

STUDIUM KOMUNIKACYJNE PRZEWORSKO – DYNOWSKIEGO OBSZARU WSPARCIA



1. Wprowadzenie do studium	4
2. Diagnoza stanu istniejącego	5
2.1. Ogólne informacje o gminach powiatu przeworskiego oraz rzeszowskiego	5
2.2. Zagospodarowanie przestrzenne dla Przeworsko-Dynowskiego obszaru komunikacyjnego, dla województwa podkarpackiego, powiatu przeworskiego oraz rzeszowskiego oraz gmin sąsiadujących	13
2.3. Uwarunkowania komunikacyjne wynikające z ustaleń w zakresie planowania przestrzennego	16
3. Analiza możliwości upłynnienia ruchu w miejscach utrudnień, modele ruchu z podziałem na warianty	19
3.1. Wariant nr 1	19
3.2. Wariant nr 2	19
3.3. Założenia do wariantu nr 1	19
3.4. Założenia do wariantu nr 2	19
3.5. Analiza natężenia ruchu na obszarze powiatów przeworskim i rzeszowskim na lata	19
3.6. Planowany rozwój układu dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych	19
4. Analiza dostępności terytorialnej poprzez wskazanie organiczne nośności dróg i mostów oraz ruch zewnętrzny w powiecie przeworskim i rzeszowskim	22
4.1. Położenie gmin oraz miast względem dróg zewnętrznych	22
4.2. Założenia i podstawa prognoz ruchu zewnętrznego	22
4.3. Ograniczenia nośności dróg i mostów	22
5. Prognozy ruchu z podziałem na warianty	22
5.1. Wariant nr 1	22
5.2. Wariant nr 2	22
6. Istniejący plan rozwiązań komunikacyjnych	22
6.1. Układ drogowy	22
6.2. Układ kolejowy w tym analiza perspektyw wykorzystania Przeworskiej Kolei Dojazdowej w transporcie pasażerskim (turystycznym)	24
6.3. Transport indywidualny	32
6.4. Transport zbiorowy	32

6.5.	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	35
6.6.	Analiza SWOT	42
7.	Parkowanie na terenie powiatu przeworskiego i rzeszowskiego	43
7.1.	Lokalizacja parkingów	43
7.2.	Uporządkowanie systemu parkowania	48
7.3.	Wskazanie nowych terenów na budowę parkingów	48
8.	Ruch rowerowy	48
8.1.	Istniejące trasy rowerowe	48
8.2.	Rozwój infrastruktury rowerowej	50
8.3.	Planowane inwestycje	52
9.	Charakterystyka systemu transportu na powiatach przeworskim i rzeszowskim	55
10.	Uzgodnienia i opinie oraz wykorzystane materiały do opracowania	55

1. Wprowadzenie do studium

Niniejsze opracowanie zostało wykonane w ramach projektu pt. „Zintegrowany Rozwój Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia” współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013. Studium Komunikacyjne Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia” jest dokumentem zawierającym diagnozę obecnego stanu systemu transportowego na terenie wskazanego obszaru wraz z jego powiązaniem na tle województwa i kraju. Celem dokumentu jest opracowanie koncepcji poprawnie działającego zrównoważonego systemu transportowego na wskazanym obszarze oraz konieczność dostosowywania systemu transportowego do dynamicznych przekształceń przestrzennych i demograficznych oraz zapewnienie jego bezpieczeństwa i efektywności. W ramach analizy wskazano rozwiązania dotyczące układu komunikacyjnego, które będą stanowić podstawę do jego rozwoju i modernizacji. Zadania i rozwiązania prezentowane w niniejszym opracowaniu mogą stanowić bazę przy ewentualnych zmianach w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego oraz w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Podstawą do przygotowania studium były dokumenty strategiczne poniżej wymienionych miejscowości :

- Gminy Adamówka,
- Gminy Dynów,
- Miasta Dynów,
- Gminy Gać,
- Gminy Hyżne,
- Gminy Jawornik Polski,
- Miasta i Gminy Kańczuga,
- Gminy Miejskiej Przeworsk,
- Powiatu Przeworskiego,
- Gminy Przeworsk,

- Miasta i Gminy Sieniawa,
- Gminy Tryńcza,
- Gminy Zarzecze,

2. Diagnoza stanu istniejącego

2.1. Ogólne informacje o gminach powiatu przeworskiego oraz rzeszowskiego

Przeworsko-Dynowski Obszar Wsparcia obejmuje swoim zasięgiem powiat przeworski oraz miasto Dynów, gminę Dynów i gminę Hyżne należące terytorialnie do powiatu rzeszowskiego w województwie podkarpackim.

Pod względem powierzchni Obszar Wsparcia (892 km²) stanowi 5% powierzchni województwa podkarpackiego i zamieszkuje go 99450 osób, co stanowi 4,67 % ludności województwa. Na jego terenie znajdują się miasta: Przeworsk, Kańczuga, Sieniawa oraz Dynów w których mieszka 27380 osób.

Największym ośrodkiem Obszaru jest miasto Przeworsk. Położone jest w centralnej części województwa podkarpackiego, w dorzeczu rzeki Mleczy, prawobrzeżnego dopływu Wisłoka w odległości 35 km na wschód od Rzeszowa, 60 km od granicy państwowej z Ukrainą i 120 km od południowej granicy kraju. Pierwsza wzmianka o Przeworsku pochodzi z 1281 r., prawa miejskie otrzymało w 1393 roku. Na przełom wieków XIX i XX przypadł wzmożony rozwój miasta związany z powstaniem ordynacji Lubomirskich (1825), budową cukrowni (1895) i węzła kolejowego. Współcześnie Przeworsk jest lokalnym ośrodkiem usługowo-przemysłowym, a także ważnym węzłem komunikacyjnym. Miasto stanowi centrum administracyjne powiatu – znajdują się tu m.in. starostwo, sąd rejonowy, prokuratura rejonowa, komenda powiatowa Policji i Państwowej Straży Pożarnej.

Ze względu na liczne zabytki i walory historyczne Przeworsk stanowi obiekt zainteresowania turystyki kulturowej i krajoznawczej. W mieście znajduje się ok. 60 obiektów zabytkowych. Do najważniejszych z nich należą: gotyckie klasztory obronne: Bernardynów (Kościół Świętej Barbary) i Bożogrobców (Bazylika z Kaplicą Grobu Bożego), Ratusz, klasycystyczny Pałac Lubomirskich, barokowy klasztor Szarytek oraz jedyny w Polsce żywy skansen „Pastewnik”.

Według danych GUS opublikowanych na koniec 2013 roku, gmina miejska Przeworsk zajmuje powierzchnię 22 km², z czego 0,1% zajmują grunty leśne, liczy 15779 mieszkańców (15,87% ludności Obszaru Wsparcia) przy gęstości zaludnienia wynoszącej 713 os/ km².

W roku 2013 w mieście działało 1476 podmiotów gospodarczych, w tym 1414 podmiotów należących do sektora prywatnego z czego 1098 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą oraz 22 spółki handlowe z udziałem kapitału zagranicznego. Na koniec grudnia 2013 roku w Powiatowym Urzędzie Pracy było zarejestrowanych 1335 bezrobotnych mieszkańców Przeworska.

Przeworsk jest otoczony promieniście przez gminę wiejską, która zajmuje powierzchnię 91 km², z czego 1,5% zajmują grunty leśne. Na terenie gminy mieszka 14876 osób przy gęstości zaludnienia wynoszącej 164 os/ km². W skład gminy wiejskiej Przeworsk wchodzi 11 sołectw.

Do najważniejszych obiektów zabytkowych i atrakcji turystycznych należy stojący we wsi Nowosielce zabytkowy XVI-wieczny kościół, położony na wysokim wzgórzu i otoczony mokradłami oraz Zespół Pałacowo - Parkowy z XIX we wsi Urzejowice.

Według danych z 2013 r. na terenie gminy wiejskiej Przeworsk działało 677 podmiotów gospodarczych, w tym 648 podmiotów należących do sektora prywatnego z czego 574 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. Na koniec grudnia 2013 roku w Powiatowym Urzędzie Pracy było zarejestrowanych 1364 bezrobotnych mieszkańców gminy wiejskiej Przeworsk.

Drugim co do wielkości ośrodkiem Przeworsko-Dynowski Obszaru Wsparcia jest miasto Dynów. Miejscowość położona jest w dolinie Sanu na Pogórzu Dynowskim, na południu powiatu rzeszowskiego. Spełnia ona ogromną rolę w gminie i okolicy będąc często dla okolicznej ludności jedynym miejscem zatrudnienia, nauki dla młodzieży i ośrodkiem życia kulturalnego.

Dynów posiada wiele placówek oświaty (przedszkole, dwie szkoły podstawowe, Liceum Ogólnokształcące, Zespół Szkół Zawodowych), Przychodnię Zdrowia, Zakład Opiekuńczo-Leczniczy, Pogotowie Ratunkowe, komisariat Policji, Pogotowie gazowe, Pogotowie energetyczne i Państwową Straż Pożarną. W mieście działa Miejski Ośrodek Kultury i Rekreacji, a najlepszym dowodem ambicji kulturalnych miasta są organizowane corocznie

już od 47 lat Dni Folkloru Pogórza Dynowskiego nawiązujące do bogatych tradycji i kultury ludowej tego terenu.

Potencjałem miasta jest jego malownicze położenie geograficzne, rzeka San, nieskażone środowisko przyrodnicze, liczne zabytki i szlaki turystyczne. Walory te podnosi ponadto bogata historia. Dynów może poszczycić się pięknym zabytkowym kościołem, zabytkowymi kapliczkami przydrożnymi, stylowymi kamieniczkami czy stojącym w rynku pomnikiem Władysława Jagiełły.

Oprócz walorów turystycznych miasto stwarza dogodne zaplecze dla inwestorów, również zagranicznych. Minione dziesięciolecia były okresem wielu inwestycji, również proekologicznych (oczyszczalnia ścieków, wysypiska odpadów, gazyfikacja i kanalizacja miasta).

Według danych GUS, gmina miejska Dynów zajmuje powierzchnię 25 km², z czego 11,9% zajmują grunty leśne, zamieszkuje ją 6186 osób (6,22% ludności Obszaru Wsparcia) przy gęstości zaludnienia wynoszącej 252 os/ km².

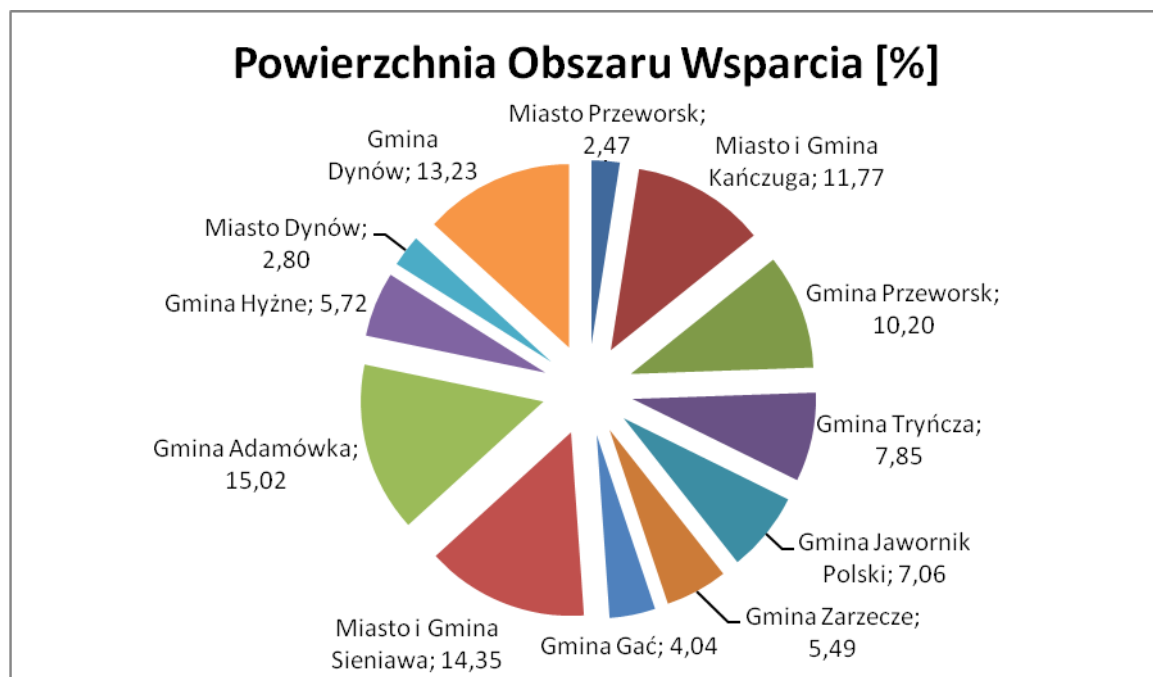
W roku 2013 w mieście działało 443 podmioty gospodarcze, w tym 415 podmiotów należących do sektora prywatnego z czego 335 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą oraz 2 spółki handlowe z udziałem kapitału zagranicznego. Na koniec grudnia 2013 roku w Powiatowym Urzędzie Pracy było zarejestrowanych 515 bezrobotnych mieszkańców Dynowa.

W Dynowie mają siedzibę również władze samorządowe gminy wiejskiej, do której należy 9 sołectw. Administracyjnie gmina położona jest w powiecie rzeszowskim, w karpackiej części Dorzecza Sanu, na pograniczu Pogórza Dynowskiego i Przemyskiego. Gmina wiejska Dynów zajmuje powierzchnię 118 km², z czego 35% zajmują grunty leśne, zamieszkuje ją 7034 osób przy gęstości zaludnienia wynoszącej 59 os/ km².

Na terenie gminy funkcjonuje 311 podmiotów gospodarczych, z czego 20 należy do sektora publicznego. Na koniec 2013 roku w Powiatowym Urzędzie Pracy było zarejestrowanych 540 bezrobotnych mieszkańców gminy wiejskiej Dynów.

Występują tu korzystne warunki klimatyczne i glebowe do produkcji rolnej, sprzyjające uprawie zbóż, ziemniaków jadalnych czy roślin pastewnych. Większość istniejących gospodarstw rolnych prowadzi produkcją na własne potrzeby. Gmina Dynów jest niezwykle atrakcyjna pod względem turystycznym. Głównym atutem jest jej położenie na czystym,

nie skażonym terenie. Część obszaru gminy objęta jest ochroną przyrody w ramach Parku Krajobrazowego Pogórza Przemyskiego oraz Przemysko-Dynowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

Gminą leżącą administracyjnie na terenie powiatu rzeszowskiego jest również gmina Hyżne, która graniczy od południowego wschodu z gminą Dynów. Obszar całej gminy wchodzi w skład Pogórza Dynowskiego. Charakterystyczną cechą tego terenu jest urozmaicony, wyżynno – pagórkowaty krajobraz, z licznymi dolinami rzek i potoków. Gmina ma charakter głównie rolniczy. Z łącznej powierzchni wynoszącej 51 km² użytki rolne i leśne zajmują 91,3%. Zdecydowana większość użytków rolnych znajduje się w posiadaniu rolników indywidualnych. Występują tu korzystne warunki glebowe i klimatyczne do produkcji rolnej, sprzyjające uprawie wszystkich roślin rolniczych, w tym także warzyw i owoców.

Od 2007 roku gmina posiada nowoczesną biologiczno-mechaniczną oczyszczalnię ścieków wraz z siecią kanalizacyjną. Gmina Hyżne może zaoferować dla ewentualnych inwestorów eksploatację złóż zeolitów i diatomitów oraz wykorzystanie wód mineralnych i leczniczych. Istnieje możliwość zarówno uruchomienia rozlewni wód, jak i ośrodka leczniczo-wypoczynkowego w malowniczej okolicy.

