzeszowskiego (ul. Rejtana) lub spod marketu E'Leclerc

- Boguchwała – Huta Gogołowska (p. Czudec): 2 kursy dziennie w dni robocze;
- Boguchwała – Wola Jasienicka: 2 kursy dziennie w dni robocze.

Należy zauważyć, że częstotliwość kursowania firmy Kudlik Transport na liniach do Mogielnicy i Niechborza jest bardzo konkurencyjna wobec oferty MKS/ ZG PKS.

**Pola/Artur Bar.** Prywatny przewoźnik z Łańcuta, obsługujący trasę Rzeszów – Łańcut – Żołynia – Leżajsk<sup>147</sup>. Częstotliwość na odcinkach zawierających się – częściowo lub w całości – na obszarze ROF:

- Rzeszów – Łańcut: częstotliwość kursowania w dni robocze 90 min (godz. 6-19); dni wolne: 3 kursy;
- Łańcut – Żołynia: częstotliwość kursowania w dni robocze 60-90 min (godz. 5-19.30); dni wolne: 3 kursy.

**Kazimierz Szostek (PKS Straszędzie).** Prywatny przewoźnik uruchamiający (stan na 1 stycznia 2015 r.) następujące linie o charakterze komercyjnym:

- Rzeszów Mikołajczyka – Czerwonki<sup>148</sup>. Częstotliwość kursowania w dni robocze 30-60 min (godz. 5-23.20) lub 90-120 min (godz. wieczorne), w dni wolne: 90-120 min (6-20.30). Część kursów do krańca Kielnarowa (Królka) przez Tyczyn.
- Rzeszów Reymonta – Czerwonki Szkoła (p. Tyczyn): częstotliwość kursowania w dni robocze 90-150 min (godz. 6-20).

Przewoźnik uruchamia też 3 bezpłatne linie zapewniające dojazd z Rzeszowa i Łańcuta do kompleksu handlowego Auchan w Krasnem<sup>149</sup>.

**FHU Cossma.** Prywatny przewoźnik z Rzeszowa uruchamiający 3 linie komunikacyjne przechodzące przez obszar ROF:

- Rzeszów – Bystrzyca (p. Bziankę): częstotliwość kursowania w dni robocze 20-40 min w godzinach szczytu, poza tym 80-100 min (godz. 5-22); w dni wolne 120-150 min (godz. 5-20)<sup>150</sup>;
- Rzeszów – Bystrzyca (p. Raławówkę): 5 kursów w dni robocze;
- Rzeszów – Olchowa (p. Świlczę): częstotliwość kursowania w dni robocze 60-180 min (godz. 5-20); w dni wolne (godz. 6-8 i 14-20) 90-120 min<sup>151</sup>.

**Ekspres-Bus.** Prywatny przewoźnik z Raniżowa obsługujący przebiegającą przez teren ROF trasę Rzeszów – Wola Raniżowska (p. Głogów Młp.). Kursuje w dni robocze z częstotliwością ok. 100 min (godz. 6-19).

**Bus Natura.** Prywatny przewoźnik z Przemyśla, obsługujący 3 wariantowe relacje Rzeszów – Przemyśl. Częstotliwości kursowania:

- Rzeszów – Łańcut (obwodnica) – Jarosław – Przemyśl: częstotliwość kursowania: 90 min w dni robocze<sup>152</sup>, 6 kursów w soboty, 4 kursy w niedziele;
- Rzeszów – Malawa – Pruchnik – Przemyśl: 3 kursy w dni robocze, 1 kurs w niedziele<sup>153</sup>;
- Rzeszów – Krasne – Łańcut – Pruchnik – Przemyśl: 3 kursy w dni robocze, 1 kurs w piątki<sup>154</sup>.

**Autokar Łańcut.** Prywatny przewoźnik z Łańcuta, obsługujący linię zawierającą się całkowicie w obszarze ROF: Rzeszów – Krzemienica (wariantowo: w skróconej relacji Rzeszów – Strażów) przez Krasne: częstotliwość kursowania 30-90 min w dni robocze (godz. 6-19); soboty 4 kursy.

**PKS Dębica.** Przewoźnik obsługujący przebiegającą przez teren ROF trasę Rzeszów – Dębica przez Świlczę: częstotliwość kursowania w dni robocze 60-90 min (godz. 6.30-20), w soboty 5 kursów, w niedziele 4 kursy.

<sup>147</sup> Relacje w zróżnicowanych wariantach.

<sup>148</sup> Późnowieczorne kursy, w skróconej relacji z przystanków Rzeszów PKS Towarowy bądź Rzeszów Cieplickiego.

<sup>149</sup> Linia 190: Auchan – Miłocińska; linia 191: Auchan – Staroniwska; linia 192: Auchan – Łańcut MDK (w każdym przypadku: 3 kursy dziennie, a w niedziele – 2 kursy).

<sup>150</sup> Kursy realizowane wariantowo pomiędzy Rzeszowem i Wolą Zgłobieńską i Wiercanami, Iwierzycami lub Bystrzycą.

<sup>151</sup> 1 kurs realizowany w wydłużonej relacji Rzeszów – Bystrzyca.

<sup>152</sup> W przypadku niektórych kursów, wykonywane są dwa kursy „jeden za drugim” w odstępie ok. 15-30 min.

<sup>153</sup> Kursy wykonywane wariantowo do Pruchnika bądź Przemyśla.

<sup>154</sup> Kursy wykonywane wariantowo do Kańczugi, Pruchnika bądź Przemyśla.

**PKS Jasło.** Przewoźnik obsługujący przebiegające przez teren ROF trasy Rzeszów – Jasło i Rzeszów – Gorlice (w obu przypadkach – p. Boguchwałę): w dni robocze 9 kursów, 8 w dni wolne.

**PKS Krosno.** Przewoźnik obsługujący przebiegającą przez teren ROF trasę Rzeszów – Krosno (p. Boguchwałę): częstotliwość kursowania w godz. szczytu do 30 min, poza szczytem oraz w dni wolne 120-180 min. Ostatni odjazd z Rzeszowa – godz. 23.15.

**Agmar.** Prywatny przewoźnik z siedzibą w Dynowie, obsługujący połączenia na trasie Rzeszów – Dynów (p. Tyczyn): częstotliwość kursowania w dni robocze 20-60 min (godz. 6-19) w godzinach szczytu, poza szczytem 60-90 min, w soboty 2 kursy<sup>155</sup>.

**Przewóz Osób Zdzisław Kwoszcz.** Prywatny przewoźnik z siedzibą w Rakszawie. Obsługuje trasę Łańcut – Albigowa – Handzlówka (9 kursów w dobie).

**Cezar.** Prywatny przewoźnik z siedzibą w Łańcucie. Obsługuje trasy Łańcut – Wola Dalsza (9 kursów w dobie) oraz Kosina – Łańcut – Wysoka (8).

**Transport – Turystyka RX-bus.** Prywatny przewoźnik z siedzibą w Husowie. Obsługuje trasy Łańcut – Tarnawka (na obszarze ROF: 8 kursów w dobie), Łańcut – Ostrów (5), Łańcut – Przeworsk (6), Łańcut – Sietesz (11).

**Przewóz Osób Autobusami Marian Tytoń.** Prywatny przewoźnik z siedzibą w Husowie. Obsługuje trasę Łańcut – Sonina – Wysoka (9 kursów w dobie).

Do przewoźników o znacznie mniejszym znaczeniu dla obsługi komunikacyjnej ROF należy zaliczyć następujące podmioty:

- PKS Jarosław. Przewoźnik obsługujący przebiegającą przez teren ROF trasę Rzeszów – Jarosław (p. Krasne, Łańcut): 6 kursów od poniedziałku do soboty, w niedziele 4 kursy<sup>156</sup>. W sezonie wakacyjnym przewoźnik realizuje również kurs dalekobieżny Jarosław – Rzeszów – Zakopane;
- PKS Tarnobrzeg. Przewoźnik obsługujący przebiegającą przez teren ROF trasę Rzeszów – Tarnobrzeg – Sandomierz (przez Głogów Małopolski): 4 kursy w dni robocze do Sandomierza; 8 kursów w dni robocze do Tarnobrzega; 2 kursy w soboty i niedziele do Sandomierza; 2 kursy w soboty i niedziele do Sandomierza;
- PKS Stalowa Wola. Przewoźnik obsługujący przebiegającą przez teren ROF trasę Rzeszów – Stalowa Wola (p. Trzebowniko): w dni robocze 6 kursów, 2 w dni wolne;
- PKS Biłgoraj. Przewoźnik obsługujący przebiegające przez teren ROF trasy Rzeszów – Krasne – Łańcut – Biłgoraj oraz Rzeszów – Trzebowniko – Biłgoraj. Łącznie: 2 kursy codziennie, dodatkowo po 1 kursie w piątki i niedziele;
- Rekord. Prywatny przewoźnik z Leżajska, obsługujący przebiegającą przez teren ROF trasę Rzeszów – Leżajsk (p. Trzebowniko): w dni robocze 6 kursów;
- PKS Przemyśl. Przewoźnik obsługuje przechodzące przez ROF trasę Rzeszów – Dynów (p. Tyczyn): w dni robocze 2 kursy. Ponadto PKS Przemyśl obsługuje także 3 połączenia dalekobieżne (z Przemyśla do Jeleniej Góry, Wrocławia i Zakopanego), z zatrzymaniami na obszarze ROF w Rzeszowie i Łańcucie;
- Nowex. Prywatny przewoźnik z Libuszy, obsługujący przebiegającą przez teren ROF trasę Rzeszów – Gorlice (p. Czudec). Są to kursy przyspieszone, bez postojów na terenie gminy Boguchwałę. 6 kursów w dni robocze, 5 w dni wolne;
- J.A. Trans – Adam Kościelny. Prywatny przewoźnik z Mielca. Obsługują relację Rzeszów – Mielec (p. Głogów Młp.): 1 kurs w dni robocze;
- Jan Bus. Prywatny przewoźnik z Biłgoraja. Obsługuje relację Rzeszów – Biłgoraj (p. Krasne, Łańcut): od poniedziałku do soboty 2 kursy, w niedzielę 1;
- Przewóz osób Andrzej Smołkowicz. Obsługują relację Rzeszów – Ropa (p. Boguchwałę): 1 kurs w dni wolne.

---

<sup>155</sup> Wzięto pod uwagę wszystkie 3 trasy: Rzeszów Grottgera – Błazowa – Dynów; Rzeszów Grottgera – Szklary – Dynów; Rzeszów Dw. Lokalny – Szklary – Dynów.

<sup>156</sup> Część kursów wykonywana w dłuższych relacjach: do Zamościa, Horyńca-Zdroju, Lubaczowa, Narolu.



Na terenie ROF funkcjonują również następujący przewoźnicy dalekobieżni, nieodgrywający jednak roli w obsłudze komunikacyjnej obszaru ROF:

- Polski Bus: połączenia w relacje Warszawa – Rzeszów z 3 wariantowymi trasami (non-stop, p. Ostrowiec Św. i Radom oraz p. Lublin) oraz połączenia Gdańska z Rzeszowem (p. Łódź, Katowice, Kraków) i Wrocławia z Rzeszowem (p. Opole, Katowice, Kraków);
- Neobus: połączenia w relacji Warszawa – Niebylec/Rymanów Zdrój/Sanok/Polańczyk/Ustrzyki Dolne; Wrocław – Niebylec/Sanok/Ustrzyki Dln./Rymanów Zdrój;
- Arni Bus: połączenia w relacji Rzeszów – Lublin – Puławy;
- BP Tour: połączenie w relacji Lublin – Zakopane;
- Transkom Skoczów: połączenie w relacji Lublin – Wisła;
- Galicja Express: połączenie w relacji Lublin – Polańczyk (oprócz Rzeszowa, autobusy tego przewoźnika zatrzymują się również koło Portu Lotniczego Jasionka);
- Luna Trans: połączenie w relacji Rzeszów – Ostrowiec Św. – Warszawa: 7 kursów dziennie (na terenie ROF zatrzymania w Rzeszowie, Miłocinie, Zaczerniu, Rudnej i Głogowie Małopolskim);
- Bodek: połączenie w relacji Rzeszów – Krosno (brak zatrzymań na obszarze ROF, poza Rzeszowem);
- Voyager Transport (z siedzibą w Gorlicach): obsługuje linię Rzeszów – Tarnów (brak zatrzymań na obszarze ROF, poza Rzeszowem).

### 3.4. Wojewódzkie i międzywojewódzkie przewozy kolejowe

Rzeszów jest jednym z ważniejszych węzłów na sieci kolejowej PKP PLK w południowej Polsce, jednak oferta transportu kolejowego, zarówno biorąc pod uwagę przewozy o charakterze aglomeracyjnym (obsługa obszaru ROF), jak i regionalnym i dalekobieżnym, jest pod wieloma względami niedostateczna.

Na liniach kolejowych obejmujących obszar ROF, obecnie (według rozkładu obowiązującego od 14 grudnia 2014 r.) uruchamiane są następujące typy pociągów:

- **Regio** (spółka Przewozy Regionalne) – realizujące obsługę przewozów o charakterze aglomeracyjnym, regionalnym i międzyregionalnym bliskiego zasięgu (pomiędzy Woj. Podkarpackim i sąsiadującymi województwami). Przewozy w regionach uruchamiane są, zgodnie z zapisami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym<sup>157</sup>, przez samorządy wojewódzkie, na których spoczywa również ciężar finansowania deficytu generowanego przez ten segment przewozów. Woj. Podkarpackie uruchamia pociągi Regio we własnym zakresie, w obrębie województwa, a także w porozumieniu z sąsiednimi samorządami wojewódzkimi, pociągi Regio zapewniające komunikację pomiędzy Woj. Podkarpackim oraz Woj. Małopolskim i Woj. Lubelskim;
- **Twoje Linie Kolejowe (TLK) i InterCity (IC)**, uruchamiane przez spółkę PKP Intercity i dofinansowywane przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju w ramach umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie przewozów pasażerskich pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity S.A. (Umowa PSC; Public Service Contract).

Pociągi Regio zapewniają bezpośrednie połączenia Rzeszowa m.in. z następującymi ośrodkami:

- Świlczą, Sędziszowem Małopolskim, Dębicą i Tarnowem (linia kolejowa nr 91 w kierunku Krakowa);
- Łańcutem, Przeworskiem, Jarosławem i Przemyślem (linia kolejowa nr 91 w kierunku Medyki);
- Głogowem Młp. Kolbuszową, Tarnobrzegiem, Stalową Wolą i Lublinem (linia kolejowa nr 71 i dalej ciąg linii kolejowych nr 25-74-68);
- Boguchwałą, Strzyżowem i Jasłem (linia kolejowa nr 106).

<sup>157</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym; Dz. U. 2011, nr 5, poz. 13.

Należy podkreślić, że w dniu 14 grudnia 2014 r. wszedł w życie nowy, roczny rozkład jazdy pociągów<sup>158</sup>, natomiast już kilka tygodni po jego wprowadzeniu, Województwo Podkarpackie zdecydowało się na dokonanie znaczących zmian w rozkładzie jazdy. Zmiany, które zaplanowano stopniowo (z dniem 1 stycznia i 1 lutego 2015 r.), były spowodowane dwoma czynnikami:

- Dążeniem do poprawy oferty na linii kolejowej nr 71, w celu dowozu i odwozu pracowników zatrudnionych w Specjalnej Strefie Ekonomicznej „Rogoźnica”;
- Brakiem wystarczających środków budżetowych na utworzenie, wstępnie zaplanowanej, oferty połączeń na innych liniach (za wyjątkiem linii nr 71 i 91)<sup>159</sup>.

Na liniach zawierających się w obszarze ROF, zmiany wprowadzone z dniem 1 stycznia i 1 lutego 2015 r. w wyniku ww. decyzji samorządu wojewódzkiego, są następujące:

- Na linii nr 106 zostały odwołane 4 połączenia w relacji Rzeszów – Strzyżów – Rzeszów i 1 para połączeń w relacji Rzeszów – Jasło – Rzeszów (pozostały: 2 pary pociągów w relacji Rzeszów – Jasło);
- Na linii nr 91 zostały odwołane ostatnie (wieczne) połączenia w relacjach Rzeszów – Tarnów i Tarnów – Rzeszów;
- Na linii nr 71 uruchomiono 1 nową parę pociągów Rzeszów – Kolbuszowa – Rzeszów (zapewniającą dojazd na pierwszą zmianę do SSE Rogoźnica), 2 pary pociągów Rzeszów – Głogów Małopolski – Rzeszów (na drugą i trzecią zmianę) oraz 1 parę pociągów Rzeszów – Tarnobrzeg – Rzeszów (w popołudniowym szczycie). Równocześnie, na linii nr 91 uruchomiona została też 1 para pociągów w relacji Rzeszów – Przeworsk – Rzeszów skomunikowana z pociągami obsługującymi SSE „Rogoźnica” (przyj. do Rzeszowa 13.35; odj. z Rzeszowa 15.15).

Po zmianach dokonanych z początkiem stycznia i lutego 2015 r. w rozkładzie, liczba pociągów Regio na trasach zawierających się w obszarze ROF, była następująca:

Tabela 30. Liczba pociągów regionalnych na liniach w obszarze ROF<sup>160</sup>

Linia (kierunek)	Liczba pociągów		
	Dni robocze	Soboty	Niedziele
<b>Linia nr 91 (kierunek Przeworsk)</b>	18/17 <sup>161</sup>	13	13
<b>Linia nr 91 (kierunek Dębica)</b>	12	10	9
<b>Linia nr 71 (kierunek Stalowa Wola)</b>	8/7 <sup>162</sup>	7/6	5
<b>Linia nr 106 (kierunek Jasło)</b>	2	1	1

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK

<sup>158</sup> Na terenie całej Europy, roczny rozkład jazdy zmienia się w II weekend grudnia.

<sup>159</sup> Zgodnie z informacjami władz Woj. Podkarpackiego, przyczyną uszczuplenia oferty regionalnych przewozów kolejowych, było zmniejszenie wielkości subwencji na 2015 r. Porównując wielkość subwencji ogólnej na lata 2014 i 2015 dla Woj. Podkarpackiego – nastąpił spadek jej wielkości z z blisko 307 do blisko 237 mln zł. Por. <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/bedzie-problem-z-finansowaniem-przewozow-kolejowych-w-regionach-46895.html> [05.01.2015]

<sup>160</sup> Według stanu na 1 lutego 2015 r.

<sup>161</sup> 17 pociągów – w piątki, od poniedziałku do czwartku – 16 pociągów. 1 pociąg kursujący w dni robocze oraz pociąg kursujący tylko w piątki to pociągi przyspieszone, zatrzymujące się na obszarze ROF wyłącznie na stacjach Rzeszów i Łańcut.

<sup>162</sup> 8 pociągów w dni robocze i 7 w soboty kursują na odcinku Rzeszów – Głogów Małopolski.

Tabela 31. Liczba pociągów ponad regionalnych na liniach w obszarze ROF<sup>163</sup>

Linia (kierunek)	Liczba pociągów		
	Dni robocze	Soboty	Niedziele
Linia nr 91 (kierunek Przeworsk)	8	7	8
Linia nr 91 (kierunek Dębica)	10/12 <sup>164</sup>	9 <sup>165</sup>	11 <sup>166</sup>
Linia nr 71 (kierunek Stalowa Wola)	3	2	3
Linia nr 106 (kierunek Jasło)	1	1	1

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK

Z dniem 1 sierpnia 2015 r. Przewozy Regionalne, w porozumieniu z samorządem wojewódzkim, dokonały dalszej modyfikacji oferty połączeń. Na linii nr 71 zmniejszono w soboty liczbę pociągów PR o 3 pary (zawieszono kursowanie w soboty pociągów Rzeszów – Kolbuszowa i Rzeszów Głogów Młp.) oraz całkowicie zlikwidowano pociąg (kursujący codziennie oprócz sobót) w relacji Rzeszów – Tarnobrzeg. Warto zauważyć, że wszystkie pociągi, które zawieszono 1 sierpnia 2015 r. bądź ograniczono ich terminy kursowania, zostały uruchomione w styczniu lub lutym 2015 r.

Z kolei w rozkładzie Przewozów Regionalnych obowiązującym od 1 września 2015 r. ponownie zwiększyła się liczba pociągów na linii nr 106, poprzez wprowadzenie 4 par pociągów Rzeszów – Boguchwała w dni robocze oraz 1 pary pociągów Rzeszów – Boguchwała – Jasło w dni wolne. Jakkolwiek decyzja o zwiększeniu liczby pociągów jest korzystna dla pasażerów – tak częste zmiany w rozkładzie pokazują daleko idącą niestabilność oferty przewozów kolejowych na obszarze ROF.

Należy podkreślić, że na żadnej z linii kolejowych wychodzących z węzła rzeszowskiego oferta kolejowych przewozów regionalnych – biorąc pod uwagę częstotliwość kursowania – nie spełnia standardów kolei aglomeracyjnej. Pewnym standardem od tej reguły zaczyna być oferta przewozów na linii kolejowej nr 91 pomiędzy Rzeszowem, Łańcutem i Przeworskiem, gdzie w porze porannego szczytu (w godz. 6-7) częstotliwość kursowania pociągów w kierunku do Rzeszowa wynosi 30 min, a w porze popołudniowego szczytu (godz. 15-16) w kierunku z Rzeszowa częstotliwość dochodzi nawet do 15-30 min. Przy czym, biorąc pod uwagę, że część pociągów PR jest przyspieszona i na obszarze ROF zatrzymuje się tylko w Rzeszowie i Łańcutie, obsługa pozostałych przystanków i stacji na obszarze ROF odbywa się z częstotliwością co 60 min w porze porannego szczytu w kierunku do Rzeszowa i 30-60 min w kierunku z Rzeszowa. Także przez większą pozostałą część dnia, częstotliwość kursowania pociągów regionalnych na linii 91 wynosi średnio 60 min.

Na linii kolejowej nr 71 częstotliwość kursowania pociągów Regio dochodzi do 15-60 min w godzinach porannego szczytu w relacji do Rzeszowa (godz. 6-7.30) i 40-60 min w popołudniowym szczytce w relacji z Rzeszowa (ok. godz. 14; godz. 16-17.30). Zaspokojone są w ten sposób podstawowe potrzeby w zakresie dojazdów i powrotów z pracy i szkoły, jednak biorąc pod uwagę, że w innych porach dnia odstępy pomiędzy pociągami są nawet 6-godzinne, nie można uznać obecnego rozkładu pociągów na linii 71 za istotny w obsłudze całego obszaru ROF.

Całość oferty na ciągach linii nr 71 i 91 można zatem uznać w tym momencie za atrakcyjną dla osób dojeżdżających pociągiem do pracy czy szkoły spoza obszaru ROF, jednak w przypadku przewozów aglomeracyjnych, przy takiej jak obecnie częstotliwości kursowania i braku integracji taryfowej pomiędzy pociągami i autobusami – trudno w tym momencie uznać transport kolejowy w obszarze ROF zarówno za konkurencyjny, jak i za komplementarny wobec transportu autobusowego. Zwłaszcza biorąc np. pod uwagę, że częstotliwość kursowania autobusów pomiędzy Rzeszowem i Łańcutem (biorąc pod uwagę wszystkich przewoźników operujących w tej relacji) w godzinach szczytu dochodzi do nawet do kilku minut.

<sup>163</sup> Według stanu na 1 lutego 2015 r.

<sup>164</sup> 10 połączeń bezpośrednich, z czego 4 realizowane jako Interregio Bus/w piątki 12 połączeń bezpośrednich z czego 6 realizowanych jako Interregio Bus

<sup>165</sup> 9 połączeń bezpośrednich, z czego 3 realizowane jako Interregio Bus

<sup>166</sup> 11 połączeń bezpośrednich, z czego 6 realizowane jako Interregio Bus

Na linii kolejowej nr 106 oferta połączeń (mimo zwiększenia od 1 września 2015 r. liczby pociągów Rzeszów – Boguchwała) w dalszym ciągu jest bardzo uboga i tym stanowi ona jedynie w minimalnym stopniu konkurencję dla transportu samochodowego.

Czynnikiem zachęcającym podróżnych do korzystania z komunikacji kolejowej – nawet mimo relatywnie małej liczby pociągów na niektórych liniach wychodzących z węzła rzeszowskiego – są bardzo preferencyjne ceny biletów. Z dniem 1 marca 2015 r., Przewozy Regionalne wprowadziły, na terenie całego województwa, specjalną ofertę „Taryfa Podkarpacka”, w ramach której ceny biletów są (w zależności od relacji) niższe o 36-68% względem podstawowej taryfy Regio.

Cena biletu normalnego jednorazowego na trasie np. z Rzeszowa do Boguchwały bądź Rogoźnicy w „Taryfie Podkarpackiej” wynosi zaledwie 1,50 zł (cena biletu miesięcznego na tej trasie – 50,00 zł). Ceny biletów z Rzeszowa do Głogowa Młp. wynoszą, odpowiednio, 1,90 i 68,90 zł, a z Rzeszowa do Łańcuta – 3,00 i 90,10 zł<sup>167</sup>.

Pociągi PKP Intercity zatrzymują się na terenie ROF w Rzeszowie, Łańcutcie i Głogowie Młp. Z dwóch pierwszych stacji odjeżdżają pociągi PKP IC m.in. w następujących relacjach (licząc łącznie pociągi kategorii TLK i IC<sup>168</sup>):

- W kierunku wschodnim: do Przemyśla (8 połączeń w dobie), Lwowa (1 w dobie);
- W kierunku północnym i zachodnim: do Tarnowa i Krakowa (6 połączeń w dobie), Częstochowy i Wrocławia (5 połączeń w dobie), Poznania i Szczecina (3 w dobie), Lublina i Warszawy (2 w dobie), Torunia i w Bydgoszczy (1 w dobie), Gdyni p. Kraków i Warszawę (1 nocne połączenie w dobie).

Z Rzeszowa odjeżdżają również połączenia PKP Intercity do Krosna i Zagórza (1 w dobie) oraz Zamościa (1 w dobie). Z Głogowa Młp. odjeżdżają pociągi TLK do Rzeszowa (3 w dobie), Lublina i Warszawy (2 w dobie), Przemyśla (2 w dobie) oraz Szczecina (1 w dobie).

Należy pamiętać, że oferta połączeń zarówno PR, jak i PKP IC na linii 91 jest obecnie ograniczona ze względu na trwającą modernizację i, wynikającą z niej, zmniejszoną przepustowość. Z tego powodu, ograniczona została m.in. oferta bezpośrednich pociągów Regio z Rzeszowa do Krakowa<sup>169</sup>.

Władze woj. podkarpackiego sukcesywnie dokonują inwestycji w nowy tabor kolejowy. Obecnie (według stanu na 1.1.2015 r.) samorząd wojewódzki jest właścicielem 16 pojazdów kolejowych: 11 spalinowych i 5 elektrycznych, wyprodukowanych w latach 2004-2014. Za wyjątkiem spalinowych zespołów trakcyjnych (autobusów szynowych) typu SA103 i SA109, pozostałe pociągi będący własnością samorządu wojewódzkiego zaliczane są do najnowocześniejszego taboru użytkowanego obecnie w Polsce do realizacji przewozów o charakterze regionalnym.

Tabela 32. Pojazdy kolejowe będące własnością Województwa Podkarpackiego

Typ pojazdu	Oznaczenie	Producent	Rok produkcji	Prędkość max.	Liczba sztuk
Spalinowy	SA109 / 212M	Kolzam Racibórz	2004	100 km/godz.	2
	SA103 / 214Ma	Pesa Bydgoszcz	2005	120 km/godz.	2
	SA135 / 214Mb "Mińsk 1-01"	ZNTK Mińsk Mazowiecki <sup>170</sup>	2010 – 2011		5
	SA134 / 218Md "Mińsk 2-01"		2011, 2014	2	
Elektryczny	40WE/ EN64 (Acatus Plus)	Pesa Bydgoszcz	2014	140 km/godz.	2
	36WE/ EN63 (Newag Impuls)	Newag Nowy Sącz	2013	160 km/godz.	1
	37WE/ EN98 (Newag Impuls)		2014		2

<sup>167</sup> <http://przewozyregionalne.pl/node/17953> [10.03.2015 r.].

<sup>168</sup> Kategoria pociągów InterCity wprowadzona została przez PKP IC z dniem 14 grudnia 2014 r. Do tej kategorii przesunięto pociągi TLK o wyższym standardzie: zestawione z nowych bądź zmodernizowanych wagonów („zwolnionych” przez pociągi wyższej kategorii w wyniku wdrożenia projektu Pendolino), posiadające wagon barowy i kursujące z prędkością 160 km/godz.

<sup>169</sup> [http://www.rynek-kolejowy.pl/54211/podkarpacie\\_mniej\\_bezposrednich\\_pociagow\\_do\\_krakowa.htm](http://www.rynek-kolejowy.pl/54211/podkarpacie_mniej_bezposrednich_pociagow_do_krakowa.htm) [odczyt: 16.12.2014 r.]

<sup>170</sup> ZNTK wchodzi w skład Grupy Kapitałowej Pesa Bydgoszcz.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MIR, Pesa Bydgoszcz i Newag Nowy Sącz

W styczniu 2015 r., zgodnie z kontraktem zawartym z Newagiem Nowy Sącz, dostarczony zostanie kolejny 1 pojazd z rodziny Impuls – serii 36WEa (również przystosowany do prędkości 160 km/godz.), zakupiony w ramach tzw. Południowej Grupy Zakupowej<sup>171</sup>. Wszystkie pociągi będące własnością samorządu wojewódzkiego są przekazane w użytkowanie spółce Przewozy Regionalne.

Na liniach niezelektryfikowanych na obszarze ROF, całość przewozów realizowanych jest przez nowy tabor<sup>172</sup>. Z kolei na zelektryfikowanej linii nr 91, w dalszym ciągu gros przewozów realizowany jest przez w znacznej mierze wyeksploatowane pojazdy elektryczne EN57, których właścicielem jest spółka PR (przeciętny wiek pojazdu EN57 to nawet 30-40 lat<sup>173</sup>). Należy jednak podkreślić, że systematycznie realizowane przez samorząd wojewódzki inwestycje taborowe (a także planowane analogiczne działania przez władze spółki PR<sup>174</sup>), jak również zakończone i planowane inwestycje w infrastrukturę PKP PLK na obszarze ROF powodują, że stopniowo zwiększa się potencjał transportu kolejowego jako gałęzi transportu zbiorowego mogącej mieć znaczący udział w obsłudze komunikacyjnej ROF.

Największym mankamentem, w powyższym kontekście, jest mało konkurencyjny wobec transportu drogowego rozkład jazdy i brak integracji taryfowej. Władze woj. podkarpackiego zakładają jednak w najbliższych latach wzrost roli transportu kolejowego w obsłudze regionu, poprzez realizację, wpisanego do Kontraktu Terytorialnego, projektu pn. Aglomeracyjna Kolej Podmiejska (AKP). W jego ramach przewidywany jest m.in. zakup nowego taboru oraz budowa nowych przystanków kolejowych, a także doprowadzenie linii kolejowej do Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka. Dzięki realizacji projektu, pociągi aglomeracyjne i regionalne mają na obszarze ROF kursować ze znacznie większą niż obecnie częstotliwością (zob. więcej – pkt. 2.2.3), co ma prowadzić do wzrostu jego roli.

### 3.5. Stopień integracji poszczególnych gałęzi transportu pasażerskiego na obszarze ROF

Pogłębiona integracja poszczególnych podsystemów publicznego transportu zbiorowego – zarówno w zakresie synchronizacji rozkładów jazdy, jak i wprowadzania zintegrowanych systemów taryfowych – to jeden z fundamentów nowoczesnego myślenia o transporcie. W przypadku ROF, trudno jednak w obecnym momencie mówić o pogłębionych i, przez to, skutecznych działaniach związanych z integracją transportową.

Zgodnie z szacunkami Komisji Europejskiej, w perspektywie najbliższej 1,5 dekady, nastąpi w państwach „nowej” Unii Europejskiej gwałtowny wzrost zjawiska mobilności. Szacunki KE zakładają, że w perspektywie lat 2000-30 wzrost mobilności w państwach „nowej” UE wyniesie aż 170%<sup>175</sup>. Oznacza to, iż KE szacuje, że do końca przyszłej dekady nastąpi w sumie prawie 3-krotny wzrost liczby podróży odbywanych średnio przez 1 osobę.

Od stopnia m.in. wspomnianej integracji zależy, w jakim stopniu ten wzrost mobilności a obszarze ROF zostanie „zagospodarowany” przez transport publiczny. Modelem idealnym jest podniesienie standardu usług tak, aby transport zbiorowy na terenie ROF stał się atrakcyjny do tego stopnia, żeby użytkowanie prywatnych samochodów następowało tylko w sytuacjach:

- Wyższej konieczności (np. w momencie, gdy korzystanie z transportu zbiorowego staje się niemożliwe z powodu dłuższego czasu przejazdu – a nie jest efektem wygody pasażera);
- Gdy podróżowanie transportem zbiorowym jest niemożliwe (m.in. na odcinkach, na których transport zbiorowy nie funkcjonuje, np. pomiędzy miejscem zamieszkania i najbliższym przystankiem

<sup>171</sup> Władze woj. podkarpackiego, małopolskiego, świętokrzyskiego i śląskiego podpisały wspólnie kontrakt na 19 pociągów (z czego władze woj. podkarpackiego zamówiły 1 pojazd)

<sup>172</sup> Na linii nr 71, część potąceń, w relacji Lublin – Rzeszów, obsługiwane są pojazdami będącymi własnością Województwa Lubelskiego.

<sup>173</sup> Biała Księga 2013. Kolej na działania – mapa problemów polskiego kolejnictwa; Railway Business Forum, Warszawa-Kraków 2013.

<sup>174</sup> Zgodnie z deklaracjami władz Przewozów Regionalnych, w obrębie perspektywy finansowej UE 2014-20, zrealizowany ma zostać program zakupu 52 nowych pociągów. Por. [http://www.rynek-kolejowy.pl/54470/przewozy\\_regionalne\\_maja\\_kupic\\_52\\_nowe\\_pociagi.htm](http://www.rynek-kolejowy.pl/54470/przewozy_regionalne_maja_kupic_52_nowe_pociagi.htm) [05.01.2015]

<sup>175</sup> Master Plan dla Transportu Kolejowego do Roku 2030, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2008.

autobusowym/zintegrowanym węzłem przesiadkowym – w sytuacji, w której jest to dystans przekraczający możliwości pokonania go pieszo).

Poprzez podniesienie standardu usług rozumieć należy zarówno m.in. dalsze inwestycje infrastrukturalne i taborowe (co jest planowane – por. m.in. pkt. 2.1.4, 2.2.3, 3.2 i 3.4), jak i pogłębioną integrację w zakresie taryf i rozkładów jazdy, co jest działaniem nie mniej ważnym dla rozwoju i poprawy oferty transportu publicznego. Pasażer tym chętniej będzie rezygnował z motoryzacji indywidualnej, im lepiej rozwinięty będzie produkt transportu zbiorowego – postrzegany jako całość<sup>176</sup>, czyli nie w sytuacji, która obecnie ma miejsce w ROF, kiedy to praktycznie każdy podsystem transportu zbiorowego jest osobnym, niezintegrowanym tworem, lecz w sytuacji, kiedy poszczególne podsystemy będą tworzyć wspólny, zintegrowany i wzajemnie się uzupełniający system.

Rozwiązanie uchodzące w tym względzie za modelowe w skali całej Polski, zostało w tym względzie zastosowane w aglomeracji warszawskiej.

Na przestrzeni lat 2006-13 liczba pasażerów komunikacji miejskiej na obszarze ZTM Warszawa wyniosła 884,1 mln. W 2014 r. wskaźnik ten wyniósł 1,077 mld pasażerów, co oznacza wzrost o 21,8%. Dane te obejmują również wszystkich trzech przewoźników kolejowych operujących w ruchu aglomeracyjnym na obszarze ZTM i uczestniczących w procesie pogłębionej integracji taryfowej.

Na obszarze ZTM, obsługę kolejowego ruchu pasażerskiego zapewniają trzej operatorzy:

- Szybka Kolej Miejska – jedyny w Polsce stricte „miejski” podmiot realizujący przewozy kolejowe. Właścicielem spółki SKM jest Miasto Stołeczne Warszawa. SKM realizuje przewozy tylko na terenie Warszawy i na odcinkach zawierających się w obrębie ścisłej aglomeracji<sup>177</sup>;
- Koleje Mazowieckie – spółka, której właścicielem jest Województwo Mazowieckie. KM obsługują wszystkie linie kolejowe na terenie województwa (z wyjątkiem linii obsługiwanych przez spółkę WKD). Na odcinkach obsługiwanych wspólnie przez SKM i KM pociągi tych spółek kursują (w większości wypadków) na przemian, stanowiąc wzajemne uzupełnienie oferty;
- Warszawska Kolej Dojazdowa – spółka obsługująca linię Warszawa Śródmieście WKD – Podkowa Leśna – Grodzisk Mazowiecki Radońska (z odgałęzieniem Podkowa Leśna – Milanówek Grudów); obie te linie pozostają pod zarządem spółki WKD i są użytkowane wyłącznie przez pociągi tej spółki. Większościowym udziałowcem spółki WKD (95,24% udziałów) jest województwo mazowieckie; pozostałe udziały są porozdzielane pomiędzy gminy (za wyjątkiem m. st. Warszawa), przez teren których przebiegają linie WKD.

Na mocy porozumienia zawartego pomiędzy ZTM Warszawa, częścią gmin wchodzących w skład aglomeracji warszawskiej (obecnie stronami porozumienia jest 31 gmin) oraz spółkami KM i WKD, w pociągach tych przewoźników, na wybranych trasach zawierających się w obrębie aglomeracji stołecznej, honorowane są wszystkie bilety długookresowe (od dobowego wzwyż), oraz ulgi ustawowe, jakie obowiązują w stołecznej komunikacji. W przypadku pociągów SKM – z racji tego, iż jest to „wewnętrzny” warszawski przewoźnik – honorowane są wszystkie bilety emitowane przez ZTM, na identycznych zasadach, jak w tramwajach, autobusach i metrze.

Organizator (ZTM Warszawa) rozlicza SKM analogicznie jak pozostałych operatorów, płacąc spółce za każdy jeden pociągokilometr, niezależnie od liczby przewiezionych podróżnych. W przypadku KM i WKD, spółki te otrzymują zapłatę/dotację do każdego pociągokilometra w ustalonej strefie obowiązywania obszaru wspólnego biletu, za tzw. utracone przychody z tytułu „niewykupienia” przez pasażerów biletów KM/WKD. Wielkość dotacji ustala się na bazie realizowanych co kilka miesięcy badań, na podstawie których stwierdza się, z jakich biletów (ZTM czy biletów własnych KM bądź WKD) korzystają pasażerowie pociągów KM i WKD w obrębie funkcjonowania „wspólnego biletu”.

W przypadku samorządów podwarszawskich rozliczenie usług przewozowych następuje na podstawie podpisanych porozumień międzygminnych, w ramach których określa się poziom dotacji za funkcjonowanie

<sup>176</sup> Biała Księga Mobilności w Aglomeracjach, Stowarzyszenie Transportu Publicznego/Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Warszawa 2014.

<sup>177</sup> Ograniczonej stacjami Pruszków, Sulejówek Miłosna, Otwock oraz Legionowo Piaski/Wieliszew.

wspólnego biletu (jako procentowy udział w kosztach całkowitych, iloczyn stawki jednego kilometra oraz pracy eksploatacyjnej na terenie danej gminy)<sup>178</sup>.

Włączenie kolei w system taryfowy ZTM spowodował, że transport kolejowy w aglomeracji warszawskiej stał się w ostatnich latach praktycznie równorzędnym podsystemem transportu zbiorowego co tramwaje, autobusy i metro. Sukcesywny wzrost roli kolei i dokończenie budowy I linii metra (otwieranej etapami w latach 1995-2008) spowodował, równoległe, radykalne przeprogramowanie roli transportu autobusowego. Zlikwidowane zostały w perspektywie ostatnich kilkunastu lat praktycznie wszystkie linie autobusowe łączące bezpośrednio centrum Warszawy z peryferyjnie położonymi osiedlami (m.in. Ursynowem, Bródnem czy Tarchominem), jednocześnie rokrocznie rozbudowywana jest oferta linii autobusowych „dowozowych” do tramwajów, metra i kolei. Jednocześnie, obecnie<sup>179</sup> funkcjonuje aż 21 linii autobusowych ZTM, pełniących funkcję „dowozową” do kolei. Mechanizm ich funkcjonowania opiera się na tym, że rozkłady jazdy tych linii są zmieniane adekwatnie i na bieżąco do zmian rozkładów jazdy pociągów.

Naturalnie łączna liczba linii autobusowych obsługujących rejon stacji i przystanków kolejowych jest znacznie większa; wspomniane 21 linii, ZTM traktuje strictly jako linie „dowozowe” i modyfikuje ich rozkład każdorazowo ze zmianą rozkładu jazdy pociągów.

Oprócz linii ZTM, linie „dowozowe” do kolei w obrębie aglomeracji warszawskiej uruchamiane są też przez władze gmin podwarszawskich. W autobusach tych<sup>180</sup> obowiązują specjalne taryfy, jednak równoległe honorowane są w nich bilety okresowe ZTM (od dobowych wzwyż), na zasadach identycznych jak w pojazdach ZTM. Mechanizm funkcjonowania linii „dowozowych-gminnych” jest zatem de facto bardzo zbliżony do linii „dowozowych” ZTM. Obecnie funkcjonuje 25 linii „dowozowych-gminnych”.

Sprawny system integracji poszczególnych środków transportu to również system nowoczesnych węzłów parkingowych, włączonych w projekt Park&Ride. Ideą P&R jest funkcjonowanie nowoczesnych parkingów (oświetlonych, z monitoringiem wizyjnym etc.), z których korzystanie jest możliwe w cenie biletu okresowego na komunikację miejską – bez żadnych dopłat lub za niewielką dopłatą. Na terenie Warszawy zbudowano – przy współudziale środków finansowych z unijnej perspektywy 2007-13 – 12 parkingów objętych P&R (zarządzanych przez ZTM), objętych monitoringiem wizyjnym, każdy o liczbie od kilkuset do ponad tysiąca miejsc dla samochodów. Na tych parkingach posiadacz biletu okresowego ZTM może pozostawić swoje auto bezpłatnie (na okres nie dłuższy niż w godzinach, w których parking jest czynny, czyli w godz. 4.30-2.30).

Za wyjątkiem dwóch lokalizacji, każdy warszawski parking P&R zlokalizowany jest w rejonie stacji metra lub stacji/przystanku kolejowego, a parking zlokalizowany przy stacji kolejowej Warszawa Wileńska spełnia oba te kryteria (Dworzec Wileński jest jedną z końcowych stacji „centralnego” odcinka II linii metra). Zgodnie z zapisami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy, docelowo na terenie stolicy ma powstać 27 parkingów P&R<sup>181</sup>. Tego rodzaju parkingi funkcjonują też na terenie aglomeracji podwarszawskiej przy stacjach i przystankach kolejowych, jak również w Radomiu i Siedlcach (parkingi poza Warszawą prowadzone są przez KM lub WKD).

