



Projekt jest częściowo finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i budżetu państwa w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

**KONCEPCJA PROGRAMOWO-PRZESTRZENNA MAJĄCA CHARAKTER ROZWIĄZANIA  
STRATEGICZNEGO DLA CAŁEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO KROŚNIEŃSKO-  
JASIELSKIEGO ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM INFRASTRUKTURY DROGOWEJ  
I KOLEJOWEJ ORAZ KIERUNKÓW ROZWOJU TURYSTYKI**



Opracowanie zostało wykonane na zlecenie Powiatu Jasielskiego

**Tom I - Koncepcja programowo-przestrzenna drogi  
Kielce – Nowy Korczyn - Tarnów – Barwinek  
na odcinku Tarnów – Jasło – Krosno - węzeł S-19**

Opracowanie koncepcji:



PRACOWNIA PLANOWANIA I PROJEKTOWANIA  
SYSTEMÓW TRANSPORTU ALTRANS

**PRACOWNIA PLANOWANIA I PROJEKTOWANIA  
SYSTEMÓW TRANSPORTU ALTRANS**

30-133 Kraków, ul. Juliusza Lea 114  
TEL/FAX +48 12 637 27 79 / 623 93 45

**ZESPÓŁ PROJEKTOWY:**

*mgr inż. Stanisław Albricht*  
*mgr inż. Maciej Górnikiewicz*  
*mgr inż. Maciej Dulowski*  
*mgr inż. Grzegorz Kalfas*

**DATA OPRACOWANIA:** Kraków, sierpień 2015



## **SPIS TREŚCI**

<b>I.</b>	<b>DANE OGÓLNE .....</b>	<b>7</b>
I.1	Podstawa opracowania .....	7
I.2	Cele.....	8
I.3	Zadania koncepcji.....	10
<b>II.</b>	<b>ANALIZA AKTUALNYCH UWARUNKOWAŃ.....</b>	<b>12</b>
II.1	System transportowy regionu i powiązania komunikacyjne .....	12
II.2	Uwarunkowania Społeczno-Gospodarcze .....	14
II.2.1	Uwarunkowania demograficzne regionu .....	14
II.2.2	Uwarunkowania gospodarcze .....	16
II.2.3	Podsumowanie i wnioski .....	21
II.3	Uwarunkowania planistyczne .....	22
II.3.1	Dokumenty o zasięgu międzynarodowym.....	23
II.3.2	Dokumenty o zasięgu krajowym.....	28
II.3.3	Dokumenty o zasięgu wojewódzkim .....	36
II.3.4	Planowanie przestrzenne Gmin i Powiatów .....	44
II.3.5	Podsumowanie i wnioski.....	51
II.4	Analiza zasobów przyrodniczych.....	52
II.4.1	Charakterystyka analizowanego regionu.....	52
II.4.2	Położenie geograficzne.....	52
II.4.3	Analiza elementów środowiska .....	53
II.4.4	Podsumowanie i wnioski .....	59
II.5	Analiza zasobów kulturowych.....	59
II.5.1	Formy ochrony dziedzictwa kulturowego .....	59
II.5.2	Podsumowanie .....	78
II.6	Analiza infrastruktury transportowej.....	79
II.6.1	Infrastruktura drogowa.....	79
II.6.2	Infrastruktura kolejowa .....	85
<b>III.</b>	<b>PROGNOZY RUCHU .....</b>	<b>88</b>
III.1	Prognozy ruchu kołowego.....	88
III.2	Założenia do prognoz ruchu.....	88
<b>IV.</b>	<b>KONCEPCJA PRZESTRZENNA DROGI .....</b>	<b>114</b>
IV.1	Przyjęte parametry techniczne .....	114
IV.2	Koncepcja planowanej drogi.....	114
IV.2.1	Opis rozwiązań sytuacyjnych .....	114
IV.2.2	Powiązania z siecią drogową oraz obsługa terenów przyległych .....	117
IV.2.3	Analiza środowiskowa wariantów .....	121
<b>V.</b>	<b>ANALIZA WIELOKRYTERIALNA OCENY WARIANTÓW .....</b>	<b>125</b>
V.1	Kryteria oceny wariantów .....	125
V.1.1	Grupa kryteriów funkcjonalnych .....	126
V.1.2	Grupa kryteriów ruchowych .....	126
V.1.3	Grupa kryteriów ekonomicznych.....	131
V.1.4	Grupa kryteriów przestrzennych .....	131
V.1.5	Grupa kryteriów środowiskowo-społecznych .....	132
V.1.6	Wagi kryteriów oceny.....	138
V.1.7	Wyniki analizy wielokryterialnej.....	138
V.1.8	Podsumowanie .....	140



---

V.2	Analiza efektów gospodarczych .....	140
<b>VI.</b>	<b>PODSUMOWANIE .....</b>	<b>149</b>
VI.1	Uzasadnienie celowości inwestycji i wskazanie wariantu optymalnego .....	149
VI.2	Konsultacje społeczne .....	154
VI.3	Analiza sposobu wdrożenia koncepcji przestrzennej drogi .....	155



## **SPIS RYSUNKÓW**

Rys. 1 Struktura zatrudnienia w powiecie dębickim. źródło: <i>www.stat.gov.pl</i> .....	17
Rys. 2 Struktura zatrudnienia w powiecie tarnowskim. źródło: <i>www.stat.gov.pl</i> .....	18
Rys. 3 Struktura zatrudnienia w powiecie gorlickim. źródło: <i>www.stat.gov.pl</i> .....	18
Rys. 4 Struktura zatrudnienia w powiecie jasielskim. źródło: <i>www.stat.gov.pl</i> .....	19
Rys. 5 Struktura zatrudnienia w powiecie krośnieńskim. źródło: <i>www.stat.gov.pl</i> .....	19
Rys. 6 Układ drogowej sieci TEN-T w Polsce w myśl rozporządzenia PE i Rady UE w sprawie unijnych wytycznych dla sieci TEN-T, 2011 r. Źródło: <i>MTBiGM na podstawie map sieci TEN-T załączonych do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie unijnych wytycznych dla sieci TEN-T, 2011 r.</i> .....	25
Rys. 7 Układ kolejowej sieci TEN-T w Polsce w myśl rozporządzenia PE i Rady UE w sprawie unijnych wytycznych dla sieci TEN-T, 2011 r. Źródło: <i>Opracowanie własne MTBiGM na podstawie map sieci TEN-T załączonych do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie unijnych wytycznych dla sieci TEN-T, 2011 r.</i> .....	26
Rys. 8 Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 – sieć drogowa. źródło: <i>Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 – sieć drogowa</i> .....	29
Rys. 9 Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 – sieć kolejowa. źródło: <i>Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 – sieć kolejowa</i> .....	30
Rys. 10 Docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych w Polsce zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 20 października 2009 r. Źródło: <i>Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad</i> .....	33
Rys. 11 Docelowy układ sieci kolejowej w roku 2020. Źródło: <i>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</i> .....	33
Rys. 12 Przewidywana lokalizacja platform multimodalnych na sieci TEN-T. Źródło: <i>MTBiGM na podstawie map sieci TEN-T załączonych do projektu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie unijnych wytycznych dla sieci TEN-T, 2011r.</i> .....	34
Rys. 13 Schemat Koncepcji docelowego układu transportowego w Małopolsce w perspektywie roku 2030. źródło: <i>Strategia Rozwoju Województwa Małopolskiego” – Schemat Koncepcji docelowego układu transportowego w Małopolsce w perspektywie roku 2030.</i> .....	40
Rys. 14 Uwarunkowania i Kierunki Zagospodarowania Przestrzennego miasta Jasta. źródło: <i>Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Jasta – zał. nr 2 do Uchwały nr VIII/63/2015 Rady Miejskiej Jasta z dnia 20 kwietnia 2015 r.</i> .....	46
Rys. 15 Kierunki Zagospodarowania Przestrzennego, Kształtowania Struktury Przestrzennej miasta Krosno. źródło: <i>Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Krosno – załącznik nr 3a do Uchwały LIX/1340/14 Rady Miasta Krosna z dnia 26 czerwca 2014 r.</i> .....	48
Rys. 16 Korytarze ekologiczne w Polsce .....	58
Rys. 17 Klasyfikacja stanu nawierzchni wg SOSN .....	81
Rys. 18 Procentowy udział odcinków o różnym stanie technicznym na drogach wojewódzkich .....	82
Rys. 19 SDR wg Generalnego Pomiaru Ruchu na sieci dróg krajowych i wojewódzkich w 2010 roku.....	84
Rys. 20 Potoki ruchu kołowego – Scenariusz „Nic nie robić” Rok 2040.....	99
Rys. 21 Dostępność Jasta – Scenariusz „Nic nie robić” Rok 2040.....	100
Rys. 22 Dostępność Krosna – Scenariusz „Nic nie robic” Rok 2040 .....	101
Rys. 23 Potoki ruchu – Scenariusz GP-1 Rok 2040 .....	102
Rys. 24 Dostępność Jasta – Scenariusz GP-1 Rok 2040.....	103
Rys. 25 Dostępność Krosna – Scenariusz GP-1 Rok 2040 .....	104
Rys. 26 Potoki ruchu – Scenariusz GP-2 Rok 2040 .....	105
Rys. 27 Dostępność Jasta – Scenariusz GP-2 Rok 2040.....	106
Rys. 28 Dostępność Krosna – Scenariusz GP-2 Rok 2040 .....	107
Rys. 29 Potoki ruchu – Scenariusz S-1 Rok 2040 .....	108





Rys. 30 Dostępność Jasła – Scenariusz S-1 Rok 2040 .....	109
Rys. 31 Dostępność Krosna – Scenariusz S-1 Rok 2040.....	110
Rys. 32 Potoki ruchu – Scenariusz S-2 Rok 2040 .....	111
Rys. 33 Dostępność Jasła – Scenariusz S-2 Rok 2040 .....	112
Rys. 34 Dostępność Krosna – Scenariusz S-2 Rok 2040.....	113
Rys. 35 Wyliczenie kosztów eksploatacji pojazdów .....	127
Rys. 36 Obliczenie kosztów czasu podróży służbowych .....	129
Rys. 37 Obliczenie kosztów czasu podróży nie służbowych .....	129
Rys. 38 Koszty ekonomiczne zanieczyszczenia środowiska .....	133
Rys. 39 Wyliczenie kosztów wypadków drogowych i ofiar .....	135
Rys. 40. Przebieg drogi Kielce – Tarnów S-19 na tle docelowego układu autostrad i dróg ekspresowych....	151

#### **Rozdział IV – Koncepcja przestrzenna drogi:**

Rys. IV.1.0	Schemat układu komunikacyjnego – skala 1:750 000
Rys. IV.2.0	Orientacja – skala 1:100 000
Rys. IV.3.1	Sytuacja – skala 1:50 000
Rys. IV.3.2	Sytuacja – ortofotomapa – skala 1:50 000
Rys. IV.4.0	Lokalizacja węzłów drogowych – orientacja - skala 1:150 000
Rys. IV.4.1	Węzeł nr 01 – skala 1:10 000
Rys. IV.4.2	Węzeł nr 02 – skala 1:10 000
Rys. IV.4.3	Węzeł nr 03 – skala 1:10 000
Rys. IV.4.4	Węzeł nr 04, 05 i 06 – skala 1:10 000
Rys. IV.4.5	Węzeł nr 07 – skala 1:10 000
Rys. IV.4.6	Węzeł nr 08 i 09 – skala 1:10 000
Rys. IV.4.7	Węzeł nr 10 – skala 1:10 000
Rys. IV.4.8	Węzeł nr 11 i 12 – skala 1:10 000
Rys. IV.4.9	Węzeł nr 13 – skala 1:10 000
Rys. IV.4.10	Węzeł nr 14 i 15 – skala 1:10 000
Rys. IV.4.11	Węzeł nr 16 – skala 1:10 000
Rys. IV.4.12	Węzeł nr 17 – skala 1:10 000
Rys. IV.4.13	Węzeł nr 18 – skala 1:10 000
Rys. IV.4.14	Węzeł nr 19 – skala 1:10 000
Rys. IV.4.15	Węzeł nr 20 i 21 – skala 1:10 000
Rys. IV.4.16	Węzeł nr 22 – skala 1:10 000
Rys. IV.4.17	Węzeł nr 23 – skala 1:10 000



## **SPIS TABEL**

Tab. 1 Liczba mieszkańców, powierzchnia oraz gęstość zaludnienia wybranych gmin będących w obszarze analizy. <i>źródło: www.stat.gov.pl</i> .....	15
Tab. 2 Liczba zatrudnionych, bezrobotnych oraz wskaźnik bezrobocia gmin będących w obszarze analizy. <i>źródło: www.stat.gov.pl</i> .....	16
Tab. 3 Liczba podmiotów gospodarczych na terenie gmin, wskaźnik przedsiębiorczości. <i>źródło: www.stat.gov.pl</i> .....	20
Tab. 4 Ocena stanu technicznego drogi krajowej nr 19 .....	81
Tab. 5 Ocena stanu technicznego drogi krajowej nr 28 .....	81
Tab. 6 Ocena stanu technicznego drogi krajowej nr 73 .....	81
Tab. 7 Ocena stanu technicznego drogi krajowej nr 94 .....	82
Tab. 8 Wynik oceny kryterium nr 1: .....	126
Tab. 9 Wynik oceny kryterium nr 2: .....	134
Tab. 10 Wynik oceny kryterium nr 3: .....	126
Tab. 11 Wskaźniki wzrostu kosztów eksploatacji .....	127
Tab. 12 Jednostkowe koszty eksploatacji pojazdów (teren płaski) .....	128
Tab. 13 Jednostkowe koszty czasu (EUR/h) .....	130
Tab. 14 Wynik oceny kryterium nr 4: .....	130
Tab. 15 Wynik oceny kryterium nr 5: .....	131
Tab. 16 Wyniki oceny kryterium nr 6 wraz z zakresem rzeczowym .....	131
Tab. 17 Wynik oceny kryterium nr 7: .....	132
Tab. 18 Wynik oceny kryterium nr 8: .....	132
Tab. 19 Jednostkowe koszty ekonomiczne zanieczyszczeń środowiska [EUR/pojkm] .....	134
Tab. 20 Wynik oceny kryterium: .....	134
Tab. 21 Względny wskaźnik wypadku (wypadki /10 7 poj.km) (prawdopodobieństwo wystąpienia wypadku) .....	136
Tab. 22 Średnia liczba osób poszkodowanych w jednym wypadku .....	137
Tab. 23 Koszty jednostkowe zdarzeń drogowych (wypadków i ich następstw) (EUR/zdarzenie) .....	137
Tab. 24 Wynik oceny kryterium: .....	138
Tab. 25 Wyniki analizy wielokryterialnej .....	139
Tab. 26 Tabelaryczne zestawienie najważniejszych parametrów tras .....	154



## I. DANE OGÓLNE

### I.1 Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowi umowa zawarta pomiędzy Powiatem Jasielskim w imieniu, którego działa Zarząd Powiatu w Jaśle, a Pracownią Planowania i Projektowania Systemów Transportu reprezentowaną przez Pana Stanisława Albrichta.

Opracowanie zostało wykonane z uwzględnieniem m.in:

- dokumentów planistycznych o zasięgu krajowym: koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2030, strategii rozwoju kraju 2020,
- projektu Strategii Rozwoju Województw: Podkarpackiego, Małopolskiego i Świętokrzyskiego do 2020 roku,
- Planów Zagospodarowania Przestrzennego Województw: Podkarpackiego, Małopolskiego i Świętokrzyskiego,
- obowiązujących dokumentów planistycznych obejmujących gminy, przez które będzie przebiegała planowana droga: studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz strategie rozwoju.

Opracowanie zostało wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami, wymaganiami technicznymi i zasadami wiedzy technicznej, a w szczególności:

- Ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tj. Dz.U. 1994 nr 89 poz. 414 z późn. zm.)
- Ustawą z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2003 nr 80 poz. 717 z późn. zm.)
- Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 1999 r., Nr 43, poz. 430 z późn. zm.)
- Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. z 2000 r., Nr 63, poz. 735 z późn. zm.)
- Ustawą z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz.U. 2001 nr 115 poz. 1229 z późn. zm.)
- Ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2001 nr 62 poz. 627 z późn. zm.)
- Ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa i ochronie środowiska oraz o cenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2008 nr 199 poz. 1227 z późn. zm.)

Niniejsze opracowanie stanowi opracowanie cząstkowe opracowane w ramach projektu „Dla spójności i dostępności – analiza możliwości rozwojowych obszaru krośnieńsko – jasielskiego” współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej, z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i budżetu państwa z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013.

W roku 2011 Zarząd Województwa Małopolskiego, w ramach prac nad zmianą Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego, przystąpił do opracowania koncepcji przestrzennej drogi



Kielce – Nowe Brzesko – Gorlice – Barwinek (S19). W jego ramach znalazła się szczegółowa analiza możliwości prowadzenia drogi ekspresowej na terenie małopolski oraz kierunkowo wskazane przebiegi na terenie województw świętokrzyskiego i podkarpackiego. Ze względu na brak akceptacji proponowanego przebiegu na terenie Podkarpacia zaistniała konieczność jego zmiany. Niniejsze opracowanie zawiera uszczegółowienie przebiegu drogi Kielce – Nowe Brzesko – Gorlice – Barwinek na odcinku Tarnów – Jasło – Krosno – S19.

## 1.2 Cele

Podstawą dla wyznaczenia krośnieńsko-jasielskiego obszaru funkcjonalnego jest ekspertyza wykonana w ramach prac nad aktualizacją i uzupełnieniem Strategii Rozwoju Województwa Podkarpackiego 2007-2020 zatytułowana „Charakterystyka systemu osadniczego województwa podkarpackiego z identyfikacją biegunów wzrostu oraz wyróżnieniem obszarów funkcjonalnych na poziomie regionalnym i lokalnym” autorstwa dr hab. Tomasza Komornickiego, dr hab. Przemysława Śleszyńskiego i dr Piotra Siłka (październik 2012). Opracowanie to, na bazie przeprowadzonych badań dla całego województwa podkarpackiego, zawiera analizę podziału województwa na obszary funkcjonalne, wraz z analizą ich biegunów wzrostu. Wśród wymienionych obszarów wyróżnione zostały miejskie obszary funkcjonalne (MOF) Krosno (biegun rzeczywisty), MOF Krosno-Jasło (biegun potencjalny) oraz Krosno-Jasło-Gorlice (potencjalna oś rozwoju). Przedstawiona analiza brała pod uwagę różnorodne czynniki pozwalające na dokonanie powyższych podziałów, m.in. ocenę stopnia rozwoju systemu osadniczego (w tym ciężenia grawitacyjne i rzeczywiste), dostępność komunikacyjną, trendy demograficzne, rynek pracy, kapitał ludzki i społeczny, uwarunkowania ekonomiczne. Przedstawiona analiza wskazuje wyraźnie na istnienie bliskiego i naturalnego powiązania pomiędzy Jasłem i Krosnem, co więcej, rekomenduje podjęcie działań na rzecz integracji duopolu Krosno-Jasło. Ważnym wskazaniem jest także przedstawienie, jako potencjalnej osi rozwojowej obszaru funkcjonalnego Krosno-Jasło-Gorlice, co w oczywisty sposób prowadzi do zmodyfikowanego podejścia do identyfikacji obszarów funkcjonalnych z pominięciem podziałów wynikających ze struktury administracyjnej (przekroczenie granicy województwa podkarpackiego i małopolskiego). Wstępnie zidentyfikowane w powyższym opracowaniu oraz dostrzeżone przez JST obszaru krośnieńsko-jasielskiego problemy rozwojowe obejmują m.in. zjawisko depopulacji, monocentrycznego charakteru rozwoju aktywności gospodarczej (przemysł) przy jednoczesnym dużym odsetku ludności rolniczej, niedostatków w zakresie modernizowania rynku pracy, w tym dostosowywania szkolnictwa zawodowego, poważne utrudnienia wynikające z jednej strony z peryferyjności terytorialnej (długi czas dojazdu do Warszawy i Rzeszowa), a z drugiej nierozwiązane problemy w zakresie komunikacji wewnętrznej obszaru, czy zintegrowanego transportu publicznego.

Powiat Jasielski (Partner Wiodący) wspólnie z miastem Jasłem, miastem Krosnem, Powiatem Krośnieńskim złożyli projekt pn. „Dla spójności i dostępności- analiza możliwości rozwojowych obszaru krośnieńskiego- jasielskiego”. Zasadniczym celem projektu, którego elementem jest analiza jest wdrożenie mechanizmów zintegrowanego planowania inwestycyjnego i przestrzennego na obszarze krośnieńsko-jasielskim ze szczególnym uwzględnieniem podejścia funkcjonalnego. Poprzez realizację projektu ugruntowane zostanie wykorzystanie nowego modelu podejścia do polityki regionalnej promujące wykorzystywanie efektu synergii, kooperacji pomiędzy JST i wykorzystywania dobrych praktyk.

Zapisy projektu wskazują, że zarówno opracowanie „koncepcji programowo- przestrzennej” jak i „Strategii rozwoju Beskidu Niskiego wraz z zintegrowany planem działań w zakresie rozwoju rynku pracy oraz dywersyfikacji działalności gospodarczej” dla funkcjonalnego obszaru krośnieńsko-jasielskiego powinny odnosić się do trzech poziomów biegunów wzrostu, czyli dla miejskiego obszaru funkcjonalnego (MOF) tj.: MOF Krosno (biegun rzeczywisty), MOF Krosno-Jasło (biegun potencjalny) oraz MOF Krosno-Jasło-



Gorlice (potencjalna oś rozwoju) zidentyfikowanych w dokumencie „Charakterystyka systemu osadniczego województwa podkarpackiego z identyfikacją biegunów wzrostu oraz wyróżnieniem obszarów funkcjonalnych na poziomie regionalnym i lokalnym” oraz w dokumencie opracowanym w ramach projektu pn. „Analiza dla funkcjonalnego obszaru krośnieńsko-jasielskiego”.

Celem opracowań jest wdrożenie mechanizmów zintegrowanego planowania inwestycyjnego i przestrzennego na obszarze krośnieńsko-jasielskim ze szczególnym uwzględnieniem podejścia funkcjonalnego. Powyższemu celowi ogólnemu będzie realizacja następujących celów szczegółowych:

- wzmocnienie współpracy między JST koniecznej do realizacji wspólnych działań na terenie obszaru funkcjonalnego krośnieńsko-jasielskiego;
- przygotowanie dokumentów planistycznych pozwalających na systemowe rozwiązanie wspólnych kluczowych zagadnień dotyczących celów tematycznych funduszy europejskich na lata 2013-2020;
- budowanie zaplecza społecznego identyfikującego się z planami strategicznymi i włączanie społeczności do procesu planowania poprzez konsultacje społeczne;
- wdrażanie strategicznego podejścia do przeciwdziałania problemom rozwojowym obszaru krośnieńsko-jasielskiego pozwalającego na prowadzenie długoterminowej polityki ograniczającej utratę funkcji gospodarczych;
- realne wzmocnienie współpracy między powiatem krośnieński i jasielskim oraz miastami Krosno i Jasło na rzecz wspólnego rozwiązywania problemów charakterystycznych dla obszaru funkcjonalnego.

Opracowanie składa się ze szczegółowych koncepcji programowo-przestrzennych wybranych kluczowych dla rozwoju obszaru funkcjonalnego inwestycji:

- I. drogi Kielce – Nowy Korczyn – Tarnów – Barwinek na odcinku Tarnów-Jasło-Krosno- węzeł S-19,
- II. łącznicy kolejowej pomiędzy linią nr 108 Stróże – Krościenko a linią nr 106 Jasło – Rzeszów,
- III. drogi łączącej planowaną drogę szybkiego ruchu „Kielce-Barwinek” (na odcinku „Jasło – obwodnica północna”) z drogą krajową nr 28 (ulica 3-go Maja) w mieście Jasle,
- IV. sieci ścieżek rowerowych na terenie obszaru funkcjonalnego

**Niniejszy tom obejmuje zagadnienia koncepcji programowo-przestrzennej budowy drogi Kielce – Nowy Korczyn – Tarnów – Barwinek na odcinku Tarnów - Jasło - Krosno - węzeł S-19,**

Celem strategicznym planowanej inwestycji drogowej jest przedstawienie połączeń drogowych, zwiększających dostępność komunikacyjną dla obszarów powiązanych z tą inwestycją, zidentyfikowanie nowych możliwości gospodarczych, kulturowych i społecznych w obszarze oddziaływania drogi. Zadaniem opracowania jest zbadanie zasadności inwestycji w połączeniu z układem istniejącym i innymi projektami drogowymi będącymi przedmiotem opracowania.

Celem opracowania jest także identyfikacja ewentualnych problemów realizacyjnych, oszacowanie kosztów inwestycyjnych oraz negatywnych oddziaływań (konfliktów) dla proponowanych wariantów inwestycji. Opracowanie zawiera optymalny wariant inwestycji drogowej minimalizujący powyższe konflikty.

Ponadto poprzez realizację drogi możliwe będzie pobudzenie rozwoju gospodarczego, wzmocnienie możliwości kulturowych i społecznych obszarów z nią związanych. Realizacja powyższego celu jest możliwa



dzięki zwiększeniu dostępności komunikacyjnej subregionu jasielskiego i krośnieńskiego w zachodniej części województwa podkarpackiego z kierunku autostrady A4 oraz z kierunku Republiki Słowacji i południa Europy.

Jako cel operacyjny należy wskazać konieczną integrację zarówno istniejącego jak i planowanego systemu drogowego terenów województwa podkarpackiego oraz Słowacji, w odniesieniu do dróg wyższych klas technicznych (autostrady A4, dróg ekspresowych, dróg GP) jak również systemów komunikacji kolejowej.

### **I.3 Zadania koncepcji**

Opracowanie niniejszej koncepcji stanowi pierwszy etap doprowadzenia do realizacji zdefiniowanych celów. Jej głównym zadaniem jest wskazanie optymalnego przebiegu drogi pomiędzy Tarnowem a drogą ekspresową S19.

Zakresem opracowania objęte są analizy uwarunkowań dotyczących stanu obecnego oraz funkcjonowania obszaru funkcjonalnego powiatów jasielskiego i krośnieńskiego w pięciu podstawowych grupach:

- **analiza społeczno-gospodarcza**
  - system transportowy regionu i powiązania komunikacyjne
  - uwarunkowania gospodarcze
  - uwarunkowania demograficzne regionu
  
- **analiza kierunków rozwoju regionu**
  - strategię rozwoju
  - kierunki zagospodarowania przestrzennego
  - uwarunkowania zewnętrzne (Słowacja, woj. podkarpackie)
  
- **analiza zasobów przyrodniczych**
  - charakterystyka analizowanego regionu
  - położenie geograficzne
  - analiza elementów środowiska (wody, klimat, geologia, parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, natura 2000, pomniki przyrody, użytki ekologiczne, zespół przyrodniczo – krajobrazowy, korytarze ekologiczne)
  
- **analiza zasobów kulturowych**
  - formy ochrony dziedzictwa kulturowego (rejestr zabytków, ewidencja zabytków, parki kulturowe, obiekty chronione planem zagospodarowania przestrzennego gmin)
  
- **analiza infrastruktury transportowej** (istniejącej i planowanej wraz z możliwością integracji) w trzech podsystemach :drogowym, kolejowym i lotniczym:
  - charakterystyka istniejącego układu
  - ocena infrastruktury (parametry, stan techniczny, przepustowość, powiązania komunikacyjne, stopień zaspokojenia potrzeb transportowych, struktura ruchu drogowego)

Analizy przeprowadzono dla obszaru:

- zachodniej części województwa podkarpackiego (powiat dębicki, jasielski i krośnieński),



- wschodniej części województwa małopolskiego (powiat tarnowski i gorlicki),

Ponadto zakresem objęte są analizy ruchowe istniejącej i planowanej sieci drogowej oraz prognozy ruchu, określenie modelu ruchu, określenie modelu rozkładu ruchu na sieć drogową, kolejową, dokonanie oceny przepustowości istniejącej sieci drogowej oraz planowanej.

Opracowanie zawiera zestawienie parametrów technicznych drogi zgodnych z obowiązującymi przepisami, a w szczególności przekrój drogi, liczbę jezdni i pasów ruchu, liczbę oraz lokalizację skrzyżowań i węzłów w zależności od przyjętej klasy technicznej. Przebieg drogi, zgodnie z wymaganiami Zamawiającego określa sposób powiązania z innymi drogami.

W opracowaniu uwzględnione zostały połączenia inwestycji z obszarami pełniącymi różne funkcje (aktywności gospodarczej, lokalne ośrodki administracyjne, obszary przemysłowe, handlowo-usługowe, turystyczne, centra logistyczne) połączenia z węzłami kolejowymi, połączenia z lotniskami oraz parkingi przesiadkowe Park&Ride.

Opracowane warianty klas drogi oraz jej przebiegu poddane zostały wielokryterialnej ocenie w pięciu grupach: funkcjonalnych, ruchowych, ekonomicznych, przestrzennych oraz środowiskowo - społecznych. Przeprowadzone analizy uwarunkowań, zaproponowane koncepcje wariantowych rozwiązań przebiegu trasy wraz z prognozami oraz ocena poszczególnych wariantów posłużyły wskazaniu wariantu optymalnego realizującego w najwyższym stopniu założone cele, a jednocześnie minimalizującego negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia.





## II. ANALIZA AKTUALNYCH UWARUNKOWAŃ

### II.1 System transportowy regionu i powiązania komunikacyjne

Analiza systemu transportowego i dostępności komunikacyjnej Podkarpacia i wschodniej części Małopolski została wykonana w odniesieniu do dróg istniejących oraz połączeń ujętych w planach rozwoju sieci drogowej. Analizie powiązań komunikacyjnych zostały poddane drogi w kategoriach dróg krajowych oraz wojewódzkich.

#### Dostępność województwa podkarpackiego z kierunku zachodniego – granica z województwem małopolskim

Między województwem podkarpackim, a województwem małopolskim funkcjonuje 6 połączeń drogowych w tym 3 w klasie drogi krajowej oraz 3 w klasie drogi wojewódzkiej. Drogi krajowe łączące oba województwa:

- autostrada A4 – granica państwa – Jędrzychowice – Wrocław – Katowice – Kraków – Tarnów – Dębica – Rzeszów – Korczowa
- droga krajowa nr 94 (wspólny przebieg z DK 73) – Krzywa – Legnica – Wrocław – Opole – Bytom – Sosnowiec – Dąbrowa Górnicza – Olkusz – Kraków – Tarnów – Rzeszów - Jarosław
- droga krajowa nr 73 – Wiśniówka – Kielce – Morawica – Busko Zdrój – Szczucin – Dąbrowa Tarnowska – Tarnów – Pilzno - Jasło
- droga krajowa nr 28 – granica państwa – Medyka – Przemyśl – Bircza – Sanok – Krosno – Jasło – Gorlice – Nowy Sącz – Limanowa – Rabka – Wadowice – Zator

Łączną przepustowość połączeń drogowych z województwem małopolskim, w kategorii dróg krajowych, określa się na poziomie ok. 140000 pojazdów w ciągu doby.

Drogi wojewódzkie łączące województwo podkarpackie z województwem małopolskim:

- droga wojewódzka nr 982 – Jaślany – Sadekowa Góra – Szczucin
- droga wojewódzka nr 984 – Mielec – Radomyśl Wielki – Lisia Góra
- droga wojewódzka nr 993 – Dukla – Nowy Żmigród – Gorlice

Łączną przepustowość połączeń drogowych z województwem małopolskim, w kategorii dróg wojewódzkich, określa się na poziomie ok. 66000 pojazdów w ciągu doby, co razem z drogami krajowymi wynosi 206000 pojazdów w ciągu doby.

#### Dostępność województwa podkarpackiego z kierunku północnego – granica z województwem świętokrzyskim i lubelskim

Między województwem podkarpackim, a województwem świętokrzyskim i lubelskim funkcjonuje 14 połączeń drogowych w tym 3 w klasie drogi krajowej oraz 11 w klasie drogi wojewódzkiej. Drogi krajowe łączące oba województwa:

- droga krajowa nr 9 – Radom – Ostrowiec Świętokrzyski – Tarnobrzeg – Kolbuszowa - Rzeszów
- droga krajowa nr 19 – Kuźnica – Białystok – Lublin – Kraśnik – Nisko – Sokołów Małopolski – Rzeszów - Barwinek



- droga krajowa nr 77 – Lipnik – Sandomierz – Stalowa Wola – Nisko – Leżajsk – Jarosław – Radymno - Przemysł

Łączną przepustowość połączeń drogowych z województwem świętokrzyskim i lubelskim, w kategorii dróg krajowych, określa się na poziomie ok. 66000 pojazdów w ciągu doby.

Drogi wojewódzkie łączące województwo małopolskie z województwem świętokrzyskim:

- droga wojewódzka nr 764 – Kielce – Suków – Raków – Staszów – Połaniec – Tuszów Narodowy
- droga wojewódzka nr 835 – Lublin – Sieniawa – Przeworsk – Kańczuga – Dynów – Grabownica Starzeńska
- droga wojewódzka nr 854 – Annapol – Antoniów - Gorzyce
- droga wojewódzka nr 855 – Olbięcin – Zaklików – Stalowa Wola
- droga wojewódzka nr 857 – Zaklików - Modliborzyce
- droga wojewódzka nr 858 – Zarzecze – Biłgoraj – Zwierzyniec - Szczebrzeszyn
- droga wojewódzka nr 863 – Kopki – Krzeszów – Tarnogród - Cieszanów
- droga wojewódzka nr 865 – Jarosław - Oleszyce – Cieszanów - Bełzec
- droga wojewódzka nr 871 – Tarnobrzeg – Grębów – Stalowa Wola
- droga wojewódzka nr 872 – rz. Wisła – Baranów San. – Wola Baranowska – Majdan Królewski - Nisko
- droga wojewódzka nr 877 – Naklik – Leżajsk – Łańcut - Szklary

Łączną przepustowość połączeń drogowych z województwem świętokrzyskim i lubelskim, w kategorii dróg wojewódzkich, określa się na poziomie ok. 126000 pojazdów w ciągu doby, co razem z drogami krajowymi wynosi 192000 pojazdów w ciągu doby.

#### Dostępność województwa podkarpackiego z kierunku wschodniego – granica państwa z Ukrainą

Po stronie wschodniej województwa podkarpackiego przebiega granica państwa (granica z Ukrainą). Dostępność woj. podkarpackiego od strony wschodniej określono na podstawie ilości przejść granicznych i klasy dróg, jakie do nich prowadzą (Ukraina nie należy do strefy Schengen, na przejściu obowiązuje kontrola na punktach granicznych, przejazd przez granice nie odbywa się w sposób swobodny i jest ograniczony przez kontrolę graniczną).

Przejścia graniczne, do których prowadzą drogi o kategorii dróg krajowych:

- Korczowa – autostrada A 4
- Medyka – droga krajowa nr 28
- Krościenko – droga krajowa nr 84

Przejścia graniczne, do których prowadzą drogi o kategorii dróg wojewódzkich:

- Budomierz – droga wojewódzka nr 866

Łączną przepustowość połączeń drogowych województwa podkarpackiego z Ukraina uzależniona jest od przepustowości kontroli granicznej.



## Dostępność województwa podkarpackiego z kierunku południowego – granica państwa ze Słowacją

Po stronie południowej województwa podkarpackiego przebiega granica państwa (granica ze Słowacją). Dostępność woj. podkarpackiego od strony południowej określono na podstawie ilości przejść granicznych i klasy dróg, jakie do nich prowadzą (po wejściu Polski i Słowacji do strefy Schengen została zniesiona kontrola na punktach granicznych, przejazd przez granice odbywa się w sposób swobodny, ograniczony przepustowością dróg).

Przejścia graniczne, do których prowadzą drogi o kategorii dróg krajowych:

- Barwinek - droga krajowa nr 19

Ponadto funkcjonują następujące przejścia drogowe, do których prowadzą drogi o niższych kategoriach:

- Ożenna
- Radoszyce

Łączną przepustowość połączeń drogowych województwa podkarpackiego ze Słowacją określa się na ok. 40000 pojazdów w ciągu doby.

## **II.2 Uwarunkowania Społeczno-Gospodarcze**

### **II.2.1 Uwarunkowania demograficzne regionu**

Istotny związek z planowaną drogą posiadają warunki demograficzne regionu, które wpływają na obciążenie układu komunikacyjnego.

Według stanu na koniec 2013 roku liczba ludności w województwie małopolskim wynosiła 3 360 581 osób, a w województwie podkarpackim wynosiła 2 129 294 osób, co stanowi odpowiednio 8,7% i 5,5% ludności Polski.

Proporcja liczby ludności województwa w stosunku do jego powierzchni powoduje, że pod względem gęstości zaludnienia województwo małopolskie zajmuje drugie miejsce w kraju za województwem śląskim, zaś województwo podkarpackie ósme miejsce. Gęstość zaludnienia województwa małopolskiego wynosi 221 mieszkańców/km<sup>2</sup>, województwa podkarpackiego 119 mieszkańców/km<sup>2</sup>. Analizowane powiaty charakteryzują się nierównomiernym rozmieszczeniem mieszkańców na terenach poszczególnych gmin. Największa gęstość zaludnienia występuje na terenie miasta Tarnowa 1549 mieszkańców/km<sup>2</sup>, miasta Gorlice 1184 mieszkańców/km<sup>2</sup>, Krosna 1092 mieszkańców/km<sup>2</sup> oraz miasta Jasło 996 mieszkańców/km<sup>2</sup>. Najmniejsza liczba mieszkańców na km<sup>2</sup> powierzchni gminy występuje na terenie gminy Krempna w powiecie jasielskim i gminy Jaśliska w powiecie krośnieńskim. Na obszarach pozostałych gmin gęstość zaludnienia waha się od 63 mieszkańców/km<sup>2</sup> w gminie Dukla do 339 mieszkańców/km<sup>2</sup> w gminie Krościenko Wyżne.

Poza obszarami miasta najbardziej zaludnione są tereny wzdłuż istniejących dróg oraz na terenach górzystych w rejonie dolin. Analizowany obszar cechuje się dużym rozproszeniem zabudowy.



Gęstość zaludnienia na obszarach poszczególnych gmin przedstawia poniższa tabela.

Tab. 1 Liczba mieszkańców, powierzchnia oraz gęstość zaludnienia wybranych gmin będących w obszarze analizy.  
źródło: [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl)

Powiaty	Gminy	Liczba ludności	Powierzchnia [km <sup>2</sup> ]	Gęstość zaludnienia [mieszkańcy/km <sup>2</sup> ]
dębicki	Brzostek Miasto	2 718	9	310
	Brzostek Gmina	13 187	122	108
	Jodłowa	5 425	60	91
	Pilzno Miasto	4 792	16	299
	Pilzno Gmina	17 969	165	109
tarnowski	Lisia Góra	14 762	105	142
	Ryglice	11 753	117	100
	Rzepiennik Strzyżewski	6 811	71	96
	Skrzyszów	13 928	86	162
	Tarnów Miasto	112 120	72	1 549
	Tarnów Gmina	25 052	83	303
	Tuchów	18 149	100	182
gorlicki	Biecz	17 012	98	173
	Bobowa	9 563	50	192
	Gorlice Miasto	28 415	24	1 184
	Gorlice Gmina	17 155	103	167
	Lipniki	6 791	66	102
	Łużna	8 362	56	149
	Moszczenica	4 867	38	129
jasielski	Brzyska	6 464	45	144
	Dębowiec	8 675	86	100
	Jasło Miasto	36 363	37	996
	Jasło Gmina	16 417	93	176
	Kołaczyce	9 060	61	148
	Krempna	1 989	205	10
	Nowy Żmigród	9 320	104	90
	Osiek Jasielski	5 389	60	89
	Skołyszyn	12 512	78	159
	Tarnowiec	9 199	62	147
krośnieński	Chorkówka	13 455	77	174
	Dukla	14 825	235	63
	Iwonicz-Zdrój	10 982	46	241
	Jaśliska	2 067	99	21
	Jedlicze	15 476	59	264
	Korczyna	11 031	93	119
	Krosno Miasto	47 223	44	1 092
	Krościenko Wyżne	5 532	16	339
	Miejsce Piastowe	13 550	51	264
	Rymanów	15 763	167	95
	Wojaszówka	9 202	83	110

Projekt jest częściowo finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i budżetu państwa w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 – 2013.



## II.2.2 Uwarunkowania gospodarcze

### Struktura zatrudnienia

Stopa bezrobocia w województwie małopolskim jest niższa niż średnia stopa bezrobocia dla terenu kraju i wynosi ona 11,5% w odniesieniu do 13,4% w skali kraju. Stopa bezrobocia w województwie podkarpackim jest wyższa niż średnia stopa bezrobocia dla terenu kraju i wynosi ona 16,3% w odniesieniu do 13,4% w skali kraju.

Największy wskaźnik bezrobocia w obszarze analizy występuje w gminie Kołaczyce (15,8%) oraz w gminie Skołyszyn (15,0%) na terenie powiatu jasielskiego. Najmniejsze bezrobocie w obszarze analizy występuje na terenie miasta Krosno (6,7%), gmin Bobowa (7,5%), Skrzyszów (7,8%), Tarnów (7,9%), Jodłowa (8,0%), Tarnów Miasto (8,4%). Wśród bezrobotnych w analizowanym obszarze przeważają kobiety. Większość bezrobotnych zamieszkuje na terenach wiejskich.

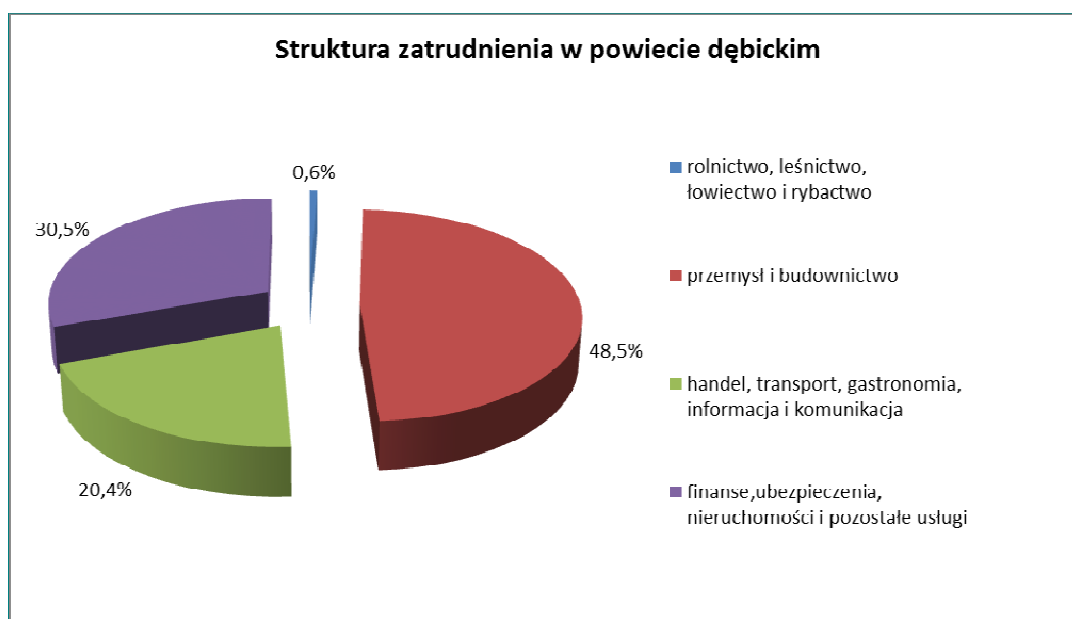
Tab. 2 Liczba zatrudnionych, bezrobotnych oraz wskaźnik bezrobocia gmin będących w obszarze analizy. *źródło: www.stat.gov.pl*

Powiaty	Gminy	Liczba zatrudnionych	Liczba bezrobotnych	Wskaźnik bezrobocia
dębicki	Brzostek Miasto	472	183	10,10%
	Brzostek Gmina	786	834	10,10%
	Jodłowa	286	274	8,00%
	Pilzno Miasto	1 635	260	8,50%
	Pilzno Gmina	2 511	951	8,50%
tarnowski	Lisia Góra	734	971	10,30%
	Ryglice	637	612	8,50%
	Rzepiennik Strzyżewski	438	351	8,50%
	Skrzyszów	2 070	698	7,80%
	Tarnów Miasto	39 538	5883	8,40%
	Tarnów Gmina	3 917	1 276	7,90%
	Tuchów	2 144	1 063	9,40%
gorlicki	Biecz	1 514	1 170	11,00%
	Bobowa	703	436	7,50%
	Gorlice Miasto	9 435	1 879	10,40%
	Gorlice Gmina	960	1 110	10,30%
	Lipniki	419	500	11,70%
	Łużna	532	527	10,10%
	Moszczenica	216	303	10,10%
jasielski	Brzyska	221	503	12,30%
	Dębowiec	656	739	13,60%
	Jaśło Miasto	14 800	2 964	12,70%
	Jaśło Gmina	932	1451	13,90%
	Kołaczyce	513	912	15,80%
	Krempna	146	185	13,70%
	Nowy Żmigród	476	858	14,50%

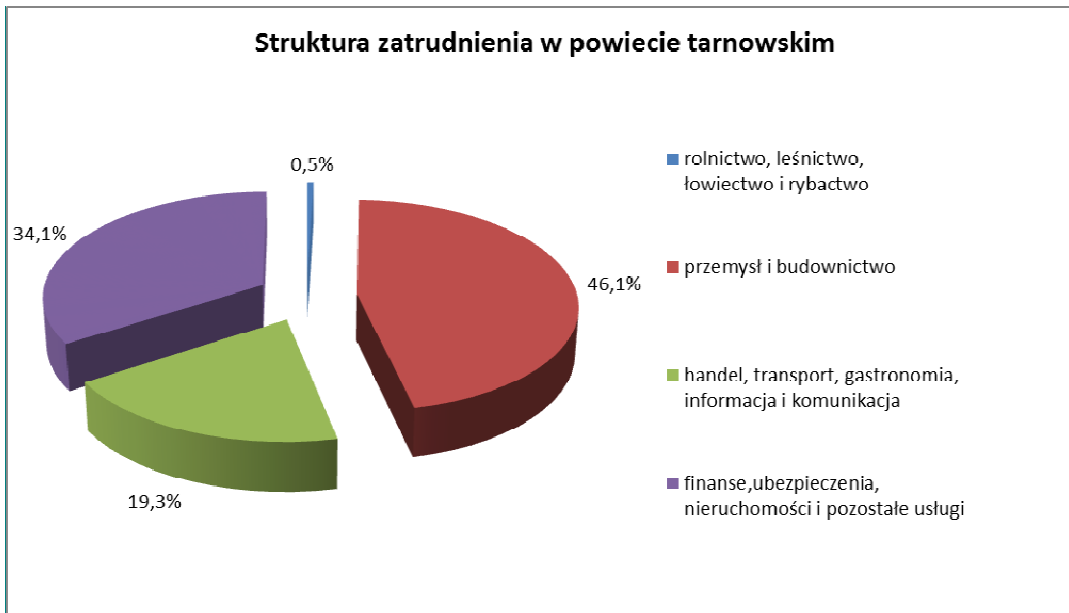


	Osiek Jasielski	267	432	12,50%
	Skołyszyn	1 647	1 189	15,00%
	Tarnowiec	684	782	13,50%
krośnieński	Chorkówka	627	1 002	12,00%
	Dukla	1 311	1 056	11,40%
	Iwonicz-Zdrój	1 857	657	9,60%
	Jaśliska	102	149	11,90%
	Jedlicze	2 462	969	9,90%
	Korczynna	673	680	9,80%
	Krosno Miasto	22 474	2 604	6,70%
	Krościenko Wyżne	339	350	10,10%
	Miejsce Piastowe	1 245	834	9,80%
	Rymanów	2 293	870	8,80%
	Wojaszówka	590	570	9,90%

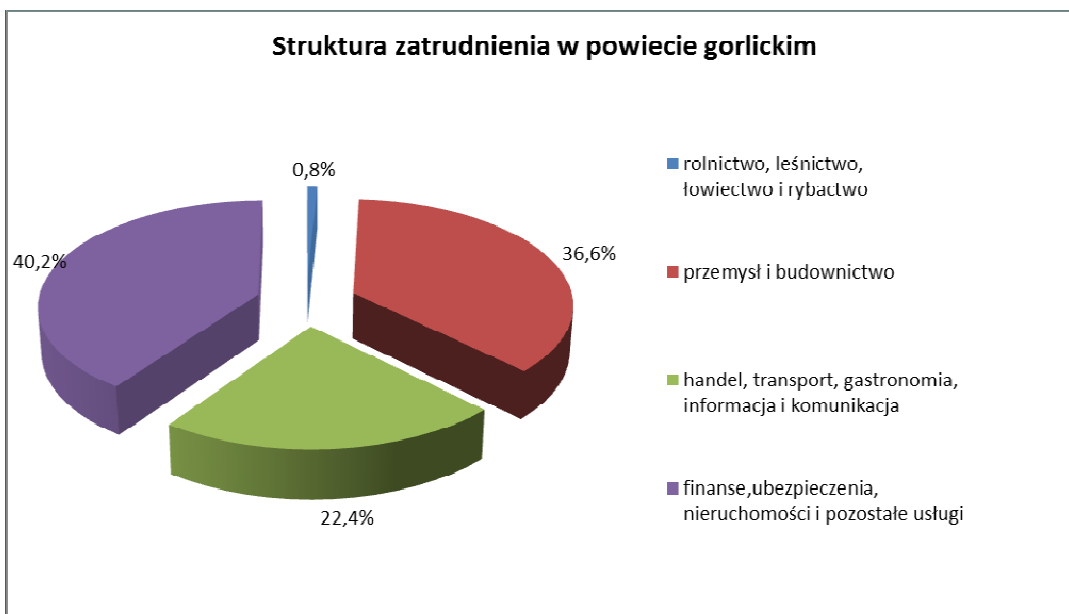
W strukturze zatrudnienia w analizowanych powiatach dominują dwie grupy: przemysł i budownictwo oraz finanse, ubezpieczenia, nieruchomości i pozostałe usługi, które łącznie stanowią średnio 80% miejsc pracy. Strukturę zatrudnienia w analizowanych powiatach przedstawiają poniższe wykresy.



Rys. 1 Struktura zatrudnienia w powiecie dębickim. źródło: [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl)

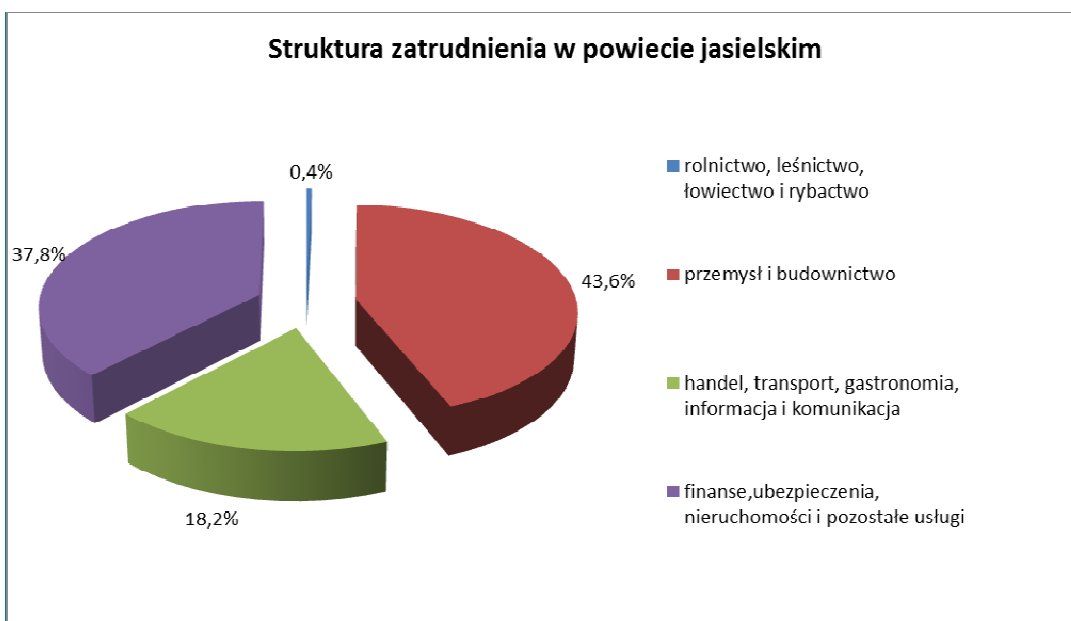


Rys. 2 Struktura zatrudnienia w powiecie tarnowskim. źródło: [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl)

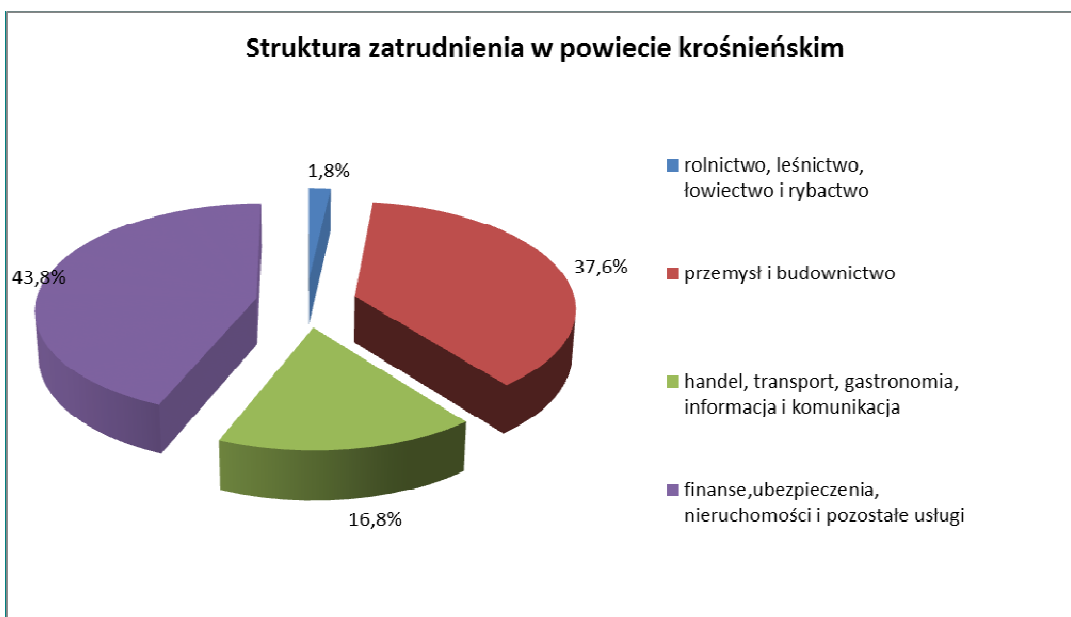


Rys. 3 Struktura zatrudnienia w powiecie gorlickim. źródło: [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl)





Rys. 4 Struktura zatrudnienia w powiecie jasielskim. źródło: [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl)



Rys. 5 Struktura zatrudnienia w powiecie krośnieńskim. źródło: [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl)



### Podmioty gospodarcze

W poniższej tabeli przedstawiono zarejestrowane podmioty gospodarcze z podziałem na powiaty i gminy oraz wskaźniki przedsiębiorczości na terenie gmin znajdujących się w obszarze analizy.

Tab. 3 Liczba podmiotów gospodarczych na terenie gmin, wskaźnik przedsiębiorczości. *źródło: www.stat.gov.pl*

Powiaty	Gminy	Liczba podmiotów gosp.	Wskaźnik przedsiębiorczości
dębicki	Brzostek Miasto	218	80
	Brzostek Gmina	341	26
	Jodłowa	208	38
	Pilzno Miasto	435	91
	Pilzno Gmina	561	31
tarnowski	Lisia Góra	843	57
	Ryglice	555	47
	Rzepiennik Strzyżewski	273	40
	Skrzyszów	893	64
	Tarnów Miasto	11 213	100
	Tarnów Gmina	1 878	75
	Tuchów	1 089	60
gorlicki	Biecz	885	52
	Bobowa	481	50
	Gorlice Miasto	2 635	93
	Gorlice Gmina	1 187	69
	Lipniki	369	54
	Łużna	421	50
	Moszczenica	204	42
jasielski	Brzyska	299	46
	Dębowiec	442	51
	Jaśło Miasto	3 718	102
	Jaśło Gmina	942	57
	Końce	448	49
	Krempna	117	59
	Nowy Żmigród	477	51
	Osiek Jasielski	252	47
	Skotyszyn	649	52
	Tarnowiec	484	53
krośnieński	Chorkówka	737	55
	Dukla	776	52
	Iwonicz-Zdrój	807	73
	Jaślicka	105	51
	Jedlicze	947	61
	Korczyna	787	71
	Krosno Miasto	5 515	116



	Krościenko Wyżne	486	88
	Miejsce Piastowe	929	69
	Rymanów	1 206	77
	Wojaszówka	572	62

Największy wskaźnik przedsiębiorczości w analizowanym obszarze występuje na terenie miast Krosno, Jasło, Tarnowa, Gorlic oraz Pilzna przekraczając 90 podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców. Na terenie pozostałych gmin wskaźnik przedsiębiorczości waha się w zakresie od 26 do 88 podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców.

### Strefy Aktywności Gospodarczej

W obszarze oddziaływania planowanej drogi znajdują się następujące strefy aktywności gospodarczej (SAG):

- Zielony Park Przemysłowy "Kryształowy" w Tarnowie - Park położony jest w północnej części Tarnowa, w bezpośrednim sąsiedztwie dróg wylotowych z miasta. Planuje się, iż docelowo obszar Parku obejmie 357 ha, w tym znajdzie się 225 ha terenów niezabudowanych. W chwili obecnej na terenie Parku działa ponad 40 firm, wśród których dominuje branża elektromaszynowa, szklarska i logistyczna. Tereny wchodzące w skład Parku przemysłowego posiadają dostęp do wszystkich mediów dostosowanych do potrzeb już działających, jak również powstających zakładów produkcyjnych i usługowych.
- Strefa Aktywności Gospodarczej w Tuchowie – zlokalizowana w rejonie drogi wojewódzkiej nr 977.
- Gorlicka Strefa Aktywności Gospodarczej – zlokalizowana przy drodze krajowej nr 28.
- SSE „Euro-Park” Mielec Podstrefa w Krośnie,
- SSE „Krakowski Park Technologiczny” Podstrefa w Krośnie, kompleksy 1-3
- Tarnobrzaska SSE „EURO-PARK WISŁOSAN”, Podstrefa w Jaśle, kompleksy Rafineria Jasło i Warzyce oraz rejon Rymanowa i Jedlicz.

### **II.2.3 Podsumowanie i wnioski**

Najbardziej znaczącymi ośrodkami gospodarczymi w analizowanym obszarze są miasta Krosno i Jasło na terenie województwa podkarpackiego oraz Tarnów i Gorlice w Małopolsce, które zapewniają największą ilość miejsc pracy. Poprawa dostępności komunikacyjnej w/w miast, szczególnie Gorlic, Jasła i Krosna zwłaszcza z kierunków północnych (od autostrady A4) może w znacznym stopniu przyczynić się do poprawy atrakcyjności inwestycyjnej tych miast a w konsekwencji wzrostu liczby miejsc pracy i spadku wysokiego bezrobocia występującego na tym obszarze.

Budowa drogi w analizowanym regionie poprawi dostępność komunikacyjną do stref aktywności gospodarczej w Tarnowie, Tuchowie, Gorlicach, Jaśle i Krośnie. Planowana droga zapewni przede wszystkim sprawne połączenie powyższych stref zarówno w kierunku północnym do Autostrady A4 ale również w kierunku południowym poprzez drogę ekspresową S19 na Słowację.



## II.3 Uwarunkowania planistyczne

Niniejsza część obejmuje analizę aktualnych dokumentów planistycznych w skali kraju, województwa wraz z województwami sąsiednimi w zakresie głównych powiązań komunikacyjnych wpływających na rozwój sieci transportowych województwa oraz wykraczających poza jego granice.

Analizie poddano:

- Pakiet legislacyjny dla polityki spójności przedstawiony przez KE w dniu 6 października 2011 r.
- Strategia Europa 2020
- Transeuropejskie sieci transportowe TEN-T 2011 (projekt rozporządzenia PE i RUE w sprawie unijnych wytycznych dla sieci TEN-T) (źródło: MTBiGM),
- Studium Zagospodarowania Przestrzennego obszaru wzdłuż granicy Polsko-Słowackiej (data wydania: grudzień 2009 r.),
- Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (Uchwała nr 239 RM z dnia 13 grudnia 2011),
- Strategię Rozwoju Kraju (data wydania: listopad 2011),
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku z perspektywą do 2030 roku (źródło: MTBiGM Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku z perspektywą do 2030 roku - projekt, maj 2012),
- Krajowa strategia rozwoju regionalnego 2010 – 2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie (data wydania 13.07.2010 r.)
- Strategia Rozwoju Zrównoważonego Polski do roku 2025,
- Umowa Partnerstwa 2015-2020 (data wydania 23 maja 2014),
- Strategia Rozwoju Województwa Podkarpackiego na lata 2007 – 2020 (data wydania: sierpień 2010),
- Strategia Rozwoju Województwa Małopolskiego 2020 (data wydania: wrzesień 2011),
- Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020 (data wydania: grudzień 2006),
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa podkarpackiego,
- Plan Ochrony Powietrza dla strefy podkarpackiej wraz z Planem Działań Krótkoterminowych
- Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa podkarpackiego
- Charakterystyka systemu osadniczego województwa podkarpackiego z identyfikacją biegunów wzrostu oraz wyróżnieniem obszarów funkcjonalnych na poziomie regionalnym i lokalnym (październik 2012),
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020,



### II.3.1 Dokumenty o zasięgu międzynarodowym

➤ **Pakiet legislacyjny dla polityki spójności przedstawiony przez KE w dniu 6 października 2011 r.**

Dnia 6 października 2011 r. Komisja Europejska przedstawiła pakiet legislacyjny dla polityki spójności na lata 2014-2020, w którym znalazł się również projekt zmian rozporządzenia 1082/2006 ws. Europejskiego Ugrupowania Współpracy Terytorialnej.