Ciekawa konfiguracja terenu, bliskie sąsiedztwo rzeki San, dogodny układ komunikacyjny oraz przebiegające przez gminę szlaki turystyczne stwarzają dobre warunki do uprawiania turystyki pieszej i aktywnego wypoczynku. Duże obszary leśne, niski poziom uprzemysłowienia gwarantują czyste powietrze i możliwość obcowania z nieskażoną przyrodą w powstających gospodarstwach agroturystycznych.

Na terenie gminy funkcjonuje 326 podmiotów gospodarczych, w tym 310 podmiotów należących do sektora prywatnego z czego 260 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą oraz 1 spółka handlowa z udziałem kapitału zagranicznego. Na koniec 2013 roku gminę zamieszkiwało 6968 osób przy gęstości zaludnienia 136 os/ km², zaś w Powiatowym Urzędzie Pracy było zarejestrowanych 415 bezrobotnych mieszkańców. W skład gminy wiejskiej Hyżne wchodzi 7 sołectw.

Do obszaru terytorialnego Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia należą dwie gminy miejsko-wiejskie leżące na terenie powiatu przeworskiego: Kańczuga i Sieniawa.

Miasto i gmina Kańczuga graniczy od północy z gminą Przeworsk oraz Gać zaś od południowo-zachodu z gminą Jawornik Polski. Do gminy należy 14 sołectw. Kańczuga to typowe miasto galicyjskie, z historią sięgającą XIV wieku. Pierwsze informacje pisane dotyczące osadnictwa na tym terenie pochodzą już z 1340 r. Prawa miejskie Kańczuga otrzymała w roku 1440. Kańczuga jest przede wszystkim gminą rolniczą zaś nadleśnictwo może poszczycić się obszarami leśnymi z urozmaiconym drzewostanem.

Gmina zajmuje obszar 105 km² (miasto – 7 km²) z czego 15,1% zajmują grunty leśne, zamieszkuje ją 12586 osób (miasto – 3236 osób).

W roku 2013 na terenie gminy działało 607 podmiotów gospodarczych, w tym 571 podmiotów należących do sektora prywatnego z czego 469 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą oraz 4 spółki handlowe z udziałem kapitału zagranicznego. Na koniec grudnia 2013 roku w Powiatowym Urzędzie Pracy było zarejestrowanych 1105 bezrobotnych mieszkańców gminy Kańczuga.

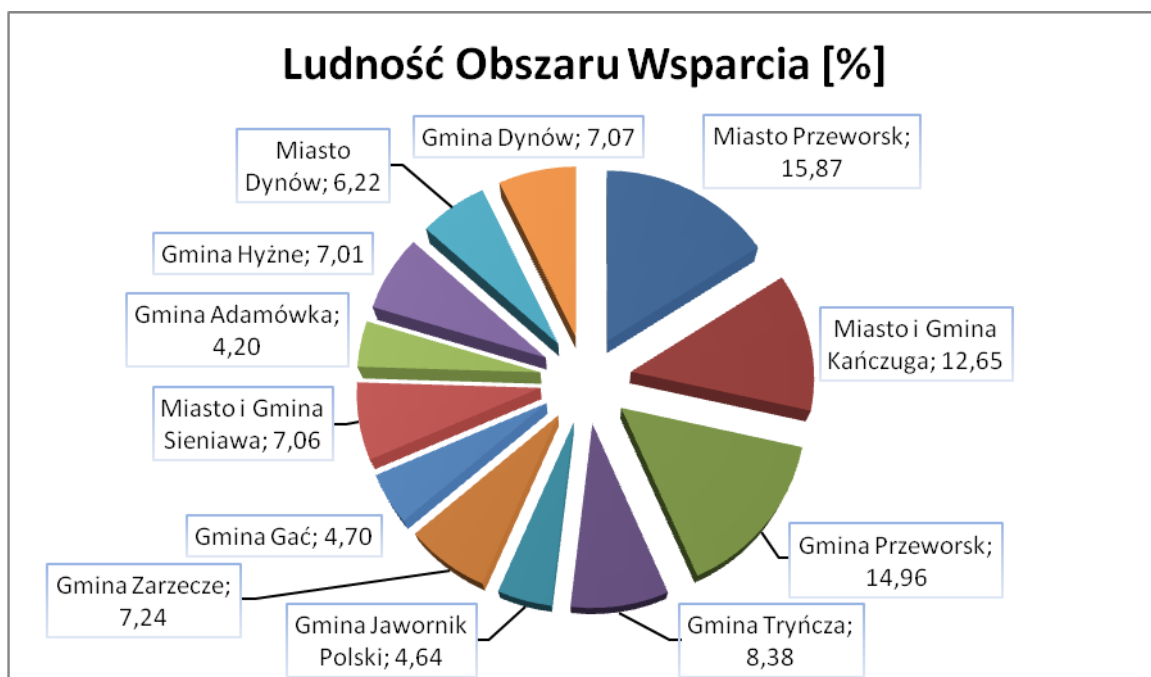
Miasto i gmina Sieniawa leży w Kotlinie Sandomierskiej w odległości 18 km na północny-wschód od Przeworska, obejmuje miasto oraz dziewięć sołectw. W gminie posiadającej charakter rolniczy uprawia się głównie zboże, ziemniaki i buraki. Wzdłuż prawego brzegu Sanu, na gruntach wysokich klas utworzono strefę intensywnego rozwoju rolnictwa. Strefa ta wyłączona jest z zabudowy. Podobnemu wyłączeniu podlegają gleby pochodzenia

organicznego. Główną bazę produkcji roślinnej, hodowlanej i sadowniczej na obszarze całej gminy stanowią użytki rolne średnich i niższych klas.

Główne obiekty zabytkowe gminy to: Kościół parafialny pod wezwaniem św. Jana Chrzyciela, murowany z 1753 roku, Zespół klasztorny ojców Dominikanów z ok. 1754 roku, Zespół pałacowo – parkowy oraz pozostałości fortyfikacji miejskich z ok. 1664 - 1680 r.

Według danych GUS, gmina miejsko-wiejska Sieniawa zajmuje powierzchnię 128 km² (miasto – 7 km²), z czego 40,8% zajmują grunty leśne i zamieszkuje ją 7026 osób (miasto - 2179 osób).

W roku 2013 w gminie działało 356 podmiotów gospodarczych, w tym 336 podmioty należące do sektora prywatnego z czego 255 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą oraz 1 spółka handlowa z udziałem kapitału zagranicznego. Na koniec grudnia 2013 roku w Powiatowym Urzędzie Pracy było zarejestrowanych 522 bezrobotnych mieszkańców gminy Sieniawa.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

Najbardziej wysuniętą na północ gminą powiatu przeworskiego jest Adamówka. Położona jest w obrębie Sieniawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ma charakter rolniczy.

Oprócz tradycyjnych upraw rozwija się tu hodowla ryb, rosnące znaczenie odgrywają plantacje owoców i warzyw. W gminie nie ma uciążliwych dla środowiska obiektów przemysłowych. Są tu natomiast rozległe lasy i łąki, co sprzyja rozwojowi agroturystyki.

Obszar gminy w której skład wchodzi 6 sołectw zajmuje 134 km², z czego 47,8% to powierzchnia gruntów leśnych, zamieszkuje ją 4174 osób przy gęstości zaludnienia wynoszącej 31 os/ km².

Na koniec roku 2013 w gminie działało 200 podmiotów gospodarczych, w tym 191 podmioty należące do sektora prywatnego z czego 158 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą oraz 2 spółki handlowe z udziałem kapitału zagranicznego. Według danych GUS w Powiatowym Urzędzie Pracy na dzień 31.12.2013 roku było zarejestrowanych 335 bezrobotnych mieszkańców gminy Adamówka.

Gmina Tryńcza od południa graniczy z gminą wiejską Przeworsk a od północnego-wschodu z gminą Sieniawa.

Charakterystyczną cechą krajobrazu gminy i zarazem atrakcją turystyczną są tereny nadbrzeżne i szerokie koryta rzeki Wisłok i San. Brak naturalnych wyniesień terenowych nie ogranicza otwartych przestrzeni, a horyzont oznacza linia lasu. Tereny leśne tworzą zwarte kompleksy, graniczące z drogami i terenami upraw rolnych. Największe kompleksy leśne znajdują się w środkowo - wschodniej części gminy.

W skład gminy wchodzi 9 sołectw. Według danych GUS opublikowanych na koniec 2013 roku, gmina zajmuje powierzchnię 70 km², z czego 16,5% zajmują grunty leśne, liczy 8337 mieszkańców przy gęstości zaludnienia wynoszącej 119 os/ km².

W roku 2013 w gminie działało 349 podmiotów gospodarczych, w tym 329 podmiotów należących do sektora prywatnego z czego 275 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą oraz 1 spółka handlowa z udziałem kapitału zagranicznego. Na koniec grudnia 2013 roku w Powiatowym Urzędzie Pracy było zarejestrowanych 754 bezrobotnych mieszkańców gminy.

Najmniejszą powierzchnię z gmin wiejskich wchodzących w skład Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia zajmuje gmina Gać. Na obszarze 36 km² zamieszkuje 4672 osoby przy gęstości zaludnienia wynoszącej 130 os/ km². Zgodnie z podziałem administracyjnym swoim obszarem obejmuje 6 sołectw. Gmina położona jest na pogórzu rzeszowskim nad rzeką

Markówką na południowy zachód od Przeworska i posiada bardzo małą powierzchnię gruntów leśnych (0,1%).

Pomimo dużej ilości mieszkańców w stosunku do powierzchni, na terenie gminy w 2013 roku działało tylko 167 podmiotów gospodarczych, w tym 150 podmiotów należących do sektora prywatnego z czego 117 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą oraz 1 spółka handlowa z udziałem kapitału zagranicznego. Na koniec grudnia 2013 roku w Powiatowym Urzędzie Pracy było zarejestrowanych 378 bezrobotnych mieszkańców gminy Gać.

Gmina Zarzecze od strony północno-zachodniej graniczy bezpośrednio z miastem Przeworsk. W skład gminy wchodzi 9 sołectw.

Do najważniejszych obiektów zabytkowych i atrakcji turystycznych należy Pałac Dzieduszyckich w Zarzeczcu powstały w latach 1817-1819 wraz z parkiem romantycznym oraz Kościół p.w. Wszystkich Świętych w Siennowie

Według danych GUS, gmina Zarzecze zajmuje powierzchnię 49 km², z czego 9,4% zajmują grunty leśne, zamieszkuje ją 7200 osób przy gęstości zaludnienia wynoszącej 146 os/ km².

W roku 2013 w mieście działało 339 podmiotów gospodarczych, w tym 315 podmiotów należących do sektora prywatnego z czego 256 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą oraz 1 spółka handlowa z udziałem kapitału zagranicznego. Na koniec grudnia 2013 roku w Powiatowym Urzędzie Pracy było zarejestrowanych 602 bezrobotnych mieszkańców gminy.

W południowo-zachodniej części powiatu przeworskiego leży gmina Jawornik Polski. Graniczy ona od strony południowej z gminą Dubiecko należącą do powiatu przemyskiego oraz Dynów i Hyżne z powiatu rzeszowskiego.

Gmina jest doskonałym miejscem do wypoczynku i rekreacji. Posiada wiele atrakcji turystycznych. Charakterystycznym miejscem jest Zespół Pałacowo-Parkowy w Hadlach Szklarskich – obiekt wypoczynkowo-rekreacyjny z basenem, sauną, kortem tenisowym, placem zabaw dla dzieci i boiskiem sportowym.

W skład gminy wchodzi 8 sołectw. Według danych GUS opublikowanych na koniec 2013 roku, gmina zajmuje powierzchnię 63 km², z czego 27,8% zajmują grunty leśne, liczy 4612 mieszkańców przy gęstości zaludnienia wynoszącej 73 os/ km².

W roku 2013 w gminie działało 235 podmiotów gospodarczych, w tym 223 podmioty należące do sektora prywatnego z czego 179 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. Na koniec grudnia 2013 roku w Powiatowym Urzędzie Pracy było zarejestrowanych 414 bezrobotnych mieszkańców gminy Jawornik Polski.

2.2. Zagospodarowanie przestrzenne dla Przeworsko-Dynowskiego obszaru komunikacyjnego, dla województwa podkarpackiego, powiatu przeworskiego oraz rzeszowskiego oraz gmin sąsiadujących.

Uwarunkowania zewnętrzne wynikające z Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego-Perspektywa 2030 uchwalonego w dniu 18 lutego 2014 roku

Plan zagospodarowania przestrzennego określa politykę przestrzenną samorządu województwa podkarpackiego. W planie zagospodarowania przestrzennego zgodnie z ustawą z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, określa się: podstawowe elementy sieci osadniczej i ich powiązania komunikacyjne i infrastrukturalne; systemy obszarów chronionych; rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym (obiekty infrastruktury społecznej, technicznej, transportu, itd.) i inne.

Najważniejsze znaczenie dla transportu drogowego w województwie mają drogi krajowe. Problemem w zakresie dostępności komunikacyjnej województwa, jest przede wszystkim brak dróg szybkiego ruchu powodujący, iż ruch lokalny i tranzytowy na krótkich i długich dystansach obsługiwany jest przez te same drogi. Istniejący wewnętrzny układ sieci drogowej ze względu na stan techniczny (parametry techniczne dróg nie odpowiadają klasom techniczno-funkcjonalnym) wymaga dalszej modernizacji i rozbudowy. Szansę na poprawę sytuacji komunikacyjnej województwa daje autostrada A4, która będzie stanowić główną oś komunikacyjną regionu na kierunku wschód-zachód oraz droga ekspresowa S19, która będzie przebiegać wzdłuż wschodniej granicy kraju.

Największym obciążeniem ruchem charakteryzują się drogi wojewódzkie zapewniające połączenia na terenach, gdzie zaznacza się brak dróg krajowych. Jedną z nich jest droga wojewódzka nr 835 relacji Lublin – Przeworsk – Dynów – Grabownica Starzeńska.

Według wizji rozwoju przestrzennego województwa, drogowa sieć transportowa będzie stanowić zintegrowany system poprawiający m.in. wewnętrzną dostępność komunikacyjną poprzez powiązania funkcjonalne dróg krajowych i wojewódzkich z autostradą A4 i drogami ekspresowymi.

Celem jest wzmocnienie i rozwój wewnątrzregionalnych powiązań komunikacyjnych Rzeszowa z ośrodkami subregionalnymi i lokalnymi oraz pomiędzy tymi ośrodkami. W skali układu transportowego Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia zgodnie z planami województwa planuje się to osiągnąć poprzez:

1. Utrzymanie podstawowego układu powiązań komunikacyjnych (DK nr 4, DK nr 77, DW nr 835, DW nr 867, DW nr 870, DW nr 881)
2. Zapewnienie połączeń drogowych o wysokich parametrach technicznych pomiędzy Rzeszowem a największymi miastami województwa oraz między tymi miastami, poprzez modernizację istniejących oraz budowę nowych odcinków dróg
3. Dobre skomunikowanie węzłów autostradowych i dróg ekspresowych z pozostałą infrastrukturą drogową województwa, łączących drogi wojewódzkie i powiatowe
4. Rozbudowywanie istniejącego układu drogowego o obwodnicę miast i miejscowości na drogach krajowych i wojewódzkich o dużym natężeniu ruchu (między innymi: Dynów, Kańczuga, Przeworsk, Sieniawa)

Uwarunkowania wynikające ze Strategii Rozwoju Powiatu Przeworskiego, Planu Rozwoju Lokalnego Powiatu Rzeszowskiego oraz Gminnych Strategii Rozwoju

Strategia Rozwoju Powiatu Przeworskiego przyjęta do realizacji w 2007 roku ukazuje i definiuje problemy dotyczące układu transportowego na szczeblu powiatu. Obecny układ sieci dróg powiatowych powstał w wyniku modernizacji istniejących dróg, poprzez poszerzanie, wzmacnianie i ulepszanie ich nawierzchni. W efekcie występuje znaczne zróżnicowanie stanu technicznego dróg w poszczególnych gminach, jak również nierównomierna gęstość sieci drogowej. Nie wszystkie drogi powiatowe posiadają parametry odpowiednie do funkcji i klasy oraz wzrastającego natężenia ruchu, rosnąca ilość pojazdów na drogach jest nieproporcjonalna do nakładów na remonty dróg.

