

Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 (*PSRT WP do roku 2030*) Uwarunkowania, problemy, warianty

Agenda:

1. Uwarunkowania rozwoju sieci transportowych
2. Obecne i planowane systemy transportowe
3. Modelowanie ruchu
4. Modelowanie dostępności
5. Identyfikacja głównych problemów transportowych
6. Warianty planistyczne, wybór optymalnego wariantu

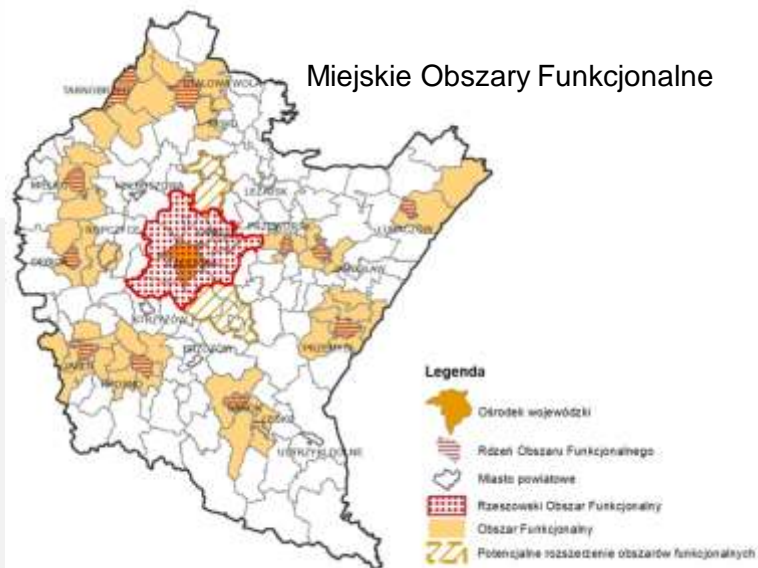
Uwarunkowania dla rozwoju transportu



Miejskie Obszary Funkcjonalne

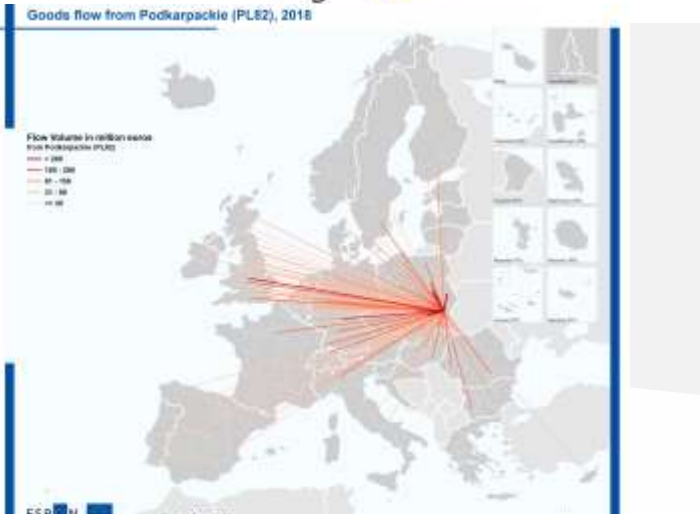
Sieć osadnicza

- **Policentryczny układ miast** (rozwijanie powiązań między większymi i mniejszymi ośrodkami miejskimi);
- Mocna pozycja **miast** w generowaniu ruchu (ośrodki subregionalne, bieguny wzrostu);
- **Konieczność zachowania równowagi** między **rozwojem rdzenia a strefą zewnętrzną** miejskich obszarów Funkcjonalnych (dominująca rola Rzeszowa i ROF).



Położenie w Polsce i Europie

- **Zewnętrzna granica Unii Europejskiej**, nadal silnie sformalizowana;
- Niestabilna **sytuacja geopolityczna** w Europie Wschodniej
- Granica z krajem będącym głównym źródłem **imigracji** do Polski
- **Zachodni wektor** obecnych powiązań ekonomicznych
- Nie wykorzystany potencjał południkowych i skośnych **kierunków**



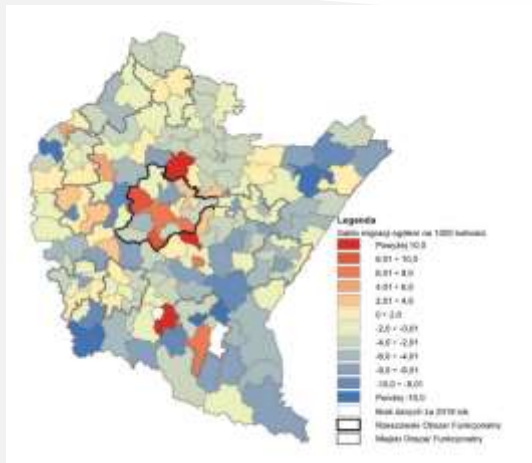
Uwarunkowania dla rozwoju Transportu (c.d.)

Demografia

- Słabszy rozwój systemu transportowego na obszarach o **niższej gęstości zaludnienia**;
- **Zjawisko suburbanizacji** – dojazdy do pracy i usług do miasta-rdzienia z obszarów podmiejskich;
- **Koncentracja ludności** w wybranych układach korytarzowych jako czynnik generujący ruch.

Uwarunkowania przyrodnicze

- obszary chronione przyrodniczo;
- rzeźba terenu (tereny górzyste);
- tereny osuwiskowe;
- bogata sieć hydrograficzna;
- obszary powodziowe;
- lokalne warunki klimatyczne;
- duże kompleksy leśne.



Przegląd infrastruktury transportowej województwa



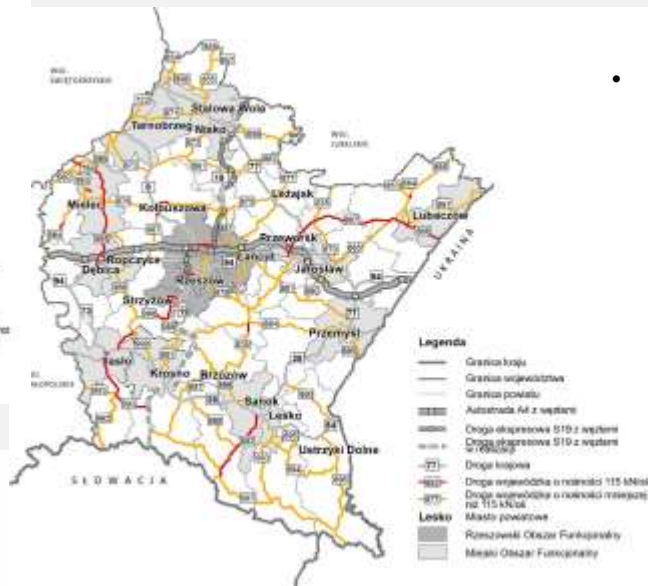
Infrastruktura drogowa

Nośność dróg krajowych



Nośność dróg

Nośność dróg wojewódzkich



- Długość sieci dróg publicznych w województwie podkarpackim wynosiła w 2018 r. **21 122,9 km**, co stanowiło ok. **5% długości** sieci dróg publicznych w Polsce.
- **Drogi krajowe** spełniające unijny normatyw obciążenia 115 kN /oś, nie mają ciągłego przebiegu **szczególnie w południowej części** województwa;
- Ok. **204 km dróg wojewódzkich** na terenie województwa podkarpackiego jest dostosowanych do przenoszenia obciążeń 115 kN pojedynczej osi pojazdów. Stanowi to ok. **12% sieci** tego rodzaju dróg (stan na II poł. 2021r.)