W skład pakietu wchodzi następujące projekty rozporządzeń:

- rozporządzenie podstawowe, ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), Europejskiego Funduszu Społecznego (EFS), Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW) oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybołówstwa (EFRM) .
- rozporządzenie dot. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR)
- rozporządzenie dot. Europejskiego Funduszu Społecznego (EFS)
- rozporządzenie dot. Funduszu Spójności (FS)
- rozporządzenie dot. Europejskiej Współpracy Terytorialnej (EWT)
- rozporządzenie dot. Europejskiego Ugrupowania Współpracy Terytorialnej (EUWT)

Pakiet zawiera również projekty rozporządzeń powiązanych z polityką spójności:

- rozporządzenie dot. Europejskiego Funduszu Dostosowania do Globalizacji (EGF),
- rozporządzenie dot. Programu na rzecz przemian i innowacji społecznych oraz
- komunikat w sprawie Funduszu Solidarności Unii Europejskiej.

Publikując dokumenty i przekazując je Radzie i Parlamentowi Europejskiemu Komisja Europejska rozpoczęła oficjalną debatę na temat przyszłości polityki spójności po 2013 r. Pierwsze dyskusje na ten temat prowadzone były już podczas 9. Europejskich Dni Regionów i Miast OPEN DAYS, które odbyły się w Brukseli w dniach 10-13 października 2011 r.

Każdy fundusz wspiera następujące cele tematyczne:

- wspieranie badań naukowych, rozwoju technologicznego i innowacji,
- zwiększenie dostępności, stopnia wykorzystania i jakości technologii informacyjno - komunikacyjnych,
- podnoszenie konkurencyjności małych i średnich przedsiębiorstw, sektora rolnego (w odniesieniu do EFRROW) oraz sektora rybołówstwa i akwakultury (w odniesieniu do EFRM),
- wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach,
- promowanie dostosowania do zmiany klimatu, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem,
- ochrona środowiska naturalnego i wspieranie efektywności wykorzystywania zasobów,
- promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych,
- wspieranie zatrudnienia i mobilności pracowników,
- wspieranie włączenia społecznego i walka z ubóstwem,
- inwestowanie w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie,
- wzmacnianie potencjału instytucjonalnego i skuteczności administracji publicznej.

Projekt jest częściowo finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i budżetu państwa w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 – 2013.



## ➤ Strategia Europa 2020

Celem strategii „Europa 2020” jest osiągnięcie wzrostu gospodarczego, który będzie:

- inteligentny – dzięki bardziej efektywnym inwestycjom w edukację, badania naukowe i innowacje,
- zrównoważony – dzięki zdecydowanemu przesunięciu w kierunku gospodarki niskoemisyjnej,
- sprzyjający włączeniu społecznemu, ze szczególnym naciskiem na tworzenie nowych miejsc pracy i ograniczanie ubóstwa.

Strategia koncentruje się na pięciu dalekosiężnych celach w dziedzinie zatrudnienia, innowacyjności, edukacji, walki z ubóstwem oraz w zakresie klimatu i energii. Aby móc oceniać postępy w realizacji założeń strategii Europa 2020, przyjęto pięć głównych celów dla całej UE:

- Zatrudnienie
  - 75 proc. osób w wieku 20-64 lat powinno mieć pracę.
- Badania i rozwój:
  - na inwestycje w badania i rozwój powinniśmy przeznaczać 3 % PKB Unii.
- Zmiany klimatu i zrównoważone wykorzystanie energii:
  - należy ograniczyć emisje gazów cieplarnianych o 20 proc. w stosunku do poziomu z 1990 r. (lub nawet o 30 proc., jeśli warunki będą sprzyjające),
  - 20 proc. energii powinno pochodzić ze źródeł odnawialnych,
  - efektywność energetyczna powinna wzrosnąć o 20 proc.
- Edukacja:
  - ograniczenie liczby uczniów przedwcześnie kończących edukację do poziomu poniżej 10%,
  - co najmniej 40 % osób w wieku 30-34 powinno mieć wykształcenie wyższe.
- Walka z ubóstwem i wykluczeniem społecznym:
  - zmniejszenie liczby osób zagrożonych ubóstwem i wykluczeniem społecznym o co najmniej 20 mln.

Te europejskie cele przekładane są na cele krajowe, co pozwoli uwzględnić specyficzną sytuację każdego z państw UE.

## ➤ Transeuropejskie sieci transportowe TEN-T 2011 (projekt rozporządzenia PE i RUE w sprawie unijnych wytycznych dla sieci TEN-T) (źródło: MTBiGM)

Strategiczne planowanie rozwoju transportu w Polsce uwzględnia kierunki działań i wytyczne zawarte w Europejskiej Polityce Transportowej. Jednym z kluczowych jej elementów jest Transeuropejska Sieć Transportowa (ang. Trans-European Transport Network - TEN-T). Polski system transportowy jest elementem sieci europejskiej, dla której TEN-T wyznacza priorytety inwestycyjne. W ramach ostatniej rewizji wytycznych TEN-T (2009-2011) zaproponowano dwupoziomową strukturę sieci, która obejmuje swoim zakresem szeroką sieć kompleksową (ang. comprehensive network) oraz nałożoną na nią sieć bazową (ang. core network), stanowiącą priorytety europejskiej polityki transportowej.





Rys. 6 Układ drogowej sieci TEN-T w Polsce w myśl rozporządzenia PE i Rady UE w sprawie unijnych wytycznych dla sieci TEN-T, 2011 r. Źródło: MTBiGM na podstawie map sieci TEN-T załączonych do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie unijnych wytycznych dla sieci TEN-T, 2011 r.





Rys. 7 Układ kolejowej sieci TEN-T w Polsce w myśl rozporządzenia PE i Rady UE w sprawie unijnych wytycznych dla sieci TEN-T, 2011 r. Źródło: Opracowanie własne MTBiGM na podstawie map sieci TEN-T załączonych do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie unijnych wytycznych dla sieci TEN-T, 2011 r.



➤ **Studium zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy Polsko – Słowackiej (data wydania: grudzień 2009r.)**

Zapisy Studium zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy Polsko – Słowackiej dotyczące rozwiązań problemów transportowych na terenach przygranicznych ze Słowacją:

- realizacja drogi ekspresowej S69 relacji Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń/Myto-Skalité granica państwa ze Słowacją (część VI Paneuropejskiego Korytarza Transportowego) – kontynuacją drogi po stronie Słowacji ma być autostrada D3 w kierunku Bratysławy
- realizacja drogi ekspresowej S19 relacji Rzeszów – Barwinek – Koszyce (część szlaku tranzytowego „Via Carpatia” w ramach sieci europejskiej TEN – T; korytarz łączący kraje położone nad Morzem Bałtyckim z państwami leżącymi nad Morzem Czarnym)
- przebudowa przejść granicznych:
  - Łysa Polana – wyeliminowanie ruchu tranzytowego i obniżenie tonażu do 3,5 tony
  - połączenie Krynicy z Bardejowem – wymagana modernizacja dróg dojazdowych i uruchomienia nowego przejścia granicznego Muszynka – Kurov
  - Rycerka – Nová Bystrica – modernizacja przejścia pieszego i umożliwienie przejazdu pojazdów do 7,5 tony
  - zmiana kategorii przejścia granicznego Jurgów – Podspády na międzynarodowe i budowa odpowiedniej infrastruktury
- zrealizowanie wzdłuż granicy systemu dróg przygranicznych na osi wschód – zachód.
- modernizacja połączeń kolejowych przez Muszynę – Plaveč i Zwardoń (podniesienie parametrów technicznych, prędkości jazdy do ok. 120km/h)
- uruchomienie starej lokalnej kolei przez przejście koło Chochołowa

Od momentu powstania dokumentu zaszły istotne zmiany włącznie z przystąpieniem Polski i Słowacji do Unii Europejskiej oraz do strefy Schengen. Udało się również zrealizować niektóre inwestycje postulowane w Studium. W związku z tym w roku 2009 dokonano oceny aktualności studium, która następnie została zweryfikowana przez autorów niniejszego opracowania.

Postulowana potrzeba uruchomienia połączenia między Krynicą, a Bardejowem, wymagającego modernizacji dróg dojazdowych i uruchomienia nowego przejścia granicznego Muszynka – Kurov pozostaje nadal aktualna, jednak z pominięciem budowy przejścia granicznego i jego infrastruktury z powodu obowiązującego traktatu z Schengen, do którego Polska i Słowacja przystąpiły w roku 2007. Z tego powodu nieaktualny stał się również postulat zmiany kategorii przejścia granicznego Jurgów – Podspády na międzynarodowe i budowa odpowiedniej infrastruktury. Uruchomienie – z możliwością przejazdu pojazdów do 7,5 tony – przejścia granicznego w tzw. „Kieszni Żywieckiej” poprzez modernizację pieszego przejścia małego ruchu granicznego Rycerka – Nová Bystrica pozostaje aktualny jedynie w części dotyczącej przebudowy drogi do parametrów umożliwiających przejazd pojazdów do 7,5 tony. Zapisy dotyczące realizacji połączenia ekspresowego przez Zwardoń do realizowanej autostrady po stronie słowackiej i zmodernizowanie drogi krajowej nr 19 (Rzeszów – Przełęcz Dukielska) do parametrów drogi ekspresowej i analogicznie po stronie słowackiej – kontynuacja tej drogi przez Svidník do Preszowa – są w trakcie realizacji. W kwestii zagadnienia zawiązanego z uruchomieniem przejezdności regionalnej drogi Orava – Korbielów – Jeleśnia – Żywiec zauważa się, że po polskiej stronie droga prowadząca z Żywca do Korbielowa i dalej do Przełęcz Glinka, i granicy polsko – słowackiej jest przejezdna, natomiast problem stanowi przejezdność tej drogi po stronie słowackiej. Nadal aktualny pozostaje zapis: zrealizowanie wzdłuż granicy systemu dróg przygranicznych na osi wschód – zachód.



## II.3.2 Dokumenty o zasięgu krajowym

### ➤ Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (Uchwała nr 239 RM z dnia 13 grudnia 2011)

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 w obszarze transportu skupia się na poprawie wzajemnej dostępności czasowej między głównymi ośrodkami gospodarczymi oraz pożądanymi z punktu widzenia społecznego i przestrzennego kraju. Jednym z podstawowych założeń KPZK jest poprawa dostępności Warszawy z Wrocławia, Szczecina, Rzeszowa/Lublina; poprawa połączeń w poszczególnych relacjach: Warszawa- Białystok, Gdańsk – Szczecin, Wrocław – Poznań, Gdańsk – Poznań, Warszawa – Bydgoszcz. Dużą wagę przykładana się do inwestycji stymulujących integrację w regionach wzajemnie oddziałujących na siebie tworzących tzw. układy bipolarne: Warszawa – Łódź, Bydgoszcz – Toruń, Aglomeracja Górnośląska – Kraków – Częstochowa – Bielsko – Biała.

#### Transport drogowy

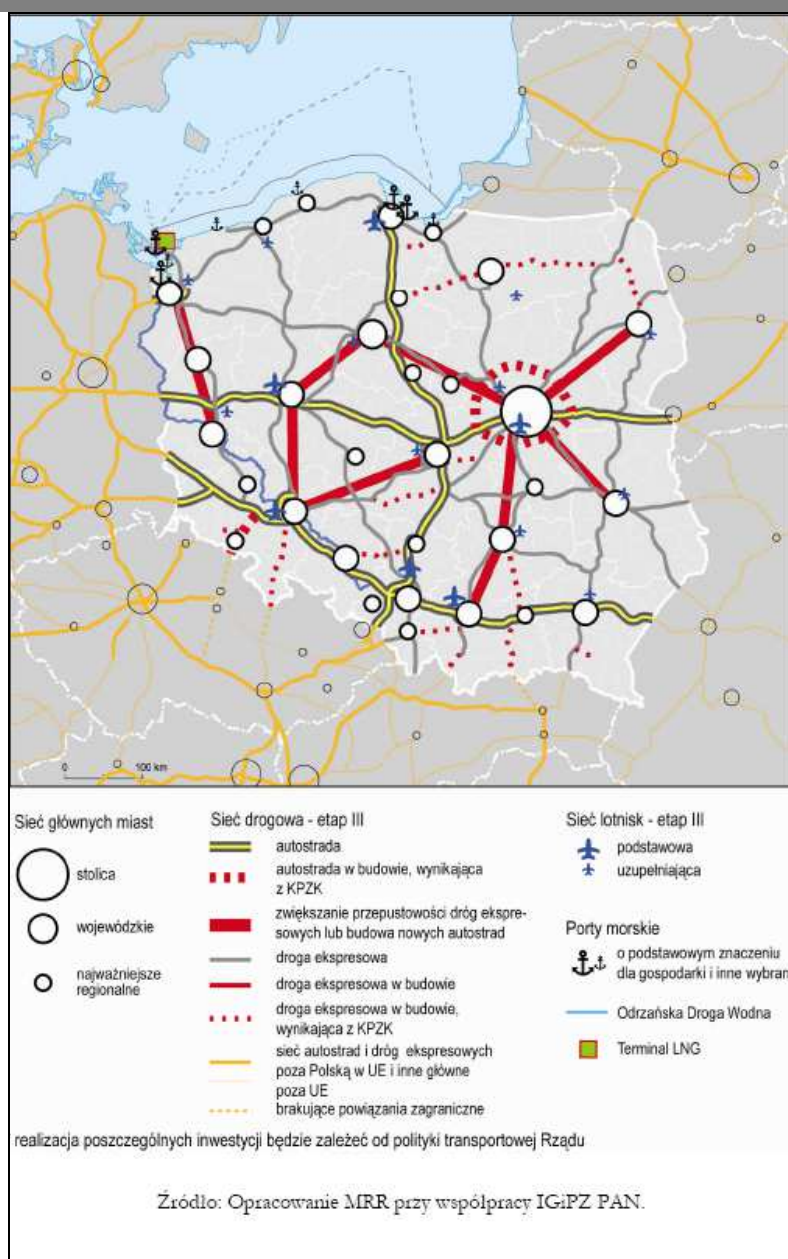
W zakresie transportu drogowego Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju zakłada powstanie do roku 2030 podstawowej sieci dróg szybkiego ruchu o parametrach autostrad i dróg ekspresowych między Warszawą, Gdańskiem, Szczecinem, Poznaniem, Bydgoszczą i Toruniem, Łodzią, Wrocławiem, Konurbacją Górnośląską, Krakowem, Rzeszowem i Lublinem – wraz z połączeniami zewnętrznymi do europejskich aglomeracji – Berlin, Praga, Wiedeń, Bratysława i Budapeszt, Kijów, Mińsk i Moskwa. Jako element dodatkowy, uzupełniający sieć podstawową wskazuje się obwodnice najważniejszych ośrodków miejskich – duża obwodnica Warszawy, obwodnica Krakowa, obwodnica Trójmiasta oraz pełne obwodnice autostradowe po 2030 roku Poznania, Wrocławia, Szczecina. Część z wyżej wymienionych inwestycji będzie realizowana po poprzez etapowe podnoszenie parametrów na niektórych odcinkach do parametrów autostradowych: Warszawa – Kraków, Grudziądz – Poznań – Wrocław, Łódź – Wrocław, Warszawa – Lublin, Warszawa – Białystok, Szczecin – Gorzów Wielkopolski. Pozostałe mają powstać w docelowym standardzie autostradowym: „duża obwodnica Warszawy”, relacja Warszawa – Toruń – Bydgoszcz, Via Baltica, Gorzów Wielkopolski – Poznań, Wrocław – Praga.

Planuje się również zwiększenie dostępności do obszarów o najniższym poziomie dostępności czasowej; zwiększenie spójności i konkurencyjności jednostek terytorialnych poprzez zwiększenie oddziaływania ośrodków lepiej rozwiniętych na słabsze. Szczególne działania skierowano na regiony: Pomorze Środkowe, Mazury Północne, Bieszczady, i Kotlina Kłodzka, wspieranie inwestycji lokalnych takich jak budowa przeprawy na wyspę Uznam i podniesienie rangi drogi Krosno – Sanok.

W ramach KPZK 2030 zakłada się uzupełnienie dotychczasowych planów o brakujące połączenia w standardzie dróg szybkiego ruchu: np. połączenie drogi Via Baltica z Via Carpathia na odcinku Suwałki – Toruń.

W rejonie opracowania po roku 2030 przewidziano połączenie w klasie drogi ekspresowej w kierunku południowym od Tarnowa oraz wspomniane połączenie Sanok - Krosno





Rys. 8 Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 – siec drogowa. źródło: Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 – siec drogowa

### Transport kolejowy

W sektorze transportu kolejowego Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju zakłada modernizację sieci kolejowej, prowadzonej pod kątem zapewnienia wysokiego standardu i skrócenia czasów przejazdu. Transport kolejowy ma stanowić rzeczywistą konkurencję dla transportu drogowego oraz ma poprawić dostępność transportu lotniczego. Wydzielono trzy podstawowe kategorie linii kolejowych:

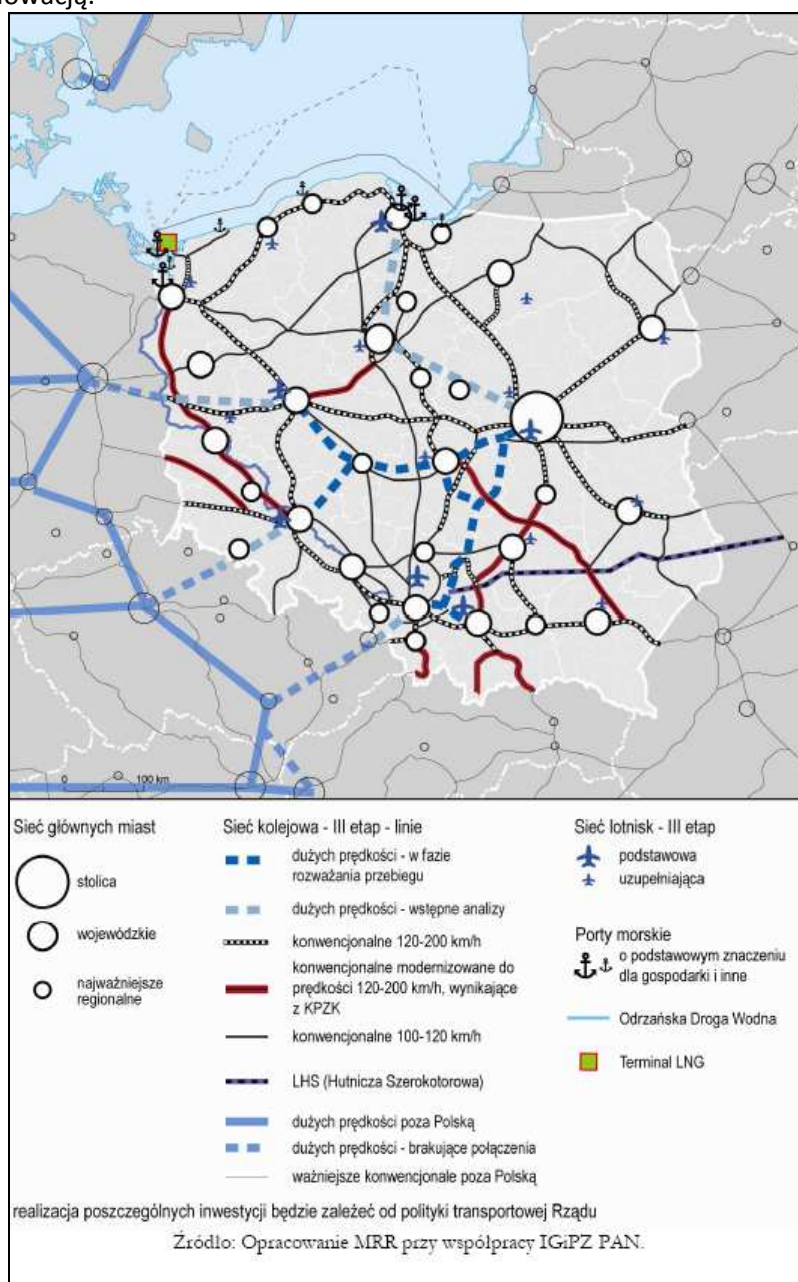
- koleje dużych prędkości przeznaczone dla transportu pasażerskiego - >200 km/h
- koleje konwencjonalne – 120 - 200 km/h – przeznaczone przede wszystkim do przewozów pasażerskich, w drugiej kolejności do towarowych, w większości powstałe z modernizacji istniejących szlaków kolejowych, zintegrowane z kolejami dużych prędkości



- koleje konwencjonalne 100 – 120 km/h – przeznaczone przede wszystkim do przewozów towarowych, powstałe z modernizacji istniejących szlaków kolejowych, zintegrowane z terminalami intermodalnymi.

Linie kolejowe zgodnie z Koncepcją, przeznaczone do modernizacji: Warszawa – Lublin (- Kijów), Warszawa – Białystok – Elk (-Kowno), Szczecin – Trójmiasto, Olsztyn – Iława – Toruń – Poznań, Szczecin – Poznań, Radom – Kielce – Kraków.

W uzupełnieniu do dotychczasowych planów KPZK 2030 postuluje realizację modernizacji i budowy nowych odcinków usprawniających połączenia z Niemcami, Obwodem Kaliningradzkim, Litwą, Białorusią, Ukrainą, Czechami i Słowacją.



Rys. 9 Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 – sieć kolejowa. źródło: Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 – sieć kolejowa

Projekt jest częściowo finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i budżetu państwa w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 – 2013.



➤ **Strategia Rozwoju Kraju (data wydania: listopad 2011)**

Transport drogowy

Strategia Rozwoju Kraju w swoich założeniach, jako kluczowy element wymienia poprawę wewnętrznej dostępności kraju, w szczególności poprawę pomiędzy największymi ośrodkami metropolitalnymi kraju. Jednocześnie zauważa się potrzebę prowadzenia dalszych działań mających na celu usprawnienie dostępności zewnętrznej kraju z uwzględnieniem kluczowej roli sieci TEN-T w tworzeniu skutecznej polityki transportowej i spójnej sieci infrastruktury w Unii Europejskiej. Podobnie jak w Koncepcji Przestrzennej Zagospodarowania Kraju 2030 wskazuje się na konieczność rozbudowy powiązań infrastrukturalnych łączących główne ośrodki miejskie położone na obszarach peryferyjnych o znaczeniu krajowym (Pomorze Środkowe, Mazury Północne, Bieszczady, Kotlina Kłodzka) z siecią metropolii.

Uzupełniającymi działaniami dla tworzonego zintegrowanego systemu transportowego będą inwestycje realizowane na poziomie regionalnym i lokalnym, tak by tworzyły one spójną i skoordynowaną całość. W odniesieniu do infrastruktury drogowej stworzona zostanie kluczowa dla efektywnego funkcjonowania systemu transportowego w skali krajowej i międzynarodowej spójna sieć autostrad i dróg ekspresowych, obsługujących główne korytarze transportowe i zapewniających funkcjonalne powiązania pomiędzy największymi ośrodkami, w tym w szczególności między Warszawą a głównymi ośrodkami wojewódzkimi. Kontynuowana będzie modernizacja nawierzchni dróg krajowych, co wpłynie na wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nastąpi poprawa warunków przejazdu dla ruchu tranzytowego i obsługi ruchu w obszarach metropolitalnych i dużych miastach. W zakresie regionalnym zakłada się wdrażanie programu budowy obwodnic dużych miejscowości (w tym obwodnicy Warszawy) i program uspokojenia ruchu na drogach przechodzących przez miasta i małe miejscowości. Nastąpią zmiany w hierarchii priorytetów niektórych inwestycji drogowych. Inwestycje transportowe zostaną podporządkowane kryteriom logistycznego kształtowania sieci transportowej i systemów tak, aby zwiększyć integrację za pomocą wzmocnienia elementów takich jak: systemy intermodalne, inteligentne systemy sterowania ruchem i przeładunkami oraz inne środki pozwalające na poprawę dostępności drogowej obszarów cennych przyrodniczo i atrakcyjnych turystycznie.

Transport kolejowy

W obszarze transportu kolejowego podobnie jak w transporcie drogowym kluczowym elementem Strategii Rozwoju Kraju jest usprawnienie komunikacji pomiędzy największymi ośrodkami metropolitalnymi kraju.

Zakłada się realizację projektów polegających na modernizacji głównych linii i infrastruktury uzupełniającej (w tym dworców kolejowych) oraz kompleksową modernizację lub wymianę taboru kolejowego. Przygotowania do budowy Kolei Dużych Prędkości (KDP), w tym budowa i stopniowe włączanie do ruchu pierwszej linii w ramach projektu „Y” – Wrocław, Poznań Łódź, Warszawa a w dalszej perspektywie modernizacji i dostosowaniu do potrzeb KDP, w tym do prędkości min. 250 km/h Centralnej Magistrali Kolejowej (CMK) wymieniane są, jako jeden z elementów poprawy dostępności kolejowej. Uzupełnieniem sieci głównej infrastruktury kolejowej ma być dodatkowa sieć międzyregionalnych przewozów pasażerskich. Dodatkowo, równie ważnym zadaniem z punktu widzenia znoszenia peryferyjności i poprawy dostępności terytorialnej jest modernizacja połączeń do prędkości 160- 200 km/h między głównymi miastami Polski, w szczególności odcinków biegnących promieniście z i do Warszawy.



➤ **Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku z perspektywą do 2030 roku (źródło: MTBiGM Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku z perspektywą do 2030 roku)**

Głównym celem SRT jest zwiększenie dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

Poprawa dostępności terytorialnej w Polsce wymaga bezwzględnie integracji głównych gałęzi transportu (kolejowego, drogowego, morskiego, lotniczego i wodnego śródlądowego), rozumianych, jako zintegrowany system transportowy.

Stworzenie zintegrowanego systemu transportowego wymaga ustalenia charakteru prac inwestycyjnych i modernizacyjnych w dwóch podokresach:

- w latach 2011-2020,
- w latach 2021-2030.

W pierwszym okresie należy przede wszystkim skoncentrować się na dokończeniu nadrobienia zaległości infrastrukturalnych w zakresie zwiększenia dostępności transportowej w Polsce (drogi, koleje, lotniska, porty) i do tego czasu zorganizować podstawową infrastrukturę zintegrowanego systemu transportowego, a w drugim okresie skupić się na zwiększaniu poziomu nasycenia infrastrukturą i stworzyć zintegrowany system transportowy.

#### Transport drogowy

Przyjęta w 2009 r. rządowa koncepcja rozwoju głównej sieci infrastruktury drogowej obejmuje schemat docelowy sieci drogowej, na który składa się w pierwszej kolejności dokończenie programu budowy autostrad i dróg ekspresowych (A+S) oraz przebudowa pozostałych dróg.

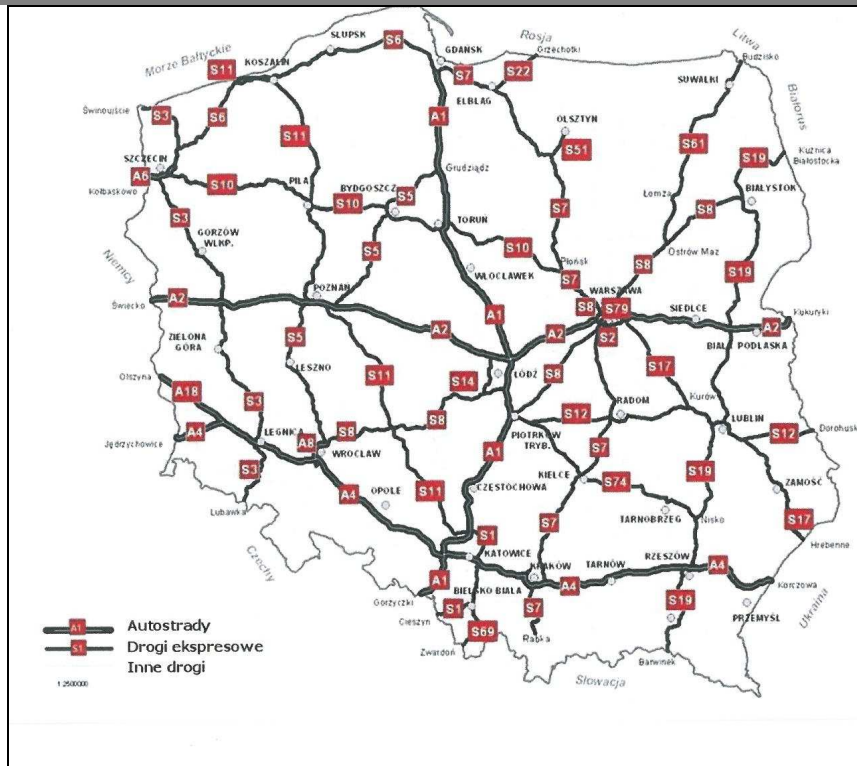
Zakłada się w niej, że autostrady będą mieć długość około 2000 km, a drogi ekspresowe około 5300 km. Po jego zrealizowaniu łączna długość dróg o najwyższym standardzie będzie wynosiła około 7300 km.

#### Transport kolejowy

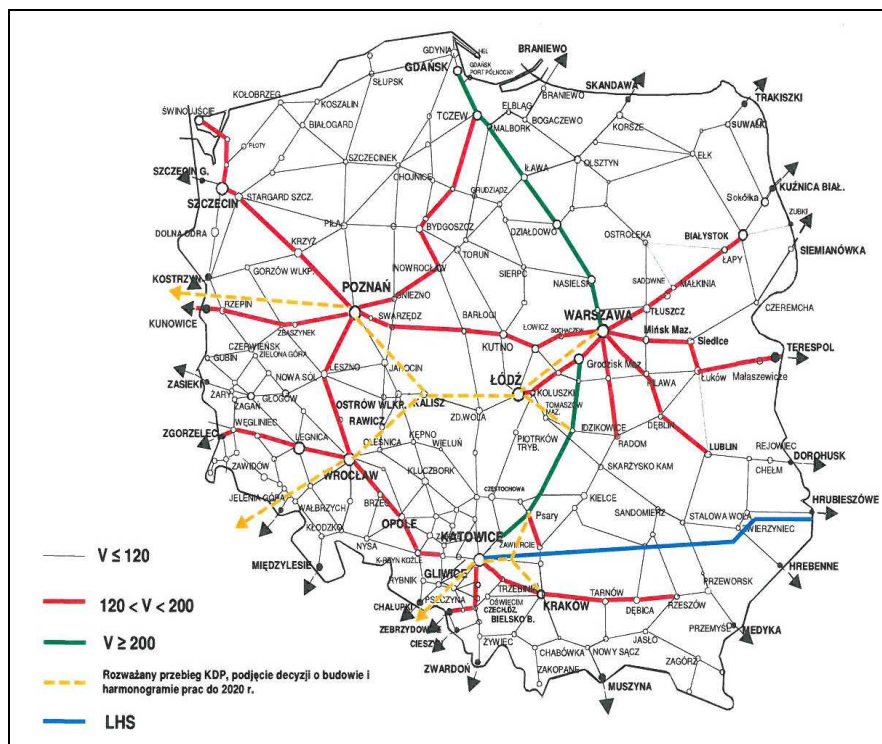
W okresie do roku 2030 konieczne jest stworzenie warunków do rozwoju wysokiej jakości usług transportu kolejowego na znacznej części obszaru kraju i zapewnienie takich usług również w przewozach międzynarodowych. W szczególności sieć połączeń między aglomeracyjnymi o wysokim standardzie powinna objąć większość miast wojewódzkich i główne relacje do wszystkich krajów UE sąsiadujących z Polską (Niemcy, Republika Czeska, Słowacja, Litwa). Z tego względu niezbędne jest nie tylko zakończenie do 2030 r. procesu modernizacji głównych linii kolejowych w Polsce, ale także przeprowadzenie studiów i analiz dotyczących możliwości budowy kolei dużych prędkości.

Transport kolejowy stanie się trwałą podstawą rozwoju przewozów intermodalnych.





Rys. 10 Docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych w Polsce zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 20 października 2009 r. Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad



Rys. 11 Docelowy układ sieci kolejowej w roku 2020. Źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



## Transport intermodalny

Segment przewozów intermodalnych w Polsce jest młodym rynkiem, który charakteryzuje się niewielkim, ale stałym rozwojem. Obserwuje się wzrost tego typu przewozów w porównaniu z ogółem przewozów towarów, lecz udział intermodalnej pracy przewozowej w pracy przewozowej ładunków w Polsce jest obecnie niewielki. Strategicznym celem rozwoju transportu intermodalnego w Polsce jest stworzenie korzystnych warunków dla dynamicznego rozwoju systemu tego typu przewozów. Aby udział transportu intermodalnego w przewozach ładunków mógł wzrastać, będą tworzone korzystne warunki techniczne, prawne, organizacyjne i ekonomiczno-finansowe.

Główne infrastrukturalne warunki rozwoju przewozów intermodalnych to:

- sieć węzłów przeładunkowych (terminali intermodalnych, centrów logistycznych);
- sieć linii kolejowych o podwyższonej skrajni, dostosowanych do nisko zawieszonych składów pociągowych;
- systemy telematyczne i satelitarne, optymalizujące i sterujące procesami transportowymi, które przyczyniają się do skrócenia czasu dostawy oraz eliminują zagrożenia dla stanu przewożonych ładunków;
- efektywna współpraca przewoźników kolejowych z operatorami transportu kombinowanego, centrami logistycznymi, właścicielami terminali, służbami celnymi, weterynaryjnymi oraz fitosanitarnymi.

Istniejące obecnie terminale transportu intermodalnego wymagają modernizacji i rozbudowy. Rozwój transportu kombinowanego w Polsce wymaga zwiększenia liczby terminali i stworzenia regionalnych centrów logistycznych przy dużych polskich aglomeracjach miejskich.

Niezbędnym warunkiem będzie zapewnienie połączeń lotnisk z innymi rodzajami transportu, w szczególności w zakresie rozwoju przewozów towarowych.



Rys. 12 Przewidywana lokalizacja platform multimodalnych na sieci TEN-T. Źródło: MTBiGM na podstawie map sieci TEN-T załączonych do projektu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie unijnych wytycznych dla sieci TEN-T, 2011r.



➤ **Krajowa strategia rozwoju regionalnego 2010 – 2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie (data wydania 13.07.2010r.)**

W 2020 roku polskie regiony stanowiąc będą lepsze miejsce do życia dzięki podniesieniu poziomu i jakości życia oraz przez stworzenie takich ram gospodarczo-społecznych i instytucjonalnych, które zwiększają szanse realizacji aspiracji i możliwości jednostek i wspólnot lokalnych. Polskie regiony będą silniejsze gospodarczo, lepiej zintegrowane gospodarczo, społecznie i przestrzennie oraz bardziej samorządne w wyniku procesu decentralizacji i szerszego urzeczywistniania zasady partnerstwa.

W 2020 roku polskie regiony charakteryzować będą następujące cechy:

- konkurencyjność i innowacyjność,
- spójność gospodarcza, społeczna i terytorialna,
- skuteczność, efektywność i partnerstwo w realizacji celów rozwojowych,
- bezpieczeństwo ekologiczne, wysoki poziom i skuteczność ochrony środowiska oraz zasobów przyrodniczych

Strategiczny cel polityki regionalnej określa efektywne wykorzystywanie specyficznych regionalnych i innych terytorialnych potencjałów rozwojowych dla osiągania celów rozwoju kraju – wzrostu zatrudnienia i spójności w horyzoncie długookresowym.

Do realizowania celu strategicznego wymagane jest osiągnięcie celów szczegółowych:

- wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów („konkurencyjność”),
- budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych („spójność”),
- tworzenie warunków dla skutecznej, efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie („sprawność”).

➤ **Strategia Rozwoju Zrównoważonego Polski do roku 2025**

Strategia Rozwoju Zrównoważonego Polski do roku 2025 zakłada utrzymanie obecnego, ok. 5% wzrostu gospodarczego, z wskazaniem, jako docelowego, ok. czterokrotnego zwiększenia efektywności wykorzystania surowców, paliw oraz zasobów przyrody.

Jednocześnie Strategia powinna uwzględniać potrzeby w zakresie:

- bezpieczeństwa terytorialnego i ekologicznego kraju,
- utrzymania suwerenności Państwa,
- zabezpieczenia zdrowotnego i socjalnego każdego obywatela,
- przestrzegania praw i obowiązków wynikających z Konstytucji,
- poszanowania i przestrzegania istniejącego porządku prawnego.

Do głównych celów Strategii należy zaliczyć:

- stałe i konsekwentne podnoszenie poziomu świadomości społecznej
- zwiększanie dostępu społeczeństwa do informacji i jego udziału w podejmowaniu decyzji
- ułatwianie dostępu do organów sprawiedliwości w sprawach dotyczących tego rozwoju i korzystania ze środowiska



- konsekwentna edukacja ekologiczna
- rozwój nauki i techniki

➤ **Umowa Partnerstwa 2014-2020 (data wydania 23.05.2014 r.)**

Umowa Partnerstwa z dnia 23 maja 2014 r. jest dokumentem zatwierdzonym przez Komisję Europejską określającym strategię inwestowania nowej puli środków europejskich w naszym kraju. Dokument obejmuje m.in.:

- najważniejsze zasady inwestowania funduszy unijnych,
- powiązania pomiędzy funduszami a dokumentami strategicznymi,
- podział funduszy na poszczególne dziedziny,
- układ programów operacyjnych,
- podział odpowiedzialności za zarządzanie pieniędzmi europejskimi pomiędzy szczebel regionalny i centralny.

W odniesieniu do systemów transportowych związany jest cel tematyczny 7: „*Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej*” zakładający poprawę jakości i funkcjonowania oferty systemu transportowego oraz zwiększenie transportowej dostępności kraju w układzie europejskim i krajowym realizowany poprzez priorytety:

- *zwiększenie dostępności transportowej kraju w układzie europejskim*
- *zwiększenie dostępności transportowej w układzie krajowym*
- *podniesienie poziomu bezpieczeństwa systemu transportowego*
- *rozwój alternatywnych form transportu*

### **II.3.3 Dokumenty o zasięgu wojewódzkim**

➤ **Strategia Rozwoju Województwa Podkarpackiego na lata 2007 – 2020 (data wydania: sierpień 2010)**

Położenie województwa podkarpackiego wpisujące się w ciąg korytarza transportowego Berlin – Wrocław – Katowice – Kijów, tym samym wyraźnie odczuwalny brak ważnych tras drogowych na kierunkach wschód – zachód uzasadnia trwającą budowę autostrady A4 oraz potrzebę budowy dróg ekspresowych S19 i S74.

Modernizacji i dostosowania parametrów do wymogów unijnych wymaga również magistrala kolejowa E30. Ważnym czynnikiem rozwojowym jest włączenie lotniska Rzeszów – Jasionka w krajową i międzynarodową sieć komunikacji powietrznej. Konieczne jest także uaktywnienie ruchu granicznego poprzez modernizację bądź rozbudowę istniejących przejść granicznych oraz uruchomienie nowych przejść, zwłaszcza drogowych.

Formuła dokumentu Strategia Województwa Podkarpackiego na lata 2007 – 2020 zakłada podział zadań w poszczególnych sektorach transportu na wykonane przed rokiem 2015 oraz zadania przewidziane do realizacji po roku 2015.



## Transport drogowy

Zadania realizowane do roku 2015:

- rozbudowa sieci dróg krajowych zapewniających dogodne powiązania międzyregionalne i międzynarodowe:
  - budowa autostrady A4,
  - budowa dróg ekspresowych S19 i S74,
  - budowa odcinka drogi krajowej nr 19 łączącej obwodnicę północną miasta Rzeszowa z drogą ekspresową S19 i drogi krajowej nr 4,
  - budowa obwodnic w miastach o dużym natężeniu ruchu: Ropczyce, Przeworsk, Jarosław, Leżajsk, Stalowa Wola, Nisko, wschodnia obwodnica miasta Przemyśla łącząca drogę krajową nr 77 z drogą krajową nr 28,
  - przebudowa drogi krajowej nr 28 na odcinku Przemyśl – Medyka,
  - przebudowa drogi krajowej nr 4 na odcinku Machowa – Łańcut oraz Łańcut – Radymno,
- budowa nowych i przebudowa istniejących dróg wojewódzkich:
  - przebudowa drogi łączącej drogi krajowe nr 9 i nr 19,
  - budowa nowej drogi łączącej woj. świętokrzyskie (Połaniec) z woj. podkarpackim (Mielec) wraz z budową mostu na rz. Wiśle
  - modernizacja wybranych elementów ciągu drogowego (drogi wojewódzkie nr 875, 985, 983 oraz 764 i 765 województwo świętokrzyskie) łączącego planowaną autostradę A4 z planowaną drogą ekspresową S74;
  - budowa obwodnic: Kolbuszowej, Mielca, Brzozowa.
- przebudowa i budowa dróg do przejść granicznych
  - aktywizacja ciągu komunikacyjnego łączącego miejscowości przygraniczne Palota (Słowacja) – Radoszyce z przejściem granicznym Krościenko – Smolnica (Ukraina), będącego po stronie polskiej elementem obwodnicy karpackiej wokół międzynarodowego rezerwatu biosfery „Karpaty Wschodnie” (do roku 2015: przebudowa drogi wojewódzkiej nr 890 Kuźmina – Krościenko, nr 892 Zagórz – Komańcza, nr 987 Komańcza – Radoszyce);
  - przebudowa drogi wojewódzkiej nr 884 Przemyśl – Dynów – Domaradz,
  - przebudowa drogi nr 885 Przemyśl – Malchowice,
  - przebudowa dróg wojewódzkich: nr 992 Jasło – Nowy Żmigród, nr 993 Nowy Żmigród – Dukla,
  - budowa drogi wojewódzkiej nr 886 Dachnów – granica państwa na odcinku Budomierz – przejście graniczne

Zadania realizowane po roku 2015:

- kontynuacja niezrealizowanych zadań do 2015 r.
- przebudowa drogi krajowej nr 77 na odcinku Radymno - Przemyśl, nr 28 Biecz – Jasło - Krosno-Sanok, nr 73 Pilzno-Jasło;
- przebudowa dróg wojewódzkich: nr 986 Tuszyma - Wiśniowa, nr 867 – odcinek Prusie – Hrebenne, nr 988 wraz z obwodnicą Strzyżowa;





- aktywizacja drogi nr 878 i odcinków dróg „kontynuujących”, jako alternatywnej trasy z Rzeszowa i z głębi kraju w Bieszczady: (S-19) - Kielanówka - Tyczyn - Hyżne - Dubiecko - Iskań - Bircza - Kuźmina - Wojtkowa - Krościenko - Ustrzyki Dolne;

### Transport kolejowy

Zadania realizowane do roku 2015:

- modernizacja połączenia kolejowego Rzeszów - Warszawą przez Tarnobrzeg – linia nr 71 relacji: Ocice - Rzeszów przez Kolbuszową wraz z elektryfikacją;
- budowa bocznicy kolejowej łączącej Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka z linią kolejową nr 71;
- modernizacja magistrali kolejowej E30, relacji Kraków – Rzeszów – Medyka wraz z infrastrukturą towarzyszącą, celem przystosowania do prędkości szlakowej min 160 km/h – odcinek Kraków – Rzeszów;
- efektywniejsze wykorzystanie linii LHS i zlokalizowanego przy niej terminala przeładunkowego – stacji Wola Baranowska;
- rozbudowa Terminala Przeładunkowego w miejscowości Medyka
- rewitalizacja regionalnych linii kolejowych

Zadania realizowane po roku 2015:

- kontynuacja zadań realizowanych do 2015 r.
- modernizacja magistrali kolejowej E30, relacji Kraków - Rzeszów-Medyka do prędkości V-160 km/h na odcinku Rzeszów – Medyka,
- budowa łącznicy kolejowej relacji Krosno - Przybówka.

### ➤ **Strategia Rozwoju Województwa Małopolskiego 2020 (data wydania: wrzesień 2011)**

Główne działania zawarte w Strategii Rozwoju Województwa Małopolskiego 2020:

- zwiększenie dostępności komunikacyjnej Krakowa poprzez poprawę komunikacji kolejowej Krakowa w wymiarze regionalnym, krajowym i międzynarodowym, z uwzględnieniem przebiegu przez Kraków, na linii północ-południe, nowego korytarza kolejowej sieci TEN-T.
- włączenie Krakowa do planowanej sieci kolei dużych prędkości poprzez przedłużenie lub wyznaczenie nowej linii kolejowej do Krakowa w ramach Centralnej Magistrali Kolejowej (CMK).
- dalsze inwestycje mające na celu zwiększenie przepustowości Międzynarodowego Portu Lotniczego Balice oraz poprawa dostępności komunikacyjnej MPL Balice poprzez poprawę i budowę nowych powiązań z innymi środkami transportu
- skoncentrowanie wokół Krakowa sieci głównych szlaków drogowych, w tym o znaczeniu międzynarodowym, z uwzględnieniem przebiegu przez Kraków, na linii północ - południe, nowego korytarza drogowej sieci TEN-T (w ciągu drogi krajowej S7).
- rozwój transportu w ramach Krakowskiego Obszaru metropolitalnego, stworzenie transportu aglomeracyjnego w oparciu o Szybką Kolej Aglomeracyjną, premetro/metro, szybki tramwaj, usprawnienie połączeń komunikacyjnych Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego z Konurbacją Górnośląską.

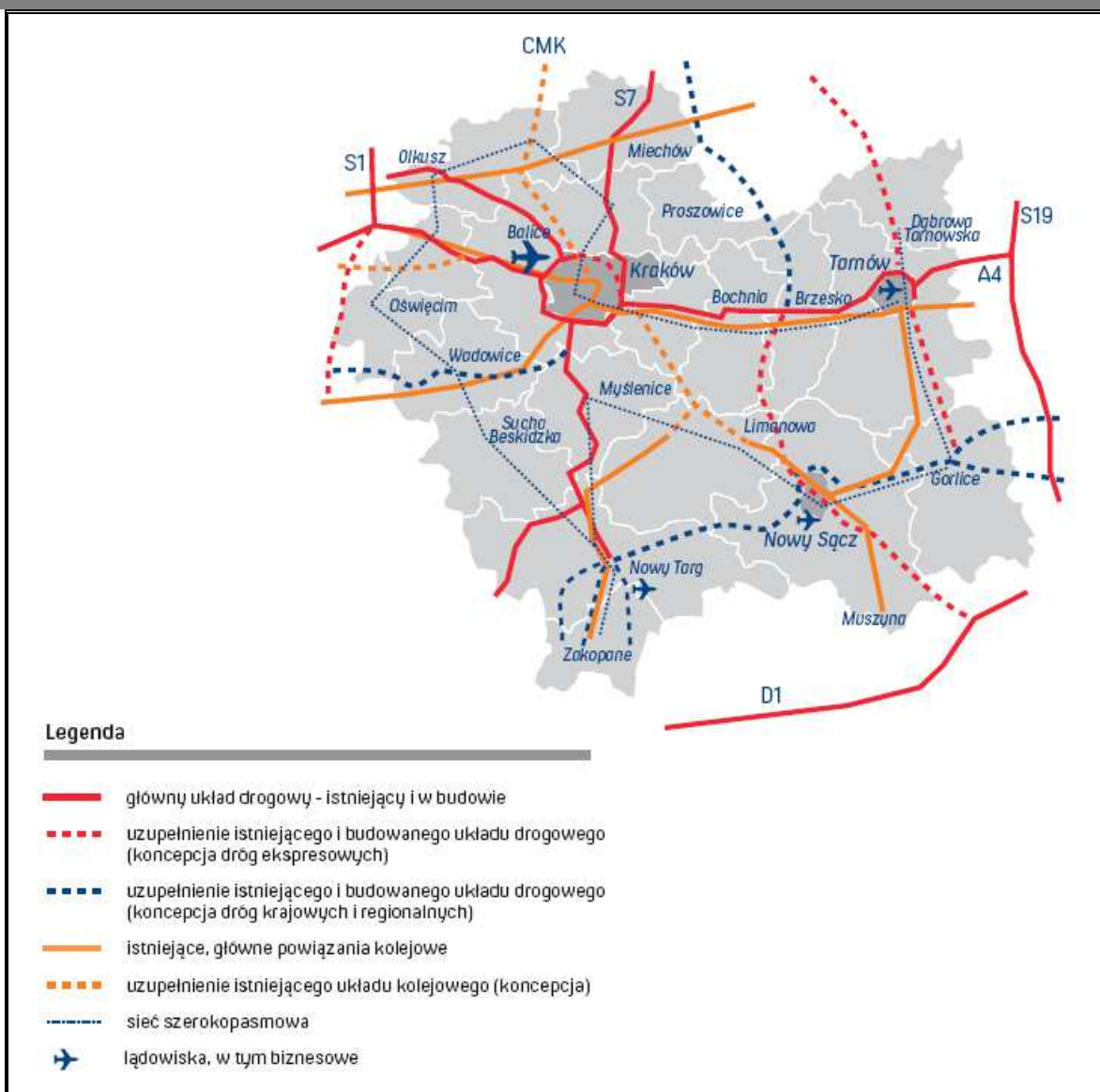




- wyodrębnienie subregionalnych węzłów transportowych poprzez tworzenie sieci sprawnych połączeń kolejowych i drogowych wokół głównych miast Małopolski
- budowa obwodnic/obejść miast i miejscowości dotkniętych wysoką uciążliwością ruchu tranzytowego.
- poprawę infrastruktury lotniczej i stymulację rozwoju sieci lądowisk lokalnych
- tworzenie dogodnych warunków dla rozwoju centrów logistycznych oraz transportu intermodalnego
- odtworzenie i rozbudowa funkcji transportowych szlaków wodnych Małopolski, w szczególności drogi wodnej Górnej Wisły.

Istotnym elementem zrównoważonego rozwoju woj. małopolskiego jest poprawa dostępności regionów województwa najgorzej skomunikowanych poprzez:

- budowę nowych oraz rozbudowę istniejących szlaków kolejowych (w tym również turystycznych tras kolejowych)
- budowę i rozbudowę połączeń drogowych służących efektywnemu skomunikowaniu obszarów o najniższej dostępności w regionie z Krakowem, subregionalnymi węzłami transportowymi oraz sąsiednimi regionami, ze szczególnym uwzględnieniem polsko - słowackiej strefy przygranicznej, także pod kątem zwiększania bezpieczeństwa ruchu.
- kreowanie efektywnych połączeń transportowych w celu zwiększenia mobilności mieszkańców obszarów wiejskimi i obszarów peryferyjnych województwa.



Rys. 13 Schemat Koncepcji docelowego układu transportowego w Małopolsce w perspektywie roku 2030. *źródło: Strategia Rozwoju Województwa Małopolskiego – Schemat Koncepcji docelowego układu transportowego w Małopolsce w perspektywie roku 2030.*

➤ **Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020 (data wydania: grudzień 2006)**

Podstawowe założenia Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020 służą szeroko rozumianym otwarciem komunikacyjnym: drogowym, kolejowym, lotniczym, telekomunikacyjnym i informatycznym. Dla włączenia województwa w procesy rozwojowe Europy niezmiernie ważne jest jak najszybsze połączenie regionu siecią krajowych korytarzy transportowych z krajowymi i międzynarodowymi centrami logistycznymi.



## Transport drogowy

Jako podstawowy układ drogowy województwa Świętokrzyskiego wskazuje się dwie krzyżujące się w Kielcach trasy ekspresowe S 7 Warszawa – Kielce – Kraków oraz S 74 Łódź – Kielce – Tarnobrzeg – Rzeszów do granicy państwa i dalej do Lwowa.

Poprzez Kraków i Rzeszów województwo Świętokrzyskie ma uzyskać dogodnie połączenia komunikacyjne z przejściami granicznymi na Słowacji i południowa Ukrainą.

W ramach strategii postuluje się usprawnienie połączeń województwa Świętokrzyskiego ze wschodnią częścią kraju poprzez podniesienie parametrów istniejących dróg oraz usprawnienie przepraw mostowych przez Wisłę, co związane jest z budową nowych mostów w Połańcu i Sandomierzu i modernizacją istniejących w Szczucinie, Nagnajowie i Annopolu.

Jako połączenia o dużym znaczeniu dla rozwoju północnej części województwa wskazuje się dwie drogi krajowe – nr 42 i nr 9. W ramach Strategii Województwa zwraca się uwagę na potrzebę przebudowy drogi nr 42 i dostosowanie jej do parametrów drogi ruchu przyspieszonego oraz modernizację drogi nr 9, co pozwoliłoby na połączenie głównych ośrodków subregionalnych Ostrowca Świętokrzyskiego, Starachowic, Skarżyska-Kamiennej i Końskich z planowaną autostradą A2 w kierunku zachodnim oraz poprzez ważne ośrodki Polski wschodniej Lublin i Rzeszów z granicą wschodnią w kierunkach Kijowa i Lwowa.

Dużą uwagę przywiązuje się do konieczności budowy drogi ekspresowej Łódź – Kielce – Rzeszów, jako połączenia istotnego w kontekście rozwijania współpracy gospodarczej Ukrainą.

Wspólne działania z województwami ościennymi wymieniane, jako istotne dla poprawy dostępności komunikacyjnej województwa Świętokrzyskiego:

- wspólnie z woj. Śląskim i Lubelskim potrzeba realizacji drogi ekspresowej S-78 (S-46) łączącej drogę ekspresową S-7 (Jędrzejów) z autostradą A-1 dla poprawy funkcjonowania krajowego korytarza transportowego łączącego lubelskie, świętokrzyskie i śląskie;
- starania o szybką realizację dróg ekspresowych S-7 (mazowieckie, małopolskie) i S-74 (łódzkie, podkarpackie, lubelskie);
- popraw powiązań międzywojewódzkich na obszarach rozdzielonych Wisłą poprzez wspólne starania na rzecz budowy przepraw mostowych w Solcu (lubelskie, mazowieckie), Koćmierzowie, Połańcu (podkarpackie) i Nowym Korczynie (małopolskie);
- koordynacja działań z województwem małopolskim przy przełożeniu trasy drogi krajowej nr 73 z obecnej (przez Szczucin) na nową (przez Nowy Korczyn);
- stworzenie warunków (m.in. rezerwacja terenów) do szybkiej przebudowy dróg krajowych nr 9, 42, 74, 77, 79 na pełne parametry dróg głównych ruchu przyspieszonego;
- przebudowa dróg wojewódzkich do pełnych parametrów dróg głównych dla uaktywnienia współpracy graniczących ze sobą obszarów województw: mazowieckiego (nr 728, 744, 749, 754), lubelskiego (755, 759), podkarpackiego (758, 872), małopolskiego (768, 776, 783), śląskiego (795), łódzkiego (742, 746, 785, 786);



## Transport kolejowy

W sektorze transportu kolejowego w ramach Strategii Województwa Świętokrzyskiego wskazuje się, jako niezbędną modernizację linii kolejowej nr 8 Warszawa – Kielce – Kraków oraz linii kolejowej Skarżysko-Kamienna – Sandomierz. W ramach Planu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko zakłada się modernizację linii kolejowej nr 8 na odcinku Warszawa – Radom – Kielce do roku 2013, natomiast linii Skarżysko – Sandomierz dopiero po roku 2013. W ramach Regionalnego Programu Operacyjnego planuje się modernizację linii kolejowej Kielce – Włoszczowa wraz z łącznicą do Centralnej Magistrali Kolejowej (CMK), co umożliwi włączenie Kielc w sieć połączeń Inter City.

Jako inwestycje wymagające szczególnej współpracy z sąsiednimi województwami wskazuje się modernizację linii kolejowych: nr 4 (CMK), nr 8 (Warszawa – Kraków), nr 64 (Psary – Kozłów), nr 61 (Kielce – Czarncza).

### ➤ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa podkarpackiego

Kierunki rozwoju transportu publicznego w województwie podkarpackim zakładają poszukiwanie optymalnego podziału zadań pomiędzy transportem publicznym i indywidualnym. Podstawowy układ komunikacyjny województwa oparty jest o sieć kolejową, wokół której powinna być budowana oferta przewozowa komunikacji autobusowej miejskiej, podmiejskiej i dalekobieżnej.

Główne kierunki rozwoju transportu publicznego zbiorowego dla województwa podkarpackiego określają:

- Integrację transportu publicznego z indywidualną, poprzez:
  - preferowanie komunikacji publicznej szczególnie ważne w Rzeszowie,
  - budowę parkingów przy stacjach kolejowych
  - budowę parkingów typu Park&Ride w węzłach przesiadkowych
- Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego,
- Poprawa infrastruktury komunikacyjnej, poprzez:
  - możliwość wygodnego (najlepiej bezpośredniego) dojazdu z dowolnego punktu całego obszaru obsługiwanego komunikacją publiczną do miast województwa i ważnych jego punktów
  - odległość do przystanków, możliwa do przebycia przez każdego z użytkowników komunikacji publicznej w sposób bezpieczny i wygodny

### ➤ Plan Ochrony Powietrza dla strefy podkarpackiej wraz z Planem Działań Krótkoterminowych

Zadaniem Planu Ochrony Powietrza dla strefy podkarpackiej jest zmniejszenie ryzyka wystąpienia przekroczeń stężeń zanieczyszczeń oraz ograniczenie skutków i czasu trwania zaistniałych przekroczeń. Dla strefy podkarpackiej Plan Działań Krótkoterminowych uchwała się dla następujących zanieczyszczeń:

- pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub>,
- pyłu zawieszonego PN/2,5,
- benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym.



Obejmują one skuteczne działania niezbędne do kontrolowania i w razie konieczności ograniczania działalności, która przyczynia się do wystąpienia ryzyka przekroczenia wartości dopuszczalnych lub docelowych lub progów alarmowych. Plany te mogą obejmować środki w odniesieniu do ruchu drogowego, prac budowlanych oraz wykorzystania zakładów i produktów przemysłowych oraz ogrzewania domowego. W ramach tych planów można również rozważyć konkretne środki służące ochronie wrażliwych grup ludzi, w tym dzieci.

➤ **Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa podkarpackiego**

Celem kierunkowym Programu Ochrony Środowiska przed hałasem dla województwa podkarpackiego jest ograniczenie zasięgu uciążliwości akustycznych tzw. „gorących punktów” reprezentowanych w postaci odcinków dróg o bardzo wysokim priorytecie w możliwie najefektywniejszy sposób.

Ociągnięcie powyższego celu jest możliwe poprzez:

- Konsekwentną realizację planów inwestycyjnych zarządców dróg (generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich, Prezydenta Miasta Krosna), polegających m.in. na budowie autostrady A4 oraz obwodnic miejskich (w szczególności obwodnicy Łańcuta i Brzozowa, przy czym należy przyjąć, jako zasadę wykonanie skutecznych zabezpieczeń akustycznych nowych odcinków dróg, niedopuszczenie możliwości powstawania nowych terenów podlegających ochronie akustycznej w ich sąsiedztwie (wskazanie dla prowadzonej polityki planowania przestrzennego) oraz przeprowadzenie remontu nawierzchni dotychczasowych odcinków dróg krajowych zastępowanych obwodnicami wraz z wprowadzeniem (w uzasadnionych przypadkach) elementów trwałego uspokojenia ruchu,
- Konsekwentna realizacja zapisów opracowań środowiskowych (m.in. raportów oddziaływania na środowisko, analiz po realizacyjnych, przeglądów ekologicznych), które będą wykonane dla przebudowanych do chwili obecnej (np. dla drogi krajowej nr 4 na odcinku Machowa – Łańcut) i przebudowanych w przyszłości odcinków dróg – wykonanie niezbędnych działań, mających na celu poprawę klimatu akustycznego na terenach podlegających ochronie akustycznej.

➤ **Charakterystyka systemu osadniczego województwa podkarpackiego z identyfikacją biegunów wzrostu oraz wyróżnieniem obszarów funkcjonalnych na poziomie regionalnym i lokalnym (Ekspertyza wykonana w ramach prac nad aktualizacją i uzupełnieniem Strategii Rozwoju Województwa Podkarpackiego 2007-2020, październik 2012).**

W celu aktualizacji i uzupełnienia Strategii Rozwoju Województwa Podkarpackiego 2007-2020 opracowana została „Charakterystyka systemu osadniczego województwa podkarpackiego z identyfikacją biegunów wzrostu oraz wyróżnieniem obszarów funkcjonalnych na poziomie regionalnym i lokalnym”. Opracowanie zawiera analizę podziału województwa na obszary funkcjonalne, wraz z analizą biegunów wzrostu. Wśród obszaru powiatu jasielskiego i krośnieńskiego wyróżnione zostały miejskie obszary funkcjonalne tj.:

- MOF Krosno jako biegun rzeczywisty
- MOF Krosno - Jasło jako biegun potencjalny
- Krosno – Jasło - Gorlice jako potencjalna oś rozwoju



Analiza wyraźnie wskazuje na znaczące powiązanie pomiędzy Jasłem i Krosnem wraz z rekomendacją podjęcia działań na rzecz integracji duopolu Krosno-Jasło. Zostały wstępnie zdefiniowane problemy rozwojowe obszaru krośnieńsko-jasielskiego obejmujące:

- zjawisko depopulacji,
- monocentryczny charakter rozwoju aktywności gospodarczej (przemysł) przy jednoczesnym dużym odsetku ludności rolniczej,
- niedostatki w zakresie modernizowania rynku pracy, w tym dostosowania szkolnictwa zawodowego,
- poważne utrudnienia wynikające z jednej strony z peryferyjności terytorialnej (długi czas odjazdu do Warszawy i Rzeszowa),
- problemy w zakresie komunikacji wewnętrznej obszaru czy zintegrowanego transportu publicznego.

➤ **Program Operacyjny Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020.**

Celem nadrzędnym osi priorytetowej V. *Infrastruktura komunikacyjna* jest poprawa powiązań komunikacyjnych województwa podkarpackiego.

