Załącznik
do uchwały nr XXX.251.2014
Rady Powiatu Dębickiego
z dnia 26 lutego 2014 r.

STAROSTWO POWIATOWE W DĘBICY

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU DĘBICKIEGO (PLAN TRANSPORTOWY)

SPIS TREŚCI

1. WSTĘP 3
1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY? 3
1.2. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE 6

2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM 7
2.1. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA 11

3. SIEĆ DROGOWA W POWIECIE 15
3.1. INWESTYCJE DROGOWE 18
3.2. SIEĆ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ 26
3.3. ANALIZA ZEZWOLEŃ WYDANYCH PRZEZ STAROSTĘ POWIATU DĘBICKIEGO 26
3.4. ANALIZA ZEZWOLEŃ WYDANYCH PRZEZ SĄSIEDNIE ORGANY 28
3.5. CHARAKTERYSTYKA TABORU 29

4. SIEĆ KOLEJOWA W POWIECIE 32

5. CHARAKTERYSTYKA POSZCZEGÓLNYCH GMIN WCHODZĄCYCH W SKŁAD POWIATU DĘBICKIEGO 36
5.1. MIASTO DĘBICA 36
5.2. GMINA BRZOSTEK 40
5.3. GMINA CZARNA 42
5.4. GMINA DĘBICA 44
5.5. GMINA JODŁOWA 46
5.6. GMINA PILZNO 48
5.7. GMINA ŻYRAKÓW 50

6. ORGANIZACJA RYNKU PRZEWOZÓW 52
6.1. ROLA ORGANIZATORA TRANSPORTU PUBLICZNEGO 52
6.2. TRANSPORT ZRÓWNOWAŻONY 52
6.3. INTEGRACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO MIEJSKIEGO I REGIONALNEGO 55
6.4. INTEGRACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO Z INDYWIDUALNYM 55

7. OKREŚLENIE POŻĄDANEGO STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH 57
7.1. STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH 57
7.2. DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO 59
7.3. ZAPOTRZEBOWANIE NA POJAZDY NISKOPODŁOGOWE WYPOSAŻONE W SYSTEM INFORMACJI DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH 61
7.4. DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ 61

8. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE DĘBICKIM 63
8.1. ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO NATURALNE 63
8.2. NISKOEMISYJNY TABOR AUTOBUSOWY 64
8.3. EDUKACJA EKOLOGICZNA 66
8.4. STAN OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO POWIATU DĘBICKIEGO 67
8.5. ZANIECZYSZCZENIA POWIETRZA ATMOSFERYCZNEGO 69
8.6. EMISJA HAŁASU DO ŚRODOWISKA 70

8.7. POZOSTAŁE ELEMENTY OCHRONY ŚRODOWISKA 70
8.8. ROLA PLANU TRANSPORTOWEGO 70
9. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA 72
10. WĘZŁY PRZESIADKOWE 76
11. ZASADA ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW ORAZ STRUKTURA WŁAŚCICIELSKA PODMIOTÓW REALIZUJĄCYCH TRANSPORT PUBLICZNY 83
11.1. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO 83
11.2. STRUKTURA WŁAŚCICIELSKA PODMIOTÓW REALIZUJĄCYCH TRANSPORT PUBLICZNY 85
12. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH 85
13. SIEĆ UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ 89
14. KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO W PERSPEKTYWIE DO 2025 ROKU 93
15. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH 94
15.1. ŹRÓDŁA FINANSOWANIA 94
15.2. ŹRÓDŁA FINANSOWANIA INWESTYCJI 95
ZAŁĄCZNIK 1. SIEĆ KOMUNIKACYJNA POWIATU W FORMIE GRAFICZNEJ 97

1. Wstęp

1.1. Czym jest Plan Transportowy?

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (zwana dalej Ustawą) powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art.8):

1. planowanie rozwoju transportu,
2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
3. zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

O skutecznym wykonywaniu pozostałych funkcji przesądza prawidłowa realizacja zadania planowania rozwoju transportu w formie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan transportowy).

Ustawa nakłada obowiązek opracowania planu transportowego na niektórych organizatorów. W przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek opracowania planu ma:

1. Gmina:
   a. licząca, co najmniej 50 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej
      w gminnych przewozach pasażerskich,
   b. której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
2. Związek międzygminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
3. Powiat:
   a. liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej
      w powiatowych przewozach pasażerskich,
   b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
4. Związek powiatów obejmujący obszar liczący, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
5. Województwo:
   a. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
   b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg liniikomunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

6. Minister właściwy do spraw transportu - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Gminy, związki międzygminne i powiaty o mniejszej liczbie mieszkańców, niż podano powyżej, mogą, ale nie muszą opracowywać planów transportowych. Plan transportowy uchwalony w gminie, powiecie, województwie jest aktem prawa miejscowego, co oznacza, że podlega kontroli w trybie przewidzianym dla tych aktów.

Pomiędzy planami transportowymi opracowanymi przez różnych organizatorów zachodzą oczywiste związki, które muszą być uwzględnione w procedurze przygotowywania planów:

- W pierwszej kolejności plan transportowy powinien opracować minister właściwy do spraw transportu.
- Marszałek województwa opracowuje plan transportowy dla swojego obszaru uwzględniając ogłoszony plan transportowy ministra.
- Opracowując plan transportowy dla powiatu (lub związku powiatów) uwzględnia się plan transportowy opracowany i ogłoszony przez marszałka.
- Wójt, burmistrz, prezydent miasta lub zarząd związku międzygminnego, opracowując plan transportowy dla swojego obszaru, będą zobowiązani do uwzględnienia planu transportowego opracowanego
  i ogłoszonego przez starostę lub marszałka województwa.

Taka regulacja prawna art. 11 ust. 1 Ustawy ma na celu uporządkowanie działań i zapewnienie kontynuacji rozwiązań w planach transportowych niższego szczebla administracji. W praktyce powoduje jednak, że plan transportowy opracowywany na najniższym poziomie, czyli w gminie, o ile nie zostaną wcześniej opublikowane plany ministra, marszałka województwa i starosty, może wymagać aktualizacji po opublikowaniu planów transportowych administracji wyższego szczebla.

Istnieje również możliwość koordynacji działań organizatorów różnych szczebli, tj. równoległego działania w trakcie projektowania planów, które są wykładane do wglądu we właściwych urzędach w wersji wstępnej przez organizatorów (art. 10 ust. 1 Ustawy), zwłaszcza, że projekty planów muszą być uzgadniane z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego tego samego szczebla (art. 13 ust. 1-3).

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

Tak sformułowany cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiągany poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

Cel 1. **Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu** - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych

Cel 2. **Poprawa efektywności** funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów

Cel 3. **Integracja systemu transportowego –** w układzie gałęziowym i terytorialnym

Cel 4. **Wspieranie konkurencyjności gospodarki** obszaru - instrument rozwoju gospodarczego

Cel 5. **Poprawa bezpieczeństwa -** radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu

Cel 6. **Ograniczenie negatywnego wpływu** transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

1.2. Słownik pojęć używanych w dokumencie

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie

Lp.	Pojęcie	Opis
1	Plan Transportowy	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności: 1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; 3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych; 4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; 5. Zasady organizacji rynku przewozów; 6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej; 7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera; 8. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
2	Organizator transportu publicznego	Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem", o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Dębickiego w zakresie przewozów powiatowych jest Starosta Powiatu Dębickiego.
3	Operator	Samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.
4	Przewoźnik	Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

2. Charakterystyka obszaru objętego Planem Transportowym

Powiat Dębicki posiada bardzo wysoką gęstość zaludnienia, wynoszącą 174 osoby na 1 km^2. Pierwsze wzmianki o Dębicy pochodzą z 1293 roku. Dynamiczny rozwój gospodarczy ziemi dębickiej zadecydował o tym, iż w 1935 roku Dębica stała się siedzibą władz powiatowych (wygrywając rywalizację z Ropczycami), obejmującą swym zasięgiem m.in. Ropczyce i Pilzno, jednakże sam powiat został utworzony 5 czerwca 1998 roku na mocy ustawy. Graniczy on od zachodu z Powiatem Ziemskim Tarnowskim i Powiatem Dąbrowskim, od północy z Powiatem Mieleckim, od wschodu z Powiatem Ropczycko-Sędziszowskim, od południowego wschodu z Powiatem Strzyżowskim zaś od południa z Powiatem Jasielskim. W skład powiatu wchodzą:

Gminy miejskie

- Dębica

Gminy miejsko-wiejskie

- Brzostek
- Pilzno

Gminy wiejskie

- Czarna
- Dębica
- Jodłowa
- Żyraków

Miasta

- Brzostek
- Dębica
- Pilzno

Poniższa mapa ukazuje położenie powiatu na tle Województwa Podkarpackiego.

Mapa 1. Powiat Dębicki

W poniższej tabeli podsumowano podstawowe informacje statystyczne.

Tabela 2. Powierzchnia i ludność powiatu

Powierzchnia w km^2	% województwa	% podregionu	Ludność	% województwa	% podregionu	Gęstość zaludnienia na 1 km^2
777	4%	17%	135 090	6%	22%	174

Źródło: GUS

W kolejnej tabeli podsumowano drogi na terenie Powiatu.

Tabela 3. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie Powiatu Dębickiego

Drogi	Powiatowe	% Województwa	Gminne	% Województwa
Długość (km)	386,085	7%	491,9	9%

Źródło: GUS

Powiat dębickize względu na strukturę osadniczą jest powiatem miejsko-wiejskim. Gęstość zaludnienia wynosi 174 osoby na km^2. Natomiast w województwie podkarpackim gęstość zaludnienia wynosi 119osób na km^2.

Tabela 4. Ludność w Powiecie Dębickim

Lata	Powiat Dębicki		
	ogółem	w miastach	na wsi
2011	135090	54596	80494
2012	135239	54639	80600

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Na podstawie tabeli można zaobserwować niewielki wzrost liczby ludności w powiecie. Warto zauważyć, że wzrost liczby ludności można zaobserwować zarówno w miastach jak i na wsiach.

Powiat dębicki jest w niskimstopniu zurbanizowany, wskaźnik zurbanizowania wynosi 38,9%. Województwo podkarpackie charakteryzuje się wskaźnikiem na poziomie 41,3%.

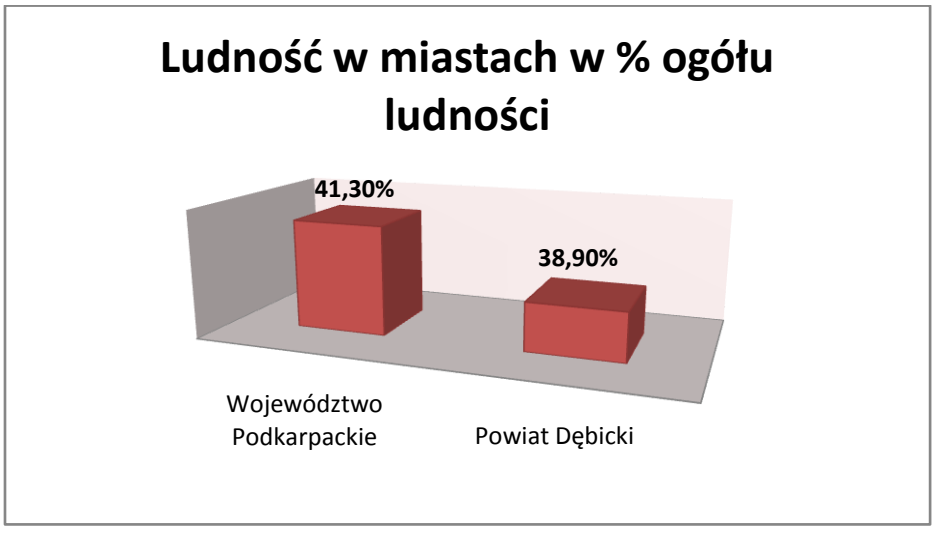
Tabela 5. Ludność w miastach w % ogółu ludności

Jednostka terytorialna	Ludność w miastach w % ogółu ludności
Województwo Podkarpackie	41,3%
Powiat Dębicki	38,9%

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Niski wskaźnik zurbanizowania określa charakter struktury osadniczej, jako rozproszony i jednocześnie nierównomierny. Determinuje ona określony typ popytu na usługi transportu zbiorowego, jako nisko-intensywny i niskoskoncentrowany.

Rysunek 1. Ludność w miastach w % ogółu ludności



Analiza rynku przewozów transportu publicznego musi uwzględniać tendencje w zakresie liczby mieszkańców, jego struktury oraz naturalnego ruchu. Niewielkiwzrost liczby mieszkańców w powiecie, ponad 2% przewaga liczby kobiet nad mężczyznami a także ujemne saldo migracji wewnętrznych dają podstawę do przekonania, że popyt na transport publiczny będzie utrzymywał się na stałym poziomie.

Tabela 6. Migracje w województwie podkarpackim i powiecie dębickim

Jednostka terytorialna	Zakres przedmiotowy	Liczba osób
Podkarpackie	Migracje wewnętrzne na pobyt stały - napływ	19648
Powiat dębicki	migracje wewnętrzne na pobyt stały - napływ	348
Podkarpackie	migracje wewnętrzne na pobyt stały - odpływ	21825
Powiat dębicki	migracje wewnętrzne na pobyt stały - odpływ	577

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Bardzo duży wpływ na sytuację transportu publicznego ma zjawisko bezrobocia. Według najnowszych danych Powiatowego Urzędu Pracy w Dębicy liczba bezrobotnych wzrosła do poziomu 8 020 mieszkańców. Warto zaznaczyć, że stopa bezrobocia dla powiatu na koniec października 2013 wynosi 13,5% i jest niższa o2,1% od stopy bezrobocia w województwie podkarpackim na koniec września 2013. W lutym 2009stopa bezrobocia na terenie powiatu wynosiła12%.

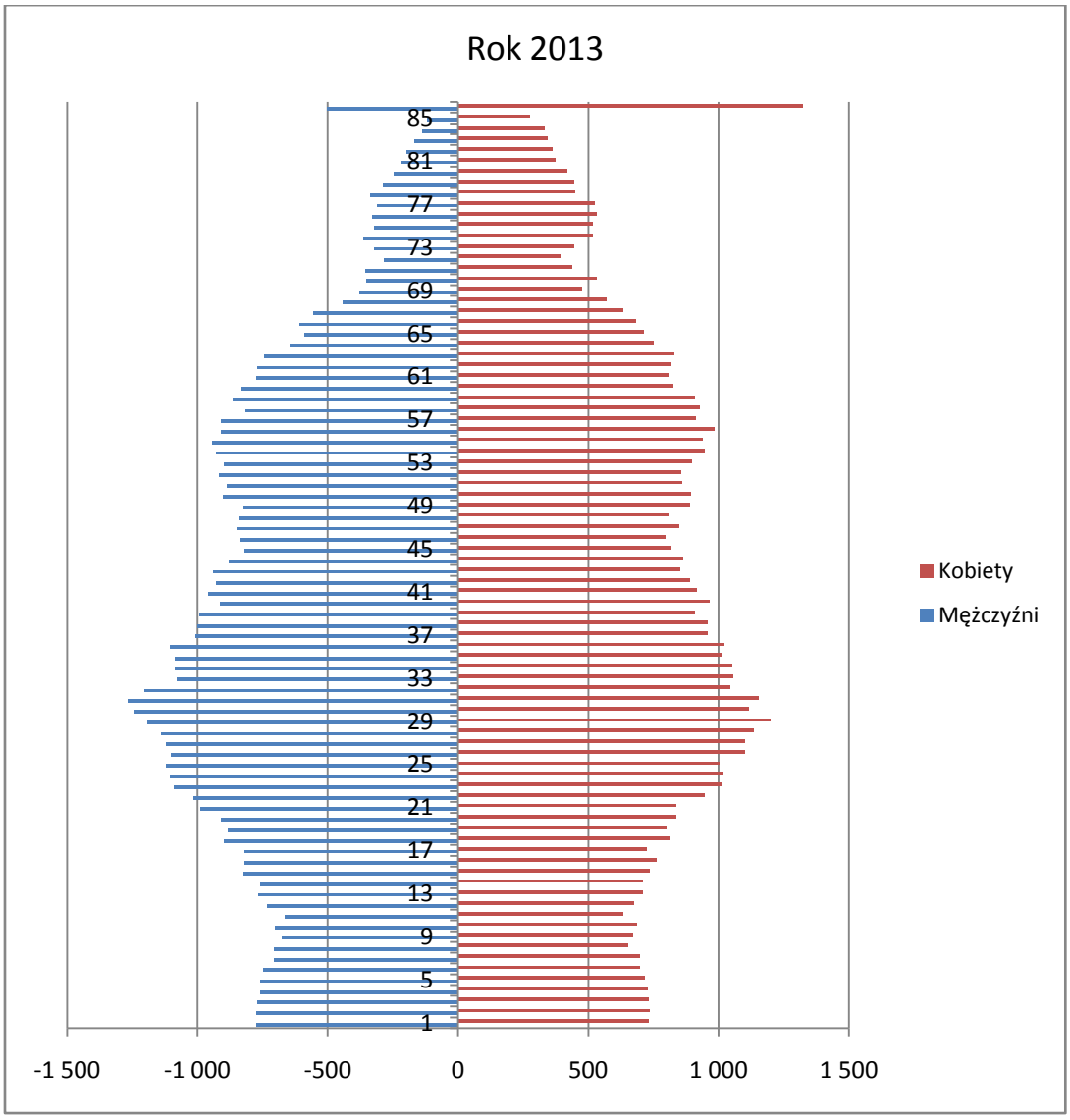
Tabela 7. Bezrobocie w powiecie dębickim

Powiat	Liczba bezrobotnych	
	październik 2012 r.	**październik2013 r.**
Dębicki	7 547	8 020

Źródło: Powiatowy Urząd Pracy w Dębicy

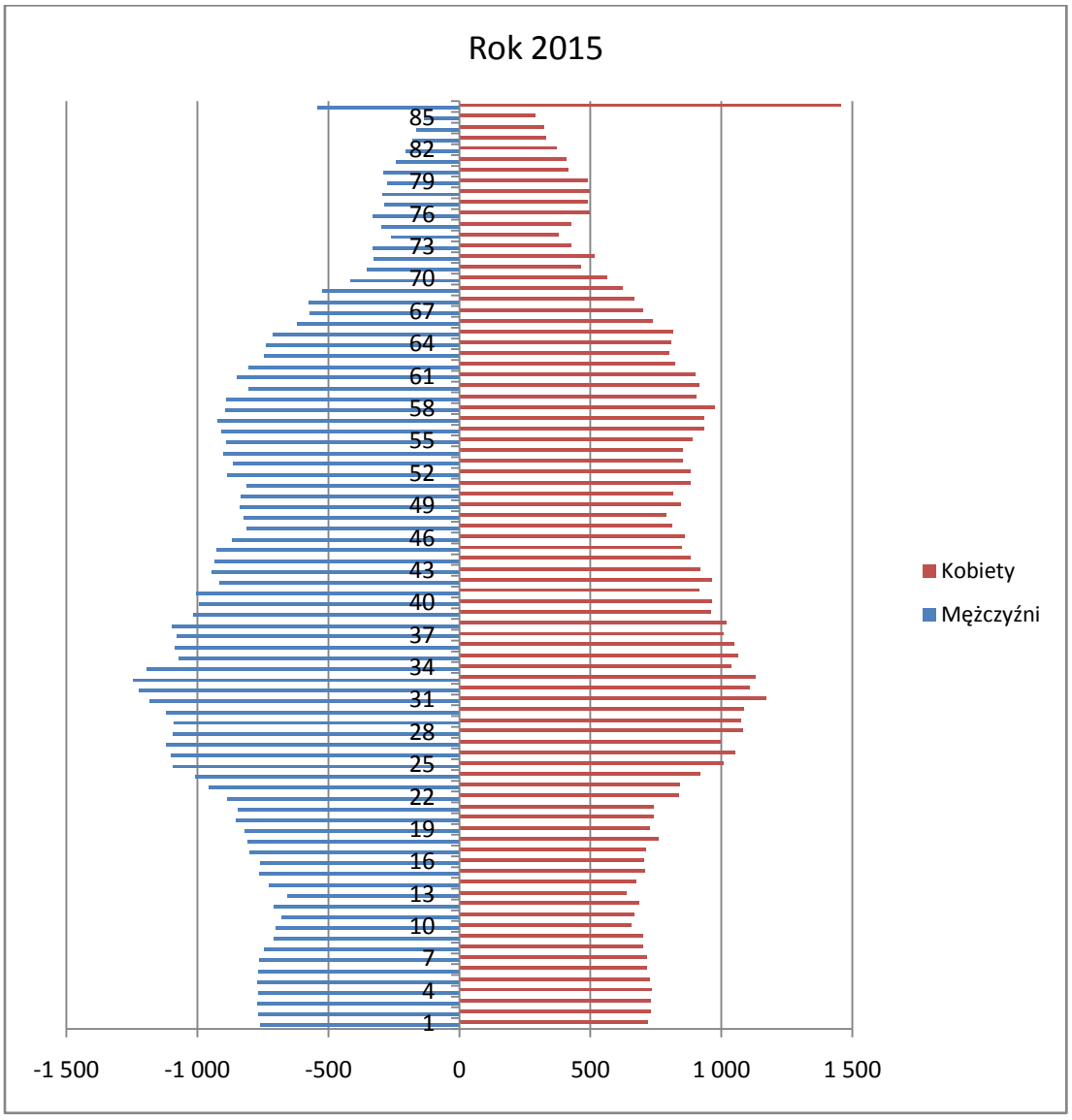
2.1. Prognoza demograficzna

Rysunek 2. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2013)



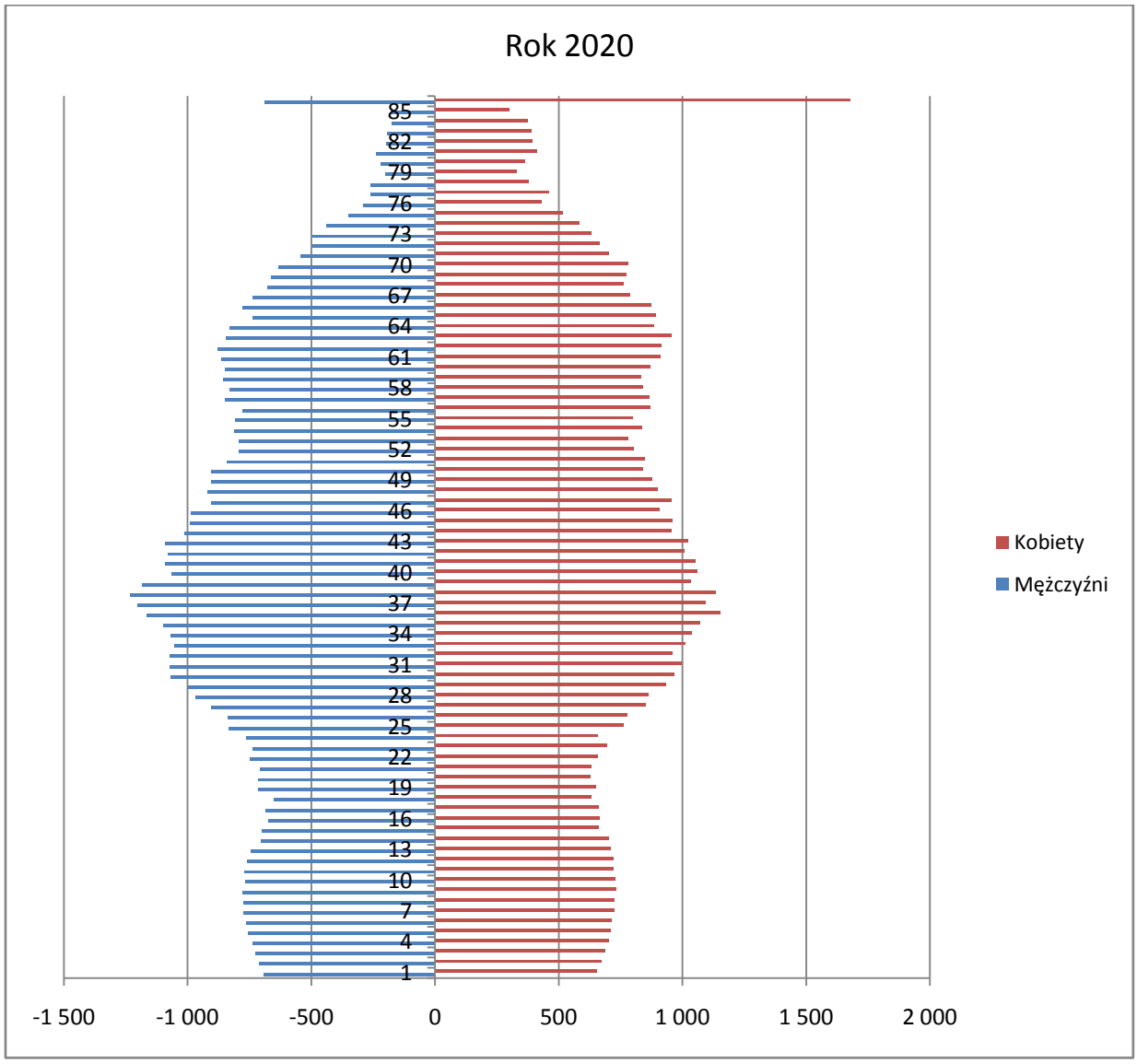
Powyższy rysunek przedstawia strukturę wiekową ludności powiatu w roku bieżącym. Największa grupę stanowi ludność w wieku produkcyjnym. W wieku poprodukcyjnym widać przewagę liczby kobiet nad liczbą mężczyzn. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym nadal jest większa od liczby ludności w wieku poprodukcyjnym.