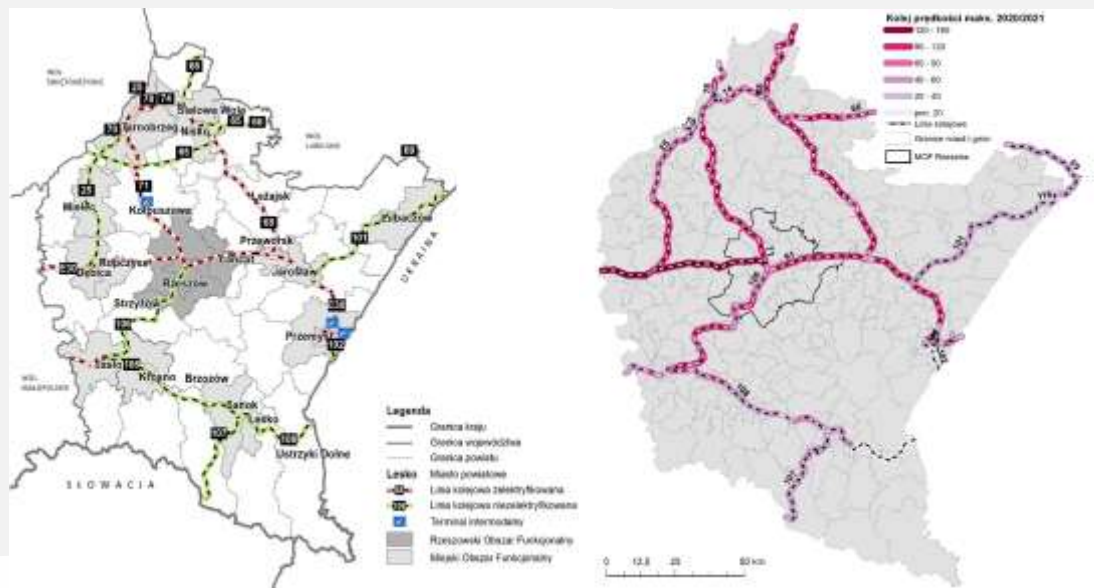
Przegląd infrastruktury transportowej województwa



Infrastruktura kolejowa

- Główna oś transportu kolejowego jest magistrala kolejowa E30 (sieć bazowa TEN-T), w którą wpisuje się linia kolejowa nr 91 relacji Kraków Główny – Medyka – granica państwa.
- Przez region przebiega 978 km linii kolejowych normalnotorowych (1435 mm), w tym 459 km linii zelektryfikowanych. Przez region przebiega też 137,8 km linii szerokotorowych (1520 mm), a także 79 km wąskotorowych (750 mm).
- W województwie podkarpackim występuje niski procent elektryfikacji linii kolejowych.
- Rozwój Kolei Aglomeracyjnej PKA - np. jego północny kierunek sprzyjać może połączeniu z układem linii kolejowych umożliwiającym stworzenie kolei łączącej obszar inicjatywy Czwórmieście.
- Ważnym elementem sieci transportu kolejowego na północy województwa

Stan elektryfikacji i maksymalne prędkości linii kolejowych w 2021 r.

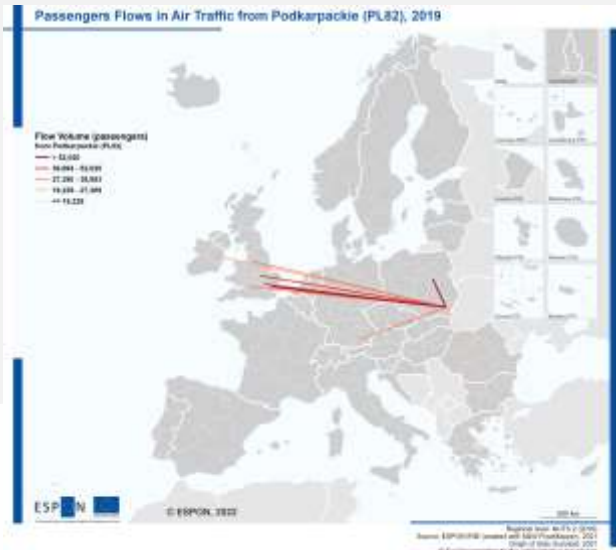
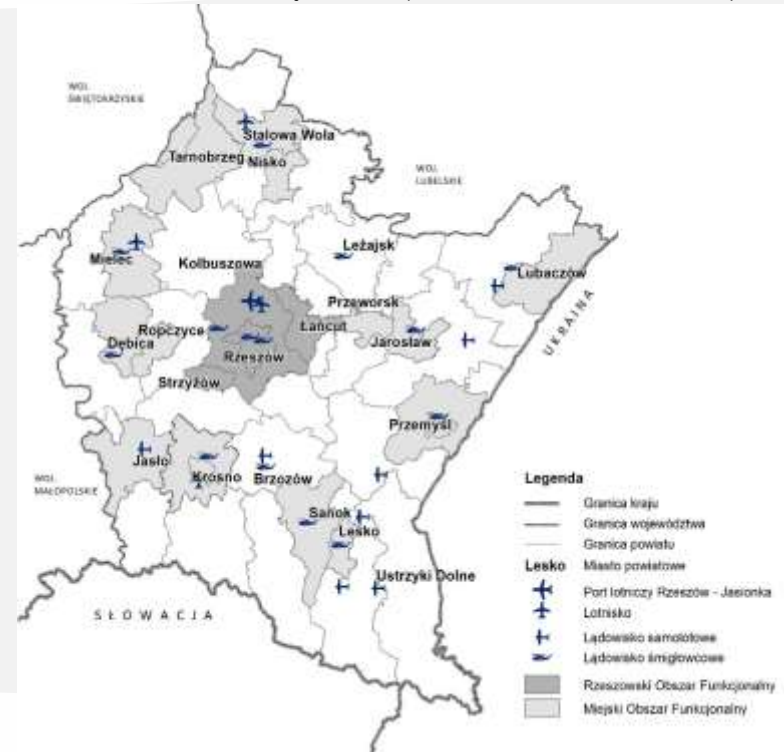


Przegląd infrastruktury transportowej województwa

Sieć lotnicza województwa podkarpackiego

- 6 lotnisk i 22 lądowiska, w tym: śmigłowcowych (przyszpitalnych), 8 samolotowych i 1 śmigłowcowe.
- Lotnisko Rzeszów – **Jasionka** (sieć kompleksowa TEN-T) - najważniejszy międzynarodowy port lotniczy, jedyny o charakterze publicznym. Oprócz ruchu pasażerskiego obsługa cargo).

Lotniska i lądowiska (stan na 18 czerwca 2020 r.)



Źródło: *Diagnoza stanu systemu transportowego w województwie podkarpackim, PBPP w Rzeszowie, 2020.*