Do realizowania celu nadrzędnego wymagane jest osiągnięcie celów szczegółowych:

- Lepsza dostępność transportowa województwa w ruchu drogowym poprzez lepsze skomunikowanie województwa z siecią TEN-T oraz siecią dróg krajowych łączących się bezpośrednio z autostradą A4 lub drogą ekspresową S19, zwiększenie jej przepustowości oraz likwidacja „wąskich gardeł” poprzez budowę obwodnic obszarów zurbanizowanych.
- Zwiększona ilość przewozów towarowych LHS na stacji Wola Baranowska – wsparcie infrastruktury służącej rozwojowi infrastruktury terminali przeładunkowych nie należących do sieci TEN-T, celem umożliwienia ich większego wykorzystania w transporcie towarów.
- Lepsza dostępność transportowa województwa w ruchu kolejowym
- Większe wykorzystanie transportu zbiorowego w miastach

### **II.3.4 Planowanie przestrzenne Gmin i Powiatów**

W ramach opracowania przanalizowano dokumenty o charakterze planistycznym uzyskane od starostw powiatowych oraz urzędów Miast i Gmin obejmujące Miejskowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego, Studia Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego oraz Strategie Rozwojów Gmin i Powiatów. Skupiono się na istotnych ustaleniach wpływających na trasowanie korytarzy drogowych, z przedstawieniem w części opisowej wyłącznie głównych założeń postulatów dla studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Jasła i Krosna.

➤ **Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Jasła – uchwała Rady Miejskiej Jasła nr VIII/63/2015 z dnia 20 kwietnia 2015 r.,**

Generalnym celem polityki rozwojowej Miast Jasła jest cel uniwersalny: „podnoszenie standardu warunków życia mieszkańców miasta przy zachowaniu zasady zrównoważonego rozwoju:”. Do realizowania celu generalnego wymagane jest osiągnięcie celów strategicznych.

---

Projekt jest częściowo finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i budżetu państwa w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 – 2013.





---

W infrastrukturze technicznej zawarte są cele strategiczne Studium tj.:

- poprawa jakości infrastruktury komunikacyjnej o znaczeniu lokalnym i ponadlokalnym,
- budowa infrastruktury społeczeństwa informacyjnego,
- inwestycje w zakresie ochrony środowiska,
- usprawnienie systemu gospodarki odpadami i gospodarki wodno-kanalizacyjnej.

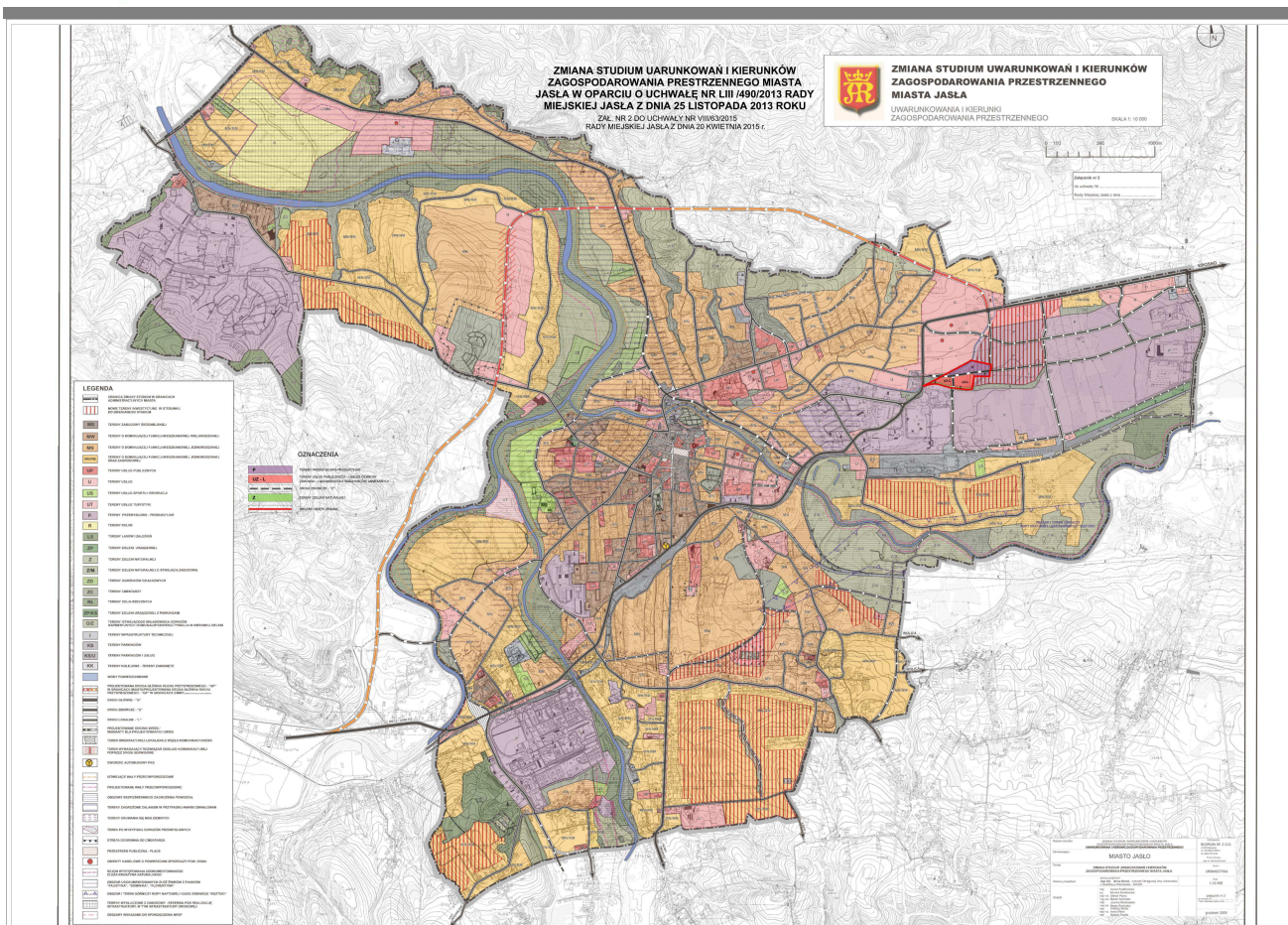
Studium określa kierunki rozwoju systemów komunikacji układu drogowo – ulicznego w rozbiciu na powiązania zewnętrzne i wewnętrzne.

Podstawowy układ komunikacji usprawniający powiązania zewnętrzne tworzyć będą następujące ciągi drogowo-uliczne:

- planowana obwodnica miasta Jasła (północno-zachodnia),
- modernizowana droga krajowa nr 73 (w ciągu, której obecnie przebiegają ulice: Krakowska i 17 Stycznia),
- modernizowana droga wojewódzka nr 992 (w ciągu ulic: Wojska Polskiego i Św. Jana z Dukli),
- fragment istniejącej drogi krajowej nr 28 (fragment ul. 3 maja od ul. Wojska Polskiego w kierunku zachodnim).

Podstawowy układ komunikacyjny wewnętrzny obsługujący miasto tworzyć będą:

- istniejące drogi powiatowe,
- postulowane drogi powiatowe (dotychczas funkcjonujące, jako fragmenty dróg krajowych nr 28, 73),
- istniejące drogi gminne,
- ulice projektowane – postulowane drogi gminne.



Rys. 14 Uwarunkowania i Kierunki Zagospodarowania Przestrzennego miasta Jasła. źródło: *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Jasła – zał. nr 2 do Uchwały nr VIII/63/2015 Rady Miejskiej Jasła z dnia 20 kwietnia 2015 r.*

➤ **Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Krosna – uchwała Rady Miasta Krosna Nr LIX/1340/14 z dnia 27 czerwca 2014 r.,**

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krosna zakłada osiągnięcie następujących celów strategicznych:

- w sferze infrastruktury technicznej - stała poprawa warunków życia mieszkańców,
- w sferze gospodarczej - rozwój gospodarki lokalnej,
- w sferze ekologicznej - ochrona i rewitalizacja środowiska przyrodniczego.

Z przyjętych strategicznych celów rozwoju wynika, że deklarowaną intencją władz miasta jest dążenie do tego, aby stawało się ono w coraz większym stopniu miastem nowoczesnym, zamożnym oraz atrakcyjnym do zamieszkania i prowadzenia działalności gospodarczej, a także potrafiącym sprostać wymogom Unii Europejskiej.

W Studium został zaprojektowany układ dróg zabezpieczający obsługę kierunkową głównych ciężarów ruchu biorąc pod uwagę aktualne uwarunkowania przestrzenno – ekonomiczne. Model układu jest zbliżony do układu rusztowo - obwodnicowego, umożliwia on segregację i poprawne funkcjonalnie prowadzenie ruchu zewnętrznego i wewnętrznego.



Głównymi inwestycjami komunikacyjnymi służącymi realizacji lokalnych celów publicznych są inwestycje tj.:

- dobudowa II jezdni obejścia Krosna w ciągu drogi krajowej nr 28 (w trakcie realizacji),
- budowa południowo - wschodniej obwodnicy miasta pomiędzy ulicami Zręcińską i Korczyńską,
- obwodnica północna odcinek od ul. Krakowskiej do ul. Białobrzeskiej,
- budowa zachodniej obwodnicy miasta pomiędzy ulicami Zręcińską i Bema,
- modernizacja dróg nr 1977R i 1979R w ciągu ulic Popiełuszki – Krakowska,
- rozbudowa dróg dojazdowych do terenów inwestycyjnych i lotniska wzdłuż ulic Zręcińska – Lotników,
- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 991,

Głównymi inwestycjami komunikacyjnymi służącymi realizacji ponadlokalnych celów publicznych są inwestycje tj.:

- budowa odcinka drogi międzyregionalnej nr 28 relacji Jasło-Sanok,
- modernizacja drogi krajowej nr 28 w tym południowa obwodnica miasta,
- modernizacja drogi wojewódzkiej nr 991,
- modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej, w tym budowa łącznicy kolejowej Turaszówka-Przybówka,
- modernizacja i rozbudowa lotniska w Krośnie,







- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Skrzyszów - uchwała Rady Gminy Skrzyszów Nr IX/93/11 z dnia 16 września 2011 r.,
- Strategie Zrównoważonego Rozwoju Gminy Skrzyszów na lata 2007-2013 – marzec 2007 r.,
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Ryglice - uchwała Rady Gminy Ryglice Nr XI/69/99 z dnia 9 grudnia 1999 r.,
- Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego gminy Ryglice na lata 2011 – 2020 – uchwała Rady Gminy Ryglice Nr VII/45/11 z dnia 29 września 2011 r.,
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Lisia Góra – uchwała Rady Gminy Lisia Góra Nr XVI/207/2013 z dnia 7 lutego 2013 r.,
- Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego gminy Lisia Góra na lata 2002 – 2015 – uchwała Rady Gminy Lisia Góra Nr IX/118/03 z dnia 30 grudnia 2003 r.,
- Strategia Społeczno-Gospodarczego Rozwoju gminy Rzepiennik Strzyżewski na lata 2005 – 2014,
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Rzepiennik Strzyżewski,
- Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego gminy Tuchów - plany uchwalone dla 14 obszarów,

#### Powiat Gorlicki

- Zintegrowana Strategia Rozwoju Powiatu Gorlickiego na lata 2008-2015 – uchwała Rady Powiatu Gorlickiego Nr XXII/204/08 z dnia 25 września 2008 r.,
- Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego miasta Gorlice - uchwały Rady Miasta Gorlice: Nr 502/LII/2006 z dnia 21 września 2006 r. – „Miasto Gorlice – Plan nr 2”; Nr 520/LV/2006 z dnia 26 października 2006 r. – „Miasto Gorlice – Plan nr 3”; Nr 362/XXXIX/2005 z dnia 29 września 2005 r. – „Miasto Gorlice – Plan nr 4”,
- Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego na terenie gminy Gorlice,
- Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego gminy Lipinki - uchwała Rady Gminy Nr XXVIII/157/05/2005 z dnia 3 lutego 2005 r.,
- Plan Rozwoju Lokalnego gminy Lipinki na lata 2005-2013 – uchwała Rady Gminy Nr XXX/169/05 z dnia 31 marca 2005 r.,
- Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Biecz – uchwała Rady Miejskiej Nr XVI/155/2004 z dnia 09 grudnia 2004 r.,
- Strategię Rozwoju Gminy Biecz – uchwała Nr XI/123/99 z dnia 29 września 1999 r.,
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Moszczenia – uchwała Rady Gminy Moszczenica Nr XXIX/176/2000 z dnia 29 listopada 2000 r.,
- Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego gminy Łużna,

#### Powiat Jasielski

- Strategia Rozwoju Miasta Jasła na lata 2007-2020 – uchwała Rady Miejskiej Jasła Nr XXXIII/263/2008 z dnia 26 maja 2008 r.,
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Jasła – uchwała Rady Miejskiej Jasła nr VIII/63/2015 z dnia 20 kwietnia 2015 r.,
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Jasło – uchwała Rady Gminy w Jasle Nr XXXII/247/2001 z dnia 11 grudnia 2001 r.,



- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Nowy Żmigród – uchwała nr XXXI/264/01 z dnia 30 października 2001 r.,
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Skołyszyn - uchwała Nr IV/31/01 Rady Gminy w Skołyszynie z dnia 30 sierpnia 2001 r.,
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Dębowiec – uchwała Rady Gminy Dębowiec Nr 250/XXVIII/2013 z dnia 11 czerwca 2013 r.,
- Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego gminy Osiek Jasielski – uchwała Rady Gminy w Osieku Jasielskim Nr XLIX/285/2010 z dnia 29 października 2010 r.,
- Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego wsi Tarnowiec – uchwała Rady Gminy Tarnowiec Nr VIII/61/2011 z dnia 27 kwietnia 2011 r.,

#### Powiat Krośnieński

- Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego gminy Krościenko Wyżne - uchwała Rady Gminy Krościenko Wyżne Nr XIII/84/2004 z dnia 31 marca 2004 r.,
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Krościenko Wyżne – uchwała Rady Gminy Krościenko Wyżne NR XXI/149/2001 z dnia 9 listopada 2001 r.,
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Krosna – uchwała Rady Miasta Krosna Nr LIX/1340/14 z dnia 27 czerwca 2014 r.,
- Strategia Rozwoju Miasta Krosna na lata 2014-2022 – uchwała Rady Miasta Krosna Nr LXIV/1470/14 z dnia 7 listopada 2014 r.,
- Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego gminy Korczyn – uchwała Rady Gminy Korczyn Nr XI/99/11 z dnia 27 październikowa 2011 r.,
- Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego miasta Dukla – uchwała Rady Miejskiej w Dukli Nr XLVI/309/14 z dnia 25 lutego 2014 r.,
- Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego gminy Miejsce Piastowe – uchwała Rady Gminy Miejsce Piastowe Nr XXI/135/12 z dnia 12 marca 2012 r.,
- Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego miasta Jedlicze – uchwała Rady Miejskiej w Jedliczu Nr LXXXVIII/450/2010 z dnia 29 października 2010 r.,
- Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego miasta Iwonicz-Zdrój – uchwała Rady Miejskiej w Iwoniczu-Zdroju Nr VI.27.2015 z dnia 13 lutego 2015 r.,
- Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego miasta Rymanów – uchwała Rady Miejskiej w Rymanowie Nr LV/565/14 z dnia 24 czerwca 2014 r.,





### III.3.5 Podsumowanie i wnioski

W przypadku drogi Kielce – Tarnów, potrzeba jej realizacji została zauważona w kilku dokumentach planistycznych, zarówno w skali regionalnej (Strategia Rozwoju Małopolski) jak i ponad regionalnej (Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju).

Przed wszystkim została wskazana w Koncepcji Zagospodarowania Kraju, jako alternatywne do S19 połączenie ze Słowacją, co powinno to znaleźć odzwierciedlenie w docelowym układzie sieci autostrad i dróg ekspresowych.

Żałować należy, że droga ta w klasie ekspresowej nie pojawiła się w rozporządzeniu PE i Rady UE w sprawie unijnych wytycznych dla sieci TEN-T oraz nie weszła w skład korytarza Bałtyk - Adriatyk

Również Samorząd województwa świętokrzyskiego zauważa potrzebę wspólnych z Małopolską prac nad powstaniem nowej drogi alternatywnej do istniejącego przebiegu DK 73 przez Nowy Korczyn do Tarnowa, co w przyszłości może zaowocować jej przedłużaniem w kierunku południowym i dalej wschodnim.

Niniejsza droga, jako jeden z głównych elementów układu komunikacyjnego po wschodniej stronie województwa małopolskiego została umieszczona w najważniejszych aktualnych dokumentach planistycznych Małopolski.

Niestety budowa tej drogi nie znalazła się w obowiązującym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego, a jedynie zauważono potrzebę podniesienia drogi krajowej nr 28 na odcinku Krosno – Sanok do rangi drogi ekspresowej. W analizowanym obszarze funkcjonalnym wskazane potrzebę budowy obwodnic miast i miejscowości leżących w ciągach dróg krajowych, stanowiących „wąskie gardła” systemu komunikacyjnego (m in. Brzostek, Jasło, Kołaczyce)

Należy podkreślić, że żadna gmina lub powiat nie uwzględniła do tej pory dróg o tak wysokiej klasie w przebiegu zbliżonym do projektowanego. W ustaleniach planów miejscowych pojawiają się rezerwy korytarzy drogowych, z reguły jednak dla dróg G, co najwyżej GP, charakteryzujące się często parametrami technicznymi nie pozwalającymi na ich pełne wykorzystanie.



## **II.4 Analiza zasobów przyrodniczych**

### **II.4.1 Charakterystyka analizowanego regionu**

Analizowany obszar w obrębie województwa małopolskiego obejmuje powiaty gorlicki i tarnowski, a w województwie podkarpackim powiaty: dębicki, jasielski i krośnieński.

Powierzchnia powiatu dębickiego wynosi 776 km<sup>2</sup>, powiatu tarnowskiego 1412 km<sup>2</sup>, powiatu gorlickiego 966 km<sup>2</sup>, powiatu jasielskiego 831 km<sup>2</sup>, powiatu krośnieńskiego 923 km<sup>2</sup>.

Powiat dębicki z zachodu graniczy z powiatem ziemskim tarnowskim w województwie małopolskim, a od południa z powiatem jasielskim. Powiat tarnowski od wschodu graniczy z powiatem dębickim w województwie podkarpackim, a od południa z powiatem gorlickim. Po wschodniej stronie powiat gorlicki graniczy z powiatem jasielskim w województwie podkarpackim, a od strony południowej z Słowacją. Powiat jasielski od zachodu graniczy z powiatem gorlickim, od wschodu z powiatem krośnieńskim, a od strony południowej z Słowacją. Powiat krośnieński od wschodu graniczy z powiatem jasielskim, a od strony południowej z Słowacją.

### **II.4.2 Położenie geograficzne**

Powiat dębicki położony jest w zachodniej części województwa podkarpackiego. Obszar powiatu obejmuje teren Kotliny Sandomierskiej, jak i Pogórza Karpackiego. Rzeka Wisłoka - przepływająca przez powiat dębicki - rozgranicza w południowym skrawku Kotliny Sandomierskiej: Płaskowyż Tarnowski od Płaskowyżu Kolbuszowskiego, zaś w północnym skrawku Pogórza Karpackiego: Pogórze Ciężkowickie od Pogórza Strzyżowskiego. Od północy granicę powiatu stanowi rzeka Wisła.

Powiat tarnowski leży na styku dwóch krain geograficznych: Pogórza Ciężkowicko-Rożnowskiego i Kotliny Sandomierskiej. Wysokość wzniesień waha się od 170 m n.p.m. w miejscowości Pałuszycze (gmina Wietrzychowice) do 534 m n.p.m. na górze Brzanka w gminie Tuchów. W północnej części powiatu tarnowskiego znajdują się równinne tereny o charakterze typowo rolniczym, a w południowej – tereny mocno pofałdowane i górzyste. Przez teren powiatu przepływają trzy duże rzeki: Wisła, Dunajec i Biała.

Powiat gorlicki położony jest na obszarze Beskidu Niskiego a także Pogórza Karpackiego (Pogórze Ciężkowickiego) w północnej jego części. Większość terenu powiatu to lesiste wzgórza, kręte rzeki oraz doliny stanowiące strefę przejściową pomiędzy Beskidem Niskim a Pogórzem Karpackim. W północno - zachodniej części powiatu wznoszą się Góry Grybowskie z najwyższą okazałą górą Chełm (779 m). W kierunku południowym rozciąga się długi porośnięty lasem wał Magury Małastowskiej z wyróżniającym się wzniesieniem (813 m) - stanowiącym jej główny szczyt, a także Wierchem (707 m) i Sołtysią Górą (598 m). Dalej na wschód dominują kolejne wzniesienia należące do pasma Magury Wątkowskiej.

Powiat jasielski leży we zachodniej części województwa podkarpackiego. Część północna ma charakter wyżynny, natomiast część południowa – górski. Powiat obejmuje część Pogórza Ciężkowickiego i Strzyżowskiego, część Kotliny Jasielsko-Krośnieńskiej, Pogórza Jasielskiego i Beskidu Niskiego, na obszarze, którego rozciąga się Magurski Park Narodowy. Centrum Kotliny Jasielskiej zajmuje miasto Jasło, natomiast teren w części północnej wznosi się tworząc Pogórze Ciężkowickie.

Powiat krośnieński położony jest w obrębie trzech jednostek fizjograficznych tj.: Pogórze Karpackie, Kotliny Jasielsko-Krośnieńskiej oraz Beskidu Niskiego. Na północy przeważają łagodne faliste wzniesienia Pogórza, z których największe Sucha Góra (591 m n.p.m.) góruje ponad 300 metrów nad dnem Kotliny



Jasielsko–Krośnieńskiej. Od strony południowej rozciągają się pasma Beskidu Niskiego osiągające wysokość ponad 857 m n.p.m. (Góra Kamień). Góry te są łatwo dostępne, lecz omijają je główne szlaki komunikacyjne. Urozmaicona rzeźba terenu powoduje zróżnicowanie klimatyczne z zachowaniem cech klimatu górskiego.

### **II.4.3 Analiza elementów środowiska**

#### Wody otwarte i podziemne

Do najważniejszych rzek analizowanego obszaru należą rzeki tj.: Jasiołka, Ropa oraz Wisłoka. Największym zbiornikiem wodnym jest Zalew Krempna na rzece Wisłoka.

Ponadto w obszarze analizy występują główne zbiorniki wód podziemnych (GZWP) w dolinie rzeki Jasiołka, w dolinie rzeki Ropa oraz zbiornik Doliny Rzeki Wisłoka, który swym zasięgiem obejmuje teren powiatu jasielskiego.

W analizowanym obszarze znajdują się również ujęcia wód powierzchniowych i podziemnych, których największa koncentracja występuje na południe od Jasła. Ponadto występują również zasoby wód mineralnych w miejscowości Wapienne i Wysowa-Zdrój w powiecie gorlickim oraz Rymanów-Zdrój i Iwonicz-Zdrój w powiecie krośnieńskim.

#### Klimat

Analizowany obszar można podzielić na dwa regiony, region Pogórza Karpackiego i region Pogórza Środkowobeskidzkiego.

Region Pogórza Karpackiego, gdzie warunki klimatyczne są bardziej surowe. Spowodowane jest to wyższym wyniesieniem terenu, większymi wysokościami względnymi oraz urozmaiconą rzeźbą terenu. Dłuższy jest czas zalegania pokrywy śnieżnej. Długość okresu wegetacyjnego jest niższa i spada do ok. 215 dni.

Pogórze Środkowobeskidzkie – warunki klimatyczne pogórza są dość łagodne, choć cechuje się stosunkowo wysokimi rocznymi amplitudami temperatur. Średnia temperatura stycznia wynosi  $-4^{\circ}\text{C}$ , a lipca  $17-18^{\circ}\text{C}$ . Wielkość rocznych opadów waha się w granicach 700-800 mm i jest zależna od wysokości nad poziom morza. Dla klimatu kotlin śródgórskich charakterystyczne są długotrwałe okresy bezwietrzne. Poza nimi dominują wiatry z kierunku południowego i południowo-zachodniego. Na terenach wyniesionych dni bezwietrznych jest zwykle mniej.

Oba te regiony zaliczane są do klimatu umiarkowanego, przejściowego zwanego także klimatem polskim.

#### Budowa geologiczna

Obszar Płaskowyżu Tarnowskiego stanowi południową część Kotliny Sandomierskiej. Od północy i zachodu graniczy z niziną nadwiślańską, a od wschodu z Doliną Dolnej Wisłoki. Po południowej stronie graniczy z Pogórzem Ciężkowickim oraz na krótkim odcinku z Pogórzem Rożnowskim. Płaskowyż tarnowski charakteryzuje się rzeźbą erozyjno-denudacyjną. Położony jest na wysokości 200 – 260 m n.p.m. Płaskowyż Tarnowski zbudowany jest z osadów morskich miocenu pokrytych glinami i piaskami czwartorzędowymi.



Pogórze Ciężkowickie wchodzi w skład Pogórza Środkowobeskidzkiego. Pogórze Ciężkowickie od zachodu sąsiaduje z Pogórzem Rożnowskim (granica na rzece Biała), od wschodu z Pogórzem Strzyżowskim (granica na rzece Wisłoka). Od północy graniczy z Płaskowyżem Tarnowskim. W budowie geologicznej pogórze wyróżnia się dwie odrębne serie geologiczne – sfałdowany flisz oraz pokrywę czwartorzędową. Obszar ten zbudowany jest głównie z piaskowców i zlepieńców ciężkowickich.

Obniżenie Gorlickie, kotlina w południowo wschodniej części Pogórza Środkowobeskidzkiego, w tektonicznym obniżeniu pomiędzy Pogórzem Jasielskim i Beskidem Niskim na południu, a Pogórzem Ciężkowickim na północy. Rozciąga się wzdłuż doliny rzeki Ropy na długości około 40 km i szerokość do 20 km. Zbudowana jest głównie z mało odpornych na erozję piaskowców i łupków krośnieńskich, pokrytych madami i żwirami rzecznyymi. W budowie Obniżenia Gorlickiego wyodrębniają się dwie części: Kotlina Łużnej równina, niemal nierozcięta erozyjnie oraz Kotlina Libuszy z wyraźnym poziomem tarasowym.

Pogórze Dynowskie jest terenem o niskich łagodnych wzniesieniach do 450 m n.p.m. Jego wyżynna powierzchnia poprzecinana jest dolinami o różnym kształcie i wielkości obrębie stoków występują osuwiska i złaziska. Doły Jasielsko-Sanockie mają charakter obniżenia erozyjno-denudacyjnego w postaci płaskodennych kotlin i dolin, których dno leży na wysokości 250-300 m n.p.m. Najwyższym szczytem jest góra Kamień o wysokości 857 m n.p.m.

Beskid Niski zbudowany jest ze skał osadowych zwanych fliszem karpackim.

#### Parki narodowe

W analizowanym obszarze znajduje się Magurski Park Narodowy. Park położony jest na terenie województwa podkarpackiego 89,7% i małopolskiego 10,3% (gminy Sękowa i Lipinki). Na terenie województwa małopolskiego park rozciąga się na południe od drogi wojewódzkiej nr 993 Gorlice - Dukla. Powierzchnia parku narodowego wynosi 19 439 ha, a wraz z otuliną 22 969 ha.

#### Rezerваты przyrody

W przedmiotowym obszarze znajduje się pięć rezerwatów przyrody, z czego trzy znajdują się na obszarze powiatu jasielskiego oraz po jednym na obszarze powiatu tarnowskiego i gorlickiego.

Na terenie powiatu jasielskiego występują następujące rezerваты przyrody:

- „Golesz” o powierzchni (gmina Jasło)
- „Liwocz” o powierzchni (gmina Brzyska, Skołyszyn)
- „Łysa Góra” o powierzchni (gmina Nowy Żmigród)

Na terenie powiatu tarnowskiego zlokalizowane są następujące rezerваты przyrody:

- „Debrza” (gmina Tarnów ) o pow. 9,5 ha

Na terenie powiatu gorlickiego występują następujące rezerваты przyrody:

- „Jelenia Góra” (gmina Gorlice) o pow. 12,97 ha

#### Obszary Natura 2000

Na terenie objętym opracowaniem znajdują się obszary sieci Natura 2000. Poniżej wymieniono obszary z podziałem na poszczególne powiaty.



W powiecie dębickim znajdują się następujące specjalne obszary ochrony (SOO):

- Wisłok z dopływami PLH180052 o powierzchni 2967,7 ha,

W powiecie tarnowskim znajdują się następujące specjalne obszary ochrony (SOO):

- Biała Tarnowska PLH120090 o powierzchni 957,5 ha,
- Dolny Dunajec PLH120085 o powierzchni 1293,9 ha,
- Jadowniki Mokre PLH120068 o powierzchni 704,2 ha,
- Liwocz PLH180046 o powierzchni 327,7 ha,
- Ostoja w Paśmie Brzanki PLH120047 o powierzchni 788,9 ha,
- Ostoje nietoperzy okolic Bukowca PLH120020 o powierzchni 586,3 ha,

oraz obszar specjalnej ochrony (OSO) Lasy Radłowskie PL151 o powierzchni 14764,0 ha.

Na terenie powiatu gorlickiego występują następujące specjalne obszary ochrony (SOO):

- Bednarka PLH120033 o powierzchni 1289,2 ha,
- Biała Tarnowska PLH120090 o powierzchni 957,5 ha,
- Górna Ropa ze Zdynią pltmp218 o powierzchni 54,8 ha,
- Ostoja Magurska PLH180001 o powierzchni 20084,5 ha,
- Ostoje nietoperzy okolic Bukowca PLH120020 o powierzchni 586,3 ha,
- Ostoje Nietoperzy Powiatu Gorlickiego PLH120094 o powierzchni 2789,0 ha,
- Radocyna pltmp578 o powierzchni 3114,1 ha,
- Wisłoka z dopływami PLH180052 o powierzchni 2967,7 ha,
- Źródlika Wisłoki PLH120057 o powierzchni 181,8 ha,

oraz obszar specjalnej ochrony ptaków (OSO) Beskid Niski PLB180002 o powierzchni 151966,6 ha.

Na terenie powiatu jasielskiego występują następujące specjalne obszary ochrony (SOO):

- Wisłok z dopływami PLH180052 o powierzchni 2967,7 ha,
- Golez PLH180031 o powierzchni 27,5 ha,
- Ostoja Magurska PLH180001 o powierzchni 20084,5 ha,
- Łysa Góra PLH18001 o powierzchni 2743,8 ha,
- Kościół w Skalniku PLH180037 o powierzchni 350,6 ha,
- Liwocz PLH180046 o powierzchni 327,7 ha,
- Łąki nad Młynówką PLH180041 o powierzchni 51,0 ha,
- Las Niegłowicki PLH180040 o powierzchni 30,8 ha,
- Józefów – Wola Dębowiecka PLH180033 o powierzchni 60,5 ha,
- Bednarka PLH120033 o powierzchni 1289,2 ha – gmina Dębowiec,

oraz obszar specjalnej ochrony ptaków (OSO) Beskid Niski PLB180002 o powierzchni 151966,6 ha.

Na terenie powiatu krośnieńskiego występują następujące specjalne obszary ochrony (SOO):

- Wisłok Środkowy z Dopływami PLH180030 o powierzchni 1065,3 ha,
- Łąki nad Wojkówką PLH180051 o powierzchni 9,6 ha,
- Jasiołka PLH180011 o powierzchni 686,7 ha,
- Ostoja Jaśliska PLH180014 o powierzchni 29259,0 ha,





- Łąki w Komborni PLH180042 o powierzchni 13,1 ha,
  - Ostoja Czarnorzeka PLH180027 o powierzchni 2163,6 ha,
- oraz obszar specjalnej ochrony ptaków (OSO) Beskid Niski PLB180002 o powierzchni 151966,6 ha.

Ponadto na terenie analizowanych powiatów znajduje się 75 stref ochrony ostoi, miejsc rozrodu i regularnego przebywania zwierząt objętych ochroną gatunkową – wyznaczona na terenie Nadleśnictw: Kołaczyce, Gorlice, Dukla, Rymanów oraz w oddaleniu od zasięgu planowanej drogi: Tuszyna, Dąbrowa Tarnowska, Mielec, Głogów Małopolski.

### Parki Krajobrazowe

W obszarze objętym analizowanym znajduje się Czarnorzecko-Strzyżowski Park Krajobrazowy, Jaśliński Park Krajobrazowy oraz Park Krajobrazowy Pasma Brzanki.

Czarnorzecko-Strzyżowski Park Krajobrazowy położony jest na Pogórzu Strzyżowskim i Dynowskim. Powierzchnia parku wynosi 25 754 ha. Na terenie parku znajdują się liczne potoki, a w drzewostanach dominuje jodła, buk i sosna zwyczajna. Do najcenniejszych zbiorowisk roślinności parku należą półnaturalne zbiorowiska łąkowe oraz murawy kserotermiczne. Wśród najcenniejszych elementów przyrody nieożywionej Czarnorzecko-Strzyżowskiego Parku Krajobrazowego należy wymienić częste wychodnie skalne piaskowców uformowane przez erozję w formie ciekawych i malowniczych ostańców. Aktualnie w granicach parku znajduje się jeden rezerwat przyrody nieożywionej "Prządki".

Jaśliński Park Krajobrazowy obejmują wschodnią część Magurskiego Parku Narodowego obszaru źródłiskowego Jasiołki i Wisłoka. Powierzchnia parku wynosi 25 288 ha. Obszary leśne parku to głównie naturalne zbiorowiska buczyny karpackiej porastające najwyższe wzniesienia: Rozległe obszary łąk stanowią dogodnie siedlisko dla ptaków drapieżnych, z których występuje tu m.in.: orzeł przedni, orlik krzykliwy, myszołów zwyczajny i jastrząb. W parku występują naturalne stanowiska cisa pospolitego.

Park Krajobrazowy Pasma Brzanki obejmuje wschodnią część Pogórza Ciężkowickiego między dolinami rzeki Białej i Wisłoki. Na terenie województwa małopolskiego i podkarpackiego. Na obszarze województwa małopolskiego leży on na terenie sześciu gmin: Gromnik, Ryglice, Rzepiennik Strzyżewski, Szerzyny, Tuchów. Park położony jest na terenie zewnętrznym Karpat Fliszowych w obrębie płaszczyny śląskiej. Urozmaicona rzeźba terenu charakteryzuje się znacznymi spadkami terenu oraz głęboko wciętymi dolinami potoków. W obrębie wyższych partii parku przeważają zlepieńce, piaskowce, łupki i margle. Park Krajobrazowy Pasma Brzanki wyróżnia się dużym zróżnicowaniem skupisk roślinnych i bogactwem flory.

### Obszary chronionego krajobrazu

Obszar chronionego krajobrazu obejmuje tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką lub pełnioną funkcją korytarzy ekologicznych.

W przedmiotowym obszarze znajdują się następujące obszary chronionego krajobrazu:

- Obszar Ochronionego Krajobrazu Beskidu Niskiego,
- Obszar Ochronionego Krajobrazu Pogórza Strzyżewskiego,
- Czarnorzecki Obszar Ochronionego krajobrazu.



---

### Pomniki przyrody

Dane dotyczące pomników przyrody występujących w przedmiotowym obszarze tj. na terenie powiatów dębickiego, tarnowskiego, gorlickiego, jasielskiego i krośnieńskiego znajdują się w rejestrze prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

### Użytki ekologiczne

Użytkami ekologicznymi są zasługujące na ochronę pozostałości ekosystemów mających znaczenie dla zachowania różnorodności biologicznej. W przedmiotowym obszarze znajdują się następujące użytki ekologiczne:

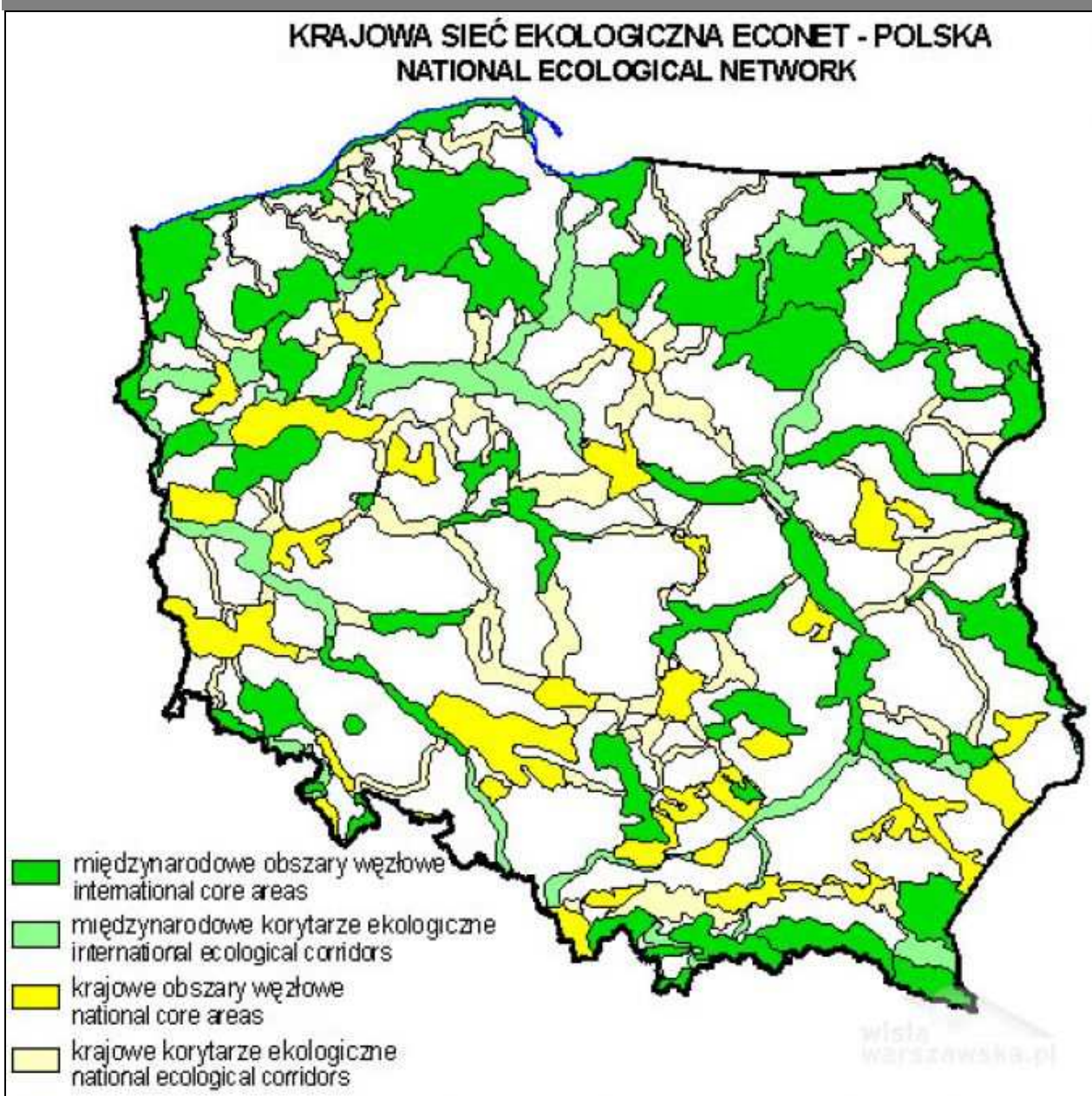
- powiat gorlicki:
  - Mokra łąka w Czarnem w gminie Sękowa, powierzchni 1,10 ha.
- powiat krośnieński:
  - Dolina Potoku Badoń w gminie Krosno, powierzchnia 5,8 ha.

### Korytarze ekologiczne

Każda z form ochrony przyrody ma swój określony zasięg, połączenie ich korytarzami ekologicznymi pozwala na zachowanie bioróżnorodności.

W południowej części powiatu tarnowskiego korytarze ekologiczne rozcięte są przez drogi wojewódzkie nr 977 oraz nr 980. Korytarz przebiegający w południowej części powiatu gorlickiego rozcięty jest drogą wojewódzką nr 977, która przebiega na kierunku południkowym. W powiecie jasielskim rozcięty jest drogami krajowymi nr 28 i nr 73.

Przebieg korytarzy ekologicznych na terenie Polski przedstawiono na poniższym rysunku.



Rys. 16 Korytarze ekologiczne w Polsce



## II.4.4 Podsumowanie i wnioski

W opracowaniu poddano analizie potencjalne kolizje projektowanych dróg z obszarami o dużej wartości przyrodniczej. Analizie uwzględniono obszary parków narodowych, parków krajobrazowych, rezerwatów przyrody, obszary chronionego krajobrazu, obszary Natura 2000, pomniki przyrody oraz użytki ekologiczne. Ponadto uwzględniono zasięg głównych zbiorników wód podziemnych.

Morfologia terenu oraz nagromadzenie różnych form ochrony krajobrazu (Magurskiego Parku Krajobrazowego, rezerwatów przyrody, obszarów Natura 2000, Czarnorzecko-Strzyżowskiego Parku Krajobrazowego, Jaślińskiego Parku Krajobrazowego, Parku Krajobrazowego Pasma Brzanki, obszarów chronionego krajobrazu) uniemożliwia przeprowadzenie projektowanych dróg bezkolizyjnie w stosunku do obszarów o dużym znaczeniu przyrodniczym.

Do ważnych elementów koniecznych przy analizie ograniczeń trasowania korytarzy są warunki terenowe obszaru. O ile początkowe odcinki drogi od północnej granicy województwa do Tarnowa są prowadzone w terenie płaskim, to na południe od Tarnowa warunki terenowe generują duże uciążliwości przy trasowaniu. Dodatkowo następuje konieczność minimalizacji konfliktów z pozostałymi uwarunkowaniami przyrodniczymi, ale również planistycznymi i kulturowymi.

## II.5 Analiza zasobów kulturowych

### II.5.1 Formy ochrony dziedzictwa kulturowego

Rejestr zabytków prowadzony jest przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, a obiekty wpisane do rejestru zabytków, w przypadku planowanych działań inwestycyjnych wymagają uzgodnienia z Konserwatorem Zabytków. Wpisem do rejestru zabytków objęte zostały następujące obiekty: dwory, dworki, domy, wille, ogrody i parki, kościoły, kapliczki i cmentarze. Na terenie powiatów dębickiego, tarnowskiego, gorlickiego, jasielskiego i krośnieńskiego objętych analizą, do rejestru zabytków wpisanych jest 773 obiektów, z czego 235 przypada na teren powiatu tarnowskiego, 213 na teren powiatu gorlickiego, 212 na teren powiatu krośnieńskiego, 70 na teren powiatu jasielskiego, a 43 na teren powiatu dębickiego

#### Powiat Dębicki

Na terenie powiatu dębickiego do rejestru zabytków wpisanych jest 43 obiektów, z czego najwięcej znajduje się na terenie gminy Pilzno – 23 obiektów.

gmina Brzostek:

- Brzostek – dom w Brzostku, A-153 z 11.03.1978
- Brzostek – zespół kościoła pw. Znalezienia Krzyża w Brzostku – cmentarz, kościół, 91 z 05.01.1968
- Brzostek – cmentarz wojenny nr 222 z I wojny światowej w Brzostku, A-398 z 29.11.1996
- Brzostek – miasteczko w obecnych granicach administracyjnych w Brzostku, A-150 z 11.03.1978
- Bukowa – cmentarz wojenny nr 218 z I wojny światowej w Bukowej, A-345 z 31.03.1992
- Głobikówka – spichrz w Głobikówce, A-406 z 13.11.1997
- Gorzejowa – cmentarz wojenny nr 227 z I wojny światowej w Gorzejowej, A-387 z 22.09.1995



- Januszkowice – cmentarz wojenny nr 217 z I wojny światowej w Januszkowicach, A-344 z 31.03.1992
- Januszkowice – zespół dworski w Januszkowicach – Dwór, Park, A-148 a z 03.03.1978
- Klecie – cmentarz wojenny nr 221 z I wojny światowej żołnierzy austro-węgierskich w Klecie, A-389 z 28.11.1995
- Klecie – park dworski w Klecie, A-286 z 21.10.1986
- Klecie – zespół cmentarza wojennego nr 220 z I wojny światowej w Klecie – cmentarz, kaplica pw. św. Leonarda, ogrodzenie z bramą, A-343 z 31.03.1992
- Przeczyca – kościół pw. NMP w Przeczycy, A-275
- Przeczyca – zespół dworski w Przeczycy – dwór, obora, park, piwnica, spichrz, stajnia, A-314 z 28.10.1987
- Siedliska-Bogusz – kościół pw. św. Mikołaja w Siedliskach-Bogusz, A-274 z 19.11.1985
- Siedliska-Bogusz – Zespół dworski w Siedliskach-Bogusz – dwór nowy, dwór stary, park, piwnica, stajnia, A-142 z 27.02.1978
- Zawadka Brzostecka – zespół cmentarza wojennego nr 226 z I wojny światowej w Zawadce Brzosteckiej – cmentarz, kapliczka cmentarna, A-386 z 21.09.1995

gmina Jodłowa:

- Jodłowa – dom (chałupa) nr 92 w Jodłowej, A-158 z 15.07.1978
- Jodłowa – kaplica przydrożna w Jodłowej, A-159 z 15.07.1978
- Jodłowa – zespół kościoła pw. św. Stanisława Biskupa w Jodłowej – cmentarz, dzwonnica, kościół, ogrodzenie z bramkami i kaplicami, A-151 z 03.11.1971

gmina Pilzno:

- Dobrków – zespół kościoła p.w. Narodzenia NMP w Dobrkowie – cmentarz, kościół, A-196 z 27.11.1979
- Lipniki – zespół klasztorny Karmelitów w Lipnikach – figura Matki Boskiej Niepokalanej, grota Matki Boskiej z Lourdes, klasztor z kaplicą, park dworski, A-420 z 23.07.2010
- Łęki Górne – zespół dworski w Łękach Górnych – dwór, kapliczka, park z aleją dojazdową, A-129 z 07.12.1977
- Łęki Górne - zespół dworski w Łękach Górnych – dwór, kapliczka, park z aleją dojazdową, A-99 z 22.10.1933
- Łęki Górne - zespół kościoła pw. śś. Bartłomieja w Łękach Górnych, 98 z 25.05.1954
- Parkosz – zespół dworski w Parkoszu – Dwór, Park, A-211 z 07.01.1980
- Pilzno – budynek Urzędu Miasta w Pilźnie, A-607 z 28.06.2011
- Pilzno – cmentarz rzymskokatolicki w Pilźnie, a-310 z 31.08.1969
- Pilzno – dom w Pilźnie, A-158 a z 07.07.1978
- Pilzno – dom w Pilźnie, A-125 z 30.07.1969
- Pilzno – dom w Pilźnie, A-162 z 20.07.1978
- Pilzno – kościół p.w. św. Jana Chrzciciela, A-310 z 31.08.1969
- Pilzno – kościół p.w. św. Jana Chrzciciela, A-225 z 07.08.1985
- Pilzno – kościół p.w. Świętej Trójcy w Machowej, A-100 z 05.01.1968





- Pilzno – zespół klasztorny Karmelitów w Pilźnie – klasztor, A-310 z 31.08.1969
- Pilzno – zespół klasztorny Karmelitów w Pilźnie – klasztor, A-391 z 16.01.1996
- Pilzno – zespół klasztorny Karmelitów w Pilźnie – kościół p.w. śś. Katarzyna i Barbary, A-256 z 07.08.1985
- Pilzno – zespół klasztorny Karmelitów w Pilźnie – kościół p.w. śś. Katarzyna i Barbary, A-310 z 31.08.1969
- Pilzno – zespół obwarowań ziemnych, A-310 z 31.08.1969
- Pilzno – zespół zabytkowy miasta w Pilźnie, A-310 z 31.08.1969
- Strzegocice – zespół dworski w Strzegocicach – dwór, gorzelnia, oficyna, Park, A-96 z 27.07.1976
- Zwiernik – zespół dworski w Zwierniku – dwór, park, spichlerz, stajnia, A-205 z 11.12.1979
- Zwiernik – zespół kościoła p.w. św. Marcina w Zwierniku – cmentarz, dzwonnica, kościół, A-195 z 27.11.1979

### Powiat Tarnowski

Na terenie powiatu tarnowskiego do rejestru zabytków wpisano 235 obiektów, z czego najwięcej znajduje się terenie gminy Tarnów, jest to 77 obiektów.

#### gmina Lisia Góra:

- Lisia Góra gm. Lisia Góra – kościół par. p.w. św. Wojciecha, A-89 z 11.01.1969 = A-32
- Łukowa gm. Lisia Góra – park miejski, A-405 z 21.10.1997 (Tar)
- Nowa Jastrząbka gm. Lisia Góra – kościół p.w. Najświętszego Serca Pana Jezusa, A-147/M z 17.02.2009

#### gmina Tarnów:

- Błonie, gm. Tarnów- cmentarz wojenny nr 198, A-1227/M z 13.09.2010 r.
- Jodłówka Wałki, gm. Tarnów- cmentarz wojenny nr 205, A-1226/M z 13.09.2010 r.
- Koszyce Małe gm. Tarnów – cmentarz wojenny, A-11/M z 18.11.2003 (Tar)
- Poręba Radlna gm. Tarnów – kościół par. p.w. śś. Piotra i Pawła, A-425 z 30.12.1974 =A-42
- Poręba Radlna gm. Tarnów – cmentarz wojenny, A-15/M z 18.02.2004 (Tar)
- Tarnowiec gm. Tarnów – cmentarz wojenny nr 180, kapliczka, A-425 z 02.12.1998 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – układ urbanistyczny XVIII w., A-86 z 12.04.1976 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – obszar śródmieścia miasta, A-130 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – zespół urbanistyczny osiedla zakładów azotowych w Mościcach, A-208 z 17.12.1979 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – Bazylika Katedralna, A-228 z 25.09.1980 (Tar)
- Tarnów , gm. Tarnów- zespół klasztorny Urszulanek, ul. Bema 13, A-80/M z 22.03.2007
- Tarnów gm. Tarnów – kościół par. p.w. św. Rodziny, plebania, ul. Krakowska 41, A-319 z 19.10.1988
- Tarnów gm. Tarnów – kościół fil. p.w. NP Marii „Na Burku”, otoczenie, starodrzew, A-186 z 24.04.1970(Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – kościół fil. p.w. św. Trójcy Na Terlikówce, otoczenie, A-187 z 25.04.1970



- Tarnów gm. Tarnów – kościół p.w. Podwyższenia Krzyża i klasztor Bernardynów ul. Bernardyńska 13, otoczenie, A-185 z 24.04.1970 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – d zespół kościoła i klasztoru Bernardynów ul. Bernardyńska 24-24a, A-419 z 16.06.1998 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – stary cmentarz ul. Narutowicza (Konarskiego), kaplica św. Józefa, kaplica Sanguszków, A-125 z 18.06.1977 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – cmentarz żydowski ul. Szpitalna, Słoneczna, A-22 z 28.09.1976 (Tar)
- Tarnów, gm. Tarnów - ratusz, st. rej. nr 582 z 20.10.1936
- Tarnów gm. Tarnów – ruiny zamku Tarnowskich (na górze św. Marcina), A-119 z 05.10.1976
- Tarnów gm. Tarnów – park miejski (Ogród Strzelecki): bud. Towarzystwa Strzeleckiego, mauzoleum Bema, ogrodzenie, A-81 z 13.12.1975 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – zespół urbanistyczny - pl. Dworcowy, dworzec główny PKP, wiaty peronowe, obręb parku, A-80 z 01.12.1975 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – pałac Sanguszków, pl. Sobieskiego 5, A-12/M z 12.12.2003 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – komin w zespole dawnego Browaru Książąt Sanguszków, ul. Narutowicza 1, A-143/M z 10.03.2009
- Tarnów gm. Tarnów – dworek z ogrodem, ul. Batorego 19, A-225 z 06.09.1980 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów - dom, ul. Bernardyńska 1, st. rej. nr 584 z 05.12.1930
- Tarnów gm. Tarnów – kamienica ul. Brodzińskiego 5, A-145 z 01.03.1978 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – kamienica ul. Brodzińskiego 8, A-146 z 01.03.1978 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – kamienica ul. Brodzińskiego 16, A-242 z 14.05.1982 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów - dom, ul. Czerwonych Klonów 6, A-208 z 17.12.1979
- Tarnów gm. Tarnów - dom, ul. Forteczna 1, st. rej. nr 75 z 23.05.1932
- Tarnów, gm. Tarnów-willa ul. Gumińska 30,A-48/M, z 22.03.2006
- Tarnów, gm. Tarnów- kamienica Pl. Katedralny 1/Rynek 24, A-1204/M, 22.04.2010
- Tarnów gm. Tarnów – zespół zabudowy Pl. Katedralny 5: dom Mikołajowski, scholasteria, dom kapituły, A-338 z 18.07.1991 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – kamienica Pl. Kazimierza Wielkiego 2, A-362 z 03.11.1993 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – d. zajazd ul. Kołłątaja 1, A-120 z 05.10.1976 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – dworek ul. Konarskiego 15, A-224 z 25.08.1980 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – szkoła podstawowa nr 4 ul. Kopernika 5, A-320 z 15.02.1989 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – kamienica z oficynami, ul. Krakowska 2, A-135 z 09.12.1977 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – kamienica 2 oficynami, ul. Krakowska 8, A-380 z 03.10.1994 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – hotel „Bristol” ul. Krakowska 9, ul. Nowy Świat 3, dom z budynkiem restauracji, A-415 z 07.05.1998 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – dworek, spichrz, ogród, ul. Krakowska 10, A-221 17.08.1980 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – kamienica ul. Legionów 14, A-237 z 09. 10. 1981 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – kamienica ul. Legionów 16, A-236 z 09.10.1981 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – budynek ul. Narutowicza 33, A-408 z 30.12.1997 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – budynek liceum ul. Piłsudskiego 4, A-23/M z 14.11.2005(Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – kamienica ul. Rogoyskiego 30, A-230 z 16.10.1980(Tar)



- Tarnów gm. Tarnów – kamienica ul. Rogoyskiego 28, A-156/M z 25.08.2008 r.
- Tarnów, gm. Tarnów, Rynek 3, kamienica, A-109/M, 23.08.2007
- Tarnów gm. Tarnów – kamienica Rynek 4, A-17/M z 05.04.2004 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – kamienica Rynek 8, A-394 z 06.09.1996 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – kamienica Rynek 9, A-369 z 17.11.1993 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – kamienica z oficyną, Rynek 10, A-383 z 04.05.1995 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – kamienica Rynek 12, A-388 z 20.11.1995 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – kamienica z oficyną, Rynek 13/Weksłarska 2, A-413 z 30.04.1998
- Tarnów gm. Tarnów – kamienica z oficynami, Rynek 14, A-412 z 10.03.1998 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – kamienica z oficynami, Rynek 15, A-397 z 29.11.1996 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – kamienica Rynek 16, A-370 z 17.11.1993 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – kamienica Rynek 17/ul. Żydowska 1, A-371 z 18.11.1993 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów - dom, Rynek 19, st. rej. nr 167, z 19.05.1947
- Tarnów gm. Tarnów – kamienica Rynek 20, st. rej. nr 585 z 14.07.1933
- Tarnów gm. Tarnów – kamienica Rynek 21, st. rej. nr 586, z 17.01.1936
- Tarnów gm. Tarnów- kamienica z oficyną, Rynek 22, A-30/M z 29.09.2005(Tar)
- Tarnów gm. Tarnów-pałac Sanguszków, Sobieskiego 5, A-12/M z 12.12.2003 ( Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – kamienica ul. Sowińskiego 11, A-137 z 14.12.1977 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – kamienica ul. Sowińskiego 13, A-229 07.10.1980 (Tar)
- Tarnów gm. Tarnów – d. Kasa Oszczędności (ob. bank), ul. Wałowa 10, A-84 z 30.03.1976
- Tarnów gm. Tarnów – „Dom Florencki” ul. Żydowska 20, A-407 z 26.11.1977 (Tar)
- Tarnów-Chyszów – cmentarz wojenny nr. 200, A-54/M z 5.05.2006
- Tarnów - Gumniska - zespół pałacowy: pałac, oficyna, 2 budynki gospodarczo-administracyjne, park, A-55 z 19.11.1968 = A-23 (Tar)
- Tarnów - Mościce, gm. Tarnów - skwer z kamieniem węgielnym osiedla „Nasz Dom” („Za Torem”), ul. Obrońców Lwowa, A-411 z 02.08.1998
- Tarnów – Mościce gm. Tarnów – willa z otoczeniem ul Jarzębinowa 9, A-63/M z 21.07.2006
- Wola Rzędzińska, gm. Tarnów – cmentarz wojenny, [A-1238/M] z 16.02.2011
- Zawada gm. Tarnów – kościół par. p.w. św. Marcina, A-138 z 19.12.1961 (Tar) oraz A-273/85 z 09.11.1985 (Tar)
- Zbylitowska Góra gm. Tarnów – zespół kościoła par. kościół p.w. Podwyższenia Krzyża Św., dzwonnica, A-421 z 14.09.1998 (Tar)
- Zbylitowska Góra gm. Tarnów – zespół dworsko-parkowy, A-227 z 25.09.1980 (Tar)
- Zgłobice gm. Tarnów – zespół dworski: dwór, 2 oficyny, park z aleją dojazdową, A-421 01.03.1074

gmina Skrzyszów:

- Pogórska Wola gm. Skrzyszów – kościół par. p.w. św. Józefa, A-174 z 21.02.1970 (Tar)
- Pogórska Wola, gm. Skrzyszów -cmentarz wojenny nr 206, A-1207/M, 22.04.2010
- Skrzyszów gm. Skrzyszów – kościół par. p.w. św. Stanisława Bpa, A-127 z 30.12.1960
- Skrzyszów gm. Skrzyszów – chałupa nr 277, A-219 z 02.07.1980 (Tar)
- Szywałd gm. Skrzyszów – kościół par. p.w. NMP Szkaplerznej, A-261 z 19.09.1985 (Tar)



gmina Tuchów:

- Tuchów gm. Tuchów – układ urbanistyczny, A-149 z 07.03.1978 (Tar)
- Tuchów gm. Tuchów – kościół par. p.w. św. Jakuba, otoczenie, A-188 z 25.04.1970 (Tar)
- Tuchów gm. Tuchów – kościół klasztorny redemptorystów p.w. Nawiedzenia NMP, otoczenie, starodrzew. A-189 z 25.04.1070 (Tar)
- Tuchów gm. Tuchów – cmentarz wojenny nr 164, A-55/M z 9.05.2006
- Tuchów gm. Tuchów – cmentarz wojenny nr 161, A-130/M z 22.01.2008
- Tuchów gm. Tuchów – ratusz, A-249 z 06.05.1985 (Tar)
- Tuchów gm. Tuchów – budynek „Sokoła”, A-245 z 15.09.1983 (Tar)
- Tuchów, gm. Tuchów – budynek mieszkalny, ul. Jana III Sobieskiego 20, [A-1259/M] z 23.09.2011 r.
- Dąbrówka Tuchowska gm. Tuchów – cmentarz wojenny nr 157, kapliczka, A-401 z 27.08.1997
- Jodłówka Tuchowska gm. Tuchów – kościół par. p.w. św. Michała Archanioła, A-281 (Tar)
- Karwodrza gm. Tuchów – zespół dworsko-parkowy, A-13/M z 15.12.2003
- Lubaszowa gm. Tuchów – cmentarz wojenny nr 151, A-402 z 01.09.1997 (Tar)
- Piotrkowice gm. Tuchów – kościół par. p.w. św. Michała Archanioła, A-282 z 26.06.1986
- Siedliska gm. Tuchów – cmentarz wojenny nr 152, A-410 z 06.01.1998(Tar)
- Siedliska gm. Tuchów – cmentarz wojenny nr 153, A-409 z 06.01.1998 (Tar)
- Zabłędza gm. Tuchów – cmentarz wojenny nr 174, A-403 z 02.09.1997 (Tar)

gmina Ryglice:

- Bistuszowa gm. Ryglice – zespół dworsko-parkowy, A-341 z 09.12.1971
- Bistuszowa gm. Ryglice – cmentarz wojenny nr 165, [A-1257/M] z 02.06.2011 r.
- Kowalowa gm. Ryglice – kościół par. p.w. Niepokalanego Serca NMP, A-126 z 29.03.1969
- Ryglice, gm. Ryglice – kościół parafialny p.w. Św. Katarzyny P. i M., [A-1252/M] z 23.03.2011
- Ryglice gm. Ryglice – zespół pałacowo-parkowy, A-123 z 27.03.
- Ryglice gm. Ryglice – spichlerz podworski, A-161 z 15.07.1978 (Tar)
- Ryglice gm. Ryglice- cmentarz z I wojny światowej, A-38/M z 11.01.2005
- Zalasowa gm. Ryglice – kościół par. p.w. św. Jana Ewangelisty, A-190 z 25.04.1970 (Tar)

gmina Rzepiennik Strzyżewski:

- Olszyny gm. Rzepiennik Strzyżewski – kościół par. p.w. Podwyższenia Krzyża Św., A-206 z 10.12.1979
- Rzepiennik Biskupi gm. Rzepiennik Strzyżewski – kościół par. p.w. Wniebowzięcia NMP, A-279 z 24.06.1986 (Tar)
- Rzepiennik Biskupi gm. Rzepiennik Strzyżewski – kościół fil. p.w. św. Jana Chrzciciela, dzwonnica, A-101 z 19.07.1969 oraz A-163 z 25.08.1978 (Tar)
- Rzepiennik Biskupi gm. Rzepiennik Strzyżewski – zespół dworsko-parkowy i folwarczny, A-387 z 14.07.1971 oraz A-139 z 19.01.1978 (Tar)
- Rzepiennik Strzyżewski gm. Rzepiennik Strzyżewski – zespół kościoła par. p.w. Miłosierdzia Bożego, A-354 z 12.05.1993 (Tar)
- Rzepiennik Strzyżewski gm. Rzepiennik Strzyżewski – budynek mieszkalno-gospodarczy nr 218, A-769 z 03.10.1974 (Tar)



- Turza gm. Rzepiennik Strzyżewski – kościół paraf. pw. św. Katarzyny P. i M., [A-1279/M] z 06.10.2011 r.