Wszystkie ww. działania powodują, że liczba pasażerów komunikacji kolejowej KM, SKM i WKD (biorąc pod uwagę obszar całego woj. mazowieckiego) w ostatnich latach wzrosła lawinowo. W perspektywie lat 2006-14 liczba pasażerów KM, SKM Warszawa i WKD zwiększyła się z 52,47 do 96,09 mln pasażerów, czyli aż o 83%.

Tabela 33. Wzrost liczby pasażerów kolei na Mazowszu w latach 2006-13

Rok	KM	SKM Warszawa	WKD	Razem
2006	42,21	3,60	6,66	52,47
2007	45,18	6,58	6,66	58,42
2008	49,92	8,76	7,07	65,75
2009	51,60	9,06	6,63	67,29
2010	53,28	9,36	6,90	69,54

<sup>178</sup> <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/w-warszawie-liczba-pasazerow-komunikacji-miejskiej-rosnie-lawinowo-45709.html> [odczyt: 21.12.2014]

<sup>179</sup> Według stanu na 15.12.2014 r.

<sup>180</sup> Linie „gminne” anonsowane są przedrostkami „L” (L-1, L-2...); linie autobusowe uruchamiane przez ZTM sygnowane są numerami trzycyfrowymi, bez oznaczeń literowych.

<sup>181</sup> Uchwała Rady M. St. Warszawy nr XCII/2346/2014 z 16-10-2014 w sprawie uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy – etap I.

<b>2011</b>	54,42	11,45	7,38	<b>73,25</b>
<b>2012</b>	59,11	17,26	7,09	<b>83,46</b>
<b>2013</b>	62,43	22,58	7,41	<b>92,42</b>
<b>2014</b>	62,58	25,59	7,94	<b>96,09</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK i przewoźników

Co wyraźnie należy podkreślić, wzrost roli transportu szynowego, prowadzący do przeprofilowania funkcji autobusów i wyraźnego spadku ich znaczenia jako „kręgosłupa komunikacyjnego”, nie spowodował zmniejszenia liczby pasażerów autobusów ZTM Warszawa. Liczba pasażerów Metra Warszawskiego zwiększyła się w latach 2006-13 o 20,9% (ze 149,1 do 180,2 mln osób rocznie), liczba pasażerów tramwajów – o 16,1% (z 227,6 do 264,2 mln), natomiast równolegle wzrosła też liczba pasażerów autobusów – o 10,9% (z 503,2 do 558 mln). Potwierdza to zatem wniosek, że nowoczesny transport to nie tyle transport szynowy/kolejowy, co transport zintegrowany.

Szczególnie interesujące rozwiązanie związane z integracją poszczególnych podsystemów transportu zbiorowego, zasadną do rozważenia również na obszarze ROF, dotyczy warszawskiej linii autobusowej 198, obsługującej peryferyjnie położoną dzielnicę Wesoła (zlokalizowaną 16 km od stacji Warszawa Centralna). 198 jest linią kursującą wahadłowo pomiędzy przystankiem PKP Wesoła i centrum osiedla, a jej rozkład jest zsynchronizowany z pociągami KM i SKM. Przede wszystkim jednak, w rozkładzie jazdy linii 198, przy każdym kursie realizowanym w porze wieczornej (po godz. 20.30), znajduje się adnotacja, że autobus na przystanku PKP Wesoła (położonym przy linii kolejowej Warszawa – Siedlce) oczekuje do 15 lub 30 min na ewentualne opóźnienia pociągów SKM.

Należy naturalnie podkreślić, że wprowadzenie takich adnotacji jest możliwe dlatego, że autobus 198 służy wyłącznie jako połączenie przystanku kolejowego z osiedlem – nie jest on bowiem praktycznie w żaden sposób zintegrowany z innymi autobusami obsługującymi dzielnicę Wesoła (a zatem: ewentualne opóźnienie autobusów wynikające z oczekiwania na skomunikowany pociąg nie powoduje rozkomunikowania autobusów w innych częściach osiedla i miasta). Nie zmienia to jednak faktu, że tego rodzaju działania jak te opisane powyżej, powinno stanowić wytyczne dla innych organizatorów transportu zbiorowego, w jaki sposób, w sposób atrakcyjny dla pasażera, integrować poszczególne podsystemy transportu.

W kontekście przedstawionej w niniejszym opracowaniu (w jego dalszej części) rekomendacji odnośnie pożądanego modelu organizacji i integracji transportu zbiorowego na terenie ROF, jak również modelu integracji taryfowej, należy przybliżyć również – jako „dobrą praktykę” – model organizacji i integracji funkcjonujący w aglomeracji trójmiejskiej. Jest to o tyle uzasadnione, że podobnie jak w ROF, także w aglomeracji trójmiejskiej ma miejsce sytuacja, w której na tym samym obszarze funkcjonują różni organizatorzy transportu zbiorowego niehonorujący nawzajem swoich biletów, ale jednocześnie wdrożony został na terenie tej aglomeracji stosunkowo atrakcyjny mechanizm integracji taryfowej, bardzo zbliżony do modelu rekomendowanego dla gmin zrzeszonych w ROF (por. pkt. 5.5 i 5.6).

W modelu taryfowym trójmiejskim, oprócz biletów emitowanych przez komunalnych organizatorów transportu zbiorowego (tj. ZTM Gdańsk, ZKM Gdynia i MZK Wejherowo), funkcjonują tzw. bilety metropolitarne, emitowane przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej. Do związku międzygminnego MZKZG należy w sumie 14 gmin wchodzących w skład aglomeracji. MZKZG emituje bilety 24-godzinne, 72-godzinne i 30-dniowe/miesięczne, w następujących konfiguracjach:

- komunalny – obowiązujący tylko w pojazdach komunikacji miejskiej (w ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo<sup>182</sup>;
- kolejowo-komunalny dwóch organizatorów – obowiązujący w pociągach (SKM Trójmiasto oraz Przewozów Regionalnych) oraz w pojazdach (do wyboru przez podróżnego): ZTM, ZKM lub MZK<sup>183</sup>;
- kolejowo-komunalny wszystkich organizatorów – obowiązuje w pociągach (SKM, PR) oraz w pojazdach: ZTM, ZKM i MZK<sup>184</sup>;

<sup>182</sup> Co ciekawe, MZKZG emituje również bilety jednorazowe (do zakupu przez telefon komórkowy) ważne w pojazdach ZTM, ZKM lub MZK, w cenie 2,80 zł – i są to bilety w cenie niższej niż bilety jednorazowe emitowane przez organizatorów komunalnych (3,00 zł).

<sup>183</sup> W przypadku tego biletu nie jest dostępna opcja 72-godzinna.



- „Bilet 30+” bilet miesięczny ważny w pociągach na dowolnie wybranej trasie na obszarze MZKZG oraz we wszystkich pojazdach ZTM, ZKM i MZK.

Sukcesywnie wzrasta sprzedaż biletów metropolitalnych MZKZG, umożliwiającą, jak wspomniano wcześniej, podróżowanie z jednym biletem m.in. pojazdami trzech organizatorów komunikacji komunalnej. Sprzedaż biletów metropolitalnych rozpoczęła się 1 stycznia 2008 r.; w pierwszych 12 miesiącach sprzedano 96 555 biletów metropolitalnych. Dla porównania, w 2014 r. sprzedaż wyniosła 654 777 biletów, a przyrost rok do roku w perspektywie lat 2008-12 wyniósł od 16 do 93%<sup>185</sup>.

Przedstawienie w sposób szczegółowy modelu integracji funkcjonującego w aglomeracji warszawskiej oraz trójmiejskiej ma na celu wskazanie, jak duże zaległości występują w tym względzie na obszarze ROF.

Rzeszów jest jednym z 9 spośród 18 miast wojewódzkich w Polsce<sup>186</sup>, w obrębie którego nie występuje żadna integracja taryfowa pomiędzy transportem kolejowym i autobusowym<sup>187</sup>.

Nie są podejmowane również działania mające na celu synchronizację rozkładów jazdy poszczególnych podsystemów transportu zbiorowego. Dowodem tego jest np. brak skomunikowania pomiędzy pociągami i autobusami (ZG PKS) w godzinach późnowieczornych, czyli we wspomnianych już wcześniej, newralgicznych porach dnia z punktu widzenia transportu publicznego, kiedy to kursów komunikacji zbiorowej jest najmniej w skali całego dnia, przez co dbałość o dobrą ofertę rozkładową powinna być szczególna. Abstrahując od tego, że sama oferta połączeń ZTM i ZG PKS w godzinach „newralgicznych” jest stosunkowo dobrze rozbudowana (por. pkt. 3.2), brak skomunikowania autobusów z pociągami może spowodować brak możliwości korzystania z transportu zbiorowego w ogóle – a to w naturalny sposób obniża jego atrakcyjność w oczach podróżnych.

Koronnym tego dowodem jest np. sytuacja, w której ostatni pociąg PR (Regio) z Tarnowa przyjeżdża do Rzeszowa<sup>188</sup> o godz. 23.55, a ostatnie autobusy ZG PKS na niektórych liniach odjeżdżają z Rzeszowa niedługo wcześniej:

- Autobus linii 202 do Medyni Głogowskiej odjeżdża o godz. 23.40;
- Autobus linii 221 do Czarnej odjeżdża o godz. 23.37<sup>189</sup>;

Elementem integracji poszczególnych podsystemów transportowych powinien być też jednolity, „zintegrowany” sposób publikowania rozkładów jazdy. W tym kontekście zauważyć należy, że oferta połączeń ZTM Rzeszów, a także Przewozów Regionalnych jest dostępna w wyszukiwarce [www.jakdojade.pl](http://www.jakdojade.pl). Jest to serwis udostępniający mapy i rozkłady jazdy komunikacji zbiorowej dla większości największych miast w Polsce, przez co – dzięki jednolitemu, przejrzystemu sposobowi prezentowania informacji – urósł on do miana najbardziej wartościowego źródła informacji o transporcie zbiorowym w polskich aglomeracjach.

Współuczestniczenie ZTM Rzeszów i PR w projekcie [jakdojade.pl](http://jakdojade.pl) bez wątpienia jest atutem systemu transportu publicznego na obszarze ROF i ułatwia planowanie podróży w oparciu o dwa różne podsystemy transportu publicznego. Mankamentem jest jednak brak współuczestnictwa w tym projekcie innych podmiotów mających istotny wpływ na obsługę transportową obszaru ROF, przede wszystkim PKS Rzeszów – zwłaszcza iż PKS Rzeszów w wielu wypadkach dubluje trasy z ZTM Rzeszów (zarówno w obrębie MKS / ZG PKS, jak i pozostałych linii komunikacyjnych).

Częściowym rozwiązaniem tego problemu jest fakt, że zarówno połączenia ZTM Rzeszów, jak i PKS Rzeszów, a także wielu innych przewoźników operujących na obszarze ROF są dostępne w innej popularnej wyszukiwarce połączeń, [www.e-podroznik.pl](http://www.e-podroznik.pl). Trzeba jednak podkreślić, że metoda wyszukiwania połączeń przyjęta przez twórców tego ostatniego serwisu (który oferuje intuicyjne wyszukiwanie miejscowości, ulic bądź przystanków w skali nie danego miasta czy aglomeracji, lecz całego kraju) jest pomocne w planowaniu podróży w skali całego regionu bądź podróży ponadregionalnych, jednak w obrębie pojedynczej aglomeracji planowanie podróży

<sup>184</sup> Bilety metropolitalne w pociągach są honorowane na terenie całego obszaru MZKZG (14 gmin); w pojazdach komunikacji miejskiej – w zależności od konfiguracji wybranej przez podróżnego (w pojazdach jednego lub wszystkich organizatorów).

<sup>185</sup> Dane MZKZG.

<sup>186</sup> Licząc podwójne stolice woj. kujawsko-pomorskiego i lubuskiego

<sup>187</sup> Obecnie (według stanu na 15.12.2014 r.), żadna integracja taryfowa nie funkcjonuje także w obrębie Olsztyna, Białegostoku, Lublina, Kielc, Opola, Zielonej Góry, Gorzowa Wlkp. i Szczecina.

<sup>188</sup> Zgodnie z rozkładem jazdy obowiązującym w okresie od 14 grudnia 2014 r. do 14 marca 2015 r.

<sup>189</sup> Autobusy 202 i 221 odjeżdżają z Dworca Głównego PKS, zlokalizowanego przy dworcu PKP Rzeszów Główny.

z wykorzystaniem serwisu e-podroznik.pl jest mniej praktyczne. Serwis jakdojade.pl jest pod tym względem o tyle wygodniejszy, że udostępnia osobne wyszukiwarki dla każdej z aglomeracji.

Kolejnym mankamentem związanym z integracją transportową jest fakt, że parkingi funkcjonujące na terenie Rzeszowa i ROF nie są w żaden sposób włączone w system P&R – zgodnie z zasadami P&R opisanymi powyżej.

### 3.6. Podstawowe atuty i mankamenty obecnej oferty transportu zbiorowego

Do głównych atutów transportu zbiorowego na terenie ROF należy zaliczyć sukcesywnie wdrażany Inteligentny System Transportowy (ITS) na obszarze Rzeszowa, a także stosunkowo atrakcyjny rozkład jazdy przewoźników autobusowych (mając tu na myśli przede wszystkim ZTM Rzeszów), wychodzący naprzeciw potrzebom różnych grup podróżnych.

W ramach projektu pn. „Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic”, a także komplementarnego wobec niego projektu pn. „Rozbudowa inteligentnego systemu transportu drogowego na terenie miasta Rzeszowa”, realizowane są m.in. następujące działania (więcej – zob. pkt. 2.1.4):

- Wdrożenie mechanizmu umożliwiającego zarządzanie flotą autobusów miejskich;
- Wdrożenie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, (elektroniczne tablice na przystankach i w pojazdach, informujące o rzeczywistym czasie odjazdu i przejazdu), a także wdrożenie „karty miejskiej” jako elektronicznego nośnika biletu oraz montaż biletomatów (na przystankach i w pojazdach);
- Wdrożenie programu umożliwiającego zarządzanie ruchem ulicznym, przede wszystkim w zakresie priorytetów dla transportu publicznego, a także usprawniającego mechanizm tzw. „zielonej fali”;
- Przebudowa niektórych skrzyżowań i ciągów ulicznych, w tym – utworzenie bus-pasów.

Wdrożenie projektu „Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Rzeszowa i okolic” jest opóźnione o kilka miesięcy względem pierwotnego harmonogramu, dodatkowo w lokalnych środkach masowego przekazu pojawiały się informacje o problemach z jego uruchomieniem (m.in. z funkcjonowaniem oprogramowania). Należy podkreślić, że krótkofalowo takie sytuacje mogą powodować negatywne postrzeganie projektu ITS przez mieszkańców Rzeszowa i ROF<sup>190</sup>, jednak jednocześnie należy zauważyć, że problemy zarówno na etapie wdrażania systemów ITS, jak i w pierwszym okresie ich funkcjonowania, występowały praktycznie we wszystkich polskich miastach, które do tej pory zdecydowały się na ich wdrożenie<sup>191</sup>. Nigdzie nie były to jednak problemy długofalowe, a docelowo wdrożenie ITS w każdym przypadku prowadziło do poprawy jakości transportu publicznego – szczególnie jednak w sytuacji, w której ITS jeśli powstawał równoległe z rozwojem zintegrowanych węzłów przesiadkowych i parkingów o charakterze P&R<sup>192</sup>.

W kontekście tej ostatniej uwagi, uruchomienie ITS na obszarze Rzeszowa należy traktować jako niezaprzeczalny atut transportu publicznego poprawiający jego jakość, natomiast, równocześnie, brak wspomnianych działań komplementarnych (czyli właśnie brak nowoczesnych węzłów przesiadkowych i brak parkingów w systemie P&R) należy w tym momencie zaklasyfikować jako istotny mankament transportu publicznego na obszarze ROF.

Pod koniec grudnia 2014 r. w Rzeszowie rozpoczął się montaż automatów biletowych ZTM. Rozwój kanałów dystrybucji biletów poprzez montaż biletomatów<sup>193</sup> to niezaprzeczalny atut transportu publicznego w ROF, analogicznie do miana atutów należy zaliczyć automat biletowy na dworcu PKS Rzeszów. W tym ostatnim automacie można kupić bilety nie tylko na połączenia PKS Rzeszów, ale także na połączenia innych przewoźników, udostępniających swoje rozkłady w serwisie [www.e-podroznik.pl](http://www.e-podroznik.pl) (ta ostatnia funkcja, uruchomiona w czerwcu 2013 r., była pierwszym takim projektem w skali kraju)<sup>194</sup>. Usprawnienie dostępności biletów komunikacyjnych poprzez wdrażanie nowych kanałów sprzedaży jest działaniem tak samo

<sup>190</sup> Por. np.: <http://supernowosci24.pl/inteligentny-system-na-razie-ogluipia/> [odczyt 22.12.2014]

<sup>191</sup> Por. np.: <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/wroclawski-its-nie-wpuszcza-pasazerow-do-tramwaju-469.html> [odczyt 22.12.2014]

<sup>192</sup> Biała Księga Mobilności, op.cit.

<sup>193</sup> Realizowany projekt inwestycyjny zakłada montaż biletomatów na 29 przystankach i w 80 pojazdach.

<sup>194</sup> <http://www.rzeszow4u.pl/aktualnosci/rzeszow-pierwszym-miastem-w-po.html#prettyPhoto> [odczyt 22.12.2014]

poprawiającym atrakcyjność transportu zbiorowego w oczach podróżnych w stopniu nie mniejszym niż np. inwestycje w tabor i infrastrukturę transportową czy też działania związane z synchronizacją rozkładów jazdy<sup>195</sup>.

Innym znaczącym atutem transportu zbiorowego na obszarze ROF jest sposób konstruowania rozkładów jazdy (przede wszystkim przez ZTM Rzeszów, ale również przez PKS Rzeszów w obrębie i poza MKS, jak też przez niemałą liczbę prywatnych przewoźników) uwzględniające potrzeby przewozowe różnych grup podróżnych. W tym kontekście należy przede wszystkim zauważyć, że do godzin późnowieczornych (godz. 22-23.30, a przypadku niektórych linii – nawet po północy) kursuje nie tylko większość dziennych linii autobusowych ZTM<sup>196</sup>, ale również część linii ZG PKS. W tych godzinach realizowane są też połączenia autobusowe na innych trasach obsługiwanych przez PKS Rzeszów, nie zawierających się w obrębie obsługi ZG PKS. Dzięki temu, obsługa komunikacyjna większości gmin zawierających się w ramach ROF zapewniona jest również w – newralgicznej z punktu widzenia transportu publicznego – porze późnowieczornej.

To z kolei pozwala wyciągnąć wniosek, że obsługa komunikacyjna w obrębie ROF nie ogranicza się tylko do podstawowych potrzeb podróżnych (dojazdy do pracy/szkoły w porze porannego szczytu i powroty w porze szczytu popołudniowego), ale oferta transportu publicznego umożliwia również m.in. powrót z pracy z Rzeszowa w porze późnowieczornej, jak również skorzystanie z usług wyższego rzędu (oferty kulturalnej czy gastronomicznej) zlokalizowanych na terenie stolicy województwa.

Bardzo istotną jest kwestia, iż układ połączeń autobusowych i kolejowych umożliwia dojazd i powrót z każdej z trzech zmian w zakładach pracy zlokalizowanych na terenie Specjalnych Stref Ekonomicznych (SSE). Analogicznie, atutem jest rozwój oferty połączeń kolejowych zapewniających dojazd do SSE Rogoźnica, w tym – uruchomienie od 1 lutego 2015 r. nowej pary pociągów pomiędzy Rzeszowem i Łańcutem/Przeworskiem, skomunikowanej z pociągami do i z kierunku Rogoźnicy. Symbolicznie, można uznać to za jeden z pierwszych kroków w kierunku projektu Aglomeracyjnej Kolei Podmiejskiej, zakładającej rozwój połączeń kolejowych na wszystkich liniach zawierających się w obszarze ROF (zob. pkt. 2.2.3).

Należy podkreślić, że przedsiębiorcy operujący w SSE deklarują, że w perspektywie do 2016 r. zatrudnienie w obrębie SSE<sup>197</sup> zwiększy się z ok. 3250 do ok. 9750-10250 osób<sup>198</sup>. Jeśli te założenia zostaną zrealizowane, to gwałtownie zwiększy się zapotrzebowanie na sprawnie funkcjonujący transport zbiorowy zapewniający dojazd do i z zakładów pracy na terenie SSE.

Dobrze rozbudowana (w zakresie częstotliwości kursowania) jest oferta połączeń autobusowych pomiędzy Rzeszowem i Łańcutem. W godzinach szczytu, częstotliwość kursowania – licząc łącznie wszystkich przewoźników obsługujących tę trasę – dochodzi nawet do kilku minut.

Jako największy mankament transportu publicznego na obszarze ROF należy wskazać opisany we wcześniejszej części opracowania brak synchronizacji rozkładów jazdy i taryf pomiędzy poszczególnymi podsystemami transportu zbiorowego – szczególnie istotne jest to w przypadku tras obsługiwanych wspólnie przez ZTM Rzeszów oraz ZG PKS (a także autobusy PKS Rzeszów spoza MKS / ZG PKS), na których to trasach wzajemne honorowanie biletów – bądź wdrożenie zintegrowanej taryfy – prowadziłoby do znaczącego wzrostu atrakcyjności transportu publicznego (postrzeganego jako całości).

Mimo zwiększenia, z początkiem 2015 r., liczby pociągów na linii kolejowej nr 71, za kolejny mankament należy uznać zbyt małą rolę transportu kolejowego w obsłudze ROF. Zbyt mała częstotliwość kursowania pociągów, przy jednoczesnym braku komunikacji szynowej wewnątrzmiastowej na obszarze Rzeszowa, powoduje że mieszkańcy ROF narażeni są w większej mierze niż mieszkańcy innych polskich aglomeracji na zjawisko kongestii drogowej.

Niedostateczne wykorzystanie transportu kolejowego widoczne jest szczególnie w przypadku linii kolejowej nr 106: należy bowiem zauważyć, że radykalne ograniczenie oferty połączeń regionalnych (do dwóch pociągów dziennie), do czego doszło z początkiem stycznia 2015 r., nastąpiło na linii, na której w ostatnich latach dokonano prac rewitalizacyjnych i podniesiono dzięki temu prędkości maksymalne do 60-100 km/godz.,

<sup>195</sup> <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/kzl-biletomat-moze-uratowac-pasazerowi-zycie-46023.html> [odczyt 22.12.2014]

<sup>196</sup> Przy czym naturalnie obsługa Rzeszowa realizowana jest również przez ZTM/MPK w godzinach nocnych.

<sup>197</sup> Biorąc pod uwagę wszystkie podstrefy zlokalizowane na obszarze gmin Rzeszów i Głogów Małopolski (Jasionka, Ciepłownicza, Dworzysko, Rogoźnica)

<sup>198</sup> <http://www.nowiny24.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20140524/RZESZOW/140529860> [odczyt 22.12.2014]

uzyskując tym samym bardzo konkurencyjne czasy przejazdu względem transportu drogowego (przejazd ze stacji Rzeszów Gł. do stacji Boguchwała pociągiem PR, zatrzymujących się na wszystkich stacjach i przystankach, zajmuje tylko 13 min). Zwiększenie liczby pociągów do 6 par (na odcinku Rzeszów – Boguchwała) od września 2015 r., tylko częściowo rozwiązuje opisany powyżej problem i w dalszym ciągu nie odpowiada potencjałowi wyremontowanej niedawno linii. Organizacja i finansowanie pociągów kolejowych leży co prawda w gestii samorządu wojewódzkiego (czyli znajduje się poza kompetencjami gmin zrzeszonych w ROF), jednak biorąc pod uwagę spodziewany przyrost liczby samochodów w najbliższych latach – wzrost znaczenia transportu szynowego na obszarze ROF powinien być niezbędny dla sprawnej obsługi aglomeracji, zatem leży on również w interesie samorządów gminnych.

Jest to uwaga tym bardziej zasadna, że wspomniany wzrost liczby samochodów będzie najprawdopodobniej bardzo gwałtowny. GDDKiA w prognozie z 2005 r. (kiedy to w Polsce zarejestrowanych było 12,34 mln samochodów), założyła, że w 2030 r. będzie 29,91 mln samochodów. Przy czym rzeczywisty przyrost samochodów w Polsce jest jeszcze szybszy niż prognoza GDDKiA: liczba samochodów zarejestrowanych na koniec 2013 r. (19,39 mln) już była bowiem większa niż prognoza na rok 2015 r. (18,69 mln)<sup>199</sup>. Dodatkowo należy zauważyć, że np. na terenie samego miasta Rzeszowa procentowe tempo przyrostu liczby samochodów jest większe niż w skali całej Polski.

Tabela 34. Przyrost liczby samochodów na terenie Polski i Podkarpacia – porównanie

Obszar	Liczba samochodów na koniec roku			Przyrost 2013/2009 (%)
	2004	2009	2013	
<b>Polska</b>	11 975 191	16 494 650	19 389 446	+17,5%
<b>Podkarpackie</b>	582 512	803 877	949 910	+18,2%
<b>Powiat łańcucki</b>	b.d.	29 957	34 569	+15,4%
<b>Powiat rzeszowski</b>	b.d.	63 159	73 186	+15,9%
<b>Powiat strzyżowski</b>	b.d.	25 352	29 085	+14,7%
<b>Powiat m. Rzeszów</b>	b.d.	67 041	82 708	+23,4%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Kolejnym mankamentem transportu publicznego na terenie ROF jest niedostateczny rozwój systemu informacji pasażerskiej (SIP), w zakresie powiadomień podróżnych o ewentualnych utrudnieniach w funkcjonowaniu komunikacji. W tym względzie, mankamentem jest przede wszystkim brak jakiegokolwiek systemu bieżących powiadomień o awariach i innych utrudnieniach – za pośrednictwem np. komunikatów zamieszczanych na stronach internetowych (ZTM/MPK Rzeszów, ZG PKS), jak również za pośrednictwem systemu SMS bądź też w formie komunikatów wysyłanych przez newsletter.

Mnogość podmiotów komunikacyjnych operujących w obrębie ROF, jak również fakt, iż tylko ZTM Rzeszów oraz Przewozy Regionalne są partnerami zamieszczającymi swoje rozkłady jazdy w popularnej wyszukiwarce połączeń [www.jakdojade.pl](http://www.jakdojade.pl), skutkuje zróżnicowanymi modelami publikowania rozkładów jazdy, nie zawsze przejrzystymi – co jest kolejnym mankamentem transportu publicznego w obrębie ROF.

Uwaga ta dotyczy przede wszystkim ZG PKS: na stronie internetowej [www.zgpks.rzeszow.pl](http://www.zgpks.rzeszow.pl) umieszczone są tylko rozkłady jazdy w formie tabelarycznej, bez możliwości wyszukania odjazdów według poszczególnych przystanków<sup>200</sup>. Poza tym, rozkłady te zamieszczone są w mało estetycznej formie – w przypadku niektórych linii ZG PKS, zamieszczona jest jedynie tabela w formie wydruku/skanu komputerowego. Do tego należy też m.in. zauważyć, że jedna z linii ZG PKS (Rzeszów – Mogielnica; nr 233) nie posiada, w przeciwieństwie do wszystkich innych linii ZG PKS, przyporządkowanego numeru na podstronie witryny [www.zgpks.rzeszow.pl](http://www.zgpks.rzeszow.pl),

<sup>199</sup> Na podstawie: Master Plan dla Transportu Kolejowego (op.cit.) oraz BDL GUS ([www.stat.gov.pl/bdl](http://www.stat.gov.pl/bdl)).

<sup>200</sup> Taka wyszukiwarka istnieje natomiast na „ogólnej” stronie PKS Rzeszów.

na której zamieszczone są wszystkie rozkłady ZG PKS<sup>201</sup> – natomiast po wejściu w rozkład jazdy samej tej linii, jest ona już sygnowana numerem (233).

Takie chaotyczne podejście do publikowania rozkładów jazdy nie rzutuje co prawda w istotny sposób na całość postrzegania transportu publicznego na obszarze ROF, jednak świadczy o niskiej dbałości o takie kwestie jak kanały komunikacji z pasażerami.

Na tym tle, sposób publikowania rozkładów jazdy przez ZTM (na stronie internetowej [www.ztm.ereszow.pl](http://www.ztm.ereszow.pl)) wypada bardzo pozytywnie: wyszukiwarka połączeń jest przejrzysta, bardzo pomocne dla podróżnego jest także każdorazowe wyświetlanie, przy wyszukiwaniu rozkładu konkretnej linii z konkretnego przystanku, odnośników do rozkładów wszystkich innych linii korzystających z tego samego przystanku.

Jak wspomniano w poprzednim podrozdziale (3.5), jednym z bardziej istotnych mankamentów transportu publicznego na obszarze ROF jest brak jakiegokolwiek współpracy taryfowej pomiędzy poszczególnymi operatorami. Natomiast biorąc pod uwagę samą taryfę ZTM, znajdują się w niej obecnie zarówno atuty, jak i mankamenty.

Największym atutem taryfy ZTM jest jednolita cena biletów na całej sieci, dzięki czemu opłaty za podróże na obszarze miasta Rzeszowa są identyczne jak opłaty za przejazdy międzygminne. Ujednoczenie opłat na całej sieci ZTM, co nastąpiło z dniem 1 marca 2014 r.<sup>202</sup>, jest krokiem w kierunku m.in. zachęcenia mieszkańców gmin podmiejskich do korzystania z transportu publicznego, co z kolei ma szansę przełożyć się na zmniejszenie zjawiska kongestii na drogach dojazdowych do Rzeszowa.

Do największych mankamentów taryfy ZTM zaliczyć należy natomiast dwa czynniki:

- Brak biletów okresowych 30-dniowych, ważnych w okresie dowolnie wybranym przez podróżnego. Funkcjonowanie biletów 30-dniowych (zamiast lub równoległe z „klasycznymi” biletami miesięcznymi, ważnymi od pierwszego do ostatniego dnia miesiąca) jest od wielu lat powszechnością w większości pozostałych polskich aglomeracji. Natomiast ZTM oferuje tylko sprzedaż biletów „klasycznych” miesięcznych, ważnych od pierwszego do ostatniego dnia miesiąca, co w wielu wypadkach nie jest rozwiązaniem korzystnym dla podróżnego;
- Bardzo wysokie ceny biletów w godzinach nocnych. W godz. 23-5 opłata za przejazd (5,60 zł) jest dwukrotnością podstawowej ceny biletu (2,80). Jest to polityka taryfowa odmienna od sytuacji w wielu innych polskich aglomeracjach, gdzie ceny biletów na przejazdy nocną komunikacją miejską są niewiele wyższe niż w przypadku komunikacji dziennej<sup>203</sup> lub w ogóle ceny biletów są ujednoczone przez całą dobę<sup>204</sup>. Poza tym, elementem polityki taryfowej ZTM Rzeszów całkowicie niespotykanym w innych aglomeracjach jest konieczność uiszczania taryfy nocnej (w godz. 23-5) we wszystkich rodzajach autobusów – także w autobusach dziennych kursujących w porze późnowieczornej bądź wczesnoporannej. Z punktu widzenia osób korzystających wyłącznie z biletów jednorazowych (bądź 4-przejazdowych<sup>205</sup>) może to być czynnik zniechęcający do usług ZTM Rzeszów.

W kontekście mankamentów – należy również zauważyć, że bez wątpienia jest nim też fakt, iż pasażerowie miejscowości objętych obsługą MKS / ZG PKS ponoszą w wielu wypadkach wysokie koszty podróży spowodowane koniecznością zakupu dwóch osobnych biletów (na ZG PKS w relacji do/z Rzeszowa oraz na ZTM na obszarze Rzeszowa – mimo iż wszystkie autobusy ZG PKS dojeżdżają do ścisłego centrum Rzeszowa, to jednak ten fakt nie rozwiązuje problemu braku integracji taryfowej ZTM/ZG PKS).

W tym ostatnim kontekście – biorąc pod uwagę, że PKS Rzeszów, na pozostałych trasach zawierających się w obrębie ROF, w większości wypadków realizuje kursy pojazdami starszymi i o gorszym standardzie

<sup>201</sup> Mowa o witrynie: <http://www.zgpk.s.rzeszow.pl/?informacje/rozklad-jazdy/polaczenie-rzeszow-boguchwala-mogielnica.html> [02.01.2015]

<sup>202</sup> Wcześniej funkcjonowały trzy strefy: A (Rzeszów), A+B (przejazdy międzygminne), B (obszar poza Rzeszowem). Por. Uchwała nr LXVIII/1244/2014 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 28 stycznia 2014 r. zmieniająca uchwałę Rady Miasta Rzeszowa - w sprawie ustalenia cen urzędowych za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie zadania o charakterze użyteczności publicznej na terenie Gminy Miasto Rzeszów

<sup>203</sup> Sytuacja taka ma miejsce np. we Wrocławiu (ceny biletów jednorazowych: 3,00 na komunikację dzienną; 3,20 zł na nocną) i na terenie aglomeracji trójmiejskiej (3,00 zł bilet na komunikację dzienną, 4,00 zł na komunikację nocną).

<sup>204</sup> Taryfy dzienna i nocna zostały ujednoczone m.in. w Warszawie i Krakowie.

<sup>205</sup> W przypadku biletów czasowych i okresowych, nie są pobierane dodatkowe opłaty za podróże w godzinach nocnych – wyjątkiem są bilety „wakacyjne” dla dzieci i młodzieży: są one honorowane tylko w godz. 5-23.

niż autobusy MAN i Solbus (używane do obsługi MKS/ ZG PKS), a także biorąc pod uwagę, iż gros taboru posiadanego przez pozostałych operatorów (obsługujących połączenia na obszarze ROF) stanowi niskopojemny, ciasny tabor mikrobusem (jak również w dość powszechnym użyciu są wciąż, mocno wyeksploatowane „tradycyjne” autobusy wysokopojemne), uprawnionym jest wniosek, że o ile jakość obsługi pasażera w obrębie miasta Rzeszowa/na sieci ZTM jest obecnie wysoka, o tyle jakość obsługi w podróżach pomiędzy Rzeszowem i większością miejscowości na obszarze ROF nie spełnia standardów nowoczesnej komunikacji aglomeracyjnej. W efekcie, za wyjątkiem połączeń w obrębie sieci ZTM, w większości pozostałych operatorów, standard podróży nie zachęca do rezygnowania z motoryzacji indywidualnej na rzecz korzystania z transportu publicznego.

W zakresie standardu taboru, jakim dysponuje MPK (ZTM) Rzeszów, największym mankamentem jest brak autobusów wysokopojemnych (przegubowych). Obecnie MPK posiada tylko 1 autobus przegubowy (Jelcz M181MB, wyprodukowany w latach 90. XX w.) i 8-autobusów 15-metrowych (Solaris Urbino 15), co często w godzinach szczytu, zwłaszcza na liniach komunikacyjnych cechujących się wysoką frekwencją, wpływa bardzo negatywnie na komfort podróżowania. W tym kontekście, jak również mając na względzie zjawisko kongestii na drogach na obszarze Rzeszowa i terenów przylegających (por. np. pkt. 2.5), należy zauważyć, że autobus przegubowy pozwala nie tylko na jednorazowe przewiezienie większej liczby pasażerów (bądź przewiezienie ich w bardziej komfortowych warunkach), ale użytkowanie autobusów przegubowych może być również oszczędnością przestrzeni na drodze. Konstrukcja autobusu przegubowego o długości 18 m pozwala zazwyczaj na przewiezienie jednorazowo ok. 170-180 osób, podczas gdy standardowy autobus 12-metrowy zabiera jednorazowo ok. 100-105 osób.

W rzeszowskim Planie transportowym zapisano, że powinno nastąpić zwiększenie floty autobusów przegubowych w strukturze taboru rzeszowskiej komunikacji. Zdaniem autorów Planu transportowego – autobusy przegubowe powinny obsługiwać linie o charakterze priorytetowym (do których zaliczono linie 0A, 0B, 17, 18, 19 i 30), a także linie łączące wybrane obszary peryferyjne, przyłączone do miasta po 2006 r. (tj. osiedla Przybyszówka, Zwińczyca, Biała, Budziwój), charakteryzujące się długim czasem dojazdu do centrum.

Stąd też, należy rekomendować, by realizacja projektu „Kompleksowe przedsięwzięcia z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej/ekologicznego transportu” zapisanego w Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Podkarpackiego, uwzględniła również zakup autobusów przegubowych do obsługi połączeń na terenie Rzeszowa.

## 4. BADANIA POPYTU I PODAŻY NA USŁUGI TRANSPORTOWE NA OBSZARZE ROF

### 4.1. Analiza wyników badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców dotyczących wyboru rodzaju środków transportu

#### 4.1.1. KONSTATAcje I WNIOski

##### **Doświadczenia związane z korzystaniem z komunikacji publicznej**

Zdecydowana większość badanych posiada doświadczenia związane z korzystaniem ze zbiorowej komunikacji publicznej (71,6%). Systematycznie korzysta z niej ponad jedna czwarta mieszkańców ROF (28,3%). Transport publiczny wykorzystywany jest najczęściej na krótkich odcinkach, nie przekraczających zazwyczaj 5 km (28,2% wskazań). Jednocześnie zauważyć należy, że ponad połowa (55,8%) mieszkańców ROF korzystających z komunikacji publicznej najczęściej podróżuje nią nie dalej niż 10 km.

Analiza korelacyjna ukazuje związek pomiędzy środkiem transportu a średnią odległością podróży. Krótkie podróże wykonywane są najczęściej z wykorzystaniem komunikacji publicznej, podczas gdy w podróżach długodystansowych częściej preferowany jest samochód prywatny.

##### **Zwyczaje i zachowania komunikacyjne mieszkańców rzeszowskiego obszaru funkcjonalnego**

Komunikacja publiczna jest niemal codziennym środkiem transportu mieszkańców ROF. Co czwarty (27,7%) spośród jej użytkowników korzysta z przewozów publicznych codziennie. Identyczny odsetek badanych (27,7%) korzysta z niej kilka razy w tygodniu.

Dominujący udział (80%) w przewozach na terenie ROF ma komunikacja autobusowa organizowana przez miasto Rzeszów lub związek komunikacyjny Podkarpacka Komunikacja Samochodowa (ZG PKS). Przewoźnicy prywatni posiadają ok. 15% udziału w rynku przewozów publicznych na terenie ROF, udział komunikacji kolejowej jest znikomy (3%).

Przeciętna podróż środkami publicznego transportu zbiorowego nie trwa zazwyczaj dłużej niż 20 minut (53,2%). Czas trwania podróży nie wpływa w sposób istotny na zmianę nawyków dotyczących użytkowania środków transportu. Wyjątkiem od tej reguły są podróże trwające powyżej pół godziny. W długotrwałej podróży częściej preferowany jest samochód prywatny.

Respondenci posiadają zróżnicowane motywy podróży środkami publicznego transportu zbiorowego. Najczęściej związane są one z załatwianiem szeroko rozumianych spraw urzędowych (40,2%), zakupami (38,5%), sprawami zawodowymi (26,3%) lub nauką (25,7%).

##### **Satysfakcja związana z korzystaniem z komunikacji publicznej na terenie ROF**

Ponad dwie trzecie (68,2%) osób korzystających z publicznej komunikacji zbiorowej jest zadowolonych z jej funkcjonowania. Opinie negatywne wyrażane były rzadko (7,4%) Należy jednak zwrócić uwagę na relatywnie liczną grupę osób oceniających ją przeciętnie (23,5%). Istnieje zróżnicowanie stopnia satysfakcji z funkcjonowania zbiorowej komunikacji publicznej, w zależności od wieku respondentów. Najwyższy stopień zadowolenia deklarują osoby starsze powyżej 60. roku życia, najwyższy krytycyzm przejawiają natomiast osoby młode, w wieku 30-39 lat.

Stopień zadowolenia z funkcjonowania publicznej komunikacji zbiorowej uzależniony jest silnie od kategorii środka transportu. Zdecydowana większość użytkowników publicznego transportu kołowego jest z niego zadowolona. Stan ten jest niezależny od podmiotu organizującego i realizującego ten transport (przewoźnicy instytucjonalni: PKS, MKS / ZG PKS, ZTM / MPK – 65,7%; przewoźnicy prywatni – 67,2%). Silną dysatysfakcję wzbudza natomiast transport kolejowy. Co trzeci (32,0%) korzystający z tego podsystemu transportu zbiorowego jest niezadowolony z jakości świadczonych usług.

W przeprowadzonym wieloaspektowym teście satysfakcji klienckiej wszystkie analizowane aspekty uzyskały ocenę powyżej średniej, co świadczyć może o relatywnie wysokim stopniu zadowolenia mieszkańców

z funkcjonowania publicznej komunikacji zbiorowej. Najwyżej respondenci ocenili bezpieczeństwo podróżowania – średni stopień oceny 4,12 oraz poziom rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej (dostępność przystanku) – 4,08. Na dalszych miejscach znalazły się: czystość w pojazdach (3,98), jakość taboru i jego niezawodność (3,92) oraz bezpośredniość połączeń (3,79).

Do czynników wywołujących najsilniejszą dyssatisfakcję zaliczyć należy: koszt przejazdu (3,38), niedostateczną częstotliwość kursowania pojazdów (3,46), niską estetykę przystanków (3,52) oraz godziny kursowania komunikacji (3,48).

#### **Postulowane zmiany w zbiorowej komunikacji publicznej oraz czynniki zwiększające jej atrakcyjność**

Analiza odpowiedzi na to pytanie wskazuje pewne deficyty w generalnie pozytywnej ocenie publicznej komunikacji zbiorowej na terenie ROF przez jego mieszkańców. Podstawowe postulaty związane są z przebudową sieci połączeń. Respondenci postulują zwiększenie liczby połączeń w sieci w dni wolne od pracy (53,3% wskazań) oraz wydłużenie godzin kursowania komunikacji (32,7%).

Najsilniejszy motywator związany z korzystaniem z komunikacji publicznej ma charakter ekonomiczny. Obniżenie ceny biletu zwiększyłoby, zdaniem blisko połowy mieszkańców (46,2%), zainteresowanie publicznym transportem zbiorowym na terenie ROF. Największą pozaekonomiczną barierą w częstszym korzystaniu z komunikacji miejskiej jest zbyt mała, zdaniem badanych, częstotliwość kursowania autobusów. Poprawa tego aspektu skłoni ponad dwie piąte badanych (41,9%) do częstszego korzystania z transportu publicznego.

#### **Opinie mieszkańców na temat wspólnego biletu aglomeracyjnego na terenie ROF**

Mieszkańcy ROF korzystający z komunikacji zbiorowej posiadają zróżnicowane opinie na temat wprowadzenia wspólnego biletu kosztem akceptacji przesiadek. Połowa (51,1%) spośród nich zaakceptowałaby to rozwiązanie. Podobny odsetek (48,9%) jest temu przeciwny.

Analiza korelacyjna ujawniła zróżnicowanie opinii w zależności od wieku respondenta. Najwyższą aprobatę propozycja wspólnego biletu kosztem akceptacji przesiadek zyskała w grupie osób młodych oraz w wieku produkcyjnym, do 39. roku życia. Największy sprzeciw występuje natomiast w grupach osób starszych.

Akceptowalnym progiem dla połowy badanych (48,0%) jest jedna przesiadka. Dwie przesiadki akceptuje zaledwie co trzeci (37,7%) przedstawiciel segmentu. Na tej bazie trzeba zauważyć, że wprowadzenie konieczności dokonania więcej niż dwóch przesiadek może, w świetle odpowiedzi mieszkańców, stawia pod znakiem zapytania sensowność wprowadzania wspólnego biletu.