Przegląd infrastruktury transportowej województwa



Transport intermodalny i multimodalny

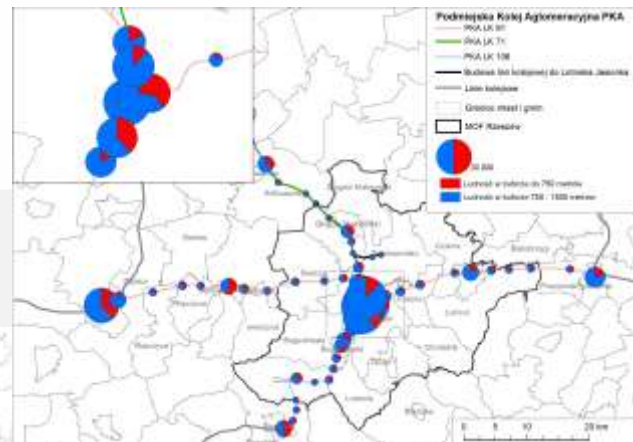
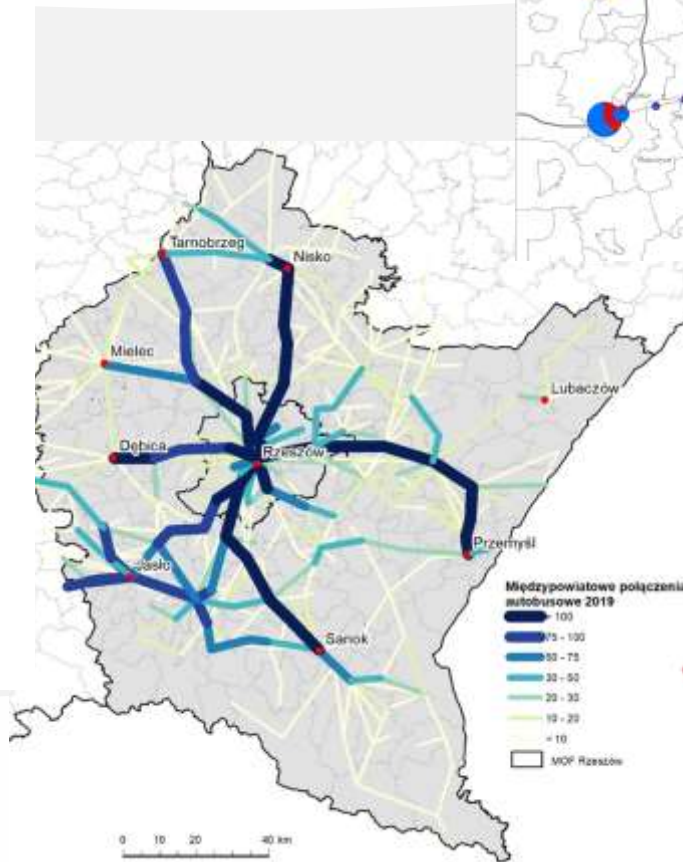
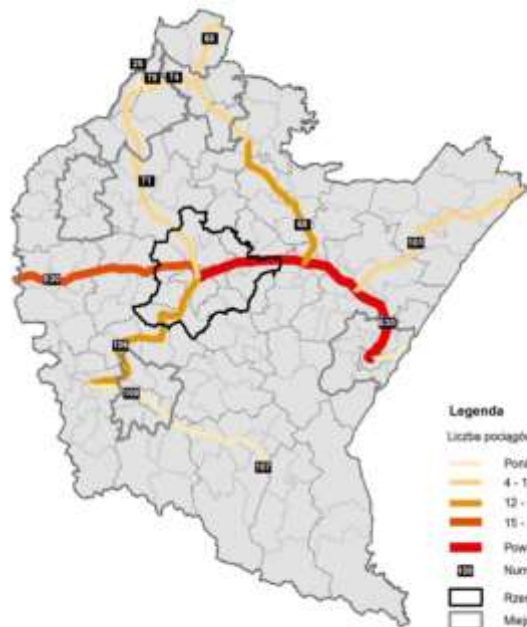
- W regionie zlokalizowane są **4 terminale intermodalne**: Terminal T1 Żurawica (kontenerowy kolejowy), Terminal T2 Medyka (kontenerowy kolejowy), Terminal Przeładunkowy w Werchracie, PCC INTERMODAL – **Terminal Kolbuszowa**.
- Stacja przeładunkowa na **linii kolejowej LHS** W Woli Baranowskiej, planowana jest do rozbudowy jako **terminal intermodalny zintegrowany z linią nr 25** (do Mielca i Dębicy) oraz z transportem drogowym.
- W zakresie przewozów pasażerskich, realizowaną już inwestycją integrującą transport kolejowy z autobusowym, jest budowa **Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego**.

Transport alternatywny

- W regionie łączna długość tras rowerowych, wg stanu na 2018 wynosiła 7091,2 km
- Najważniejszym szlakiem rowerowym jest Wschodni Szlak Rowerowy *Green Velo*,
- Realizowany jest projekt pn. *Przygotowanie dokumentacji technicznej i projektowej niezbędnej do rozbudowy sieci turystycznych tras rowerowych na terenie Bieszczad*



Transport publiczny



Oddziaływanie ze strony transportu

Bezpieczeństwo i środowisko



Wypadki drogowe

- **Niższe** od średniej krajowej wskaźniki **liczby wypadków drogowych** oraz liczby rannych i ofiar śmiertelnych w województwie w przeliczeniu **na 100 tys.** mieszkańców.
- W latach 2015-2018 zanotowano spadek liczby ofiar **śmiertelnych** i osób **rannych** w wyniku wypadków drogowych.
- W 2018 roku miało miejsce ogółem **1481 wypadków drogowych** w tym **246 z udziałem rowerzystów**. Zginęło w nich 125 osób w tym **12 rowerzystów**. Rannych zostało 1775 osób w tym **229 rowerzystów**. **19 %** wszystkich wypadków miało miejsce na drogach krajowych, a **16 % na drogach wojewódzkich**.

Wypadki kolejowe

- W latach 2015-2019 odnotowano 247 zdarzenia kolejowe – 39 wypadków miało miejsce na **przejazdach drogowo-kolejowych**, których ofiarami są przeważnie użytkownicy samochodów będący sprawcami tych wypadków.
- Na istniejących w województwie podkarpackim liniach kolejowych w latach 2015 – 2019 odnotowano 37 wypadków, w których 8 osób poniosło śmierć a 23 zostało rannych.

Oddziaływanie na środowisko

- Wymiar globalny (ochrona klimatu) i regionalny (konflikty przestrzenne, jakość powietrza w miastach)
- Niemal połowa powierzchni województwa (44,9%) objęta została różnego rodzaju formami ochrony przyrody, wciąż obecne są jednak miejsca, gdzie odnotowuje się dużą liczbę kolizji ze zwierzętami – co z kolei wynika z kolizji korytarzy transportowych z korytarzami migracyjnymi zwierząt.

Generatory i potoki ruchu... (1)

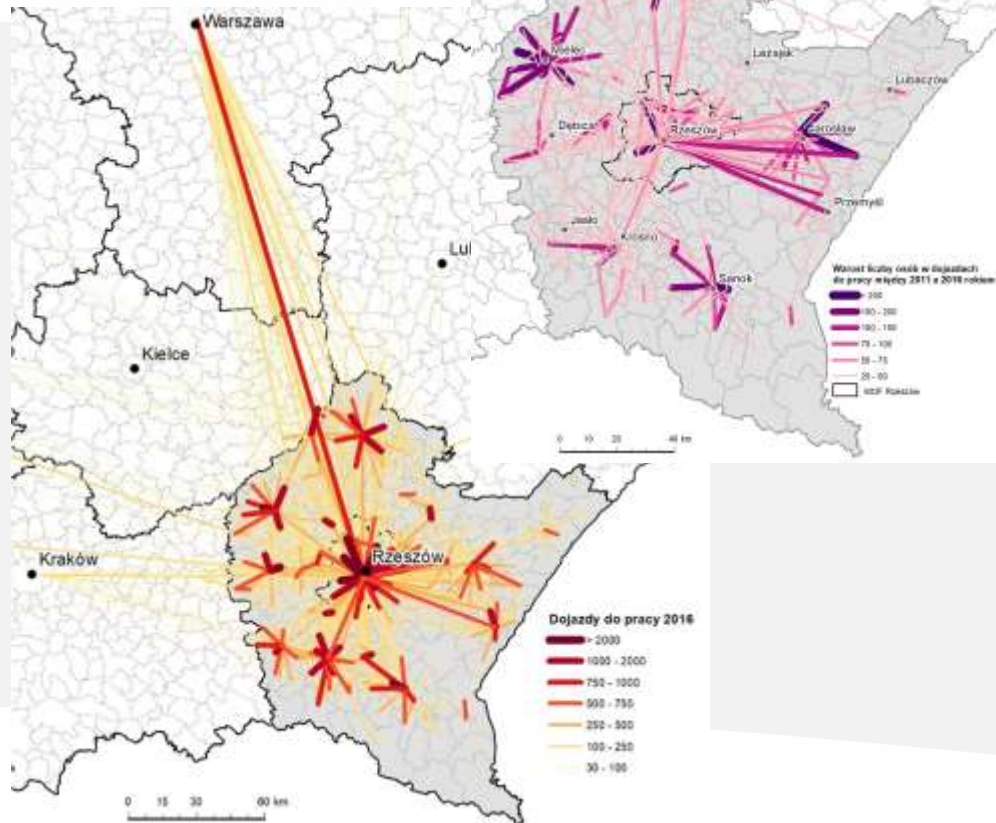
Dojazdy do pracy

Największymi potokami ruchu dojazdowego do pracy, powyżej 1000 osób, charakteryzują się: Krosno, Leżajsk, Brzozów, Łańcut, Stalowa Wola, Dębica, Przeworsk oraz Kolbuszowa.