Łączna długość dróg znajdujących się w administracji Zarządu Dróg Powiatowych w Przeworsku o nawierzchni twardej wynosiła na koniec 2012 roku 309,6 km.

Wizja rozwoju powiatu przeworskiego, którego obszar w całości należy do Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia określa najistotniejsze obszary strategiczne. Jednym z nich,

na którym powinna koncentrować działalność samorządu powiatowego jest infrastruktura techniczna. Priorytetem w tym zakresie jest wzrost konkurencyjności powiatu oraz poprawa jego dostępności przestrzennej. Zostały wyznaczone następujące cele:

1. Poprawa dostępności i atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej powiatu poprzez realizację przedsięwzięć w zakresie sieci komunikacyjnej (...) przez następujące działania:
 - systematyczna rozbudowa, modernizacja i remont dróg, węzłów, skrzyżowań, mostów, wiaduktów, estakad, tuneli wraz z towarzyszącą infrastrukturą
 - uchwalenie nowych planów zagospodarowania przestrzennego
 - budowa ścieżek rowerowych
2. Usprawnienie komunikacji pomiędzy ośrodkami gminnymi oraz stworzenie dogodnych warunków do lokalizacji nowych inwestycji przez następujące działania:
 - tworzenie infrastruktury towarzyszącej w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego
 - poprawa powiązań komunikacyjnych i systemu komunikacji publicznej w powiecie

Plan Rozwoju Lokalnego powiatu rzeszowskiego przyjęty do realizacji w 2004 roku, z którego w skład Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia wchodzi gminy wiejskie Dynów, Hyżne oraz gmina miejska Dynów, odnosząc się do układu komunikacyjnego na terenie powiatu również stwierdza, że stan techniczny dróg jest niezadowalający zaś ilość znajdujących się przy nich chodników jest zbyt mała. Jako jedno z zagrożeń wskazany jest niedostatek środków finansowych na rozbudowę infrastruktury. Budowa i modernizacja infrastruktury dróg powiatowych wraz z obiektami mostowymi oraz budowa ścieżek rowerowych zostały wpisane do działań w ramach obszarów strategicznych.

Gminy nie są hierarchicznie podporządkowane powiatom, ale powiaty z założenia powinny koncentrować i koordynować działania gmin w zakresie zadań, których nie mogą one realizować samodzielnie. Dlatego strategię powiatów i gmin powinny być ze sobą powiązane i uzupełniać się wzajemnie. Główne kierunki rozwoju gmin powinny być odzwierciedlane w strategii powiatu. W tej sytuacji stworzenie spójnej, kompleksowej strategii rozwoju powiatu oraz powiązanych z nią strategii gminnych jest szczególnie ważne dla prawidłowego rozwoju powiatu.

Gminne Strategie Rozwoju stanowią wiedzę o miastach i gminach wchodzących w skład Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia oraz zawierają zadania i programy, jakimi chcą się kierować podczas planowania swojego rozwoju.

System komunikacji stanowi jeden z podstawowych elementów zagospodarowania układu przestrzennego gminy. Spełnia on w stosunku do niego funkcję usługową, która polega na zaspokojeniu podstawowych potrzeb w zakresie przewozu ludzi i towarów. Sprawne funkcjonowanie systemu komunikacji jest czynnikiem decydującym o szybkości rozwoju danego regionu, wzmacnia atrakcyjność turystyczno-rekreacyjną i potencjał kulturowy.

Na terenach miast i gmin występują trzy kategorie dróg: wojewódzkie, powiatowe oraz gminne.

Sieć dróg jest dobrze rozwinięta, ale większość dróg powiatowych i gminnych jest w złym stanie technicznym i wymaga sukcesywnej modernizacji. Ponadto wiele dróg wymaga poprawy rowów odwadniających, mostków i przepustów.

Pomimo wielu nakładów inwestycyjnych w obszarze infrastruktury komunikacyjnej, jakie zostały dokonane w ostatnich latach, stan dróg stanowi jedną z podstawowych barier rozwoju gmin oraz wpływa negatywnie na komfort życia mieszkańców. Celem gmin jest dążenie do polepszenia jakości szlaków komunikacyjnych, ograniczenie liczby wypadków drogowych oraz ograniczenie zanieczyszczenia środowiska naturalnego.

2.3. Uwarunkowania komunikacyjne wynikające z ustaleń w zakresie planowania przestrzennego

Układ drogowy

Sieć drogową Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia tworzą drogi powiatowe i gminne, w powiązaniu z drogami wyższej kategorii – wojewódzkimi i krajowymi. Układ najważniejszych powiązań komunikacyjnych stanowią:

- Droga krajowa nr 4 (E40) relacji: granica państwa (Niemcy) – Wrocław – Katowice – Kraków – Rzeszów – Korczowa – granica państwa (Ukraina)
- Droga krajowa nr 77 relacji: Lipnik – Sandomierz – Leżajsk – Tryńcza – Jarosław – Przemyśl
- oddany do ruchu odcinek autostrady A4 wraz z węzłem z DK4
- Droga wojewódzka nr 835 relacji: Lublin – Przeworsk – Dynów – Grabownica Starzeńska
- Droga wojewódzka nr 867 relacji: Sieniawa – Wola Mołodycka – Oleszyce – Lubaczów – Hrebenne
- Droga wojewódzka nr 870 relacji: Sieniawa – Wiązownica – Jarosław
- Droga wojewódzka nr 877 relacji: Naklik – Leżajsk – Łańcut – Szklary

- Droga wojewódzka nr 878 relacji: Rzeszów – Dylągówka
- Droga wojewódzka nr 881 relacji: Sokołów Młp. – Łańcut – Kańczuga – Żurawica
- Droga wojewódzka nr 884 relacji: Przemyśl – Dubiecko – Bachórz - Domaradz

Najważniejszy węzeł komunikacyjny Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia stanowi miasto Przeworsk, w którym krzyżują się drogi o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i regionalnym. Miasto w kierunku wschód-zachód przecina droga krajowa nr 4 natomiast w kierunku północ-południe droga wojewódzka nr 835. Przez teren gminy wiejskiej Przeworsk będzie przebiegać będąca w budowie autostrada A4 wraz z oddanym już do użytku węzłem autostradowym.

W północnej części Obszaru Wsparcia najważniejszym węzłem komunikacyjnym jest Tryńcza, gdzie krzyżuje się DK 7 z DW 835 oraz miasto Sieniawa, przez które przebiegają drogi wojewódzkie nr 835, 867 i 870.

W odległości 12 km na południowy-zachód od Przeworska znajduje się miasto Kańczuga, gdzie krzyżują się drogi wojewódzkie nr 835 i 881.

W południowej części Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia znajdują się trzy węzły komunikacji drogowej: Dylągówka (DW 877, DW 878), Szklary (DW 835, DW 877) oraz Dynów (DW 835, DW 884).

Głównymi problemami w zakresie infrastruktury drogowej jest występujące znaczne zróżnicowanie stanu technicznego dróg w poszczególnych gminach, jak również nierównomierna gęstość sieci drogowej. Nie wszystkie drogi powiatowe posiadają parametry odpowiednie do funkcji i klasy oraz występującego natężenia ruchu. Na terenie Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia znajduje się w sumie 388 km dróg powiatowych o nawierzchni twardej.

Uzupełnienie sieci dróg powiatowych stanowią drogi gminne. Obsługują one głównie przyległą zabudowę na terenie poszczególnych miejscowości gmin. Większość nawierzchni tych dróg jest w średnim stanie technicznym i użytkowym, wymagają remontów i modernizacji, co jest warunkiem koniecznym do zaspokajania potrzeb gospodarczych oraz społecznych wsi w zakresie transportu. Łączna długość zamiejskich dróg gminnych na terenie Obszaru Wsparcia wynosi 430 km.

Układ kolejowy

Układ sieci kolejowej Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia nawiązuje do historycznie ukształtowanych szlaków handlowych i transportowych. Przez teren miasta i gminy wiejskiej Przeworsk przebiega magistrala kolejowa E-30 relacji Kraków – Rzeszów – Przeworsk – Przemyśl – Medyka tworząc z linią kolejową relacji Przeworsk – Rozwadów bardzo ważny węzeł kolejowy w regionie. Ze względu na swój przebieg, powyższe linie kolejowe zapewniają głównie dostępność komunikacyjną z innymi powiatami i rejonami kraju, odgrywając mniejszą rolę w zakresie transportu na terenie gmin wchodzących w skład Obszaru Wsparcia.

Bardzo ważnym elementem układu kolejowego, przede wszystkim pod względem turystycznym, jest Przeworska Kolej Dojazdowa, pierwotnie funkcjonująca pod nazwą: Wąskotorowa Kolej Lokalna Przeworsk-Dynów. Jest to linia kolejowa łącząca Przeworsk i Dynów, biegnąca doliną rzeki Mleczy, słynąca m.in. z tunelu w Szklarach, jedyne na kolejach wąskotorowych w Polsce i najdłuższego w Europie (602 m). Po całej 46-kilometrowej linii kursuje turystyczny pociąg Pogórzanin, a od 2010 roku także mała, 4-osobowa drezyna DOC.

Przeworska Kolej Dojazdowa z kompleksem budynków dworcowych jest unikatowym obiektem zabytkowym w swojej kategorii, który może znakomicie wyróżniać Przeworsko-Dynowski Obszar Wsparcia na mapie turystycznej regionu i Polski. Początki wąskotorówki sięgają roku 1894, budowa trwała w latach 1900-1904. Na trasie powstały budynki stacyjne i mieszkalne, w Przeworsku warsztaty, a obok stacji w Dynowie parowozownia zwrotna. W roku 1991 kolejka wąskotorowa Przeworsk-Dynów została wpisana do rejestru zabytków. Obecny zarządcą jest PZD w Przeworsku, a operatorem przewozów pasażerskich Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych, które w 2003 roku uruchomiło turystyczny ruch pasażerski w sezonie letnim.

Przeworska Kolej Dojazdowa pod względem konstrukcji inżynierskich i architektury kolejowej, a także walorów krajobrazowych zaliczana jest do najpiękniejszych wąskotorówek w kraju. Prowadzona od kilku lat promocja kolejki jest bardzo aktywna ale jednocześnie zbyt skromna, aby PKD stała się rdzeniem oferty turystycznej regionu. Cały kompleks wymaga nakładów finansowych na modernizację trasy i budynków oraz szeroko zakrojoną, staranną promocję wykraczającą poza region.

3. Analiza możliwości upłynnienia ruchu w miejscach utrudnień, modele ruchu z podziałem na warianty

3.1. Wariant nr 1

3.2. Wariant nr 2

3.3. Założenia do wariantu nr 1

3.4. Założenia do wariantu nr 2

3.5. Analiza natężenia ruchu na obszarze powiatów przeworskim i rzeszowskim na lata-.....

3.6. Planowany rozwój układu dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych.

Rozwój gospodarki oraz atrakcyjność inwestycyjna i turystyczna regionu są uwarunkowane przez istnienie sprawnego systemu komunikacyjnego łączącego region z głównymi ośrodkami gospodarczymi o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Z perspektywy województwa szczególnie ważne jest wzmacnianie integracji wojewódzkiego systemu transportu drogowego z europejską siecią TEN T oraz planowaną siecią autostrad i dróg ekspresowych w Polsce. Działania te wpłyną znacząco na poprawę dostępności zewnętrznej regionu, jego stolicy Rzeszowa oraz ośrodków subregionalnych (Krosna, Mielca, Przemyśla, Stalowej Woli i Tarnobrzega). Ważnym elementem poprawiającym dostępność regionu, obok modernizacji dróg krajowych, będzie tworzenie węzłów intermodalnych stanowiących dogodne połączenia, pozwalające korzystać z różnych rodzajów transportu oraz rozbudowa przejść granicznych. Wpłynie to na poprawę warunków wymiany handlowej, co pozwoli lepiej wykorzystać szansę jaką stwarza przygraniczne położenie regionu. Według zapisów Diagnozy Sytuacji Społeczno –Gospodarczej Województwa Podkarpackiego zakładane efekty realizowanych działań obejmować będą:

-ukończenie budowy autostrady A4, a także realizacja odcinków drogi ekspresowej S19 stanowiącej część szlaku transportowego „Via Carpatia” oraz S74,

-wzmocnienie systemu powiązań komunikacyjnych regionu ze stolicą oraz innymi krajowymi ośrodkami wzrostu,

- utworzenie funkcjonalnego systemu łączącego układ dróg wojewódzkich z głównymi ciągami komunikacyjnymi poprzez budowę dróg dojazdowych i łączników do węzłów autostrady A4 i dróg ekspresowych S19 i S74,

- poprawa dostępności zewnętrznej ośrodków subregionalnych dzięki budowie i rozbudowie dróg krajowych (w tym DK77, DK28, DK73, DK84, DK9),
- modernizacja systemu głównych drogowych powiązań komunikacyjnych województwa podkarpackiego z sąsiadującymi województwami,
- utworzenie spójnego systemu transportu pozwalającego łączyć możliwości przewozowe różnych rodzajów transportu poprzez budowę systemu połączeń multimodalnych i intermodalnych,
- rozbudowa oraz powstawanie nowych przejść granicznych jako ważny element rozwijania współpracy transgranicznej i międzynarodowej,
- rozbudowa istniejących oraz budowa nowych dróg poprawiających dostępność do przejść granicznych oraz centrów logistycznych,
- usprawnienie systemu drogowego województwa poprzez rozbudowę istniejących i budowę nowych odcinków dróg łączących ośrodki subregionalne oraz poprzez budowę ich obwodnic, jak również przez podniesienie klasy dróg i zmiany kategorii tych dróg, na których występuje szczególna koncentracja ruchu,
- utworzenie (budowa) systemu łączącego węzły autostrady A 4 z drogą krajową Nr 4 (E 40).