#### **Wpływ ułatwień infrastrukturalnych na skłonność do korzystania z publicznego transportu zbiorowego**

Wprowadzenie preferencji dla komunikacji publicznej w mieście Rzeszów oraz przygotowanie infrastruktury przesiadkowej (parkingi typu Park&Ride) zachęciłyby blisko połowę (44,9%) mieszkańców gmin okołorzyszowskich do korzystania/częstszego korzystania ze środków publicznego transportu zbiorowego.

### **4.1.2. INFORMACJE O BADANIU**

W miesiącach listopad-grudzień 2014 Zespół Doradców Ekonomicznych TOR przeprowadził – na zlecenie Urzędu Miasta Rzeszów badanie preferencji komunikacyjnych Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Celem badania było zebranie opinii pasażerów na temat funkcjonowania komunikacji publicznej na terenie ROF, identyfikacja ich potrzeb i oczekiwań a także czynników zachęcających i zniechęcających do korzystania z komunikacji publicznej. W ramach badania przeprowadzony został też wieloaspektowy test satysfakcji pasażerów z jakości świadczenia usług przewozowych na ROF.

Badanie zostało zrealizowane metodą ilościową z wykorzystaniem indywidualnego, zestandaryzowanego wywiadu kwestionariuszowego (PAPI) realizowanego przez przeszkolonych ankieterów ZDG TOR. Formularz kwestionariusza stanowi załącznik 1 do niniejszego opracowania. Wywiad miał charakter wielopodmiotowy. Jednostką doboru było gospodarstwo domowe. Oznacza to, że wywiad przeprowadzany był z osobą/osobami decyzyjnymi w gospodarstwie, a następnie – ze wszystkimi osobami spełniającymi kryteria klasyfikacyjne przebywającymi w chwili realizacji wywiadu w gospodarstwie.

Badaniem objętych zostało co najmniej 1% mieszkańców wszystkich gmin współtworzących ROF. Liczba wywiadów dobrana została proporcjonalnie do liczby mieszkańców danej gminy w stosunku do ogółu potencjału ludnościowego ROF (osób w wieku 16 i więcej lat). Według danych zaczerpniętych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego na terenie ROF w 2013 roku zamieszkiwało 287 861 osób w wieku



15 lat i więcej<sup>206</sup>. Oznacza to, że badanie wykonane powinno być na próbie nie niższej niż **2 879** osób. Badaniem objęte zostały wyłącznie osoby zamieszkujące w gospodarstwach domowych znajdujących się na terenie gmin należących do Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Próba dobrana została metodą losowo-warstwową – jako warstwy uwzględniono płeć, typ miejsca zamieszkania (wieś, miasto i miasto-wieś dla gmin miejsko-wiejskich) oraz gmina.

Liczba wywiadów do zrealizowania wyznaczona została proporcjonalnie do liczby osób zamieszkałych w każdej z gmin, z uwzględnieniem struktury płci oraz typu miejsca zamieszkania, na podstawie rozkładu populacji mieszkańców ROF, podanych przez Główny Urząd Statystyczny na dzień 31 grudnia 2013 r. Maksymalny standardowy błąd oszacowania dla próby N=2880 wynosi poniżej 2,0%.

**Finalnie zrealizowano 2 965 wywiadów, co stanowi 102,95% próby założonej.**

Tabela 35. Rozkład doboru – próba założona

Lp.	Gminy	Liczba ankiet do wykonania	w tym:		w tym:	
			kobiet	mężczyzn	miasto	wieś
1.	Łańcut (miasto)	<b>151</b>	74	77	151	0
2.	Czarna	<b>92</b>	45	47	0	92
3.	Łańcut (wieś)	<b>174</b>	85	89	0	174
4.	Boguchwała	<b>157</b>	77	80	48	109
5.	Chmielnik	<b>55</b>	27	28	0	55
6.	Głogów Małopolski	<b>155</b>	75	79	49	106
7.	Krasne	<b>85</b>	42	44	0	86
8.	Lubenia	<b>54</b>	26	28	0	54
9.	Świlcza	<b>132</b>	65	68	0	133
10.	Trzebownisko	<b>166</b>	81	85	0	166
11.	Tyczyn	<b>92</b>	45	47	29	63
12.	Czudec	<b>98</b>	48	50	0	98
13.	Rzeszów	<b>1489</b>	727	762	1489	0

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 36. Rozkład doboru – próba zrealizowana

Lp.	Gminy	Liczba ankiet zrealizowanych	w tym:		w tym:	
			kobiet	mężczyzn	miasto	wieś
1.	Łańcut (miasto)	<b>151</b>	74	77	151	0
2.	Czarna	<b>92</b>	45	47	0	92
3.	Łańcut (wieś)	<b>175</b>	86	89	0	175
4.	Boguchwała	<b>157</b>	77	80	48	109
5.	Chmielnik	<b>55</b>	27	28	0	55
6.	Głogów Małopolski	<b>160</b>	81	79	54	106
7.	Krasne	<b>85</b>	42	43	0	85
8.	Lubenia	<b>54</b>	26	28	0	54
9.	Świlcza	<b>132</b>	64	68	0	132
10.	Trzebownisko	<b>166</b>	81	85	0	166
11.	Tyczyn	<b>92</b>	45	47	29	63
12.	Czudec	<b>109</b>	59	50	0	109
13.	Rzeszów	<b>1537</b>	774	763	1537	0

Źródło: Opracowanie własne

<sup>206</sup> Dane BDL podawane są w grupach wiekowych 10-14, 15-19 lat. Chcąc wypełnić wymaganie OPZ zdecydowano się rozszerzyć dla potrzeb konstrukcji doboru próby grupę wiekową do poziomu 15 i więcej lat.

Badanie zostało przeprowadzone w dniach 14 listopada – 20 grudnia 2014 roku. Do obliczenia rozkładów brzegowych zmiennych i analizy zależności zastosowano program SPSS FOR WINDOWS.

Tabela 37. Skład próby badawczej ze względu na płeć respondentów (w %)

Lp.	Płeć	Częstość wskazań N=2965
1	Kobieta	49,9
2	Mężczyzna	50,1
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 38. Skład próby badawczej ze względu na wiek respondentów (w %)

Lp.	Wiek	Częstość wskazań N=2965
1	16-19 lat	6,6
2	20 do 29 lat	23,9
3	30 do 39 lat	15,8
4	40 do 49 lat	11,4
5	50 do 59 lat	13,1
6	60 do 69 lat	13,4
7	70 do 75 lat	7,7
8	powyżej 75 lat	7,8
9	odmowa podania	0,4
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 39. Skład próby badawczej ze względu na wykształcenie respondentów (w %)

Lp.	Poziom wykształcenia	Częstość wskazań N=2965
1	Niepełne podstawowe	0,2
2	Podstawowe	7,8
3	Zawodowe	17,0
4	Średnie	42,8
5	Wyższe licencjackie	7,6
6	Wyższe magisterskie	23,9
7	Odmowa podania	0,7
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 40. Skład próby badawczej ze względu na status zawodowy respondenta (w %)

Lp.	Status zawodowy	Częstość wskazań N=2965
1	uczy się lub studiuje	16,4
2	pracuje (etat lub działalność gosp.)	39,7
3	nie pracuje (bezrobotny)	9,7
4	rencista lub emeryt	30,5
5	uczy się i pracuje	2,2
6	emeryt i pracuje	1,3
7	odmowa odpowiedzi	0,2
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 41. Skład próby badawczej ze względu na użytkowanie pojazdu (w %)

Lp.	Status respondenta	Częstość wskazań N=2965
1	Użytkuje	76,1
2	nie użytkuje	23,9
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 42. Skład próby badawczej ze względu na posiadanie prawa jazdy (w %)

Lp.	Status respondenta	Częstość wskazań N=2965
1	Posiada	67,0
2	nie posiada	32,8
3	odmowa odpowiedzi	0,2
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 43. Skład próby badawczej ze względu na miejsce realizacji badania (w %)

Lp.	Gmina	Częstość wskazań N=2965
1	Gmina Boguchwała	5,3
2	Gmina Chmielnik	1,9
3	Gmina Czarna	3,1
4	Gmina Czudec	3,7
5	Gmina Głogów Małopolski	5,4
6	Gmina Krasne	2,9
7	Gmina Lubenia	1,8
8	Gmina Łańcut	5,9
9	Miasto Łańcut	5,1
10	Gmina Miasto Rzeszów	51,8
11	Gmina Świlcza	4,5
12	Gmina Trzebownisko	5,6
13	Gmina Tyczyn	3,1
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

### 4.1.3. DOŚWIADCZENIA ZWIĄZANE Z KORZYSTANIEM Z KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ

Jednym z celów projektu było odtworzenie doświadczeń mieszkańców związanych z korzystaniem z komunikacji publicznej. W związku z tym opracowano blok pytań problem ten eksplorujących.

#### 4.1.3.1. KORZYSTANIE ZE ZBIOROWEJ KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ

Korzystanie przez mieszkańców ROF ze zbiorowej komunikacji publicznej odtworzono w oparciu o pytanie: *Jak często korzysta Pan(i) ze zbiorowej komunikacji publicznej (autobus, bus, kolej)?* Pytanie miało charakter zamknięty, jedno odpowiedziowy.

Zdecydowana większość badanych posiada doświadczenia związane z korzystaniem ze zbiorowej komunikacji publicznej (71,6%). Systematycznie korzysta z niej ponad jedna czwarta mieszkańców ROF (28,3%). Zbliżony odsetek (28,4%) deklaruje użytkowanie innych środków transportu.

Tabela 44. Korzystanie ze zbiorowej komunikacji publicznej (w %)

Lp.	Deklarowana odpowiedź	Częstość wskazań N=2965
1	Systematycznie	28,3
2	sporadycznie, ale co najmniej kilkanaście razy w roku	30,9
3	incydentalnie	12,4
4	nie korzystam	28,4
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

#### 4.1.3.2. PREFEROWANY ŚRODEK TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Następnie grupę 1755 respondentów, którzy zadeklarowali korzystanie ze zbiorowej komunikacji publicznej, poproszono o wskazanie wykorzystywanych środków transportu. Pytanie brzmiało: *Jakim środkiem transportu najczęściej wykonuje Pan (i) podróże?* Pytanie miało charakter zamknięty. Respondent mógł wskazać jedną z poniższych odpowiedzi:

1. zawsze zbiorową komunikacją publiczną
2. przeważnie zbiorową komunikacją publiczną
3. w równym stopniu zbiorową komunikacją publiczną jak i samochodem
4. przeważnie samochodem
5. zawsze samochodem

Zbiorowa komunikacja publiczna stanowi podstawowy środek podróży w grupie osób z niej korzystających. Opinię tą prezentuje dwie trzecie (65,6%) użytkowników komunikacji publicznej. Transport zbiorowy jako dodatkowy środek transportu preferuje co szósty (17,8%) przedstawiciel analizowanego segmentu.

Tabela 45. Preferowany środek transportu (w %)

Lp.	Wskazany środek transportu	Częstość wskazań N=1755
1	zawsze zbiorową komunikacją publiczną	41,5
2	przeważnie zbiorową komunikacją publiczną	24,1
3	w równym stopniu zbiorową komunikacją publiczną jak i samochodem	12,6
4	przeważnie samochodem	17,8
5	zawsze samochodem	3,0
6	inny środek	1,0
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

Zbiorowa komunikacja publiczna najczęściej stanowi wyłączny środek podróży w grupie osób w wieku produkcyjnym 30 do 49 lat. Z innych środków transportu najczęściej korzystają zaś osoby starsze powyżej 50. roku życia.

Tabela 46. Preferowany środek transportu a wiek badanych (w %)

Lp.	Wskazany środek transportu	16-19 lat	20 do 29 lat	30 do 39 lat	40 do 49 lat	50 do 59 lat	60 do 69 lat	70 do 75 lat	RAZEM N=1755
1	zawsze zbiorową komunikacją publiczną	8,2	29,9	59,7	56,1	43,4	39,4	41,7	41,5
2	przeważnie zbiorową komunikacją publiczną	51,8	22,9	10,9	16,3	23,7	25,5	29,8	24,1
3	w równym stopniu zbiorową komunikacją publiczną jak i samochodem	26,7	20,8	7,2	9,8	11,8	11,4	14,9	12,6
4	przeważnie samochodem	5,6	8,5	6,2	7,4	7,5	11,6	5,7	17,8

Lp.	Wskazany środek transportu	16-19 lat	20 do 29 lat	30 do 39 lat	40 do 49 lat	50 do 59 lat	60 do 69 lat	70 do 75 lat	RAZEM N=1755
5	zawsze samochodem	6,2	14,8	13,4	9,2	10,3	9,3	5,7	3,0
6	inny środek	1,5	2,6	1,2	3,3	2,8	2,2	0,4	1,0
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

#### 4.1.3.3. ODLEGŁOŚĆ POKONYWANA PRZECIĘTNIE ŚRODKAMI ZBIOROWEJ KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ

Przeciętną odległość podróży z wykorzystaniem środków komunikacji publicznej ustalono w oparciu o pytanie: *Jaką odległość przeciętnie Pan(i) pokonuje środkami zbiorowej komunikacji publicznej? Chodzi mi o przeciętną długość jednej podróży?* Pytanie także miało charakter zamknięty, jedno odpowiedziowy.

Transport publiczny wykorzystywany jest najczęściej na krótkich odcinkach, nieprzekraczających zazwyczaj 5 km (28,2% wskazań). Jednocześnie zauważyć należy, że ponad połowa (55,8%) mieszkańców ROF korzystających z komunikacji publicznej najczęściej podróżuje nią nie dalej niż 10 km. Stan ten wynikać może z dwóch powodów:

- Specyfiki analizowanego obszaru otaczającego metropolię – miasto Rzeszów będące naturalnym celem aktywności zawodowej, towarzyskiej oraz zakupów;
- Silnego udziału w przewozach na terenie ROF dwóch przewoźników de facto miejskich: MPK Rzeszów oraz MKS.

Tabela 47. Odległość pokonywana przeciętnie środkami komunikacji publicznej (w %)

Lp.	Deklarowana odległość	Częstość wskazań N=1702 <sup>207</sup>
1	do 5 km	28,2
2	powyżej 5 do 10 km	27,6
3	powyżej 10 do 15 km	15,5
4	powyżej 15 do 20 km	11,3
5	powyżej 20 do 25 km	8,6
6	powyżej 25 km	8,8
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

Analiza korelacyjna nie wykazała znaczącego wpływu płci na odległość podróży wykonywanych przez respondentów.

Tabela 48. Odległość pokonywana przeciętnie środkami komunikacji publicznej a płeć badanych (w %)

Lp.	Deklarowana odległość	kobieta	mężczyzna	RAZEM N=1702 <sup>208</sup>
1	do 5 km	26,0	30,7	28,2
2	powyżej 5 do 10 km	28,5	26,4	27,6
3	powyżej 10 do 15 km	16,5	14,5	15,5
4	powyżej 15 do 20 km	11,7	10,8	11,3
5	powyżej 20 do 25 km	8,8	8,3	8,6
6	powyżej 25 km	8,5	9,2	8,8
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

<sup>207</sup> Pytanie zadano wyłącznie osobom korzystającym z komunikacji publicznej (z wyłączeniem osób deklarujących korzystanie wyłącznie z samochodu)

<sup>208</sup> Jw.

Krótkie dystanse najczęściej przemierzają ludzie młodzi, do 29. roku życia. Średni dystans podróży (do 10 km) to domena osób w wieku produkcyjnym. Związane jest to prawdopodobnie z dojazdami do pracy z miejscowości podrzeszowskich.

Tabela 49. Odległość pokonywana przeciętnie środkami komunikacji publicznej a wiek badanych (w %)

Lp.	Deklarowana odległość	16-19 lat	20 do 29 lat	30 do 39 lat	40 do 49 lat	50 do 59 lat	60 do 69 lat	70 do 75 lat	RAZEM N=1702
1	do 5 km	30,1	34,2	19,9	22,9	22,7	21,0	34,6	28,2
2	powyżej 5 do 10 km	15,3	24,6	26,7	22,2	33,3	33,2	34,6	27,6
3	powyżej 10 do 15 km	19,9	13,4	18,2	14,6	17,4	17,5	13,4	15,5
4	powyżej 15 do 20 km	20,5	10,2	11,9	14,6	9,7	10,5	5,5	11,3
5	powyżej 20 do 25 km	8,0	6,4	12,5	18,8	8,7	8,7	3,9	8,6
6	powyżej 25 km	6,3	11,3	10,8	6,9	8,2	9,2	7,9	8,8
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

Analiza korelacyjna ukazuje związek pomiędzy środkiem transportu a średnią odległością podróży. Krótkie podróże wykonywane są najczęściej z wykorzystaniem komunikacji publicznej, podczas gdy w podróżach długodystansowych częściej preferowany jest samochód prywatny.

Tabela 50. Odległość pokonywana przeciętnie środkami komunikacji publicznej w wybranych segmentach ze względu na preferowany środek komunikacji (w %)

Lp.	Deklarowana odległość	podróże zawsze komunikacją zbiorową N=726	podróże przeważnie samochodem N=313	RAZEM N=1702
1	do 5 km	32,8	25,9	28,2
2	powyżej 5 do 10 km	32,0	25,6	27,6
3	powyżej 10 do 15 km	14,3	12,8	15,5
4	powyżej 15 do 20 km	10,5	11,8	11,3
5	powyżej 20 do 25 km	5,2	10,9	8,6
6	powyżej 25 km	5,2	13,1	8,8
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

#### 4.1.4. ZWYCZAJE I ZACHOWANIA KOMUNIKACYJNE MIESZKAŃCÓW RZESZOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

Jednym z głównych celów projektu było odtworzenie zwyczajów i zachowań mieszkańców związanych z korzystaniem ze zbiorowej komunikacji publicznej (autobus, bus, kolej). W związku z tym opracowano blok pytań problem ten eksplorujących.

##### 4.1.4.1. CZĘSTOTLIWOŚĆ PODRÓŻY

Na wstępie tej części wywiadu badanych poproszono o określenie tygodniowej/miesięcznej częstotliwości wykonywania podróży z wykorzystaniem środków zbiorowej komunikacji publicznej. Pytanie brzmiało: *Jak często wykonuje Pan(i) podróże środkami zbiorowej komunikacji publicznej?* Pytanie miało charakter zamknięty, jedno odpowiedziowy.

Komunikacja publiczna jest niemal codziennym środkiem transportu mieszkańców ROF. Co czwarty (27,7%) spośród jej użytkowników korzysta z przewozów publicznych codziennie. Identyczny odsetek badanych (27,7%) kilka razy w tygodniu. Zaledwie co szósty (6,8%) badany jest sporadycznym użytkownikiem przewozów publicznych.

Tabela 51. Deklarowana częstość podróży (w %)

Lp.	Odpowiedź	Częstość wskazań N=1702
1	Codziennie	27,7
2	kilka razy w tygodniu	27,7
3	kilka razy w miesiącu	27,9
4	raz w miesiącu	9,5
5	Rzadziej	6,8
6	nie wiem/trudno powiedzieć	0,5
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

Kobiety nieco częściej od mężczyzn odbywają codzienne podróże z wykorzystaniem środków zbiorowej komunikacji publicznej. Częste podróże wykonują głównie ludzie młodzi, w wieku 16-19 lat. Stan ten spowodowany jest prawdopodobnie brakiem innych możliwości dotarcia do punktu docelowego, jakim jest najczęściej w tym segmencie szkoła.

Tabela 52. Deklarowana częstość podróży a płeć badanych (w %)

Lp.	Odpowiedź	kobieta	Mężczyzna	RAZEM N=1702
1	Codziennie	29,0	26,1	27,7
2	kilka razy w tygodniu	27,1	28,3	27,7
3	kilka razy w miesiącu	28,0	27,8	27,9
4	raz w miesiącu	9,8	9,2	9,5
5	Rzadziej	5,6	8,1	6,8
6	nie wiem/trudno powiedzieć	0,4	0,5	0,5
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 53. Deklarowana częstość podróży a wiek badanych (w %)

Lp.	Odpowiedź	16-19 lat	20 do 29 lat	30 do 39 lat	40 do 49 lat	50 do 59 lat	60 do 69 lat	70 do 75 lat	RAZEM N=1702
1	Codziennie	58,8	33,1	21,9	29,7	24,9	9,5	14,8	27,7
2	kilka razy w tygodniu	27,1	30,0	23,6	18,6	23,9	29,7	31,3	27,7
3	kilka razy w miesiącu	10,2	25,7	27,5	29,7	31,6	38,4	32,8	27,9
4	raz w miesiącu	2,3	7,7	11,8	15,2	12,4	9,9	12,5	9,5
5	Rzadziej	1,1	3,1	14,6	6,9	6,7	11,6	8,6	6,8
6	nie wiem/trudno powiedzieć	0,6	0,4	0,6	0,0	0,5	0,9	0,0	0,5
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

#### 4.1.4.2. WYKORZYSTANIE POSZCZEGÓLNYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU W PODRÓŻACH NA TERENIE ROF

W kolejnym kroku badawczym respondentów poproszono o wskazanie stopnia wykorzystania poszczególnych kategorii środków transportu publicznego w ich podróżach na terenie ROF. Respondenci spontanicznie rozdzielali 100% podróży pomiędzy następujące środki komunikacji:

- Komunikacja autobusowa (PKS, MKS, MPK)
- Przewoźnicy prywatni (busy, autobusy)
- Komunikacja kolejowa

Dominujący udział (80%) w przewozach na terenie ROF ma komunikacja autobusowa organizowana przez miasto Rzeszów lub związek komunikacyjny Podkarpacka Komunikacja Samochodowa (PKS Rzeszów – licząc łącznie w obrębie i poza strukturą MKS / ZG PKS). Przewoźnicy prywatni posiadają około 15% udziału w rynku przewozów publicznych na terenie ROF, udział komunikacji kolejowej jest znikomy (3%) i nie ma większego wpływu na zachowania komunikacyjne mieszkańców.

Tabela 54. Średni udział poszczególnych kategorii środków transportu publicznego na terenie ROF (N=1702)

Lp.		Komunikacja autobusowa (PKS, MKS / ZG PKS, ZTM / MPK)	Przewoźnicy prywatni (busy, autobusy)	Komunikacja kolejowa
1	Średni udział w ogóle podróży wykonywanych na terenie ROF	<b>80,48</b>	<b>5,44</b>	<b>3,49</b>

Źródło: Opracowanie własne

#### 4.1.4.3. PRZECIĘTNY CZAS TRWANIA PODRÓŻY ŚRODKAMI ZBIOROWEJ KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ

Następnie respondentów korzystających z komunikacji publicznej poproszono o określenie czasu trwania przeciętnej podróży. Pytanie brzmiało: *Jak długo przeciętnie trwa Pana(i) podróż środkami zbiorowej komunikacji publicznej?* Pytanie miało charakter zamknięty, jedno odpowiedziowy.

Przeciętna podróż środkami publicznego transportu zbiorowego nie trwa zazwyczaj dłużej niż 20 minut (53,2%). Długotrwałe podróże przekraczające swoim czasem pół godziny odbywa co piąty (23,1%) uczestnik sondażu.

Tabela 55. Przeciętny czas trwania podróży środkami komunikacji publicznej (w %)

Lp.	Przeciętny czas trwania	Częstość wskazań N=1702
1	poniżej 5 min	1,4
2	powyżej 5 do 10 minut	11,3
3	powyżej 10 do 15 minut	18,3
4	powyżej 15 do 20 minut	22,2
5	powyżej 20 do 30 minut	23,6
6	powyżej 30 minut	23,1
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

Czas trwania podróży nie wpływa w sposób istotny na zmianę nawyków dotyczących użytkowania środków transportu. Wyjątkiem od tej reguły są podróże trwające powyżej pół godziny. W długotrwałej podróży częściej preferowany jest samochód prywatny.



Tabela 56. Przeciętny czas trwania podróży środkami komunikacji publicznej a użytkowanie samochodu (w %)

Lp.	Przeciętny czas trwania	użytkuje	nie użytkuje	RAZEM N=1702
1	poniżej 5 min	1,5	1,2	1,4
2	powyżej 5 do 10 minut	11,4	11,2	11,3
3	powyżej 10 do 15 minut	18,3	18,1	18,3
4	powyżej 15 do 20 minut	21,4	23,8	22,2
5	powyżej 20 do 30 minut	23,2	24,5	23,6
6	powyżej 30 minut	24,1	21,1	23,1
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 57. Przeciętny czas trwania podróży środkami komunikacji publicznej w wybranych segmentach ze względu na preferowany środek komunikacji (w %)

Lp.	Przeciętny czas trwania	podróże zawsze komunikacją zbiorową N=726	podróże przeważnie samochodem N=313	RAZEM N=1702
1	poniżej 5 min	1,4	2,2	1,4
2	powyżej 5 do 10 minut	11,0	9,6	11,3
3	powyżej 10 do 15 minut	18,2	16,9	18,3
4	powyżej 15 do 20 minut	23,6	25,6	22,2
5	powyżej 20 do 30 minut	25,3	21,7	23,6
6	powyżej 30 minut	20,5	24,0	23,1
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

#### 4.1.4.4. NAJWAŻNIEJSZE CELE PODRÓŻY Z WYKORZYSTANIEM ŚRODKÓW ZBIOROWEJ KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ

W toku wywiadów dokonano identyfikacji najważniejszych celów podróży odbywanych przez mieszkańców ROF z wykorzystaniem środków zbiorowej komunikacji publicznej. Pytanie brzmiało: *Proszę wskazać najważniejsze cele podróży wykonywanych środkami zbiorowej komunikacji publicznej*. Respondent mógł wybrać ich dowolną liczbę, spośród zdefiniowanych celów podróży celów podróży na etapie konsultacji z Zamawiającym lub spontanicznie zadeklarować cel podróży.

Respondenci posiadają zróżnicowane motywy podróży środkami publicznego transportu zbiorowego. Najczęściej związane są one z załatwianiem szeroko rozumianych spraw urzędowych (40,2%), zakupami (38,5%), sprawami zawodowymi (26,3%) lub nauką (25,7%).

Tabela 58. Najważniejsze cele podróży z wykorzystaniem środków zbiorowej komunikacji publicznej (w %) <sup>209</sup>

Lp.	Cel podróży	Częstość wskazań <sup>210</sup> N=1702
1.	Załatwienie spraw w instytucjach (urząd, szpital itp.)	40,2
2.	Zakupy	38,5
3.	Praca	26,3
4.	Nauka	25,7
5.	Towarzyski	23,9
6.	Rodzinny	20,9
7.	Inne cele ( w tym:)	1,6
	- podróż na cmentarz	0,6
	- podróż do lekarza	0,4
	- podróż na działkę	0,4
	- inne cele	0,2

Źródło: Opracowanie własne

<sup>209</sup> Wskazania nie sumują się do 100,0%, ponieważ respondent mógł wskazać więcej niż jedną odpowiedź (adekwatnie – również przy dwóch kolejnych tabelach).

<sup>210</sup> Dane uporządkowano malejąco według częstości wskazań (adekwatnie – również przy dwóch kolejnych tabelach).

Na podstawie analizy korelacyjnej zauważyć można zróżnicowanie podejmowanych podróży w zależności od płci badanych. Kobiety częściej udają się na zakupy lub załatwiają sprawy w urzędach. Mężczyźni natomiast komunikację publiczną częściej wykorzystują jako dojazd do miejsca nauki lub w celach towarzyskich.

Tabela 59. Najważniejsze cele podróży z wykorzystaniem środków zbiorowej komunikacji publicznej a płeć badanych (w %)

Lp.	Cel podróży	Kobieta	mężczyzna	RAZEM N=1702
1	załatwienie spraw w instytucjach (urząd, szpital itp.)	41,9	38,2	40,2
2	Zakupy	43,1	33,2	38,5
3	Praca	28,2	23,9	26,3
4	Nauka	23,0	28,9	25,7
5	Towarzyski	22,5	25,5	23,9
6	Rodzinny	23,2	18,2	20,9

Źródło: Opracowanie własne

Przeprowadzona analiza wskazuje na zróżnicowanie motywów podejmowanych podróży w zależności od wieku respondentów. Osoby młode komunikacją publiczną najczęściej dojeżdżają do szkoły, w celach towarzyskich lub na zakupy. Z kolei osoby starsze wykorzystują ją głównie w celu załatwienia spraw w instytucjach lub transportu zakupów.

Tabela 60. Najważniejsze cele podróży z wykorzystaniem środków zbiorowej komunikacji publicznej a wiek badanych (w %)

Lp.	Cel podróży	16-19 lat	20 do 29 lat	30 do 39 lat	40 do 49 lat	50 do 59 lat	60 do 69 lat	70 do 75 lat	RAZEM N=1702
1	załatwienie spraw w instytucjach (urząd, szpital itp.)	7,3	23,0	36,5	45,5	50,2	62,5	71,9	40,2
2	Zakupy	29,9	32,3	29,8	40,0	38,8	53,9	50,0	38,5
3	Praca	2,8	31,7	59,6	52,4	39,2	7,3	2,3	26,3
4	Nauka	91,0	51,8	5,6	4,8	1,4	0,9	0,8	25,7
5	Towarzyski	36,7	37,1	17,4	13,1	10,0	17,2	18,8	23,9
6	Rodzinny	5,1	17,6	17,4	18,6	26,3	31,9	30,5	20,9

Źródło: Opracowanie własne

## 4.2. Analiza wyników badań potrzeb przewozowych ze wskazaniem braków i ich przyczyn

### 4.2.1. SATYSFAKCJA Z FUNKCJONOWANIA ZBIOROWEJ KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ NA TERENIE ROF

Jednym z kluczowych celów projektu było zebranie opinii mieszkańców na temat funkcjonowania zbiorowej komunikacji publicznej na terenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. W tym celu przeprowadzono wieloaspektowy test satysfakcji klienckiej. Złożony był on z trzech wskaźników:

1. wskaźnika ogólnej satysfakcji klienckiej z funkcjonowania komunikacji na terenie ROF,
2. wskaźnika ogólnej satysfakcji klienckiej z funkcjonowania poszczególnych kategorii środków zbiorowej komunikacji publicznej,
3. wieloaspektowego wskaźnika pól satysfakcji i dyssatisfakcji.

#### 4.2.1.1. OGÓLNA SATYSFAKCA MIESZKAŃCÓW Z FUNKCJONOWANIA KOMUNIKACJI NA TERENIE ROF

Poziom ogólnej satysfakcji z funkcjonowania zbiorowej komunikacji publicznej na terenie ROF odtworzono w oparciu o pytanie: *Jak ocenia Pan(i) ogólnie funkcjonowanie zbiorowej komunikacji publicznej na terenie Pana(i) gminy/miasta oraz gmin ościennych?* Pytanie miało charakter zamknięty. Respondent mógł wybrać jedną z poniższych ocen:

1. zdecydowanie negatywnie,
2. raczej negatywnie,
3. ani pozytywnie, ani negatywnie (przeciętna)
4. raczej pozytywnie,
5. zdecydowanie pozytywnie.

Ponad dwie trzecie (68,2%) korzystających z publicznej komunikacji zbiorowej jest zadowolonych z jej funkcjonowania. Opinie negatywne wyrażane były rzadko (7,4%). Należy jednak zwrócić uwagę na relatywnie liczną grupę osób oceniających ją przeciętnie (23,5%). Stan ten może wskazywać na konieczność dalszej systematycznej poprawy funkcjonowania komunikacji publicznej na terenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Tabela 61. Ogólne zadowolenie z funkcjonowania zbiorowej komunikacji publicznej (w %)

Lp.	Wariant oceny	Częstość wskazań N=2069 <sup>211</sup>
1	zdecydowanie negatywnie	1,4
2	raczej negatywnie	6,0
3	ani pozytywnie, ani negatywnie (przeciętnie)	23,5
4	raczej pozytywnie	55,3
5	zdecydowanie pozytywnie	12,9
6	nie wiem/trudno powiedzieć	0,9
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

Przeprowadzona analiza nie wskazuje na istotne zróżnicowanie opinii w zależności od płci respondentów.

Tabela 62. Ogólne zadowolenie z funkcjonowania zbiorowej komunikacji publicznej a płeć badanych (w %)

Lp.	Wariant oceny	kobieta	mężczyzna	RAZEM N=2069
1	zdecydowanie negatywnie	1,1	1,8	1,4
2	raczej negatywnie	5,2	6,9	6,0
3	ani pozytywnie, ani negatywnie (przeciętnie)	25,1	22,1	23,5
4	raczej pozytywnie	54,9	55,3	55,3
5	zdecydowanie pozytywnie	13,1	12,7	12,9
6	nie wiem/trudno powiedzieć	0,6	1,2	0,9
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

Przeprowadzona analiza pokazuje zróżnicowanie stopnia satysfakcji z funkcjonowania zbiorowej komunikacji publicznej w zależności od wieku respondentów. Najwyższy stopień zadowolenia deklarują osoby starsze powyżej 60. roku życia, najwyższy krytycyzm przejawiają natomiast osoby młode, w wieku 30-39 lat.

<sup>211</sup> Pytanie zadano wszystkim respondentom mającym jakiegokolwiek doświadczenia związane z korzystaniem ze zbiorowej komunikacji publicznej

Tabela 63. Ogólne zadowolenie z funkcjonowania zbiorowej komunikacji publicznej a wiek badanych (w %)

Lp.	Wariant oceny	16-19 lat	20 do 29 lat	30 do 39 lat	40 do 49 lat	50 do 59 lat	60 do 69 lat	70 do 75 lat	RAZEM N=2069
1	zdecydowanie negatywnie	0,6	1,5	0,6	2,8	0,5	2,2	0,0	1,4
2	raczej negatywnie	1,7	4,4	10,8	6,9	6,8	8,7	2,3	6,0
3	ani pozytywnie, ani negatywnie (przeciętnie)	25,0	23,5	25,6	20,7	27,5	15,6	10,9	23,5
4	raczej pozytywnie	64,8	60,6	54,0	57,2	54,1	53,7	62,5	55,3
5	zdecydowanie pozytywnie	8,0	9,6	8,5	11,7	10,1	19,5	24,2	12,9
6	nie wiem/trudno powiedzieć	0,0	0,4	0,6	0,7	1,0	0,4	0,0	0,9
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

#### 4.2.1.2. ZADOWOLENIE MIESZKAŃCÓW Z FUNKCJONOWANIA POSZCZEGÓLNYCH KATEGORII ŚRODKÓW PUBLICZNEJ KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ NA TERENIE ROF

W kolejnym kroku, 1702 respondentów korzystających często z komunikacji zbiorowej poproszono o jej ocenę w podziale na kategorie środków, z których korzystają najczęściej. Pytanie brzmiało: *Biorąc pod uwagę wszystkie aspekty funkcjonowania zbiorowej komunikacji publicznej. Posługując się szkolną skalą, gdzie cyfra 5 oznacza ocenę bardzo dobrą, a cyfra 1 ocenę bardzo złą proszę ocenić środki transportu, z których Pan(i) korzysta najczęściej?* Pytanie miało charakter zamknięty, jedno odpowiedziowy.

Stopień zadowolenia z funkcjonowania publicznej komunikacji zbiorowej uzależniony jest silnie od kategorii środka transportu. Zdecydowana większość użytkowników publicznego transportu kołowego jest z niego zadowolona. Stan ten jest niezależny od podmiotu organizującego i realizującego ten transport (przewoźnicy instytucjonalni PKS, ZG PKS / MKS, ZTM / MPK – 65,7%; przewoźnicy prywatni – 67,2%). Silną dysatisfakcję wzbudza natomiast transport kolejowy. Co trzeci (32,0%) korzystający z tej kategorii jest niezadowolony z jakości świadczonych usług. Stan ten wymaga podjęcia natychmiastowych działań naprawczych.

Tabela 64. Zadowolenie mieszkańców z funkcjonowania zbiorowej komunikacji publicznej w podziale na poszczególne kategorie środków transportu (w %)

Lp.	Wariant oceny	Częstość wskazań N=1702		
		Komunikacja autobusowa (PKS, MKS, MPK) N=1577	Przewoźnicy prywatni (busy, autobusy) N=484	Komunikacja kolejowa N=181
1	1 - zdecydowanie źle	2,3	1,9	8,8
2	2 - raczej źle	5,1	3,7	23,2
3	3 - ani pozytywnie, ani negatywnie (przeciętnie)	26,8	27,3	30,4
4	4 - raczej dobrze	48,7	46,1	28,2
5	5 - bardzo dobrze	17,0	21,1	9,4
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

#### 4.2.1.3. WIELOASPEKTOWY TEST SATYSFAKCI Z FUNKCJONOWANIA PUBLICZNEJ KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ NA TERENIE ROF

W kolejny kroku respondentom przedstawiono poniższą listę kluczowych cech komunikacji publicznej:

- bezpośredniość połączeń,

- częstotliwość kursowania,
- czystość w pojazdach,
- cena biletu (koszt przejazdu),
- dostępność (bliskość przystanku),
- punktualność,
- dostępność i aktualność informacji pasażerskiej,
- komfort podróży,
- estetyka przystanków,
- godziny kursowania,
- jakość taboru (niezawodność),
- bezpieczeństwo podróżowania.

Respondenci oceniali każdy z aspektów funkcjonowania komunikacji posługując się pięciostopniową skalą, gdzie cyfra 1 oznaczała, że dany aspekt wzbudza silną dysatysfakcję zaś cyfra 5 wskazywała na wysokie zadowolenie mieszkańców z tego aspektu działania zbiorowej komunikacji publicznej. Następnie, w toku analiz opracowano średni stopień oceny dla testowanych aspektów.

Wszystkie analizowane aspekty uzyskały ocenę powyżej średniej, co świadczyć może o relatywnie wysokim stopniu zadowolenia mieszkańców z funkcjonowania publicznej komunikacji zbiorowej. Najwyżej respondenci ocenili wysokie bezpieczeństwo podróżowania – średni stopień oceny 4,12 oraz poziom rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej (dostępność przystanku) – 4,08. Na dalszych miejscach znalazły się: czystość w pojazdach (3,98), jakość taboru i jego niezawodność (3,92) oraz bezpośredniość połączeń (3,79). Do czynników wywołujących najsilniejszą dysatysfakcję zaliczyć należy: koszt przejazdu (3,38), częstość kursowania pojazdów (3,46), niską estetykę przystanków (3,52) oraz godziny kursowania komunikacji (3,48).

Tabela 65. Wieloaspektowy test satysfakcji z funkcjonowania komunikacji miejskiej (w%)<sup>212</sup>

Lp.	Oceniany aspekt	Częstość wskazań N=2069					Średni stopień oceny testowanego aspektu <sup>213</sup>
		1	2	3	4	5	
1	bezpieczeństwo podróżowania	0,8	2,9	13,2	50,0	33,1	<b>4,12</b>
2	dostępność (bliskość przystanku)	3,5	6,0	13,8	32,3	44,4	<b>4,08</b>
3	czystość w pojazdach	1,1	4,6	18,4	47,0	28,8	<b>3,98</b>
4	jakość taboru (niezawodność)	1,3	4,9	20,8	46,4	26,7	<b>3,92</b>
5	bezpośredniość połączeń	2,7	6,3	24,5	42,5	24,0	<b>3,79</b>
6	komfort podróży	1,5	5,1	25,0	50,6	17,9	<b>3,78</b>
7	dostępność i aktualność informacji pasażerskiej	4,8	7,9	20,0	40,7	26,6	<b>3,76</b>
8	punktualność	3,6	9,9	25,9	43,0	17,6	<b>3,61</b>
9	estetyka przystanków	3,7	13,2	28,6	37,7	16,7	<b>3,51</b>
10	godziny kursowania	4,5	10,9	31,7	37,3	15,5	<b>3,48</b>
11	częstotliwość kursowania	4,4	12,0	31,6	37,0	15,0	<b>3,46</b>
12	cena biletu (koszt przejazdu)	7,5	15,2	30,0	26,0	21,2	<b>3,38</b>

Źródło: Opracowanie własne

<sup>212</sup> Pytanie zadano wszystkim respondentom mającym jakiegokolwiek doświadczenia związane z korzystaniem ze zbiorowej komunikacji publicznej

<sup>213</sup> Aspekty uporządkowano zgodnie ze średnim stopniem oceny

#### 4.2.2. POSTULOWANE ZMIANY W ZBIOROWEJ KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ

W toku badania ustalono także postulaty mieszkańców w zakresie zmian i modyfikacji zbiorowej komunikacji publicznej. W tym celu skonstruowano pytanie, zadane następnie ogółowi uczestników sondażu (w tym osobom nie korzystającym z komunikacji publicznej): *Jakie zmiany powinny być Pana (i) zdaniem wprowadzone w zbiorowej komunikacji publicznej?* Respondenci mogli wskazać dowolną liczbę spośród uzgodnionych z Zamawiającym odpowiedzi lub zaproponować własną innowację.

Analiza odpowiedzi na pytanie wskazuje pewne deficyty w generalnie pozytywnej ocenie publicznej komunikacji zbiorowej na terenie ROF przez jego mieszkańców. Podstawowe postulaty związane są z przebudową sieci połączeń. Respondenci postulują zwiększenie liczby połączeń w sieci w dni wolne od pracy (53,3% wskazań) oraz wydłużenie godzin kursowania komunikacji (32,7%). Z modyfikacją sieci związany jest też postulat zwiększenia liczby połączeń lokalnych pomiędzy miejscowościami leżącymi w pobliżu Rzeszowa. Podnosi go co trzeci (33,9%) badany mieszkaniec Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Tabela 66. Postulowane zmiany w zbiorowej komunikacji publicznej (w %) <sup>214</sup>

Lp.	Postulowane innowacje	Częstość wskazań <sup>215</sup> N=2965
1.	większa liczba kursów w dni wolne (soboty, niedziele, święta)	53,3
2.	więcej połączeń lokalnych pomiędzy miejscowościami leżącymi w pobliżu Rzeszowa	33,9
3.	wydłużenie godzin kursowania komunikacji publicznej	32,7
4.	lepsze skomunikowanie poszczególnych kursów ze sobą	31,8
5.	opracowanie wspólnej taryfy (biletu) dla wszystkich przewoźników realizujących kursy na terenie ROF	30,4
6.	więcej połączeń pomiędzy Rzeszowem a ważniejszymi miastami obszaru	27,4
7.	inne propozycje zmian ( w tym najczęściej wskazywane:)	4,8
	- nowy przystanek Przedmieście Czudeckie	1,0
	- kurs do Łańcuta	0,9
	- czytelniejsze rozkłady	0,6

Źródło: Opracowanie własne

#### 4.2.3. CZYNNIKI ZWIĘKSZAJĄCE ZAINTERESOWANIE MIESZKAŃCÓW ROF KOMUNIKACJĄ PUBLICZNĄ

W toku wywiadów, respondentów poproszono o wskazanie czynników wpływających na zwiększenie częstości korzystania z transportu publicznego. Uczestnikom sondażu przedstawiono (uzgodnioną z Zamawiającym) listę czynników, a następnie poproszono o odpowiedź na pytanie: *Co skłoniłoby Pana(ią) do częstszego korzystania ze zbiorowej komunikacji publicznej.* Pytanie miało charakter zamknięty. Respondenci mogli wskazać dowolną liczbę czynników lub przedstawić własne propozycje modyfikacji.