#### Powiat Gorlicki

Na terenie powiatu gorlickiego do rejestru zabytków wpisano 213 obiektów, z czego najwięcej znajduje się na terenie gminy Gorlice, są to 44 obiekty.

#### gmina Moszczenica:

- Moszczenica gm. Moszczenica – kościół par. p.w. MB Szkaplerznej, A-55672 (NSz)
- Moszczenica gm. Moszczenica – kościół cmentarny, A-554/34 z 8.03.1934 (NsZ)
- Moszczenica gm. Moszczenica – chałupa nr 190, A-770/74 (NSz)
- Staszkówka gm. Moszczenica – cmentarz z I wojny światowej nr 116, A-778 z 08.06.1995
- Staszkówka gm. Moszczenica – cmentarz z I wojny światowej nr 117, A-779 z 08.06.1995
- Staszkówka gm. Moszczenica – cmentarz z I wojny światowej nr 118, A-785 z 29.12.1995
- Staszkówka gm. Moszczenica – cmentarz z I wojny światowej nr 119, A-793 z 24.01.1996

#### gmina Biecz:

- Biecz gm. Biecz - dzielnica staromiejska (okielnia), ZN-77 z 31.12.1952 (NsZ)
- Biecz gm. Biecz – zespół kościoła farnego p.w. Bożego Ciała: kościół, dzwonnica, kościół p.w. św. Barbary, stara plebania (klasztory Norbertanek), brama, nr rej. 5-ZN z 15.11.1948
- Biecz gm. Biecz – zespół klasztorny OO. Reformatorów: kościół św. Anny, klasztor, ogrodzenie, A-288 z 06.09.1992 (NsZ)
- Biecz gm. Biecz -cmentarz wojenny nr 105, A-401/M z 08.12.2009 r
- Biecz gm. Biecz -cmentarz wojenny nr 106, A-402/M z 31.03.2009 r.
- Biecz gm. Biecz -cmentarz wojenny nr 109, A-403/M z 26.10.2009 r.
- Biecz gm. Biecz – d. synagoga, Rynek 20, A-186 z 07.12.1989 (NSz)
- Biecz gm. Biecz – ratusz, A-250 z 05.03.1930 (NsZ)
- Biecz gm. Biecz – szpital św. Ducha, ob. internat, ul. Szpitalna, A-175 z 02.09.1972
- Biecz gm. Biecz - Baszta Katowska, st. rej. nr 20 z 05.03.1930
- Biecz gm. Biecz – dom - gród „Starościński”, ul. Szpitalna, A-49 z 03.09.1984 (NSz)
- Biecz gm. Biecz – dom Barianów - Rokickich z basztą, ul. Węgierska 2 (d. Świerczewskiego), A-88 z 05.01.1968 (NSz)
- Biecz gm. Biecz – dom Marcina Kromera, ul. Kromera 1, A-309 z 26.09.1973 (NsZ)
- Biecz gm. Biecz – dworek tzw. „Nędzówka” ul. Węgierska 7 (31?), A-371 z 30.04.1968
- Biecz gm. Biecz – dom „Zbója Becza”, Rynek 2, A-372 z 08.05.1968 (NSz)
- Binarowa gm. Biecz – kościół par. pw. św. Michała Archanioła, dzwonnica, 22-ZN z 24.11.1948 (NSz)
- Libusza gm. Biecz – kościół drewniany (p.w. Narodzenia NMP) , A-93 z 05.03.1931 (NSz)
- Libusza gm. Biecz – stajnia plebańska, A-772 z (NSz)
- Libusza gm. Biecz – chałupa nr 152, A-948 (NSz)
- Rożnowice gm. Biecz – kościół par. p.w. św. Andrzeja Ap., A-197 z 08.07.1971 (NSz)
- Rożnowice gm. Biecz – spichlerz plebański, A-208 z 02.09.1972 (NSz) - skreślony decyzją z dnia 19.10.2011





- Rożnowice gm. Biecz – zagroda nr 18, A-765 z 14.08.1974 (Nsz)
- Strzeszyn gm. Biecz -cmentarz wojenny nr 104, A-400/M z 31.03.2009 r.

gmina Łużna:

- Biesna gm. Łużna – cmentarz z I wojny światowej nr 121, A-561 z 29.06.1988 (NSz)
- Biesna gm. Łużna – park dworski, A-186 z 09.09.1985 (NSz)
- Łużna gm. Łużna – kościół p.w. św. Marcina, A-829 z 15.05.1997 (NSz)
- Łużna gm. Łużna – cmentarz z I wojny światowej nr 122, A-686 z 20.11.1992 (Nsz)
- Łużna – Pobrzezie – cmentarz z I wojny światowej nr 120, A-586 z 16.12.1988 (NSz)
- Łużna – Pustki gm. Łużna – cmentarz z I wojny światowej nr 123, A-563 z 29.06.1988
- Mszanka – Polesie gm. Łużna – cmentarz z I wojny światowej nr 124, A-585 z 12.12.1988
- Szalowa gm. Łużna – kościół par. p.w. św. Michała Archanioła, st. rej. nr 42 z 5.03.1930 r.= A-553

gmina Gorlice:

- Gorlice gm. Gorlice – kapliczka ul. Węgierska, A-600 z 25.08.1989 (NSz)
- Gorlice gm. Gorlice – d. synagoga ul. Piekarska 3, A-781 z 07.08.1995 (NSz)
- Gorlice gm. Gorlice – cmentarz parafialny, kaplica Miłkowskich, kaplica Potockich, ogrodzenie, ul. Karwacjanów, A-836 z 30.09.1997(NSz)
- Gorlice gm. Gorlice – cmentarz żydowski, A-604 z 20.12.1989 (NSz)
- Gorlice gm. Gorlice – cmentarz z I wojny światowej nr 87 „Nowodwór”, ul. Łokietka, A-634 z 30.10.1991 (NSz)
- Gorlice gm. Gorlice – cmentarz z I wojny światowej nr 88 „Sokół”, ul. Dukielska 2, A-635 z 30.10.1991 (Nsz)
- Gorlice gm. Gorlice – cmentarz z I wojny światowej nr 91 „Korczak”, A-636 z 04.11.1991
- Gorlice gm. Gorlice – cmentarz z I wojny światowej nr 92 „Stróżówka”, A-659 02.03.1993 (NSz)
- Gorlice gm. Gorlice – cmentarz z I wojny światowej nr 98 „Glinik”, A-637 z 30.10.1991
- Gorlice gm. Gorlice – park miejski, A-195 z 30.08.1985 (NSz)
- Gorlice gm. Gorlice – dwór Karwacjanów, A-538/73 (NSz)
- Gorlice gm. Gorlice – dom „Szklarczykówka”, ul. Legionów 13 (d. Obrońców Stalingradu 13), A-595 z 14.03.1989 (NSz)
- Gorlice gm. Gorlice – dom ul. Ogrodowa 1, A-539/73 (NSz)
- Gorlice gm. Gorlice – domy Rynek 6 i 7, A-537/49 (NSz)
- Gorlice gm. Gorlice – dom ul. Wąska 11, A-536/49 (NSz)
- Bielanka gm. Gorlice – cerkiew p.w. Opieki NMP, A-363 z 14.03.1984 (NSz)
- Bielanka gm. Gorlice – szkoła łemkowska, spichlerz, A-359 z 10.11.1983 (NSz)
- Bystra gm. Gorlice – park dworski, A-193 z 05.09.1985 (NSz) - skreślony z rejestru 11.04.2007 r.
- Kobylanka gm. Gorlice – kościół paraf. P.w. Św. Jana Chrzciciela, dzwonnica, A-543/52 (Nsz) z 5.03.1930
- Kobylanka gm. Gorlice – kapliczka p.w. MB Królowej Korony Polskiej, A-848 z 1.12.1998
- Kobylanka gm. Gorlice – cmentarz z I wojny światowej nr 99, A-631 z 2.09.1991 (NSz)
- Kobylanka gm. Gorlice – cmentarz z I wojny światowej nr 100, A-630 z 2.09.1991 (NSz)



- Kwiatonowice gm. Gorlice – ogród, A-528 z 20.11.1987 (NSz)
- Ropica Polska gm. Gorlice – kapliczka przydrożna, A-765 z 30.12.1994 (NSz)
- Ropica Dolna gm. Gorlice – park dworski, A-298/82 z 26.02.1982 (NSz)
- Ropica Dolna gm. Gorlice – cmentarz z I wojny światowej nr 86, A-632 z 02.09.1991 (NSz)
- Stróżówka gm. Gorlice – cmentarz żydowski, A-611 z 27.02.1990 (NSz)
- Stróżówka gm. Gorlice – cmentarz z I wojny światowej nr 92, A-659/93 (NSz)
- Stróżówka gm. Gorlice – cmentarz z I wojny światowej nr 93, A-613 z 20.02.1990 (NSz)
- Stróżówka gm. Gorlice – cmentarz z I wojny światowej nr 94, A-683 z 05.11.1992 (NSz)
- Stróżówka gm. Gorlice – cmentarz z I wojny światowej nr 95, A-609 z 22.12.1989 (NSz)
- Stróżówka gm. Gorlice – cmentarz z I wojny światowej nr 96, A-684 z 05.11.1992 (NSz)
- Stróżówka gm. Gorlice – cmentarz z I wojny światowej nr 97, A-610 z 26.12.1989 (NSz)
- Szymbark gm. Gorlice – kościół par. p.w. św. Wojciecha, drewn., A-555/32 (NSz)
- Szymbark – Dół, gm. Gorlice – kaplica p.w. NMP, A-745 z 18.08.1994 (NSz)
- Szymbark – Wólki gm. Gorlice – cerkiew, ob. kościół p.w. Narodzenia NMP, A-724 z 26.01.1994 (NSz)
- Szymbark – Zalipie gm. Gorlice – cmentarz z I wojny światowej nr 74 (w obrębie cmentarza par.), A-614 z 16.02.1990 (NSz)
- Szymbark gm. Gorlice – cmentarz z I wojny światowej nr 75, A-628 z 02.09.1991 (NSz)
- Szymbark gm. Gorlice – dwór, A-34 z 03.11.1971 (NSz)
- Szymbark – Łęgi gm. Gorlice – park, cmentarzyk z I wojny światowej, A-524 z 20.11.1987(NSz)
- Szymbark gm. Gorlice – teren skansenu, A-795 z 19.03.1996 (NSz)
- Zagórzany gm. Gorlice – cmentarz z I wojny światowej nr 125, A-591 z 15.12.1989 (NSz)
- Zagórzany gm. Gorlice – zespół pałacowo - parkowy: pałac, 2 budynki gospodarcze, park, kordegarda, ogrodzenie z bramą, A-680 z 07.09.1992 (NSz)
- Zagórzany gm. Gorlice – stodoła plebańska, A-775 z 14.07.1974

#### gmina Lipinki:

- Lipinki gm. Lipinki – kościół p.w. Wniebowzięcia NMP, A-188 z 08.12.1989 (NSz)
- Lipinki gm. Lipinki – zespół dworsko -parkowy, A-103/M, 29.08.2007 (NS)
- Rozdziele gm. Lipinki – cerkiew greckokatolicka p.w. Narodzenia Marii, obecnie kościół rzymskokatolicki - kat., A-198 z 04.04.1990
- Rozdziele gm. Lipinki - cerkiew greckokatolicka obecnie prawosławna (przeniesiona z Serednicy), A-58 z 31.01.1985
- Wójtowa gm. Lipinki – kościół par. p.w. św. Bartłomieja Ap., A-149 z 16.05.1989 (NSz)
- Wójtowa gm. Lipinki – studnia w zagrodzie nr 247, A-773 z 14.08.1974
- Kryg, gm. Lipinki – wiatrak k/nr 242, A-774 (NSz)

#### Powiat Jasielski

Na terenie powiatu jasielskiego do rejestru zabytków wpisano 70 obiektów, z czego najwięcej znajduje się terenie gminy Jasło, 21 obiektów.

#### gmina Brzyska:

- Brzyska – kaplica grobowa rodziny Kotarskich w Brzyskach, A-102 z 23.09.2004



- Brzyska – kościół p.w. św. Marii Magdaleny w Brzyskach, A-168 z 29.09.1989
- Brzyska – zespół pałacowy w Brzyskach, A-327 z 10.11.1968
- Brzyska – zespół pałacowy w Brzyskach – Pałac, Park, A-327 z 10.11.1968

gmina Dębowiec:

- Cieklin – kościół p.w. św. Michała Archanioła w Cieklinie, A-322 z 22.09.1994
- Wola Cieklińska – cmentarz wojenny z I wojny światowej w Woli Cieklińskiej, A-294 z 04.06.1993
- Dębowiec – dom nr 91 w Dębowcu, A-295 z 18.06.1969
- Dębowiec – dom tzw. „Dom Ubogich nr 93” w Dębowcu, A-290 z 16.01.1970
- Dębowiec – kościół p.w. św. Bartłomieja Apostoła w Dębowcu, A-180 z 17.11.1989

gmina Jasło:

- Jasło – dom (kamienica) z oficyną w Jasle, A-35 z 26.06.2001
- Jasło – dom w Jasle, A-126 z 01.11.1988
- Jasło – dom w Jasle, A-260 z 14.02.1992
- Jasło – dom w Jasle, A-165 z 14.06.2006
- Jasło – dom w Jasle, A-380 z 03.09.1968
- Jasło – historyczny układ urbanistyczny starej części miasta w Jasle, A-489 z 21.02.2011
- Jasło – kaplica gimnazjalna obecnie p.w. św. Stefana Biskupa w Jasle, A-371/98 z 06.07.1998
- Jasło – kościół p.w. św. Wawrzyńca w Warzycach, A-262 z 12.05.2008
- Jasło – ruiny zamku „Golesz” w Krajowicach, A-156 z 27.09.1934
- Jasło – zespół cmentarza w Jasle – brama, cmentarz, kaplica, A-101 z 23.09.1986
- Jasło – zespół dworski - dwór, oficyna, park, obecnie dom dziecka w Wolicy, A-62 z 30.01.1985
- Jasło – zespół dworski w Jasle – dwór, kaplica przydrożna p.w. Wniebowzięcia NMP, Park, A-120 z 10.08.1988
- Jasło – zespół kościoła p.w. Wniebowzięcia NMP w Jasle – kościół, dzwonnica, 109/ZN/56 z 19.12.1956
- Jasło – zespół pałacowy w Jasle - pałac, park, A-348 z 03.09.1968
- Jasło – zespół szkoły wydziałowej męskiej w Jasle - internat, szkoła, A-113 z 06.10.1987
- Osobnica – kościół p.w. św. Stanisława Biskupa i św. Jadwigi Śląskiej w Osobnicy, A-236 z 08.11.2007
- Przysieki – kościół p.w. św. Doroty w Trzciny, A-138 z 09.03.1989
- Przysieki – zespół dworski w Trzciny – fragment ściany stodoły z zegarem słonecznym, oficyna, ogrodzenie z bramą, oranżeria z wieżą, park, pawilon I, pawilon II, spichrz, A-45 z 04.07.1984
- Szebnie – plebania w Szebniach, A-341 z 18.10.1995
- Szebnie – zespół dworski w Szebnie - dwór, park, A-350/9 z 21.03.1996
- Szebnie – zespół kościoła p.w. św. Marcina Biskupa w Szebnie – kościół p.w. św. Marcina Biskupa, dzwonnica, A-87 z 05.01.1968

gmina Kołaczyce:

- Bieździadce – zespół kościoła p.w. Świętej Trójcy w Bieździadce - bramka, dzwonnica, kościół, obelisk Józefa Nowakowskiego, ogrodzenie, A-79 z 25.05.1954



- Bieździadce – zespół pałacowy w Bieździedzy – budynek gospodarczy, oficyna I, oficyna II, oranżeria, pałac, park, A-352/96 z 06.05.1996
- Kołaczyce – dom w Kołaczycach, A-222 z 09.10.1959
- Kołaczyce – kościół pw. św. Anny w Kołaczycach, A-229 z 26.11.1990
- Bieździadce – zespół dworski z Bieździadce – dwór, kapliczka I, kapliczka II, park, spichrz, wozownia, A-382 z 03.09.1968

gmina Krempna:

- Krempna – cerkiew greckokatolicka pw. św. Kosmy i Damiana, obecnie kościół rzymskokatolicki w Krempnej, A-76 z 31.01.1985
- Krempna – cmentarz wojenny nr 4 z I wojny światowej w Grabie, A-295 z 13.07.1993
- Krempna – cmentarz wojenny nr 5 z I wojny światowej w Grabie, A-296 z 13.07.1993
- Krempna – zespół cerkwi greckokatolickiej p.w. św. Dymitra, obecnie kościół rzymskokatolicki w Kotaniu – cerkiew, cmentarz, Ogrodzenie i bramka, A-66 z 31.01.1985
- Krempna – zespół cerkwi greckokatolickiej p.w. św. Michała Archanioła, obecnie kościół rzymskokatolicki w Świątkowej Małej – Bramka, Cerkiew, A-68 z 31.01.1985
- Krempna – zespół cerkwi greckokatolickiej p.w. św. Michała Archanioła, obecnie kościół rzymskokatolicki w Świątkowej Małej - Bramka, Cerkiew, A-67 z 31.01.1985
- Krempna – zespół cerkwi greckokatolickiej p.w. św. Paraskewy, obecnie kościół rzymskokatolicki w Myscowe – cerkiew, dzwonnica, A-71 z 31.01.1985

gmina Nowy Żmigród:

- Makowiska – zespół dworski w Makowiskach – fundamenty budynku gospodarczego, fundamenty dworu, kuźnia, park z aleją dojazdową, A-105 z 06.10.1986
- Nowy Żmigród – cerkiew greckokatolicka p.w. św. Dymitra, obecnie kościół rzymskokatolicki pw. Podniesienia Krzyża w Desznicy, A-65 z 31.01.1985
- Nowy Żmigród – cmentarz wojenny nr 8 z I wojny światowej w Nowym Żmigrodzie, A-293 z 01.06.1993
- Nowy Żmigród – cmentarz wojenny nr 9 z I wojny światowej w Łysej Górze, A-297 z 13.07.1993
- Nowy Żmigród – cmentarz żydowski w Nowym Żmigrodzie, A-229 z 23.11.1990
- Nowy Żmigród – dom w Nowym Żmigrodzie, A-214 z 15.10.1990
- Nowy Żmigród – dom w Nowym Żmigrodzie, A-213 z 15.10.1990
- Nowy Żmigród – karczma w Kątach, A-398 z 09.09.1971
- Stary Żmigród – kościół p.w. św. Katarzyny w Starym Żmigrodzie, A-12 z 31.08.1999
- Nowy Żmigród – park dworski w Nowym Żmigrodzie, A-334 z 22.06.1995
- Nowy Żmigród – zajazd tzw. „Stara gmina” w Nowym Żmigrodzie, A-111 z 10.01.2006
- Nowy Żmigród – zespół cmentarza rzymskokatolickiego w Nowym Żmigrodzie – cmentarz, kaplica p.w. Świętej Trójcy, ogrodzenie z bramą, A-65 z 27.01.2003
- Nowy Żmigród – zespół kościoła p.w. św. Piotra i Pawła w Nowym Żmigrodzie – cmentarz, dzwonnica, kościół, A-170 z 25.04.1972
- Nowy Żmigród – zespół kościoła p.w. św. Mikołaja w Łężykach – kościół, dzwonnica, ogrodzenie z kaplicami, A-324 z 25.10.1994



gmina Osiek Jasielski:

- Osiek Jasielski – zespół kościoła p.w. Przemienienia Pańskiego w Osieku Jasielskim – kościół p.w. Przemienienia Pańskiego, ogrodzenie z kapliczką, A-157 z 31.03.1972
- Pielgrzymka – zagroda jednobudynkowa w Pielgrzymce, A-84 z 15.01.1986
- Pielgrzymka – zespół cerkwi greckokatolickiej, obecnie prawosławnej p.w. św. Michała Archanioła w Pielgrzymce – cerkiew, ogrodzenie z bramą, A-74 z 31.01.1985
- Załęże – zespół kościoła p.w. św. Jana Chrzciciela w Załężu – kościół p.w. św. Jana Chrzciciela, ogrodzenie z bramką i kapliczkami, A-163 z 06.04.1972

gmina Skołyszyn:

- Harkłowa – zespół kościoła p.w. św. Doroty w Harkłowej – dzwonnica, A-199 z 05.04.1990
- Przysieki – zespół dworski w Przysiekach – dwór, park, wozownia, A-119 z 24.05.1988
- Skołyszyn – zespół folwarczny w Skołyszynie – gorzelnia, tzw. „Dwór”, obora z silosem, oficyna, stajnia, stodoła, A-106 z 27.02.1987
- Skołyszyn – zespół folwarczny w Skołyszynie – gorzelnia, tzw. „Dwór”, obora z silosem, oficyna, stajnia, stodoła”, A-126 z 27.02.1968
- Sławęcinnie – kościół p.w. św. Katarzyny w Sławęcinnie
- Święcany – dwór (nr 2) w Święcanach, A-259 z 31.12.1991
- Święcany – kościół p.w. św. Anny w Święcanach, A-160 z 31.03.1972

gmina Tarnowiec:

- Łubno Szlacheckie – zespół dworski w Lubnie Szlacheckim – dwór, park, A-173 z 06.11.2006
- Tarnowiec – plebania w Tarnowcu, A-303 z 23.11.1993
- Tarnowiec – zespół dworski w Tarnowcu – dwór, piwnice starego dworu, A-77 z 22.10.2003

Powiat Krośnieński

Na terenie powiatu krośnieńskiego do rejestru zabytków wpisano 212 obiektów, z czego najwięcej znajduje się terenie gminy Krosno, 93 obiekty.

gmina Chorkówka:

- Bobrówka – kościół pw. Najświętszego Serca Pana Jezusa w Bóbrkach, A-200 z 09.04.1990
- Chorkówka - kopalnia ropy naftowej, obecnie Muzeum Przemysłu Naftowego i Gazowniczego im. Ignacego Łukasiewicza – dom Łukasiewicza, kotłownia, kuźnia, szyb kopanki „Franek”, szyb kopanki „Janina”, Szyb kopanki nr 15, warsztaty mechaniczne, A-258 z 12.11.1991
- Kobylany – kościół p.w. Narodzenia NMP w Kobylanach, 8-ZN z 22.11.1948
- Kobylany – pomnik „Cześć Poległym” w Kobylanach, A-231 z 03.08.2007
- Kobylany – zespół dworski w Kobylanach – dwór, Park, 05.04.2000
- Zręcin – zespół folwarczny w Zręcinie – spichrz, stajnia, A-135 z 25.04.1989
- Żeglce – zespół dworski w Żeglcach – dwór, park, spichrz, A-57 z 30.01.1985

gmina Dukla:

- Cergowa – zespół dworski w Cergowej – spichlerz, studnia, dwór, park, A-233 z 24.02.2009





- Chyrowa - cerkiew greckokatolicka p.w. Opieki Bogurodzicy, obecnie kościół rzymskokatolicki w Chyrowej – cerkiew, cmentarz, ogrodzenie, A-75 z 31.01.1985
- Dukla – cerkiew greckokatolicka, obecnie kościół rzymskokatolicki w Trzciannie, A-81 z 31.01.1985
- Dukla – cmentarz żydowski w Dukli, A-157 z 28.07.1989
- Dukla – dom „Pod Lipami” w Dukli, A-47 z 27.11.1984
- Dukla – dom w Dukli, A-251 z 24.10.1991
- Dukla – kamienica w Dukli, A-657 z 26.09.2011
- Dukla – komora celna w Dukli, A-148 z 16.05.1989
- Dukla – ratusz w Dukli, A-247 z 22.10.1991
- Dukla – synagoga w Dukli, A-187 z 07.12.1989
- Dukla – zespół klasztorny oo. Bernardynów w Dukli – dom, kościół, klasztor, A-89 z 05.01.1968
- Dukla – zespół kościoła p.w. Marii Magdaleny w Dukli – kościół, dzwonnica, cmentarz przykościelny, ogrodzenie z bramą, 6-ZN z 01.11.1948
- Dukla – zespół pałacowy w Dukli – pałac, kaplica, lodownia, oficyna I, oficyna II, A-276 z 02.04.1991
- Dukla – zespół pałacowy w Dukli – Park, 1-ZP z 02.07.1948
- Jasionka – zespół kościoła p.w. Wniebowzięcia NMP w Jasionce – kościół, dzwonnica, ogrodzenie z bramką i kapliczką, 7-ZN z 01.11.1948
- Olchowiec – most kamienny nad potokiem Olchowczyk, A-231 z 03.08.2007
- Olchowiec – ogrodzenie w Olchowcu, A-630 z 21.07.2011
- Olchowiec – zagroda nr 23 w Olchowcu – Chałupa, Spichrz, A-94 z 16.06.1986
- Olchowiec – zespół cerkwi greckokatolickiej pw. Przemienienia Relikwii św. Mikołaja w Olchowcu – cerkiew, cmentarz, A-301 z 01.09.1993
- Trzciana – zespół pustelni św. Jana z Dukli w Trzciannie – dom pustelnika (dom rekolekcyjny), kaplica p.w. św. Jana z Dukli, stara pustelnia, A-126 z 31.05.2005
- Tylawa – cerkiew greckokatolicka, obecnie kościół rzymskokatolicki w Tylawie, A-80 z 31.01.1985,
- Wietrzno – kościół p.w. św. Michała Archanioła w Wietrznie, 16-ZN z 30.11.1948
- Wietrzno – park dworski w Wietrznie, A-242 z 21.06.1991
- Zawadka Rymanowska – zespół cerkwi greckokatolickiej pw. Narodzenia Bogurodzicy, obecnie kościół rzymskokatolicki w Zawadkach Rymanowskich – cerkiew, cmentarz, kaplica, ogrodzenie z bramą, A-323 z 04.10.1994
- Zydranowa – zagroda nr 1 – dom, chlew (z kurnikiem), stodoła (stajnia z boiskiem) w Zydranowej, A-35 z 29.04.1983

gmina Iwonicz Zdrój:

- Iwonicz Zdrój – kościół p.w. św. Iwona i Matki Boskiej Uzdrawienia Chorych, A-730 z 30.06.1973
- Iwonicz Zdrój – pensjonat „Trzy Lilie” w Iwoniczu Zdroju, 312 z 09.08.1994
- Iwonicz Zdrój – pensjonat „Trzy Lilie” w Iwoniczu Zdroju, A-730 z 30.06.1973
- Iwonicz Zdrój – sanatorium „Biały orzeł” w Iwoniczu Zdroju, A-730 z 30.06.1973
- Iwonicz Zdrój – stary Pałac w Iwoniczu Zdroju, A-730 z 30.06.1973
- Iwonicz Zdrój – willa „Zacisze” w Iwoniczu Zdroju, A-516 z 15.03.2011



- Iwonicz Zdrój – zespół zabytków Iwonicza w Iwoniczu Zdroju – basen i obudowa źródła Mała Bełkotka (z obeliskiem), dom I, dom II, dom III, dom IV, dom V, dom zdrojowy (obecnie sanatorium i kino), łazienki borowinowe (tzw. „Pijalnia”), łazienki mineralne (obecnie sanatorium 2a), pawilon „Nad Źródłami”, pawilon źródła „Józef”, pensjonat „Bazar” (obecnie mieszkania, sklep), pensjonat „Belweder” (obecnie technikum gastronomiczne), pensjonat „Pod Jodłą” (obecnie dom zabiegowy), pensjonat „Ustronie”, pensjonat „Zofiówka” (obecnie mieszkania), piwnice pensjonatu „Krakowiak”, A-730 z 30.06.1973
- Lubatowa – kościół pw. św. Stanisława w Lubatowej, A-184 z 30.11.1989
- Lubatowa – zespół dworski w Potoku – park, spichrz, dwór, obecnie dom opieki, A-353/96 z 07.05.1996

gmina Jaśliska:

- Daliowa – cerkiew greckokatolicka p.w. św. Paraskewy w Daliowej, A-150 z 22.06.1989
- Jaśliska – dom nr 24 w Jaśliskach, A-165 z 10.03.1972
- Jaśliska – dom nr 26 w Jaśliskach, A-166 z 11.03.1972
- Jaśliska – dom nr 28 w Jaśliskach, A-167 z 11.11.1971
- Jaśliska – dom nr 30 w Jaśliskach, A-168 z 11.11.1971
- Jaśliska – dom ze stajnia nr 126 w Jaśliskach, A-169 z 13.03.1972
- Jaśliska – karczma w Jaśliskach, A-200 z 14.07.1971
- Jaśliska – kościół pw. św. Katarzyny Aleksandryjskiej w Jaśliskach, A-72 z 27.11.1952
- Jaśliska – piwnice ratusza w Jaśliskach, A-291 z 11.03.1972
- Jaśliska – stara plebania w Jaśliskach, A-93 z 13.07.2004
- Nowa Niżna – cerkiew greckokatolicka p.w. św. Mikołaja, obecnie kościół rzymskokatolicki w Woli Niżnej, A-162 z 28.09.1989

gmina Jedlicze:

- Jedlicze – dom w Jedliczach, A-236 z 28.02.1991
- Jedlicze – dom w Jedliczach, A-275 z 06.03.1992
- Jedlicze – kaplica cmentarna w Jedliczach, A-213 z 08.11.2007
- Jedlicze – kościół p.w. św. Antoniego Padewskiego w Jedliczu, A-197 z 01.03.1990
- Jedlicze – zespół pałacowy w Jedliczach – Pałac, Park, A-926 z 31.05.1975
- Żarnowiec – chałupa nr 130 z Żarnowcu, A-28 z 10.12.1982
- Żarnowiec – chałupa nr 131 z Żarnowcu, A-29 z 10.12.1982
- Żarnowiec – chałupa nr 132 z Żarnowcu, A-30 z 10.12.1982
- Żarnowiec – szkoła ludowa w Żarnowcu, A-34 z 29.04.1983
- Żarnowiec – zespół dworski, obecnie muzeum Marii Konopnickiej – park, dworek – obecnie muzeum, A-301 z 05.05.1975

gmina Korczyna:

- Krasna – zespół cerkwi greckokatolickiej pw. św. Michała, obecnie kościół rzymskokatolicki w Krasnej – cerkiew, cmentarz, A-249 z 04.01.2008
- Kombornia – kościół p.w. Matki Boskiej Pocieszenia w Kombornii, A-209 z 04.09.1990
- Kombornia – zespół dworsko-folwarczny w Komborni – dwór, kaplica, oficyna, A-393 z 30.09.1971



- Kombornia – zespół dworsko-folwarczny - oficyna folwarczna, park, spichrz, A-394 z 30.09.1971
- Kombornia – zespół dworsko-folwarczny – stajnia, A-141 z 04.04.1989
- Kombornia – zespół kościoła pw. MNP Królowej Polski w Korczynie – kościół, ogrodzenie z bramą i schodami, A-487 z 21.02.2011
- Korczyna – dom (chałupa) w Korczynie, A-9 z 19.08.1999
- Korczyna – dom tzw. „Doktorówka” w Korczynie, A-48 z 03.12.1984
- Korczyna - zespół cmentarza żydowskiego w Korczynie – cmentarz żydowski, dom przedpogrzebowy, ogrodzenie, A-307 z 28.02.1994
- Węglówka – cerkiew greckokatolicka pw. Narodzenia NMP, obecnie kościół rzymskokatolicki w Węglówce, A-164 z 12.10.1989

gmina Krosno:

- Krosno - historyczny układ urbanistyczny starego miasta, XIV - XIX/XX, A-376 z 27.08.2009
- Krosno - historyczny układ urbanistyczny części miasta, w rejonie ulic: Kościuszki – Paderewskiego – Łukaszewicza, XIX/XX, nr rej.: A-476 z 18.07.2011 (DECYZJA UCHYLONA, MKiDN z 10.05.2012)
- Krosno -zespół kościoła farnego, 9-ZN z 21.11.1948
- Krosno - kościół fil. p.w. św. Wojciecha, drewn., XV, XIX, 1903, A-146 z 16.05.1989
- Krosno -zespół klasztorny franciszkanów, ul. Franciszkańska 5, A-130 z 15.07.2005
- Krosno -zespół klasztorny kapucynów, pl. Konstytucji 3 Maja, 11-ZN z 21.11.1948
- Krosno - cmentarz rzym.-kat „stary”, ul. Krakowska, pocz. XIX, A-41 z 5.01.1984
- Krosno - cmentarz żydowski, XIX-XX, A-1273 z 26.09.1995
- Krosno - kamienica, ul. Franciszkańska 9, 1900, A-1258 z 26.06.2014
- Krosno - dom dziecka „Caritas”, ul. Grodzka 2, pocz. XX, A-1308 z 7.05.1990
- Krosno - willa, ul. Grodzka 4, 1897, 1936, A-81 z 23.03.2004
- Krosno - dom, ul. Grodzka 6, po 1920, A-145 z 30.12.1988
- Krosno - budynek Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół”, ul. Grodzka 17, 1898-99, A-109 z 21.04.1987
- Krosno - bank Krośnieńskiego Towarzystwa Zaliczkowego, ul. Kapucyńska 1, 1893-94, A-304 z 2.12.1993
- Krosno - dom, ul. Kazimierza Wielkiego 1, 1933, A-243 z 3.07.1991
- Krosno - kamienica, ul. Kazimierza Wielkiego 2, 1936-38, A-880 z 10.08.2012
- Krosno - dawny dworzec kolejowy, ul. Kolejowa 29, po 1880, A-752 z 22.08.2003
- Krosno - dom, pl. Konstytucji 3 Maja 3, XIX/XX, A-118 z 5.05.1988
- Krosno - dom, ul. Kościuszki 14, XIX/XX, A-116 z 10.03.1988
- Krosno - dom z budynkiem gospodarczym, ul. Lewakowskiego 1, 4 ćw. XIX, A-278 z 20.10.2008
- Krosno - dom, ul. Lewakowskiego 4, XIX/XX, A-311 z 22.07.1994
- Krosno - dom, ul. Lewakowskiego 6, XIX/XX, A-98 z 25.06.1986
- Krosno - dom, ul. Lewakowskiego 16, 1913-14, A-179 z 17.11.1989
- Krosno - willa, ul. Lewakowskiego 22, 1902, A-231 z 14.02.1991
- Krosno - dom, ul. Lewakowskiego 24, k. XIX, A-203 z 10.05.1990
- Krosno - dom, ul. Lewakowskiego 35, po 1860, A-132 z 20.01.1989
- Krosno - dom artysty rzeźbiarza Andrzeja Lenika, ul. Lwowska 6, 1898, A-1289 z 20.05.1993



- Krosno - dworek, ul. Lwowska 15, po 1930, A-154 z 27.04.2006
- Krosno - dom, ul. Lwowska 24, 1905-9, A-36 z 16.12.1993
- Krosno - dom, ul. Łukasiewicza 1, XIX/XX, A-136 z 23.02.1989
- Krosno - dom z budynkiem gospodarczym, ul. Łukasiewicza 5, pocz. XX, A-107 z 3.03.1987
- Krosno - dom, ul. Mickiewicza 8, pocz. XX, A-205 z 10.09.1990
- Krosno - poczta, ul. Mielczarskiego 9, 1907, A-263 z 29.01.1992
- Krosno - zagroda, ul. Mostowa 5, XIX/XX, A-60 z 30.01.1985:
- Krosno - dom, drewniany - budynek gospodarczy, drewniany - willa „Zacisze”, ul. Nadbrzeżna 2, 1905, A-1043 z 23.06.1989
- Krosno - willa, ul. Naftowa 18, 1905, A-274 z 17.03.1992
- Krosno - dom (z prywatną kolekcją Józefa Kusiby –dzieje lotnictwa i szybownictwa), ul. Niepodległości 47, drewniany, A-484 z 27.06.1986
- Krosno - Ubezpieczalnia, ul. Paderewskiego 2 i 4 (d 6 i 6 a), 1920, A-1205 z 9.04.1987
- Krosno - budynek usługowo-mieszkalny, ul. Pawła z Krosna 8, pocz. XX, A-1069 z 25.01.2013
- Krosno - zespół pałacowy Kaczkowskich, ul. Piastowska, A-128 z 30.12.1988 i z 14.05.2001
- Krosno - dom, ul. Piłsudskiego 15, 1918, A-369/97 z 19.12.1997
- Krosno - pałac biskupi, ul. Piłsudskiego 16, 2 poł. XVI, 1893, A-52 z 25.11.1952
- Krosno - kamienica Towarzystwa „Zgoda”, ul. Piłsudskiego 14, 1908-09, A-1230 z 27.02.2014
- Krosno - kamienica „Pod zegarem”, ul. Piłsudskiego 17, XIX/XX, A-221 z 2.11.1990 40
- Krosno - dom, ul. Piłsudskiego 23, 2 poł. XVIII, 2 poł. XIX, A-215 z 17.11.2008
- Krosno - dom, ul. Podkarpacka 2, 1920, A-137 z 2.03.1989
- Krosno - dom, ul. Portiusa 2 / Rynek, 4 ćw. XIX, A-21 z 30.09.1982
- Krosno - dom(I), Rynek 1, XVII, XIX/XX, A-1 z 21.09.1982
- Krosno - dom(II), Rynek 1, XVII, XIX/XX, A-2 z 21.09.1982
- Krosno - dom, Rynek 2, XVII, XIX/XX, A-3 z 21.09.1982
- Krosno - dom, Rynek 3, XVII, XIX/XX, A-4 z 22.09.1982
- Krosno - dom, Rynek 4, XVII, XIX/XX, A-485 z 23.09.1982
- Krosno - dom „Curia Praetoriana”, Rynek 5, XVI, XVIII/XIX, A-6 z 23.09.1982
- Krosno - dom, Rynek 6, XVI, XVIII, 2 poł. XIX, A-7 z 24.09.1982
- Krosno - kamienica „Wójtowska”, Rynek 7, XV, 277/ZN/60 z 1.06.1960
- Krosno - dom, Rynek 8, 1 poł. XVI, XIX, A-8 z 24.09.1982
- Krosno - kamienica, Rynek 10, (XVI) XVIII/XIX, 1911, A-282 z 1.08.2008
- Krosno - dom, Rynek 11, XVI, XIX/XX, A-9 z 24.09.1982
- Krosno - dom, Rynek 12, XVI, XIX/XX, A-10 z 24.09.1982
- Krosno - dom, Rynek 13, XVI, XIX/XX, A-11 z 27.09.1982
- Krosno - dom, Rynek 14, XVI, XIX, A-12 z 27.09.1982
- Krosno - dom, Rynek 15, XVI, XIX/XX, A-13 z 27.09.1982
- Krosno - dom, Rynek 16, XVI, XIX, A-529 z 28.09.1982
- Krosno - dom, Rynek 17, XIX, A-15 z 28.09.1982
- Krosno - dom, Rynek 18, XVI, XIX/XX, A-16 z 28.09.1982
- Krosno - dom, Rynek 19, XVI, 1873, A-17 z 28.09.1982



- Krosno - dom, Rynek 20, XVII, XIX/XX, A-18 z 29.09.1982
- Krosno - dom, Rynek 21, XVI, XIX/XX, A-19 z 29.09.1982
- Krosno - dom, Rynek 22, XIX, A-20 z 29.09.1982
- Krosno - dom, Rynek 23 / Piłsudskiego 1, XIX, A-22 z 30.09.1982
- Krosno - dom, Rynek 24, XVII, XIX, A-23 z 1.10.1982
- Krosno - dom, Rynek 25, XVI/XVII, XIX, A-24 z 1.10.1982
- Krosno - dom, Rynek 26, XVI/XVII, XIX, A-25 z 1.10.1982
- Krosno - dom, Rynek 27, XVII, 1908, A-26 z 4.10.1982
- Krosno - dom, Rynek 28, 1 poł. XVI, XIX/XX, A-27 z 4.10.1982
- Krosno - kamienica, ul. Sienkiewicza 2 / Rynek, XV/XVI, XIX, 1929, A-1283 z 20.01.1995
- Krosno - sąd, ul. Sienkiewicza 12, 1908-13, A-239 z 7.06.1991
- Krosno - Seminarium Nauczycielskie, ob. szkoła, ul. Piotra Skargi 3, 1895, A-1188 z 1.08.1995
- Krosno - dom, ul. Stapińskiego 6, k. XIX, A-217 z 5.11.1990
- Krosno - dom, ul. Staszica 1, 1909, A-151 z 23.06.1989
- Krosno - willa z ogrodem, ul. Staszica 5, pocz. XX, A-291 z 31.03.1993
- Krosno - dom, ul. Staszica 10, 1906, A-31 z 23.11.2000
- Krosno - bursa Gimnazjum Miejskiego, ul. Szpetnara 9, 1924-36, A-111 z 25.08.1987
- Krosno - dom, ul. Wojska Polskiego 4, XIX/XX, A-127 z 5.11.1988
- Krosno - dom, ul. Wojska Polskiego 6-8, XIX/XX, A-124 z 9.09.1988
- Krosno - dom, ul. Wojska Polskiego 10, XIX/XX, A-123 z 9.09.1988
- Krosno - dom, ul. Wojska Polskiego 12, XIX/XX, A-129 z 6.12.1988
- Krosno - dom, ul. Wojska Polskiego 14, XIX/XX, A-125 z 10.10.1988
- Krosno - dom, ul. Wojska Polskiego 24, 1897, A-133 z 3.02.1982
- Krosno - pałac Dunikowskiego, ob. USC, ul. 8 Września 4, pocz. XX, A-175 z 9.11.1989
- Polanka --kościół parafialny pw. NMP Królowej Polski, 1927-28, A-131 z 3.02.1989
- Polanka -zespół dworski, 1808, 2 poł. XIX, A-130 z 16.01.1989
- Suchodół -most kamienny na potoku Badoń, 1892, A-125 z 5.11.19

gmina Krościenko Wyżne:

- Krościenko Wyżne – kościół p.w. św. Marcina w Krościenku Wyżnym, A-191 z 12.03.1990
- Krościenko Wyżne – zespół cmentarza przykościelnego, tzw. Stare Kościelisko w Krościenku Wyżnym – cmentarz, kapliczka Najświętszego Serca Jezusowego, krypta grobowa Cecylii z Fredrów Jabłonowskiej, A-82 z 30.04.2004
- Krościenko Wyżne – zespół dworski w Krościenku Wyżnym – dwór, oficyna (kuchnia), park z aleją dojazdową, A-353 z 25.11.1967

gmina Miejsce Piastowe:

- Iwonicz – kościół p.w. Wszystkich Świętych w Iwoniczu, A-140 z 23.03.1989
- Iwonicz – most na potoku Iwonka w Iwoniczu, A-158 z 28.07.1989
- Iwonicz – zespół pałacowy w Iwoniczu – oranżeria, pałac Załuskich, park, spichrz (zbiór ariański), A-121 z 23.02.1989
- Miejsce Piastowe – kościół p.w. Nawiedzenia NMP w Miejscu Piastowym, A-181 z 17.11.1989





- Miejsce Piastowe – szkoła (dom obok kościoła parafialnego) w Miejscu Piastowym, A-159 z 02.08.1989
- Miejsce Piastowe – zespół dworski w Miejscu Piastowym – dwór, park, A-61 z 30.01.1985
- Miejsce Piastowe – zespół klasztorny oo. Michalitów w Miejscu Piastowym – klasztor, kościół Matki Boskiej Królowej Polski, A-176 z 10.11.1989
- Rogi – kościół p.w. św. Bartłomieja w Rogach, 13-ZN z 21.11.1948
- Targowiska – plebania (stara) w Targowiskach, A-230 z 26.11.1990
- Targowiska – szpital dla ubogich w Targowiskach, A-46 z 20.07.1984
- Targowiska – zespół dworski w Targowiskach – dwór, lamus, park, A-50 z 25.01.1985
- Targowiska – zespół kościoła pw. św. Małgorzaty w Targowiskach – cmentarz, kościół, 14-ZN z 21.11.1948
- Wrocanka – kościół p.w. Wszystkich Świętych w Wrocankach, 15 ZN z 26.11.1948

gmina Rymanów:

- Bałucianka – zespół cerkwi greckokatolickiej, obecnie kościół pw. Wniebowzięcia NMP w Bałuciankach – cerkiew, dzwonnica, A-267 z 12.02.1992
- Bzianka – zespół dworski w Bziankach – dwór, park, spichlerz (budynek gospodarczy), A-88 z 16.01.1986
- Klimkówka – kościół p.w. Znalezienia Krzyża Świętego w Klimkówce, A-269 z 17.02.1992
- Klimkówka – park dworski w Klimkówce, A-333 z 05.06.1995
- Królik Polski – kościół p.w. Narodzenia Marii w Króliku Polskim, A-147 z 08.05.1989
- Królik Wołowski – zespół cerkwi greckokatolickiej p.w. św. Mikołaja, obecnie Magazyn w Króliku Wołowskim – cerkiew, dzwonnica, A-70 z 31.01.1985
- Ladzin – zespół dworski w Ladzinie – dwór, park, piwnica w parku, A-95 z 16.06.1986
- Rymanów – cmentarz żydowski w Rymanowie, A-343 z 24.10.1995
- Rymanów – dom w Rymanowie, A-96 z 16.06.1986
- Rymanów – dom w Rymanowie, A-83 z 18.02.1985
- Rymanów – dwór, obecnie nadleśnictwo w Rymanowie, A-73 z 27.11.1952
- Rymanów – gorzelnia w Rymanowie, A-97 z 26.07.2004
- Rymanów – kościół p.w. św. Wawrzyńca w Rymanowie, 4-ZN z 15.11.1948
- Rymanów – plebania w Rymanowie, A-74 z 27.11.1952
- Rymanów – willa „Zaosie” nr 79 w Rymanowie Zdroju, A-97 z 17.06.1986
- Rymanów Zdrój - budynek transformatora w Rymanowie Zdroju, A-345 z 24.03.2009
- Sieniawa – szkoła w Sieniawie, A-87 z 15.01.1986
- Sieniawa – zespół cerkwi greckokatolickiej pw. Bogurodzicy, obecnie kościół rzymskokatolicki w Sieniawie – cerkiew, cmentarz, dzwonnica, A-262 z 28.01.1992
- Wróblík Królewski – zespół cerkwi greckokatolickiej p.w. Zaśnięcia NMP, obecnie kościół rzymskokatolicki w Wróblíku Królewskim – cerkiew, dzwonnica, A-277, 14.04.1992
- Wróblík Szlachecki – zespół cerkwi p.w. Zaśnięcia Marki Boskiej, obecnie kościół rzymskokatolicki w Wróblíku Szlacheckim – cerkiew, dzwonnica, A-69 z 31.01.1985



gmina Wojaszówka:

- Bratkówka – zespół dworski Starowieyskich – park, dwór (z kaplicą), obecnie szkoła podstawowa w Bratkówce – A-144 z 02.05.1989
- Łączki Jagiellońskie – zespół kościoła p.w. Narodzenia NMP i św. Andrzeja Apostoła w Łączkach Jagiellońskich – cmentarz przykościelny, dom (wieża) misjonarzy, dzwonnica, kościół, ogrodzenie cmentarza, 12-ZN z 22.11.1948
- Przybówka – zespół dworski w Przybówce – dwór, park, A-370/98 z 22.06.1998
- Odrzykoń – kościół pw. św. Katarzyny w Odrzykoniu, A-174 z 09.11.1989
- Odrzykoń – ruiny zamku Kamieniec w Odrzykoniu – otoczenie, A-664 z 26.04.2011
- Odrzykoń – ruiny zamku Kamieniec w Odrzykoniu - ruiny zamku Kamieniec (ze wzgórzem zamkowym), A-263 z 20.09.1968
- Rzepnik – cerkiew greckokatolicka p.w. św. Paraskewy, obecnie kościół rzymskokatolicki w Rzepniku, A-225 z 23.11.1990
- Strzyżowskie – zespół dworski w Łękach Strzyżowskich – dwór, park – A-300 z 19.08.1993
- Ustrobna – budynek mieszkalno-gospodarczy nr 38 w Ustrobnej, A-739 z 03.11.1973
- Ustrobna – kościół pw. św. Jana Kantego w Ustrobnej, A-201, 10.04.1990
- Ustrobna – zespół dworski w Ustrobnej – park, gumno, spichrz (obecnie OSP), dwór (obecnie dom ludowy), A-134 z 06.02.1989

Uzupełnieniem listy obiektów w/w podlegających ochronie są plany zagospodarowania przestrzennego gmin, które ustanawiają strefy ochrony krajobrazu kulturowego (m. in. Strefy ochrony konserwatorskiej, strefy ochrony archeologicznej – stanowiska archeologiczne).

Wśród najbardziej znanych obiektów zabytkowych powiatu jasielskiego wyróżniają się m.in. kościół w Trzciny p.w. św. Doroty datowany na XV-XVI wiek z zachowanymi fragmentami renesansowej polichromii, neogotycka świątynia w Osobnicy wybudowana w 1905 roku oraz pochodzący z lat 1904-1906 kościół św. Wawrzyńca w Warzycach - zbudowany w stylu neoromańskim. Ponadto (w Jaśle) gotycki kościół p.w. Wniebowzięcia NMP, kaplica gimnazjalna (kościół Św. Stanisława) z końca XIX w., stary cmentarz, powstały pod koniec XVIII w. z kaplicą cmentarną, klasztor Sióstr Wizytek, neogotycki pałacyk w Gorajowicach (dzielnicy miasta) z 1858r., ruiny zamku Goleś z XIV w. wzniesionego na grodzisku z XI w., a zburzonego w XVII w, cmentarz - kirkut żydowski, dwór Gorayskich z XIX wieku i park krajobrazowy w Szebniach oraz zespół dworski z parkiem w Trzciny wybudowany w XVIII wieku.

Najważniejszymi obiektami zabytkowymi powiatu krośnieńskiego są kościoły i klasztory, cerkwie, pałace i dwory, zabytkowe zespoły architektoniczne. Na uwagę zasługują: Klasztor Ojców Bernardynów w Dukli, kościół parafialny w Dukli XVIII wieku z cennym rokokowym wyposażeniem. Ponadto późnobarokowe kościoły w Jaśliskach i Rymanowie oraz drewniany kościół z 1600 r. w Rogach. Spośród licznych w tym rejonie cerkwi w typie łemkowskim, najważniejsze to znajdujące się w Chyrowej (1706 r.) i Tylawie (1787r). Na terenie Czarnorzecko-Strzyżowskiego Parku Krajobrazowego znajdują się ruiny zamku Kamieniec, niegdyś jednej z największych warowni strzegących południowych granic Rzeczypospolitej.

Na terenie powiatu zachowały się nieliczne, ale piękne pałace i dwory w otoczeniu parków, m.in. Pałac Mniszchów w Dukli (XVI i XVII w.) z parkiem, zespoły dworsko – parkowe w Komborni z połowy XVIII w. i w Żarnowcu z XVIII/XIX w.



Cenne są zabytkowe zespoły urbanistyczne Iwonicza-Zdroju z końca XIX wieku, a także Dukli, Jaślik i Rymanowa. Zbiory i zabytki powiatu zgromadzone są w następujących muzeach:

W trakcie prac uzyskano informacje z Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków z siedzibą w Przemyślu Delegatura w Krośnie o lokalizacji i charakterze stanowisk archeologicznych zawartych w Kartach Ewidencyjnych Stanowisk Archeologicznych. Stanowiska te zostały naniesione na plan sytuacyjny. Na obszarze analizy, w obrębie planowanych wariantów dróg przedstawiono 106 stanowisk. Spośród odkryć archeologicznych najcenniejsze okazały się te w Trzcinicy, które pozwoliły ustalić pierwsze ślady osadnictwa na tym terenie na ok. 2000 lat p.n.e., a więc początków epoki brązu i liczne ślady wczesnośredniowiecznego grodziska. Miejsce to nazwane jest "Karpacką Troją".

## II.5.2 Podsumowanie

Obiekty zabytkowe zostały zakwalifikowane do poszczególnych form ochrony dziedzictwa kulturowego. Na terenie powiatów dębickiego, tarnowskiego, gorlickiego, jasielskiego i krośnieńskiego objętych analizą znajduje się 773 obiektów wpisanych do rejestru zabytków. Spośród których, najwięcej znajduje się na terenie powiatu tarnowskiego - 235 obiektów, z czego większość stanowią cmentarze i kościoły. Na obszarze powiatu tarnowskiego najwięcej obiektów przypada na teren gminy Tarnów – 77.

W powiecie gorlickim do rejestru zabytków wpisanych jest 213 obiektów, z czego najwięcej w gminie Gorlice. Wśród obiektów zabytkowych na terenie powiatu gorlickiego dominują cmentarze z okresu I wojny światowej. Na terenie powiatu krośnieńskiego znajduje się 212 obiektów, na terenie powiatu jasielskiego 70 obiektów, a na terenie powiatu dębickiego 43 obiekty wpisane do rejestru zabytków.

W obszarze analizy, na terenie powiatów jasielskiego i krośnieńskiego, zidentyfikowano 106 stanowisk archeologicznych. Najcenniejszym z nich jest Skansen w Trzcinicy "Karpacka Troja", który pozwala ustalić pierwsze ślady osadnictwa na tym terenie na ok. 2000 lat p.n.e., a więc początków epoki brązu i liczne ślady wczesnośredniowiecznego grodziska.



## II.6 Analiza infrastruktury transportowej

### I.6.1 Infrastruktura drogowa

#### Charakterystyka istniejącego układu

W analizowanym obszarze przebiegają drogi krajowe – droga krajowa nr 73 oraz droga krajowa nr 28. Dodatkowo w obszarze analizy przebiegają drogi wojewódzkie, są to drogi nr 977, 979, 980, 988, 990, 991, 992, 993.

Droga krajowa nr 73 swój przebieg zaczyna w województwie świętokrzyskim w miejscowości Wiśniówka w miejscu skrzyżowania z drogą krajową nr 7. DK 73 stanowi istotne połączenie drogowe między Kielcami, a Tarnowem. W Kielcach krzyżuje się z drogą krajową nr 74, następnie przechodzi przez Busko Zdrój i kierując się dalej w kierunku południowym przed Szczucinem przekracza granicę województwa małopolskiego.

Droga ma łączną długość 192 km, w tym w województwie małopolskim ok. 32 km, a w województwie podkarpackim 68 km. Analizie został poddany odcinek drogi przebiegający przez województwo małopolskie i podkarpackie.

Ważniejsze miejscowości leżące na trasie DK 73:

- województwo świętokrzyskie:
  - Kielce
  - Chmielnik
  - Busko Zdrój
- województwo małopolskie:
  - Szczucin
  - Dąbrowa Tarnowska
  - Tarnów.
- województwo podkarpackie:
  - Pilzno
  - Jasło

Droga krajowa nr 28 swój początek ma w miejscowości Zator na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 44. W dalszym przebiegu krzyżuje się z drogą krajową nr 52 w Wadowicach. Droga jest jednym z głównych szlaków łączących Wadowice z pozostałymi miastami regionu takimi jak Sucha Beskidzka, Maków Podhalański czy Jordanów. W miejscowości Naprawa droga nr 28 krzyżuje się z drogą krajową nr 7, stanowiąc tym samym istotne połączenie drogowe między regionem tatrzańskim a największym miastem regionu Nowym Sączem, w którym również krzyżują się drogi krajowe nr 75 oraz 87. W dalszym swoim przebiegu w kierunku wschodnim DK 28 łączy Nowy Sącz z Grybowem oraz Gorlicami i w miejscowości Grudna Kępska przecina granicę województwa małopolskiego i podkarpackiego. Trasa prowadzi przez Jasło, Krosno i kończy się na przejściu granicznym z Ukrainą w Medyce.

DK 28 w znacznej części przebiega przez tereny górskie, o dużych walorach turystycznych. Przebieg drogi ma znaczący wpływ na jej geometrię; droga w dużej części składa się z serpentyn oraz podjazdów, co utrudnia funkcje komunikacyjną drogi.



---

Ważniejsze miejscowości leżące na trasie DK 28:

- województwo małopolskie:
  - Zator
  - Wadowice
  - Sucha Beskidzka
  - Maków Podhalański
  - Jordanów
  - Limanowa
  - Nowy Sącz
  - Grybów
  - Gorlice
- województwo podkarpackie
  - Jasło
  - Krosno
  - Sanok
  - Przemyśl

Droga wojewódzka nr 977 swój początek ma w węźle z drogą krajową nr 4 w Tarnowie. Następnie przebiega przez miejscowości Tuchów - Gromnik - Zborowice - Moszczenica - Gorlice – Konieczna, na terenie miejscowości Gromnik krzyżuje się z drogą wojewódzką nr 980 Jurków – Gromnik – Biecz, a na terenie gminy Moszczenica z drogą wojewódzka nr 979 Moszczenica – Zagórzany. Na terenie miasta Gorlice drogi wojewódzkie nr 973 i 979 włączają się do drogi krajowej nr 28.

Droga wojewódzka nr 979 zlokalizowana jest w południowo - wschodniej części województwa małopolskiego, łączący Moszczenicę z Zagórzanami. Jej długość wynosi 6,4 km.

Droga wojewódzka nr 980 łączy Biecz z Jurkowem. Jej długość wynosi 49 km, zlokalizowana jest w południowo-wschodniej części województwa małopolskiego.

Droga wojewódzka nr 988 prowadzi ze wschodu na zachód województwa podkarpackiego, łączy Babicę z Warzycami. Jej długość wynosi 43 km.

Droga wojewódzka nr 990 łączy Krosno z drogą wojewódzką nr 988 w miejscowości Twierdza. Jej długość wynosi 13 km, zlokalizowana jest w południowej części województwa podkarpackiego. Trasa ta biegnie z południa na północ; jest dopuszczona do ruchu ciężkiego.

Droga wojewódzka nr 991 – droga wojewódzka stanowiąca dojazd do rezerwatu „Przędki” i będąca skrótem łączącym Krosno z Rzeszowem. Jej długość wynosi 23 km, zlokalizowana jest w południowej części województwa podkarpackiego.

Droga nr 922 znajdują się w województwie podkarpackim. Jej długość to 50 km – łączy Jasło ze Słowacją.

Droga nr 933 łączy Duklę z Gorlicami. Jej długości wynosi 42 km. Znajduje się w południowej części województwa podkarpackiego i wschodniej województwa małopolskiego.

Dodatkowo w obszarze analizy występuje gęsta sieć dróg powiatowych służących do obsługi ruchu lokalnego.





Ocena infrastruktury (parametry, stan techniczny, przepustowość, powiązania komunikacyjne, struktura ruchu drogowego, bezpieczeństwo ruchu)

System oceny stanu nawierzchni stosowany w odniesieniu do dróg krajowych obejmuje czterostopniową klasyfikację stanu nawierzchni wg SOSN, przedstawioną na rysunku poniżej.

Klasa A – stan dobry Klasa B – stan zadowalający	Nawierzchnie nowe i odnowione niewymagające remontów
Klasa C – stan niezadowalający	Nawierzchnie z uszkodzeniami wymagające zaplanowania remontów
Klasa D – stan zły	Nawierzchnie z uszkodzeniami wymagające natychmiastowych remontów

Rys. 17 Klasyfikacja stanu nawierzchni wg SOSN

Zgodnie z danymi udostępnionymi z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad stan techniczny DK 19, DK 28, DK 73 i DK 94 przedstawia się następująco:

Tab. 4 Ocena stanu technicznego drogi krajowej nr 19

Nr drogi	Nazwa Powiatu	Kilometraż		Długość odcinka	Ogólny stan dróg [%]		
		od	do		dobry	niezadowalający	zły
DK 19	rzeszowski	436,357	458,230	24,501	69,9	11,0	19,1
		458,406	461,034				
	rzeszowski	200,952	207,285	6,333	0,0	36,4	63,6
	krośnieński	242,010	245,294	42,547	30,0	36,7	33,3
	246,370	285,633					

Tab. 5 Ocena stanu technicznego drogi krajowej nr 28

Nr drogi	Nazwa Powiatu	Kilometraż		Długość odcinka	Ogólny stan dróg [%]		
		od	do		dobry	niezadowalający	zły
DK 28	jasielski	191,649	206,565	26,553	42,1	32,7	25,2
		0,000	4,009				
		211,058	218,686				
	krośnieński	218,686	226,594	22,744	18,4	26,0	55,6
		237,992	252,828				
sanocki	252,828	300,630	47,802	53,8	28,7	17,5	

Tab. 6 Ocena stanu technicznego drogi krajowej nr 73

Nr drogi	Nazwa Powiatu	Kilometraż		Długość odcinka	Ogólny stan dróg [%]		
		od	do		dobry	niezadowalający	zły
DK 73	dębicki	0,000	0,117	21,451	42,4	57,6	0,0
		0,000	0,922				

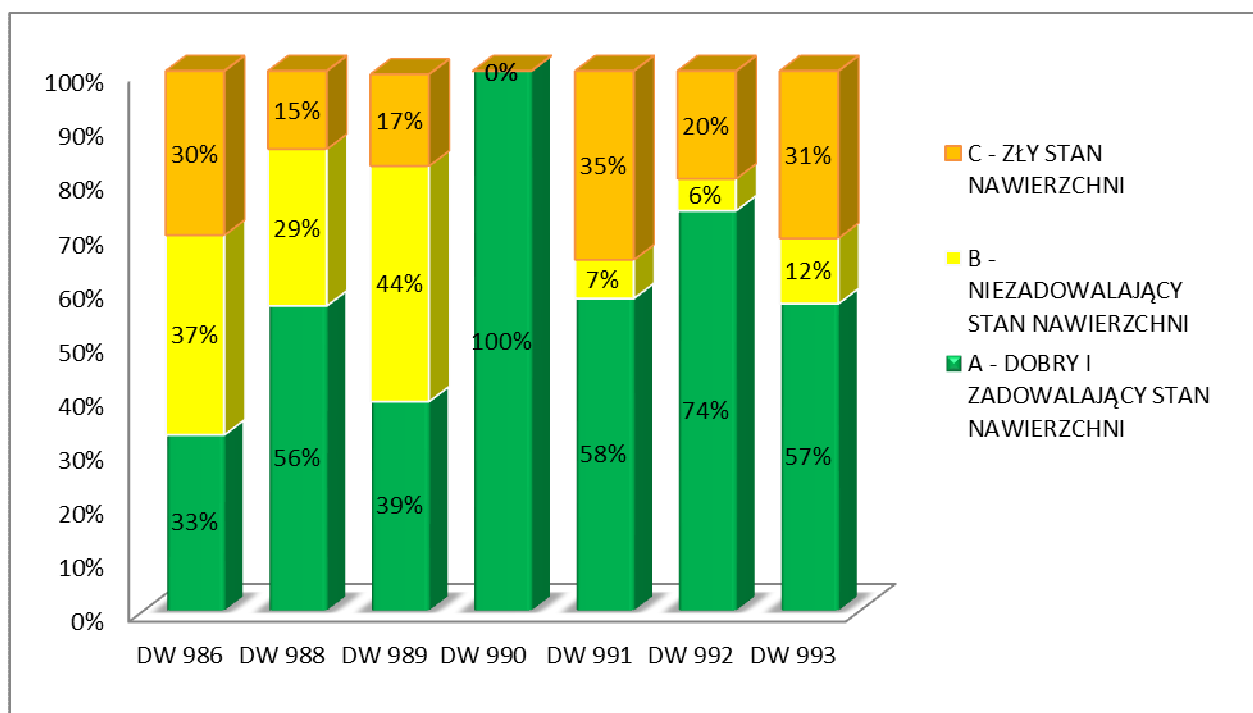


		133,518	153,930				
	jasielski	153,930	168,420	14,490	65,6	34,4	0,0

Tab. 7 Ocena stanu technicznego drogi krajowej nr 94

Nr drogi	Nazwa Powiatu	Kilometraż		Długość odcinka	Ogólny stan dróg [%]		
		od	do		dobry	niezadowalający	zły
DK 94	dębicki	527,456	534,964	26,801	84,8	15,2	0,0
		0,000	2,501				
		538,256	555,048				
	rzeszowski	577,734	587,513	14,064	71,6	21,3	7,1
602,347		606,632					

Zgodnie z danymi udostępnionymi z Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie udział odcinków o różnym stanie technicznym na drogach wojewódzkich nr 933, 922, 986, 989, 990 i 991 przedstawiono na wykresie poniżej:



Rys. 18 Procentowy udział odcinków o różnym stanie technicznym na drogach wojewódzkich

### Obciążenie ruchem kołowym oraz przepustowość infrastruktury drogowej wg. GPR 2010

Średni dobowy ruch na DK 19, na odcinku przebiegającym przez obszar objęty analizą, kształtuje się w przedziale od 6200 do 8100 pojazdów w ciągu doby. Największe natężenie ruchu kołowego odnotowano w okolicach Miejsca Piastowego – średnio ok. 8118 pojazdów w ciągu doby. Struktura ruchu



przedstawia się następująco: pojazdy osobowe stanowią 62,5% pojazdów ogółem, pojazdy dostawcze 11,7%, samochody ciężarowe bez przyczepy 8,2%, samochody ciężarowe z przyczepą 16,3%, autobusy 0,8%, a ciągniki rolnicze 0,1%. Droga krajowa nr 19 charakteryzuje się dużym ruchem pojazdów ciężkich – łącznie samochody ciężarowe bez przyczepy i ciężarowe z przyczepą stanowią 19,9% wszystkich pojazdów.