Rysunek 3. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2015)



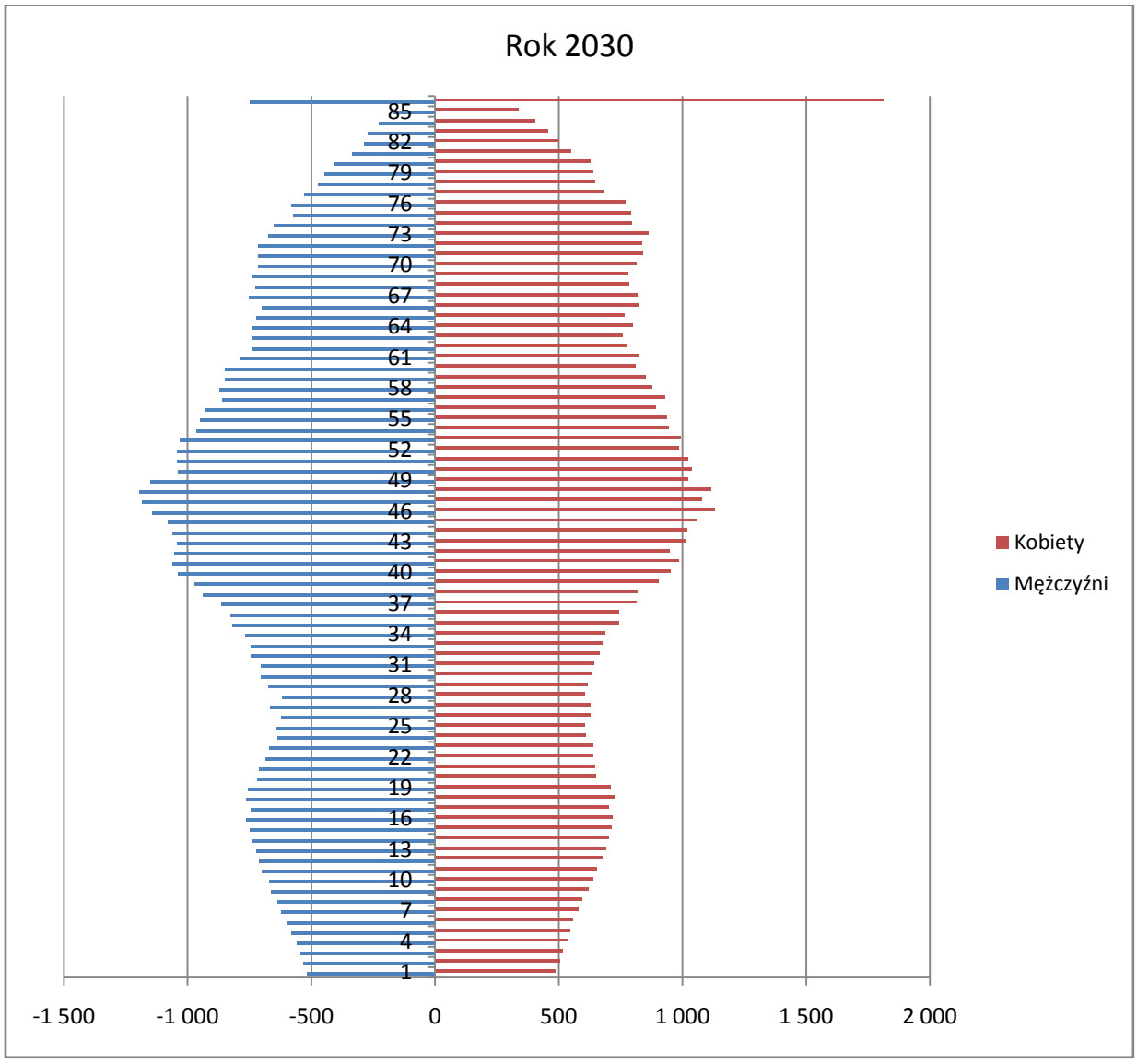
Na podstawie powyższych prognoz demograficznych można zauważyć, że liczba ogólna ludności w Powiecie Dębickim w roku 2015 minimalnie spadnie. Liczba mężczyzn w wieku 0-17 będzie wynosiła 13444, co stanowi spadek o219osób w stosunku do roku 2013. Podobnie ma się sytuacja jeśli chodzi o liczbę kobiet, która zmniejszy się o 131 osób. W 2015 roku kobiet w wieku 0-17 będzie12685. Liczba mężczyzn w wieku 18-65 spadnie o 151 osób i będzie wynosić 45 335. Natomiast liczba kobiet w wieku 18-60 spadnie o 499 i będzie wynosić 40 204. Liczba mężczyzn w wieku 65+ wzrośnie o 375osób i w roku 2015 będzie wynosić 6 612 osób. Wzrost nastąpi również wśród grupy kobiet w wieku 60+ o 602 osoby. Liczba wszystkich kobiet w tym wieku będzie wynosić 14320.

Rysunek 4. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2020)



Zgodnie z powyższa prognozą w 2020 roku teren powiatu będzie zamieszkiwany przez 132 344 osoby. Liczba mężczyzn w wieku 0-17 będzie wynosić 13157, co stanowi spadek o 3,49%, natomiast liczba kobiet w tym samym wieku będzie równa 12506, co stanowi spadek o2,42%. Dla grupy wiekowej 18-65 liczba mężczyzn będzie wynosiła 44 214 z kolei, liczba kobiet w wieku 18-60 będzie równa 38 329, co stanowi kolejno spadek o 2,79% i 5,83%. Liczba mężczyzn w wieku 65+ będzie wynosić 7 929, a liczba kobiet w wieku 60+ będzie równa 16 209. Obydwie wartości stanowią kolejno wzrost o 27,13% i 18,16%. Na podstawie tej prognozy jeszcze wyraźniej można zaobserwować powoli zachodzący proces starzenia się społeczeństwa.

Rysunek 5. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2030)



Prognoza na rok 2030 przewiduje spadek liczby mężczyzn w wieku 0-17 o 13,58% w porównaniu do roku 2013 i dla tej samej grupy wiekowej spadek liczby kobiet o 13,12%. Spadek jest prognozowany również dla grupy mężczyznw wieku 18-65o 9,14%. Dla grupy kobiet w wieku 18-60 przewiduje się spadek o 12,31%.Prognoza dla grupy mężczyzn w wieku 65+ zapowiada wzrost o 72,03%, natomiast dla grupy kobiet w wieku 60+ przewiduje się wzrost o 36,01%. W porównaniu do roku 2012 średni wzrost osób w wieku 60+ wyniesie 38,61% co będzie skutkowało zmianami w strukturze demograficznej społeczeństwa i koniecznością dostosowania komunikacji do potrzeb osób starszych.

3. Sieć drogowa w powiecie

Liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców jest o 4% wyższa niż w całym Województwie Podkarpackim i wynosi 432,8, zaś łączna liczba zarejestrowanych samochodów wynosi 58 473.

Przez powiat przechodzą następujące drogi:

- Krajowe: 4, 73
- Wojewódzkie: 985

Tabela 8. Drogi w Powiecie Dębickim

Lp.	Nr drogi	Nazwa drogi	Długość drogi km
1	1180R	ul. Kościuszki, Dębica-Zdziarzec	1,452
2	1294R	ul. 1-go Maja	1,54
3	1294R	ul. Jana Pawła	2,28
4	1295R	ul. Krakowska	3,22
5	1295R	ul. Rynek	0,23
6	1295R	ul. Rzeszowska	2,41
7	1296R	ul. Robotnicza	0,565
8	1280R	ul. Kraszewskiego, Pilzno-Róża	2,044
9	1306R	ul. 3-go Maja, Pilzno-Szynwałd	2,587
10	1297R	ul. Wielopolska	0,961
11	2509R	ul. Świętosława	5,587
12	1169R	Zasów - gr. pow. - Ruda	2,444
13	1179R	Zarówka - gr. pow. - Jastrząbka Stara	1,765
14	1180R	Dębica - gr. pow. Zdziarzec	13,035
15	1181R	Radomyśl Wlk. - gr. pow. - Jastrząbka Stara	3,492
16	1182R	Brzeźnica - gr. pow. - Radomyśl Wlk.	11,536
17	1183R	Łączki Brzeskie - gr. pow. - Nagoszyn	1,209
18	1184R	Przecław - gr. pow. - Chotowa	21,2
19	1278R	Podlesie - Czarna	11,196
20	1279R	Róża - Jastrząbka Stara	7,418
21	1280R	Pilzno - Róża	17,32
		dojazd do stacji PKP	0,16
22	1281R	Męciszów - Kochanówka	7,537
23	1282R	Pustków - gr. pow. - Wola Ociecka	4,389
24	1283R	Brzeźnica - Krownica	4,758
25	1284R	Ostrów - gr. pow. - Brzeźnica	5,897
26	1285R	St. Kochanówka - Paszczyna	3,453
27	1286R	Lubzina - gr. pow. - Paszczyna	0,985
28	1287R	Skrzyszów - gr. pow. - Brzeźnica	5,29
29	1288R	Zawada - Pustynia	3,546
30	1289R	Straszęcin - Wiewiórka	4,707

31	1290R	Dębica - Straszęcin - Grabiny - Czarna	1,973
			6,977
32	1291R	Czarna - Jawornik	6,02
33	1292R	Borowa - Golemki	3,684
34	1293R	Chotowa - Borowa	6,925
35	1296R	Wielopole - gr. pow. - Dębica	1,269
			11,276
36	1298R	Nagawczyna - Stasiówka	5,53
37	1299R	Zawada - Stasiówka	6,587
38	1300R	Stasiówka - Łupiny	5,02
39	1301R	Latoszyn - Braciejowa	9,827
40	1302R	Braciejowa - Południk	3,005
41	1303R	Łabuzie - Południk - Kamieniec	12,883
42	1304R	Gołeczyna - Jaworze Górne	6,344
43	1305R	Machowa - Łęki Górne	4,321
44	1306R	Pilzno - gr.pow. - Szynwałd	8,313
45	1307R	Łęki Górne - Zwiernik - gr.pow. - Zalasowa	6,713
46	1308R	Zagórze - Zwiernik	8,118
47	1309R	Strzegocice - Słotowa - g.pow. - Lubcza	7,912
48	1310R	Bielowy - Jodłowa	8,013
49	1311R	Zalasowa - Lubcza - gr.pow. - Dobrzyń	3,821
50	1312R	Zawadka Brzostecka - Przeczyca - Jodłowa	4,403
51	1313R	Jasło - gr.pow. - Jodłowa gr.pow. - Ryglice	11,97
52	1314R	Czermna - gr.pow. - Dębowa	2,248
53	1315R	Jodłowa - Wisowa - gr.pow. - Czermna	3,103
54	1316R	Głobikowa - Siedliska Bogusz	8,096
55	1317R	Kamienica Dolna - Gródna Górna	13,635
56	1318R	Brzostek - Siedliska Bogusz	3,886
57	1319R	Brzostek - Kamienica Górna - Smarżowa	11,25
58	1320R	Cieszyna - gr.pow. - Kamienica Górna	2,26
59	1321R	Brzostek - Skurowa - gr.pow. - Błażkowa	4,86
60	1322R	Brzostek - Opacionka	3,965
61	1323R	Frysztak - gr.pow. - Klecie	5,323
62	1324R	Pogórska Wola - gr.pow. - Zdżary	1,517
63	2402R	Zasów - Wola Żyrakowska	9,197
64	2403R	Machowa - Czarna	7,058
65	2404R	Połomia - Gębiczyna - Południk	5

Drogi publiczne ze względu na funkcje w sieci drogowej dzielą się według przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz.U. 2013.37.260 z dnia 30 stycznia 2013 r.) na następujące kategorie:

- drogi krajowe,
- drogi wojewódzkie,
- drogi powiatowe,
- drogi gminne.

Do **dróg krajowych** zalicza się:

- autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi leżące w ich ciągu do czasu wybudowania autostrad i dróg ekspresowych,
- drogi międzynarodowe,
- drogi stanowiące inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych,
- drogi dojazdowe do ogólnodostępnych przejść granicznych obsługujących ruch międzynarodowy osobowy i towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów) lub wyłącznie ruch towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów),
- drogi alternatywne dla autostrad płatnych,
- drogi stanowiące ciągi obwodnic dużych aglomeracji miejskich,
- drogi o znaczeniu obronnym.

Zaliczenie do kategorii dróg krajowych następuje w drodze rozporządzenia Ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw administracji publicznej, spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej.

Do **dróg wojewódzkich** zalicza się drogi inne niż podano wyżej, stanowiące połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa i drogi o znaczeniu obronnym niezaliczone do dróg krajowych. Zaliczenie do kategorii dróg wojewódzkich następuje w drodze uchwały sejmiku województwa w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw transportu oraz obrony narodowej.

Do **dróg powiatowych** zalicza się drogi inne niż podano wcześniej, stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą. Zaliczenie do kategorii dróg powiatowych następuje w drodze uchwały rady powiatu w porozumieniu z zarządem województwa.

Do **dróg gminnych** zalicza się drogi o znaczeniu lokalnym niezaliczone do innych kategorii, stanowiące uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z wyłączeniem dróg wewnętrznych. Zaliczenie do kategorii dróg gminnych następuje w drodze uchwały rady gminy po zasięgnięciu opinii właściwego zarządu powiatu.

Do **dróg o nawierzchni twardej** zalicza się drogi o nawierzchni twardej ulepszonej (z kostki kamiennej, klinkieru, betonu, z płyt kamienno-betonowych, bitumu) oraz drogi o nawierzchni nieulepszonej (o nawierzchni tłuczniowej i brukowej).

Do **dróg o nawierzchni gruntowej** zalicza się drogi o nawierzchni z gruntu rodzimego oraz utrwalone w wyniku specjalnych zabiegów i preparacji gruntu rodzimego przy pomocy mieszanin wykonanych z gliny, żwiru, żużla, ok.

3.1. Inwestycje drogowe

W rozdziale omówiono inwestycje drogowe zrealizowane w obrębie powiatu w 2013 roku, a także te planowane na 2014 rok. Omówiono również inwestycje drogowe zgodne z planem działania GDDKiA.

Inwestycje wykonane w roku 2011, 2012 i 2013 polepszyły jakość infrastruktury drogowej oraz wpłynęły na poprawę jakości świadczonych usług transportu publicznego.

Inwestycje drogowe zrealizowane w 2011 roku:

- Remont mostu na potoku Jodłówkarozpoczęty w 2007 roku, zakończony w maju 2011 roku
- Remontdrogi powiatowej nr 1307R Kamienica D.-Grudna G. km 0+016 - 5+750
- Wykonanie miejsca postojowego oraz rynny na wagę do ważenia pojazdów w Straszęcinie
- Remont drogi powiatowej nr 1303R Łabuzie-Kamieniec w km 0+045 - 0+800
- Remont drogi powiatowej nr 2509Rul. Świętosława w Dębicy km 5+050 - 5+587
- Remont drogi powiatowej nr 1296R Wielopole Dębica- usuwanie skutków powodzi km 13+618 - 13+884
- Przebudowa drogi powiatowej nr 2403R Machowa- Czarna km 0+010 - 7+025 wraz z remontem mostu
- Remontdrogi powiatowej nr 1301RLatoszyn-Braciejowa km 2+400-2+870, 4+140- 6+130, 6+760-7+850- usuwanie skutków powodzi
- Remont drogi powiatowej nr 1316R Głobikowa-Siedliska Bogusz km 7+760 - 8+100- usuwanie skutków powodzi
- Przebudowa drogi powiatowej nr 1180R Dębica-Zdziarzec- budowa chodnika w m. Góra Motyczna km 6+430 - 6+730- II etap
- Przebudowa drogi powiatowej nr 1290R Dębica-Straszęcin-Grabiny-Czarna
- Remont drogi powiatowej nr 1301R Latoszyn-Braciejowa km4+100 -4+435
- Remont drogi powiatowej nr 1301R Latoszyn-Braciejowa km 2+400-2+870, 4+140- 6+130, 6+760-7+850- usuwanie skutków powodzi- roboty uzupełniające
- Przebudowa drogi powiatowej nr 1184R Przecław-Chotowa- budowa chodnika km 20+440-20+805
- Remont drogi powiatowej nr 1303 Łabuzie-Kamieniec w km 0+800 -3+525 oraz 1304 Gołęczyna-Jaworze
- Remont drogi powiatowej nr 1283 Brzeźnica-Krownice km 0+435 - 4+767, nr 1281 Męciszów-Kochanówka km 2+289

- Przebudowa drogi powiatowej nr 1184R Przecław-Chotowa- budowa chodnika km 20+400 - 20+805
- Przebudowa drogi powiatowej nr 2403R Machowa-Czarna km 0+010 - 7+025 wraz z remontem mostu
- Remont mostu na rzece Ostra w ciągu drogi powiatowej nr 1301R Latoszyn-Braciejowa km 7+795
- Przebudowa drogi powiatowej Kamienica D.-Grudna G. Km 0+016 - 5+750 wraz z obiektami inżynierskimi
- Remont drogi powiatowej nr 1322R Brzostek-Opacionka km 0+377 - 1+567
- Remont drogi powiatowej nr 1282 Pustków -Wola Ociecka km 2+972- 3+312
- Remont drogi powiatowej nr 1296R ul. Robotnicza km 25+060 - 25+502
- Remont ulic powiatowych w Dębicy - Krakowska, Rzeszowska,Kościuszki, Wielopolska
- Przebudowa drogi powiatowej Kamienica D.-Grudna G.
- Remont ulic powiatowychw Dębicy-Krakowska, Rzeszowska, Świętosława, Wielopolska- remont emulsją i grysami
- Remont drogi powiatowej nr 1296R ul. Robotnicza km 25+060 - 25+502- roboty uzupełniające
- Remont mostu na rzece Kamienica w ciągu drogi powiatowej Głobikowa-Siedliska B km 8+100
- Remont drogi powiatowej nr 1312R Zawadka Brzostecka-Jodłowa km 1+329-3+210- usuwanie skutków powodzi
- Remont drogi powiatowej nr 1312R Zawadka Brzostecka-Jodłowa km 3+210- 3+510 usuwanie skutków powodzi- roboty uzupełniające
- Remont drogi powiatowej nr 1311R Zalasowa-Dęborzyn km 19+670-21+259 usuwanie skutków powodzi
- Oznakowanie poziome Miasto Dębica
- Remont mostu na rzece Kamienica w m. Kamienica górna w ciągudróg powiatowych nr 1319 Brzostek - Szarżowa km 7+374
- Remont Bielowy-Jodłowa- most
- Remont Bielowy-Jodłowa- droga
- Remont drogi powiatowej nr 1300R Stasiówka-Łupiny km 4+098 - 4+383
- Remont drogi powiatowej nr 1184R Przecław-Chotowa w miejscowościKorzeniów km 4+282-6+583
- Remont drogi powiatowej nr 1300R Stasiówka-Łupiny km 4+098 - 4+383- roboty uzupełniające
- Przebudowa drogi powiatowej nr 1180RDębica-Zdziarzec- budowa chodnika km 5+910 - 6+385
- Przebudowa drogi powiatowej nr 1301R Latoszyn-Braciejowa w m. Latoszyn I etap

- Remont drogi powiatowej nr 1324R Pogórska Wola-Ździary km2+667- 4+085- usuwanie skutków powodzi
- Remont drogi powiatowej nr 1296R Wielopole-Dębica km 21+725 -22+500- usuwanie skutków powodzi
- Przebudowa drogi powiatowej nr 1182R Brzeźnica-Radomyśl Wlk. w km 0+000 - 3+860
- Budowa chodnika w ciągu drogi powiatowej nr 1180 Dębica-Zdziarzec w m. Róża
- Przebudowa drogi powiatowej nr 1184R Przecław-Chotowa wykonanie chodnika m. Grabiny km 18+998,50-19378,5
- Przebudowa drogi powiatowej nr 1184 R. Przecław-Chotowa- budowa chodnika w m. Wola Żyrakowska

Inwestycje drogowe zrealizowane w 2012 roku:

- Remont mostu na rzece Dulcza w c. drogi powiatowej nr 1306 Pilzno-Szynwałd km 3+457
- Remont drogi powiatowej nr 1294R ul. Jana Pawła II w Dębicy w km 0+200-0+800
- Remont drogi powiatowej nr 1296 Wielopole Dębica w km 14+120-16+378- usuwanie skutków powodzi
- Remont drogi powiatowej nr 1313Jasło-Ryglice w km 23+540-23+770
- Remont drogi powiatowej nr 1316R Głobikowa-Siedliska Bogusz w km 5+130 -5730
- Przebudowa drogi powiatowej nr 1184R Przecław-Chotowa poprzez wykonanie chodnika w m. Grabiny km 19+378,50-20+294,80
- Remont mostu na rzece ostra w ciągu drogi powiatowej nr 1301 Latoszyn-Braciejowa km 7+795
- Remont mostu na rzece Kamienica w ciągu dróg powiatowych nr 1316 Głobikowa-Siedliska Bogusz km 8+100
- Remont mostu na rzece Jodłówka w ciągu drogi powiatowej nr 1313 Jasło-Ryglice km 23+417
- Remont drogi powiatowej nr 1289R Nagawczyna-Stasiówka poprzez wykonanie odwodnienia
- Remont drogi powiatowej nr 1289R Nagawczyna-Stasiówka w km 0+000-1+466
- Przebudowa drogi powiatowej nr 1289R Nagawczyna-Stasiówka poprzez wykonanie chodnika w m. Nagawczyna
- Umocnienie skarpy i pobocza drogipowiatowej w Dębicy ul. Świętosława
- Remont drogi powiatowej nr 1301R Latoszyn-Braciejowa w km 0+438-1+272
- Przebudowa drogi powiatowej nr 2402R Zasów-Wola Żyrakowska w km 4+460-8+020, 8+232-8+885, 8+927-9+157
- Remont drogi powiatowej nr 1179R Stara Jastrząbka-Żarówka
- Przebudowa drogi powiatowej nr 2402R Zasów-Wola Żyrakowska- zamówienia uzupełniające