Powyżej 1500 osób dojeżdża do pracy pomiędzy Trzebowniskiem, Boguchwałą, Świlczą i Łańcutem a Rzeszowem, pomiędzy gminami Chorkówka a Krosnem oraz między gminami wiejskimi i miejskimi w Sanoku, Mielcu, Dębicy oraz w Jaśle.

Wpływ Warszawy i Krakowa na dojazdy do pracy mieszkańców regionu, podkreśla znaczenie połączenia obszaru ROF z tymi ośrodkami miejskim.

Zauważalny jest jednak brak powiązań Rzeszowa z Kielcami i Lublinem.

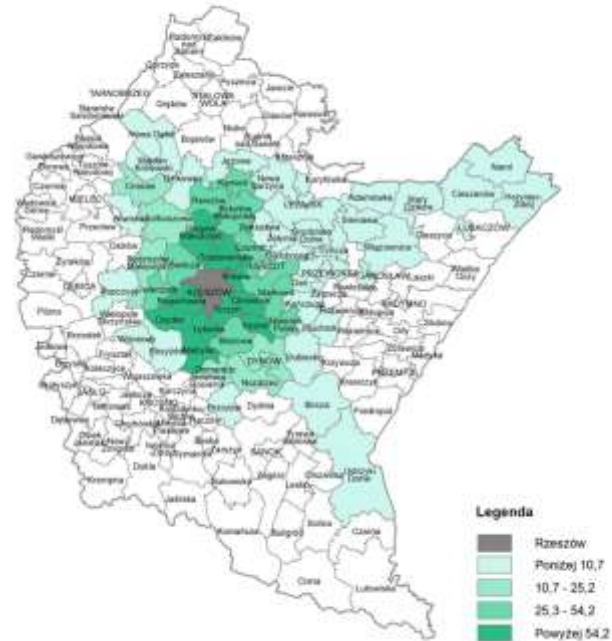


Generatory i potoki ruchu... (2)

Rzeszów, jako ośrodek lokalizacji największej ilości placówek edukacyjnych w regionie generuje największą ilość dojazdów do szkół

- Najliczniejszą grupę uczniów przyjeżdżających do szkół średnich w Rzeszowie stanowili mieszkańcy gminy Trzebownisko (8,9%);
- Duża liczba uczniów przyjeżdżała także z gmin: Boguchwała (7,8%), Głogów Małopolski (7,7%), Świlcza (5,9%) i Tyczyn (4,8%);
- Uczniowie dojeżdżają także z gmin niesąsiadujących bezpośrednio z Rzeszowem i położonych poza aglomeracją rzeszowską: Sokołów Małopolski (4,6%), Niebylec (3,9%) czy Kolbuszowa (3,0%).

Udział przyjeżdżających do szkół ponadgimnazjalnych w Rzeszowie w liczbie ludności w wieku 16 - 19 lat w gminie zamieszkania w 2018 r.



Prognoza na przyszłość (2030+)

- Analiza popytowa
- Modelowanie ruchu
- Modelowanie dostępności

Modelowane powinny być: **popyt na infrastrukturę** (ruch) oraz **cele rozwojowe polityki regionalnej** (dostępność) – przy czym obydwie te sfery **dopełniają się wzajemnie**.

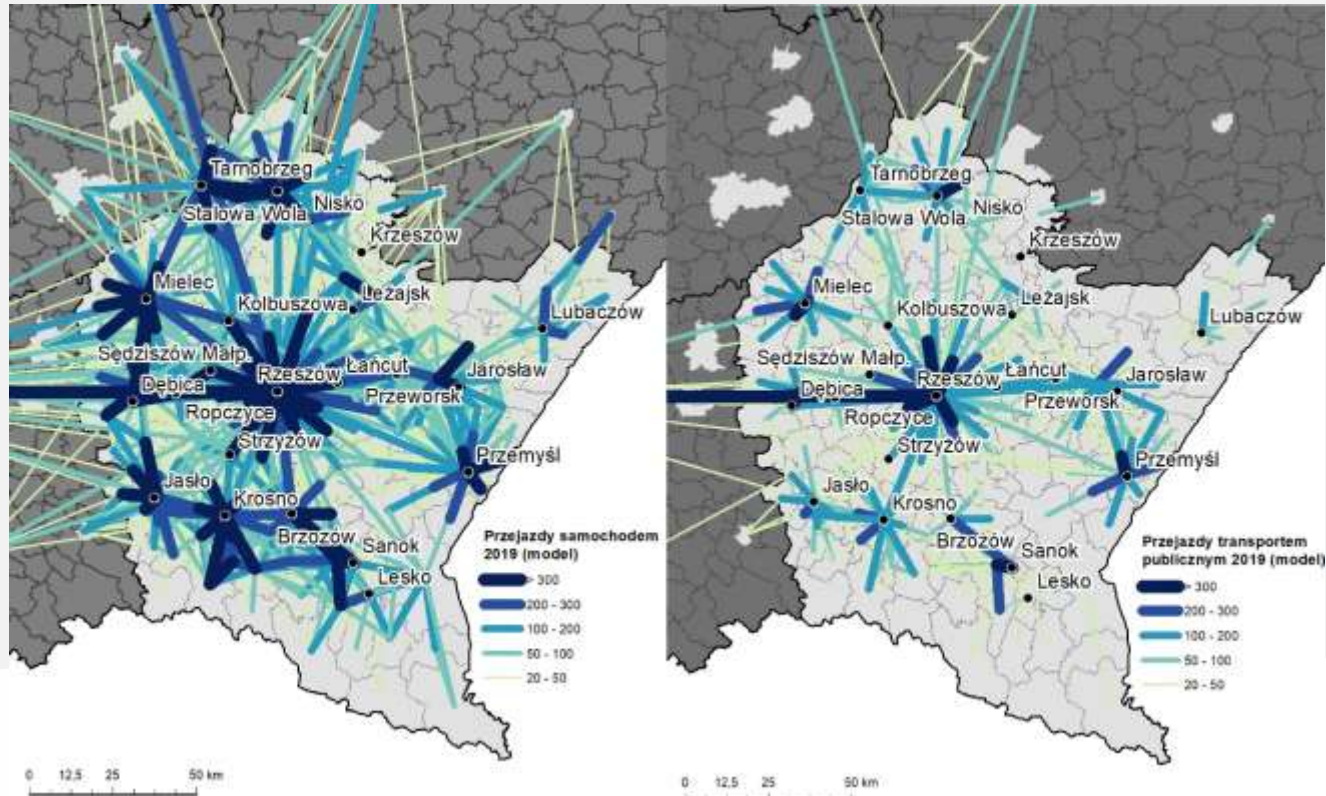
W procesie przygotowania projektu *PSRT WP do roku 2030* przyjęto, że na tym etapie nie będzie realizowany pełny regionalny model transportowy. Budowa modelu transportowego byłaby czaso- i kosztochłonna.

Wykonano analizę popytową uzupełnioną o wykorzystanie elementów istniejących modeli krajowych – takie podejście zgodne jest z wytycznymi JASPERS.

Pozyskano także od CUPT elementy **Zintegrowanego Modelu Ruchu** (ZMR, Modelu Krajowego, stan 2019), z których wyodrębniono materiały dotyczące województwa podkarpackiego.