Najsilniejszy motywator związany z korzystaniem z komunikacji publicznej ma charakter ekonomiczny. Obniżenie ceny biletu zwiększyłoby, zdaniem blisko połowy respondentów (46,2%), zainteresowanie publicznym transportem zbiorowym na terenie ROF. Największą pozaekonomiczną barierą w częstszym korzystaniu z komunikacji miejskiej jest zbyt mała, zdaniem badanych, częstość kursowania autobusów. Poprawa tego aspektu skłoni ponad dwie piąte badanych (41,9%) do częstszego korzystania z transportu publicznego. W dalszej kolejności badani postulują także skrócenie czasu podróży (25,3%), zwiększenie punktualności kursowania (20,6%), a także zmiany w sieci połączeń – połączenia bezpośrednie (19,9%).

Warto także zwrócić uwagę, że dla 4,7% ankietowanych czynnikiem zwiększającym częstość korzystania z komunikacji byłoby wprowadzenie zintegrowanego z komunikacją kolejową biletu aglomeracyjnego, zaś dla 3,4% byłoby nim wprowadzenie płatnych stref parkowania.

<sup>214</sup> Wskazania nie sumują się do 100,0%, ponieważ respondent mógł wskazać więcej niż jedną odpowiedź (adekwatnie – również w kolejnej tabeli).

<sup>215</sup> Dane uporządkowano malejąco według częstości wskazań (adekwatnie – również w kolejnej tabeli).

Tabela 67. Czynniki zwiększające zainteresowanie komunikacją publiczną (w %)

Lp.	Czynniki	Częstość wskazań N=2965
1.	niższe ceny biletów	46,2
2.	większa częstość kursowania	41,9
3.	krótszy czas podróży	25,3
4.	punktualność kursowania	20,6
5.	możliwość dojazdu jak najbliżej celu podróży bez przesiadki	19,9
6.	mniejsze zatłoczenie	19,3
7.	bliskość przystanku	14,9
8.	bezpośrednie połączenia z innymi miejscowościami regionu	14,8
9.	bezpośrednie połączenia z Rzeszowem	10,7
10.	zadbane i czyste przystanki	7,8
11.	nowoczesny, czysty tabor	6,4
12.	zintegrowany bilet z komunikacją kolejową (Przewozy Regionalne)	4,7
13.	dostępność przystanków na terenie miasta Rzeszów	4,6
14.	wprowadzenie płatnych stref parkowania, w tym w centrum Rzeszowa	3,4
15.	inne propozycje ( w tym najczęściej wskazywane:)	2,1
- kurs do łańcuta		0,9

Źródło: Opracowanie własne

#### 4.2.4. OPINIE MIESZKAŃCÓW NA TEMAT WSPÓLNEGO BILETU NA TERENIE ROF

Ważnym celem projektu było także zebranie opinii mieszkańców na temat zintegrowanego biletu oraz ustalenie akceptowalnych dla nich utrudnień. W związku z tym skonstruowano blok pytań poruszających tę problematykę.

##### 4.2.4.1. AKCEPTACJA WPROWADZENIA WSPÓLNEGO BILETU KOSZTEM AKCEPTACJI PRZESIADEK

Respondentów poproszono o odpowiedź na pytanie: Czy zakładając wprowadzenie wspólnego biletu (integrację biletów różnych przewoźników) zaakceptował(a)by Pan(i) dojazd do celu przesiadkami zakładając, że nie zwiększyłyby one kosztu przejazdu? Pytanie miało charakter zamknięty, jedno odpowiedziowy.

Mieszkańcy ROF korzystający z komunikacji zbiorowej posiadają zróżnicowane opinie na temat wprowadzenia wspólnego biletu kosztem akceptacji przesiadek. Połowa (51,1%) spośród nich zaakceptowałaby to rozwiązanie. Podobny odsetek (48,9%) jest temu przeciwny.

Tabela 68. Akceptacja wprowadzenia wspólnego biletu kosztem akceptacji przesiadek (w %)

Lp.	Odpowiedź	Częstość wskazań N=2069 <sup>216</sup>
1	Tak	51,1
2	Nie	48,9
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

Analiza korelacyjna ujawniła zróżnicowanie opinii w zależności od wieku respondenta. Najwyższą aprobatę propozycja wspólnego biletu kosztem akceptacji przesiadek zyskała w grupie osób młodych oraz w wieku produkcyjnym, do 39. roku życia. Największy sprzeciw występuje natomiast w grupach osób starszych.

<sup>216</sup> Pytanie zadano wszystkim respondentom mającym jakiegokolwiek doświadczenia związane z korzystaniem ze zbiorowej komunikacji publicznej

Tabela 69. Akceptacja wprowadzenia wspólnego biletu kosztem akceptacji przesiadek a wiek badanych (w %)

Lp.	Odpowiedź	16-19 lat	20 do 29 lat	30 do 39 lat	40 do 49 lat	50 do 59 lat	60 do 69 lat	70 do 75 lat	RAZEM N=2069
1	Tak	61,0	63,5	65,0	57,9	61,2	51,7	33,6	51,1
2	Nie	39,0	36,5	35,0	42,1	38,8	48,3	66,4	48,9
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

#### 4.2.4.2. AKCEPTOWALNA LICZBA PRZESIADEK

Następnie 1057 respondentów, którzy skłonni byliby zaakceptować przesiadki (jako pośredni skutek wprowadzenia wspólnego biletu na terenie ROF) poproszono o wskazanie ich liczby. Pytanie brzmiało. *Ile maksymalnie przesiadek jest Pan(i) w stanie zaakceptować?* Pytanie miało charakter otwarty, respondenci spontanicznie wskazywali liczbę przesiadek.

Akceptowalnym progiem dla połowy badanych (48,0%) jest jedna przesiadka. Dwie przesiadki akceptuje zaledwie co trzeci (37,7%) przedstawiciel segmentu. Wprowadzenie konieczności dokonania więcej niż dwóch przesiadek stawia pod znakiem zapytania sensowność wprowadzania wspólnego biletu.

Tabela 70. Akceptowalna liczba przesiadek (w %)

Lp.	Maksymalna liczba przesiadek	Częstość wskazań N=1057
1	1	48,0
2	2	37,7
3	3	11,0
4	4	2,2
5	5	1,1
6	6	0,1
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

#### 4.2.5. WPŁYW UŁATWIEŃ INFRASTRUKTURALNYCH A SKŁONNOŚĆ DO KORZYSTANIA Z PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Na zakończenie wywiadu mieszkańców gmin należących do ROF (z wyłączeniem miasta Rzeszów) poproszono o odpowiedź na pytanie: Czy wprowadzenie ułatwień skracających czas dojazdu (bus pas, parkingi na granicy miasta) skłoniłoby Pana(ją) do korzystania/częstszego korzystania z publicznego transportu zbiorowego? Pytanie miało charakter zamknięty. W odpowiedzi respondenci posługiwali się poniższą, pięciopunktową skalą:

- zdecydowanie nie,
- raczej nie,
- raczej tak,
- zdecydowanie tak,
- nie wiem/trudno powiedzieć (nie odczytywana).

Wprowadzenie preferencji dla komunikacji publicznej w mieście Rzeszów oraz przygotowanie infrastruktury przesiadkowej (parkingi typu Park&Ride) zachęciłyby blisko połowę (44,9%) mieszkańców gmin okołorzyszowskich do korzystania/częstszego korzystania ze środków publicznego transportu zbiorowego. Przeciwnego zdania jest co trzeci (35,4%) przedstawiciel analizowanego segmentu.



Tabela 71. Wpływ ułatwień infrastrukturalnych a skłonność do korzystania z publicznego transportu zbiorowego (w %)

Lp.	Odpowiedź	Częstość wskazań N=1428 <sup>217</sup>
1	zdecydowanie nie	9,8
2	raczej nie	25,6
3	raczej tak	33,1
4	zdecydowanie tak	11,8
5	nie wiem/trudno powiedzieć	19,7
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

Analiza korelacyjna wykazała, że zarówno osoby korzystające z publicznych środków transportu, jak i użytkownicy samochodów posiadają zbliżone opinie na temat wpływu ułatwień na skłonność do korzystania z komunikacji zbiorowej.

Tabela 72. Wpływ ułatwień infrastrukturalnych a skłonność do korzystania z publicznego transportu zbiorowego w wybranych segmentach ze względu na preferowany środek komunikacji (w %)

Lp.	Przeciętny czas trwania	podróże zawsze komunikacją zbiorową N=226	podróże przeważnie samochodem N=150	RAZEM N=376
1	zdecydowanie nie	11,9	4,7	9,8
2	raczej nie	21,2	30,7	25,6
3	raczej tak	28,8	38,7	33,1
4	zdecydowanie tak	17,7	7,3	11,8
5	nie wiem/trudno powiedzieć	20,4	18,7	19,7
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

### 4.3. Analiza wyników badań podaży i popytu na usługi przewozowe realizowane na terenie ROF

Badanie obejmowało przewozy transportem kolejowym i transportem drogowym, które na terenie ROF miały charakter międzygminny i obsługiwały przynajmniej trzy różne miejscowości. Z badań tym samym wyłączeni byli przewoźnicy<sup>218</sup> dalekobieżni w zakresie kursów, które nie obsługiwały przynajmniej trzech miejscowości na terenie ROF. Ponadto z badań wyłączone były kursy MPK Rzeszów. Ostatecznie badaniem zostało objętych 30 przewoźników<sup>219</sup>, w tym dwóch przewoźników kolejowych.

Badania obejmowały kursy wykonywane w całości na terenie ROF, jak też zlokalizowane na terenie ROF odcinki kursów wyjeżdżających poza ROF.

Badania realizowane były w okresie 8 stycznia – 27 lutego 2015 r. i obejmowały zarówno dni powszednie, jak i soboty oraz niedziele. Zasadnicza część badań została wykonana w terminie 8-31 stycznia 2015 r., a w miesiącu lutym realizowano badania uzupełniające. Z okresu prowadzenia badań zostały wyłączone dni o charakterze niereprezentatywnym (dni powszednie nie będące dniami nauki szkolnej z uwagi na ferie szkolne). W celu zapewnienia wyników badań z okresu reprezentatywnego (obejmującego dni nauki szkolnej), badania nie były prowadzone w okresie Świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku i Święta Trzech Króli oraz dni z nimi sąsiadujących, jako okresu niereprezentacyjnego pod względem przewozów, jak też nie były realizowane

<sup>217</sup> Pytanie zadano respondentom gmin należących do ROF (poza miastem Rzeszów); adekwatnie – także w kolejnej tabeli.

<sup>218</sup> Ilekroć w niniejszym raporcie mowa o przewoźnikach, należy przez to rozumieć zarówno przewoźników, jak i operatorów publicznego transportu zbiorowego.

<sup>219</sup> Arriva RP świadczy na terenie ROF usługi przewozowe poprzez trzy wydzielone oddziały, natomiast PKS Rzeszów – zarówno pod marką własną, jak i w ramach komunikacji autobusowej ZGPKS (Związku Gmin Podkarpacka Komunikacja Samochodowa).

w czasie zimowych ferii szkolnych. Dzięki prowadzeniu badań poza tymi terminami, ich wyniki są reprezentatywne dla przeciętnego okresu roku.

Badaniami objęto prawie 5 tys. kursów<sup>220</sup> o zróżnicowanej długości. W wyniku przeprowadzonej analizy frekwencji przygotowano 2 tys. 825 kart dotyczących kursów wykonywanych w dni powszednie, 1 tys. 183 karty dotyczące kursów wykonywanych w soboty i 956 kart dotyczących kursów wykonywanych w niedziele.

Badanie obejmowało, co do zasady, wszystkie kursy wykonywane przez przewoźników na terenie ROF i spełniające kryteria badania (obsługa przynajmniej trzech miejscowości w obrębie ROF). Podstawą planowania i oceny zakresu badania były rozkłady jazdy przewoźników; jako datę referencyjną ważności i treści rozkładów jazdy, wyznaczających zakres badań, przyjęto dzień rozpoczęcia badań, tj. 8 stycznia 2015 r.

#### **4.3.1. GŁÓWNY CEL BADANIA, METODA REALIZACJI, SCHEMAT DOBORU PRÓBY**

Badanie miało na celu oszacowanie wielkości popytu i podaży na usługi przewozowe realizowane na terenie ROF (z wyłączeniem Gminy Miasto Rzeszów i komunikacji autobusowej funkcjonującej na jej terenie) w podziale na poszczególne środki komunikacji, linie oraz przystanki.

Badanie zostało zrealizowane z wykorzystaniem dwóch synergicznych technik pomiaru:

1. obserwacji wewnątrzpojazdowej,
2. obserwacji na przystanku – przedmiotem obserwacji były osoby wchodzące i wychodzące z pojazdów konkretnych linii. Obserwacja na przystanku miała charakter uzupełniający. Obserwacja na przystanku realizowana była wyłącznie w dwóch przypadkach: 1) odmowy przez przewoźnika prywatnego udziału w badaniu, 2) badania napełniania w kursach dalekobieżnych (np. relacja i zatrzymanie – 1) w Rzeszowie, 2) Łańcucie – wyjazd poza ROF).

Zastosowanie powyższej procedury pozwoliło na zniwelowanie ryzyka płynącego z:

- niechęci przewoźników prywatnych do współpracy,
- wielości przewoźników realizujących kursy wykonywanych częściowo na ROF.

Pomiary zrealizowane zostały przez przeszkolonych obserwatorów współpracujących z ZDG TOR oraz nadzorowanych i kontrolowanych przez pracowników firmy w oparciu o zatwierdzony arkusz obserwacji.

Przedmiotem badania była liczba pasażerów wysiadających, wsiadających i pozostających w pojeździe po ruszeniu z każdego przystanku oraz rejestrowany był rzeczywisty czas przejazdu, mierzony na kilku przystankach rozlokowanych na trasie przebiegu pojazdu.

Badanie zostało przeprowadzone na wyczerpującej próbie<sup>221</sup> obejmującej wszystkie kursy realizowane na liniach kolejowych i autobusowych wykonywanych w całości lub częściowo na ROF (z wyłączeniem Gminy Miasto Rzeszów i jej komunikacji autobusowej – ZTM Rzeszów – funkcjonującej na terenie ROF).

Badanie przeprowadzone zostało dla każdej linii w dzień powszedni, sobotę i niedzielę.

W przypadku badania przewoźników wykonujących przewozy dalekobieżne zakresem swym obejmujące niewielką część ROF założono, że badaniem objęci byli przewoźnicy zatrzymujący się co najmniej na trzech przystankach w różnych miejscowościach zlokalizowanych na terenie ROF.

Punktem wyjściowym do analiz była lista przewoźników przekazana przez ZTM<sup>222</sup>. W wyniku weryfikacji ustalono, że na terenie ROF realną działalność transportową prowadzą następujący przewoźnicy:

1. Andrzej Smółkiewicz
2. Antoni Bytnar
3. ARRIVA o. Mielec
4. Arriva o. Sanok/Brzozów

<sup>220</sup> Za kurs w rozumieniu niniejszego raportu uznaje się przejazd po określonej trasie w jedną stronę.

<sup>221</sup> Pod tym pojęciem rozumiemy zbadanie wszystkich kursów, wszystkich przewoźników posiadających stosowne zezwolenia i działających na terenie ROF (poza ZTM). Przedmiotem pomiaru będą rzeczywiście realizowane kursy w dniach pomiaru obejmujących dzień powszedni, sobotę i niedzielę.

<sup>222</sup> Pełna lista przewoźników zamieszczona została w dokumencie: „Szczegółowa procedura i harmonogram badań”

5. Arriva o. Sędziszów Małopolski
6. EUROBUS
7. FHU Agmar Jan Bus
8. Józef Hajduk BUSNATURA
9. Józef Podolec
10. Kazimierz Szostek (PKS Straszyle)
11. MARCEL
12. MKS Rzeszów
13. Nowex
14. PKS Biłgoraj
15. PKS Jarosław
16. PKS Jasło
17. PKS Krosno
18. PKS Leżajsk
19. PKS Stalowa Wola
20. PKS Tarnobrzeg
21. PKS w Rzeszowie
22. Pola
23. Przewozy Regionalne
24. Przewóz Osób Paweł Kudła (KUDLIK TRANSPORT)
25. RX Bus
26. Transpoll
27. Usługi Turystyczne Kwoszcz

Dla potrzeb analizy dokonano agregacji tych przewoźników, którzy na terenie ROF obsługują mniej niż dwie relacje<sup>223</sup> tworząc zagregowaną kategorię „inni”. Finalna lista przewoźników wygląda w związku z tym w sposób następujący:

1. ARRIVA o. Mielec
2. Bytnar Antoni
3. EUROBUS
4. Józef Hajduk BUSNATURA
5. Kazimierz Szostek (PKS Straszyle)
6. MARCEL
7. MKS Rzeszów
8. PKS Biłgoraj
9. PKS Leżajsk
10. PKS w Rzeszowie
11. Przewozy Regionalne
12. Przewóz Osób Paweł Kudła (KUDLIK TRANSPORT)
13. RX Bus
14. Usługi Turystyczne Kwoszcz
15. Inni

---

<sup>223</sup> Szczegółowe zestawienia pomiaru napełnień dla każdego przewoźnika zamieszczono w plikach Excel stanowiących załącznik do niniejszego opracowania.

#### 4.3.2. BADANIE NAPEŁNIEŃ – POMIAR WYKONYWANY W DZIEŃ POWSZEDNI

Na terenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego (z wyłączeniem ZTM Rzeszów) większość przewozów w dni powszednie wykonuje dwóch przewoźników: PKS Rzeszów (36,22% wszystkich przewozów) oraz MKS Rzeszów (20,51%). Posiadają oni łącznie ponad 56% rynku przewozowego w analizowanym obszarze. Spośród przewoźników prywatnych najsilniejszą pozycję posiadają Kudlik Transport (6,92%) i Marcel (4,98%).

Tabela 73. Udział procentowy przewoźników w ogóle przewozów wykonywanych na terenie ROF – dzień powszedni

Lp.	Nazwa przewoźnika	Udział w rynku przewozów
1.	PKS w Rzeszowie	36,22
2.	MKS Rzeszów	20,51
3.	Inni	11,15
4.	Przewozy Regionalne	6,92
5.	Przewóz Osób Paweł Kudła (KUDLIK TRANSPORT)	6,04
6.	MARCEL	4,98
7.	PKS Leżajsk	3,94
8.	EUROBUS	2,99
9.	ARRIVA o. Mielec	1,81
10.	RX Bus	1,58
11.	Kazimierz Szostek (PKS Straszycie)	1,38
12.	Usługi Turystyczne Kwoszcz	1,32
13.	Józef Hajduk BUSNATURA	0,94
14.	PKS Biłgoraj	0,22
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

W typowy dzień powszedni na terenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego (z wyłączeniem ZTM Rzeszów) z komunikacji publicznej korzysta blisko 37 tys. osób. Zakładając, że rocznie przypada średnio 252 dni robocze – komunikacja publiczna obsługuje rocznie średnio 9,25 miliona pasażerów.

Największą liczbę spośród nich obsługuje PKS Rzeszów (13 295 w typowy dzień powszedni – rocznie 3,35 miliona) oraz MKS Rzeszów (odpowiednio 7 527 dziennie i 1,89 miliona rocznie).

Tabela 74. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – dzień powszedni

Lp.	Nazwa przewoźnika	Liczba pasażerów
1.	PKS w Rzeszowie	13 295
2.	MKS Rzeszów	7 527
3.	Inni	4 092
4.	Przewozy Regionalne	2 541
5.	Przewóz Osób Paweł Kudła (KUDLIK TRANSPORT)	2 216
6.	MARCEL	1 827
7.	PKS Leżajsk	1 447
8.	EUROBUS	1 096
9.	ARRIVA o. Mielec	666
10.	RX Bus	580
11.	Kazimierz Szostek (PKS Straszycie)	506
12.	Usługi Turystyczne Kwoszcz	484
13.	Józef Hajduk BUSNATURA	346
14.	PKS Biłgoraj	80
<b>Razem</b>		<b>36 703</b>

Źródło: Opracowanie własne

W strukturze przewozów pasażerskich w dzień powszedni najwyższy udział mają przejazdy w szczycie popołudniowym. W godzinach 13 do 18 realizowanych jest 41,86% wszystkich przewozów w ROF (liczba

przewiezionych pasażerów – 15 365). Interesującym wydaje się być fakt znacząco mniejszego udziału szczytu porannego od 5 do 9 (28,86%), który pokrywa się w znacznym stopniu z ruchem w godzinach południowych (9-13) – 20,80%.

Największą liczbę pasażerów niezależnie od pory dnia przewożą PKS Rzeszów i MKS Rzeszów.

Tabela 75. Udział przewozów pasażerskich na terenie ROF – w dzień powszedni w zależności od pory dnia

Lp.	Pora dnia	Udział przewozów (w %)
1.	od 0.00 do 5.00	0,51
2.	od 5.00 do 9.00	28,86
3.	od 9.00 do 13.00	20,80
4.	od 13.00 do 18.00	41,86
5.	od 18.00 do 24.00	9,31
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 76. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – dzień powszedni godziny od 0.00 do 5.00

Lp.	Nazwa przewoźnika	Liczba pasażerów
1.	MKS Rzeszów	107
2.	PKS w Rzeszowie	58
3.	Przewozy Regionalne	24
<b>Razem</b>		<b>189</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 77. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – dzień powszedni godziny od 5.00 do 9.00

Lp.	Nazwa przewoźnika	Liczba pasażerów
1.	PKS w Rzeszowie	4 458
2.	MKS Rzeszów	2 584
3.	Inni	817
4.	Przewóz Osób Paweł Kudła (KUDLIK TRANSPORT)	662
5.	PKS Leżajsk	608
6.	Przewozy Regionalne	392
7.	MARCEL	312
8.	Kazimierz Szostek (PKS Straszędzie)	173
9.	EUROBUS	163
10.	Usługi Turystyczne Kwoszcz	153
11.	ARRIVA o. Mielec	95
12.	Józef Hajduk BUSNATURA	87
13.	RX Bus	84
14.	PKS Biłgoraj	4
<b>Razem</b>		<b>10 592</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 78. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – dzień powszedni godziny od 9.00 do 13.00

Lp.	Nazwa przewoźnika	Liczba pasażerów
1.	PKS w Rzeszowie	2 360
2.	MKS Rzeszów	1 386
3.	Inni	973
4.	MARCEL	592
5.	Przewozy Regionalne	589
6.	Przewóz Osób Paweł Kudła (KUDLIK TRANSPORT)	583
7.	EUROBUS	303
8.	PKS Leżajsk	178
9.	RX Bus	176
10.	Kazimierz Szostek (PKS Straszędzie)	161
11.	Usługi Turystyczne Kwoszcz	128
12.	ARRIVA o. Mielec	101
13.	Józef Hajduk BUSNATURA	87
14.	PKS Biłgoraj	16
<b>Razem</b>		<b>7 633</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 79. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – dzień powszedni godziny od 13.00 do 18.00

Lp.	Nazwa przewoźnika	Liczba pasażerów
1.	PKS w Rzeszowie	5 731
2.	MKS Rzeszów	2 771
3.	Inni	1 879
4.	Przewozy Regionalne	1 212
5.	Przewóz Osób Paweł Kudła (KUDLIK TRANSPORT)	773
6.	MARCEL	708
7.	PKS Leżajsk	601
8.	EUROBUS	541
9.	ARRIVA o. Mielec	359
10.	RX Bus	309
11.	Usługi Turystyczne Kwoszcz	187
12.	Kazimierz Szostek (PKS Straszędzie)	135
13.	Józef Hajduk BUSNATURA	132
14.	PKS Biłgoraj	27
15.	Bytnar Antoni	0
<b>Razem</b>		<b>15 365</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 80. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – dzień powszedni godziny od 18.00 do 24.00

Lp.	Nazwa przewoźnika	Liczba pasażerów
1.	PKS w Rzeszowie	1 178
2.	MKS Rzeszów	683
3.	Inni	423
4.	Przewozy Regionalne	324
5.	MARCEL	215
6.	Przewóz Osób Paweł Kudła (KUDLIK TRANSPORT)	198
7.	ARRIVA o. Mielec	111
8.	EUROBUS	89
9.	PKS Leżajsk	60
10.	Józef Hajduk BUSNATURA	40
11.	Kazimierz Szostek (PKS Straszycie)	37
12.	PKS Biłgoraj	33
13.	Usługi Turystyczne Kwoszcz	16
14.	RX Bus	11
<b>Razem</b>		<b>3 418</b>

Źródło: Opracowanie własne

#### 4.3.3. BADANIE NAPEŁNIEŃ – POMIAR WYKONYWANY W SOBOTĘ

Na terenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego (z wyłączeniem ZTM Rzeszów) najwięcej przewozów w sobotę wykonuje PKS Rzeszów (28,48% wszystkich przewozów). MKS Rzeszów zajmuje drugą pozycję wykonując tego dnia 15,43% wszystkich przewozów na terenie ROF. Kolejne pozycje zajmują Przewozy Regionalne - 11,19%, Marcel - 6,73% oraz Antoni Bytnar - 6,46%.

Tabela 81. Udział procentowy przewoźników w ogóle przewozów wykonywanych na terenie ROF – sobota

Lp.	Nazwa przewoźnika	Udział w rynku przewozów
1.	PKS w Rzeszowie	<b>28,48</b>
2.	MKS Rzeszów	<b>15,43</b>
3.	Inni	<b>15,42</b>
4.	Przewozy Regionalne	<b>11,19</b>
5.	MARCEL	<b>6,73</b>
6.	Bytnar Antoni	<b>6,46</b>
7.	Przewóz Osób Paweł Kudła (KUDLIK TRANSPORT)	<b>4,32</b>
8.	Kazimierz Szostek (PKS Straszycie)	<b>3,50</b>
9.	ARRIVA o. Mielec	<b>3,23</b>
10.	EUROBUS	<b>3,01</b>
11.	Józef Hajduk BUSNATURA	<b>1,41</b>
12.	Usługi Turystyczne Kwoszcz	<b>0,62</b>
13.	PKS Biłgoraj	<b>0,21</b>
14.	PKS Leżajsk	-
15.	RX Bus	-
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

W typową sobotę na Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego (z wyłączeniem ZTM Rzeszów) z komunikacji publicznej korzysta 14 tys. pasażerów. Zakładając, że rocznie przypada średnio 48 sobót – komunikacja publiczna obsługuje rocznie w sobotę średnio 672 tysiące pasażerów.

Największą liczbę spośród nich przewozi PKS Rzeszów (3987 w typową sobotę – rocznie 191 tys.) oraz MKS Rzeszów (odpowiednio 2 160 w sobotę i 103 tys. rocznie).

Tabela 82. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – sobota

Lp.	Nazwa przewoźnika	Liczba pasażerów
1.	PKS w Rzeszowie	3 987
2.	MKS Rzeszów	2 160
3.	Inni	2 159
4.	Przewozy Regionalne	1 567
5.	MARCEL	942
6.	Bytnar Antoni	904
7.	Przewóz Osób Paweł Kudła (KUDLIK TRANSPORT)	605
8.	Kazimierz Szostek (PKS Straszędzie)	490
9.	ARRIVA o. Mielec	452
10.	EUROBUS	421
11.	Józef Hajduk BUSNATURA	197
12.	Usługi Turystyczne Kwoszcz	87
13.	PKS Biłgoraj	30
14.	PKS Leżajsk	0
15.	RX Bus	0
<b>Razem</b>		<b>14 001</b>

Źródło: Opracowanie własne

W strukturze przewozów pasażerskich w sobotę najwyższy udział mają przejazdy w szczycie popołudniowym. W godzinach 13 do 18 realizowanych jest 38,82% wszystkich przewozów w ROF (liczba przewiezionych pasażerów – 5 435).

Największą liczbę pasażerów przewozi PKS Rzeszów. Wyjątkiem od tej prawidłowości jest pora wieczorna, gdy porównywalną liczbę przewozi także MKS.

Tabela 83. Udział przewozów pasażerskich na terenie ROF – w sobotę w zależności od pory dnia

Lp.	Pora dnia	Udział przewozów (w %)
1.	od 0.00 do 5.00	<b>0,39</b>
2.	od 5.00 do 9.00	<b>25,55</b>
3.	od 9.00 do 13.00	<b>24,55</b>
4.	od 13.00 do 18.00	<b>38,82</b>
5.	od 18.00 do 24.00	<b>10,83</b>
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne



Tabela 84. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – sobota godziny od 0.00 do 5.00

Lp.	Nazwa przewoźnika	Liczba pasażerów
1.	Przewozy Regionalne	26
2.	PKS w Rzeszowie	15
3.	MKS Rzeszów	13
<b>Razem</b>		<b>54</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 85. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – sobota godziny od 5.00 do 9.00

Lp.	Nazwa przewoźnika	Liczba pasażerów
1.	PKS w Rzeszowie	1 101
2.	Inni	602
3.	MKS Rzeszów	526
4.	Bytnar Antoni	346
5.	Przewozy Regionalne	344
6.	MARCEL	181
7.	Przewóz Osób Paweł Kudła (KUDLIK TRANSPORT)	165
8.	Kazimierz Szostek (PKS Straszycie)	105
9.	ARRIVA o. Mielec	74
10.	EUROBUS	51
11.	Józef Hajduk BUSNATURA	40
12.	Usługi Turystyczne Kwoszcz	23
13.	PKS Leżajsk	19
<b>Razem</b>		<b>3 577</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 86. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – sobota godziny od 9.00 do 13.00

Lp.	Nazwa przewoźnika	Liczba pasażerów
1.	PKS w Rzeszowie	868
2.	Inni	465
3.	Przewozy Regionalne	454
4.	MKS Rzeszów	428
5.	MARCEL	306
6.	Bytnar Antoni	194
7.	Przewóz Osób Paweł Kudła (KUDLIK TRANSPORT)	193
8.	Kazimierz Szostek (PKS Straszycie)	175
9.	EUROBUS	172
10.	ARRIVA o. Mielec	120
11.	Józef Hajduk BUSNATURA	50
12.	Usługi Turystyczne Kwoszcz	12
<b>Razem</b>		<b>3 437</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 87. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – sobota godziny od 13.00 do 18.00

Lp.	Nazwa przewoźnika	Liczba pasażerów
1.	PKS w Rzeszowie	1 594
2.	Inni	965
3.	MKS Rzeszów	778
4.	Przewozy Regionalne	458
5.	Bytnar Antoni	364
6.	MARCEL	336
7.	Przewóz Osób Paweł Kudła (KUDLIK TRANSPORT)	207
8.	EUROBUS	198
9.	ARRIVA o. Mielec	186
10.	Kazimierz Szostek (PKS Straszędzie)	179
11.	Józef Hajduk BUSNATURA	88
12.	Usługi Turystyczne Kwoszcz	52
13.	PKS Biłgoraj	30
<b>Razem</b>		<b>5 435</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 88. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – sobota godziny od 18.00 do 24.00

Lp.	Nazwa przewoźnika	Liczba pasażerów
1.	MKS Rzeszów	415
2.	PKS w Rzeszowie	409
3.	Przewozy Regionalne	285
4.	Inni	127
5.	MARCEL	119
6.	ARRIVA o. Mielec	72
7.	Przewóz Osób Paweł Kudła (KUDLIK TRANSPORT)	40
8.	Kazimierz Szostek (PKS Straszędzie)	31
9.	Józef Hajduk BUSNATURA	19
<b>Razem</b>		<b>1 517</b>

Źródło: Opracowanie własne

#### 4.3.4. BADANIE NAPEŁNIEŃ – POMIAR WYKONYWANY W NIEDZIELĘ

Na terenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego (z wyłączeniem ZTM Rzeszów) w niedzielę największy udział przewozów mają trzy przewoźnicy: PKS Rzeszów (25,67%), Przewozy Regionalne (18,61%) oraz MKS Rzeszów (17,89%). Spośród przewoźników prywatnych najwięcej osób w niedzielę przewozi Marcel (8,95%).

Tabela 89. Udział procentowy przewoźników w ogóle przewozów wykonywanych na terenie ROF – niedziela

Lp.	Nazwa przewoźnika	Udział w rynku przewozów
1.	PKS w Rzeszowie	25,67
2.	Przewozy Regionalne	18,61
3.	MKS Rzeszów	17,89
4.	Inni	11,32
5.	MARCEL	8,95
6.	Przewóz Osób Paweł Kudła (KUDLIK TRANSPORT)	6,37
7.	ARRIVA o. Mielec	4,28
8.	Kazimierz Szostek (PKS Straszędzie)	3,04
9.	EUROBUS	2,12
10.	Józef Hajduk BUSNATURA	1,34
11.	PKS Leżajsk	0,42
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

W typową niedzielę na Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego (z wyłączeniem ZTM Rzeszów) z komunikacji publicznej korzysta 8 157 osób. Zakładając, że rocznie przypada średnio 48 niedziel – komunikacja publiczna obsługuje rocznie średnio 391 tys. pasażerów.

Największą liczbę spośród nich obsługuje PKS Rzeszów (2094 w typową niedzielę – rocznie 100 tys.), Przewozy Regionalne (odpowiednio 1518 w typową niedzielę i 72,8 tys. rocznie oraz MKS Rzeszów (odpowiednio 1 459 w typową niedzielę i 70 tys. rocznie).

Tabela 90. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – niedziela

Lp.	Nazwa przewoźnika	Liczba pasażerów
1.	PKS w Rzeszowie	2 094
2.	Przewozy Regionalne	1 518
3.	MKS Rzeszów	1 459
4.	Inni	923
5.	MARCEL	730
6.	Przewóz Osób Paweł Kudła (KUDLIK TRANSPORT)	520
7.	ARRIVA o. Mielec	349
8.	Kazimierz Szostek (PKS Straszędzie)	248
9.	EUROBUS	173
10.	Józef Hajduk BUSNATURA	109
11.	PKS Leżajsk	34
<b>Razem</b>		<b>8 157</b>

Źródło: Opracowanie własne

W strukturze przewozów pasażerskich w niedzielę najwyższy udział mają przejazdy w szczycie popołudniowym. W godzinach 13 do 18 realizowanych jest 42,98% wszystkich przewozów w ROF (liczba przewiezionych

pasażerów – 3 506 osób). Zaobserwować można równy rozkład natężenia przewozów pasażerskich w pozostałej części doby (około 20% na każdą wyróżnioną porę dnia).

Największą liczbę pasażerów niezależnie od pory dnia przewozi PKS Rzeszów.

Tabela 91. Udział przewozów pasażerskich na terenie ROF – w niedzielę w zależności od pory dnia

Lp.	Pora dnia	Udział przewozów (w %)
1.	od 0.00 do 5.00	0,26
2.	od 5.00 do 9.00	18,84
3.	od 9.00 do 13.00	21,39
4.	od 13.00 do 18.00	42,98
5.	od 18.00 do 24.00	18,43
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 92. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – niedziela godziny od 0.00 do 5.00

Lp.	Nazwa przewoźnika	Liczba pasażerów
1.	Przewozy Regionalne	12
2.	PKS w Rzeszowie	7
3.	MKS Rzeszów	2
<b>Razem</b>		<b>21</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 93. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – niedziela godziny od 5.00 do 9.00

Lp.	Nazwa przewoźnika	Liczba pasażerów
1.	PKS w Rzeszowie	426
2.	MKS Rzeszów	337
3.	Przewozy Regionalne	213
4.	MARCEL	152
5.	Przewóz Osób Paweł Kudła (KUDLIK TRANSPORT)	140
6.	Inni	82
7.	ARRIVA o. Mielec	53
8.	Kazimierz Szostek (PKS Straszędzie)	52
9.	EUROBUS	46
10.	Józef Hajduk BUSNATURA	36
<b>Razem</b>		<b>1 537</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 94. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – niedziela godziny od 9.00 do 13.00

Lp.	Nazwa przewoźnika	Liczba pasażerów
1.	PKS w Rzeszowie	466
2.	MKS Rzeszów	320
3.	Przewozy Regionalne	225
4.	MARCEL	182
5.	Inni	182
6.	Przewóz Osób Paweł Kudła (KUDLIK TRANSPORT)	147
7.	ARRIVA o. Mielec	102
8.	Kazimierz Szostek (PKS Straszędzie)	71
9.	EUROBUS	39
10.	Józef Hajduk BUSNATURA	11
<b>Razem</b>		<b>1 745</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 95. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – niedziela godziny od 13.00 do 18.00

Lp.	Nazwa przewoźnika	Liczba pasażerów
1.	PKS w Rzeszowie	1 037
2.	Przewozy Regionalne	781
3.	MKS Rzeszów	506
4.	Inni	403
5.	MARCEL	275
6.	Przewóz Osób Paweł Kudła (KUDLIK TRANSPORT)	167
7.	ARRIVA o. Mielec	136
8.	Kazimierz Szostek (PKS Straszędzie)	84
9.	EUROBUS	56
10.	PKS Leżajsk	34
11.	Józef Hajduk BUSNATURA	27
12.	PKS Biłgoraj	0
13.	Bytnar Antoni	0
14.	Usługi Turystyczne Kwoszcz	0
15.	RX Bus	0
<b>Razem</b>		<b>3 506</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 96. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – niedziela godziny od 18.00 do 24.00

Lp.	Nazwa przewoźnika	Liczba pasażerów
1.	PKS w Rzeszowie	313
2.	MKS Rzeszów	294
3.	Przewozy Regionalne	287
4.	Inni	256
5.	MARCEL	121
6.	Przewóz Osób Paweł Kudła (KUDLIK TRANSPORT)	66
7.	ARRIVA o. Mielec	58
8.	Kazimierz Szostek (PKS Straszędzie)	41
9.	Józef Hajduk BUSNATURA	35
10.	EUROBUS	32
<b>Razem</b>		<b>1 503</b>

Źródło: Opracowanie własne

#### 4.3.5. WYNIKI Z UWZGLĘDNIENIEM ZTM RZESZÓW

Zestawiając niniejsze badania z badaniami rzeszowskiej komunikacji przeprowadzonymi na przełomie 2013 i 2014 r.<sup>224</sup>, ukazujące liczbę pasażerów ZTM Rzeszów – wynika z powyższego, że ZTM Rzeszów jest zdecydowanie wiodącym podmiotem realizującym usługi w transporcie publicznym na obszarze ROF. Zgodnie z badaniami z 2013/14 r., przeciętna liczba pasażerów ZTM wynosi<sup>225</sup> 96 396 osób w dni powszednie, 37 134 w soboty oraz 27 407 w niedzielę.

Biorąc pod uwagę łączną liczbę pasażerów wszystkich innych przewoźników na terenie ROF przebadanych na potrzeby niniejszego studium (jak wskazano powyżej – jest to średnio 36 703 pasażerów w dni powszednie, 14 001 w soboty i 8 157 w niedzielę), wskaźniki odnośnie liczby pasażerów ZTM są znacznie wyższe. W dzień powszedni oraz w sobotę, ZTM (MPK) Rzeszów przewozi przeciętnie ok. 2,6-krotnie więcej pasażerów niż wszyscy inni przewoźnicy, a w niedzielę – ok. 3,3 krotnie więcej. Liczba pasażerów ZTM w dzień powszedni stanowi ok. 72,4% wszystkich pasażerów przewiezionych w ROF w ten dzień. W soboty ten współczynnik wynosi ok. 72,5%, a w niedzielę ok. 77,0%.

Obrazują to poniższe tabele. Oprócz tego, iż obrazują one dominującą rolę ZTM Rzeszów w obsłudze komunikacyjnej ROF, należy też podkreślić, iż wyraźnie wskazują one marginalną rolę transportu kolejowego w aglomeracji rzeszowskiej. Widać jednak też jednocześnie, że w dni wolne nieco zwiększa się (procentowo) rola kolei w obsłudze ROF. Wynika to z faktu, że zróżnicowanie oferty transportu kolejowego w dni robocze i dni wolne jest znacznie mniejsze niż ma to miejsce w transporcie autobusowym (pozamiejskim), zwłaszcza biorąc pod uwagę weekendową ofertę PKS Rzeszów czy PKS Leżajsk (zob. m.in. pkt. 3.3 i 3.4). Oznacza to, że mieszkańcy miejscowości posiadających komunikację kolejową na obszarze ROF – abstrahując od jej niestabilnej i niezadowolającej pod wieloma względami w tym momencie oferty (zob. pkt. 3.4) – są w mniejszym stopniu narażeni na zjawisko wykluczenia komunikacyjnego, co mieszkańcy części miejscowości które są obsługiwane tylko transportem autobusowym.

Należy zauważyć, że – zgodnie z wynikami badań – liczba pasażerów ZTM w soboty wynosi przeciętnie ok. 38% liczby pasażerów ZTM w dni robocze, w niedzielę wskaźnik ten wynosi ok. 28%. W przypadku ZG PKS wskaźnik ten wynosi ok. 29% dla sobót i ok. 19% dla niedziel; w przypadku PKS Rzeszów – ok. 30% dla sobót i ok. 16% dla niedziel. W przypadku innych przewoźników autobusowych wskaźnik ten wynosi ok. 47% dla sobót i ok. 23% dla niedziel. Z kolei w przypadku Przewozów Regionalnych wynosi on, odpowiednio, ok. 62% i ok. 60%. Biorąc

<sup>224</sup> Raport i analiza wyników badań marketingowych związanych z funkcjonowaniem transportu publicznego na terenie miasta Rzeszowa; Reda – Rzeszów, wrzesień 2013 r. – marzec 2014 r.

<sup>225</sup> Zgodnie z ówczesną siatką połączeń oraz bez uwzględniania linii nocnych.

pod uwagę wszystkich przewoźników w ROF, w soboty omawiany wskaźnik wynosi ok. 38%, a w niedziele – ok. 27%.