- Remont dróg powiatowych nr 1303R Łabuzie-Kamieniec, nr 1299R Zawada-Stasiówka, nr 1315R Jodłowa-Wisowa
- Remont drogi powiatowej nr 1295R ul. Krakowska w Dębicy- remont chodnika
- Przebudowa ul. 1 Maja w Dębicy w rejonie wiaduktuPKP linii nr 91 Kraków-Medyka wraz z infrastrukturą techniczną
- Przebudowa skrzyżowania ul. Krakowskiej z ul. 1 Maja w Dębicy
- Przebudowa drogi powiatowej nr 1301R Latoszyn-Braciejowa w m. Latoszyn- budowa chodnika II etap
- Remont drogi powiatowej nr 1316 Głobikowa-Siedliska Bogusz w km 7+510-7+565- usuwanie skutków powodzi
- Remont drogi powiatowej nr 2402 Zasów-Wola Żyrakowska
- Remont drogi powiatowej nr 1308R Zagórze-Zwiernik w km0+300-0+700- usuwanie skutków powodzi
- Remont ul.1 Maja w Dębicy km 0+161-0+762
- Remont drogi powiatowej nr 1293R Chotowa-Borowa w m. Głowaczowa i Borowa w km 4+350-5+850
- Remont drogi powiatowej nr 1280R Pilzno-Róża w km 10+887-13+067
- Remont chodnika przy ul. Krakowskiej w Dębicy od ul. Łysogórskiej do szpitala
- Przebudowa drogi powiatowej nr 1301R Latoszyn-Braciejowa km 5+771-5+971-budowa chodnika
- Remont drogi powiatowej nr 1182R Brzeźnica-Bobrowa-Radomyśl Wlk. W km 3+900-6+490
- Remont zjazdów przy drodze powiatowej nr 1184R Przecław-Chotowa w m. Żyraków
- Remont drogi powiatowej nr 1300R Stasiówka-Łupiny km 4+478 - 4+823
- Remont drogi powiatowej nr 1295R ul. Krakowska w Dębicy- remont chodnika-
- Przebudowa mostu na rzece Gogołówka w m. Januszkowice w ciągu drogi powiatowej nr 1323R Frysztak-Klecie wraz z dojazdami
- Remont drogi powiatowej nr 2404R Połomia Gębiczyna w km 0+280-0+s65- usuwanie skutków powodzi
- Remont drogi powiatowej nr 1180R Dębica-Zdziarzec w km 10+250-10+450- usuwanie skutków powodzi
- Remont drogi powiatowej nr 1299R Zawada-Stasiówka w km 2+207-2+2710- usuwanie skutków powodzi
- Remont drogi powiatowej nr 1299R Zawada-Stasiówka w km 2+888 2+947 oraz 3+863-3+908 usuwanie skutków powodzi
- Remont drogi powiatowej nr 1299R Zawada-Stasiówka w km 3+220-4+900- usuwanie skutków powodzi

- Odbudowa mostu w ciągu dróg powiatowych nr 1299R Zawada-Stasiówka w km1+274- usuwanie skutków powodzi
- Remont drogi powiatowej nr 1301R Latoszyn-Braciejowa w km 5+800-5+900- usuwanie skutków powodzi
- Remont drogi powiatowej nr 1303R Łabuzie-Kamieniec w km 6+500-8+040 wraz z przebudową przepustu w km 2+586- usuwanie skutków powodzi
- Remont drogi powiatowej nr 1299R Zawda-Stasiówka w km 3+020-4+920 wraz z remontem przepustu w km 3+250- usuwanie skutków powodzi
- Remont drogi powiatowej nr 1319R Brzostek-Smarżowa w km 0+400-3+440-usuwanie skutków powodzi
- Remont drogi powiatowej nr 1315R Jodłowa-Wisowa w km 0+000-2+010- usuwanie skutków powodzi
- Remont drogi powiatowej nr 1299R Zawda-Stasiówka w km 3+020-4+920 wraz z remontem przepustu w km 3+250- usuwanie skutków powodzi
- Remont drogi powiatowej nr 1303R Łabuzie-Kamieniec w km 6+500-8+040 wraz z przebudową przepustu w km 2+586- usuwanie skutków powodzi
- Remont drogi powiatowej nr 1319R Brzostek-Smarżowa w km 0+400-3+440- usuwanie skutków powodzi
- Przebudowa drogi powiatowej nr 1184R Przecław- Chotowa w m. Grabiny km 19+803-20 +430- budowa chodnika
- Wykonanie remontu nawierzchni bitumicznych ul. Świętosława i 1-go maja w Dębicy
- Remont chodnika przy ul. Wielopolskiej w Dębicy

Inwestycje drogowe zrealizowane w 2013 roku:

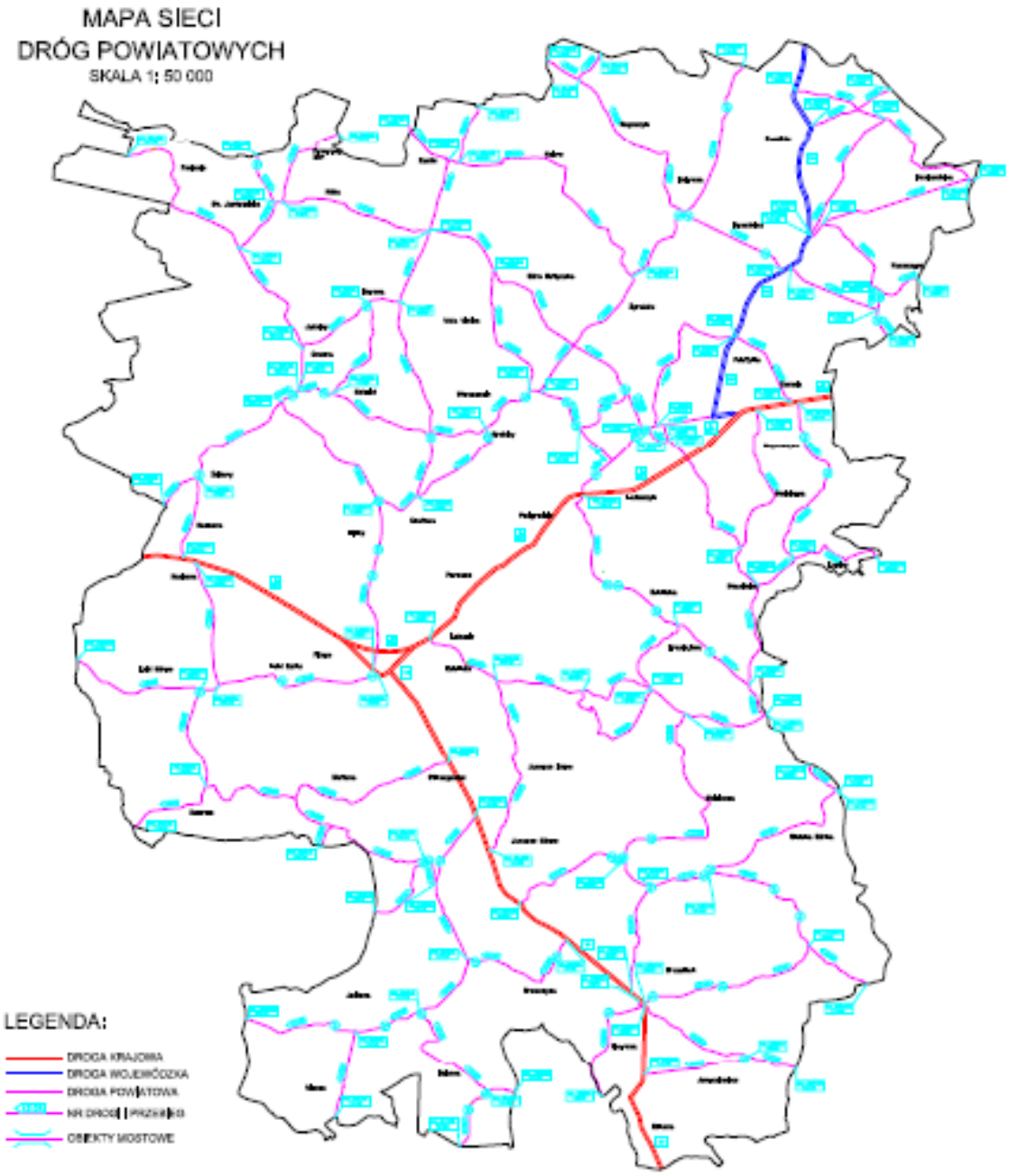
- Przebudowa drogi powiatowej nr 2509R ul. Świętosława w Dębicy od ul. Kosynierów Racławickich do ul. Wiśniowej
- Remont drogi powiatowej nr 1180R na ul. Kościuszki w Dębicy
- Przebudowa drogi powiatowej nr 1306R Pilzno-Szynwałd w: km 1+500-4+500, 0+735-1+350, km 0+735-1+350
- Remont drogi powiatowejnr 1312R Zawadka Brzostecka-Przeczyca-Jodłowa w km 0+000 - 1+329
- Remont drogi powiatowejnr 1294R ul. Jana Pawła II w Dębicy km 1+068-2+248
- Przebudowa mostu w miejscowości Borowa na potoku Wsiowa w ciągu drogi powiatowej nr 1280R Pilzno-Róża wraz z dojazdami.
- Remont drogi powiatowej nr 1296R Wielopole - Dębica km 18+540 - 19+500
- Remont drogi powiatowej nr 1282R Pustków - gr. powiatu - Wola Ociecka km 1+230-2+769
- Remont drogi powiatowej nr 1286R Lubzina-gr.powiatu-Paszczyna km 2+090-3+075

- Przebudowa drogi powiatowej nr 2509R ul Świętosława w Dębicy od ulicy Kosynierów Racławickich do ul. Wiśniowej
- Przebudowa drogi powiatowejnr 1180R Dębica - Zdziarzec - budowa chodnika w m. Góra Motyczna i Wiewiórka w km 6+730 - 6+790 oraz 7+464 - 7+723
- Remontdrogi powiatowej nr 1296R Wielopole -Dębica w m. Grudna Górna w km 10+088 - 10+688
- Przebudowa drogi powiatowej nr 1184R Przecław - Chotowa - wykonanie chodnika w m. Wola Żyrakowska w km 11+264 - 11+564
- Zabezpieczenie osuwiska w ciągu drogi powiatowej Nr 1313R Jasło-Jodłowa-Ryglice w miejscowości Jodłowa Górna
- Remont drogi Brzostek-Kamienica Górna-Smarżowa

Inwestycje drogowe planowane do realizacji w 2014 roku:

- Remont drogi powiatowej nr 1282R Pustków-Wola Ociecka
- Remont drogi powiatowej nr 1317R Kamienica Dolna-Grudna Góra w m. Grudna Góra
- Remont drogi powiatowej nr 1306R Pilzno-Szynwałd w km 10+400-10+900
- Remont drogi powiatowej nr 2402R Zasów-Wola Żyrakowska
- Remont drogi powiatowej nr 1302R Braciejowa-Południk
- Przebudowa wiaduktu nad kolejką wąskotorową w ciągu drogi powiatowej nr 1295R ul. Krakowska w Dębicy w km 2+330 wraz z dojazdami
- Przebudowa drogi powiatowej nr 1288R Zawada-Pustynia wykonanie chodnika w m. Pustynia
- Przebudowa drogi powiatowej nr 1184R Przecław-gr.powiatu-Chotowa- budowa chodnika w m. Żyraków w km 14+018-15+017
- Przebudowa drogi powiatowej nr 1296R Wielopole-Dębica. ul. Wielopolska w Dębicy- budowa chodnika w km 22+500-23+100
- Zabezpieczenie osuwiska w ciągu drogi powiatowej nr 1313R Jasło-Jodłowa-Ryglice w m. Jodłowa Górna
- Przebudowa mostu w m. Bobrowa w ciągu drogi powiatowej nr 1184R Przecław-gr.powiatu-Chotowa w km 9+668 wraz z chodnikiem (projekt)
- Przebudowa mostu w c.d.p. NR 1306R Pilzno-Szynwałd na potoku Dulcza w m. Łęki Dolne wraz z dojazdami (projekt)
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 1184R Przecław-gr.powiatu-Chotowa- budowa chodnika w m. Chotowa

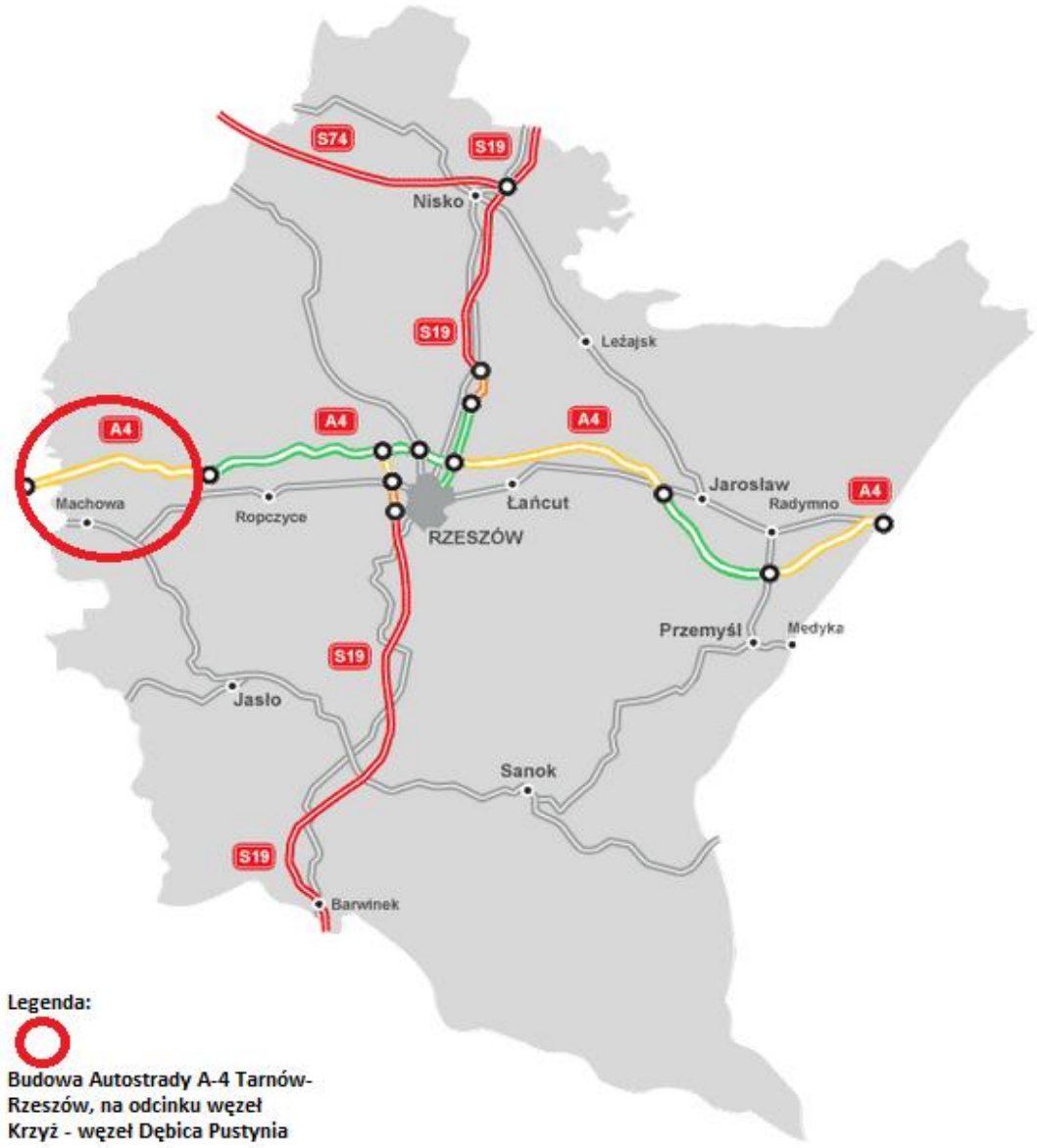
Mapa 2. Mapa sieci dróg powiatowych w Powiecie Dębickim



Poniżej omówiono najważniejsze inwestycje na drogach przebiegających przez teren Powiatu Dębickiego, zgodnie z Programem Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015, wprowadzonym uchwałą Rady Ministrów Nr 10/2011 z dnia 25 stycznia 2011 r.

- Budowa Autostrady A-4 Tarnów-Rzeszów, na odcinku węzeł Krzyż - węzeł Dębica Pustynia

Mapa 3. Inwestycje drogowe w Powiecie Dębickim zgodnie z planem działania GDDKiA



Źródło: GDDKiA

3.2. Sieć komunikacji autobusowej

Linia autobusowa jest stałym połączeniem drogowym dwóch krańcowych miejscowości oraz wybranych miejscowości pośrednich przy użyciu jednego lub kilku autobusów regularnie kursujących między tymi miejscowościami według ogłoszonego rozkładu.

Linie regularnej komunikacji autobusowej można ogólnie podzielić następująco:

- linie miejskie, tj. linie w obrębie miast z ewentualnym przekroczeniem granic miasta do najbliższej strefy ciążenia o długości od 5 do 10 km,
- linie podmiejskie, tj. linie w granicach do 50–60 km łączące osiedla wiejskie z ośrodkami gminnymi powiatowymi i wojewódzkimi,
- linie regionalne, tj. linie w granicach od 50–60 km do 160 km obejmujące obszar kilku stycznych województw, łączące ośrodki gminne i mniejsze miasta z ważniejszymi ośrodkami miejsko przemysłowymi regionu,
- linie dalekobieżne, tj. linie powyżej 160 km obejmujące swym zasięgiem obszar dwóch lub więcej regionów, łączące miasta wojewódzkie oraz ważniejsze ośrodki przemysłowe, kulturalne i turystyczno-uzdrowiskowe z dużymi aglomeracjami miejsko-przemysłowymi kraju,
- linie międzynarodowe, tj. linie wybiegające poza granice państwa.

3.3. Analiza zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Dębickiego

W poniższej tabeli przedstawiono szczegółowe dane sieci komunikacyjnej przewoźników autobusowych.

Tabela 9. Zezwolenia wydane przez Starostę Powiatu Dębickiego

Lp.	Nr zezw	Od	Przez	Do	Przybliżona długość jednego kursu [km]	Liczba pełnych kursów w ciągu doby	Liczba kursów w ciągu doby	Średni czas przejaz-du [godz: min]	Przybliżona prędkość techniczna [km/h]	Przewoźnik
1	1/2011	Dębica d.a.	Pilzno, Brzostek	Bukowa	33	1	4	00:48	39,5	PKS w Dębicy SA
2	8/2006	Dębica d.a.	Brzostek, Bączałka	Smarżowa	42	2	14	01:04	39,8	PKS w Dębicy SA
3	9/2006	Dębica d.a.	Góra Motyczna, Borowa	Czarna	21	2	7	00:40	41,3	PKS w Dębicy SA
4	10/2006	Dębica d.a.	Pilzno	Czarna	29	2	5	00:46	35,6	PKS w Dębicy SA
5	2/2006	Dębica Kościuszki	Żyraków, Borowa, Mokre, Żyraków	Dębica Kościuszki	32	0	8	00:53	50	PKS w Dębicy SA
6	11/2006	Dębica d.a.	Żyraków, Róża, Jastrząbka	Dębica d.a.	30	1	16	00:48	50,7	PKS w Dębicy SA
7	5/2012	Dębica d.a.	Pilzno	Grudna Górna	34	16	16	00:55	38,7	PKS w Dębicy SA
8	3/2006	Dębica d.a.	Grabiny	Czarna	26	1	14	01:03	40,2	PKS w Dębicy SA
9	6/2012	Dębica d.a.	Gołęczyna	Globikówka	33	6	6	00:56	43	PKS w Dębicy SA
10	14/2006	Dębica d.a.	Pilzno	Jodłowa Granica	33	8	8	01:00	45	PKS w Dębicy SA

11	15/2006	Dębica d.a.	Głobikowa	Kamieniec	23	9	26	00:41	49,3	PKS w Dębicy SA
12	4/2006	Dębica	Zawada, Stasiówka	Laskowa	22	3	20	00:43	41,5	PKS w Dębicy SA
13	16/2006	Dębica d.a.		Łupiny	12	8	8	00:21	37,9	PKS w Dębicy SA
14	17/2006	Dębica		Nagoszyn	22	4	21	00:35	50	PKS w Dębicy SA
15	5/2006	Dębica	Przeryty Bór	Podlesie	32	1	17	00:51	50,5	PKS w Dębicy SA
16	6/2006	Dębica	Pilzno	Chotowa	26	4	14	00:55	34,2	PKS w Dębicy SA
17	5/2008	Dębica d.a.	Lipiny, Pilzno,	Żdżary	33	6	12	00:53	-	PKS w Dębicy SA
18	2/2005	Dębica		Skurowa	35	5	5	00:58	47,5	"MONIS" Usługi Transportowe
19	3/2005	Dębica d.a.		Jodłowa Granica	33	25	26	00:53	49,5	"MONIS" Usługi Transportowe
20	1/2006	Dębica		Słotowa Góra	27	12	12	00:46	49,7	"MONIS" Usługi Transportowe
21	3/2004	Dębica d.a.	Pilzno, Łęki Dolne	Zwiernik	26	10	11	00:43	50	"MONIS" Usługi Transportowe
22	4/2004	Dębica PKP	Pilzno, Siedliska	Grudna	35	7	7	00:50	53	"MONIS" Usługi Transportowe
23	5/2005	Dębica PKP	Pilzno, Brzostek, Kamienica Górna	Bączałka	46	5	21	01:11	50	"MONIS" Usługi Transportowe
24	5/2004	Dębica PKP	Pilzno, Jaworze Dolne, Siedliska	Grudna	39	5	6	01:04	49	"MONIS" Usługi Transportowe
25	1/2002	Dębica PKP		Januszkowice	43	1	7	01:11	48,2	"MONIS" Usługi Transportowe
26	3/2012	Dębica PKP	Jaworze Dolne, Przeczyca, Klecie	Januszkowice	52	6	6	01:23	49,7	"MONIS" Usługi Transportowe
27	2/2004	Dębica d.a.	Pilzno	Głobikówka	34	8	8	00:54	50	"MONIS" Usługi Transportowe
28	6/2005	Dębica PKP		Pilzno	13	7	7	00:20	53,8	"MONIS" Usługi Transportowe
29	7/2004	Dębica PKP		Braciejowa	14	9	9	00:26	43,5	"MONIS" Usługi Transportowe
30	4/2010	Dębica PKP	Jaźwiny	Czarna	24	15	15	00:38	48	"MONIS" Usługi Transportowe
31	1/2010	Pilzno	Dębica	Pustków	34	0	22	01:00	39	"MONIS" Usługi Transportowe
32	1/2005	Dębica		Skurowa	36	2	2	00:58	47	"MONIS" Usługi Transportowe
33	1/2007	Dębica d.a.		Januszkowice	40	6	6	01:04	49,6	"MONIS" Usługi Transportowe
34	22/2006	Dębica PKP		Nagoszyn	18	18	18	00:31	50,2	"MONIS" Usługi Transportowe
35	23/2006	Dębica		Straszęcin	6	8	8	00:10	37,9	"MONIS" Usługi Transportowe
36	5/2010	Pilzno		Podgrodzie	8	2	4	00:14	40	"MONIS" Usługi Transportowe
37	2/2010	Dębica d.a.		Wola Wielka	9	16	16	00:15	49,1	"MONIS" Usługi Transportowe

38	3/2010	Dębica PKP	Grabiny, Przyborów, Pilzno	Dębica PKP	35	1	15	00:52	56,5	"MONIS" Usługi Transportowe
39	2/2011	Dębica PKP	Czarna	Borowa	22	4	11	00:35	49	"MONIS" Usługi Transportowe
40	3/2011	Dębica PKP	Mokre, Wiewiórka'	Dębica Raj	34	2	4	00:56	49,7	"MONIS" Usługi Transportowe
41	4/2012	Pustków	Latoszyn	Braciejowa	27	7	7	01:00	40	"MONIS" Usługi Transportowe
42	1/2012	Stasiówka	Stobierna	Dębica	44	0	5	01:05	-	Usługi Transportowe Edward Lipa
43	2/2012	Paszczyna	Kochanówka	Dębica	47	2	2	01:05	-	Usługi Transportowe Edward Lipa

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Dębicy

3.4. Analiza zezwoleń wydanych przez sąsiednie organy

Spośród wszystkich linii, według zezwoleń na przewozy autobusowe wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego, na terenie powiatu rozpoczynają się lub kończą 34 trasy.