Poprawa dostępności komunikacyjnej w ruchu drogowym do Rzeszowa oraz pomiędzy miastami powiatowymi stanowi ważny element umożliwiający rozprzestrzenianie procesów rozwojowych, jak również integrację regionu w wymiarze gospodarczym i rynków pracy. Rzeszów jako stolica województwa realizuje szereg funkcji o istotnym znaczeniu dla całego regionu, stąd konieczne jest budowanie sprawnych powiązań drogowych łączących Rzeszów z miastami powiatowymi. Konieczna jest również integracja potencjałów ośrodków stanowiących bieguny wzrostu w województwie poprzez rozwój połączeń drogowych pomiędzy nimi. W obrębie województwa i jego najbliższego otoczenia wyróżnić można kilka podukładów miejskich, opartych na wyraźnych ciężeniach grawitacyjnych. Jest to zwłaszcza układ Tarnobrzeg-Sandomierz-Stalowa Wola, Krosno-Jasło, Rzeszów-Łańcut, Dębica-Ropczyce. Powyższy układ powinien zostać rozwinięty poprzez wzmocnienie relacji: Dębica-Ropczyce-Mielec, Jarosław-Przeworsk, Sanok-Lesko-Ustrzyki Dolne. Zakładane efekty realizowanego działań:

- skrócenie czasu dojazdu do Rzeszowa z miast powiatowych dzięki inwestycjom w infrastrukturę drogową, szczególnie na obszarach o utrudnionej dostępności,
- usprawnienie połączeń pomiędzy regionalnymi biegunami wzrostu poprzez budowę i rozbudowę łączących je układów drogowych w celu wzmocnienia ich powiązań funkcjonalnych,
- poprawa dostępności drogowej do miejsc koncentracji działalności gospodarczej, w szczególności stref ekonomicznych,

- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w miastach dzięki budowie obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich,
- poprawa dostępności drogowej do miejsc o szczególnym znaczeniu turystycznym,
- rozwój atrakcyjnego i konkurencyjnego transportu zbiorowego poprzez utworzenie Centrum Zarządzania Publicznym Transportem Zbiorowym, koordynację usług świadczonych przez przewoźników z uwzględnieniem potrzeb obszarów defaworyzowanych.

Dostępność komunikacyjna jest ważnym elementem organizacji przestrzeni, mającym istotny wpływ na zróżnicowanie funkcjonalności poszczególnych regionów. Im lepsza dostępność komunikacyjna, tym lepsze potencjalne warunki dla rozwoju gospodarczego i podniesienia poziomu i jakości życia jego mieszkańców. Na poziomie analiz europejskich województwo podkarpackie położone jest peryferyjnie, a jego dostępność jest niska.

Wykonane badania dostępności potencjałowej drogowej Polski w układzie gminnym, w której brano pod uwagę wyłącznie relacje krajowe wskazują, iż w województwie podkarpackim obszar lepszej dostępności obejmuje północno-zachodnią oraz centralną część regionu (z Rzeszowem). Dalej wartość wskaźnika maleje zarówno ku wschodowi, jak i na południe. W Bieszczadach notowane są najniższe poziomy wskaźnika dostępności potencjałowej w skali kraju. Widoczna jest wyraźna różnica w dostępności przestrzennej względem sąsiednich regionów (poza lubelskim). Zaznacza się strefa nieciągłości na linii Wisły, spowodowana brakiem mostów na południe od Tarnobrzega.

4. Analiza dostępności terytorialnej poprzez wskazanie organicznej nośności dróg i mostów oraz ruch zewnętrzny w powiecie przeworskim i rzeszowskim

4.1. Położenie gmin oraz miast względem dróg zewnętrznych

4.2. Założenia i podstawa prognoz ruchu zewnętrznego

4.3. Ograniczenia nośności dróg i mostów

5. Prognozy ruchu z podziałem na warianty

5.1. Wariant nr 1

5.2. Wariant nr 2

6. Istniejący plan rozwiązań komunikacyjnych

6.1. Układ drogowy

Podstawową sieć drogową województwa podkarpackiego tworzą drogi krajowe i wojewódzkie, uzupełnione drogami powiatowymi i gminnymi. Geometria sieci drogowej zapewnia powiązania miast i gmin w układzie wewnętrznym i zabezpiecza połączenia z krajowym układem drogowym. Obecny układ sieci drogowej na obszarze województwa powstał przez kolejne etapy modernizacji istniejących dróg, polegające na wzmocnieniu, poszerzaniu i ulepszaniu nawierzchni. Wynikiem takiego działania jest fakt, że sieć dróg w województwie nie na całej długości posiada parametry odpowiednie do funkcji i klasy drogi oraz wzrastającego natężenia ruchu. Brak drożności spowodowany jest przede wszystkim złym stanem technicznym nawierzchni i obiektów mostowych, ograniczeniami prędkości wskutek intensywnej zabudowy dróg i brakiem odpowiednich parametrów technicznych na niektórych odcinkach sieci. Poważne utrudnienie komunikacyjne stanowi również brak dostatecznej liczby mostów na głównych rzekach, zwłaszcza na Wiśle, Sanie i Wisłoku.

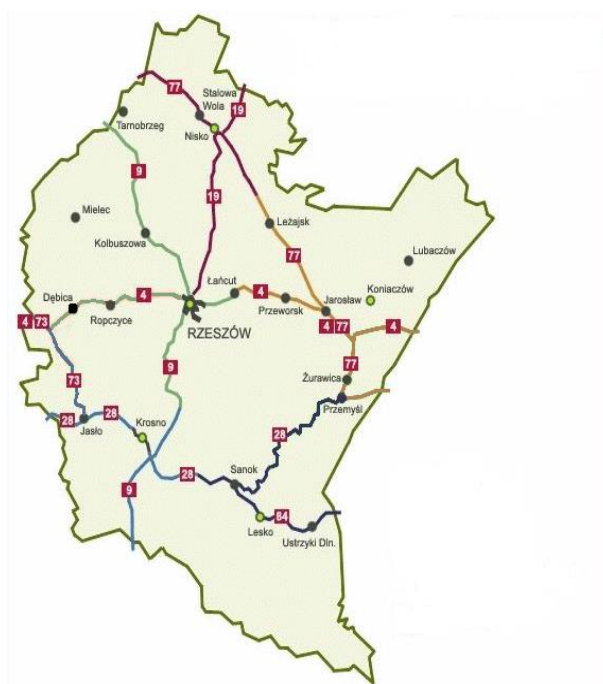
Łączna długość dróg krajowych przebiegających przez teren województwa podkarpackiego wynosi 721,1 km. Układ najważniejszych powiązań komunikacyjnych w województwie stanowią:

Tabela 1. Sieć dróg krajowych na terenie województwa podkarpackiego.

Numer drogi	Nazwa
Droga krajowa nr 4	Niemcy (Drezno) - granica państwa - Korczowa
Droga krajowa nr 9	Radom - Barwinek
Droga krajowa nr 19	Kuźnica Białostocka - Rzeszów
Droga krajowa nr 28	Zator - Medyka
Droga krajowa nr 73	Wiśniówka - Jasło
Droga krajowa nr 77	Lipnik - Przemyśl
Droga krajowa nr 84	Sanok - Krościenko

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Rysunek 1. Sieć dróg krajowych na terenie województwa podkarpackiego



Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Sieć połączeń komunikacyjnych na terenie Obszaru Wsparcia stosunkowo dobra. Tworzą ją drogi krajowe, drogi wojewódzkie, drogi powiatowe oraz drogi gminne.

6.2. Układ kolejowy w tym analiza perspektyw wykorzystania Przeworskiej Kolei Dojazdowej w transporcie pasażerskim (turystycznym)

W systemie komunikacyjnym województwa podkarpackiego duże znaczenie ma także transport kolejowy. Układ oraz długość linii kolejowych województwa podkarpackiego jest prawidłowy i wystarczający dla obsługi całego obszaru. Ogólna długość linii kolejowych w województwie podkarpackim wynosi 1024 km. Przez terytorium województwa przebiega międzynarodowa magistrala kolejowa nr 91, będąca częścią trasy E-30, która prowadzi ruch z Europy Zachodniej na Ukrainę. Jej stan techniczny nie pozwala na podróżowanie z wysokimi prędkościami (min 160 km/h), dlatego w 2011 r. rozpoczęto modernizację tej linii na odcinku Kraków-Rzeszów. Oprócz tego na terenie województwa biegną szlaki kolejowe o znaczeniu zarówno państwowym (najważniejszą z nich jest linia nr 71 Ocice-Rzeszów na trasie do Warszawy) jak i regionalnym. Ogólna długość linii kolejowych w województwie podkarpackim wynosi 1 024km, w tym linii normalnotorowych – 972km (jednotorowych – 740km, dwu i więcej torowych–232km). Tylko 37% ogółu linii normalnotorowych (355 km) jest zelektryfikowanych. Uwzględniając łączną długość linii kolejowych w przeliczeniu na 100 km² w 2010 r. województwo podkarpackie zajmuje w zestawieniu 11 pozycję (wartość poniżej średniej krajowej), lecz wśród województw Polski Wschodniej już drugie. Układ sieci kolejowej województwa nawiązuje do historycznie ukształtowanych szlaków handlowych i transportowych, wynika z ukształtowania terenu. Obsługa wewnętrznej komunikacji kolejowej województwa podkarpackiego jest nierównomierna. Spośród miast powiatowych tylko Brzozów nie ma dostępu do linii kolejowych, przez powiaty: bieszczadzki, leski i mielecki przebiegają linie kolejowe, jednak wykorzystanie ich jest minimalne, głównie w transporcie towarów natomiast połączenia pasażerskie ze stolicą województwa nie są realizowane. Przez północną część województwa przebiega także Linia Hutnicza Szerokotorowa o długości 83 km, która łączy granicę polsko-ukraińską z Hutą Katowice. Obecny stan techniczny nie pozwala na pełne wykorzystanie jej możliwości, szczególnie w zakresie rozwoju transportu multimodalnego i logistyki.

Rysunek 2. Linie kolejowe w województwie podkarpackim



Źródło: Podkarpackie Biuro Planowania Przestrzennego w Rzeszowie na podstawie: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Na Podkarpaciu znajdują się także dwie linie wąskotorowe, jednak ich wykorzystanie ogranicza się praktycznie tylko do obsługi ruchu turystycznego. jedną z nich jest Przeworsko – Dynowska Kolejka Wąskotorowa. Koncepcja budowy i eksploatacji kolei przeworskiej powstała w okresie cesarstwa austro-węgierskiego, a staranie o rozpoczęcie budowy kolei zapoczątkowali w 1894 r. ówcześni właściciele ziemscy hrabiowie Roman Scypior z Łopuszki Wielkiej i Skrzyński z Bachorza, po zbudowaniu przez księcia Andrzeja Lubomirskiego cukrowni "Przeworsk". Zasadniczym celem funkcjonowania kolei było dostarczanie buraków do cukrowni oraz przewóz z ziemi brzozowskiej płodów rolnych, drewna, żwiru i kamienia. Rozpoczęcie budowy kolei nastąpiło w 1900. W pierwszej kolejności oddano do użytku 44 km linii oraz 6 budynków stacyjnych i mieszkalnych, a także warsztaty w Przeworsku. Całkowite oddanie do eksploatacji i oficjalne otwarcie całej 46,2 km linii wraz z budynkami i parowozownią zwrotną w Dynowie nastąpiło 8 września 1904.

Początkowo tabor kolei przeworsko-dynowskiej stanowiło: 3 lokomotywy, 7 wagonów osobowych i 45 towarowych. Po 3 latach przybyło 6 wagonów towarowych. W 1910 kolej dysponowała 4 lokomotywami, 7 wagonami osobowymi i 55 towarowymi. Po kolejnych 3 latach tabor uzupełniono o kolejne 10 wagonów towarowych. W pierwszym, pełnym roku eksploatacji kolei (1905), z możliwości przejazdu skorzystało 45 tys. pasażerów. Rok później na podróż koleją zdecydowało się 62 tys. osób, a w 1908 ich liczba przekroczyła 85 tys. Tuż przed wybuchem wojny, w 1913, z usług kolei wąskotorowej skorzystało 110 tys. pasażerów. Mieli oni możliwość podróżowania wagonami 2 i 3 klasy (dopiero w 1913 wprowadzono do użytku jeden wagon 1 klasy). W latach 1904-1913 z wygodniejszych wagonów korzystało tylko 2,3-6,1% podróżnych. Gros wszystkich klientów kolei (90-96%) decydowało się na podróż wagonami 3 klasy. Pozostałe 0,3-3,8% pasażerów stanowiły osoby podróżujące wg taryfy wojskowej.

W pierwszym, pełnym roku eksploatacji kolei (1905), przewieziono ładunki i towary o łącznej masie 25,8 tys. t. Kolejne lata przyniosły stopniowy wzrost przewozów towarowych koleją przeworsko-dynowską. W 1909 klienci kolei zlecili przewóz ładunków o masie 32,3 tys. t. Rok później osiągnięto 44,1 tys. t, a rok 1911 zamknięto jeszcze lepszym wynikiem - 48,9 tys. t.

W latach 50. XX w. nastąpiła zmiana rozstawu z 760 mm na 750 mm. W latach 70. PKP wprowadziło transportery dla wagonów normalnotorowych. W 1986 wycofano trakcję parową. Wkrótce zawieszono regularny ruch pasażerski.

30 września 1991 kolejka wąskotorowa Przeworsk-Dynów z lat 1890-1904 została wpisana do rejestru zabytków pod numerem A-463, a w ramach tego tunel (nieдалeko stacji Szklary) z lat 1890-1904 i drewniane schronisko kolejowe.

Obecnym zarządcą jest Powiatowy Zarząd Dróg w Przeworsku a operatorem przewozów pasażerskich jest Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych, które w 2003 uruchomiło turystyczny ruch pasażerski (w sezonie letnim) a w 2004 ruch towarowy. Przeworska Kolej Dojazdowa dysponuje 6 lokomotywami Lxd2, w tym 3 są czynne.

Zestawienie: Przeworsk:

- Lxd2 - 257 (sprawna)
- Lxd2 - 268 (sprawna)
- Lxd2 - 282 (nie sprawna)

- Lxd2 - 334 (sprawna)
- Lxd2 - 335 (nie sprawna)

Bachórz (karczma)

- Lxd2 - 251 (odstawiona, jako pomnik)

Kolej słynie z tunelu w Szklarach o długości 602 m - jedyne na kolejach wąskotorowych w Polsce. Są też 2 długie mosty stalowe nad rzeką Mleczka, jest też dużo mostów 10 - 15 m które są na jednym prześle, jest również przepiękny most kamienny. Kolejną atrakcją są przepiękne widoki z wagonów 'letniaków', które mają dach, lecz nie mają szyb, przez co podróż w ciepłe dni spędza się bardzo miło, podczas przejazdu, jest czynny bar, przechodzenie z wagonu do wagonu też jest taką małą atrakcją, gdy przejścia między wagonami się ruszają. Karczma w Bachórze, oferuje przepyszne zestawy obiadowe, dzięki czemu można dobrze zjeść. Oczywiście dla wycieczkowiczów jest opcja grillowania - drzewo zapewnia kolejka. Jest też możliwość kąpieli w rzece San, podczas 2 godzinnego postoju w Dynowie.

Dodatkową atrakcją jest możliwość przejazdu 4-osobową drezyną motorową na trasie Bachórz-Dynów-Bachórz lub Bachórz-Tunel/Szklary-Bachórz.