Tabela 97. Udział procentowy przewoźników w ogóle przewozów wykonywanych na terenie ROF z uwzględnieniem ZTM Rzeszów – dzień powszedni

Lp.	Nazwa przewoźnika	Udział w rynku przewozów
1.	ZTM (MPK) w Rzeszowie	72,39
2.	PKS w Rzeszowie	10,00
3.	MKS (ZG PKS) Rzeszów	5,66
4.	Inni	3,08
5.	Przewozy Regionalne	1,91
6.	Przewóz Osób Paweł Kudła (KUDLIK TRANSPORT)	1,67
7.	MARCEL	1,37
8.	PKS Leżajsk	1,09
9.	EUROBUS	0,82
10.	ARRIVA o. Mielec	0,50
11.	RX Bus	0,44
12.	Kazimierz Szostek (PKS Straszycie)	0,38
13.	Usługi Turystyczne Kwoszcz	0,36
14.	Józef Hajduk BUSNATURA	0,26
15.	PKS Biłgoraj	0,06
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 98. Udział procentowy przewoźników w ogóle przewozów wykonywanych na terenie ROF z uwzględnieniem ZTM Rzeszów – sobota

Lp.	Nazwa przewoźnika	Udział w rynku przewozów
1.	ZTM (MPK) w Rzeszowie	72,49
2.	PKS w Rzeszowie	7,83
3.	MKS (ZG PKS) Rzeszów	4,24
4.	Inni	4,24
5.	Przewozy Regionalne	3,08
6.	MARCEL	1,85
7.	Bytnar Antoni	1,78
8.	Przewóz Osób Paweł Kudła (KUDLIK TRANSPORT)	1,19
9.	Kazimierz Szostek (PKS Straszycie)	0,96
10.	ARRIVA o. Mielec	0,89
11.	EUROBUS	0,83
12.	Józef Hajduk BUSNATURA	0,39
13.	Usługi Turystyczne Kwoszcz	0,17
14.	PKS Biłgoraj	0,06
15.	PKS Leżajsk	-
16.	RX Bus	-
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 99. Udział procentowy przewoźników w ogóle przewozów wykonywanych na terenie ROF z uwzględnieniem ZTM Rzeszów – niedziela

Lp.	Nazwa przewoźnika	Udział w rynku przewozów
1.	ZTM (MPK) w Rzeszowie	76,92
2.	PKS w Rzeszowie	5,92
3.	Przewozy Regionalne	4,29
4.	MKS (ZG PKS) Rzeszów	4,13
5.	Inni	2,61
6.	MARCEL	2,07
7.	Przewóz Osób Paweł Kudła (KUDLIK TRANSPORT)	1,47
8.	ARRIVA o. Mielec	0,99
9.	Kazimierz Szostek (PKS Straszędzie)	0,70
10.	EUROBUS	0,49
11.	Józef Hajduk BUSNATURA	0,31
12.	PKS Leżajsk	0,10
<b>Razem</b>		<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie własne

#### 4.3.6. OBSERWACJE NA ETAPIE PRZEPROWADZENIA BADAŃ

Przygotowanie do badania i samo badanie wykazało szereg niespójności pomiędzy potencjalnymi źródłami informacji rozkładowej w transporcie drogowym. Wspomnianymi „potencjalnymi źródłami informacji” były rozkłady:

- udostępnione przez jednostki samorządu terytorialnego, stanowiące załączniki do wniosków o wydanie zezwoleń na wykonywanie przewozów w transporcie drogowym;
- udostępnione przez wybranych przewoźników;
- dostępne na stronach internetowych niektórych przewoźników;
- dostępne w internetowych wyszukiwarkach połączeń;
- podane do publicznej wiadomości na przystankach.

Z kolei w toku badania elementem weryfikacji były:

- stwierdzenie rzeczywistego wykonywania lub niewykonywania kursu;
- informacje uzyskane od przewoźnika.

Na etapie realizacji badań okazało się, że w wielu przypadkach rzeczywisty rozkład lub fakt kursowania pojazdów danego przewoźnika był odmienny od wynikającego z zezwoleń. W niektórych przypadkach zezwolenia były wydane dosyć dawno, a przewoźnicy zaprzestali działalności, obsługi pewnych tras lub kursów. Również spójność informacji dostępnej w rozkładach na stronach internetowych z rozkładami na przystankach (o ile takowe były dostępne) i rzeczywistym kursowaniem była w przypadku niektórych przewoźników niedostateczna.

W przypadku uwidocznienia kursu w ogłoszonym rozkładzie i jego rzeczywistego braku, podejmowano dwukrotną (w różne dni) próbę weryfikacji, czy jest on wykonywany (chyba, że informacje o zaprzestaniu wykonywania danego kursu udało się uzyskać informację od przewoźnika). Przewoźnicy kolejowi realizowali kursy przewidziane w rozkładzie jazdy i nie stwierdzono tu niespójności, w porównaniu z tymi, które występowały w transporcie drogowym.



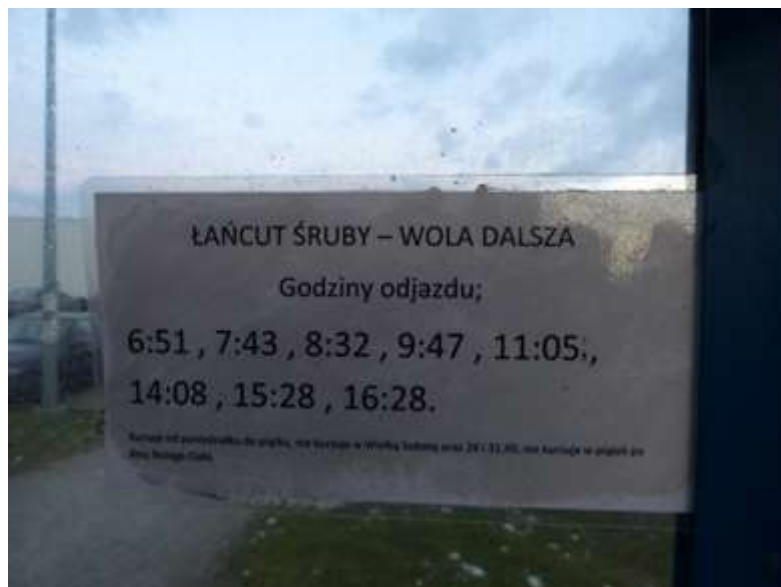
W ramach wstępnej oceny listy potencjalnych przewoźników, operujących na terenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego wyeliminowano z badań:

- Przewoźników dalekobieżnych<sup>226</sup>;
- Podmioty, co do których stwierdzono, iż zaprzestały prowadzenia działalności przewozowej jako przewoźnicy publiczni lub też w stosunku do których nie udało się ustalić obsługiwanych linii komunikacyjnych ani rozkładów<sup>227</sup>.

Jednocześnie, w toku badań ustalono istnienie i prowadzenie regularnej działalności przewozowej przez przewoźników wcześniej nigdzie nieuwzględnianych (np. RX Bus czy Z. Kwoszcz). Wyniki badań przeprowadzonych kursów tych przewoźników zostały uwzględnione.

W toku badań stwierdzono także istnienie pewnej liczby przewoźników, co do których nie ma w żadnym dostępnym źródle danych rozkładowych lub dane te są dalece niepełne (np. zaobserwowano rozkład tylko na jednym przystanku). W niektórych przypadkach zaobserwowano z kolei rozkłady, które w żaden sposób nie identyfikowały przewoźnika, a w innych – istnienie przewoźników, którzy świadczyli usługi nieformalnie – bez oznaczenia pojazdu własną nazwą, sprzedaży biletów czy posiadania rozkładu.

Fotografia 2. Rozkład jazdy nieoznaczonego przewoźnika<sup>228</sup>



Źródło: Własne

W efekcie prowadzonej weryfikacji została sporządzona lista przewoźników i ich kursów oraz karty badań będące podstawą prowadzenia analizy frekwencji i wymiany pasażerskiej. Równocześnie, w toku badań zweryfikowano z wynikiem negatywnym wykonywanie części kursów przewidzianych w jednej z wersji posiadanych rozkładów, jak też otrzymano zakaz prowadzenia badań w stosunku do przewozów realizowanych przez jednego z przewoźników (Cossm), którego kursy z badań w takim przypadku wycofano. W tak ustalonym zakresie badanie zostało zrealizowane i objęło łącznie prawie 5 tys. kursów.

Badanie było zasadniczo wykonywane poprzez wykonywanie obserwacji wewnątrzpojazdowej. Osoba badająca podróżowała środkiem transportu jako pasażer i notowała frekwencję w pojeździe oraz wymianę pasażerską na poszczególnych przystankach. Na wybranych odcinkach i w wybranych okresach badanie to było uzupełniane metodą obserwacji przystankowej, której wyniki były transferowane do postaci spójnej z kartami

<sup>226</sup> M.in. Souter Holdings Poland – Polski Bus, BP Tour, Transkom, Galicja Express, Przewóz Osób Robert Nabrzędzki, Eurores, Bogdan Wilusz, Luna.

<sup>227</sup> M.in. L. Kozdraś, W. Ostrowski, Z. Dej, Rekord, Ekspres Bus, W. Kut, D. Bator, T. Budzyń, R. Róg, S. Krawiec, S. Andres, M. Borawiak, A. Kucharczyk, A. Szostek, A. Kościelny, Z. Baran, HDK Trans Bus Logistics, Trans-Czester, J. Zimny, Bus Serwis, Alfa Guard Security). W większości przypadków dostępne dane o tych podmiotach wskazują jako formę działalności gospodarczej własną działalność osoby fizycznej, co może oznaczać niewielką skalę działania i łatwość jego zaprzestania.

<sup>228</sup> Nie stwierdzono wykonywania tych kursów.

obserwacji kursowej. W niektórych miejscach badanie przystankowe były stosowane jako uzupełnienie badania wewnątrzpojazdowego.

Rezultaty badania zapisywane były na kartach o charakterze formularzy o określonym wzorze. Zapis danych dokonywany był ręcznie, po czym w późniejszym terminie były one zapisywane w formie elektronicznej (arkusz kalkulacyjny) i poddawane weryfikacji.

Zasadniczo, w toku badań osoby badające frekwencję i wymianę pasażerską podróżowały pojazdami przewoźników jako pasażerowie. Uzgodnienia zawarte z niektórymi przewoźnikami (PKS Rzeszów, Arriva) umożliwiły przejazdy w ramach badań bez konieczności wykupu biletów.

Za wyjątkiem odosobnionych przypadków, osoby badające frekwencję i wymianę pasażerską nie spotkały się z działaniami przeszkadzającymi w wykonywaniu zadań ze strony przedstawicieli przewoźników. W przypadku niektórych przewoźników doszło jednak do sytuacji wpływających na możliwość prowadzenia badań. Dotyczyły one m.in.:

- Wspomnianego wcześniej przewoźnika F.H.U. Cossma – przewoźnik ten zabronił wykonywania badań dotyczących swoich kursów, zażądał natychmiastowego usunięcia osób badających z autobusów i niepodjęcia działań w celu badania ich wymiany pasażerskiej;
- Przewoźnika Kazimierza Szostka, działającego pod szyldem PKS Straszędzie – przejściowo odmówiono możliwości prowadzenia badań w jego kursach, jednak po negocjacjach uzyskano zgodę na prowadzenie badań (oprócz kursów linii bezpłatnych, które jednakże zostały przebadane wcześniej);
- Przewoźnika Marcel Bus, w przypadku którego zanotowano – najprawdopodobniej celowe – niezatrzymywanie się pojazdów na przystanku, na którym czekała osoba badająca frekwencję, jak również wulgarne ataki słowne i groźby personelu przewoźnika pod adresem osoby wykonującej badania przystankowe.

Zjawiska te nie miały jednak charakteru stałego i w przypadku innych kursów danego przewoźnika była możliwość bezproblemowego ich zbadania (abstrahując od faktu, iż w przypadku przewoźnika Marcel Bus odnotowano wiele przypadków realizacji kursów niezgodnej z dostępnymi rozkładami jazdy).

W trakcie przygotowania i przeprowadzania badań nappełnień, dokonano szeregu obserwacji sytuacji rzeczywistych, związanych ze sposobem świadczenia usług przewozowych na obszarze ROF, standardem informacji pasażerskiej oraz działalnością przewoźników. Sytuacje te w niektórych wypadkach miały częściowy wpływ na możliwość wykonywania badań lub miały albo mogły mieć finalnie wpływ na badania frekwencji.

Spośród powyższych czynników, wyróżnić należy przede wszystkim takie zaobserwowane zjawiska, jak:

1. Niezgodności rozkładowe;
2. Niezgodności w zakresie realizacji rozkładu;
3. Inne zjawiska negatywnie rzutujące na ocenę przewoźników świadczących usługi transportu publicznego w obszarze ROF.

Należy podkreślić, że wszystkie opisane poniżej zjawiska stawiają transport publiczny w bardzo złym świetle w oczach pasażerów. Substandardowa w wielu wypadkach oferta przewoźników na obszarze ROF powoduje, że mieszkańcy tego obszaru mogą skutecznie zniechęcać się do transportu publicznego, co automatycznie generuje zwiększanie zainteresowanie motoryzacją indywidualną.

#### Ad. 1. Niezgodności rozkładowe

W tym obszarze, na etapie badań zaobserwowano brak spójności rozkładów jazdy występujących w różnego rodzaju dokumentach lub systemach informacji. Brane pod uwagę były takie możliwe źródła informacji o rozkładzie jazdy jak:

- Rozkłady załączone do wniosków o zezwolenia na wykonywanie przewozów. W wielu przypadkach wnioski te pochodziły sprzed kilku lat i nie były aktualizowane pod względem rozkładowym przez przewoźników, w innych – przewoźnicy prowadzili przewozy najprawdopodobniej bez uzyskania zezwoleń lub bez uzgodnień korzystania z przystanków lub dworców z ich zarządcami;
- Rozkłady jazdy udostępniane na dworcach i przystankach. W niektórych przypadkach stwierdzono istnienie na przystankach rozkładów przewoźników niefunkcjonujących od dłuższego czasu, w większości

przypadków rozkłady na przystankach nie były kompletne, w żadnym przypadku przewoźników autobusowych prezentowane rozkłady nie odpowiadały w pełni wymogom określonym w przepisach;

- Rozkłady jazdy dostępne na własnych stronach internetowych przewoźników. W niektórych przypadkach rozkłady te miały charakter fragmentaryczny, poza tym niektórzy przewoźnicy nie posiadają stron internetowych lub na swoich stronach nie zamieszczają rozkładów;
- Rozkłady jazdy dostępne w wyszukiwarkach połączeń (np. e-podroznik.pl);
- Różnice pomiędzy ww. źródłami informacji mogą mieć charakter dotyczący kursowania danego przewoźnika w ogóle, wykonywania danego kursu, relacji, dni lub godzin wykonywania kursów lub obsługiwanych przystanków.

Fotografia 3. Nieaktualny rozkład jazdy w Kosinie k. Łańcuta – nieistniejący przewoźnik (Veolia)



Źródło: Własne

#### Ad. 2. Niezgodności w zakresie realizacji rozkładu

Na etapie badań, zaobserwowano następujące zjawiska o charakterze:

- Niewykonywanie kursów w ogóle, pomimo dostępnej informacji rozkładowej lub przystankowej; np. nie stwierdzono obecności pojazdów przewoźnika na przystankach przewidzianych w rozkładzie w czasie zbliżonym do rozkładowego (w takich sytuacjach, w ramach badania dla uznania kursu za niewykonywany, prowadzona była dwukrotna weryfikacja);
- Kursowanie pojazdów ze znaczącymi opóźnieniami. W niektórych, aczkolwiek dość częstych przypadkach mogły być one spowodowane sytuacją na drogach – np. wypadkami i związanymi z nimi utrudnieniami;
- Kursowanie pojazdów inną drogą, niż wskazana w informacji rozkładowej (bez związku z doraźnymi objazdami);
- Zatrzymywanie pojazdów w celu wymiany pasażerskiej poza przystankami przewidzianymi w rozkładzie jazdy. Dotyczy to zarówno innych przystanków, jak i miejsc zatrzymania nie będących przystankami;
- Niezatrzymywanie pojazdów na przystankach przewidzianych w rozkładzie jazdy; przyczyną mogło być wypełnienie pojazdu, chęć nadrobienia opóźnienia lub też mogło być to działanie mające na celu uniknięcie badania kursu;

- Skracanie kursu przed przystankiem końcowym, co miało na celu szybsze przejście na kurs powrotny i było zaobserwowane w przypadku opóźnień – ostatni rozkładowy odcinek kursu zmierzającego do krańca i kursu zwrotnego nie był obsługiwany;
- Uzależnienie wykonywania przewidzianego w rozkładzie kursu od odpowiedniej liczby pasażerów; po konsultacji telefonicznej z właścicielem firmy kierowca poinformował pasażerów, że kurs nie zostanie zrealizowany, gdyż jest zbyt mało pasażerów;
- Wykonywanie kursów przewidzianych np. tylko dla dni powszednich w dni świąteczne i odwrotnie.

#### Ad. 3. Inne zjawiska

- W toku realizacji badań zaobserwowano wykonywanie kursów przez przewoźników nieoznaczonych, tj. pojazdami bez widocznego oznakowania nazwą przewoźnika, przewóz nie dawał się przypisać do uwidocznionych w dostępnych rozkładach jazdy danych, przewoźnik nie wydawał biletów i odmawiał informacji nt. nazwy przedsiębiorstwa, pod marką którego realizowane są przewozy.
- Na niektórych przystankach stwierdzono rozkłady jazdy przewoźników niewymienionych z nazwy, tym samym nie dające możliwości ustalenia szczegółowego rozkładu i trasy danych kursów;
- Niektórzy przewoźnicy są świadomi znaczących odstępstw od rozkładu jazdy i umieszczają tego rodzaju komunikat na swoich rozkładach wywieszanych na przystankach (są to np. komunikaty dotyczące możliwości przyjazdu pojazdu 10 minut przed rozkładową godziną);
- Z uwagi na bardzo duże natężenie ruchu pojazdów komunikacji zbiorowej w niektórych godzinach i relacjach (kursy nawet częściej niż co 1 minutę), powoduje to w niektórych przypadkach komasowanie się pojazdów na wybranych przystankach lub odcinkach;
- Zaobserwowano liczne przypadki nierealistycznie ułożonych rozkładów jazdy lub też nierealistycznych wymagań właścicieli firm przewozowych w stosunku do kierowców, skutkujące łamaniem przepisów ruchu drogowego (w szczególności nieprzestrzeganiem ograniczeń prędkości) w celu realizacji kursu w ramach założonych rozkładów;

Zanotowano szereg przypadków awarii środka transportowego, jak również przypadki kontroli drogowej policji, która doprowadziła do wyłączenia pojazdu z możliwości użytkowania. Sytuacje te prowadziły do opóźnień lub niewykonania kursu lub szeregu kursów danego przewoźnika, zaplanowanych na ten i następne dni. W przypadku przewoźnika Kudlik Transport kontrole miały charakter zmasowany.

Fotografia 4. Rozkład z informacją o możliwym przyjeździe 10 minut przed czasem przewidzianym w rozkładzie



Źródło: Własne

Pod względem wskazanych powyżej niezgodności kursowania z rozkładem jazdy największą skalę opóźnień, liczby kursów odwołanych lub kursujących inną trasą zanotowano w przypadku następujących przewoźników:

- Paweł Kudła, działający jako Kudlik Transport;
- Marcin i Aneta Chmielarscy, działający jako Marcel;
- PKS Leżajsk (szczególnie kursy obsługujące okolice Łańcuta);
- Józef Podolec;
- PKP Intercity (powtarzające się istotne opóźnienia pociągów dalekobieżnych);
- Eurobus;
- Bus Natura.

W przypadku pozostałych przewoźników niezgodności rozkładowe i w zakresie wykonania rozkładu również miały miejsce, jednak ich skala była mniejsza.

## 4.4. Analiza rentowności komunikacji na obszarze ROF

Rentowność (dochodowość) jest w finansach parametrem określającym efektywność działalności przedsiębiorstwa. Wskaźnikiem odpowiednim do oceny rentowności działalności operacyjnej przedsiębiorstwa komercyjnego jest w tym przypadku wskaźnik ROS, czyli stosunek zysku netto do przychodów netto ze sprzedaży. W przypadku przedsiębiorstw świadczących usługę publiczną, podmioty takie nie wykazują rentowności w tym sensie, gdyż nie generują zysku netto, a deficyty w przepływach finansowych są bilansowane rekompensatą z budżetu organizatora publicznego transportu zbiorowego na określonym obszarze. W związku z powyższym, aby dokonać kalkulacji wyniku finansowego takich podmiotów stosuje się parametr, którego wartość wyrażona procentowo stanowi stopień pokrycia kosztów operacyjnych przychodami ze sprzedaży biletów.

### 4.4.1. ZAŁOŻENIA

W celu dokonania oszacowania rentowności linii komunikacyjnych obsługujących gminy wchodzące w skład ROF, przeanalizowano odrębnie linie obsługiwane przez:

- ZG PKS (MKS) – gminy: Boguchwała, Chmielnik, Czarna, Głogów Małopolski, Trzebowisko;
- ZTM Rzeszów (MPK) – gminy: Krasne, Świlcza i Tyczyn.

W zakresie ZG PKS (MKS) przeanalizowano linie: 202, 203, 207, 214, 220, 221, 223, 224, 227, 234 oraz 237.

Dla gmin Krasne, Świlcza i Tyczyn w ramach porozumień w zakresie publicznego transportu zbiorowego analizie poddano linie ZTM przekraczające granice Miasta Rzeszów, czyli: 5, 20, 22, 25, 4, i 14. Od 24 lutego 2015 roku takim porozumieniem objęta została także Gmina Lubenia (linia nr 7).

Średnioroczną liczbę pasażerów w ZG PKS oszacowano na podstawie badania z roku 2013. Badanie obejmujące okresem jeden miesiąc kalendarzowy ekstrapolowano na 12 miesięcy roku 2014, z uwzględnieniem występowania dni roboczych, sobót oraz niedziel i dni świątecznych. Wg szacunków, średniorocznie na liniach ZG PKS dochodzi do ok. 2,4 mln przejazdów poza granicami Miasta Rzeszów.

Sposób kalkulacji prowadzący do oszacowania stopnia pokrycia kosztów operacyjnych przychodami ze sprzedaży biletów oparty został o przedstawione poniżej wzory:

$$L_{pas} = \left( \sum_{i=1}^n L_{pasD} \right) * 365$$

gdzie:

$L_{pas}$  – liczba pasażerów w roku na wszystkich liniach

$L_{pasD}$  – liczba pasażerów w dobie na danej linii<sup>229</sup>

$n$  – liczba linii komunikacyjnych

$$P_j = \frac{WPŁ}{L_{pas}}$$

gdzie:

$P_j$  – średni wpływ ze sprzedaży biletów z jednej podróży jednego pasażera w roku

$WPŁ$  – suma rocznych wpływów ze sprzedaży biletów<sup>230</sup>

$$P_D = P_j L_{pasD}$$

gdzie:

$P_d$  – średniodobowe wpływy ze sprzedaży biletów na danej linii

$$K_{je} = \frac{WYD}{P}$$

gdzie:

$K_{je}$  – średni koszt 1 wozokm w danym roku

$WYD$  – roczne wydatki organizatora publicznego transportu zbiorowego na zakup usług przewozowych

$P$  – roczna praca eksploatacyjna

$$K_{je} = \frac{WYD}{P}$$

gdzie:

$K_d$  – średniodobowy koszt pracy eksploatacyjnej w danym roku

$L_{wkm}$  – praca eksploatacyjna na danej linii w danym roku

Udział procentowy pokrycia kosztów operacyjnych przychodami ze sprzedaży biletów dla każdej z badanych linii oczekowano wg wzoru:

$$R_n = \frac{P_D}{K_D} [\%]$$

gdzie:

$R_n$  – procentowy poziom pokrycia kosztów operacyjnych przychodami ze sprzedaży biletów dla danej linii

$P_d$  – średniodobowe wpływy ze sprzedaży biletów na danej linii

$K_d$  – średniodobowy koszt pracy eksploatacyjnej w danym roku

#### 4.4.2. OSZACOWANE WYNIKI

W tabelach poniżej przedstawiono oszacowane poziomy pokrycia kosztów operacyjnych usługi publicznego transportu zbiorowego przychodami ze sprzedaży biletów w podziale na poszczególne linie. Analizie poddano linie komunikacyjne, dla których dostępne były dane pozwalające dokonać przedmiotowej kalkulacji wg przedstawionego w poprzednim podrozdziale sposobu.

<sup>229</sup> Na podstawie danych Zamawiającego o przeciętnej liczbie pasażerów w dobie na danej linii ZG PKS pochodzących z badania wykonanego dla jednego pełnego miesiąca w roku 2013.

<sup>230</sup> Suma rocznych wpływów ze sprzedaży biletów ZTM Rzeszów oraz ZG PKS w roku 2014.

Tabela 100. Poziom pokrycia kosztów przychodami dla linii ZTM obsługujących przyległe gminy na mocy porozumień

Linia komunikacyjna	Rentowność (pokrycie kosztów przychodami)
Tyczyn - 5	67,22%
Świlcza - 20	6,48%
Świlcza - 22	24,48%
Świlcza - 25	184,54%
Lubenia - 7	brak danych
Krasne - 4	30,21%
Krasne - 14	13,98%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZTM Rzeszów oraz ZG PKS

Wysoka rentowność linii komunikacyjnej nr 25 łączącej Gminę Świlcza z Rzeszowem wynika z faktu, iż terenie Gminy Świlcza dystans, który pokonują autobusy jest dość krótki, co generuje niski w stosunku do pracy przewozowej poziom pracy eksploatacyjnej.

Dokonując kalkulacji rentowności połączeń na poziomie gminnym widoczne już staje się unormowanie tych wskaźników co widać w tabeli na kolejnej stronie. Na poziomie całej gminy Świlcza rentowność połączeń wynosi 38,85%.

Tabela 101. Poziom pokrycia kosztów przychodami dla linii ZTM obsługujących przyległe gminy na mocy porozumień na poziomie gminnym

Gmina	Rentowność (pokrycie kosztów przychodami)
Tyczyn	68,22%
Świlcza	38,85%
Lubenia	brak danych
Krasne	18,09%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZTM Rzeszów

Tabela 102. Poziom pokrycia kosztów przychodami dla linii ZG PKS

Linia komunikacyjna	Rentowność (pokrycie kosztów przychodami)
202	79,31%
203	34,69%
207	122,88%
214	100,68%
220	123,21%
221	56,56%
223	89,08%
224	89,28%
227	85,28%
234	47,25%
237	43,23%
202	79,31%
203	34,69%
207	122,88%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZTM Rzeszów oraz ZG PKS

## 5. REKOMENDACJA ZMIAN W ZAKRESIE OFERTY TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA OBSZARZE ROF

### 5.1. Prognoza zmian zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego

Dla oszacowania liczby użytkowników transportu zbiorowego w kolejnych latach w obrębie ROF poza Miastem Rzeszów, założone zostały trzy scenariusze prognostyczne:

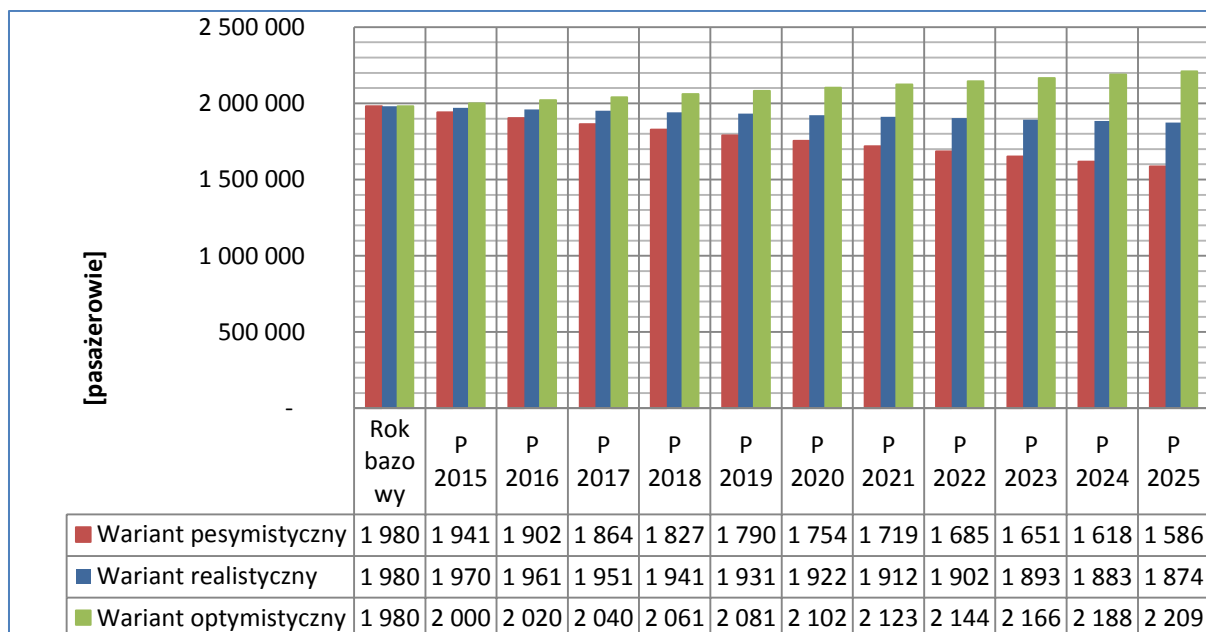
- Pesymistyczny – brak lub realizacja co najwyżej pojedynczych postulatów związanych z poprawą oferty transportu publicznego w ROF (rekomendowanych w niniejszym opracowaniu): spadek liczby podróży o 2% rok do roku;
- Realistyczny – realizacja części postulatów: spadek liczby podróży o 0,5% rok do roku;
- Optymistyczny – realizacja wszystkich lub większości postulatów: wzrost liczby podróży o 1% rok do roku.

Jednocześnie jednak dla miasta Rzeszowa, z uwagi na stałą poprawę i wysoką jakość oferty przewozowej (por. m.in. pkt. 3.2.1) – znacznie wyższą niż na obszarze pozostałych gmin ROF (por. pkt. 3.2-3.3) oraz realizację (bądź planowaną realizację) szeregu inwestycji infrastrukturalnych (por. m.in. pkt. 2.1.4, 2.2.3) założono trzy inne scenariusze prognostyczne:

- Pesymistyczny – brak lub realizacja co najwyżej pojedynczych postulatów związanych z poprawą oferty transportu publicznego w ROF (rekomendowanych w niniejszym opracowaniu): spadek liczby podróży o 0,5% rok do roku;
- Realistyczny – realizacja części postulatów: wzrost liczby podróży o 0,5% rok do roku;
- Optymistyczny – realizacja wszystkich lub większości postulatów: wzrost liczby podróży o 2% rok do roku.

Wyniki prognozy dla gmin obsługiwanych przez ZTM Rzeszów, ZG PKS oraz samego Miasta Rzeszowa w zakresie linii ZTM zaprezentowano na poniższych wykresach.

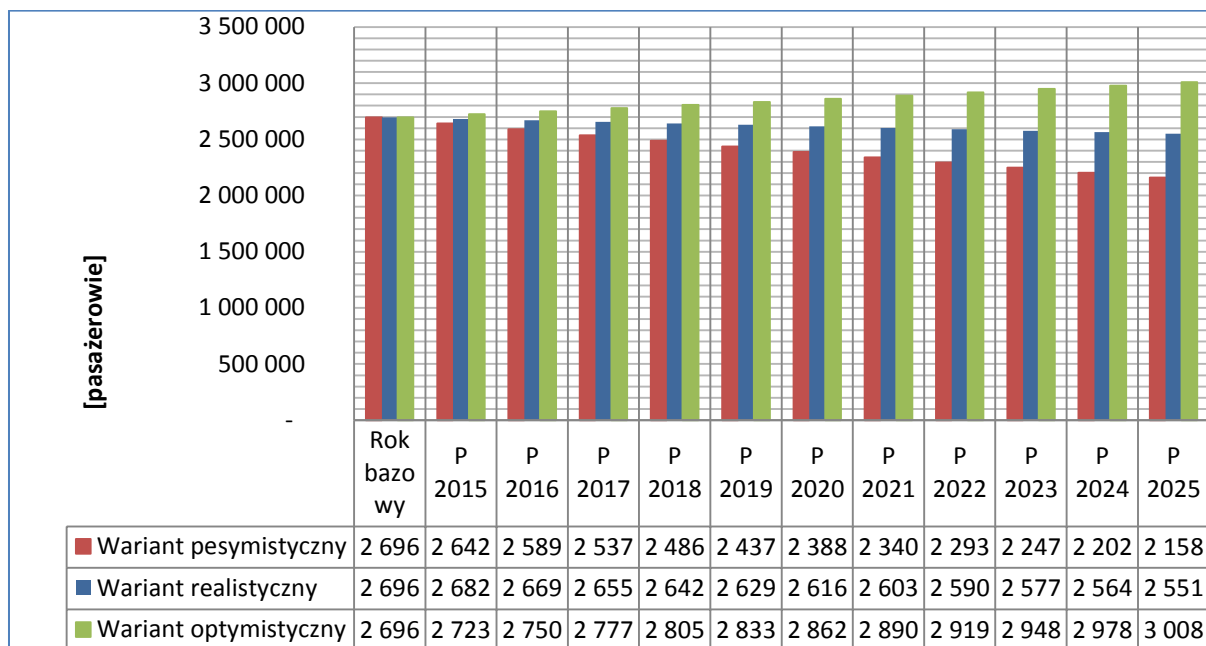
Rysunek 38. Prognoza zmian zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego ZTM na liniach komunikacyjnych ROF poza Miastem Rzeszów



Źródło: Opracowanie własne

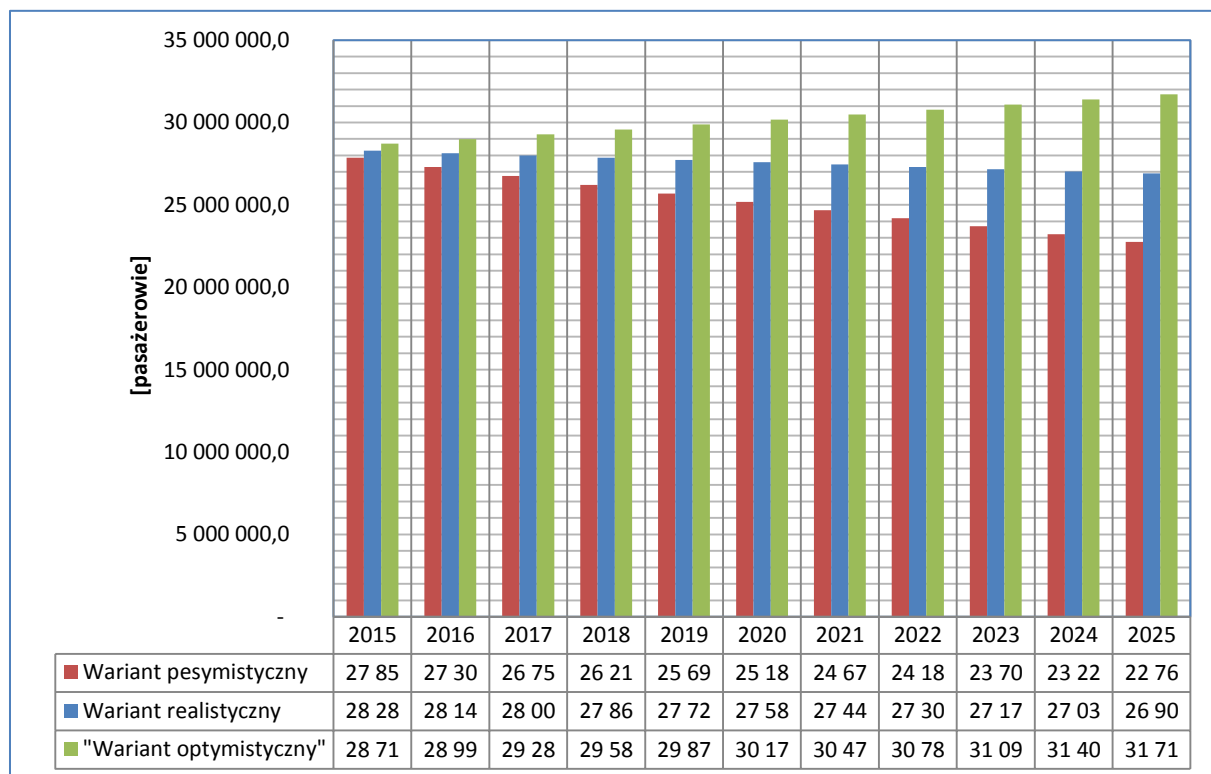


Rysunek 39. Prognoza zmian zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego ZG PKS na liniach komunikacyjnych ROF poza miastem Rzeszów



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 40. Prognoza zmian zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego ZTM na liniach komunikacyjnych ROF w Rzeszowie



Źródło: Opracowanie własne

Tabela 103. Prognoza zmian zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego ZTM na liniach komunikacyjnych ROF w latach 2015-2025 – wariant pesymistyczny

ZTM	Rok bazowy	P 2015	P 2016	P 2017	P 2018	P 2019	P 2020	P 2021	P 2022	P 2023	P 2024	P 2025
Tyczyn - 5	375 790	368 274	360 909	353 691	346 617	339 684	332 891	326 233	319 708	313 314	307 048	300 907
Świlcza - 20	40 750	39 935	39 136	38 354	37 587	36 835	36 098	35 376	34 669	33 975	33 296	32 630
Świlcza - 22	350 665	343 652	336 779	330 043	323 442	316 973	310 634	304 421	298 333	292 366	286 519	280 788
Świlcza - 25	523 010	512 550	502 299	492 253	482 408	472 760	463 304	454 038	444 958	436 058	427 337	418 791
Lubenia - 7	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych
Krasne - 4	280 310	274 704	269 210	263 826	258 549	253 378	248 310	243 344	238 477	233 708	229 034	224 453
Krasne - 14	410 255	402 050	394 009	386 129	378 406	370 838	363 421	356 153	349 030	342 049	335 208	328 504
	<b>1 980 780</b>	<b>1 941 164</b>	<b>1 902 341</b>	<b>1 864 294</b>	<b>1 827 008</b>	<b>1 790 468</b>	<b>1 754 659</b>	<b>1 719 566</b>	<b>1 685 174</b>	<b>1 651 471</b>	<b>1 618 441</b>	<b>1 586 073</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 104. Prognoza zmian zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego ZTM na liniach komunikacyjnych ROF w latach 2015-2025 – wariant realistyczny

ZTM	Rok bazowy	P 2015	P 2016	P 2017	P 2018	P 2019	P 2020	P 2021	P 2022	P 2023	P 2024	P 2025
Tyczyn - 5	375 790	373 911	372 041	370 181	368 330	366 489	364 656	362 833	361 019	359 214	357 418	355 631
Świlcza - 20	40 750	40 546	40 344	40 142	39 941	39 741	39 543	39 345	39 148	38 953	38 758	38 564
Świlcza - 22	350 665	348 912	347 167	345 431	343 704	341 986	340 276	338 574	336 881	335 197	333 521	331 853
Świlcza - 25	523 010	520 395	517 793	515 204	512 628	510 065	507 515	504 977	502 452	499 940	497 440	494 953
Lubenia - 7	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych
Krasne - 4	280 310	278 908	277 514	276 126	274 746	273 372	272 005	270 645	269 292	267 945	266 606	265 273
Krasne - 14	410 255	408 204	406 163	404 132	402 111	400 101	398 100	396 110	394 129	392 158	390 198	388 247
	<b>1 980 780</b>	<b>1 970 876</b>	<b>1 961 022</b>	<b>1 951 217</b>	<b>1 941 461</b>	<b>1 931 753</b>	<b>1 922 094</b>	<b>1 912 484</b>	<b>1 902 922</b>	<b>1 893 407</b>	<b>1 883 940</b>	<b>1 874 520</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 105. Prognoza zmian zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego ZTM na liniach komunikacyjnych ROF w latach 2015-2025 – wariant optymistyczny

ZTM	Rok bazowy	P 2015	P 2016	P 2017	P 2018	P 2019	P 2020	P 2021	P 2022	P 2023	P 2024	P 2025
Tyczyn - 5	375 790	379 548	383 343	387 177	391 049	394 959	398 909	402 898	406 927	410 996	415 106	419 257
Świlcza - 20	40 750	41 158	41 569	41 985	42 405	42 829	43 257	43 690	44 126	44 568	45 013	45 463
Świlcza - 22	350 665	354 172	357 713	361 291	364 903	368 552	372 238	375 960	379 720	383 517	387 352	391 226
Świlcza - 25	523 010	528 240	533 523	538 858	544 246	549 689	555 186	560 738	566 345	572 008	577 728	583 506
Lubenia - 7	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych	brak danych
Krasne - 4	280 310	283 113	285 944	288 804	291 692	294 609	297 555	300 530	303 536	306 571	309 637	312 733
Krasne - 14	410 255	414 358	418 501	422 686	426 913	431 182	435 494	439 849	444 247	448 690	453 177	457 709
	<b>1 980 780</b>	<b>2 000 588</b>	<b>2 020 594</b>	<b>2 040 800</b>	<b>2 061 208</b>	<b>2 081 820</b>	<b>2 102 638</b>	<b>2 123 664</b>	<b>2 144 901</b>	<b>2 166 350</b>	<b>2 188 013</b>	<b>2 209 894</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 106. Prognoza zmian zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego ZG PKS na liniach komunikacyjnych ROF w latach 2015-2025 – wariant pesymistyczny

ZG PKS	Rok bazowy	P 2015	P 2016	P 2017	P 2018	P 2019	P 2020	P 2021	P 2022	P 2023	P 2024	P 2025
202	466 935	457 596	448 444	439 475	430 686	422 072	413 631	405 358	397 251	389 306	381 520	373 889
203	83 445	81 776	80 141	78 538	76 967	75 428	73 919	72 441	70 992	69 572	68 181	66 817
207	373 840	366 363	359 036	351 855	344 818	337 922	331 163	324 540	318 049	311 688	305 454	299 345
214	313 370	307 103	300 961	294 941	289 043	283 262	277 596	272 044	266 604	261 272	256 046	250 925
220	298 015	292 055	286 214	280 489	274 880	269 382	263 994	258 714	253 540	248 469	243 500	238 630
221	373 780	366 304	358 978	351 799	344 763	337 868	331 110	324 488	317 998	311 638	305 405	299 297
223	248 255	243 290	238 424	233 656	228 983	224 403	219 915	215 517	211 206	206 982	202 842	198 786
224	91 000	89 180	87 396	85 648	83 936	82 257	80 612	78 999	77 419	75 871	74 354	72 867
227	377 510	369 960	362 561	355 309	348 203	341 239	334 414	327 726	321 172	314 748	308 453	302 284
234	32 000	31 360	30 733	30 118	29 516	28 925	28 347	27 780	27 224	26 680	26 146	25 623
237	38 000	37 240	36 495	35 765	35 050	34 349	33 662	32 989	32 329	31 682	31 049	30 428
	<b>2 696 150</b>	<b>2 642 227</b>	<b>2 589 382</b>	<b>2 537 595</b>	<b>2 486 843</b>	<b>2 437 106</b>	<b>2 388 364</b>	<b>2 340 597</b>	<b>2 293 785</b>	<b>2 247 909</b>	<b>2 202 951</b>	<b>2 158 892</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 107. Prognoza zmian zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego ZG PKS na liniach komunikacyjnych ROF w latach 2015-2025 – wariant realistyczny

ZG PKS	Rok bazowy	P 2015	P 2016	P 2017	P 2018	P 2019	P 2020	P 2021	P 2022	P 2023	P 2024	P 2025
202	466 935	464 600	462 277	459 966	457 666	455 378	453 101	450 835	448 581	446 338	444 107	441 886
203	83 445	83 028	82 613	82 200	81 789	81 380	80 973	80 568	80 165	79 764	79 365	78 969
207	373 840	371 971	370 111	368 260	366 419	364 587	362 764	360 950	359 145	357 350	355 563	353 785
214	313 370	311 803	310 244	308 693	307 149	305 614	304 086	302 565	301 052	299 547	298 049	296 559
220	298 015	296 525	295 042	293 567	292 099	290 639	289 186	287 740	286 301	284 869	283 445	282 028
221	373 780	371 911	370 052	368 201	366 360	364 528	362 706	360 892	359 088	357 292	355 506	353 728
223	248 255	247 014	245 779	244 550	243 327	242 110	240 900	239 695	238 497	237 304	236 118	234 937
224	91 000	90 545	90 092	89 642	89 194	88 748	88 304	87 862	87 423	86 986	86 551	86 118
227	377 510	375 622	373 744	371 876	370 016	368 166	366 325	364 494	362 671	360 858	359 054	357 258
234	32 000	31 840	31 681	31 522	31 365	31 208	31 052	30 897	30 742	30 588	30 436	30 283
237	38 000	37 810	37 621	37 433	37 246	37 059	36 874	36 690	36 506	36 324	36 142	35 961
	<b>2 696 150</b>	<b>2 682 669</b>	<b>2 669 256</b>	<b>2 655 910</b>	<b>2 642 630</b>	<b>2 629 417</b>	<b>2 616 270</b>	<b>2 603 188</b>	<b>2 590 173</b>	<b>2 577 222</b>	<b>2 564 336</b>	<b>2 551 514</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 108. Prognoza zmian zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego ZG PKS na liniach komunikacyjnych ROF w latach 2015-2025 – wariant optymistyczny

ZG PKS	Rok bazowy	P 2015	P 2016	P 2017	P 2018	P 2019	P 2020	P 2021	P 2022	P 2023	P 2024	P 2025
202	466 935	471 604	476 320	481 084	485 894	490 753	495 661	500 618	505 624	510 680	515 787	520 945
203	83 445	84 279	85 122	85 973	86 833	87 702	88 579	89 464	90 359	91 263	92 175	93 097
207	373 840	377 578	381 354	385 168	389 019	392 910	396 839	400 807	404 815	408 863	412 952	417 081
214	313 370	316 504	319 669	322 865	326 094	329 355	332 649	335 975	339 335	342 728	346 155	349 617
220	298 015	300 995	304 005	307 045	310 116	313 217	316 349	319 512	322 708	325 935	329 194	332 486
221	373 780	377 518	381 293	385 106	388 957	392 847	396 775	400 743	404 750	408 798	412 886	417 015
223	248 255	250 738	253 245	255 777	258 335	260 918	263 528	266 163	268 825	271 513	274 228	276 970
224	91 000	91 910	92 829	93 757	94 695	95 642	96 598	97 564	98 540	99 525	100 521	101 526
227	377 510	381 285	385 098	388 949	392 838	396 767	400 734	404 742	408 789	412 877	417 006	421 176
234	32 000	32 320	32 643	32 970	33 299	33 632	33 969	34 308	34 651	34 998	35 348	35 701
237	38 000	38 380	38 764	39 151	39 543	39 938	40 338	40 741	41 149	41 560	41 976	42 395
	<b>2 696 150</b>	<b>2 723 112</b>	<b>2 750 343</b>	<b>2 777 846</b>	<b>2 805 625</b>	<b>2 833 681</b>	<b>2 862 018</b>	<b>2 890 638</b>	<b>2 919 544</b>	<b>2 948 740</b>	<b>2 978 227</b>	<b>3 008 009</b>

Źródło: Opracowanie własne

## 5.2. Prognoza zmian w zakresie rentowności transportu zbiorowego

Prognoza zmian w zakresie rentowności transportu zbiorowego w ROF została dokonana w podziale na poszczególne linie komunikacyjne. W prognozie założono m.in.:

- Horyzont prognozy: lata 2015-2025;
- Zmianę liczby pasażerów w Wariancie pesymistycznym: -2,0% r/r;
- Zmianę liczby pasażerów w Wariancie realistycznym: -0,5% r/r;
- Zmianę liczby pasażerów w Wariancie optymistycznym: +1,0% r/r;

W tabelach na kolejnych stronach przedstawione zostały wyniki oszacowania poziomu pokrycia kosztów operacyjnych przychodami ze sprzedaży biletów w trzech wariantach. Prognoza obejmuje linie komunikacyjne ZTM obsługujące część gmin ROF (4, 5, 7, 14, 20, 22, 25) oraz linie komunikacyjne ZG PKS (202, 203, 207, 214, 220, 221, 223, 224, 227, 234, 237).