Tabela 10. Kursy przewoźników autobusowych rozpoczynające się lub kończące na terenie Powiatu Dębickiego

Nr zezw	Relacja	Przybli-żona długość jednego kursu [km]	Liczba kursów w ciągu doby	Średni czas przejaz-du [godz: min]	Przybli-żona prędkość techni-czna [km/h]	Czy wybiega poza teren woje-wództwa (T/N)	Przewoźnik
107	Ropczyce - Paszczyna	22	6	00:38	bd	N	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
130	Wielopole Skrzyńskie - Dębica	35	6	00:51	41,1	N	Genowefa Zając AGATUR Dębica
131	Przecław - Dębica	24	6	00:35	39	N	Genowefa Zając AGATUR Dębica
237	Sędziszów Małopolski - Ropczyce - Dębica	28	4	00:48	bd	N	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
243	Ropczyce - Zawada - Dębica	16	2	00:25	bd	N	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
285	Ocieka - Pustków - Dębica	39	11	01:07	45	N	AG-MA Anna Fediów
387	Mielec - Tuszyma - Brzeźnica	24	4	00:39	bd	N	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
766	Dębica - Wielopole Skrzyńskie - Brzeziny	47	17	01:25	39,2	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Dębicy S.A.
787	Dębica - Łączki Kucharskie - Strzyżów	55	3	01:31	40,7	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Dębicy S.A.
789	Dębica - Łączki Kucharskie - Mała	32	17	00:53	37,9	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Dębicy S.A.
790	Dębica - Róża - Radomyśl Wielki	27	9	00:46	39,6	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Dębicy S.A.
819	Dębica - Mokre - Radomyśl Wielki	36	2	00:50	39,9	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Dębicy S.A.
820	Dębica - Cieszęciny - Dąbrówka Wisłocka - Radomyśl Wielki	37	9	01:01	39,9	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Dębicy S.A.
821	Dębica - Żyraków - Przecław	46	28	01:10	49,7	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Dębicy S.A.
850	Dębica - Pilzno - Strzegocice - Lubcza	35	12	00:58	38,6	T	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Dębicy S.A.
948	Dębica - Skrzyszów - Borek Wielki	28	15	00:50	40,1	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Dębicy S.A.
993	Warzyce - Jasło - Dębowa	26,9	26	00:51	bd	N	Bogdan Konieczny, Henryk Konieczny Firma Usługowo-Przewozowa "HESTA" s.c.
1052	Dębica - Pilzno - Kowalowa	36	10	01:07	41,1	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji

							Samochodowej w Dębicy S.A.
1077	Ryglice - Jodłowa - Bielowy - Dębica	44	6	01:12	45	T	Fediów Gustaw MONIS Usługi Transportowe
1134	Jasło - Brzostek - Skurowa	27	14	00:47	bd	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Jasło S.A.
1150	Pilzno - Dębica - Rzeszów	60	30	01:38	46,5	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Dębicy S.A.
1212	Jasło - Brzyska - Dębowa - Jodłowa	25	33	00:47	bd	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Jasło S.A.
1293	Mała - Niedźwiada - Stasiówka - Dębica	29	8	00:55	bd	N	VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
1356	Dębowa - Brzyska - Jasło	18,9	16	00:35	bd	N	Bogdan Konieczny, Henryk Konieczny Firma Usługowo-Przewozowa "HESTA" s.c.
1402	Tarnobrzeg - Mielec - Dębica	75,8	24	01:50	bd	N	Artur Olko Adria
1403	Jasło - Pilzno - Dębica	48	4	01:17	bd	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Jasło S.A.
1422	Jasło - Błażkowa - Dębowa	21,9	36	00:34	bd	N	Firma Handlowo-Usługowa Okarma Rafał
1432	Dębica - Pilzno - Bielowy - Szynwałd - Tarnów	69,1	39	02:09	42,5	N	Jan Michałowski Prywatna Komunikacja Samochodowa EXPRESS

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego w Rzeszowie

3.5. Charakterystyka taboru

Dominującym przewoźnikiem autobusowym operującym w Powiecie Dębickim jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Dębicy S.A., którego tabor jest przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 11. Charakterystyka taboru autobusowego

L.p.	Przewoźnik	Marka	Model	Ilość miejsc	Wiek pojazdu (lat)	Rodzaj	Czy dostosowany do przewozu osób Niepełnosprawnych (T/N)
1	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H10-1201	51	23	autobus	N
2	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H10-1201	51	23	autobus	N
3	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H9-20	39	20	autobus	N
4	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H9-21	39	24	autobus	N
5	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H9-21	39	23	autobus	N
6	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H9-21	39	24	autobus	N
7	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H9-21	39	23	autobus	N
8	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H9-21	39	18	autobus	N
9	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H9-21	39	16	autobus	N
10	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H9-21	39	26	autobus	N
11	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H9-21	39	14	autobus	N
12	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H9-21	39	18	autobus	N
13	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H9-21	39	27	autobus	N
14	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H9-21	39	27	autobus	N
15	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H9-21	39	16	autobus	N
16	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H9-21	39	17	autobus	N
17	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H9-21	39	17	autobus	N
18	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H9-21	39	15	autobus	N
19	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H9-21	39	16	autobus	N
20	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H9-21	39	19	autobus	N

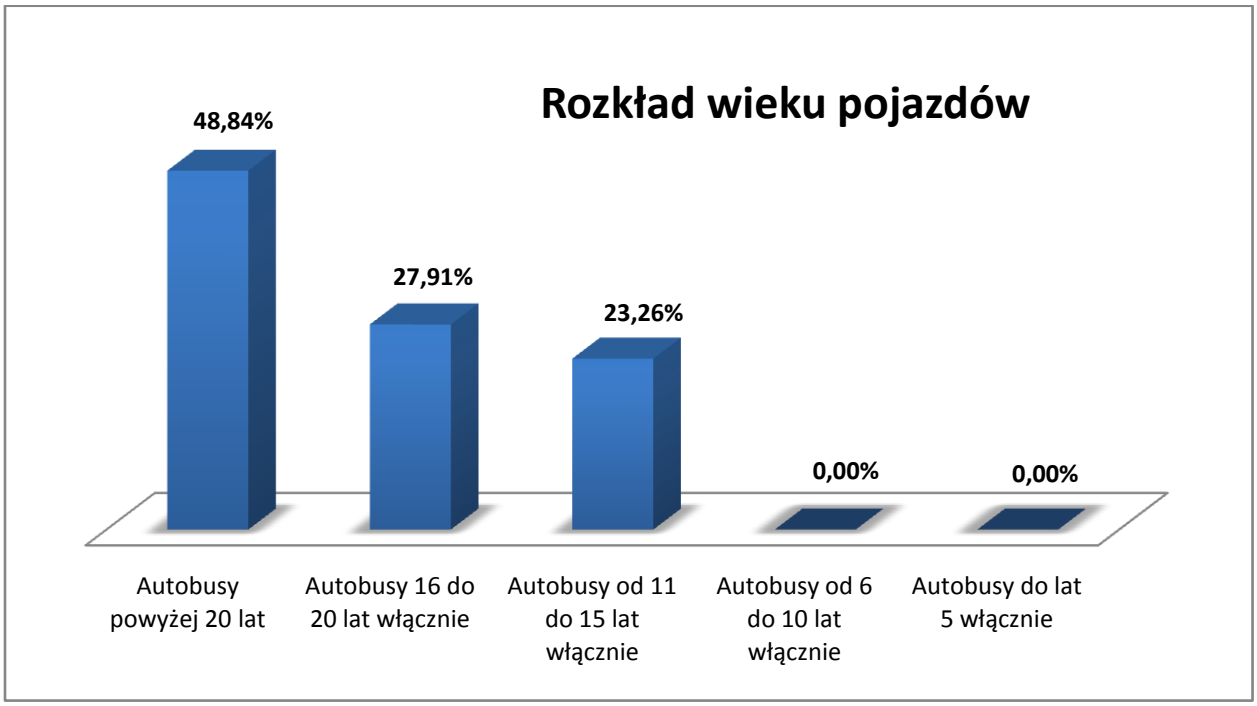
21	PKS w Dębicy S.A.	Jelcz	PR 110 LUX	47	22	autobus	N
22	PKS w Dębicy S.A.	Jelcz	PR 110 LUX	47	22	autobus	N
23	PKS w Dębicy S.A.	Minibus	LDV 400 con	16	17	minibus	N
24	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H9-21	39	26	autobus	N
25	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H9-21	39	23	autobus	N
26	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H9-21	39	24	autobus	N
27	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H9-21	39	22	autobus	N
28	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H9-21	39	29	autobus	N
29	PKS w Dębicy S.A.	Jelcz	T - 120	48	13	autobus	N
30	PKS w Dębicy S.A.	Jelcz	T - 120/3	48	12	autobus	N
31	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H9-21	39	16	autobus	N
32	PKS w Dębicy S.A.	Setra	brak danych	49	23	autobus	N
33	PKS w Dębicy S.A.	Mercedes	brak danych	23	16	autobus	N
34	PKS w Dębicy S.A.	Mercedes	brak danych	23	15	autobus	N
35	PKS w Dębicy S.A.	Mercedes	brak danych	23	15	autobus	N
36	PKS w Dębicy S.A.	Volkswagen	brak danych	19	14	autobus	N
37	PKS w Dębicy S.A.	Volkswagen	brak danych	19	15	autobus	N
38	PKS w Dębicy S.A.	Van-Hool	brak danych	54	22	autobus	N
39	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H10-11	47	15	autobus	N
40	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H9-21	39	33	autobus	N
41	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H9-21	39	33	autobus	N
42	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H9-21	39	33	autobus	N
43	PKS w Dębicy S.A.	Autosan	H9-21	39	15	autobus	N

Rozkład wieku autobusów

Tabela 12. Rozkład wieku autobusów

Rodzaj pojazdu	Liczba sztuk	%
Autobusy powyżej 20 lat	21	48,84%
Autobusy 16 do 20 lat włącznie	12	27,91%
Autobusy od 11 do 15 lat włącznie	10	23,26%
Autobusy od 6 do 10 lat włącznie	0	0,00%
Autobusy do lat 5 włącznie	0	0,00%

Rysunek 6. Rozkład wieku autobusów



Na podstawie zamieszczonej charakterystyki taboru autobusowego można podzielić autobusy pod względem wieku:

- Autobusy do lat 5 włącznie: **0**
- Autobusy od 6 do 10 lat włącznie: **0**
- Autobusy od 11 do 15 lat włącznie: **10**
- Autobusy 16 do 20 lat włącznie: **12**
- Autobusy powyżej 20 lat: **21**

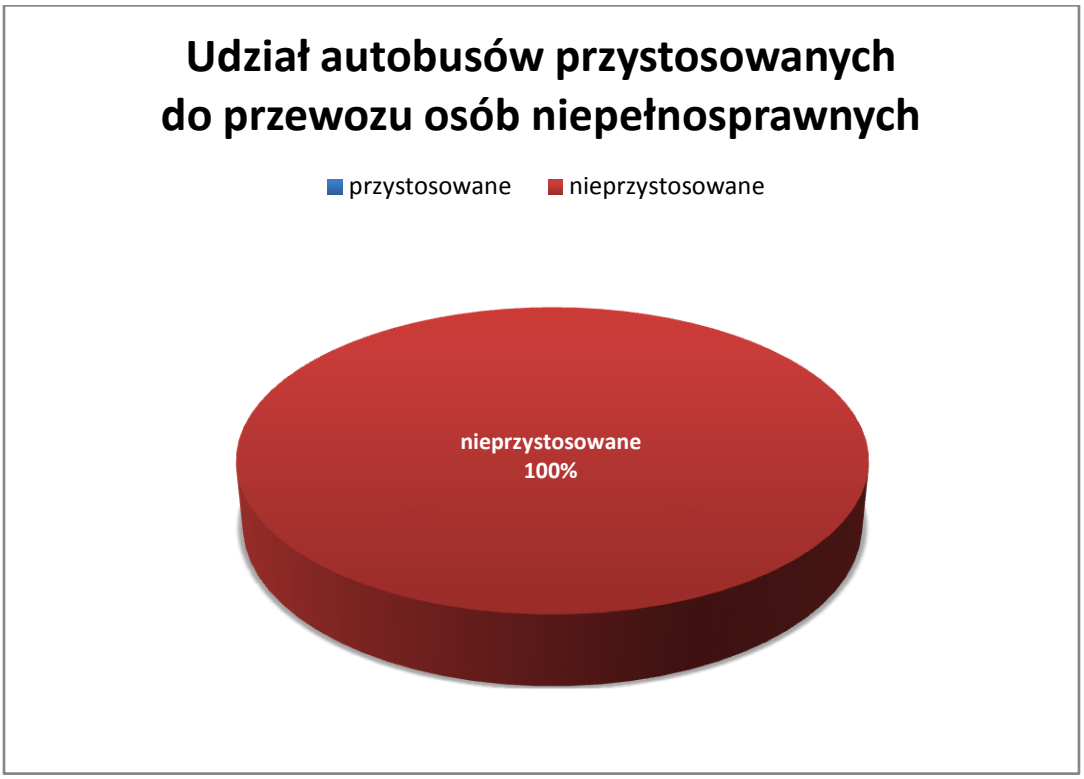
Warto zwrócić uwagę, że **autobusy mające więcej niż 10 lat stanowią 100% całego taboru.**

Udział autobusów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych

Tabela 13. Autobusy przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych

	Ilość	Procent
Przystosowane	0	0,00%
Nieprzystosowane	43	100,00%
Razem	43	100,0%

Rysunek 7. Autobusy przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych



Należy zwrócić uwagę, że przewoźnik nie posiada żadnego autobusu w swoim taborze, który byłby przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych.

Warto podkreślić w tym miejscu jak ważnym elementem jest dostosowanie komunikacji do zapotrzebowania wszystkich pasażerów po to by osoby niepełnosprawne mogły aktywnie realizować swoje potrzeby, co przełoży się na przeciwdziałanie ich wykluczeniu i pozwoli im na uzyskanie zaradności osobistej i samodzielności.

4. Sieć kolejowa w powiecie

Województwo Podkarpackie charakteryzuje się średnią gęstością sieci linii kolejowych, wynoszącą 5,7 km linii/100 km^2 powierzchni.

Przez powiat przechodzi linia kolejowa 91: Kraków Główny - Medyka, po której kursują pociągi pasażerskie oraz nieczynny obecnie dla ruchu pasażerskiego odcinek linii 25: Łódź Kaliska - Dębica.

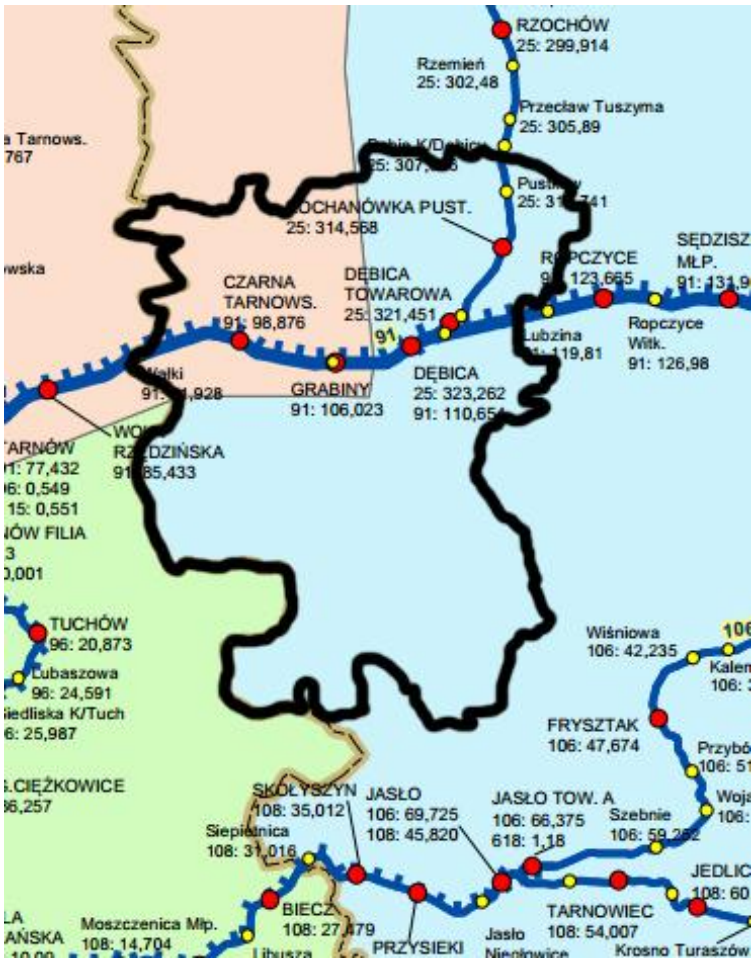
Linia kolejowa nr 91, o całkowitej długości 257,094 km, łączy stację Kraków Główny ze stacją graniczną Medyka. Na całej długości linia jest wielotorowa i zelektryfikowana. Obecnie na trasie tej trwają prace remontowe na odcinku Kraków-Rzeszów.

Trasa ta jest częścią linii europejskiej E-30, leżącą w III Paneuropejskim Korytarzu Transportowym, łączącym Niemcy, Polskę i Ukrainę. Polski odcinek tej linii o długości 677 km łączy najważniejsze centra i regiony ekonomiczne południowej Polski: Dolny Śląsk, Górny Śląsk, Małopolskę i Podkarpacie. Przez Polskę linia przebiega na trasie od granicy państwa z Niemcami przez Zgorzelec - Bolesławiec- Legnicę - Wrocław - Opole - Kędzierzyn-Koźle - Zabrze - Katowice - Jaworzno - Trzebinię - Kraków - Tarnów - Rzeszów - Przemyśl do granicy z Ukrainą w Medyce. Modernizacja oraz rewitalizacja linii E 30 realizowana jest przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. etapami od 2000 roku.

Linia ta jest linią znaczenia państwowego, zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym.

Poniższa tabela przedstawia zestawienie stacji i przystanków osobowych na odcinku tej linii przebiegającym przez Województwo Podkarpackie.

Mapa 4. Sieć kolejowa w Powiecie Dębickim



źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe

Na teren Powiatu Dębickiego wjeżdżają pociągi następującego przewoźnika kolejowego:

1. Przewozy Regionalne
2. PKP Intercity S.A.

Tabela 14. Rozkład jazdy w Powiecie Dębickim

Godzina odjazdu	Od	Do	Godzina przyjazdu	Kurs
04:30	Dębica	Kraków Główny	07:15	TLK 33102
05:15	Dębica	Rzeszów Główny	06:10	REG 1021
05:25	Dębica	Kraków Główny	08:18	REG 120
05:35	Dębica	Katowice	09:00	iRb 282
05:48	Dębica	Rzeszów Główny	06:48	REG 1023
06:44	Dębica	Kraków Główny	09:56	REG 122
06:46	Dębica	Rzeszów Główny	07:49	REG 1025
07:05	Dębica	Katowice	11:00	iRb 239
07:23	Dębica	Rzeszów Główny	08:18	REG 1027
07:38	Dębica	Tarnów	08:23	REG 1020
07:45	Dębica	Kraków Główny	10:20	TLK 33104 Wołodyjowski
08:47	Dębica	Kraków Główny	11:37	TLK 33106 Podkarpacie
08:51	Dębica	Tarnów	09:40	REG 1022
09:25	Dębica	Rzeszów Główny	10:33	REG 1029
10:01	Dębica	Przemyśl Główny	12:14	TLK 33101 Brzechwa
10:03	Dębica	Kraków Główny	12:33	TLK 23104 Hetman
10:10	Dębica	Katowice	14:00	iRb 244
10:25	Dębica	Tarnów	11:10	REG 1024
10:43	Dębica	Rzeszów Główny	11:38	REG 121
11:20	Dębica	Rzeszów Główny	12:10	iRb 278
11:35	Dębica	Katowice	15:35	iRb 247
11:56	Dębica	Przemyśl Główny	14:11	TLK 33201 Przemyślanin
12:15	Dębica	Katowice	16:10	iRb 261
12:15	Dębica	Kraków Główny	15:10	REG 124 Rzeszowianin
12:25	Dębica	Katowice	15:50	iRb 264
12:32	Dębica	Rzeszów Główny	13:34	TLK 33103 Wisłok
12:50	Dębica	Rzeszów Główny	13:40	iRb 279
12:55	Dębica	Rzeszów Główny	13:59	REG 1031
13:22	Dębica	Kraków Główny	16:14	TLK 33108 Bieszczady
13:28	Dębica	Tarnów	14:14	REG 1032
13:30	Dębica	Przemyśl Główny	16:40	iRb 280
14:03	Dębica	Rzeszów Główny	15:08	REG 1033
14:36	Dębica	Tarnów	15:34	REG 1026
14:45	Dębica	Katowice	18:45	iRb 269

15:01	Dębica	Przemyśl Główny	17:30	TLK 33105 Bieszczady
15:20	Dębica	Katowice	18:45	iRb 270
15:23	Dębica	Rzeszów Główny	16:25	REG 123
15:25	Dębica	Katowice	19:20	iRb 274
15:51	Dębica	Kraków Główny	18:25	TLK 33110 Wisłok
15:55	Dębica	Tarnów	16:40	REG 1028
16:00	Dębica	Rzeszów Główny	16:50	iRb 284
16:30	Dębica	Przemyśl Główny	18:54	TLK 33107 Podkarpacie
16:57	Dębica	Tarnów	17:55	REG 1030
17:25	Dębica	Katowice	21:10	iRb 277
17:31	Dębica	Rzeszów Główny	18:28	REG 1035
17:35	Dębica	Rzeszów Główny	18:25	iRb 322
17:41	Dębica	Zamość	22:30	TLK 32104 Hetman
18:10	Dębica	Przemyśl Główny	20:55	iRb 323
18:10	Dębica	Rzeszów Główny	19:00	iRb 327
18:25	Dębica	Rzeszów Główny	19:26	REG 125
18:31	Dębica	Kraków Główny	21:02	TLK 33200 Przemyślanin
19:19	Dębica	Kraków Główny	22:25	REG 126
19:52	Dębica	Przemyśl Główny	22:09	TLK 43601
19:53	Dębica	Rzeszów Główny	20:48	REG 1037
20:02	Dębica	Kraków Główny	22:54	TLK 33112 Brzechwa
20:10	Dębica	Kraków Główny	23:05	REG 128
20:25	Dębica	Rzeszów Główny	21:10	iRb 328
20:44	Dębica	Rzeszów Główny	21:38	REG 33247
21:20	Dębica	Przemyśl Główny	23:35	TLK 33111 Wołodyjowski
21:34	Dębica	Tarnów	22:19	REG 1034
21:45	Dębica	Rzeszów Główny	22:30	iRb 330
22:09	Dębica	Rzeszów Główny	23:05	REG 129
23:01	Dębica	Tarnów	23:59	REG 1036
23:30	Dębica	Rzeszów Główny	00:10	iRb 335
23:45	Dębica	Przemyśl Główny	02:04	TLK 33109

Na stacji kolejowej Dębica pociągi zatrzymują się równomiernie od godziny 04:30 do godziny 23:45.
Największa częstotliwość kursowania pociągów występuje na trasie Dębica- Rzeszów Główny: 23 kursy na dobę.
Na trasie Dębica- Kraków Główny: 13 kursów na dobę.
Na trasie Dębica- Przemyśl Główny i Dębica- Tarnów: po 9 kursów na dobę.
Na trasie Dębica- Katowice: 10 kursów na dobę. Obecnie wprowadzony jest zastępczy ruch autobusowy.
Na trasie Dębica- Zamość: 1 kurs.

5. Charakterystyka poszczególnych gmin wchodzących w skład Powiatu Dębickiego

5.1. Miasto Dębica

Poniższa mapa pokazuje położenie miasta na tle Powiatu.

Mapa 5. Miasto Dębica

Miasto Dębica położone jest w północno-zachodniej części województwa podkarpackiego, na pograniczu Kotliny Sandomierskiej i Pogórza Karpackiego. Przez miasto przebiega trasa E4 i magistrala kolejowa Kraków-Przemyśl. Dębica posiada także doskonałe połączenie kolejowe na trasie z Wrocławia do Przemyśla. Najbliższe lotnisko międzynarodowe znajduje się 50 km od Dębicy, w Jasionce k/Rzeszowa. Miasto graniczy z gminą: Żyraków, Dębica i Czarna.

Zajmuje obszar 34 km^2 i liczy 46737 mieszkańców.