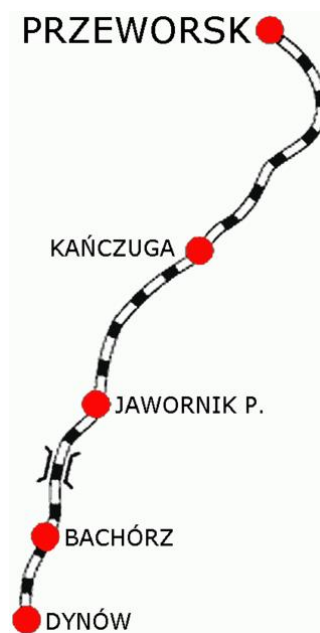
Trasa jest uznawana za najpiękniejszą, jeśli chodzi o koleje wąskotorowe, ponieważ występuje tutaj każdy typ krajobrazu, podróż zaczynamy w wielkiej dolinie rzeki Wisłok, następnie kolejka pokonuje, długie i proste odcinki między polami uprawnymi, mijamy również dwa, długie i stalowe mosty, za stacją tak zwaną 'środkową', Kańczugą, potem w Łopuszce Małej, mijamy sztuczny zbiornik, gdzie latem można się wykąpać a następnie tory biegną wzdłuż drogi łączącej Przeworsk z Dynowem, kolejnym ciekawym otoczeniem jaki spotykamy na trasie są tory, które są położone przed domami mieszkalnymi, czasem są to bardzo bliskie odległości, więc wydaje się, że przejeżdżamy przez czyjś ogród, zaczynają się też ostre łuki, i wysokie podjazdy, gdy mijamy Jawornik Polski, zaczyna się las i las kończy się przejazdem przez tunel, gdzie po wyjeździe widać przepiękny krajobraz Pogórza Dynowskiego, powoli kolejka zjeżdża w dół, doliny rzeki San, gdzie są spore łuki, most kamienny i pola uprawne. Po całej 46-kilometrowej linii kursuje turystyczny pociąg Pogórzanin. W Dynowie stoi jako pomnik parowóz Px48-1734.

Stacje

- Przeworsk Wąskotorowy (gmina miejska Przeworsk)

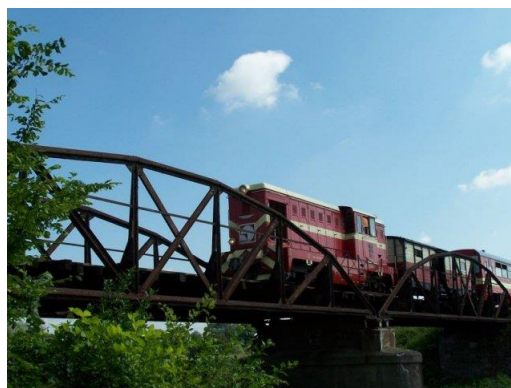
- Urzejowice (gmina Przeworsk)
- Krzeczowice (gmina Kańczuga)
- Kańczuga (gmina Kańczuga)
- Łopuszka Wielka (gmina Kańczuga)
- Manasterz (gmina Jawornik Polski)
- Zagórze (gmina Jawornik Polski)
- Hadle Szklarskie (gmina Jawornik Polski)
- Jawornik Polski (gmina Jawornik Polski)
- Szklary Tunel (gmina Hyżne)
- Szklary (gmina Hyżne)
- Bachórz (gmina Dynów)
- Dynów (gmina miejska Dynów)

Rysunek 3. Trasa Przeworsko – Dynowska Kolejki Wąskotorowej



Źródło: <http://pogorzanin.powiatprzeworsk.pl/>

Rysunek 4. Przeworsko – Dynowska Kolejka Wąskotorowa



Źródło: <http://pogorzanin.powiatprzeworsk.pl/>

Perspektywa wykorzystania Przeworskiej Kolei Dojazdowej w transporcie pasażerskim i turystycznym.

Celem rozwoju turystycznego danego obszaru nie jest tylko zachęcenie turysty do tego, by odwiedził daną miejscowość czy region, ale skłonienie go do tego, by pozostał tam jak najdłużej, a przez to jak najwięcej zainwestował w swój pobyt. Oznacza to, iż rozwój turystyki na Obszarze Wsparcia w oparciu o kolejkę wąskotorową wymaga nie tylko dogłębnej analizy stanu infrastruktury kolejki na terenie gmin przez które przebiega ale i opracowania planów co do rozwoju wspomnianej infrastruktury, ale także przeprowadzenia skrupulatnej i wieloaspektowej analizy rozwoju pozostałej. Jedynie kompleksowe i wielostronne działania w tym zakresie pomogą nie tylko przyciągnąć turystę, ale także zatrzymać go. Konsekwencją

będą wymierne korzyści dla Obszaru Wsparcia i jego mieszkańców, jako że turystyka może się stać motorem napędowym rozwoju gospodarczego tego obszaru.

W niniejszym rozdziale celem jest zarysowanie pewnych, szeroko rozumianych warunków rozwoju turystycznego danego obszaru, a także ich identyfikacja na terenie Obszaru Wsparcia. Na warunki te składają się baza noclegowa i gastronomiczna, infrastruktura transportowa, atrakcje turystyczne związane z tzw. nowoczesnymi formami uprawiania turystyki.

Podstawowym warunkiem do tego, by turyści zechcieli odwiedzać dany region czy miejscowość jest rozwój lokalnej infrastruktury noclegowej i gastronomicznej. Większość osób, które poświęcają czas danej atrakcji, jest przecież zainteresowanych zjedzeniem czegoś, a nawet przenocowaniem czy spędzeniem kilku dni na danym obszarze, jeśli jest on interesujący. Poza atrakcjami turystycznymi, istotne jest zatem, czy i ile obiektów noclegowych i gastronomicznych znajduje się w okolicy, jaka jest ich oferta i przystępność cenowa, czy posiadają dodatkowe atrakcje, itp. Celem opracowania nie jest wskazywanie, w jaki sposób rozwinąć tego typu infrastrukturę jest natomiast wskazanie, iż wraz z rozwojem kolejki wąskotorowej, należy podjąć szereg działań z zakresu innych elementów, jak baza noclegowa i gastronomiczna, aby zapewnić kompleksowość w tym zakresie. Konieczne jest przede wszystkim kompleksowe wspieranie rozwoju kolejnych obiektów gastronomicznych i noclegowych, w tym m.in. gospodarstw agroturystycznych. Poprawy wymaga również oznakowanie tego typu obiektów oraz ich promocja wśród potencjalnych turystów.

W odniesieniu do bazy noclegowej i gastronomicznej mogą to być wykorzystywane elementy tj. pożywienie, twórczość ludowa, funkcjonujące niezależnie od tej bazy a stanowiące dodatkową atrakcję turystyczną, zachęcającą do odwiedzenia Obszaru Wsparcia i zapoznania się z wyjątkowością tego obszaru.

Równie ważna, jak baza noclegowa i gastronomiczna, jest infrastruktura transportowa, która pozwala potencjalnym turystom dotrzeć do danej atrakcji turystycznej lub miejsca docelowego, z nią związanego. W zakres tej infrastruktury wchodzi następujące elementy: drogi przejazdowe, szlaki samochodowe, rowerowe i piesze. Infrastruktura transportowa jest niezbędna do tego, by turyści mogli dotrzeć do poszczególnych stacji kolejki wąskotorowej, a także korzystać z atrakcji dodatkowych, wzbogacających podróż kolejką. Poza drogami do ruchu samochodowego, są to zatem szlaki samochodowe, piesze i rowerowe, dzięki którym możliwe będzie zwiększenie atrakcyjności samej kolejki wąskotorowej.

Dzięki infrastrukturze transportowej, przykładowo turysta, który będzie podróżował kolejką wąskotorową będzie mógł dodatkowo udać się szlakiem pieszym na wędrowkę, zwiedzając

okoliczne zabytki czy podziwiając krajobrazy. W przypadku lokalizacji atrakcji w dalszej odległości od stacji kolejki, będzie mógł on udać się w podróż np. rowerem.

Infrastruktura transportowa jest, jak wspomniano, względnie rozbudowana, konieczne jest jednak jej doinwestowanie. Prace miałyby na celu poprawę stanu technicznego obecnej infrastruktury, a także wybudowanie niewielkiej ilości nowej bądź przywrócenie do użytkowania już nieistniejącej. Niezbędne jest również stworzenie dodatkowej infrastruktury, jak wypożyczalnie rowerów.

Dodatkowymi inwestycjami o priorytetowym charakterze w zakresie infrastruktury transportowej, towarzyszącej infrastrukturze kolejowej, powinno być właściwe oznakowanie tras szlaków pieszych, rowerowych czy samochodowych, a także oznakowanie dróg dojazdowych. Konieczne jest również podjęcie działań z zakresu informacji turystycznej (np. stworzenie na dworcach kolejki wąskotorowej punktów informacyjnych) oraz promocji kolejki jako atrakcji turystycznej i atrakcji z nią powiązanych.

W dzisiejszych czasach turystyka to już nie tylko bierny wypoczynek czy wycieczka z przewodnikiem. W dzisiejszych czasach społeczeństwo oczekuje oryginalnych i różnorodnych propozycji mających skutecznie wypełnić wolny czas i pozostawić niesamowite wrażenia. W związku z tym coraz bardziej popularne stają się nowoczesne formy odpoczynku, tj. survival, spływy kajakowe, jazda quadami, paintball, itp. Pożądane są również atrakcje odrywające od pędu życia codziennego i budzące dawne wspomnienia. W tego typu urozmaicenie z pewnością wpisuje się niniejszy projekt. Przejażdżka kolejką wąskotorową, połączona z dodatkowymi atrakcjami (np. z pozorowanym napadem na pociąg w stylu „dziki zachód”), zapewni przygodę każdemu z podróżnych, będzie alternatywną formą wypoczynku zarówno dla dzieci, młodzieży, jak i dorosłych. Poniżej zostały przedstawione przykładowe formy spędzania wolnego czasu, które obecnie cieszą się dużą popularnością wśród turystów, a które w doskonały sposób mogłyby wzbogacić atrakcyjność oferty przejazdu kolejką wąskotorową.

Podsumowanie

Reasumując, rozwój turystyczny Obszaru Wsparcia z wykorzystaniem kolejki wąskotorowej wymaga nie tylko koncentracji na samej kolejce i infrastrukturze z nią związanej, ale także na dodatkowych elementach rozwoju turystycznego tego obszaru. Do głównych elementów należą baza noclegowa i gastronomiczna oraz infrastruktura transportowa, natomiast wśród elementów uzupełniających należy wskazać na oznakowanie tras, promocję i informację turystyczną, survival, paintball, quady, turystykę rowerową i pieszą. Jako najważniejszy

element rozwoju wskazano na bazę noclegową i gastronomiczną oraz infrastrukturę drogową.

6.3. Transport indywidualny

6.4. Transport zbiorowy

Zasady organizacji rynku transportu publicznego, zarządzania usługami przewozowymi oraz kwestie związane z finansowaniem transportu publicznego w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz w strefie transgranicznej reguluje ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 oraz z 2011 r. Nr 228, poz. 1368). Wyżej wymieniona ustawa definiuje publiczny transport zbiorowy jako powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. Definiuje również kto może być organizatorem publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z definicją ustawy jest to właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Do zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego oraz zarządzanie nim. Na dzień przygotowywania przedmiotowego dokumentu zarówno na terenie powiatu przeworskiego jak i rzeszowskiego nie są realizowane rozwiązania w zakresie Ustawy o publicznym transporcie drogowym. W związku z czym zarówno Starosta Przeworski jak i Starosta Rzeszowski nie ustanowili operatora komunikacji publicznej. Transport pasażerski realizowany na zasadach komercyjnych świadczony jest przez przewoźników uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu. Najważniejszym przewoźnikiem jest PKS Jarosław i PKS Przemyśl. Poniżej wymieniono przewoźników świadczących usługi przewozu osób na Obszarze Wsparcia.

1. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Jarosław S.A. ul. Przemysłowa 15, 37-500 Jarosław

- Przeworsk - Kańczuga - Pantalowice - Rączyna
- Przeworsk - Siedlecza - Jawornik Polski
- Przeworsk - Zarzecze - Siennów

- Przeworsk - Sieniawa – Majdan Sieniawski - Przeworsk
- Przeworsk - Grzęska – Gniewczyna Łańcucka - Świętoniowa
- Przeworsk - Mikulice - Gać
- Przeworsk - Kańczuga – Sietesz - Przeworsk
- Przeworsk - Kańczuga - Łopuszka - Rączyna
- Przeworsk - Nowosielce - Gać - Sietesz

2. Usługowy Przewóz Osób KOCHSPOL Ryszard Świerżewski, Artur Sykała Żuklin 12, 37-220 Kańczuga

- Rączyna - Kańczuga - Przeworsk

3. Usługi Transportowe Wiesław Król Łopuszka Wielka 207 , 37-220 Kańczuga

- Łopuszka Wielka – Kańczuga – Przeworsk

4. Przewóz Osób Autobusem Marcin Kądziołka Jawornik Przedmieście 220, 37-232 Jawornik Polski

- Jawornik Polski - Kańczuga - Przeworsk

5. Usługi Przewozowe, Sklep Spożywczo- Przemysłowy Stanisław Gliniak 37-204 Tryńcza 275

- Przeworsk - Tryńcza - Sieniawa

USPRANIENIE KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ

Na terenie Przeworsko – Dynowskiego obszaru wsparcia można zaważyć zwiększający się system zabudowań wielo i jednorodzinnych, a to wiąże się z znacznym wzrostem natężenia ruchu kołowego a w szczególności na trasach wylotowych. Równolegle z planową rozbudową układu drogowego, która nie przyczyni się do poprawy problemów związanych z komunikacją, konieczne jest wzmocnienie rozwoju transportu publicznego. Wraz z postępującą urbanizacją na obszarze objętym wsparciem gmin będzie można spodziewać się ciągłego wzrostu zatłoczenia na drogach każdego rodzaju, które doprowadzi do pogorszenia warunków ruchu również na przebudowanych i planowanych drogach. Najlepszym rozwiązaniem będzie przeniesienie części natężenia ruchu na komunikację publiczną. Zaproponowany atrakcyjny transport publiczny powinien odciążać zatłoczone ulice oraz skłonić mieszkańców do coraz częstszego korzystania z komunikacji publicznej. To

rozwiązanie zarówno będzie korzystne dla mieszkańców jak i środowiska które ich otacza, a trzeba pamiętać o czystym środowisku.

Podstawowymi środkami komunikacji zbiorowej na Przeworsko – Dynowskim obszarze wsparcia jest transport zbiorowy prowadzony przez prywatnych przewoźników obsługujący ten teren. Zarazem komunikacja szynowa powinna mieć charakter uzupełniający.

Jednym głównym celem usprawnienia komunikacji autobusowej na obszarze wsparcia powinno być utworzenie bezpośredniego połączenia komunikacyjnego dla wszystkich gmin oraz miast Przeworsko – Dynowskiego obszaru wsparcia. Taka komunikacja pozwoliłaby na szybsze poruszanie się osób korzystających z takiego rozwiązania. Jest to rozwiązanie bardziej efektywne ekonomiczne , dodatkową zaletą jest także duża elastyczność autobusu, umożliwiająca jazdy pasażerów bez konieczności przesiadek z różnych rejonów gmin. Na początek proponuje się realizowanie takiego zadania za pomocą pojazdów typu „minibus”, w razie zwiększenia się zainteresowania takiego typu rozwiązaniem przewiduje się zwiększenie połączeń oraz pojazdów.