Tabela 109. Prognoza zmian rentowności usług transportu zbiorowego ZTM na liniach komunikacyjnych ROF w latach 2015-2025 – wariant pesymistyczny

ZTM	P 2015	P 2016	P 2017	P 2018	P 2019	P 2020	P 2021	P 2022	P 2023	P 2024	P 2025
Tyczyn - 5	68%	67%	66%	64%	63%	62%	60%	59%	58%	57%	56%
Świlcza - 20	6%	6%	6%	6%	6%	6%	5%	5%	5%	5%	5%
Świlcza - 22	25%	24%	24%	23%	23%	22%	22%	22%	21%	21%	20%
Świlcza - 25	186%	183%	179%	175%	172%	168%	165%	162%	159%	155%	152%
Lubenia - 7	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Krasne - 4	31%	30%	29%	29%	28%	28%	27%	27%	26%	25%	25%
Krasne - 14	14%	14%	14%	13%	13%	13%	13%	12%	12%	12%	12%

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 110. Prognoza zmian rentowności usług transportu zbiorowego ZTM na liniach komunikacyjnych ROF w latach 2015-2025 – wariant realistyczny

ZTM	P 2015	P 2016	P 2017	P 2018	P 2019	P 2020	P 2021	P 2022	P 2023	P 2024	P 2025
Tyczyn - 5	69%	69%	69%	68%	68%	68%	67%	67%	67%	66%	66%
Świlcza - 20	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%
Świlcza - 22	25%	25%	25%	25%	25%	25%	24%	24%	24%	24%	24%
Świlcza - 25	189%	188%	187%	186%	185%	185%	184%	183%	182%	181%	180%
Lubenia - 7	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Krasne - 4	31%	31%	31%	31%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%
Krasne - 14	14%	14%	14%	14%	14%	14%	14%	14%	14%	14%	14%

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 111. Prognoza zmian rentowności usług transportu zbiorowego ZTM na liniach komunikacyjnych ROF w latach 2015-2025 – wariant optymistyczny

ZTM	P 2015	P 2016	P 2017	P 2018	P 2019	P 2020	P 2021	P 2022	P 2023	P 2024	P 2025
Tyczyn - 5	71%	72%	72%	73%	74%	74%	75%	76%	77%	77%	78%
Świlcza - 20	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	8%
Świlcza - 22	26%	26%	26%	27%	27%	27%	27%	28%	28%	28%	28%
Świlcza - 25	194%	196%	198%	200%	202%	204%	206%	208%	210%	213%	215%
Lubenia - 7	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Krasne - 4	32%	32%	32%	33%	33%	33%	34%	34%	34%	35%	35%
Krasne - 14	15%	15%	15%	15%	15%	15%	16%	16%	16%	16%	16%

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 112. Prognoza zmian zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego ZG PKS na liniach komunikacyjnych ROF w latach 2015-2025 – wariant pesymistyczny

ZG PKS	P 2015	P 2016	P 2017	P 2018	P 2019	P 2020	P 2021	P 2022	P 2023	P 2024	P 2025
202	79%	77%	76%	74%	73%	71%	70%	69%	67%	66%	65%
203	35%	34%	33%	33%	32%	31%	31%	30%	29%	29%	28%
207	123%	120%	118%	115%	113%	111%	109%	106%	104%	102%	100%
214	100%	98%	96%	94%	93%	91%	89%	87%	85%	84%	82%
220	123%	120%	118%	116%	113%	111%	109%	107%	105%	102%	100%
221	56%	55%	54%	53%	52%	51%	50%	49%	48%	47%	46%
223	89%	87%	85%	84%	82%	80%	79%	77%	76%	74%	73%
224	89%	87%	85%	84%	82%	80%	79%	77%	76%	74%	73%
227	85%	83%	82%	80%	78%	77%	75%	74%	72%	71%	69%
234	47%	46%	45%	44%	43%	43%	42%	41%	40%	39%	38%
237	43%	42%	41%	41%	40%	39%	38%	37%	37%	36%	35%

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 113. Prognoza zmian zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego ZG PKS na liniach komunikacyjnych ROF w latach 2015-2025 – wariant realistyczny

ZG PKS	P 2015	P 2016	P 2017	P 2018	P 2019	P 2020	P 2021	P 2022	P 2023	P 2024	P 2025
202	80%	80%	79%	79%	79%	78%	78%	78%	77%	77%	76%
203	35%	35%	35%	35%	34%	34%	34%	34%	34%	34%	33%
207	124%	124%	123%	123%	122%	121%	121%	120%	120%	119%	118%
214	102%	101%	101%	100%	100%	99%	99%	98%	98%	97%	97%
220	125%	124%	123%	123%	122%	122%	121%	120%	120%	119%	119%
221	57%	57%	57%	56%	56%	56%	56%	55%	55%	55%	54%
223	90%	90%	89%	89%	88%	88%	88%	87%	87%	86%	86%
224	90%	90%	89%	89%	89%	88%	88%	87%	87%	86%	86%
227	86%	86%	85%	85%	85%	84%	84%	83%	83%	83%	82%
234	48%	48%	47%	47%	47%	47%	46%	46%	46%	46%	45%
237	44%	44%	43%	43%	43%	43%	42%	42%	42%	42%	42%

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 114. Prognoza zmian zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego ZG PKS na liniach komunikacyjnych ROF w latach 2015-2025 – wariant optymistyczny

ZG PKS	P 2015	P 2016	P 2017	P 2018	P 2019	P 2020	P 2021	P 2022	P 2023	P 2024	P 2025
202	82%	82%	83%	84%	85%	86%	87%	87%	88%	89%	90%
203	36%	36%	36%	37%	37%	37%	38%	38%	39%	39%	39%
207	126%	128%	129%	130%	131%	133%	134%	135%	137%	138%	139%
214	103%	105%	106%	107%	108%	109%	110%	111%	112%	113%	114%
220	127%	128%	129%	130%	132%	133%	134%	136%	137%	138%	140%
221	58%	59%	59%	60%	60%	61%	62%	62%	63%	64%	64%
223	92%	92%	93%	94%	95%	96%	97%	98%	99%	100%	101%
224	92%	93%	94%	95%	95%	96%	97%	98%	99%	100%	101%
227	88%	89%	89%	90%	91%	92%	93%	94%	95%	96%	97%
234	49%	49%	50%	50%	51%	51%	52%	52%	53%	53%	54%
237	44%	45%	45%	46%	46%	47%	47%	48%	48%	49%	49%

Źródło: Opracowanie własne

### 5.3. Rekomendowana modyfikacja siatki połączeń i rozkładów jazdy

Jeden z kluczowych postulatów dotyczący modyfikacji siatki połączeń, zakładający włączenia do sieci ZTM bądź ZG PKS tych gmin, które nie uczestniczą obecnie ani w jednej, ani w drugiej sieci, został sformułowany w dalszej części rozdziału (pkt. 5.5). Natomiast niezależnie od powyższego, niezbędne są działania w obrębie dotychczasowej struktury połączeń ZTM oraz ZG PKS, mające prowadzić do zniwelowania mankamentów obecnej oferty transportowej, zdefiniowanej we wcześniejszej części opracowania.

W tym zakresie, głównymi działaniami, poprawiającymi wydatnie obecną ofertę połączeń na obszarze sieci ZTM i ZG PKS, powinny być:

- Synchronizacja rozkładów jazdy pomiędzy transportem kolejowym i autobusowym. Mowa tu przede wszystkim o utworzeniu skomunikowań w przypadku ww. godzin „newralgicznych” (późnowieczornych) w zakresie autobusów ZTM i ZG PKS odjeżdżających z rejonu i przyjeżdżających w rejon dworca Rzeszów Główny. Godziny kursowania tych autobusów powinny być zsynchronizowane z godzinami kursowania pociągów, zarówno aglomeracyjnych (vide: projekt „Aglomeracyjna Kolej Podmiejska, pkt. m.in. 5.4) i regionalnych, jak i dalekobieżnych, a informacje o skomunikowaniach (i oczekiwaniu na ewentualne opóźnienia pociągów) powinny być anonsowane w rozkładach jazdy. Przedstawiciele ZTM i ZG PKS powinni być w stałym kontakcie z przedstawicielami przewoźników kolejowych świadczących usługi na terenie ROF, tak aby informacje o zmianach w rozkładach jazdy pociągów były przekazywane na bieżąco i by umożliwiały adekwatne dokonywane zmian w rozkładach ZTM i ZG PKS;
- Rozwój skomunikowań pomiędzy poszczególnymi liniami ZTM i ZG PKS (jak również pomiędzy liniami w obrębie obu sieci), zwłaszcza w przypadku tych linii, które charakteryzują się niską częstotliwością kursowania i w przypadku których brak skomunikowań może utrudniać lub nawet uniemożliwiać korzystanie z transportu zbiorowego. W miarę możliwości technicznych i przestrzennych, informacje o skomunikowaniach powinny być umieszczane na rozkładach drukowanych (na przystankach), w pojazdach oraz w internecie (więcej o rekomendowanym modelu informacji pasażerskiej – pkt. 5.8);
- Dążenie do zwiększania liczby połączeń ZTM (uwaga ta dotyczy zwłaszcza linii podmiejskich) i ZG PKS w okresach poza godzinami szczytu oraz w dni wolne, tak aby oferta nie koncentrowała się – jak ma to miejsce obecnie w przypadku części połączeń (por. pkt. 3.2.1 i 3.2.2) - w dużej mierze na zaspokajaniu podstawowych potrzeb komunikacyjnych (dojazdów i powrotów z pracy i szkoły).

Poprawa oferty w innych porach dnia ma na celu m.in. zwiększanie dostępności do usług wyższego rzędu w Rzeszowie dla mieszkańców poszczególnych gmin ROF (por. np. pkt. 3.6).

### 5.3.1. KONIECZNOŚĆ WZROSTU ROLI TRANSPORTU KOLEJOWEGO W OBSŁUDZE ROF

Liczne atuty transportu kolejowego (szybkość przejazdu, brak podatności na kongestię ruchu, mała podatność na warunki atmosferyczne, bezwypadkowość, większe zdolności przewozowe w porównaniu z transportem drogowym, korzyści dla środowiska naturalnego) nie pozostawiają żadnych wątpliwości, że nowoczesny transport kolejowy powinien spełniać istotną rolę w obsłudze Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Projekt „Aglomeracyjnej Kolei Podmiejskiej” (AKP; por. pkt. 2.2.3) wychodzi naprzeciw postulatowi utworzenia nowoczesnego systemu kolejowego w obrębie ROF. Aby oferta była atrakcyjna dla podróżnych, częstotliwość kursowania pociągów w układzie Rzeszów – Łańcut/Przeworsk powinna być nie niższa niż obecnie, czyli wynosić do 15-30 min w godzinach szczytu i przeciętnie co 30-60 min poza szczytem (por. pkt. 3.4), natomiast na pozostałych odcinkach projektu AKP częstotliwość nie powinna być niższa niż 45 min w godzinach szczytu oraz 90 min w pozostałych porach dnia. Przy czym należy podkreślić, że jeśli AKP ma mieć charakter stricte aglomeracyjny, to powyższe rekomendacje odnośnie częstotliwości i tak należy uznać za bardzo konserwatywne. Jednym z wyznaczników atrakcyjności kolejowych przewozów aglomeracyjnych powinna być bowiem wysoka częstotliwość kursowania – dochodząca przeciętnie do 10-30 min w godzinach szczytu<sup>231</sup>. Nawet biorąc pod uwagę, że stosunkowo niewielka (w porównaniu z innymi aglomeracjami) liczba mieszkańców ROF nie generuje tak wysokich potoków podróżnych co w największych polskich miastach, to i tak należy brać pod uwagę, że niska częstotliwość kursowania pociągów o profilu aglomeracyjnym raczej nie będzie motywować do rezygnacji z dotychczasowych upodobań transportowych na rzecz zwiększenia zainteresowania transportem kolejowym.

Bardzo istotną kwestią jest również wprowadzenie cyklicznego rozkładu jazdy, który ułatwia pasażerom zapamiętywanie godzin kursowania, a przez to podnosi atrakcyjność transportu publicznego. Odstępstwem od tej reguły może być jedynie linia kolejowa do Portu Lotniczego Jasionka, gdzie godziny kursowania pociągów powinny być dostosowywane do godzin odlotów i przylotów samolotów.

W zakresie połączenia kolejowego do lotniska, należy rekomendować poszerzenie dotychczas rozpatrywanego projektu AKP, poprzez utworzenie dodatkowej łącznicy kolejowej, umożliwiającej wjazd pociągów do lotniska nie tylko od strony Rzeszowa, ale również od strony Głogowa Małopolskiego, co przyczyni się nie tylko do zwiększenia dostępności lotniska z punktu widzenia północnej części ROF, ale też z punktu widzenia północnej części woj. podkarpackiego, a nawet – z punktu widzenia woj. lubelskiego (zob. więcej – pkt. 5.4).

Ewentualne oparcie transportu publicznego na obszarze ROF o kolej jest jednak obwarowane zasadniczym problemem, jakim jest niestabilność oferty przewozów pasażerskich w regionie, za której kształt odpowiada samorząd wojewódzki (vide: znaczące ograniczenie przewozów na części linii w województwie, jakie nastąpiło z początkiem 2015 r. – i zapowiedź ponownej poprawy oferty z początkiem września 2015 r.; por. pkt. 3.4)<sup>232</sup>. Należy podkreślić, że nie jest to pierwsza tego rodzaju sytuacja na terenie Województwa Podkarpackiego, kiedy to nastąpiło w ostatnich latach znaczące ograniczenie oferty przewozowej. Np. z początkiem 2010 r. całkowicie zawieszono ruch pociągów na trasie Jasło – Zagórz,

<sup>231</sup> Biała Księga 2013. Kolej na działania..., op.cit.

<sup>232</sup> Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym (art. 4; op.cit.) określa, że samorząd wojewódzki jest organizatorem przewozów na liniach komunikacyjnych/sieci komunikacyjnej obejmującej obszar co najmniej dwóch powiatów. Polskie prawo nie zabrania samorządom innych szczebli dofinansowywania przewozów pasażerskich, których organizatorem – w myśl ustawy o p.t.z. – jest inny samorząd, jednak w przypadku transportu kolejowego jest to sytuacja rzadko spotykana, m.in. ze względu na bardzo wysokie koszty. Np. wkład finansowy gminy Kuźnica Białostocka (woj. podlaskie) w uruchomienie 1 pary pociągów w relacji Kuźnica – Sokółka (16 km w 1 stronę), kursującej tylko w soboty i niedziele w okresie od 15 marca do 12 grudnia 2015 r., wynosi 20 tys. zł. Samorząd wojewódzki wykląda na ten cel 28 tys. zł (formalnym organizatorem tego pociągu, ze względu na trasę przejazdu niewykraczającą poza obszar 1 powiatu, jest Starostwo Powiatowe w Sokółce). Por. [http://www.rynek-kolejowy.pl/55691/budujacy\\_wyjatek\\_od\\_reguly\\_samorzad\\_gminny\\_dofinansuje\\_polaczenia\\_kolejowe.htm](http://www.rynek-kolejowy.pl/55691/budujacy_wyjatek_od_reguly_samorzad_gminny_dofinansuje_polaczenia_kolejowe.htm) [20.03.2015]



a informację tę podano do publicznej wiadomości zaledwie na kilka dni przez wprowadzeniem zmian w życie<sup>233</sup>.

Pomimo tego, autorzy opracowania – przyjmując, że zrealizowany zostanie projekt AKP zgodnie z założeniami sporządzonymi przez samorząd wojewódzki – zakładają istotny wzrost roli transportu kolejowego w obsłudze ROF w kolejnych latach. Środkiem do tego celu są zarówno działania związane z integracją taryfową (wprowadzenie zintegrowanych biletów, honorowanych zarówno w pociągach na terenie ROF, jak i w pojazdach ZG PKS i ZTM – por. pkt. 5.6), jak też np. utworzenie linii „dowozowych” do stacji kolejowej w Łąncucie (por. pkt. 5.5). Należy zauważyć, że autorzy opracowania nie rekomendują utworzenia nowego połączenia autobusowego Rzeszów – Łącut, zakładając, że komunikacja pomiędzy dwoma najważniejszymi ośrodkami w ROF oprze się docelowo na transporcie kolejowym, a rola transportu samochodowego/autobusowego koncentrować się będzie wyłącznie na dojazdach do/ze stacji kolejowych.

## 5.4. Rekomendowane inwestycje w infrastrukturę transportową

Kształt sieci publicznego transportu zbiorowego jest wynikiem oddziaływania wielu potrzeb i możliwości ich realizacji. Determinują go obiektywne czynniki oraz procesy zachodzące równolegle, które mają trwały wpływ na usługi przewozów zbiorowych. Wśród nich możemy wyróżnić różnorodne kwestie, o charakterze zewnętrznym czy wewnętrznym, dotyczącym danego obszaru i z jego cech wynikające. Wymienić tutaj możemy przede wszystkim takie czynniki jak:

- specyfika przestrzenno-urbanizacyjna;
- uwarunkowania ustrojowe związane z podziałem administracyjnym kraju i kompetencjami jednostek samorządu terytorialnego;
- wymogi wynikające z prawa, strategii i decyzji władz publicznych, w tym standardy techniczne;
- tendencje demograficzne;
- dynamika dochodów mieszkańców;
- sytuacja na rynku pracy;
- aktywność gospodarcza w regionie;
- rozwój motoryzacji indywidualnej;
- kierunki zagospodarowania przestrzennego w skali kraju, województwa i poszczególnych gmin;
- potrzeba ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko połączona z realizacją programów ochrony środowiska;
- uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych.

Planowanie publicznego transportu zbiorowego wymaga, aby zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju uwzględniać te wszystkie determinanty, które są w różnym stopniu ważne i kluczowe. Jednakże najważniejszym czynnikiem jest sieć infrastruktury transportowej i jej stan. W zakresie transportu ma ona, jak się wydaje, bazowe znaczenie, co wynika z prostej konstatacji, iż w oparciu o nią wykonywane są usługi przewozów zbiorowych. Oczywiście czynnik ten nie może być rozpatrywany samodzielnie – co więcej, wskazane powyżej elementy wpływają także na samą infrastrukturę – jednakże w oderwaniu od niego, pozostałe działania w zakresie poprawy kształtu systemu transportu zbiorowego nie mają sensu. Wprowadzanie różnorodnych rozwiązań prawnych, funkcjonalnych i organizacyjnych nie przyniosą zamierzonych efektów bez działań w infrastrukturze.

Jednocześnie inwestycje w infrastrukturę nie mogą być niezależne od innych determinantów. Wybór kierunków inwestowania uwzględniać ma zarówno postulaty wynikające ze stanu obecnego i potrzeb, jakie pod adresem transportu są zgłaszane, jak i tendencji przyszłych. Fakt ponoszenia znaczących nakładów, w połączeniu z trwałością czasową infrastruktury, wymaga bardzo rozważnego inwestowania. Wymusza to konieczność wprowadzania wieloletnich rozwiązań, opartych na wybieganiu poza aktualne

<sup>233</sup> [http://www.rynek-kolejowy.pl/55055/drastyczne\\_ciecia\\_pociagow\\_na\\_podkarpaciu.htm](http://www.rynek-kolejowy.pl/55055/drastyczne_ciecia_pociagow_na_podkarpaciu.htm) [20.03.2015].

potrzeby i ujęciu przyszłych okresów eksploatacji. Konieczne jest proponowanie takich działań, by spełniały one swoje cele także w dłuższej perspektywie czasowej.

Wszystkie te elementy powodują, że planowane inwestycje eliminować muszą aktualne braki i jednocześnie umożliwić powinny kompleksowe rozwiązania, które służyć będą w średnim i długim okresie. Stąd też, jak się wydaje, najlepszym rozwiązaniem jest rekomendowanie działań z jednej strony poprawiających infrastrukturę w poszczególnych rodzajach transportu, z drugiej zaś: spójnych ze sobą i umożliwiających Integrację różnych form publicznego transportu zbiorowego.

Analiza obecnego stanu infrastruktury transportowej na obszarze ROF wskazała wiele mankamentów. W zakresie infrastruktury drogowej, jest to przede wszystkim zły stan techniczny dużego odsetka dróg, przejawiający się w braku odpowiednich parametrów technicznych oraz wprowadzonych ograniczeniach prędkości, co rzutuje na brak odpowiedniej drożności, a także na bezpieczeństwo podróży. Przede wszystkim jednak w tym aspekcie, podstawowe bolączki to niska przepustowość odcinków wylotowych z Rzeszowa, która jest jeszcze niedostateczna w stosunku do ciągłego wzrostu ruchu. Pomimo prowadzonych inwestycji, mankament ten jest nadal zauważalny, podobnie jak dostępność komunikacyjna Rzeszowa i ciągle prowadzone działania w zakresie poprawy jego układu komunikacyjnego. W zakresie transportu kolejowego, jego niedostateczne funkcjonowanie, które przejawia się w niskim stopniu wykorzystania, wynika przede wszystkim ze zbyt małej liczby pociągów. Dodatkowo poważnym mankamentem jest fakt, że większość obiektów dworcowych na terenie ROF jest zamknięta lub na dworcach nie są czynne kasy (a także nie ma na nich np. automatów biletowych).

Innym mankamentem, który wspomniany został w zakresie celów inwestycji w infrastrukturę, jest brak zintegrowania poszczególnych elementów sieci transportowej. Właściwie można mówić o pewnej dezintegracji przewozów zbiorowych wewnątrz obszaru ROF. Brak jest wspólnego układu połączeń, pełnego powiązania poszczególnych rodzajów transportu w celu stworzenia jednolitych korytarzy transportowych, uzgodnień w zakresie zintegrowania świadczonych usług czy wspólnego systemu biletowego. Tym samym, liczne pozytywne w zakresie infrastruktury i obecnego działania poszczególnych elementów transportu zbiorowego nie są wykorzystywane. Co więcej, nie jest praktycznie osiągnięty występujący w integracji transportowej efekt synergii. W dalszej kolejności, przekłada się to na brak bezpośrednich korzyści w postaci zwiększenia liczby osób korzystających z transportu zbiorowego, skrócenia czasu podróży i zwiększenia jej komfortu, wzrostu dostępności przestrzennej i czasowej usług oraz zmniejszenia operacji związanych z organizacją przewozu różnymi środkami transportu.

W kwestii projektów rekomendowanych do realizacji, a dotyczących bezpośrednio infrastruktury transportowej, wspomniane zidentyfikowane mankamenty oraz przedstawione w dokumencie postulowane kierunki rozwoju i cele, zrealizowane będą przez inwestycje już nakreślone, a przedstawione w punktach opisujących planowane działania związane z rozwojem sieci drogowej i kolejowej.

W szczególności wysoce pożądane dla zwiększenia dostępności zewnętrznej i wewnętrznej ROF oraz układu i przepustowości sieci drogowej jest przeprowadzenie następujących inwestycji:

- budowa fragmentów drogi ekspresowej S-19 Lublin – Rzeszów odcinek: Lublin – Stobiernia i Świlcza – Rzeszów – odcinki na terenie województwa podkarpackiego;
- budowa fragmentów drogi ekspresowej S-19 Lublin – Rzeszów Południe odcinek Stobiernia – Świlcza;
- budowa fragmentów drogi ekspresowej S-19 Rzeszów Południe – Babica;
- budowa obwodnicy południowej Rzeszowa – etap I S19: Rzeszów Południe (Kielanówka) – DK 19 (ul. Podkarpacka); projekt wpisany do Kontraktu Terytorialnego;
- przebudowa drogi (była DK19) na odcinku od granicy miasta Rzeszowa do DW nr 869 (droga dojazdowa do lotniska);
- rozbudowa ul. Podkarpackiej na odcinku od ul. 9 Dywizji Piechoty do granicy miasta; projekt wpisany do Kontraktu Terytorialnego;
- połączenie Al. Rejtana z ul. Ciepłowniczą poprzez budowę drogi wraz z rozbudową mostu w ciągu ul. Gen. Maczka (dokończenie inwestycji już realizowanej);
- budowa drogi wojewódzkiej wraz z mostem na Wiśloku łączącej drogę nr 878 (ul. Sikorskiego) z węzłem S-19 (Rzeszów Płd.) i infrastrukturą TEN-T;

- skomunikowanie wschodnich i zachodnich terenów Rzeszowa poprzez budowę trasy północnej od ul. Załęskiej do ul. Krakowskiej (DK 4) – kontynuacja zadania inwestycyjnego pn: „Budowa drogi od ul. Załęskiej do ul. Lubelskiej wraz z budową mostu na rzece Wisłok”<sup>234</sup>;
- budowa dróg do terenów inwestycyjnych Rzeszów-Dworzysko;
- budowa i przebudowa dróg wraz z budową mostu na rzece Wisłok;
- rozbudowa DW Nr 878 Rzeszów – Tyczyn;
- łączników A4 z DK 4 jako obwodnicy zachodniej i wschodniej miejscowości łańcut..

Uzupełnieniem tych projektów będą inwestycje prowadzone na terenie gmin, wskazane m.in. w pkt. 2.1.4. Należy w tym momencie podkreślić potrzebę modernizacji i rozbudowy lokalnej infrastruktury drogowej.

Planowane powyżej projekty przyczynią się do celów w zakresie poprawy jakości drogowej infrastruktury komunikacyjnej i jej układu.

W zakresie infrastruktury kolejowej, także tutaj już opracowywane projekty wpisują się w przedstawione w niniejszym studium postulaty dotyczące zwiększenia roli transportu szynowego. W szczególności chodzi tu o opisane we wcześniejszych częściach dokumentu następujące inwestycje:

- Rewitalizacja linii kolejowej nr 106 na odcinku Boguchwała – Czudec (II etap; dokończenie robót);
- Rzeszowska kolejka miejska;
- Utworzenie Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego;
- Aglomeracyjna Kolej Podmiejska (AKP) wraz z budową linii kolejowej do Portu Lotniczego Rzeszów Jasionka (budowa 5 km nowej linii);

Przy czym w przypadku tej ostatniej inwestycji, autorzy niniejszego opracowania proponują jej istotną modyfikację: rozszerzenie projektu w stosunku do dotychczas przedstawianej koncepcji, zakładającej budowę linii kolejowej o długości 4,96 km, odgałęziającej się od linii kolejowej nr 71 w km 59,400 (w rejonie obecnego przystanku kolejowego Zaczernie – poprzez budowę posterunku odgałęźnego Zaczernie)<sup>235</sup>.

Autorzy opracowania rekomendują również przeanalizowanie zasadności budowy łącznicy umożliwiającej wjazd na nową linię kolejową nie tylko od południa, czyli od strony Rzeszowa (jak zakłada dotychczasowy projekt), ale również od północy, czyli z kierunku Głogowa Małopolskiego. Budowa „północnej” łącznicy nie tylko poprawi dostęp do Portu Lotniczego Rzeszów Jasionka z punktu widzenia mieszkańców gminy Głogów Młp., ale przede wszystkim – podniesie dostępność lotniska z punktu widzenia zarówno północnych obszarów woj. podkarpackiego (czyli m.in. takich ośrodków jak Stalowa Wola, Tarnobrzeg czy Kolbuszowa), jak i sąsiednich województw.

Biorąc pod uwagę dość dobrze rozbudowaną już obecnie ofertę połączeń lotniczych oferowanych w Porcie Lotniczym Rzeszów Jasionka, jak również duży potencjał rozwojowy tego lotniska (zob. pkt. 2.3) i przewidywany w związku z tym znaczący wzrost liczby pasażerów w najbliższych latach<sup>236</sup>, postulat zwiększenia dostępności lotniska, poprzez umożliwienie wjazdu na nową linię kolejową z obu kierunków linii nr 71, jest jak najbardziej zasadny. Tym bardziej, że jak zwrócono uwagę w pkt. 2.3, w orbicie oddziaływania lotniska w Jasionce jest również m.in. Lublin (343 tys. mieszkańców, bardzo silny ośrodek akademicki), a zgodnie z rządowymi planami, w najbliższych latach ma dojść do modernizacji

---

<sup>234</sup> Por. pkt. 2.1.4.

<sup>235</sup> Por. Uchwała nr XLV/925/14 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 22 kwietnia 2014r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego”.

<sup>236</sup> Zgodnie z prognozami Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w 2030 r. liczba odpraw w polskich portach lotniczych wyniesie 59,13 mln osób. Prognoza została sporządzona w kwietniu 2012 r., zakładała ona, iż na koniec 2013 r. liczba odpraw wyniesie 24,88 mln osób, w rzeczywistości wyniosła 24,98 mln osób. Por. [http://www.ulc.gov.pl/\\_download/wiadomosci/04\\_2012/prognoza\\_ulc2012.pdf](http://www.ulc.gov.pl/_download/wiadomosci/04_2012/prognoza_ulc2012.pdf) [1.03.2015]

i elektryfikacji linii kolejowej Lublin – Stalowa Wola, co przyczyni się do skrócenia czasu jazdy z Lublina do Rzeszowa co najmniej o kilkanaście minut<sup>237</sup>.

Wspomniany wielokrotnie w niniejszym opracowaniu projekt Aglomeracyjnej Kolei Podmiejskiej nie może koncentrować się tylko na zakupach nowoczesnego taboru i zwiększaniu częstotliwości kursowania pociągów – musi również zakładać zwiększanie dostępności do kolei. Środkiem do tego celu jest budowa nowych przystanków kolejowych na liniach wychodzących z węzła rzeszowskiego. Jak wspomniano w pkt. 2.2.2, przeciętna odległość pomiędzy stacjami/przystankami w ROF (3,44 km) nie jest niska w porównaniu ze średnią dla kraju, jednak biorąc pod uwagę aglomeracyjny charakter przedsięwzięcia – istotne byłoby ich zagęszczenie.

W tym kontekście, najbardziej pożądane lokalizacje (wszystkie – na terenie Rzeszowa) do budowy nowych przystanków kolejowych są następujące:

- Na linii 91: nowy przystanek w rejonie Wiaduktu Śląskiego (co pozwoliłoby utworzyć węzeł przesiadkowy z uwzględnieniem przystanku kolejowego i Dworca Lokalnego autobusowego przy ul. Kasprowicza);
- Na linii 91: nowa lokalizacja stacji Rzeszów Staroniwa (przesunięcie peronu w rejon przejazdu w ciągu ul. Langiewiczza);
- Na linii 91: nowy przystanek ok. km 4,2 linii (w rejonie ul. Zawiszy Czarnego 12) – pozwoli obsłużyć m.in. nowo wybudowane domy mieszkalne w ciągu ul. Architektów (realizacja tego przystanku powinna skutkować również m.in. budową dróg dojazdowych i ciągów pieszych do ul. Architektów);
- Na linii 71/91: nowy przystanek w rejonie wiaduktu nad al. Wyzwolenia<sup>238</sup>;
- Na linii 91: nowy przystanek ok. km. 160,6 (w rejonie przejazdu w ciągu ul. Św. Floriana), który pozwoli obsłużyć zachodnią część osiedla Załęże<sup>239</sup>.

Na obszarze poza Rzeszowem – lokalizacja przystanków (por. pkt. 2.2.2), jak również ich zagęszczenie wydają się być na ten moment wystarczające.

Najważniejszym postulatem, będącym jednocześnie odpowiedzią na inny znaczący mankament zasygnalizowany wielokrotnie w niniejszym opracowaniu, jest kwestia szeroko pojętej integracji różnych systemów transportowych. W zakresie infrastruktury, przejawem tego typu działań są rekomendowane działania w postaci budowy węzłów przesiadkowych pomiędzy transportem kolejowym, autobusowym dalekobieżnym i autobusowym miejskim oraz autobusowym i indywidualnym, w tym rowerowym. Jest to działanie pożądane dla zwiększenia liczby osób korzystających z komunikacji zbiorowej i osiągnięcia poprawy sytuacji w zakresie skrócenia czasu podróży i zwiększenia jej komfortu.

W szczególności, powinny one spełniać podstawową funkcjonalność poprzez takie kwestie jak: odpowiedni układ przekładający się na minimalną odległość konieczną do przejścia pomiędzy poszczególnymi środkami transportu, jednolity system informacji o rozkładach jazdy i warunkach przewozu, zadaszenia nad przystankami oraz ciągami pieszymi, wyposażenie w toalety i inne urządzenia techniczne oraz odpowiednią liczbę miejsc parkingowych. Ta ostatnia konieczność przekłada się na wyposażenie węzłów w parkingi Park&Ride.

Cele te będą osiągnięte, podobnie jak w kwestii dróg i kolei będą realizowane przez projekty już nakreślone. Sztandarowym przykładem jest wspomniany w zakresie transportu kolejowego projekt utworzenia Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego, którego celem jest Integracja dworców regionalnej i ponadregionalnej komunikacji kolejowej i autobusowej oraz komunikacji miejskiej. Ponadto działania w zakresie integracji będą realizowane w ramach także wcześniej opisanych projektów „Rozwój systemu transportu publicznego w Rzeszowie i jego obszaru funkcjonalnego” oraz „Organizacja zrównoważonego transportu na terenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego poprzez usunięcie niedoborów

<sup>237</sup> W styczniu 2015 r. PKP PLK SA podpisały umowę na realizację Studium Wykonalności modernizacji trasy Lublin – Stalowa Wola. Por.: <http://www.plk-sa.pl/biuro-prasowe/informacje-prasowe/blizej-modernizacji-lublin-stalowa-wola-2706/> [1.03.2015]

<sup>238</sup> Przystanek ten jest wstępnie planowany do realizacji w ramach środków z RPO Województwa Podkarpackiego 2014-20 [http://rpo.podkarpackie.pl/rpo/attachments/article/278/Zal%20c\_%20Wstepna%20lista%20projekt%C3%B3w%20kolejowych.pdf; 28.05.2015]

<sup>239</sup> Obecny przystanek Rzeszów Załęże jest zlokalizowany na wschodnim skraju osiedla.

przepustowości drogowej i zakup taboru”, w ramach których przewiduje się budowę parkingów Park&Ride, Bike&Ride i Park&Go oraz infrastruktury przystankowej/dworcowej (w tym remont i przebudowę dworców kolejowych w Boguchwale i Głogowie Małopolskim z utworzeniem centrów przesiadkowych). Ponadto te dwa projekty swoim zakresem dotykać będą infrastrukturę drogową – w ich ramach planuje się działania w ich zakresie w postaci inwestycji w skrzyżowania, ulice i buspasy.

Realizacja wskazanych działań w zakresie infrastruktury transportowej pozwoli wraz z innymi rekomendowanymi działaniami w innych obszarach pozwoli na osiągnięcie zakładanych celów w zakresie utworzenia efektywnego i ekonomicznego transportu zbiorowego dla mieszkańców Rzeszowa i jego obszaru funkcjonalnego.

## 5.5. Rekomendowany model organizacji publicznego transportu zbiorowego

Ze wspomnianymi we Wstępie przesłankami w zakresie poprawy warunków życia i ochrony środowiska naturalnego, które ogólnie stymulują wspieranie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Unii Europejskiej, korespondują konkretne akty prawne i dokumenty strategiczne zarówno UE, jak i większości jej krajów członkowskich. Nie inaczej jest w Polsce. Zgodnie z Ustawą o samorządzie terytorialnym (vide: rozdz. 3.1), do zadań własnych gminy należy „zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty”, do których zalicza się także m.in. działania w zakresie organizacji lokalnego transportu zbiorowego. Zgodnie natomiast z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym (art. 4 i 7) w odniesieniu do linii ograniczonych do obszaru jednej gminy jest to zadanie gminy; dla linii przechodzących przez więcej niż jedną gminę w jednym powiecie jest to także zadanie powiatu; analogicznie, jeżeli dana linia komunikacyjna przechodzi przez więcej niż jeden powiat, staje się to zadaniem województwa. Jeżeli linia przechodzi przez kilka gmin bądź kilka powiatów, obowiązki organizatora przewozów w sensie, określonym przez Ustawę o publicznym transporcie zbiorowym, drogą odpowiedniego porozumienia (związku komunikacyjnego) zainteresowanych jednostek samorządu terytorialnego mogą być powierzone jednej z nich.

Biorąc pod uwagę aktualny zakres funkcjonowania obydwu organizatorów publicznego transportu zbiorowego na przedmiotowym obszarze (por. rozdział 3.2.1 i 3.2.2) należy zwrócić uwagę, że w obrębie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego pozostają nadal gminy, które w ogóle nie mają ani własnej komunikacji zbiorowej (organizowanej na szczeblu gminnym), ani nie są członkami międzygminnych związków komunikacyjnych. Są to miasto i gmina łańcut i gmina wiejska łańcut (w powiecie łańcuckim), oraz gmina wiejska Czudec w powiecie strzyżowskim. Pod wieloma względami do tych gmin można również zaliczyć gm. Lubenia w powiecie rzeszowskim<sup>240</sup>.

Spójność komunikacyjna Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego jest ważnym czynnikiem realizacji jego całej idei. Biorąc pod uwagę, że z badań przeprowadzonych na potrzeby niniejszego opracowania wynika, iż stopień zadowolenia mieszkańców ROF z aktualnej siatki połączeń jest stosunkowo wysoki (por. pkt. 4.2.1), należy podkreślić, że aby dążyć do zwiększenia wspomnianej wyżej spójności komunikacyjnej – w pierwszej kolejności należy podjąć działania zmierzające objęciem siecią ZTM bądź ZG PKS tych gmin, w których ani jeden, ani drugi organizator obecnie nie funkcjonuje.

Stąd też, rekomenduje się:

1. Wydłużenie istniejącej linii nr 7 ZTM obsługującej fragment gm. Lubenia (obecna relacja: Dworzec Lokalny – Siedliska Skrzyżowanie) do miejscowości Straszdydle, z zajazdem do Sołonki (w dalszej części opracowania będzie używana roboczo nazwa „7+”), tak aby zwiększyć dostępność gm. Lubenia do sieci ZTM;
2. Powierzenie ZG PKS wykonywania następujących usług przewozowych:
  - Wydłużenie linii 203 ZG PKS o odcinek Zarzecze – Babica – Czudec („203+”), aby objąć siecią ZG PKS również gm. Czudec;

<sup>240</sup> Gmina Lubenia od 1 marca 2015 r. zleca miastu Rzeszów organizację transportu publicznego na swoim terenie, na obszarze miejscowości Siedliska (por. pkt. 3.2.1) – jest to jednak tylko 1 miejscowość, na obszarze której funkcjonuje publiczny transport zbiorowy organizowany na szczeblu komunalnym.

- Utworzenie nowej linii ZG PKS („Lubenia 1”) łączącej Rzeszów z gminą Lubenia przez Tyczyn (trasa Rzeszów – Tyczyn – Lubenia – Straszędzie, z zajazdem do Sołonki), celem – analogicznie jak w przypadku linii „7+” – zwiększenia dostępności gminy Lubenia<sup>241</sup>;
- Utworzenie nowej linii ZG PKS („Łańcut 1”), zapewniającej obsługę komunikacyjną wewnątrz Miasta Łańcuta oraz zapewniających dojazd do Łańcuta (w tym – do stacji PKP) z miejscowości ciężących do Łańcuta. Relacja: Krzemienica (gm. Czarna<sup>242</sup>) – Łańcut – Albigowa – Handzlówka;
- Utworzenie nowej linii ZG PKS („Łańcut 2”), która zapewni zarówno (podobnie jak linia „Łańcut 1”) dojazdy do Łańcuta z miejscowości ciężących do Łańcuta, jak również poprawi dostępność do Rzeszowa tych miejscowości leżących w gm. wiejskiej Łańcut, które, ze względu na ich położenie, ciężą przede wszystkim do Rzeszowa (a nie do Łańcuta). Są to miejscowości Kraczkowa i Cierpisz. Trasa linii „Łańcut 2”: Malawa (gm. Krasne; obustronne skomunikowania z linią 4 ZTM, zapewniającej dojazd do/z Rzeszowa) – Kraczkowa – Cierpisz<sup>243</sup> – Wysoka – Sonina – Łańcut – Kosina Górna (wariantowo: Rogóżno).