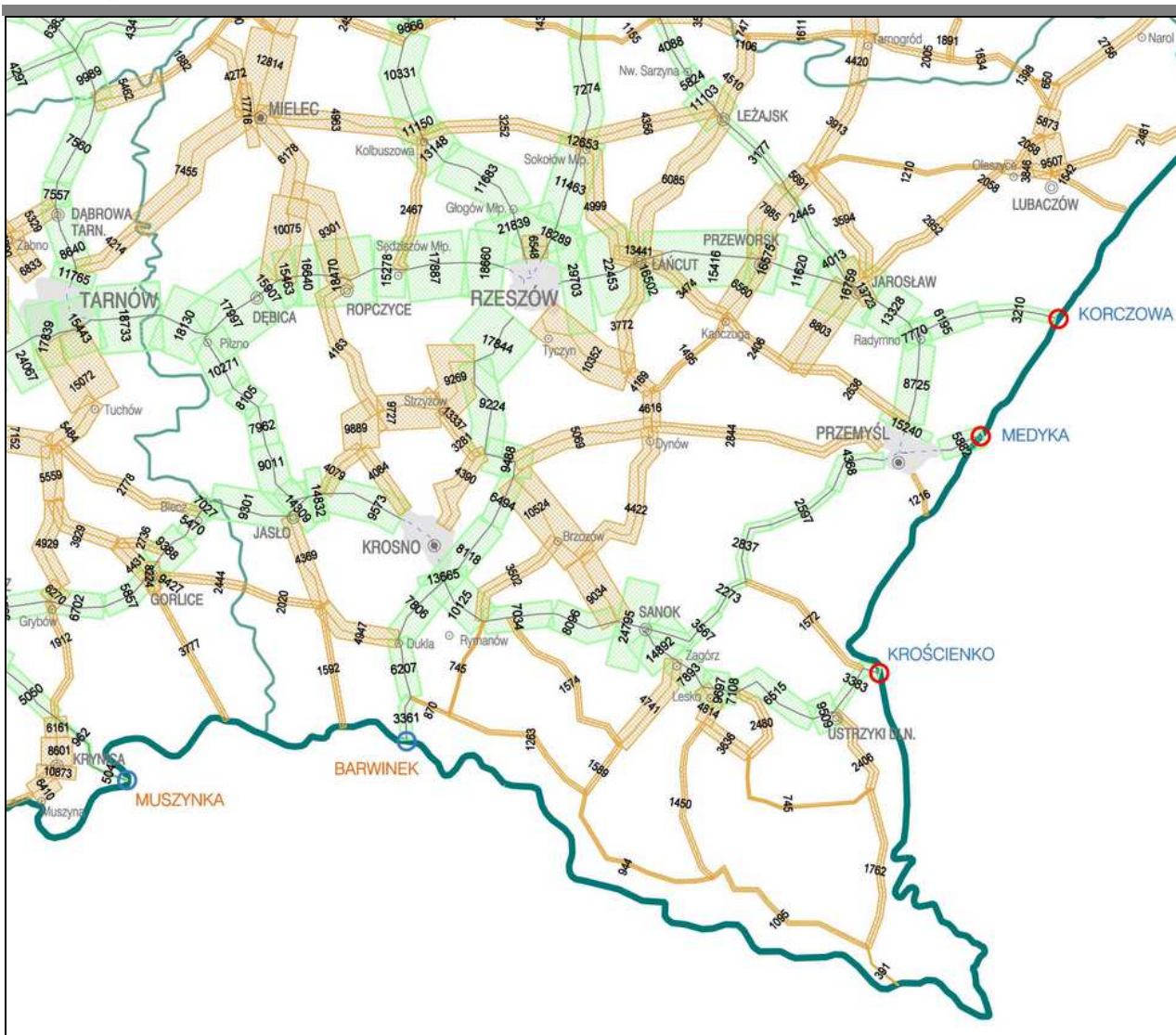
Przeprowadzony Generalny Pomiar Ruchu GPR 2010 wykazuje, że wielkość średniego dobowego ruchu na drodze krajowej nr 28 nie przekracza granicznego poziomu przepustowości. Na analizowanym odcinku DK 28 natężenia ruchu kształtują się w przedziale 9300 – 14800 pojazdów łącznie w obu kierunkach, w ciągu doby, w zależności od odcinka pomiarowego. Największe natężenia zaobserwowano w okolicach Jasta – średnio ok. 14832 pojazdów w ciągu doby w obu kierunkach łącznie, pozostałe wartości natężeń ruchu nie przekraczają 1000 pojazdów. Generalny Pomiar Ruchu 2010 przeprowadzony został w podziale na poszczególne kategorie pojazdów. Pojazdy osobowe stanowią 75,2% pojazdów ogółem, samochody dostawcze 10,5%, samochody ciężarowe bez przyczepy 3,4%, samochody z przyczepą 9,2%, autobusy 1,3% oraz ciągniki rolnicze 0,1%.

Średni dobowy ruch na DK 73, na odcinku przebiegającym przez obszar województwa małopolskiego, kształtuje się w przedziale od 7900 do 18700 pojazdów w ciągu doby. Największe natężenie ruchu kołowego odnotowano w okolicach Tarnowa – średnio ok. 18733 pojazdów w ciągu doby. Przedstawione natężenia nie wykazują przekroczeń poziomu przepustowości. Struktura ruchu przedstawia się następująco: pojazdy osobowe stanowią 64,6 % pojazdów ogółem, pojazdy dostawcze 10,8%, samochody ciężarowe 5,9%, samochody ciężarowe z przyczepą 17,2%, autobusy 1,1% a ciągniki rolnicze 0,03%. Droga krajowa nr 73 charakteryzuje się dużym ruchem pojazdów ciężkich – łącznie samochody ciężarowe i ciężarowe z przyczepą stanowią 23,1 % wszystkich pojazdów.

Średni dobowy ruch na DK 94, na odcinku przebiegającym przez obszar województwa małopolskiego, kształtuje się w przedziale od 15000 do 18000 pojazdów w ciągu doby. Największe natężenie ruchu kołowego odnotowano w okolicach Dębicy – średnio ok. 17997 pojazdów w ciągu doby. Przedstawione natężenia nie wykazują przekroczeń poziomu przepustowości. Struktura ruchu przedstawia się następująco: pojazdy osobowe stanowią 66,9 % pojazdów ogółem, pojazdy dostawcze 11,0%, samochody ciężarowe 5,6%, samochody ciężarowe z przyczepą 14,4%, autobusy 1,7% a ciągniki rolnicze 0,1%. Droga krajowa nr 73 charakteryzuje się dużym ruchem pojazdów ciężkich – łącznie samochody ciężarowe i ciężarowe z przyczepą stanowią 20,0% wszystkich pojazdów.

Średni dobowy ruch na drogach wojewódzkich kształtują wartości:

- DW 986 – 4163 pojazdów w ciągu doby,
- DW 988 – od 4079 do 9889 pojazdów w ciągu doby,
- DW 989 – 3281 pojazdów w ciągu doby,
- DW 990 – 4084 pojazdów w ciągu doby,
- DW 991 – 4390 pojazdów w ciągu doby,
- DW 992 – od 1592 do 4369 pojazdów w ciągu doby,
- DW 993 – od 2020 do 4947 pojazdów w ciągu doby,



Rys. 19 SDR wg Generalnego Pomiaru Ruchu na sieci dróg krajowych i wojewódzkich w 2010 roku



## II.6.2 Infrastruktura kolejowa

### Charakterystyka istniejącego układu

Długość linii kolejowych na terenie województwa podkarpackiego wynosi 972,977 km (jednotorowych – 740 km, dwu- i więcej torowych – 233 km).

Spośród linii kolejowych można wyróżnić linie o istotnym znaczeniu dla tranzytów kolejowych, o zasięgu krajowym i międzynarodowym.

W sieci kolejowej znajdują się następujące linie o znaczeniu międzynarodowym:

- Linia 91 stanowiąca linię E 30 wchodzącą w skład III korytarza paneuropejskiego Berlin Wrocław - Katowice - Kraków - Lwów prowadzącego ruch z Europy Zachodniej na Ukrainę.

W sieci kolejowej znajdują się następujące linie o znaczeniu krajowym:

- Linia nr 25 Łódź Kaliska - Dębica
- Linia nr 68 Lublin - Przeworsk
- Linia nr 71 Ocice – Rzeszów
- Linia nr 74 Sobów – Stalowa Wola Rozwadów
- Linia nr 91 Kraków - Medyka
- Linia nr 106 Rzeszów - Jasto
- Linia nr 107 Nowy Zagórze - Łupków
- Linia nr 108 Stróże- Krościenko

Prze teren województwa przebiega również ważna z punktu widzenia strategicznego linia szerokotorowa – LHS. Punktem styku wymienionej linii z liniami normalnotorowymi jest stacja Wola Baranowska, gdzie możliwy jest przeładunek towarów importowanych z krajów Wspólnoty Niepodległych Państw WNP na wagony normalnotorowe.

Na podstawie informacji zawartych w „Strategii Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego 2020” sieć linii kolejowych na Podkarpaciu, oprócz jego południowo-wschodnich części tj. Beskidu Niskiego i Bieszczad, jest wystarczająca dla obsługi tego obszaru. Stan techniczny linii jest niezadowolający z wyjątkiem linii nr 71 Ocice – Rzeszów modernizowanej do roku 2014. Linia nr 91 Kraków – Medyka obecnie jest modernizowana w celu przystosowania do prędkości 160 km/h na odcinku Kraków – Rzeszów (modernizacja zaplanowana na lata 2010 – 2015 r.).

### Podsumowanie i wnioski

Zgodnie z informacjami zawartymi w „Strategii Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego 2020” system transportu kolejowego będzie modernizowany poprzez poprawę stanu technicznego istniejącej infrastruktury kolejowej (modernizacja torowisk, obiektów dworcowych) oraz dążenie do jego rozbudowy (łącznie, podwójne torowiska, elektryfikacja linii). Konieczne będą inwestycje w nowoczesny tabor kolejowy.

W analizowanym obszarze planowane są zdania:

- Modernizacja magistrali kolejowej E30 do granicy państwa





- Modernizacja i rewitalizacja linii kolejowych prowadzących do przejść granicznych: L108, L107, L10, L25, oraz uzupełnienie układu kolejowego o łącznice kolejowe (w tym łącznica pomiędzy L106 i L108) oraz modernizacja i rewitalizacja kolei wąskotorowych, modernizację obiektów dworcowych i taboru.
- Skomunikowanie linią kolejową lotniska w Jasionce ze stolicą województwa.

### II.6.3 Infrastruktura lotnicza

#### Charakterystyka istniejącego układu

Największymi lotniskami w tej części kraju, usytuowanymi w bazowej sieci TEN-T, są Port Lotniczy Kraków-Balice oraz Port Lotniczy Katowice-Pyrzowice. Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka znajduje się w sieci uzupełniającej.

Na terenie województwa małopolskiego i podkarpackiego znajdują się również lotniska o znacznie mniejszym znaczeniu:

- Lotnisko Nowy Targ,
- Lotnisko Nowy Sącz – Łososina Dolna,
- Lotnisko Pobiednik Wielki.
- Lotnisko Iwonicz
- Lotnisko Krosno
- Lotnisko Mielec
- Lotnisko Stalowa Wola - Turbia

Ponadto, w tym obszarze znajdują się następujące lądowiska:

- Tarnów, Szpital im. św. Łukasza – lądowisko dla helikopterów,
- Tarnów, ul. Lotnicza – lądowisko RWY 250 m,
- Nowy Sącz – lądowisko Straży Granicznej,
- Wola Korzeniecka – lądowisko Arłamów
- Bezmiechowa Górna – lądowisko Bezmiechowa
- Werlas – lądowisko Dolina Ruchlinu - Hordeck
- Żernica Wyżna – lądowisko Dolina Ruchlinu – Żernica
- Jasło – lądowisko Ikar Jasło
- Krosno – lądowisko Krosno-Szpital
- Lesko – lądowisko Lesko-Szpital
- Rzeszów – lądowisko Rzeszów-Szpital
- Sanok – lądowisko Sanok – Baza i Sanok-Szpital,

Zgodnie z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego rozwój infrastruktury lotniczej obejmował będzie m.in. wzmocnienie rozwoju portu lotniczego Rzeszów – Jasionka, wraz z poprawą regionalnej i lokalnej dostępności komunikacyjnej oraz uruchomienie terminala intermodalnego, jak również modernizację i rozbudowę lotnisk w Mielcu i Krośnie z przystosowaniem dla ruchu pasażerskiego i towarowego oraz utrzymanie i rozwój elementów infrastruktury transportu lotniczego w tym lądowisk Krosno – Szpital oraz Ikar Jasło.



---

W sąsiedztwie planowanej trasy Kielce – Tarnów - Jasło – Krosno - S-19 na terenie województwa małopolskiego planowana jest budowa lotniska pasażerskiego w rejonie Nowego Sącza oraz Tarnowa.



## PROGNOZY RUCHU

### III.1 Prognozy ruchu kołowego

Jednym z podstawowych elementów zakresu opracowania jest wykonanie prognoz ruchu. Prognozy ruchu mają szczególne znaczenie w procesie decyzyjnym dotyczącym konieczności budowy nowych dróg, harmonogramie realizacji oraz doborze klas dróg oraz ich parametrów technicznych. Jako jeden z istotnych elementów stanowią podstawę w prowadzonych analizach ekonomicznych opłacalności realizacji inwestycji.

Podstawą wykonania obliczeń był Krajowy Model Ruchu 2005 (KMR 2005) opracowany na zlecenie Departamentu Studiów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Model ruchu został opracowany dla obszaru całego kraju. Podstawowej jednostce komunikacyjnej tj. rejonowi odpowiadają powiaty lub miasta na prawach powiatu. Rejony zewnętrzne są reprezentowane przez przejścia graniczne.

### III.2 Założenia do prognoz ruchu

Prognozy ruchu zostały wykonane dla wariantu bezinwestycyjnego będącego wariantem referencyjnym oraz dla wariantów inwestycyjnych reprezentujących poszczególne warianty przebiegu oraz klas dróg. Prognozy ruchu zostały wykonane dla roku 2040.

Prognozy wykonano przy użyciu programu do prognozowania i symulacji ruchu PTV VISUM 10.

Przy prognozowaniu ruchu wykorzystano opracowane w ramach KMR 2005 i uszczegółowione modele obejmujące:

- Model generacji ruchu
- Model sieci
- Model obszaru
- Model rozkładu przestrzennego

#### Model generacji ruchu

W opracowaniu wykorzystano Krajowy Model Ruchu udostępniony przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad. Model generacji ruchu został opracowany dla obszaru kraju w podziale na 335 rejonów komunikacyjnych wewnętrznych i 85 rejonów komunikacyjnych zewnętrznych. Na potrzeby opracowania model został ograniczony do obszaru analizy (województwo małopolskie oraz województwo podkarpackiego, części woj. śląskie, części woj. świętokrzyskiego, części woj. lubelskiego). Pozostałe rejony zostały zagregowane do rejonów zewnętrznych o potencjałach ruchotwórczych odpowiadających sumie ruchu w miejscu ograniczenia sieci. W obszarze analizy nastąpiło uszczegółowienie poprzez rozbięcie rejonów komunikacyjnych odpowiadającym powiatom na mniejsze rejony odpowiadające gminom. Wielkość generacji ruchu związanego z gminami została przydzielona proporcjonalnie do liczby ludności.

Na uwagę zasługuje fakt, że w przypadku rozdrobnienia rejonów do gmin, jako podstawowego rejonu komunikacyjnego, uszczegółowieniu uległa również ich generacja ruchu. Uwzględniono ruch międzygminny dotychczas pomijany, jako wewnętrzny ruch powiatów i nie prezentowany w rozkładach potoków.

Uszczegółowienie to nastąpiło na etapie kalibracji sieci i macierzy podróży do roku bazowego 2010.



Generacja ruchu z rejonów obejmuje ruch w czterech podstawowych kategoriach pojazdów: samochody osobowe, samochody dostawcze, samochody ciężarowe i samochody ciężarowe z przyczepami.

Generacja ruchu obliczona została dla okresu prognozowanego 2040

Prognoza wzrostu ruchu została wykonana w oparciu o zalecenia GDDKiA z uwzględnieniem podziału na kategorie pojazdów wg poniższych założeń:

#### 1. Wymagania ogólne do sporządzania prognoz ruchu

Opracowanie Prognozy Ruchu drogowego należy wykonać zgodnie z następującymi dokumentami:

- „Stadia i skład dokumentacji projektowej dla dróg i mostów w fazie przygotowania zadań” przyjętym Zarządzeniem GDDKiA z 11 maja 2009 roku,
- „Niebieską Księgą – Infrastruktura drogową” (aktualna wersja dostępna na stronie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego).

#### 2. Wymagania dodatkowe oraz wskazówki do prawidłowego sporządzania prognoz ruchu

- W korytarzu planowanej (analizowanej) inwestycji należy uszczegółowić rejon komunikacyjny, co najmniej do poziomu gmin. W uzasadnionych przypadkach (duże gminy, miasta gdzie planowany jest więcej niż 1 węzeł drogowy) wskazany jest dokładniejszy podział – podział gminy/miasta na kilka dzielnic/sołectw/osiedli.
- W modelu istniejącej sieci drogowej należy uwzględnić wszystkie drogi krajowe i wojewódzkie. W uzasadnionych przypadkach należy zakodować również ważniejsze drogi lokalne (np: stanowiące podłączenie gminy/dzielnicy/sołectwa/osiedla do węzła drogi wyższej kategorii czy też będące głównym dojazdem do centrum rejonu komunikacyjnego).
- Model sieci drogowej dla stanu istniejącego powinien zostać skalibrowany do najaktualniejszych wyników Generalnego Pomiaru Ruchu lub do aktualnie przeprowadzonych pomiarów ruchu (zakres pomiarów i wymagania powinien być uzgodniony z Departamentem Studiów). W korytarzu planowanej inwestycji wymaga się zgodności modelu z wynikami najaktualniejszego GPR-u do  $\pm 15\%$  dla dróg krajowych oraz  $\pm 20\%$  dla dróg wojewódzkich.
- Należy przyjmować realne scenariusze rozwoju sieci drogowej, zgodnie z aktualnym harmonogramem inwestycyjnym GDDKiA. Rozwój sieci drogowej należy każdorazowo uzgadniać z Departamentem Studiów GDDKiA.
- Jednostkowe koszty czasu i eksploatacji pojazdów powinny być dostosowane do wymagań aktualnie obowiązującej wersji „Niebieskiej Księgi – Infrastruktura drogową”.
- Sieć dróg objętych opłatami oraz aktualnie obowiązujących stawek opłat należy przyjmować zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 22 marca 2011 r. i z jego późniejszymi zmianami,
- Wysokości stawek opłat za korzystanie z autostrad, dróg ekspresowych i niektórych dróg krajowych do prognoz ruchu należy uzgadniać z Departamentem Studiów.
- Sieć dróg i wysokość opłat dla odcinków koncesyjnych autostrad należy przyjmować do prognoz zgodnie z aktualnie obowiązującymi stawkami na danym odcinku drogi.



Zgodnie z zalecaną metodą:

- Wskaźniki wzrostu ruchu wewnętrznego zostały określone w zależności od wskaźników wzrostu PKB dla czterech kategorii pojazdów: samochody osobowe, samochody dostawcze, samochody ciężarowe bez przyczep i naczep, samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami.
- Wskaźniki wzrostu ruchu wewnętrznego dla autobusów przyjęto niezależnie od PKB. Dla uproszczenia ze względu na niewielkie udziały ruchu autobusowego w SDR, w obszarach zamiejsczych do celów analiz planistyczno projektowych (nieistotny wpływ SDR autobusowego na warunki ruchu i konstrukcje nawierzchni) dopuszcza się przyjmowanie wskaźnika wzrostu równego 1,0.
- Do określenia ww. wskaźników wzrostu wykorzystano między innymi opublikowaną w 2003 przez Komisję Europejską prognozę dotyczącą możliwych kierunków rozwoju sektorów energetycznego i transportowego UE do roku 2030. Dokument ten zawiera prognozy dotyczące populacji, PKB, przewozów pasażerskich oraz tonażu przewozów towarowych w podziale na rodzaje transportu, na poszczególne państwa UE oraz na kilka obszarów obejmujących kraje sąsiadujące z UE.
- Określając wskaźniki wzrostu ruchu pojazdów przeanalizowano między innymi: politykę transportową w Polsce oraz UE, trendy w transporcie w krajach UE, krajach kandydujących i sąsiednich, podział zadań przewozowych pomiędzy rodzaje i środki transportu, prognozy PKB w krajach UE i Polsce, prognozy demograficzne.

W celu obliczenia wskaźnika rocznego procentowego wzrostu ruchu na podstawie wskaźnika rocznego procentowego wzrostu PKB dla danej kategorii pojazdów, przemnożono odpowiedni współczynnik elastyczności WE przez właściwy wskaźnik wzrostu PKB dla podregionu oraz wybranego roku.

Współczynnik elastyczności WE uzależniający wskaźnik wzrostu ruchu od wskaźnika wzrostu PKB w poszczególnych okresach przedstawiono w poniższej tabeli.

Lp.	Kategoria pojazdu	WE (wskaźnik elastyczności)	
		2008-2015	2016-2040
1	Samochody osobowe	0,90	0,80
2	Samochody dostawcze	0,33	0,33
3	Samochody ciężarowe bez przyczep i naczep	0,35	0,35
4	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami	1,07	1,00

Metoda opracowania prognozy bazuje na współczynnikach wzrostu PKB, opublikowanych w lipcu 2012 roku, w jednym wariantcie.

Poniżej przedstawiono zastosowane wskaźniki wzrostu PKB dla podstawowych obszarów analizy podregionów: rzeszowskiego, krośnieńskiego, przemyskiego oraz tarnowskiego i nowosądeckiego.





Prognozy wskaźnika wzrostu PKB na okres 2008-2025 (źródło: GDDKiA)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
rzeszowski	3,7	3,3	2,0	2,8	3,1	3,2	3,0	3,1	3,0	2,8	2,8	2,9	2,8	2,7	2,6	2,5
krośnieński	3,5	3,1	1,9	2,6	2,9	2,9	2,8	2,9	2,8	2,6	2,4	2,5	2,4	2,3	2,2	2,2
przemyski	3,5	3,1	1,9	2,6	2,9	2,9	2,8	2,9	2,8	2,6	2,4	2,5	2,4	2,3	2,2	2,2
tarnowski	4,0	3,9	2,4	3,3	3,6	3,7	3,5	3,6	3,5	3,2	3,1	3,2	3,1	3,0	2,9	2,8
nowosądecki	4,0	3,9	2,4	3,3	3,6	3,7	3,5	3,6	3,5	3,2	3,1	3,2	3,1	3,0	2,9	2,8
krakowski	4,2	4,1	2,6	3,5	3,9	4,0	3,8	3,9	3,8	3,5	3,6	3,6	3,5	3,4	3,3	3,2
m. Kraków	4,2	4,1	2,6	3,5	3,9	4,0	3,8	3,9	3,8	3,5	3,6	3,6	3,5	3,4	3,3	3,2

Prognozy wskaźnika wzrostu PKB na okres 2026-2040 (źródło: GDDKiA)

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
rzeszowski	2,5	2,7	2,6	2,6	2,6	2,5	2,5	2,5	2,4	2,4	2,3	2,3	2,2	2,1	2,1
krośnieński	2,2	2,2	2,1	2,1	2,1	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	1,9	1,9	1,8	1,7	1,7
przemyski	2,2	2,2	2,1	2,1	2,1	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	1,9	1,9	1,8	1,7	1,7
tarnowski	2,8	2,8	2,7	2,7	2,7	2,6	2,6	2,6	2,5	2,5	2,4	2,4	2,3	2,2	2,1
nowosądecki	2,8	2,8	2,7	2,7	2,7	2,6	2,6	2,6	2,5	2,5	2,4	2,4	2,3	2,2	2,1
krakowski	3,2	3,3	3,2	3,2	3,2	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,0	3,0	2,9	2,7	2,6
m. Kraków	3,2	3,3	3,2	3,2	3,2	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,0	3,0	2,9	2,7	2,6

W odniesieniu do rejonów reprezentujących przejścia graniczne zastosowano wskaźniki wzrostu ruchu poszczególnych kategorii pojazdów na granicach Polski, w kolejnych horyzontach czasowych prognozy - scenariusz średniego rozwoju gospodarczego.



Granica/państwo	Rok											
	Samochody osobowe											
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2020	2025	2030	2035	2040
Rosja	1,17	1,22	1,26	1,31	1,36	1,40	1,45	1,73	2,02	2,31	2,59	2,84
Litwa	1,17	1,22	1,26	1,31	1,36	1,40	1,45	1,73	2,02	2,31	2,59	2,84
Białoruś	1,05	1,07	1,09	1,12	1,14	1,16	1,18	1,30	1,41	1,50	1,56	1,57
Ukraina	1,17	1,22	1,26	1,31	1,36	1,40	1,45	1,73	2,02	2,31	2,59	2,84
Słowacja	1,18	1,23	1,27	1,32	1,37	1,41	1,46	1,73	2,04	2,33	2,59	2,79
Czechy	1,18	1,23	1,27	1,32	1,37	1,41	1,46	1,73	2,04	2,33	2,59	2,79
Niemcy	1,18	1,23	1,27	1,32	1,37	1,41	1,46	1,73	2,04	2,33	2,59	2,79
Morska	1,18	1,23	1,27	1,32	1,37	1,41	1,46	1,73	2,04	2,33	2,59	2,79
	Samochody dostawcze											
Rosja	1,01	1,03	1,04	1,06	1,07	1,09	1,10	1,19	1,28	1,36	1,43	1,50
Litwa	1,01	1,03	1,04	1,06	1,07	1,09	1,10	1,19	1,28	1,36	1,43	1,50
Białoruś	1,01	1,02	1,02	1,03	1,03	1,04	1,04	1,07	1,09	1,15	1,19	1,22
Ukraina	1,01	1,03	1,04	1,06	1,07	1,09	1,10	1,19	1,28	1,36	1,43	1,50
Słowacja	1,02	1,04	1,05	1,07	1,08	1,10	1,11	1,19	1,29	1,37	1,43	1,47
Czechy	1,02	1,04	1,05	1,07	1,08	1,10	1,11	1,19	1,29	1,37	1,43	1,47
Niemcy	1,02	1,04	1,05	1,07	1,08	1,10	1,11	1,19	1,29	1,37	1,43	1,47
Morska	1,02	1,04	1,05	1,07	1,08	1,10	1,11	1,19	1,29	1,37	1,43	1,47
	Samochody ciężarowe											
Rosja	1,02	1,04	1,05	1,07	1,08	1,10	1,11	1,21	1,29	1,38	1,48	1,57
Litwa	1,03	1,05	1,06	1,08	1,09	1,11	1,12	1,21	1,31	1,40	1,48	1,54
Białoruś	1,02	1,03	1,03	1,04	1,05	1,05	1,06	1,09	1,10	1,18	1,25	1,32
Ukraina	1,02	1,04	1,05	1,07	1,08	1,10	1,11	1,21	1,29	1,38	1,48	1,57
Słowacja	1,03	1,05	1,06	1,08	1,09	1,11	1,12	1,21	1,31	1,40	1,48	1,54
Czechy	1,03	1,05	1,06	1,08	1,09	1,11	1,12	1,21	1,31	1,40	1,48	1,54
Niemcy	1,03	1,05	1,06	1,08	1,09	1,11	1,12	1,21	1,31	1,40	1,48	1,54
Morska	1,03	1,05	1,06	1,08	1,09	1,11	1,12	1,21	1,31	1,40	1,48	1,54
	Samochody ciężarowe z przyczepą lub naczepą											
Rosja	2,38	2,54	2,69	2,85	3,01	3,16	3,32	4,26	5,95	7,16	7,81	8,02
Litwa	2,00	2,10	2,19	2,29	2,38	2,48	2,57	3,14	3,76	4,29	4,57	4,64
Białoruś	1,67	1,72	1,78	1,83	1,88	1,94	1,99	2,56	3,27	3,68	3,83	3,88
Ukraina	2,38	2,54	2,69	2,85	3,01	3,16	3,32	4,26	5,95	7,16	7,81	8,09
Słowacja	2,00	2,10	2,19	2,29	2,38	2,48	2,57	3,14	3,76	4,29	4,62	4,74
Czechy	2,00	2,10	2,19	2,29	2,38	2,48	2,57	3,14	3,76	4,29	4,62	4,74
Niemcy	2,00	2,10	2,19	2,29	2,38	2,48	2,57	3,14	3,76	4,29	4,62	4,74
Morska	2,00	2,10	2,19	2,29	2,38	2,48	2,57	3,14	3,76	4,29	4,62	4,74

Przytoczone wartości dotyczą wzrostu ruchu od roku 2005 (rok opracowania KMR). Na potrzeby niniejszej prognozy jako okres bazowy przyjęto rok 2010, zatem zostały zmniejszone o pierwszy okres pięcioletni 2005 – 2010.



## Model rozkładu przestrzennego

Model rozkładu ruchu oparto o rozkład przestrzenny Krajowego Modelu Ruchu opracowany na bazie m.in. badań ankietowych i dane statystycznych GUS z zachowaniem zasad modelu grawitacyjnego (liczba podróży między poszczególnymi rejonami wynika z funkcji potencjału rejonów i odległości między nimi). W związku z uszczegółowieniem modelu obszaru o rejonu reprezentujące gminy, szczególnie w rejonach dużych miast, gdzie występuje zwiększony ruch lokalny, przeprowadzono dodatkową kalibrację modeli uwzględniającą to zjawisko. Pozostałe elementy rozkładu przestrzennego zostały zachowane zgodnie z pierwotnym modelem KMR.

## Model sieci

Model sieci opiera się na podstawowym układzie dróg krajowych oraz wojewódzkich zawartym w KMR 2005 i obejmuje 49 typów odcinków w zależności od klasy drogi oraz parametrów technicznych (przekroju poprzecznego, przepustowości, prędkości)

Na etapie uszczegółowiania modelu obszaru (rozbicia powiatów na gminy), o obszarze analizy przeprowadzono aktualizację odcinków dróg krajowych i wojewódzkich tworząc nowe węzły umożliwiające prawidłowe podpięcie nowych rejonów komunikacyjnych.

W modelu sieci dla okresu perspektywicznego rok 2040 uwzględniono planowany rozwój sieci drogowej uzupełniając model o następujące inwestycje:

- droga ekspresowa S19 – Barwinek – Kuźnica Białostocka
- Beskidzka Droga Integracyjna (DK 52)
- autostrada A4 do granicy z Ukrainą
- droga ekspresowa S7 – Chyżne – Kielce
- droga ekspresowa S1 po zachodniej stronie województwa małopolskiego,

W prognozie na rok 2040 przyjęto założenie, iż opłaty na odcinkach autostrad, dróg ekspresowych i pozostałych dróg krajowych będą pobierane zgodnie z obowiązującymi przepisami, w zależności od kategorii pojazdu.

## Model obszaru

Udostępniony KMR 2005 został ograniczony do części odpowiadającej analizowanemu obszarowi wraz z niezbędnym obszarem buforowym tj. województw małopolskiego, śląskiego, świętokrzyskiego i lubelskiego. Uzyskany w ten sposób obszar został uszczegółowiony o rejonu odpowiadające gminom. Model uzupełniono łącznie o 221 gmin, z czego 42 gmin na terenie województwa podkarpackiego. Rozbicie rejonów komunikacyjnych odpowiadających powiatom na gminy pozwoliło na wierniejsze odwzorowanie potoków ruchu na sieci drogowej, a jednocześnie korespondowało z podstawową jednostką administracyjną analizowaną w pozostałych częściach opracowania.

Podłączenia nowych rejonów komunikacyjnych (gmin) wykonano do najbliższego węzła względem centroidy rejonu, z uwzględnieniem rzeczywistego rozmieszczenia środka ciężkości gminy oraz licznych



ograniczeń terenowych (duża część gmin ma ograniczone powiązania komunikacyjne wynikające z górskiego charakteru terenu).

### Kalibracja modelu

Wielkości ruchu zmierzonego w przeprowadzonych badaniach GPR 2010 wprowadzono do modelu, a następnie poddano kalibracji za pomocą funkcji wewnętrznej programu PTV Visum – TFlowFuzzy. Kalibracja modelu została przeprowadzona na sieci dróg krajowych oraz wojewódzkich z uwzględnieniem różnych kategorii pojazdów. Kalibrację modelu przeprowadzono dla 235 odcinków sieci rozmieszczonych równomiernie na terenie województwa podkarpackiego oraz wybranych odcinkach województw sąsiednich.

Określenie zgodności modelu z pomiarami ruchu określono przy wykorzystaniu dwóch metod: wewnętrznej funkcji  $R^2$  oraz wskaźnika GEH wg następującego wzoru:

$$GEH = \sqrt{\frac{(E - V)^2}{(E + V) / 2}}$$

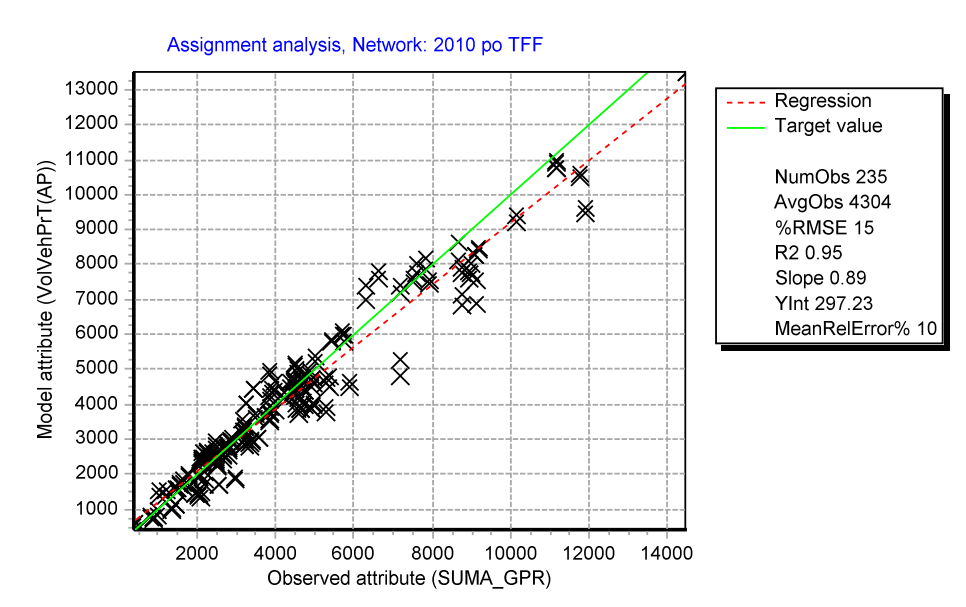
gdzie:

E – wynik uzyskany w modelu [poj/godz.]

V – wynik pomiarów ruchu [poj/godz.]

W wyniku przeprowadzonej procedury iteracyjnej uzyskano zgodność modelu z pomiarami na poziomie  $R^2 = 0,95$  oraz  $GEH = 85$ . Pozwala to na wykorzystanie skalibrowanego modelu ruchu do opracowania prognoz dla okresów perspektywicznych.

Porównanie wyników kalibracji modelu z GPR 2010:



### Rozkład ruchu na sieć

W oparciu o skonstruowane modele: obszaru, generacji ruchu, sieci drogowej, przestrzennego rozkładu ruchu wykonano rozkład ruchu na sieć, dla wariantu bezinwestycyjnego oraz poszczególnych



wariantów inwestycyjnych, w wyniku, czego uzyskano wielkości potoków ruchu kołowego. Porównanie poszczególnych wariantów odbyło się z wykorzystaniem parametrów pracy przewozowej w postaci pojazdokilometrów oraz pojazdogodzin.

### Scenariusz referencyjny

Wariant referencyjny stanowi obraz prognozowanych potoków ruchu w przypadku zaniechania realizacji analizowanej inwestycji drogowej i stanowi on odniesienie, do którego są porównywane wyniki scenariuszy inwestycyjnych.

W takim przypadku wzrost ruchu spowoduje zwiększenie potoków ruchu na sieci istniejącej z jednoczesnym spadkiem prędkości oraz dużym wzrostem pracy przewozowej pojazdogodzin. Na podstawowych drogach obszaru średni dobowy ruch SDR w roku 2040 wyniesie: Autostrada A4 (odc. Tarnów - Rzeszów) – 37 300 – 52 600 pojazdów, S19 (odc. Rzeszów - Barwinek) – 8 200 – 52 800 pojazdów, DK 28 (Gorlice - Jasło) ok. 14 700 pojazdów, DK 28 (Jasło – Krosno) ok. 12 000 pojazdów, DK 73 (Pilzno - Jasło) ok. 13 300 – 15 100 pojazdów.

### Warianty rozwoju sieci drogowej

Warianty inwestycyjne zakładały realizację nowej drogi Kielce - Tarnów – Jasło - Krosno do drogi ekspresowej S19 (Miejsce Piastowe). Analizę prognoz ruchu przeprowadzono dla łącznie czterech wariantów tej drogi: dwa w klasie drogi GP (główniej ruchu przyspieszonego) oraz dwa w klasie drogi S (ekspresowej).

#### Wariant GP 1

W przypadku realizacji drogi w wariantcie GP1 potoki ruchu na podstawowych drogach obszaru średni dobowy ruch SDR w roku 2040 wyniesie: Autostrada A4 (odc. Tarnów - Rzeszów) – 30 600 – 36 600 pojazdów, S19 (odc. Rzeszów - Barwinek) – 8 000 – 44 200 pojazdów, DK 28 (Gorlice - Jasło) ok. 17 800 pojazdów, obecny przebieg DK 28 (Jasło – Krosno) ok. 1 000 - 6 800 pojazdów, DK 73 (Pilzno - Jasło) ok. 6 200 – 8 000 pojazdów. Na projektowanym nowym odcinku drogi średni dobowy ruch na odcinku pomiędzy Jasłem i Krosnem wyniesie 19 300 – 27 300 pojazdów, a na odcinku od Jasła do Tarnowa 21 900 – 32 000 pojazdów.

#### Wariant GP 2

W przypadku realizacji drogi w wariantcie GP2 potoki ruchu na podstawowych drogach obszaru średni dobowy ruch SDR w roku 2040 wyniesie: Autostrada A4 (odc. Tarnów - Rzeszów) – 30 700 – 34 800 pojazdów, S19 (odc. Rzeszów - Barwinek) – 8 200 – 44 300 pojazdów, DK 28 (Gorlice - Jasło) ok. 17 700 pojazdów, obecny przebieg DK 28 (Jasło – Krosno) ok. 600 - 7 900 pojazdów, DK 73 (Pilzno - Jasło) ok. 3 500 – 5 300 pojazdów. Na projektowanym nowym odcinku drogi średni dobowy ruch na odcinku pomiędzy Jasłem i Krosnem wyniesie 19 400 – 26 100 pojazdów, a na odcinku od Jasła do Tarnowa 24 300 – 34 300 pojazdów.

#### Wariant S 1

W przypadku realizacji drogi w wariantcie S1 potoki ruchu na podstawowych drogach obszaru średni dobowy ruch SDR w roku 2040 wyniesie: Autostrada A4 (odc. Tarnów - Rzeszów) – 28 800 – 32 000 pojazdów, S19 (odc. Rzeszów - Barwinek) – 8 200 – 42 400 pojazdów, DK 28 (Gorlice - Jasło) ok. 15 700 pojazdów, obecny przebieg DK 28 (Jasło – Krosno) ok. 900 - 13 600 pojazdów, DK 73 (Pilzno - Jasło) ok. 2 700





– 4 600 pojazdów. Na projektowanym nowym odcinku drogi średni dobowy ruch na odcinku pomiędzy Jasłem i Krosnem wyniesie 17 800 – 25 000 pojazdów, a na odcinku od Jasła do Tarnowa 26 300 – 38 200 pojazdów.

### Wariant S 2

W przypadku realizacji drogi w wariantcie S2 potoki ruchu na podstawowych drogach obszaru średni dobowy ruch SDR w roku 2040 wyniesie: Autostrada A4 (odc. Tarnów - Rzeszów) – 30 000 – 33 100 pojazdów, S19 (odc. Rzeszów - Barwinek) – 8 200 – 43 200 pojazdów, DK 28 (Gorlice - Jasło) ok. 13 900 pojazdów, obecny przebieg DK 28 (Jasło – Krosno) ok. 4 500 - 8 900 pojazdów, DK 73 (Pilzno - Jasło) ok. 5 200 – 7 000 pojazdów. Na projektowanym nowym odcinku drogi średni dobowy ruch na odcinku pomiędzy Jasłem i Krosnem wyniesie 15 600 – 27 200 pojazdów, a na odcinku od Jasła do Tarnowa 26 000 – 35 300 pojazdów.

Jak widać w każdym z wariantów potoki ruchu, bez względu na klasę drogi, na projektowanym odcinku są na zbliżonym poziomie. Następuje duże przejęcie potoków ruchu szczególnie z drogi krajowej 28 pomiędzy Jasłem i Krosnem oraz z drogi krajowej 73 pomiędzy Pilznem i Jasłem, co jest widoczne szczególnie w wariantcie GP1. Z kolei największe zmniejszenie ruchu na drodze krajowej nr 73 powoduje wprowadzenie nowej drogi w wariantcie S1.

Na pozostałych drogach Małopolski i Podkarpacia realizacja tej drogi powoduje zmniejszenie ruchu na relacjach pomiędzy Tarnowem a Jasłem i Krosnem oraz m.in. na odcinku A4 pomiędzy Tarnowem i Rzeszowem.

### **Praca przewozowa układu drogowego**

Analizowane scenariusze przebiegów i połączeń dróg oraz warianty ich klas zostały poddane analizie pod kątem wynikających z rozkładów ruchu na sieci parametrów układu drogowego. Ocenie poddano pracę przewozową pojazdokilometrów, pracę przewozową pojazdogodzin oraz średnią prędkość podróży. Scenariusze inwestycyjne zostały porównane ze scenariuszem bezinwestycyjnym.

Najlepszym rozwiązaniem uwzględniającym osiągającą najniższą wartość pracy przewozowej pojazdogodzin przy jednoczesnej najwyższej średniej prędkości jest wariant S2, co wydaje się być uzasadnione z racji realizacji projektowanego połączenia, jako drogi ekspresowej. Z kolei niższa prędkość w wariantcie S1 świadczy o jego większym obciążeniu ruchem pojazdów, a tym samym lepszym wykorzystaniu.

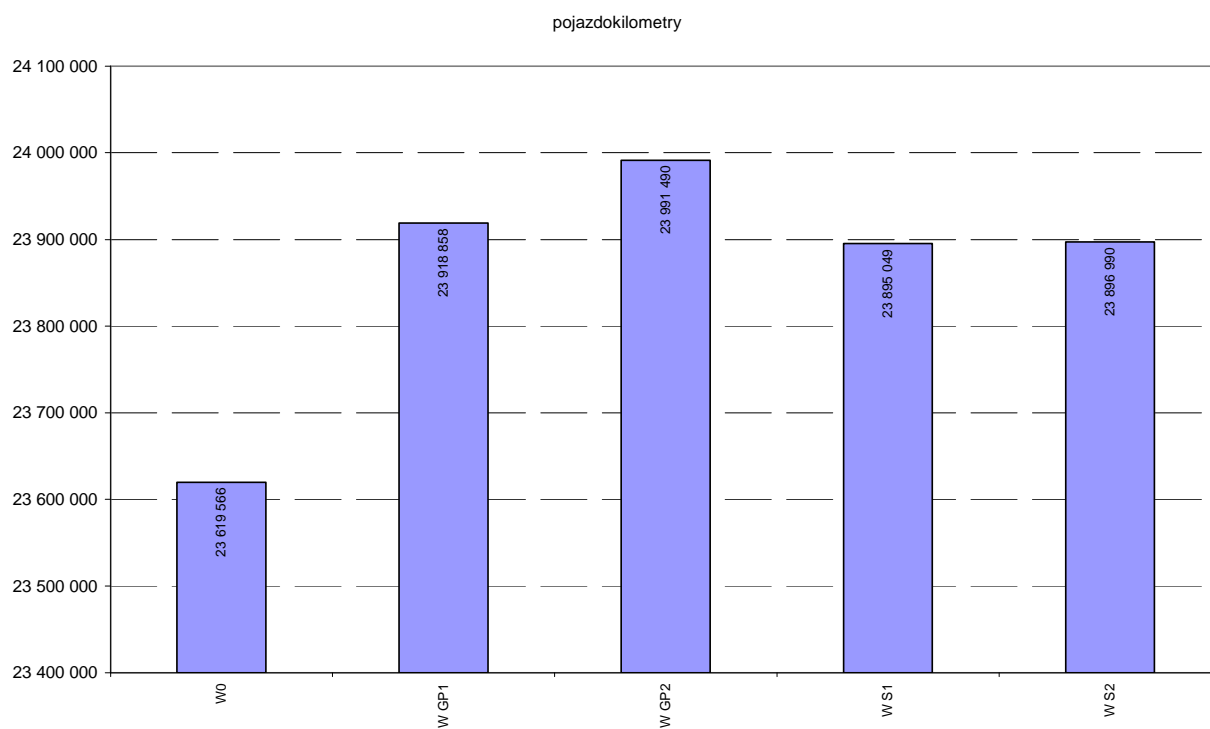
Pomiędzy wariantami GP 1 i GP2 występuje niewielka różnica parametrów pracy przewozowej. Takie wyniki o podobnym obciążeniu ruchem oraz dobrym dopasowaniu do potrzeb przewozowych.

Prognozy ruchu i ich wyniki należy traktować, jako wytyczne przy podejmowaniu decyzji o wyborze ich klasy i parametrów technicznych, pomocne są również w analizach dotyczących przebiegu niektórych odcinków dróg oraz powiązań z innymi drogami różnych klas. Niemniej jednak są elementem składowym analizy wielokryterialnej i nie powinny decydować o wyborze wariantu.

W poniższej tabeli przedstawiono zestawienie podstawowych parametrów pracy przewozowej układu drogowego wraz z ich graficzną ilustracją. Podane wielkości, oprócz korytarza nowej drogi, dotyczą również istniejącej sieci drogowej będącej w zasięgu oddziaływania nowego połączenia.

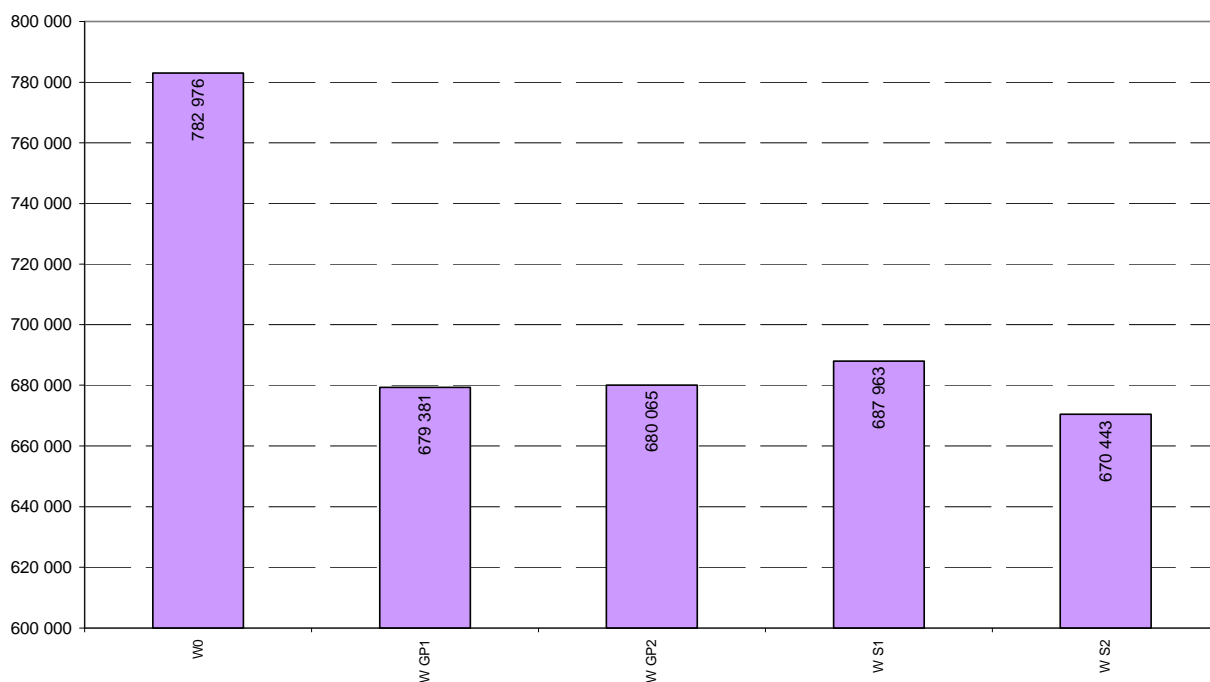


Wariant	Praca przewozowa w pojazdokilometrach	Praca przewozowa w pojazdogodzinach	średnia prędkość podróży
<i>Jednostka</i>	<i>pojazdokm</i>	<i>pojazdogodz</i>	<i>km/h</i>
<b>Wariant referencyjny 2030</b>	<b>23 619 566</b>	<b>782 976</b>	<b>30,2</b>
<b>Wariant GP 1</b>	<b>23 918 858</b>	<b>679 381</b>	<b>35,2</b>
<b>Wariant GP 2</b>	<b>23 991 490</b>	<b>680 065</b>	<b>35,3</b>
<b>Wariant S 1</b>	<b>23 895 049</b>	<b>687 963</b>	<b>34,7</b>
<b>Wariant S 2</b>	<b>23 896 990</b>	<b>670 443</b>	<b>35,6</b>

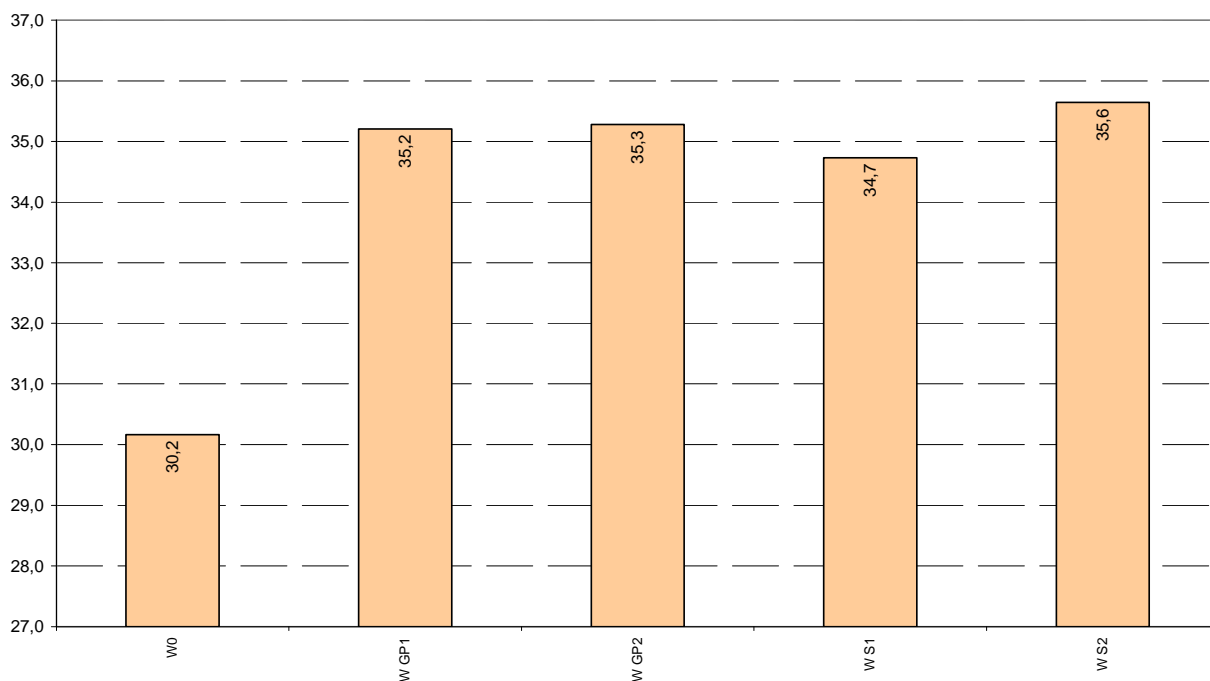




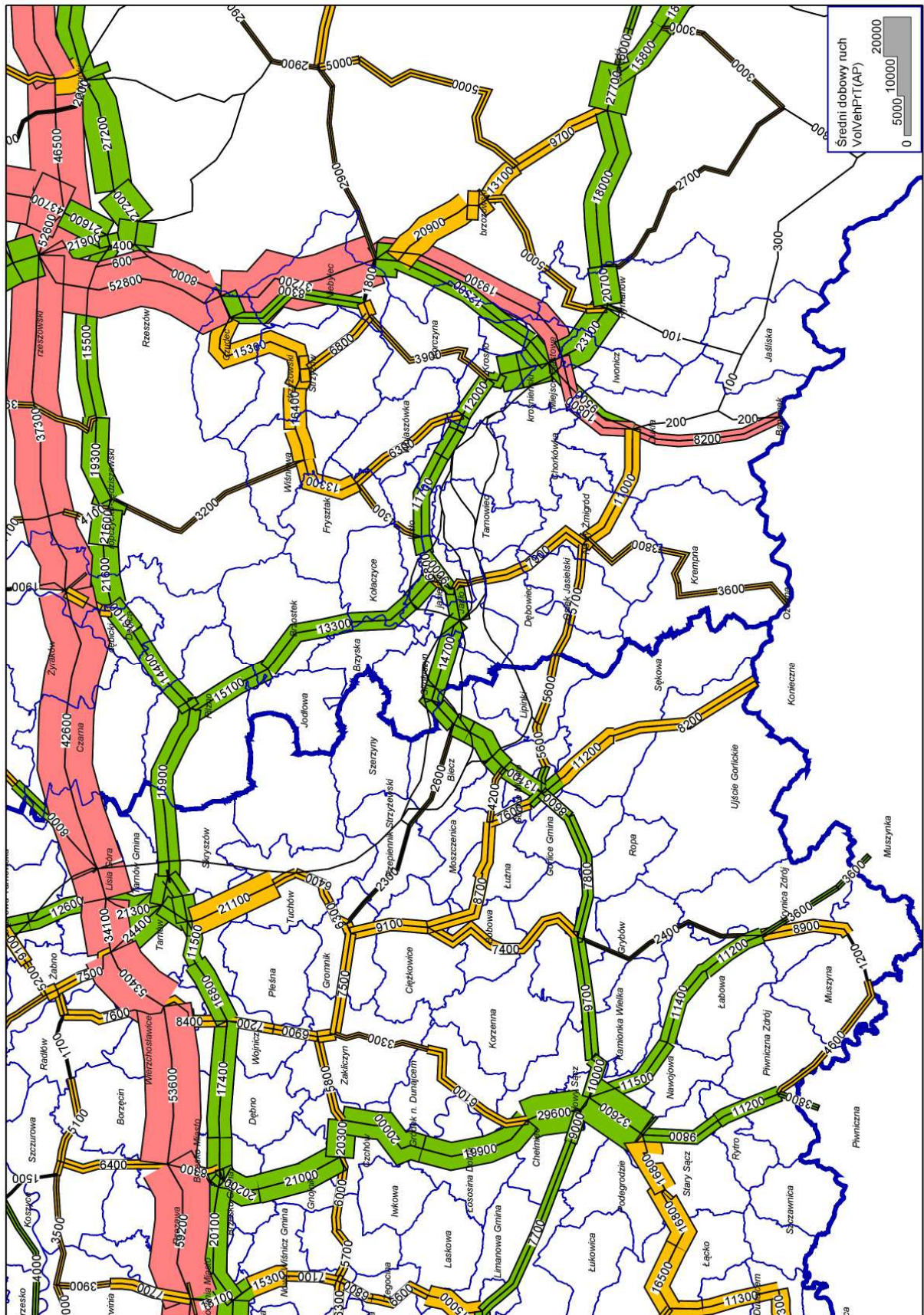
pojazdogodziny



średnia prędkość



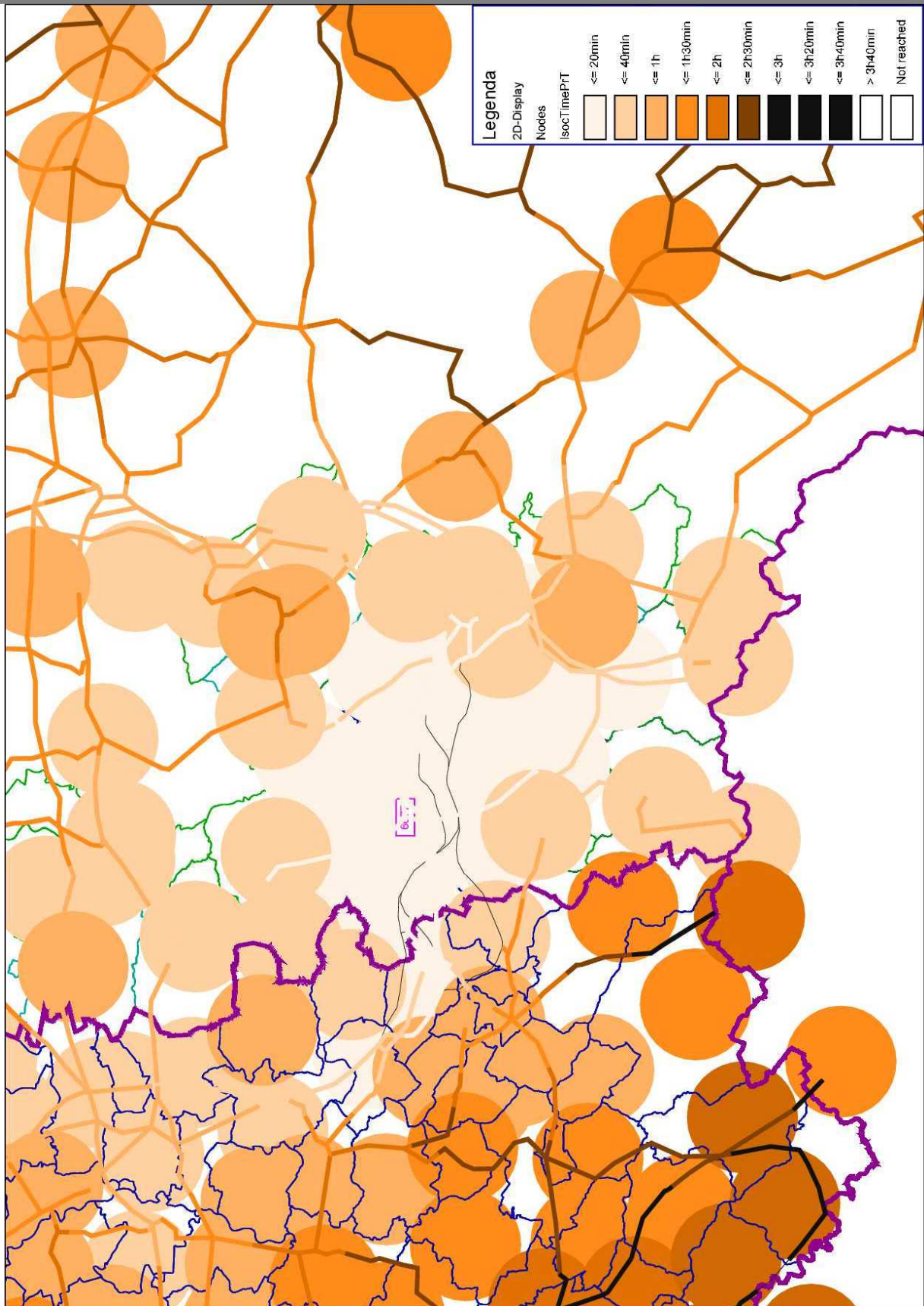
Wyniki prognoz ruchu w postaci potoków ruchu oraz rysunków dostępności Jasła oraz Krosna w poszczególnych scenariuszach przedstawiono poniżej.



