



Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Powiatu Jarosławskiego

Maj 2014 r.



Dokument przygotowany przez:
"TRAKO" WIERZBICKI I WSPÓLNICY S.J.
ul. Krasińskiego 15a/5, 50-449 Wrocław,
tel./fax: 71 799 87 53, e-mail: poczta@trako.com.pl
www.trako.com.pl

Spis treści

1.	Przedmiot opracowania	6
1.1.	Cel opracowania	6
1.2.	Zakres planu	6
1.3.	Definicje i określenia	8
2.	Metodologia tworzenia planu	10
3.	Charakterystyka społeczno – gospodarcza obszaru objętego planem	12
3.1.	Informacje ogólne o powiecie jarosławskim	12
3.2.	Demografia	12
3.3.	Gospodarka	14
3.4.	Sfera społeczna	16
3.5.	Informacje ogólne o gminach wchodzących w skład Powiatu Jarosławskiego	18
4.	Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze powiatu jarosławskiego	20
4.1.	Komunikacja miejska w Jarosławiu	20
4.2.	Regionalny osobowy transport kolejowy	21
4.3.	Regionalny osobowy transport drogowy	24
4.3.1.	Zezwolenia wydane przez Starostę Powiatu Jarosławskiego	29
4.3.2.	Zezwolenia wydane przez inne jednostki samorządu terytorialnego	34
5.	Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem	39
5.1.	Zagospodarowanie przestrzenne	39
5.2.	Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi	40
5.3.	Układ drogowy	43
5.4.	Transport indywidualny	50
5.5.	Średniodobowy ruch na sieci dróg wojewódzkich i krajowych na obszarze powiatu jarosławskiego	50
5.6.	Wpływ transportu na środowisko	52
5.6.1.	Korzystanie ze środowiska naturalnego	52
5.6.2.	Emisja spalin	52
5.6.3.	Emisja hałasu	55

5.6.4. Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększanie udziału transportu publicznego w ruchu jako najważniejsze działania poprawy stanu środowiska naturalnego	57
5.6.5. Wymogi stosowania ekologicznych napędów w środkach publicznego transportu zbiorowego	58
6. Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym	59
6.1. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	59
6.2. Najważniejsze generatory ruchu w powiecie jarosławskim	62
7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	63
7.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – podział zadań przewozowych	63
7.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu w publicznym transporcie zbiorowym uwzględniające infrastrukturę transportową	65
7.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych	66
8. Planowana oferta transportowa oraz pożądaný standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	69
8.1. Gwarantowana dostępność przestrzenna – sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	69
8.2. Gwarantowana punktualność kursowania	77
8.3. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu ...	77
8.4. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów .	77
8.5. Przystosowanie taboru dla osób niepełnosprawnych	79
8.6. Przystosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych	80
8.7. Gwarantowany standard w zakresie ochrony środowiska	81
9. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym	82
9.1. Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym	82
9.2. Wybór operatora	87
9.3. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów	90
10. Przewidywane finansowanie usług przewozowych	91
10.1. Formy i źródła finansowania usług przewozowych	91
10.2. Rentowność linii komunikacyjnych	95
11. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera	97

11.1. Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach	97
11.2. Informacja pasażerska w pojazdach	99
11.3. Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem	100
12. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	101
12.1. Zadania wyznaczające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	101
12.2. Infrastruktura drogowa, priorytety w ruchu	101
12.3. Kształtowanie węzłów przesiadkowych kolej/ autobus miejski / autobus regionalny	102
12.4. Integracja taryfowa transportu publicznego	105
12.5. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych....	106
Akty prawne przytoczone w opracowaniu	107
Spis tabel	109
Spis rysunków	110

1. Przedmiot opracowania

1.1. Cel opracowania

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest zapewnienie możliwości organizacji efektywnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze Powiatu Jarosławskiego, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Opierają się one na podniesieniu znaczenia mobilności komunikacyjnej dla rozwoju społeczno-gospodarczego, przy uniknięciu negatywnych skutków niekontrolowanego rozwoju transportu indywidualnego. Dodatkowymi celami planu jest zapewnienie odpowiedniego standardu usług transportowych, poprzez:

- dostosowanie ich do rzeczywistych potrzeb pasażerów,
- zapewnienie odpowiedniej dostępności dla osób niepełnosprawnych,
- integrację systemów taryfowo-biletowych,
- jednolity system informacji pasażerskiej,
- redukcję negatywnego oddziaływania na środowisko,
- redukcję zagrożenia dla zdrowia i bezpieczeństwa mieszkańców,
- zwiększenie efektywności ekonomicznej transportu osób.

Wychodząc z analiz zapotrzebowania na usługi transportu publicznego, jak również uwzględniając możliwości finansowe samorządu, plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przedstawia gwarantowane standardy usług publicznego transportu zbiorowego, sposoby zarządzania nim oraz możliwości rozwoju. Dokument poddany został pod konsultacje społeczne, podczas których mieszkańcy mieli możliwość wnoszenia uwag do treści niniejszego opracowania.

Dokument został uchwalony przez Radę Powiatu Jarosławskiego i stanowi akt prawa miejscowego.

1.2. Zakres planu

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje powiat: w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, a także powiat, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120 000 mieszkańców — w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze¹.

Zakres rzeczowy planu obszarowo obejmuje teren powiatu jarosławskiego, składającego się z 11 gmin.

¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 9, ust. 1, pkt 1.



Rys. 1.2.1. Położenie powiatu jarosławskiego na tle Polski.²

Przedmiotowo zaś niniejszy dokument obejmuje³:

- 1) sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów w publicznym transporcie zbiorowym,
- 2) ocenę i prognozy potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej,
- 3) preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- 4) planowaną ofertę przewozową oraz pożądaną standard usług przewozowych, uwzględniającą poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych,
- 5) zasady organizacji rynku przewozów,
- 6) organizację systemu informacji dla pasażera,
- 7) przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- 8) planowane kierunki rozwoju transportu publicznego.

Przy opracowywaniu planu uwzględniono:

- 1) stan zagospodarowania przestrzennego obszaru objętego planem,
- 2) jego sytuację społeczno – gospodarczą,
- 3) stan systemu transportowego i jego wpływ na środowisko,
- 4) potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w tym potrzeby przewozowe osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- 5) rentowność linii komunikacyjnych.

Zagadnienia przedstawione w Planie przedstawiają aktualną sytuację w publicznym transporcie zbiorowym w powiecie jarosławskim, charakterystykę funkcjonującego systemu transportowego i jego infrastruktury oraz zapotrzebowanie na usługi przewozowe. W oparciu o powyższą diagnozę dla powiatu jarosławskiego określono standard komunikacyjnej obsługi pasażerów, który powinien być gwarantowany przez organizatora, zasady organizacji rynku przewozów i systemu informacji pasażerskiej oraz finansowanie publicznego transportu zbiorowego. Przedstawione propozycje kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu jarosławskiego, mają na celu poprawę atrakcyjności tego transportu.

² <http://www.google.pl>

³ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 12.

1.3. Definicje i określenia

Używane w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (oraz uzupełnione w oparciu o inne akty prawne) i oznaczają:

- **gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie⁴,
- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:
 - miasta i gminy,
 - miast, albo
 - miast i gmin sąsiadujących,jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego⁵,
- **odpłatność** – stopień pokrycia kosztów przewozów przychodami ze sprzedaży biletów i z tytułu opłat dodatkowych,
- **operator publicznego transportu zbiorowego** – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie⁶,
- **organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organizatorem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007⁷,
- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu „planem”, dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9 – 14) Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, podlegającą kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami⁸,
- **pomoc publiczna** – wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych

⁴ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 3

⁵ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 4

⁶ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 8

⁷ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 9

⁸ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. L-55/1 z 28.02.2011), art. 2 lit. j)

towarów⁹, jest ona uznana za niezgodną z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi (wyjątki zostały opisane w art. 107 ust. 2 i 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej),

- **powiatowe przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie¹⁰,
- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu¹¹,
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej¹²,
- **standard transportowy** – minimalny, ustalony przez samorząd terytorialny, poziom zorganizowania publicznego transportu zbiorowego, zapewniający funkcjonowanie jednostki terytorialnej obsługiwanej przez ten transport na określonym (oczekiwanym społecznie i gospodarczo) poziomie; standard transportowy, pozostając w ścisłej zależności od możliwości finansowych jednostki terytorialnej, jak również możliwości taborowych operatorów i przewoźników, obowiązuje w określonym horyzoncie czasowym,
- **umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego** – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a operatorem publicznego transportu zbiorowego, który przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej¹³,
- **wojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe i międzywojewódzkie¹⁴,
- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego¹⁵.

⁹ Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE 2012 C 326), art. 107 ust. 1.

¹⁰ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 4 ust. 1 pkt 10

¹¹ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 11

¹² *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 14

¹³ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 24

¹⁴ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 25

¹⁵ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 26

2. Metodologia tworzenia planu

Plan jest dokumentem składającym się z:

- części diagnostycznej, obejmującej charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu,
- części planistycznej, obejmującej przewidywane finansowanie rozwoju transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Tab. 2.1. Elementy planu zostały przedstawione według poniższej kolejności:

L.p.	Element planu	Nr rozdziału
1	Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – informacje ogólne o powiecie jarosławskim, jego demografia, gospodarka i sfera społeczna, – informacje ogólne o gminach leżących na terenie powiatu jarosławskiego 	3
2	Opis istniejącej sieci komunikacyjnej na obszarze powiatu jarosławskiego, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – linie komunikacji miejskiej w Jarosławiu, – regionalny osobowy transport kolejowy, – regionalny osobowy transport drogowy, – linie komunikacyjne, na które zezwolenia wydało Starostwo Powiatowe w Jarosławiu, – linie komunikacyjne, na które zezwolenia wydały inne jednostki samorządu terytorialnego. 	4
3	Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – zagospodarowanie przestrzenne powiatu jarosławskiego, – jego układ drogowy, – transport indywidualny, – ruch na drogach wojewódzkich i krajowych, – wpływ transportu na środowisko. 	5
4	Ocena i prognozy potrzeb przewozowych, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – lokalizacja obiektów o charakterze użyteczności publicznej. 	6
5	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w tym preferencje wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego uwzględniające potrzeby osób niepełnosprawnych.	7

L.p.	Element planu	Nr rozdziału
6	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz pożądany standard usług przewozowych, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych, – ustalenie standardu jakościowego uwzględniającego potrzeby środowiskowe. 	8
7	Zasady organizacji rynku przewozów i planowania oferty przewozowej, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – aspekty prawne, – przewidywany tryb wyboru operatora, – zasady przygotowywania oferty przewozowej, – projektowanie systemu taryfowo-biletowego. 	9
8	Przewidywane finansowanie usług przewozowych, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – formy i źródła finansowania usług przewozowych, – rentowność linii komunikacyjnych. 	10
9	Organizacja systemu informacji pasażerskiej – w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach, w pojazdach oraz w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem.	11
10	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.	12

Źródło: TRAKO.

Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu uwzględniono zapisy krajowego planu transportowego¹⁶ oraz planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego¹⁷.

¹⁶ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 roku sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z dnia 23.10.2012, poz. 1151)

¹⁷ <http://bip.podkarpackie.pl/>

3. Charakterystyka społeczno – gospodarcza obszaru objętego planem

3.1. Informacje ogólne o powiecie jarosławskim

Powiat jarosławski położony jest w południowo-wschodniej Polsce. Jego siedzibą jest miasto Jarosław. W skład powiatu wchodzi jedenaście gmin, w tym dwie miejskie: Jarosław, Radymno; osiem wiejskich: Chłopice, Jarosław, Laszki, Pawłosiów, Radymno, Rokietnica, Roźwienica, Wiązownica oraz jedna miejsko – wiejska: Pruchnik. Powiat jarosławski graniczy od zachodu z powiatem przeworskim, od południa z powiatem przemyskim ziemskim, od północy z powiatem lubaczowskim, a od wschodu z Ukrainą. Trzy gminy Powiatu Jarosławskiego: Wiązownica, Pawłosiów i Jarosław zawarły Porozumienia Międzygminne z miastem Jarosław dotyczące organizacji linii komunikacji miejskiej, który pełni rolę głównego ośrodka administracji, gospodarki, nauki, kultury i usług.

Powierzchnia Powiatu jarosławskiego wynosi 1029,15 km². Przez jego teren przepływa kilka rzek i strumieni, z których największe to San i jej prawy dopływ rzeka Szkło.

Na terenie Powiatu jarosławskiego nie ma portu lotniczego – najbliższe porty lotnicze znajdują się w powiecie rzeszowskim (Port lotniczy Rzeszów – Jasionka około 63km) oraz w sąsiednich województwach – w województwie lubelskim Port Lotniczy Lublin (około 161km), a w województwie małopolskim Port lotniczy Kraków – Balice (około 259km).

Przez teren Powiatu jarosławskiego przebiegają ważne szlaki komunikacyjne: drogowe m.in. autostrada A4 oraz drogi krajowe nr 4, 77 i wojewódzkie nr 865, 867, 870, 880, 881, kolejowe: nr 91 Kraków – Medyka, 101 Munina - Hrebenne.

3.2. Demografia

Powiat jarosławski zamieszkuje 122,7 tys. mieszkańców (stan w dniu 31 grudnia 2011 r.), w tym 59,7 tys. mężczyzn i 62,9 tys. kobiet. Gęstość zaludnienia wynosi 119,2 osoby na 1 km².

Tab. 3.2.1. Wskaźniki demograficzne powiatu jarosławskiego na tle województwa podkarpackiego.

L.p.	Wskaźnik	2009	2010	2011	2012
1.	Ludność [tys. os.]	121,7	122,9	122,7	122,4
	- w województwie podkarpackim	2101,7	2127,9	2128,7	2129,9
2.	Pracujący [na 1000 ludności]	156	163	165	298
	- w województwie podkarpackim	317,5	367,4	373,3	368,5
3.	Osoby w wieku przedprodukcyjnym [tys. os.]	25,3	25,2	24,7	24,1
	- w województwie podkarpackim	429,4	431,0	422,1	414,3
4.	Osoby w wieku produkcyjnym [tys. os.]	77,4	78,3	78,3	78,1
	- w województwie podkarpackim	1341,6	1358,9	1360,1	1359,6
5.	Osoby w wieku poprodukcyjnym [tys. os.]	18,9	19,2	19,7	20,2
	- w województwie podkarpackim	330,7	338,0	346,4	356,0
6.	Stopa bezrobocia rejestrowanego w [%]	18,7	18,5	18,6	19,4
	- w województwie podkarpackim	15,9	15,4	15,5	16,4
7.	Przyrost naturalny [na 1000 mieszkańców]	1,5	0,7	0,7	0,4
	- w województwie podkarpackim	1,8	1,7	1,4	1,3
8.	Saldo migracji [na 1000 mieszkańców]	-1,3	-2,5	-2,5	-2,1
	- w województwie podkarpackim	-0,9	-0,9	-1,0	-0,9

Źródło: <http://www.stat.gov.pl/gus>.

Saldo migracji powoduje trwałe ujemne saldo zmian ludności powiatu jarosławskiego.

Tab. 3.2.2. Zmiany demograficzne powiatu jarosławskiego

L.p.	Wskaźnik	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1.	Urodzenia	1125	1145	1207	1305	1310	1257	1220	1156
2.	Zgony	1155	1126	1120	1154	1131	1168	1131	1108
3.	Napływ ludności	502	517	589	456	448	379	404	402
4.	Odływ ludności	677	812	802	608	612	704	717	609
5.	Saldo zmian	-205	-276	-126	-1	15	-236	-224	-159

Źródło: <http://www.stat.gov.pl/gus>.

Różnica ilościowa między mieszkańcami wsi i miast będzie maleć z roku na rok i w roku 2035 w miastach będzie mieszkać około 38 tys. osób, natomiast na obszarach wiejskich 72 tys.

Tab. 3.2.3. Prognozowana liczba mieszkańców powiatu jarosławskiego

Rok	2013	2015	2020	2025	2030	2035
		prognoza z 2011r.				
Liczba ludności (w tys. os.), w tym:	120,8	120,4	119,2	117,5	114,8	111,3
- w wieku przedprodukcyjnym (0 – 17)	23,3	22,7	22,0	21,4	19,6	17,3
- w wieku produkcyjnym (18-59/64)	76,8	75,9	72,7	69,1	66,9	64,5
- w wieku poprodukcyjnym (60+/65+)	20,7	21,8	24,6	26,9	28,3	29,5

Źródło: <http://www.stat.gov.pl/gus>.

3.3. Gospodarka

W powiecie jarosławskim działa prawie 8 tys. podmiotów gospodarczych (stan na koniec 2012 roku). Osoby pracujące stanowią 16,5% ogółu mieszkańców (jest to 63,8% osób w wieku produkcyjnym). Stopa bezrobocia kształtuje się na poziomie ponad 18%, na przełomie kilku lat fluktuacja jest niewielka.

Tab. 3.3.1. Struktura zatrudnienia w powiecie jarosławskim w 2012 roku.

Wyszczególnienie	Pracujący ogółem [w tys.]	Pracujący w %			
		Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	Przemysł, budownictwo	Handel i usługi	Działalność finansowa i ubezpieczeniowa
powiat jarosławski	36,5	44,7	21,5	10,8	1,9
województwo podkarpackie	672,9	38,4	24,0	12,8	1,7

Źródło: Urząd Statystyczny w Rzeszowie, Województwo Podkarpackie: podregiony, powiaty, gminy, 2013 r.

Przemysł i rolnictwo stanowi najważniejszą gałąź struktury gospodarczej powiatu jarosławskiego, gdzie zatrudnienie znajduje około połowa mieszkańców. Do najważniejszych pracodawców należą położone w Jarosławiu: Owens Illinois Polska S.A., Provimi – Rolimpex S.A. Wytwórnia Pasz, ELEKTROMET Zakłady Metalowe – Spółdzielnia Pracy, EKOTECH Sp. J., PPZ Kapka Sp. J., Lear Corporation Poland II Sp. z o.o. Obecność dużych, wiodących zakładów przemysłowych umożliwia rozwój drobnych firm kooperujących. Na terenie powiatu znajdują się również liczne małe zakłady transportowe, handlowe i usługowe.

W powiecie jarosławskim znajduje się „Podstrefa Jarosław SSE” (specjalna strefa ekonomiczna) EURO-PARK MIELEC licząca ogółem 20,4 ha zlokalizowanych w następujących miejscach:

- Gmina Miejska Jarosław – powierzchnia terenu strefy wynosi 6,3 ha,
- Gmina Wiejska Jarosław – 9,7 ha,
- Gmina Laszki – 4,4 ha.

W 2011 r. dochody budżetu Powiatu Jarosławskiego wyniosły 132,3 mln zł (co w przeliczeniu na 1 mieszkańca daje około 1 078 zł), a wydatki – 142,3 mln zł (w przeliczeniu na 1 mieszkańca – około 1 159 zł).

Tab. 3.3.2. Podstawowe dane budżetowe Powiatu jarosławskiego dotyczące transportu miejskiego.

L.p.	Wyszczególnienie	2009	2010	2011	2012
1.	Dochody Powiatu ogółem [mln zł]	112,2	118,3	132,3	141,1
2.	Wydatki Powiatu ogółem [mln zł] w tym:	115,1	128,1	142,3	146,3
2a.	w Dziale Transport i łączność [mln zł]	22,7	21,8	30,7	31,1

Źródło: Sprawozdania roczne z wykonania budżetów Powiatu Jarosławskiego za lata 2009, 2010, 2011, 2012.

Tab. 3.3.3. Wartość całkowita oraz dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej projektów realizowanych w ramach NSRO 2007-2013¹⁸ na terenie powiatu jarosławskiego do końca 2011 r.

L.p.	Program operacyjny	Wartość ogółem [mln zł]	w tym: dofinansowanie ze środków UE [mln zł]	Udział środków UE [%]	Wartość ogółem w przeliczeniu na 1 mieszkańca [zł]
1.	Programy operacyjne ogółem	943,6	386,1	40,9%	7 686
2.	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko	-	-	-	-
3.	Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka	263,2	61,1	23,2%	2 144
4.	Program Operacyjny Kapitał Ludzki	58,2	47,3	81,3%	474
5.	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej	431,6	177,9	41,2%	3 515
6.	Regionalny Program Operacyjny	190,6	99,8	52,4%	1 553

Źródło: http://www.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_jaroslawskie/portrety_powiat_jaroslawki.pdf.

¹⁸ Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013 - dokument opracowany w celu realizacji w latach 2007-2013 na terytorium Polski polityki spójności ekonomicznej i społecznej Unii Europejskiej.

3.4. Sfera społeczna

Na terenie powiatu jarosławskiego znajdują się szkoły podstawowe, gimnazja, licea ogólnokształcące, licea profilowane, szkoły techniczne oraz szkoły policealne. W roku szkolnym 2011/2012 w szkołach podstawowych uczyło się ponad 7,5 tys. uczniów, w szkołach gimnazjalnych – ponad 4,4 tys. oraz w ponadgimnazjalnych – ponad 5,7 tys.¹⁹.

Tab. 3.4.1. Edukacja w powiecie jarosławskim w roku szkolnym 2011/2012.

Placówka	Liczba placówek [szt.]	Liczba uczniów [os.]
Przedszkola (placówki)	17	1390
Przedszkola (oddziały)	56	
Szkoły podstawowe	73	7530
Gimnazja	36	4435
Szkoły zasadnicze (zawodowe)	6	945
Licea ogólnokształcące	10	2417
Licea profilowane	1	84
Technika	9	2365
Szkoły policealne	5	800
Szkoły dla dorosłych	12	904

Źródło: <http://www.stat.gov.pl/gus>.

Powiat jarosławski i jego mieszkańcy korzystają z bliskości miasta Jarosław oraz położonego w powiecie przemyskim miasta Przemyśl, które są ośrodkami szkolnictwa wyższego. Swoje placówki mają tam:

- w Jarosławiu:
 - Państwowa Wyższa Szkoła Techniczno-Ekonomiczna im. ks. Bronisława Markiewicza,
 - Studium Języków Obcych,
 - Państwowe Ognisko Baletowe im. Lidii Nartowskiej,
 - Państwowa Szkoła Muzyczna I St. im. Fryderyka Chopina,
- w Przemyśle
 - Wyższa Szkoła Prawa i Administracji,
 - Wyższa Szkoła Informatyki i Zarządzania,
 - Wyższa Szkoła Gospodarcza,
 - Wyższe Seminarium Duchowne,
 - Państwowa Wyższa Szkoła Wschodnioeuropejska,
 - Nauczycielskie Kolegium Języków Obcych,

¹⁹ <http://www.stat.gov.pl/gus>.

– Kolegium Nauczycielskie im. Aleksandra Fredry.

Mieszkańcy powiatu jarosławskiego mają możliwość korzystania z oferty kulturalnej miasta Jarosławia, gdzie znajdują się m.in.:

- Miejski Ośrodek Kultury,
- Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji im. Burmistrza Adolfa Dietziusa,
- Kino „Ikar”,
- Muzeum Kamienica Orsettich,
- Miejska Biblioteka Publiczna im. A. Fredry,
- Filia Pedagogicznej Biblioteki Wojewódzkiej z siedzibą w Przemyśle,
- Oddział Towarzystwa Miłośników Lwowa i Kresów Południowo - Wschodnich,
- Galeria Rynek 6,
- Mała Galeria MOK,
- „Galeria Przedmiotu” PSOUU,
- Garnizonowy Ośrodek Kultury,
- KCK – Katolickie Centrum Kultury,
- Centrum Kultury I Promocji w Jarosławiu mieszczący się w kamienicy Attavantich.

Dodatkowo rokrocznie w mieście odbywają się ciekawe imprezy kulturalne, m. in. Międzynarodowy Festiwal Muzyki Dawnej.

Na terenie Powiatu jarosławskiego znajduje się 47 zakładów opieki zdrowotnej²⁰, natomiast w mieście Jarosławiu funkcjonuje Centrum Opieki Medycznej, Specjalistyczny Psychiatryczny Zespół Opieki Zdrowotnej, Pogotowie Ratunkowe oraz Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna. W Powiecie jarosławskim funkcjonują także stacjonarne placówki pomocy społecznej (6 placówek), w których w 2011 roku przebywało 458 osób.

Przez Powiat Jarosławski przebiegają szlaki turystyczne piesze i rowerowe z obiektami kultury materialnej. Godnymi uwagi są szlaki: Szlak Architektury Drewnianej, Szlak Chasydzki, Podkarpacki Szlak Winnic, Międzynarodowy Szlak Śladami Aleksandra Fredry, Międzynarodowy Szlak Rowerowy Jarosław – Użgorod, Szlak Kupiecki Via Regia czy Droga św. Jakuba.

²⁰ http://www.stat.gov.pl/vademecum_samorzadowca_2012/portrety_powiat_jaroslawski.pdf.

3.5. Informacje ogólne o gminach wchodzących w skład Powiatu Jarosławskiego

Na terenie Powiatu Jarosławskiego znajdują się 2 gminy miejskie, 1 gmina miejsko - wiejska oraz 8 gmin wiejskich.

Gminy miejskie:

- Jarosław,
- Radymno,

Gminy wiejskie:

- Chłopice,
- Jarosław,
- Laszki,
- Pawłosiów,
- Radymno,
- Rokietnica,
- Rożwienica,
- Wiązownica.

Gmina miejsko – wiejska:

- Pruchnik.

Gminy powiatu jarosławskiego, korzystając z bliskości autostrady A4, starają się przyciągać inwestycje, głównie o charakterze przemysłowym. Przemysł skoncentrowany jest w Jarosławiu, drugim większym ośrodkiem jest Radymno. Rolnictwo również stanowi ważną część ich gospodarki, obszary omawianych gmin posiadają dobre jakościowo gleby. Powiat jarosławski jest jednym z największych powiatów pod względem powierzchni użytków rolnych.

Tab. 3.5.1. Informacje o gminach wchodzących w skład powiatu jarosławskiego.

L.p.	Wyszczególnienie	M. Jarosław	M. Radymno	M. Pruchnik	gm. Pruchnik	gm. Chłopice	gm. Jarosław	gm. Laszki	gm. Pawłosiów	gm. Radymno	gm. Rokietnica	gm. Roźwienica	gm. Wiązownica
1	Powierzchnia [km ²]	35	14	20	60	49	113	138	47	182	57	69	245
2	Ludność, w tym:	39 707	5 533	3 689	6 136	5 617	13 013	7 044	8 343	11 492	4 376	6 272	11 455
3	- mężczyźni	18 595	2 700	1 828	3 045	2 803	6 381	3 551	4 138	5 750	2 157	3 141	5 655
4	- kobiety	21 112	2 833	1 861	3 091	2 814	6 632	3 493	4 205	5 742	2 219	3 131	5 800
5	Gęstość zaludnienia [os./1 km ²]	1134	395	184	102	115	115	51	178	63	77	91	47
6	Osoby w wieku przedprodukcyjnym	6 773	1 050	800	1 447	1 129	2 773	1 563	1 720	2 530	973	1 365	2 580
7	Osoby w wieku produkcyjnym	25 878	3 747	2 344	3 745	3 557	8 348	4 393	5 332	7 093	2 643	3 924	7 297
8	Osoby w wieku poprodukcyjnym	7 056	736	545	944	931	1 892	1 088	1 291	1 869	760	983	1 578
9	Osoby pracujące	13 751	1 092	393	125	157	327	253	264	522	97	200	287
9a	-przemysł, budownictwo	5 695	350	113	43	b.d.	580	132	182	127	b.d.	315	203
9b	-rolnictwo, leśnictwo	23	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	38	b.d.	12	b.d.	b.d.	26	b.d.
9c	-usługi	4 773	359	189	68	171	197	239	209	606	104	185	251
10	Przyrost naturalny [na 1000 ludności]	0,0	4,0	1,1	-0,2	-0,7	1,5	1,6	1,4	-0,4	1,4	-0,6	2,6
11	Saldo migracji [na 1000 ludności]	-6,0	-0,7	2,7	-4,6	-1,1	4,9	-2,1	b.d.	-3,3	-3,0	-3,5	-1,2

Źródło: <http://www.stat.gov.pl/gus>.

4. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze powiatu jarosławskiego

4.1. Komunikacja miejska w Jarosławiu

Miasto Jarosław jest jedynym miastem w powiecie, na terenie którego organizowana jest komunikacja miejska. Operatorem jest Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o.

Wykonywanie przewozów na terenie miasta usankcjonowane jest umową wykonawczą z 2009 r. pomiędzy Gminą Miejską Jarosław a MZK. W dniu 3 lipca 2006 r. pomiędzy Gminą Miejską Jarosław, a Gminami: Pawłosiów, Wiązownica i Jarosław (gmina wiejska) zawarto Porozumienie Międzygminne w sprawie realizacji przez Gminę Miejską Jarosław zadań z zakresu lokalnego transportu zbiorowego, którego zapisy nie są już dziś realizowane.

MZK Jarosław Sp. z o.o. prowadzi dodatkową działalność w postaci m.in.:

- przewóz osób w ramach linii komercyjnych na terenie sąsiednich gmin,
- komercyjne przewozy okolicznościowe,

Na obszarze powiatu jarosławskiego funkcjonuje 10 linii komunikacji miejskiej. Wyłącznym operatorem połączeń jest - należący do Gminy miejskiej Jarosław - Miejski Zakład Komunikacyjny Sp. z o.o. w Jarosławiu.

Siedem linii (nr 0, 8, 9, 10, 14, 15, 16) obsługuje przewozy wewnątrzmijskie. Dodatkowo MZK obsługuje linie regularne, na które zezwolenie wydał Starosta Powiatu Jarosławskiego i które docierają do miejscowości gmin: Pawłosiów, Jarosław (gmina wiejska) i Laszki.

Tab. 4.1.1. Wykaz linii obsługiwanych przez MZK Jarosław

Numer linii	Trasa podstawowa i trasy dodatkowe	Liczba kursów w jednym kierunku w dzień roboczy/sobotę/niedzielę	Okres kursowania
0	Piłsudskiego – Jana Pawła II – Poniatowskiego – Zbożowa	25/11/10	codziennie
8	Stawki – Kruhel Skrzyż. – Jarosław Kr. Jadwigi	13/0/2	codziennie
9	Grunwaldzka – Lotników – Pruchnicka – Poniatowskiego – Sikorskiego	12/6/0	oprócz niedziel
10	Kostków – Łazy – Królowej Jadwigi	10/0/0	dni robocze
14	Misztale – MZK – Królowej Jadwigi	12/0/2	codziennie
15	Krakowska – PZMot – Jana Pawła II – PKP – Poniatowskiego – Kombatantów – P.Z.Z	4/4/4	codziennie
16	PZZ – Poniatowskiego – Sikorskiego – Grunwaldzka – Kraszewskiego – Bandurskiego – PZMot – Słowackiego – Poniatowskiego – PZZ	7/0/0	dni robocze

Źródło: TRAKO na podstawie rozkładów jazdy MZK Jarosław, na dn.14.01.2014r.

W 2010 r. zakupione zostały nowoczesne autobusy miejskie (10 sztuk w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa na lata 2007 – 2013). Na dzień 31.12.2012 spółka posiadała 16 sztuk autobusów, w tym 10 pojazdów marki SOR, 2 marki Autosan, 4 marki Mercedes.

4.2. Regionalny osobowy transport kolejowy

Przez obszar powiatu jarosławskiego przebiegają 2 linie kolejowe²¹:

- **Linia kolejowa nr 91** Kraków Główny – Rzeszów – Jarosław – Przemyśl – Medyka – Granica Państwa (Ukraina). Jest to linia magistralna, dwutorowa, zelektryfikowana na całej długości. Jest to trasa o przebiegu wschód-zachód, stanowiąca część III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego E30 (łączącego Niemcy, Polskę oraz Ukrainę). Linia od przystanku Pełkinie do przystanku Sośnica Jarosławska znajduje się w granicach powiatu jarosławskiego. Na odcinku (Przeworsk) – Pełkinie – Munina obowiązuje prędkość 120 km/h (na obu torach). Na odcinku Munina – Sośnica Jarosławska – (Przemyśl) obowiązuje prędkość 100 km/h (na obu torach).
- **Linia kolejowa nr 101** Munina – Hrebenne. Jest to linia znaczenia drugorzędowego, jednotorowa, w całości nieelektryfikowana. Odgałęzia się od linii nr 91 na stacji węzłowej Munina i łączy ją z Lubaczowem, Horyńcem Zdrojem i Hrebennem (woj. Lubelskie). Linia od stacji Munina do przystanku Korzenica znajduje się w granicach powiatu jarosławskiego. Na całym odcinku linii nr 101 przebiegającym przez powiat jarosławski obowiązuje prędkość 70 km/h.

Na obszarze powiatu jarosławskiego znajdują się 4 stacje kolejowe i 6 przystanków kolejowych.

Tab. 4.2.1. Stacje i przystanki kolejowe położone na terenie powiatu jarosławskiego
(Źródło: PKP PLK S.A.)

Nazwa punktu	Kategoria punktu	Linia kolejowa
Pełkinie	Przystanek kolejowy	91
Jarosław	Stacja kolejowa	91
Munina	Stacja kolejowa węzłowa	91, 101
Ostrowiecko	Przystanek kolejowy	91
Radymno	Stacja kolejowa	91
Sośnica Jarosławska	Przystanek kolejowy	91
Surochów	Przystanek kolejowy	101
Bobrówka	Stacja kolejowa	101
Zagrody	Przystanek kolejowy	101
Korzenica	Przystanek kolejowy	101

²¹ Źródło: PKP PLK S.A. – Regulamin przydzielania tras pociągów 2013/2014 i Instrukcja Id-12 – Wykaz linii zarządzany przez PKP PLK S.A.

Stan infrastruktury kolejowej na obszarze powiatu jarosławskiego oceniany jest jako dobry. W latach 2014 – 2015 zarządca PKP PLK S.A. planuje przeprowadzić rewitalizację odcinka Przeworsk – Jarosław – Przemyśl – Hurko.

Na obydwu liniach prowadzony jest ruch regionalnych pociągów pasażerskich. Na linii 91 prowadzony jest ruch dalekobieżny (pociągi kategorii TLK – dawne pośpieszne). Jego wielkość przedstawiono w tab. 4.2.2.

Tab. 4.2.2. Liczba pociągów kursujących przez obszar powiatu jarosławskiego, stan na dzień 15.01.2014 r.