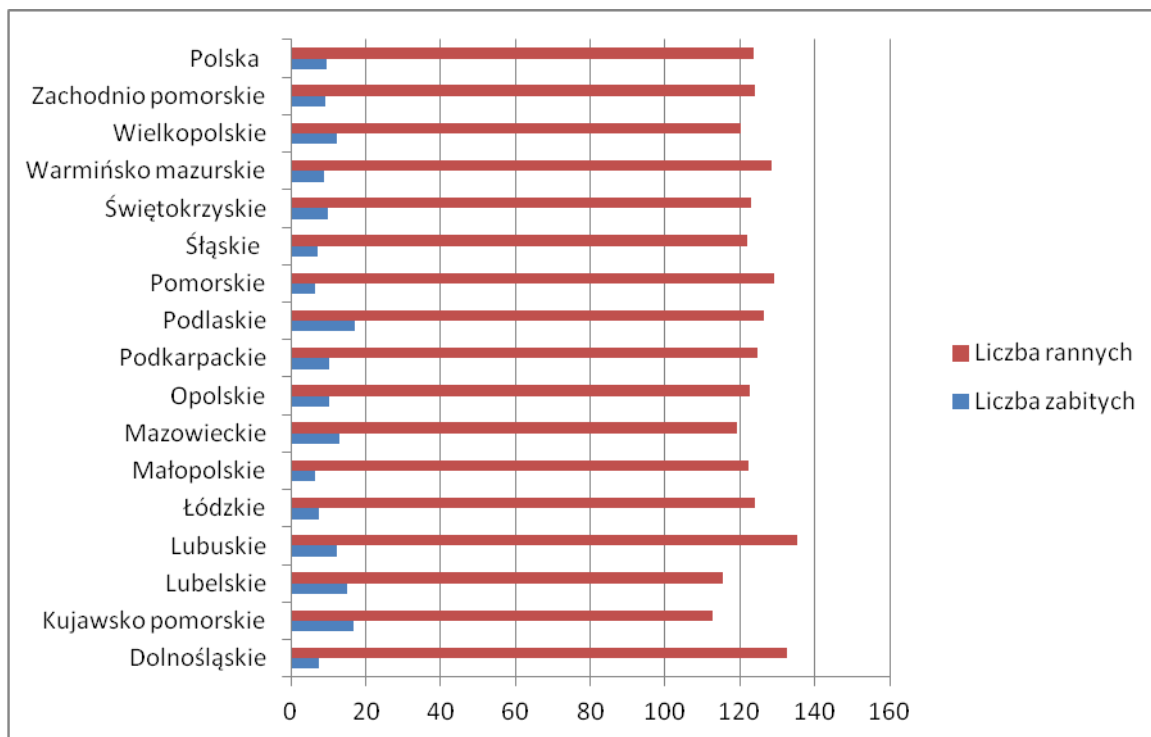
Podsumowując do największych zalet uprzywilejowania komunikacji autobusowej należą:

- uniezależnienie komunikacji autobusowej od ruchu pozostałych pojazdów,
- znaczące dodatnie efekty ekonomiczne, wynikające głównie z oszczędności jak i dbanie o środowisko:
 - a) czasu podróży pasażerów,
 - b) kosztu eksploatacji pojazdów komunikacji,
- znaczące dodatnie efekty społeczne polegające na:
 - a) zmianę zachowań komunikacyjnych,
 - b) zwiększeniu bezpieczeństwa ruchu,
- niskie koszty wdrożenia pomysłu,
- znaczące efekty środowiskowe, wynikające ze zmniejszenia emisji CO₂, oraz emisji hałasu,
- poprawa punktualności i regularności kursowania pojazdów.

6.5. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Mając na uwadze różnicę pomiędzy poszczególnymi województwami, zarówno w liczbie mieszkańców, powierzchni itp. należy określić wskaźniki liczby zabitych i liczby rannych na 100 wypadków drogowych. Wskaźniki te pozwolą dokonać oceny i porównania stanu bezpieczeństwa w poszczególnych województwach.

	Wypadki	Zabici	Ranni	Wskaźnik zabitych na 100 wypadków	Wskaźnik liczby rannych na 100 wypadków
Dolnośląskie	3214	239	4263	7,44	132,64
Kujawsko-Pomorskie	1318	222	1486	16,84	112,75
Lubelskie	1625	243	1877	14,95	115,51
Lubuskie	803	99	1086	12,33	135,24
Łódzkie	3904	296	4844	7,58	124,08
Małopolskie	3902	253	4775	6,48	122,37
Mazowieckie	4514	584	5387	12,94	119,34
Opolskie	797	81	977	10,16	122,58
Podkarpackie	1806	184	2254	10,19	124,81
Podlaskie	767	131	970	17,08	126,47
Pomorskie	2765	179	3572	6,47	129,19
Śląskie	4678	336	5710	7,18	122,06
Świętokrzyskie	1395	136	1717	9,75	123,08
Warmińsko-Mazurskie	1609	145	2068	9,01	128,53
Wielkopolskie	2566	315	3086	12,28	120,27
Zachodnio-pomorskie	1407	131	1744	9,31	123,95
Polska	37070	3574	45816	9,64	123,59



Powyższy wykres przedstawia liczbę rannych i zabitych na 100 wypadków w 2012 na terenie całego kraju.

Siec dróg publicznych na obszarze województwa podkarpackiego wg kategorii określonych w Ustawie o drogach publicznych jest następująca:

1. Autostrady o długości 6,5 km,
 2. Drogi ekspresowe o długości 6,4 km,
 3. Drogi krajowe o długości 706,6 km,
 4. Drogi wojewódzkie o długości 1 628,9 km,
 5. Drogi powiatowe o twardej nawierzchni o długości 6 803 km,
 6. Drogi gminne o twardej nawierzchni o długości 9 000,8 km,
- Łącznie 18 151,2 km

Dane z GDDKiA, PZDW, GUS stan na 10.03.2013

Siec dróg szybkiego ruchu (drogi ekspresowe, autostrady) jest w trakcie budowy, infrastruktura taka ma duży wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Podstawowe znaczenie dla województwa mają drogi krajowe i wojewódzkie, które zapewniają połączenia z sąsiednimi województwami, głównymi miastami i ośrodkami gospodarczymi i turystycznymi, a niektóre z nich jak droga nr 4 Zgorzelec – Korczowa

i droga nr 9 Radom – Barwinek, pełnią rolę dróg międzynarodowych. Drogi powiatowe oraz gminne pełnią funkcję połączeń o znaczeniu lokalnym dla potrzeb gospodarczych i społecznych powiatów a także gmin.

Liczba pojazdów zarejestrowanych w województwie podkarpackim na koniec 2012 roku.

Powiat	Pojazdy samochodowe	Ciągniki rolnicze	Przyczepy i naczepy	Pojazdy ogółem
Brzozów	57447	3362	4836	65645
Dębica	11442	7903	9152	131478
Jarosław	104991	8314	7626	120931
Jasło	50052	1513	2452	54017
Kolbuszowa	43302	578	4945	48825
Krosno	114318	4993	6361	125672
Lesko	9468	80	1313	10861
Leżajsk	48558	5865	4528	58951
Lubaczów	40630	5703	4353	50686
Łańcut	70319	5053	5129	80501
Mielec	78872	7768	8809	95449
Nisko	29680	3984	2950	36614
Przemyśl	26598	7912	8375	42885
Przeworsk	57256	6279	4959	68494
Ropczyce	63724	5680	4863	74267
Rzeszów	172382	11215	9717	193314
Sanok	65382	4234	5644	75260
Stalowa Wola	54779	3680	4550	63009
Strzyżów	30002	4900	2315	37217
Tarnobrzeg	51661	4915	4537	61113
Ustrzyki Dolne	20831	850	1263	22944
Woj. Podkarpackie	1304675	104781	108677	1518133

W 2012 roku na terenie woj. Podkarpackiego zaistniało:

- 1806 wypadków oraz 15 335 kolizji w tym 184 poniosło śmierć, 2 254 osób doznało obrażeń ciała.

W porównaniu do 2011 roku nastąpił:

- spadek wypadków o 304 tj. 14,4%,
- spadek liczby osób zabitych o 40 tj. 17,9%,
- spadek liczby rannych o 377 tj o 14,4%,
- spadek kolizji o 1 776 tj. 10,4%

Dane z SEWIK stan na 19 marca 2013 roku

	2011	2012	Wskaźnik dynamiki (2011-100%)	Wzrost/spadek
Wypadki	2 110	1 806	85,6	-304
Zabici	224	184	82,1	-40
Ranni	2 631	2 254	85,6	-377
Kolizje	17 111	15 335	89,6	-1 776

Wzrost liczby wypadków w porównaniu do 2010 roku wystąpił w 12 powiatach w tym w powiecie przeworskim oraz rzeszowskim sytuacja wygląda następująco:

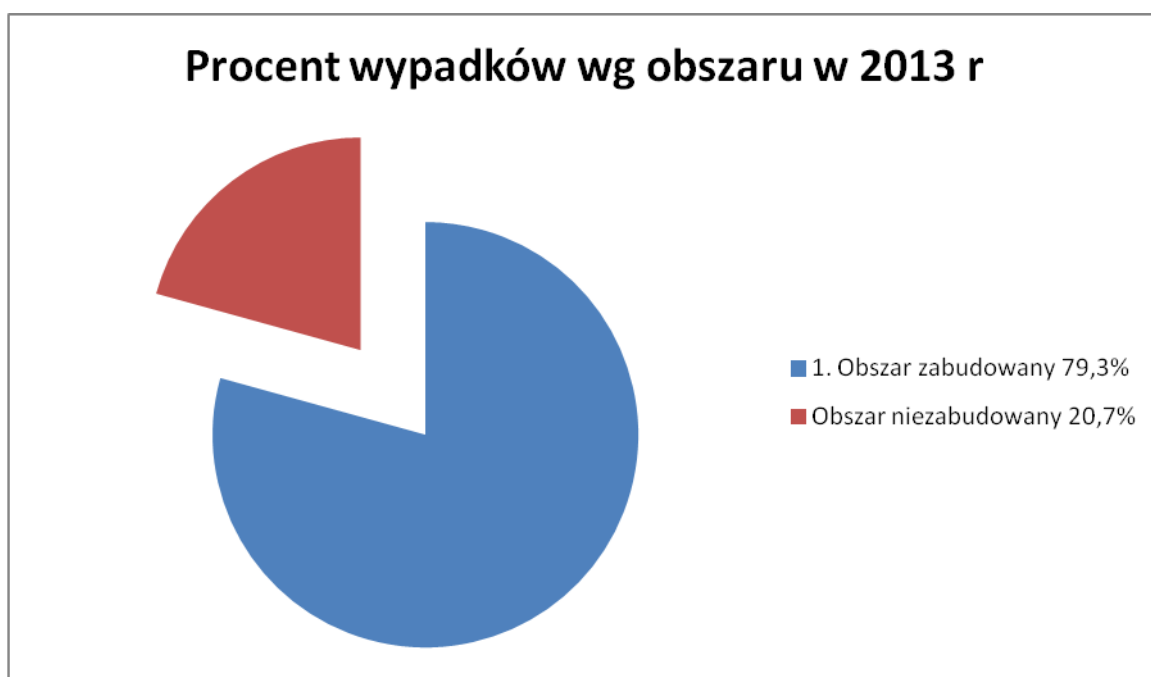
Powiat	Wskaźnik dynamiki % (styczeń-grudzień 2010 = 100%)	Liczba wypadków w okresie styczeń – grudzień 2011r.	Wzrost liczby wypadków w stosunku do okresu styczeń – grudzień 2010/2011
Przeworski	121,6	118	+21
Rzeszowski	125,7	713	+56

Wzrost liczby wypadków z skutkiem śmiertelnym w porównaniu do 2010 r. wystąpił w 11 powiatach w tym w powiecie przeworskim, sytuacja wygląda następująco:

Powiat	Wskaźnik dynamiki % (styczeń- grudzień 2010 = 100%)	Liczba wypadków w okresie styczeń – grudzień 2011r.	Wzrost liczby wypadków w stosunku do okresu styczeń – grudzień 2010/2011
Przeworski	155,6	14	+5

Zdecydowana większość wypadków w 2013 roku miała miejsce na:

- obszarze zabudowanym – 79,3%,
- jezdnia – 82,1%,
- droga jedno jezdniowa dwukierunkowa – 87,9%



Wypadki na drogach krajowych nr 4 oraz 9 przebiegających przez woj. Podkarpackie i powiaty przeworski i rzeszowski w 2012 roku wygląda następująco:

Trasa	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje	Wskaźnik zabitych na 100 wypadków w roku 2012	Wskaźnik zabitych na 100 wypadków w roku 2013	Wskaźnik rannych na 100 wypadków w 2012 roku	Wskaźnik rannych na 100 wypadków w 2013 roku
Nr 4	253	27	341	1838	12,56	10,67	143,72	134,78
Nr 9	124	17	158	869	16,06	13,71	148,18	127,42

W roku 2013 na drogach powiatu Przeworskiego i Rzeszowskiego najwięcej wypadków zaistniało z powodu zderzenia się pojazdów (boczne, czołowe tylnie). Drugą co do wielkości kategorią wypadków było najechanie na pieszego.

Najliczniejszą grupą sprawców wypadków drogowych stanowili (woj. Podkarpackie) w roku 2013:

- kierujący którzy spowodowali 1 543 wypadków drogowych (85,4% ogółu), w którym zginęło 132 osoby (71,7%) a 2 031 osób doznało obrażeń ciała (90,1%) w tym:

a) **kierowcy samochodów osobowych**, którzy spowodowali 1 146 wypadków drogowych (65,5%), w których zginęło 93 osoby (50,5%) a 1 581 doznało obrażeń ciała (70,1%),

b) **rowerzyści** – 117 wypadków (6,5%), 13 zabitych (7,1%) 109 rannych (4,8%),

c) **kierowcy samochodów ciężarowych** – 116 wypadków (6,4%), 11 zabitych (5,9%) 149 rannych (6,6%)

d) **motorowerzyści** – 65 wypadków (3,6%), 2 zabitych (1,1%) 73 rannych (3,2%),

e) **motocykliści** – 51 wypadków (2,8%), 10 zabitych (0,4%), 55 rannych (2,2%),

f) **kierowcy autobusów** – 22 wypadki (1,1%), 2 zabitych (0,4%), 29 rannych (2,2%)

g) **osoby piesze** były sprawcami 212 wypadków (11,7% ogółu) w których śmierć poniosło 48 (26,1%) a 174 zostało ranne (7,7%)

Sprawcy wypadków	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Ogółem	1806	100	184	100	2254	100
Z winny kierującego	1480	81,9	120	65,2	1954	86,7
Z winny pieszego	192	10,6	37	20,1	159	7,1
Z innych przyczyn	89	4,9	14	7,6	92	4,1
Współwina uczestników ruchu	45	2,5	13	7,1	49	2,2

Wypadki drogowe to wiele tragedii ludzkich, pociągających ze sobą ogromne straty społeczne i materialne. To nie tylko ich ofiary ale i zniszczone lub uszkodzone pojazdy i inne urządzenia komunikacyjne. Zapobieganie wypadkom drogowym wymaga podjęcia interdyscyplinarnych działań administracji rządowej, samorządowej, drogowej, policji, służby zdrowia i wiele innych. W świecie współczesnym motoryzacja – oprócz tego, że jest silnym czynnikiem rozwoju społecznego – rodzi wiele problemów społeczno – ekonomicznych. Sposób na ich rozwiązywanie rzutuje na stan porządku i bezpieczeństwa publicznego. Zapobieganie wypadkom drogowym stało się jednym z ważnych zadań całego aparatu rządowego. Uzyskanie poprawy działalności zapobiegawczej jest koniecznością, stopień bezpieczeństwa i porządku ruchu drogowego, mierzonym liczbą strat materialnych. U podłoża niepożądanych skutków współczesnego ruchu drogowego tkwi zbyt Duży postęp techniczny przy jednoczesnym braku świadomości społecznej oraz niedostatecznej działalności organizacyjnej i kontrolnej.