Rys. 20 Potoki ruchu kołowego – Scenariusz „Nic nie robić” Rok 2040

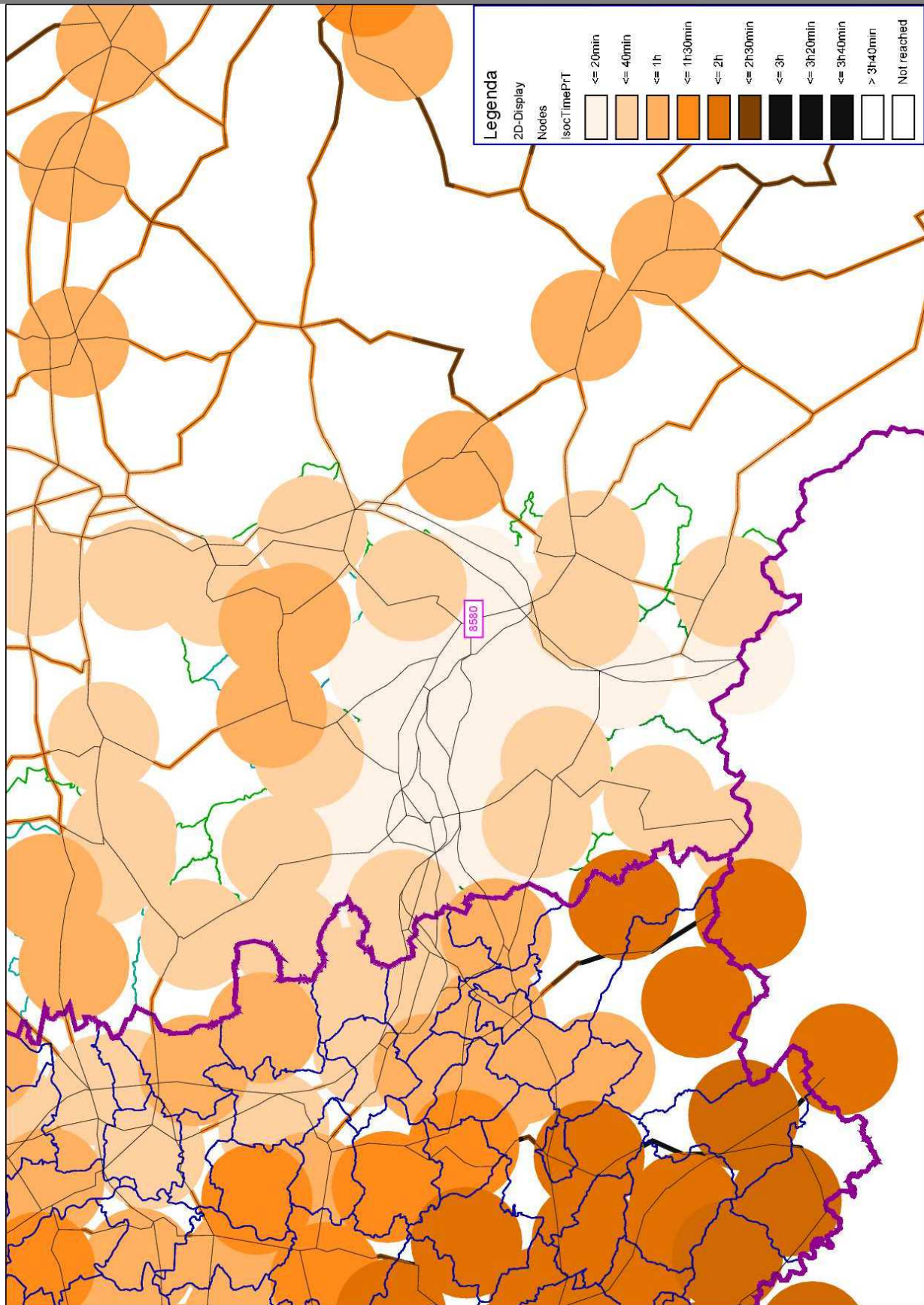
Projekt jest częściowo finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i budżetu państwa w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 – 2013.





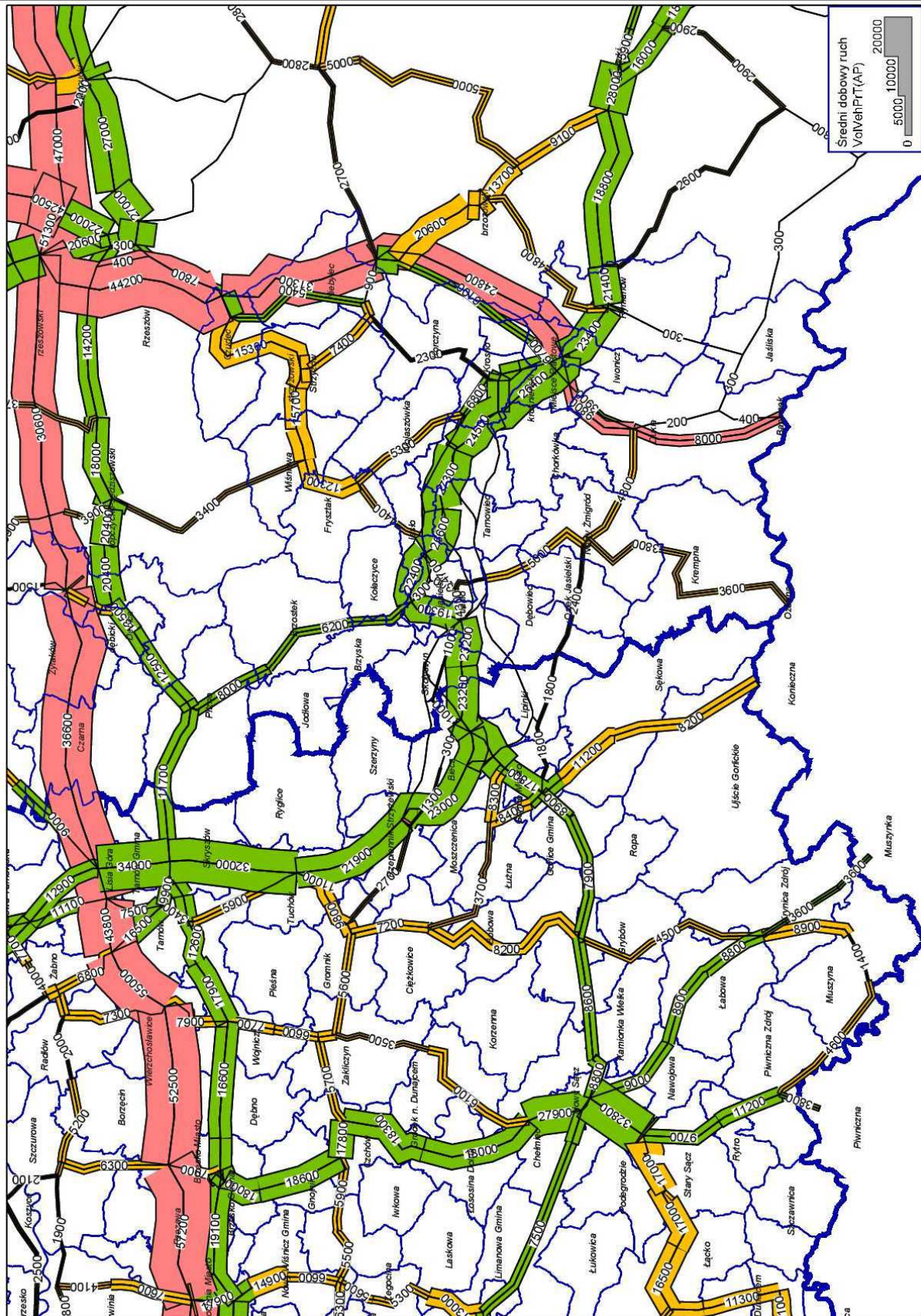
Rys. 21 Dostępność Jasła – Scenariusz „Nic nie robić” Rok 2040





Rys. 22 Dostępność Krosna – Scenariusz „Nic nie robic” Rok 2040

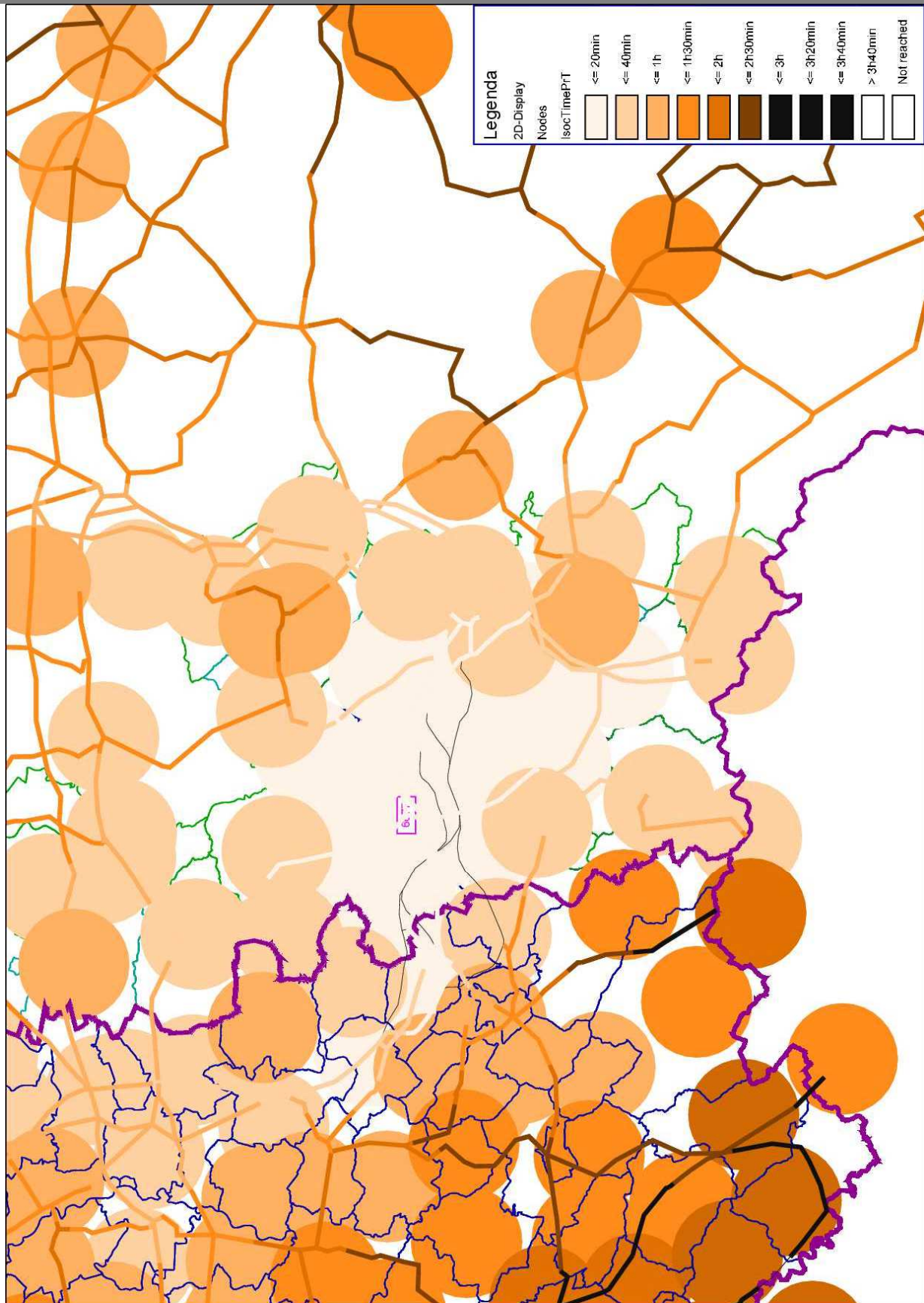




Rys. 23 Potoki ruchu – Scenariusz GP-1 Rok 2040

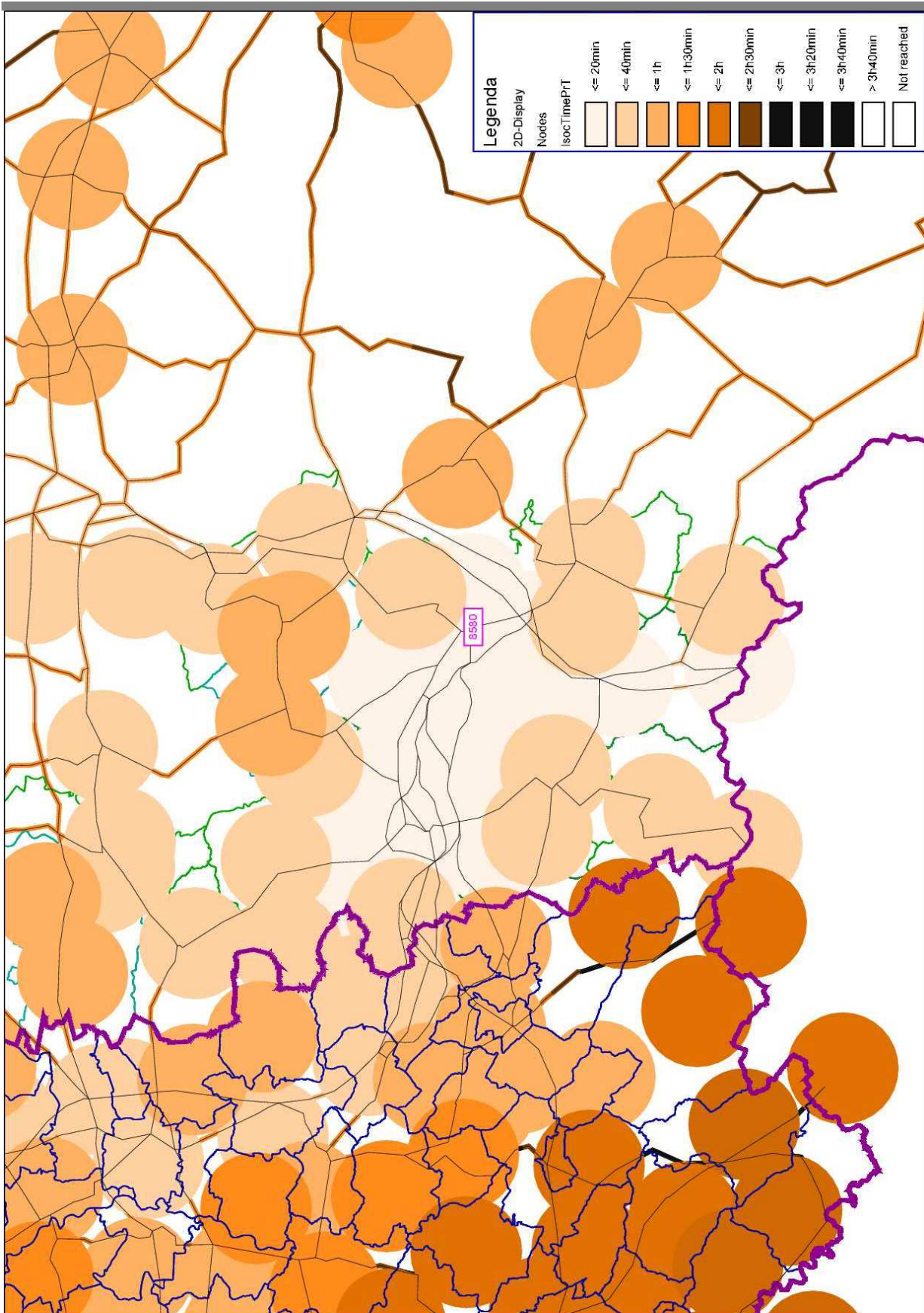
Projekt jest częściowo finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i budżetu państwa w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 – 2013.





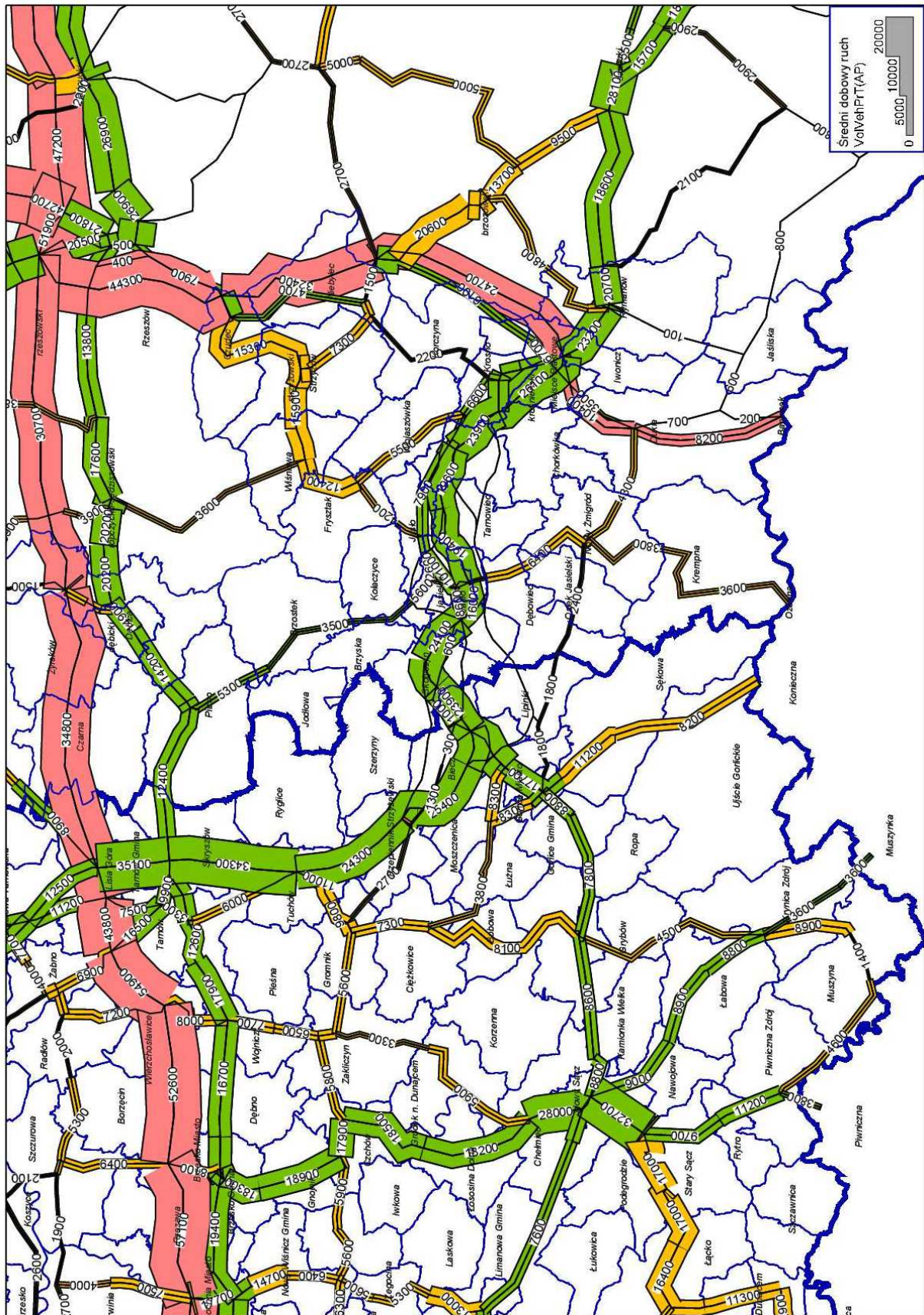
Rys. 24 Dostępność Jasła – Scenariusz GP-1 Rok 2040

Projekt jest częściowo finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i budżetu państwa w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 – 2013.



Rys. 25 Dostępność Krosna – Scenariusz GP-1 Rok 2040

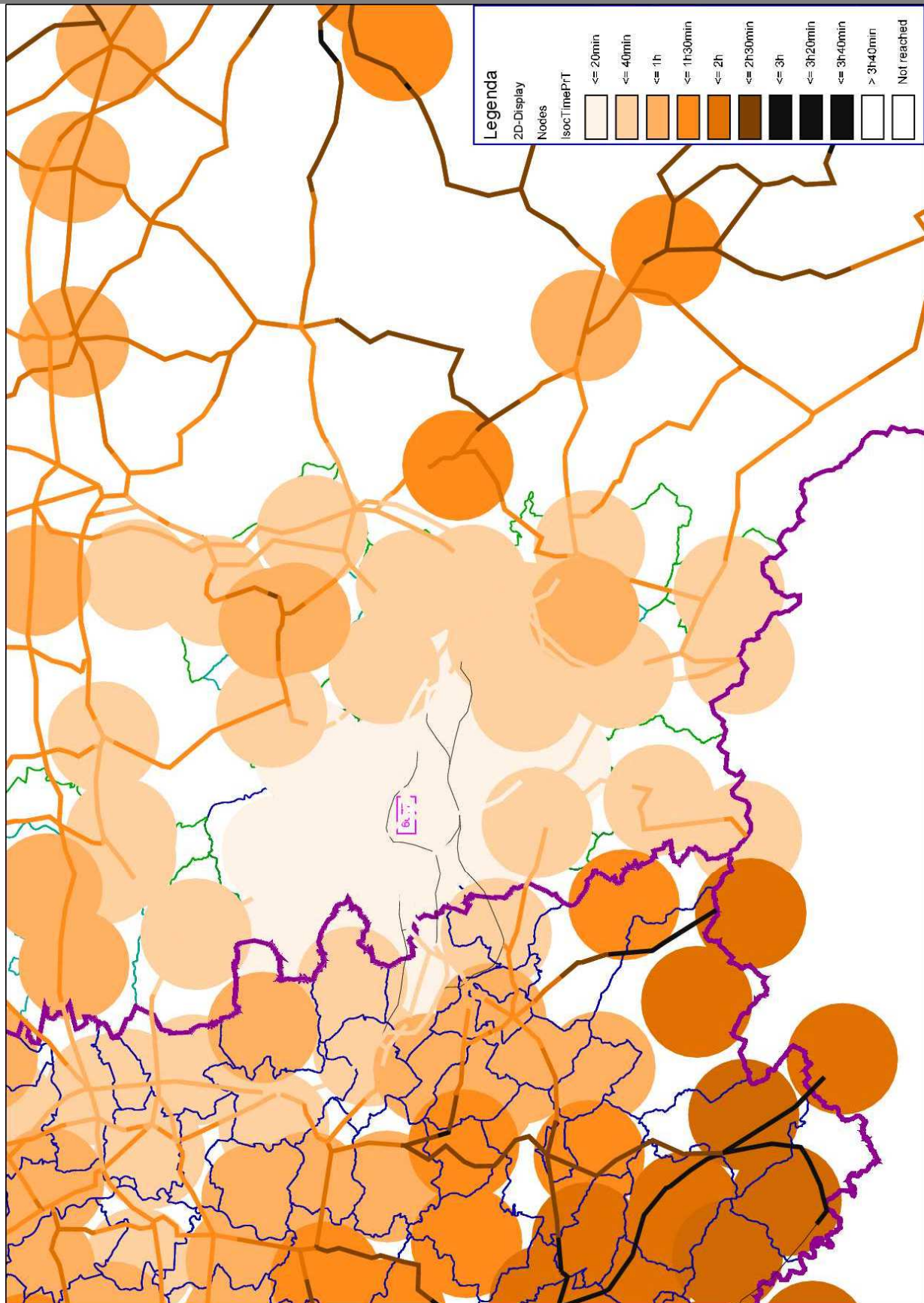




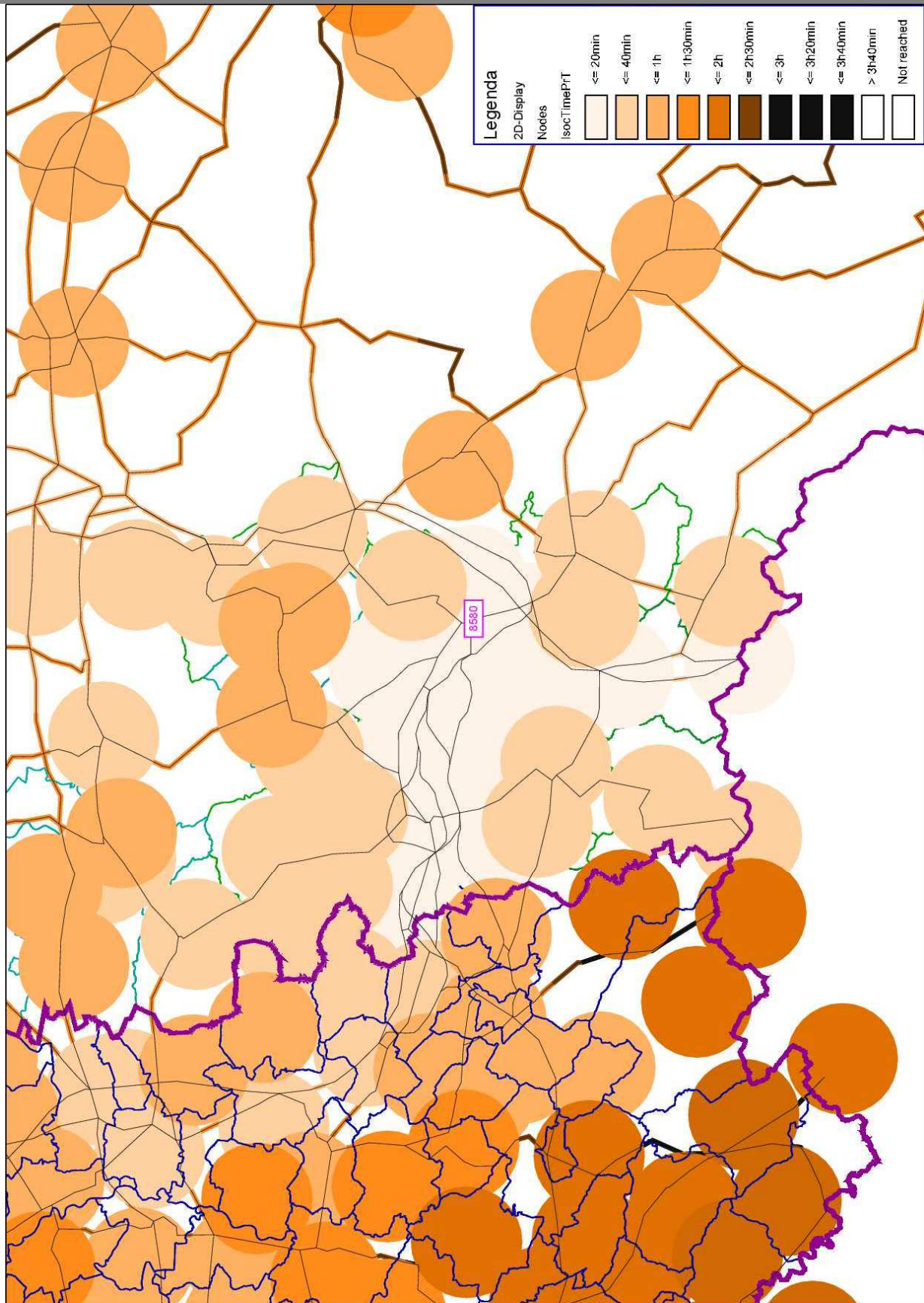
Rys. 26 Potoki ruchu – Scenariusz GP-2 Rok 2040

Projekt jest częściowo finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i budżetu państwa w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 – 2013.



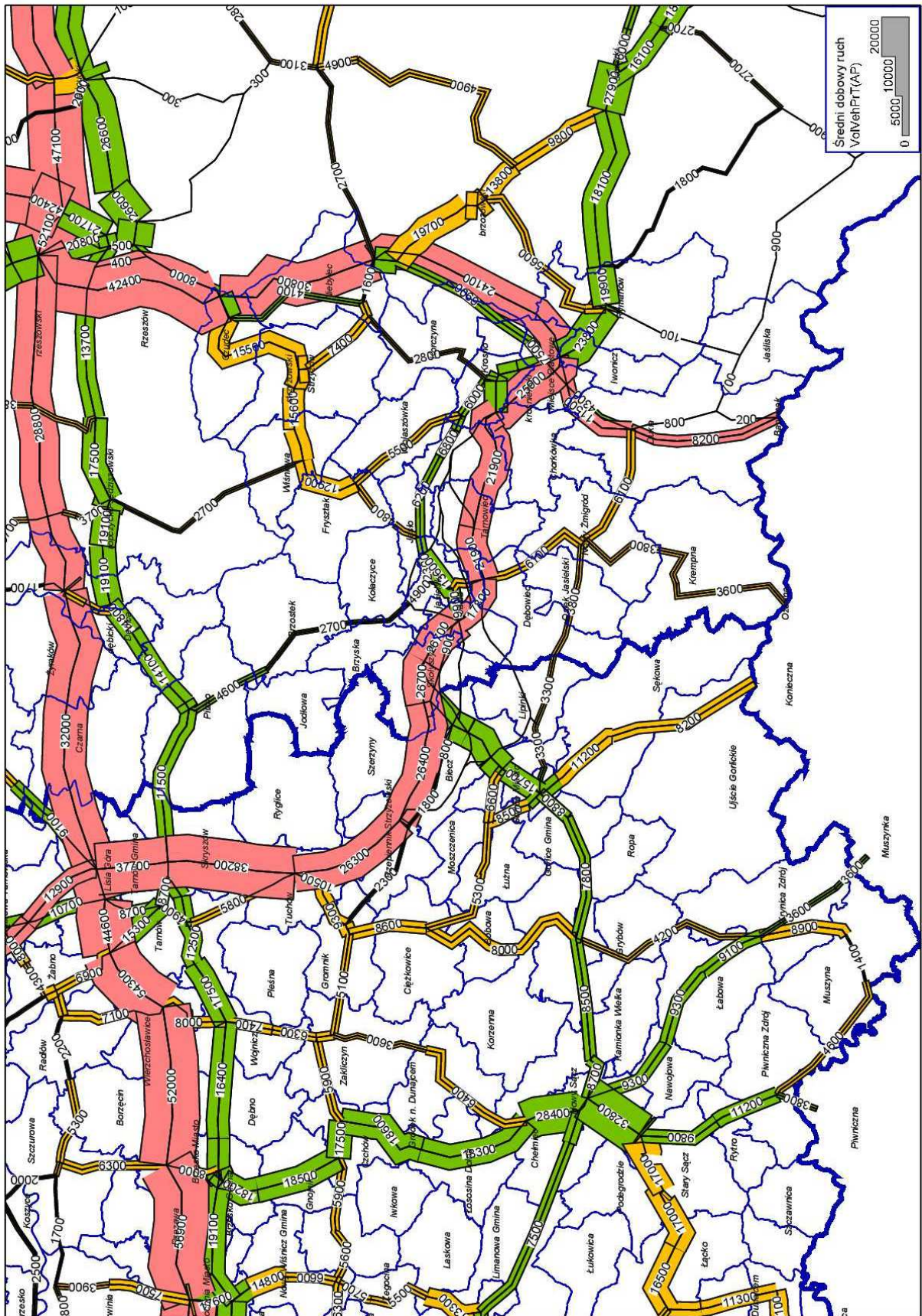


Rys. 27 Dostępność Jasła – Scenariusz GP-2 Rok 2040



Rys. 28 Dostępność Krosna – Scenariusz GP-2 Rok 2040

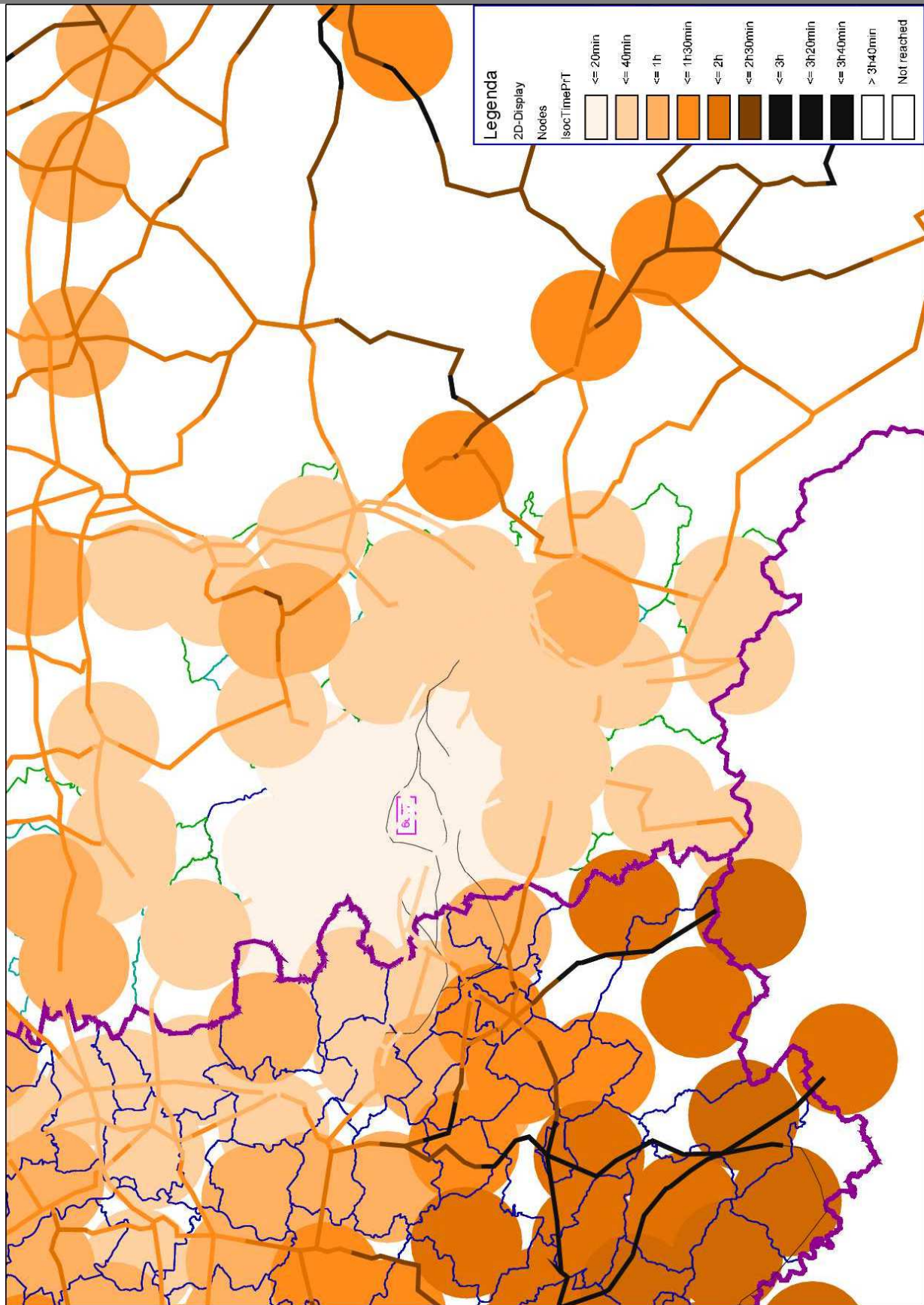




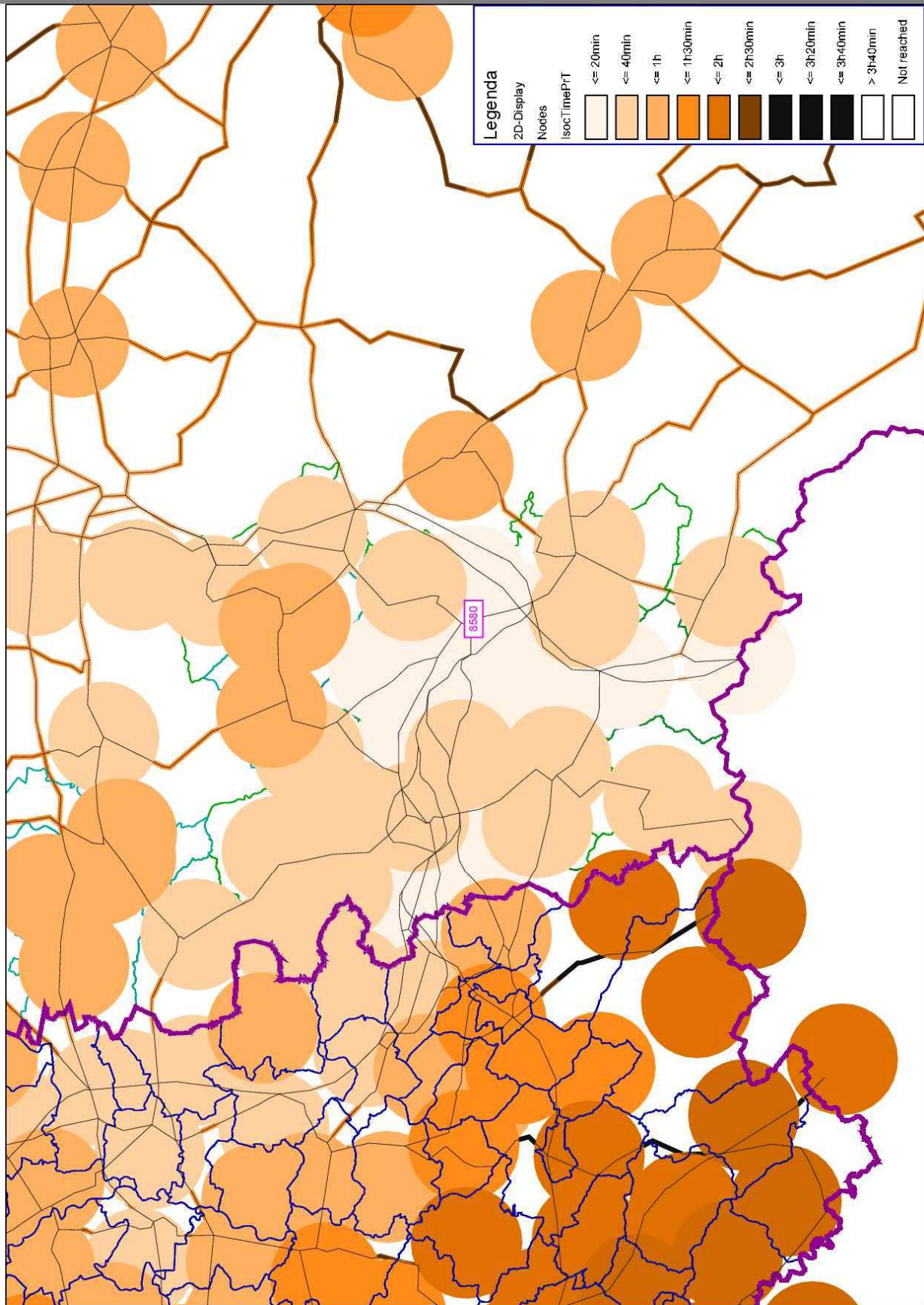
Rys. 29 Potoki ruchu – Scenariusz S-1 Rok 2040

Projekt jest częściowo finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i budżetu państwa w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 – 2013.



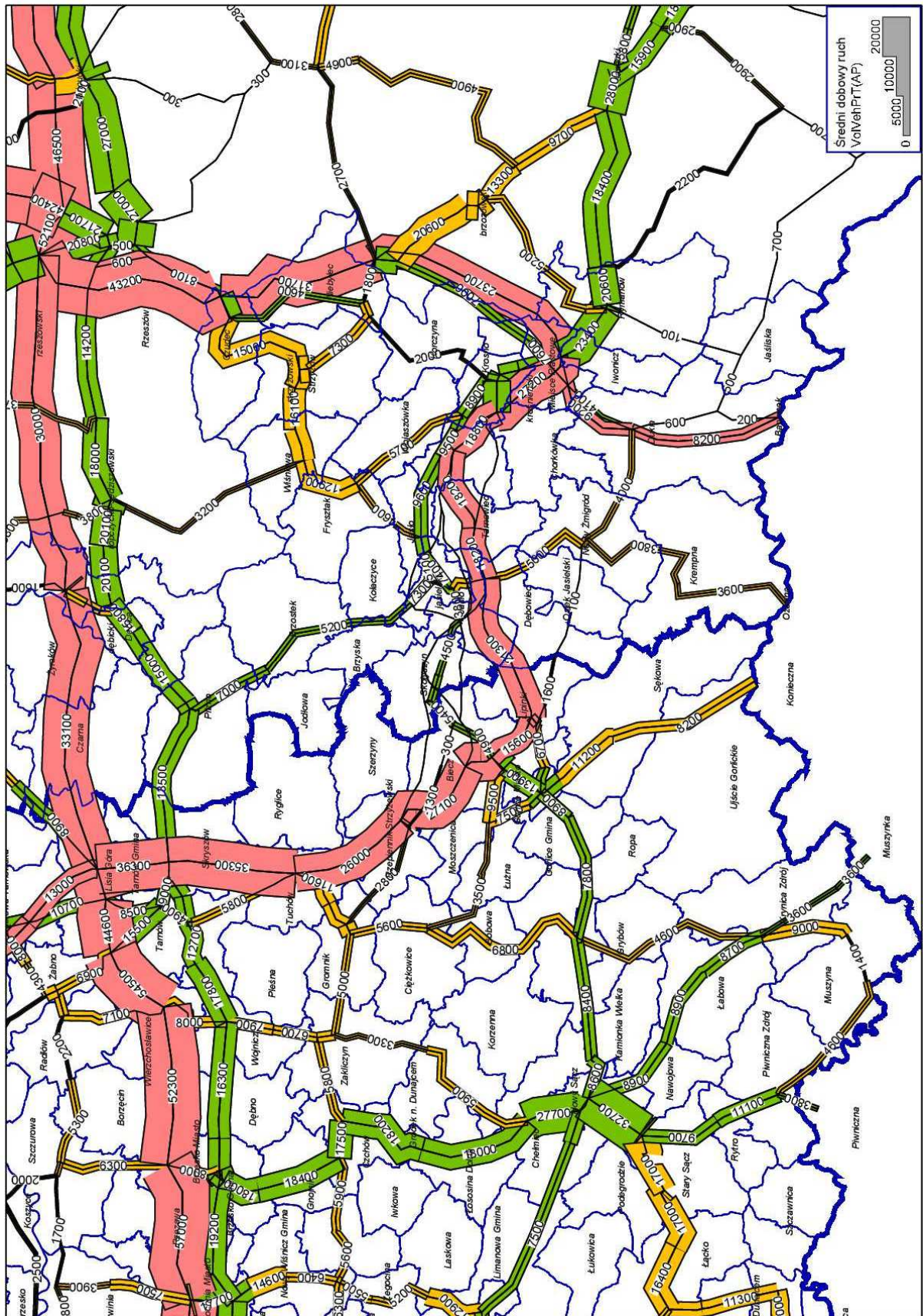


Rys. 30 Dostępność Jasła – Scenariusz S-1 Rok 2040



Rys. 31 Dostępność Krosna – Scenariusz S-1 Rok 2040

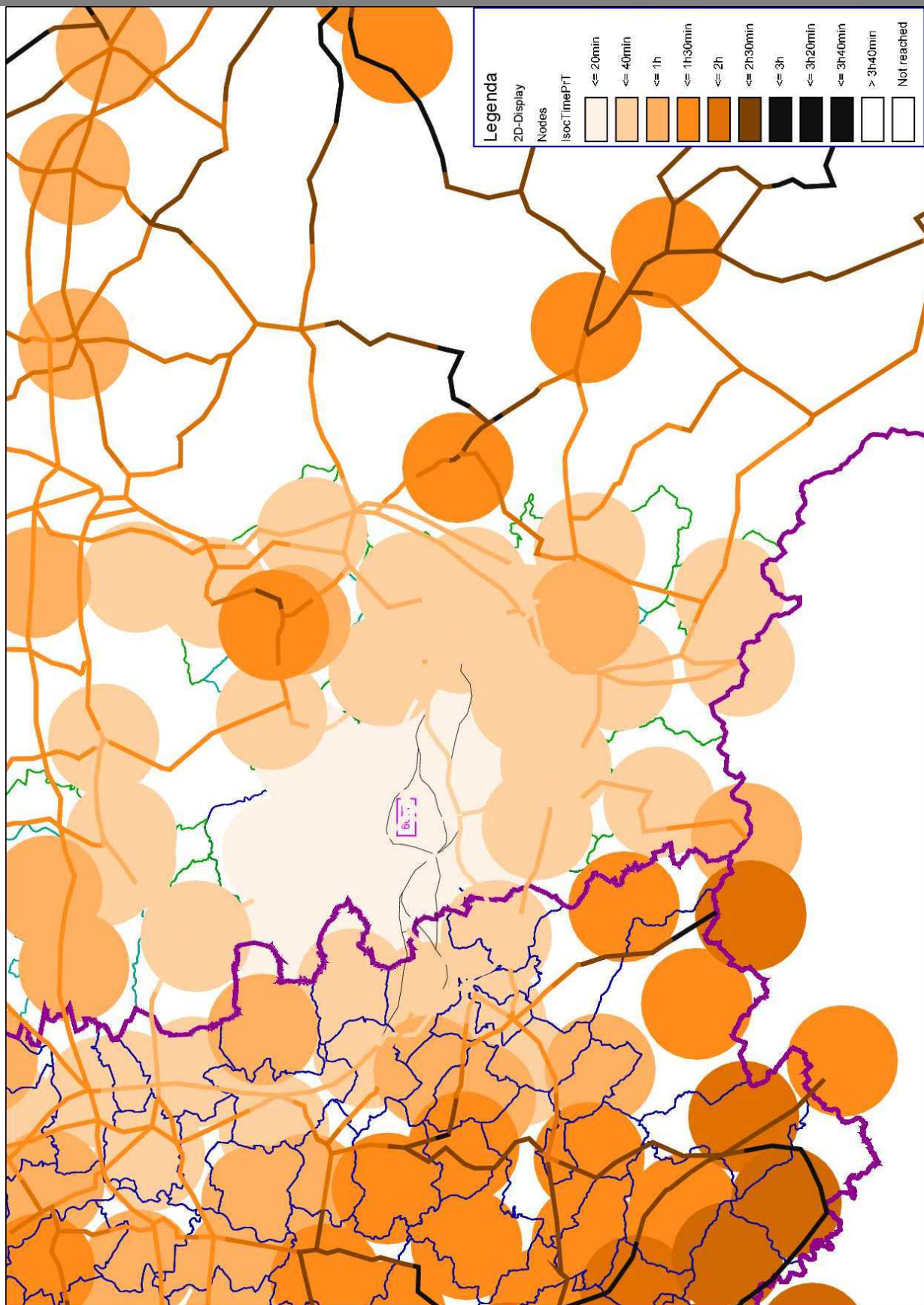




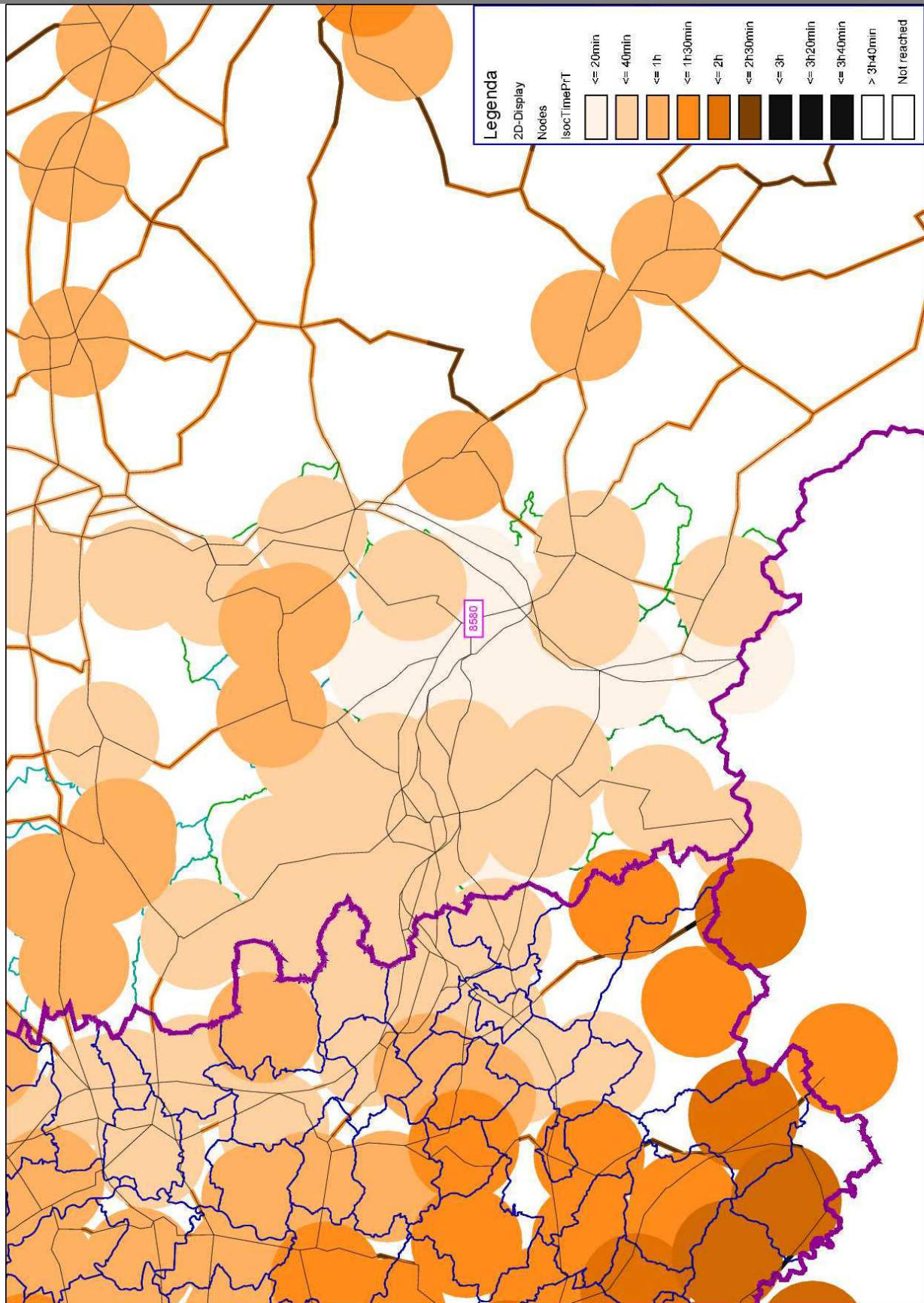
Rys. 32 Potoki ruchu – Scenariusz S-2 Rok 2040

Projekt jest częściowo finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i budżetu państwa w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 – 2013.





Rys. 33 Dostępność Jasła – Scenariusz S-2 Rok 2040



Rys. 34 Dostępność Krosna – Scenariusz S-2 Rok 2040





### III. KONCEPCJA PRZESTRZENNA DROGI

#### IV.1 Przyjęte parametry techniczne

Przyjęte parametry techniczne spełniają wymagania Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Dla wariantów dróg klasy ekspresowej (S) przyjęto następujące parametry techniczne:

- przekrój dwujezdniowy dwupasowy 2x2,
- szerokość pasa ruchu 3,5 m,
- odstępy między węzłami (skrzyżowaniami) poza terenem zabudowy 5 km (wyjątkowo 3 km), na terenie zabudowy 3 km (wyjątkowo 1,5 km),
- prędkość projektowa  $V_p=80$  km/h,
- prędkość miarodajna  $V_m=100$  km/h,
- minimalny promień łuku w planie  $R=1000$  m.
- szerokości w liniach rozgraniczających - min. 40 m z dostosowaniem do rozwiązań wysokościowych

Dla wariantów dróg klasy głównej przyspieszonej (GP) przyjęto następujące parametry techniczne:

- przekrój dwujezdniowy dwupasowy 2x2,
- szerokość pasa ruchu 3,5 m,
- odstępy między skrzyżowaniami (węzłami) poza terenem zabudowy 2000 m (wyjątkowo 1000 m), na terenie zabudowy 1000 m (wyjątkowo 600 m),
- prędkość projektowa  $V_p=70$  km/h,
- prędkość miarodajna  $V_m=90$  km/h,
- minimalny promień łuku w planie  $R=600$  m.
- szerokości w liniach rozgraniczających - min. 25 m z dostosowaniem do rozwiązań wysokościowych

#### IV.2 Koncepcja planowanej drogi

##### IV.2.1 Opis rozwiązań sytuacyjnych

Koncepcja obejmuje wariantowy przebieg drogi na terenie województwa podkarpackiego oraz części województwa małopolskiego na odcinku Gorlice (Biecz) – Jasło - Krosno - S19 (Miejsce Piastowe) jako dowiązanie uszczegółowione wynikowego przebiegu drogi Kielce – Nowy Korczyn – Tarnów – Barwinek będącej wynikiem opracowania „Koncepcja Przestrzenna Drogi: Kielce – Nowy Korczyn – Tarnów – Barwinek” autorstwa Pracowni Planowania i Projektowania Systemów Transportu Altrans z września 2012 r. wykonanej na zlecenie Zarządu Województwa Małopolskiego. Na odcinku Tarnów – Gorlice, zgodnie z powyższym opracowaniem, drogę klasy S poprowadzono w według wariantu A.

Drogę na odcinku Gorlice (Biecz) – S 19 zaprojektowano w dwóch klasach, jako drogę klasy ekspresowej (S) oraz głównej ruchu przyspieszonego (GP). Drogę w każdej z klas zaprojektowano w dwóch wariantach przebiegu 1 i 2. Wszystkie warianty swój początek mają w rejonie miejscowości Rzepiennik Suchy, a koniec



w miejscowości Miejsce Piastowe, w którym włączono się do projektowanego węzła z planowaną drogą S-19.

#### Droga klasy GP – wariant 1 zielony

Wariant 1 drogi klasy GP posiada łączną długość 64,02 km oraz 13 węzłów drogowych. Na odcinku od miejscowości Rzepiennik Suchy do miejscowości Strzeszyn projektowana trasa prowadzi wynikowym przebiegiem drogi Kielce – Nowy Korczyn – Tarnów – Barwinek według opracowania PPIST ALTRANS z września 2012 r. Następnie trasa prowadzona jest drogą krajową nr 28 na odcinku ok 1,4 km i dalej przez miejscowość Grudna do Skołyżyna. Dalej trasa przebiega po północnej stronie drogi krajowej nr 28, aż do miejscowości Jasło, gdzie prowadzona jest po zachodniej i południowej części miasta w odległości ok 3 km od centrum miasta. Następnie trasa prowadzi do miejscowości Jedlicze, przez Gliniczek, Tarnowiec, Brzezówkę. Następnie kieruje się w stronę planowanej zachodniej obwodnicy Krosna przez miejscowości: Umieszcz, Wrocanka, Długie, Dobierzyn. Trasa prowadzona jest planowaną zachodnią obwodnicą Krosna aż do węzła Krosno Lotnisko, gdzie skręca na południowy wschód przez miejscowość Głowienka do węzła Miejsce Piastowe.

Węzły drogowe i skrzyżowania:

- Rzepiennik Suchy
- Strzeszyn
- Korczyna (DK28)
- Biecz (DK28)
- Harkłowa
- Jasło – Trzcينica (DK28)
- Jasło Gądki
- Jasło Kowalowy (DK73)
- Warzyce (DK28)
- Tarnowiec
- Jedlicze
- Krosno Lotnisko
- Miejsce Piastowe (S-19)

#### Droga klas GP – wariant 2 fioletowy

Wariant 2 drogi klasy GP posiada łączną długość 63,74 km oraz 11 węzłów drogowych. Na odcinku od miejscowości Rzepiennik Suchy do miejscowości Strzeszyn projektowana trasa prowadzi wynikowym przebiegiem drogi Kielce – Nowy Korczyn – Tarnów – Barwinek według opracowania PPIST ALTRANS z września 2012 r. Następnie trasa prowadzona jest drogą krajową nr 28 na odcinku ok 1,0 km i dalej przez miejscowość Głęboka do Trzcينicy. Dalej trasa przebiega planowaną zachodnią i północną obwodnicą Jasła, aż do skrzyżowania z DK 28. Następnie prowadzona jest przez miejscowość Roztoki, Tarnowiec, Brzezówkę. Następnie kieruje się w stronę planowanej zachodniej obwodnicy Krosna przez miejscowości: Umieszcz, Wrocanka, Długie, Dobierzyn. Trasa prowadzona jest planowaną zachodnią obwodnicą Krosna aż do węzła Krosno Lotnisko, gdzie skręca na południowy wschód przez miejscowość Głowienka do węzła Miejsce Piastowe.





Węzły drogowe i skrzyżowania:

- Rzepiennik Suchy
- Strzeszyn
- Korczyna (DK28)
- Biecz (DK28)
- Skołyszyn (DK28)
- Jasło – Trzcinią (DK28)
- Jasło – Żółtków (DW992)
- Tarnowiec
- Jedlicze Rafineria
- Krosno Lotnisko
- Miejsce Piastowe (S-19)

Droga klasy S – wariant 1 czerwony

Wariant 1 drogi klasy S posiada łączną długość 57,14 km oraz 6 węzłów drogowych. Na odcinku od miejscowości Rzepiennik Suchy do Jasła projektowana trasa przebiega równolegle do DW 980 i DK 28 po ich północnej stronie, przez miejscowości: Binarowa, Siepietnica, Skołyszyn, Trzcinią. W rejonie miasta Jasła projektowana droga przebiega po jego zachodniej i południowej stronie w odległości ok 5 km od centrum miasta przez miejscowości Brzyście i Żółtków. Następnie kieruje się w stronę planowanej zachodniej obwodnicy Krosna przez miejscowości: Umieszcz, Wrocanka, Długie, Dobierzyn. Trasa prowadzona jest planowaną zachodnią obwodnicą Krosna aż do węzła Krosno Lotnisko, gdzie skręca na południowy wschód przez miejscowość Głowienka do węzła Miejsce Piastowe.

Węzły drogowe:

- Rzepiennik Suchy
- Siepietnica (DK28)
- Jasło – Trzcinią (DK28)
- Jasło – Żółtków (DW992)
- Krosno Lotnisko
- Miejsce Piastowe (S-19)

Droga klasy S – wariant 2 żółty

Wariant 2 drogi klasy S posiada łączną długość 65,39 km oraz 6 węzłów drogowych. Na odcinku od miejscowości Rzepiennik Suchy do miejscowości Bednarskie projektowana trasa prowadzi wynikowym przebiegiem drogi Kielce – Nowy Korczyn – Tarnów – Barwinek według opracowania PPIST ALTRANS z września 2012 r. W rejonie miasta Jasła projektowana droga przebiega po jego południowej stronie w odległości ok 5 km od centrum miasta przez miejscowość Żółtków. W miejscowości Umieszcz trasa kieruje się w stronę miejscowości Jedlicze i prowadzi po jej północnej i wschodniej stronie. Następnie Trasa prowadzona jest planowaną zachodnią obwodnicą Krosna aż do węzła Krosno Lotnisko, gdzie skręca na południowy wschód przez miejscowość Głowienka do węzła Miejsce Piastowe.

Węzły drogowe:

- Rzepiennik Suchy
- Klęczany (DK28)



- Kryg (DW993)
- Jasto – Żółtków (DW992)
- Jedlicze
- Krosno Lotnisko
- Miejsce Piastowe (S-19)

## **IV.2.2 Powiązania z siecią drogową oraz obsługa terenów przyległych**

### Warianty drogi klasy GP

W wariantach drogi klasy GP powiązanie z istniejącą siecią drogową oraz obsługa terenów przyległych realizowana jest przez następujące skrzyżowania i węzły:

- 01 – węzeł WA typu „Trąbka” z drogą łącznikową do skrzyżowania typu rondo z drogą powiatową nr 1403K w miejscowości Rzepiennik Suchy – węzeł w wariantach GP1, GP2, wg rys. IV.4.1
- 02 – skrzyżowanie typu duże rondo z drogą łącznikową do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1390K w miejscowości Strzeszyn - skrzyżowanie w wariantach GP1, GP2, wg rys. IV.4.2
- 04 - skrzyżowanie typu duże rondo z drogą krajową nr 28 w miejscowości Korczyzna - skrzyżowanie w wariantach GP1, GP2, wg rys. IV.4.4
- 05 - skrzyżowanie typu duże rondo z drogą krajową nr 28 w miejscowości Biecz - skrzyżowanie w wariantach GP2, wg rys. IV.4.4
- 06 - skrzyżowanie typu duże rondo z drogą krajową nr 28 w miejscowości Biecz - skrzyżowanie w wariantach GP1, wg rys. IV.4.4
- 09 - skrzyżowanie typu duże rondo z drogą krajową nr 28 w miejscowości Lisówek - skrzyżowanie w wariantach GP2, wg rys. IV.4.6
- 10 - skrzyżowanie typu duże rondo z drogą krajową nr 28 w miejscowości Harkłowa - skrzyżowanie w wariantach GP1, wg rys. IV.4.7
- 11 – węzeł WB typu „Karo” z drogą krajową nr 28 w miejscowości Jasto - Trzcinnica - węzeł w wariantach GP1, wg rys. IV.4.8
- 12 - skrzyżowanie typu duże rondo z drogami gminnymi w miejscowości Gądky - skrzyżowanie w wariantach GP1, wg rys. IV.4.8
- 13 - skrzyżowanie typu duże rondo z drogą krajową nr 73 w miejscowości Jasto - Kowalowy - skrzyżowanie w wariantach GP1, wg rys. IV.4.9
- 14 - skrzyżowanie typu duże rondo z drogą wojewódzką nr 992 w miejscowości Jasto – Żółtków - skrzyżowanie w wariantach GP2, wg rys. IV.4.10
- 16 - skrzyżowanie typu duże rondo z drogą krajową nr 28 w miejscowości Warzyce - skrzyżowanie w wariantach GP1, wg rys. IV.4.11
- 17 - skrzyżowanie typu duże rondo z drogą krajową nr 28 w miejscowości Bierówka – skrzyżowanie w wariantach łącznikowym, wg rys. IV.4.12
- 18 - skrzyżowanie typu duże rondo z drogą powiatową nr 1847R w miejscowości Tarnowiec - skrzyżowanie w wariantach GP2, wg rys. IV.4.13



- 19 - węzeł WB typu „Karo” z drogą powiatową nr 1847R w miejscowości Jedlicze - węzeł w wariantach GP1,GP2, wg rys. IV.4.14
- 20 - skrzyżowanie typu duże rondo z drogą łącznikową do drogi powiatowej 1948R i zakładu Rafineria Jedlicze w miejscowości Jedlicze - skrzyżowanie w wariantach GP2, wg rys. IV.4.15
- 21- skrzyżowanie typu duże rondo z drogą krajową nr 28 w miejscowości Krosno – skrzyżowanie w wariantach łącznikowym, wg rys. IV.4.15
- 22 - węzeł WB typu „Karo” z drogą powiatową nr 1896R w miejscowości Krosno - Lotnisko - węzeł w wariantach GP1,GP2, wg rys. IV.4.16
- 23 - skrzyżowanie typu duże rondo z drogą krajową nr 28 w miejscowości Miejsce Piastowe - skrzyżowanie w wariantach GP1, GP2, wg rys. IV.4.17

Zastosowane skrzyżowań typu duże rondo zapewniają rezerwę terenu pod przyszłą rozbudowę skrzyżowań do węzła WB typu „Karo”.