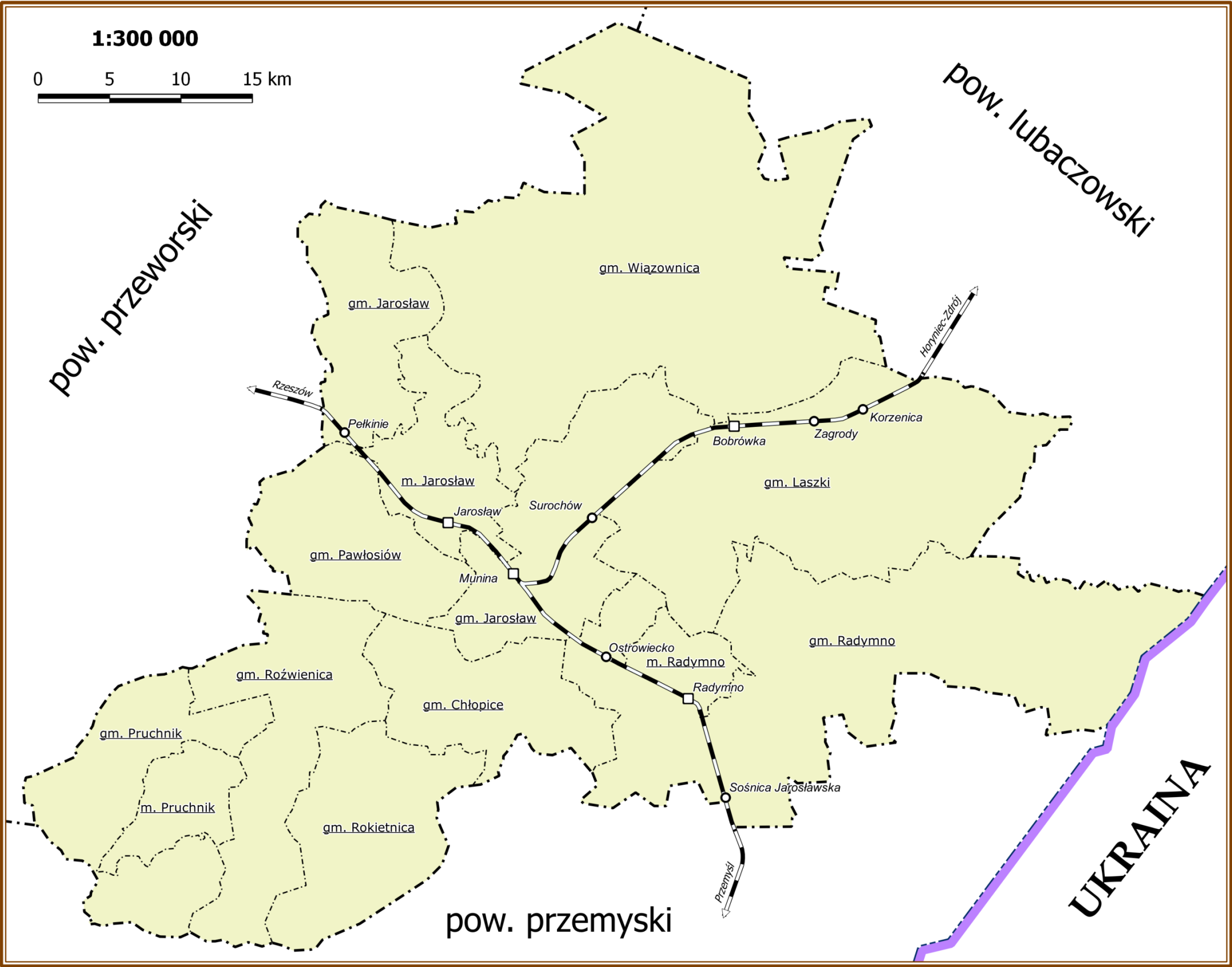
Odcinek	Liczba pociągów TAM/POWRÓT w:			Operator
	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela	
(Przeworsk) – Pełkinie – Jarosław – Munina	19/19	16/17	14/13	Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
Munina – Sośnica Jarosławska – (Przemyśl)	16/16	14/14	11/11	Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
Munina – Horyniec Zdrój	3/3	2/3	3/2	Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
(Przeworsk) – Jarosław* – (Przemyśl)	9/9	9/9	7/7	PKP InterCity S.A.

* – pociągi TLK zatrzymują się na terenie powiatu jarosławskiego tylko na stacji Jarosław.

**POWIAT
JAROSŁAWSKI**
sieć kolejowa

Legenda

- czynne stacje kolejowe
- czynne przystanki kolejowe
- linie kolejowe czynne
- - - granice gmin
- · - granica powiatu
- █ granica państwa



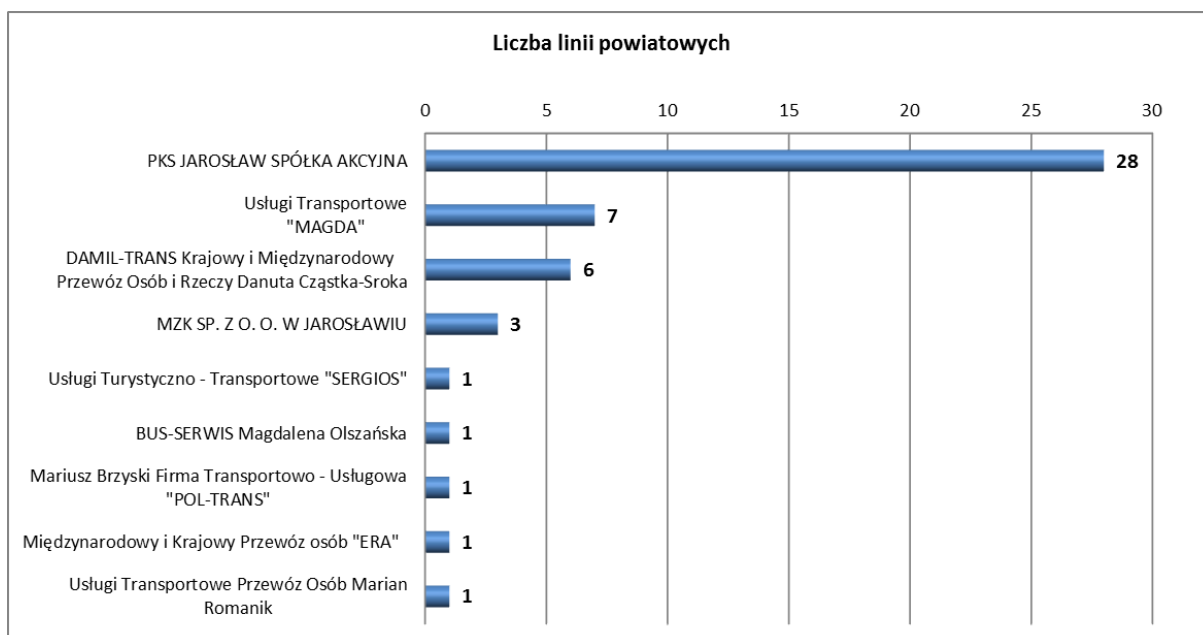
Rys. 4.2.1. Schemat linii kolejowych przebiegających przez obszar powiatu jarosławskiego.

Źródło: TRAKO.

4.3. Regionalny osobowy transport drogowy

Przez Jarosław przebiegają dwie drogi o znaczeniu ponadregionalnym: autostrada A4 od Granicy Państwa w kierunku Krakowa oraz droga nr 77 Przemyśl-Jarosław-Leżajsk. Przez powiat jarosławski przebiegają korytarze komunikacji autobusowej o największym natężeniu, do takich należy m.in. trasa Przemyśl-Jarosław (ponad 200 kursów dziennie). Główne kierunki kursowania autobusów oraz mniejszych busów w powiecie jarosławskim skupione są w mieście powiatowym – Jarosławiu i skierowane są w kierunku stolicy województwa. Ponadto zwiększony ruch odnotowuje się na trasie do Przemyśla. W Jarosławiu znajduje się ważny węzeł komunikacyjny regionu, który stanowi ważne miejsce przesiadek.

W powiecie jarosławskim najwięcej połączeń uruchamianych jest przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Jarosław Spółka Akcyjna. Spółka prowadzi działalność na terenie Polski i poza jej granicami. Właścicielem w 100% jest Starostwo Powiatowe w Jarosławiu.

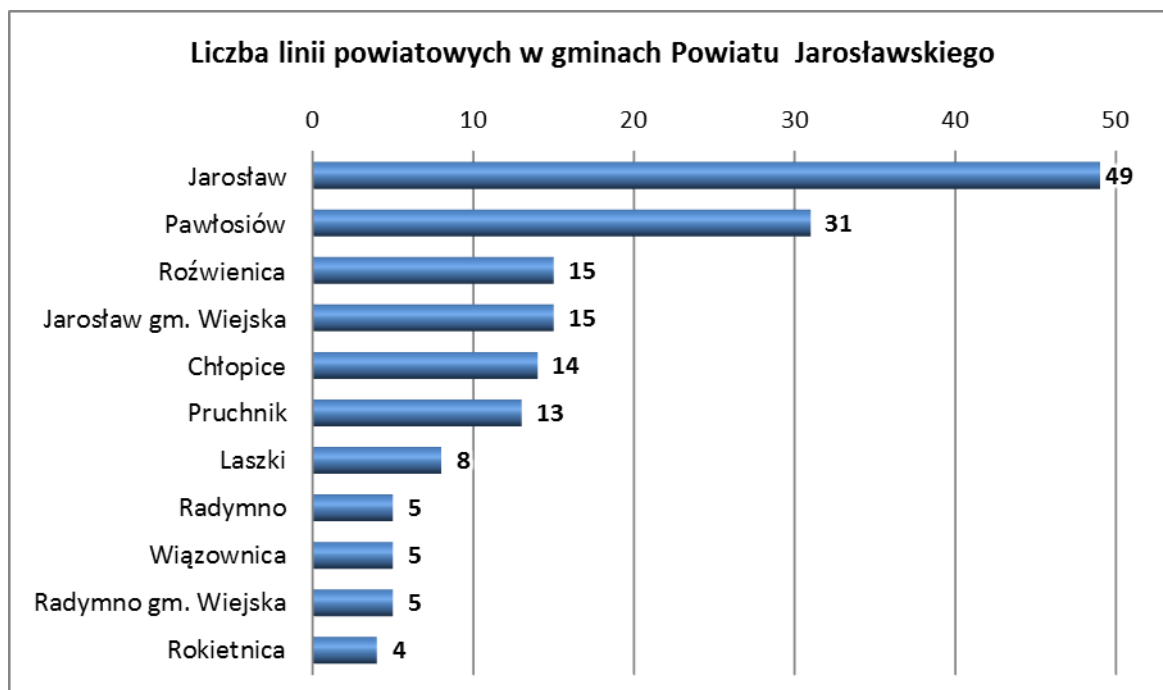


Rys. 4.3.1. Liczba linii powiatowych z podziałem na przewoźników

Źródło: TRAKO

Wśród przedsiębiorstw komunikacyjnych wykonujących przewozy na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Jarosławskiego (tab. 4.3.1.1.) najwięcej linii posiada PKS Jarosław (28 linii). Łącznie zezwolenia zostały wydane na 39 linie dla 9 przewoźników.

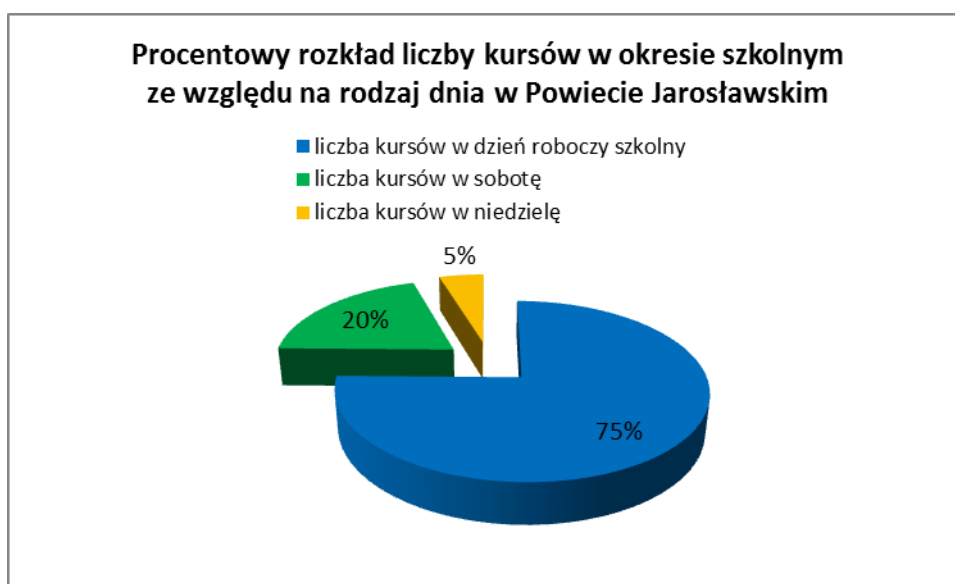
Najwięcej linii funkcjonuje w gminach: Jarosław (49 linii) oraz Pawłosiów (31 linii). Najmniej w gminach: Radymno, Rokietnica oraz Wiązownica. Są to gminy położone na północnych oraz południowo-zachodnich terenach powiatu.



Rys. 4.3.2. Liczba powiatowych linii komunikacyjnych w gminach Powiatu Jarosławskiego

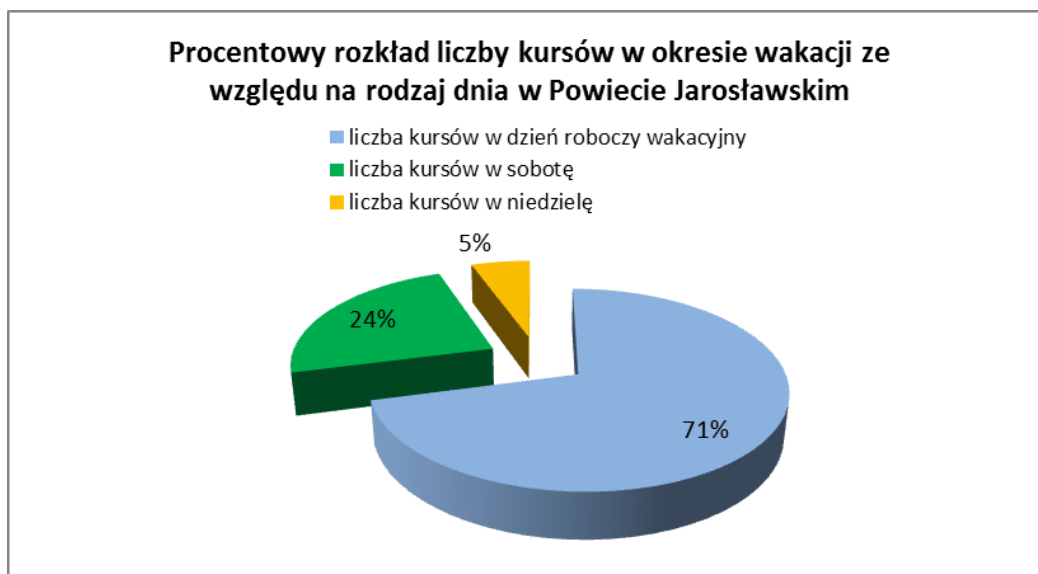
Źródło: TRAKO

Zdecydowana większość kursów wykonywana jest w dni robocze, w soboty około 20% kursów, a w niedziele około 5%. Jest to tendencja szczególnie typowa dla post-państwowych przedsiębiorstw komunikacyjnych (typu „PKS”) które w dni wolne, a szczególnie święta i niedziele praktycznie nie wykonują żadnych połączeń. Sytuację na rynku przewozowym w dni wolne poprawia w pewnym stopniu praca przewozowa wykonywana przez małe firmy przewozowe (tzw. „komunikacja prywatna minibusowa”).



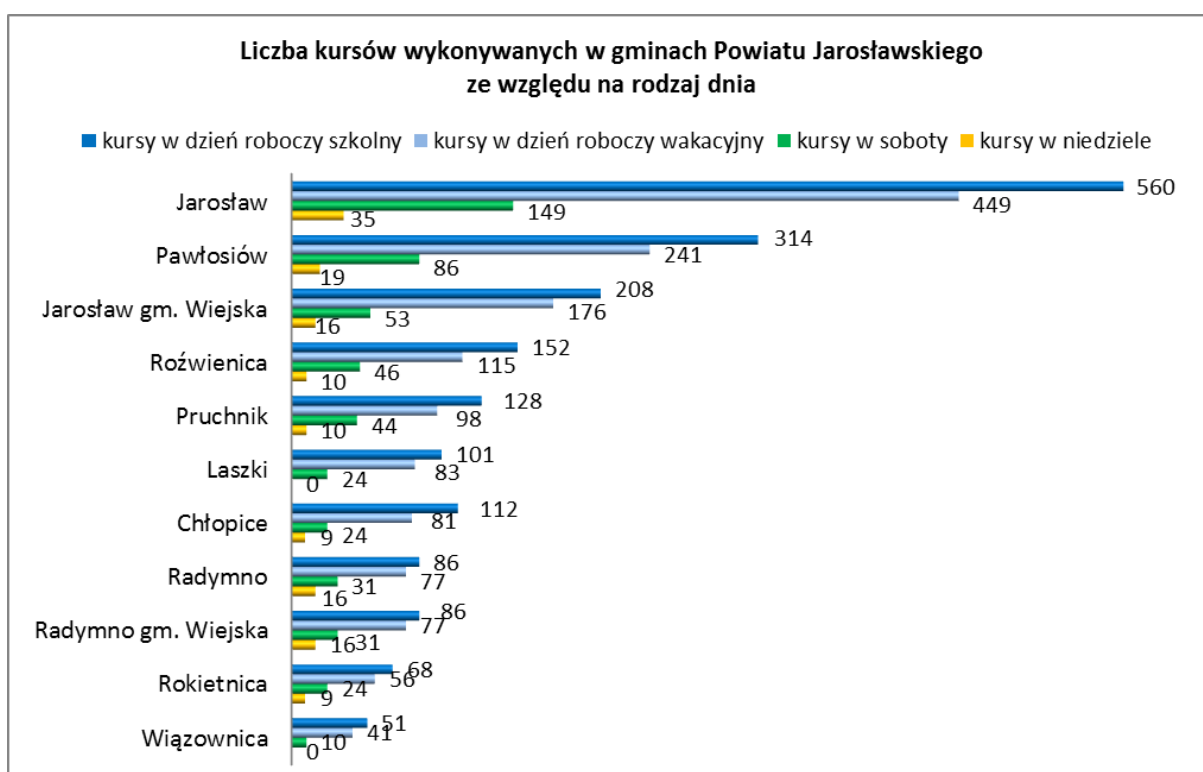
Rys. 4.3.3. Udział liczby kursów w komunikacji powiatowej w poszczególnych typach dni w okresie szkolnym

Źródło: TRAKO



Rys. 4.3.4. Udział liczby kursów w komunikacji powiatowej w poszczególnych typach dni w okresie wakacyjnym

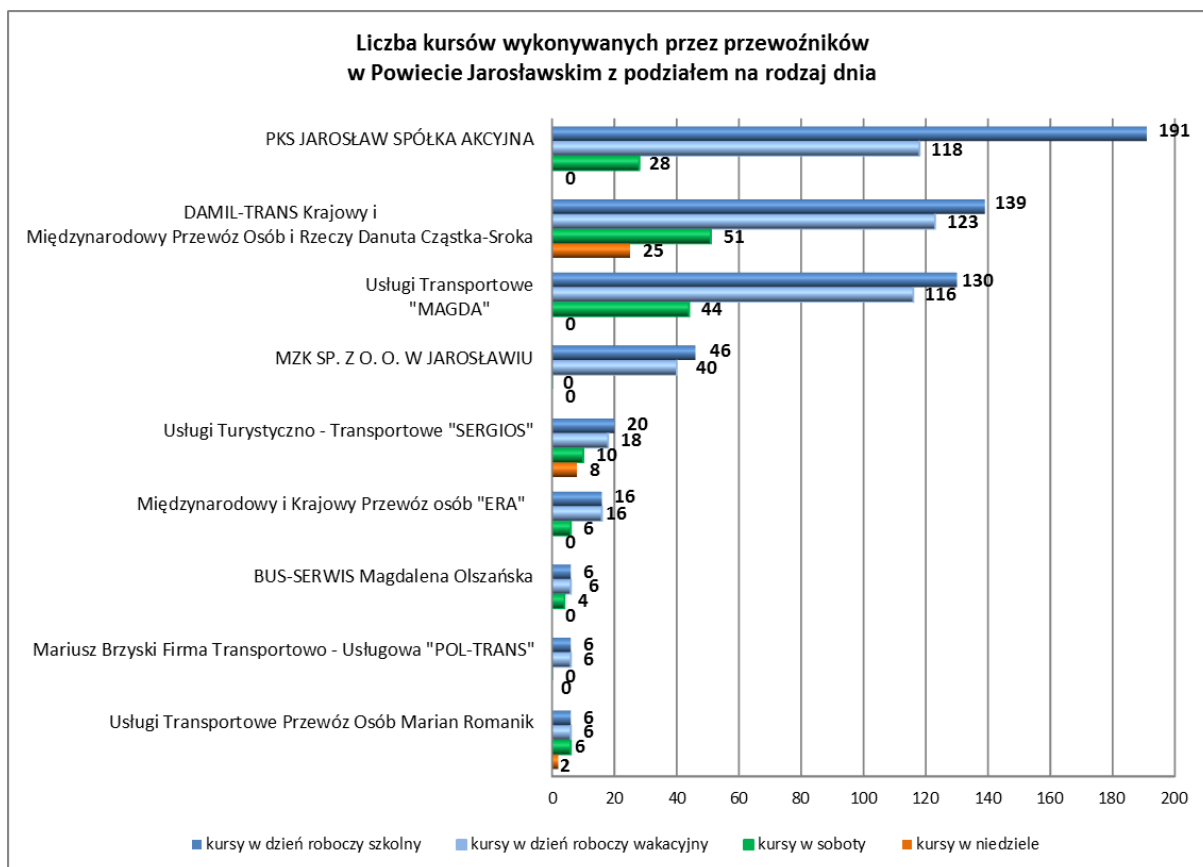
Źródło: TRAKO



Rys. 4.3.5. Liczba kursów w komunikacji powiatowej w gminach Powiatu Jarosławskiego ze względu na typ dnia.

Źródło: TRAKO

W gminie Jarosław, która charakteryzuje się największą liczbą kursów, zdecydowanie przeważają połączenia wykonywane w dni robocze (rys. 4.3.5.). Dodatkowo jest to jedna z 7 gmin, w której połączenie autobusowe realizowane są także w niedziele.



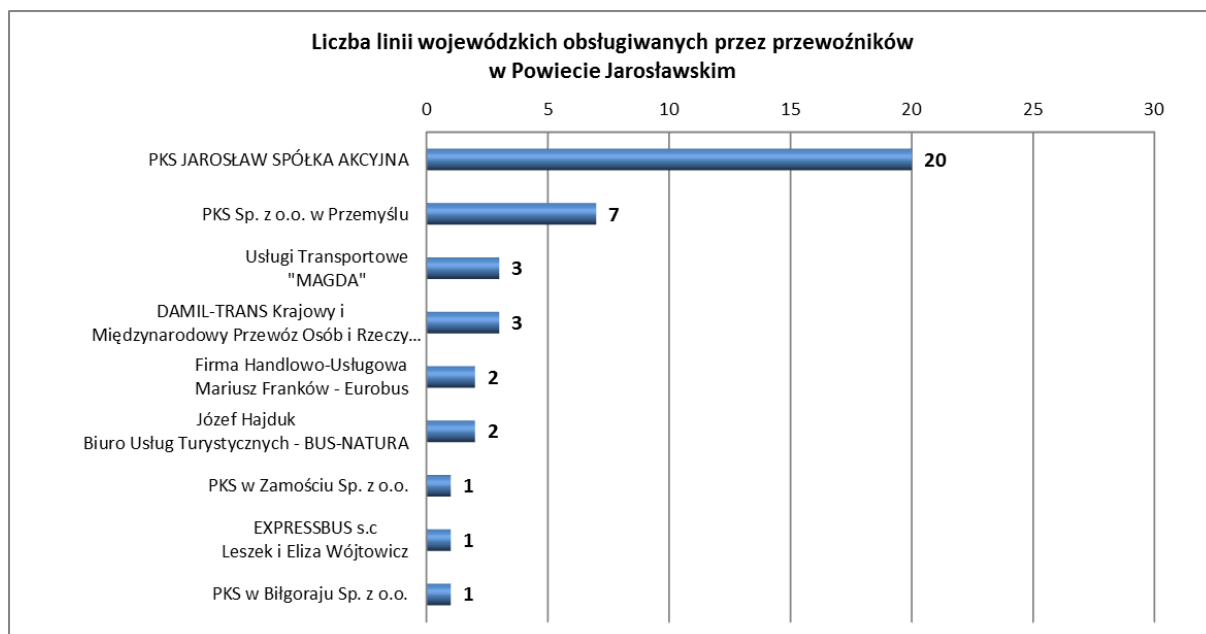
Rys. 4.3.6. Liczba kursów w komunikacji powiatowej z podziałem na rodzaj dnia i przewoźników

Źródło: TRAKO

Tylko 3 z 9 przewoźników, którzy mają wydane zezwolenia przez Starostę Jarosławskiego wykonuje w komunikacji powiatowej kursy w niedziele (od 4 do 20 kursów niedzielnych). MZK Jarosław nie realizuje żadnych kursów zarówno w sobotę jak i niedzielę, natomiast PKS Jarosław nie realizuje kursów w niedziele.

Sieć komunikacyjna w powiecie jarosławskim składa się także ze 124 linii, na które zezwolenia zostały wydane przez inne jednostki samorządu terytorialnego.

Poniżej przedstawiono liczbę linii wojewódzkich przebiegających przez poszczególne gminy powiatu jarosławskiego.



Rys. 4.3.7. Liczba linii wojewódzkich przebiegających przez poszczególne gminy w powiecie jarosławskim.

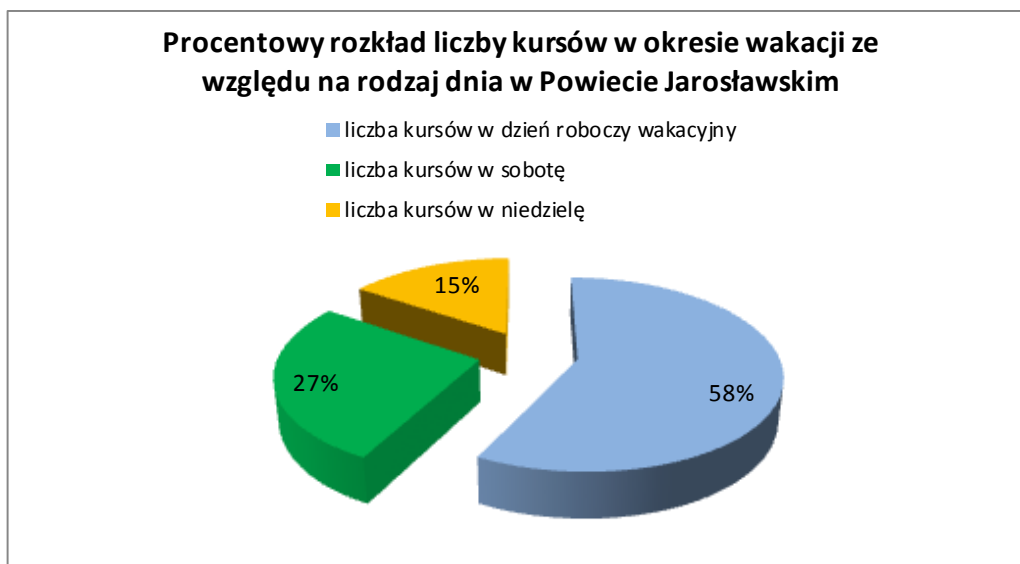
Źródło: TRAKO

Sieć połączeń komunikacji samochodowej na terenie powiatu jarosławskiego składa się z około 1,5 tys. kursów. Około połowa z nich to kursy wykonywane w dni robocze. Udział kursów sobotnich wynosi prawie 30% a niedzielnych prawie 15%. Szczegółowe porównanie liczby kursów ze względu na typ dnia przedstawiono na poniższych wykresach.



Rys. 4.3.8. Udział liczby kursów w komunikacji wojewódzkiej w poszczególnych typach dni w okresie szkolnym

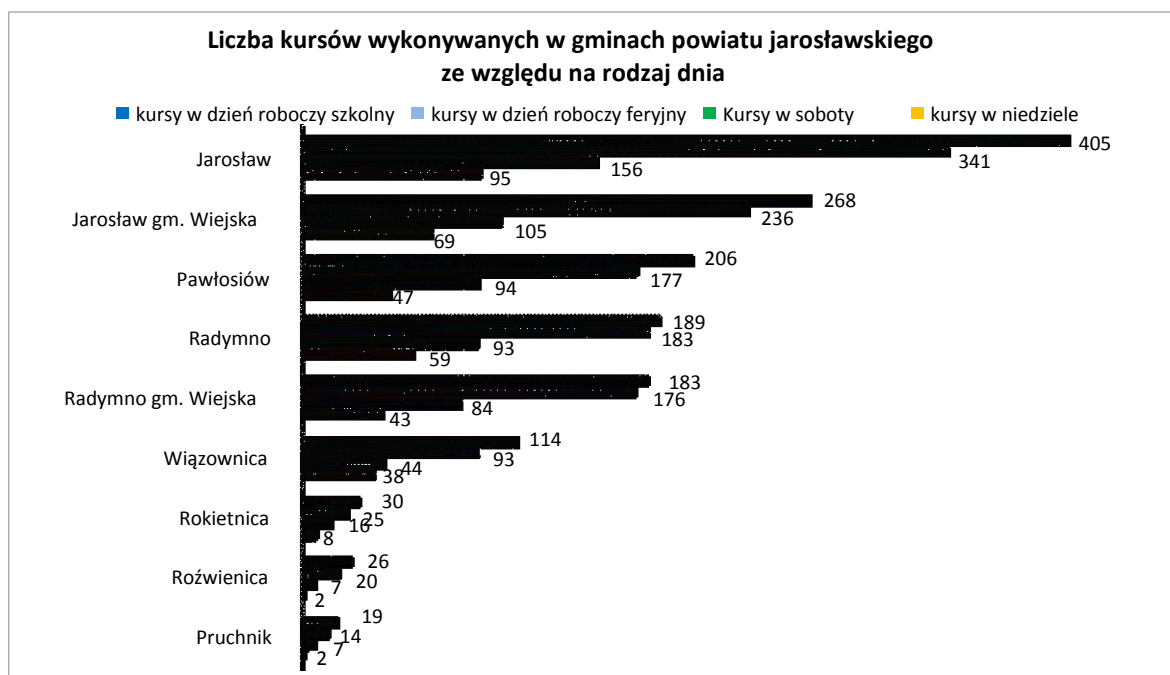
Źródło: TRAKO



Rys. 4.3.9. Udział liczby kursów w komunikacji wojewódzkiej w poszczególnych typach dni w okresie wakacyjnym

Źródło: TRAKO

Najwięcej kursów przebiega przez miasto Jarosław oraz gminę wiejską Jarosław. Najmniej przez gminy: Pruchnik, Roźwienica, Rokietnica.



Rys. 4.3.10. Liczba kursów w komunikacji wojewódzkiej w gminach Powiatu Jarosławskiego ze względu na typ dnia

Źródło: TRAKO

4.3.1. Zezwolenia wydane przez Starostę Powiatu Jarosławskiego

Starosta Jarosławski wydaje zezwolenia na regularny przewóz osób w powiatowym transporcie drogowym. Poniższa tabela przedstawia wykaz wszystkich kursów z podziałem na dzień roboczy szkolny, wakacyjny oraz na soboty i niedziele. Trasy tych linii przebiegają przez obszar wszystkich gmin w powiecie jarosławskim.

Tab. 4.3.1.1. Wykaz powiatowych linii komunikacyjnych w transporcie drogowym.