W 2012 roku miasto zamieszkiwało 46737 osób, w tym 24311 kobiet. Liczba ludności systematycznie spada, co obrazuje poniższa tabela. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym spada, minimalny wzrost nastąpił w 2012 roku. Liczba ludności w wieku produkcyjnym po wzroście 2010 roku również spada, co przy wzroście liczby ludności w wieku poprodukcyjnym niekorzystnie rokuje na przyszłość i będzie skutkować szybkim starzeniem się społeczeństwa. Przyrost naturalny jest dodatni, natomiast saldo migracji ujemne.

Tabela 15. Struktura ludności Miasta Dębica wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	46737	47243	47231	47180
Wiek przedprodukcyjny	8543	8495	8439	8349
Wiek produkcyjny	31377	31740	31476	31211
Wiek poprodukcyjny	6817	7008	7316	7620

W mieście skoncentrowana jest duża liczba podmiotów gospodarczych, co przekłada się na wysoką stopę zatrudnienia. Największy odsetek pracujących w mieście stanowią zatrudnieni w sektorze przemysłu, administracji publicznej, handlu i naprawczym. Najmniejszy odsetek osób pracujących stanowią osoby zatrudnione w rolnictwie oraz w sektorze pośrednictwa finansowego. Duża liczba osób pracuje w budownictwie, usługach transportowych, gospodarce magazynowej i łączności.

Przy omawianiu gospodarki należy zwrócić uwagę, że największą liczbę zatrudnia przemysł gumowy i tworzyw sztucznych. Związane jest to z działalnością firmy oponiarskiej Dębica S.A., która jest największym inwestorem i zakładem pracy w województwie podkarpackim.

Największe firmy w Dębicy i okolicach pod względem liczby zatrudnionych pracowników:

1. Firma Oponiarska Dębica S.A.
2. ANIMEX Południe Sp. z o.o.
3. Trans Południe Sp. z o.o.
4. Fabryka Farb i Lakierów Śnieżka S.A.
5. Tikkurila Polska S.A.
6. Zakład Tworzyw Sztucznych ERG w Pustkowie
7. VENTOR 8. ARKUS & ROMET Group Sp. z o. o.
8. Omega Now Kol
9. Zakład Handlowo- Usługowo- Produkcyjny DAKOL Sp. z o.o.
10. Wytwórnia Urządzeń Chłodniczych PZL Dębica S.A.
11. Zakłady Produkcyjno- Naprawcze Taboru Maszyn i Urządzeń "TABOR" M. Dybowski S.J.
12. KRONOSPAN HPL Pustków Sp. z o.o.
13. Firma Handlowa GALICJA Sp. z o.o.
14. Metalsystem Sp z o.o.

Dębica jest również największym ośrodkiem kulturalnym w powiecie, gdzie cyklicznie odbywają się różnorodne wydarzenia artystyczne. W mieście znajduje się:

1. Miejski Ośrodek Kultury
2. Dom kultury „Kosmos"
3. Muzeum Regionalne
4. Miejska Biblioteka publiczna posiadająca V filii
5. Filia Pedagogicznej Biblioteki Wojewódzkiej w Rzeszowie
6. Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Dębicy
7. Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji w Dębicy

Na terenie Dębicy znajdują się następujące jednostki oświatowe:

1. Przedszkole Miejskie nr 1w Dębicy
2. Przedszkole Miejskie nr 2 w Dębicy
3. Przedszkole Miejskie nr 4 w Dębicy
4. Przedszkole Miejskie nr 5 w Dębicy
5. Przedszkole Miejskie nr 6 w Dębicy
6. Przedszkole Miejskie nr 7 w Dębicy
7. Przedszkole Miejskie nr 8 w Dębicy
8. Przedszkole Miejskie nr 9 w Dębicy
9. Przedszkole Miejskie nr 10 w Dębicy
10. Przedszkole Miejskie nr 11 w Dębicy
11. Przedszkole Miejskie nr 12 w Dębicy
12. Ochronka Sióstr Służebniczek w Dębicy
13. Przedszkole Weldon KIDS w Dębicy
14. Zespół Szkół nr 1 w Dębicy
15. Szkoła Podstawowa nr 2 w Dębicy
16. Szkoła Podstawowa nr 3 w Dębicy
17. Szkoła Podstawowa nr 5 w Dębicy
18. Szkoła Podstawowa nr 8 w Dębicy
19. Szkoła Podstawowa nr 9 w Dębicy
20. Szkoła Podstawowa nr 10 w Dębicy
21. Szkoła Podstawowa nr 11 w Dębicy
22. Szkoła Podstawowa nr 12 w Dębicy
23. Zespół Szkół Specjalnych w Dębicy
24. Państwowa Szkoła Muzyczna im. Krzysztofa Pendereckiego w Dębicy
25. Miejskie Gimnazjum nr 1 w Dębicy
26. Miejskie Gimnazjum nr 2 w Dębicy
27. Miejskie Gimnazjum nr 3 w Dębicy
28. Miejskie Gimnazjum nr 4 w Dębicy
29. Zespół Szkół nr 1 w Dębicy
30. Zespół Szkół Ogólnokształcących w Dębicy
31. II Liceum Ogólnokształcące w Dębicy
32. Zespół Szkół Ekonomicznych im. J. Korczaka w Dębicy
33. Zespół Szkół Zawodowych nr 1 w Dębicy

34. Zespół Szkół nr 2 im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Dębicy
35. Zespół Szkół Zawodowych nr 4 w Dębicy
36. Państwowa Szkoła Muzyczna im. Krzysztofa Pendereckiego w Dębicy
37. Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie- Wydział Rozwoju Regionalnego w Dębicy
38. Publiczne Nauczycielskie Kolegium Języków Obcych w Dębicy
39. Wyższa Szkoła Informatyki i Zarządzania w Rzeszowie- Centrum Edukacyjne w Dębicy
40. Europejska Szkoła Nowych Technologii w Dębicy
41. Policealne Studium Zawodowe w Dębicy
42. Stowarzyszenia Promocji Przedsiębiorczości w Rzeszowie- Oddział w Dębicy

Miasto posiada dwie obwodnice:

- I Obwodnica- przebiega ulicą Lwowską, leżącą w ciągu drogi nr 4. Znajdują się na niej 3 duże zjazdy do miasta i parę mniejszych.
- II Obwodnica- przebiega ulicami: Kwiatkowskiego, 1-go Maja, Al. Jana Pawła II, Kosynierów Racławickich, Mościckiego i przejazdem do drogi wojewódzkiej nr 985

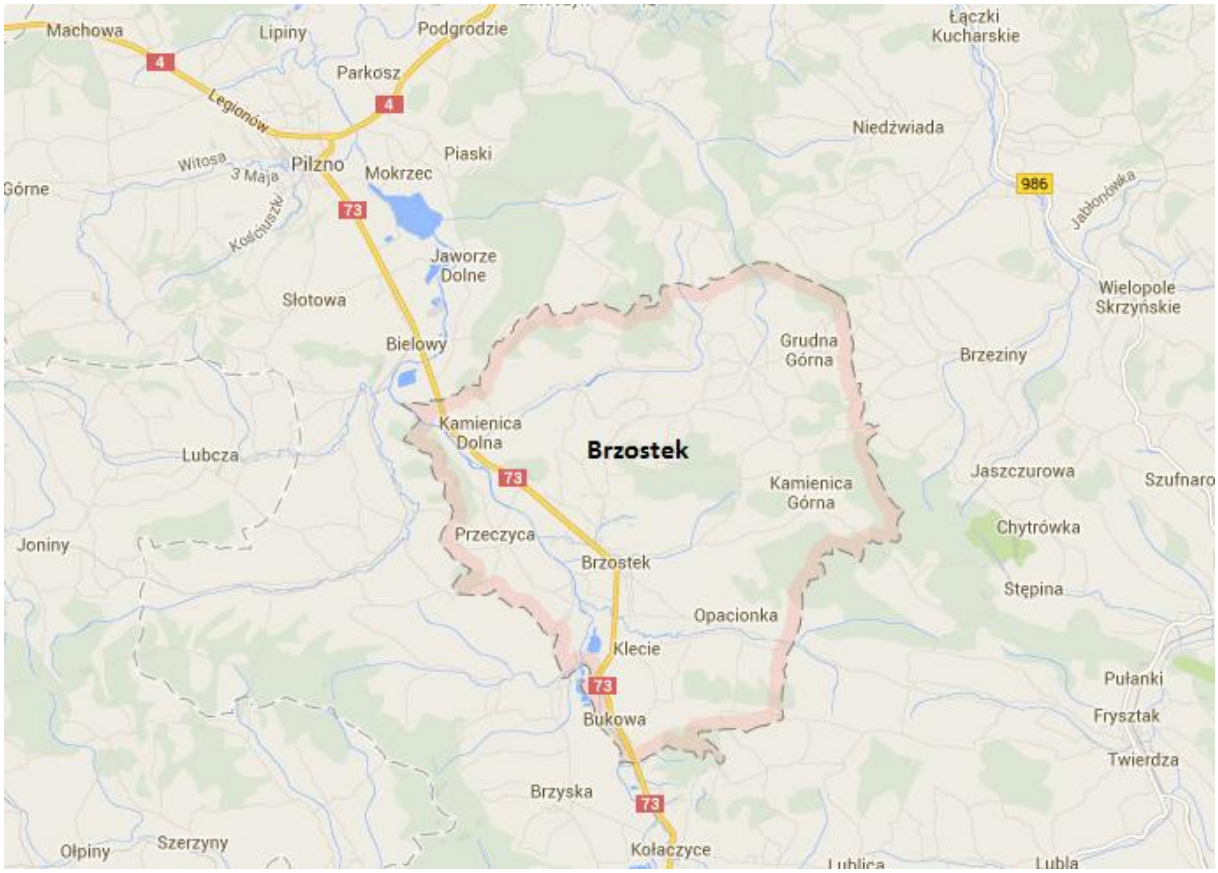
Przez obszar miasta przebiega:

- droga krajowa nr 4
- droga wojewódzka nr 985
- linia kolejowa nr: 25 i 91

5.2. Gmina Brzostek

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle Powiatu.

Mapa 6. Gmina Brzostek



Gmina Brzostek to gmina miejsko-wiejska położona w południowej części powiatu dębickiego. Leży na pograniczu Pogórza Ciężkowickiego i Strzyżowsko-Dynowskiego wchodzącego w skład Pogórza Karpackiego. Graniczy z gminami: Jodłowa, Pilzno, Dębica, Brzyska, Kołaczyce, Frysztak, Wielopole Skrzyńskie i Ropczyce.

W 2009 roku ponownie zostały przywrócone prawa miejskie dla gminy.

Cała gmina zajmuje obszar 122 km^2 i liczy 13185 osób. Miasto Brzostek rozciąga się na obszarze 9 km^2.

W 2012 roku gminę zamieszkiwało 13185 osób, w tym 6585 kobiet. Ogólna liczba ludności ma tendencje wzrostową, co obrazuje poniższa tabela. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym spada, minimalny wzrost nastąpił w 2010 roku. Liczba ludności w wieku produkcyjnym wzrasta, tak samo jak liczba ludności w wieku poprodukcyjnym. Przyrost naturalny jest dodatni, natomiast saldo migracji ujemne.

Jest to gmina typowo rolnicza. Użytki rolne w gminie zajmują 66% powierzchni, a leśne 25%.

Tabela 16. Struktura ludności gminy Brzostek wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	13070	13180	13176	13185
Wiek przedprodukcyjny	3055	3068	3019	2939
Wiek produkcyjny	8003	8097	8127	8182
Wiek poprodukcyjny	2012	2015	2030	2064

Gospodarka gminy oparta jest na rolnictwie. Brak tutaj zakładów przemysłowych, a mieszkańcy utrzymują się głównie z pracy w pobliskich ośrodkach przemysłowych, indywidualnych gospodarstwach rolnych oraz dochodów z prowadzonej działalności gospodarczej. Mieszkańcy zatrudnieni są głownie w sektorze usług budowlanych i remontowych, handlu i naprawach, transporcie. Mniejsza liczba mieszkańców jest zatrudniona w usługach instalacyjnych, stolarskich, ślusarskich, gastronomicznych, informatycznych, fryzjerskich, ubezpieczeniowych.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Gminne Centrum Kultury i Czytelnictwa w Brzostku
2. Miejsko - Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Brzostku
3. Gminny Zespół Obsługi Szkół i Przedszkoli w Brzostku
4. Zakład Gospodarki Komunalnej w Brzostku
5. Gimnazjum w Brzostku
6. Szkoła Podstawowa w Brzostku
7. Szkoła Podstawowa w Gorzejowej
8. Szkoła Podstawowa w Grudnej Górnej
9. Szkoła Podstawowa w Kamienicy Dolnej
10. Szkoła Podstawowa w Kamienicy Górnej
11. Szkoła Podstawowa w Przeczycy
12. Szkoła Podstawowa w Smarżowej
13. Zespół Szkół Ogólnokształcących w Januszkowicach
14. Zespół Szkół w Nawsiu Brzosteckim
15. Zespół Szkół w Siedliskach - Bogusz
16. Publiczne Przedszkole w Brzostku

Siedzibą gminy jest miasto Brzostek. W skład gminy wchodzą następujące sołectwa: Bączałka, Brzostek, Bukowa, Głobikówka, Gorzejowa, Grudna Dolna, Grudna Górna, Januszkowice, Kamienica Dolna, Kamienica Górna, Klecie, Nawsie Brzosteckie, Opacionka, Przeczyca, Siedliska-Bogusz, Skurowa, Smarżowa, Wola Brzostecka, Zawadka Brzostecka.

Przez teren gminy przebiega:

- droga krajowa nr 73

5.3. Gmina Czarna

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle Powiatu.

Mapa 7. Gmina Czarna

Gmina Czarna to gmina wiejska położona w północno-zachodniej części powiatu dębickiego wśród przepięknych lasów dawnej Puszczy Sandomierskiej i Karpackiej w dolinie rzeki Wisłoki na Wysoczyźnie Tarnowskiej. Sąsiaduje z gminami: Żyraków, Pilzno, Dębica (gmina miejska i wiejska), Radomyśl Wielki, Tarnów, Skrzyszów.

Rozciąga się na obszarze 148km^2 i liczy 12808 mieszkańców.

Jest to typowa gmina rolnicza. Użytki rolne zajmują 63,2% obszaru, a lasy 35,8%. W uprawach dominują ziemniak sadzeniak i ziemniak jadalny. Przemysł ściśle związany jest z produkcją rolną, a Zakład Warzywniczy w Przyborowie to główny producent pomidorów i ogórków szklarniowych na rynek polski oraz na eksport.

W 2012 roku gminę zamieszkiwało 12808 osób, w tym 6433 kobiety. Ogólna liczba ludności po 2011 roku spada, co obrazuje poniższa tabela. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym spada po wzroście

w 2010 roku. Liczba ludności w wieku produkcyjnym wzrasta, tak samo jak liczba ludności w wieku poprodukcyjnym.

Tabela 17. Struktura ludności gminy Czarna wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	12661	12744	12818	12808
Wiek przedprodukcyjny	2756	2816	2757	2665
Wiek produkcyjny	8058	8060	8158	8196
Wiek poprodukcyjny	1847	1868	1903	1947

Gospodarka gminy oparta jest na rolnictwie. Wśród działających podmiotów gospodarczych przeważają podmioty zajmujące się handlem i naprawami, budownictwem i działalnością przemysłową. Wśród lasów sosnowych, w miejscowości Chotowa położony jest ośrodek wypoczynkowy ze sztucznym zalewem o powierzchni 6 ha, który stanowi bazę turystyczną w sezonie letnim.

Na ternie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Gminne Centrum Kultury i Promocji w Czarnej
2. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Czarnej
3. Gminny Zakład Gospodarki Komunalnej w Czarnej
4. Gminny Zespół Ekonomiczno Administracyjny Szkół w Czarnej

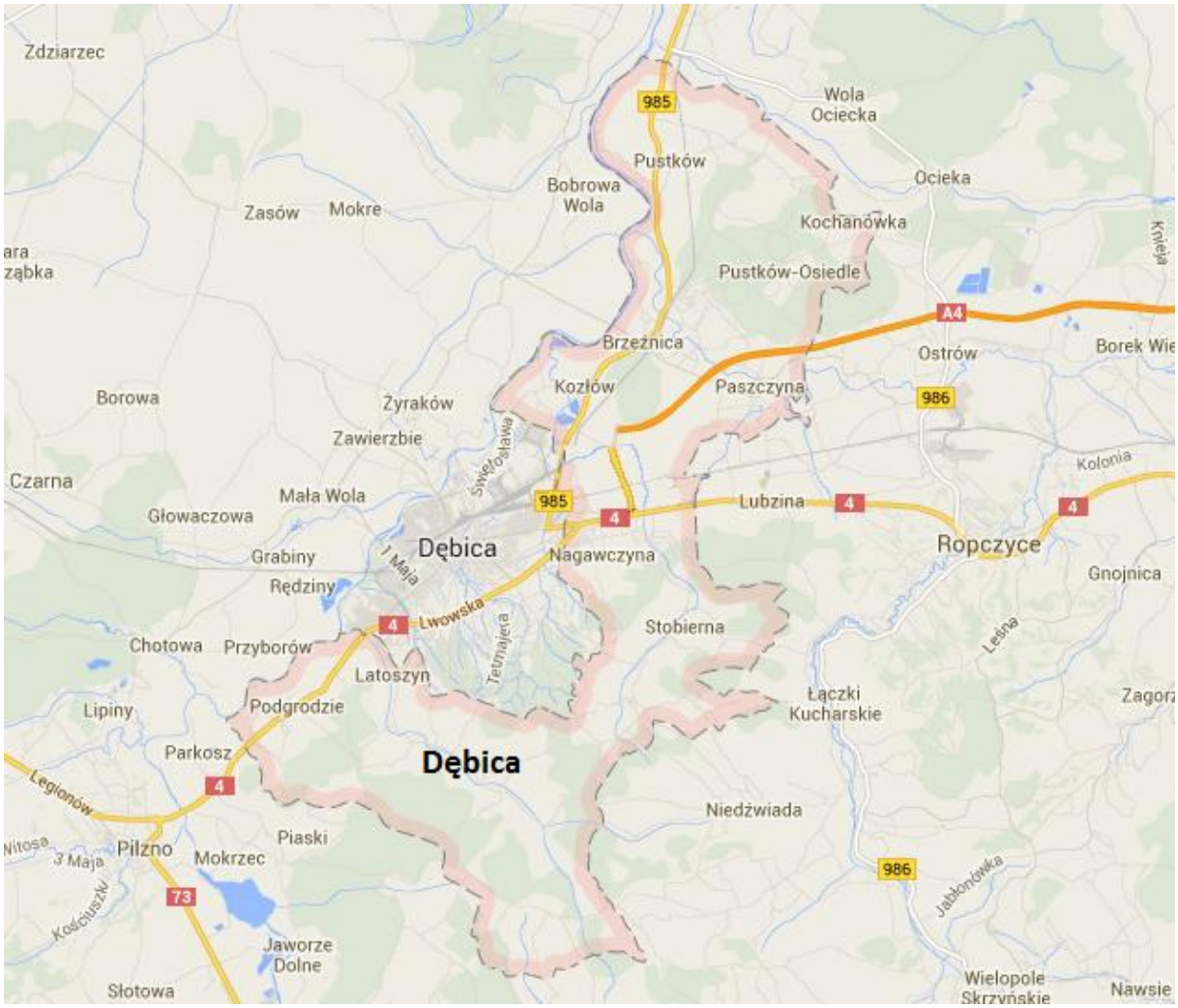
Siedzibą gminy jest miejscowość Czarna. W skład gminy wchodzą następujące sołectwa:Borowa, Chotowa, Czarna, Głowaczowa, Golemki, Grabiny, Jaźwiny, Podlesie, Przeryty Bór, Przyborów, Róża, Stara Jastrząbka, Stary Jawornik, Żdżary.

Przez teren gminy przebiega linia kolejowa nr 91 Kraków-Przemyśl.

5.4. Gmina Dębica

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle Powiatu.

Mapa 8. Gmina Dębica



Gmina Dębica to gmina wiejska malowniczo położona na pograniczu Kotliny Sandomierskiej i Pogórza Karpackiego we wschodniej części powiatu dębickiego. Sąsiaduje z gminami: Brzostek, Czarna, miasto Dębica, Ostrów, Pilzno, Przecław, Ropczyce, Żyraków.

Zajmuje obszar 138 km^2 i liczy 25097 mieszkańców.

Jest to gmina rolniczo-turystyczna. Użytki rolne zajmują 60% obszaru, natomiast leśne 29%.

W 2012 rokugminę zamieszkiwało 25097 osób, w tym 12585 kobiet. Ogólna liczba ludności wzrasta, co obrazuje poniższa tabela. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym spada po wzroście w 2010 roku. Liczba ludności w wieku produkcyjnym wzrasta, tak samo jak liczba ludności w wieku poprodukcyjnym. Przyrost naturalny i saldo migracji są dodatnie co dobrze rokuje na przyszłość.

Tabela 18. Struktura ludności gminy Dębica wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	24278	24897	25012	25097
Wiek przedprodukcyjny	5671	5712	5609	5481
Wiek produkcyjny	15187	15623	15746	15855
Wiek poprodukcyjny	3420	3562	3657	3761

Gospodarka gminy oparta jest na rolnictwie i turystyce. Mieszkańcy znajdują dodatkowo zatrudnienie w handlu, naprawie, budownictwie i działalności przemysłowej.Część osób zamieszkujących gminę znajduje zatrudnienie w zakładach pracy położonych na terenie miasta Dębica.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Dębicy
2. Przedsiębiorstwo Gospodarowania Odpadami Sp. z. o. o.
3. Zakład Wodociągów i Kanalizacji w Brzeźnicy

Siedziba urzędu gminy znajduje się na terenie miasta Dębica. W skład gminy wchodzą następujące sołectwa: Braciejowa, Brzeźnica, Brzeźnica-Wola, Głobikowa, Gumniska, Kędzierz, Kochanówka, Kozłów, Latoszyn, Nagawczyna, Paszczyna, Podgrodzie, Pustków-Wieś, Pustków-Krownice, Pustków-Osiedle, Pustynia, Stasiówka, Stobierna, Zawada.

Przez teren gminy przebiega:

- odcinek autostrady A4
- droga krajowa nr 4
- droga wojewódzka nr 985
- linia kolejowa nr 91

5.5. Gmina Jodłowa

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle Powiatu.

Mapa 9. Gmina Jodłowa

Gmina Jodłowa to gmina wiejska położona w południowo- zachodniej części powiatu dębickiego, w obrębie Pogórza Ciężkowickiego. Graniczy z gminami: Brzostek, Brzyska, Pilzno, Ryglice, Szerzyny.

Jest to typowa gmina rolnicza. Użytki rolne zajmują 69%, natomiast leśne 21%. Cechą specyficzną struktury zasiewów gospodarstw indywidualnych w gminie Jodłowa jest wysoki, przekraczający 20% udział ziemniaków. Jest to związane z nastawieniem większości małych gospodarstw na zaspokojenie potrzeb rodziny rolniczej oraz wykorzystaniem ziemniaków jako paszy, w prowadzonym w sposób tradycyjny, tuczu trzody chlewnej.Wysoki jest także udział pszenicy i roślin pastewnych w strukturze zasiewów. Oprócz uprawy roślin w gminie rozwija się również hodowla bydła i trzody chlewnej.

W 2012 rokugminę zamieszkiwały5442 osoby, w tym 2674 kobiety. Ogólna liczba ludności po wzroście w 2010 roku spada, co obrazuje poniższa tabela. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym spada po wzroście w 2010 roku. Liczba ludności w wieku produkcyjnym wzrasta. Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym po wzroście w 2010 roku maleje. Taka sytuacja demograficzna nie budzi zbyt wielu obaw, jednakże należy zwrócić uwagę na to iż Jodłowa jest najmniejszą gminą pod względem liczby ludności w powiecie.

