



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



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 V - PODSUMOWANIE

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. Arkadiusz Książek

DATA OPRACOWANIA: Kraków, sierpień 2015



SPIS TREŚCI

I. DANE OGÓLNE	3
I.1 Podstawa opracowania	3
I.2 Cele	4
I.3 Koncepcja programowo – przestrzenna drogi Kielce – Nowy Korczyn – Tarnów – Barwinek na odcinku Tarnów-Jasło-Krosno- węzeł S-19.....	6
I.4 Koncepcja programowo – przestrzenna łącznicy kolejowej pomiędzy linią nr 108 Stróże – Krościenko a linią nr 106 Jasło – Rzeszów.....	14
I.5 Koncepcja programowo – przestrzenna drogi łączącej planowaną drogę szybkiego ruchu „Kielce-Barwinek” (na odcinku „Jasło – obwodnica północna”) z drogą krajową nr 28 (ulica 3-go Maja) w mieście Jasło	18
I.6 Koncepcja programowo – przestrzenna ścieżek rowerowych na terenie obszaru funkcjonalnego ..	20
II. OCENA SKUTKÓW DLA OBSZARU FUNKCJONALNEGO WYNIKAJĄCA Z REALIZACJI KONCEPCJI SZCZEGÓŁOWYCH	22
III. ZINTEGROWANY PLAN INWESTYCYJNY WYBRANYCH INWESTYCJI DLA OBSZARU FUNKCJONALNEGO ..	27
IV. KONSULTACJE SPOŁECZNE	31
V. ISTOTNE ZAŁOŻENIA DO PRZEPROWADZENIA OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO	36

SPIS RYSUNKÓW

Rys. 1. Przebieg drogi Kielce – Tarnów S-19 na tle docelowego układu autostrad i dróg ekspresowych.....	10
Rys. 2. Przebieg drogi Kielce - Tarnów Jasło – S19 – wariant wynikowy	12
Rys. 3. Przebieg łącznicy kolejowej – wariant wynikowy W 1.2.	17
Rys. 4. Przebieg drogi łączącej obwodnicę Jasła z ul. 3-go Maja (DK 28) – wariant wynikowy	19
Rys. 5. Sieć szlaków rowerowych, istniejących i planowanych, na terenie obszaru funkcjonalnego	21
Rys. V.6. Zintegrowany plan inwestycyjny wybranych inwestycji - skala 1:100 000 (w części załączniki)	



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.

Poszczególne opracowania zostały 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.)
- Ustawa z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2003 nr 86 poz. 789 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. 1998 nr 151 poz. 987 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

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



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.

I.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 podsumowanie powyższych opracowań i zawiera najważniejsze wyniki i postulaty z nich płynące. Ponadto obejmuje raport z przeprowadzonych konsultacji społecznych, zintegrowany plan inwestycyjny dla wybranych inwestycji oraz istotne założenia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.



I.3 Koncepcja programowo – przestrzenna drogi Kielce – Nowy Korczyn – Tarnów – Barwinek na odcinku Tarnów-Jasło-Krosno- węzeł S-19

I.3.1 Cele koncepcji

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.3.2. Zakres opracowania

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 propozycję parametrów technicznych drogi zgodnych z obowiązującymi przepisami, a w szczególności przekrój drogi, ilość 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.

Ponadto 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.



I.3.3. Podsumowanie

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 możliwości 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 analizowanej 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.



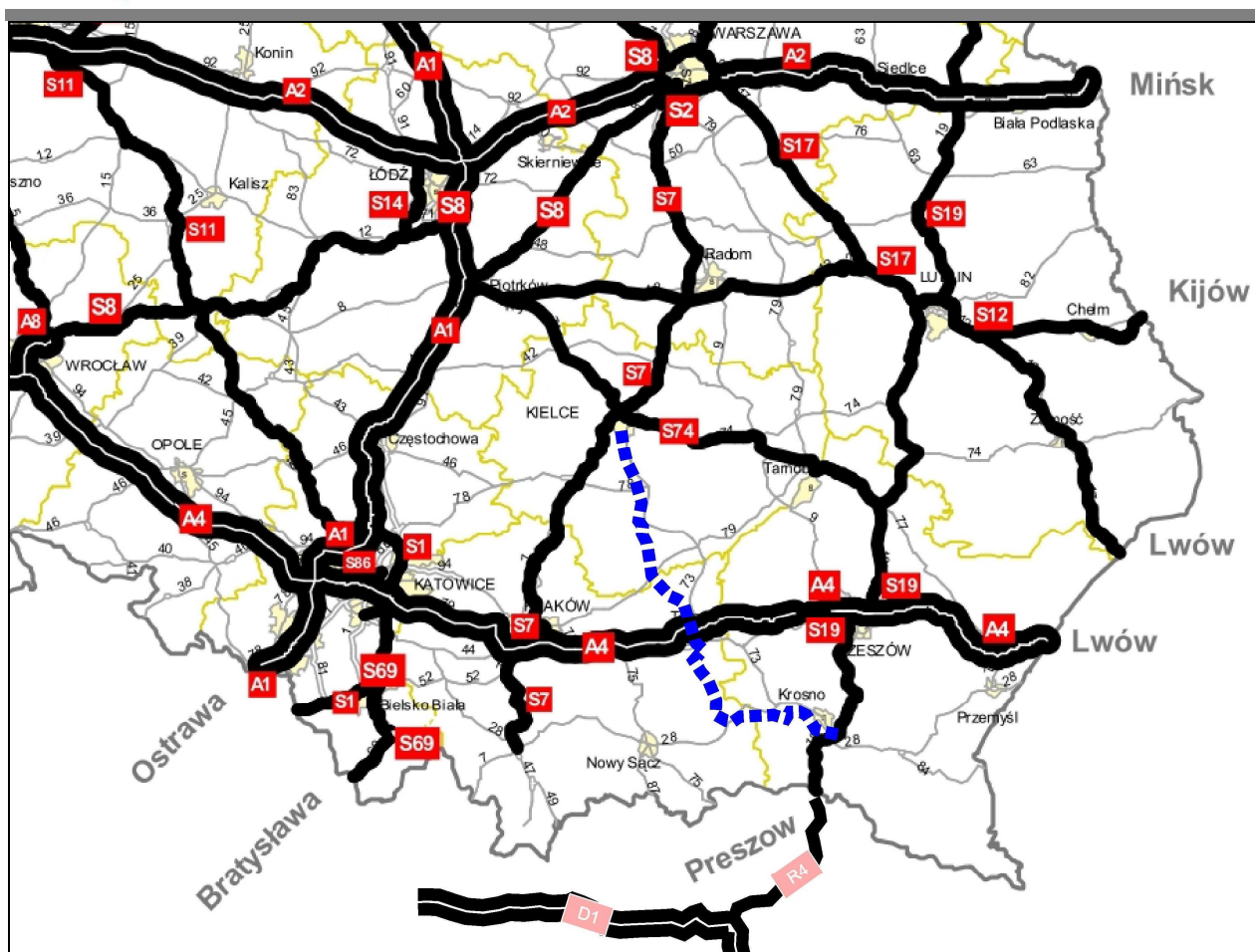
Wariantem w największym stopniu integrującym te trzy miasta jest droga klasy S w przebiegu 2 (wariant żółty) przebiegając najbliżej nich. Warianty dróg GP przebiegając w oddaleniu od Gorlic zmniejszają te powiązania, a wariantem najmniej korzystnym jest wariant drogi ekspresowej w przebiegu 1.

Najbardziej znaczącymi ośrodkami w analizowanym obszarze funkcjonalnym są miasta Krosno i Jasło, które zapewniają największą ilość 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 na tym obszarze.

Budowa drogi szybkiego ruchu (główniej ruchu przyspieszonego GP) w analizowanym obszarze funkcjonalnym poprawi dostępność komunikacyjną z terenów województwa małopolskiego oraz wzajemnych powiązań województwa podkarpackiego do Stref Aktywności Gospodarczej oraz nowych terenów przeznaczonych dla inwestycji przemysłowych w Jaśle 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, stanowiąc 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 (Presov, Kosice) i Węgier (Miskolc, Debreczyn) oraz w kierunku Rumunii, w konsekwencji dochodząc do Morza Czarnego. Biorąc pod uwagę tak daleki, możliwy zasięg oddziaływania tej drogi, jest ona bardzo ważnym elementem poprawy dostępności komunikacyjnej południowo – wschodnich obszarów kraju, mającym swe konsekwencje w stworzeniu dogodnych warunków dla jego rozwoju gospodarczego. Dążenie do realizacji tej drogi winno być przedmiotem wspólnych działań samorządów terytorialnych nie tylko powiatów jasielskiego i krośnieńskiego będących beneficjentami niniejszego opracowania lecz również wszystkich lokalnych samorządów, leżących na trasie i w zasięgu jej oddziaływania.

O ile powiat krośnieński może liczyć na realizację drogi ekspresowej S19 na odcinku Rzeszów – Barwinek tak pozostałe dwa powiaty (jasielski i gorlicki) 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, zaś dalszy jej przebieg skierowany jest do Nowego Sącza. Kontynuacja przebiegu na południe Tarnowa, zgodnie z wynikami niniejszego opracowania możliwa jest w niższej klasie technicznej (GP), lecz w dalszym ciągu pozostaje w kategorii drogi krajowej.



Rys. 1. Przebieg drogi Kielce – Tarnów S-19 na tle docelowego układu autostrad i dróg ekspresowych. *źródło: Opracowanie własne na podstawie www.gddkia.gov.pl*

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 wskazano potrzebę budowy obwodnic miast i miejscowości leżących w ciągach dróg krajowych, stanowiących „wąskie gardła” systemu komunikacyjnego (m in. Brzostek, Jasło, Kołaczyce).