Wykonano modelowanie dostępności, zawierające symulacje efektów przyszłych inwestycji

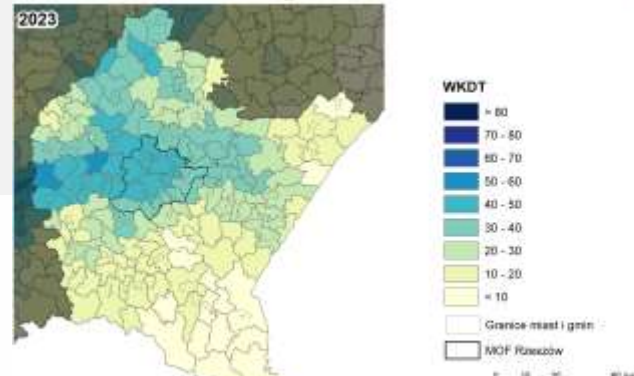
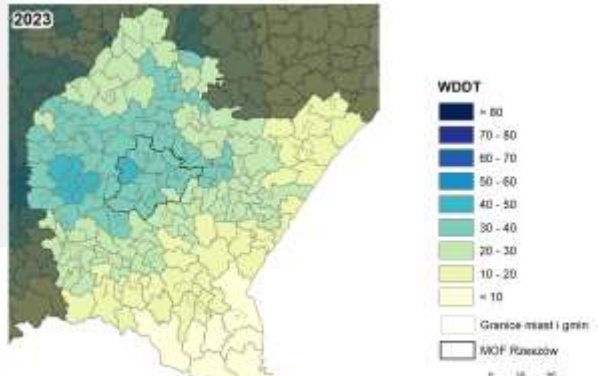
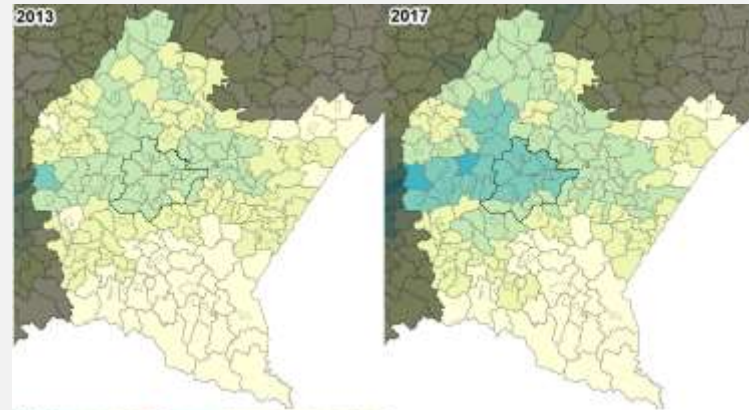
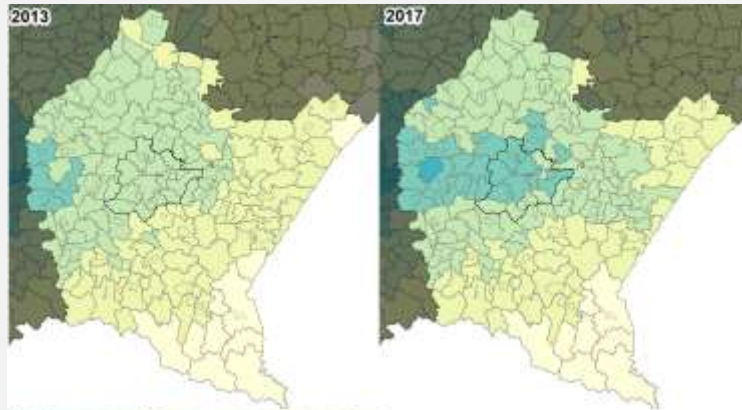
Region w krajowym model ruchu CUPT 2019



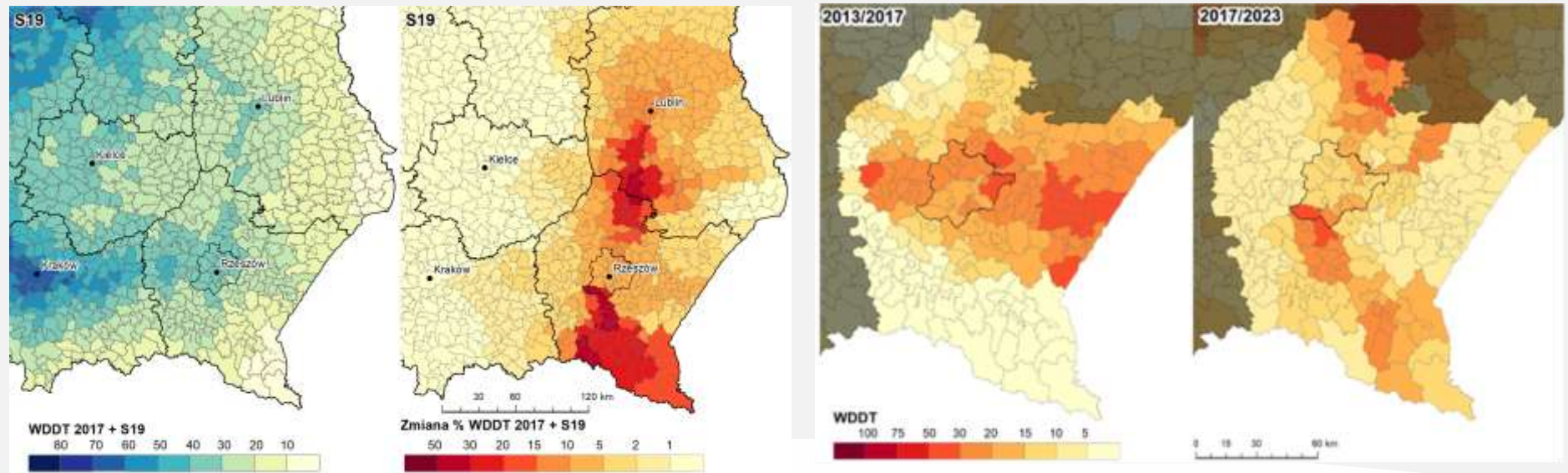
Model ruchu CUPT - wnioski

- **Potwierdzenie** rozkładów stwierdzonych w analizie popytowej
- Brak odzwierciedlenia **policentrycznych** struktur funkcjonalno-przestrzennych regionu **w sieci transportu publicznego** (fragmentacja systemów).
- Problem obsługi dojazdów do **usług pożytku publicznego**, szczególnie transportem publicznym w powiatach lubaczowskim, leskim i bieszczadzkim, a także przemyskim i jasielskim.
- Problem obsługi powiązań z niektórymi **ośrodkami średniej wielkości w województwach sąsiednich**, w tym z Sandomierzem, a w drugiej z Tomaszowem Lubelskim, Ostrowcem Świętokrzyskim i Gorlicami.
- Szczególna pozycja **Stalowej Woli i Mielca**.
- Potencjał integracyjno-rozwojowy w lepszym powiązaniu niektórych **MOF** i innych miast powiatowych (np. Jasła i Krosna)

Model dostępności



Model dostępności – dynamika



SWOT *(Analiza wybranych elementów charakteryzujących regionalny system transportowy w kontekście wyboru jego przyszłego kształtu)*

MOCNE STRONY

- Policentryczny układ sieci osadniczej województwa podkarpackiego;
- Powiązanie układu komunikacyjnego województwa podkarpackiego z krajową i międzynarodową siecią TEN-T (Autostrada A4, magistrała kolejowa E30, stanowiące główną oś komunikacyjną na kierunku wschód-zachód oraz port lotniczy Rzeszów – Jasionka);
- Rozbudowana sieć międzypowiatowych połączeń autobusowych;
- Wysoka atrakcyjność turystyczna województwa;
- Posiadanie międzynarodowego portu lotniczego Rzeszów-Jasionka.

SŁABE STRONY

- Peryferyjne położenie województwa względem centralnej Polski oraz obszary peryferyjne wewnątrz regionu (w szczególności południowe i północno-wschodnie części województwa);
- Rozproszenie zabudowy, głównie na terenach wiejskich;
- Niedostateczne powiązanie południowej i północno-wschodniej części regionu, infrastrukturą drogową o wysokich parametrach technicznych z Rzeszowem oraz złe powiązanie południowo-zachodniej części regionu infrastrukturą drogową wyższego rzędu z autostradą A4, a tym samym z resztą kraju (węzeł Pilzno na A4);
- Niedostateczne powiązanie południowej części regionu z infrastrukturą kolejową z Rzeszowem i z resztą kraju;
- Niewystarczająca obsługa transportowa (kolejowa i drogową) północnej i północno-zachodniej części województwa, skupiających największą produkcję przemysłową, w tym eksportową;
- Asymetria popytu na transport (głównie transport samochodowy);
- Ruch tranzytowy przebiegający przez obszary zurbanizowane;
- Brak spójnej sieci połączonych ze sobą tras rowerowych województwa o jednolitych parametrach;

SZANSE

- Droga ekspresowa S19 stanowiąca główną oś komunikacyjną na kierunku północ-południe;
- Wzmocnienie roli transportu kolejowego i poprawa jakości usług przewozów pasażerskich. Integracja różnych form publicznego transportu zbiorowego;
- Wsparcie transportowe drogowo-kolejowe dla ośrodków aktywnych gospodarczo;
- Polityka dążąca do utworzenia spójnego, zrównoważonego systemu transportu na poziomie krajowym i europejskim;
- Rozbudowa infrastruktury drogowej oraz likwidacja wąskich gardeł sieci drogowej na wlotach do miast;
- Rozwój nowoczesnych technologii cyfrowych (ITS), usprawniających funkcjonowanie transportu i poprawiających bezpieczeństwo ruchu;
- Polityka wspierająca rozwój proekologicznych rozwiązań, w tym przyjaznych środowisku środków transportu;
- Duże projekty infrastrukturalne np. (CPK), poprawiające w sposób spektakularny dostępność województwa do centralnej Polski i Warszawy.