Lp.	Przewoźnik	Linia		Liczba kursów linii z podziałem na kierunki												uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie
		Numer linii	Trasa przejazdu linii	Dzień roboczy						Sobota			Niedziela					
				szkolny			wakacyjny			tam	powrót	suma	tam	powrót	suma			
				tam	powrót	suma	tam	powrót	suma									
1	Mariusz Brzyski Firma Transportowo - Usługowa "POL-TRANS"		JODŁÓWKA-PRUCHNIK-ROŻWIENICA-JAROSŁAW	3	3	6	3	3	6	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Pruchnik; gm. Pawłosiów; gm. Roźwienica	STAROSTA JAROSŁAWSKI
2	BUS-SERWIS Magdalena Olszańska		JODŁÓWKA-PRUCHNIK-JAROSŁAW	3	3	6	3	3	6	2	2	4	0	0	0		M. Jarosław; gm. Pruchnik; gm. Pawłosiów; gm. Roźwienica	STAROSTA JAROSŁAWSKI
3	Usługi Turystyczno - Transportowe "SERGIOS"	5	BUDZYŃ-RADYMNO-JAROSŁAW	10	10	20	9	9	18	5	5	10	4	4	8		M. Jarosław; gm. Jarosław; M. Radymno; gm. Radymno	STAROSTA JAROSŁAWSKI
4	Międzynarodowy i Krajowy Przewóz osób "ERA"		WOLA MOŁODYCKA-JAROSŁAW	8	8	16	8	8	16	3	3	6	0	0	0		M. Jarosław; gm. Wiązownica	STAROSTA JAROSŁAWSKI
5	Usługi Transportowe Przewóz Osób Marian Romanik		JAROSŁAW-RZEPLIN-JODŁÓWKA	3	3	6	3	3	6	3	3	6	1	1	2		M. Jarosław; gm. Pruchnik; gm. Pawłosiów; gm. Roźwienica	STAROSTA JAROSŁAWSKI
6	MZK SP. Z O. O. W JAROSŁAWIU	2	JAROSŁAW-PĘKINIE	9	9	18	8	8	16	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Jarosław	STAROSTA JAROSŁAWSKI
7	MZK SP. Z O. O. W JAROSŁAWIU	12	JAROSŁAW-MAKOWISKO-WIETLIN OSADA	8	8	16	6	6	12	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Jarosław; gm. Łaszki	STAROSTA JAROSŁAWSKI
8	MZK SP. Z O. O. W JAROSŁAWIU	13	JAROSŁAW-WIERZBNA-OŻAŃSK	6	6	12	6	6	12	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Pawłosiów	STAROSTA JAROSŁAWSKI
9	Usługi Transportowe "MAGDA"		BUKOWINA-ŁAZY-RADYMNO-JAROSŁAW	10	12	22	10	12	22	4	4	8	0	0	0		M. Jarosław; gm. Jarosław; M. Radymno; gm. Radymno; gm. Łaszki	STAROSTA JAROSŁAWSKI
10	Usługi Transportowe "MAGDA"		TUCHŁA-LASZKI-BOBRÓWKA-JAROSŁAW	11	10	21	10	10	20	4	4	8	0	0	0		M. Jarosław; gm. Jarosław; gm. Łaszki	STAROSTA JAROSŁAWSKI
11	Usługi Transportowe "MAGDA"		KIDAŁOWICE-PAWŁOSIÓW-JAROSŁAW	11	10	21	8	8	16	5	5	10	0	0	0		M. Jarosław; gm. Pawłosiów	STAROSTA JAROSŁAWSKI
12	Usługi Transportowe "MAGDA"	20	OŻAŃSK-WIERZBNA-TYWONIA-JAROSŁAW	10	10	20	9	9	18	3	3	6	0	0	0		M. Jarosław; gm. Pawłosiów	STAROSTA JAROSŁAWSKI

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Jarosławskiego

Lp.	Przewoźnik	Linia		Liczba kursów linii z podziałem na kierunki												uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie
		Numer linii	Trasa przejazdu linii	Dzień roboczy						Sobota			Niedziela					
				szkolny			wakacyjny			tam	powrót	suma	tam	powrót	suma			
				tam	powrót	suma	tam	powrót	suma									
13	Usługi Transportowe "MAGDA"	105	WIĄZOWNICA-SZÓWSKO-JAROSŁAW	5	5	10	4	4	8	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Wiązownica	STAROSTA JAROSŁAWSKI
14	Usługi Transportowe "MAGDA"		WOLA BUCHOWSKA-PEŁKINIE-JAROSŁAW	9	9	18	8	8	16	3	3	6	0	0	0		M. Jarosław; gm. Jarosław	STAROSTA JAROSŁAWSKI
15	Usługi Transportowe "MAGDA"		WYSOCKO-SOBIECIN-JAROSŁAW	9	9	18	8	8	16	3	3	6	0	0	0		M. Jarosław; gm. Jarosław; gm. Laszki	STAROSTA JAROSŁAWSKI
16	DAMIL-TRANS Krajowy i Międzynarodowy Przewóz Osób i Rzeczy Danuta Częstka-Sroka		RADYMNO-CHŁOPICE-JAROSŁAW	9	9	18	7	7	14	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; M. Radymno; gm. Radymno; gm. Chłopice; gm. Pawłosiów	STAROSTA JAROSŁAWSKI
17	DAMIL-TRANS Krajowy i Międzynarodowy Przewóz Osób i Rzeczy Danuta Częstka-Sroka		TULIGŁOWY-BORATYN-JAROSŁAW	11	11	22	11	11	22	6	6	12	4	5	9		M. Jarosław; gm. Chłopice; gm. Pawłosiów; gm. Rokietnica	STAROSTA JAROSŁAWSKI
18	DAMIL-TRANS Krajowy i Międzynarodowy Przewóz Osób i Rzeczy Danuta Częstka-Sroka		TAPIN-JAROSŁAW	11	11	22	9	10	19	2	2	4	0	0	0		M. Jarosław; gm. Chłopice; gm. Pawłosiów; gm. Rokietnica	STAROSTA JAROSŁAWSKI
19	DAMIL-TRANS Krajowy i Międzynarodowy Przewóz Osób i Rzeczy Danuta Częstka-Sroka		SOŚNICA-RADYMNO-OSTRÓW-MUNINA-JAROSŁAW	11	11	22	11	11	22	6	7	13	4	4	8		M. Jarosław; gm. Jarosław; M. Radymno; gm. Radymno	STAROSTA JAROSŁAWSKI
20	DAMIL-TRANS Krajowy i Międzynarodowy Przewóz Osób i Rzeczy Danuta Częstka-Sroka		KRAMARZÓWKA-PRUCHNIK-JAROSŁAW-TUCZEMPY	16	16	32	12	11	23	6	6	12	4	4	8		M. Jarosław; gm. Pruchnik; gm. Pawłosiów; gm. Roźwienica	STAROSTA JAROSŁAWSKI
21	DAMIL-TRANS Krajowy i Międzynarodowy Przewóz Osób i Rzeczy Danuta Częstka-Sroka		WOLA WĘGIERSKA-PRUCHNIK-BYSTROWICE-JAROSŁAW	11	12	23	11	12	23	5	5	10	0	0	0		M. Jarosław; gm. Pruchnik; gm. Pawłosiów; gm. Roźwienica	STAROSTA JAROSŁAWSKI
22	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	136146	CHARYTANY-LASZKI-JAROSŁAW	2	2	4	1	0	1	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Jarosław; M. Radymno; gm. Radymno; gm. Laszki	STAROSTA JAROSŁAWSKI

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Jarosławskiego

Lp.	Przewoźnik	Linia		Liczba kursów linii z podziałem na kierunki												uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie
		Numer linii	Trasa przejazdu linii	Dzień roboczy						Sobota			Niedziela					
				szkolny			wakacyjny			tam	powrót	suma	tam	powrót	suma			
				tam	powrót	suma	tam	powrót	suma									
23	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	136126	MORAWSKO-JAROSŁAW	8	8	16	6	6	12	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Jarosław	STAROSTA JAROSŁAWSKI
24	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	136105	KRAMARZÓWKA-PRUCHNIK-JAROSŁAW	14	13	27	10	8	18	1	0	1	0	0	0		M. Jarosław; gm. Pruchnik; gm. Pawłosiów; gm. Roźwienica	STAROSTA JAROSŁAWSKI
25	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	136182	KRAMARZÓWKA-RUDOŁOWICE-JAROSŁAW	0	0	0	0	0	0	2	3	5	0	0	0		M. Jarosław; gm. Pruchnik; gm. Pawłosiów; gm. Roźwienica	STAROSTA JAROSŁAWSKI
26	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	136124	TAPIN-ŁOWCE-JAROSŁAW	2	1	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Chłopice; gm. Pawłosiów; gm. Roźwienica	STAROSTA JAROSŁAWSKI
27	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	136102a	JAROSŁAW-HAWŁOWICE-RZEPLIN	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Pruchnik; gm. Pawłosiów; gm. Roźwienica	STAROSTA JAROSŁAWSKI
28	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	136102b	RZEPLIN-HAWŁOWICE-JAROSŁAW	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Pruchnik; gm. Pawłosiów; gm. Roźwienica	STAROSTA JAROSŁAWSKI
29	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	136102c	RZEPLIN-TYNIOWICE-JAROSŁAW	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Pruchnik; gm. Pawłosiów; gm. Roźwienica	STAROSTA JAROSŁAWSKI
30	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	136163	CZERNIAWKA-CHARYTANY-JAROSŁAW	3	3	6	2	2	4	1	1	2	0	0	0		M. Jarosław; gm. Jarosław; gm. Łaszki	STAROSTA JAROSŁAWSKI
31	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	136196a	JAROSŁAW-ŁOWCE-LUTKÓW	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Chłopice; gm. Pawłosiów	STAROSTA JAROSŁAWSKI
32	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	136196b	JAROSŁAW-ZAMIECHÓW-ŁOWCE-LUTKÓW	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Chłopice; gm. Pawłosiów	STAROSTA JAROSŁAWSKI
33	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	136196c	LUTKÓW-ŁOWCE-JAROSŁAW	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Chłopice; gm. Pawłosiów	STAROSTA JAROSŁAWSKI
34	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	136196d	LUTKÓW-ŁOWCE-ZAMIECHÓW-JAROSŁAW	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Chłopice; gm. Pawłosiów	STAROSTA JAROSŁAWSKI
35	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	136107	CETULA-JAROSŁAW	6	6	12	4	4	8	2	2	4	0	0	0		M. Jarosław; gm. Wiązownica	STAROSTA JAROSŁAWSKI
36	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	136188	JAROSŁAW-KIDAŁOWICE-CHŁOPICE-ZAMIECHÓW	6	0	6	4	0	4	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Chłopice; gm. Pawłosiów	STAROSTA JAROSŁAWSKI

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Jarosławskiego

Lp.	Przewoźnik	Linia		Liczba kursów linii z podziałem na kierunki												uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie
		Numer linii	Trasa przejazdu linii	Dzień roboczy						Sobota			Niedziela					
				szkolny			wakacyjny			tam	powrót	suma	tam	powrót	suma			
				tam	powrót	suma	tam	powrót	suma									
37	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	136188	JAROSŁAW-JANKOWICE-CHŁOPICE-ZAMIECHÓW	3	0	3	2	0	2	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Chłopice; gm. Pawłosiów	STAROSTA JAROSŁAWSKI
38	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	136188	ZAMIECHÓW-KIDAŁOWICE-CHŁOPICE-JAROSŁAW	2	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Chłopice; gm. Pawłosiów	STAROSTA JAROSŁAWSKI
39	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	136188	ZAMIECHÓW-JANKOWICE-CHŁOPICE-JAROSŁAW	5	0	5	3	0	3	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Chłopice; gm. Pawłosiów	STAROSTA JAROSŁAWSKI
40	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	136149	ROKIETNICA WOLA-BORATYN-JAROSŁAW	7	3	10	2	0	2	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Chłopice; gm. Pawłosiów; gm. Rokietnica	STAROSTA JAROSŁAWSKI
41	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	136155	ROKIETNICA WOLA-TAPIN-JAROSŁAW	5	9	14	5	8	13	4	4	8	0	0	0		M. Jarosław; gm. Chłopice; gm. Pawłosiów; gm. Rokietnica	STAROSTA JAROSŁAWSKI
42	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	136133	RUDOŁOWICE-JAROSŁAW	10	11	21	7	9	16	1	1	2	0	0	0		M. Jarosław; gm. Pawłosiów; gm. Roźwienica	STAROSTA JAROSŁAWSKI
43	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	136138	CHARATYNY-TUCHLA-BOBRÓWKA-JAROSŁAW	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Jarosław; gm. Laszki	STAROSTA JAROSŁAWSKI
44	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	136163	TUCHLA-CHARATYNY-JAROSŁAW	6	7	13	4	3	7	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Jarosław; gm. Laszki	STAROSTA JAROSŁAWSKI
45	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	135142a	JAROSŁAW-PRUCHNIK-ŚWIEBODNA	12	0	12	8	0	8	3	0	3	0	0	0		M. Jarosław; gm. Pruchnik; gm. Pawłosiów; gm. Roźwienica	STAROSTA JAROSŁAWSKI
46	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	135142b	ŚWIEBODNA-PRUCHNIK-JAROSŁAW	8	0	8	5	0	5	1	0	1	0	0	0		M. Jarosław; gm. Pruchnik; gm. Pawłosiów; gm. Roźwienica	STAROSTA JAROSŁAWSKI
47	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	135142c	ŚWIEBODNA-JODŁÓWKA-JAROSŁAW	4	0	4	3	0	3	2	0	2	0	0	0		M. Jarosław; gm. Pruchnik; gm. Pawłosiów; gm. Roźwienica	STAROSTA JAROSŁAWSKI
48	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA		JAROSŁAW-WIĄZOWNICA-PIWODA-SURMACZÓWKA	5	4	9	4	3	7	0	0	0	0	0	0	linia ze zezwolenia w trakcie	M. Jarosław; gm. Jarosław; gm. Wiązownica	STAROSTA JAROSŁAWSKI
49	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA		JAROSŁAW-KONIA CZÓW-SURMACZÓWKA	2	2	4	1	1	2	0	0	0	0	0	0	linia ze zezwolenia w trakcie	M. Jarosław; gm. Jarosław; gm. Wiązownica	STAROSTA JAROSŁAWSKI

Źródło: TRAKO na podstawie danych otrzymanych ze Starostwa Powiatowego

4.3.2. Zezwolenia wydane przez inne jednostki samorządu terytorialnego

Poniższa tabela przedstawia wykaz linii wojewódzkich przebiegających przez powiat jarosławski z wyszczególnieniem kursów realizowanych w dzień roboczy szkolny, wakacyjny oraz na soboty i niedziele.

Tab. 4.3.2.1. Wykaz wojewódzkich linii komunikacyjnych w transporcie drogowym przebiegających przez teren powiatu jarosławskiego.

Lp.	Przewoźnik	Linia		Liczba kursów linii z podziałem na kierunki												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Linia wybiega poza powiat jarosławski do powiatu:
		typ linii	Trasa przejazdu linii	Dzień roboczy						Sobota			Niedziela					
				szkolny			wakacyjny											
				tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma			
1	Usługi Transportowe "MAGDA"	ZWYKŁA	JAROSŁAW-WIERZBNA-(MIROCIN-...-GNIEWCZYNA)	3	3	6	3	3	6	3	3	6	3	3	6		M. Jarosław; gm. Pawłosiów	powiat przeworski
2	Usługi Transportowe "MAGDA"	ZWYKŁA	JAROSŁAW-MALEŃSKA-CIESZACIN WIELKI-(KISIELÓW-...-SIENNÓW)	9	9	18	8	8	16	3	3	6	0	0	0		M. Jarosław; gm. Pawłosiów	powiat przeworski
3	Usługi Transportowe "MAGDA"	ZWYKŁA	JAROSŁAW-SZÓWSKO-WIĄZOWNICA-MANASTERZ-(CZERWONA WOLA-...-SIENIAWA)	10	9	19	8	8	16	3	3	6	0	0	0		M. Jarosław; gm. Wiązownica	powiat przeworski
4	DAMIL-TRANS Krajowy i Międzynarodowy Przewóz Osób i Rzeczy Danuta Cząstka-Sroka	ZWYKŁA	JAROSŁAW-RADYMNNO-SKOŁOSZÓW-(ZADĄBROWIE-...-PRZEMYSŁ)	31	29	60	31	29	60	10	9	19	6	6	12	część kursów tylko na trasie Jarosław-Radymno	M. Jarosław; gm. Jarosław; M. Radymno; gm. Radymno	powiat przemyski
5	DAMIL-TRANS Krajowy i Międzynarodowy Przewóz Osób i Rzeczy Danuta Cząstka-Sroka	ZWYKŁA	(PRZEMYSŁ-...-ZADĄBROWIE)-SOŚNICA-(NIZINY-...-PRZEMYSŁ)	10	0	10	9	0	9	7	0	7	0	0	0		gm. Radymno	powiat przemyski
6	DAMIL-TRANS Krajowy i Międzynarodowy Przewóz Osób i Rzeczy Danuta Cząstka-Sroka	ZWYKŁA	ROKIETNICA WOLA-ROKIETNICA-(KOSIENICE-...-PRZEMYSŁ)	9	9	18	8	8	16	5	5	10	0	0	0		gm. Rokietnica	powiat przemyski
7	Marian Mazurkiewicz F.H.U. "ALMAR"	ZWYKŁA	JAROSŁAW-MALEŃSKA-CIESZACIN WIELKI-(KISIELÓW-...-MAĆKÓWKA)	3	3	6	3	3	6	3	3	6	0	0	0		M. Jarosław; gm. Pawłosiów	powiat przeworski
8	PPHU "AFAR-BUS" Zbigniew Przybysz	ZWYKŁA	JAROSŁAW-MAKOWISKA-ZAPALÓW-(LIPINA-...-NAROL)	14	14	28	14	14	28	6	6	12	6	6	12		M. Jarosław; gm. Jarosław; gm. Wiązownica	powiat lubaczowski
9	AN-TRANS Firma Przewozowa Anna Kłos	POŚPIESZNA	(WARSZAWA-...-PRZEWORSKI)-JAROSŁAW-RADYMNNO-(PRZEMYSŁ)	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2		M. Jarosław; M. Radymno	powiat przeworski, powiat przemyski
10	EXPRESSBUS s.c Leszek i Eliza Wójtowicz	PRZYSPIESZONA	(PRZEMYSŁ-ORŁY)-RADYMNNO-JAROSŁAW-WIĄZOWNICA-(SIENIAWA-...-LUBLIN)	2	2	4	2	2	4	2	2	4	2	2	4		M. Jarosław; M. Radymno; gm. Wiązownica	powiat przeworski, powiat przemyski
11	Firma Handlowo-Usługowa Mariusz Franków - Eurobus	ZWYKŁA	(PRZEMYSŁ-...-ZADĄBROWIE)-SKOŁOSZÓW-RADYMNNO-JAROSŁAW-WIERZBNA-(MIROCIN-...-RZESZÓW)	30	34	64	30	34	64	16	17	33	7	8	15		M. Jarosław; gm. Jarosław; M. Radymno; gm. Radymno; gm. Pawłosiów	powiat przeworski, powiat przemyski
12	Firma Handlowo-Usługowa Mariusz Franków - Eurobus	ZWYKŁA	(PRZEMYSŁ-...-ZADĄBROWIE)-SKOŁOSZÓW-RADYMNNO-JAROSŁAW	4	3	7	4	3	7	2	1	3	0	0	0		M. Jarosław; gm. Jarosław; M. Radymno; gm. Radymno	powiat przemyski

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Jarosławskiego

Lp.	Przewoźnik	Linia		Liczba kursów linii z podziałem na kierunki											Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Linia wybiega poza powiat jarosławski do powiatu:	
		typ linii	Trasa przejazdu linii	Dzień roboczy						Sobota		Niedziela						
				szkolny			wakacyjny											
				tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót				suma
13	Józef Hajduk Biuro Usług Turystycznych - BUS-NATURA	ZWYKŁA	(PRZEMYSŁ-...-ZADĄBROWIE)-SKOŁOSZÓW-RADYMNO- JAROSŁAW-WIERZBNA-(MIROCIN-...-RZESZÓW)	14	14	28	14	14	28	8	8	16	5	5	10	M. Jarosław; gm. Jarosław; M. Radymno; gm. Radymno; gm. Pawłosiów	powiat przeworski, powiat przemyski	
14	Józef Hajduk Biuro Usług Turystycznych - BUS-NATURA	ZWYKŁA	(PRZEMYSŁ-...-ZADĄBROWIE)-SKOŁOSZÓW-RADYMNO- JAROSŁAW-WIERZBNA-(MIROCIN-...-LUBLIN)	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2	M. Jarosław; gm. Jarosław; M. Radymno; gm. Radymno; gm. Pawłosiów	powiat przeworski, powiat przemyski	
15	Firma Przewozu Usługowa Trans-bus Mariusz Hulak	ZWYKŁA	JAROSŁAW-MAKOWISKA-ZAPĄŁÓW-(LIPINA-...-LUBACZÓW)	4	4	8	4	4	8	0	0	0	0	0	0	M. Jarosław; gm. Jarosław; gm. Wiązownica	powiat lubaczowski	
16	PKS Sp. z o.o. w Leżajsku	ZWYKŁA	JAROSŁAW-PEŁKINIE-WOLA BUCHOWSKA-(GORZYCE-...-LEŻAJSK)	2	2	4	1	1	2	0	0	0	0	0	0	M. Jarosław; gm. Jarosław	powiat przeworski	
17	PKS w Rzeszowie S.A.	ZWYKŁA	(RZESZÓW-...-SIENNÓW)-ROZBÓRZ DŁUGI-PRUCHNIK- ROKIETNICA-(KOSIENICE-...-PRZEMYSŁ)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	gm. Pruchnik; gm. Rokietnica; gm. Rożwienica	powiat przeworski, powiat przemyski	
18	PKS Tarnobrzeg Sp. z o.o.	PRZYSPIESZONA	(SANDOMIERZ-...-PRZEWORSK)-JAROSŁAW-RADYMNO- (ZADĄBROWIE-...-PRZEMYSŁ)	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2	M. Jarosław; M. Radymno	powiat przeworski, powiat przemyski	
19	PKS w Zamościu Sp. z o.o.	POŚPIESZNA	(ZAMOŚĆ-...-OLESZYCE)-ZAPĄŁÓW-JAROSŁAW-(PRZEWORSK-...- RZESZÓW)	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2	M. Jarosław; gm. Wiązownica	powiat przeworski, powiat lubaczowski	
20	Lubelskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. (Tomaszów Lubelski)	ZWYKŁA	(TOMASZÓW LUBELSKI-...-LIPINA)-ZAPĄŁÓW-MAKOWISKA- JAROSŁAW-WIERZBNA-(MIROCIN-...-RZESZÓW)	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2	M. Jarosław; gm. Jarosław; gm. Pawłosiów; gm. Wiązownica	powiat przeworski, powiat lubaczowski	
21	PKS w Biłgoraju Sp. z o.o.	POŚPIESZNA/ ZWYKŁA	(WARSZAWA / BIŁGORAJ-...-LEŻACHÓW)-MANASTERZ- WIĄZOWNICA-JAROSŁAW-RADYMNO-SKOŁOSZÓW- (ZADĄBROWIE-...-PRZEMYSŁ)	2	2	4	2	2	4	2	2	4	2	2	4	M. Jarosław; gm. Jarosław; M. Radymno; gm. Radymno; gm. Wiązownica	powiat przeworski, powiat przemyski	
22	PKS Sp. z o.o. w Przemysłu	ZWYKŁA	(PRZEMYSŁ-...-KOSIENICE)-ROKIETNICA-ROKIETNICA WOLA	4	5	9	3	3	6	3	3	6	3	3	6	gm. Rokietnica	powiat przemyski	
23	PKS Sp. z o.o. w Przemysłu	ZWYKŁA	(PRZEMYSŁ-...-KOSIENICE)-TAPIN-ROKIETNICA-ROKIETNICA WOLA	2	1	3	2	1	3	0	0	0	0	0	0	gm. Rokietnica	powiat przemyski	
24	PKS Sp. z o.o. w Przemysłu	ZWYKŁA	(PRZEMYSŁ-...-STUBIENKO)-SOŚNICA BRZEG-NIENOWICE- MICHAŁÓWKA-RADYMNO-JAROSŁAW	3	1	4	1	0	1	0	0	0	0	0	0	część kursów tylko na trasie Przemysł- Radymno	M. Jarosław; gm. Jarosław; M. Radymno; gm. Radymno	powiat przemyski
25	PKS Sp. z o.o. w Przemysłu	ZWYKŁA	(KALNIKÓW-...-STUBIENKO)-SOŚNICA BRZEG-NIENOWICE- MICHAŁÓWKA-RADYMNO-JAROSŁAW	1	3	4	0	1	1	0	0	0	0	0	0	część kursów tylko na trasie Radymno- Stubno	M. Jarosław; gm. Jarosław; M. Radymno; gm. Radymno	powiat przemyski
26	PKS Sp. z o.o. w Przemysłu	POŚPIESZNA	(PRZEMYSŁ)-RADYMNO-JAROSŁAW-(PRZEWORSK-...-ZAKOPANE)	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2	M. Jarosław; M. Radymno	powiat przeworski, powiat przemyski	
27	PKS Sp. z o.o. w Przemysłu	POŚPIESZNA	(PRZEMYSŁ-...-ZADĄBROWIE)-RADYMNO-JAROSŁAW- (PRZEWORSK-...-LUBLIN-WARSZAWA)	2	2	4	2	2	4	2	2	4	2	2	4	M. Jarosław; M. Radymno	powiat przeworski, powiat przemyski	
28	PKS Sp. z o.o. w Przemysłu	POŚPIESZNA	(PRZEMYSŁ-...-ZADĄBROWIE)-RADYMNO-JAROSŁAW- (PRZEWORSK-...-STAŁOWA WOLA-WARSZAWA)	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2	M. Jarosław; M. Radymno	powiat przeworski, powiat przemyski	
29	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	ZWYKŁA	JAROSŁAW-WIĄZOWNICA-MANASTERZ-(CZERWONA WOLA-...- DOBRA)	2	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	M. Jarosław; gm. Wiązownica	powiat przeworski	

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Jarosławskiego

Lp.	Przewoźnik	Linia		Liczba kursów linii z podziałem na kierunki												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Linia wybiega poza powiat jarosławski do powiatu:
		typ linii	Trasa przejazdu linii	Dzień roboczy						Sobota		Niedziela						
				szkolny			wakacyjny											
				tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma			
30	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	ZWYKŁA	JAROSŁAW-MALENISKA-CIESZACIN WIELKI-(KISIELÓW-...-SIENNÓW)	6	5	11	3	1	4	1	1	2	0	0	0		M. Jarosław; gm. Pawłosiów	powiat przeworski
31	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	ZWYKŁA	JAROSŁAW-MALENISKA-CIESZACIN WIELKI-(KISIELÓW-...-SIENNÓW)-ROZBÓRZ DŁUGI-PRUCHNIK	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Pruchnik; gm. Pawłosiów	powiat przeworski
32	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	ZWYKŁA	JAROSŁAW-MALENISKA-CIESZACIN WIELKI-(KISIELÓW-...-PRZEWORSK)	0	3	3	1	2	3	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Pawłosiów	powiat przeworski
33	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	ZWYKŁA	(PRZEWORSK-...-JAGIEŁŁA MAŁA)-WÓŁKA PEŁKIŃSKA-WOLA BUCHOWSKA-(GORZYCE)	6	8	14	3	4	7	0	0	0	0	0	0		gm. Jarosław	powiat przeworski
34	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	ZWYKŁA	(PRZEWORSK-...-JAGIEŁŁA MAŁA)-WÓŁKA PEŁKIŃSKA-WOLA BUCHOWSKA-(GORZYCE-...-SIENIAWA)	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		gm. Jarosław	powiat przeworski
35	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	ZWYKŁA	JAROSŁAW-WIĄZOWNICA-MANASTERZ-(CZERWONA WOLA-...-TARNOGRÓD)	6	6	12	5	4	9	0	0	0	1	1	2	wiązka 2 linii komunikacyjnych	M. Jarosław; gm. Wiązownica	powiat przeworski
36	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	ZWYKŁA	JAROSŁAW-WIĄZOWNICA-MANASTERZ-(CZERWONA WOLA-...-NOWINY)	5	3	8	3	1	4	0	0	0	0	0	0	wiązka 2 linii komunikacyjnych część kursów tylko na trasie Jarosław-Sieniawa lub Jarosław-Majdan Sieniawski	M. Jarosław; gm. Wiązownica	powiat przeworski
37	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	ZWYKŁA	JAROSŁAW-WIĄZOWNICA-MANASTERZ-(CZERWONA WOLA-...-PAWŁOWA)	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Wiązownica	powiat przeworski
38	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	ZWYKŁA	(RZESZÓW-...-MIROCIN)-WIERZBNA-JAROSŁAW-MAKOWISKA-ZAPALAÓW-(LIPINA-...-LUBACZÓW / NAROL / TOMASZÓW LUBELSKI / ZAMOŚĆ / WERCHRA / WOLA WIELKA / HORYNIEC ZDRÓJ / NOWE BRUSNO / WÓŁKA HORYNIECKA)	10	11	21	8	8	16	7	7	14	6	6	12	wiązka 5 linii komunikacyjnych, część kursów nie kursuje na odcinku Rzeszów-Jarosław	M. Jarosław; gm. Jarosław; gm. Pawłosiów; gm. Wiązownica	powiat przeworski, powiat lubaczowski
39	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	ZWYKŁA	JAROSŁAW-WIERZBNA-(MIROCIN-...-DYNÓW)	6	7	13	4	5	9	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Pawłosiów	powiat przeworski
40	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	ZWYKŁA	JAROSŁAW-WIERZBNA-(MIROCIN-...-GŁOGOWIEC)	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Pawłosiów	powiat przeworski
41	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	ZWYKŁA	JAROSŁAW-WIERZBNA-(MIROCIN-...-ŁOPUSZKA WIELKA)	1	1	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Pawłosiów	powiat przeworski
42	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	ZWYKŁA	JAROSŁAW-WIERZBNA-(MIROCIN-...-JAWORNIK POLSKI)	3	3	6	2	2	4	0	1	1	1	0	1	wiązka 2 linii komunikacyjnych	M. Jarosław; gm. Pawłosiów	powiat przeworski
43	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	ZWYKŁA	JAROSŁAW-PEŁKINIE-WOLA BUCHOWSKA-(GORZYCE-...-TRYŃCZA)	6	4	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Jarosław	powiat przeworski
44	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	ZWYKŁA	JAROSŁAW-PEŁKINIE-(UJEZNA-...-PRZEWORSK)	4	3	7	3	3	6	0	0	0	0	0	0	wiązka 2 linii komunikacyjnych	M. Jarosław; gm. Jarosław	powiat przeworski
45	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	ZWYKŁA	JAROSŁAW-ROŻWIENICA-WOLA ROŻWIENIECKA-(PEŁNATYCZE)-CZAŚTKOWICE-CZUDOWICE-ROZBÓRZ DŁUGI-ROZBÓRZ OKRĄGŁY-PRUCHNIK	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Pruchnik; gm. Pawłosiów; gm. Rożwienica	powiat przeworski

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Jarosławskiego

Lp.	Przewoźnik	Linia		Liczba kursów linii z podziałem na kierunki												Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Linia wybiega poza powiat jarosławski do powiatu:
		typ linii	Trasa przejazdu linii	Dzień roboczy						Sobota			Niedziela					
				szkolny			wakacyjny											
				tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma	tam	powrót	suma			
46	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	ZWYKŁA	JAROSŁAW-ROŻWIENICA-WOLA ROŻWIENIECKA-CZAŚTKOWICE-(PEŁNATYCZE-...-PRZEWORSK)	4	5	9	2	4	6	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Pawłosiów; gm. Roźwienica	powiat przeworski
47	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	ZWYKŁA	JAROSŁAW-ROŻWIENICA-PRUCHNIK-ROZBÓRZ DŁUGI-ROZBÓRZ OKRĄGŁY-RZEPLIN-(RĄCZYNA)	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0		M. Jarosław; gm. Pruchnik; gm. Pawłosiów; gm. Roźwienica	powiat przeworski
48	PKS JAROSŁAW SPÓŁKA AKCYJNA	ZWYKŁA	JAROSŁAW-ROŻWIENICA-WOLA ROŻWIENIECKA-(PEŁNATYCZE)-CZAŚTKOWICE-CZUDOWICE-ROZBÓRZ DŁUGI-ROZBÓRZ OKRĄGŁY-RZEPLIN-(RĄCZYNA)	7	8	15	5	7	12	3	4	7	0	0	0	tylko część kursów wjeżdża do Pełnatycz	M. Jarosław; gm. Pruchnik; gm. Pawłosiów; gm. Roźwienica	powiat przeworski

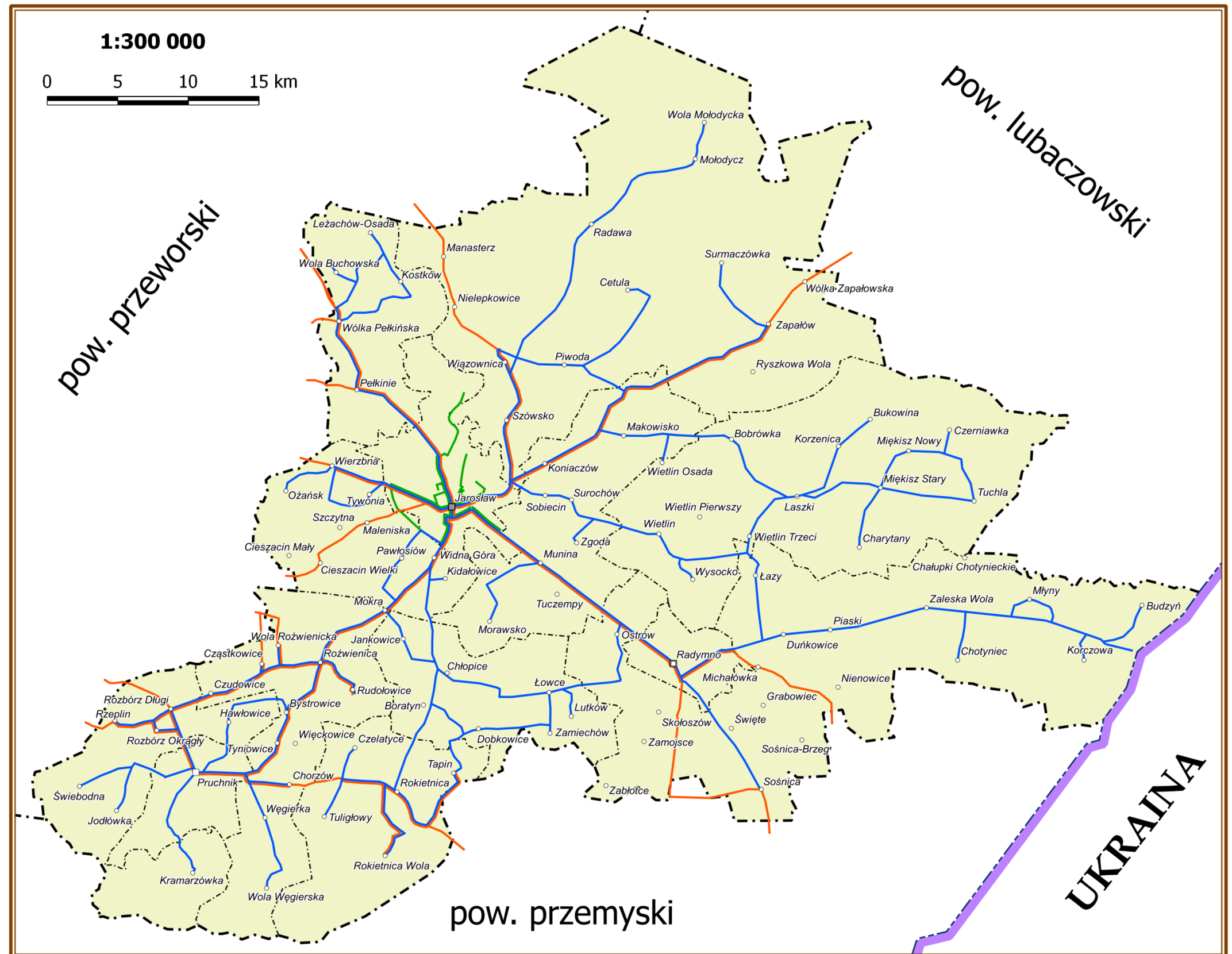
Źródło: TRAKO

POWIAT JAROSŁAWSKI

Istniejąca sieć komunikacji autobusowej, z podziałem na jednostki samorządu terytorialnego, które wydały zezwolenia na linie komunikacyjne

Legenda

- linie komunikacyjne, na które zezwolenia wydało Starostwo Powiatowe w Jarosławiu
- linie komunikacyjne, na które zezwolenia wydały jednostki samorządu terytorialnego szczebla wojewódzkiego
- linie komunikacyjne, na które zezwolenia wydał Urząd Miasta Jarosławia
- siedziba powiatu
- siedziba gminy miejskiej i wiejskiej
- siedziba gminy miejsko-wiejskiej
- siedziba gminy wiejskiej
- pozostałe miejscowości
- - - granice gmin
- - - granica powiatu
- granica państwa



Rys. 4.3.2.1. Schemat linii autobusowych przebiegających przez obszar powiatu jarosławskiego (stan na styczeń 2014 r.)

Źródło: TRAKO

5. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem

5.1. Zagospodarowanie przestrzenne

Powiat jarosławski, położony w południowo-wschodniej części Polski, leży na ważnym szlaku komunikacyjnym, należącym do III paneuropejskiego korytarza transportowego, łączącego Niemcy z Ukrainą. Wlicza się do niego międzynarodową trasę E-40, autostradę A4 oraz magistralę kolejową E-30. Teren powiatu ma charakter rolniczo-przemysłowy, przy czym koncentracja przemysłu ma miejsce w Jarosławiu. Powiat jarosławski jest czwartym powiatem w województwie podkarpackim pod względem zarejestrowanych podmiotów gospodarczych, wśród których dominuje sektor prywatny. Spośród wszystkich przedsiębiorstw 8 zatrudnia powyżej 250 osób. Do największych zakładów w powiecie należą: O-I Produkcja Polska S.A., Zakłady Mięsne "Sokołów" S.A. oddział Jarosław, Lear Corporation Polska oraz LU Polska S.A. Ponadto na terenie powiatu funkcjonuje Specjalna Strefa Ekonomiczna EURO-PARK Mielec Obszar Przemysłowy Jarosław. Obejmuje ona powierzchnię 9,2 ha, z czego do zagospodarowania pozostaje w Jarosławiu ok. 5 ha i w gm. Laszki 2 ha.

Region jarosławski w większości położony jest na obszarze Kotliny Sandomierskiej oraz częściowo, na obszarze Pogórza Karpackiego. Niezwykle istotna przy planowaniu przestrzennym jest obecność przecinającej powiat rzeki San. Między prawym a lewym brzegiem rzeki istnieją jedynie dwa mosty, umożliwiające przeprawę drogową (jeden w Jarosławiu oraz jeden w Radymnie).

Powiat Jarosławski obejmuje swoim zasięgiem 11 gmin: 2 gminy miejskie (Jarosław i Radymno), 1 gmina miejsko – wiejska (Pruchnik), oraz 8 gmin wiejskich (Jarosław, Chłopice, Laszki, Pawłosiów, Radymno, Rokietnica, Roźwienica, Wiązownica).