Niniejsze opracowanie objęło analizę potencjalnych kolizji projektowanych dróg z obszarami o dużej wartości przyrodniczej. W analizie uwzględniono obszary parków narodowych, parków krajobrazowych, rezerwatów przyrody, obszary chronionego krajobrazu, obszary Natura 2000, pomniki przyrody, użytki ekologiczne oraz zespoły przyrodniczo krajobrazowe. Ponadto uwzględniono zasięg głównych zbiorników wód podziemnych oraz prawdopodobne tereny zalewowe.

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 Wiśłoki; 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) kilkukrotnie kolizja środowiskowa następuje z obszarem Natura 2000 Dolina rzeki Wiśłoki z dopływami.



W trasowaniu dróg nie bez znaczenia jest ukształtowanie terenów, przez które prowadzone są drogi. Wspólnie z gęstą zabudową 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. 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, projekcie zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego oraz umieszczona w Koncepcji Zagospodarowania Kraju. „Strategia rozwoju transportu w województwie małopolskim na lata 2010-2030” zakłada budowę drogi szybkiego ruchu z Tarnowa do Biecza, a następnie modernizację drogi krajowej nr 28 do połączenia z województwem podkarpackim. Strategia określa jednak ogólne kierunki rozwoju systemu transportu województwa i poprowadzenie drogi szybkiego ruchu z Tarnowa do Gorlic, które są miastami powiatowym, spełnia ogólne założenia w/w strategii. Dalszy jej przebieg na terenie powiatów jasielskiego i krośnieńskiego winien znaleźć się w strategicznych dokumentach planistycznych Województwa Podkarpackiego: Strategii Rozwoju oraz Planie Zagospodarowania Przestrzennego. Implikuje to również konieczność umieszczenia takiej drogi w dokumentach strategicznych kraju.

Szereg przeprowadzonych analiz: ruchu, kolizji z zagospodarowaniem, kolizji z obszarami cennymi przyrodniczo, potencjalnych konfliktów środowiskowych i społecznych w różnym stopniu pozwala na wskazanie wariantu najlepszego.

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 prace przewozowych jak i średnie prędkości pojazdów są na bardzo zbliżonym poziomie. Biorąc pod uwagę wielkości prognozowanego ruchu w przekroju drogi na poszczególnych odcinkach należy stwierdzić, że droga ta powinna posiadać przekrój dwujezdniowy.

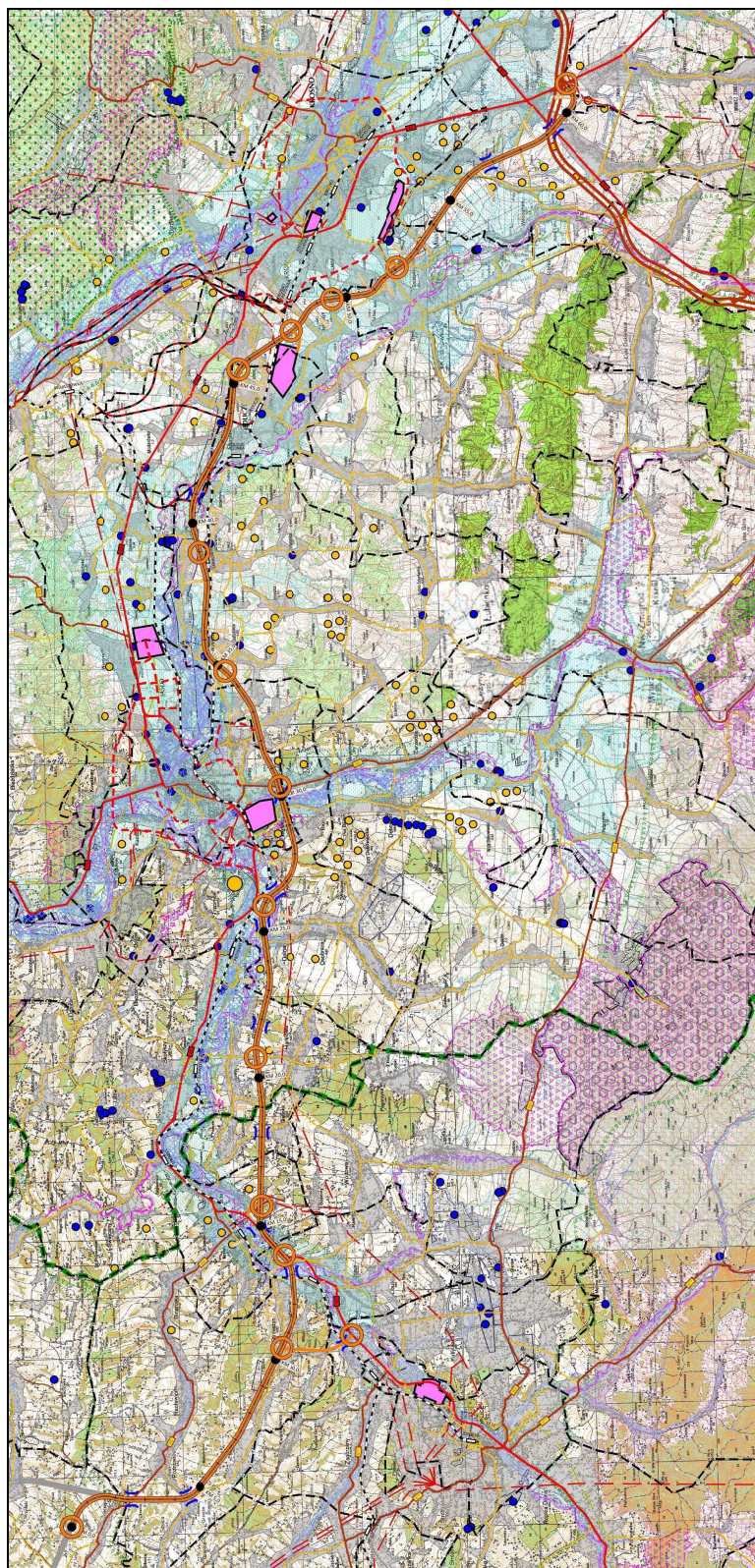
W wyniku przeprowadzonej analizy wielokryterialnej, jako najkorzystniejszy w łącznej ocenie, a co za tym idzie jest w największym stopniu zbliżony do wariantu wzorcowego, należy uznać wariant drogi ruchu przyspieszonego GP-1. Drugie miejsce, z niewielką stratą uzyskał wariant drogi ruchu przyspieszonego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

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.

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.



Rys. 2. Przebieg drogi Kielce - Tarnów Jasio – S19 – wariant wynikowy



Zagrożenia

Pomimo starań w wytyczeniu trasy planowanej drogi minimalizującej jej negatywne oddziaływanie, realizacja drogi może napotkać szereg zagrożeń. Na odcinku pomiędzy Tarnowem a drogą ekspresowa S19 (Miejsce Piastowe) 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

W wariantcie rekomendowanym ograniczono negatywne oddziaływanie na środowisko poprzez takie trasowanie drogi aby kolizje z obszarami chronionymi zredukować do minimum.

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

W trasowaniu dróg nie bez znaczenia jest ukształtowanie terenów, przez które prowadzone są drogi. Wspólnie z gęstą zabudową 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 odległe odsunięcie jej czasie) w przypadku decyzji o charakterze planistycznym i rezygnacji z niej na szczeblu krajowym. Obecnie słabo zarysowana potrzeba takiej drogi została zawarta w niewielu dokumentach planistycznych, a doprowadzenie do jej wpisania we wszystkich wojewódzkich planach zagospodarowania powinna być przedmiotem wspólnych działań i wniosków jednostek samorządu terytorialnego województw świętokrzyskiego, małopolskiego i podkarpackiego.

Korzyści

Realizacja analizowanej drogi może oprócz korzyści trudnych obecnie do oszacowania przynieść wymierne korzyści, spośród których należy wymienić:

- zwiększenie dostępności autostrady A4 z terenów południowych
- skrócenie czasu dojazdu do pozostałych miast województwa,
- 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
- stworzenie dogodnych warunków dla rozwoju gospodarczego obszaru funkcjonalnego



I.4 Koncepcja programowo – przestrzenna łącznicy kolejowej pomiędzy linią nr 108 Stróże – Krościenko a linią nr 106 Jasło – Rzeszów

I.4.1 Cele koncepcji

Zasadniczymi celami budowy łącznicy kolejowej są:

- poprawa dostępności komunikacją kolejową południowo-wschodniej części województwa podkarpackiego,
- dogodniejsze i lepsze powiązanie miejscowych ośrodków wzrostu ze stolicą województwa, a przez nią z całym krajem,
- znaczne skrócenie czasu podróży pomiędzy Bieszczadami, Sanokiem i Krosnem a Rzeszowem,
- pełniejsze wykorzystanie kolei przez mieszkańców, turystów, a także przez przedsiębiorców do transportu towarowego,
- zwiększenie konkurencyjności przejazdu koleją pomiędzy Krosnem i Rzeszowem w stosunku do transportu drogowego, poprzez skrócenie trasy przejazdu o ok. 25km,
- „kontynuacja” przebiegu linii nr 71 Ocice – Rzeszów i linii nr 106 Rzeszów – Jasło, a więc powrót do połączenia Zagórz – Warszawa (obsługa dalekobieżna dla mieszkańców południowej części województwa i zwiększona dostępność Bieszczadów dla turystów).
- lepsza dostępność regionu, głównych ciągów komunikacyjnych w układzie TEN (korytarz E-30) oraz lotniska w Jasionce,
- poprawa rentowności przewozów (obsługa przewozowa kilkuset osób dojeżdżających do pracy, urzędów w Rzeszowie oraz na studia w Rzeszowie, Lublinie, Tarnowie, Krakowie),
- zmniejszenie kongestii drogowej poprzez zmianę podziału zadań przewozowych (większe wykorzystanie transportu kolejowego)