ZAGROŻENIA

- Dalszy rozwój motoryzacji i wzrost tendencji do użytkowania samochodów, szczególnie na obszarach nie obsługiwanych przez transport zbiorowy;
- Wzrastająca liczba pojazdów, zwiększająca natężenie ruchu wpływającego na pogorszenie stanu środowiska w województwie podkarpackim (m.in. znaczna emisja niska, pogorszenie klimatu akustycznego);
- Nieskoordynowane powstawanie nowych obszarów zabudowy (np. zjawisko niekontrolowanej suburbanizacji) sprzyjające nieefektywnej mobilności (nadmierne obciążenie dotychczasowej sieci transportowej oraz środowiska);
- Wzrost udziału w kosztach zewnętrznych kosztów oddziaływania transportu na środowisko;
- Relatywnie duży udział w powierzchni województwa terenów cennych przyrodniczo, skutkujący wysokim ryzykiem kolizji przyrodniczo-przestrzennych;
- Rosnące koszty budowy i utrzymania infrastruktury transportowej.

Problemy bazowe

Przeprowadzenie **Diagnozy** oraz **SWOT** pozwoliło zidentyfikować **4 bazowe problemy (A, B, C, D)** rozwoju systemu transportowego województwa podkarpackiego w perspektywie roku 2030.

Dla ustalenia problemów szczególnie istotne były:

- wyniki **analizy popytowej** przewidywanych zmian w zapotrzebowaniu na przewozy i infrastrukturę,
- rezultaty **modelowania ruchu** (model CUPT 2019) oraz
- **modelowanie dostępności przestrzennej**.

Określenie **problemów bazowych** pozwoliło na przygotowanie możliwych wariantów polityki transportowej w najbliższej dekadzie. Stało się to podstawą do ostatecznego sformułowania celów podstawowych i horyzontalnych planu transportowego.

Problemy bazowe mają charakter ogólny i ich rozwiązywanie możliwe jest wyłącznie w oparciu o komplementarne wykorzystanie narzędzi znajdujących się w dyspozycji nie tylko samorządu szczebla regionalnego, ale także władz centralnych oraz samorządów lokalnych (powiatowych i gminnych). Również pełna przyszła ewaluacja osiągnięć na tym polu wymaga uwzględnienia działań podejmowanych na wszystkich wymienionych szczeblach.

Problemy bazowe

Problem bazowy A: *Utrzymanie i wzmocnienie podstaw transportowych dla rozwoju gospodarczego województwa, w tym integracja infrastrukturalna oraz organizacyjna systemu transportowego w układzie zewnętrznym i wewnętrznym.*

Kluczowym zagadnieniem, z którego wynika niniejszy problem, jest potrzeba **wzmocnienia systemu transportowego umożliwiającego sprawny rozwój gospodarczy regionu m.in.** poprzez dalsze zwiększanie integracji funkcjonalnej w kraju i Unii Europejskiej. Działania te są konieczne dla zachowania pozycji konkurencyjnej regionu, a tym samym rozwoju społeczno-gospodarczego oraz dalszej konwergencji.

Działania te wpływają pośrednio na:

- atrakcyjność inwestycyjną województwa,
- zachowanie i wzmocnienie ukształtowanych już specjalizacji przemysłowych,
- rozwój turystyki oraz silną pozycję w europejskiej przestrzeni przepływów.

Znaczenie kontynuacji rozbudowy systemu transportowego wynika m.in. z peryferyjnego położenia regionu - przy zewnętrznej granicy UE, a także rozproszonego układu sieci osadniczej. Istnieje wiele braków infrastrukturalnych uwarunkowanych historycznie, których zniwelowanie wymaga wieloletniego wysiłku inwestycyjnego wspartego innowacyjnymi rozwiązaniami organizacyjnymi (np. niska gęstość sieci transportu szynowego oraz przebieg niektórych tras kolejowych utrudniający ich bieżące wykorzystanie).

Problemy bazowe

Problem bazowy B: *Podniesienie jakości życia mieszkańców województwa poprzez poprawę dostępności transportowej w różnych skalach przestrzennych, z uwzględnieniem zachodzących niekorzystnych procesów demograficznych.*

Istotnym zagadnieniem w ramach niniejszego problemu jest kwestia **utrzymania atrakcyjności regionu jako miejsca do życia**. Województwo podkarpackie, podlega przyśpieszonym procesom demograficznym wyrażającym się w odpływie migracyjnym, co skutkuje lokalną depopulacją oraz starzeniem się społeczeństwa. Odpływ dotyczy przede wszystkim lepiej wykształconych i bardziej przedsiębiorczych grup ludności. Ruchy migracyjne zachodzą także wewnątrz regionu, co powoduje, że sytuacja ROF oraz kilku innych MOF jest lepsza niż pozostałych obszarów.

Dlatego **ważne jest zachowanie atrakcyjności osiedleńczej województwa jako całości oraz poszczególnych miast i subregionów w jego obrębie** – celem byłoby więc utrzymanie obecnych mieszkańców, jak też tworzenie dogodnych warunków dla potencjalnych nowych osiedleńców. Konsekwencje pandemii COVID-19 i upowszechnienie pracy zdalnej, mogą być nowymi czynnikami zwiększającymi atrakcyjność zamieszkania w miejscach bardziej oddalonych od biegunów wzrostu.

Poprawienie dostępności transportowej, zarówno ogólnej jak też mierzonej względem szeroko rozumianych usług pożytku publicznego, jest rozpatrywane **jako kluczowy element polepszenia jakości życia**.

Problemy bazowe

Problem bazowy C: *Zmniejszenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na szeroko rozumiane środowisko naturalne w wymiarze globalnym (zmian klimatycznych) i lokalnym (ochrona, cennych walorów przyrodniczych regionu)*

Niekorzystnymi efektami i niejako ubocznymi skutkami rozwoju transportu są: hałas, zanieczyszczenie powietrza i pośrednio zanieczyszczenie gleb i wód oraz kolizje z korytarzami ekologicznymi.

Pomimo, że dla inwestycji transportowych podejmuje się działania z zachowaniem odpowiednich regulacji i standardów w zakresie oddziaływania na środowisko, to jednak konsekwencje dla środowiska ma sama struktura gałęziowa transportu, układ i przepustowość sieci oraz lokalizacja obiektów.

W tym sensie **problemem bazowym jest próba podjęcia korzystnych zmian w tym zakresie**. Dotyczy to zarówno oddziaływań o charakterze globalnym (emisja ze środków transportu, mająca wpływ na globalne zmiany klimatyczne), jak też regionalnych i lokalnych (emisja jako czynnik pogarszający jakość powietrza w regionie – zagrożenie smogiem; emisja hałasu; zagrożenie dla regionalnego środowiska tj. fragmentacja i ograniczenie bioróżnorodności).

W regionie dominującą gałęzią transportu, zarówno pasażerskiego, jak i towarowego, pozostaje transport samochodowy. Ponadto w obrębie transportu szynowego zaznacza się stosunkowo mały udział tras zelektryfikowanych. Zmiany w tym zakresie stanowiłyby część rozwiązania dla niniejszego problemu bazowego.