Tabela 19. Struktura ludności gminy Jodłowa wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	5414	5467	5453	5442
Wiek przedprodukcyjny	1117	1147	1138	1117
Wiek produkcyjny	3381	3394	3394	3417
Wiek poprodukcyjny	916	926	921	908

Gospodarka gminy oparta jest na rolnictwie. Ludność znajduje zatrudnienie również w przemyśle, budownictwie, handlu i naprawach.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Gminne Centrum Kultury i Czytelnictwa w Jodłowej
2. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Jodłowej
3. Gminny Zespół Ekonomiczno-Administracyjny Szkół w Jodłowej
4. Gminny Zakład Gospodarki Komunalnej w Jodłowej

Siedzibą gminy jest miejscowość Jodłowa. W skład gminy wchodzą następujące sołectwa: Jodłowa Dolna, Jodłowa Górna i Jodłowa Wisowa, Dęborzyn, Dębowa, Dzwonowa, Zagórze.

5.6. Gmina Pilzno

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle Powiatu.

Mapa 10. Gmina Pilzno

Gmina Pilzno to gmina miejsko-wiejska położona w zachodniej części powiatu dębickiego na skraju Pogórza Ciężkowickiego oraz rozpoczynającego się Płaskowyżu Tarnowskiego z malowniczym przełomem Wisłoki w Jaworzu Górnym. Sąsiaduje z gminami: Brzostek, Czarna, Dębica (gm. wiejska), Jodłowa, Ryglice, Skrzyszów.

Cała gmina zajmuje obszar 165km^2 i liczy 17885 mieszkańców. Miasto zajmuje obszar 9km^2.

Jest to gmina rolnicza. Użytki rolne zajmują 66% obszaru, natomiast leśne 24%. W hodowli zwierzęcej dominuje trzoda chlewna i bydło. Natomiast w hodowli roślinnej gleby o słabej klasie bonitacyjnej obsiewane są roślinami o małych wymaganiach glebowych jak żyto i ziemniaki, natomiast gleby o wyższej klasie pszenicą, jęczmieniem, kukurydzą burakami pastewnymi i w znikomej ilości burakami cukrowymi.

W 2012 roku gminę zamieszkiwało 17885 osób, w tym 8930 kobiet. Ogólna liczba ludności stale wzrasta, co obrazuje poniższa tabela. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym spada po wzroście w 2010

roku. Liczba ludności w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym wzrasta. Taka sytuacja demograficzna dość korzystnie rokuje na przyszłość.

Tabela 20. Struktura ludności gminy Pilzno wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	17465	17696	17767	17885
Wiek przedprodukcyjny	4001	4021	3956	3916
Wiek produkcyjny	10717	10926	11005	11102
Wiek poprodukcyjny	2747	2749	2806	2867

Gospodarka gminy oparta jest na rolnictwie. Ludność znajduje zatrudnienie w handlu, transporcie, budownictwie oraz usługach gastronomicznych. Należy podkreślić, że dużym sukcesem gminy jest powstanie zalewu na rzece Wisłoce oraz pozyskanie inwestora spoza regionu który zainwestował w budowę Małej Elektrowni Wodnej. Gmina znana jest z produkcji dobrej jakości żywca wieprzowego przerabianego przez Zakłady Mięsne w Dębicy(przejęte później przez Sokołów S.A.), które były głównym eksporterem bekonu i szynki do USA, Kanady i Anglii. W obecnym czasie na tej bazie surowcowej powstały dwie ubojnie w Pilźnie. W związku z zaprzestaniem tuczu trzody chlewnej ziemniakami, pozostaje duża nadwyżka tego surowca do przetworzenia. Zarząd Miejski w Pilźnie jest bardzo zainteresowany rozwojem przetwórstwa rolno-spożywczego, pod którego potrzeby udostępni tereny budowlane, moce produkcyjne na stacji uzdatniania wody i na oczyszczalni ścieków. Codziennie przez centrum gminy Pilzno przejeżdża ponad 10 tys. samochodów dając możliwość reklamy i zbytu wytworzonych produktów (maszyny rolnicze, meble, przetwory mięsne)i świadczonych usług.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Miejski Zakład Wodociągów i Kanalizacji w Pilźnie
2. Miejski Zespół Ekonomiczno-Administracyjny Szkół i Przedszkoli w Pilźnie
3. Ośrodek Pomocy Społecznej w Pilźnie
4. Publiczna Szkoła Podstawowa w Pilźnie im. W. Jagiełły
5. Publiczne Gimnazjum w Pilźnie
6. Zespół Szkół w Dobrkowie- Publiczna Szkoła Podstawowa im. III Zgrupowania AK "Pocisk"
7. Zespół Szkół w Jaworzu Górnym
8. Zespół Szkół w Lipinach
9. Zespół Szkół w Łękach Dolnych
10. Zespół Szkół w Łękach Górnych
11. Zespół Szkół w Machowej
12. Zespół Szkół w Parkoszu
13. Zespół Szkół w Słotowej- Publiczna Szkoła Podstawowa im. ks. J. Czuby, Publiczne Gimnazjum
14. Zespół Szkół w Strzegocicach- Publiczna Szkoła Podstawowa im. M. Konopnickiej, Publiczne Gimnazjum
15. Zespół Szkół w Zwierniku
16. Przedszkole Publiczne w Pilźnie
17. Przedszkole Publiczne w Łękach Górnych
18. Dom Kultury w Pilźnie

19. Miejska Biblioteka Publiczna w Pilźnie

Siedzibą gminy jest miasto Pilzno. W skład gminy wchodzą następujące sołectwa: Bielowy, Dobrków, Gębiczyna, Gołęczyna, Jaworze Górne, Jaworze Dolne, Lipiny, Łęki Dolne, Łęki Górne, Machowa, Mokrzec, Parkosz, Podlesie, Połomia, Słotowa, Strzegocice, Zwiernik.

Przez teren gminy przebiega:

- droga krajowa nr 4 i 73

5.7. Gmina Żyraków

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle Powiatu.

Mapa 11. Gmina Żyraków

Gmina Żyraków to gmina wiejska położona w północnej części powiatu dębickiego, w południowo-wschodniej części Kotliny Sandomierskiej, w dolinie Wisłoki. Sąsiaduje z gminami: Czarna, Dębica, Dębica, Przecław, Radomyśl Wielki.

Jest to typowa gmina rolnicza. Użytki rolne zajmują 82% powierzchni, natomiast użytki leśne 9%. W strukturze zasiewów dominują zboża, kukurydza, rośliny strączkowe, ziemniaki.

W 2012 roku gminę zamieszkiwały13642 osoby, w tym 6823 kobiety. Ogólna liczba ludności stale wzrasta, co obrazuje poniższa tabela. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym spada po wzroście w 2010 roku. Liczba ludności w wieku produkcyjnym wzrasta od 2011 roku. Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym również wzrasta. Przyrost naturalny jest dodatni, natomiast saldo migracji ujemne.

Tabela 21. Struktura ludności gminy Żyraków wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	13619	13628	13633	13642
Wiek przedprodukcyjny	3119	3141	3033	2972
Wiek produkcyjny	8575	8524	8601	8634
Wiek poprodukcyjny	1925	1963	1963	1999

Gospodarka gminy oparta jest na rolnictwie. Mieszkańcy znajdują zatrudnienie również w budownictwie, działalności przemysłowej, transporcie, handlu i naprawach.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Gminny Zakład Gospodarki Komunalnej w Żyrakowie
2. Gminna Biblioteka Publiczna w Żyrakowie
3. Zespół Szkół Bobrowa
4. Zespół Szkół Korzeniów
5. Zespół Szkół Góra Motyczna
6. Zespół Szkół Nagoszyn
7. Zespół Szkół Podstawowych Straszęcin
8. Zespół Szkół Wiewiórka
9. Zespół Szkół Zasów
10. Zespół Szkół Żyraków
11. Publiczna Szkoła Podstawowa Mokre
12. Publiczna Szkoła Podstawowa Wola Wielka
13. Gminny Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Żyrakowie
14. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej
15. Centrum Kultury i Promocji w Żyrakowie
16. Gminny Zespół Ekonomiczno Administracyjny Szkół

Siedzibą gminy jest miejscowość Żyraków. W skład gminy wchodzą następujące sołectwa: Bobrowa, Bobrowa Wola, Góra Motyczna, Korzeniów, Mokre, Nagoszyn, Straszęcin, Wiewiórka, Wola Wielka, Wola Żyrakowska, Zasów, Zawierzbie, Żyraków.

6. Organizacja rynku przewozów

6.1. Rola organizatora transportu publicznego

Organizatorem transportu publicznego w odniesieniu do linii komunikacyjnych w międzygminnych przewozach pasażerskich na terenie Powiatu Dębickiego jest Starosta Powiatu Dębickiego, zaś w przewozach gminnych- Burmistrzowie lub Wójtowie poszczególnych gmin.

Do zadań organizatora należy między innymi: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Powiat Dębickijest organizatorem przewozów na 43liniach komunikacyjnych, zaś każda z gmin wchodzących w skład Powiatu realizuje funkcje organizatora transportu publicznego na swoim obszarze.Na terenie Powiatu Dębickiegoorganizatorem transportu publicznego są gminy oraz powiat w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu. Ponieważ Starostwo Powiatowe w Dębicynie posiada własnego taboru autobusowego, dlatego też musi wykonywać czynności takie jak:

a. Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat za usługi świadczone przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego – zgodnie z Ustawą z dnia 15.11.1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz. U. 2012.1173);

b. Ustalanie regulaminu przewozu osób.

Starostwo nie jest zobowiązane do określenia trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego – w tej kwestii poszczególne gminy organizują np. stosowne przetargi, w celu wyłonienia przewoźników do przewozu dzieci do szkół.

6.2. Transport zrównoważony

Włączenie Polski do Unii Europejskiej przyczyniło się do przyjęcia unijnych standardów i regulacji prawnych pozwalających na otwarcie gospodarcze i swobodę przepływu osób, towarów i kapitału. Dotyczy to także transportu – należy wprowadzać w nim uczciwą konkurencję oraz utrzymywać normy techniczne i ekologiczne. Wytyczne europejskiej polityki transportowej zostały zawarte w tzw. *EuropejskiejBiałej KsiędzeTransportu* (ang. White Paper: European transport policy for 2010: time to decide. COM(2001) 370, 12 września 2001, dostępnej na stronach internetowej Unii Europejskiej pod adresem:http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/l24007_en.htm), jak również uwzględnione w polskiej polityce transportowej, gdzie, jako podstawowy cel przyjęto poprawę jakości systemu transportowego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Podstawową determinantą rozwoju transportu publicznego, wynikającym z Białej Księgi jest konieczność realizacji poprawy jego jakości przez:

- prowadzenie polityki zrównoważonego rozwoju obszaru, ukierunkowanej na unikanie niepotrzebnego wzrostu mobilności,
- prowadzenie polityki transportowej, zmierzającej do uzyskania równowagi między transportem publicznym a samochodem osobowym,

- prowadzenie polityki ekologicznej ukierunkowanej na promowanie transportu publicznego o napędzie nieszkodliwym dla środowiska, dostępnego dla wszystkich użytkowników, również dla osób niepełnosprawnych,
- prowadzenie polityki budżetowej i fiskalnej zmierzającej do pełnej internalizacji kosztów zewnętrznych
  i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury transportowej,
- prowadzenie polityki konkurencyjności zapewniającej otwieranie rynku usług przewozowych.

Polska zobowiązała się do wypełniania wymogów prawnych *Białej Księgi*. Zobowiązania te są szczególnie istotne w zakresie ochrony środowiska. Podkreśla to art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej: „Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju". Zrównoważony rozwój jest więc fundamentem, na którym powinny opierać się dokumenty strategiczne, krajowe i lokalne, w odniesieniu do wszelkich dziedzin, społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju i jego poszczególnych regionów. Dotyczy to szczególnie miast - poprawienie stanu środowiska naturalnego wpłynie na poprawę warunków życia ich mieszkańców, w konsekwencji, więc spowoduje, że miasta w dłuższej perspektywie pozostaną miejscami zamieszkiwania, nauki, pracy i odpoczynku, postępu społecznego, wzrostu, innowacji, rozwoju.

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój. Biorąc pod uwagę poziom jego negatywnego oddziaływania na środowisko, należy kłaść szczególny nacisk na zrównoważony rozwój systemu transportowego. Aktywne wdrażanie zrównoważonego rozwoju opiera się przede wszystkim na ograniczaniu zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną.

Wdrażanie zrównoważonego rozwoju oznacza także kreowanie nowych wzorców zachowań komunikacyjnych (m.in. kampanie promujące ruch rowerowy, szczególnie te adresowane do dzieci i młodzieży)oraz rozwijanie i popieranie tańszych, mniej uciążliwych dla środowiska systemów transportu:

- kolejowy – zadaniem aglomeracji miejskich jest wykorzystanie infrastruktury kolejowej (i zainwestowanie w nową), by doprowadzić do elastycznego, efektywnego systemu komunikacji regionalnej,
- rowerowy – istotny jest rozwój bezpiecznej i zapewniającej wygodne poruszanie się infrastruktury w postaci dróg rowerowych, stref uspokojonego ruchu i parkingów rowerowych; istotna jest również koordynacja z komunikacją publiczną w postaci możliwości przewozu rowerów w pojazdach transportu publicznego,
- pieszy – poprawa warunków ruchu pieszego jest często najważniejszym krokiem w programach rewitalizacji centralnych, historycznych części miast. Dzięki zwiększeniu liczby pieszych obszary te odzyskują funkcje turystyczne, rekreacyjne i handlowe.

System transportu, realizując zrównoważony rozwój, musi:

- intensywnie promować skuteczny i korzystny cenowo transport publiczny oraz jednocześnie racjonalizować transport prywatny,
- budować nowoczesną infrastrukturę transportową (w tym miejskie obwodnice) oraz modernizować infrastrukturę istniejącą, również przeznaczoną dla ruchu rowerowego i pieszego, a także wyposażać ją w zaawansowane systemy sterowania ruchem,

- używać wysokiej jakości środków transportu, bezpiecznych w ruchu i przyjaznych dla środowiska, wyposażonych w wydajne silniki i układy paliwowe, przystosowanych do paliw alternatywnych,
- stosować nowoczesne strategie utylizacji tych środków,
- stosować systemy zarządzania oparte o europejskie normy zarządzania jakością (EMAS, ISO 14001).

Unia Europejska udziela wsparcia działaniom na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu, zarówno poprzez współfinansowanie inwestycji transportowych, jak i poprzez merytoryczne inicjowanie i patronowanie różnym akcjom informacyjnym. Wskazuje także przesłanki, istotne dla rozwoju systemu transportowego: „najlepszą praktykę", „innowacyjność" i „zrównoważony rozwój":

- „najlepsza praktyka" sprowadza się do wykorzystania najlepszych doświadczeń w dziedzinach planowania przestrzennego i zarządzania transportem oraz wspierania komunikacji publicznej. Dziedziny te winny być ze sobą powiązane i uwzględniać cele bezpieczeństwa ruchu drogowego i jakości środowiska,
- „innowacyjność" przejawia się we wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań w zakresie planowania przestrzennego i zarządzania transportem. Innowacje powinny być podstawą decyzji dotyczących planowania przestrzennego (lokalizacji miejsc pracy, osiedli mieszkaniowych, innych czynników generujących ruch) oraz zarządzania transportem. Na zachowania komunikacyjne równie ważny wpływ ma uspokojenie ruchu czy priorytet dla autobusów, jak i inwestycje w postaci nowych osiedli mieszkaniowych czy centrów handlowych. Do polityki innowacyjnej należy także rozwój branży telekomunikacyjnej, dającej szansę odciążenia sieci komunikacyjnej: praca czy handel przez Internet mogą stanowić czynnik zmniejszający potrzebę dokonywania podróży,
- „zrównoważony rozwój" wdrażany konsekwentnie przyczynia się do uzyskania takiego podziału zadań przewozowych, w którym główną rolę odgrywa transport przyjazny środowisku.

Tak więc – zgodnie z *Białą Księgą* – system transportowy, realizując zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy, wymusza koordynację (a nawet podporządkowanie) wszelkich działań politycznych, gospodarczych i społecznych z wymogami ochrony środowiska i w tym aspekcie opiera się na następujących zasadach:

- polityka przestrzenna – zagospodarowanie terenu ukierunkowane na ograniczanie zapotrzebowania na transport (wielofunkcyjność osiedli miejskich),
- polityka gospodarcza – rozwój poszczególnych gałęzi gospodarki ukierunkowany na zmniejszanie ich transportochłonności (rozwój kolejowego przewozu towarów, wprowadzanie tranzytu kolejowego ograniczającego tranzytowy transport samochodowy),
- polityka społeczna – kreowanie nowych zachowań komunikacyjnych (zachęcanie do korzystania z komunikacji publicznej oraz do korzystania z niesilnikowych środków transportu).

Rada Unii Europejska przyjęła również inną *Białą Księgę*, zatytułowaną „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu" (COM(2011) 144). Księga ta dostępna jest na stronach internetowych Ministerstwa Infrastruktury pod adresem: http://www.transport.gov.pl/files/0/1793872/ST08333.pdf.

6.3. Integracja transportu publicznego miejskiego i regionalnego

W każdym obszarze posiadającym komunikację pasażerską krzyżują się, co najmniej dwa rodzaje transportu: lokalny i regionalny. Transport zbiorowy w systemie zintegrowanym obejmuje więc wszystkie linie komunikacyjne:

- Linie miejskie, obsługiwane przez różnorodnych przewoźników miejskich,
- Linie podmiejskie utworzone na bazie kursów lokalnych obsługiwanych przez różne przedsiębiorstwa,
- Linie regionalne i dalekobieżne obsługiwane przez przewoźników autobusowych,
- Linie kolejowe.

Wszystkie te linie tworzą na danym obszarze system transportowy, uzupełniając się nawzajem i dając pasażerowi możliwość swobodnego poruszania się. Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego miejskiego i regionalnego można uzyskać poprzez integrację systemu transportu publicznego – autobusów i transportu kolejowego – na następujących poziomach:

- HARDWARE – dostępności w czasie i przestrzeni do punktów węzłowych, wspólnego użytkowania torów kolejowych przez PKP oraz innych operatorów;
- SOFTWARE – systemów informatycznych, zarządzania przewozami, zarządzania ruchem;
- ORGWARE – koordynacji linii oraz rozkładów jazdy;
- FINWARE – wspólnego systemu taryfowego i biletowego.

Integracja transportu zbiorowego miejskiego i lokalnego stwarza nowe możliwości dla pasażerów poprzez:

- wykorzystanie istniejących kursów radomskiej komunikacji miejskiej dla obsługi linii podmiejskich,
- oszczędności polegające na braku utrzymywania podwójnych linii,
- dostępność z ościennych gmin do centrum miasta, w ramach jednego biletu sieci linii miejskich.

6.4. Integracja transportu publicznego z indywidualnym

Zróżnicowanie rodzajów przewozów i odległości wymaga koordynacji poszczególnych podsystemów oraz gałęzi transportowych. Koordynacja poszczególnych podsystemów i gałęzi transportowych w przewozach pasażerskich to usprawnienie całego cyklu podróży w zakresie:

- współdziałania wszystkich elementów składowych realizacji potrzeb przewozowych w ramach pasażerskiego systemu transportu;
- integracji z innymi podsystemami i gałęziami transportu, co pozwala na spełnienie oczekiwań pasażera, co do punktualnego i szybkiego dotarcia do celu podróży.

Oczekiwane przez pasażerów punktualność i szybkość podsystemów i gałęzi transportowych powinny być zapewnione przez intramodalność i intermodalność transportową.

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju obowiązującymi w Unii Europejskiej podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w proporcji: 75 % – transport

publiczny oraz 25 % – transport indywidualny. Biorąc pod uwagę rzeczywistą sytuację ruchu w kraju – powszechne dążenie do posiadania samochodów prywatnych, jako minimalne proporcje przyjmuje się podział 50 % : 50 %.

Zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej, można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności. Oprócz usprawnienia komunikacji zbiorowej należy zintegrować transport publiczny z transportem indywidualnym także poprzez tworzenie wspólnej infrastruktury:

- terminali intermodalnych (przesiadkowych, węzłowych)
- parkingów „Parkuj i Jedź”
- systemu informacji i zarządzania ruchem
- systemu ścieżek rowerowych.

Obydwa rodzaje transportu powinny się wspomagać, a nie wchodzić z sobą w konflikt. Transport publiczny przede wszystkim powinien dominować w przewozach miejskich, w relacjach dom-praca i dom-szkoła oraz w innych podróżach do centrum miasta.

Integracja transportu publicznego i indywidualnego powinna opierać się także na systemie „Parkuj i Jedź” – czyli na systemie, gdzie pasażer podjeżdża swoim samochodem do danego miejsca na obrzeżu miasta lub do miejsca w pobliżu centrum i dalszą podróż odbywa środkami komunikacji publicznej. Dębica na ten moment nie potrzebuje takiego systemu.

Realizacja Zintegrowanych Planów Rozwoju Transportu Publicznego dla Powiatu Dębickiego oraz dla Miasta Dębica może przyczynić się do zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu publicznego poprzez:

- usprawnienie jego funkcjonowania,
- wykształcenie nowoczesnych i wygodnych węzłów integracyjnych oraz punktów obsługi pasażera,
- skrócenie czasów podróży,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- podniesienie komfortu podróżowania, estetyki i czystości pojazdów,
- zwiększenie liczby pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych,
- realizacji sytemu parkingów „Parkuj i Jedź",
- wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań taryfowo-biletowych,
- stabilny system finansowania transportu publicznego.

7. Określenie pożądanego standardu usług przewozowych

7.1. Standard usług przewozowych

Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników i organizatora transportu publicznego, biorąc pod uwagę zarówno aktualny stan świadczenia tych usług jak i możliwości inwestycyjne, wynikające z wysokości środków dostępnych na finansowanie rozwoju systemu transportu publicznego i czasu przewidzianego na osiągnięcie założonego standardu.

Wśród możliwych kryteriów określenia standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej można wymienić m.in.:

- stopień pokrycia usługami przewozowymi obszaru objętego planem transportowym,
- dostępność środkami transportu publicznego do ważnych obiektów użyteczności publicznej i innych obiektów ważnych z punktu widzenia użytkownika lub organizatora transportu publicznego,
- dostępność do sieci transportu publicznego poprzez rozmieszczenie przystanków w odległości nieprzekraczającej maksymalnej odległości dojścia do przystanku przyjętej w danej strefie obszaru objętego planem transportowym,
- maksymalny czas przejazdu trasami określonymi dla wytyczonych linii komunikacyjnych,
- standard napełnienia pojazdów wykonujących usługi przewozowe w transporcie publicznym,
- optymalna częstotliwość kursowania środków transportu publicznego dla danej linii komunikacyjnej oraz punktualność i regularność określona w rozkładzie jazdy,
- dostępność sieci transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych i osób starszych,
- możliwość zapewnienia optymalnych rozwiązań ekologicznych dla danego systemu transportu publicznego,
- komfort jazdy pasażerów,
- czystość pojazdów i przystanków,
- ogólny poziom zadowolenia użytkowników transportu publicznego.

Należy podkreślić znaczenie ostatniego ze wspomnianych kryteriów. Dla oceny całego systemu transportu publicznego jest bardzo ważne, by przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, skutkował rozwiązaniami, w wyniku których cały system zostanie uznany przez użytkowników za system transportu publicznego przyjazny dla pasażerów.

Wśród elementów systemu transportu publicznego przyjaznego dla pasażerów można wymienić m.in.:

- odpowiednią liczbę nowoczesnych, wygodnych autobusów niskopodłogowych,
- punktualność zgodną z rozkładem jazdy,
- sieć linii umożliwiającą w największym stopniu obsługę obszaru objętego planem transportowym i wygodne dotarcie do najważniejszych, z punktu widzenia użytkowników, obiektów,
- wygodne punkty przesiadkowe w ramach sieci komunikacyjnej oraz zintegrowane węzły przesiadkowe intermodalne (między różnymi środkami transportu),

- koordynację rozkładów jazdy linii na wspólnych fragmentach tras oraz w punktach przesiadkowych,
- przystanki z podwyższonym peronem do wysokości podłogi w autobusie,
- rozwiązania techniczne umożliwiające bezpieczne korzystanie z przystanków,
- przystanki przesiadkowe wyposażone w automaty biletowe,
- czytelną i wyczerpującą informację pasażerska na przystanku (rozkład jazdy, schemat linii, informacja o przyjeździe najbliższego autobusu) i w pojeździe (informacja o najbliższym przystanku, informacja o możliwościach przesiadki itp.),
- bilety okresowe na fragmenty sieci jak i obejmujące całą sieć, bez względu na rodzaj środka transportu, jakim wykonywane są usługi przewozowe w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na danym obszarze objętym planem transportowym,
- wygodną sieć parkingów umożliwiającą funkcjonowanie pasażerów w systemie „Parkuj i Jedź”,
- dostępną dla jak największej liczby osób sieć punktów obsługi pasażerów.