#### Warianty drogi klasy S

W wariantach drogi klasy S powiązanie z istniejącą siecią drogową oraz obsługa terenów przyległych realizowana jest przez następujące węzły:

- 01 – węzeł WA typu „Trąbka” z drogą łącznikową do skrzyżowania typu rondo z drogą powiatową nr 1403K w miejscowości Rzepiennik Suchy – węzeł w wariantach S1, S2, wg rys. IV.4.1
- 03 – węzeł WB typu „Karo” z drogą krajową nr 28 w miejscowości Klęczany – węzeł w wariantach S2, wg rys. IV.4.3
- 07 – węzeł WB typu „Karo” z drogą łącznikową do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 993 w miejscowości Kryg – węzeł w wariantach S2, wg rys. IV.4.5
- 08 – węzeł WB typu „Karo” z drogą łącznikową do skrzyżowania typu rondo z drogą powiatową nr 1827K w miejscowości Siepietnica – węzeł w wariantach S1, wg rys. IV.4.6
- 11 – węzeł WB typu „Karo” z drogą krajową nr 28 w miejscowości Jasło - Trzcinica – węzeł w wariantach S1, wg rys. IV.4.8
- 15 – węzeł WB typu „Karo” z drogą wojewódzką nr 992 w miejscowości Jasło - Żółtków – węzeł w wariantach S1, S2, wg rys. IV.4.10
- 19 – węzeł WB typu „Karo” z drogą powiatową nr 1847K w miejscowości Jedlicze – węzeł w wariantach S2, wg rys. IV.4.14
- 22 – węzeł WB typu „Karo” z drogą powiatową nr 1896K w miejscowości Krosno - Lotnisko – węzeł w wariantach S1, S2, wg rys. IV.4.16
- 23 – węzeł WA typu „Trąbka” z drogą krajową nr 28 w miejscowości Miejsce Piastowe – węzeł w wariantach S1, S2, wg rys. IV.4.17

#### Bariery w połączeniach lokalnych i propozycje ich zniwelowania

Ze względu na specyfikę dróg wysokiej klasy technicznej (ekspresowa S, główna ruchu przyspieszonego GP) realizacja planowanych dróg, w ujęciu regionalnym wywoła poprawę dostępności komunikacyjnej obszarów, przez które przebiega, lecz jednocześnie pociągnie za sobą lokalne ograniczenia. Jedną z cech projektowanych tras jest ograniczenie ich dostępności wyłącznie do węzłów i skrzyżowań. Zgodnie



z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, określone zostały następujące warunki połączeń dróg oraz dopuszczalne odstępstwa między węzłami i skrzyżowaniami wpływające na ograniczenie dostępności dróg:

- Droga klasy S powinna mieć powiązania z drogami klas G (wyjątkowo klasy Z) i drogami wyższych klas. Odległości między węzłami (skrzyżowaniami) poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 5 km, a na terenie zabudowy w granicach dużego lub sąsiedztwie średniego miasta – nie mniejsze niż 3 km. Dopuszcza się wyjątkowo pojedyncze odstępstwa między węzłami (skrzyżowaniami) nie mniejsze niż 3 km poza terenem zabudowy, 1,5 km na terenie zabudowy, jeżeli potrzeby funkcjonalno – ruchowe takie odstępstwa uzasadniają. Stosowanie zjazdów jest zabronione.

- Droga klasy GP powinna mieć powiązania z drogami klas Z (wyjątkowo klasy L) i drogami wyższych klas. Odległości między węzłami (skrzyżowaniami) poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 2000m, a na terenie zabudowy nie mniejsze niż 1000 m. Dopuszcza się wyjątkowo pojedyncze odstępstwa między węzłami (skrzyżowaniami) nie mniejsze niż 1000 m poza terenem zabudowy oraz 600 m na terenie zabudowy, jeżeli potrzeby funkcjonalno – ruchowe lub ukształtowanie istniejącej sieci drogowej takie odstępstwa uzasadniają. Stosowanie zjazdów z drogi GP jest dopuszczone wyjątkowo.

Przyjęto, że drogi krajowe posiadają klasę A, S i GP, drogi wojewódzkie klasę GP i G, a drogi powiatowe klasę GP, G i Z. Dzięki ostatniej nowelizacji rozporządzenia (17.02.2015 r.) możliwość projektowania dróg gminnych w klasach GP, G, Z, L i D zwiększyła możliwości projektowania skrzyżowań dróg S i GP również z drogami gminnymi, lecz o odpowiedniej klasie technicznej. Zatem węzły (skrzyżowania) dróg ekspresowych oraz dróg głównych ruchu przyspieszonego GP mogą występować ze wszystkimi kategoriami dróg publicznych.

Projektowane drogi oprócz stworzenia warunków lepszej dostępności obszarów, spowodują jednak barierę poprzeczną w powiązaniach lokalnych. Bardzo rozproszony charakter zabudowy zachodniej części województwa podkarpackiego powoduje, że projektowane drogi przecinają zabudowę wsi i miasteczek. Celem ograniczenia negatywnego wpływu realizacji dróg wysokiej klasy, przy ich trasowaniu starano się nie rozdzielać obszarów poszczególnych sołectw oraz w miarę możliwości gmin. Różnicowanie topograficzne terenu oraz usytuowanie zabudowy głównie w dolinach rzek i istniejących ciągów drogowych powoduje ułatwienie w przypadku pokonywania nową trasą dolin poprzecznie.

Oprócz terenów zabudowy trasy drogowe przechodzą przez tereny rolnicze, zatem na etapie sporządzania szczegółowych koncepcji i projektów technicznych należy uwzględnić dostęp również do pól.

Zakłada się, że projektowane drogi, bez względu na ich ostateczną klasę techniczną wskazaną do realizacji, celem ograniczenia ich uciążliwości jako barier w połączeniach lokalnych, wzdłuż całego przebiegu wymagać będą realizacji dróg serwisowych spełniających warunki obsługi terenów przyległych.

Proponuje się wykonanie dróg o trzech standardach: jako połączeń dróg lokalnych i dojazdowych z węzłami i skrzyżowaniami trasy, jako dojazdów wyłącznie do zabudowy mieszkaniowej oraz jako dojazdów do obsługi terenów rolnych. Na dalszych etapach projektowych należy dokonać wyboru rodzaju dróg serwisowych na poszczególnych odcinkach tras.

Ciągi dróg serwisowych, prócz obsługi terenów przyległych spełniać będą również funkcje pośrednio zwiększające dostępność tras drogowych.



Biorąc pod uwagę powyższe warunki, akcesja do planowanych dróg została spełniona, a odległości planowanych węzłów i skrzyżowań zawierają się w normatywnych odstępach.

#### Powiązania projektowanej trasy z systemem komunikacji zbiorowej (P&R Park and Ride)

Głównym zadaniem systemu P&R jest poprawa warunków ruchu wewnątrz obszarów (miast) o zwiększonym zatłoczeniu ruchem samochodów indywidualnych. System ten bazuje na wyznaczonych ogólnodostępnych parkingach dla samochodów osobowych współpracujących z transportem zbiorowym, przejmującym pasażerów komunikacji indywidualnej. System ten możliwy jest do wprowadzenia w miejscach gdzie zachodzą warunki do zintegrowania podsystemów transportu indywidualnego i zbiorowego. Wyznaczenie parkingów dla podróży prowadzących z zewnątrz obszarów do ich wnętrza winno odbywać się w sąsiedztwie linii transportu zbiorowego o dużej atrakcyjności względem transportu indywidualnego. Mogą to być linie kolejowe lub linie autobusowe w wysokich częstotliwościach kursowania i prędkościach.

System ten znajduje uzasadnienie w rejonie aglomeracji lub dużych miast, a w przypadku projektowanej drogi, przy spełnieniu odpowiednich warunków podróży w kierunku Rzeszowa (czas dojazdu, komfort) parkingi wyznaczone w rejonie obecnych stacji i przystanków kolejowych mogą zapewnić alternatywny sposób dojazdu z obszarów powiatów jasielskiego i krośnieńskiego do stolicy województwa. Jednocześnie system ten może obsługiwać lokalne podróże, na połączeniu terenów powiatów jasielskiego i krośnieńskiego z miastami Jasłem i Krosnem

W rejonie Jasła możliwości lokalizacji takich parkingów istnieją przy linii kolejowej nr 106 Rzeszów Główny – Jasło po południowej stronie miasta przy stacji Jasło. W południowej części Krosna możliwości lokalizacji takich parkingów istnieją w rejonie linii kolejowej nr 108 Stróże – Krościenko przy stacjach: Krosno, Krosno Miasto, Krosno Turaszówka. Ponadto przy wszystkich pozostałych stacjach i przystankach kolejowych powinny zostać wyznaczone ogólnodostępne miejsca do parkowania w formie wydzielonych małych parkingów lub parkowania przy ulicznym w zatokach.

#### Powiązania projektowanej trasy z terminalami intermodalnymi (centrami logistycznymi)

Transport intermodalny – to przewóz ładunków wykorzystujący więcej niż jedną gałąź transportu, a jego najważniejszą regułą jest wykorzystanie tylko jednej jednostki ładunkowej, np. kontenera lub nadwozia wymiennego, na całej trasie przewozów (źródło: Wikipedia).

Najważniejsze elementy transportu intermodalnego:

- użycie, co najmniej 2 podsystemów transportu (np: droga-kolej, kolej-samolot, samolot-droga, droga-statek),
- tylko jedna umowa o przewóz,
- tylko jeden wykonawca odpowiedzialny za przebieg dostawy towaru,
- konieczność „zjednostkowania” ładunku.

Do zalet transportu intermodalnego należy zaliczyć:

- obniżka globalnego kosztu procesu transportowego,
- zwiększenie liczby możliwych wariantów przewozowych,





- podniesienie jakości usług,
- szybkość i terminowość dostaw,
- zmniejszenie ryzyka uszkodzenia towaru,
- lepsza dostępność do usług transportowych czy też możliwość jednorazowego przewiezienia większej partii ładunku.

Otwarcie kierunku północnego i południowego drogą wysokiej klasy o dużej przepustowości w tym możliwości prowadzenia drogowego transportu towarowego oraz przebieg nowej drogi w sąsiedztwie lub na przecięciu linii kolejowych stwarza dogodne warunki do rozwoju transportu intermodalnego.

W przypadku analizowanej drogi Kielce – Nowy Korczyn - Tarnów – Jasło - Krosno - S19 - Barwinek, w obszarze funkcjonalnym powiatów jasielskiego i krośnieńskiego największe możliwości rozwoju terminala intermodalnego istnieją w rejonie Jasła oraz Krosna na przecięciu z linią kolejową nr 108 Stróże – Krościenko (Ukraina), po całkowitej i gruntownej modernizacji. Drugim kierunkiem transportu kolejowego może stać się linia kolejowa nr 106 Rzeszów – Jasło, która już obecnie może obsługiwać Jasło a po realizacji łącznicy kolejowej Krosno – Przybówka również i Krosno.

Na pozostałym odcinku w kierunku północnym najdogodniejsze warunki do rozwoju węzła intermodalnego występują w okolicach Tarnowa z już funkcjonującą dużą strefą przemysłową usytuowaną po jego północnej stronie. Za rozwojem terminala intermodalnego w tym rejonie przemawia przebieg międzynarodowego szlaku kolejowego E-30 na linii kolejowej nr 91 Kraków Główny – Medyka (Ukraina) wraz z odgałęzieniem w kierunku południowym linią kolejową nr 96 Tarnów – Leluchów (Słowacja). Uzupełnieniem dwóch podsystemów transportu drogowego i kolejowego węzła (terminala) intermodalnego w okolicach Tarnowa, może być planowane po stronie wschodniej miasta lotnisko, stanowiące przyszłą, trzecią, lotniczą gałąź transportu.

Budowa terminali intermodalnych podyktowana winna być potrzebami przewozów towarowych w danym obszarze, oraz minimalizacją kosztów ich transportu. Biorąc pod uwagę obecny stan infrastruktury kolejowej, wodnej i lotniczej oraz istniejącej i planowanej infrastruktury drogowej, w świetle potrzeb przewozowych subregionów, największe możliwości, a zapewne i potrzeby, rozwoju terminalu intermodalnego występują w rejonie Tarnowa a dalej Krosna i Jasła.

### **IV.2.3 Analiza środowiskowa wariantów**

Ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko to postępowanie oceniające wpływ planowanego przedsięwzięcia na środowisko, na które składa się: weryfikacja raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i uzyskanie wymaganych prawnie opinii i uzgodnień.

OŚ jest wymagana w przypadku planowanych przedsięwzięć uznanych za mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, a może być też wymagana na drodze postanowienia administracji ochrony środowiska wobec przedsięwzięć uznanych za potencjalnie znacząco wpływające na środowisko. Zgodnie z listą przedsięwzięć zawartą w „Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397 z późn. zm.)” takim obowiązkiem objęta jest część inwestycji drogowych dla dróg wysokiej klasy technicznej lub drogi o znacznej długości i szerokości przekroju drogowego (*autostrady i drogi ekspresowe, drogi inne niż autostrady i drogi ekspresowe, o nie mniej niż czterech pasach ruchu i długości nie mniejszej niż 10 km w*



*jednym odcinku oraz zmiana przebiegu lub rozbudowa istniejącej drogi o dwóch pasach ruchu do co najmniej czterech pasów ruchu na długości nie mniejszej niż 10 km w jednym odcinku).*

Do inwestycji mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się:

- drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r o ochronie przyrody

Z powyższego wynika, że przedmiotowa droga wymagać będzie przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W przypadku obszarów Natura 2000 procedurę OOŚ wszczyna się zawsze, gdy zachodzi podejrzenie, że przedsięwzięcie może na obszar Natura 2000 oddziaływać.

Ocena wpływu na środowisko powinna określać, opisywać i oceniać we właściwy sposób dla każdego indywidualnego przypadku bezpośrednie i pośrednie skutki przedsięwzięcia dla następujących elementów:

- ludzi, fauny i flory;
- gleby, wód, powietrza, klimatu i krajobrazu;
- dóbr materialnych i dziedzictwa kultury.

Ocena określać ma również oddziaływania wzajemne pomiędzy powyższymi elementami.

Szczegółowy zakres informacji do OOŚ obejmuje:

1) Opis przedsięwzięcia obejmujący w szczególności:

- opis cech fizycznych przedsięwzięcia i wymagań użytkowania terenu w czasie poszczególnych faz budowy i eksploatacji;
- opis głównych cech procesów produkcyjnych, na przykład rodzaju i ilości używanych materiałów;
- ocenę typu i ilości spodziewanych pozostałości i emisji (zanieczyszczeń wody, powietrza i gleby, hałasu, wibracji, światła, ciepła, promieniowania itp.) wynikających z funkcjonowania przedsięwzięcia.

2) Zarys głównych alternatywnych rozwiązań rozpatrzonych przez wykonawcę, włącznie ze wskazaniem głównych powodów dokonanego przez niego wyboru, uwzględniającego skutki środowiskowe.

3) Opis aspektów środowiska, na które może w znaczący sposób oddziaływać przedsięwzięcie, obejmujący w szczególności ludność, faunę, florę, glebę, wodę, powietrze, czynniki klimatyczne, dobra materialne, włącznie z dziedzictwem architektonicznym i archeologicznym, krajobraz oraz opis wzajemnego oddziaływania między tymi czynnikami.

4) Opis możliwych znaczących skutków środowiskowych przedsięwzięcia wynikających z istnienia inwestycji, korzystania z zasobów naturalnych, emisji zanieczyszczeń, tworzenia uciążliwości i unieszkodliwiania odpadów oraz informacja wykonawcy odnośnie metod prognozowania zastosowanych w celu oceny skutków wywieranych na środowisko.

5) Opis środków przewidzianych w celu zapobiegania, zmniejszenia oraz skompensowania znaczących, szkodliwych skutków wywieranych na środowisko.

6) Nietechniczne podsumowanie powyższych informacji.

7) Wskazanie trudności (niedostatków technicznych lub braku specjalistycznej wiedzy), które wykonawca napotkał przy opracowywaniu wymaganych informacji.

Składając wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia z grupy II, wnioskodawca składa Kartę Informacyjną Przedsięwzięcia wraz z wnioskiem o określenie zakresu ewentualnego raportu. Karta Informacyjna Przedsięwzięcia to dokument zawierający podstawowe informacje o planowanym przedsięwzięciu, w szczególności dane o:



- 1) rodzaju, skali i usytuowaniu przedsięwzięcia,
- 2) powierzchni zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowym sposobie ich wykorzystywania i pokryciu nieruchomości szatą roślinną,
- 3) rodzaju technologii
- 4) ewentualnych wariantach przedsięwzięcia,
- 5) przewidywanej ilości wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii,
- 6) rozwiązaniach chroniących środowisko,
- 7) rodzajach i przewidywanej ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko,
- 8) możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko,
- 9) obszarach podlegających ochronie na podstawie Ustawy o Ochronie Przyrody, znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.

Analiza środowiskowa wariantów obejmuje przedstawienie głównych kolizji planowanych wariantów z obszarami chronionymi. W analizie środowiskowej wariantów wzięto pod uwagę najważniejsze konflikty z obszarami chronionymi prawnie tj. parki narodowe, rezerwy przyrody, obszaru Natura 2000 OSP, obszary Natura SSO, parki krajobrazowe i przedstawiono w formie długości kolizji.

Żaden z wariantów projektowanych tras nie koliduje z parkami narodowymi ani ich otulinami. Największe zbliżenie do parku narodowego następuje w wariantcie S2 (żółty) w rejonie miejscowości Lipinki.

Żaden z wariantów drogi nie koliduje z obecnymi rezerwatami przyrody.

Żaden z wariantów drogi nie przebiega przez obszar chronionego krajobrazu.

Żaden z wariantów drogi nie przebiega przez obszar parku krajobrazowego.

Żaden z wariantów drogi nie koliduje z obecnymi obszarami Natura 2000 OSO Obszary Specjalnej Ochrony (tzw. obszary ptasie), choć wariant S2 zbliża się na odległość ok 700 m do obszaru Beskid Niski (PLH120002) w rejonie miejscowości Lipinki.

Przebiegi wszystkich wariantów kolidują z jednym obszarem Natura 2000 SOO Specjalne Obszary Ochrony PLH180052 „Wisłoka z dopływami” w zakresie:

#### Wariant GP-1

Łączna długość kolizji wariantu GP-1 z obszarami chronionymi prawnie wynosi ok 5,7 km, a dokładniej przez rzeki:

- Ropa – 2,0 km,
- Wisłoka – 0,3 km,
- Jasiołka – 3,4 km.

#### Wariant GP-2

Łączna długość kolizji wariantu GP-2 z obszarami chronionymi prawnie wynosi ok 5,4 km, a dokładniej przez rzeki:

- Ropa – 1,95 km,
- Wisłoka – 0,65 km,



- Jasiołka – 2,8 km.

#### Wariant S-1

Łączna długość kolizji wariantu S-1 z obszarami chronionymi prawnie wynosi ok 1,1 km, a dokładniej przez rzeki:

- Olszynka – 0,45 km,
- Ropa – 0,15 km,
- Wiśłoka – 0,15 km,
- Jasiołka – 0,35 km.

#### Wariant S-2

Łączna długość kolizji wariantu S-2 z obszarami chronionymi prawnie wynosi ok 0,8 km. Wariant koliduje z jednym obszarem tj. Wiśłoka z dopływami (PLH180052), a dokładniej:

- rzeką Ropą – 0,3 km,
- rzeką Libuszanka – 0,2 km,
- rzeką Wiśłoka – 0,15 km,
- rzeką Jasiołka – 0,15 km.

Dodatkowo wariant S2 na odcinku od 20 km – 25 km przebiega w odległości ok 700 m od granicy obszaru Natura 2000 SOO Bednarka (PLH120033).





## IV. ANALIZA WIELOKRYTERIALNA OCENY WARIANTÓW

Ocenę wariantów i wskazanie wariantu optymalnego w najwyższym stopniu spełniającego założone cele wykonano z wykorzystaniem analizy wielokryterialnej. Podstawą oceny poszczególnych wariantów jest zaproponowane przebiegi drogi w wariantach klasy S oraz klasy GP.

Ocenę rozwiązań przeprowadzono przy zastosowaniu metody odległości od wzorca. Przyjęta metoda porównania wariantów ma na celu znalezienie wariantu optymalnego i polega na określeniu miary odległości pomiędzy badanymi obiektami; najczęściej stosowaną miarą jest odległość euklidesowa. Gdy zwiększa się różnica pomiędzy obiektami rosną jednocześnie wartości miar wykorzystujących odległość geometryczną w przestrzeni cech charakterystycznych.

W przypadku niniejszego opracowania badanymi obiektami są warianty dróg, cechami – miary kryteriów przyjęte do analizy. Warianty porównywane są z hipotetycznym wariantem wzorcowym grupującym w sobie najlepsze cechy spośród wszystkich analizowanych wariantów.

Analiza przebiega w przestrzeni n-wymiarowej, gdzie “n” oznacza liczbę wymiarów przestrzeni reprezentowaną w tym wypadku przez liczbę kryteriów oceny, zaś obiektami przestrzeni są poszczególne warianty powiązań. Za wariant najkorzystniejszy uważać można wariant najbliższy wzorcowemu, zaś miarę bliskości (odległości od wzorca) określa zależność:

$$L_i = \sqrt{\sum_{j=1}^n (l_{ji} - l_{wj})^2}$$

gdzie:  $L_j$  – odległość wariantu “i” od wzorca  
 $l_{ji}$  – wartość wskaźnika “j” dla wariantu “i”  
 $l_{wj}$  – wartość wskaźnika “j” w wariantie wzorcowym  
n – liczba wskaźników (kryteriów oceny)

W celu wyeliminowania niejednorodności wielkości liczbowych wskaźników, mogącej prowadzić do zafałszowania wyników oceny, różnice pomiędzy wielkościami wskaźników w poszczególnych wariantach ( $l_{ji}$ ), a wielkościami tych wskaźników w wariantie wzorcowym ( $l_{wj}$ ) zostały wyrażone w procentach. Pozwoliło to na sprowadzenie wszystkich wskaźników (kryteriów) do wspólnego mianownika. Wielkości wskaźników dla wariantu wzorcowego określone będą przy takim założeniu, jako 100%. Ich miara będzie równa 100, odległości od wzorca dla wariantu najgorszego równe będą 0, zaś pomiędzy nimi znajdują się wielkości procentowe obliczone dla wariantów pośrednich w stosunku do wartości granicznych. Wariant otrzymujący największą liczbę punktów jest wariantem najlepszym.

### V.1 Kryteria oceny wariantów

Analizę poszczególnych wariantów przeprowadzono w oparciu o zaproponowane kryteria w pięciu grupach. Kryteria oceny, grupy kryteriów oraz poszczególne wagi na etapie opracowania konsultowane były z Zamawiającym i przyjęte wspólnie do zastosowania.



### V.1.1 Grupa kryteriów funkcjonalnych

1. **Liczba mieszkańców w gminie** – miernikiem kryterium jest liczba mieszkańców gminy posiadającej dostęp do nowej drogi [osoby].

Projektowane drogi w najwyższym stopniu powinny spełniać jeden z głównych celów opracowania tj. zwiększenia dostępności analizowanego obszaru województwa w kierunku dróg szybkiego ruchu (A4 i S19). Niniejsze kryterium ocenia, w jakim stopniu nastąpiło spełnienie powyższego celu.

Tab. 8 Wynik oceny kryterium nr 1:

wariant	jednostka	wynik
droga GP 1	osób	225 741
droga GP 2		216 681
droga S 1		188 266
droga S 2		219 635

2. **Dostępność drogi** – miernikiem kryterium jest liczba węzłów i skrzyżowań drogi [-].

Jako jedno z podstawowych kryteriów należy wskazać dostępność do nowej drogi, która jest oceniana na podstawie liczby projektowanych węzłów i skrzyżowań. Nie przesądza to jednak o możliwościach zwiększenia liczby takich miejsc na późniejszych etapach projektowych.

Tab. 9 Wynik oceny kryterium nr 3:

wariant	jednostka	wynik
droga GP 1	szt.	13
droga GP 2		11
droga S 1		6
droga S 2		6

### V.1.2 Grupa kryteriów ruchowych

3. **Zmiana zgeneralizowanego kosztu w transporcie** – miernikiem kryterium jest różnica zgeneralizowanego kosztu transportu wariantu inwestycyjnego w stosunku do wariantu referencyjnego. Oszacowanie kosztu pracy przewozowej zostało wykonane wg wzoru:

$$K_{pp} = PPK * K_e + PPCz * K_{cz}$$

gdzie:

- K<sub>pp</sub> – Zgeneralizowany koszt rocznej pracy przewozowej
- PPK – praca przewozowa wyrażona w pojazdokilometrach
- PPCz – praca przewozowa wyrażona w pojazdogodzinach
- K<sub>e</sub> – uśredniony koszt eksploatacji
- K<sub>cz</sub> – uśredniony koszt godziny podróży

Metoda oszacowania kosztu zgeneralizowanego (wg Niebieskiej Księgi – Infrastruktura drogowa)



W przypadku wariantów (bezinwestycyjnego i inwestycyjnych) koszty eksploatacji pojazdów to łączne koszty eksploatacji wszystkich pojazdów poruszających się po drogach będących przedmiotem analizy

Koszty oblicza się na podstawie jednostkowych kosztów ekonomicznych eksploatacji poszczególnych kategorii pojazdów w zależności od prędkości, stanu nawierzchni drogi i spadków podłużnych drogi, (które mogą mieć inny charakter niż ukształtowanie terenu).

Standardowe kategorie pojazdów to: samochody osobowe – SO, samochody dostawcze – SD, samochody ciężarowe średnie - SCs, samochody ciężarowe ciężkie - SCc, autobusy – A. Koszty eksploatacji pojazdów dla poszczególnych rodzajów inwestycji należy wyliczać oddzielnie dla każdego wariantu (WBI i WI), każdego typu pojazdu i każdego roku przez cały okres analizy ekonomicznej, wg wzoru:

$$K_e = \sum_{j=1}^5 k_{ej}(V_{pdrj}, T, S) \cdot 365 \cdot (SDR_j \cdot L)$$

lub

$$K_e = \sum_{j=1}^5 k_{ej}(V_{pdrj}, T, S) \cdot 365 \cdot W_{km}$$

gdzie:

- $K_e$  – roczne koszty eksploatacji pojazdów samochodowych, w PLN,
- $k_{ej}(V_{pdrj}, T, S)$  – jednostkowe koszty eksploatacji grupy pojazdów samochodowych „j” w funkcji prędkości podróży  $V_{pdrj}$ , ukształtowania terenu T i stanu technicznego nawierzchni S, w PLN/km,
- $SDR_j$  – średni dobowy ruch grupy pojazdów „j”, w pojazdach/dobę,
- $L$  – długość odcinka drogi w km,
- $W_{km}$  – praca przewozowa w zależności od długości odcinka drogi, w pojazdokilometrach/dobę.

Rys. 35 Wyliczenie kosztów eksploatacji pojazdów

Tab. 10 Wskaźniki wzrostu kosztów eksploatacji

Wskaźniki wzrostu kosztów eksploatacji ze względu na nachylenie terenu					
Rodzaj terenu	SO	SD	SCs	SCc	A
Falisty	1,04	1,03	1,13	1,19	1,11
Górski	1,07	1,06	1,30	1,53	1,25

Wskaźnik wzrostu kosztów eksploatacji w okresie analizy ze względu na przewidywany światowy wzrost kosztów energii (średniorocznie)					
Lata	SO	SD	SCs	SCc	A
2009 – 2020	4,5%				
2021 - 2040	2,5%				



Tab. 11 Jednostkowe koszty eksploatacji pojazdów (teren płaski)

Nawierzchnia zdegradowana – EUR/poj.km					
V km/h	SO	SD	SCs	SCc	A
10	0,295	0,552	0,622	0,811	0,595
20	0,288	0,538	0,599	0,774	0,576
30	0,282	0,527	0,582	0,746	0,561
40	0,277	0,518	0,568	0,723	0,549
50	0,273	0,511	0,560	0,708	0,543
60	0,271	0,508	0,559	0,701	0,541
70	0,270	0,509	0,563	0,703	0,544
80	0,272	0,514	0,574	0,714	0,554
90	0,275	0,521	0,590	0,731	0,567
100	0,278	0,531	0,611	0,755	0,585
110	0,283	0,542	0,636	0,786	0,606
120	0,287	0,554			
Nawierzchnia nowa (po remoncie / budowie) – EUR/poj.km					
V km/h	SO	SD	SCs	SCc	A
10	0,271	0,506	0,570	0,743	0,546
20	0,266	0,496	0,553	0,714	0,531
30	0,261	0,488	0,539	0,691	0,520
40	0,258	0,483	0,530	0,674	0,513
50	0,256	0,479	0,525	0,664	0,509
60	0,255	0,478	0,525	0,659	0,508
70	0,254	0,479	0,529	0,660	0,512
80	0,255	0,481	0,537	0,668	0,518
90	0,256	0,486	0,550	0,681	0,529
100	0,258	0,493	0,567	0,701	0,543
110	0,262	0,502	0,589	0,727	0,560
120	0,266	0,513			

Koszty czasu użytkowników infrastruktury drogowej dla wariantów (bezinwestycyjnego i inwestycyjnego) to łączne koszty czasu osób odbywających podróże służbowe, codzienne dojazdy oraz pozostałe podróże w rozpatrywanym korytarzu transportowym.

Podstawą obliczenia tych kosztów są jednostkowe koszty czasu podróży służbowych, związanych z codziennymi dojazdami i pozostałych obliczone na podstawie badań przeprowadzonych na zlecenie Komisji Europejskiej.

Do analizy należy przyjąć, że średnia liczba osób podróżujących w samochodzie osobowym wynosi średnio 1,5 osoby, natomiast średnia osób podróżujących autobusem wynosi 12 (obszary pozawiejskie) i 30 (obszary miejskie).

W przypadku wykorzystania modelu ruchu podział na strukturę podróży na analizowanym odcinku lub obszarze należy uzyskać wprost z modelu. Prędkość podróżowania ma również wpływ na czas podróży (w godzinach) w każdym wariantcie (WBI i WI) – dla samochodów osobowych, samochodów dostawczych, ciężarówek, autobusów. Koszty czasu wszystkich użytkowników infrastruktury drogowej należy wyliczyć oddzielnie dla obu wariantów (WBI i WI).





$$K_{cb} = 365 \cdot L \cdot k_{cb} \cdot \left( \frac{0,25 \cdot SDR_{SO} \cdot w_{zSO}}{V_{pdrSO}} + \frac{SDR_{SD}}{V_{pdrSD}} + \frac{SDR_{SCs}}{V_{pdrSCs}} + \frac{SDR_{SCc}}{V_{pdrSCc}} + \frac{SDR_A}{V_{pdrA}} \right)$$

lub

$$K_{cb} = 365 \cdot k_{cb} \cdot (0,25 \cdot W_{pojSO} \cdot w_{zSO} + W_{pojSD} + W_{pojSCs} + W_{pojSCc} + W_{pojA})$$

gdzie:

- $K_{cb}$  – roczne koszty czasu użytkowników infrastruktury drogowej (podróże służbowe) w PLN,
- $k_{cb}$  – jednostkowy koszt czasu użytkowników infrastruktury drogowej, w PLN/godz.,
- $w_z$  – wskaźnik napelnienia pojazdu danej kategorii „j”,
- $V_{pdrj}$  – prędkość podróży pojazdu w km/godz.,
- $SDR_j$  – średnioroczne dobowe natężenie ruchu grupy pojazdów, w pojazdach/dobę,
- $L$  – długość odcinka drogi, w km,
- $W_{poj}$  – praca przewozowa w pojazdgodzinach.

\* Indeksy dolne SO, SD, SCs, SCc, A oznaczają kategorie samochodów osobowych, dostawczych, ciężarowych, ciężarowych z naczepami, autobusów.  
\*\* przy założeniu, że udział podróży służbowych w podróżach ogółem stanowi 25%

Rys. 36 Obliczenie kosztów czasu podróży służbowych

$$K_c = 365 \cdot L \cdot k_c \cdot \left( \frac{0,75 \cdot SDR_{SO} \cdot w_{zSO}}{V_{pdrSO}} + \frac{SDR_A \cdot w_{zA}}{V_{pdrA}} \right)$$

lub

$$K_c = 365 \cdot k_c \cdot (0,75 \cdot W_{pojSO} \cdot w_{zSO} + W_{pojA} \cdot w_{zA})$$

gdzie:

- $K_c$  – roczne koszty czasu użytkowników infrastruktury drogowej (podróże niesłużbowe), w PLN,
- $k_c$  – jednostkowy koszt czasu pasażera samochodu osobowego i autobusu, w PLN/godz.,
- $w_z$  – wskaźnik napelnienia pojazdu,
- $V_{pdr}$  – prędkość podróży pojazdu, w km/godz.,
- $SDR$  – średnioroczne dobowe natężenie ruchu grupy pojazdów, w pojazdach/dobę,
- $L$  – długość odcinka drogi, w km,
- $W_{poj}$  – praca przewozowa w pojazdgodzinach.

\* Indeksy dolne SO, SD, SCs, SCc, A oznaczają kategorie samochodów osobowych, dostawczych, ciężarowych, ciężarowych z naczepami autobusów.  
\*\* przy założeniu, że udział podróży niesłużbowych w podróżach ogółem stanowi 75%

Rys. 37 Obliczenie kosztów czasu podróży nie służbowych

Całkowite koszty czasu w każdym wariantcie otrzymuje się poprzez pomnożenie rocznej pracy przewozowej poszczególnych typów pojazdów (samochód osobowy, dostawczy, ciężarowy, ciężarowy z naczepą, autobus) na analizowanym odcinku drogi przez jednostkowe koszty podróży służbowych i nie służbowych w każdym kolejnym roku analizy.



Tab. 12 Jednostkowe koszty czasu (EUR/h)

Rok	Praca	Dojazdy (commuting)	Pozostałe
2009	16,32	8,11	6,75
2010	17,00	8,49	7,03
2011	17,71	8,88	7,32
2012	18,46	9,29	7,63
2013	19,24	9,72	7,95
2014	19,98	10,14	8,26
2015	20,76	10,57	8,58
2016	21,57	11,02	8,92
2017	22,42	11,50	9,27
2018	23,31	11,99	9,64
2019	24,23	12,51	10,02
2020	24,89	12,90	10,30
2021	25,58	13,29	10,58
2022	26,28	13,70	10,87
2023	27,01	14,12	11,17
2024	27,77	14,56	11,49
2025	28,55	15,02	11,81
2026	29,36	15,49	12,15
2027	29,88	15,80	12,36
2028	30,42	16,13	12,58
2029	30,97	16,46	12,81
2030	31,53	16,81	13,04
2031	32,11	17,16	13,28
2032	32,70	17,52	13,53
2033	33,08	17,77	13,69
2034	33,48	18,02	13,85
2035	33,88	18,28	14,02
2036	34,29	18,54	14,19
2037	34,71	18,81	14,36
2038	35,14	19,09	14,54
2039	35,59	19,37	14,72
2040	36,04	19,66	14,91

Tab. 13 Wynik oceny kryterium nr 4:

wariant	jednostka	wynik
droga GP 1	zł	23 471 294
droga GP 2		23 518 881
droga S 1		23 670 742
droga S 2		23 269 431

**4. Zwiększenie dostępności komunikacyjnej regionu** – miernikiem kryterium jest skrócenie rocznego kosztu czasu dojazdu z ośrodków powiatowych Jasła i Krosna w kierunku Autostrady A4.

W wariantach inwestycyjnych w stosunku do wariantu referencyjnego wyrażone w milionach złotych. Koszty dojazdu oszacowano, jako iloczyn średniego czasu dojazdu do Tarnowa (węzła autostrady A4 na kierunku planowanej drogi ekspresowej w kierunku Kielc) i średniego dobowego ruchu pojazdów w tych relacjach. Niniejsze kryterium, podobnie jak kryterium liczby mieszkańców w gminie, w najwyższym stopniu powinno spełniać jeden z głównych celów opracowania tj. zwiększenia dostępności południowo zachodnich terenów Podkarpacia. Ocenie poddano skrócenie czasu jazdy z dwóch miast: Jasła i Krosna oraz korzyści z niego płynących.



Tab. 14 Wynik oceny kryterium nr 5:

wariant	jednostka	wynik
droga GP 1	mln zł	4,84
droga GP 2		4,73
droga S 1		5,13
droga S 2		3,22

### V.1.3 Grupa kryteriów ekonomicznych

5. **Koszty inwestycyjne budowy drogi** – miernikiem kryterium są szacunkowe koszty realizacji wariantu w mln zł przy założeniach:

- koszt 1 km budowy drogi GP 2x2 (w terenie górskim) - 9,5 mln zł/1 km
- koszt 1 km budowy drogi S 2x2 (w terenie górskim) - 17 mln zł/1 km
- koszt 1 mb obiektu 2x2 - 350 mln zł/1 km
- koszt wykupu terenu dla województwa podkarpackiego - 0,025 mln zł/ha

Ceny jednostkowe na podstawie danych z „Katalogu cen jednostkowych robót i obiektów drogowych – I kwartał 2015.

Koszty inwestycyjne są jednym z podstawowych kryteriów w większości analiz obejmujących projekty inwestycyjne. Należy pamiętać, że powyższe koszty są kosztami szacunkowymi określonymi metodą wskaźnikową.

Tab. 15 Wyniki oceny kryterium nr 6 wraz z zakresem rzeczowym.

	jedn.	droga GP 1	droga GP2	droga S 1	droga S 2
roboty drogowe <i>budowa nowych odcinków</i>	km	64,0	63,7	57,1	65,4
	zł	608 000 000	605 150 000	970 700 000	1 111 800 000
obiekty inżynieryjne	mb	1100	1100	650	500
	zł	385 000 000	385 000 000	227 500 000	175 000 000
wykupy terenu	ha	320,0	318,5	285,5	327,0
	zł	8 000 000	7 962 500	7 137 500	8 175 000
<b>SUMA</b>	zł	<b>1 001 000 000</b>	<b>998 112 500</b>	<b>1 205 337 500</b>	<b>1 294 975 000</b>

### V.1.4 Grupa kryteriów przestrzennych

6. **Kolizje z istniejącą zwartą zabudową miejską lub wiejską** - miernikiem kryterium jest długość kolizji projektowanej trasy z istniejącą zabudową miejską lub wiejską [km]



Tab. 16 Wynik oceny kryterium nr 7:

wariant	jednostka	wynik
droga GP 1	km	9,9
droga GP 2		13,3
droga S 1		9,5
droga S 2		11,9

### V.1.5 Grupa kryteriów środowiskowo-społecznych

- 7. Kolizje środowiskowe** – miernikiem kryterium jest długość kolizji z obszarami chronionymi prawnie tj. parki narodowe, rezerwy przyrody, obszary Natura 2000 OSO, obszary Natura 2000 SSO, parki krajobrazowe [km],

W ocenie tego kryterium pod uwagę brano najważniejsze konflikty z obszarami chronionymi na mocy ustawy o ochronie przyrody. Kolizje podano w ich łącznej długości z założeniem, że w przypadku występowania dwóch form ochrony przyrody w tym samym obszarze długość kolizji podano jednokrotnie. Zaproponowane przebiegi dróg nie wchodziły w kolizje z obszarami parków narodowych oraz rezerwatów przyrody.

Tab. 17 Wynik oceny kryterium nr 8:

wariant	jednostka	wynik
droga GP 1	km	5,7
droga GP 2		5,4
droga S 1		1,1
droga S 2		0,8

- 8. Zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska** - miernikiem kryterium jest zmniejszenie rocznego kosztu związanego z emisją zanieczyszczeń powietrza związaną z ruchem drogowym w stosunku do wariantu referencyjnego. Koszt emisji zanieczyszczeń powietrza oszacowano zgodnie z założeniami „Niebieskiej Księgi” w rozbiciu na drogę istniejącą oraz drogę projektowaną z uwzględnieniem pracy przewozowej oraz prędkości na poszczególnych odcinkach dróg [zł].

#### Metoda oszacowania kosztu zanieczyszczeń środowiska (wg Niebieskiej Księgi – Infrastruktura drogowa)

Koszty zanieczyszczenia środowiska dla obu wariantów (WBI i WI) to łączne koszty generowane przez wszystkich użytkowników pojazdów poruszających się po drogach będących przedmiotem analizy. Na koszty zanieczyszczenia środowiska składają się koszty związane z oddziaływaniem transportu na środowisko naturalne, obejmujące:

- Ujemny wpływ na zdrowie ludzkie,
- Straty materialne i szkody środowiskowe
- Emisje CO<sub>2</sub>

Podstawa obliczenia kosztów zanieczyszczenia środowiska są jednostkowe koszty ekonomiczne zanieczyszczenia środowiska, które zależą od prędkości i typów pojazdów (samochód osobowy, dostawczy, ciężarowy średni, ciężarowy ciężki, autobus).





Jednostkowe koszty emisji toksycznych składników spalin oblicza się w zależności od rodzaju silnika, funkcji prędkości i zużycia paliwa przez poszczególne kategorie pojazdów.

Powyższe koszty ekonomiczne obejmują koszty wynikające z emisji związków wytwarzanych bezpośrednio w trakcie procesu spalania paliwa – pierwotnych substancji zanieczyszczających, zanieczyszczających, jeśli w powietrzu występują inne związki chemiczne – wtórnych substancji zanieczyszczających w otoczeniu drogi.

Koszty ekonomiczne zanieczyszczenia środowiska oblicza się z uwzględnieniem poszczególnych kategorii pojazdów, oddzielnie dla każdego wariantu i każdego roku analizy ekonomicznej – jak podano w tabeli poniżej.

W przypadku wariantu inwestycyjnego, dysponując wartością łącznej pracy przewozowej dla obu wariantów (WBI i WI), zaleca się obliczanie pracy przewozowej w podziale na następujące kategorie: samochód osobowy, dostawczy, ciężarowy średni, ciężarowy ciężki, autobus.

$$K_s = \sum_{j=1}^4 k_{sj}(V_{pdrj}, T) \cdot 365 \cdot W_{kmj}$$

gdzie:

- $K_s$  – roczne koszty emisji toksycznych składników spalin, w PLN,
- $k_{sj}(V_{pdrj}, T)$  – jednostkowe koszty ekonomiczne zanieczyszczenia środowiska na pojazd samochodowy w kategorii „j” w funkcji prędkości podróży  $V_{pdrj}$  i kategorii terenu, w PLN/pojazdokilometr,
- $W_{kmj}$  – praca przewozowa kategorii pojazdów „j” w pojazdo-kilometrach/dobę (SDR x L),
- j – kategoria pojazdu (SO, SD, SCs + SCc, A).

\* Przeliczenie SDR na ruch roczny dokonywane jest dla 365 dni, dla uśrednionych prognoz ruchu (np. Generalny Pomiar Ruchu). W przypadku obliczania ruchu rocznego na podstawie innych pomiarów opartych na godzinach szczytu w dniu roboczym, należy przyjąć mnożnik w wysokości 300 dni.

Rys. 38 Koszty ekonomiczne zanieczyszczenia środowiska



Tab. 18 Jednostkowe koszty ekonomiczne zanieczyszczeń środowiska [EUR/pojkm]

Teren miejski - EUR/poj.km				
V km/h	SO	SD	SCs + SCc	A
10	0,092	0,093	0,445	0,698
20	0,060	0,061	0,320	0,502
30	0,047	0,047	0,264	0,415
40	0,039	0,040	0,231	0,362
50	0,034	0,035	0,207	0,326
60	0,031	0,031	0,190	0,299
70	0,028	0,028	0,177	0,277
80	0,026	0,026	0,166	0,260
90	0,024	0,024	0,157	0,246
100	0,023	0,023	0,150	0,234
110	0,021	0,021	0,143	0,224
120	0,020	0,020	-	-
Teren zamiejski - EUR/poj.km				
V km/h	SO	SD	SCs + SCc	A
10	0,071	0,060	0,355	0,452
20	0,047	0,039	0,255	0,325
30	0,037	0,031	0,211	0,268
40	0,031	0,026	0,184	0,234
50	0,026	0,022	0,165	0,210
60	0,024	0,020	0,152	0,193
70	0,021	0,018	0,141	0,179
80	0,020	0,017	0,132	0,168
90	0,018	0,016	0,125	0,159
100	0,017	0,015	0,119	0,152
110	0,016	0,014	0,114	0,145
120	0,016	0,013	-	-

Tab. 19 Wynik oceny kryterium:

wariant	jednostka	wynik
droga GP 1	mln. zł	21,82
droga GP 2		23,19
droga S 1		22,74
droga S 2		23,59

**9. Konflikty społeczne** - miernikiem kryterium jest szacunkowa powierzchnia terenów zabudowy mieszkaniowej znajdujących się w bezpośrednim obszarze oddziaływania trasy 200 m od trasy [ha],

Każda z nowych realizacji każdorazowo wzbudza emocje wśród lokalnych społeczności. W przypadku analizowanych dróg o charakterze ponadlokalnym mogą one stanowić źródło dużego oporu społecznego. Niniejsze kryterium stanowi próbę oceny możliwości wystąpienia takich konfliktów.

Tab. 20 Wynik oceny kryterium nr 2:

wariant	jednostka	wynik
droga GP 1	ha	378
droga GP 2		412
droga S 1		259
droga S 2		407



**10. Zmniejszenie konfliktów społecznych** - miernikiem kryterium jest zmniejszenie rocznego kosztu wypadków i kolizji drogowych w stosunku do wariantu referencyjnego. Koszty wypadków i kolizji oszacowano zgodnie z założeniami „Niebieskiej Księgi” w rozbiciu na drogę istniejącą oraz drogę projektowaną przy założeniu jednostkowych kosztów [zł]:

Metoda oszacowania kosztu wypadków i ofiar (wg Niebieskiej Księgi – Infrastruktura drogowa)

Koszty wypadków drogowych i ofiar dla obu wariantów (WBI i WI) to koszty wypadków wszystkich użytkowników pojazdów poruszających się po drogach będących przedmiotem analizy. Koszty wypadków i ofiar w każdym wariantcie obejmują:

- Koszty zabitych,
- Koszty rannych w wypadkach drogowych,
- Koszty wypadków i kolizji (straty materialne)

Za straty materialne wypadku lub kolizji uważa się koszty poniesione przez służby publiczne wezwane na miejsce zdarzenia (policja, karetka pogotowia), uszkodzenie drogi (bariery ochronne, pionowe znaki drogowe, urządzenia oświetleniowe, elementy sygnalizacji świetlnej i inne), a także straty ekonomiczne wynikające z uszkodzenia pojazdów sektora publicznego.

Koszty wypadków i ofiar są kosztami ekonomicznymi wolnymi od wszelakich finansowych przepływów pieniężnych związanych z transferami w sektorze publicznym lub prywatnym. Obejmują koszty utraconego PKB i ekonomiczne koszty ludzkiego cierpienia.

Koszty wypadków i ofiar dla wszystkich typów inwestycji należy wyliczyć oddzielnie dla obu wariantów (WBI i WI), dla każdego roku osobno przez cały okres analizy ekonomicznej.

lub

$$K_{W0} = (k_{zw} \cdot a_{zw0}) + (k_{rw} \cdot a_{rw0}) + (k_{sw} \cdot a_{sw0})$$
$$K_{W1} = (k_{zw} \cdot a_{zw1}) + (k_{rw} \cdot a_{rw1}) + (k_{sw} \cdot a_{sw1})$$

gdzie:

$K_{w0}$	– koszty wypadków drogowych i ofiar poniesione w ciągu jednego roku, w PLN,
$k_{zw}$	– jednostkowe koszty zabitych w danym roku, w PLN,
$k_{rw}$	– jednostkowe koszty rannych w danym roku, w PLN,
$k_{sw}$	– jednostkowe koszty strat materialnych w danym roku, w PLN,
$a_{zw}$	– liczba zabitych w danym roku,
$a_{rw}$	– liczba rannych w danym roku,
$a_{sw}$	– liczba wypadków drogowych ze stratami materialnymi w danym roku.

\* Indeksy dolne 0 i 1 – odpowiednio wariant bezinwestycyjny i inwestycyjny

Rys. 39 Wyliczenie kosztów wypadków drogowych i ofiar

Koszty wypadków drogowych oblicza się na podstawie jednostkowych kosztów zabitych, rannych i strat materialnych wypadków i kolizji.

Średnią liczbę zabitych i rannych oraz wypadków i kolizji dla wariantu bezinwestycyjnego należy uzyskać ze statystyk policyjnych z ostatnich pięciu, ale nie mniej niż trzech lat poprzedzających analizę ekonomiczną.



Podstawą obliczenia prognozowanej liczby wypadków oraz zabitych i rannych dla wariantu WI powinien być współczynnik redukcji wypadków.

Poziom wskaźnika redukcji wypadkowości należy wyliczyć w oparciu o wyliczona liczbę wypadków dla WBI oraz wariantów inwestycyjnych w oparciu o wskaźnik ryzyka (prawdopodobieństwa wystąpienia) wypadku i średnią liczbę poszkodowanych w wypadku.

Ryzyko wypadku jest rezultatem prawdopodobieństwa wystąpienia wypadku i przewidywalnego zasięgu szkody, to znaczy prognozowanej wartości szkody.

#### Metoda kwantyfikacji

Do obliczeń wymagane są następujące szczegóły dotyczące poszczególnych odcinków:

- Długość,
- Rodzaj obszaru (obszar miejski lub zamiejski)
- Wielkość ruchu (pojazdy na dobę), a także w formie parametrów
- Wskaźnik ciężkości wypadków dla poszczególnych kategorii dróg (RAI- względny wskaźnik wypadków (wypadki na  $10^7$  poj.km)
- Średnia liczba osób rannych w pojedynczym wypadku
- Zmiany dotyczące pojazdokilometrów
- Średnia liczba osób poszkodowanych w jednym wypadku

Tab. 21 Względny wskaźnik wypadku (wypadki /  $10^7$  poj.km) (prawdopodobieństwo wystąpienia wypadku)

Kategorie dróg	Wypadki śmiertelne	Ciężkie	Kolizje (tylko szkody materialne)
Autostrada i droga ekspresowa (pasy 2x2, dwukierunkowa, skrzyżowania na różnych poziomach)	0,182	0,463	3,23
Droga ekspresowa (pasy 2x1, skrzyżowania na różnych poziomach)	0,43	1,084	4,07
Droga główna (pasy 2x2, skrzyżowanie jednopoziomowe, dwa kierunki ruchu fizycznie oddzielone)	0,365	0,928	6,48
Droga główna (pasy 2x2, skrzyżowanie jednopoziomowe, fizycznie nieoddzielone)	0,491	1,572	11,28
Droga główna (pasy 2x1, skrzyżowanie jednopoziomowe)	0,415	1,328	9,53
Droga zbiorcza	0,254	1,239	7,9
Droga wewnętrzna	0,348	2,723	24,3





Tab. 22 Średnia liczba osób poszkodowanych w jednym wypadku

Kategorie dróg	Skutki wypadku	Liczba ofiar śmiertelnych	Liczba rannych
Autostrada i droga ekspresowa	śmiertelny	1.357	0.670
	poważny	-	1.248
Droga główna GP (zamiejska)	śmiertelny	1.184	0.524
	poważny	-	1.499
Droga zbiorcza (zamiejska)	śmiertelny	1.101	0.435
	poważny	-	1.205
Droga miejska	śmiertelny	1.077	0.219
	poważny	-	1.102

Koszty kolizji i wypadków dla projektów punktowych są traktowane łącznie, jako straty materialne. Oznacza to, że przy analizowaniu kosztów wypadków dla wariantu bezinwestycyjnego należy zsumować średnią liczbę wypadków i kolizji, a następnie pomnożyć ją przez średni koszt jednostkowy straty materialnej. Analogicznie dla wariantu inwestycyjnego, najpierw należy pomnożyć liczbę wypadków i kolizji przez współczynniki redukcji (oddzielnie dla wypadków i kolizji), a następnie zsumować liczbę wypadków i kolizji dla wariantu inwestycyjnego.

Tab. 23 Koszty jednostkowe zdarzeń drogowych (wypadków i ich następstw) (EUR/zdarzenie)

Rok	Zabici	Ranni	Straty materialne
2009	438 271	62 028	4 594
2010	486 906	69 791	5 241
2011	535 541	77 555	5 888
2012	584 176	85 319	6 535
2013	632 812	93 083	7 182
2014	681 447	100 847	7 829
2015	730 082	108 610	8 475
2016	778 718	116 374	9 122
2017	827 353	124 138	9 769
2018	875 988	131 902	10 416
2019	924 623	139 666	11 063
2020	973 259	147 429	11 710
2021	1 021 894	155 193	12 357
2022	1 070 529	162 957	13 004
2023	1 119 165	170 721	13 651
2024	1 167 800	178 485	14 298
2025	1 216 435	186 248	14 945
2026	1 265 070	194 012	15 592
2027	1 313 706	201 776	16 239
2028	1 362 341	209 540	16 886
2029	1 410 976	217 304	17 533
2030	1 459 612	225 068	18 180
2031	1 508 247	232 831	18 826
2032	1 556 882	240 595	19 473
2033	1 605 517	248 359	20 120
2034	1 654 153	256 123	20 767
2035	1 702 788	263 887	21 414
2036	1 751 423	271 650	22 061
2037	1 800 059	279 414	22 708
2038	1 848 694	287 178	23 355
2039	1 897 329	294 942	24 002
2040	1 945 964	302 706	24 649



Tab. 24 Wynik oceny kryterium:

wariant	jednostka	wynik
droga GP 1	mln. zł	5,63
droga GP 2		5,78
droga S 1		3,71
droga S 2		4,00

### V.1.6 Wagi kryteriów oceny

W trakcie prac, dla poszczególnych kryteriów oraz grup kryteriów przyjęto wagi procentowe mające na celu zhierarchizowanie czynników podlegających ocenie.

<u>Grupa kryteriów funkcjonalnych</u>	<u>30 %</u>
Liczba mieszkańców w gminie	45%
Dostępność drogi – liczba węzłów i skrzyżowań	55%
<u>Grupa kryteriów ruchowych</u>	<u>20 %</u>
Uogólniony koszt rocznej pracy przewozowej układu drogowego	40%
Zwiększenie dostępności komunikacyjnej regionu	60%
<u>Grupa kryteriów ekonomicznych</u>	<u>20 %</u>
Koszty inwestycyjne budowy drogi	100%
<u>Grupa kryteriów przestrzennych</u>	<u>10%</u>
Kolizje z istniejącą zwartą zabudową	100%
<u>Grupa kryteriów środowiskowo – społecznych</u>	<u>20 %</u>
Kolizje środowiskowe – długość kolizji z obszarami prawnie chronionymi	25%
Zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska	20%
Konflikty społeczne – powierzchnia terenów zabudowy mieszkaniowej	25%
Zmniejszenie konfliktów społecznych – oszczędności kosztów wypadków drogowych	30%

### V.1.7 Wyniki analizy wielokryterialnej



Tab. 25 Wyniki analizy wielokryterialnej

KRYTERIA OCENY	jednostka	waga kryterium	WARIANT GP-1			WARIANT GP-2			WARIANT S-1			WARIANT S-2			WZORZEC	
długość drogi	km		<b>64,0</b>			<b>63,7</b>			<b>57,1</b>			<b>65,4</b>			0 PKT	100 PKT
			miara	liczba punktów	ocena kryterium	miara	liczba punktów	ocena kryterium	miara	liczba punktów	ocena kryterium	miara	liczba punktów	ocena kryterium		
<b>KRYTERIA FUNKCJONALNE</b>																
		<b>0,30</b>														
Liczba mieszkańców w gminie	osób	<b>0,45</b>	225 741	100	30	216 681	96	29	188 266	83	25	219 635	97	29	0	225 741
Dostępność drogi - liczba węzłów i skrzyżowań	szt	<b>0,55</b>	13	100	40	11	85	34	6	46	18	6	46	18	0	13
odległość od wzorca			-	<b>141</b>	<b>50</b>	-	<b>128</b>	<b>44</b>	-	<b>95</b>	<b>31</b>	-	<b>108</b>	<b>35</b>		
<b>KRYTERIA RUCHOWE</b>																
		<b>0,20</b>														
Zmiana zgeneralizowanego kosztu transportu	mld zł	<b>0,40</b>	23,47	99	40	23,52	99	40	23,67	100	40	23,27	98	39	0	24
Zwiększenie dostępności komunikacyjnej regionu	mln zł	<b>0,60</b>	4,84	94	57	4,73	92	55	5,13	100	60	3,22	63	38	0	5
odległość od wzorca			-	<b>137</b>	<b>69</b>	-	<b>136</b>	<b>68</b>	-	<b>141</b>	<b>72</b>	-	<b>117</b>	<b>54</b>		
<b>KRYTERIA EKONOMICZNE</b>																
		<b>0,20</b>														
Koszty inwestycyjne budowy drogi	mln zł	<b>1,00</b>	1 001	23	23	998	23	23	1 205	7	7	1 295	0	0	1 294,98	0
odległość od wzorca			-	<b>23</b>	<b>23</b>	-	<b>23</b>	<b>23</b>	-	<b>7</b>	<b>7</b>	-	<b>0</b>	<b>0</b>		
<b>KRYTERIA PRZESTRZENNE</b>																
		<b>0,10</b>														
Kolizje z istniejącą zwartą zabudową	km	<b>1,00</b>	9,9	26	26	13,3	0	0	9,5	29	29	11,9	11	11	13,30	0
odległość od wzorca			-	<b>26</b>	<b>26</b>	-	<b>0</b>	<b>0</b>	-	<b>29</b>	<b>29</b>	-	<b>11</b>	<b>11</b>		
<b>KRYTERIA ŚRODOWISKOWO - SPOŁECZNE</b>																
		<b>0,20</b>														
Kolizje środowiskowe – długość kolizji z obszarami prawnie chronionymi	km	<b>0,25</b>	5,7	0	0	5,4	5	1	1,1	81	20	0,8	86	21	5,7	0
Zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska	mln zł	<b>0,20</b>	21,82	92	18	23,19	98	20	22,74	96	19	23,59	100	20	0	24
Konflikty społeczne - powierzchnia terenów zabudowy mieszkaniowej	ha	<b>0,25</b>	378	8	2	412	0	0	259	37	9	407	1	0	412	0
Zmniejszenie konfliktów społecznych – oszczędności kosztów wypadków drogowych	mln zł	<b>0,30</b>	5,63	97	29	5,78	100	30	3,71	64	19	4,00	69	21	0	6
odległość od wzorca			-	<b>135</b>	<b>35</b>	-	<b>140</b>	<b>36</b>	-	<b>146</b>	<b>35</b>	-	<b>149</b>	<b>36</b>		
Sumaryczna odległość od wzorca bez wag dla grup			-	<b>241</b>	<b>98</b>	-	<b>234</b>	<b>92</b>	-	<b>226</b>	<b>91</b>	-	<b>218</b>	<b>75</b>		
Sumaryczna odległość od wzorca z uwzględnieniem wag dla grup					<b>22</b>			<b>21</b>			<b>19</b>			<b>17</b>		
<b>Miejsce w ocenie</b>			<b>I</b>			<b>II</b>			<b>III</b>			<b>IV</b>				



### V.1.8 Podsumowanie

W wyniku przeprowadzonej analizy wielokryterialnej, jako najkorzystniejszy w łącznej ocenie, a co za tym idzie jest w największym stopniu zbliżony do wariantu wzorcowego, należy uznać wariant drogi ruchu przyspieszonego GP-1. Drugie miejsce, z niewielką stratą uzyskał wariant drogi ruchu przyspieszonego GP-2. Niewielka strata punktowa dotyczy również wariantu drogi ekspresowej S-1.

Analizując poszczególne grupy kryteriów nie zaobserwowano jednego dominującego wariantu. Należy, zatem stwierdzić, że pomimo wskazania wariantu GP-1, na dalszych etapach prac projektowych możliwe będą korekty przebiegu wariantu optymalnego włącznie z tworzeniem kombinacji wariantów w zależności od odcinków.