Problemy bazowe

Problem bazowy D: Podniesienie poziomu bezpieczeństwa w transporcie

Kluczowym zagadnieniem, do którego odnosi się niniejszy problem jest **kwestia bezpieczeństwa w transporcie**. Problem **bezpieczeństwa w sferze transportu**, a szczególnie **bezpieczeństwa ruchu drogowego** jest problemem istotnym w skali ogólnopolskiej oraz w województwie podkarpackim. Problem ten jest obecny stale, pomimo stopniowej poprawy sytuacji.

Problemem obserwowanym w województwie podkarpackim jest np. szybki przyrost liczby poważnych wypadków z udziałem rowerzystów. Trasy i ścieżki rowerowe na terenie województwa podkarpackiego nie tworzą spójnej sieci. Wiele z nich służy raczej turystyce, niż wykorzystaniu w lokalnym transporcie. Brak jest tras wzdłuż dróg wojewódzkich poza miastami.

Zagrożenia bezpieczeństwa mają miejsce także na przecięciu sieci drogowej i kolejowej. Wynika to z braku bezkolizyjnych skrzyżowań, choć bezpośrednimi sprawcami wypadków są tam zazwyczaj użytkownicy samochodów.



Warianty planistyczne (1)

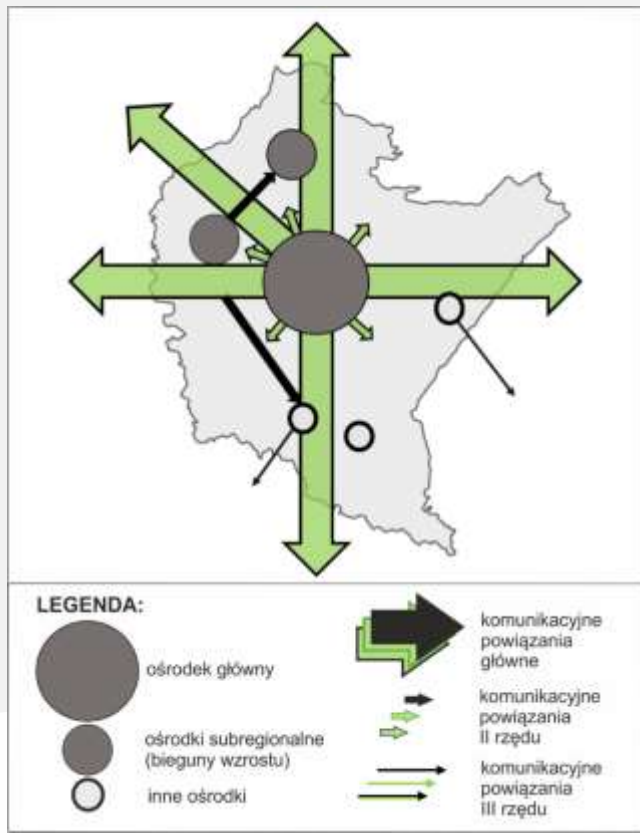
Rozwiązanie wskazanych problemów bazowych może się dokonać za pomocą różnych rozwiązań (wariantów planistycznych) w zakresie polityki transportowej. Przyjęto, że **wariant planistyczny** jest to ***wariant planu transportowego mający znaczący potencjał rozwiązywania problemów realizacji celów.***

W PSRT WP do 2030 roku przedstawiono **cztery** możliwe **warianty planistyczne** mogące być podstawą polityki transportowej realizowanej w oparciu o ten dokument. Przy każdym wypunktowano możliwe miary oraz ich główne atuty i wady. Dla wszystkich przygotowano także infografiki pokazujące inną docelową strukturę funkcjonalno-przestrzenną województwa (w przypadku tych schematów granice województwa są jedynie luźnym tłem, a miasta i trasy nie odpowiadają rzeczywistym przebiegom i lokalizacjom).

W ujęciu tabelarycznym dokonano **konfrontacji wariantów z czterema problemami bazowymi**. Na tej podstawie dokonano wyboru **jednego z wariantów jako podstawy do dalszego definiowania celów i działań w ramach PSRT WP.**

Warianty planistyczne (2)

Wariant 1. Maksymalizacji pozycji konkurencyjnej regionu

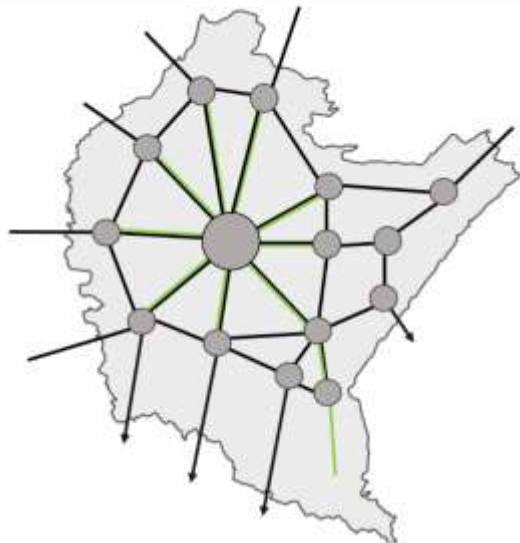


Wariant opiera się przede wszystkim na osiągnięciu celów efektywnego rozwoju województwa i jego szybkiej konwergencji na poziomie kraju i Unii Europejskiej. Oznacza to koncentrację na tych inwestycjach i działaniach organizacyjnych w transporcie, które wspierają jego najsilniejsze gospodarczo ośrodki, zapewniając im atrakcyjność inwestycyjną, sprawne funkcjonowanie oraz dostęp do rynków pracy.

Główne zalety wariantu	Główne wady wariantu
<ul style="list-style-type: none">• Szybki oczekiwany efekt ekonomiczny dla regionu• Koncentracja inwestycji w miejscach o największych problemach transportowych (metropolia rzeszowska)• Włączenie Rzeszowa w układ polskiej metropolii sieciowej	<ul style="list-style-type: none">• Brak większych inwestycji na terenach peryferyjnych, polaryzacja przestrzenna wewnątrz regionu i pomiędzy ROF/MOF• Odłożenie w czasie efektu ograniczenia emisji CO2• Zagrożenie kontynuacją procesów depopulacyjnych• Uzależnienie od inwestycji centralnych• Zagrożenie wykluczeniem transportowym

Warianty planistyczne (3)

Wariant 2. Równoważenia rozwoju na poziomie lokalnym



LEGENDA:

● ośrodek główny

● ośrodki subregionalne
(bieguny wzrostu)
i inne



komunikacyjne
powiązania
główne



komunikacyjne
powiązania
II rzędu



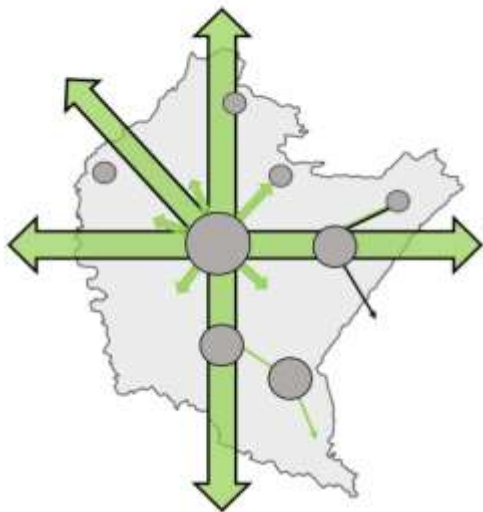
komunikacyjne
powiązania
III rzędu

Wariant opiera się na założeniu, że podniesienie standardów obsługi transportowej, przy jednoczesnym wspieraniu rozwoju gospodarczego może się przyczynić do zatrzymania niekorzystnych tendencji demograficznych, w tym odpływu migracyjnego. Dlatego miałyby miejsce koncentracja na działaniach inwestycyjnych i organizacyjnych rozłożonych równomiernie na całym obszarze województwa. Wspierane byłyby liczne, rozproszone terytorialnie mniejsze inwestycje.