Poniżej zaprezentowano szczegółowy rekomendowany przebieg trasy nowych linii (bądź przebieg wydłużonych tras istniejących linii, jak również charakter ich funkcjonowania:

Przedłużenie linii 7 ZTM o odcinek Siedliska Skrzyżowanie – Straszędzie (p. Sołonkę). Trasa od Siedlisk prowadziłyby przez centrum miejscowości Lubenia (drogą powiatową nr 1404R), a następnie drogą powiatową 1411R do przystanku Straszędzie-Skrzyżowanie. Dalej w drogą powiatową nr 1413R do Sołonki, następnie zawrót na pętli i powrót do Straszędzie-Skrzyżowanie, dalej ponownie drogą powiatową nr 1411R do przystanku Straszędzie Leśniczówka. Liczba kursów: 12 par w dni robocze, po 8 par w soboty i niedziele<sup>244</sup>.

Przedłużenie linii 7, przy jednoczesnym zwiększeniu liczby połączeń, wymagałoby skierowania do jej obsługi 2 dodatkowych pojazdów<sup>245</sup>. Obecnie linia 7 w relacji Rzeszów – Siedliska jest obsługiwana 2 pojazdami; skierowanie tylko 2 pojazdów do obsługi wydłużonej trasy Rzeszów – Straszędzie skutkowałoby koniecznością znaczącego zmniejszenia częstotliwości kursowania w godzinach szczytu, która w przypadku tej linii wynosi obecnie 45-60 min.

Przedłużenie linii 203 ZG PKS o odcinek Zarzecze Most – Czudec (Rynek): powrót od krańca Zarzecze Most drogą powiatową (1405R) do DK19 i następnie DK 19 oraz DW 988 do Czudca. Liczba kursów: 12 par w dni robocze, po 5 par w soboty i niedziele (adekwatnie do obecnej oferty linii 203 ZG PKS w relacji Rzeszów – Zarzecze Most).

Przedłużenie linii 203 wymagałoby skierowania do jej obsługi 1 dodatkowego pojazdu. Obecnie linia 203 w relacji Rzeszów – Zarzecze jest obsługiwana 2 pojazdami. Skierowanie tylko 2 pojazdów do obsługi wydłużonej trasy Rzeszów – Czudec skutkowałoby koniecznością znaczącego zmniejszenia częstotliwości kursowania w godzinach szczytu, która w przypadku tej linii wynosi obecnie ok. 60 min.

Utworzenie nowej linii ZG PKS („Lubenia 1”) w relacji Rzeszów (Dworzec Lokalny) – Tyczyn – Lubenia – Straszędzie (p. Sołonkę). Trasa tej linii prowadziłyby ciągiem al. Piłsudskiego – al. Rejtana – al. Sikorskiego – Tyczyn (DW 878/Grunwaldzka – Orkana) – Budziwojska. Następnie od skrzyżowania ul. Budziwojska/Jana Pawła II – trasą do Straszędla adekwatną jak linia „7+” (również z zajazdem do Sołonki). Liczba kursów:

<sup>241</sup> Zgodnie z sugestią władz Gminy Lubenia przedstawionymi na etapie konsultacji pomiędzy Zamawiającym i Wykonawcą, miałyby to być linie ZG PKS, a nie ZTM. Fakt funkcjonowania na terenie gm. Lubenia obu organizatorów nie powinien być jednak szczególnie uciążliwy dla mieszkańców gminy – biorąc pod uwagę rekomendowany w niniejszym opracowaniu nowy model taryfowy, integrujący taryfowo ZTM z ZG PKS (por. pkt. 5.6).

<sup>242</sup> Zgodnie z sugestiami przedstawionymi na etapie konsultacji pomiędzy Zamawiającym i Wykonawcą, przedstawionymi przez władze Miasta Łańcuta, by sieć linii dowozowych do Łańcuta objęła także miejscowość Krzemienica w gm. Czarna.

<sup>243</sup> Zgodnie z sugestią władz Gminy Łańcut przedstawionymi na etapie konsultacji pomiędzy Zamawiającym i Wykonawcą, iż tylko 2 miejscowości zlokalizowane na obszarze tej gminy (tj. Cierpisz i Kraczkowa) są miejscowościami „ciężącymi” do Rzeszowa (pozostałe są miejscowościami „ciężącymi” do Łańcuta, stąd w przypadku tych miejscowości zasadna jest poprawa dojazdu przede wszystkim do Łańcuta, a nie do Rzeszowa).

<sup>244</sup> Byłoby to zwiększenie liczby kursów tej linii w porównaniu z obecną ofertą linii 7 w relacji Rzeszów – Siedliska (według stanu na 1 lipca 2015 r., liczba kursów linii 7 wynosi 8 par w dni robocze, po 4 pary w soboty i niedziele

<sup>245</sup> Zakładając utrzymanie obecnej częstotliwości kursowania w godzinach szczytu – i przyjmując założenie zwiększenia liczby kursów w porach pozaszczytowych.

14 par w dni robocze i po 7 par w dni wolne. Do obsługi tej linii potrzebne są 4 autobusy (przy założeniu częstotliwości kursowania w godzinach szczytu zbliżonej do obecnej częstotliwości kursowania linii 7/7+).

Utworzenie nowej linii ZG PKS „Łańcut 1” w relacji w relacji Krzemienica – Łańcut – Albigowa – Handzlówka. Linia ta (podobnie jak opisana poniżej linia „Łańcut 2”) miałaby obsługiwać zarówno komunikację wewnątrz samego Łańcuta, jak i dojazdy do Łańcuta z miejscowości „ciążących” do tego miasta. Obie linie obsługiwałyby m.in. rejon stacji PKP Łańcut, a ich rozkład powinien być skomunikowany z rozkładem jazdy wybranych pociągów do i z Rzeszowa (zakładając, że w ramach projektu „Aglomeracyjna Kolej Podmiejska” – por. pkt. 2.3.1 – nastąpi zwiększenie częstotliwości kursowania na wszystkich liniach kolejowych wychodzących z węzła rzeszowskiego).

Wraz z utworzeniem tych linii, kierownictwo ZG PKS powinno opracować mechanizm stałego kontaktu z PKP PLK SA oraz przewoźnikiem kolejowym obsługującym trasę Rzeszów – Łańcut, tak aby otrzymywać na bieżąco, z odpowiednim wyprzedzeniem, informację o zmianach w rozkładzie jazdy pociągów<sup>246</sup>. Atrakcyjność linii „Łańcut 1” i „Łańcut 2” będzie bowiem determinowana każdorazową zmianą rozkładów jazdy autobusów w ślad za zmianami rozkładów jazdy pociągów, tak aby nie dochodziło do zjawiska rozkomunikowania pociągów i autobusów.

Trasa linii „Łańcut 1”:

- z Łańcuta (stacja PKP) do Handzlówki. Na terenie Łańcuta: ciągiem ul. Kolejowa – Sikorskiego – Kościuszki (obsługa dworca PKS przy ul. Sikorskiego) – Królowej Elżbiety – Piłsudskiego (z zajazdem na plac dworcowy przy ul. Cetnarskiego), następnie wyjazd ul. Mickiewicza, Mościckiego/DW 877, następnie DW 877 i drogą powiatową 1547R przez Albigową do Handzlówki (przystanek końcowy: Handzlówka Góra);
- z Łańcuta (PKP) do Krzemienicy i z powrotem: trasa okólna (co drugi kurs – autobus „Łańcut 1” pokonuje tę trasę w jedną lub drugą stronę) ciągiem ul. Kolejowa/Wyszyńskiego – Polna (do Krzemienicy) – DW 881 przez Krzemienicę – ul. Kąty – ul. Wiejska – DW 887 (ul. Podzwierzyniec) – ul. Kolejowa.

Rekomendowana liczba kursów: 13 kursów w dni robocze, po 7 kursów w dni wolne (w przypadku kursów w godzinach szczytu – częstotliwość powinna być nie mniejsza niż co 45-60 min). Do obsługi linii „Łańcut 1” potrzebne byłyby 2 autobusy. Biorąc pod uwagę, że trasa linii „Łańcut 1” składałaby się de facto z 2 osobnych relacji (w kierunku Krzemienicy i w kierunku Handzlówki) – dopuszczalne byłoby, w razie potrzeby, wprowadzanie kilku-/kilkunastominutowych postojów wyrównawczych w rejonie stacji Łańcut PKP, celem uzyskania skomunikowań z pociągami.

Utworzenie nowej linii ZG PKS „Łańcut 2” w relacji Malawa – Kraczkowa – Cierpisz – Kraczkowa – Albigowa – Wysoka – Sonina – Łańcut – Kosina – Kosina Górna/Rogóżno. Linia ta miałaby, z jednej strony, charakter linii dowozowej do linii 4 ZTM (Rzeszów – Malawa Góra), a z drugiej strony – charakter linii dowozowej do Łańcuta. Podobnie jak linia „Łańcut 1”, obsługiwałaby również komunikację wewnątrz samego miasta Łańcuta. Jej rozkład byłby obustronnie skomunikowany z rozkładem linii 4 przy przystanku Malawa OSP, który byłby jednocześnie przystankiem krańcowym dla linii „Łańcut 2”. W rozkładach obu linii powinny znaleźć się adnotacje o wzajemnym oczekiwaniu linii 4 ZTM i „Łańcut 2” w przypadku ewentualnych opóźnień, a czas na przesiadkę (ze względu na brak rozbudowanej infrastruktury przystankowej na przystanku „Malawa OSP”) nie powinien być dłuższy niż 3-5 minut.

Trasa linii: od Malawy – ciągiem dróg powiatowych (1395R, 1549R, 1548R) przez Kraczkową do Cierpisza Górnego, następnie powrót do Kraczkowej i dalej drogą 1549R do Albigowej, stąd, drogą 1542R przez Wysoką do Soniny. Następnie DW 881 do Łańcuta. W Łańcutcie: ciągiem ul. 3 Maja – Piłsudskiego (z zajazdem na plac dworcowy przy Cetnarskiego) – Królowej Elżbiety – Cetnarskiego – Wyszyńskiego – Kolejowa do dworca PKP. Stąd, w kierunku Kosiny Grn/Rogóżna: ciągiem ul. Kolejowa – Sikorskiego – Kościuszki/ DK 4. Następnie DK 4 do Kosiny i później – w zależności od wariantu – albo drogą powiatową 1515R do Kosiny Grn., albo dalej drogą DK 4 do Rogóżna i następnie drogą powiatową 1517R do przystanku Rogóżno Wieś.

<sup>246</sup> Zgodnie z regulaminem konstruowania rozkładu PKP PLK – od kilku lat rozkład zmienia się średnio 6 razy w roku (ma to głównie związek z toczącymi się pracami remontowymi na sieci PKP PLK, jednak przewoźnicy kolejowi często wykorzystują terminy wprowadzenia korekt do rozkładu również do modyfikacji swoich ofert przewozowych).

Liczba kursów: 15 par w dni robocze, po 7 par w soboty i niedziele (adekwatnie do obecnej oferty linii 4 ZTM, co zapewni częstotliwość kursowania linii „Łańcut 2” co ok. 45-60 min w godzinach szczytu). Do/z Kosiny Grn. byłoby wykonywanych po 8 kursów w dni robocze i po 4 kursy w dni wolne (do Rogóżna – odpowiednio, 7 i 3<sup>247</sup>). Aby zapewnić skomunikowania w obu kierunkach na przystanku Malawa OSP ze wszystkimi kursami linii 4 ZTM, do obsługi linii „Łańcut 2” potrzebne są 4 autobusy.

Jak wyżej wspomniano, linia „Łańcut 2” spełniałaby 2 równoległe funkcje: dowozów do Malawy (pośrednio – do Rzeszowa) z punktu widzenia mieszkańców przede wszystkim miejscowości Kraczkowa i Cierpisz, a także dowozów do Łańcuta. Należy podkreślić, że postulowane powyżej wprowadzenie gwarantowanych skomunikowań w Malawie z autobusami linii 4 ZTM, stwarza ryzyko powstawania opóźnień wtórnych dla kursów odjeżdżających z Malawy (linia 4 na terenie Rzeszowa jest bowiem narażona na zjawisko kongestii drogowej). Stąd też, zasadne w przypadku tej linii może być, w przypadku niektórych kursów (zwłaszcza w godzinach szczytu) w kierunku Kosiny/Rogóżna, wprowadzenie w Cierpiszu Górnym postojów wyrównawczych, celem zniwelowania ewentualnych opóźnień. Naturalnie, podobnie jak w przypadku linii „Łańcut 1”, pożądane byłoby, w razie potrzeby, wprowadzanie również postojów wyrównawczych w rejonie dworca PKP w Łańcutcie, celem uzyskania skomunikowań z pociągami.

Fakt, iż organizatorem linii „Łańcut 2”, zgodnie z niniejszą rekomendacją, byłby ZG PKS, a organizatorem linii 4 (Rzeszów – Malawa) jest ZTM, nie musi wpływać negatywnie na jakość tej oferty, nawet biorąc pod uwagę obecny brak wzajemnego honorowania biletów przez ZTM i ZG PKS. Zgodnie bowiem z rekomendowaną w niniejszym opracowaniu modyfikacją taryf (por. pkt. 5.6), należy dążyć do utworzenia – niezależnie od utrzymania taryf własnych ZTM i ZG PKS – zintegrowanej taryfy, obejmującej obu organizatorów komunikacji komunalnej w ROF oraz przewoźnika kolejowego. Posiadacze zintegrowanego biletu będą mogli odbywać podróże w relacji np. Rzeszów – Malawa – miejscowości leżące na terenie gminy Łańcut, bez konieczności nabywania dwóch osobnych biletów.

Z powyższego zestawienia wynika, że do uruchomienia nowych linii bądź przedłużenia linii istniejących potrzeba będzie 13 autobusów w obiegu. Uwzględniając rezerwę taborową, która powinna wynosić nie mniej niż 15%, do rozszerzenia sieci ZTM oraz ZG PKS według modelu zaproponowanego powyżej, potrzeba będzie ok. 15-16 pojazdów. Ich zakup może zostać zrealizowany w oparciu o zapisany w Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Podkarpackiego projekt pn. „Kompleksowe przedsięwzięcia z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej/ekologicznego transportu” (por. pkt. 3.2).

Niezależnie od powyższego, rekomenduje się<sup>248</sup> również modyfikację trasy linii 14 ZTM na obszarze Gminy Krasne, w związku m.in. z inwestycjami drogowymi realizowanymi na obszarze ww. gminy (zob. pkt. 2.1.4). Trasę linii 14 należy zmodyfikować poprzez przedłużenie kursów realizowanych z zajazdem do „Krasne Wólka” do nowej lokalizacji ww. pętli (co powoduje wydłużenie trasy 1 kursu o ok. 600 m) oraz wprowadzenie w wybranych kursach zajazdów do „Krasne Mała Kolonia” (co powoduje wydłużenie trasy 1 kursu o ok. 1 km). Rekomenduje się, by liczba kursów realizowanych z zajazdem do „Krasne Mała Kolonia” była analogiczna jak w przypadku kursów realizowanych w relacji Rzeszów – Palikówka (bądź w kierunku przeciwnym) z zajazdem do „Krasne Wólka”, tj. aby jedynie pojedyncze kursy linii 14 nie były realizowane z zajazdami do ww. pętli<sup>249</sup>.

<sup>247</sup> Należy zauważyć, że stosunkowo niewielka rekomendowana liczba autobusów linii „Łańcut 2” obsługujących Rogóżno nie pozwalają wnioskować, że miejscowość ta zagrożona jest wykluczeniem komunikacyjnym. W związku z planami wdrożenia projektu AKP oraz w związku z rekomendowaną w niniejszym opracowaniu koncepcją wdrożenia biletu zintegrowanego w ROF, znacząco powinna wzrosnąć rola transportu kolejowego – również w obsłudze Rogóżna. Trzeba podkreślić, że już w tym momencie transport kolejowy jest, biorąc pod uwagę czasy przejazdu, atrakcyjny z punktu widzenia mieszkańców Rogóżna. Obecnie (jeszcze przed zakończeniem modernizacji linii kolejowej 91 na odcinku na wschód od Rzeszowa) czas przejazdu pociągiem osobowym (Regio) z Rogóżna do Rzeszowa wynosi ok. 28 minut, a do Łańcuta – ok. 10 minut.

<sup>248</sup> Zgodnie z sugestią władz Gminy Łańcut przedstawionymi na etapie konsultacji pomiędzy Zamawiającym i Wykonawcą

<sup>249</sup> Obecnie, według stanu na 1.07.2015 r., bez zajazdu do „Krasne Wólka” są realizowane 2 kursy Rzeszów – Palikówka w dni robocze, 1 kurs w soboty i 2 kursy w niedziele; z Palikówki w kierunku Rzeszowa bez zajazdu do Krasne Wólka realizowane są 4 kursy w dni robocze. Jednocześnie, 1 kurs w dni robocze i 2 kursy w niedziele realizowane są w relacji Rzeszów – Krasne Wólka.



### 5.5.1. SZACOWANA RENTOWNOŚĆ REKOMENDOWANYCH LINII KOMUNIKACYJNYCH

Oszacowania rentowności nowych linii komunikacyjnych rekomendowanych do uruchomienia na obszarze ROF dokonano analogicznie jak w przypadku linii istniejących. Poniżej zaprezentowane zostały dane wyjściowe użyte do oszacowania rentowności rekomendowanych linii oraz wyniki.

Tabela 115. Długość relacji poza Rzeszowem w jednym kierunku [km]

Relacja	Nr linii	Długość relacji poza Rzeszowem w jednym kierunku [km]
Zarzecze – Czudec	203+ (ZG PKS)	8,5
Siedliska - Lubenia - Sołonka – Straszędzie	7+ (ZTM)	18,5
Rzeszów - Tyczyn - Lubenia – Straszędzie	Lubenia 1 (ZG PKS)	34,0
Krzemienica - Łącut - Albigowa – Handzlówka	Łącut 1 (ZG PKS)	21,5
Maława - Kraczkowa - Łącut - Kosina Górna	Łącut 2 (ZG PKS) A	41,9
Maława - Kraczkowa - Łącut – Rogóżno	Łącut 2 (ZG PKS) B	43,6
Krasne (pętla Krasne Wólka)/(pętla Krasne Mała Kolonia)	14+ (ZTM)	0,8

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 116. Liczba przejazdów średnio w dobie w jednym kierunku

Relacja	Nr linii	Liczba obiegów średnio w dobie
Zarzecze - Czudec	203+ (ZG PKS)	10,00
Siedliska - Lubenia - Sołonka - Straszędzie	7+ (ZTM)	10,86
Rzeszów - Tyczyn - Lubenia - Straszędzie	Lubenia 1 (ZG PKS)	12,00
Krzemienica - Łącut - Albigowa - Handzlówka	Łącut 1 (ZG PKS)	11,29
Maława - Kraczkowa - Łącut - Kosina Górna	Łącut 2 (ZG PKS) A	6,86
Maława - Kraczkowa - Łącut - Rogóżno	Łącut 2 (ZG PKS) B	5,86
Krasne (pętla Krasne Wólka)/(pętla Krasne Mała Kolonia)	14+ (ZTM)	16,07

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 117. Roczna praca eksploatacyjna

Relacja	Nr linii	Roczna praca eksploatacyjna [wozokm]
Zarzecze - Czudec	203+ (ZG PKS)	62 050
Siedliska - Lubenia - Sołonka - Straszędzie	7+ (ZTM)	146 626
Rzeszów - Tyczyn - Lubenia - Straszędzie	Lubenia 1 (ZG PKS)	297 840
Krzemienica - Łącut - Albigowa - Handzlówka	Łącut 1 (ZG PKS)	177 129
Maława - Kraczkowa - Łącut - Kosina Górna/Rogóżno	Łącut 2 (ZG PKS)	186 708
Krasne (pętla Krasne Wólka)/(pętla Krasne Mała Kolonia)	14+ (ZTM)	154 839

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 118. Prognoza kosztu uruchomienia przewozu na nowych liniach [zł/wozokm]

	2015	P 2016	P 2017	P 2018	P 2019	P 2020	P 2021	P 2022	P 2023	P 2024	P 2025
<b>Stawka ZTM</b>	3,87 zł	3,90 zł	3,95 zł	4,00 zł	4,05 zł	4,10 zł	4,14 zł	4,19 zł	4,24 zł	4,30 zł	4,35 zł
<b>Stawka ZG PKS</b>	2,76 zł	2,78 zł	2,82 zł	2,85 zł	2,89 zł	2,92 zł	2,96 zł	2,99 zł	3,03 zł	3,06 zł	3,10 zł

Źródło: Opracowanie własne na podstawie stawki za wozom z porozumień zawartych między gminami oraz prognozy inflacji NBP

Tabela 119. Średni wpływ z jednej podróży [zł]

	2015	P 2016	P 2017	P 2018	P 2019	P 2020	P 2021	P 2022	P 2023	P 2024	P 2025
<b>Stawka ZTM</b>	1,19 zł	1,20 zł	1,22 zł	1,23 zł	1,25 zł	1,26 zł	1,28 zł	1,29 zł	1,31 zł	1,33 zł	1,34 zł

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZG PKS

Tabela 120. Roczny koszt uruchomienia przewozu [zł/wozokm]

Relacja	Nr linii	Rok bazowy
<b>Zarzecze - Czudec</b>	<b>203+ (ZG PKS)</b>	171 258 zł
<b>Siedliska - Lubenia - Sołonka - Straszycie</b>	<b>7+ (ZTM)</b>	567 442 zł
<b>Rzeszów - Tyczyn - Lubenia - Straszycie</b>	<b>Lubenia 1 (ZG PKS)</b>	822 038 zł
<b>Krzemienica - Łańcut - Albigowa - Handzlówka</b>	<b>Łańcut 1 (ZG PKS)</b>	488 877 zł
<b>Maława - Kraczkowa - Łańcut - Kosina Górna/Rogóżno</b>	<b>Łańcut 2 (ZG PKS)</b>	515 315 zł
<b>Krasne (pętla Krasne Wólka)/(pętla Krasne Mała Kolonia)</b>	<b>14+ (ZTM)</b>	599 227 zł
<b>Suma</b>		<b>2 564 930 zł</b>

Źródło: Opracowanie własne a podstawie danych ZG PKS oraz ZTM Rzeszów

Tabela 121. Wpływy ze sprzedaży biletów [zł]

Relacja	Nr linii	Rok bazowy
<b>Zarzecze - Czudec</b>	<b>203+ (ZG PKS)</b>	172 561,97 zł
<b>Siedliska - Lubenia - Sołonka - Straszycie</b>	<b>7+ (ZTM)</b>	188 053,33 zł
<b>Rzeszów - Tyczyn - Lubenia - Straszycie</b>	<b>Lubenia 1 (ZG PKS)</b>	329 318,84 zł
<b>Krzemienica - Łańcut - Albigowa - Handzlówka</b>	<b>Łańcut 1 (ZG PKS)</b>	233 213,59 zł
<b>Maława - Kraczkowa - Łańcut - Kosina Górna/Rogóżno</b>	<b>Łańcut 2 (ZG PKS)</b>	420 208,01 zł
<b>Krasne (pętla Krasne Wólka)/(pętla Krasne Mała Kolonia)</b>	<b>14+ (ZTM)</b>	164 757,47 zł
<b>Suma</b>		<b>1 508 113,21 zł</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZG PKS oraz ZTM Rzeszów

Tabela 122. Poziom pokrycia kosztów przychodami

Relacja	Nr linii	Rentowność (pokrycie kosztów przychodami)
<b>Zarzecze - Czudec</b>	<b>203+ (ZG PKS)</b>	101%
<b>Siedliska - Lubenia - Sołonka - Straszycie</b>	<b>7+ (ZTM)</b>	33%
<b>Rzeszów - Tyczyn - Lubenia - Straszycie</b>	<b>Lubenia 1 (ZG PKS)</b>	40%
<b>Krzemienica - Łańcut - Albigowa - Handzlówka</b>	<b>Łańcut 1 (ZG PKS)</b>	48%
<b>Maława - Kraczkowa - Łańcut - Kosina Górna/Rogóżno</b>	<b>Łańcut 2 (ZG PKS)</b>	82%
<b>Krasne (pętla Krasne Wólka)/(pętla Krasne Mała Kolonia)</b>	<b>14+ (ZTM)</b>	27%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZTM Rzeszów

## 5.6. Rekomendowane działania związane z systemami taryfowo-rozliczeniowymi

Wdrożenie nowoczesnych rozwiązań taryfowych, integrujących różne podsystemy transportu publicznego, jest jednym z kluczowych działań – obok inwestycji taborowych czy atrakcyjnych rozkładów jazdy – wpływających na wzrost jakości transportu w aglomeracjach i, w ślad za tym, zwiększenie zainteresowania transportem publicznym. Dobitnie świadczą o tym doświadczenia innych polskich aglomeracji, na czele z aglomeracją warszawską (por. pkt. 3.5).

Z tego też względu, niezbędne jest podjęcie działań zmierzających do wprowadzenia wspólnych rozwiązań taryfowych, integrujących ZTM z ZG PKS oraz z transportem kolejowym, zakładając, że – mimo obiektywności (por. pkt. 5.3.1) – zrealizowany zostanie projekt Aglomeracyjnej Kolei Podmiejskiej.

Biorąc pod uwagę specyfikę publicznego transportu zbiorowego na obszarze ROF, tj. istnienie dwóch niezależnych organizatorów transportu na szczeblu międzygminnym, częściowo dublujących swoje trasy i posiadających odrębne rozwiązania taryfowe (bez wzajemnego honorowania biletów), a także fakt, że zarówno ZTM, jak i ZG PKS posiadają pod wieloma względami specyficzne rozwiązania taryfowe, dedykowane często konkretnym grupom podróżnych (vide: bilety samorządowe, bilety miesięczne wakacyjne etc.), najbardziej zasadne jest podjęcie działań, które pozwoli utrzymać obecny model taryfowy i rozszerzyć go równoległe o nowe, zintegrowane rozwiązania taryfowe. Poszerzenie palety rozwiązań taryfowych (w miejsce zastępowania jednego rozwiązania innym rozwiązaniem) zwiększa bowiem szansę zainteresowania się transportem publicznym nowych grup podróżnych i zmniejsza jednocześnie zagrożenie, że do transportu publicznego zniechęcą się te grupy podróżnych, którym odbierze się konkretne rozwiązanie taryfowe.

Stąd też, rekomenduje się wdrożenie zintegrowanego systemu biletowego zbliżonego profilem do tzw. biletów metropolitalnych funkcjonujących w aglomeracji trójmiejskiej (por. pkt. 3.5), przy pozostawieniu własnych systemów taryfowych ZTM, ZG PKS i Przewozów Regionalnych (PR).

Bilety zintegrowane obowiązywałyby w pojazdach ZTM i ZG PKS oraz w pociągach Przewozów Regionalnych na odcinkach pomiędzy Rzeszowem i stacjami/przystankami położonymi na terenie ROF, tj. na obszarze ograniczonym stacjami/przystankami Rogóżno, Budy Głogowskie, Trzciana, Zaborów.

W zakresie podmiotów honorujących bilety, rekomendować należy wprowadzenie biletów w następujących konfiguracjach:

- Bilety ważne w pojazdach jednego organizatora komunalnego/międzygminnego (ZTM lub ZG PKS) oraz w pociągach PR;
- Bilety ważne w pojazdach ZTM oraz ZG PKS;
- Bilety ważne w pojazdach ZTM, ZG PKS oraz w pociągach PR.

Aby bilety zintegrowane były atrakcyjne dla pasażerów, ich cena musi być znacząco niższa od łącznej ceny biletów różnych emitentów, w przypadku gdyby kupować je osobno. W związku z powyższym, rekomendowane jest przyjęcie następujących cen biletów, które przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 123. Rekomendowane ceny biletów w taryfie zintegrowanej ROF

Rodzaj biletu	ZTM + ZG PKS	ZTM lub ZG PKS + kolej	ZTM + ZG PKS + kolej
<b>24-godzinny sieciowy</b>	14 zł <sup>250</sup>	16 zł	18 zł
<b>72-godzinny sieciowy</b>	28 zł	32 zł	36 zł
<b>30-dniowy lub miesięczny sieciowy</b>	122 zł	139 zł	157 zł

Źródło: Opracowanie własne

<sup>250</sup> Rekomendowane ceny dotyczą biletów normalnych.

Środki będące sumą przychodów ze sprzedaży biletów zintegrowanych oraz dotacji gmin do funkcjonowania biletów zintegrowanych (o czym poniżej) byłyby dzielone pomiędzy ZTM, ZG PKS oraz przewoźnika kolejowego. Przyjąć należy, że przewoźnik kolejowy inkasowałby ok. 40% środków z tego tytułu, z racji faktu, że rekompensata dla przewoźnika kolejowego powinna uwzględniać nie tylko obniżone przychody wynikające z faktu braku sprzedaży biletów własnych (i kupowania przez pasażerów, w to miejsce, biletów zintegrowanych), ale również ze względu na fakt, że przewoźnik kolejowy honorujący bilety zintegrowane nie będzie mógł się ubiegać o refundację przez Skarb Państwa utraconych przychodów z tytułu honorowania uprawnień ustawowych do przejazdów ulgowych i bezpłatnych<sup>251</sup>.

Pozostałe 60% przychodów powinno być rozdysponowane pomiędzy ZTM i ZG PKS, adekwatnie do realizowanej pracy przewozowej obu podmiotów. Należy jednak równocześnie podkreślić, że zasadność przekazywania przewoźnikowi kolejowemu stosunkowo wysokiego odsetka przychodów z biletów zintegrowanych będzie miała uzasadnienie wtedy, gdy w pełni zrealizowany zostanie projekt Aglomeracyjnej Kolei Podmiejskiej (AKP), który pozwoli na realne, wydatne zwiększenie roli kolei w obsłudze aglomeracji rzeszowskiej.

Doświadczenia innych polskich aglomeracji pokazują, iż wdrożenie biletów zintegrowanych – abstrahując od tego, że długofalowo integracja taryfowa przyczynia się do wzrostu liczby pasażerów – niesie za sobą konieczność zwiększenia wydatków na transport publiczny, co ma związek z niższymi przychodami z tytułu sprzedaży biletów<sup>252</sup>. W tym zakresie, należy przeanalizować zasady rozliczeń w ramach integracji taryfowej w aglomeracji trójmiejskiej (por. pkt. 3.5), z racji faktu, że jej model jest najbardziej zbliżony w skali kraju do potencjalnego modelu integracji na obszarze ROF. Model zbliżony do trójmiejskiego należy rekomendować do implementowania na gruncie ROF, z racji wielu cech wspólnych.

Na terenie aglomeracji trójmiejskiej funkcjonuje trzech komunalnych organizatorów transportu publicznego, którzy nie honorują wzajemnie własnych biletów nawet na wspólnie obsługiwanych odcinkach<sup>253</sup>, jednocześnie w komunikacji komunalnej nie są honorowane bilety przewoźników kolejowych obsługujących aglomerację. Podobieństwo dotyczy też zbliżonej liczby gmin uczestniczących w trójmiejskiej integracji taryfowej – do MZKZG, związku międzygminnego emitującego trójmiejskie bilety metropolitalne, należy 14 gmin tamtejszej aglomeracji.

Struktura dochodów i wydatków budżetowych MZKZG opiera się na następujących założeniach:

- W zakresie dochodów: ok. 85% stanowią wpływy ze sprzedaży biletów metropolitalnych, a pozostałe ok. 15% stanowią składki członkowskie gmin;

<sup>251</sup> W przypadku modelu integracji taryfowej w aglomeracji trójmiejskiej, który pod wieloma względami jest dla niniejszego opracowania wzorcowy, przewoźnicy kolejowi inkasują procentowo więcej środków z tego tytułu (w 2014 i 2015 r. wskaźnik ten wynosi po ok. 48%, zgodnie z zapisami budżetu MZKZG). Należy jednak podkreślić, że rola transportu kolejowego w obsłudze aglomeracji trójmiejskiej jest niewspółmiernie większa niż w przypadku ROF, nawet zakładając znaczący wzrost roli transportu kolejowego w ROF w ślad za realizacją projektu AKP. Według danych za 2013 r., liczba pasażerów SKM Trójmiasto (biorąc pod uwagę całość realizacji przewozów na trasie Tczew – Trójmiasto – Słupsk, przy czym gros przewozów realizowanych jest na terenie aglomeracji) wynosiła 35,2 mln pasażerów, co stanowiło ok. 13% łącznej liczby pasażerów przewiezionych przez dwóch głównych komunalnych organizatorów transportu w aglomeracji trójmiejskiej (ZTM Gdańsk + ZKM Gdynia). Jest to wskaźnik znacząco wyższy niż wskaźniki udziału transportu kolejowego w obsłudze ROF (por. pkt. 4.3.5).

<sup>252</sup> Niekiedy są to koszty bardzo wysokie, czego dowodem są wydatki gmin podwarszawskich z tytułu honorowania wspólnego biletu kolejowo-komunikacyjnego ZTM-KM-WKD (por. pkt. 3.5). Dopłaty do 1 pockm, jakie otrzymuje spółka Koleje Mazowieckie z tytułu utraconych przychodów związanych z funkcjonowaniem wspólnego biletu w aglomeracji warszawskiej, są znacznie wyższe niż dopłata do 1 pockm, jakie spółka KM otrzymuje od Województwa Mazowieckiego na realizację przewozów w całym regionie. Dla przykładu, w 2013 r. spółka KM otrzymywała z samorządu wojewódzkiego dopłatę do 1 pockm w wysokości 13,59 zł, natomiast rekompensata ze strony gmin aglomeracji stołecznej, na terenie których honorowany był wspólny bilet, wynosiła 22,02-22,90 zł. Ta dysproporcja jest wyraźnym dowodem, iż utrata przychodów przez przewoźnika (w wyniku honorowania zewnętrznych biletów w miejsce stosowania własnej taryfy) jest bardzo znacząca, a wpływy z biletów na przejazdy wewnątrz aglomeracji stanowią gros potencjalnych przychodów przewoźnika z tytułu sprzedaży biletów. Z drugiej jednak strony, jak już wspomniano w niniejszym opracowaniu wielokrotnie – rozbudowana integracja taryfowa skutkuje bardzo wysokim wzrostem liczby pasażerów zarówno pociągów, jak i komunikacji miejskiej na terenie aglomeracji warszawskiej (por. pkt. 3.5).

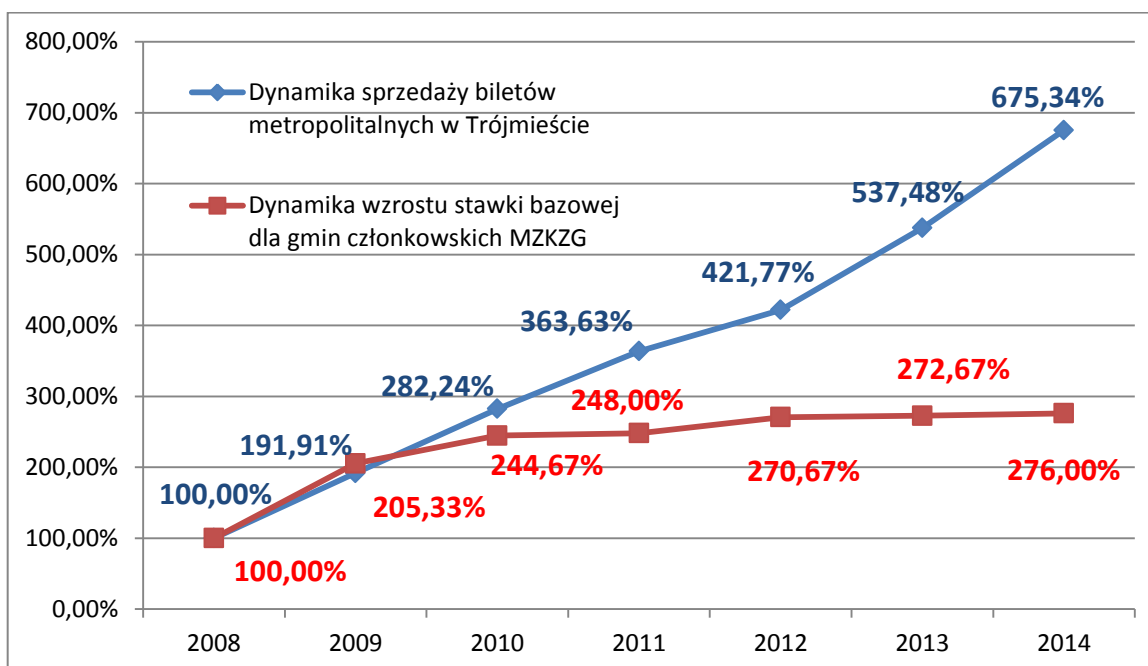
<sup>253</sup> Z małymi wyjątkami – np. ZTM Gdańsk i ZKM Gdynia honorują wzajemnie część swoich biletów na terenie Sopotu

- W zakresie wydatków: ok. 95% stanowią rekompensaty dla przewoźników kolejowych i organizatorów komunalnego transportu zbiorowego z tytułu honorowania biletów metropolitalnych<sup>254</sup>, natomiast pozostałe ok. 5% przeznaczone jest na funkcjonowanie biura związku oraz realizację statutowych działań związku, tj. m.in. emisję i dystrybucję biletów metropolitalnych, ich rozliczanie, prowadzenie regularnych badań marketingowych, planowanie i prognozowanie publicznego transportu zbiorowego oraz podejmowanie działań z zakresu promocji publicznego transportu zbiorowego.

Wielkość składki członkowskiej poszczególnych gmin zrzeszonych w MZKZG do tej pory była uzależniona od liczby mieszkańców danej gminy. Wskaźnik ten mnożony był przez stawkę bazową, czyli stawkę składki w przeliczeniu na 1 mieszkańca<sup>255</sup>.

Wielkość stawki bazowej ma bezpośredni związek z wielkością sprzedaży biletów metropolitalnych. Stawki bazowe są co roku modyfikowane uchwałą Zgromadzenia MZKZG – ich rokroczny wzrost jest odzwierciedleniem dynamiki wzrostu sprzedaży biletów metropolitalnych (oraz szacunków dotyczących dalszej dynamiki w roku kolejnym). Procentowy wzrost sprzedaży liczby trójmiejskich biletów metropolitalnych jest szybszy niż wzrost stawki bazowej – co pozwala na postawienie wniosku, że korzyści płynące z integracji taryfowej (wzrostu zainteresowania transportem publicznym) są większe niż koszty finansowe ponoszone w związku z funkcjonowaniem integracji. Przedstawiono to na poniższym wykresie, przyjmując rok 2008 (pierwszy rok funkcjonowania biletów metropolitalnych MZKZG) jako 100% sprzedanych biletów i stawkę bazową wynoszącą również 100%. W perspektywie lat 2008-14 stawka bazowa w MZKZG wzrosła z 1,50 zł do 4,14 zł.

Rysunek 41. Dynamika sprzedaży trójmiejskich biletów metropolitalnych i wzrostu składki członkowskiej do MZKZG



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZKZG

<sup>254</sup> Rekomendowana powyżej partycypacja w przychodach ze sprzedaży biletów zintegrowanych w ROF – ok. 50% dla przewoźnika kolejowego i ok. 50% do podziału pomiędzy ZG PKS i ZTM, adekwatnie do pracy przewozowej – jest odzwierciedleniem analogicznych mechanizmów funkcjonujących w przypadku aglomeracji trójmiejskiej i MZKZG. Według budżetu MZKZG na 2015 r., przewoźnicy kolejowi otrzymają 48,3% łącznej rekompensaty z tytułu honorowania trójmiejskich biletów metropolitalnych.

<sup>255</sup> Od wiosny 2015 r. nastąpiła modyfikacja obliczania stawki bazowej składek członkowskich MZKZG: obecnie brana jest pod uwagę zarówno liczba mieszkańców, jak i wielkość pracy eksploatacyjnej w komunikacji komunalnej realizowanej na obszarze poszczególnych gmin (z tych dwóch wskaźników wyciąga się średnią arytmetyczną). Obwieszczenie Wojewody Pomorskiego zatwierdzające nową wersję Statutu MZKZG, w którym zmodyfikowano zasady obliczania składek członkowskich zostało opublikowane w lutym 2015 r.

Jak już wspomniano, w zakresie integracji taryfowej na obszarze ROF, rekomendowane jest wdrożenie rozwiązań zbliżonych do aglomeracji trójmiejskiej – w zakresie zarówno powołania samego związku<sup>256</sup> (jako podmiotu niezależnego od ZTM i ZG PKS) i jego kompetencji statutowych, jak i mechanizmu funkcjonowania zintegrowanych biletów w ROF, a także mechanizmu obliczania składki członkowskiej gmin zrzeszonych w związku.

Aby oszacować potencjalną skalę sprzedaży zintegrowanych biletów w ROF (a zatem – również wielkość stawki bazowej, stanowiącej podstawę do obliczenia składek członkowskich gmin wchodzących w skład międzygminnego „związku biletowego ROF”), należy wziąć pod uwagę przede wszystkim następujące czynniki:

- Liczbę mieszkańców ROF, która stanowi 34,3% liczby mieszkańców gmin zrzeszonych w MZKZG<sup>257</sup>;
- W rekomendowanej taryfie zintegrowanej ROF nie ma biletów jednorazowych<sup>258</sup>. W przypadku MZKZG, według stanu na 2014 r., bilety jednorazowe stanowiły ok. 41% wszystkich sprzedanych trójmiejskich biletów metropolitalnych, natomiast – biorąc pod uwagę ich niską cenę – w ujęciu wartościowym stanowiły one jedynie ok. 3% przychodów MZKZG z tytułu sprzedaży biletów<sup>259</sup>.
- Konserwatywne założenie, że skala zainteresowania biletami zintegrowanymi będzie ok. 25% niższa niż w przypadku aglomeracji trójmiejskiej. To ostatnie ma związek z faktem, że w aglomeracji rzeszowskiej jest wykształcony tylko jeden silny ośrodek ciężenia (Rzeszów), podczas gdy w aglomeracji trójmiejskiej są dwa takie ośrodki (Gdańsk i Gdynia). Poza tym, w aglomeracji trójmiejskiej od lat – nawet bez pełnej integracji taryfowej – ugruntowana jest bardzo istotna rola kolei w obsłudze aglomeracji (PKP SKM Trójmiasto przewiozła w 2014 r. w sumie 35,7 mln pasażerów, z czego gros przewozów miał miejsce na aglomeracyjnym odcinku Gdańsk – Wejherowo), co w przypadku aglomeracji rzeszowskiej byłoby możliwe dopiero w wypadku pełnej, zgodnej z założeniami, realizacji projektu „Aglomeracyjna Kolej Podmiejska AKP” (por. pkt. 2.2.3.).
- Niższe ceny biletów w porównaniu z taryfą MZKZG. Wziąwszy pod uwagę, iż rekomendowane ceny biletów zintegrowanych ROF są niższe niż bilety MZKZG (uwaga ta dotyczy zwłaszcza cen biletów 30-dniowych/miesięcznych<sup>260</sup>) – to przy zbliżonej jak w MZKZG strukturze sprzedaży biletów, wpływy z tytułu sprzedaży zintegrowanych biletów ROF byłyby o ok. 23,4% niższe niż gdyby zastosować ceny identyczne jak w MZKZG. Powyższa różnica 23,4% powinna zostać zrekompensowana poprzez zwiększenie stawki bazowej gmin.