W grupie kryteriów funkcjonalnych najlepszym wariantem jest wariant GP-1, a pozostałe warianty są gorsze o ok. 10-30%

W grupie kryteriów ruchowych najkorzystniej wypada wariant S-1, lecz z nieznaczną przewagą nad wariantem GP-1 i GP-2. Na taki wynik wpływa parametr prędkości, wpływający korzystnie na dwa podkryteria: zmniejszenie zgeneralizowanego kosztu transportu oraz zwiększenie dostępności komunikacyjnej powiatów jasielskiego i krośnieńskiego.

W grupie kryteriów ekonomicznych najlepsze, głównie za sprawą najniższych szacunkowych kosztów realizacji oraz najlepszej obsługi potencjalnych terenów inwestycyjnych są warianty GP-1 i GP-2.

W grupie kryteriów przestrzennych najkorzystniej wypada wariant S-1, choć biorąc pod uwagę jej wagę nie wpływa w sposób istotny na łączną ocenę.

W grupie kryteriów środowiskowo – społecznych nie zaobserwowano dominującego wariantu, wartości były bardzo zbliżone.

W oparciu o przeprowadzoną analizę należy stwierdzić, że warianty dróg GP, z uwagi na możliwość stosowania niższych parametrów technicznych (odległości między węzłami), w większym stopniu spełniają wymogi dla kryteriów funkcjonalnych i przestrzennych, przy jednoczesnym niższym koszcie realizacyjnym. Natomiast warianty dróg S, poprzez lepsze parametry techniczne stwarzają lepsze warunki ruchowe, co znajduje odzwierciedlenie w grupie kryteriów ruchowych.

## V.2 Analiza efektów gospodarczych

Dotychczasowa działalność inwestycyjna w zakresie rozbudowy układu dróg wysokich klas (A i S) trwa od lat 90-tych początkowo w dość jednostajnym i mało imponującym tempie. Dopiero w ostatnich kilku latach nastąpiło zwiększenie nakładów inwestycyjnych, głównie za sprawą wsparcia finansowego Unii Europejskiej, co z kolei powodowało szybszy przyrost sieci drogowej. Równocześnie w zdecydowanie większym tempie rozwijała się gospodarka, której przedstawiciele, co rusz utyskiwali na braki i stan polskich dróg. Sytuacja taka nie sprzyjała prowadzeniu badań i analiz, a tym samym metod obliczeniowych dla precyzyjnego, bądź szacunkowego określenia korzyści społecznych i efektów gospodarczych związanych z budową nowej drogi. Wszystkie publikacje oceniają korzyści w sposób opisowy.





Związane jest to również dużą różnorodnością i specyfiką terenów, przez które przechodzą nowe drogi. Z przeprowadzonych badań wynika, że w różnych obszarach kraju występują odmienne uwarunkowania wpływające na rozwój gospodarczy jak chociażby położenie względem innych autostrad i dróg ekspresowych, położenie względem dużych ośrodków miejskich, aglomeracji czy granic kraju. Niezależnie od prowadzonych czy przyszłych inwestycji drogowych, w większym stopniu na rozwój lokalny ma ogólna sytuacja gospodarcza i ekonomiczna kraju.

Z uwagi na powyższe niniejszą część analizy oparto na dostępnych publikacjach opisujących powyższy temat, przytaczając wynikające z nich najważniejsze wnioski.

W roku 2013 na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego przez Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk wykonana została analiza pn: „Wpływ budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski”. Opracowanie przyjęło charakter badania ewaluacyjnego i obejmowało okres 2004 – 2012 r., w którym realizowane były przedsięwzięcia w zakresie rozbudowy infrastruktury drogowej (przede wszystkim autostrad, dróg ekspresowych oraz obwodnic w ciągach dróg ekspresowych i autostrad) finansowane ze współudziałem funduszy UE w ramach okresów programowych 2004–2006 oraz 2007–2013. Analiza oprócz oceny efektów społeczno-gospodarczych (popytowych i podażowych) generowanych w miejscu realizacji inwestycji dot. budowy autostrad i dróg ekspresowych obejmowała również ocenę wpływu rozbudowy sieci autostrad i dróg ekspresowych na poprawę dostępności transportowej kraju i regionów oraz na jakość i poziom bezpieczeństwa systemu transportowego oraz ocenę systemu zarządzania wybudowanymi odcinkami autostrad i dróg ekspresowych w kontekście potrzeb użytkowników i gwarancji efektywnego wykorzystania powstałej infrastruktury.

Główne wnioski upoważniają do stwierdzenia, że: *większość efektów procesu inwestycyjnego jest pozytywna a w skali kraju budowa autostrad i dróg ekspresowych ze środków unijnych przyczyniła się do zwiększenia spójności terytorialnej Polski oraz zwiększenia dostępności obszarów peryferyjnych. Zatem spełnione zostały jedne z najważniejszych celów strategicznych. Nastąpiła również poprawa bezpieczeństwa wzdłuż korytarzy drogowych, na realizowanych odcinkach oraz na drogach do nich równoległych, jednak z drugiej strony nie wykazano znaczącego oddziaływania inwestycji na bezpieczeństwo na drogach lokalnych lub w miastach (z wyjątkiem odcinków stanowiących obwodnice miast). Wskazuje się na ogólnie wysoką satysfakcję społeczną społeczności lokalnych, ale i na rozgoryczenie np. w wyniku efektu bariery spowodowanego zbyt dużą ilością ekranów akustycznych wzdłuż trasy. Jednym z najważniejszych wniosków płynących z ewaluacji inwestycji drogowych jest to, że autostrady i drogi ekspresowe w skali kraju dają dużą wartość dodaną i pozytywne efekty sieciowe **jednak w skali lokalnej są jedynie warunkiem koniecznym, ale nie wystarczającym do szybkiego rozwoju gmin i powiatów.** Szczególnie w warunkach kryzysu finansowego zestaw czynników rozwoju gospodarczego jest znacznie szerszy niż rozbudowa infrastruktury dróg wyższych klas. Na poziomie lokalnym, gdzie oczekiwania związane z rozbudową infrastruktury są szczególnie wysokie, mógł wystąpić tzw. efekt korytarza. Zdecydowanie mniejszy niż oczekiwano był również tzw. efekt popytowy związany z samym okresem przeprowadzenia inwestycji (brak większej aktywizacji lokalnych przedsiębiorców, zarówno w charakterze podwykonawców, jak i w ramach szeroko pojętej działalności usługowej), a wydłużenie prac inwestycyjnych na wielu odcinkach spowodowało znaczące utrudnienia w ruchu lokalnym. Z opóźnieniami prac wiąże się narastający problem makroekonomiczny jakim stała się upadłość przedsiębiorstw budowlanych oraz wielomiliardowa suma roszczeń (tab. 7.2).*

Wnioski z opracowania zostały pogrupowane w a ich najważniejsze punkty to:

#### Wpływ na rozwój lokalny



Czas jaki upłynął od realizacji inwestycji utrudnia pełną analizę efektów ekonomicznych powstania nowych autostrad i dróg ekspresowych. Dodatkowym czynnikiem utrudniającym ocenę był kryzys ekonomiczny, którego negatywne skutki mogły niwelować pozytywne efekty rozwoju infrastruktury. Badanie potwierdziło, że mamy do czynienia z **wyższym poziomem przedsiębiorczości na obszarach gdzie wybudowano nowe drogi**. Na chwilę obecną jedyną możliwą interpretacją tego faktu prowadzi do wniosku, że szlaki wybudowano we właściwej lokalizacji, tam gdzie istniał na nie popyt. Dokładniejsza analiza potwierdziła, że **nowoczesną infrastrukturę drogową traktować trzeba jako warunek konieczny, ale z pewnością nie wystarczający dla lokalnego rozwoju gospodarczego**. Efekt ekonomiczny jest też z pewnością bardzo selektywny branżowo. Jest on już zauważalny w branży logistyczno-magazynowej, a wyraźnie mniej w sferze produkcyjnej.

#### Wpływ na lokalizację przedsiębiorstw

Ze względu na wysoką rangę w systemie transportowym kraju nowe inwestycje drogowe nie mają generalnie znaczącego oddziaływania na mikro i małe firmy w skali lokalnej. Z kolei sam fakt budowy nie przekłada się wprost na lokalizację w węzłach drogowych dużych zakładów przemysłowych i produkcyjnych. Zestaw czynników decydujących o sukcesie poszczególnych gmin jest znacznie szerszy i oprócz lokalizacji przy węzle autostradowym, ważna jest lokalizacja ogólna (w systemie osadniczym kraju), prowadzona polityka lokalna, zasoby endogeniczne w postaci kapitału finansowego, ludzkiego i społecznego, wyposażenie w infrastrukturę towarzyszącą i inne.

#### Efekt popytowy

W skali lokalnej, udział miejscowych przedsiębiorców w procesie inwestycyjnym był na ogół niewielki. Obroty przedsiębiorstw z innych branż oraz poziom zatrudnienia w gminach sąsiadujących najczęściej nie wykazywały większych zmian. Tym samym lokalny efekt ekonomiczny był zwykle mniejszy od zakładanego (zwłaszcza w porównaniu do oczekiwań władz lokalnych).

#### Efekt korytarza

Proces inwestycyjny okresu 2004–2013 skutkował ujawnieniem się w niektórych miejscach tzw. „efektu korytarza”. Z uwagi na krótki okres funkcjonowania nowych dróg trudno jest określić zakres wystąpienia efektu w skali regionalnej (wpływ na rozwój gospodarczy). Można jedynie pośrednio wskazywać na zagrożenia pod tym względem. Zagrożenia te są większe w przypadku autostrad niż dróg ekspresowych.

#### Utrudnienia podczas procesu inwestycyjnego

Współpraca wykonawców autostrad i dróg ekspresowych z samorządami oraz społecznościami lokalnymi układała się bardzo różnie w przypadku poszczególnych inwestycji. Istnieją zarówno dobre, jak bardzo złe przykłady wzajemnych relacji. Poziom akceptacji społecznej dla utrudnień spowodowanych budową jest relatywnie wysoki. Sytuacja w obu tych wymiarach pogarsza się jeżeli prace budowlane ulegają wydłużeniu.

#### Efekty środowiskowe

Inwestycje rozpoczęte w pierwszym okresie programowania (lata 2004–2006) były gorzej przygotowane pod względem formalno-prawnym w aspekcie przepisów środowiskowych. Co więcej, w międzyczasie przepisy uległy zmianie i niezbędne było uzupełnianie dokumentacji i zmiany projektowe, co wydłużało czas i generowało dodatkowe koszty środowiskowe. Koszty środowiskowe w analizowanych przypadkach nie przekraczają 20 % wszystkich nakładów inwestycyjnych brutto (choć w większości przypadków są bliższe



10%). *Użyteczność wielu obiektów służących ochronie przyrody będzie można określić dopiero po kilku latach po przeanalizowaniu wyników monitoringu.*

Pod koniec roku 2013 przez Regionalne Obserwatorium Terytorialne Monitoruj Podkarpackie opracowany został raport pod tytułem „Wpływ budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski” dotyczący wyłącznie wpływu realizacji inwestycji drogowych na obszar województwa podkarpackiego. Oprócz głównych wniosków, przytoczonych powyżej, wskazano m.in:

- *z analizy rozkładu „wąskich gardeł” wynika, iż dalszy rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych powinien opierać się raczej na mniejszych odcinkach, przede wszystkim obwodnicach oraz odcinkach wlotowych do miast, niż na całych ciągach transportowych, inwestycje powinny rozpoczynać się od fragmentów najbardziej przeciążonych ruchem (zwłaszcza ciężkim), za tego typu rozwiązaniem przemawiają także cele poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego osiągnane w pierwszej kolejności przez budowę obwodnic i oddzielenie ruchu lokalnego od tranzytowego,*
- *konieczne jest zapewnienie mechanizmu chroniącego niektóre ciągi komunikacyjne ważne z punktu widzenia polityki regionalnej na wypadek ograniczeń budżetowych,*
- *dalsza poprawa dostępności obszarów peryferyjnych powinna odbywać się poprzez dalszy rozwój powiązań między głównymi ośrodkami (metropolie, miasta wojewódzkie),*
- *należy rozważyć wyprowadzenie odcinków dróg ekspresowych w kierunku miast subregionalnych (względnie regionów turystycznych). Odcinki te mogą być „ślepe” (bez planowania ich kontynuacji poza ośrodek subregionalny), tak aby zachować niski poziom koncentracji ruchu tranzytowego, przy jednoczesnej poprawie dostępności,*
- *istotna jest również budowa obwodnic miast w standardzie dróg ekspresowych w ciągach tych tras, których realizacja odkładana jest na okres po roku 2020, względnie została zapisana jedynie w KPZK 2030,*
- *przy projektowaniu i realizacji autostrad i dróg ekspresowych przedmiotem zainteresowania powinny być jednocześnie inne drogi w regionie inwestycji (przede wszystkim te doprowadzające ruch do węzłów),*
- *należy dążyć do większej spójności programów inwestycyjnych na różnych szczeblach,*
- *przekazywanie odcinków równoległych do dróg ekspresowych powstałych po nowym śladzie samorządom musi być dokonywane bardzo ostrożnie, tak aby nie sprzyjało przenoszeniu się ruchu na drogi niższego szczebla,*
- *wskazana jest lepsza współpraca GDDKiA z Generalnym Wykonawcą na każdym etapie realizacji inwestycji, aby zapobiec wystąpieniu opóźnień w oddawaniu inwestycji,*
- *należy dążyć do ścisłej współpracy wykonawcy z władzami samorządowymi, a także do jak najszerzych konsultacji społecznych już na etapie opracowywania projektu inwestycji,*
- *w celu zapewnienia konkurencyjności na szczeblu zarówno kraju jak i regionu należy dążyć do domykania najważniejszych dróg transportowych i tworzenia spójnej sieci komunikacyjnej,*



- w skali lokalnej konkurencyjność powinna być zapewniona przez kompleksowe dowiązywanie miejscowości do rozwijającej się sieci dróg najwyższych kategorii poprzez budowę dróg niższego rzędu, istnieje konieczność długookresowego planowania strategicznego, poprzez wpisanie inwestycji do dokumentów szczebla krajowego i konsekwentnie regionalnego i obligatoryjnie gminnego,
- Polska powinna zabiegać o dalsze uzupełnienie sieci TEN-T jednakże dążenie do zmian w układzie docelowym sieci ma ograniczony wpływ na obecne decyzje inwestycyjne (nadchodząca perspektywa 2014-2020), które w naturalny sposób w większości muszą pozostać kontynuacją działań podjętych w ocenianych latach 2004-2013. Mimo to zmiany te są istotne,
- zaleca się w kolejnym okresie programowania kontynuowanie inwestycji współfinansowanych ze środków unijnych na sieci dróg ekspresowych przy czym standardem powinno być budowanie dróg ekspresowych po nowym śladzie,
- istnieje potrzeba dalszych badań ewaluacyjnych związanych z rozbudową sieci drogowej w Polsce. Rekomenduje się wprowadzenie, w miarę możliwości, systemu corocznego monitoringu zmian dostępności drogowej,
- wskazane jest również regularne badanie, na bazie Generalnego Pomiaru Ruchu, w ujęciu pięcioletnim, poziomu likwidacji wąskich gardeł na sieci dróg krajowych,
- **Ocena wpływu budowy autostrad i dróg ekspresowych na zewnętrzną dostępność województwa podkarpackiego (wybrane punkty):**
- 4) na terenie województwa podkarpackiego utrzymują się nadal obszary peryferyjne o słabej dostępności drogowej do stolicy województwa. Są to Bieszczady.
- 5) dostępność Rzeszowa i całego województwa podkarpackiego jako regionu peryferyjnego uzależniona jest przede wszystkim od inwestycji realizowanych poza samym regionem.
- 6) ukończenie budowy drogi ekspresowej pomiędzy Lublinem i Rzeszowem (S17/S19), w ramach budowy szlaków łączących główne miasta wojewódzkie, jest jednym z istotnych działań planowanych w ramach zbliżającej się perspektywy finansowej 2014-2020.
- 7) na terenie województwa podkarpackiego istnieją miasta zasługujące na realizację „ślepych” odcinków ekspresowych dowiązujących do sieci głównej (takie ośrodki jak Mielec).
- 8) ponadto jako szczególnie należy uznać sytuację zespołów miast średnich na pograniczu województw świętokrzyskiego i podkarpackiego (od Starachowic przez Ostrowiec Świętokrzyski po Tarnobrzeg, Stalowa Wola i Mielec). Zespoły te nie będą obsługiwane przez autostrady i drogi ekspresowe przed rokiem 2020, pomimo znacznego łącznego potencjału demograficznego i ekonomicznego.

Poniżej przedstawiono najważniejsze wnioski opracowania „Ocena wpływu inwestycji infrastruktury transportowej realizowanych w ramach polityki spójności na wzrost konkurencyjności regionów” PAN Warszawa, 18 października 2010 dotyczące efektów popytowych, podaźowych i stymulacji rozwoju nowych funkcji gospodarczych

„Z przeprowadzonych analiz **na poziomie powiatowym** można wyciągnąć następujące wnioski:





- **generalnie nie wykazano wysokich zależności pomiędzy nakładami na infrastrukturę transportową a różnymi zmiennymi społeczno-gospodarczymi.** Wynik taki powiązany jest z faktem, że **szereg innych czynników zewnętrznych i wewnętrznych oddziałuje na rozwój społeczno-gospodarczy**, więc niemożliwe jest stwierdzenie, w jakim stopniu zmiany poziomu rozwoju są efektem finansowania wyłącznie z jednego z możliwych źródeł pozyskania środków finansowych i skierowanego na jeden z elementów infrastruktury, bądź szerzej struktury przestrzennogospodarczej;

- odnotowano wyższy poziom zależności pomiędzy różnymi zmiennymi społeczno-gospodarczymi a ogólnymi nakładami na infrastrukturę transportową, niż wydatkami przeliczonymi na mieszkańca (w większości przypadków brak istotnego związku). Wynika z tego, że **zmiana elementów struktury społeczno-gospodarczej jest powiązana z absolutnymi wielkościami inwestycyjnymi**, (co prawda jest to związek na niskim, ale istotnym statystycznie poziomie);

- stwierdzono wyższą zależność pomiędzy analizowanymi inwestycjami transportowymi współfinansowanymi ze środków UE a zmianami poziomu przedsiębiorczości i dochodów własnych gmin i powiatów, niż dynamiką wzrostu wynagrodzeń i spadku poziomu bezrobocia (we wszystkich przypadkach w okresie 2004-2009). Wynika z tego, że **nakłady inwestycyjne nie wpływają bezpośrednio na poziom życia ludności** (wynagrodzenia, bezrobocie), a jedynie mają związek, choć odnotowany na bardzo niskim poziomie, z elementami pośrednio oddziałującymi na mieszkańców (przedsiębiorczość, dochody JST). Zrealizowane przedsięwzięcia transportowe miały zatem większy wpływ na pośrednie efekty popytowe niż bezpośrednie popytowe;

- nie wykazano żadnych zależności pomiędzy środkami wydatkowanymi na inwestycje z Funduszu Spójności a analizowanymi zmiennymi społeczno-gospodarczymi (zarówno ze stanem, jak i dynamiką zmian poszczególnych wskaźników). Z kolei relatywnie najwyższy poziom korelacji odnotowano pomiędzy wskaźnikami społeczno-gospodarczymi a środkami ze Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego i w mniejszym stopniu ze SPO Transport, a analizując te zależności w ujęciu gałęziowym – ze środkami przeznaczonymi na budowę bądź modernizację dróg lokalnych. Wynik taki związany jest z faktem, iż projekty finansowane z Funduszu Spójności miały bardzo wysoki budżet i skoncentrowane były tylko w niektórych powiatach, ale inwestycje te mają charakter regionalny i krajowy oraz oddziaływanie niezauważalne w skali lokalnej. Z kolei projekty ze ZPORR były zazwyczaj skalą dopasowane do poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego powiatów (wspomniane wcześniej zależności z poziomem przedsiębiorczości, poziomem bezrobocia czy dochodami własnymi JST), ale były na tyle niewielkie, że nie wpłynęły w skali makro na zmiany poziomu analizowanych aspektów struktury społeczno-gospodarczej.

Nieco dokładniejszych wyników na temat wpływu inwestycji transportowych zrealizowanych ze współfinansowaniem środkami UE dostarczają szczegółowe analizy wykonane na poziomie case studies, choć i w tym przypadku część respondentów oraz lokalnych ekspertów podkreślała, iż niezwykle trudno jest udzielić jednoznacznych odpowiedzi na pytanie o zależność pomiędzy realizowanymi projektami infrastrukturalnymi a przedsiębiorczością lokalną.

**Istotnym elementem dla miejsc, w których powstają nowe inwestycje drogowe, jest możliwość znalezienia zatrudnienia przez mieszkańców.** Budowa bądź modernizacja dróg wymaga zatrudnienia dużej liczby osób i pomimo, że prace trwają od kilku do kilkunastu miesięcy, to w tym czasie mogą istotnie wpływać na lokalny rynek pracy. Z badań przeprowadzonych we wszystkich studiach przypadków wynika, iż realizowane projekty oddziaływały na lokalny rynek pracy na kilku płaszczyznach. Po pierwsze, choć nie było to regułą, **najczęściej zatrudnienie przy pracach budowlanych znajdowało lokalna społeczność**



zarówno, jeśli wykonawcą była lokalna firma, jak również zewnętrzna. Zazwyczaj były to podstawowe, najbardziej czasochłonne i pracochłonne prace, niewymagające specjalistycznej wiedzy.

Jednakże zdarzało się, że zewnętrzna firma realizująca projekt zatrudniała lokalnych fachowców posiadających specjalistyczne wykształcenie. Częstym przypadkiem było również **zlecenie części robót lokalnym firmom** jako podwykonawcom, gdyż głównemu realizatorowi nie opłacało się sprowadzać ciężkiego sprzętu budowlanego na każdy z odcinków modernizowanej drogi. Na ciekawy przykład wskazała jedna z osób w trakcie indywidualnego wywiadu pogłębionego – otóż, kiedy zaczęła się budowa jednego z odcinków autostrady, to automatycznie wielu inżynierów ruchu przestało pracować dla regionalnej dyrekcji dróg wojewódzkich, a zaczęło pracować dla firm budujących, jak również projektujących autostradę. W związku z tym należy podkreślić, że przy budowie dużych inwestycji drogowych firmy korzystają z zasobów lokalnych, choć nie zawsze z dobrym skutkiem dla tych, od których podbierają pracowników, gdyż tym instytucjom nagle zaczyna brakować fachowców do realizacji swoich zadań.

Kolejnym aspektem popytowym wywoływanym w miejscu inwestycji jest **zakup materiałów budowlanych i wynajem sprzętu z lokalnych firm i magazynów** – choć nie jest to tak częste, jak w przypadku zatrudniania lokalnej siły roboczej. Po trzecie, krótkookresowe korzyści z realizacji inwestycji związane były ze **świadceniem usług gastronomicznych i noclegowych** dla pracowników zatrudnionych przy realizacji inwestycji, **wynajmem powierzchni biurowych dla wykonawców projektu oraz zatrudnianiem firm geodezyjnych i zajmujących się nadzorem budowlanym**. Wspomniane wszystkie efekty popytowe zazwyczaj oddziałują jedynie podczas realizacji inwestycji.

**Trudniejsza jest ocena długookresowych efektów podaźowych** związanych ze zmodernizowanymi drogami. Można je rozpatrywać w odniesieniu zarówno do firm już istniejących, jak również do przyciągania nowych inwestorów. W większości przypadków ankietowani przedsiębiorcy prowadzący działalność w pobliżu zmodernizowanych dróg jako jedyny pozytywny aspekt zrealizowanych projektów wskazali poprawę możliwości dojazdu do ich firmy, choć i w tym przypadku odnotowano duże różnice w zależności od inwestycji. Jednak zrealizowana inwestycja w większości przypadków nie przyczyniła się do wzrostu liczby klientów i wielkości sprzedaży, które zdeterminowane są przede wszystkim przez rozkład i wielkość rynków zbytu. Nie obniżyła też nakładów na przewóz osób i towarów. Poprawa, jakości nawierzchni oraz skrócenie czasu dojazdu na przebudowanym odcinku nie wpłynęły znacząco na zmiany kosztów użytkowania środków transportu, a poprzez to na funkcjonowanie firm. Nie odnotowano istotnych zależności pomiędzy wielkością zrealizowanego projektu a opiniami respondentów na wybrane aspekty działania ich zakładów. Różnice wynikają raczej z funkcji jakie pełnią zmodernizowane odcinki w lokalnej i regionalnej sieci drogowej.

Podobnie jak w przypadku oceny poprawy możliwości dojazdu do firm, respondenci **dosyć jednoznacznie stwierdzili, że nastąpiła poprawa warunków podróżowania po drogach** (powyżej 70% odpowiedzi w każdym ze studiów przypadku). Jednakże najważniejszych wyników dostarcza analiza odpowiedzi na pytania o rozwój przedsiębiorczości. Rozkład odpowiedzi na te pytania jest bardzo zróżnicowany w zależności od inwestycji. W przypadku ulicy Wschodniej w Kutnie, gdzie celem budowy było doprowadzenie dojazdu do strefy ekonomicznej, ponad 70% respondentów widzi jej wpływ na powstawanie nowych firm w mieście. Z kolei w opinii przedsiębiorców z powiatu zgorzeleckiego, wyremontowane drogi w żaden sposób nie wpływają na powstawanie nowych firm w sąsiedztwie tych dróg, czy rozwój firm już istniejących (po 92%). Wyniki takie wiążą się z tym, iż zmodernizowane odcinki mają kilkukilometrową długość, jedna z dróg prawie w całości przebiega przez tereny leśne i pomimo że mają one status dróg powiatowych, to w dużej mierze służą lokalnej społeczności w dojeździe do ważniejszych dróg (wojewódzkich, krajowych czy autostrady). Niskie oceny przedsiębiorców z Suwałk wiążą się z faktem,



że zmodernizowano drogi biegnące głównie przez dzielnice mieszkaniowe i służą one raczej ludności do komunikacji do centrum niż przedsiębiorcom w ich działalności. W przypadku pozostałych inwestycji około 30-45% respondentów wyraziło opinię, iż zrealizowane projekty drogowe wpłynęły pozytywnie na powstawanie nowych firm w sąsiedztwie drogi. W większości przypadków respondenci **wyżej oceniali możliwości rozwoju nowych firm dzięki realizacji projektu niż rozwój firm już istniejących w sąsiedztwie drogi** (wyjątek odnotowano między innymi w Gdyni, gdzie aż 90% respondentów wskazało, że zmodernizowanie ulic Kwiatkowskiego i Janka Wiśniewskiego ma bardzo pozytywny wpływ na rozwój portu, a 55% na inne działalności gospodarcze). Fakt, iż przedsiębiorcy wyżej ocenili możliwości powstawania nowych firm niż rozwój już istniejących, należy łączyć z odpowiedzią na poprzednie pytania, z których wynikało, iż dzięki modernizacji dróg wcale nie wzrosła liczba klientów i obrotów, ani nie zmniejszyły się nakłady na przewóz. Struktura odpowiedzi na pytanie o rozwój przedsiębiorczości łączy się w pewien sposób z wielkością inwestycji, jednakże – jak pokazuje przykład projektu z Kutna o wartości 2,1 mln złotych, dwóch projektów z powiatu zgorzeleckiego o wartości 3,1 mln i dwóch z Kołobrzegu o wartości 2,3 mln złotych – nie można wnioskować o bezpośrednim wpływie. Istotniejsze wydają się cele stawiane przebudowie poszczególnych dróg – w pierwszym przypadku był to dojazd do strefy ekonomicznej, w drugim poprawa stanu nawierzchni i poprawa bezpieczeństwa, a w trzecim cele związane z rozwojem turystyki

Ogólnie należy podkreślić, iż w zgodnej opinii większości przedsiębiorców zmodernizowane drogi miały i mają pozytywny (50-60% odpowiedzi) lub co najmniej neutralny (30-40%) wpływ na funkcjonowanie ich firm.

Podobnych wniosków dostarcza również analiza odpowiedzi na pytanie o aktywizację gospodarczą powiązaną ze zmodernizowaną drogą udzielonych przez ankietowanych beneficjentów wszystkich projektów transportowych. Podmioty, które udzieliły odpowiedzi na to pytanie, w 55% **były zdania, że zrealizowane inwestycje wpłynęły pozytywnie na rozwój gospodarczy, a 45% takiego wpływu nie zauważało**. Większość beneficjentów dostrzegających pozytywny związek pomiędzy remontem drogi a aktywizacją gospodarczą na pytanie o **skalę tej aktywizacji** stwierdziło, że **była ona niewielka**, ograniczająca się do powstania kilku drobnych zakładów przetwórczych, punktów usługowych bądź gospodarstw agroturystycznych. Bardzo rzadko wskazywano na istotne zmiany struktury i liczby przedsiębiorstw. Z kolei kilkakrotnie stwierdzano, iż brak jest szczegółowych badań świadczących na ile nowa droga wpłynęła na rozwój przedsiębiorczości, a na ile inne czynniki. Zauważalna jest wyraźna zależność pomiędzy odsetkiem instytucji dostrzegających pozytywny wpływ zmodernizowanych dróg na przedsiębiorczość a wielkością projektu oraz kategorią drogi – **im wyższa wartość inwestycji oraz im wyższa kategoria zmodernizowanej drogi, tym wyższy poziom aktywizacji gospodarczej.**

Pomimo powyższych wniosków o nieznacznym wpływie inwestycji drogowej na rozwój gospodarczy, szczególnie w dalekiej perspektywie należy stwierdzić, że realizacja nowych, sprawnych inwestycji drogowych jest niezbędna dla zapewnienia podstawowych funkcji lokalnym społeczności. Zaniechanie budowy nowych połączeń drogowych wysokich klas spowoduje dalsze ograniczanie dostępu do pozostałych części regionu, województwa oraz kraju, spychając mieszkańców i przedsiębiorców tych części województwa podkarpackiego na dalszy plan. Występowanie nieznaczących zależności pomiędzy inwestycjami drogowymi a rozwojem gospodarczym nie przesądza o ich całkowitym braku. Szczególnie w odniesieniu do już wyznaczonych Stref Aktywności Gospodarczej o utrudnionej dostępności komunikacyjnej realizacji nowych dróg może spowodować ich szybki rozwój, a w przypadku sukcesu jednej, w ślad za nią mogą powstawać kolejne.

Ważnym elementem rozwoju gospodarczego województwa podkarpackiego jest turystyka. Szczególnie południowa, górską część województwa z wieloma atrakcjami przyrodniczymi, uzdrowiskowymi,



kulturowymi stanowi ogromny potencjał rozwoju w tej dziedzinie życia. Jednak bez sprawnych połączeń, w tym drogowych, rozwój ten może się nie rozwijać w zadawalającym tempie. Charakterystyka ruchu turystycznego wiąże się z jego koncentracją i występowaniem w okresach weekendowych, co z kolei przekłada się na zwiększone zapotrzebowanie na przepustowość układu drogowego. I choć podobnie jak w innych dziedzinach gospodarki ciężko precyzyjnie określić wpływ inwestycji drogowej na rozwój gospodarczy, realizacja nowych połączeń o wysokich klasach (przepustowościach) spowoduje poprawę dostępności obszarów atrakcyjnych turystycznie. Z kolei poprawa dostępności (czasu dojazdu) poprzez zwiększoną liczbę turystów odwiedzających region wymusi zwiększenie podaży usług z nimi związanych.





## V. PODSUMOWANIE

### VI.1 Uzasadnienie celowości inwestycji i wskazanie wariantu optymalnego

Przeprowadzone analizy pozwalają na stwierdzenie, że planowana droga spełnia stawiane jej cele strategiczne, głównie za sprawą znacznej poprawy dostępności komunikacyjnej obszaru funkcjonalnego powiatów jasielskiego i krośnieńskiego z kierunku północnego autostrady A4 oraz z kierunku Słowacji i południa Europy poprzez drogę ekspresową S19. Dzięki temu możliwe będzie pobudzenie rozwoju gospodarczego, wzmocnienie funkcji kulturowych i społecznych obszarów z nią związanych.

Planowana inwestycja umożliwi wzmocnienie współpracy między JST koniecznej do realizacji wspólnych działań na terenie obszaru funkcjonalnego krośnieńsko- jasielskiego. Prace nad niniejszym dokumentem przyczyniają się do realizacji pozostałych celów szczegółowych:

- przygotowanie dokumentów planistycznych pozwalających na systemowe rozwiązanie wspólnych kluczowych zagadnień dotyczących celów tematycznych funduszy europejskich na lata 2013-2020;
- budowanie zaplecza społecznego identyfikującego się z planami strategicznymi i włączanie społeczności do procesu planowania poprzez konsultacje społeczne;
- wdrażanie strategicznego podejścia do przeciwdziałania problemom rozwojowym obszaru krośnieńsko- jasielskiego pozwalającego na prowadzenie długoterminowej polityki ograniczającej utratę funkcji gospodarczych;
- realne wzmocnienie współpracy między powiatem krośnieński i jasielskim oraz miastami Krosno i Jasło na rzecz wspólnego rozwiązywania problemów charakterystycznych dla obszaru funkcjonalnego.

Ponadto budowa planowanej drogi spowoduje wzmocnienie więzi regionalnych z obszarami lokalnych ośrodków gospodarczych, kulturowych, społecznych na trzech poziomach biegunów wzrostu obszaru funkcjonalnego powiatów jasielskiego i krośnieńskiego, tj; dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (MOF Krosno - biegun rzeczywisty), MOF Krosno-Jasło (biegun potencjalny) oraz MOF Krosno-Jasło-Gorlice (potencjalna oś rozwoju). Budowa nowej drogi w przebiegu wskazanym w opracowaniu zapewni integrację istniejącego i planowanego systemu drogowego Podkarpacia i wschodniej Małopolski.

W przypadku Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (MOF Krosno - biegun rzeczywisty) każdy z zaproponowanych wariantów spełnia wyznaczone mu cele, choć efekty w zakresie poprawy dostępności i powiązań komunikacyjnych mogą nie być spektakularne. Głównie za sprawą drogi ekspresowej S19, której przebieg bezpośrednio po wschodniej stronie miasta zapewni bardzo dobrą dostępność w kierunku północnym i południowym.

Zdecydowanie lepiej planowana droga oddziałuje na Miejski Obszar Funkcjonalny Krosno-Jasło (biegun potencjalny), przede wszystkim zapewniając sprawne połączenie drogowe pomiędzy tymi miastami. Realizacja takiej drogi poprzez integrację dwóch miast stwarza nowe możliwości rozwojowe dla duopolu Krosno – Jasło. Dodatkowo prowadzenie drogi w kierunku Tarnowa stanowi dla Krosna i Jasła otwarcie nowego kierunku transportowego pozwalającego na ominięcie „wąskich gardeł” drogi krajowej nr 73 pomiędzy Pilznem i Jasłem. Wszystkie zaproponowane warianty zapewniają powiązania potencjalnego bieguna MOF Krosno – Jasło w podobnym stopniu.



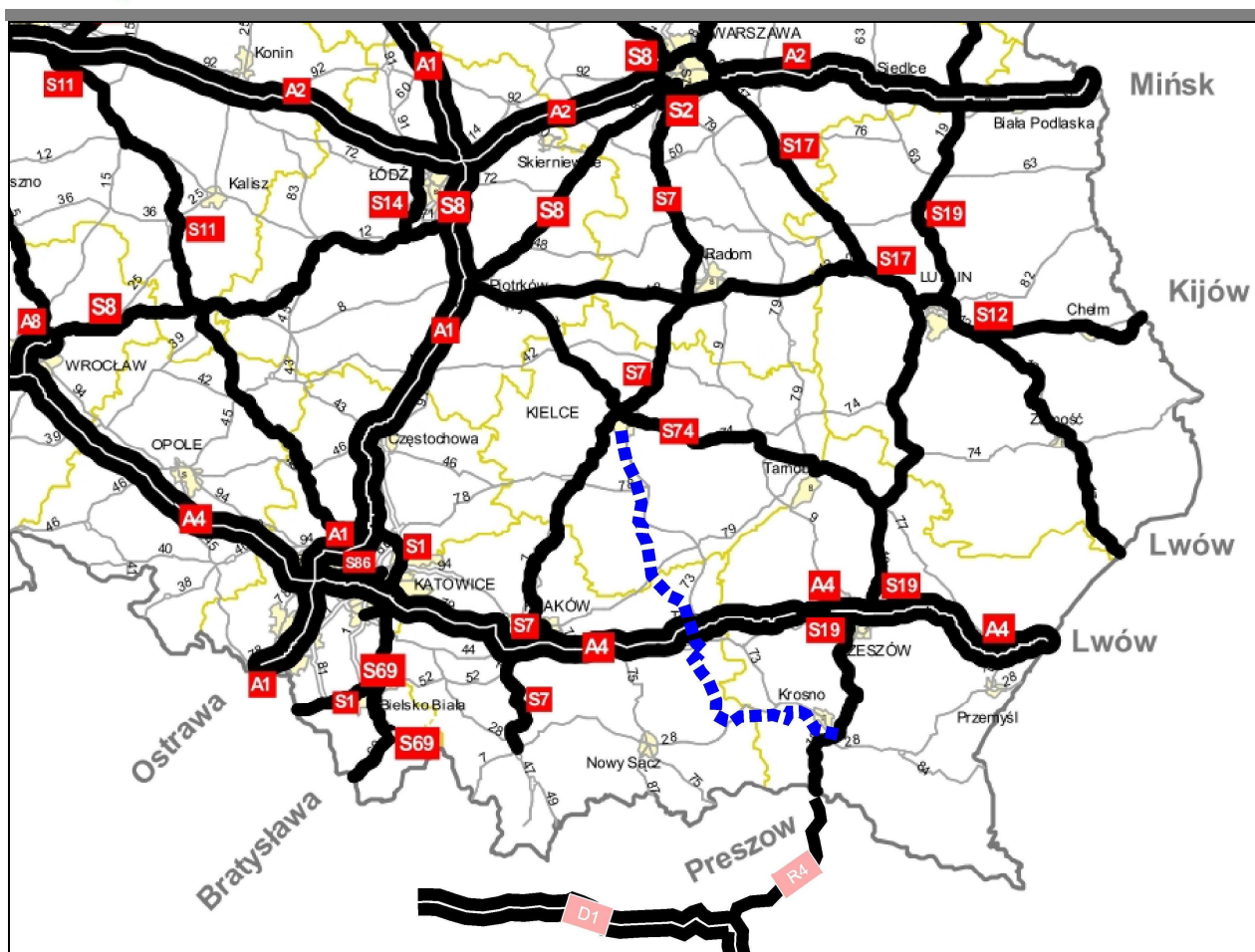
Wszystkie zaproponowane warianty zapewniają również powiązanie duopolu Krosno – Jasło z Gorlicami na terenie województwa małopolskiego, stwarzając nowe możliwości rozwojowe w kierunku zachodnim dla budowy Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego wzdłuż potencjalnej osi rozwojowej Krosno - Jasło - Gorlice. Wariantem w największym stopniu integrującym te trzy miasta jest droga klasy S w przebiegu 2 (wariant żółty) przebiegająca najbliżej nich. Warianty dróg GP przebiegając w oddaleniu od Gorlic zmniejszają te powiązania, a wariantem najmniej korzystnym jest wariant drogi ekspresowej w przebiegu 1.

Najbardziej znaczącymi ośrodkami w analizowanym obszarze funkcjonalnym są miasta Krosno i Jasło, które zapewniają największą liczbę miejsc pracy. Poprawa dostępności komunikacyjnej w/w miast, zwłaszcza w kierunku Autostrady A4, może w znacznym stopniu przyczynić się do wzrostu gospodarczego tego rejonu, a tym samym do spadku bezrobocia.

Budowa drogi szybkiego ruchu (główniej ruchu przyspieszonego GP) w analizowanym obszarze funkcjonalnym poprawi dostępność komunikacyjną z kierunków województwa małopolskiego oraz wzajemnych powiązań województwa podkarpackiego do Stref Aktywności Gospodarczej oraz nowych terenów przeznaczonych dla inwestycji przemysłowych w Jasle i Krośnie umożliwiając ich rozwój. W aspekcie potencjalnej osi rozwojowej na kierunku Krosno – Jasło – Gorlice zapewni również dostęp Gorlickiej Strefy Aktywności Gospodarczej do Jasła i Krosna, a za pośrednictwem dróg wysokiej klasy powiązania z pozostałą częścią kraju.

Biorąc pod uwagę obszar całego kraju planowana droga swym zasięgiem może objąć obszary kilku województw: podkarpackiego, małopolskiego, świętokrzyskiego oraz łódzkiego, udostępniając ważne połączenie autostrady A1 i A2 (węzeł Stryków) z południowo – wschodnimi granicami kraju (Barwinek) otwierając wspólnie z drogą S19 korytarz w kierunku wschodnich miast Słowacji (Preszów, Koszyce) i Węgier (Miskolc, Debreczyn) oraz w kierunku Rumunii Bałkanów do portów Morza Czarnego. Biorąc pod uwagę tak daleki, możliwy zasięg oddziaływania, planowana droga może zapewnić dogodne warunki rozwoju gospodarczego. Dążenie do jej realizacji winno być przedmiotem wspólnych działań samorządów terytorialnych nie tylko powiatów jasielskiego i krośnieńskiego, ale również pozostałych samorządów będących beneficjentami tej inwestycji.

O ile miasto i powiat krośnieński mogą liczyć na realizację drogi ekspresowej S19 na odcinku Rzeszów – Barwinek, tak pozostałe dwa powiaty (jasielski i gorlicki), bez nowej drogi pozostaną bez dogodnej dostępności do sieci dróg szybkiego ruchu. Mając na uwadze układ istniejących i planowanych autostrad i dróg szybkiego ruchu (A4, S7, S19, S74) konieczne jest uzupełnienie tego układu nowym połączeniem na kierunku Barwinek – Jasło - Tarnów – Kielce i dalej z wykorzystaniem drogi S74 w kierunku połączenia autostrady A1 i A2 w węźle Stryków. Zgodnie z aktualną KPZK odcinek drogi pomiędzy Kielcami a Tarnowem przewiduje się w klasie drogi ekspresowej, a dalszy jej przebieg skierowany poprzez Brzesko do Nowego Sącza. Natomiast nowa droga przebiegająca na południe od Tarnowa, zgodnie z wynikami niniejszego opracowania, możliwa jest w niższej klasie technicznej (GP).



Rys. 40. Przebieg drogi Kielce – Tarnów S-19 na tle docelowego układu autostrad i dróg ekspresowych. *źródło: Opracowanie własne na podstawie [www.gddkia.gov.pl](http://www.gddkia.gov.pl)*

Budowa tej drogi nie znalazła się w obowiązującym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego, zauważono jedynie potrzebę podniesienia drogi krajowej nr 28 na odcinku Krosno – Sanok do rangi drogi ekspresowej. W analizowanym obszarze funkcjonalnym wskazano potrzebę budowy obwodnic miast i miejscowości leżących w ciągach dróg krajowych, stanowiących „wąskie gardła” systemu komunikacyjnego (m in. Brzostek, Jasło, Kołaczyce).

Niniejsze opracowanie obejmuje analizę potencjalnych kolizji projektowanych dróg z obszarami o dużej wartości przyrodniczej, obiektami zabytkowymi, istniejącym zainwestowaniem terenu, planami zagospodarowania.

Morfologia terenu na południe od Tarnowa oraz nagromadzenie różnych form ochrony krajobrazu (Parków Krajobrazowych: Ciężkowicko – Rożnowskiego, Pasma Brzanki; obszarów Natura 2000 w dolinie rzeki Białej, w paśmie Brzanki, dolinie rzeki Wisłoki; otuliny Magurskiego Parku Narodowego) na odcinku Tarnów – Biecz uniemożliwia przeprowadzenie projektowanych dróg bezkolizyjnie w stosunku obszarów o dużym znaczeniu przyrodniczym. Na odcinku Biecz – Jasło – Krosno – S19 (Miejsce Piastowe) kilkakrotnie kolizja środowiskowa następuje z obszarem Natury 2000 Dolina rzeki Wisłoki z dopływami.

W trasowaniu dróg nie bez znaczenia jest ukształtowanie i zagospodarowanie terenów, przez które prowadzone są drogi. Gęsta zabudowa wzdłuż rzek, cieków oraz istniejących dróg stanowi duże ograniczenie w swobodnym kształtowaniu przebiegu tras. Odcinek pomiędzy Tarnowem a Bieczem jest



odcinkiem o dużych trudnościach terenowych, których udaje się uniknąć na dalszym przebiegu pomiędzy Bieczem a Miejscem Piastowym. Dodatkowo następuje konieczność minimalizacji konfliktów z pozostałymi uwarunkowaniami planistycznymi i kulturowymi.

Obiekty zabytkowe zostały zakwalifikowane do poszczególnych form ochrony dziedzictwa kulturowego. Na terenie powiatów jasielskiego i krośnieńskiego znajduje się odpowiednio 70 i 212 obiektów wpisanych do rejestru zabytków, z czego większość stanowią cmentarze i kościoły. W powiecie gorlickim do rejestru zabytków wpisanych jest 213 obiektów. Wśród obiektów zabytkowych na terenie powiatu gorlickiego dominują cmentarze z okresu I wojny światowej.

Analizowana droga, jako jeden z głównych elementów układu komunikacyjnego po zachodniej stronie województwa podkarpackiego i wschodniej części województwa małopolskiego, nie została umieszczona w najważniejszych aktualnych dokumentach planistycznych Podkarpacia. Znajduje się ona w Strategii rozwoju województwa małopolskiego, oraz projekcie zmiany Planu zagospodarowania przestrzennego województwa małopolskiego.

Przeprowadzone prognozy ruchu nie wskazują jednoznacznie, które rozwiązanie (S czy GP) jest lepsze. W obydwu przypadkach potoki ruchu dla projektowanych dróg S i GP oraz parametry prac przewozowych jak i średnie prędkości pojazdów są na bardzo zbliżonym poziomie. Biorąc pod uwagę wielkości prognozowanego ruchu na poszczególnych odcinkach należy stwierdzić, że droga ta powinna posiadać przekrój dwujezdniowy.

W wyniku przeprowadzonej analizy wielokryterialnej oceny wariantów, jako najkorzystniejszy w łącznej ocenie, a co za tym idzie jest w największym stopniu zbliżony do wariantu wzorcowego, należy uznać wariant drogi ruchu przyspieszonego GP-1. Drugie miejsce, z niewielką stratą uzyskał wariant drogi ruchu przyspieszonego GP-2. Niewielka strata punktowa dotyczy również wariantu drogi ekspresowej S-1.

Analizując poszczególne grupy kryteriów nie zaobserwowano jednego, zdecydowanie dominującego wariantu. Należy zatem stwierdzić, że pomimo wskazania wariantu GP-1 jako optymalnego, na dalszych etapach prac projektowych możliwe będą korekty przebiegu trasy, włącznie z tworzeniem kombinacji z odcinkami wariantów pozostałych.

W grupie kryteriów funkcjonalnych najlepszym wariantem jest wariant GP-1, a pozostałe warianty są gorsze o ok. 10-30%

W grupie kryteriów ruchowych najkorzystniej wypada wariant S-1, lecz z nieznaczną przewagą nad wariantem GP-1 i GP-2. Na taki wynik wpływa parametr prędkości, związany z dwoma podkryteriami: zmniejszeniem zgeneralizowanego kosztu transportu oraz zwiększeniem dostępności komunikacyjnej powiatów jasielskiego i krośnieńskiego.

W grupie kryteriów ekonomicznych najlepsze, głównie za sprawą najniższych szacunkowych kosztów inwestycyjnych oraz najlepszej obsługi potencjalnych terenów inwestycyjnych, są warianty GP-1 i GP-2.

W grupie kryteriów przestrzennych najkorzystniej wypada wariant S-1.

W grupie kryteriów środowiskowo – społecznych nie zaobserwowano dominującego wariantu, wartości są bardzo zbliżone.

W oparciu o przeprowadzoną analizę należy stwierdzić, że warianty dróg GP, z uwagi na możliwość stosowania niższych parametrów technicznych (odległości między węzłami), w większym stopniu spełniają





wymogi dla kryteriów funkcjonalnych i przestrzennych, przy jednoczesnym niższym koszcie realizacyjnym. Natomiast warianty dróg S, poprzez lepsze parametry techniczne stwarzają lepsze warunki ruchowe, co znajduje odzwierciedlenie w grupie kryteriów ruchowych.

### Zagrożenia

Pomimo starań w wytyczeniu trasy planowanej drogi minimalizującej jej negatywne oddziaływanie i konflikty, realizacja drogi może napotkać szereg zagrożeń. Na odcinku pomiędzy Tarnowem a drogą ekspresową S19 (Miejsce Piastowe) są to głównie zagrożenia wynikające z uwarunkowań przyrodniczych na przekroczeniach obszarów chronionych to:

- Obszary Natura 2000: dolina rzeki Białej, pasmo Brzanki, dolina rzeki Wisłoki z dopływami,
- Parki Krajobrazowe: Ciężkowicko – Rożnowskiego, Pasma Brzanki;
- Otulina Magurskiego Parku Narodowego

Kolejną płaszczyzną ewentualnych zagrożeń może stanowić koncentracja zabudowy wzdłuż dolin oraz istniejących dróg i wynikające z tego protesty społeczne. Niestety skali tego typu konfliktów nie da się przewidzieć i ogromną rolę w ich łagodzeniu mają lokalne władze samorządowe. Na dalszych, szczegółowych etapach prac projektowych możliwe są korekty przebiegu drogi ograniczające skalę kolizji.

W trasowaniu dróg nie bez znaczenia jest ukształtowanie terenów. Gęsta zabudowa wzdłuż rzek, cieków oraz istniejących dróg stanowi duże ograniczenie w swobodnym kształtowaniu ich przebiegu. Odcinek pomiędzy Tarnowem a Bieczem jest odcinkiem o dużych trudnościach terenowych, których udaje się uniknąć na dalszym przebiegu pomiędzy Bieczem a Miejscem Piastowym.

Oprócz zagrożeń czysto realizacyjnych budowa tej drogi może nie dojść do skutku (lub być przesuwana w czasie) w przypadku negatywnych decyzji na szczeblu ministerialnym, spowodowanych głównie brakiem środków finansowych.

### Korzyści

Realizacja analizowanej drogi może, oprócz korzyści trudnych obecnie do oszacowania, przynieść następujące korzyści:

- zwiększenie dostępności autostrady A4
- skrócenie czasu dojazdu do pozostałych miast województwa,
- stworzenie dogodnych warunków dla rozwoju gospodarczego obszarów przyległych
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na istniejących drogach zastąpionych planowaną trasą,
- eliminację ruchu tranzytowego z istniejących dróg zastąpionych planowaną trasą,
- zmniejszenie ruchu na ciągach istniejących dróg zastąpionych planowaną trasą,
- zmniejszenie oddziaływania na środowisko istniejących dróg zastąpionych planowaną trasą

### Zestawienie najważniejszych parametrów trasy

Szczegółowe zestawienie danych poszczególnych wariantów znalazło się w rozdziale poświęconym analizie wielokryterialnej, poniżej przedstawiono najistotniejsze parametry poszczególnych wariantów.



Tab. 26 Tabela zestawienie najważniejszych parametrów tras

	jedn.	droga GP 1	droga GP 2	droga S 1	droga S 2
Długość drogi	km	64,0	63,7	57,1	65,4
Przekrój poprzeczny	-	2 x 2	2 x 2	2 x 2	2 x 2
Ilość obiektów inżynierskich	szt.	12	12	9	6
Długość obiektów inżynierskich	mb	1100	1100	650	500
Liczba węzłów i skrzyżowań	szt.	13	11	6	7
Szacunkowe koszty inwestycyjne	zł	1 001 000 000	998 112 500	1 205 337 500	1 294 975 000

## VI.2 Konsultacje społeczne

Projekt opracowania został poddany konsultacjom z władzami samorządowymi zainteresowanych gmin i powiatów, przede wszystkim: miasta Jasła, miasta Krosna, powiatu jasielskiego oraz powiatu krośnieńskiego. Ponadto do konsultacji zaproszono przedstawicieli powiatów gorlickiego i tarnowskiego.

Projekt opracowania został zaprezentowany przez Wykonawcę na wspólnych spotkaniach w trakcie, których dyskutowane były najbardziej drażliwe problemy (dyskusja ogólna) oraz miejsca (przebiegi szczegółowe). Dodatkowo projekt opracowania został udostępniony przez Zamawiającego mieszkańcom, poprzez platformę internetową.

Wynikiem przeprowadzonych konsultacji były wnioski formułowane w trakcie spotkań lub przekazywane w formie pisemnej.

Harmonogram spotkania konsultacyjnych:

- 20.07.2015 r. – Urząd Miasta w Jaśle,
- 27.07.2015 r. – Urząd Miasta Krosna,
- 07.08.2015 r. – Starostwo Powiatowe w Jaśle,
- 07.08.2015 r. – Starostwo Powiatowe w Krośnie,
- 11.08.2015 r. – Starostwo Powiatowe w Gorlicach,
- 11.08.2015 r. – Urząd Miasta Biecz,

Ponadto część opracowań, w trakcie ich wykonywania, konsultowana była przez Wykonawcę, w trybie roboczych spotkań i korespondencji.

Główne wnioski wynikające z konsultacji:

- Brak wyraźnych zapisów o połączeniu planowanej drogi z S-19.  
Połączenie projektowanej drogi z drogą S-19 jest jednym z podstawowych zadań niniejszej koncepcji określonym zarówno w zakresie opracowania jak i w jej tytule. Rzeczą oczywistą jest, że droga o analizowanych klasach technicznych (S lub GP) winna się łączyć z pozostałą siecią drogową w tym z drogą ekspresową S19. Miejscem połączenia tych dwóch dróg jest planowany węzeł „Miejsce Piastowe”. W opracowaniu w każdym z wariantów, wielokrotnie wskazano zakończenie planowanej drogi w węźle „Miejsce Piastowe” z drogą ekspresową S-19.



- Brak zapisów o lotnisku w Krośnie.  
W opracowaniu, w każdym z wariantów, wskazano realizację węzła planowanej drogi po zachodniej stronie Krosna z ul. Zręcińską posługując się roboczą nazwą „Krosno Lotnisko”, co świadczy o uwzględnieniu lotniska w Krośnie, jego dostępności z planowanej drogi oraz jego ważnej roli jaką pełni w rozwoju miasta oraz całego południowego rejonu województwa podkarpackiego.  
Ponadto w treści koncepcji opisane są uwarunkowania i analiza m.in. istniejącej infrastruktury lotnicznej obszaru analizy w tym lotniska w Krośnie.  
Niemniej jednak część opisowa dot. infrastruktury lotnicznej została uzupełniona o dodatkowe ważne uwarunkowania i informacje związane z lotniskiem w Krośnie.
- Brak zgody na przebieg planowanej drogi po terenie miasta Krosna.  
W wyniku przedstawionych wariantów, przez władze Miasta Krosna oprotestowany został przebieg planowanej drogi na odcinku w południowo - zachodniej części miasta. W wyniku spotkań roboczych Wykonawca wspólnie z władzami miasta wypracowali kompromisowy przebieg drogi, z lokalizacją dwóch węzłów (skrzyżowań) z ul. Zręcińską w rejonie lotniska oraz ul. Baczyńskiego. Wynikowy przebieg drogi stanowi kompromis pomiędzy zajmowaniem wolnych terenów inwestycyjnych na terenie miasta, a kolizją z już istniejącą zabudową usytuowaną na terenie powiatu krośnieńskiego.
- Przebieg drogi powinien być zaprojektowany tak, aby w największym stopniu zapewniać obsługę Gorlic i Biecza.  
W wyniku przedstawionych wariantów oraz przeprowadzonych spotkań konsultacyjny opracowany został wariant wynikowy, którego przebieg w rejonie Gorlic i Biecza zgodny jest z wariantami GP 2. Dla poprawy obsługi Gorlic i dostępności do nowej drogi wprowadzono dodatkowy odcinek łączący węzeł w rejonie Strzeszyna z drogą krajową nr 28 w rejonie miejscowości Kłęczany, przebiegający pośladzie zgodnym z wariantem S2.
- Słabe skomunikowanie drogi S z lokalnym układem drogowym.  
Zakres dostępności drogi klasy S regulowany jest przepisami Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43 poz.430 z późn. zm.) gdzie precyzowana jest minimalna odległość pomiędzy sąsiednimi węzłami. Dla tej klasy drogi dopuszcza się węzły (skrzyżowania) z drogami min klasy G (wyjątkowo klasy Z) a odległości pomiędzy nimi winny wynosić min 5 km na terenach niezabudowanych oraz min 3 km na terenach zabudowanych. Wynikające z rozporządzenia ograniczenia w dostępie do drogi klasy S, są bardziej liberalne dla dróg klasy GP (wariant wynikowy) gdzie istnieje możliwość budowy węzłów (skrzyżowań) z drogami min klasy Z (wyjątkowo klasy L) a odległości pomiędzy nimi winny wynosić min. 2 km na terenach niezabudowanych oraz min. 1 km na terenach zabudowanych.

W wyniku uwzględnienia uwag wniesionych w trakcie przeprowadzonych konsultacji społecznych opracowano wariant wynikowy przebiegu drogi łączący w sobie odcinki wariantów GP 1 i GP 2. Jako podstawowy, przyjmuje się przebieg wg wariantu GP 2. Na odcinku od km 15 do ok. km 27 przyjmuje się przebieg wg wariantu GP1. Dalszy odcinek drogi wg wariantu GP 2, z modyfikacją przebiegu na odcinku od ok km 49 do km 56.

### **VI.3 Analiza sposobu wdrożenia koncepcji przestrzennej drogi**

Przedmiotową drogę przewidziano w kategorii drogi krajowej klasy GP, jako dwujezdniową o dwóch pasach ruchu każda, z ograniczoną dostępnością tylko poprzez skrzyżowania, a w miejscach o



dużych natężeniach ruchu poprzecznego, węzły. Nowa droga nie znalazła się w "Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju", nie ma jej również w aktualnych, ministerialnych wykazach dróg krajowych.

Nowa droga przebiegać będzie przez obszary województw: małopolskiego i podkarpackiego, od węzła autostrady A-4 Tarnów Północ przez Biecz, Jasło, Krosno, do węzła planowanej drogi ekspresowej S19 „Miejsce Piastowe”. Na przedmiotowym obszarze droga stanowić będzie nowy przebieg obecnych dróg: DK-73 i ewentualnie DK-28. Kontynuacją nowej drogi w kierunku północnym będą planowane odcinki drogi ekspresowej S-73 Tarnów - Kielce (węzeł z S-7) oraz S-74 Kielce - Piotrków Trybunalski (węzeł z A-1). Kontynuacją nowej drogi w kierunku południowym będzie odcinek planowanej drogi ekspresowej S-19 Miejsce Piastowe - Barwinek (byłe przejście graniczne ze Słowacją).

Ciąg wymienionych dróg, poprzez powiązania w węzłach z autostradami i drogami ekspresowymi: S-19, A-4, S-7, A-1, S-8, A-2, w tym z transeuropejskimi sieciami TEN-T, zapewni bardzo wysoką dostępność komunikacyjną czterech województw: podkarpackiego, małopolskiego, świętokrzyskiego, łódzkiego z siecią najważniejszych dróg Polski. Kontynuacja projektowanej drogi po stronie słowackiej drogą ekspresową R-4 i autostradą D-1 do granicy węgierskiej, zapewni bardzo wysoką dostępność komunikacyjną z sieci drogowych TEN-T centralnej i południowej Europy.

Sposób wdrożenia koncepcji programowo-przestrzennej dla uzyskania celu, którym jest wpis do wykazu dróg krajowych, nie jest prosty. Nie istnieją stosowne procedury postępowania, stąd następująca propozycja.

Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 1985 nr 14 poz. 60 z późn. zm.) zaliczenie nowej drogi do dróg krajowych odbywa się poprzez rozporządzenie ministra właściwego do spraw transportu, w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw administracji publicznej, spraw wewnętrznych oraz ministrem obrony narodowej, po zasięgnięciu opinii właściwych sejmików województw, a w miastach na prawach powiatu – opinii rad miast.

Zatem przed wystąpieniem do Ministra Infrastruktury i Rozwoju (obecnie odpowiedzialnego za transport) w przypadku przedmiotowej drogi konieczne będzie uzyskanie opinii sejmików województw: świętokrzyskiego, małopolskiego i podkarpackiego oraz prezydentów miast: Kielc, Tarnowa oraz Krosna. Wystarczającymi załącznikami do wystąpienia będą koncepcje programowo-przestrzenne dróg zarówno dla odcinka Kielce - Tarnów jak i Tarnów - Miejsce Piastowe. Droga, której odcinek Kielce - Tarnów będzie drogą klasy S, a odcinek Tarnów - Miejsce Piastowe drogą klasy GP, powinna być rozpatrywana łącznie. Zapewne wspólne wystąpienia oraz wspólny lobbing rządów wszystkich trzech województw, mieć będzie istotny wpływ na zwiększenie szansy uzyskania sukcesu. Zapewne ukazanie się przedmiotowych dróg w rządowych "programach budowy dróg krajowych", które otworzy drogę do finansowania, a tym samym przygotowania dokumentacji projektowych i budowy nastąpi po roku 2023, lub nawet po roku 2030, ale już uzyskanie, nawet znacznie wcześniejszego, wpisu do "wykazu" stanowić będzie duży sukces - krok milowy.

Równocześnie należy wprowadzić planowaną drogę do planów zagospodarowania przestrzennego województwa małopolskiego i województwa podkarpackiego, jako postulatywny element sieci drogowej, przy najbliższych aktualizacjach tych planów. Również, jeśli nastąpi aktualizacja Koncepcji zagospodarowania przestrzennego kraju, należy złożyć stosowne wnioski. Sytuacja byłaby o wiele lepsza, gdyby planowana droga znalazła się w sieci kompleksowej TEN-T.