W obrębie gminy miejskiej Jarosław wyróżnić można 4 profile zabudowy: układ staromiejski – podlegający ścisłej ochronie konserwatorskiej; zabudowa współczesna – w obrębie której przewidziano osiedla z budownictwem wielorodzinnym wysokim, jak np. bloki mieszkalne, oraz zabudowę jednorodzienną, zlokalizowane poza historyczną częścią miasta; dzielnica przemysłowa – zlokalizowano w niej większość dużych zakładów przemysłowych, znajduje się ona na obrzeżach miasta od strony wschodniej; dzielnice podmiejskie (rolnicze) – charakteryzujące się typową zabudową zagrodową, zlokalizowane są na obrzeżach miasta, często w dużym oddaleniu od centrum. Na terenie Jarosławia przewidziano znaczne powierzchnie przeznaczone pod działalność przemysłową, wytwórczą lub usługową, zlokalizowaną na terenie całego miasta.

Gmina wiejska Jarosław położona jest w zachodniej części powiatu Jarosławskiego na obszarze Doliny Dolnego Sanu. Wschodnia jej część to z kolei teren Płaskowyżu Tarnogrodzkiego. Gmina rozciąga się na powierzchni 114 km², przy czym przeważającą część stanowią użytki rolne – 86,4%. Gmina ma charakter rolniczy, czemu sprzyjają przede wszystkim dobre gleby.

Największą pod względem powierzchni gminą jest Wiązownica – 243,86 km², znajdująca się w północnej części powiatu. Na terenie gminy w znacznej mierze przeważają lasy – 48% oraz użytki rolne – 45%. Mimo charakteru rolniczego, bliskość miasta sprawia, iż stopniowo wzrasta liczba podmiotów gospodarczych.

Położonej we wschodniej części powiatu jarosławskiego gmina Laszki 72% obszaru zajmują użytki rolne. Gmina wyróżnia się dużą samodzielnością gospodarstw, których średnia wielkość przekracza 5 ha.

Miasto Radymno położone jest w ciągu trasy międzynarodowej E-40 oraz magistrali kolejowej E-30, również o znaczeniu międzynarodowym. Rozwój miasta oparty jest na handlu, wykorzystującym dogodnie położenie komunikacyjne, oraz na turystyce. Ze względu na korzystne warunki infrastrukturalne na terenie gminy przewiduje się tereny pod inwestycje.

Gmina wiejska Radymno jest drugą pod względem wielkości, jak i liczby mieszkańców gminą w powiecie jarosławskim. Ma charakter typowo rolniczy – użytki rolne stanowią ok. 74% jej obszaru. Obszary leśne stanowią 15% powierzchni gminy. Istotną rolę odgrywa również wydobywanie kruszywa i piasku.

Gmina Pawłosiów charakteryzuje się głównie użytkami rolnymi, łąkami, lasami i zbiorowiskami wodnymi.

Obszar gminy Chłopice w zdecydowanej mierze zajmują użytki rolne, które stanowią aż 90% jej powierzchni. Lasy to 3%, zaś pozostałe 7% to zabudowa. Charakter rolniczy gminy spowodowany jest obecnością urodzajnych gleb wysokiej klasy. Na terenie gminy znajdują się dwa duże zakłady: firma „SANEX Sp. z o.o.” w Łowcach, działająca w branży drzewnej i opakowaniowej oraz Gminna Spółdzielnia „Samopomoc Chłopska” Chłopice w branży piekarniczo – handlowej.

Miasto i gmina Pruchnik, w blisko 73% zajęta jest przez użytki rolne, 19% jej powierzchni stanowią lasy i grunty leśne, pozostałe zaś 8% to pozostałe grunty.

Gmina Roźwienica w zdecydowanej większości pokryta jest użytkami rolnymi, łąkami i sadami – 72%; lasy stanowią blisko $\frac{1}{5}$ łącznej powierzchni gminy, zabudową i drogami objęte jest 7% terenu gminy.

Gmina Rokietnica, która położona jest w południowej części powiatu jarosławskiego ma charakter typowo rolniczy. Grunty rolne wraz z użytkami zielonymi zajmują niespełna 66% powierzchni gminy, zalesione jest 30% obszaru, z kolei pod pozostałe grunty przeznaczone jest ok. 7% obszaru gminy.

5.2. Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi

Cechą charakterystyczną dokumentów strategicznych o znaczeniu krajowym jest ich ogólnikowość, stąd też brak w nich szczegółowych informacji odnoszących się do poszczególnych powiatów, w tym powiatu jarosławskiego. W dokumentach tych znajdują się w głównej mierze ogólne wytyczne i planowane kierunki rozwoju.

Powiązania z Krajowym Planem Transportowym

- dworzec główny w Jarosławiu, jako jeden z 83 dworców w kraju, otrzymał status dworca strategicznego,
- miasto Jarosław wymienione zostało również jako miejsce, w którym niezbędne jest stworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych, jak również zapewnienie skomunikowania pociągów różnych kategorii,

- wspomina się również o modernizacji taboru kolejowego na trasie przebiegającej przez powiat jarosławski, na relacji Przemyśl – Szczecin, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Powiązania z Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

- w celu poprawy dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego planuje się doprowadzić do obligatoryjnej współpracy gmin w obszarach funkcjonalnych w zakresie transportu miejskiego i podmiejskiego oraz rozwój systemów „parkuj i jedź”.

Powiązania ze Strategią Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

- jako priorytetowe wymienia się takie działania jak:
 - rozwój wewnętrznego systemu transportowego obszarów funkcjonalnych miast (FUA) i jego integracja, w tym modernizacje dróg, budowy obwodnic, rozwój transportu publicznego,
 - rozwój połączeń transportowych między ośrodkami subregionalnymi i obszarami wiejskimi, a ośrodkami miejskimi i wojewódzkimi oraz poprawa połączeń lokalnych,
 - rozwój połączeń transportowych usprawniających komunikację z obszarów przygranicznych do ośrodków wzrostu i miejsc pracy oraz w szczególności na obszarach położonych wzdłuż zewnętrznych granic UE,
 - rozwój i integrowanie systemów transportu publicznego poprzez m.in. tworzenie infrastruktury węzłów przesiadkowych transportu kołowego i kolejowego w celu poprawy wahadłowej mobilności przestrzennej na poziomie lokalnym i regionalnym.

Powiązania ze Strategią Rozwoju Województwa Podkarpackiego do 2020 roku

- 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, w tym ukończenie budowy autostrady A4 na odcinku Jarosław – Rzeszów,
- planuje się poprawę dostępności zewnętrznej ośrodków subregionalnych dzięki budowie i rozbudowie dróg krajowych, w tym DK77,
- w ramach poprawy stanu technicznego istniejącej infrastruktury kolejowej, zaleca się modernizację magistrali kolejowej E30 do granicy państwa,
- zakłada się modernizację i rewitalizację linii kolejowej nr 101 relacji Munina – Hrebenne, prowadzącej do przejścia granicznego.

Powiązania z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego

- plan wyróżnia tzw. pasmo środkowe (stanowiące równocześnie pasmo o znaczeniu europejskim, mające wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy regionu Podkarpacia, związane z drogą krajową nr 4, będącą jednocześnie trasą komunikacji międzynarodowej E-40 oraz magistralą kolejową E-30, o równoległym do niej przebiegu. Pasma to łączy ze sobą stolicę województwa podkarpackiego – Rzeszów z aglomeracjami miejskimi Krakowa, Katowic i Wrocławia, będącymi węzłami rozwoju o znaczeniu krajowym, ale również mniejsze miasta,

w tym Przemyśl i Jarosław, tworzące w tym układzie węzły o znaczeniu regionalnym i subregionalnym,

- Droga Krajowa nr 94 włączona jest w ciąg III korytarza paneuropejskiego, stanowiąc tym samym element infrastruktury o znaczeniu europejskim i krajowym, podobnie jak Linia kolejowa III Berlin/Drezno – Zgorzelec – Wrocław – Katowice – Kraków – Przemyśl – Lwów – Kijów oraz autostrada A4, równoległa do korytarza III, przebiegające przez obszar powiatu jarosławskiego; zakłada się najintensywniejszy rozwój urbanizacyjny III paneuropejskiego korytarza transportowego opartego na drodze nr 4, magistrali kolejowej E-30, wzmocnionego autostradą A4,
- zgodnie z zakładanymi przekształceniami struktury funkcjonalno-przestrzennej kraju i województwa podkarpackiego zakłada się również m.in. usprawnienie i rozbudowę infrastruktury technicznej, komunikacji i transportu, ze szczególnym uwzględnieniem autostrady A4,
- planuje się budowę obwodnicy Jarosławia w ciągu DK4, zgodnie z programem dostosowawczym dróg krajowych o znaczeniu międzynarodowym do standardów europejskich, powstać ma również obwodnica miasta Radymno,
- jako słabą stronę infrastruktury technicznej województwa podkarpackiego wymienia się m.in. niewykorzystanie magistrali E-30 do przewozów towarowych, mimo to plan zagospodarowania przestrzennego przewiduje działania na magistrali E-30 doprowadzające do jej modernizacji, dostosowując ją do parametrów linii ekspresowej, zgodnie z umowami międzynarodowymi AGC i AGTC,
- zakłada się połączenie pasma wschodniego i centralnego w Jarosławiu poprzez rozwój pasma wschodniego wzdłuż drogi krajowej nr 77 Stalowa Wola – Leżajsk –Przeworsk – Jarosław, ponadto przewiduje się modernizację DK 77, w tym przełożenie drogi na odcinku Wólka Pełkińska – Jarosław oraz budowę obwodnicy Pełkinie – Jarosław w ciągu DK 77,
- planowane poprowadzenie drogi wojewódzkiej wzdłuż wschodniej granicy państwa, przebiegającej przez teren powiatu jarosławskiego na odcinku pomiędzy miejscowościami Kalników i Wielkie Oczy, poprowadzonej ciągiem obecnych dróg powiatowych i gminnych (modernizacja i przebudowa tych dróg do parametrów drogi wojewódzkiej),
- proponuje się podniesienie rangi drogi wojewódzkiej nr 865 do klasy drogi krajowej, ze względu na znaczenie drogi w układzie komunikacyjnym województwa, dogodny dojazd do przejścia granicznego w Hrebenem oraz istniejące prognozowane natężenia ruchu,
- planuje się modernizację dróg wojewódzkich nr 865, relacji Jarosław – Bełżec oraz 880, relacji Jarosław – Pruchnik,
- docelowo podniesiona ma zostać na całej długości klasa drogi wojewódzkiej nr 867 z klasy Z do G,
- zakłada się modernizację dróg wojewódzkich nr 870, relacji Sieniawa – Jarosław oraz nr 885, relacji Jarosław – Bełżec,
- planowane jest przełożenie DW 881 w miejscowości Pruchnik, docelowo zmiana klasy drogi na całej długości z Z na G,
- zakłada się modernizację i elektryfikację linii kolejowej nr 101 relacji Munina – Hrebenne,
- założenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego w zakresie transportu przewidują m.in.:
 - rozwój usług przez firmy prywatne, jak również publiczne,

- rozwój komunikacji pasażerskiej w oparciu o transport publiczny, w tym PKP, PKS, komunalne i prywatne przedsiębiorstwa komunikacyjne i transport lotniczy,
- zwiększenie roli transportu w rozwoju społeczno – gospodarczym.

5.3. Układ drogowy

Podstawowy drogowy układ transportowy powiatu jarosławskiego, o zasięgu lokalnym, regionalnym, ponadregionalnym oraz międzynarodowym, tworzą:

- autostrada A4 relacji: Zgorzelec (kontynuacja na terytorium Niemiec – autostrada A4 w kierunku Drezna) – Bolesławiec (autostrada A18, węzeł Krzyżowa) – Legnica – Wrocław (Autostradowa Obwodnica Wrocławia A8, węzeł Wrocław Południe – Opole – Gliwice (autostrada A1, węzeł Gliwice Sośnica) – Katowice (DK 86, węzeł Katowice Murkowska) – Kraków – Tarnów – Rzeszów (dalej do przejścia granicznego z Ukrainą – Korczowa – Krakowiec). Obecnie w budowie pozostają jeszcze dwa odcinki: węzeł Tarnów Północ – węzeł Dębica Wschód oraz węzeł Rzeszów Wschód – węzeł Jarosław Zachód. Odcinek autostrady przebiegający przez powiat jarosławski jest bezpłatny dla wszystkich pojazdów,
- droga krajowa nr 94 (dawniej 4) relacji Targowisko – Bochnia – Brzesko – Wojnicz – Tarnów – Pilzno – Dębica – Ropczyce – Sędziszów Małopolski – Rzeszów – Łańcut – Przeworsk – Jarosław – Radymno – Korczowa. Droga ta początkowo przebiegała od granicy z Niemcami, łącząc je z Ukrainą, jednakże na odcinkach, gdzie oddawana jest do użytku autostrada A4, DK4 zmienia numer na 94. Droga ta jest częścią III paneuropejskiego korytarza transportowego i ma duże znaczenie w transporcie zarówno krajowym, jak i międzynarodowym,
- droga krajowa nr 77 będąca częścią międzynarodowej trasy E371 łączy takie miejscowości: Lipnik – Sandomierz – Gorzyce – Stalowa Wola – Nisko – Leżajsk – Tryńcza – Jarosław – Radymno – Przemyśl. Na odcinku od Jarosławia do Radymna łączy się z drogą krajową nr 4,
- droga wojewódzka nr 865 relacji Jarosław – Lubaczów – Tomaszów Lubelski łączy również takie miejscowości jak Koniaków, Zapół, Oleszyce, Dachnów, Cieszanów, Kowalówka, Narol, Bełzec.
- droga wojewódzka nr 867 jest drogą klasy G łączącą Sieniawę (woj. Podkarpackie) i Hrebenne (woj. Lubelskie). Przebiega kolejno przez miejscowości: Sieniawa, Oleszyce, Lubaczów, Horyniec-Zdrój, Werchrata, Hrebenne. Droga ta niedługim odcinkiem biegnie przez teren powiatu jarosławskiego, w północnej części gminy Wiązownica,
- droga wojewódzka nr 870 relacji Sieniawa – Wiązownica – Jarosław,
- droga wojewódzka nr 880 długości niespełna 17km łączy Jarosław z Pruchnikiem. Biegnie kolejno przez miejscowości: Pawłosiów, Jankowice, Rożwienica, Bystrowice, Tyniowice,
- droga wojewódzka nr 881 relacji Łańcut - Żurawica łączy miejscowości: Trzeboś, Medynia Głogowska, Łańcut, Sonina, Markowa, Sietesz, Kańczuga, Pruchnik.

Wykaz dróg powiatowych na terenie powiatu jarosławskiego zamieszczony został w tabeli 5.3.1.

Tab. 5.3.1. Wykaz dróg powiatowych na terenie powiatu jarosławskiego.

Lp.	Nr drogi	Nazwa drogi
1.	1580R	Gorliczyna – Wólka Pełkińska
2.	1592R	Przeworsk – Ujezdna – Pełkinie
3.	1593R	Rozbórz – Ożańsk
4.	1617R	Kańczuga - Jarosław, Jarosław ul. Szczytniańska, ul. Raclawicka
5.	1618R	Kisielów – Cieszacin Mały
6.	1619R	Zarzecze-Pełnatycze-Bystrowice
7.	1620R	Pełnatycze – Wola Roźwienicka
8.	1629R	Widaczów – Świebodna - Pruchnik
9.	1633R	Rączyna - Roźwienica – Rudołowice
10.	1674R	Lubaczów-Laszki- Duńkowice
11.	1675R	Nowa Grobla - Mięgisz Nowy
12.	1696R	Laszki-Tuchla-Wielkie Oczy
13.	1698R	Kobylnica – Budzyń - Korczowa
14.	1701R	Gorzyce – Kostków - Pełkinie - Jarosław - Łazy Kostkowskie
15.	1702R	Wólka Pełkińska - Kostków
16.	1703R	Wólka Pełkińska -Wola Buchowska
17.	1704R	Wiązownica –Radawa-Wola Mołodycka
18.	1705R	Surmaczówka-Zapałów
19.	1706R	Cetula – Piwoda
20.	1707R	Wiązownica-Piwoda-Olchowa
21.	1708R	Jarosław ul. Żwirowa
22.	1709R	Jarosław ul Batalionów Chłopskich, ul. Kamienna
23.	1710R	Jarosław ul. Dolnoleżąjska, ul. Brodowicze, ul. Stawki
24.	1711R	Ryszkowa Wola- Bobrówka-Laszki
25.	1712R	Ryszkowa Wola – Korzenica
26.	1714R	Korzenica –Mięgisz Nowy - Tuchla
27.	1715R	Nowy Mięgisz-Duńkowice
28.	1716R	Makowisko-Bobrówka

29.	1717R	Bobrówka -Wysock
30.	1718R	Wietlin I – Wietlin III
31.	1719R	Jarosław-Wietlin-Łazy
32.	1720R	Dojazd do stacji kolejowej Surochów
33.	1721R	Droga przez wieś Surochów
34.	1722R	Wierzbna – Pełkinie
35.	1724R	Tywonja - Jarosław, Jarosław ul. Lotników, ul. Strzelecka, ul. Chodkiewicza, ul. Graniczna
36.	1725R	Jarosław, ul. Brzostków, ul. Pawłosiowska, Jarosław – Pawłosiów
37.	1726R	Wierzbna -Cieszacin - Jarosław ul. Grodziszcząńska, ul. Pogodna
38.	1728R	Jarosław ul. Starosanowa, ul. Okrzei
39.	1729R	Jarosław ul. Zwierzyniecka
40.	1730R	Jarosław ul. Panieńska, ul. Rybacka
41.	1731R	Jarosław ul. Lubelska, ul. Pełkińska, ul. Sikorskiego
42.	1732R	Jarosław ul. Fredry
43.	1733R	Jarosław ul. Flisacka
44.	1734R	Jarosław ul. Długosza
45.	1735R	Jarosław ul. Na Blichu, ul. Podzamcze
46.	1736R	Jarosław ul Gottfrieda
47.	1737R	Jarosław ul. Świętego Ducha
48.	1738R	Jarosław ul. Chopina
49.	1739R	Jarosław ul. Bandurskiego
50.	1740R	Jarosław ul. Konfederacka
51.	1741R	Jarosław ul .Dąbrowskiego
52.	1742R	Jarosław ul. Żeromskiego
53.	1743R	Jarosław ul. Dobrzańskiego
54.	1744R	Jarosław ul. Kościuszki
55.	1745R	Jarosław ul. Kilińskiego
56.	1746R	Jarosław ul. Głowackiego
57.	1747R	Jarosław ul. Reformacka

58.	1748R	Jarosław ul. Sienkiewicza
59.	1749R	Jarosław ul. Cmentarna
60.	1750R	Jarosław ul. Adama Grucy
61.	1751R	Jarosław ul. Kasprowicza
62.	1752R	Jarosław ul. Lisińskiego, ul. Piekarska, ul. Bema, ul. Czarnieckiego
63.	1753R	Jarosław ul. Królowej Jadwigi
64.	1754R	Jarosław ul. Poniatowskiego
65.	1755R	Jarosław ul. Orłowicza, ul. Paderewskiego
66.	1756R	Jarosław ul. Reymonta
67.	1757R	Jarosław ul. Wilsona
68.	1758R	Jarosław ul. Zielińskiego
69.	1759R	Jarosław ul. Stojalowskiego
70.	1760R	Dojazd do rampy ładunkowej Jarosław
71.	1761R	Jarosław ul. Siemińskiego
72.	1762R	Jarosław ul. Grottgera
73.	1763R	Jarosław ul. Mączyńskiego
74.	1764R	Jarosław ul. Limanowskiego
75.	1765R	Jarosław ul. Traugutta
76.	1766R	Jarosław ul. Morawska
77.	1767R	Jarosław ul. Cegielniana
78.	1768R	Jarosław ul. Pasieka
79.	1769R	Kidałowice-Morawsko
80.	1770R	Kidałowice -Rokietnica
81.	1771R	Mokra- Jankowice-Chłopice
82.	1772R	Jankowice – PGR Jankowice
83.	1773R	Bystrowice – Więckowice
84.	1774R	Bystrowice – Hawłowice – Pruchnik
85.	1775R	Droga przez wieś Rozbórz Okrągły
86.	1776R	Droga przez wieś Jodłówka
87.	1777R	Pruchnik -Nienadowa

88.	1778R	Pruchnik- Kramarzówka-Helus
89.	1779R	Droga przez wieś Kramarzówka
90.	1780R	Węgierka-Krzywca
91.	1781R	Helus – Wola Węgierska
92.	1782R	Czelatycy- Tuligłowy
93.	1783R	Rokietnica – Maćkowice
94.	1784R	Dobkowice – Tapin
95.	1785R	Boratyn-Zamiechów
96.	1786R	Rokietnica-Radymno
97.	1787R	Chłopice –Łowce-Radymno ul. Mickiewicza
98.	1788R	Dojazd do rampy ładunkowej Munina, Munina-Morawsko
99.	1790R	Droga przez wieś Tuczempy
100.	1791R	Droga przez wieś Ostrów
101.	1792R	Łowce- Zamiechów
102.	1793R	Radymno ul. Bema, ul. Strażacka, ul. 3-go Maja, Radymno – Wacławice
103.	1794R	Radymno Plac Piłsudskiego, ul. Okrzei
104.	1795R	Radymno ul. Kościuszki
105.	1796R	Radymno ul. Spisówka
106.	1797R	Radymno ul. Krasińskiego
107.	1798R	Radymno ul. Chopina
108.	1799R	Radymno ul. Zarzecze, ul. Polna
109.	1800R	Radymno ul. Grunwaldzka
110.	1801R	Radymno ul. Zamknięta
111.	1802R	Radymno ul. Narutowicza
112.	1803R	Radymno ul. Gruszeki
113.	1804R	Radymno ul. Rejtana
114.	1805R	Radymno ul. Zacharasiewicza
115.	1806R	Radymno ul. Sienkiewicza
116.	1807R	Radymno ul. Rynek
117.	1808R	Radymno ul. Piekarska

118.	1809R	Radymno ul. Cicha
119.	1810R	Radymno ul. Batorego
120.	1811R	Radymno ul. Legionów
121.	1812R	Radymno ul. Kilińskiego
122.	1813R	Radymno ul. Kołłątaja
123.	1814R	Radymno ul. Nadbrzeżna
124.	1815R	Radymno ul. Dolna
125.	1816R	Radymno ul. Młynarska
126.	1817R	Radymno ul. Tysiąclecia
127.	1818R	Radymno ul. Sanowa, Radymno – Chałupki Medyczne
128.	1819R	Dojazd do rampy ładunkowej Radymno, Radymno ul. Kolejowa
129.	1820R	Radymno ul. Złota Góra -Walawa – Przemyśl
130.	1821R	Zadąbrowie - Sośnica
131.	1822R	Łapajówka – Hruszowice - Gaje
132.	1823R	Stubno – Kalników - Korczowa
133.	1825R	Wierzbna – Maleniska

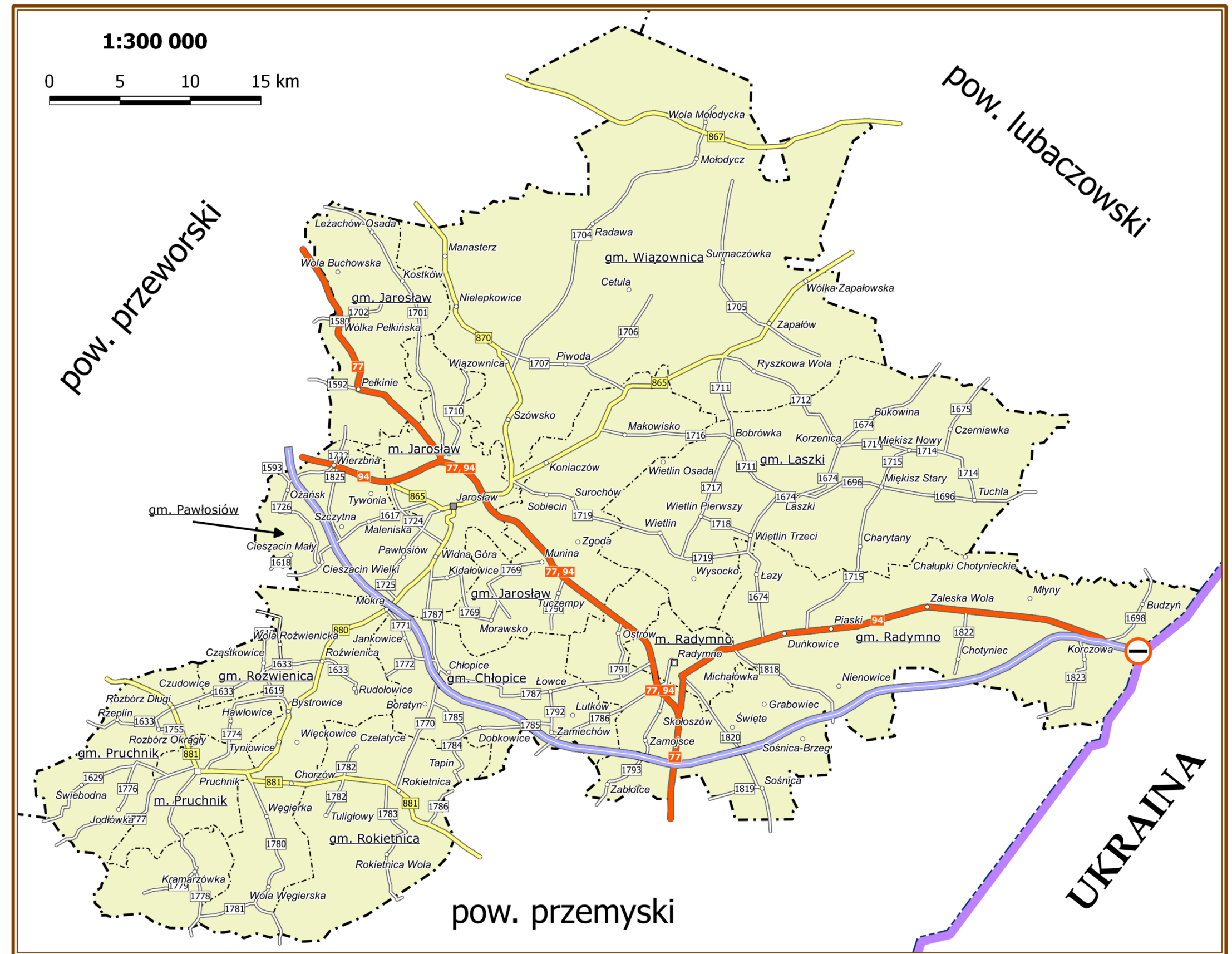
Źródło: Zarząd Dróg Powiatowych w Jarosławiu.

POWIAT JAROSŁAWSKI

Sieć drogowa

Legenda

- siedziba powiatu
 - siedziba gminy miejskiej i wiejskiej
 - siedziba gminy miejsko-wiejskiej
 - siedziba gminy wiejskiej
 - pozostałe miejscowości
-
- autostrada
 - drogi krajowe
 - drogi wojewódzkie
 - drogi powiatowe
 - przejście graniczne
-
- granice gmin
 - - - granica powiatu
 - granica państwa



Rys. 5.3.1. Mapa dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych w granicach powiatu jarosławskiego.

Źródło: TRAKO.

5.4. Transport indywidualny

Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie jarosławskim przez ostatnie 3 lata wzrosła o 62,5 auta/1000 os., co stanowi znaczny wzrost. Komunikacja indywidualna w powiatach o słabo rozwiniętej komunikacji publicznej jest często wybieranym środkiem przemieszczania się. Liczba pojazdów w powiecie jarosławskim wzrosła z 66341 w 2010 r. do 75370 w 2012 r. co oznacza wzrost o 14% na przestrzeni 3 lat.

Tab. 5.4.1. Liczba zarejestrowanych samochodów w powiecie jarosławskim w latach 2010-2012

Rok	Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych/1000 os.
2010	374,7
2011	410,1
2012	437,2

Źródło: BDL, GUS

Wzrost liczby samochodów skutkuje decyzjami o rozbudowie sieci drogowej oraz infrastruktury w miastach (m.in. większa liczba parkingów), co pozornie ułatwia poruszanie się samochodem po drogach, natomiast wywołuje zwiększony popyt na indywidualny transport samochodowy, który wpływa na zwiększenie zagęszczenia ruchu na drogach.

5.5. Średniodobowy ruch na sieci dróg wojewódzkich i krajowych na obszarze powiatu jarosławskiego

Na drogach krajowych i wojewódzkich, z wyłączeniem miast na prawach powiatu, regularnie co pięć lat przeprowadzany jest Generalny Pomiar Ruchu (GPR), który obrazuje aktualny poziom natężenia ruchu na poszczególnych odcinkach sieci drogowej oraz wskazuje prognozy ruchu w perspektywie 5, 10 i 15 lat. Obecnie obowiązuje badanie przeprowadzone w 2010 r.

Średniodobowy ruch pojazdów silnikowych oraz rowerów w Polsce²² wyniósł dla dróg krajowych 9 888 pojazdów/dobę, przy czym na drogach międzynarodowych wskaźnik ten wyniósł 16 667 poj./dobę, z kolei na innych krajowych 7 097 poj./dobę. Na drogach wojewódzkich SDR osiągnął zdecydowanie mniejszą wartość – 3 398 poj./dobę. Dla województwa podkarpackiego średniodobowy ruch pojazdów wyniósł dla dróg krajowych i wojewódzkich odpowiednio 9 611 poj./dobę i 3 792 poj./dobę, z czego na drogach rangi międzynarodowej na terenie Podkarpacia zaobserwowano średni dobowy ruch rzędu 16 667 poj./dobę, zaś na innych drogach krajowych – 7 582 poj./dobę.

Zestawiając pomiar z roku 2005 oraz 2010, zauważyć można, że ruch na drogach wojewódzkich i krajowych ma tendencję wzrostową. Na drogach krajowych w Polsce zaobserwowano zwiększenie

²² Dane z GPR2010

liczby pojazdów o 22% (w województwie podkarpackim wzrost o 19%), na drogach wojewódzkich nastąpił z kolei jeszcze większy wzrost zaobserwowanych pojazdów, dla kraju ogółem i dla województwa Podkarpackiego odpowiednio: o 23% i o 25%.

Największe natężenie ruchu w rejonie powiatu jarosławskiego występuje w ciągu trasy europejskiej E-40, na drodze krajowej nr 4. W okolicy miasta Jarosławia zaobserwowano największe natężenie ruchu – 16 759 poj./dobę. Powyżej 10 000 poj./dobę zaobserwowano również na odcinkach Jarosław – Radymno – 13 328 poj./dobę oraz Przeworsk – Jarosław – 11 620 poj./dobę. Najwyższa wartość wskaźnika SDR na drogach wojewódzkich powiatu zaobserwowano na DW 865, na odcinku Jarosław – Szówsko – 13 723 poj./dobę. Najmniejsze z kolei natężenie ruchu wystąpiło na odcinku Sieniawa – Oleszyce w ciągu drogi wojewódzkiej nr 867 – 1 210 poj./dobę.

Tabela 5.5.1. przedstawia zestawienie poszczególnych odcinków dróg krajowych i wojewódzkich przebiegających przez obszar powiatu jarosławskiego z przyporządkowaną wartością średniodobowego ruchu.

Tab. 5.5.1. Wartości SDR dla dróg krajowych i wojewódzkich na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu z 2010 r.

Nr drogi	Odcinek	GPR 2010
DK4	Jarosław (przejście)	16759
DK4	Jarosław - Radymno	13328
DK4	Przeworsk - Jarosław	11620
DK4	Radymno (obwodnica)	7770
DK4	Radymno - Wola Zaleska	6195
DK4	Wola Zaleska - granica państwa	3210
DK77	Radymno - Żurawica	8725
DK77	Wólka Pełkińska - Jarosław	4013
DK77	Tryńcza - Wólka Pełkińska	2445
DW865	Jarosław - Szówsko	13723
DW865	Szówsko - Wólka Zapałowska	2952
DW865	Wólka Zapałowska - Oleszyce - Dachnów	2058
DW867	Sieniawa - Oleszyce	1210
DW870	Sieniawa - Jarosław	3594
DW880	Jarosław - Pruchnik	8803
DW881	Pruchnik - Żurawica	2636
DW881	Kańczuga - Pruchnik	2406

Wartości zarejestrowane podczas Generalnego Pomiaru Ruchu w 2010 roku mogą obecnie nie odzwierciedlać rzeczywistego natężenia ruchu na drogach powiatu jarosławskiego. Wpływ na aktualność wyników pomiarów ma otwarcie w 2013 roku odcinków autostrady A4 na terenie województwa podkarpackiego od węzła Dębica Wchód do węzła Rzeszów Wschód oraz od węzła Jarosław Zachód do granicy państwa w Korczowej. Przyczyniło się to z pewnością do przeniesienia części ruchu na autostradę z odpowiednich odcinków dróg krajowych równoległe do niej biegnących.

5.6. Wpływ transportu na środowisko

5.6.1. Korzystanie ze środowiska naturalnego

Transport, obok działalności przemysłowej, jest znaczącym źródłem uciążliwości i problemów dla środowiska naturalnego oraz człowieka. Negatywny wpływ transportu związany jest przede wszystkim z emisją spalin, drgań oraz hałasu. Głównymi źródłami wspomnianych szkodliwych czynników jest transport drogowy oraz kolejowy.

Transport drogowy jest jednym z głównych źródeł emisji zanieczyszczeń powietrza, stanowiących zagrożenie dla środowiska przyrodniczego, zdrowia, a nawet życia człowieka. Wskutek spalania paliw w silnikach pojazdów do powietrza trafiają: tlenek węgla, tlenki azotu, węglowodory, w tym wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne oraz cząstki stałe i metale ciężkie.

Oddziaływanie transportu kolejowego na środowisko sprowadza się przede wszystkim do emisji hałasu i drgań oraz zanieczyszczeń (z pojazdów o napędzie spalinowym), jest jednakże nieporównywalnie mniejsze niż w przypadku transportu drogowego.

Wielkość emisji spalin, wygenerowanej przez transport, określa wartość liniowej emisji gazów i cząstek stałych. Udział transportu jest drugim co do wielkości źródłem zanieczyszczeń po procesach spalania poza przemysłem (głównie gospodarstwa domowe). Transport jest także odpowiedzialny za emisję większości tlenków azotu, przy czym wskaźnik ten wzrasta na obszarach silnie zurbanizowanych oraz o największym zagęszczeniu drogowych szlaków komunikacyjnych.