Dostosowany do powyższych zasad i standardów system transportu publicznego zapewnia sprawną obsługę pasażerów, uzyskując w ich oczach pozytywne oceny, umożliwiając sprawne i punktualne poruszanie się po całym obszarze objętym planem transportowym.

Ogólne parametry standardu usług przewozowych powinny być charakteryzowane następującymi wielkościami:

a) punktualność kursowania autobusów na poziomie około 80 – 90 %
b) średni czas podróży w relacji praca-dom do 60 min.
c) przesiadkowość średnim poziomie około 0,5 przesiadki na podróż
d) 4 osoby na m^2 powierzchni przeznaczonej do stania.

Należy dbać także o efektywność usług mierzoną wskaźnikami:

a) pracą przewozową w pasażerogodzinach (czas spędzany przez pasażerów w środkach komunikacji publicznej),
b) średnim czasem podróży,
c) liczbą przesiadek,
d) długością trasy podróży,
e) analizą obejmującą podstawowe parametry ruchu oraz koszty społeczne (straty czasu wszystkich użytkowników ruchu, poziom zanieczyszczenia atmosfery i inne).

7.2. Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Konstytucja RP z 2 kwietnia 1997 r. gwarantuje prawa osób niepełnosprawnych. Zapewnia ona prawo do niedyskryminacji stanowiąc, że nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiejkolwiek przyczyny (art. 32 pkt 2.). Konstytucja nakłada też na władze publiczne obowiązek pomocy osobom niepełnosprawnym w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej (art. 69). Karta Praw Osób Niepełnosprawnych z 1 sierpnia 1997 r. zapewnia osobom niepełnosprawnym, m. in.: dostęp do dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym, a także życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, w tym: dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu, dostępu do informacji, możliwości komunikacji międzyludzkiej.

Organizator transportu publicznego ma więc obowiązek zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. System transportu publicznego powinien być otwarty na potrzeby m. in. osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób głuchoniemych lub niewidomych, osób starszych, osób z małymi dziećmi w wózkach itp.

W celu sprostania przez system transportu publicznego wymaganiom różnych grup osób, należy dążyć do włączenia w jego planowanie jak najszerszej reprezentacji zainteresowanych np. poprzez konsultacje społeczne
z organizacjami pozarządowymi działającymi na rzecz osób niepełnosprawnych itp.

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

- odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej:
  - eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkiem inwalidzkim lub dziecięcym i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,
  - wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej,
- usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:
  - zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu),
  - lokalizacja przystanków bliżej pożądanych celów podróży,
- odpowiedniej organizacji przystanku:
  - miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,
  - czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej,
  - czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu,
  - zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek,
- stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:
  - zniżki dla wybranych grup pasażerów,
  - przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

We współczesnym transporcie publicznym szczególnego znaczenia nabiera obecnie ułatwianie podróżowania komunikacją publiczną osobom mającym problem w swobodnym poruszaniu się - osoby nieposiadające własnego środka transportu, osoby starsze, niepełnosprawne, matki z małymi dziećmi oraz osoby ubogie i bezrobotne. Dlatego należy dążyć do zminimalizowania problemów przestrzennych w komunikacji publicznej poprzez:

- likwidowanie przeszkód w drodze na przystanek:
  - przeszkody przestrzenne:
    - obniżanie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, skracanie długości przejścia przez szerokie, wielopasmowe jezdnie – azyle na przejściach dla pieszych,
    - odpowiednia lokalizacja przejść dla pieszych jak najbliżej przystanków, zrównanie poziomu peronu przystankowego z podłogą w pojeździe,
  - przeszkody organizacyjne:
    - lokalizacja przystanku bliżej źródeł i celów podróży, przy skrzyżowaniach itp., odpowiednia infrastruktura przystankowa – miejsca do siedzenia, ochrona przed warunkami atmosferycznymi,
    - czytelna informacja pasażerska na przystanku,
- likwidowanie barier w pojazdach komunikacji publicznej:
  - pojazdy z niską podłogą,
  - rampy wjazdowe w pojazdach dla wózków inwalidzkich oraz dla wózków dziecięcych,
  - wyznaczone, bezpieczne miejsce w pojeździe dla wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych,
  - czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów (tablice elektroniczne),
  - zapowiedź następnego przystanku wewnątrz pojazdu – głosowa i elektroniczna (wyświetlacze),
- ułatwienie w korzystaniu z komunikacji publicznej:
  - bilety ulgowe dla wybranych grup pasażerów,
  - przejazdy bezpłatne dla osób na wózkach inwalidzkich,
  - przejazdy bezpłatne dla małych dzieci.

Ulgi i zniżki w systemie opłat za korzystanie z transportu publicznego mają istotne znaczenie zarówno dla polityki socjalnej, jak i dla rozwoju przewozów o charakterze publicznym.

7.3. Zapotrzebowanie na pojazdy niskopodłogowe wyposażone w system informacji dla osób niepełnosprawnych

Dostosowanie systemu komunikacji publicznej do potrzeb każdego pasażera jest ważnym elementem stworzenia możliwości aktywnego realizowania tychże potrzeb przez osoby niepełnosprawne, a także osoby o ograniczonej zdolności ruchowej i przeciwdziałania ich wykluczeniu.Pozwala to tym osobom na uzyskanie zaradności osobistej i samodzielności. Ma to również istotne znaczenie dla kształtowania w społeczeństwie właściwych postaw niezbędnych w procesie integracji z osobami niepełnosprawnymi.

Brakdokładnych informacji na temat liczby autobusów niskopodłogowych wśród prywatnych przewoźników autobusowych, z informacji ustnych wynika, że – oprócz kursów dowożących dzieci w niektórych gminach do szkół specjalnych – przewoźnicy autobusami takimi nie dysponują, zatem w zakresie umożliwienia osobom niepełnosprawnym dostępu do infrastruktury komunikacyjnej wymagania prawne nie są spełnione.

7.4. Dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej

Organizator transportu publicznego powinien starać się wprowadzać rozwiązania jak najbardziej przyjazne dla pasażerów, co w szczególności oznacza, że sieć przystanków powinna zapewniać:

- możliwość wygodnego (najlepiej bezpośredniego) dojazdu z dowolnego punktu całego obszaru obsługiwanego komunikacją publiczną miejsc użyteczności publicznej obszaru,
- odległość do przystanków, możliwą do przebycia przez każdego z użytkowników komunikacji publicznej
  w sposób bezpieczny i wygodny.

Dążenie do spełnienia powyższych postulatów pociąga za sobą cały szereg konsekwencji dla rozwiązań organizacyjnych i infrastruktury komunikacji publicznej.

Dla każdego obszaru niezbędne jest zawsze wytyczenie:

- głównych korytarzy komunikacyjnych, w których stosowane są priorytety dla komunikacji publicznej, zapewniające bezpośredni dostęp do miejsc użyteczności publicznej ważnych z punktu widzenia pasażerów,
- podstawowych korytarzy komunikacyjnych, którymi biegną linie o mniejszej częstotliwości kursowania lub linie dowożące pasażerów do linii kursujących głównymi korytarzami komunikacyjnymi.

Dostępność pasażerów do systemu komunikacji publicznej zapewnia sieć przystanków wyznaczonych w podstawowych i w głównych korytarzach komunikacyjnych obsługiwanych przez pojazdy komunikacji publicznej, zgodnie z przyjętym rozkładem jazdy.

Bardzo ważnym elementem w transporcie zbiorowym jest bezpieczeństwo pasażerów. Istotną kwestią jest lokalizacja przystanków i ich otoczenie. Zasady lokalizacji przystanków różnią się nieco w zależności od rodzaju korytarza komunikacyjnego.

W przypadku korytarzy podstawowych sieć przystanków powinna być dosyć gęsta, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. Natomiast w przypadku korytarzy głównych, przystanki powinny być zlokalizowane przede wszystkim z punktu widzenia przejmowania ruchu pasażerskiego z korytarzy podstawowych, obsługi ważnych punktów użyteczności publicznej (z punktu widzenia pasażerów) oraz kluczowych węzłów komunikacji publicznej i węzłów intermodalnych.

Optymalne zbudowanie sieci przystanków może być poprzedzone badaniami, mającymi na celu prawidłowe rozpoznanie rzeczywistych potrzeb użytkowników komunikacji publicznej.

Ważnym aspektem transportu publicznego jest bezpieczeństwo pasażerów. Jest to również istotna kwestia dla lokalizacji przystanków i ich otoczenia. Ważnym elementem przystanków, zarówno ze względu na bezpieczeństwo jak i na wygodę pasażerów, jest wyposażenie istniejących przystanków, przynajmniej przystanków węzłowych oraz przystanków w punktach ważnych dla większości pasażerów, w wiaty i ławki. Takie wyposażenie przystanków powinno być standardem przy organizowaniu przystanków w nowych lokalizacjach na terenie Powiatu Dębickiego.

Ponadto, dla bezpieczeństwa pasażerów istotne znaczenie ma system monitorowania pojazdów komunikacji publicznej, przystanków (zwłaszcza węzłów przesiadkowych) i ważniejszych skrzyżowań.

8. Ochrona środowiska naturalnego w Powiecie Dębickim

8.1. Oddziaływanie na środowisko naturalne

Na terenie Powiatu Dębickiegoznalazły zastosowanie prawie wszystkie formy ochrony przyrody i krajobrazu: park narodowy, rezerwaty przyrody, pomniki przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, stanowiska dokumentacyjne.

Na obszarze powiatu dębickiegoznajdują się następujące formy ochrony środowiska:

- Rezerwat florystyczny ,,Kamera" - położony w środkowej części gminy Brzostek (w miejscowości Smarżowa), powierzchnia 38,01 ha, przedmiotem ochrony jest naturalne skupisko kłokoczki południowej oraz zbiorowisko żyznej buczyny karpackiej. Założony w 1995 roku.

- Rezerwat florystyczny ,,Słotwina" – położony w gminie Pilzno, na pograniczu Machowej i Podlesia Machowskiego, powierzchnia 3,30 ha, przedmiotem ochrony jest naturalne stanowisko pióropusznika strusiego (paproć). Założony w 1987 roku.

- Rezerwat torfowiskowy ,,Torfy" - położony w gminie Czarna, powierzchnia 11,66 ha, przedmiotem ochrony jest stanowisko rosiczki okrągłolistnej oraz roślin związanych z biotopem torfowiska i boru bagiennego, również miejsca lęgowe i ostoje rzadkich gatunków ptactwa wodno - błotnego. Założony 1987 roku.

- Czarnorzecko – Strzyżowski Park Krajobrazowy

Utworzony w 1993 roku obejmuje swym zasięgiem część obszaru gminy Brzostek. Na terenie parku występuje wiele chronionych gatunków zwierząt (m.in. puchacze, orliki krzykliwe, rysie) i roślin (skrzyp olbrzymi, pokrzyk wilcza jagoda). W południowej części parku liczne formy skalne (jaskinie, piaskowcowe wychodnie skalne).

- Park Krajobrazowy Pasma Brzanki

Utworzony w 1995 roku obejmuje swym zasięgiem południową część obszaru gminy Jodłowa. Jest to ciągnące się równoleżnikowo pasmo górskie. Posiada urozmaiconą rzeźbę terenu. Przykłady chronionych roślin: wawrzynek wilcze łyko, paprotnik kolczysty, kłokoczka południowa.

- Liczne pomniki przyrody

Główne zagrożenia dla środowiska naturalnego ze strony systemu transportu publicznego (podobnie jak i transportu w ogóle) to:

1. hałas
2. emisja gazów i pyłów
3. degradacja lub defragmentacja obszarów zieleni czynnych biologicznie
4. zanieczyszczenie powierzchni i wód opadowych spływających z dróg, przystanków, parkingów i zajezdni oraz stacji paliw.

Odpowiedzią na negatywne oddziaływania transportu publicznego na środowisko naturalne jest zrównoważony rozwój systemu transportowego, w tym w szczególności przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Wśród elementów zrównoważonego rozwoju można wymienić m.in.:

- ograniczanie zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną;
- ograniczanie natężenia ruchu w wyniku stosowanej inżynierii ruchu drogowego oraz modernizację dróg i skrzyżowań;
- poprawa koordynacji i usprawnienie sieci transportu publicznego;
- wykorzystywanie nowoczesnych środków transportu, bezpiecznych i przyjaznych dla środowiska;
- dostosowanie infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób starszych;
- propagowanie proekologicznych zachowań uczestników systemu transportowego (m.in. parkingi „Parkuj i Jedź", ruch rowerowy itp.);
- poprawa warunków ruchu pieszego zwłaszcza w centrach i zabytkowych częściach miast;
- potrzeba ochrony i odbudowy zieleni miejskiej oraz rozwiązania techniczne zabezpieczające przez hałasem;
- integracja systemu wewnętrznego z zewnętrznym, tranzytowym systemem drogowym i kolejowym.

Szczególnie istotnym rozwiązaniem dla poprawy ochrony środowiska jest system monitoringu środowiska naturalnego, czyli jakościowe i ilościowe pomiary stanu tego środowiska. Monitoring taki stanowi bardzo ważną podstawę do analiz i decyzji dotyczących ochrony środowiska.

8.2. Niskoemisyjny tabor autobusowy

Ochrona środowiska w aspekcie transportu zbiorowego to przede wszystkim powszechne wykorzystanie transportu zbiorowego zamiast własnego samochodu w dojazdach do pracy, szkoły oraz do ośrodków miejskich. Cel ten osiągnąć można poprzez działania zmierzające do stałego wzrostu jakości systemu komunikacji publicznej.

Oszczędny transport publiczny to również wykorzystanie autobusów o pojemności odpowiedniej do natężenia ruchu pasażerów na danej trasie o danej porze dnia. Przekłada się to między innymi na zużycie paliwa przez pojazd – oszczędności dla przewoźnika oraz mniejszą emisję zanieczyszczeń do atmosfery.

Równie ważna jest kwestia paliw stosowanych do napędu pojazdów komunikacji zbiorowej. W 1990 roku, w UE wprowadzono normę emisji spalin EURO, którą zaczęto stosować w silnikach nowo produkowanych pojazdów, w tym w autobusach. Co kilka lat normy emisji spalin EURO są zaostrzane. Obecnie, poziom emisji szkodliwych substancji emitowanych przez nowoczesne silniki autobusowe EURO-3 i EURO-4 jest niski. Bardziej ekologiczne paliwa od oleju napędowego, to biodiesel lub gaz ziemny (CNG). W Polsce, m.in. w Rzeszowie i we Wrocławiu, wykorzystuje się gaz CNG. Do jego zastosowania przymierza się Warszawa oraz Słupsk. Stosowanie paliwa CNG wymaga jednak kosztownych inwestycji w postaci stacji tankowania oraz prac dostosowawczych budynków zajezdni, w których prowadzona jest obsługa autobusów.

Ciekawym pomysłem wydaje się także zastosowanie napędu alternatywnego – na przykład napędu elektrycznego, wodorowego, czy hybrydowego. Autobusy elektryczne, oprócz zerowej emisji spalin, charakteryzują się również najniższą emisją hałasu, co jest szczególnie istotnie w miejscach wypoczynku i w strefach ruchu pieszego.

Przyjazna dla środowiska komunikacja publiczna, z pełnym priorytetem, a także z wprowadzoną integracją biletową może skutecznie pokazać, że jest w stanie doskonale przenosić potoki pasażerskie pomiędzy osiedlami, do centrum miast, do sąsiednich miejscowości a także do szkół czy miejsc pracy.

Tak funkcjonujący transport publiczny może przyczynić się do:

- wzrostu średniej prędkości pomiędzy przystankami,
- skrócenia czasu przejazdu na danym odcinku,
- zwiększenia udziału transportu publicznego w ruchu miejskim,
- zmniejszenia ruchu pojazdów indywidualnych, szczególnie w centrum miasta,
- zmniejszenia emisji zanieczyszczeń w obszarach silnie zurbanizowanych.

W celu znaczącego poprawienia ochrony środowiska naturalnego przed emisją zanieczyszczeń i hałasem komunikacyjnym niezbędne jest jednoczesne zrealizowanie kilku zadań:

- zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowego (i motocyklowego) transportu indywidualnego, poprzez rozwój i usprawnienie systemu transportu publicznego i jego infrastruktury,
- zwiększenie liczby pojazdów o mniejszej emisji spalin,
- zwiększenie liczby pojazdów, których eksploatacja charakteryzuje się niższym hałasem,
- poprzez usprawnienie systemu komunikacyjnego.

Zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowej (i motocyklowej) poprzez promocję powszechnego wykorzystania transportu publicznego w codziennych dojazdach do centrum miasta, do miejsca pracy lub nauki zamiast samochodami lub motocyklami może przynieść efekty ekologiczne. Przyjmując, że w jednym samochodzie podróżuje średnio 1,5 osoby można stwierdzić, że jeden autobus równoważy 14 samochodów osobowych. Pokazuje to, o ile transport publiczny zmniejsza natężenie ruchu oraz o ile zmniejsza wielkość emisji spalin do środowiska naturalnego. W tym kontekście bardzo atrakcyjną możliwością jest rozpropagowanie zasady „Parkuj i Jedź” w oparciu o sieć parkingów na obrzeżach miast takich jakDębica, które będą dobrze skomunikowane transportem publicznym.

W celu zapewnienia konkurencyjności transportu publicznego wobec transportu indywidualnego należy położyć nacisk na jakość publicznych usług przewozowych i ich koszt. O jakości transportu publicznego decydują m.in.:

- punktualność,
- czas przejazdu,
- dostępność i zasięg sieci komunikacyjnej transportu publicznego,
- komfort podróżowania.

8.3. Edukacja ekologiczna

Skuteczna ochrona środowiska wymaga udziału wszystkich podmiotów wywierających wpływ na sposób i intensywność korzystania ze środowiska, w tym przede wszystkim udziału społeczeństwa. Najważniejsze znaczenie dla proekologicznej postawy jak najszerszej części społeczeństwa ma edukacja ekologiczna oparta na rzetelnej informacji o stanie środowiska naturalnego i działaniach na rzecz jego ochrony oraz umiejętność komunikowania się z lokalną społecznością.

W Powiecie Dębickim są podejmowane następujące działania w celu wspomagania i rozpowszechniania edukacji ekologicznej:

- tworzenie tras edukacyjnych
- tworzenie ścieżek przyrodniczo- leśnych
- tworzenie ścieżek spacerowych
- tworzenie ścieżek przyrodniczych
- tworzenie ścieżek dydaktycznych

Pozostałe działania związane z promowaniem ekologii:

- edukacja ekologiczna w zakresie kształtowania postaw konsumentów sprzyjających osiąganiu efektów ekologicznych
- rozwijanie edukacji ekologicznej na wszystkich poziomach szkolnictwa
- współpraca instytucji publicznych z pozarządowymi organizacjami ekologicznymi
- propagowanie zagadnień ochrony ekosystemów, ochrony krajobrazu, kształtowanie norm zachowań sprzyjających ochronie różnorodności biologicznej
- wspieranie jednostek zarządzających cennymi przyrodniczo obszarami chronionymi w zakresie: organizowania wystaw o charakterze edukacyjnym, działalności w zakresie muzealnictwa o charakterze przyrodniczym, rozwoju ścieżek edukacyjnych w terenie, organizacji wykładów i prelekcji, współpracy z innymi placówkami naukowo-dydaktycznymi.

8.4. Stan ochrony środowiska naturalnego Powiatu Dębickiego

Aktualny stan ekologiczny Powiatu Dębickiego oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

A. Dokumenty na poziomie wojewódzkim

1. Raport o stanie środowiska w Województwie Podkarpackim w 2012 roku, Rzeszów 2011.
2. Strategia rozwoju województwa- podkarpackie2020, Rzeszów 2013.
3. Program ochrony środowiska województwa podkarpackiego na lata 2012- 2015 z perspektywą do 2019 roku, Rzeszów, 2013.
4. Plan gospodarki odpadami dla województwa podkarpackiego, Rzeszów 2012.
5. Lista przedsięwzięć priorytetowych Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Rzeszowie na 2012 rok.

B. Dokumenty na poziomie powiatowym

1. Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Dębickiego na lata 2008-2011 z uwzględnieniem lat 2012-2015, Dębica 2008.
2. Plan Gospodarki Odpadami dla Powiatu Dębickiego na lata 2008- 2011 z uwzględnieniem lat 2012- 2019, Dębica 2008.

C. Dokumenty na poziomie gminnym

1. Program Ochrony Środowiska wraz z Planem Gospodarki Odpadami dla Gminy Dębica na lata 2009- 2012 z perspektywa do roku 2016, 2009.
2. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Pilzno na lata 2008- 2011 z uwzględnieniem lat 2012-2015, 2009.
3. Plan Gospodarki Odpadami na lata 2010- 2013 dla Gminy Czarna, 2010.
4. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Jodłowa, 2005.
5. Program Ochrony Środowiska wraz z planem gospodarki odpadami dla Związku Gmin Dorzecza Wisłoki, 2004.
6. Program usuwania wyrobów zawierających azbest na terenie gminy Dębica.
7. Program usuwania azbestu oraz wyrobów zawierających azbest dla Gminy Brzostek wraz z inwentaryzacją obiektów w terenie, 2011
8. Program oczyszczania miasta i gminy Pilzno z azbestu w latach 2012- 2032.
9. Gminny program usuwania wyrobów zawierających azbest z terenu Gminy Jodłowa na lata 2011- 2032
10. Program usuwania azbestu i wyrobów zawierających azbest z terenu gminy Żyraków, 2012.

O stanie jakości powietrza atmosferycznego na terenie Powiatu Dębickiego decydują takie czynniki jak:

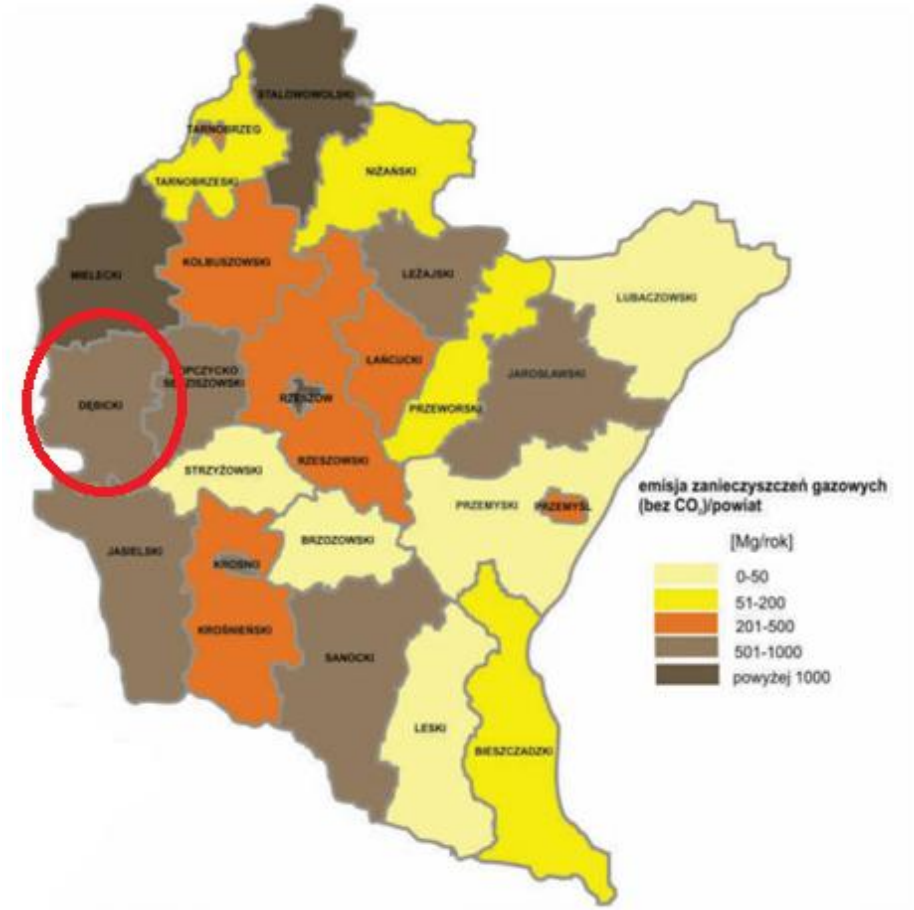
- emisja zanieczyszczeń z zakładów przemysłowych,
- emisja zanieczyszczeń z lokalnych kotłowni i gospodarstw indywidualnych, w tym także zdarzające się incydentalnie spalanie odpadów w tych obiektach.