I.4.2. Zakres opracowania

Szczegółowy zakres opracowania obejmuje opracowanie:

- A. Analizy stanu istniejącego zawierającej
 - charakterystykę obszaru pod względem uwarunkowań demograficznych, społeczno – gospodarczych, społeczno - ekonomicznych, sieci osadniczej.
 - charakterystykę dostępności komunikacyjnej Obszaru: drogowej (dotyczy to przede wszystkim dróg krajowych i wojewódzkich), kolejowej i lotniczej,
 - opis sieci i stanu drogowej zbiorowej komunikacji pasażerskiej na terenie południowej części województwa podkarpackiego,
 - ocenę aktualnej kolejowej oferty przewozowej, jej charakterystykę w zestawieniu z danymi demograficznymi, społeczno – ekonomicznymi, siecią osadniczą, poziomem bezrobocia,
 - charakterystykę systemu kolejowego na opisywanym Obszarze zawierającą:
 - istniejącą sieć połączeń kolejowych w formie graficznej, obejmującą co najmniej teren południowej części województwa podkarpackiego – linię nr 108 od granicy województwa do granicy państwa, linię nr 106 na całej długości oraz linię 107 od Nowego Zagórza do granicy państwa, ze wskazaniem dalszych kierunków linii,
 - informację na temat lokalizacji stacji i przystanków kolejowych na liniach 108, 106 i 107
 - oszacowanie liczby ludności mieszkającej w izochronie 15 minut dojazdu samochodowego,
 - informację na temat liczby wykonywanych połączeń,



- charakterystykę taboru kolejowego - liczbę i stan pociągów i szynobusów, maksymalną liczbę osób w pojeździe,
- ocenę aktualnej oferty przewozowej, jej charakterystykę w zestawieniu z danymi demograficznymi, społeczno – ekonomicznymi, siecią osadniczą, poziomem bezrobocia, z uwzględnieniem trafności, spójności i zasadności jej funkcjonowania w obecnym kształcie,
- informację na temat lokalizacji bocznic kolejowych – możliwość korzystania z nich przez przedsiębiorstwa,
- Szacunkowe określenie liczby przewozów towarowych, ich kierunki, masa przewożonych towarów.

Część opisowa wykorzystuje dane zawarte w „Zintegrowanym planie transportowym dla krośnieńsko-jasielskiego obszaru funkcjonalnego”, jak również dane pochodzące z planów transportowych pozostałych powiatów Obszaru analizy oraz „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego”

- B. Uzasadnienia realizacji projektu – wykonanie oceny i prognozy potrzeb przewozowych (komunikacja pasażerska i transport towarowy)
- C. Analizy techniczno – technologiczna
- D. Analizy ekonomiczno – finansowa
- E. Opracowania założeń do oceny oddziaływania na środowisko inwestycji

I.4.3. 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 1.2.

Wyniki przeprowadzonych prognoz ruchu jednoznacznie wskazują na:

- **Znaczne skrócenie czasu podróży** w niektórych relacjach, pozwala na **znaczącą zmianę rozkładu przestrzennego podróży**. Oznacza to, że wskutek nowych inwestycji transportowych, mogą zacząć funkcjonować podróże w niespotykanych dotychczas relacjach. Analizując specyfikę niniejszego projektu, zmiana rozkładu przestrzennego podróży mogłaby polegać na:
 - **Pojawieniu się nowych podróży, zwłaszcza z rejonów położonych na północ od Krosna w kierunku Krosna w motywacji np. dom-praca;**
 - **Zwiększenia atrakcyjności Rzeszowa jako celu podróży południowych rejonów Podkarpacia – być może część osób rozważy codzienne dojazdy do pracy z dalszych odległości w związku z atrakcyjnym czasem dojazdu;**
 - **Zwiększenia atrakcyjności południowego Podkarpacia w kontekście turystycznym i całorocznych dojazdów w ten obszar w celach wypoczynkowych.**

Należy również zwrócić uwagę na **komplementarność projektu** tej łącznicy w kontekście możliwego do uzyskania efektu sieci, poprzez poprawę warunków podróżowania transportem kolejowym w skali kraju. Efekt sieci możliwy jest do uwzględnienia w szczególności biorąc pod uwagę następujące projekty:

- **dokończenie modernizacji linii E30 – Rzeszów-Kraków – do ok. 2017 r.,**
- **podstawowy ciąg Bieszczady-Rzeszów-Skarżysko-Kamienna-Warszawa**

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



- rewitalizacja/rehabilitacja odcinków linii kolejowej nr 25 na odcinku Tarnobrzeg – Skarżysko-Kamienna – do ok. 2020 r.
- modernizacja wraz z dobudową drugiego toru na odcinku LK8 Warka-Radom
- **alternatywny ciąg Bieszczady-Rzeszów-Lublin-Warszawa**
 - dalsza modernizacja LK7 na odcinku Lublin – Warszawa wraz z przystosowaniem jej do prędkości 160 km/h – do ok. 2019 r.
 - elektryfikacja i modernizacja LK68 na odcinku Stalowa-Wola – Lublin – do ok. 2023 r.

Analiza projektowanej łącznicy między liniami kolejowymi 106 i 108 pozwala mieć nadzieje, że stolica województwa oraz rejony południowego Podkarpacia będą dużo bardziej dostępne transportem kolejowym dla podróży o motywacji turystycznych niż dotychczas. Może się to przełożyć na wzrost atrakcyjności tego rejonu, a docelowo na wzrost udziału turystyki jako czynnika wpływającego na rozwój lokalnej przedsiębiorczości.

Uzasadnienie celowości projektu

- Znacząca poprawa dostępności komunikacyjnej południowo-wschodniej części województwa podkarpackiego,
- Skrócenie trasy przejazdu na trasie Krosno Turaszówka – Przybówka o 16 km a nawet 25 km w zależności od wybranego wariantu,
- „Kontynuacja” przebiegu linii nr 71 Ocice – Rzeszów i linii nr 106 Rzeszów – Jasło , a więc powrót do połączenia Zagórz – Warszawa (obsługa dalekobieżna dla mieszkańców południowej części województwa i zwiększona dostępność Bieszczad dla turystów),
- Dogodniejsze i lepsze powiązanie miejscowych ośrodków wzrostu ze stolicą województwa, a przez nią z całym krajem,
- Znaczne skrócenie czasu podróży pomiędzy Bieszczadami, Sanokiem, Krosnem a Rzeszowem,
- Pełniejsze wykorzystanie kolei przez mieszkańców, turystów, a także przez przedsiębiorców do transportu towarowego,
- Lepsza dostępność regionu, głównych ciągów komunikacyjnych w układzie TEN (korytarz E-30) oraz lotniska w Jasionce,
- Poprawa rentowności przewozów (obsługa przewozowa kilkuset osób dojeżdżających do pracy, urzędów w Rzeszowie oraz na studia w Rzeszowie, Lublinie, Tarnowie, Krakowie),
- Zmiana struktury popytu na usługi transportowe (zmniejszenie kongestii transportowej).



Rys. 3. Przebieg tęcznicy kolejowej – wariant wynikowy W 1.2.



I.5 Koncepcja programowo – przestrzenna drogi łączącej planowaną drogę szybkiego ruchu „Kielce-Barwinek” (na odcinku „Jaśło – obwodnica północna”) z drogą krajową nr 28 (ulica 3-go Maja) w mieście Jaśło

I.5.1 Cel i zakres opracowania

Celem strategicznym planowanej inwestycji drogowej jest przedstawienie połączenia drogowego pomiędzy planowaną drogą szybkiego ruchu „Kielce-Barwinek” (na odcinku „Jaśło – obwodnica północna”) z drogą krajową nr 28 (ulica 3-go Maja) w mieście Jaśło. Połączenie to w sposób istotny poprawi dostępność komunikacyjną dla obszarów powiązanych z tą inwestycją głównie dla os. Gądky. Realizacja tej drogi przyczyni się do powstania nowej przeprawy mostowej na rzece Wisłoce a tym samym zapewni drugie połączenie drogowe os. Gądky w Jaśle z pozostałą częścią miasta. Dodatkowo realizacja przeprawy mostowej na rzece Ropie w kierunku zachodnim, w przyszłości zapewni połączenie z przyszłą zachodnio – północną obwodnicą miasta.

Oprócz celu podstawowego, jakim jest przedstawienie przebiegu drogi koncepcja obejmuje:

- opracowanie koncepcji programowo przestrzennej budowy dwóch mostów na rzece Ropie i Rzece Wisłoce,
- koncepcje programowo – przestrzenne budowy i przebudowy skrzyżowań z istniejącym układem drogowym
- koncepcje programowo – przestrzenne związane z infrastrukturą towarzyszącą:
 - budowę oświetlenia ulicznego,
 - budowę kanalizacji opadowej,
 - przebudowę sieci wysokiego napięcia
 - przebudowę gazociągów wysokoprężnych.
- wykonanie badań geologicznych



Rys. 4. Przebieg drogi łączącej obwodnicę Jasła z ul. 3-go Maja (DK 28) – wariant wynikowy



I.6 Koncepcja programowo – przestrzenna ścieżek rowerowych na terenie obszaru funkcjonalnego Jaśle

I.6.1 Cel i zakres opracowania

Wypracowana koncepcja wskazuje kierunki rozwoju zintegrowanej sieci tras turystycznych w regionie i docelowo ma służyć jednostkom samorządów terytorialnych, organizacjom pozarządowym oraz podmiotom działającym w sektorze turystycznym zlecających powiatów do realizacji przyszłych inwestycji w zakresie budowy tras rowerowych.