5.6.2. Emisja spalin

W granicach powiatu jarosławskiego znajduje się sieć dróg i systemów komunikacyjnych, których najważniejszym elementem jest przebiegająca autostrada A4 oraz dwie drogi krajowe nr 77 oraz 94. Skutkuje to zanieczyszczeniami komunikacyjnymi, które mają duży wpływ na jakość powietrza atmosferycznego. Do substancji mających negatywny wpływ na środowisko, które emitowane są przez środki transportu można zaliczyć: dwutlenek azotu, tlenek węgla, benzen oraz pyły. Na podstawie „Oceny jakości powietrza w województwie podkarpackim za 2012 rok”, powiat podkarpacki będący częścią strefy podkarpackiej (obejmuje wszystkie powiaty województwa podkarpackiego z wyjątkiem miasta Rzeszów), w której dokonano pomiaru zanieczyszczeń, wymaga wdrożenia naprawczych programów ochrony powietrza z uwagi na występowanie na obszarze jej przekroczenia średniodobowej wartości dopuszczalnej pyłu zawieszonego PM₁₀ z ponadnormatywną częstością oraz rocznej wartości dopuszczalnej (klasa C). Podobne przekroczenia dotyczą pyłu PM_{2,5} oraz benzo(a)pirenu. Pozostałe ww. substancje zostały zakwalifikowane do klasy A, w której poziom stężeń zanieczyszczeń nie przekraczał poziomów dopuszczalnych. Zanieczyszczenia gazowe objęte programem badań na terenie województwa podkarpackiego, w tym powiatu jarosławskiego w roku 2012, tj. dwutlenek siarki, dwutlenek azotu, tlenek węgla, benzen i ozon (w kryterium ochrony zdrowia) oraz dwutlenek siarki, dwutlenek azotu i ozon (w kryterium ochrony roślin) osiągały niskie wartości stężeń. Nie stwierdzono przekroczeń obowiązujących dla tych

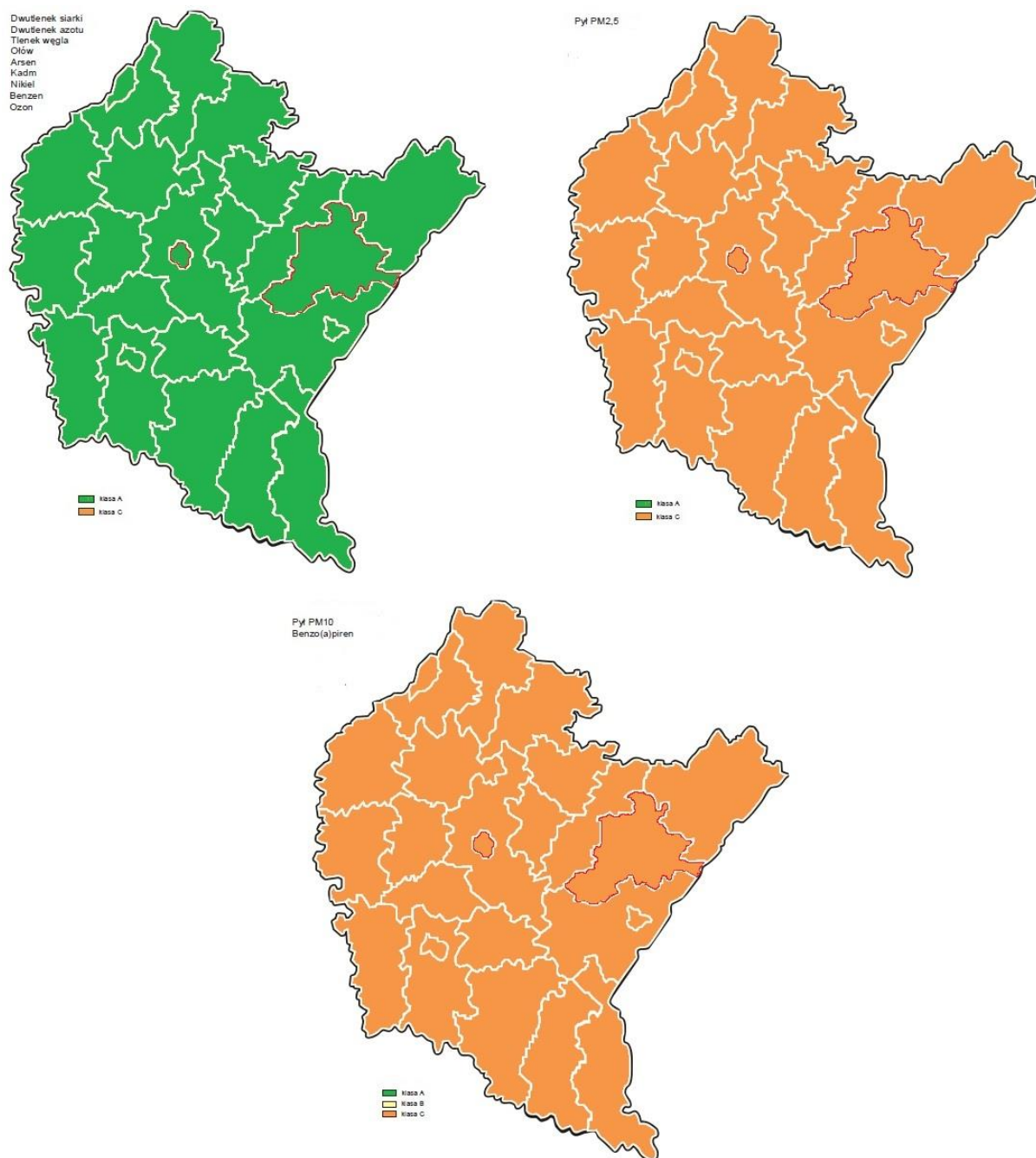
substancji wartości kryterialnych w powietrzu, zarówno ze względu na ochronę zdrowia, jak i ochronę roślin. Pozwoliło to na zakwalifikowanie wszystkich stref z terenu województwa podkarpackiego pod względem zanieczyszczenia powietrza tymi substancjami, dla obu kryteriów do klasy A.

Tab. 5.6.2.1. Wyniki klasyfikacji strefy podkarpackiej dla wybranych substancji.

Lp.	Nazwa zanieczyszczenia	Symbol klasy wynikowej dla zanieczyszczenia w strefie podkarpackiej	Poziom stężenie zanieczyszczenia	Wymagane działania
1	Dwutlenek azotu NO ₂	A	nie przekraczający poziomu dopuszczalnego	- utrzymanie stężeń zanieczyszczenia poniżej poziomu dopuszczalnego oraz próba utrzymania najlepszej jakości powietrza zgodnej ze zrównoważonym rozwojem
2	Tlenek węgla CO			
3	Dwutlenek siarki SO ₂			
4	Ozon			
5	Benzen			
6	Pył zawieszony PM 10	C	powyżej poziomu dopuszczalnego	- określenie obszarów przekroczeń poziomu dopuszczalnego oraz poziomu dopuszczalnego powiększonego o margines tolerancji - opracowanie programu ochrony powietrza POP w celu osiągnięcia poziomu dopuszczalnego w wyznaczonym terminie
7	Pył PM 2,5			
8	Benzo(a)piren			

Źródło: Ocena Jakości Powietrza w Województwie Podkarpackim za rok 2012.

Badania powietrza atmosferycznego prowadzone w 2012 roku oraz analiza wyników pomiarów w ocenie rocznej wykazują ponadnormatywne zanieczyszczenie powietrza w powiecie jarosławskim oraz całym województwie podkarpackim pyłem zawieszonym PM10 mierzonym w kryterium ochrony zdrowia. Strefa podkarpacka została zaliczona do klasy C. Duże zanieczyszczenie powietrza w województwie podkarpackim w 2012 roku na podstawie przeprowadzonych badań stwierdzono także w zakresie pyłu PM2.5. Strefa podkarpacka została zaliczona do klasy C. Średnioroczne stężenia benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym PM10 przekroczyły wartość docelową we wszystkich punktach pomiarowych, co było podstawą dla zaliczenia strefy podkarpackiej do klasy C.



Rys. 5.6.2.1. Wynikowe klasy stref dla poszczególnych zanieczyszczeń w każdej strefie, uzyskane w ocenie rocznej dokonanej z uwzględnieniem kryteriów ustanowionych w celu ochrony zdrowia. Źródło: Stan środowiska w województwie podkarpackim w roku 2012, WIOŚ.

W poniższej tabeli zestawiono określone europejskim standardem emisji spalin dopuszczalne wartości emisji do atmosfery: tlenków azotu (NO_x), węglowodorów(HC), tlenków węgla(CO) oraz cząstek stałych (PM). Standardy te dotyczą nowych pojazdów sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej, w szczególności: samochodów osobowych i ciężarowych, autobusów, ciągników i maszyn rolniczych, kolejowych pojazdów trakcyjnych oraz statków śródlądowych.

Tab. 5.6.2.2. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO.

[g/km]	Pojazdy z silnikiem benzynowym						Pojazdy z silnikiem wysokoprężnym						Pojazdy dwukółowe		
	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 1	EURO 2	EURO 3
CO	2,72	2,2	2,3	1	1	1	3,16	1	0,64	0,5	0,5	0,5	13	5,5	2
HC	-	-	0,2	0,1	0,1	0,1	-	0,15	0,06	0,05	0,05	0,09	3	1	0,3
NO _x	-	-	0,15	0,08	0,06	0,06	-	0,55	0,5	0,25	0,18	0,08	0,3	0,3	0,15
HC+NO _x	0,97	0,5	-	-	-	-	1,13	0,7	0,56	0,3	0,23	0,17	-	-	-
PM	-	-	-	-	0,005	0,005	0,14	0,08	0,05	0,009	0,005	0,005	-	-	-

Źródło: <http://www.ngk.de/pl/>.

W ostatnich latach coraz większą popularność zdobywają autobusy z napędami alternatywnymi, do których można zaliczyć m.in. pojazdy zasilane CNG i LNG, pojazdy elektryczne, a także hybrydowe. Niskie wielkości emisji zanieczyszczeń przekładają się na niższe niż w przypadku zasilania pojazdów olejem napędowym koszty korzystania ze środowiska, zgodnie bowiem z art. 274 ust. 1 pkt 1 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska²³ wysokość tych kosztów uzależniona jest od ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza. Jednostkowe stawki opłat określane są w corocznie wydawanych obwieszczeniach Ministra Środowiska.

Należy zaznaczyć jednak, iż zakupy pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi (szczególnie CNG, LNG) wiążą się z dużymi inwestycjami w infrastrukturę przewoźnika (bardzo kosztowne stacje paliw, specjalne hale, warsztaty a nawet kanały przeglądowe i wysokospecjalizowane narzędzia). Koszty zmiany technologii sięgają wielomilionowych nakładów a oszczędności wynikające z eksploatacji i zmniejszonych opłat za korzystanie ze środowiska są wyłącznie teoretyczne, z uwagi na wysokie ceny paliw alternatywnych, wynikające m.in. z podatku akcyzowego.

5.6.3. Emisja hałasu

W powiecie jarosławskim głównym źródłem hałasu jest przemysł oraz transport. W przypadku tego drugiego, hałas jest emitowany przede wszystkim przez ruch drogowy oraz w mniejszym stopniu kolejowy (przez powiat jarosławski przechodzą tylko dwie linie kolejowe: nr 91 Kraków – Medyka oraz nr 101 Munina – Hrebenne). Na terenie powiatu znajduje się nowoczesne przejście graniczne Korczowa – Krakowiec, co generuje ruch tranzytowy będący przyczyną wzrostu zagrożenia ponadnormatywnym hałasem. W 2013 roku oddano do użytku trzy odcinki autostrady A4 (Jarosław Zachód – Jarosław Wschód, Jarosław – Radymno, Radymno – Korczowa), co w znacznym stopniu przyczyni się do ograniczenia hałasu drogowego na obszarach zurbanizowanych powiatu jarosławskiego (miasto Jarosław i Radymno).

²³ Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1232.).

W tabeli 5.6.3.1. przedstawiono dopuszczalne wartości poziomu hałasu w środowisku²⁴ generowane przez transport.

Tab. 5.6.3.1. Dopuszczalny poziom hałasu.

L.p.	Przeznaczenie terenu	Dopuszczalny poziom hałasu [dB]			
		Drogi oraz linie kolejowe		Starty, lądowania i przeloty statków powietrznych	
		LAeq D dzień T=16 h	LAeq N noc T=8 h	LAeq D dzień T=16 h	LAeq N noc T=8 h
1.	a) Strefa ochronna "A" uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	50	45	55	45
2.	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży * c) Tereny domów opieki d) Tereny szpitali w miastach	61	56	60	50
3.	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno – wypoczynkowe * d) Tereny mieszkaniowo – usługowe	65	56	-	-
4.	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców **.	68	60	-	-

* – w przypadku niewykorzystywania tych terenów zgodnie z ich funkcją w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu określony dla pory nocy. ** – strefa śródmiejska miast powyżej 100 tys. mieszkańców to teren ze zwartej zabudowy mieszkaniowej i koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych. W przypadku miast, w których występują dzielnice o liczbie mieszkańców pow. 100 tys., można wyznaczyć w tych dzielnicach strefę śródmiejską, jeżeli charakteryzuje się ona zwartą zabudową mieszkaniową z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 r. Nr 120, poz. 826) oraz Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 października 2010 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2012 r., poz. 1109).

Stan klimatu akustycznego wokół dróg krajowych i wojewódzkich w powiecie jarosławskim ulega ciągłym zmianom, spowodowanych ogólnym wzrostem liczby pojazdów samochodowych, a co za tym idzie wzrostem natężenia ruchu, co pogarsza sytuację akustyczną przyległych terenów. Równocześnie zauważalny jest znaczny postęp prac związany z budową nowych odcinków dróg, odnowy nawierzchni, jak również budowy elementów ochrony środowiska ograniczających propagację hałasu (ekrany akustyczne). W Programie Ochrony Środowiska dla Powiatu Jarosławskiego zapisano następujące działania ochrony przed hałasem: „budowa obwodnicy, wyprowadzającej ruch

²⁴ Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2007 Nr 120, poz. 826).

tranzytowy poza zabudowę, stosowanie zabezpieczeń ekologicznych (ekranów akustycznych), modernizacje i remonty nawierzchni dróg, modernizacja istniejących połączeń komunikacyjnych”²⁵. Alternatywą dla wzrastającego ruchu samochodowego, może być racjonalny rozwój transportu zbiorowego. Sprawnie funkcjonująca sieć połączeń w publicznym transporcie zbiorowym może spowodować zmianę zachowań społecznych, polegającą na wyborze środków komunikacji zbiorowej zamiast samochodu. Taka zmiana może przełożyć się na zmniejszenie ruchu samochodowego, zanieczyszczenia powietrza oraz spadku poziomu hałasu.

Z chwilą wstąpienia Polski w struktury Unii Europejskiej, zobowiązała się ona do respektowania i przestrzegania jej norm i wymogów prawnych, w tym również tych związanych z ochroną środowiska. Mówi o tym m.in. art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej: *Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju*. Zrównoważony rozwój, którego założeniem jest zaspokajanie potrzeb jednego pokolenia, bez umniejszania szans na zaspokajanie potrzeb kolejnych pokoleń, stanowi fundament, na którym opierać się powinny krajowe oraz lokalne dokumenty strategiczne w kontekście wszelkich dziedzin społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju, jak i poszczególnych jego regionów. W szczególności realizacja zasady zrównoważonego rozwoju istotna jest dla obszarów, na których poprawa stanu środowiska naturalnego znacząco wpłynie na polepszenie warunków życia, co pozwoli w dłuższej perspektywie na zatrzymanie odpływu ludności, trwały rozwój i postęp społeczny.

5.6.4. Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększanie udziału transportu publicznego w ruchu jako najważniejsze działania poprawy stanu środowiska naturalnego

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój gospodarczy, ze względu na jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne stanowi znaczącą uciążliwość dla życia mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych w mieście wpływa w największym stopniu na ograniczenie zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów. Zakładając, że standardowy autobus regionalny może przewieźć 50 pasażerów oraz że w jednym samochodzie podróżuje w relacji dom-praca średnio 1,2 osoby można założyć, że na jeden autobus przypadają 42 samochody osobowe. O tyle samochodów można teoretycznie zmniejszyć ruch do miejsc pracy, czy też do innych generatorów ruchu, co wprost przekłada się na obniżenie emisji spalin i jest najbardziej efektywnym działaniem ochrony środowiska.

Zatem najważniejszym działaniem powinno być wprowadzanie różnego rodzaju zachęt i priorytetów dla transportu publicznego oraz przemyślnych ograniczeń dla transportu indywidualnego, żeby jak największa liczba podróżnych decydowała się na korzystanie z transportu publicznego.

Zrównoważony rozwój to kształtowanie transportu w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko i mieszkańców. Skuteczne wdrażanie zrównoważonego rozwoju polega na

²⁵ Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Jarosławskiego na lata 2008-2011 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2012-2015, Starostwo Powiatowe w Jarosławiu, 2009

wspieraniu działań ograniczających zapotrzebowanie na transport poprzez odpowiednią politykę przestrzenną, rozwój nowych technologii oraz promowanie publicznego transportu zbiorowego.

Zalecane w planie kierunki działań promujących transport zbiorowy wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju to:

- wprowadzanie przywilejów w ruchu dla środków publicznego transportu zbiorowego,
- tworzenie przyjaznych dla pasażerów zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych,
- prowadzenie kampanii edukacyjno-promocyjnych zachęcających do korzystania z transportu publicznego oraz innych, niskoemisyjnych form przemieszczania się.

Działania te przynoszą oczekiwany efekt środowiskowy, dodatkowo wpływają na wzrost atrakcyjności życia mieszkańców.

5.6.5. Wymogi stosowania ekologicznych napędów w środkach publicznego transportu zbiorowego

Jednym z aspektów istotnych z punktu widzenia ochrony środowiska w transporcie jest dążenie do utrzymania możliwie wysokiego udziału taboru komunikacji zbiorowej wyposażonego w niskoemisyjne silniki, spełniające obowiązujące aktualnie normy ekologiczne. Cechą charakterystyczną nowoczesnych silników spalinowych, spełniających co najmniej wymogi normy Euro 5 lub EEV, jest emisja zanieczyszczeń spalin na poziomie porównywalnym do emisji silników zasilanych gazem.

6. Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym

6.1. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

Wykorzystując dostępne dane demograficzne i geograficzne oraz implementując metodę grawitacyjną, opracowano dla powiatu jarosławskiego macierz potoków pasażerskich. Z opracowania wyłączono podróże wewnątrz gmin powiatu jarosławskiego. Poniżej (tab. 6.1.1.) przedstawiono wspomnianą macierz, która dotyczy wszystkich podróży niepieszych realizowanych niezależnie od środka transportu zastosowanego w podróży. Podróże te odbywają się tylko w obrębie granic powiatu jarosławskiego. Wielkości potoków pasażerskich przedstawiono procentowo, a nie liczbowo z racji szacowania prezentowanych danych, które należałoby w przyszłości ocenić, przeprowadzając kompleksowe badania potoków pasażerskich w transporcie indywidualnym i zbiorowym.

Tab. 6.1.1. Oszacowana macierz potoków ruchu pomiędzy poszczególnymi gminami powiatu jarosławskiego

Gmina Chłopice	0,01%									
Gmina Radymno	0,36%	0,26%								
Miasto Radymno	0,30%	0,41%	4,57%							
Gmina Pawłosiów	0,05%	0,45%	0,14%	0,21%						
Miasto i Gmina Pruchnik	0,01%	0,14%	0,04%	0,09%	0,20%					
Gmina Jarosław*	0,28%	0,38%	0,35%	0,69%	1,04%	0,12%	0,13%			
Miasto Jarosław	3,04%	5,66%	5,40%	3,30%	13,78%	2,61%	30,26%			
Gmina Rokietnica	0,00%	0,36%	0,04%	0,10%	0,10%	0,29%	0,07%	1,80%		
Gmina Roźwienica	0,00%	0,25%	0,01%	0,08%	0,37%	1,10%	0,10%	4,11%	0,38%	
Gmina Wiązownica	0,25%	0,10%	0,16%	0,21%	0,37%	0,07%	0,87%	14,42%	0,04%	0,06%
Suma = 100,00%	Gmina Laszki	Gmina Chłopice	Gmina Radymno	Miasto Radymno	Gmina Pawłosiów	Miasto i Gmina Pruchnik	Gmina Jarosław*	Miasto Jarosław	Gmina Rokietnica	Gmina Roźwienica

* - w przypadku gminy wiejskiej Jarosław, wyznaczono potok pomiędzy jej częściami rozdzielonymi przez gminę miejską Jarosław

Źródło: TRAKO

Analizując powyższą macierz należy zwrócić uwagę, że największe wielkości potoków pasażerskich występują na liniach komunikacyjnych pomiędzy gminami:

- Jarosław (gmina miejska) – Jarosław (gmina wiejska),
- Jarosław (gmina miejska) – Wiązownica,
- Jarosław (gmina miejska) – Pawłosiów.

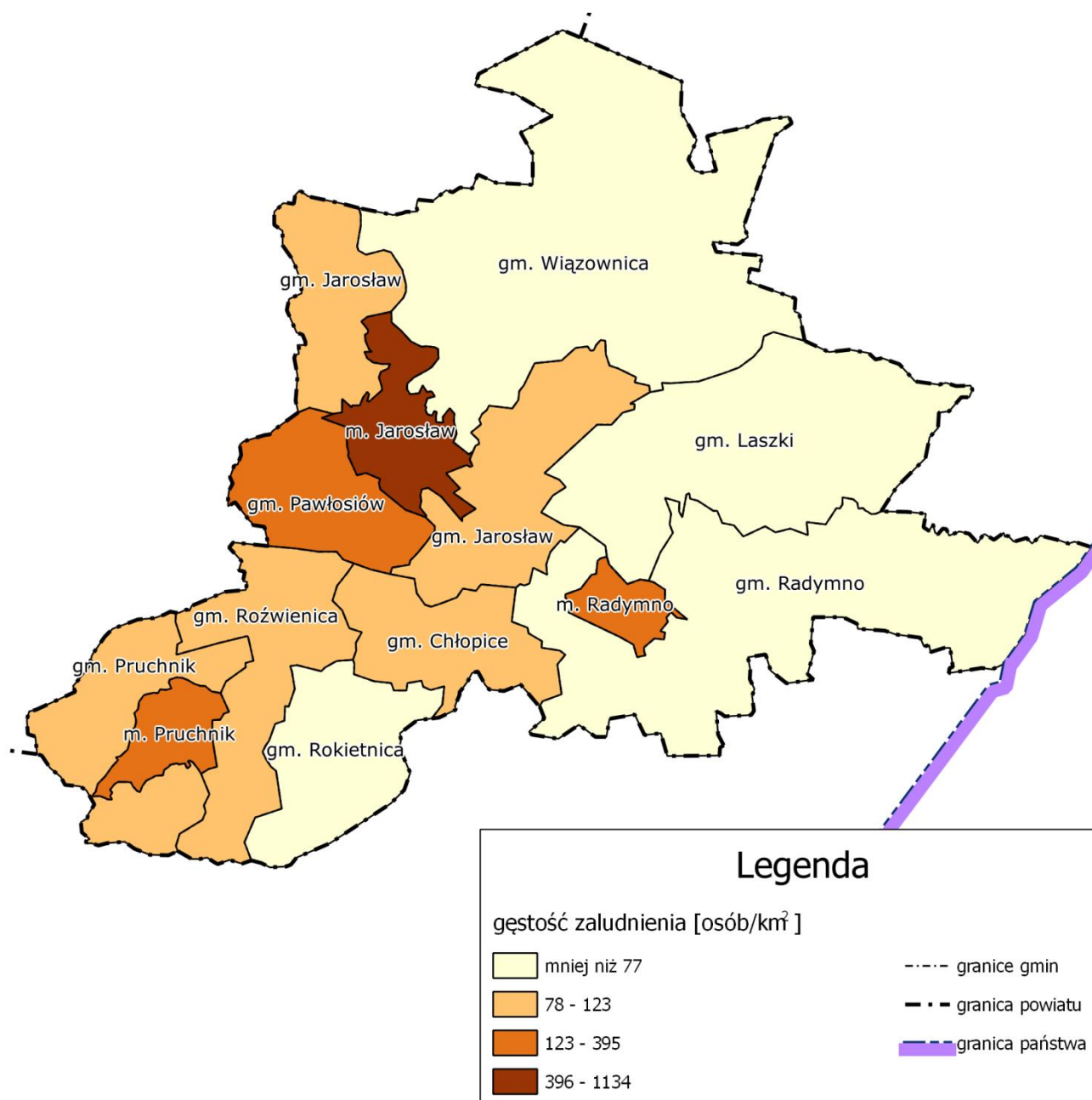
Pewne znacznie również mają potoki pasażerskie pomiędzy gminami:

- Jarosław (gmina miejska) – Chłopice,
- Jarosław (gmina miejska) – Radymno (gmina wiejska),
- Radymno (gmina miejska) – Radymno (gmina wiejska),
- Jarosław (gmina miejska) – Roźwienica.

Zapotrzebowanie na przewóz osób w publicznym transporcie zbiorowym w powiecie jarosławskim wynika m.in. z:

- liczby mieszkańców (najwyższa w gminach: miejska Jarosław, wiejska Jarosław, wiejska Radymno, Wiązownica) – szczegółowe dane zestawiono w tabeli 3.5.2.,
- gęstości zaludnienia (najwyższa w gminach: miejska Jarosław, miejska Radymno, Pawłosiów oraz obszar miasta Pruchnik) – wartości tego wskaźnika przedstawiono w postaci kartogramu na rysunku 6.1.2.,
- generatorów ruchu, do których zaliczane są także obiekty o charakterze użyteczności publicznej – ich silna koncentracja cechuje miejscowości będące siedzibami gmin; generatory ruchu w powiecie jarosławskim zostały wskazane na mapie w punkcie 6.2.

Kluczowymi czynnikami kształtującymi potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu jarosławskiego są funkcje pełnione przez największy ośrodek miejski w regionie, czyli miasto Jarosław. W mieście tym zlokalizowanych jest wiele ośrodków edukacji, administracji oraz zakładów pracy, determinujących codzienne, obligatoryjne podróże. Z tego powodu najwięcej podróży międzygminnych ma swój początek lub koniec w granicach gminy miejskiej Jarosław.



Rys. 6.1.1. Gęstość zaludnienia poszczególnych gmin powiatu jarosławskiego.

Źródło: TRAKO

Przewiduje się, iż skala i rodzaje potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu jarosławskiego w przyszłości nie ulegną większym zmianom, ze względu na prognozowane przez Główny Urząd Statystyczny utrzymanie podobnego poziomu liczby ludności (szerzej w rozdziale 3.2.). Należy również zaznaczyć, że prognozowana dynamika spadku liczby ludności w ostatnich latach jest niższa niż zakładała powyższa prognoza długoletnia.

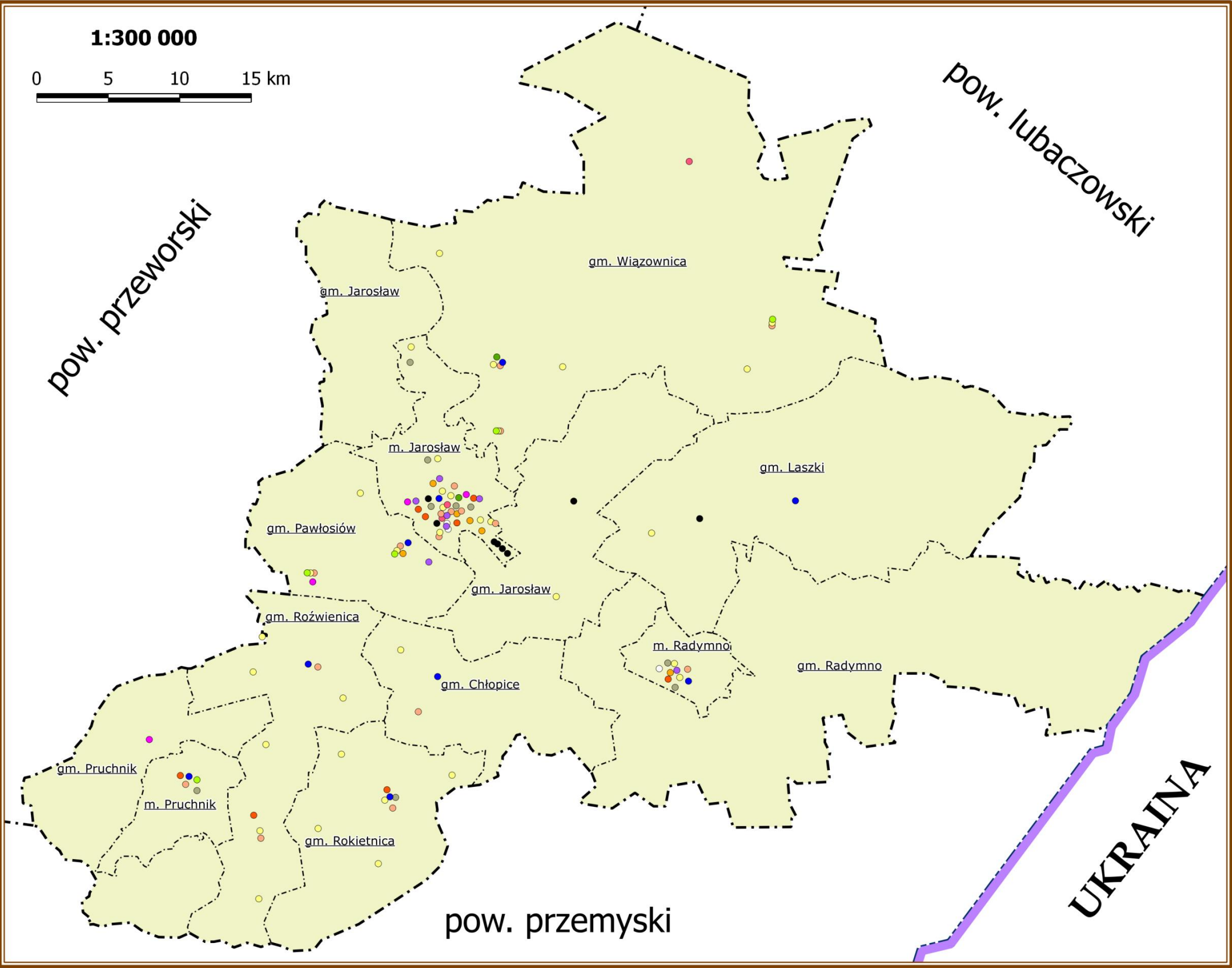
6.2. Najważniejsze generatory ruchu w powiecie jarosławskim

Na poniższym rysunku przedstawiono lokalizację podstawowych obiektów, będących generatorami podróży w transporcie publicznym na terenie powiatu jarosławskiego.

**POWIAT
JAROSŁAWSKI**
generatory ruchu

Legenda

- zakłady pracy
- opieka zdrowotna
- instytucje kultury
- sklepy
- dworce komunikacyjne
- administracja
- przedszkola
- szkoły podstawowe
- szkoły ponadpodstawowe
- szkoły ponadgimnazjalne
- szkoły wyższe
- cmentarze
- kościoły
- granice gmin
- - - granica powiatu
- granica państwa



Rys. 6.2.1. Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze powiatu jarosławskiego. Źródło: TRAKO.

7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

7.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – podział zadań przewozowych

Wybór przez podróżnych rodzaju środka transportu z jakiego skorzystają w podróży zależy od subiektywnej oceny dostępnych poszczególnych środków transportowych. W tym przypadku należy zwrócić uwagę, że pewne rodzaje środków transportu zbiorowego nie są dostępne na niektórych obszarach. W najgorszym przypadku, wybrane miejscowości mogą być pozbawione dostępu do jakiegokolwiek transportu zbiorowego, a ich mieszkańcy są skazani wyłącznie na transport indywidualny (samochód osobowy, rower, itp.) Temu ostatniemu przypadkowi sprzyja prowadzenie pro-motoryzacyjnej polityki transportowej, która ogranicza lub minimalizuje potoki pasażerskie w transporcie zbiorowym, a to prowadzi do ograniczenia oferty przewozowej, a nawet całkowitą likwidację transportu zbiorowego na pewnych obszarach. W interesie publicznym jest ograniczenie takich tendencji, poprzez realizację odmiennej polityki transportowej, opartej na strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. W jej ramach powinny być stosowane rozwiązania i narzędzia ograniczające natężenie ruchu w transporcie indywidualnym oraz podnoszące atrakcyjność systemu publicznego transportu zbiorowego.

Wybór rodzaju środka transportu jest dokonywany na podstawie mierników jakości, które w porównaniu z postulatami przewozowymi danego podróżnego, służą do oceny poszczególnych środków transportu pod kątem najefektywniejszego odbycia podróży. Najważniejsze z nich to:

- bezpośredniość połączeń,
- częstotliwość,
- dostępność,
- informacja,
- koszt,
- niezawodność funkcjonowania,
- czas podróży,
- prędkość,
- punktualność,
- rytmiczność,
- komfort podróży.

Istotnym miernikiem obecnych preferencji transportowych mieszkańców powiatu jarosławskiego jest wskaźnik motoryzacji, który zgodnie z wartościami przedstawionymi w rozdziale 5.4. niniejszego planu kształtował się w roku 2012 na poziomie 437,2 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców, co jest wartością znacznie niższą niż ówczesna średnia krajowa (486 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców). Na podstawie analiz obejmujących aspekty demograficzne, obecnie dostępną ofertę przewozową w publicznym transporcie zbiorowym, wyniki pomiarów potoków pasażerskich w regionalnym transporcie kolejowym przedstawione w projekcie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa

Podkarpackiego” oraz wykorzystując model grawitacyjny zamodelowano potoki ruchu pasażerskiego dla powiatowych i wojewódzkich przewozów pasażerskich. Zebrane podróże rozpoczynają się lub kończą na obszarze powiatu jarosławskiego i dzięki temu modelowi oszacowano podział zadań przewozowych pomiędzy poszczególne środki transportu (dla dnia roboczego szkolnego). Analizując otrzymany model należy stwierdzić, że obecnie najbardziej preferowanym rodzajem środka transportu w podróżach mieszkańców powiatu jarosławskiego jest samochód osobowy, co przedstawia rys. 7.1.1.



Rys. 7.1.1. Podział zadań przewozowych w podróżach w przewozach powiatowych i międzypowiatowych rozpoczynających się lub kończących się na obszarze powiatu jarosławskiego

Poniżej wymieniono szereg działań, które wpisują się w strategię zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Mają one wpływ na lepsze ocenianie publicznego transportu zbiorowego przez podróżnych, a tym samym ulepszają jego jakość i potencjał oraz umożliwiają wzrost liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową:

- poprawa oferty przewozowej (większa liczba kursów, lepsze dopasowanie oferty do potrzeb przewozowych),
- zwiększenie liczby przystanków komunikacyjnych,
- układ linii autobusowych o czytelnych przebiegach,
- oznaczenia handlowe linii komunikacyjnych ułatwiające identyfikację połączeń,
- rozkłady jazdy o prostym do zapamiętania stałoodstępowym takcie zależnym od rodzaju linii i pory dnia,
- synchronizacja godzin odjazdów kursów pomiędzy liniami komunikacyjnymi kursującymi wspólnie na głównych odcinkach komunikacyjnych,
- dopasowywanie podaży miejsc do popytu na usługi przewozowe, unikanie przepełnień pojazdów,

- dogodna dla pasażerów lokalizacja przystanków – jak najbliżej celów i źródeł podróży (może się to łączyć ze zmianą lokalizacji bądź stworzeniem nowego przystanku),
- infrastruktura przystankowa poprawiająca warunki oczekiwania na przyjazd autobusu, np.: wiaty z oświetleniem, podwyższone perony do poziomu podłogi w autobusach,
- pełna i czytelna informacja pasażerska o sieci publicznego transportu zbiorowego, przebiegach tras, rozkładach jazdy, możliwościach przesiadkowych, co najmniej na zintegrowanych węzłach przesiadkowych i ważniejszych przystankach, w tym również zastosowanie dynamicznej informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym,
- łatwość zakupu każdej pozycji taryfy biletowej – możliwość zakupu biletu u osoby prowadzącej pojazd, szeroki dostęp do punktów sprzedaży biletów, uzupełniony o możliwość zakupu przez telefon komórkowy,
- nowoczesny tabor przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych,
- tabor z niską emisją spalin,
- dbałość o stan techniczny i czystość taboru, aby zapewnić komfortowe warunki jazdy,
- integracja wszystkich rodzajów środków publicznego transportu zbiorowego (wspólny bilet, zintegrowane węzły przesiadkowe).