Główne zalety wariantu	Główne wady wariantu
<ul style="list-style-type: none">• Oczekiwane wsparcie ze strony licznych władz lokalnych• Większa partycypacja społeczna przy kształtowaniu projektów• Poprawa jakości życia w regionach peryferyjnych• Wzrost bezpieczeństwa ruchu• Przeciwdziałanie polaryzacji wewnętrznej w regionie	<ul style="list-style-type: none">• Rozproszenie środków, trudność w realizacji dużych przedsięwzięć• Duże koszty niektórych inwestycji (kolej)• Zagrożenie osłabieniem wkładu transportu w ogólną konwergencję regionu• Ryzyko przeskalowania niektórych inwestycji lokalnych

Warianty planistyczne (4)

Wariant 3. Skokowego przesunięcia gałęziowego, na rzecz minimalizacji kosztów klimatycznych i środowiskowych.



LEGENDA:

ośrodek główny

ośrodki subregionalne
(bieguny wzrostu)

inne ośrodki



komunikacyjne
powiązania
główne

komunikacyjne
powiązania
II rzędu

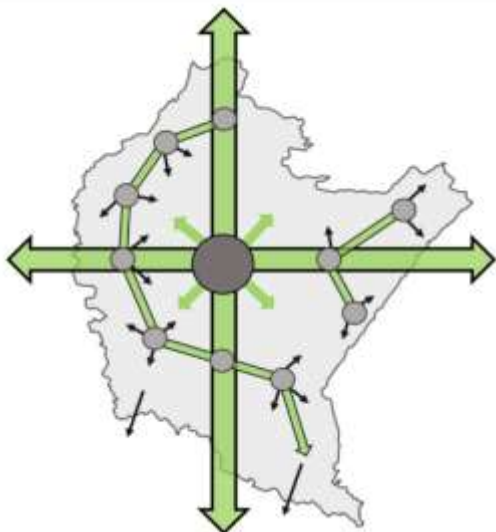
komunikacyjne
powiązania
III rzędu

Wariant nakierowany jest na możliwie najszybsze przekształcenia w strukturze transportu na rzecz gałęzi bardziej przyjaznych środowisku oraz klimatowi. Największymi działaniami są zakrojone na dużą skalę inwestycje kolejowe. Powstają nowe linie (w tym tzw. szprychy CPK) zapewniające dostęp do większości ośrodków powiatowych regionu. Inne trasy są elektryfikowane.

Główne zalety wariantu	Główne wady wariantu
<ul style="list-style-type: none">• Możliwość szybkiej redukcji emisji CO₂, zwłaszcza w dużych miastach• Wzrost znaczenia mobilności aktywnej• Ograniczenie roli ciężkiego tranzytu drogowego• Zwiększenie atrakcyjności turystycznej	<ul style="list-style-type: none">• Bardzo duże koszty budowy infrastruktury kolejowej• Bardzo duże koszty utrzymania systemu• Ryzyko przeskalowania inwestycji kolejowych• Uzależnienie od inwestycji i działań centralnych• Bardzo niewielki efekt ograniczenia emisji na terenach słabo zaludnionych• Presja ze strony JST i mieszkańców, użytkowników dróg

Warianty planistyczne (5)

Wariant 4. Równomiernego rozwoju multimodalnego



LEGENDA:

ośrodek główny

ośrodki subregionalne
(bieguny wzrostu)
i inne



komunikacyjne
powiązania
główne

komunikacyjne
powiązania
II rzędu

komunikacyjne
powiązania
III rzędu

W tym wariancie stawia się na wyważenie maksymalizacji efektów zarówno w zakresie poprawy dostępności (wewnętrznej i zewnętrznej), jak też pod względem uciążliwości transportu dla środowiska i klimatu, z uwzględnieniem realnej sytuacji demograficznej, ekonomicznej oraz instytucjonalnej (rozkład kompetencji). Dlatego wariant zakłada oparcie rozwoju sieci transportowej o bieguny wzrostu wyznaczone w *Strategii Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030*.

Główne zalety wariantu	Główne wady wariantu
<ul style="list-style-type: none">• Koncentracja działań ograniczających emisję w miejscach gdzie są one najbardziej efektywne• Dobra obsługa policentrycznej i rozproszonej sieci osadniczej regionu• Przeciwdziałanie polaryzacji wewnętrznej bez nadmiernego rozpraszania środków• Uwzględnienie uwarunkowań regionalnych i lokalnych w zakresie sieci osadniczej i modeli mobilności mieszkańców	<ul style="list-style-type: none">• Ryzyko przeskalowania inwestycji w niektórych ROF/MOF• Częściowe uzależnienie od inwestycji centralnych

Wzajemna relacja pomiędzy zdiagnozowanymi *problemami bazowymi* oraz proponowanymi *wariantami planistycznymi* (porównanie wariantów)

Problemy bazowe	Wariant 1	Wariant 2	Wariant 3	Wariant 4
A: Utrzymanie i wzmocnienie podstaw transportowych dla rozwoju gospodarczego województwa, w tym integracja infrastrukturalna oraz organizacyjna systemu transportowego w układzie zewnętrznym i wewnętrznym	Bardzo silny wkład w rozwiązanie problemu bazowego, poprawa pozycji regionu, konwergencja (5)	Słaby wkład w rozwiązanie problemu, brak inwestycji pozycjonujących region jako całość w Polsce i Europie, poprawa integracji wewnętrznej regionu (2)	Wkład w rozwiązanie problemu w zakresie transportu kolejowego i towarowego intermodalnego (3)	Wkład w rozwiązanie problemu poprzez lepsze dowiązanie ROF/MOF do sieci TEN-T, lepsza integracja wewnętrzna pomiędzy ROF/MOF (4)
B: Podniesienie jakości życia mieszkańców województwa poprzez poprawę dostępności transportowej w różnych skalach przestrzennych, z uwzględnieniem zachodzących niekorzystnych procesów demograficznych	Wkład w rozwiązanie problemu silnie zróżnicowany terytorialnie, wysoki w ROF i niektórych innych MOF, słaby na pozostałych obszarach (2)	Wkład w rozwiązanie problemu znaczący, choć miejscami prawdopodobnie przypadkowy (inwestycje rozproszone, nie zawsze zintegrowane) (4)	Wkład w rozwiązanie problemu znaczny choć nie zawsze uwzględniający specyfikę sieci osadniczej i ścieżek mobilności mieszkańców (3)	Wkład w rozwiązanie problemu znaczny, proporcjonalny do skali potrzeb (sytuacja demograficzna), uwzględniający specyfikę regionu i ścieżek mobilności mieszkańców (4)
C: Zmniejszenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na szeroko rozumiane środowisko naturalne w wymiarze globalnym (zmian klimatycznych) i lokalnym (ochrona, cennych walorów przyrodniczych regionu)	Niewielki wkład w rozwiązanie problemu, ograniczony do zmian modalnych na głównych trasach oraz w ROF (2)	Wkład w rozwiązanie problemu zauważalny, ale rozproszony, brak koncentracji na głównych obszarach problemowych (skupiskach emisji) (3)	Bardzo duży wkład w rozwiązanie problemu, szczególnie w zakresie ograniczenia emisji oraz mitygacji zmian klimatu (5)	Duży wkład w rozwiązanie problemu, uwzględniający specyfikę terytorialną, koncentracja działań w miejscach, gdzie mogą być one najbardziej efektywne (4)
D: Podniesienie poziomu bezpieczeństwa w transporcie	Wkład w rozwiązanie problemu skupiony przestrzennie na głównych trasach oraz w ROF i kilku innych MOF (2)	Duży wkład w rozwiązanie problemu poprzez poprawę sytuacji na licznych trasach regionalnych i lokalnych MOF (4)	Wyraźny wkład w rozwiązanie problemu wynikający ze zmian modalnych, ale jednocześnie ograniczony mniejszą skalą inwestycji drogowych (4)	Istotny wkład w rozwiązanie problemu we wszystkich ROF/MOF, a także w ciągach dróg wojewódzkich (5)
Łączna bonitacja (określenie bonitacji: 1- słaba; 5 wysoka)	11	13	15	17

Przeprowadzone porównanie wskazało na wariant 4, jako najbardziej predystynowany do określenia podstaw regionalnej polityki transportowej w najbliższej dekadzie.

Dziękuję za uwagę,