W ramach poprawy bezpieczeństwa na drogach został przyjęty Krajowy Program Bezpieczeństwa ruchu Drogowego. Program przyjmuje filozofie działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Program jest odpowiedzią rządu oraz samorządów na zwiększającą się liczbę wypadków. Realizacja zadań programu powinna stworzyć strukturom samorządowym warunki skutecznego działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego zarówno w powiatach Przeworskim, Rzeszowskim jak i w całym kraju to nowe wyzwanie wynikające z członkostwa Polski w UE, dla tych celów została opracowana „Polityka Transportowa Państwa na lata 2005-2025”

Do jednych z najczęstszych powodów wypadków drogowych można zaliczyć nadmierna prędkość , przejazdy na czerwonym świetle, ignorowanie praw innych uczestników ruchu, jazda pod wpływem alkoholu, niestosowanie zabezpieczeń w pojazdach. Takie zachowania uczestników ruchu drogowego są okolicznością występującą przy wypadkach drogowych. Zatem można zauważyć pilną potrzebę dokonania zmian zachowań uczestników ruchu drogowego między innymi poprzez działania zmierzające do podniesienia świadomości społeczeństwa o zagrożeniach bezpieczeństwa ruchu drogowego.

6.6. Analiza SWOT

Poniżej przedstawione zostały wyniki analizy SWOT. Przedstawiono mocne i słabe strony Obszaru Wsparcia oraz szanse i potencjalne zagrożenia związane z układem komunikacyjnym:

Mocne strony

- Bliskość Rzeszowa,
- Połączenia drogowe z Rzeszowem oraz innymi miastami określanymi jako bieguny wzrostu
- Połączenia autobusowe z Rzeszowem i innymi miastami powiatu,
- Lotnisko w Jasionce.

Słabe strony

- Brak możliwości przeprowadzenia nowych ciągów komunikacyjnych bez ingerencji w istniejącą zabudowę,
- Niskie klasy dróg,
- Mała szerokość pasów drogowych,
- Niska jakość nawierzchni drogowych
- Mała przepustowość układu komunikacyjnego,
- Niskie wykorzystanie przewozów kolejowych w ruchu pasażerskim,
- Brak parkingów typu „Park & Ride” i „Bike & Ride”,
- Brak infrastruktury w zakresie ścieżek rowerowych,
- Niski standard ciągów pieszych, w szczególności na obrzeżach miejscowości,
- Brak priorytetów dla komunikacji publicznej,
- Brak wystarczającej liczby miejsc parkingowych

Szanse

- Korzystne położenie w strefie oddziaływania stolicy województwa,
- Możliwość pozyskiwania środków z funduszy UE,
- Możliwość wprowadzenia systemu Bike & Ride i Park & Ride

Zagrożenia

- Niewykorzystanie środków z UE, pociągające za sobą zahamowanie rozwoju infrastruktury technicznej,

- Kontynuacja praktyki sporządzania planów miejscowych dla bardzo małych obszarów, ukierunkowana na potrzeby inwestorów, prowadząca do dezurbanizacji,
- Chaotycznie powstająca zabudowa na całym obszarze gminy, uniemożliwiająca prawidłowe kształtowanie układu drogowego.

7. Parkowanie na terenie powiatu przeworskiego i rzeszowskiego

7.1. Lokalizacja parkingów

Na terenie Przeworsko – Dynowski Obszarze Wsparcia zaproponowano prognozy zapotrzebowania na miejsca parkingowe w podziale na następujące rejony. W tym celu kolejno określono:

- aktualny stan miejsc parkingowych,
- aktualne zapotrzebowanie na miejsca parkingowe,
- deficyt miejsc parkingowych,
- prognozę zapotrzebowania na wzrost liczny miejsc parkingowych,

Parkingi można podzielić w następujący sposób:

- mieszkalne,
- przemysłowe,
- transportu i łączności,
- szpitali i zakładów opieki medycznej,

Jako podstawę do określenia ilości miejsc postojowych przyjęto sumaryczną powierzchnię placów parkingowych, parkingów przyulicznych. Aktualny stan miejsc parkingowych określono na podstawie inwentaryzacji miejsc parkingowych. Dla określenia ilości miejsc postojowych przyjęto:

- 11,5m² – powierzchnia 1 miejsca postojowego na parkingu przyulicznym oraz wydzielonym co odpowiada optymalnym wymiarom miejsca parkingowego – 5x2,3m,
- 15 m² powierzchnia 1 miejsca postojowego garażowego, co odpowiada optymalnym wymiaru garaży – 5x3m

Ze względu na brak dostępności danych z zamkniętych terenów przemysłowych przyjęto następujące założenia dla tych terenów do określenia ilości miejsc postojowych:

- liczba miejsc postojowych istniejących i zapotrzebowanie na miejsca postojowe bilansuje się,
- podstawę do określenia bilansu miejsc postojowych stanowi powierzchnia budynków przemysłowych,



Zapotrzebowanie na wzrost liczby miejsc parkingowych różni się na Przeworsko – Dynowskim Obszarze Wsparcia głównie ze względu różnego rodzaju charakteru regionu. Można zauważyć widoczny deficyt miejsc parkingowych w obszarach zabudowanych głównie wielorodzinnej.

Na potrzeby projektu dokonano analizy struktury własności obszaru opracowania analizy obecnego stanu zagospodarowania oraz zweryfikowano możliwości jakie dają Plany Zagospodarowań Przestrzennych w zakresie miejsc parkingowych. W oparciu o wyniki oraz w kontekście istniejącego zapotrzebowania zaproponowano warianty rozwiązań parkingów. Podstawą do wytyczenia nowych lokalizacji były zarówno obecne możliwości realizacyjne jak i perspektywiczne. Decyzje o lokalizacjach będą w pełni oparte na strategicznych celach wyznaczone przez miasta oraz gminy w zakresie kształtowania polityki parkingowej

W opracowaniu można zauważyć problem parkingów na obszarze objętych studium komunikacyjnym. W ramach studium przeprowadzono inwentaryzację wszystkich parkingów na terenie gmin oraz miast. Inwentaryzacja ma na celu określenie popytu na nowe miejsca parkingowe, niedoboru ich oraz sposobu ich regulacji.

Właściwa polityka i mądre zagospodarowanie parkingami jest jednym z najskuteczniejszym elementem prowadzącym do zmniejszenia zatłoczenia na ulicach, w centrach gmin oraz zwiększenie atrakcyjności terenów usługowych i handlowych. Jednym z elementów jest wprowadzenie opłat za parkowanie.

Tabela 2. Wykaz miejsc postojowych na terenie Przeworska

Nazwa ulicy	Ilość miejsc parkingowych	Ilość zaparkowanych samochodów
ul. Jedności	40	40
ul. Solarza	20	20
ul. Lubomirskich	70	70
ul. Cukrowniczej	20	20
ul. Kołtątaja	40	40
ul. Misiągiewicza	570	570
ul. Konopnickiej	500	500
ul. Jagiellońska	370	370
ul. Krasickiego	40	40
ul. Tysiąclecia	10	10
ul. Gorliczyńska	70	70
ul. Marii Skłodowskiej Curie	50	50
ul. Szpitalnej	100	100
ul. Sienkiewicza	200	200
ul. Sobieskiego	40	40
ul. Łańcuckiej	60	60
ul. Kąty	20	20
ul. Stepkiewicza	70	70
ul. Krakowska	40	40
ul. Konopnicka	100	100
ul. Rynek	50	50
ul. Bernardyńska	40	40
ul. Kościelna	30	30
ul. Wojska Polskiego	40	40

Źródło:

Tabela 3. Wykaz miejsc postojowych przy drogach powiatowych na terenie powiatu rzeszowskiego

Miejscowość	Ilość miejsc parkingowych	Ilość zaparkowanych samochodów
Dąbrówka Starzeńska	40	40
Bachórz	30	30

Źródło:

Tabela 4. Wykaz miejsc postojowych przy drogach powiatowych na terenie powiatu przeworskiego

Gmina Adamówka				
L.p.	Nr. Drogi	Nazwa drogi	Miejsce postoju	Il. miejsc
1	P 1 553 R	Adamówka - Biele	Szkoła	10
2	P 1 553 R	Adamówka - Biele	Urząd Gminy	20
3	P 1 553 R	Adamówka- Cewków	Piekarnia	5
Miasto i Gmina Sieniawa				
1	P 1 255 R	Rudka p/wieś	Dom Ludowy	20
2	P 1 255 R	Rudka	Cmentarz	10
3	P 1 558 R	Sieniawa - Czerce	Kościół	10
4	P 1 576 R	Manasterz – Czerwona Wola	Szkoła	10
5	P 1 574 R	Sieniawa ul. Kościuszki	Sklep	20
6	P 1 560 R	Sieniawa ul. Poniatowskiego	Osiedle	15
7	P 1 561 R	Sieniawa ul. Kazimierza Wielkiego	Hala	20
Gmina Tryńcza				
1	P 1 575 R	Gorzyce - Żurawiec	Szkoła Gorzyce	10
2	P 1 578 R	Jagięła p/wieś	Szkoła Jagięła	20
3	P 1 578 R	Jagięła p/wieś	Kościół Jagięła	25
4	P 1 574 R	Gorzyce – Sieniawa	Sklep – DL Gorzyce	5
5	P 1 518 R	Gniewczyzna -Świętoniowa	Gorzyce Dom Kultury	10
Gmina Przeworsk				
1	P 1 579 R	Grzęska – Świętoniowa	Grzęska Dom Kultury	20
2	P 1 605 R	Urzejowice - Siennów	Urzejowice	10
3	P 1 605 R	Urzejowice - Siennów	Urzejowice Szkoła	20
4	P 1 579 R	Grzęska - Świętoniowa	Świętoniowa cmentarz	15
5	P 1 581 R	Nowosielce p/wieś	Szkoła	15
6	P 1 581 R	Nowosielce p/wieś	Dom Ludowy	10
7	P 1 580 R	Gorliczyna – Wólka Pełkińska	Chałupki Szkoła	20
Miasto Przeworsk				
1	P 1 597 R	Ul. Piłsudskiego	Obok ul. Kościelnej	10
2	P 1 586 R	Ul. Konopnickiej	Cały ciąg ulicy	70
3	P 1 595 R	Ul. Lwowska	B. przychodnia	10
4	P 1 590 R	Ul. Krasickiego	Rossmann	15

5	P 1 590 R	Ul. Krasickiego	Żabka	15
6	P 1 590 R	Ul. Krasickiego	Biedronka	12
7	P 1 592 R	Ul. Misiągiewicza	Szkoła, Hala	20
8	P 1 543 R	Ul. Szpitalna	Cały ciąg ulicy	20
9	P 1 543 R	Ul. Studziańska	Centrum	10
10	P 1 588 R	Ul. Lubomirskich	PKP, PKD	20
Gmina Zarzeczce				
L.P.	Nr. Drogi	Nazwa drogi	Miejsce postoju	Il. miejsc
1	P 1 594 R	Przeworsk - Zarzeczce	Zarzeczce Centrum	30
2	P 1 617 R	Kańczuga - Jarosław	Zarzeczce Kościół - Szkoła	30
3	P 1 619 R	Zarzeczce - Pełnatycze	Pełnatycze Szkoła	10
4	P 1 603 R	Maćkówka - Żurawiczki	Sklep – kościół	30
5	P 1 603 R	Maćkówka - Żurawiczki	Ośr. zdrowia	10
6	P 1 619 R	Zarzeczce – Pełnatycze	Pełnatycze Kościół	20
Gmina Gać				
1	P 1 607 R	Mikulice – Białoboki	Ostrów – Kościół	15
2	P 1 543 R	Przeworsk - Markowa	Urząd Gminy Gać	15
3	P 1 543 R	Przeworsk - Markowa	Remiza	10
4	P 1 582 R	Dębów – Nowosielce	Ośr. zdrowia Dębów	10
Miasto i Gmina Kańczuga				
1	P 1 612 R	Kańczuga ul. Słowackiego	Centrum	10
2	P 1 612 R	Kańczuga ul. Słowackiego	Osiedle	10
3	P 1 615 R	Kańczuga ul. 11 Listopada	Galeria	10
4	P 1 614 R	Kańczuga ul. 3 Maja	PKS	20
5	P 1 609 R	Sietesz – Siedlecza	Sietesz - Kościół	10
6	P 1 609 R	Sietesz – Siedlecza	Siedlecza DL	5
7	P 1 623 R	Siedlecza – Pantalowice	Pantalowice – most	10
8	P 1 631 R	Łopuszka Wik. – Hucisko Nienadowskie	Łopuszka Dom Ludowy	20
9	P 1 632 R	Pantalowice – Rączyna	Rączyna - Skrzyżowanie	10
Gmina Jawornik Polski				
1	P 1 627 R	Jawornik P - Pasterniki	J. Polski – centrum	20
2	P 1 626 R	Jawornik P – Hadle Szklarskie	J. Polski – kościół	10
3	P 1 546 R	Hadle Szklarskie – Tarnawka	Hadle – DL	10
4	P 1 629 R	Widaczów – Świebodna	Hucisko - centrum	20
RAZEM:				867

Źródło:

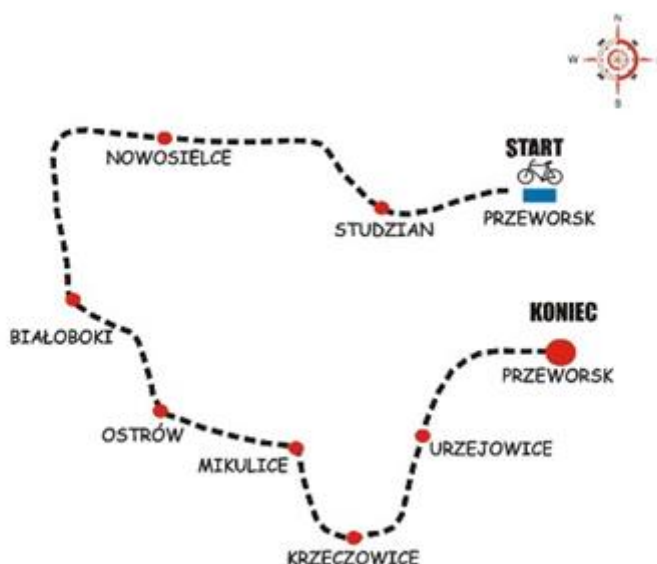
7.2. Uporządkowanie systemu parkowania

7.3. Wskazanie nowych terenów na budowę parkingów

8. Ruch rowerowy

8.1. Istniejące trasy rowerowe

Niewątpliwą atrakcją terenów Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia jest możliwość uprawiania turystyki aktywnej. Na uwagę zasługuje trasa rowerowa, która rozpoczyna się i kończy w Przeworsku. Wiedzie przez Studzian, Nowosielce, Białoboki, Ostrów, Mikulice, Krzeczowice i Urzejowice. Długość szlaku wynosi 31,3 km., czas przejazdu to około 2,5 godziny. Trasa została wytyczona w ramach unijnego projektu „Rowerem przez Karpaty”. Uroczyste otwarcie trasy nastąpiło 11 sierpnia 2007 r.



Źródło: Urząd Miasta Przeworska

Pogórze Dynowskie również oferuje możliwość uprawiania aktywnej turystyki. Znajdują się tutaj trasy rowerowe: Dynów – Dąbrówka – Starzeńska – Dylągowa – Pawłokoma – Dynów o długości 22 km, w okolicach Izdebnika o długości 12 km czy mierząca około 30 km trasa Dylągowa – „Darz Bór”.