Brak realizacji wyżej wymienionych działań może doprowadzić do degradacji systemu transportowego spowodowanej przez niekontrolowany wzrost liczby samochodów użytkujących układ drogowy. Wówczas preferencje mieszkańców będą jeszcze bardziej korzystne dla transportu indywidualnego niż ma to miejsce obecnie. Konsekwencją tej zmiany będzie zwiększenie kongestii i pogorszenie warunków ruchu na drogach. Implementacja kompleksowych rozwiązań z zakresu planowania, organizowania i zarządzania systemem publicznego transportu zbiorowego, które zostały zawarte w niniejszym dokumencie, mogą zaowocować zrównoważeniem układu transportowego, zwiększając rolę i wykorzystanie środków komunikacji zbiorowej. Konsekwencją realizacji zaproponowanych działań będzie zmniejszenie natężenia ruchu samochodów indywidualnych, co skutkować będzie podniesieniem płynności ruchu.

7.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu w publicznym transporcie zbiorowym uwzględniające infrastrukturę transportową

Ze względu na infrastrukturę transportową istniejącą w powiecie jarosławskim i dostępność do niej, określono następujące preferencje wyboru rodzaju środka transportu w planowanych powiatowych przewozach pasażerskich:

- regionalny transport kolejowy, za którego organizację jest odpowiedzialne Województwo Podkarpackie, jest preferowany na trasach:
 - Jarosław – Munina – Surochów – Bobrówka – Zagrody – Korzenica (z tego powodu w planowanej sieci komunikacyjnej nie uwzględniono bezpośredniej linii autobusowej Jarosław – Laszki – Korzenica, tylko linię okrężną Jarosław – Radymno – Korzenica),
- „mieszane” (oba są dostępne) rodzaje środków transportu, tj. pociąg regionalny i autobus regionalny:

- Jarosław – Munina – Ostrowiecko – Radymno (pomimo dużej liczby pociągów regionalnych nie uznano transportu kolejowego jako jedynego środka preferowanego na tej trasie, gdyż trasa kolejowa nie pokrywa się ściśle z trasą drogową),
- autobus regionalny:
 - wszystkie wyżej nie wymienione a planowane trasy komunikacyjne, przebiegające przez powiat jarosławski, a których poprowadzenie umożliwia istniejąca infrastruktura drogowa.

Nie uwzględniono regionalnego transportu kolejowego na odcinkach Jarosław – Pełkinie – Przeworsk, Radymno – Sośnica Jarosławska – Przemyśl i Korzenica – Lubaczów, gdyż trasy kolejowe nie pokrywają się ściśle z trasami drogowymi, a dodatkowo przystanki kolejowe: Pełkinie i Sośnica Jarosławska są niekorzystnie położone (w znacznej odległości od zabudowań mieszkalnych).

7.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych

W całej Europie postępuje proces starzenia się populacji, a przez to zwiększanie się liczebności pasażerów mających problem ze sprawnym poruszaniem się. W związku z tym coraz większego znaczenia nabierają działania zmierzające w kierunku ułatwiania niepełnosprawnym podróżowania transportem publicznym.

Na terenie powiatu jarosławskiego 12,7% (tj. 15 533 osób) ogółu mieszkańców posiada orzeczenie o niepełnosprawności²⁶.

Tab. 7.3.1. Liczba osób niepełnosprawnych powiatu jarosławskiego na tle województwa podkarpackiego

Jednostka	Osoby niepełnosprawne		
	w wieku przedprodukcyjnym	w wieku produkcyjnym	w wieku poprodukcyjnym
województwo podkarpackie	12 061	122 369	115 100
powiat jarosławski	776	7 603	7 154

Jednocześnie grupa osób w wieku poprodukcyjnym²⁷ – osób starszych, mających w większości problem ze sprawnym poruszaniem się, stanowi 16,5% ludności powiatu jarosławskiego. Prognozy Głównego Urzędu Statystycznego wskazują, iż udział ten wzrośnie do poziomu 26,5% w 2035 r. Publiczny transport zbiorowy ma być otwarty na osoby niepełnosprawne, ma umożliwiać aktywizację tej grupy społecznej, jej rehabilitację społeczną, umożliwiać przemieszczanie się, zapewnić niezależność oraz możliwość udziału w życiu społecznym poprzez likwidację barier, jakie tworzą:

²⁶ Narodowy Spis Powszechny Ludności 2011 (www.stat.gov.pl).

²⁷ Źródło: [http://www.stat.gov.pl/Bank Danych Lokalnych](http://www.stat.gov.pl/Bank%20Danych%20Lokalnych).

- autobusy z wysoką podłogą,
- niepełne oznakowanie pojazdów transportu publicznego,
- przystanki z peronami niedostosowanymi do wysokości stopni w pojazdach,
- niedogodne drogi dojścia do przystanków,
- nieczytelne informacje przystankowe.

Odpowiedzialność władz samorządowych za organizację życia publicznego przejawiać się powinna w następujących działaniach prowadzących do likwidacji wyżej wymienionych barier:

- zwiększenie udziału autobusów z niską podłogą,
- stosowanie podwyższonych peronów przystankowych dopasowanych do poziomu pierwszego stopnia w autobusach,
- oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawężniach peronowych przystanków (np. poprzez użycie innej faktury powierzchni peronowej),
- likwidacja barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży,
- stosowanie obniżonych krawężników, azyli dla pieszych na środku dróg, innej faktury nawierzchni wyróżniającej je z przestrzeni chodnika i jezdni,
- unikanie budowania przejść podziemnych lub nadziemnych w układzie drogowym,
- stosowanie odpowiednich czcionek na rozkładach przystankowych (wielkość czcionki należy konsultować z organizacjami społecznymi zrzeszającymi osoby niewidome i ociemniałe).

Oprócz zapewnienia mobilności osobom niepełnosprawnym, należy także zapewnienie mobilności osobom nie posiadającym własnego środka transportu, osobom starszym (grupa poprodukcyjna – emeryci oraz renciści), matkom z małymi dziećmi oraz dzieciom i młodzieży szkolnej. Wobec tych grup też należy wprowadzać udogodnienia likwidujące bariery utrudniające przemieszczanie się publicznym transportem zbiorowym na obszarze powiatu jarosławskiego.

Za standard dotyczący taboru autobusowego należy uznać konieczność wyposażenia go w platformę ułatwiającą wprowadzenie wózka oraz miejsce przeznaczone dla niego. Ponadto autobusy powinny być wyposażone w sprawny system informacji wizualnej (dla osób niesłyszących lub słabosłyszących) oraz system informacji dźwiękowej (dla osób niedowidzących i ociemniałych). Im większa liczba autobusów tego typu obsługujących linie o charakterze użyteczności publicznej, tym jego większa dostępność dla osób niepełnosprawnych.

Obecnie na terenie powiatu jarosławskiego do realizacji połączeń w publicznym transporcie zbiorowym najczęściej wykorzystywane są pojazdy nieprzystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych.

Na linii nr 91 na odcinku Przeworsk – Jarosław – Przemyśl, obecnie (styczeń 2014 r.) kursują pociągi regionalne zestawiane z elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57 i EN71 – zdecydowana większość tych pojazdów nie jest dostosowana do obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej.

Na linii nr 101 na odcinku Munina – Horyniec Zdrój kursują pociągi regionalne zestawiane z spalinowych zespołów trakcyjnych serii SA103 i SA135 (sporadycznie również z serii SA109 lub SA134) – wszystkie one są dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych poprzez zastosowanie niskich wejść, zgodnych z poziomem peronów oraz wbudowanych podestów wejściowych.

Wszystkie, tj. 4 stacje i 6 przystanków kolejowych położonych na terenie powiatu jarosławskiego nie są dostosowane do obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej.

W transporcie drogowym kursy przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych oferują MZK Sp. z o.o. z siedzibą w Jarosławiu. Najwięcej połączeń z pojazdami niskopodłogowymi uruchamia MZK Sp. z o.o., które w swojej flocie posiada 10 autobusów z niską podłogą spośród 16 wozów (tj. 62,5%).

Reasumując, podstawowe preferencje osób niepełnosprawnych wobec publicznego transportu zbiorowego dotyczą zwiększenia liczby pojazdów posiadających ułatwienia dla niepełnosprawnych. Ostatecznym efektem działań organizatora wychodzących naprzeciw preferencjom tychże osób powinno być osiągnięcie wysokiego udziału pojazdów tegoż typu w skali sieci komunikacyjnej. Warto zaznaczyć, że nie tylko osoby niepełnosprawne oczekują możliwości podróżowania pojazdami niskopodłogowymi z poprawnie działającą informacją pasażerską. Mając to wszystko na uwadze organizator publicznego transportu zbiorowego może realizować następujące zadania w ramach utrzymywania i polepszania dostępności osób niepełnosprawnych do publicznego transportu zbiorowego:

- obsługa linii komunikacyjnych przez pojazdy niskopodłogowe lub niskowejściowe, przystosowane do przewozu osób o ograniczonej sprawności ruchowej,
- maksymalizacja wykorzystania pojazdów niskopodłogowych lub niskowejściowych,
- oznaczanie w rozkładach jazdy kursów pojazdów niskopodłogowych lub niskowejściowych.

W rozdziale 8.5. i jego podrozdziałach 8.5.1. i 8.5.2. określono standardy dotyczące taboru i infrastruktury transportowej, których spełnienie znacząco ułatwi korzystanie z publicznego transportu zbiorowego osobom o ograniczonej sprawności ruchowej.

8. Planowana oferta transportowa oraz pożądany standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

8.1. Gwarantowana dostępność przestrzenna – sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Zakres sieci komunikacyjnej, na której powiat jarosławski planuje wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności zależy od wyboru przez Województwo Podkarpackie jednego z 3 wariantów sieci połączeń komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, a które przedstawiono w projekcie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego”²⁸. Województwo Podkarpackie zaproponowało:

- Wariant I – minimalny – w zakresie linii kolejowych siecią połączeń użyteczności publicznej objęto wyłącznie ograniczoną sieć połączeń kolejowych, m.in. linię kolejową nr 91 Kraków Główny – Rzeszów – Jarosław – Przemyśl (drugiej linii kolejowej przebiegającej przez powiat jarosławski, tj. linii nr 101 Munina – Horyniec Zdrój – Hrebenne nie ujęto); w zakresie linii autobusowych sieć połączeń użyteczności publicznej nie będzie obejmować żadnych linii komunikacyjnych.
- Wariant II – pośredni – w zakresie linii kolejowych siecią połączeń użyteczności publicznej obecnie funkcjonującą sieć połączeń kolejowych, (w przypadku powiatu jarosławskiego objęto obie linie kolejowe); w zakresie linii autobusowych sieć połączeń użyteczności publicznej będzie obejmować wyłącznie połączenia pomiędzy Rzeszowem i miastami powiatowymi, tj. linie Rzeszów – Przeworsk – Jarosław, Rzeszów – Przeworsk – Jarosław – Przemyśl i Rzeszów – Przeworsk – Jarosław – Lubaczów.
- Wariant III – najszerszy – w zakresie linii kolejowych siecią połączeń użyteczności publicznej rozszerzoną sieć połączeń kolejowych (w przypadku powiatu jarosławskiego objęto obie linie kolejowe – podobnie jak w wariantie II); w zakresie linii autobusowych sieć połączeń użyteczności publicznej będzie obejmować połączenia pomiędzy Rzeszowem i miastami powiatowymi, tj. linie: Rzeszów – Przeworsk – Jarosław, Rzeszów – Przeworsk – Jarosław – Przemyśl, Rzeszów – Przeworsk – Jarosław – Lubaczów oraz wzajemnie połączenia pomiędzy miastami powiatowymi, tj. linie Przeworsk – Jarosław, Jarosław – Lubaczów i Jarosław – Przemyśl.

Wspomniany plan zastrzega, że „połączenia inne będą nadal mogły zostać objęte siecią użyteczności publicznej przez Starostów powiatów w Planach Transportowych poszczególnych powiatów”.

Tak skonstruowane zapisy planu wyższego rzędu wymuszają na powiecie jarosławskim skonstruowanie 2 wariantów sieci komunikacyjnej, na której powiat jarosławski planuje

²⁸ <http://bip.podkarpackie.pl/>

wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności. Niezależnie od zrealizowanego wariantu, powiat jarosławski będzie organizował publiczny transport zbiorowy w powiatowych przewozach pasażerskich na liniach nie wykraczających poza granicę powiatu jarosławskiego. Dodatkowo będzie dążył do zawarcia porozumień z powiatami sąsiadującymi w celu zapewnienia funkcjonowania linii komunikacyjnych w wojewódzkich przewozach międzypowiatowych, których w żadnym wariancie nie ujęło województwo podkarpackie, np. linia Jarosław – Sieniawa. Co do pozostałych linii komunikacyjnych zaplanowano działania:

- Wariant I – planowany do realizacji w przypadku wyboru przez województwo podkarpackie wariantu I lub II – tj. brak organizacji jakichkolwiek autobusowych linii komunikacyjnych pomiędzy sąsiadującymi miastami powiatowymi lub tylko takich, które łączą je z Rzeszowem, wymusi konieczność objęcia porozumieniami z powiatami sąsiadującymi, następujących linii komunikacyjnych: Jarosław – Przemyśl, Jarosław – Przeworsk, Jarosław – Lubaczów, Przeworsk – Jarosław – Przemyśl wraz z ich kursami wariantowymi do innych miejscowości położonych w tych powiatach, np. Horyńca Zdroju.
- Wariant II – planowany do realizacji w przypadku wyboru przez województwo podkarpackie wariantu III – objęcie organizacją przez województwo podkarpackie linii łączących Jarosław z sąsiednimi miastami powiatowymi spowoduje, że porozumienia z powiatami sąsiednimi obejmą tylko te linie komunikacyjne, które nie wymieniono w projekcie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa podkarpackiego”.

W żadnym z wariantów powiat jarosławski nie planuje organizowania linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym. Powiatowe przewozy pasażerskie będą organizowane tylko w transporcie drogowym.

Należy również nadmienić, że teoretycznie istnieje jeszcze trzeci wariant organizacji powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie jarosławskim. Mógłby być on oparty o porozumienia międzygminne zawarte pomiędzy wszystkimi gminami powiatu. Wówczas wszystkie linie łączące miasto Jarosław z miejscowościami położonymi na obszarze powiatu byłyby liniami komunikacji miejskiej, obsługiwany na podstawie zawartych porozumień międzygminnych. Wówczas całą różnicę pomiędzy kosztami obsługi tych linii, a wpływami uzyskanymi z biletów pokrywają solidarnie samorządy gmin, uczestników porozumienia. W tym również koszty funkcjonowania wszelkich uprawnień do przejazdów ulgowych obciążać będą wyłącznie budżety samorządów lokalnych. W tym rozwiązaniu powiat jarosławski praktycznie nie wykonywałby zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego. Powyższy wariant nie będzie rozważany przez powiat jarosławski, gdyż na jego realizację mają wpływ wyłącznie gminy.

Reasumując, powiat jarosławski gwarantować będzie dostęp do usług o charakterze użyteczności publicznej na liniach komunikacyjnych wskazanych w niniejszym planie, których trasy przebiegają wewnątrz granic powiatu. Pozostałe linie o charakterze użyteczności publicznej, których trasy rozpoczynać się będą w miejscowościach w powiecie jarosławskim, a kończyć w miejscowościach położonych w sąsiednich powiatach mogą być uruchomione, jeśli:

- na tych trasach nie będą organizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej przez województwo podkarpackie,
- powiat jarosławski zawrze porozumienie powiatowe z odpowiednim, ze względu na przebieg linii komunikacyjnej lub linii komunikacyjnych, sąsiednim powiatem na wspólną organizację

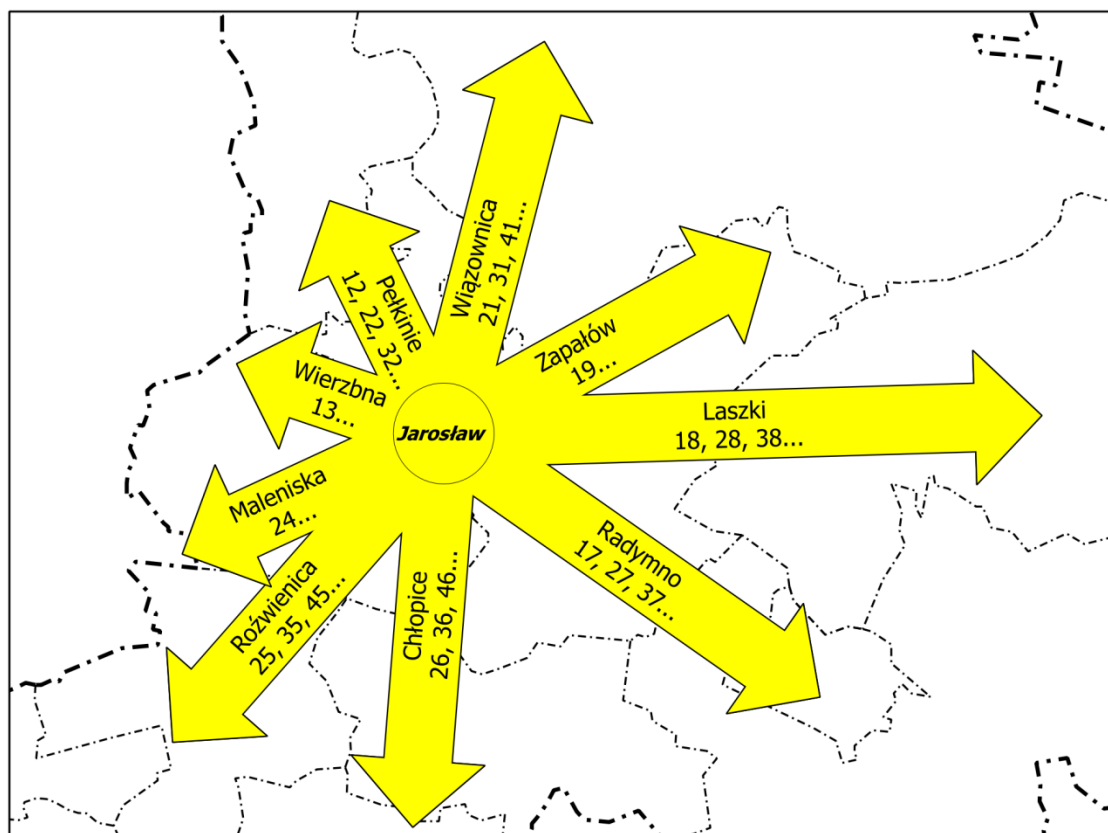
powiatowych przewozów pasażerskich (liderem porozumienia może być powiat jarosławski lub inny powiat).

Plan transportowy zawiera sieć linii komunikacyjnych, w zakresie których będą obowiązywać opisane niżej priorytety w zakresie organizacji i finansowania.

W kolejnej tabeli zestawiono listę linii komunikacyjnych w planowanej sieci komunikacyjnej powiatu jarosławskiego. Dopuszcza się możliwość uruchamiania kursów skróconych w zależności od zapotrzebowania na przewozy oraz kursów wariantów.

Numerację linii komunikacyjnych oparto na powiązaniu linii komunikacyjnych kursujących w tym samym kierunku w wiązki, w których cechą wspólną numerów linii jest ta sama ostatnia cyfra (cyfra kierunku relacji linii). Dzięki temu zapewniona zostanie czytelność numeracji linii komunikacji powiatowej – pasażerowie będą lepiej orientować się na podstawie numeru linii, w którym kierunku ona podąża. Dodatkowo linie odróżniono od siebie wprowadzając podział na linie dwucyfrowe (kursują tylko w obrębie powiatu jarosławskiego) i trzycyfrowe (linie wykraczające poza powiat jarosławski). Numery trzycyfrowe stworzono poprzez dodanie przed numer linii dwucyfrowej, o podobnym przebiegu, cyfry 1 (21 i 121, 12 i 112, itd.). Numery: 14, 15 i 16 pominięto z powodu faktu, że takie numery są już przydzielone do linii funkcjonujących w ramach komunikacji miejskiej w Jarosławiu. Powyższą ideę prezentuje schemat kierunków linii komunikacji powiatowej przedstawiony na rys. 8.1.1.

Powyższa sieć komunikacyjna, wraz z zaznaczeniem lokalizacji planowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych została zaprezentowana w części graficznej niniejszego Planu (rys. 8.1.2.).



Rys. 8.1.1. Schemat numeracji komunikacji powiatowej (9 cyfr końcowych dla 9 podstawowych kierunków komunikacji powiatowej w powiecie jarosławskim). Źródło: TRAKO

Tab. 8.1.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Numer linii komunikacyjnej	Relacja (<i>kursywą oznaczono miejscowości z poza powiatu jarosławskiego</i>)	Uwagi
21	Jarosław – Manasterz	organizacja przez powiat jarosławski
121	Jarosław – Manasterz – <i>miejscowości powiatu przeworskiego</i>	linia organizowana tylko w przypadku zawarcia porozumienia z powiatem przeworskim
31	Jarosław – Wola Mołodycka	organizacja przez powiat jarosławski
41	Jarosław – Cetula	organizacja przez powiat jarosławski
91	Jarosław – Wiązownica – Surmaczówka	organizacja przez powiat jarosławski
12	Jarosław – Pełkinie	organizacja przez powiat jarosławski
102	Jarosław – Wólka Pełkińska – <i>Gorzyce – miejscowości powiatu przeworskiego</i>	linia organizowana tylko w przypadku zawarcia porozumienia z powiatem przeworskim
112	Jarosław – Pełkinie – <i>Ujeźna – miejscowości powiatu przeworskiego</i>	linia organizowana tylko w przypadku zawarcia porozumienia z powiatem przeworskim
122	<i>miejscowości powiatu przeworskiego – Gorzyce – Wola Buchowska – Wólka Pełkińska – Jagiełła – miejscowości powiatu przeworskiego</i>	linia organizowana tylko w przypadku zawarcia porozumienia z powiatem przeworskim
22	Jarosław – Wola Buchowska	organizacja przez powiat jarosławski
32	Jarosław – Leżachów Osada	organizacja przez powiat jarosławski
13	Jarosław – Tywonia – Ożańsk	organizacja przez powiat jarosławski

Numer linii komunikacyjnej	Relacja (kursywą oznaczono miejscowości z poza powiatu jarosławskiego)	Uwagi
103	Jarosław – Wierzbna – <i>Mirocin – miejscowości powiatu przeworskiego</i>	organizowana w przypadku braku organizacji linii przez województwo podkarpackie, na podstawie porozumienia zawartego z powiatem przeworskim
24	Jarosław – Maleniska – Cieszacin Wielki	organizacja przez powiat jarosławski
124	Jarosław – Maleniska – Cieszacin Wielki – <i>Kisielów – miejscowości powiatu przeworskiego</i>	linia organizowana tylko w przypadku zawarcia porozumienia z powiatem przeworskim
144	Jarosław – Maleniska – Cieszacin Wielki – <i>Kisielów – ... – Siennów (miejscowości powiatu przeworskiego)</i> – Rozbórz Długi – Pruchnik	linia organizowana tylko w przypadku zawarcia porozumienia z powiatem przeworskim
25	Jarosław – Rożwienica – Tyniowice / Hawłowice – Pruchnik – Świebodna / Jodłówka / Kramarzędka / Rzeplin	organizacja przez powiat jarosławski
35	Jarosław – Rożwienica – Tyniowice / Hawłowice – Pruchnik – Wola Węgierska / Chorzów	organizacja przez powiat jarosławski
45	Jarosław – Rożwienica – Czudowice – Rozbórz Długi – Pruchnik / Rzeplin	organizacja przez powiat jarosławski
55	Jarosław – Rożwienica – Rudołowice	organizacja przez powiat jarosławski
65	Jarosław – Pawłosiów – Kidałowice	organizacja przez powiat jarosławski
125	Jarosław – Rzeplin – <i>Rączyna – miejscowości powiatu przeworskiego</i>	linia organizowana tylko w przypadku zawarcia porozumienia z powiatem przeworskim
145	Jarosław – Wola Rożwienicka – <i>Pełnatycze (miejscowość powiatu przeworskiego)</i> – Częstkowice – Pruchnik / Rzeplin	linia organizowana tylko w przypadku zawarcia porozumienia z powiatem przeworskim

Numer linii komunikacyjnej	Relacja (<i>kursywą oznaczono miejscowości z poza powiatu jarosławskiego</i>)	Uwagi
145a	Jarosław – Wola Rożwienicka / Częstkowice – <i>Pełnatycze – miejscowości powiatu przeworskiego</i>	linia organizowana tylko w przypadku zawarcia porozumienia z powiatem przeworskim
26	Jarosław – Chłopice – Rokietnica – Rokietnica Wola	organizacja przez powiat jarosławski
36	Jarosław – Chłopice - Tapin	organizacja przez powiat jarosławski
46	Jarosław – Chłopice – Dobkowice	organizacja przez powiat jarosławski
56	Jarosław – Chłopice – Rokietnica – Tuligłowy / Czelatycze	organizacja przez powiat jarosławski
66	Jarosław – Chłopice – Łowce - Lutków / Zamiechów	organizacja przez powiat jarosławski
76	Jarosław – Chłopice – Łowce – Zamiechów – Dobkowice – Tapin – Rokietnica – Rokietnica Wola	organizacja przez powiat jarosławski
186	Rokietnica Wola – Rokietnica – Tapin – <i>Kosienice – miejscowości powiatu przemyskiego</i>	linia organizowana tylko w przypadku zawarcia porozumienia z powiatem przemyskim
17	Jarosław – Radymno	organizacja przez powiat jarosławski
27	Jarosław – Radymno – Sośnica	organizacja przez powiat jarosławski
37	Jarosław – Radymno – Sośnica-Brzeg	organizacja przez powiat jarosławski
47	Jarosław – Radymno – Chotyńiec – Korczowa / Budzyń	organizacja przez powiat jarosławski
57	Jarosław – Morawsko	organizacja przez powiat jarosławski
67	Jarosław – Chłopice – Radymno	organizacja przez powiat jarosławski

Numer linii komunikacyjnej	Relacja (kursywą oznaczono miejscowości z poza powiatu jarosławskiego)	Uwagi
117	Jarosław – Radymno – <i>Zadąbrowie – miejscowości powiatu przemyskiego</i>	organizowana w przypadku braku organizacji linii przez województwo podkarpackie, na podstawie porozumienia zawartego z powiatem przemyskim
127	<i>miejscowości powiatu przemyskiego – Zadąbrowie – Sośnica – Niziny – miejscowości powiatu przemyskiego</i>	linia organizowana tylko w przypadku zawarcia porozumienia z powiatem przemyskim
137	Jarosław – Radymno – Sośnica-Brzeg – <i>Stubienko – miejscowości powiatu przemyskiego</i>	linia organizowana tylko w przypadku zawarcia porozumienia z powiatem przemyskim
18	Jarosław – Wietlin Osada	organizacja przez powiat jarosławski
28	Jarosław – Wietlin – Laszki – Tuchla/ Charytany/ Czerniawka	organizacja przez powiat jarosławski
38	Jarosław – Bobrówka – Laszki – Tuchla/ Charytany/ Czerniawka	organizacja przez powiat jarosławski
48	Jarosław – Surochów – Zgoda – Wysock	organizacja przez powiat jarosławski
78	Jarosław – Radymno – Laszki – Bukowina	organizacja przez powiat jarosławski
19	Jarosław – Koniaczów – Zapałów – Surmaczówka	organizacja przez powiat jarosławski
109	Jarosław – Koniaczów – Zapałów – <i>Lipina – miejscowości powiatu lubaczowskiego</i>	Organizowana w przypadku braku organizacji linii przez województwo podkarpackie, na podstawie porozumienia zawartego z powiatem lubaczowskim

Źródło: TRAKO.

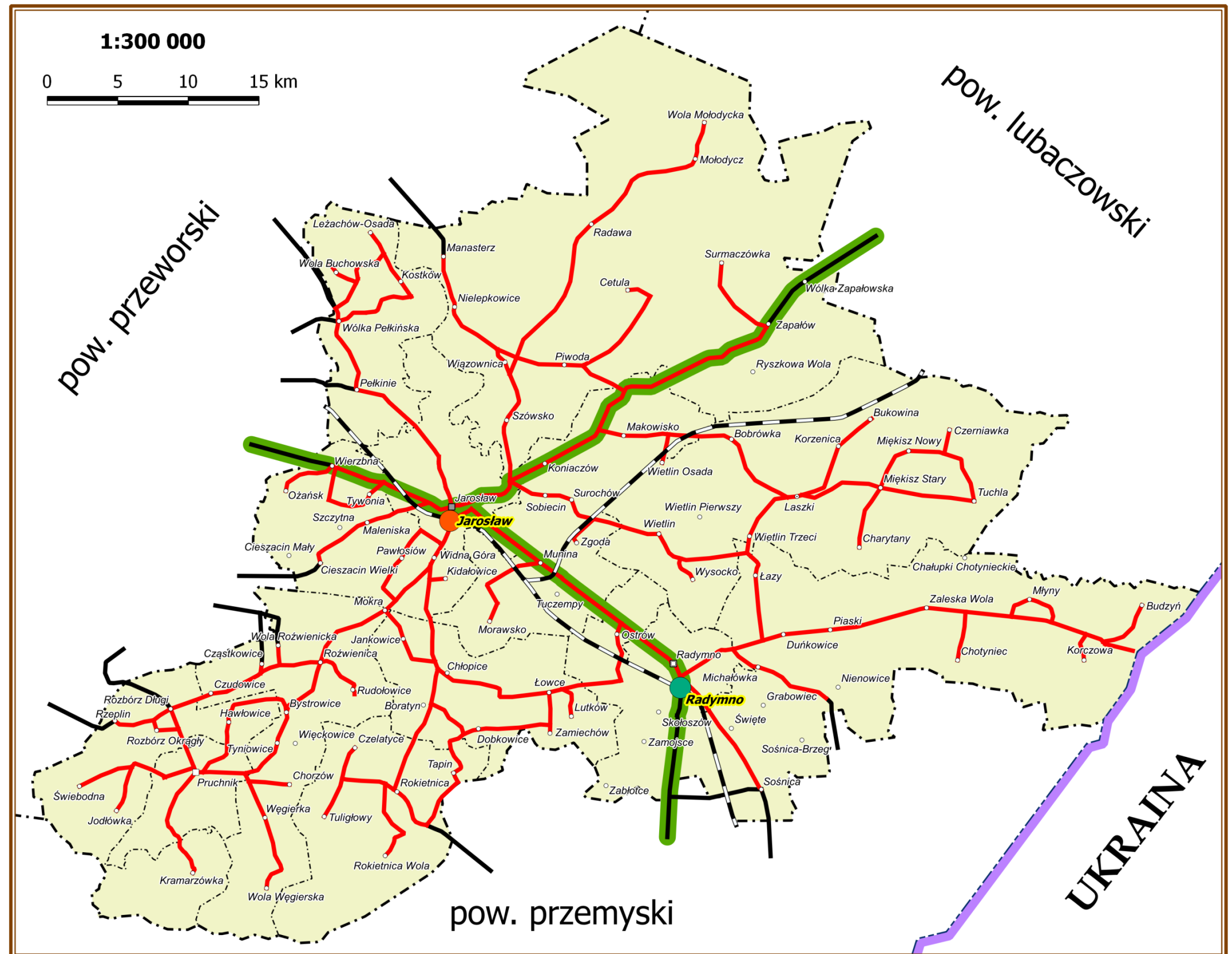
POWIAT JAROSŁAWSKI

Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Legenda

zintegrowane węzły przesiadkowe

- węzeł autobus-pociąg ujęty w Krajowym Planie Transportowym
- węzeł autobus-pociąg
- siedziba powiatu
- siedziba gminy miejskiej i wiejskiej
- siedziba gminy miejsko-wiejskiej
- siedziba gminy wiejskiej
- pozostałe miejscowości
- linie kolejowe w wojewódzkich przewozach pasażerskich organizowane przez woj. podkarpackie
- autobusowe linie komunikacyjne w wojewódzkich przewozach pasażerskich organizowane przez woj. podkarpackie
- autobusowe linie komunikacyjne w powiatowych przewozach pasażerskich organizowane przez pow. jarosławski
- autobusowe linie komunikacyjne w powiatowych przewozach pasażerskich organizowane tylko w przypadku zawarcia porozumień z sąsiednimi powiatami
- granice gmin
- granica powiatu
- granica państwa



Rys. 8.1.2. Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej wraz z oznaczeniem lokalizacji zintegrowanych węzłów przesiadkowych – część graficzna Planu.

Źródło: TRAKO.

8.2. Gwarantowana punktualność kursowania

W powiatowych przewozach pasażerskich należy przyjąć wskaźnik punktualności równy maksymalnej różnicy w czasie od rozkładu jazdy jako przyspieszenie do 2 minuty i opóźnienie do 5 minut (za wyjątkiem sytuacji niezależnych od operatora – np. zator na drodze). W przypadku odwołania kursu (np. w przypadku awarii pojazdu) należy zapewnić pojazd zastępczy.

Przyjmuje się rozwiązanie, w którym dla linii o charakterze użyteczności publicznej obsługiwanych przez operatorów na podstawie umów koncesji na usługi, powyższe standardy nie obowiązują.

8.3. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu

Wskaźniki komfortu podróży należy przyjąć jako stopień zapełnienia pojazdu. Nie należy również dopuszczać do napełnień autobusów przekraczających 75% zajętych wszystkich miejsc przewidzianych przez producenta w autobusach posiadających miejsca stojące. Po przekroczeniu napełnień granicznych danego rodzaju środka publicznego transportu zbiorowego należy zastosować bardziej pojemny bądź dodatkowy pojazd. Notoryczne przekraczanie dopuszczalnego stopnia wykorzystania podaży miejsc może również stanowić przesłankę do uruchomienia dodatkowego kursu lub ewentualnie podniesienia częstotliwości kursowania linii komunikacyjnej.

Przyjmuje się rozwiązanie, w którym dla linii o charakterze użyteczności publicznej obsługiwanych przez operatorów na podstawie umów koncesji na usługi, powyższe standardy nie obowiązują.

8.4. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów

Zdefiniowano minimalny standard podróży środkami publicznego transportu zbiorowego w zakresie ich wyposażenia. Z racji specyfiki konstrukcji pojazdów autobusowych przyjęto podział ze względu na ich wewnętrzne wyposażenie.

W poniższej tabeli przedstawiono minimalne standardy wyposażenia wnętrza pojazdów wynikających m.in. z obecnych trendów przewozowych obserwowanych przy zakupach nowego taboru w Polsce.

Tab. 8.4.1. Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.