Koncepcja zawiera propozycje przebiegu tras rowerowych w regionie łączących istniejące szlaki rowerowe w sieć. W opracowaniu znajduje się również propozycja inwestycji w zakresie podstawowej infrastruktury turystycznej wzdłuż rekomendowanej sieci tras.

Zgodnie z przyjętymi założeniami projektowane w koncepcji trasy rowerowe tworzą spójną sieć tras przebiegających przez cały obszar funkcjonalny, łączących jego główne ośrodki miejskie. Trasy te są projektowane z myślą o wszystkich rodzajach rowerzystów, również tych obciążonych sakwami i z przyczepkami. Mają one bowiem służyć w pierwszej kolejności rozwojowi masowej turystyki rowerowej w regionie.

Planowane trasy przebiegają przez obszary cenne przyrodniczo, a działania związane z ich wdrażaniem będą wpisywały się w założenia ochrony różnorodności środowiska naturalnego, z zachowaniem walorów krajobrazu i będą ściśle związane z zapobieganiem degradacji środowiska naturalnego, przy jednoczesnym wykorzystaniu tych zasobów na cele turystyczne.

Realizacja opracowanej koncepcji wpłynie na podniesienie konkurencyjności oferty turystycznej regionu, przyczyni się do zrównoważonego rozwoju obszaru funkcjonalnego poprzez pozytywny wpływ na ochronę bioróżnorodności, dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego oraz spowoduje zwiększenie dostępności turystycznej.

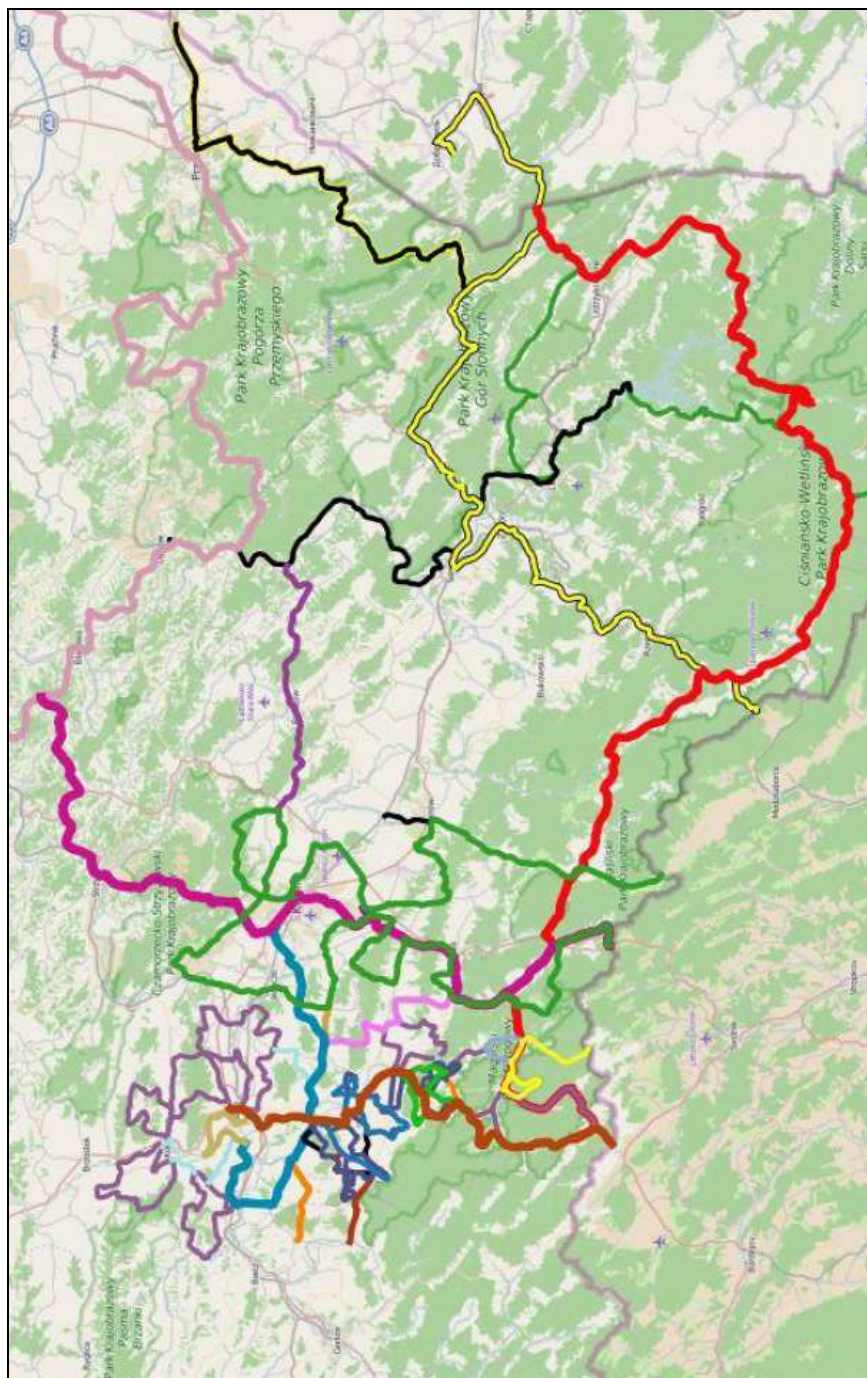
Opracowanie obejmie koncepcję tras rowerowych na terenie obszaru funkcjonalnego, w tym:

- 1) inwentaryzację istniejących ścieżek i szlaków rowerowych na terenie powiatu krośnieńskiego i jasielskiego, na tle obszaru funkcjonalnego.
- 2) analizę potrzeb w kierunku budowy, rozbudowy, przebudowy dróg rowerowych lub wydzielenia pasów dla rowerów na istniejących chodnikach,
- 3) analiza potrzeb w zakresie budowy infrastruktury pomocniczej przy ścieżkach rowerowych - parkingów rowerowych, wypożyczalni rowerów itp.
- 4) analiza potrzeb w kierunku wyznaczenia nowych lub zmiany istniejących szlaków rowerowych, w tym określenie przebiegu ścieżek rowerowych w okolicach planowanego Transgranicznego Centrum Turystycznego w Barwinku jako węzła przesiadkowego z komunikacji samochodowej na rowerową.
- 5) koncepcje 3 szlaków rowerowych uwzględniające powiązanie zaproponowanych tras z siecią dróg, ścieżek rowerowych, szlaków rowerowych w obszarze funkcjonalnym, oraz koncepcje 10 ścieżek rowerowych określające możliwości powiązań (uzupełnień) ścieżek rowerowych po stronie polskiej



ze ścieżkami po stronie słowackiej, ścieżkami realizowanymi w ramach programu Polska Wschodnia oraz innymi ścieżkami w otoczeniu obszaru funkcjonalnego,

- 6) przygotowanie wstępnych kosztów realizacji zaproponowanych rozwiązań przebiegu szlaków rowerowych z uwzględnieniem możliwości etapowania przedsięwzięcia.
- 7) określenie, które części proponowanych tras przebiegają przez obszary chronione lub inne obszary mogące powodować konflikty interesów.,



Rys. 5. Sieć szlaków rowerowych, istniejących i planowanych, na terenie obszaru funkcjonalnego



II. OCENA SKUTKÓW DLA OBSZARU FUNKCJONALNEGO WYNIKAJĄCA Z REALIZACJI KONCEPCJI SZCZEGÓŁOWYCH

Na podstawie opracowanej analizy wpływu realizacji drogi wysokiej klasy na efekty gospodarcze można sformułować główne wnioski w zakresie skutków dla obszaru funkcjonalnego. 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.

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 jedyna możliwa interpretacja 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,*



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 obszaru funkcjonalnego jest turystyka. Szczególnie południowa, górską jego część z wieloma atrakcjami przyrodniczymi, uzdrowiskowymi, kulturowymi stanowi ogromny potencjał rozwoju w tej dziedzinie życia. Jednak bez sprawnych połączeń, w tym drogowych, rozwój ten może 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.

Aktualny stan badań i wiedzy pozwalają formułować wniosek, że warunkiem koniecznym wzrostu gospodarczego i rozwoju regionalnego jest infrastruktura, jednak należy mieć na uwadze, że nie jest to warunek jedyny do spełnienia. Należy to rozumieć bezpośrednio, że inwestycja tylko w infrastrukturę nie musi przynieść wzrostu gospodarczego. Zwraca się uwagę, że na ten wpływ ma np. typ budowanej infrastruktury. Znane są przykłady z Hiszpanii (autostrady) i Francji (TGV), gdzie infrastruktura oprócz krótkotrwałego efektu wzmożonego popytu na usługi mieszkaniowe i gastronomiczne podczas trwania inwestycji, nie przyniosła żadnych korzyści dla regionu. Przyczyną takiego stanu rzeczy jest fakt, że prowadzone inwestycje liniowe nie zmieniają nic dla analizowanego regionu. Jednym z polskich przykładów, o którym należy tutaj wspomnieć jest wpływ budowy autostrady A4 na województwo opolskie. Badania A. Domańskiej wskazują, że budowa autostrady A4 w tym obszarze nie wpłynęła w żaden sposób na województwo opolskie, jednak w znacznym stopniu przyczyniła się do rozwoju gospodarczego i zwiększenia interakcji pomiędzy lepiej rozwiniętymi województwami dolnośląskim i śląskim. Negatywnym przykładem, gdzie budowa jedynie infrastruktury nie przyczyniła się do aktywizacji gospodarczej regionu może być „Strefa Aktywności Gospodarczej” w Okminach (województwo dolnośląskie). W tym obszarze, kosztem nakładów kilku milionów złotych uzbrojono teren, jednakże wobec umiarkowanego atrakcyjnego położenia, a także braku działań komplementarnych, doinwestowane tereny stoją od kilku lat nieużytkowane.