Przy powyższych założeniach – liczbę sprzedanych biletów zintegrowanych w ROF, a także wskaźnik stawki bazowej, należy przyjąć następująco:

<sup>256</sup> Przy czym należy podkreślić, że kwestia, który podmiot będzie emitentem biletów zintegrowanych, jest w tym zakresie sprawą drugorzędą, gdyż sprawne funkcjonowanie taryfy zintegrowanej zależy przede wszystkim od formy zawartego porozumienia, a nie od faktu, kto jest emitentem biletów. W tym zakresie, w skali kraju stosuje się różne rozwiązania: np. w aglomeracji warszawskiej, łódzkiej czy wrocławskiej emitentami biletów ważnych również w pociągach kolejowych są miejscy organizatorzy transportu, w aglomeracji trójmiejskiej za bilety zintegrowane odpowiada związek międzygminny (MZKZG), natomiast w aglomeracji poznańskiej oraz w przypadku biletów integrujących kolej z komunikacją miejską w Toruniu i Włocławku – emitentami zintegrowanych biletów są przewoźnicy kolejowi (odpowiednio: Przewozy Regionalne i Arriva RP).

<sup>257</sup> Według danych GUS z 2013 r. – liczba mieszkańców gmin ROF wynosi 356 tys. osób, a liczba mieszkańców gmin zrzeszonych w MZKZG – 1 035 tys.

<sup>258</sup> Trójmiejscy organizatorzy transportu zbiorowego komunalnego posiadają identyczne ceny biletów jednorazowych (fakt istnienia równoległe biletów jednorazowych metropolitalnych ma na celu przede wszystkim działanie promocyjne – bilet jednorazowy normalny MZKZG zakupiony przez aplikację telefoniczną jest tańszy o 20 groszy od biletu komunalnego), co jest sytuacją zgoła odmienną od systemów taryfowych funkcjonujących w ROF, gdzie funkcjonuje bardzo zróżnicowany system biletów jednorazowych ZTM oraz ZG PKS.

<sup>259</sup> Obliczenia własne na podstawie danych MZKZG. Dla porównania, sprzedaż biletów 24-godzinnych w ujęciu ilościowym wyniosła ok. 31%, a w ujęciu wartościowym – ok. 5%; biletów 72-godzinnych – ok. 4% w ujęciu ilościowym i ok. 3% w ujęciu wartościowym, a biletów 30 dniowych/miesięcznych – ok. 24% w ujęciu ilościowym i aż ok. 89% w ujęciu wartościowym.

<sup>260</sup> Rekomendowane ceny biletów zintegrowanych ROF wynoszą 90-100% ceny biletów 24-godzinnych oraz 72-godzinnych MZKZG (w zależności od rodzaju biletu) i 71-94% ceny biletów 30-dniowych/miesięcznych (również w zależności od rodzaju biletu).

- 1. rok funkcjonowania zintegrowanych biletów – sprzedaż na poziomie ok. 14,8 tys. biletów w skali roku – przelicznik stawki bazowej<sup>261</sup> 0,48 zł;
- 2. rok funkcjonowania zintegrowanych biletów – sprzedaż na poziomie ok. 28,3 tys. biletów w skali roku – przelicznik stawki bazowej 0,98 zł;
- 3. rok funkcjonowania zintegrowanych biletów – sprzedaż na poziomie ok. 41,7 tys. biletów w skali roku – przelicznik stawki bazowej 1,16 zł;
- 4. rok funkcjonowania zintegrowanych biletów – sprzedaż na poziomie ok. 53,7 tys. biletów w skali roku – przelicznik stawki bazowej 1,18 zł;
- 5. rok funkcjonowania zintegrowanych biletów – sprzedaż na poziomie ok. 62,2 tys. biletów w skali roku – przelicznik stawki bazowej 1,28 zł;
- 6. rok funkcjonowania zintegrowanych biletów – sprzedaż na poziomie ok. 79,4 tys. biletów w skali roku – przelicznik stawki bazowej 1,30 zł;
- 7. rok funkcjonowania zintegrowanych biletów – sprzedaż na poziomie ok. 99,7 tys. biletów w skali roku – przelicznik stawki bazowej 1,32 zł.

Należy podkreślić, że doświadczenia wspomnianej już wielokrotnie aglomeracji warszawskiej w rozwijaniu linii podmiejskich (obejmowaniu kolejnych gmin integracją taryfową) pokazują, że uruchamianie linii autobusowych obsługiwanych nowoczesnym taborem i zintegrowanych taryfowo z komunikacją na terenie miasta centralnego aglomeracji nie tylko pozytywnie wpływają na wzrost liczby pasażerów ZTM Warszawa (por. pkt. 3.5), ale też w wielu wypadkach wpływa na likwidację połączeń – charakteryzujących się w większości wypadków niską jakością usług – PKS oraz przewoźników prywatnych na trasach dublujących się z ZTM.

Ta uwaga dotyczy m.in. likwidacji, przez PKS Polonus w Warszawie SA, połączenia Warszawy z Górą Kalwarią, trasą dublującą się z uruchomioną w 2011 r. linią ZTM (połączenie PKS zostało zlikwidowane po 6 miesiącach) czy też likwidacji połączeń mikrobusowych łączących Warszawę z gminą Wieliszew – po tym, jak w 2010 r. uruchomiono pociągi SKM Warszawa (zob. pkt. 3.5) do Wieliszewa, a także autobusy gminne „dowozowe” do kolei<sup>262</sup>.

## 5.7. Pożądany standard usług przewozowych i zarządzania ruchem

Oprócz wskazanych wcześniej działań związanych z modyfikacją siatki połączeń oraz inwestycji w infrastrukturę, niezbędne dla podniesienia jakości transportu publicznego jest poprawa standardu związanego z taborem: jego wyposażeniem, stanem technicznym, estetycznym etc., a także z jakością obsługi pasażerów przez obsługę.

W związku z powyższym rekomenduje się, by w dokumentach regulujących funkcjonowanie transportu publicznego na obszarze ROF (tj. m.in. porozumień międzygminnych, umów pomiędzy organizatorami przewozów i operatorami etc.) umieszczać klauzule o szeregu obowiązków, które powinny być nałożone na operatorów:

- Przewoźnicy muszą być zobowiązani kontraktowo do tego, by kierowcy autobusów udzielali osobistej pomocy osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej sprawności ruchowej przy wsiadaniu i wysiadaniu. Niezależnie od powyższego, sukcesywnie musi zwiększać się odsetek taboru przystosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych, tak aby do 2020 r. (a najpóźniej w 2025 r.) na obszarze ROF przewoźnicy operujący w zakresie publicznego transportu zbiorowego dysponowali wyłącznie taborem niskopodłogowym;

<sup>261</sup> Przez którą należy pomnożyć liczbę mieszkańców danej gminy, aby otrzymać wysokość rocznej składki tej gminy do budżetu związku międzygminnego ROF.

<sup>262</sup> Linie typu „L” – zob. pkt. 3.5. Por. np.: M. Florczak, D. Złamał, Organizacja lokalnych linii uzupełniających ZTM w aglomeracji warszawskiej, Biuletyn IGKM, 134/2012; <http://www.gorakalwaria.eu/news-linia-742-wyparla-konkurencje,1674.html> [10.03.2015].

- Następować musi sukcesywne zwiększanie liczby autobusów, które są wyposażone w klimatyzację, „ciepłe guziki” (przyciski umożliwiające samodzielne otwieranie drzwi przez pasażera), monitoring oraz systemy informacji pasażerskiej SIP, głosowej i wizualnej (więcej o zakresie rozwoju SIP – w pkt. 5.8). Należy też dążyć do wprowadzenia, nie później niż do 2017-18 r. na obszarze Rzeszowa i do 2020-21 r. na obszarze całego ROF, dostępu do internetu (Wi-Fi) w autobusach;
- Operatorzy mają być zobowiązani do sukcesywnej wymiany taboru na nowy. Przeciętny wiek taboru nie powinien być większy niż 8-10 lat, natomiast pojedynczy pojazd nie może być starszy niż 15-20 lat;
- Niedopuszczalne jest, by wyjeżdżający w trasę pojazd posiadał uciążliwe dla pasażera usterki techniczne, takie jak np. niesprawne drzwi, nieszczelne okna lub wywietrzniki, niesprawna klimatyzacja/ogrzewanie, nieszczelny układ wydechowy, niedziałające kasowniki, nie zachowanie standardów estetyki i czystości. Zapisy kontraktowe mają zobowiązywać przewoźnika do dokonywania natychmiastowej wymiany taboru w przypadku zaistnienia któregoś z ww. problemów, jeśli nie będzie istnieć możliwość wyeliminowania go na najbliższym przystanku krańcowym;
- W kontekście powyższego – operatorzy muszą być kontraktowo zobowiązani do zapewnienia takiej liczby taboru zastępczego, by w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych zdarzeń (takich jak awaria taboru) móc dokonać wymiany pojazdu w czasie nie dłuższym niż 15-20 minut na obszarze Rzeszowa i 30-40 min na terenie pozostałych gmin ROF – z wyjątkiem odcinków o charakterze peryferyjnym, a także niezależnych od operatorów sytuacji kryzysowych, np. szczególnie trudnych warunków atmosferycznych (wykaz tych odcinków peryferyjnych i takich sytuacji znajdzie się w zapisach kontraktowych);
- Postulowane jest kontraktowe zobowiązanie przewoźników do utrzymywania taboru umożliwiającego, w sposób elastyczny, zwiększenie liczby brygad, jeśli w wypadku znaczącej kongestii ruchu występuje zagrożenie znaczących opóźnień, wpływających na kursowanie autobusów niezgodnie z rozkładem;
- Kierowcy wszystkich pojazdów muszą być wyposażeni w telefony, umożliwiające przekazywanie informacji w przypadku utrudnień związanych z realizacją przewozów;
- W przypadku, gdy zamontowane pilotażowo systemy grzewcze na przystankach w Rzeszowie (por. pkt. 2.1.3) będą udanym przedsięwzięciem, należy instalować analogiczne systemy także na innych przystankach – zarówno na terenie Rzeszowa, jak i innych gmin ROF.

## 5.8. Rekomendowany model informacji pasażerskiej

System Informacji Pasażerskiej w obszarze ROF wymaga systematycznego uzupełniania i unowocześniania, w każdym z trzech głównych segmentów SIP, tj. w zakresie:

1. Informacji publikowanych na przystankach;
2. Informacji publikowanych w pojazdach;
3. Informacji publikowanych na stronach internetowych.

Działania we wszystkich trzech segmentach muszą być względem siebie komplementarne.

W zakresie informacji publikowanych na przystankach (w zintegrowanych węzłach przesiadkowych), kluczowe są następujące działania:

- Informacja przystankowa ZTM oraz PKS Rzeszów (w obrębie całej struktury PKS – nie tylko ZG PKS / MKS), powinna opierać się o model rozkładów wskazujących godziny odjazdów oraz wykaz przystanków dla danej linii komunikacyjnej. Jednocześnie – w miarę możliwości techniczno-przestrzennych – pożądanym jest również umieszczanie w rozkładach drukowanych informacji o skomunikowaniach;
- zwłaszcza w zintegrowanych węzłach przesiadkowych, sposób publikowania elementów SIP powinien być identyczny wizualnie i technicznie dla wszystkich operatorów; w obrębie zintegrowanych węzłów



muszą znajdować się graficzne schematy lokalizacji przystanków/peronów, ułatwiające pasażerom przemieszczanie się;

- niezbędne jest wywieszanie na wszystkich przystankach schematów sieci komunikacyjnej – najlepiej, uwzględniającej na jednej mapie zarówno połączenia ZTM, jak i PKS Rzeszów, a także połączenia kolejowe (jest to zasadne zwłaszcza w momencie wdrożenia integracji taryfowej na obszarze ROF);
- wszystkie elementy SIP, zarówno na przystankach, jak i w pojazdach powinny być publikowane także w alfabecie Braille’a;
- rozkłady (trasy), schematy i taryfy powinny być publikowane również w językach obcych – w pierwszej kolejności utworzona ma zostać wersja w języku angielskim, a także (o ile będzie pozwalać na to powierzchnia przeznaczona na prezentację elementów SIP w witrynach przystankowych) w innych językach, przede wszystkim niemieckim i rosyjskim. Analogiczna uwaga dotyczy elementów SIP umieszczanych wewnątrz pojazdów<sup>263</sup>;
- w miarę możliwości (finansowych i technicznych), sukcesywnie powinien być rozwijany system dynamicznej informacji pasażerskiej – w postaci elektronicznych tablic montowanych na przystankach, wyświetlających – w miarę możliwości techniczno-przestrzennych – następującego rodzaju informacje: najbliższe odjazdy (rzeczywiste czasy odjazdu), ewentualne opóźnienia i bieżące utrudnienia w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej, dogodne skomunikowania danego kursu z innymi liniami (oraz innymi segmentami transportu zbiorowego) w węzłach przesiadkowych, promocje biletowe, planowane zmiany w kursowaniu poszczególnych linii (doraźne, wynikające z remontów dróg/awarii, oraz stałe) oraz w innych segmentach oferty, np. w taryfach;
- w obrębie zintegrowanych węzłów przesiadkowych (jak również na przystankach, z których korzysta więcej niż 1 przewoźnik), na elektronicznych tablicach muszą być wyświetlane – w jednolity wizualnie sposób – informacje o rozkładach jazdy wszystkich przewoźników.

W zakresie SIP w pojazdach, należy wyróżnić następujące postulaty:

- we wszystkich pojazdach ZTM i PKS Rzeszów powinny być zainstalowane monitory LCD, na których prezentowane będą informacje analogiczne jak w wypadku monitorów umieszczanych na przystankach<sup>264</sup>;
- rozwój SIP w pojazdach dotyczy będzie także montażu we wszystkich autobusach głośników – wewnętrznych i zewnętrznych – informujących o numerze linii, przystanku i kierunku jazdy;
- standardem w pojazdach ZTM i PKS Rzeszów – wynikającym z zapisów kontraktowych – powinna być na tyle wysoka jakość zewnętrznych tablic kierunkowych, by ich treść była dobrze widoczna w każdych warunkach atmosferycznych.

Szereg działań należy podjąć również w zakresie poprawy SIP w segmencie witryn internetowych. Poniższe uwagi dotyczą zarówno strony internetowej ZTM, MPK, jak i obu stron PKS Rzeszów („ogólnej” oraz MKS / ZG PKS):

- na wszystkich ww. stronach internetowych musi powstać jednolity system publikowania rozkładów, umożliwiający wyszukanie połączenia zarówno według linii/relacji, jak i według przystanków, a także z wykorzystaniem interaktywnej mapy sieci komunikacyjnej;
- poszczególni organizatorzy/operatorzy – zwłaszcza po zawiązaniu integracji taryfowej – powinni zamieszczać nawzajem odnośniki do swoich stron internetowych;

<sup>263</sup> W miarę możliwości „powierzchniowych”, w obcych językach powinny być publikowane także regulaminy przewozów.

<sup>264</sup> Należy podkreślić, że z racji faktu, iż tablice na przystankach są w pierwszej kolejności dedykowane informowaniu o godzinach odjazdów – tablice w pojazdach w tym kontekście stwarzają znacznie szersze możliwości odnośnie informowania o takich kwestiach jak np. szczegóły oferty przewozowej czy dogodne skomunikowania.

- utworzony powinien zostać system nowoczesnego powiadamiania podróżnych za pomocą powiadomień SMS<sup>265</sup> oraz bezpłatnego newslettera;
- zasadne jest utworzenie i umieszczenie aplikacji zawierającej rozkłady jazdy wszystkich linii i wszystkich przystanków, do ściągnięcia na dysk komputera oraz na telefon komórkowy, z możliwością ich przeglądania w trybie „offline” oraz dokonywania aktualizacji;
- konieczne jest stworzenie „lekkich” wersji stron internetowych, dedykowanych dla telefonów komórkowych;
- bieżące informacje o opóźnieniach/utrudnieniach, analogiczne jak w przypadku informacji na monitorach LCD na przystankach i w pojazdach, powinny być też publikowane w widocznym miejscu na stronach głównych wszystkich witryn internetowych;
- pożądane jest utworzenie zestawu odpowiedzi na potencjalnie najczęściej zadawane przez podróżnych pytania (tzw. FAQ);
- pożądane jest nawiązanie współpracy pomiędzy PKS Rzeszów i administratorem serwisu internetowego [www.jakdojade.pl](http://www.jakdojade.pl). W dużej mierze ułatwi to problem planowania podróży i rozwiąże problem, który zasygnalizowano w pkt. 3.3, iż duża liczba docelowych relacji, w sytuacji, gdy na obszarze ROF realizowane są one najczęściej tymi samymi trasami, może przysparzać trudności związanych z korzystaniem z rozkładu jazdy i jego zapamiętywaniem;
- należy utworzyć na analizowanych stronach internetowych także wersje obcojęzyczne: w pierwszym rzędzie angielską, w dalszej kolejności także niemiecką i rosyjską; niezbędne jest również utworzenie wersji strony dla niewidomych/niedowidzących.

---

<sup>265</sup> Poprzez wysłanie drogą SMS odpowiedniego hasła/kodu, podróżny będzie mógł się dowiedzieć o odjeździe każdego autobusu z każdego przystanku; niezależnie, wdrożona zostanie też usługa powiadamiania o utrudnieniach oraz stałych zmianach w ofercie przewozowej – w dwóch wariantach: jednorazowego SMS informującego o najbliższych zmianach oraz stałej usługi, dzięki której odbiorca będzie otrzymywał każdorazowo sms z powiadomieniem o zmianach.

## 6. PODSUMOWANIE

Jednym z największych mankamentów transportu publicznego na obszarze ROF jest zróżnicowana jakość w zakresie oferty dojazdu z i do Rzeszowa z terenu poszczególnych gmin (głównie z powodu braku pozostawiania części gmin poza zarówno siecią ZTM, jak i ZG PKS), jak również brak jakiegokolwiek integracji taryfowej. Stąd też, do miana kluczowych działań rekomendowanych poprzez niniejsze opracowanie zaliczono wprowadzenie zintegrowanego biletu („integrującego” komunikację kolejową i autobusową) na obszarze ROF, jak również włączenie wszystkich gmin z terenu ROF do sieci bądź ZTM, bądź ZG PKS.

Nie mniej istotnym postulatem jest konieczność wzrostu roli komunikacji kolejowej na terenie ROF. Choć w tym przypadku kluczową będzie kwestia, czy samorząd wojewódzki zrealizuje w pełni założenia projektu „Aglomeracyjna Kolej Podmiejska” i czy w kolejnych latach oferta przewozów kolejowych na liniach wychodzących z węzła rzeszowskiego będzie stabilna. Biorąc jednak pod uwagę, że realizacja AKP została wpisana do Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Podkarpackiego – projekt ten staje się realny do zrealizowania w najbliższych latach, a zatem realna staje się też całość postulatów niniejszego dokumentu, związanych z kierunkami rozwoju transportu publicznego na obszarze ROF.

Ideą przedstawionych rozwiązań jest, by połączenia autobusowe w rozszerzonych sieciach ZTM i ZG PKS, a także połączenia kolejowe, miały wobec siebie charakter komplementarny, a nie konkurencyjny (co stanie się możliwe m.in. dzięki wprowadzeniu rozwiązań taryfowych integrujących oba te podsystemy transportu publicznego). Jednocześnie, istotą rozszerzenia i poprawy oferty publicznego transportu zbiorowego jest natomiast dążenie do ograniczenia roli – licznych na obszarze ROF – przewoźników prywatnych.

Charakter ich oferty, a ściślej: jakość realizacji tej oferty, pod wieloma względami nie spełnia standardów nowoczesnej komunikacji o charakterze aglomeracyjnym. Realizacja kursów poza rozkładem, nieprzestrzeganie założonych w rozkładach tras i godzin kursowania, niezatrzymywanie się na przystankach – to tylko wycinek problemów, z jakimi borykają się podróżni na terenie ROF korzystający z usług niektórych przewoźników w ROF.

Stąd też, wskazane w opracowaniu działania inwestycyjne w infrastrukturę transportową (w tym – budowa centrów przesiadkowych, które powinny powstawać w ślad m.in. za rozwojem oferty komunikacji kolejowej na liniach wylotowych z Rzeszowa) i tabor oraz inne działania związane z poprawą jakości transportu publicznego, są działaniami pozwalającymi na wydatną poprawę wizerunku transportu publicznego. Odpowiedni standard pojazdów oraz wdrożenie nowych rozwiązań taryfowych, pozwalających na korzystanie z tych samych biletów na obszarze całego ROF, atrakcyjnych będzie kierunkiem działań zbliżonym do modelu typowego już obecnie dla największych polskich aglomeracji, jak również – od lat – dla metropolii Europy Zachodniej. Pozwoli się również przyczynić do ograniczenia roli motoryzacji indywidualnej w podróżach pomiędzy Rzeszowem i pozostałymi gminami ROF: budowa centrów przesiadkowych poza Rzeszowem, przy jednoczesnym zwiększeniu roli m.in. transportu kolejowego w obsłudze ROF, ma szansę przyczynić się do tego, że podróże prywatnymi samochodami w większej niż dziś skali będą się odbywać jedynie pomiędzy miejscem zamieszkania i najbliższym centrum przesiadkowym, a nie na całej trasie.

Naturalnie poprawa jakości transportu zbiorowego to nie tylko wysoki standard samego taboru czy atrakcyjna taryfa, ale również szereg działań komplementarnych. Stąd też, niezwykle ważne dla poprawy wizerunku transportu publicznego jest m.in. tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych – przede wszystkim Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego, ale również m.in. nowego dworca autobusowego w łańcucie oraz węzłów przesiadkowych w mniejszych ośrodkach na obszarze ROF. Bardzo istotne dla poprawy postrzegania transportu publicznego są też działania związane z sukcesywną poprawą jakości infrastruktury przystankowej czy też rozwojem i ujednoczeniem systemów informacji pasażerskiej.

Nie ulega wątpliwości, że zaproponowany w niniejszym dokumencie nowy model funkcjonowania transportu publicznego na obszarze ROF jest kosztowny. Doświadczenia większości polskich aglomeracji pokazują jednak, że osiągnięcie wysokiego poziomu transportu zbiorowego nie jest możliwe bez znaczących nakładów finansowych.

## Załączniki

Załącznik nr 1 do Studium rozwoju transportu publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego  
BADANIE PREFERENCJI KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW RZESZOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO  
RAPORT CZĄSTKOWY - GMINA BOGUCHWAŁA

Załącznik nr 2 do Studium rozwoju transportu publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego  
BADANIE PREFERENCJI KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW RZESZOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO  
RAPORT CZĄSTKOWY - GMINA CHMIELNIK

Załącznik nr 3 do Studium rozwoju transportu publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego  
BADANIE PREFERENCJI KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW RZESZOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO  
RAPORT CZĄSTKOWY - GMINA CZARNA

Załącznik nr 4 do Studium rozwoju transportu publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego  
BADANIE PREFERENCJI KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW RZESZOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO  
RAPORT CZĄSTKOWY - GMINACZUDEC

Załącznik nr 5 do Studium rozwoju transportu publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego  
BADANIE PREFERENCJI KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW RZESZOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO  
RAPORT CZĄSTKOWY - GMINA GŁOGÓW MAŁOPOLSKI

Załącznik nr 6 do Studium rozwoju transportu publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego  
BADANIE PREFERENCJI KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW RZESZOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO  
RAPORT CZĄSTKOWY - GMINA KRASNE

Załącznik nr 7 do Studium rozwoju transportu publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego  
BADANIE PREFERENCJI KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW RZESZOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO  
RAPORT CZĄSTKOWY - GMINA LUBENIA

Załącznik nr 8 do Studium rozwoju transportu publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego  
BADANIE PREFERENCJI KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW RZESZOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO  
RAPORT CZĄSTKOWY - GMINA ŁAŃCUT

Załącznik nr 9 do Studium rozwoju transportu publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego  
BADANIE PREFERENCJI KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW RZESZOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO  
RAPORT CZĄSTKOWY - GMINA MIASTO ŁAŃCUT

Załącznik nr 10 do Studium rozwoju transportu publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego  
BADANIE PREFERENCJI KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW RZESZOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO  
RAPORT CZĄSTKOWY - GMINA RZESZÓW

Załącznik nr 11 do Studium rozwoju transportu publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego  
BADANIE PREFERENCJI KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW RZESZOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO  
RAPORT CZĄSTKOWY - GMINA ŚWILCZA

Załącznik nr 12 do Studium rozwoju transportu publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego  
BADANIE PREFERENCJI KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW RZESZOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO  
RAPORT CZĄSTKOWY - GMINA TRZEBOWISKO

Załącznik nr 13 do Studium rozwoju transportu publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego  
BADANIE PREFERENCJI KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW RZESZOWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO  
RAPORT CZĄSTKOWY - GMINA TYCZYN

## Spis tabel

Tabela 1. Priorytety Inwestycyjne w ramach Celu Tematycznego 4.....	12
Tabela 2. Priorytety Inwestycyjne w ramach Celu Tematycznego 7.....	12
Tabela 3. Alokacja środków na poszczególne Cele tematyczne .....	19
Tabela 4. Efekt ekologiczny wymiany floty autobusowej, wg norm euro.....	46
Tabela 5. Wskaźniki emisji z transportu samochodowego (ze źródeł liniowych) – emisja spalinowa.....	47
Tabela 6. Wskaźniki emisji pozaspalinowej z transportu samochodowego .....	47
Tabela 7. Średnie wskaźniki efektu ekologicznego inwestycji związanych z ograniczeniem emisji spalinowej i wtórej...	47
Tabela 8. Drogi powiatowe i gminne na terenie ROF.....	50
Tabela 9. Kilometraż dróg wojewódzkich przebiegających przez gminy wchodzące w skład ROF. ....	51
Tabela 10. Długość dróg powiatowych leżących na terenie poszczególnych miast i gmin.....	56
Tabela 11. Długość dróg gminnych na terenie poszczególnych miast i gmin.....	56
Tabela 12. Gęstość poszczególnych rodzajów dróg w województwie podkarpackim w km na km <sup>2</sup> .....	57
Tabela 13. Liczba przystanków autobusowych na terenie poszczególnych gmin ROF .....	60
Tabela 14. Gęstość przystanków autobusowych na terenie poszczególnych gmin ROF.....	61
Tabela 15. Liczba przystanków autobusowych w przeliczeniu na 1 km dróg .....	61
Tabela 16. Przeciętna odległość pomiędzy przystankami .....	62
Tabela 17. Wykaz maksymalnych prędkości dla pociągów pasażerskich na odcinkach linii biegnących przez ROF .....	86
Tabela 18. Wykaz maksymalnych prędkości dla autobusów szynowych na odcinkach linii biegnących przez ROF .....	86
Tabela 19. Wykaz parametrów sieci trakcyjnej.....	87
Tabela 20. Wykaz obiektów eksploatacyjnych na terenie poszczególnych gmin w ROF.....	88
Tabela 21. Opis lokalizacji stacji i przystanków kolejowych na terenie ROF .....	88
Tabela 22. Odległość między stacjami/przystankami kolejowymi na obszarze ROF .....	92
Tabela 23. Opis punktów eksploatacyjnych na sieci PKP PLK na obszarze ROF.....	94
Tabela 24. Liczba obsłużonych pasażerów oraz wykonanych operacji w ruchu krajowym i międzynarodowym regularnym i czarterowym w latach 2011 – 2013.....	100
Tabela 25. Wielkość środków na publiczny transport zbiorowy i dowozy do szkół .....	115
Tabela 26. Linie autobusowe uruchamiane przez ZTM Rzeszów.....	117
Tabela 27. Liczba linii ZTM kursujących w godzinach „newralgicznych” .....	122
Tabela 28. Linie autobusowe uruchamiane przez ZG PKS .....	125
Tabela 29. Liczba linii ZG PKS kursujących w godzinach „newralgicznych” .....	127
Tabela 30. Liczba pociągów regionalnych na liniach w obszarze ROF .....	138
Tabela 31. Liczba pociągów ponad regionalnych na liniach w obszarze ROF .....	139
Tabela 32. Pojazdy kolejowe będące własnością Województwa Podkarpackiego.....	140
Tabela 33. Wzrost liczby pasażerów kolei na Mazowszu w latach 2006-13.....	143
Tabela 34. Przyrost liczby samochodów na terenie Polski i Podkarpacia – porównanie .....	148
Tabela 35. Rozkład doboru – próba założona .....	153
Tabela 36. Rozkład doboru – próba zrealizowana .....	153
Tabela 37. Skład próby badawczej ze względu na płeć respondentów (w %) .....	154
Tabela 38. Skład próby badawczej ze względu na wiek respondentów (w %).....	154
Tabela 39. Skład próby badawczej ze względu na wykształcenie respondentów (w %).....	154

Tabela 40. Skład próby badawczej ze względu na status zawodowy respondenta (w %)	154
Tabela 41. Skład próby badawczej ze względu na użytkowanie pojazdu (w %)	155
Tabela 42. Skład próby badawczej ze względu na posiadanie prawa jazdy (w %)	155
Tabela 43. Skład próby badawczej ze względu na miejsce realizacji badania (w %)	155
Tabela 44. Korzystanie ze zbiorowej komunikacji publicznej (w %)	156
Tabela 45. Preferowany środek transportu (w %)	156
Tabela 46. Preferowany środek transportu a wiek badanych (w %)	156
Tabela 47. Odległość pokonywana przeciętnie środkami komunikacji publicznej (w %)	157
Tabela 48. Odległość pokonywana przeciętnie środkami komunikacji publicznej a płeć badanych (w %)	157
Tabela 49. Odległość pokonywana przeciętnie środkami komunikacji publicznej a wiek badanych (w %)	158
Tabela 50. Odległość pokonywana przeciętnie środkami komunikacji publicznej w wybranych segmentach ze względu na preferowany środek komunikacji (w %)	158
Tabela 51. Deklarowana częstość podróży (w %)	159
Tabela 52. Deklarowana częstość podróży a płeć badanych (w %)	159
Tabela 53. Deklarowana częstość podróży a wiek badanych (w %)	159
Tabela 54. Średni udział poszczególnych kategorii środków transportu publicznego na terenie ROF (N=1702)	160
Tabela 55. Przeciętny czas trwania podróży środkami komunikacji publicznej (w %)	160
Tabela 56. Przeciętny czas trwania podróży środkami komunikacji publicznej a użytkowanie samochodu (w %)	161
Tabela 57. Przeciętny czas trwania podróży środkami komunikacji publicznej w wybranych segmentach ze względu na preferowany środek komunikacji (w %)	161
Tabela 58. Najważniejsze cele podróży z wykorzystaniem środków zbiorowej komunikacji publicznej (w %)	161
Tabela 59. Najważniejsze cele podróży z wykorzystaniem środków zbiorowej komunikacji publicznej a płeć badanych (w %)	162
Tabela 60. Najważniejsze cele podróży z wykorzystaniem środków zbiorowej komunikacji publicznej a wiek badanych (w %)	162
Tabela 61. Ogólne zadowolenie z funkcjonowania zbiorowej komunikacji publicznej (w %)	163
Tabela 62. Ogólne zadowolenie z funkcjonowania zbiorowej komunikacji publicznej a płeć badanych (w %)	163
Tabela 63. Ogólne zadowolenie z funkcjonowania zbiorowej komunikacji publicznej a wiek badanych (w %)	164
Tabela 64. Zadowolenie mieszkańców z funkcjonowania zbiorowej komunikacji publicznej w podziale na poszczególne kategorie środków transportu (w %)	164
Tabela 65. Wieloaspektowy test satysfakcji z funkcjonowania komunikacji miejskiej (w%)	165
Tabela 66. Postulowane zmiany w zbiorowej komunikacji publicznej (w %)	166
Tabela 67. Czynniki zwiększające zainteresowanie komunikacją publiczną (w %)	167
Tabela 68. Akceptacja wprowadzenia wspólnego biletu kosztem akceptacji przesiadek (w %)	167
Tabela 69. Akceptacja wprowadzenia wspólnego biletu kosztem akceptacji przesiadek a wiek badanych (w %)	168
Tabela 70. Akceptowalna liczba przesiadek (w %)	168
Tabela 71. Wpływ ułatwień infrastrukturalnych a skłonność do korzystania z publicznego transportu zbiorowego (w %)	169
Tabela 72. Wpływ ułatwień infrastrukturalnych a skłonność do korzystania z publicznego transportu zbiorowego w wybranych segmentach ze względu na preferowany środek komunikacji (w %)	169
Tabela 73. Udział procentowy przewoźników w ogóle przewozów wykonywanych na terenie ROF – dzień powszedni	172
Tabela 74. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – dzień powszedni	172
Tabela 75. Udział przewozów pasażerskich na terenie ROF – w dzień powszedni w zależności od pory dnia	173

Tabela 76. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – dzień powszedni godziny od 0.00 do 5.00 .....	173
Tabela 77. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – dzień powszedni godziny od 5.00 do 9.00 .....	173
Tabela 78. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – dzień powszedni godziny od 9.00 do 13.00 .....	174
Tabela 79. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – dzień powszedni godziny od 13.00 do 18.00 .....	174
Tabela 80. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – dzień powszedni godziny od 18.00 do 24.00 .....	175
Tabela 81. Udział procentowy przewoźników w ogóle przewozów wykonywanych na terenie ROF – sobota .....	175
Tabela 82. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – sobota .....	176
Tabela 83. Udział przewozów pasażerskich na terenie ROF – w sobotę w zależności od pory dnia .....	176
Tabela 84. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – sobota godziny od 0.00 do 5.00 ....	177
Tabela 85. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – sobota godziny od 5.00 do 9.00 ....	177
Tabela 86. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – sobota godziny od 9.00 do 13.00 ..	177
Tabela 87. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – sobota godziny od 13.00 do 18.00	178
Tabela 88. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – sobota godziny od 18.00 do 24.00	178
Tabela 89. Udział procentowy przewoźników w ogóle przewozów wykonywanych na terenie ROF – niedziela.....	179
Tabela 90. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – niedziela .....	179
Tabela 91. Udział przewozów pasażerskich na terenie ROF – w niedzielę w zależności od pory dnia.....	180
Tabela 92. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – niedziela godziny od 0.00 do 5.00 .	180
Tabela 93. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – niedziela godziny od 5.00 do 9.00 .	180
Tabela 94. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – niedziela godziny od 9.00 do 13.00	181
Tabela 95. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – niedziela godziny od 13.00 do 18.00 .....	181
Tabela 96. Liczba pasażerów przewieziona przez przewoźników na terenie ROF – niedziela godziny od 18.00 do 24.00 .....	182
Tabela 97. Udział procentowy przewoźników w ogóle przewozów wykonywanych na terenie ROF z uwzględnieniem ZTM Rzeszów – dzień powszedni.....	183
Tabela 98. Udział procentowy przewoźników w ogóle przewozów wykonywanych na terenie ROF z uwzględnieniem ZTM Rzeszów – sobota.....	183
Tabela 99. Udział procentowy przewoźników w ogóle przewozów wykonywanych na terenie ROF z uwzględnieniem ZTM Rzeszów – niedziela.....	184
Tabela 100. Poziom pokrycia kosztów przychodami dla linii ZTM obsługujących przyległe gminy na mocy porozumień .....	191
Tabela 101. Poziom pokrycia kosztów przychodami dla linii ZTM obsługujących przyległe gminy na mocy porozumień na poziomie gminnym.....	191
Tabela 102. Poziom pokrycia kosztów przychodami dla linii ZG PKS.....	191
Tabela 103. Prognoza zmian zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego ZTM na liniach komunikacyjnych ROF w latach 2015-2025 – wariant pesymistyczny .....	194
Tabela 104. Prognoza zmian zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego ZTM na liniach komunikacyjnych ROF w latach 2015-2025 – wariant realistyczny .....	194
Tabela 105. Prognoza zmian zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego ZTM na liniach komunikacyjnych ROF w latach 2015-2025 – wariant optymistyczny .....	195
Tabela 106. Prognoza zmian zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego ZG PKS na liniach komunikacyjnych ROF w latach 2015-2025 – wariant pesymistyczny.....	195

Tabela 107. Prognoza zmian zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego ZG PKS na liniach komunikacyjnych ROF w latach 2015-2025 – wariant realistyczny.....	196
Tabela 108. Prognoza zmian zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego ZG PKS na liniach komunikacyjnych ROF w latach 2015-2025 – wariant optymistyczny.....	196
Tabela 109. Prognoza zmian rentowności usług transportu zbiorowego ZTM na liniach komunikacyjnych ROF w latach 2015-2025 – wariant pesymistyczny.....	197
Tabela 110. Prognoza zmian rentowności usług transportu zbiorowego ZTM na liniach komunikacyjnych ROF w latach 2015-2025 – wariant realistyczny.....	197
Tabela 111. Prognoza zmian rentowności usług transportu zbiorowego ZTM na liniach komunikacyjnych ROF w latach 2015-2025 – wariant optymistyczny.....	198
Tabela 112. Prognoza zmian zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego ZG PKS na liniach komunikacyjnych ROF w latach 2015-2025 – wariant pesymistyczny.....	198
Tabela 113. Prognoza zmian zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego ZG PKS na liniach komunikacyjnych ROF w latach 2015-2025 – wariant realistyczny.....	198
Tabela 114. Prognoza zmian zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego ZG PKS na liniach komunikacyjnych ROF w latach 2015-2025 – wariant optymistyczny.....	199
Tabela 115. Długość relacji poza Rzeszowem w jednym kierunku [km].....	209
Tabela 116. Liczba przejazdów średnio w dobie w jednym kierunku .....	209
Tabela 117. Roczna praca eksploatacyjna .....	209
Tabela 118. Prognoza kosztu uruchomienia przewozu na nowych liniach [zł/wozokm].....	210
Tabela 119. Średni wpływ z jednej podróży [zł] .....	210
Tabela 120. Roczny koszt uruchomienia przewozu [zł/wozokm] .....	210
Tabela 121. Wpływy ze sprzedaży biletów [zł].....	210
Tabela 122. Poziom pokrycia kosztów przychodami.....	210
Tabela 123. Rekomendowane ceny biletów w taryfie zintegrowanej ROF .....	211

## Spis rysunków

Rysunek 1. Fundusze strukturalne (EFRR i EFS) — kwalifikowalność w latach 2014–2020.....	9
Rysunek 2. Obszary strategicznej interwencji dla zapewnienia spójności w wymiarze kraju (mapa lewa) oraz zróżnicowania rozwoju społeczno-gospodarczego w podziale na regiony (mapa prawa).....	23
Rysunek 3. Kierunki działań w obszarach zadaniowych DSRK.....	25
Rysunek 4. Zależności pomiędzy dokumentami krajowymi i unijnymi .....	27
Rysunek 5. Obszary strategicznej interwencji dla kierunków działania od 3.3.1 do 3.3.4 Strategii Rozwoju Województwa .....	33
Rysunek 6. Zasięg obowiązywania rzeszowskiego planu transportowego .....	40
Rysunek 7. Sieć dróg krajowych na terenie województwa podkarpackiego .....	52
Rysunek 8. Mapa dróg krajowych w okolicach Rzeszowa .....	52
Rysunek 9. Sieć dróg wojewódzkich na terenie województwa podkarpackiego .....	53
Rysunek 10. Sieć dróg krajowych i wojewódzkich na terenie ROF .....	54
Rysunek 11. Średniodobowe natężenie ruchu pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich w 2005 i 2010 r.....	55
Rysunek 12. Dostępność przystanków autobusowych na terenie Rzeszowa.....	63
Rysunek 13. Dostępność przystanków autobusowych na terenie gminy Boguchwała.....	64
Rysunek 14. Dostępność przystanków autobusowych na terenie gminy Chmielnik.....	64



Rysunek 15. Dostępność przystanków autobusowych na terenie gminy Czarna.....	65
Rysunek 16. Dostępność przystanków autobusowych na terenie gminy Czudec .....	66
Rysunek 17. Dostępność przystanków autobusowych na terenie gminy Głogów Małopolski.....	67
Rysunek 18. Dostępność przystanków autobusowych na terenie gminy Krasne.....	68
Rysunek 19. Dostępność przystanków autobusowych na terenie gminy Lubenia.....	69
Rysunek 20. Dostępność przystanków autobusowych na terenie gminy Łańcut i Miasta Łańcut .....	70
Rysunek 21. Dostępność przystanków autobusowych na terenie gminy Świlcza.....	71
Rysunek 22. Dostępność przystanków autobusowych na terenie gminy Trzebownisko.....	72
Rysunek 23. Dostępność przystanków autobusowych na terenie gminy Tyczyn.....	73
Rysunek 24. Odcinek autostrady A4 węzeł Rzeszów Wschód - węzeł Jarosław Zachód .....	77
Rysunek 25. Fragment drogi ekspresowej S-19 węzeł Świlcza – węzeł Rzeszów Południe .....	78
Rysunek 26. Sieć kolejowa województwa podkarpackiego .....	83
Rysunek 27. Średniodobowa liczba przejazdów pociągów pasażerskich na terenie województwa podkarpackiego [szt.] za rok 2012.....	84
Rysunek 28. Układ sieci kolejowej przebiegającej przez teren ROF.....	85
Rysunek 29. Strefy oddziaływania stacji i przystanków kolejowych.....	91
Rysunek 30. Usytuowanie lotniska Rzeszów-Jasionka względem sieci drogowej.....	101
Rysunek 31. Dostępność komunikacyjna lotniska Rzeszów-Jasionka.....	102
Rysunek 32. Dostępność potencjałowa do ludności (2012).....	109
Rysunek 33. Dostępność drogowa Warszawy w 2008 r. ....	110
Rysunek 34. Dostępność kolejowa Warszawy w 2008 r. ....	111
Rysunek 35. Zmiana wartości WMDT w wyniku zakończenia obecnie prowadzonych inwestycji drogowych (A) i kolejowych (B).....	112
Rysunek 36. Lokalizacja przystanków ZTM na terenie Rzeszowa.....	123
Rysunek 37. Układ sieci komunikacyjnej ZG PKS.....	124
Rysunek 38. Prognoza zmian zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego ZTM na liniach komunikacyjnych ROF poza Miastem Rzeszów .....	192
Rysunek 39. Prognoza zmian zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego ZG PKS na liniach komunikacyjnych ROF poza miastem Rzeszów.....	193
Rysunek 40. Prognoza zmian zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego ZTM na liniach komunikacyjnych ROF w Rzeszowie.....	193
Rysunek 41. Dynamika sprzedaży trójmiejskich biletów metropolitalnych i wzrostu składki członkowskiej do MZKZG .....	213

## Spis Fotografii

Fotografia 1. Przykład zintegrowanego SIP – dworzec kolejowo-autobusowy w Zittau .....	105
Fotografia 2. Rozkład jazdy nieoznaczonego przewoźnika .....	185
Fotografia 3. Nieaktualny rozkład jazdy w Kosinie k. Łańcuta – nieistniejący przewoźnik (Veolia) .....	187
Fotografia 4. Rozkład z informacją o możliwym przyjeździe 10 minut przed czasem przewidzianym w rozkładzie.....	188