Nr	Wyszczególnienie	Pojazd fabrycznie nowy wprowadzony do eksploatacji	Pozostałe pojazdy
1	niska podłoga	x	
2	rampa dla wózków	x	
3	miejsce na wózek inwalidzki / dziecięcy	x	
4	tapicerka, siedzenia oraz podłoga powinny być wykonane z łatwych do czyszczenia materiałów	x	
5	elektroniczny wyświetlacz przedni z kierunkiem i oznaczeniem linii	x	x
6	elektroniczny wyświetlacz boczny z prawej strony pojazdu z kierunkiem i oznaczeniem linii komunikacyjnej*	x	x
7	elektroniczny wyświetlacz z tyłu pojazdu z oznaczeniem linii komunikacyjnej *	x	
8	aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez Powiat Jarosławski, wewnątrz w pojeździe	x	x
9	pojemniki na kolportaż rozkładów jazdy oraz innych informacji według jednolitego wzoru	x	x

*- nie dotyczy minibusów; źródło: TRAKO.

Przy zakładanych minimalnych standardach wyposażenia przyjęto podział na pojazdy fabrycznie nowe w momencie wprowadzenia do eksploatacji oraz pojazdy pozostałe. Przy wymianie taboru na nowy należy pamiętać żeby spełniał wymogi normy Euro 6, z dopuszczeniem zakupu pojazdów używanych spełniających normy Euro 2.

W przypadku reklam wielkopowierzchniowych zewnętrznych na autobusach, wszelkiego rodzaju ogłoszenia nie mogą zasłaniać okien.

Przyjmuje się rozwiązanie, w którym dla linii o charakterze użyteczności publicznej obsługiwanych przez operatorów na podstawie umów koncesji na usługi, powyższe standardy nie obowiązują. Jednakże, jeżeli wspomniani operatorzy będą kierować do obsługi swoich linii pojazdy spełniające standardy nr: 5, 6, 8 i 9 wg tabeli 8.4.1., będą dodatkowo promowani.

8.5. Przystosowanie taboru dla osób niepełnosprawnych

Należy dążyć do zwiększenia liczby kursów i tras obsługiwanych przez pojazdy niskopodłogowe lub niskowejściowe, aby zapewnić pełen dostęp do usług transportu publicznego jak największej liczbie mieszkańców powiatu jarosławskiego.

Oprócz stosowania pojazdów z obniżonym poziomem podłogi w autobusach zaleca się stosować także inne usprawnienia ułatwiające niepełnosprawnym korzystanie z komunikacji autobusowej, takie jak:

- czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów,
- oznakowane i wydzielone miejsca w autobusie dla osób niepełnosprawnych, w tym miejsce na wózek inwalidzki lub wózek dziecięcy, wraz z dostępem do przycisków sygnalizacyjnych,
- w fabrycznie nowych pojazdach – przykład w autobusach uruchamiany przez kierowcę, by ułatwić wejście osobom niepełnosprawnym na wózkach inwalidzkich lub z wózkami dziecięcymi – jako obowiązujący standard,
- przyciski sygnalizacyjne.

Przyjmuje się rozwiązanie, w którym dla linii o charakterze użyteczności publicznej obsługiwanych przez operatorów na podstawie umów koncesji na usługi, powyższe standardy nie obowiązują. Jednakże, jeżeli wspomniani operatorzy będą kierować do obsługi swoich linii pojazdy z obniżonym poziomem podłogi, będą dodatkowo promowani.

8.6. Przystosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych

Dla umożliwienia niepełnosprawnym samodzielnego korzystania z usług publicznego transportu zbiorowego należy sukcesywnie dążyć do całkowitej likwidacji barier infrastrukturalnych poprzez przestrzeganie poniższych zasad przy projektowaniu, budowie i przebudowie infrastruktury komunikacyjnej:

- obniżanie krawężników na przejściach dla pieszych maksymalnie do poziomu jezdni,
- skracanie przejścia przez szerokie jezdnie poprzez wydzielanie azyli dla pieszych,
- lokalizację nowych przystanków jak najbliżej źródeł i celów podróży,
- wyrównanie poziomu peronów przystankowych z pierwszym stopniem podłogi w autobusie,
- oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawężniach peronowych przystanków.

Zasady te należy przyjąć, jako obligatoryjne do stosowania przy każdej modernizacji i przebudowie infrastruktury drogowej. Dodatkowo należy wyznaczyć cel w postaci modernizacji kluczowych przystanków komunikacyjnych poza ogólnymi harmonogramami modernizacji dróg powiatowych.

Poniżej przedstawiono przykłady dobrych praktyk kształtowania elementów infrastruktury przystankowej w zakresie dostosowywania ich do potrzeb niepełnosprawnych.

Dla zachowania niewielkiej odległości umożliwiającej bezpośredni wjazd wózka z peronu do autobusu niezwykle ważne jest właściwe ukształtowanie krawędzi peronowej.



Rys. 8.6.1. Zalecane ukształtowanie krawędzi peronowej. Źródło: TRAKO.

Takie ukształtowanie krawędzi peronowej pozwala na zatrzymanie autobusu na całej jego długości w równej odległości od tej krawędzi. Maksymalna dopuszczalna różnica pomiędzy peronem przystankowym a pierwszym stopniem autobusu nie powinna przekraczać 6 cm w pionie oraz 5 cm w poziomie.

Dodatkowym ułatwieniem dla osób niepełnosprawnych jest faktura peronu przystankowego, która naprowadza osoby niedowidzące dokładnie na pierwsze drzwi autobusu, przeznaczone do wsiadania.



Rys. 8.6.2. Strefa wejściowa – inny rodzaj nawierzchni naprzeciwko pierwszych drzwi autobusu.
Źródło: TRAKO.

8.7. Gwarantowany standard w zakresie ochrony środowiska

Przyszłością dla zbiorowego transportu publicznego są z pewnością nowe technologie, nad którymi pracują już teraz producenci, korzystając z postępu technologicznego. Z czasem, stopniowo, coraz powszechniejsze staną się pojazdy o napędzie elektrycznym lub hybrydowym (łącznie silnik elektryczny ze spalinowym).

Do obsługi transportu w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, w przypadku pojazdów fabrycznie nowych zakłada się satysfakcjonujący poziom ograniczenia emisji spalin silników autobusów o co najmniej normie Euro 6. Do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej, dopuszcza się dwa rodzaje pojazdów:

- w przypadku zakupu używanego taboru, dopuszcza się autobusy spełniające warunki nie gorsze niż norma Euro 3.
- w przypadku zakupu pojazdów fabrycznie nowych muszą one spełniać normę emisji spalin nie gorszą niż Euro 6.

Przyjmuje się rozwiązanie, w którym dla linii o charakterze użyteczności publicznej obsługiwanych przez operatorów na podstawie umów koncesji na usługi, powyższe standardy nie obowiązują. Jednakże, jeżeli wspomniani operatorzy będą kierować do obsługi swoich linii pojazdy spełniające co najmniej normę Euro 4 będą dodatkowo promowani.

9. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym

9.1. Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym

Podstawowym aktem prawnym regulującym transport publiczny jest Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, która określa zasady organizacji oraz funkcjonowania transportu publicznego rozumianego jako regularny przewóz osób (powszechnie dostępny) wykonywany według określonego, upublicznionego rozkładu jazdy. Innymi aktami prawnymi regulującymi możliwości wykonywania przewozu osób przez przewoźnika lub operatora transportu publicznego są:

- Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 43 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2001 r. Nr 125, poz. 1371 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 86, poz. 789 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2004r. Nr 173, poz. 1807 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2001 r. Nr 138, poz. 1545 z późn. zm.)

Podstawowymi podmiotami kształtującymi transport publicznym w danym regionie są:

- organizator – tzn. właściwa jednostka samorządu terytorialnego, albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniająca funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na tym obszarze
- operator – mogą nim być samorządowe zakłady budżetowe lub przedsiębiorca posiadający niezbędne zezwolenia do prowadzenia regularnego przewozu osób który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej. Operator świadczy przewozy o charakterze użyteczności publicznej czyli powszechnie dostępny transport osób wykonywany w sposób nieprzerwany a który ma na celu zaspokojenie lokalnych potrzeb przewozowych
- przewoźnicy – przedsiębiorcy uprawnieni do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym)

Organizatorem właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest²⁹:

- gmina:

²⁹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 7.

- w gminnych przewozach pasażerskich na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej,
 - albo której, na mocy porozumienia między gminami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin, które zawarły porozumienie,
- związek międzygminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin tworzących związek międzygminny,
- powiat:
- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - albo któremu, na mocy porozumienia między powiatami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie,
- związek powiatów na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów tworzących związek powiatów,
- województwo:
- na linii (sieci) komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz transporcie morskim
 - właściwym ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich
 - któremu na mocy porozumienia międzywojewódzkiego inne województwa przekazały zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii (sieci) komunikacyjnej na terenie województw będących w porozumieniu

Minister właściwy do spraw transportu jest organizatorem międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów osobowych.

Według Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wyróżnia się następujące rodzaje przewozów osób:

- gminne – wykonywane na terenie jednej gminy lub kilku gmin sąsiadujących ze sobą które zawarły porozumienie międzygminne lub utworzyły związek międzygminny. W tym rodzaju przewozu osób sklasyfikowana jest również komunikacja miejska czyli przewóz osób wykonywany w granicach miasta (lub miasta i gminy) albo w granicach miast i gmin sąsiadujących (w tym przypadku dokumentem regulującym organizację transportu jest porozumienie międzygminne lub stworzony związek między gminny),
- powiatowe – wykonywane w granicach co najmniej dwóch gmin (warunkiem jest jednocześnie niewykraczanie poza teren powiatu) lub w granicach co najmniej 2 powiatów

sąsiadujących które zawarły porozumienie międzypowiatowe lub stworzyły związek międzypowiatowy,

- wojewódzkie – wykonywane w granicach co najmniej dwóch powiatów (ale nie wykraczające poza województwo); w przypadku przewozów kolejowych w tej kategorii zawarte są również połączenia kolejowe wykonywane do pierwszej stacji w województwie sąsiadującym na którym możliwe jest dokonanie przesiadki na skład jadący dalej. Ponadto województwo jest organizatorem międzywojewódzkich przewozów pasażerskich czyli przewozu osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe i wojewódzkie (Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, 2010).

Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego są wykonywane w przypadku ³⁰:

- gmin: przez wójta, burmistrza lub prezydenta miasta,
- związków międzygminnych: przez zarząd związku międzygminnego,
- miast na prawach powiatu: przez prezydenta miasta,
- powiatów: przez starostę,
- związków powiatów: przez zarząd związku powiatów,
- województw: przez marszałka województwa.

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym do podstawowych obowiązków organizatora należą ³¹:

- planowanie rozwoju transportu,
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Do działań związanych z planowaniem rozwoju transportu należą głównie:

- ogłaszanie przetargu na stworzenie planów transportowych, a w szczególności jego późniejsze opublikowanie,
- zgłaszanie nieefektywnych obszarów w zakresie niedostatecznej obsługi transportowej.

Organizowanie transportu zbiorowego m.in polega na ³²:

- badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
- określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców,
- przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,

³⁰ *Ibidem.*

³¹ *Ibidem*, art. 8.

³² Art. 15., Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r.

- ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Zgodnie z Ustawą za korzystanie z przystanków pobierana jest opłata, która jest ustalana w drodze negocjacji pomiędzy gminą a właścicielem przystanku lub dworca. Stawki powinny być na odpowiednim poziomie, ich wysokość nie powinna spowodować negatywnego wpływu na możliwość świadczenia usług komunikacyjnych przez przewoźnika i nie powinna być wyższa niż 0,05 zł za zatrzymanie na przystanku i 1 zł za zatrzymanie na terenie dworca.

Do elementów związanych z zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym³³ należą:

- negocjowanie i zatwierdzanie zmian do umowy z operatorem,
- ocena i kontrola realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie transportu,
- kontrola nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego,
- współpraca przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- analiza realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych publicznego transportu zbiorowego,
- dokonywanie zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych,
- zatwierdzanie rozkładów jazdy oraz dokonywanie ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu,
- administrowanie systemem informacji dla pasażera.

Ustawa jednocześnie określa możliwość ograniczenia w funkcjonowaniu linii lub sieci komunikacyjnej w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających poprawne funkcjonowanie ww. Warunki określone w zgłoszeniu do przewozu (np. zmiana przebiegu linii komunikacyjnej) mogą zostać nie zachowane przez przewoźnika w przypadku sytuacji losowych, m.in. awarii sieci, robót drogowych itd.

Organizowanie transportu publicznego można scharakteryzować na trzech poziomach:

- politycznym – ten dział realizowany jest przez jednostki samorządu lokalnego lub Ministra właściwego do spraw transportu,
- planistyczno – organizacyjny – realizowany poprzez jednostki wyspecjalizowane w funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego oraz na realizacji celów w tym zakresie,
- wykonawczym – realizowany przez operatorów lub przewoźników świadczących określone usługi transportowo-przewozowe (osobowe).

W zakresie politycznym kwestie organizacji transportu publicznego określone są w aktach prawnych:

- Ustawie z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (określającej zasady i formy gospodarki komunalnej jednostek samorządu terytorialnego, polegające na wykonywaniu przez te jednostki zadań własnych),

³³ Art. 43, Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym

- Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (określającej zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w transporcie drogowym, szynowym, linowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej),
- Ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (określającej zasady wykonywania krajowego i międzynarodowego transportu drogowego, w tym m. in. regularnych przewozów osób i ich bagażu, obowiązki lub warunki przewozu drogowego oraz działalność w tym zakresie organów samorządu terytorialnego),
- Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (określającej zasady wykonywania przewozów kolejowych, w tym wojewódzkich przewozów pasażerskich, oraz współpracy jednostek samorządu terytorialnego z zarządcą infrastruktury kolejowej i przewoźnikami kolejowymi),
- Ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (ustalającej kwestie własności dróg różnych kategorii oraz obowiązki właścicieli),
- Ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (określającej zasady ruchu na drogach publicznych oraz zasady i warunki dopuszczenia pojazdów do tego ruchu),
- Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (regulującej obowiązki organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźników – pod tą nazwą w ustawie określa się również obowiązki operatorów).

W zakresie planistyczno – organizacyjnym wyspecjalizowane jednostki zajmujące się publicznym transportem zbiorowym powinny być merytorycznie przygotowane do spełniania określonych celów i znajdować się w strukturze urzędu władzy lokalnej. Jest również możliwość umiejscowienia takiej jednostki poza strukturą urzędu. Jednym z rodzajów jednostek realizujących zadania z zakresu transportu publicznego w ramach kilku jednostek samorządu terytorialnego są porozumienia oraz związki. Obowiązki dla jednostek z zakresu planistyczno – organizacyjnych zawarte są w art. 15. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r.

W zakresie wykonawczym organizacja transportu publicznego związana jest w głównej mierze z realizowaniem konkretnych zadań z tego zakresu, czynności te wykonują operatorzy, przewoźnicy lub inne podmioty gospodarcze. Takimi podmiotami mogą być:

- podmioty wewnętrzne samorządów lokalnych, które świadczą usługi w oparciu o zlecenie bezpośrednie z pominięciem procedury przetargowej³⁴, albo
- podmioty wybrane w postępowaniu³⁵ o świadczenie usług publicznych w trybie:
 - Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych³⁶
 - Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi
 - w oparciu o bezpośrednie udzielenie zlecenia z pominięciem procedury przetargowej

³⁴ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 22 ust. 1 pkt 2.

³⁵ Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych

³⁶ Art. 4 pkt 13 Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.) zezwala na udzielanie przez organ władzy publicznej zamówień podmiotom wewnętrznym tego organu oraz wymienia warunki, konieczne do takiego udzielenia

Każdy podmiot wewnętrzny powinien³⁷:

- być w 100% podmiotem publicznym,
- pozostawać pod kontrolą „swoich” samorządów,
- wykonywać zadania publiczne w przeważającej części na rzecz „swoich” samorządów,
- być rozliczany i kontrolowany z rekompensaty w oparciu o prawodawstwo europejskie.

Oprócz działań czysto transportowych do zakresu wykonawczego organizowania transportu zbiorowego należą również działania związane z kontrolą biletów. Organizator powierza czynności kontrolne zewnętrznym podmiotom gospodarczym lub bezpośrednio operatorom. Do obowiązków organizatora należy określenie cen biletów oraz wysokości opłaty dodatkowej (Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r.) za brak posiadania ważnego biletu, uprawnień do przejazdu.

Przejazd środkiem publicznego transportu zbiorowego odbywa się na podstawie umowy cywilnej zawieranej w formie przystąpienia (umowa adhezyjna). Pasażer, zajmując miejsce w pojeździe, wyraża zgodę na zawarcie takiej umowy, a więc m. in. zobowiązuje się zapłacić odpowiednią należność za przewóz, a w przypadku, gdy z tego obowiązku się nie wywiąże, zobowiązuje się uiścić karę umowną w postaci opłaty dodatkowej.

Opłata dodatkowa (jako efekt uchylecia się przez stronę zawartej dobrowolnie umowy od wykonania spoczywającego na niej obowiązku zapłaty za wykonaną na jej rzecz usługę) nie jest karą w pojęciu prawa karnego lub administracyjnego. Kodeks cywilny w art. 353¹ stanowi, że „strony zawierające umowę mogą ułożyć stosunek prawny według swego uznania”, stąd prawo nie ogranicza swobody kształtowania stosunków cywilno-prawnych (zastrzeżenie w umowie środków zmuszających strony do rzetelnego wywiązywania się z zobowiązań nie narusza zasad prawa). Z tej przyczyny spory wynikające z zastosowania opłaty dodatkowej są rozpatrywane wyłącznie przez sądy cywilne.

9.2. Wybór operatora

Zgodnie z Ustawą publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora publicznego transportu zbiorowego lub przewoźnika spełniającego warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób³⁸. Organizator przygotowuje, przeprowadza postępowanie mające na celu wyłonienie operatora oraz zawarcie umowy na świadczenie usług przewozowych. Wybór ten może zostać przeprowadzony w trybie:

- * ustawy Prawo zamówień publicznych,
- * ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- * może także zawrzeć umowę bezpośrednio w przypadku, gdy³⁹ :
 - usługi przewozowe mają być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, powołany do świadczenia usług przewozowych albo:

³⁷ Pkt 18 preambuły oraz art. 5 ust 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady.

³⁸ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 6.

³⁹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, art. 22 ust. 1.

- wartość roczna usług przewozowych jest mniejsza, niż 1 mln euro lub roczna wielkość tych usług jest mniejsza niż 300 tys. kilometrów (w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy, progi te zostają podwyższone odpowiednio do 2 mln euro i 600 tys. kilometrów) albo
- w sytuacjach awaryjnych, o ile nie można zachować terminów określonych dla trybów zawarcia umowy w oparciu o wymienione wyżej ustawy (umowa zawarta w tym przypadku nie może trwać dłużej, niż 12 miesięcy, a w określonych przypadkach – 24 miesiące), albo
- umowa dotyczy transportu kolejowego

Umowa o świadczenie usług w zakresie transportu zbiorowego może dotyczyć linii komunikacyjnej albo linii komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej. Zawierana jest na okres 10 lat w przypadku transportu drogowego oraz 15 lat w przypadku transportu kolejowego⁴⁰.

Umowa powinna zawierać⁴¹:

- opis usług oraz ich warunki jakościowe, m. in. liczbę i rodzaj środków transportu (przystosowanych do przewozu osób i odpowiadających warunkom technicznym wymaganym ze względu na rodzaj przewozu), niezbędnych do realizacji usług przewozowych, wyposażenie tych środków w rozwiązania techniczne, służące ochronie środowiska i ułatwiające pasażerom, zwłaszcza osobom o ograniczonych zdolnościach ruchowych, korzystanie z komunikacji, oznakowanie tych środków itp.,
- linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa,
- czas trwania umowy,
- warunki, na jakich dopuszczalne jest podwykonawstwo,
- sposób rozpatrywania skarg i reklamacji składanych przez pasażerów,
- aspekt konieczności składania sprawozdań realizacji świadczonych usług przewozowych oraz ich zakresu⁴²,
- zasady rozliczeń finansowych, z uwzględnieniem stosowania ulg ustawowych i lokalnych, oraz sposób (odpowiadający wymaganiom określonym w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007), w jaki obliczana jest rekompensata,
- sposób dystrybucji biletów oraz sposób prowadzenia ich kontroli w środkach transportu,
- stronę umowy, której przysługują wpływy z opłat przejazdowych oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, a jeżeli wpływy te przysługują operatorowi – warunki zmiany tych opłat,
- stronę umowy, która jest zobowiązana do podawania do publicznej wiadomości:
- rozkłady jazdy,
- cenniki opłat przejazdowych,
- regulamin przewozu osób,

⁴⁰ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym art. 25 ust. 2.

⁴¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, art. 25 ust. 3.

⁴² Art. 48 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.) obliguje operatorów i przewoźników do przekazywania organizatorowi, w terminie do 31 marca, informacji o skargach i reklamacjach składanych przez pasażerów w roku poprzednim oraz informację o liczbie i wysokości przyznanych odszkodowań.

- stronę umowy, która zobowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi,
- w przypadku, gdy organizator używa swoje środki transportu – warunki korzystania z tych środków,
- warunki zakupu przez operatora środków transportu niezbędnych do realizacji usług przewozowych,
- zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy,
- kary umowne,
- warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

Organizator publikuje ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia o świadczenie usług w transporcie publicznym zbiorowym w terminie nie krótszym niż jeden rok lub 6 miesięcy (gdy umowa dotyczy świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 50.000 km rocznie). Ogłoszenie powinno zostać upublicznione w Biuletynie Informacji Publicznej, w siedzibie organizatora oraz na stronie internetowej. W ogłoszeniu powinny być zawarte⁴³:

- nazwa i adres właściwego organizatora przewozów,
- określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia,
- określenie rodzaju transportu, linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy

W kontekście zmian uregulowań prawnych w zakresie możliwości stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych po 1 stycznia 2017 roku, Powiat Jarosławski chcąc zapewnić ciągłość dostępu mieszkańców do ulgowych przejazdów w środkach transportu publicznego, powinien opublikować wyżej wymienione ogłoszenia najpóźniej do:

- dnia 01.01.2015 r. (w przypadku przeprowadzenia postępowania na wybór operatora o udzielenie zamówienia w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym),
- do dnia 01.01.2016 r. (w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy).

Konkretny tryb wyboru operatora zostanie określony zależnie od możliwości finansowych powiatu jarosławskiego zgodnie z wytycznymi przedstawionymi w rozdziale 10.1.

⁴³ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, art. 23.

9.3. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów

Polityka taryfowo-biletowa, określając udział pasażerów – użytkowników tego transportu, w jego finansowaniu, stanowi jedno z najważniejszych narzędzi ukierunkowanych na zachęcanie do korzystania z publicznego transportu zbiorowego. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego jest zadaniem ekonomiczno – socjalnym organizatora publicznego transportu zbiorowego, które składa się z określania cen za usługę przewozową sprawiających, że przejazd środkiem publicznego transportu zbiorowego jest ekonomicznie bardziej korzystny w porównaniu z przejazdem transportem indywidualnym, a także – w porównaniu z przejazdem środkiem transportu komercyjnego przedsiębiorcy, funkcjonującego poza wspólnym systemem taryfowo – biletowym. Najlepiej, gdy w całym regionie komunikacyjnym (powiecie jarosławskim) będzie jednolity zintegrowany system taryfowy.

Socjalny charakter publicznego transportu zbiorowego wymusza ustalanie w projektowanym systemie taryfowo – biletowym wachlarza ulg przyznawanych różnym grupom społecznym i bonifikat (stosowanych np. przy jednorazowych zakupach większej liczby biletów albo biletów ważnych przez dłuższy okres czasu niezależnie od liczby przejazdów).

Decyzje o zmianie taryfy opierają się na dwóch podstawowych przesłankach:

- ekonomicznych: konieczność pokrycia wzrostu kosztów publicznego transportu zbiorowego; wówczas podejmuje się decyzję o zmianie cen biletów przejazdowych,
- społecznych: zmiana sposobu realizowania usług przewozowych (nowe trasy komunikacyjne, wzrost poziomu jakościowego usług, wprowadzenie nowych rodzajów biletów jako reakcja na społeczne oczekiwania, wprowadzenie nowoczesnych form realizowania płatności itp.); w tych przypadkach podejmuje się decyzję o zastąpieniu istniejącego systemu taryfowo – biletowego systemem innym, bardziej funkcjonalnym.

Przy projektowaniu systemu taryfowo-biletowego należy uwzględniać jego aspekt przedmiotowy (biletowy) oraz aspekt podmiotowy (pasażerskie grupy docelowe i ich segmentacja, determinująca uprawnienia do posiadania danego rodzaju biletu). Należy dążyć do wprowadzenia atrakcyjnego i prostego systemu taryfowo-biletowego.

Proponowany asortyment oferowanych biletów powinien składać się co najmniej z:

- biletów jednorazowych,
- biletów okresowych (np. 10 dniowe, miesięczne etc.).

Uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych:

- rodzaj uprawnień oraz poziom ulgi:
 - wynikające z ustaw⁴⁴,

⁴⁴ Przepisy państwowe, ustalające uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, to:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (teksty jednolite Dz. U. z 2012 r., poz. 1138),
- Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (Dz. U. z 2010 r. Nr 101, poz. 648 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 400),
- Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (tekst jednolity: Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572 z późn. zm.),

- wynikające z uchwały Rady Powiatu Jarosławskiego, o ile zostaną ustanowione.

Kontrola dokumentów przewozowych powinna być prowadzona według zasad określonych w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe.

Integracja systemów taryfowo-biletowych jest skutecznym narzędziem integracji systemów publicznego transportu zbiorowego, ułatwiającej społeczny do niego dostęp. Atrakcyjność systemów biletowych i łatwość ich zrozumienia, w tym także łatwe metody płatności, sprzyjają zwiększeniu zainteresowania transportem publicznym.

Zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest zorganizowanie i utrzymanie powszechnie dostępnego systemu dystrybucji biletów. Emisja i dystrybucja biletów będzie cedowana na operatorów usług przewozowych. Dopuszcza się możliwość wykonywania zadań z zakresu emisji i dystrybucji biletów przez inny powiat, z którym powiat jarosławski będzie posiadał stosowne porozumienie na organizację linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej.

Bilety przejazdowe będą sprzedawane przez osoby prowadzące pojazdy publicznego transportu zbiorowego. Przewiduje się także opcjonalną możliwość dystrybucji biletów przez stałe punkty sprzedaży, stacjonarne automaty biletowe w zintegrowanych węzłach przesiadkowych, telefony komórkowe oraz Internet.

10. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

10.1. Formy i źródła finansowania usług przewozowych

Podstawowym aktem prawnym określającym formy i źródła finansowania usług (w ramach użyteczności publicznej) w obrębie regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanym na terenie Rzeczypospolitej Polskiej jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (art. 1, ust. 2).⁴⁵ Zgodnie z artykułem 12 ust. 1 pkt 3 ustawy o tej ustawie każdy plan transportowy zawierać powinien przewidywane źródła finansowania usług przewozowych, których określenie leżeć powinno w gestii organizatora transportu.⁴⁶

Wśród instrumentów i źródeł finansowania przewozów mających charakter użyteczności publicznej wyróżnić należy:

- przychody ze sprzedaży biletów i wpływy z opłat dodatkowych (pobierane przez operatora lub organizatora),
- przekazywanie operatorowi rekompensaty w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (środki z budżetu państwa),

– Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. z 2005 r. Nr 164, poz. 1365 z późn. zm.),

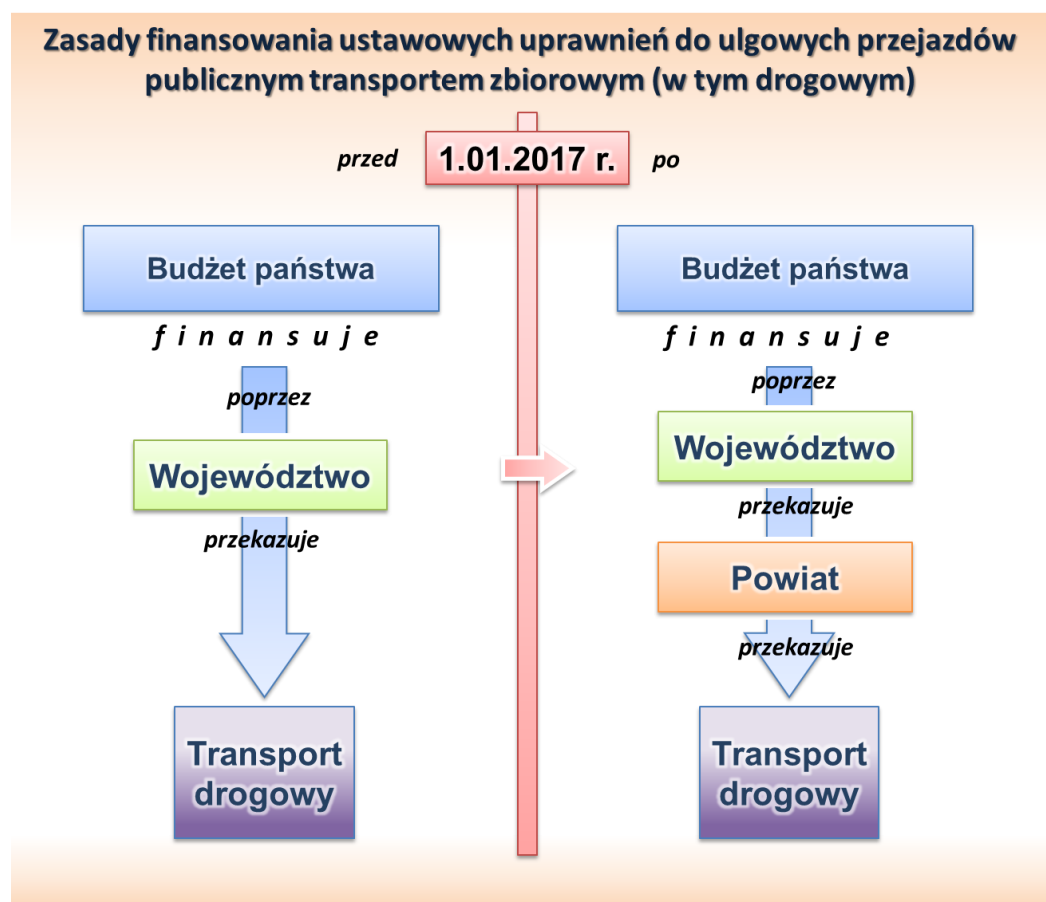
– Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych (Dz. U. z 2006 r. Nr 249, poz. 1824 z późn. zm.),

– Ustawa z dnia 7 września 2007 r. – o Karcie Polaka (Dz. U. z 2007 r. Nr 180, poz. 1280 z późn. zm.).

⁴⁵ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 1 ust. 2)

⁴⁶ Ibidem, art. 12 ust. 1 pkt 3)

- przekazywanie operatorowi rekompensaty w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione (środki własne organizatora),
- przekazywanie operatorowi rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (środki własne organizatora),
- udostępnianie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- środki pochodzące z Funduszu Kolejowego (finansowanie lub współfinansowanie zadań samorządów województw w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych – w latach 2009 – 2015)⁴⁷,
- oraz inne, jak np. środki zewnętrzne (fundusze europejskie).



Rys. 10.1.1. Zasady finansowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów. Źródło: TRAKO.

Organizacja przewozów wymusza współpracę pomiędzy organizatorem a operatorem w zakresie dofinansowania działalności operatora. Przysługuje mu bowiem prawo do rekompensaty z tytułu:

- utraconych przychodów, w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym, lub

⁴⁷ Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. 2006 r. Nr 12, poz. 61 z późn. zm.), art. 3. ust. 4.

- utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile takowe zostały ustanowione, lub
- poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.⁴⁸

Operatorowi przysługuje tzw. „rozsądny zysk”. Zapis ten nie dotyczy podmiotów:

- wybranych w trybie Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- z którymi bezpośrednio zawarto umowę o świadczenie usług przewozowych i przyjęła ona formę koncesji lub usługi,
- będącymi samorządowymi zakładami budżetowymi.⁴⁹

Pod pojęciem „rozsądnego zysku” rozumie się „stopę zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne”.⁵⁰

Obecnie w przygotowaniu jest rozporządzenie Ministerstwa Finansów dotyczące wysokości rozsądnego zysku przysługującego operatorowi. W sytuacji tej trudno określić dokładne zasady jej obliczania. Najbardziej aktualny projekt rozporządzenia pochodzi z dnia 18 stycznia 2013 roku i określa możliwy sposób obliczenia rozsądnego zysku jako iloczyn wartości bieżącej kapitału zaangażowanego operatora i stopy zwrotu, która określana ma być na dany rok trwania umowy.⁵¹ Decyzja o doborze składników (z 5 zaproponowanych przez operatora) dla ustalenia wartości bieżącej kapitału zaangażowanego należeć ma wspólnie do organizatora i operatora, podobnie jak wysokość stopy zwrotu. Zasady ustalone w taki sposób dają organizatorowi dość dużą swobodę w określaniu rozsądnego zysku. Obecny projekt różni się od poprzednich przede wszystkim brakiem ustalonej granicy zysku (wcześniejsze projekty rozporządzenia precyzowały wysokość stopy zwrotu na poziomie maksymalnie 6%). Wartość 6% pojawia się również w wytycznych Ministerstwa Rozwoju Regionalnego⁵², które rekomendują jako stopę zwrotu z kapitału własnego dla przedsięwzięć transportowych wartość 6% w ujęciu realnym.

Tabela zamieszczona poniżej przedstawia zasady dotyczące przewidywanego finansowania powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie jarosławskim.

⁴⁸ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 50 ust. 1 pkt 2 lit a)

⁴⁹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 52 ust. 3)

⁵⁰ Załącznik do Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, ust. 6.

⁵¹ Projekt z dnia 18 stycznia 2013 r. Rozporządzenia Ministra Finansów w sprawie sposobu określenia wysokości rozsądnego zysku przysługującego operatorowi publicznego transportu zbiorowego. Źródło: Rządowe Centrum Legislacji, [dostęp: 24 września 2013], <http://legislacja.rcl.gov.pl/lista/502/projekt/33668/katalog/33675>.

⁵² Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, maj 2011, [dostęp: 19 grudnia 2013], https://www.mrr.gov.pl/fundusze/wytyczne_mrr/obowiazujace/horyzontalne/Strony/lista.aspx.

Tab. 10.1.1. Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej.