Rok 2015, w szczególności na kolei pokazał, że znaczne skrócenie czasu podróży w niektórych relacjach, pozwala na znaczącą zmianę rozkładu przestrzennego podróży. Oznacza to, że wskutek nowych inwestycji transportowych, mogą zacząć funkcjonować podróże w niespotykanych dotychczas relacjach. Analizując specyfikę niniejszego projektu, zmiana rozkładu przestrzennego podróży mogłaby polegać na:

- a) Pojawieniu się nowych podróży, zwłaszcza z rejonów położonych na północ od Krosna w kierunku Krosna w motywacji np. dom-praca;



- b) Zwiększenia atrakcyjności Rzeszowa jako celu podróży południowych rejonów Podkarpacia – być może część osób rozważy codzienne dojazdy do pracy z dalszych odległości w związku z atrakcyjnym czasem dojazdu
- c) Zwiększenia atrakcyjności południowego Podkarpacia w kontekście turystycznym i całorocznych dojazdów w ten obszar w celach wypoczynkowych

Nawiązując do punktu c), zdaniem autorów opracowania jest to bardzo duża szansa dla tego obszaru. Należy również zwrócić uwagę na komplementarność projektu tej łącznicy w kontekście możliwego do uzyskania efektu sieci, poprzez poprawę warunków podróżowania na całej sieci kolejowej. Efekt sieci możliwy jest do uwzględnienia w szczególności biorąc pod uwagę następujące projekty:

- a) dokończenie modernizacji linii E30 – Rzeszów-Kraków – do ok. 2017 r.,
- b) podstawowy ciąg Bieszczady-Rzeszów-Skarżysko-Kamienna-Warszawa
 - a. rewitalizacja/rehabilitacja odcinków linii kolejowej nr 25 na odcinku Tarnobrzeg – Skarżysko-Kamienna – do ok. 2020 r.
 - b. modernizacja wraz z dobudową drugiego toru na odcinku LK8 Warka-Radom
- c) alternatywny ciąg Bieszczady-Rzeszów-Lublin-Warszawa
 - a. dalsza modernizacja LK7 na odcinku Lublin – Warszawa wraz z przystosowaniem jej do prędkości 160 km/h – do ok. 2019 r.
 - b. elektryfikacja i modernizacja LK68 na odcinku Stalowa-Wola – Lublin – do ok. 2023 r.

Analiza projektowanej łącznicy między liniami kolejowymi 106 i 108 pozwala mieć nadzieje, że stolica województwa oraz rejony południowego Podkarpacia będą dużo bardziej dostępne transportem kolejowym dla podróży o motywacji turystycznych niż dotychczas. Może się to przełożyć na wzrost atrakcyjności tego rejonu, a docelowo na wzrost udziału turystyki jako czynnika wpływającego na rozwój lokalnej przedsiębiorczości.



III. ZINTEGROWANY PLAN INWESTYCYJNY WYBRANYCH INWESTYCJI DLA OBSZARU FUNKCJONALNEGO

Przedmiotowe opracowanie „Koncepcji programowo-przestrzennej mającej charakter rozwiązania strategicznego dla całego obszaru funkcjonalnego krośnieńsko-jasielskiego ze szczególnym uwzględnieniem infrastruktury drogowej i kolejowej oraz kierunków rozwoju turystyki” obejmujące swym zakresem opracowanie czterech koncepcji szczegółowych jest jednym z zadań przewidzianych do realizacji wynikających z dokumentu pn: „Analiza dla funkcjonalnego obszaru krośnieńsko-jasielskiego w ramach projektu pn. „Dla spójności i dostępności – analiza możliwości rozwojowych obszaru krośnieńsko-jasielskiego”.

W ramach raportu „Dla spójności i dostępności – analiza możliwości rozwojowych obszaru krośnieńsko-jasielskiego” przeprowadzony został szereg analiz dotyczących delimitacji krośnieńsko-jasielskiego obszaru funkcjonalnego, identyfikacja wewnętrznych powiązań funkcjonalnych oraz wspólnych potencjałów i problemów rozwojowych. Opracowanie zakończone zostało częścią rekomendacji dotyczących wzmocnienia potencjału, spójności i konkurencyjności krośnieńsko-jasielskiego obszaru funkcjonalnego wraz propozycjami wspólnych pakietów projektów do realizacji.

Po sformułowaniu wniosków z analizy i oceny stanu istniejącego zaproponowano wspólne działań w zakresie poprawy i rozwoju infrastruktury transportowej obszaru funkcjonalnego, przedstawione poniżej:

4.3. Infrastruktura techniczna i transportowa

Wnioski

Do największych problemów rozwojowych krośnieńsko-jasielskiego obszaru funkcjonalnego w sferze infrastrukturalnej należy **niski stan techniczny i przepustowość dróg powiatowych, oraz niskie parametry techniczne drogi krajowej nr 28**. Jakość lokalnych połączeń drogowych postrzegana jest jako drugi najbardziej istotny problem subregionu. Mimo że droga krajowa nr 28 przyczynia się do istotnego zmniejszenia czasu przejazdu samochodem między Krosnem, Jasłem i Gorlicami, w opinii mieszkańców i samorządowców jej stan jest niezadowolający. Ze względu na korkowanie się tej drogi w szczytach komunikacyjnych przy wjeździe do miast odczuwa się **brak alternatywnego dojazdu do centrów miast Jasła i Krosna**. Istotną rolę w dostępności wewnętrznej badanego obszaru odgrywa droga wojewódzka nr 993 na odcinku Gorlice – Dukla, która również wymaga poprawy stanu nawierzchni, szczególnie na terenie powiatu jasielskiego. Droga ta powinna pełnić funkcję alternatywnego do drogi krajowej nr 28 przejazdu między powiatami. Brakuje też **przygranicznego połączenia drogowego** powiatów krośnieńskiego, jasielskiego i gorlickiego. Szczególnie dotyczy to **braku drogi między gminą Krempna a gminą Sękowa i gminą Dukla**, która przyczyniłaby się do wzrostu kontaktów między powiatami, a także stanowiłaby ułatwienie dla odwiedzających region turystów.

Wewnętrzna dostępność transportu kolejowego jest bardzo ograniczona z powodu **długiego czasu przejazdu między Jasłem a Krosnem**, który sprawia, że pasażerski transport kolejowy nie stanowi żadnej konkurencji dla transportu samochodowego, zwłaszcza biorąc pod uwagę częstotliwość połączeń (dwie pary pociągów dziennie). W tym kształcie transport kolejowy nie ma żadnego znaczenia dla komunikacji między powiatami, aczkolwiek w powiatach jasielskim i krośnieńskim z jego możliwości bezpośrednio skorzystać może 40,7% osób, które mieszkają w odległości nie większej niż dwa kilometry od przystanku lub stacji kolejowej. Poważną barierą w kontaktach między powiatami jasielskim i krośnieńskim a powiatem gorlickim jest **brak bezpośredniego połączenia kolejowego**.



Dostępność krośnieńsko-jasielskiego obszaru funkcjonalnego z Rzeszowa powinna zostać znacznie poprawiona dzięki planowanej budowie drogi ekspresowej S19 na odcinkach Rzeszów Kielanówka – Miejsce Piastowe oraz Miejsce Piastowe – Barwinek. Dzięki tej drodze w największym stopniu poprawi się skomunikowanie ze stolicą województwa gmin południowej części powiatów krośnieńskiego i jasielskiego. Niemniej jednak uwagę **zwraca niższa niż oczekiwano dostępność powiatu jasielskiego do autostrady A4** z uwagi na lokalizację węzłów autostradowych pod Tarnowem i Dębicą, a nie w najdogodniejszej, z punktu widzenia powiatu, lokalizacji w Pilźnie. Z tego powodu powiaty jasielski i gorlicki zostaną w pewnym stopniu zmarginalizowane, zwłaszcza po budowie drogi ekspresowej z Krakowa do Nowego Sącza. Pomimo to czas dojazdu do autostrady A4 z północnej części powiatu jasielskiego wynosi poniżej 60 minut, natomiast z beskidzkiej części badanego obszaru osiąga powyżej półtorej godziny. Czas dojazdu do Rzeszowa z północnej części powiatu krośnieńskiego wynosi poniżej godziny, lecz uwagę zwraca wciąż **długi czas dojazdu do stolicy województwa z zachodniej i południowej części powiatu jasielskiego**. Czas ten jest jednak znacznie krótszy niż dojazd do Rzeszowa z wykorzystaniem transportu kolejowego. Szczególnie **niekorzystne połączenie kolejowe z Rzeszowem posiada powiat krośnieński**, z którego czas dojazdu do stolicy województwa jest na tyle długi, aby skutecznie zniechęcić mieszkańców do korzystania z tego typu transportu. Sytuacja ta nieco lepiej wygląda w Jasle, skąd podróż do Rzeszowa nie trwa dłużej niż półtorej godziny, aczkolwiek w celu ożywienia kolei w tej części województwa wymagany czas dojazdu do Rzeszowa (na podstawie przeprowadzonych badań) powinien wynosić ok. 45-50 minut.