Przez Dynów i gminę wiejską Dynów biegnie fragment trasy rowerowej Doliną Sanu, która charakteryzuje się dużymi walorami edukacyjnymi. Została ona utworzona przez Związek Gmin Turystycznych Pogórza Dynowskiego. W jego skład wchodzi dwie gminy należące do Obszaru Wsparcia (miasto Dynów i gmina wiejska Dynów) oraz 4 sąsiadujące (Dydnia, Nozdrzec, Dubiecko, Krzywca). Trasa biegnie przez wszystkie gminy Związku i liczy ponad 250 km, dodatkowym jej atutem jest to, że można ją zacząć i skończyć na dowolnym etapie.

Dużą szansą na rozwój turystyczny Obszaru Wsparcia jest budowa współfinansowanej z Programu Operacyjnego "Rozwój Polski Wschodniej" ponadregionalnej, rekreacyjnej trasy rowerowej. Przebiegająca przez pięć województw, licząca około 2 tys. km. trasa ma zostać ukończona w 2015 roku. Jej podkarpacki odcinek o długości około 430 km. będzie przebiegał od Narola przez Stubno, Przemyśl, należący do Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia Dynów, Rzeszów, Łańcut do granicy z województwem świętokrzyskim. Projekt zakłada także utworzenie wzdłuż trasy Miejsc Obsługi Rowerzystów z toaletami, punktami gastronomicznymi i punktami informacyjnymi.



Źródło: Opr. własne na podst. Forum.Rowery.Rzeszow.pl

Gotowy "produkt turystyczny" będzie występował pod marką Green Velo. Logotypem będzie różnokolorowa litera "w" ułożona z elementów rowerowego łańcucha, natomiast angielska nazwa ma na celu przyciągnięcie na szlak także zagranicznych turystów. Kampania promocyjna będzie prowadzona m.in. w prasie, internecie, radiu i telewizji. Powstanie także strona internetowa, która ma w niedalekiej przyszłości stać się interaktywnym portalem przeznaczonym dla miłośników rowerowych podróży.

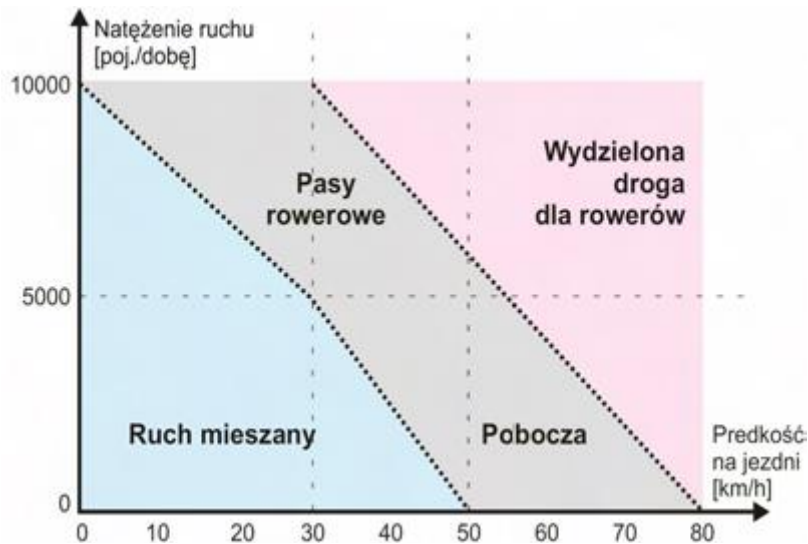
8.2. Rozwój infrastruktury rowerowej

Na terenie Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia istnieje bardzo duży potencjał zwiększenia możliwości uprawiania turystyki rowerowej. W kontekście możliwości wykorzystania istniejących walorów Obszaru Wsparcia dostrzec można wysokie potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury aktywnego wypoczynku, w tym m.in. wyznaczania szlaków turystycznych i budowania sieci ścieżek rowerowych. Możliwość uprawiania turystyki rowerowej powinna być połączona z możliwością zwiedzania zabytków i ciekawych miejsc regionu. Rozwój takiej formy rekreacji wpłynie również na uatrakcyjnienie oferty towarzyszącej rozwojowi agroturystyki.

Skuteczny rozwój szlaków rowerowych wymaga współpracy jednostek samorządowych w celu pozyskiwania środków finansowych oraz wspólnych działań promocyjnych. Wskazane potrzeby znalazły odzwierciedlenie w Strategii Rozwoju Powiatu Przeworskiego na lata 2007-2013. Działania mające na celu „Tworzenie infrastruktury turystycznej, zwłaszcza szlaków turystycznych uwzględniających dziedzictwo kulturowe, przyrodnicze i historyczne powiatu (np. sieci szlaków dla turystyki samochodowej, rowerowej, pieszej po powiecie)” oraz „Budowa ścieżek edukacyjnych i turystycznych tras rowerowych” znalazły się w obszarze strategicznym „Turystyka, sport, promocja”.

Rozwój odpowiedniej infrastruktury powinien mieć również na uwadze i być powiązany z potrzebami życia codziennego mieszkańców gmin, dla których rower jest często podstawowym środkiem transportu. Zapewnienie bezpiecznego przemieszczania się tym środkiem transportu poprzez modernizację i budowę nowych ciągów komunikacyjnych wpłynie na zwiększenie liczby podróży i pozwoli ograniczyć rolę samochodu na krótkich dystansach w obrębie gmin.

Nie zawsze warto budować wydzieloną ścieżkę rowerową. Ma ona uzasadnienie na drogach z intensywnym, szybkim ruchem samochodowym (prawy obszar na wykresie). Na drodze o średnim natężeniu ruchu lepszym rozwiązaniem mogą być pasy dla rowerów na jezdni, a przy zdecydowanie mniejszym natężeniu pobocza (środkowy ukośny obszar na wykresie). Na mało uczęszczanej drodze lokalnej odrębna ścieżka dla rowerów staje się zbędna. Wystarczy przyjaźnie dla roweru uspokoić ruch na jezdni (lewa część wykresu).



Sposób prowadzenia ruchu rowerów w zależności dopuszczalnej prędkości oraz natężenia ruchu pojazdów samochodowych (źródło: „Zielone Mazowsze”)

Poprawa bezpieczeństwa publicznego mieszkańców została również uwzględniona w Strategii Rozwoju Powiatu Przeworskiego na lata 2007-2013 poprzez działania mające na celu: „Budowę ścieżek rowerowych” znajdujące się w obszarze strategicznym „Infrastruktura techniczna” oraz działanie „Poprawa stanu dróg, z uwzględnieniem wymaganych parametrów bezpieczeństwa (poszerzenie, wyznaczenie poboczy, chodniki, oznakowanie, kładki, wyznaczenie przejść dla pieszych, ścieżki rowerowe)” zapisane w obszarze strategicznym „Ochrona środowiska i bezpieczeństwo publiczne oraz zapobieganie zagrożeniom”.

W celu zwiększenia ilości osób korzystających z roweru, rozwój infrastruktury rowerowej powinien kierować się następującymi zasadami:

- Tworzenie dróg dla rowerów w obrębie pasa drogowego, odizolowanych od jezdni i prowadzonych tak, aby ograniczyć do minimum możliwości kolizji między rowerzystami, między rowerzystami a samochodami oraz rowerzystami a pieszymi na nowobudowanych i przebudowywanych drogach klasy G i wyższych,
- Przystosowanie ulic, głównie w miastach, do wspólnego ruchu pieszych, rowerzystów i pojazdów samochodowych wymuszając przy pomocy środków technicznych i odpowiedniej organizacji ruchu ograniczenie prędkości pojazdów silnikowych, oraz przystosowanie dróg, głównie gminnych i powiatowych o małym nasileniu ruchu poprzez ich poszerzenie, utwardzenie poboczy i odpowiednie oznakowanie,

- Budowę samodzielnych dróg rowerowych, prowadzonych w terenie niezależnie od układu drogowego,
- Dążenie do trwałego i czytelnego oznakowania ścieżek rowerowych w powiązaniu z oznaczeniami odległościowymi na drogach w szczególności na ścieżkach i szlakach rowerowych o charakterze rekreacyjnym,
- Logiczne i nieprzerwane połączenie ścieżkami miejsc szczególnie uczęszczanych przez mieszkańców (skupiska usług, obiekty kulturalne) oraz turystów (obiekty zabytkowe, pomniki przyrody, gastronomia),

Infrastruktura rowerowa powinna spełniać następujące wymogi:

- Spójność – system rowerowy stanowi spójną całość i obejmuje wszystkie źródła i cele podróży,
- Bezpośredniość – infrastruktura rowerowa powinna oferować najbardziej bezpośrednie połączenia,
- Atrakcyjność - infrastruktura rowerowa zapewnia możliwość aktywnego spędzania wolnego czasu,
- Bezpieczeństwo – infrastruktura rowerowa zapewnia bezpieczeństwo zarówno rowerzystów jak i innych uczestników ruchu,
- Wygoda i komfort – rozwiązania techniczne powinny zapewniać wygodny przepływ ruchu rowerowego, bez niepotrzebnego narażania uczestników na wysiłek fizyczny (strome podjazdy, uskoki).

Powodzenie rozwoju polityki rowerowej zależy przede wszystkim od zintegrowania jej z innymi politykami i programami miast i gmin oraz innymi podsystemami transportu, przede wszystkim na poziomie sieci transportowej Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia.

8.3. Planowane inwestycje

1. Budowa pasów rowerowych (droga rowerowa w rozumieniu ustawy o Prawie o Ruchu Drogowym ale będącą częścią jezdni, część jezdni przeznaczona do ruchu rowerów) oraz wydzielonych dróg rowerowych (droga rowerowa w rozumieniu ustawy o Prawie o Ruchu Drogowym znajdująca się poza pasem drogowym lub w obrębie pasa drogowego ale oddalona i fizycznie oddzielona od jezdni) z głównym przeznaczeniem dla ruchu lokalnego.

2. Wytyczenie szlaków rowerowych (trasa rowerowa o charakterze turystycznym, rekreacyjnym lub wycieczkowym niezwiązana lub tylko częściowo związana z infrastrukturą drogową, składająca się głównie z oznakowania drogowaskazowego) z głównym przeznaczeniem dla ruchu turystycznego.

Marką turystyczną Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia jest Przeworska Kolej Dojazdowa i oferta czynnego wypoczynku powinna być ściśle z nią powiązana. Ponieważ naczelnym celem, jaki należy przyjąć jest zatrzymanie turystów na dłuższy okres czasu, oferta tras rowerowych powinna razem z kolejką tworzyć całościowy, atrakcyjny produkt turystyczny.

Projekt tras rowerowych Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia powinien uwzględniać następujące założenia:

- przebieg tras rowerowych powinien być kompletny, spójny i umożliwiający połączenie wszystkich gmin w ramach całej sieci tras rowerowych na terenie Obszaru Wsparcia, powinien charakteryzować się komplementarnością w stosunku do już istniejącej infrastruktury turystycznej, a zwłaszcza istniejących szlaków rowerowych, dzięki czemu stworzy funkcjonalną całość w ramach systemu rozwoju turystyki z innymi inwestycjami,
- trasy powinny prowadzić do jak największej liczby obszarów atrakcyjnie turystycznie, zabytków oraz miejsc cennych przyrodniczo tak, aby ułatwić turystom dotarcie do powszechnie znanych atrakcji turystycznych, jak i odkryć przed nimi mniej znane tereny,
- realizowane inwestycje powinny wpłynąć na zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu i dbać o wygodę rowerzysty, np. zakładać miejsca postojowe.

W ramach wyboru optymalnego wariantu położenia trasy rowerowej, powinna zostać uwzględniona trasa Przeworskiej Kolei Dojazdowej. Projekt zakłada stworzenie „kręgosłupa” przebiegającego w pasie kolejki, do którego będą dochodzić tzw. „ości” – inne trasy. W efekcie utworzona zostanie sieć trasy głównej z istniejącymi lub nowopowstałymi lokalnymi trasami rowerowymi. Trasy tworzące kompletną i spójną całość powinny posiadać porównywalny standard oznakowania, nawierzchni. Na wybranych stacjach kolejki wąskotorowej powinny powstać Miejsca Obsługi Rowerzystów. Taka lokalizacja pozwoli turystom na bezkolizyjny i łatwy wybór sposobu zwiedzania i spędzenia czasu (kolejka – rower – pieszo). Na terenie obiektu powinna znajdować się informacja turystyczna, punkt gastronomiczny, wypożyczalnia rowerów, wygodne miejsce odpoczynku (wiaty, ławki itp.) oraz w ramach standaryzacji oznakowania tablice opisujące przebieg i atrakcje na całej sieci

tras rowerowych. Trasy odchodzące, tzw. „ości” powinny umożliwiać powrót do miejsca startu lub innego Miejsca Obsługi Rowerzystów, np. w celu oddania pożyczonego roweru. W miejscach atrakcyjnych turystycznie powinny powstać wiaty postojowe, punkty widokowe itp.. Długość tras lokalnych i wynikający z nich maksymalny, możliwy czas przejazdu powinien zostać uwzględniony w rozkładzie jazdy kolejki. Dzięki takiemu rozwiązaniu, turysta będzie mógł dowolnie zaplanować kolejne etapy swojej wycieczki.

Realizacja projektu powinna składać się z następujących komponentów:

- inwentaryzacja istniejących tras rowerowych,
- wytyczenie nowych tras oraz łączników w celu zachowania ciągłości,
- budowa dróg (ścieżek) dla rowerów o utwardzonej nawierzchni ułatwiających dotarcie do zabytków i miejsc atrakcyjnych przyrodniczo,
- inne roboty budowlane, które zapewnią ciągłość i spójność poszczególnych tras
- budowa i montaż infrastruktury towarzyszącej tj. stojaków na rowery, wiat postojowych, punktów widokowych itp.,
- organizacja Miejsc Obsługi Rowerzystów wraz z wypożyczalniami rowerów
- oznakowanie informacyjne i kierunkowe tras rowerowych

Koncepcja projektu zakłada stały rozwój sieci tras rowerowych, sukcesywne dołączanie i dobudowywanie nowych. Wytworzona infrastruktura powinna być monitorowana i naprawiana, a także udoskonalana, aby na bieżąco dostosowywać ją do wymogów i potrzeb użytkowników.

Korzyści z budowy trasy osiągną mieszkańcy, lokalni przedsiębiorcy oraz turyści. Trasa rowerowa wraz z Przeworską Koleją Dojazdową będzie unikalnym produktem turystycznym, przyciągającym turystów polskich i zagranicznych.

Całość wspieranych działań posłuży do rozwoju i promowania turystyki rowerowej na terenie Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia, a także przyczyni się do aktywizacji społecznej osób aktywnie spędzających wolny czas.

Zwiększenie ruchu rowerowego i napływ turystów stworzy szanse na wzrost popytu na usługi w zakresie obsługi ruchu turystycznego – świadczone głównie przez firmy z sektora małych i średnich przedsiębiorstw. Dzięki trasom rowerowym zwiększy się zapotrzebowanie między innymi na usługi gastronomiczne i noclegowe. Ponadto zintegrowane działania na rzecz rowerowych tras turystycznych przyczynią się do ochrony miejsc cennych przyrodniczo przed nieskoordynowanym ruchem turystycznym.

Realizacja projektu pobudzi lokalnych przedsiębiorców oraz wpłynie pozytywnie na tworzenie nowych miejsc pracy, co jest niezwykle istotne dla mieszkańców regionu. Dla Obszaru Wsparcia rozwój turystyki rowerowej będzie znaczącym czynnikiem rozwoju lokalnego, z wykorzystaniem istniejącego potencjału, m.in. dużych naturalnych walorów krajoznawczo – turystycznych i przyrodniczych.

9. Charakterystyka systemu transportu na powiatach przeworskim i rzeszowskim

10. Uzgodnienia i opinie oraz wykorzystane materiały do opracowania