Zakres rozwiązań	Umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta:	Wskazania odnośnie formy rekompensaty	Źródła finansowania kosztów operatora w związku ze świadczeniem usług w ptz na terenie powiatu jarosławskiego	Wskazania odnośnie przychodów ze sprzedaży biletów	Udostępnianie operatorowi środków transportu
linia komunikacyjna wewnątrz powiatu organizowane przez powiat jarosławski					
Koncesja	z operatorem w trybie bezpośrednim na okres do 10 lat	operatorowi będzie przysługiwać tylko rekompensata z tytułu stosowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa) oraz utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostaną ustanowione (źródło finansowania: budżet organizatora)	Budżet państwa	stanowią dochód operatora	nie jest przewidywane
Bezpośrednie zawarcie umowy	z operatorem wybranym w trybie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (art. 22 ust. 1 pkt 2), na okres do 10 lat – dla zadania o średniej wartości przedmiotu umowy mniejszej niż 1 000 000 € lub o wymiarze mniejszym niż 300 000 km *	rekompensata obliczana zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007	środki własne powiatu jarosławskiego oraz dodatkowo (fakultatywnie) dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie	stanowią dochód operatora	nie jest przewidywane
Bezpośrednie zawarcie umowy	z podmiotem wewnętrznym w trybie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (art. 22 ust. 1 pkt 2), na okres do 10 lat	rekompensata obliczana zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007	środki własne powiatu jarosławskiego oraz dodatkowo (fakultatywnie) dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie	stanowią dochód operatora	dopuszczalne w przypadku zakupu środków transportu z wykorzystaniem funduszy zewnętrznych (np. z UE)
Przetarg nieograniczony	z operatorem wybranym w trybie ustawy – Prawo Zamówień Publicznych (przetarg nieograniczony), na okres do 10 lat	rekompensata obliczana jako iloczyn liczby wozokilometrów wykonanych w przyjętym okresie rozliczeniowym i stawki za 1 wozokilometr zaoferowanej podczas przetargu wyłaniającego operatora	dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie	stanowią dochód operatora	dopuszczalne w przypadku zakupu środków transportu z wykorzystaniem funduszy zewnętrznych (np. z UE)

*- jeżeli bezpośrednio zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, wskazane mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie⁵³.

⁵³

Na podstawie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 22 ust. 2

Reasumując, powiat jarosławski planuje podpisywać umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczące linii komunikacyjnej lub linii komunikacyjnych przedstawionych na rys. 8.1.1. i w tab. 8.1.1. Operatorzy wspomnianych linii komunikacyjnych będą wybierani wyłącznie w trybie Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.) i przysługiwać im będzie wyłącznie rekompensata z tytułu stosowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa) oraz odpowiednie prawa i obowiązki, przedstawione w tabeli 10.1.1.

Inne tryby wyboru operatorów oraz związane z tym prawa i obowiązki ich dotyczące będą zastosowane tylko w przypadku udzielenia powiatowi jarosławskiemu pomocy publicznej przez zainteresowane gminy (współfinansowanie komunikacji powiatowej przebiegającej przez obszar tych gmin) lub zmian w prawodawstwie krajowym, które uwzględnią zwiększenie subwencji budżetowych dla powiatów w celu realizacji zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego.

10.2. Rentowność linii komunikacyjnych

Istotna w określeniu efektywności ekonomicznej realizowanego przewozu osób na konkretnym połączeniu jest rentowność linii komunikacyjnej. Wskaźnik ten oblicza się zgodnie z poniższym wzorem:

$$R_a = \frac{I_a - CE_a}{I_a} [\%]$$

gdzie: I_a – przychód ze sprzedaży biletów na linii komunikacyjnej a [zł/wozokilometr],

CE_a – koszt wozokilometra zrealizowanego na linii komunikacyjnej a .

W praktyce, w analizach ekonomicznych funkcjonujących systemów transportu publicznego wykorzystywany jest parametr odpłatności, obliczany według poniższego wzoru:

$$P_a = \frac{I_a}{CE_a} [\%]$$

Wskaźnik ten pokazuje, w jakim stopniu koszty prowadzonej działalności pokryte zostały przez przychody ze sprzedaży biletów przejazdowych.

Powiat jarosławski nie dysponuje danymi, obrazującymi rentowność linii komunikacyjnych uruchamianych przez przewoźników na terenie powiatu.

Pomimo wzrostu mobilności społeczeństwa w Polsce rentowność przewozów w transporcie drogowym jest niska, głównie ze względu na rosnące koszty eksploatacyjne oraz stale zmniejszającą się liczbę pasażerów.

Tab. 10.2.1. Rentowność przewozu osób w przedsiębiorstwach komunikacji samochodowej (PKS) w latach 2005-2010.

Rok	Rentowność	Uwagi
2005	- 4,73%	w tym rentowność dodatnią posiadało 12,68% przedsiębiorstw
2006	- 4,79%	w tym rentowność dodatnią posiadało 10,55% przedsiębiorstw
2007	- 2,95%	w tym rentowność dodatnią posiadało 24,79% przedsiębiorstw
2009	- 5,82%	w tym rentowność dodatnią posiadało 17,35% przedsiębiorstw
2010	-11,54%	dane za III kwartał roku w tym rentowność dodatnią posiadało 4,35% przedsiębiorstw

Źródło: Informacja o stanie publicznego transportu zbiorowego, Szczerbaciuk Z., PIGTSIS, 12.2010.

Prognozuje się, iż rentowność linii komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich osiągać będzie wartości ujemne, za wyjątkiem linii o charakteryzujących się bardzo wysokimi potokami pasażerskimi, na których przewiduje się dodatnią rentownością nie przekraczającą 3%. Na poziom tego wskaźnika wpływ będą takie zmienne jak: koszty eksploatacyjne (wyższe przy zapewnianiu usług przewozowych o wysokim standardzie jakościowym), jak również przychody ze sprzedaży biletów (ich poziom zależny jest m.in. od elastyczności cenowej popytu).

11. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy określa informacje rozkładowe jakie powinny się znaleźć na przystankach i dworcach autobusowych. W przypadku przystanków są to odjazdy środków transportowych bądź określona w minutach częstotliwość kursowania. Dodatkowo przy każdym z kursów należy podać terminy kursowania (nie dotyczy kursów drogowego transportu zbiorowego wykonywanego codziennie).

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym odgrywa kluczową rolę. Powinna być kompleksowa i wielofunkcyjna oraz bazować na najnowszych rozwiązaniach technologicznych, a także marketingowych. Jej zadaniem jest pomoc pasażerom w uzyskiwaniu informacji we wszystkich miejscach, w których mogą tych informacji potrzebować i w efekcie – zwiększanie komfortu podróży. Dotyczy to:

- miejsc oczekiwania na pojazd (węzłów przesiadkowych, dworców, przystanków);
- pojazdów;
- oraz miejsc niezwiązanych bezpośrednio z transportem – mieszkań, miejsc pracy czy odpoczynku.

Sposoby tradycyjne organizowania systemu informacji są zastępowane przez rozwiązania wygodniejsze, skuteczniejsze, a przede wszystkim mające większy zasięg oddziaływania. Wykorzystują one nowe technologie informatyczne i elektroniczne, dzięki czemu informacja w postaci obrazu i dźwięku dociera do pasażera w wielu miejscach, również tych oddalonych od sieci komunikacyjnej.

Przytoczone wcześniej Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 reguluje kwestie podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy. Operatorzy, przewoźnicy kolejowi jak i autobusowi zobowiązani są do:

- umieszczenia swoich rozkładów jazdy na stronach internetowych (o ile takowe posiadają),
- przekazywania organizatorowi publicznego transportu zbiorowego danych związanych z rozkładem jazdy w celu zamieszczenia ich na przystankach, dworcach oraz w systemach informacji pasażerskiej.

11.1. Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach

Podstawowym nośnikiem informacji o ofercie przewozowej są rozkłady jazdy wywieszane na przystankach oraz dworcach komunikacyjnych przez organizatora przewozów lub zarządzającego dworcem.

Przyjmuje się rozwiązanie, w którym organizator publicznego transportu zbiorowego jest zobowiązany do umieszczania rozkładów jazdy na urządzeniach przystankowych, a operatorzy i przewoźnicy do przekazywania organizatorowi rozkładu jazdy w formie elektronicznej w celu

wydrukowania tych rozkładów jazdy w formacie ustalonym przez organizatora. Przewoźnicy korzystający z dworców i przystanków, których właścicielami są podmioty prywatne, przekazują rozkład jazdy administratorom przystanków lub dworców celem umieszczenia go na tablicach informacyjnych.

Zarządca drogi jest zobowiązany do utrzymania w należytym stanie urządzeń przystankowych (słupów przystankowych, wiat, gablot przeznaczonych do wywieszania rozkładów jazdy oraz do utrzymania czytelności zamieszczonych tam rozkładów jazdy) – w przypadku gdy jest równocześnie właścicielem lub zarządcą przystanku lub dworca.

Informacja pasażerska dostępna na przystankach komunikacyjnych powinna być przygotowywana w jednolitej formie graficznej, niezależnie od tego, kto jest jej właścicielem.

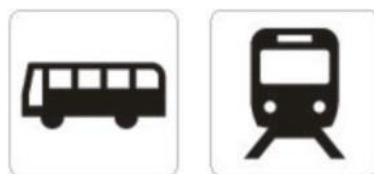
Przystanki komunikacyjne należy wyposażyć w tablice z nazwą, numerem przystanku oraz numerami linii komunikacyjnych o wielkości, które umożliwią odczytanie ich z wnętrza pojazdu. Ponadto w miejscu oczekiwania na pojazd powinny znajdować się następujące elementy zintegrowanej informacji dla pasażerów:

- rozkłady jazdy dla wszystkich linii przejeżdżających przez stanowisko, uwzględniające informacje na temat numerów linii i numerze stanowiska, z którego odjeżdża pojazd (na przystankach wielostanowiskowych), tras przejazdów i godzin odjazdów w poszczególne dni tygodnia,
- schemat sieci publicznego transportu zbiorowego,
- aktualne informacje na temat tymczasowych zmian w przejazdach.

W zintegrowanych węzłach przesiadkowych rekomenduje się umieścić tablice informacyjne, pokazujące kierunki dojazdu do przystanków różnych linii i różnych środków transportu. Zaleca się również umieszczenie informacji w językach obcych.

Wprowadza się obowiązek stosowania następujących rodzajów informacji o zintegrowanych węzłach przesiadkowych:

- w postaci znormalizowanych symboli na schematach i mapach poglądowych sieci według jednolitego uzgodnionego wzoru,



Rys. 11.1.1. Przykład piktogramów oznaczających środki transportu w węzłach przesiadkowych⁵⁴

- w rozkładach jazdy należy oznaczać węzły przesiadkowe odpowiednim piktogramem środka transportu,
- dodatkowo, na przystankach i dworcach, stanowiących węzły przesiadkowe konieczne jest stosowanie mapek sytuacyjnych ze wskazaniem, z których peronów, stanowisk oraz przystanków odjeżdżają poszczególne środki transportu.

⁵⁴ Materiały własne TRAKO



Rys. 11.1.2. Przykład węzłowego przystanku autobusowego ze słupkami zawierającymi numery linii utrzymane w zgodzie z przyjętą kolorystyką na schematach tras (Zürich, Szwajcaria)
Źródło: Materiały własne TRAKO

Podstawowe zasady relacji na styku pasażer – przewoźnik regulują przepisy regulaminów przewozu osób, bagażu i zwierząt. Są one zazwyczaj tworzone na podstawie Ustawy z dnia 15 listopada 1984 Prawo przewozowe (z późniejszymi zmianami) oraz opracowanych na jej podstawie rozporządzeń (m.in. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 20 stycznia 2005 roku w sprawie sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt oraz wysokości opłaty manipulacyjnej). Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 o publicznym transporcie zbiorowym (z późniejszymi zmianami) narzuca obowiązek umieszczenia cennika na dworcach oraz jako wyciąg w pojazdach komunikacji zbiorowej. Należy w tym miejscu umieścić informacje o cenach biletów ulgowych z uwzględnieniem ulg ustawowych i komunalnych.

11.2. Informacja pasażerska w pojazdach

Elementy planowanego systemu informacji pasażerskiej, funkcjonującego w pojazdach, to:

- tablice zewnętrzne – z przodu i z prawej strony pojazdu wyświetlające numer linii komunikacyjnej i kierunku jazdy,
- oznaczenie linii komunikacyjnej na wyświetlaczu zewnętrznym z tyłu pojazdu,
- informacje na temat taryfy biletowej, regulaminu przewozów z danymi teleadresowymi przewoźnika i zasad porządkowych,
- schemat tras wszystkich linii zarządzanych przez organizatora,
- oznaczenia organizatora i operatora.

11.3. Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem

Informacja o publicznym transporcie zbiorowym powinna także docierać do pasażera potencjalnego, czyli osoby przebywającej aktualnie z dala od sieci komunikacyjnej, zamierzającej jednakże z niej skorzystać za pośrednictwem Internetu. Dlatego też podstawą informacji o ofercie transportu zbiorowego winien być portal internetowy, która przede wszystkim powinien umożliwiać wyszukanie połączeń, zaplanowanie podróży wraz z prezentacją wybranych tras na mapie, uzyskanie wiedzy o kosztach podróży oraz wnoszeniu koniecznych opłat. Zaleca się również stworzenie ogólnodostępnej możliwości sprawdzania rzeczywistej lokalizacji pojazdów. Odnośnik do niego powinien zostać umieszczony w widocznym miejscu na głównym portalu internetowym Starostwa Powiatowego w Jarosławiu.

12. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

12.1. Zadania wyznaczające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Zarządzanie rozwojem publicznego transportu zbiorowego jest strategicznym zadaniem organizatora transportu. Procesy zarządcze muszą opierać się na założeniach planów transportowych, polityki transportowej i ekologicznej, muszą także wychodzić naprzeciw rosnącym oczekiwaniom społecznym w aspekcie jakości usług, świadczonych przez transport zbiorowy i przewidywać ryzyka, skutkujące utrudnieniami w działalności transportu publicznego.

Do zadań wyznaczających kierunki rozwoju transportu publicznego należy m. in.:

- przygotowywanie strategicznych dokumentów tego rozwoju (w tym Planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego),
- uczestnictwo w pracach związanych z przygotowaniem polityki transportowej powiatu (w zakresie działań zwiększających udział transportu publicznego w przewozach miejskich) oraz polityki ekologicznej (w zakresie działań związanych ze zmniejszaniem negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne),
- opiniowanie projektów strategicznych i dokumentacji technicznych mających wpływ na funkcjonowanie transportu publicznego oraz na przemieszczanie się osób, ocena projektów organizacji ruchu pod kątem zastosowania priorytetów i rozwiązań dla transportu publicznego oraz zgodności z ustaleniami niniejszego planu,
- dążenie i wspieranie do integracji transportu publicznego w powiecie jarosławskim z komunikacją miejską w Jarosławiu oraz kolejową, uczestnictwo w pracach nad projektami nowych, zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych,
- wyznaczanie standardu jakościowego transportu publicznego, w tym poziomu bezpieczeństwa pasażerów oraz obsługi pojazdów,
- poszerzanie rozmiaru usług dostępnych dla osób niepełnosprawnych oraz inicjowanie procesów dostosowywania infrastruktury przystankowej do potrzeb niepełnosprawnych.
- wykorzystywanie nowoczesnych narzędzi (informatyka, elektronika), dla tworzenia platformy kontaktów z pasażerami, zapewniającej wszechstronne informacje o komunikacji zbiorowej (przewoźnikach, operatorach, liniach, przystankach, rozkładach jazdy, możliwościach przesiadek, kursowaniu pojazdów, systemie taryfowo – biletowym, uprawnieniach do ulgowych i bezpłatnych przejazdów itp.).

12.2. Infrastruktura drogowa, priorytety w ruchu

Modernizacja i przebudowa układu drogowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą to proces wieloletni i kosztowny, wymagający zaangażowania wielu służb w jednostkach zarządzających drogami. Skutki podjętych decyzji w procesie przygotowania i realizacji inwestycji będą oddziaływać korzystnie lub niekorzystnie na funkcjonowanie transportu przez wiele następnych lat.

Ważnym elementem całego procesu jest udział w jego realizacji organizatora publicznego transportu zbiorowego. Jego zadaniem będzie weryfikacja przedsięwzięć na etapie projektowania, a także na etapie realizacji, aby inwestycje w układzie komunikacyjnym powiatu jarosławskiego były zgodne z przyjętym Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zapewniając mu odpowiednio wysoki udział w realizacji podróży w powiecie.

Sprawne funkcjonowanie transportu publicznego w dużym stopniu uzależnione jest od stanu infrastruktury drogowej oraz od organizacji ruchu drogowego. Bieżące zadania, poprawiające ten stan, które zagwarantują osiągnięcie zakładanego niniejszym Planem wzrostu przewozów to m. in.:

- tworzenie węzłów przesiadkowych z uwzględnieniem wygodnych i bezpiecznych przejść między przystankami, w miarę możliwości nie wymagających od pasażera przechodzenia przez jezdnie a w szczególności przez przejścia podziemne lub kładki; dostosowywanie na dworcach, stacjach i przystankach wysokości peronów do wysokości podłogi w pojazdach transportu publicznego, wyposażanie w wiaty, w oświetlenie, w podjazdy dla wózków dziecięcych i osób niepełnosprawnych, a także w wygodne i bezpieczne dojścia piesze (uwzględniające standard w aspekcie odległości dojść do przystanku)⁵⁵;
- w uzasadnionych przypadkach, przy przystankach komunikacji publicznej (szczególnie węzłowych skupiających wiele linii, ale i kolejowych, przy węzłach przesiadkowych i pętlach końcowych) tworzenie miejsc parkingowych w ramach systemów „Park&Ride” i „Bike&Ride”.

12.3. Kształtowanie węzłów przesiadkowych kolej/ autobus miejski / autobus regionalny

Jednym z kluczowych czynników mających wpływ na usprawnienie procesu przesiadania się jest tworzenia węzłów przesiadkowych, które dla jak najlepszego funkcjonowania powinny być możliwie zwarte, w celu maksymalnego przybliżenia przystanków różnych linii i/lub różnych środków lokomocji. Tworzenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych łączących regionalny transport kolejowy, lokalny i regionalny transport autobusowy oraz komunikację miejską stanowi szansę na rozwój poszczególnych gałęzi transportu publicznego. Ideą systemu jest zapewnienie użytkownikom publicznego transportu zbiorowego jak najkrótszego i bezpośredniego przejścia pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu (w miarę możliwości w systemie „door-to-door”). Biorąc pod uwagę komfort osób niepełnosprawnych, pożądanym jest również możliwie maksymalne zniwelowanie przeszkód ograniczających funkcjonowanie osób z ograniczoną sprawnością ruchową. Tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych jest przykładem zasady komplementarności usług w publicznym transporcie zbiorowym. Zasada ta zakłada brak konkurencji pomiędzy komunikacją autobusową a kolejową, na rzecz wzajemnego uzupełniania się obu tych gałęzi.

⁵⁵ Budowa, przebudowa i remont przystanków komunikacyjnych oraz dworców, wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg, stanowią, w aspekcie art. 18 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, zadania własne gminy

W powiecie jarosławskim sugeruje się w przyszłości funkcjonowanie dwóch rodzajów zintegrowanych węzłów przesiadkowych:

- węzły przesiadkowe międzygałęziowe – ich zadaniem jest integracja transportu kolejowego z drogowym, a więc rozprowadzanie ruchu pasażerskiego pomiędzy koleją a transportem autobusowym regionalnym oraz komunikacją miejską,
- węzły przesiadkowe wewnątrzgałęziowe – integrują transport drogowy w miejscowościach pozbawionych dostępu do transportu kolejowego; ich celem będzie ułatwienie przesiadania się pomiędzy autobusami zarówno dalekobieżnymi, jak i obsługującymi relacje międzypowiatowe, powiatowe i gminne (w tym komunikacja miejska).

Krajowy Plan Transportowy zakłada stworzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego wyłącznie na terenie Jarosławia, nie wspominając przy tym o innych miejscowościach powiatu jarosławskiego. Stąd też mając na uwadze stworzenie zintegrowanego systemu transportu proponuje się zorganizowanie dodatkowych węzłów na terenie kilku gmin powiatu.

Międzygałęziowe węzły przesiadkowe na terenie powiatu jarosławskiego poza miastem Jarosławiem sugeruje się utworzyć w Radymnie – gminie miejskiej, przez którą przebiega linia kolejowa nr 91 relacji Kraków Główny – Medyka. Radymno jest również ważnym szlakiem komunikacyjnym łączącym drogi o znaczeniu krajowym – DK4 (dla której alternatywą jest autostrada A4, prowadząca od granicy państwa w Korczowej, przez Rzeszów, Kraków, Katowice, Opole, Wrocław, do granicy państwa z Niemcami) z DK77, prowadzącej do Przemyśla. Stąd przewiduje się utworzenie węzła przesiadkowego w Radymnie, który umożliwi integrację przewozów kolejowych regionalnych z lokalnym i regionalnym transportem drogowym.

Poniższe zdjęcia przedstawiają przykłady dobrych praktyk w zakresie organizacji zintegrowanych węzłów przesiadkowych w Europie.



Rys. 12.3.1. Dworzec kolejowy Hradec Králové hlavní nádraží (Czechy), wraz z zintegrowanym transportem autobusowym i trolejbusowym, z lewej strony zdjęcia w tle stojaki rowerowe, jako przykład zastosowania systemu „bike and ride”. Źródło: zbiory własne TRAKO.



Rys. 12.3.2. Perony autobusowe przed dworcem kolejowym w miejscowości Landeck (Austria). Zaprojektowanie peronów w taki sposób ułatwia ich opuszczenie przez autobus. Źródło: zbiory własne TRAKO.

Przy wszystkich planowanych zintegrowanych węzłach przesiadkowych powinny powstać parkingi dla użytkowników własnych środków transportu, typu:

- **„Park and Ride”** – (P+R „parkuj i jedź”) parkingi dla korzystających z samochodów osobowych, w celu dalszej kontynuacji podróży środkami publicznego transportu zbiorowego. Sugeruje się, by parkingi w systemie B+R zlokalizowane były w odległości do 150 m od węzła przesiadkowego,
- **„Kiss and Ride”** – (K+R „pocałuj i jedź”) miejsca postojowe umożliwiające postój nie dłuższy niż 5 min, dla kierowców samochodów odwożących pasażerów na pociąg bądź autobus,
- **„Bike and Ride”** – (B+R) system stojaków umożliwiający pozostawienie roweru w niedalekiej odległości od dworca lub przystanku (w obrębie węzła przesiadkowego), w celu kontynuacji dalszej podróży środkami transportu zbiorowego. Sugeruje się, by stojaki w systemie B+R zlokalizowane były nie dalej niż 50 m od węzła. Niezbędnym jest, by zaprojektowane były w sposób uniemożliwiający kradzież. Dodatkowym zaś atutem jest zadaszenie stojaków.

Zdjęcia zamieszczone poniżej przedstawiają przykłady zastosowania systemu „bike and ride” w Europie.



Rys. 12.3.3. Zdjęcie po lewej przedstawia stojaki rowerowe w systemie „bike and ride” przed dworcem kolejowym Hradec Králové hlavní nádraží w Czechach; na zdjęciu po prawej zaprezentowano stojaki rowerowe zamontowane bezpośrednio przy peronie kolejowym na dworcu w Landeck w Austrii. Dodatkowym atutem jest zadaszenie stojaków na całej długości. Źródło: zbiory własne TRAKO.

Wielkość węzłów przesiadkowych dostosowana powinna być do rzeczywistych potrzeb, z uwzględnieniem ich potencjału ruchowego. Oprócz tworzenia nowoczesnych przystanków komunikacyjnych zasadne jest także podejmowanie działań mających na celu podnoszenie standardu przystanków komunikacyjnych.

12.4. Integracja taryfowa transportu publicznego

Integracja różnych systemów transportu publicznego (powiatowego, miejskiego, gminnego, wojewódzkiego i międzywojewódzkiego), to łączenie ich w jeden zintegrowany system funkcjonalny (obejmujący wszystkie środki lokomocji) podnoszący atrakcyjność transportu publicznego oraz jego konkurencyjność w stosunku do transportu indywidualnego. Integrację systemów transportowych prowadzić należy na trzech poziomach:

- a) taryfowym poprzez wprowadzenie jednolitego systemu taryfowego na możliwie szerokim obszarze,
- b) rozkładów jazdy poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych,
- c) infrastrukturalnym poprzez koncentrację przystanków i peronów w ramach funkcjonalnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych (szczegółowy opis w punkcie 12.2.).

Wprowadzanie jednolitych systemów transportu publicznego ma długą tradycję w krajach niemieckojęzycznych, Beneluksie, Skandynawii oraz innych krajach Europy Środkowej. W ostatnich latach wprowadzono zintegrowane systemy taryfowe na obszarze całej Republiki Czeskiej.

Należy dążyć do wprowadzenia biletów zintegrowanych umożliwiających podróż na jednym bilecie na obszarze powiatu jarosławskiego oraz miasta Jarosław.

Wskazane jest wypracowanie zasad współdziałania różnych organizatorów w celu umożliwienia honorowania w przewozach pociągami regionalnymi na terenie powiatu jarosławskiego i miasta

Jarosławia biletów zintegrowanych. Sprowadza się to do zaprojektowania zintegrowanego systemu taryfowo – biletowego wraz ze wskazaniem metod rozliczeń pomiędzy organizatorami.

Powszechna dostępność nowych technologii, w tym biletów elektronicznych znacząco ułatwia rozliczenia finansowe pomiędzy różnymi operatorami, przewoźnikami i organizatorami, na których obszarze obowiązuje jednolity system taryfowy.

12.5. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych

Kompleksowe podejście do problemu osób niepełnosprawnych polegające na likwidacji barier taborowych oraz infrastrukturalnych umożliwi im samodzielne funkcjonowanie w społeczeństwie. Usuwanie barier poruszania się oraz przeciwdziałanie wykluczeniu osób niepełnosprawnych jest jednym z najważniejszych działań w procesie modernizacji przestrzeni miejskiej oraz systemów transportowych, do którego zobowiązane są władze samorządowe wszystkich szczebli. Zagadnienia te opisano szczegółowo w rozdziałach nr 8.5., 8.5.1. i 8.5.2.

Zasady te należy przyjąć jako niezbędne do stosowania przy każdej modernizacji i przebudowie infrastruktury drogowej oraz w ramach dodatkowych inwestycji modernizacji kluczowych przystanków komunikacyjnych.

Akty prawne przytoczone w opracowaniu

1. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1173)
2. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych
(tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 260)
3. Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej
(tekst jednolity: Dz. U. z 2011 r. Nr 45, poz. 236)
4. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 z późn. zm.)
5. Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim
(Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.)
6. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej
(Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 43 z późn. zm.)
7. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012, poz. 1265 z późn. zm.)
8. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.)
9. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym
(Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.)
10. Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1138)
11. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska
(tekst jednolity: Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 z późn. zm.)
12. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych
(tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.)
13. Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi
(tekst jednolity: Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101 z późn. zm.)
14. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny
(tekst jednolity: Dz. U. z 1964 r. Nr 16, poz. 93 z późn. zm.)
15. Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej
(tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 220, poz. 1447 z późn. zm.)
16. Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski
(Dz. U. z 2001 r. Nr 138, poz. 1545 z późn. zm.)
17. Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzi
(Dz. U. z 2010 r. Nr 101, poz. 648 z późn. zm.)
18. Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatanach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r.)
19. Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty
(tekst jednolity: Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572 z późn. zm.)
20. Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym
(Dz. U. z 2005 r. Nr 164, poz. 1365 z późn. zm.)

21. Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych (Dz. U. z 2006 r. Nr 249, poz. 1824 z późn. zm.)
22. Ustawa z dnia 7 września 2007 r. – o Karcie Polaka (Dz. U. z 2007 r. Nr 180, poz. 1280 z późn. zm.)
23. Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. 2006 r. Nr 12, poz. 61 z późn. zm.)
24. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.
25. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 Nr 117, poz. 684)
26. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 25.04.2012 r., poz. 451)
27. Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. L-55/1 z 28.02.2011)
29. Projekt z dnia 18 stycznia 2013 r. Rozporządzenia Ministra Finansów w sprawie sposobu określenia wysokości rozsądnego zysku przysługującego operatorowi publicznego transportu zbiorowego
30. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 8 października 2012 r, poz. 1109)
31. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 roku sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z dnia 23.10.2012, poz. 1151)
32. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 20 stycznia 2005 roku w sprawie sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt oraz wysokości opłaty manipulacyjnej
33. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE 2012 C 326)
34. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2007 Nr 120, poz. 826).

Spis tabel

Tab. 2.1. Elementy planu zostały przedstawione według poniższej kolejności:	10
Tab. 3.2.1. Wskaźniki demograficzne powiatu jarosławskiego na tle województwa podkarpackiego. 13	
Tab. 3.2.2. Zmiany demograficzne powiatu jarosławskiego	13
Tab. 3.2.3. Prognozowana liczba mieszkańców powiatu jarosławskiego	14
Tab. 3.3.1. Struktura zatrudnienia w powiecie jarosławskim w 2012 roku.....	14
Tab. 3.3.2. Podstawowe dane budżetowe powiatu jarosławskiego dotyczące transportu miejskiego. 15	
Tab. 3.3.3. Wartość całkowita oraz dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej projektów realizowanych w ramach NSRO 2007-2013 na terenie powiatu jarosławskiego do końca 2011 r.	15
Tab. 3.4.1. Edukacja w powiecie jarosławskim w roku szkolnym 2011/2012.	16
Tab. 3.5.1. Informacje o gminach wchodzących w skład powiatu jarosławskiego.	19
Tab. 4.1.1. Wykaz linii obsługiwanych przez MZK Jarosław	20
Tab. 4.2.1. Stacje i przystanki kolejowe położone na terenie powiatu jarosławskiego.....	21
Tab. 4.2.2. Liczba pociągów kursujących przez obszar powiatu jarosławskiego, stan na dzień 15.01.2014 r.	22
Tab. 4.3.1.1. Wykaz powiatowych linii komunikacyjnych w transporcie drogowym.	30
Tab. 4.3.2.1. Wykaz wojewódzkich linii komunikacyjnych w transporcie drogowym przebiegających przez teren powiatu jarosławskiego.	34
Tab. 5.3.1. Wykaz dróg powiatowych na terenie powiatu jarosławskiego.	44
Tab. 5.4.1. Liczba zarejestrowanych samochodów w powiecie jarosławskim w latach 2010-2012	50
Tab. 5.5.1. Wartości SDR dla dróg krajowych i wojewódzkich na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu z 2010 r.	51
Tab. 5.6.2.1. Wyniki klasyfikacji strefy podkarpackiej dla wybranych substancji.	53
Tab. 5.6.2.2. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO.	55
Tab. 5.6.3.1. Dopuszczalny poziom hałasu.	56
Tab. 6.1.1. Oszacowana macierz potoków ruchu pomiędzy poszczególnymi gminami powiatu jarosławskiego.....	59
Tab. 7.3.1. Liczba osób niepełnosprawnych powiatu jarosławskiego na tle województwa podkarpackiego	66
Tab. 8.1.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.	72
Tab. 8.4.1. Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.	78
Tab. 10.1.1. Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej.	94
Tab. 10.2.1. Rentowność przewozu osób w przedsiębiorstwach komunikacji samochodowej (PKS) w latach 2005-2010.	96

Spis rysunków

Rys. 1.2.1. Położenie powiatu jarosławskiego na tle Polski.	7
Rys. 4.2.1. Schemat linii kolejowych przebiegających przez obszar powiatu jarosławskiego.	23
Rys. 4.3.1. Liczba linii powiatowych z podziałem na przewoźników	24
Rys. 4.3.2. Liczba powiatowych linii komunikacyjnych w gminach Powiatu Jarosławskiego.....	25
Rys. 4.3.3. Udział liczby kursów w komunikacji powiatowej w poszczególnych typach dni w okresie szkolnym	25
Rys. 4.3.4. Udział liczby kursów w komunikacji powiatowej w poszczególnych typach dni w okresie wakacyjnym.....	26
Rys. 4.3.5. Liczba kursów w komunikacji powiatowej w gminach Powiatu Jarosławskiego ze względu na typ dnia.....	26
Rys. 4.3.6. Liczba kursów w komunikacji powiatowej z podziałem na rodzaj dnia i przewoźników	27
Rys. 4.3.7. Liczba linii wojewódzkich przebiegających przez poszczególne gminy w powiecie jarosławskim.....	28
Rys. 4.3.8. Udział liczby kursów w komunikacji wojewódzkiej w poszczególnych typach dni w okresie szkolnym	28
Rys. 4.3.9. Udział liczby kursów w komunikacji wojewódzkiej w poszczególnych typach dni w okresie wakacyjnym.....	29
Rys. 4.3.10. Liczba kursów w komunikacji wojewódzkiej w gminach Powiatu Jarosławskiego ze względu na typ dnia	29
Rys. 4.3.2.1. Schemat linii autobusowych przebiegających przez obszar powiatu jarosławskiego (stan na styczeń 2014 r.).....	38
Rys. 5.3.1. Mapa dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych w granicach powiatu jarosławskiego.	49
Rys. 5.6.2.1. Wynikowe klasy stref dla poszczególnych zanieczyszczeń w każdej strefie, uzyskane w ocenie rocznej dokonanej z uwzględnieniem kryteriów ustanowionych w celu ochrony zdrowia. Źródło: Stan środowiska w województwie podkarpackim w roku 2012, WIOŚ.....	54
Rys. 6.1.1. Gęstość zaludnienia poszczególnych gmin powiatu jarosławskiego.	61
Rys. 6.2.1. Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze powiatu jarosławskiego. Źródło: opracowanie własne.	62
Rys. 7.1.1. Podział zadań przewozowych w podróżach w przewozach powiatowych i międzypowiatowych rozpoczynających się lub kończących się na obszarze powiatu jarosławskiego..	64
Rys. 8.1.1. Schemat numeracji komunikacji powiatowej (9 cyfr końcowych dla 9 podstawowych kierunków komunikacji powiatowej w powiecie jarosławskim). Źródło: opracowanie własne	71
Rys. 8.1.2. Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej wraz z oznaczeniem lokalizacji zintegrowanych węzłów przesiadkowych – część graficzna Planu.....	76
Rys. 8.6.1. Zalecane ukształtowanie krawędzi peronowej. Źródło: opracowanie własne.	80
Rys. 8.6.2. Strefa wejściowa – inny rodzaj nawierzchni naprzeciwko pierwszych drzwi autobusu. Źródło: opracowanie własne.	81
Rys. 10.1.1. Zasady finansowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów. Źródło: opracowanie własne.....	92
Rys. 11.1.1. Przykład piktogramów oznaczających środki transportu w węzłach przesiadkowych	98

Rys. 11.1.2. Przykład węzłowego przystanku autobusowego ze słupkami zawierającymi numery linii utrzymane w zgodzie z przyjętą kolorystyką na schematach tras (Zürich, Szwajcaria) Źródło: Materiały własne TRAKO	99
Rys. 12.3.1. Dworzec kolejowy Hradec Králové hlavní nádraží (Czechy), wraz z zintegrowanym transportem autobusowym i trolejbusowym, z lewej strony zdjęcia w tle stojaki rowerowe, jako przykład zastosowania systemu „bike and ride”. Źródło: zbiory własne.....	103
Rys. 12.3.2. Perony autobusowe przed dworcem kolejowym w miejscowości Landeck (Austria). Zaprojektowanie peronów w taki sposób ułatwia ich opuszczenie przez autobus. Źródło: zbiory własne.	104
Rys. 12.3.3. Zdjęcie po lewej przedstawia stojaki rowerowe w systemie „bike and ride” przed dworcem kolejowym Hradec Králové hlavní nádraží w Czechach; na zdjęciu po prawej zaprezentowano stojaki rowerowe zamontowane bezpośrednio przy peronie kolejowym na dworcu w Landeck w Austrii. Dodatkowym atutem jest zadaszenie stojaków na całej długości. Źródło: zbiory własne.	105