Funkcjonowanie transportu zbiorowego w subregionie krośnieńsko-jasielskim oparte jest niemal wyłącznie na prywatnych minibusach, które zapewniają dojazd do większości miejscowości obu powiatów. Kursowanie tych pojazdów przez gminy położone w sąsiedztwie miast ma **charakter masowy i żywiłowy**, natomiast niektóre miejscowości położone w południowej części badanych powiatów **cechuje niedobór liczby połączeń komunikacyjnych**. Funkcjonowanie transportu prywatnego znacznie ogranicza komunikację publiczną, powszechnie też obserwuje się występowanie niekorzystnej dla pasażerów konkurencji między przewoźnikami (odjazdy z wielu punktów w mieście), aczkolwiek konkurencja cenowa jest z reguły dla pasażera korzystna. Niemniej **nieuporządkowany, nieplanowy oraz niespójny rozwój komunikacji prywatnej** potęguje zatłoczenie miast i zagraża bezpieczeństwu podróżnych.

Rekomendacje

Dla rozwiązania powyższych problemów oraz wzmocnienia potencjałów krośnieńsko-jasielskiego obszaru funkcjonalnego proponuje się działania związane z następującymi celami:

I. Poprawa wewnętrznej dostępności komunikacyjnej krośnieńsko-jasielskiego obszaru funkcjonalnego

- a. Poprawa połączeń drogowych między obszarami funkcjonalnymi Krosna i Jasła, w tym alternatywnych do dróg krajowych nr 28 i 73
- b. Zwiększenie prędkości handlowej i liczby par pociągów w relacji Krosno – Jasło

II. Poprawa zewnętrznej dostępności komunikacyjnej krośnieńsko-jasielskiego obszaru funkcjonalnego

- a. Budowa drogi krajowej GP Tarnów – Barwinek, jako alternatywy do dróg krajowych nr 28 i 73
- b. Modernizacja i przebudowa dróg powiatowych i gminnych prowadzących do powiatów jasielskiego i krośnieńskiego
- c. Budowa łącznika kolejowego pomiędzy linią kolejową 108 Stróże – Krościenko a linią kolejową 106 Jasło – Rzeszów w celu skrócenia czasu przejazdu do Rzeszowa
- d. Reaktywacja przewozów pasażerskich na linii kolejowej w relacji Stróże – Jasło- Krosno

III. Integracja systemu transportu zbiorowego w obrębie krośnieńsko-jasielskiego obszaru funkcjonalnego

Wszelkie działania dla poprawy czy ożywienia funkcjonowania transportu kolejowego jako środka komunikacji zbiorowej muszą być zorganizowane w sposób systemowy. Rekomenduje się utworzenie sprawnego systemu transportu zbiorowego w regionie krośnieńsko-jasielskim za pomocą różnych form



integracji tego transportu. Do nich zalicza się utworzenie węzłów przesiadkowych, a więc miejsc, w których zatrzymywać się będą wszystkie środki transportu zbiorowego kursujące w badanych powiatach. Takimi węzłami powinny stać się dworce autobusowe/kolejowe, na których zatrzymywałby się każdy przewoźnik z wyjątkiem ekspresowych dalekobieżnych. W ramach systemu integracji transportu konieczne jest utworzenie wspólnego biletu – ważnego we wszystkich środkach transportu zbiorowego z możliwością rozszerzenia wachlarza oferowanych usług (np. krośnieńsko-jasielska karta mieszkańca). W celu najlepszego określenia sposobu integracji transportu zbiorowego zaleca się przeprowadzenie dodatkowych badań, analiz, a w końcu konsultacji społecznych na ten temat.

Zaleca się podporządkowanie polityki transportowej subregionu transportowi kolejowemu przez organizację mniejszych węzłów przesiadkowych na każdym przystanku/stacji kolejowej, gdzie powstać powinny parkingi dla samochodów i stojaki rowerowe, które umożliwiłyby ich pozostawienie i dogodną przesiadkę na pociąg. Działania te muszą być powiązane z aktywną promocją przewozów w celu odbudowania pozytywnego wizerunku kolei wśród mieszkańców. Ponadto, dla zwiększenia kontaktów ze Słowacją, a także zwiększenia możliwości podróży do tego kraju z wykorzystaniem transportu zbiorowego, zaleca się utworzenie punktu przesiadkowego w Barwinku, a także Ożennej, skąd pasażerowie mogliby przesiąść się na autobus do Bardejova (ew. Svidnika). Wymaga to skoordynowania godzin odjazdów przewoźników polskich i słowackich dojeżdżających do wyżej wymienionych miejscowości.

Spośród rekomendowanych wspólnych projektów strategicznych dla obszaru funkcjonalnego poniżej zestawiono projekty realizowane w ramach niniejszej koncepcji oraz projekty uzupełniające tworzące wspólny zintegrowany plan inwestycyjny w zakresie inwestycji transportowych.

Lista projektów strategicznych

1. **Projekt zintegrowany - Utworzenie nowoczesnej, trwałej i bezpiecznej infrastruktury transportowej w krośnieńsko-jasielskim obszarze funkcjonalnym**
 - 1.1 a Wzrost dostępności peryferyjnych obszarów województwa małopolskiego i podkarpackiego przez budowę drogi krajowej GP na odcinku Tarnów-Miejsce Piastowe wraz z budową obwodnic Jasła i Krosna – **przygotowanie koncepcji programowo – wykonane w ramach niniejszego opracowania**
 - 1.1 b Wzrost dostępności peryferyjnych obszarów województwa małopolskiego i podkarpackiego przez budowę drogi krajowej GP na odcinku Tarnów-Miejsce Piastowe wraz z budową obwodnic Jasła i Krosna – etap realizacyjny, w oparciu o pkt 1.1 a.
 - 1.2 a Odbudowa potencjału transportu kolejowego w krośnieńsko-jasielskim obszarze funkcjonalnym – **przygotowanie koncepcji programowo – wykonane w ramach niniejszego opracowania**
 - 1.2 b Odbudowa potencjału transportu kolejowego w krośnieńsko-jasielskim obszarze funkcjonalnym – etap realizacyjny, w oparciu o pkt 1.2 a.
 - 1.3 a Poprawa spójności zewnętrznej krośnieńsko-jasielskiego obszaru funkcjonalnego przez modernizację i rozbudowę drogi krajowej nr 28 w granicach miasta Krosna wraz z obwodnicą miasta
 - 1.3 b Poprawa spójności zewnętrznej krośnieńsko-jasielskiego obszaru funkcjonalnego przez modernizację i rozbudowę drogi krajowej nr 28 w powiatach jasielskim, krośnieńskim i sanockim do granicy miasta Sanoka wraz z budową obwodnic Jasła, Iwonicza i Rymanowa



- 1.3 c Poprawa dostępności miasta Jasła przez budowę dwóch odcinków drogi wojewódzkiej łączących drogi 992 i 73 oraz budowę obwodnic Kończyc i Brzostka
- 1.4. Poprawa spójności zewnętrznej krośnieńsko-jasielskiego obszaru funkcjonalnego przez przebudowę dróg powiatowych między województwem małopolskim i podkarpackim
- 1.5. Poprawa zewnętrznej dostępności komunikacyjnej krośnieńsko-jasielskiego obszaru funkcjonalnego
- 1.6. Poprawa spójności wewnętrznej krośnieńsko-jasielskiego obszaru funkcjonalnego budowę dróg między powiatami jasielskim i krośnieńskim
- 2. Projekt zintegrowany - Utworzenie zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w krośnieńsko-jasielskim obszarze funkcjonalnym**
 - 3.2. Budowa centrów multimodalnych na krośnieńsko-jasielskim obszarze funkcjonalnym (Centrum multimodalne Jasło – Dworzec Główny, Regionalny Dworzec Autobusowy Krosno – Dworzec Główny)
- 3. Projekt zintegrowany - Stymulowanie atrakcyjności inwestycyjnej i lokalnej przedsiębiorczości w krośnieńsko-jasielskim obszarze funkcjonalnym**
 - 4.2. Poprawa spójności wewnętrznej krośnieńsko-jasielskiego obszaru funkcjonalnego przez przebudowę i rozbudowę sieci dróg gminnych i powiatowych stanowiących dojazd do stref gospodarczych w Jaśle, Krośnie i Rymanowie
- 4. Projekt zintegrowany - Wzrost rozpoznawalności i wykorzystania przyrodniczo-kulturowych walorów krośnieńsko-jasielskiego obszaru funkcjonalnego**
 - 4.5. Integracja transgranicznych systemów transportu zbiorowego między powiatem krośnieńskim i jasielskim a powiatami słowackimi
 - 4.7. Utworzenie sieci szlaków rowerowych w polskiej i słowackiej części Beskidu Niskiego



IV. KONSULTACJE SPOŁECZNE

Po opracowaniu projektu opracowania został on 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 poprzez platformę internetową.

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

Spotkania Konsultacyjne:

- 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.

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

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 postępując 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 lotniczej obszaru analizy w tym lotniska w Krośnie.

Niemniej jednak część opisowa dot. infrastruktury lotniczej 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 Klęczany, 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.

II. Koncepcja programowo – przestrzenna łącznicy kolejowej pomiędzy linią nr 108 Stróże – Krościenko a linią nr 106 Jasło – Rzeszów,

- Przyjęte wagi w analizie wielokryterialnej.

Wartości wag w analizie kryterialnej zostały skorygowane po konsultacjach z Zamawiającym.



- Łącznik Męcinka-Szebnie jako optymalny

W wyniku skorygowania wartości wag w analizie wielokryterialnej wariant 1.2 Turaszówka - Przybówka został wskazany jako preferowany.

- Brak informacji o tym czy na łączniku w wersji 1.1 i 1.2 są planowane przystanki kolejowe.

Na żadnym z wariantów łącznicy kolejowej nie zaplanowano przystanków kolejowych kierując się potrzebą istotnego skrócenia czasu podróży. Przebieg wariantów oraz usytuowanie istniejących przystanków pozwalają na wystarczającą obsługę mieszkańców.

- Brak danych uwzględniających ruch turystyczny w wyliczeniach.

Przy wyznaczaniu potencjału podróży uwzględniono również ruch turystyczny. Skoncentrowany jest on w miesiącach letnich przez co ma mniejszy wpływ na roczne średniodobowe potoki pasażerskie oraz efektywność wykorzystania łącznicy kolejowej. Ze względu na brak szczegółowych badań odnośnie ruchu turystycznego nie można było się oprzeć na istniejących danych na temat podróży tylko wykorzystać ogólne informacje do zwiększenia potencjału generującego ruch. Zakres opracowania nie obejmował przeprowadzenia badań ankietowych ani pomiarów ruchu, a jedynie wykorzystanie dostępnych informacji i materiałów.

- Brak wyraźnego zaznaczenia w opisie koncepcji, że Krosno jako jedyne dawne miasto wojewódzkie nie ma dobrego połączenia kolejowego z Rzeszowem (podobnie jak i drogowego)

Informacja została uwzględniona w opracowaniu.

- Warianty 1.1 i 1.2 powodują marginalizację miasta Jasła

Możliwa gorsza oferta przewozowa dla miasta Jasła i zróżnicowana obsługa łącznicą kolejową w poszczególnych wariantach została uwzględniona w przyjętych wskaźnikach i ma odzwierciedlenie w prognozach potoków pasażerskich oraz towarowych, co ma wpływ na wybór wariantu optymalnego oraz opłacalność wyliczoną w analizie efektywności ekonomicznej. Analiza ekonomiczna wykazała większą opłacalność wariantu 3.1, a oba warianty zostały zarekomendowane do sprawdzenia w kolejnych pracach przygotowania Inwestycji w tym rozpoczętym procesie opracowania Studium Wykonalności zleconym przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ostateczna decyzja o wyborze wariantu optymalnego zostanie podjęta na podstawie powyższego Studium.

- Brak odniesień do rozwoju linii 108 do Gorlic

Istniejąca linia 108 Stróże-Krościenko została opisana i uwzględniono fakt jej dalszego przebiegu na zachód od Jasła. Zawarto również informacje o wygaszeniu przewozów w kierunku Gorlic. Wznowienie ruchu na tym odcinku, analiza potencjalnego ruchu w takiej relacji, czy też działania konieczne do ponownego uruchomienia przewozów nie były przedmiotem zamówienia.

- Zmiana przebiegu łącznicy dla wariantu 1.1 mająca na celu ominięcie starorzecza koryta rzeki Wisłok oraz zmiana liczby obiektów mostowych.

Ominięcie starorzecza koryta rzeki Wisłok realizowane jest w wariantcie 1.2, w którym nie występują obiekty mostowe.



- Podstawienie poprawnych danych w tabeli wyboru wariantu optymalnego w wierszu: Średniodobowa liczba pasażerów w przekroju łącznicy na rok 2030.

Poprawiono opis wiersza w tabeli.

- Obecny czas przejazdu Rzeszów-Krosno wynosi 95 minut zamiast 117.

Podany czas przejazdu jest czasem rozkładowym. Czas 95 minut jest czasem hipotetycznym i nie odpowiada stanowi faktycznemu. Linia kolejowa 618 przeznaczona jest do ruchu towarowego i nie jest udostępniona dla ruchu pociągów pasażerskich. Jej przystosowanie wymagałoby dodatkowych nakładów finansowych, w tym również w celu przystosowania stacji Jasło Towarowe do obsługi ruchu pasażerskiego.

- Preferowany wariant budowy linii kolejowej jako wariant 1.1 bądź 1.2.

Wskutek korekty wag w analizie wielokryterialnej wskazano wariant 1.2 jako najkorzystniejszy, natomiast analiza efektywności ekonomicznej wykazała większą opłacalność wariantu 3.1. Oba warianty zostały zarekomendowane do sprawdzenia w kolejnych pracach przygotowania do Inwestycji.

- Rada Miejska Jasła wyraziła stanowisko, że budowa łącznicy spowoduje wykluczenie komunikacyjne miasta Jasła i nie zgadza się z uzasadnieniem celowości projektu. Wyrażono pogląd, że synchronizacja rozkładów jazdy oraz optymalizacja wykorzystania zmodernizowanej LK nr 106 Jasło-Rzeszów pozwoli na wystarczająco szybkie połączenie Krosna z Rzeszowem. Dodatkowo zwrócono uwagę na fakt, że skierowanie ruchu turystycznego w Bieszczady z pominięciem Jasła może niekorzystnie wpłynąć na ilość turystów odwiedzających ziemię jasielską i spowodować pogorszenie sytuacji gospodarczej miasta i powiatu jasielskiego.

III. Koncepcja programowo – przestrzenna drogi łączącej planowaną drogę szybkiego ruchu „Kielce-Barwinek” (na odcinku „Jasło – obwodnica północna”) z drogą krajową nr 28 (ulica 3-go Maja) w mieście Jasło,

Tom III opracowania obejmował wykonanie Koncepcja programowo – przestrzenna drogi łączącej planowaną drogę szybkiego ruchu „Kielce-Barwinek” (na odcinku „Jasło – obwodnica północna”) z drogą krajową nr 28 (ulica 3-go Maja) w mieście Jasło, którego głównym beneficjentem jest Miasto Jasło. W trakcie prac na bieżąco konsultowano rozwiązania projektowe z Władzami Miasta Jasła stąd w trakcie prowadzonych konsultacji temat ten nie był szeroko dyskutowany.

W wyniku roboczych ustaleń, zaakceptowane zostało rozwiązanie z włączeniem ul. Chopina do projektowanej drogi od strony południowej, z przejazdem pod planowaną drogą równoległe do rzeki Wisłoki. Dzięki temu obszar miasta pomiędzy planowaną drogą, rzeką Wisłoka oraz drogą krajową 28 uzyska możliwość dostępu od strony północnej. Na wniosek Władz Jasła na skrzyżowaniu planowanej drogi z ul. 3-go Maja (DK 28) zaprojektowano skrzyżowanie w formie ronda, choć zdaniem Wykonawcy jest to rozwiązane trudne do zrealizowania, ze względu na ukształtowanie terenu w obrębie skrzyżowania oraz konieczność zapewnienia obsługi terenów przyległych. Ostateczną decyzję co do formy skrzyżowania należy podjąć po opracowaniu szczegółowej, wariantowej koncepcji tego miejsca.



IV. Koncepcja programowo – przestrzenna sieci ścieżek rowerowych na terenie obszaru funkcjonalnego

Główne wnioski wynikające z konsultacji:

- Przebieg szlaków rowerowych nie uwzględnia połączenia ze Szlakiem Ikon w okolicach Komańczy. Opracowanie uwzględnia postulowane połączenie. Przytoczone szlaki już w Wisłoku Wielkim łączą się poprzez Carpathian Cyclo Road ze Szlakiem Ikon co zostało ujęte na mapie
- Brak alternatywnego połączenia z Greenvelo - Zaproponować alternatywne połączenie z GreenVelo - np. przez Brzozów do Dynowa-(do Szlaku Linii Mołotowa)
Uwaga uwzględniona
- Brak wykorzystania możliwości rozwoju ruchu rowerowego wykorzystując wznowiony pociąg na trasie Jasło-Komańcza
Uwaga uwzględniona – opracowanie uzupełniono
- Podobnie jak dla kolei- wskazać możliwość wykorzystania autobusów podmiejskich do transportu rowerów- bagażniki rowerowe z tyłu autobusu
Uwaga uwzględniona – opracowanie uzupełniono
- Brak wskazania łączników do powiatu Gorlickiego i sanockiego
Uwaga uwzględniona – opracowanie uzupełniono
- Przebieg szlaków rowerowych nie uwzględnia uzdrowisk - Iwonicza i Rymanowa Zdroju
Opracowanie zawiera połączenia szlakami rowerowymi uzdrowisk Iwonicza i Rymanowa Zdroju. Szlak Beskidzkich Muzeów przechodzi przez te miejscowości i jest powiązany bezpośrednio z głównym szlakiem łączącym Green Velo z przejściem w Barwinku i na przełęczy Beskid
- Brak informacji ilościowych i jakościowych o istniejącym rowerowym ruchu turystycznym i planowanym ruchu na planowanych szlakach
Niestety dotychczas nikt nie przeprowadzał wiarygodnych badań w tym zakresie. Stąd też niewskazane jest cytowanie niezwyfikowanych szacunkowych wartości. Wykonawca dysponuje jedynie swoimi obserwacjami, lecz są subiektywne.
- Brak wyraźnych połączeń z powiatem Gorlickim - Wskazać planowane połączenia z układem ścieżek w powiecie Gorlickim. Wykorzystać Szlak I wojny Światowej a także ścieżkę Bartne – Świątkowa.
Uwaga uwzględniona – opracowanie uzupełniono
- Brak wyraźnych połączeń z powiatem Gorlickim - Wskazać planowane połączenia z układem ścieżek w powiecie Gorlickim. Wykorzystać Szlak I wojny Światowej a także ścieżkę Bartne – Świątkowa.
Uwaga uwzględniona – opracowanie uzupełniono



V. ISTOTNE ZAŁOŻENIA DO PRZEPROWADZENIA OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Ocena oddziaływania na środowisko - drogowa

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.

OOŚ 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 wszczyną 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 UoP, znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.

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

Wariant wynikowy nie koliduje: z parkami narodowymi oraz ich otulinami, z obecnymi rezerwatami przyrody, nie przebiega przez obszar chronionego krajobrazu, nie przebiega przez obszar parku krajobrazowego.

Wariant wynikowy drogi Kielce – Tarnów – S-19 nie koliduje z obecnymi obszarami Natura 2000 OSO Obszary Specjalnej Ochrony (tzw. obszary ptasie).

Przebieg wariantu wybranego koliduje z jednym obszarem Natura 2000 SOO Specjalne Obszary Ochrony PLH180052 „Wisłoka z dopływami” przekroczeń cieków rzecznych.

W przypadku inwestycji drogi łączącej planowaną drogę szybkiego ruchu „Kielce-Barwinek” (na odcinku „Jaśło – obwodnica północna”) z drogą krajową nr 28 (ulica 3-go Maja) w mieście Jaśło, również zachodzi konieczność przeprowadzenia procedury uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na



realizację przedsięwzięcia wraz z oceną oddziaływania na środowisko. Ze względu na długość planowanej drogi (powyżej 1 km) oraz dwukrotne przekroczenie obszaru Natura 2000 SOO Specjalne Obszary Ochrony PLH180052 „Wisłoka z dopływami” procedura taka jest obowiązkowa.

Ocena oddziaływania na środowisko - kolejowa

W ramach prac przygotowawczych do realizacji inwestycji budowy łącznicy kolejowej między linią nr 106, a linią nr 108 konieczne jest przygotowanie oceny oddziaływania na środowisko. Założenia zebrane w niniejszym opracowaniu zostały przygotowane w oparciu o Standardy Techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych opracowane przez PKP PLK S.A. oraz Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa.

W procesie projektowania i budowy linii kolejowych wyróżnia się następujące etapy sporządzania analiz środowiskowych:

1. Analizy Środowiskowe w Studium Wykonalności Przedsięwzięcia,
2. Karta Informacyjna Przedsięwzięcia,
3. Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami
4. Raport o Oddziaływaniu Przedsięwzięcia na Środowisko w ramach Oceny Oddziaływania na Środowisko lub Raport o Oddziaływaniu Przedsięwzięcia na obszar Natura 2000 w ramach Oceny Oddziaływania na Obszar Natura 2000, jako element uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
5. Raport o Oddziaływaniu Przedsięwzięcia na Środowisko lub Raport o Oddziaływaniu Przedsięwzięcia na Obszar Natura 2000, jako element procesu uzyskiwania pozwolenia na budowę,
6. Środowiskowa analiza porealizacyjna przedsięwzięcia,
7. Monitoring środowiska.

Zagrożenia dla środowiska generowane przez linie kolejowej występują zarówno w fazie budowy, jak i eksploatacji linii.

W fazie budowy głównymi działaniami mogącymi powodować zagrożenia są:

- zajęcie terenu,
- przemieszczanie gruntu,
- wykonywanie wykopów,
- oczyszczanie rozbiórkowe,
- prowadzenie budowy: wykonywanie nasypów, fundamentów, dróg dojazdowych, budynków i obiektów tymczasowych, itp.,
- prace specjalistyczne na placu budowy: prace związane ze stabilizacją gruntów, uszczelnianiem, izolacją itp.,
- prace dodatkowe: budowa kanałów drenarskich, ogrodzeń,
- wykorzystywanie zasobów naturalnych: zaopatrzenie w wodę, energię, kopaliny, magazynowanie produktów niezbędnych do budowy i powstałych odpadów budowlanych,
- prowadzenie działalności bytowej,
- eksploatacja sprzętu budowlanego i transportowego,
- likwidacja zaplecza budowlanego.

W fazie eksploatacji na zagrożenia wpływają:

- prowadzenie ruchu pociągów,
- obsługa podróźnych,
- utrzymanie linii kolejowych,
- utrzymanie taboru.



Powyższe działania są powodem powstawania takich zagrożeń dla środowiska, jak wymienione poniżej:

Emisja hałasu i drgań wytwarzanych przez:

- przejeżdżające pociągi,
- maszyny i urządzenia pracujące przy budowie, modernizacji, naprawie i utrzymaniu dróg kolejowych,
- maszyny i urządzenia używane przy naprawie i utrzymaniu taboru kolejowego.

Emisja pyłów powstałych w wyniku:

- ścierania się wstawek hamulcowych i okładzin ciernych hamulców tarczowych,
- ścierania się powierzchni tocznych szyn i zestawów kołowych, a w wagonach z hamulcami tarczowymi również tarcz hamulcowych.

Działanie pól elektromagnetycznych pochodzących od:

- sieci trakcyjnej,
- podstacji trakcyjnych,
- maszyn elektrycznych lokomotyw,
- masztów GSM-R

Zanieczyszczenie ziemi, wód gruntowych i wód podziemnych powstałych w wyniku:

- mycia wagonów,
- smarowania powierzchni ślizgów rozjazdów kolejowych,
- wycieków oraz rozlewania olejów i smarów w lokomotywowniach i wagonowniach kolejowych, w bazach nawierzchniowych montażu przeseł torowych,
- wycieków w wyniku nieszczelności (wylania w wyniku wybuchu) zbiornika oleju transformatorowego transformatorów olejowych zainstalowanych na terenie podstacji trakcyjnych,
- zanieczyszczenia nawierzchni drogi kolejowej fekaliami wylewanymi z otwartych systemów szaleatów wagonowych.
- powstawania odpadów,

Ochronę przed zanieczyszczeniami powstającymi w związku z eksploatacją linii kolejowych zapewnia się przez:

- stosowanie rozwiązań technicznych ograniczających rozprzestrzenianie zanieczyszczeń, a w szczególności:
- zabezpieczeń akustycznych
- zabezpieczeń przed przedostawaniem się zanieczyszczonych wód opadowych do gleby lub ziemi
- prawidłową gospodarkę odpadami
- stosowanie środków umożliwiających usuwanie odpadów powstających w trakcie eksploatacji linii kolejowych

Poszczególne warianty planowanej łącznicy kolejowej prowadzone są przez obszary wymagające szczególnej uwagi w kontekście ochrony środowiska. Przebieg linii przecina lub jest położony w bezpośredniej bliskości:

- Obszarów Natura 2000 – Obszar Wisłok Środkowy z dopływami (PLH180030)
- Parku Krajobrazowego Czarnorzecko-Strzyżowskiego
- Czarnorzeckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu
- Stref zalewowych wzdłuż rzek Wisłok i Jasiołka
- Głównych Zbiorników Wód Podziemnych
- Podziemnych ujęć wody



- Terenów złóż kopalnych
- Stanowisk archeologicznych Ochrony Konserwatorskiej

Żaden z wariantów nie przecina oraz nie przebiega w pobliżu obszarów Parków Narodowych, ich otulin, ani Rezerwatów Przyrody.

O konieczności sporządzenia pełnego Raportu o Oddziaływaniu Przedsięwzięcia na Środowisko w ramach Oceny Oddziaływania na Środowisko decyduje Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Bezwzględnie koniecznym jest natomiast procedura sporządzenia Oceny Oddziaływania na obszar Natura 2000, w której skład wchodzi Raport o Oddziaływaniu na Obszar Natura 2000. Aby prawidłowo sporządzić taki raport należy:

- przeprowadzić badania liczebności populacji i migracji ptactwa, w całym okresie lęgowym i migracyjnym, czyli uwzględniając wszystkie pory roku (wiosna, lato, jesień i w niektórych przypadkach zimą), zwłaszcza w przypadku gatunków priorytetowych;
- przeprowadzić badania liczebności populacji i migracji zwierząt, na podstawie śladów najłatwiej dokonać badań w okresie zimowym, zwłaszcza w przypadku gatunków priorytetowych;
- przeprowadzić pełną inwentaryzację populacji roślin i zwierząt, dla których został utworzony obszar Natura 2000, inwentaryzacja nie powinna być przeprowadzana w okresie zimowym, prawidłowa inwentaryzacja gatunków może trwać ponad 3 miesiące;
- przeprowadzić badania zagrożeń dla obszaru Natura 2000, zwłaszcza tych wynikających z realizacji przedsięwzięcia, oraz sposobu ich ograniczenia lub eliminacji;
- przeprowadzić badania zagrożeń dla siedlisk, dla których został wyznaczony obszar Natura 2000, zwłaszcza odnośnie stosunków wodnych terenu;
- zatrudnić do wykonywania raportu ekspertów z zakresu ochrony przyrody, inwentaryzacji przyrodniczej i innych dziedzin.

W ramach Oceny Oddziaływania na Środowisko należy określić wpływ Inwestycji poprzez:

- Identyfikację zagrożeń dla środowiska
- Oddziaływanie transgraniczne
- Oddziaływanie skumulowane
- Kompensację przyrodniczą
- Ochronę przed hałasem i wibracjami
- Ochronę roślin
- Ochronę zwierząt
- Ochronę gruntów i kopalin
- Ochronę wód powierzchniowych i podziemnych
- Ochronę powietrza atmosferycznego
- Ochronę zabytków
- Ochronę krajobrazu
- Ochronę zdrowia i warunków życia mieszkańców
- Promieniowanie elektromagnetyczne