Tabela 22. Emisja zanieczyszczeń w Powiecie Dębickim

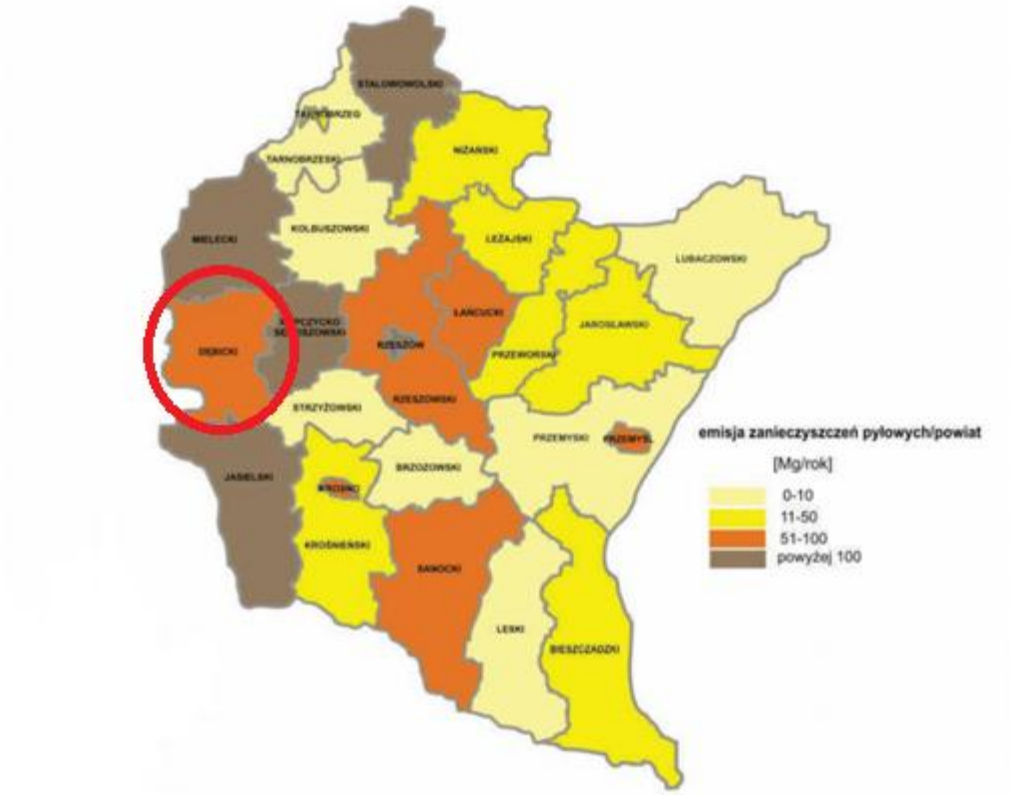
Powiat Dębicki (dane na rok 2007)	SO_2	NO_2	C_6H_6	pył zawieszony PM 10
	2,7 µg/m^3	10, 4 µg/m^3	1,9 µg/m^3	29,2 µg/m^3

Źródło: Wojewódzka baza informacji o korzystaniu ze środowiska

Rysunek 8. Emisja zanieczyszczeń gazowych w województwie podkarpackim(podział na powiaty)



Rysunek 9. Emisja zanieczyszczeń w województwie podkarpackim(podział na powiaty)



8.5. Zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego

Do największych zakładów, z których emisja zanieczyszczeń wpływa na jakość powietrza w Powiecie Dębickim należą:

- TC „DĘBICA” S.A.
- Tikkurila Coatings Sp. z o. o.
- Zakład Energetyczny i Ochrony Środowiska ENERGOEKO Sp. z o.o.
- Zakłady Tworzyw Sztucznych „ERG” S.A.

Trzeba podkreślić, że to właśnie zakłady przemysłowe znajdujące się w powiecie dębickim są najbardziej uciążliwe dla środowiska województwa podkarpackiego i jest ich najwięcej.

8.6. Emisja hałasu do środowiska

Przez teren Powiatu Dębickiego przebiega: droga krajowa Nr 4 i73, droga wojewódzka nr 985 a także odcinek autostrady A4.To na nich właśnie odbywa się ruch o największym natężeniu. Wzmożony ruch związany jest dodatkowo z przejazdami tranzytowymi. Jednocześnie wzrost liczby pojazdów uczestniczących w ruchu wiąże się z problemami w płynności przejazdów. Na uciążliwości spowodowane hałasem komunikacyjnym wpływa również nienajlepszy stan techniczny dróg. Z dokonanych obliczeń i obserwacji w mieście Pilzno wynika, że hałas komunikacji drogowejjest przekroczony w pobliżu drogi krajowej nr 4 i 73. Obserwacje prowadzono w porze dnia i nocy, dla każdej z nich poziom hałasu został przekroczony.

Ograniczenie poziomu hałasu komunikacyjnego można osiągnąć poprzez budowę nowych obwodnic dla miast i dróg szybkiego ruchu oraz budowę ekranów akustycznych przy drogach w miejscach uciążliwych dla mieszkańców.

8.7. Pozostałe elementy ochrony środowiska

Zgodnie z Powiatowym Planem Gospodarki Odpadami planowane jest zmniejszenie ilości odpadów komunalnych ulegających biodegradacji unieszkodliwionych przez składowanie. Celem planów gospodarki odpadami jest, aby zaistniał i zadziałał system zbiórki i przeróbki odpadów, który zapewni przestrzeganie obecnie obowiązujących przepisów ustawy o odpadach oraz polityki ekologicznej państwa. Ważnym zagadnieniem jest zamykanie składowisk, które nie spełniają wymogów prawnych lub których pojemność się wyczerpała. Wg WPGO, składowiska działające na terenie Powiatu, jakie mają być stopniowo zamykane, to

- Jodłowa w 2020,

- Paszczyna w 2021,

- Strzegocice w 2013.

Docelowym składowiskiem ZZO Kozodrza – Paszczyna - Mielec ma być obiekt w Kozodrzy (po zamknięciu wszystkich w/w składowisk).

8.8. Rola Planu Transportowego

Plan Transportowy może wspomagać dalsze zmniejszanie poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych poprzez promowanie działań, mających na celu:

- rozwój istniejącej sieci pomiarowej, jakości powietrza w mieście
- poprawę, jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,
- popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego),
- promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej,
- wprowadzenie strefy płatnego parkowania w centrum miasta,

- stworzenie nowych parkingów w celu wprowadzenia parkingów „Parkuj i Jedź” na obrzeżach miasta,
- eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe),
- działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu),
- modernizacje dróg i ulic oraz rozbudowę obwodnic i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów gęstej zabudowy,
- poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji miejskiej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO),
- ograniczenie indywidualnego ruchu samochodów w centrum miasta na rzecz komunikacji zbiorowej,
- poprawę inżynierii ruchu dla uzyskania płynności ruchu miejskiego np. poprzez synchronizację sygnalizacji świetlnej,
- zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.

Plan Transportowy omawia charakterystykę ogólną obszaru oraz jego charakterystykę komunikacyjną, a także zasady organizacji rynku przewozów. Dokument wskazuje istotne – z punktu widzenia zapewnienia ciągłości wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej – połączenia pośród istniejącej sieci komunikacyjnej obszaru.

Plan Transportowy stanowi więc jedynie ocenę istniejącej sieci komunikacyjnej, ze wskazaniem sposobu efektywnego jej wykorzystania oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego; jest to więc dokument wtórny wobec wcześniej obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych zarówno jednostek samorządu terytorialnego (województw, powiatów, gmin), jak i urzędów administracji centralnej (jak np. Główna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad czy Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie) i nie ustala ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, mogących oddziaływać na środowisko.

9. Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

Zgodnie z Ustawą o Publicznym Transporcie Zbiorowym rolą organizatora transportu zbiorowego jest między innymi (art. 15 pkt 1) zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w zakresie:

- standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
- systemu informacji dla pasażera.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, pasażer powinien zostać także poinformowany o następujących aspektach funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego:

1. Rozkłady jazdy

2. Obowiązujące opłaty za przejazd

3. Obowiązujące uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego

4. Regulamin przewozu osób środkami publicznego transportu zbiorowego.

   Aby spełnić wymogi zawarte w punktach 1-4, stosowne informacje podawane będą pasażerom zarówno na dworcach autobusowych – przede wszystkim w głównych miejscach przesiadkowych – jak i na stronach internetowych przewoźników oraz Organizatora transportu.

5. Możliwość skorzystania z węzłów przesiadkowych – z uwzględnieniem różnego rodzaju środków transportu (transport intermodalny).

Ważnym elementem komunikacji publicznej jest jakość obsługi pasażera jeszcze przed odbyciem podróży. Pasażer ma możliwość pozyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz innych informacjach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego. Powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest udostępnianie takich informacji w Internecie. Innym rozwiązaniem jest tworzenie punktów obsługi pasażera, w zakresie:

- uzyskania informacji dotyczących funkcjonowania komunikacji zbiorowej;
- zapoznania się z możliwościami dotarcia do celu podróży, a w przypadku braku połączenia bezpośredniego także z możliwości dogodnych przesiadek;
- zapoznania się z obowiązującą taryfą i dokonać zakupu różnego rodzaju biletów;
- uzyskania informacji się o aktualnych zmianach w komunikacji;
- uzyskania podstawowych informacji turystycznych dotyczących regionu.

Punkty obsługi pasażera powinny być zlokalizowane w kluczowych rejonach powiatu, przede wszystkim w Dębicy niezależnie od tego informacje w zakresie transportu publicznego można uzyskać na dworcach PKP i dworcach PKS.

Poprzez funkcjonowanie punktów obsługi pasażera komunikacja publiczna staje się bardziej przyjazna dla pasażera, pomaga mu się przemieszczać, udziela niezbędnych informacji oraz kompleksowej obsługi pasażerskiej.

System Informacji Pasażerskiej obejmuje całość informacji pozwalających użytkownikom komunikacji publicznej na swobodne poruszanie się po obszarze objętym usługami transportowymi. W skład tego systemu wchodzą zazwyczaj dwa elementy: informacje stałe (statyczne) oraz informacje zmienne (dynamiczne).

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

- mapę układu linii komunikacyjnych
  - dla dni powszednich
  - dla dni świątecznych
  - dla komunikacji nocnej
- rozkłady jazdy konkretnych linii
- rozkłady linii dla poszczególnych przystanków
- dodatkowe informacje przesiadkowe
- informacje o planowych zmianach w rozkładach (podawane z wyprzedzeniem).

Dynamiczny system informacji pasażerskiej to rozwiązanie nowoczesne, stosowane zwykle w większych węzłach komunikacyjnych bądź w obszarach dużego natężenia ruchu komunikacji publicznej. Umożliwia on przedstawianie (wyświetlanie) zmiennej informacji o ruchu taboru w czasie rzeczywistym, tj. z uwzględnieniem faktycznych odchyleń ruchu na trasach spowodowanych różnorodnymi czynnikami zewnętrznymi (pogoda, korki, wypadek itd.). Zainstalowanie takiego systemu informacji pasażerskiej planowane jest w perspektywie długofalowej.

Przykładowa konfiguracja takiego systemu wygląda następująco:

- urządzenia nadawcze GPS zainstalowane w autobusach
- komputer centralny:
  - zbiera informacje z autobusów
  - na podstawie wbudowanych algorytmów wylicza oczekiwane, realne czasy dojazdów do ustalonych miejsc
  - porównuje obliczone czasy z obowiązującym rozkładem jazdy
  - podaje niezbędne informacje na stanowisko operatorskie/dyspozytorskie oraz do serwera komunikacyjnego
- serwer komunikacyjny:
  - wyświetla informację zbiorczą w miejscu ogólnodostępnym, jak pokazano na przykładzie poniżej
  - wyświetla informację indywidualną, dla poszczególnych przystanków/stanowisk odjazdu
  - wyświetla informacje specjalne, zgodnie z dyspozycją operatora systemu.

Stosowanie nowoczesnych technologii informatycznych w transporcie, rozumiane jako tworzenie inteligentnych systemów transportowych pozwolić może na zmniejszenie zatłoczenia dróg, zwiększenie bezpieczeństwa podróży, ułatwienie dostępu do informacji o transporcie. Ich różnorodność jest efektem rozwoju elektroniki oraz informatyki. Ze względu na zastosowanie można wyróżnić pięć grup tych systemów:

1. Systemy zarządzania ruchem - oparte na zaawansowanych technologiach elektronicznych:
   - optymalizują działanie urządzeń drogowych (np. sieci sygnalizacji świetlnej),
   - umożliwiają m.in. selektywne ustalanie priorytetów dla pojazdów (uprzywilejowanych oraz transportu publicznego),
   - zwiększają przepustowości skrzyżowań, chronią pieszych na przejściach, badają poziom zanieczyszczenia powietrza,
   - wspomagają wykrywanie zdarzeń na drogach (kolejki pojazdów, wypadki, awarie infrastruktury drogowej) oraz kontrolę prędkości,
   - informują o wolnych miejscach na pobliskich parkingach (blisko nich, ale i z odległości kilkuset metrów),
   - wspomagają ograniczanie prędkości w pojazdach, poprzez zamontowanie elektronicznych urządzeń, wymuszających aż do fizycznego oddziaływania na silnik czy układ hamowania, ograniczenie prędkości do dozwolonej przez drogowe sygnalizatory,
   - ograniczają penetrację tkanki miejskiej przez urządzenia, również montowane w pojazdach, umożliwiające, lub nie, wjazd na określony teren (np. ochrona centrum miasta w postaci słupków, chowających się pod jezdnię, gdy nadjeżdżający pojazd ma uprawnienie do wjazdu),
2. Systemy wspomagające pobieranie opłat związanych z transportem zbiorowym oraz z korzystaniem z infrastruktury (np. parkingi, a także wjazd do strefy ograniczonego ruchu):
   - umożliwiają odejście od tradycyjnego wnoszenia opłat za przejazd za pomocą gotówki,
   - sprowadzają się do stosowania biletów elektronicznych (dotykowych i bezstykowych), a także „elektronicznych portmonetek" - płatniczych kart mikroprocesorowych; systemy te zazwyczaj zintegrowane są z innymi systemami: bankowymi, telefonicznymi.
3. Systemy zarządzania transportem zbiorowym:
   - umożliwiają operacyjne monitorowanie wielu funkcji, np. tras i rozkładów jazdy, rzeczywistego położenia pojazdów, sterowania priorytetem w ruchu; odbywa się to w oparciu o system GPS,
   - podróżni, którzy chcą kontynuować podróż taksówką, mają możliwość przywołania jej z pojazdu, w którym akurat się znajdują; daje to możliwość prowadzenia usług typu „od drzwi do drzwi"; zgłoszenie przez pasażera potrzeby zmiany trasy oraz ustalenie nowej odbywa się na bieżąco w ramach kontaktu kierowca-centrum sterowania.
4. Systemy wspomagające systemy informacji pasażerskiej:
   - umożliwiają podawanie podróżnym na bieżąco wszelkich, potrzebnych im informacji, zarówno wewnątrz pojazdu, jak i na przystankach: o zmianach tras czy rozkładów jazdy, spóźnieniach, najszybszych możliwościach kontynuowania podróży innymi środkami, dostęp do tych informacji może być realizowany z różnych miejsc (dom, biuro, ulica) w różny sposób (telefon, faks, internet),
   - w celu odnajdywania drogi w nieznanym terenie (w obcym dużym mieście) stosowany jest podczas jazdy system nawigacji (GPS oraz elektroniczna mapa na płytach CD-ROM).

5. Systemy służące zarządzaniu bezpieczeństwem ruchu i systemami ratunkowymi - pozwalają na szybką reakcję, szczególnie w warunkach dużego zatłoczenia (uruchomienie służb ratunkowych oraz „korytarzy" dla pojazdów uprzywilejowanych); połączenie urządzeń alarmowych w pojeździe z ogólnym systemem pomocy podnosi poziom bezpieczeństwa podróżnych. Istnieją również systemy monitorowania wnętrz pojazdów oraz przystanków (kamery).

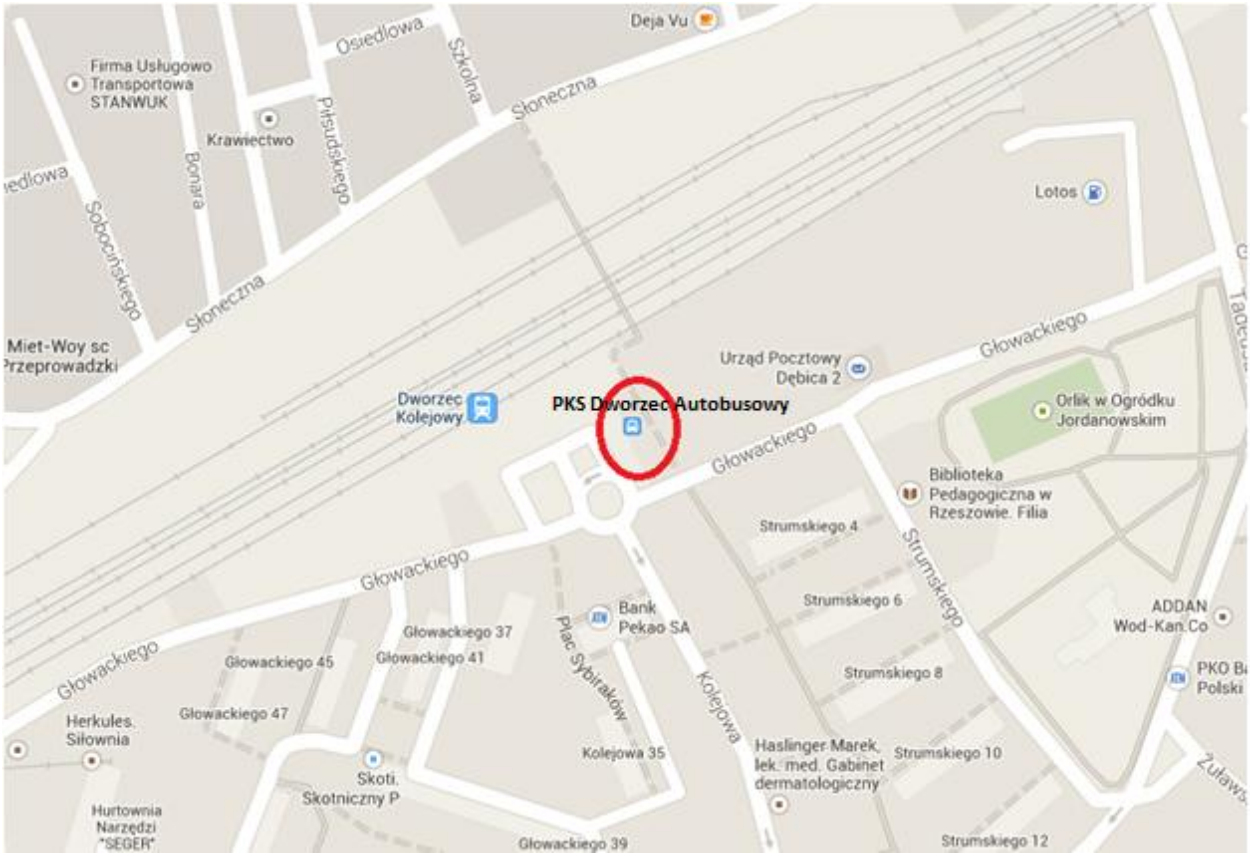
10. Węzły przesiadkowe

Pod pojęciem strategiczny węzeł przesiadkowy należy rozumieć miejsce, w którym następuje intensywne przesiadanie się pasażerów transportu publicznego. Przesiadki w węzłach obejmują szereg różnych środków transportu, jak bus, kolej czy autobus. W systemie transportu publicznego w Powiecie Dębickim można wskazać 3 węzły przesiadkowe:

- **PKS Dworzec Autobusowy w Dębicy**

Dworzec autobusowy stanowi istotny węzeł przesiadkowy chociażby ze względu swojego położenia w centrum miasta, sąsiedztwa z dworcem PKP i ilości przesiadek. Taka siatka połączeń umożliwia mieszkańcom i użytkownikom transportu dogodny dojazd do pracy, szkoły, a także miejsc użyteczności publicznej.

Mapa 12. PKS Dworzec Autobusowy w Dębicy

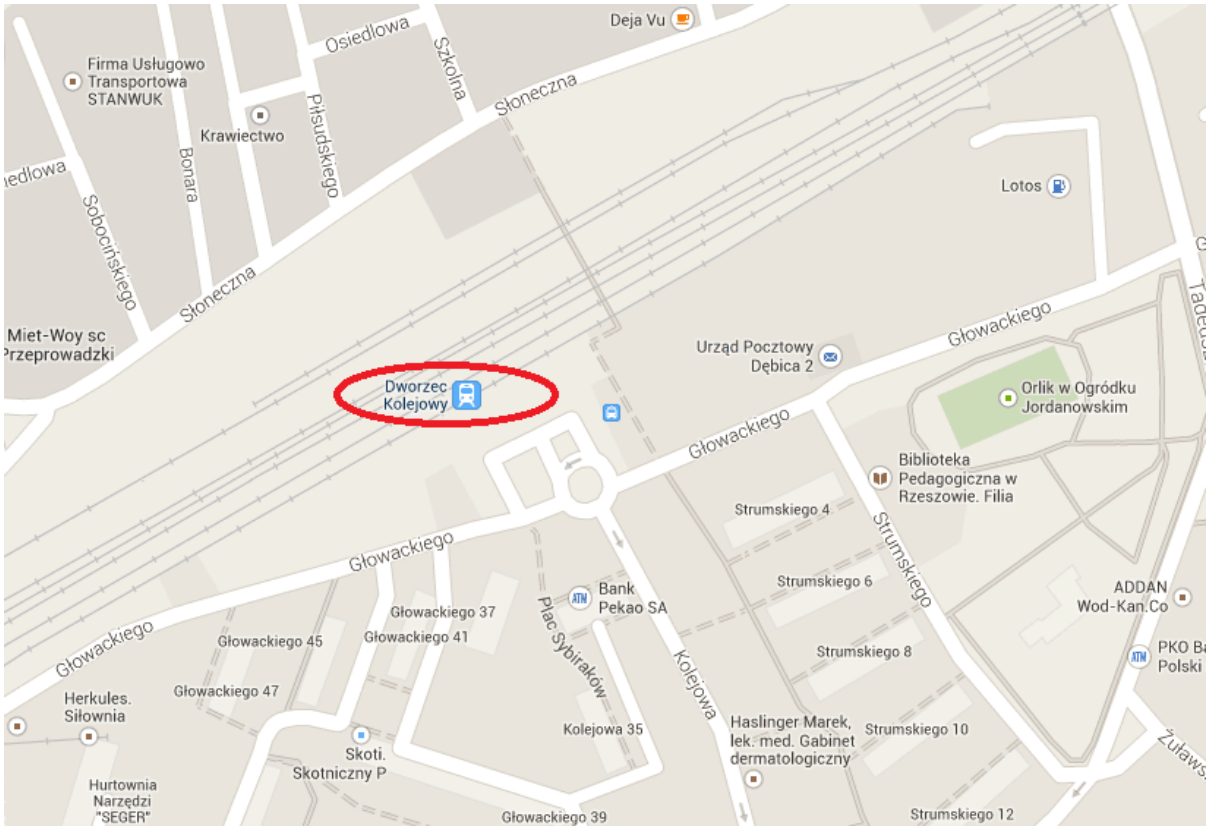


Zdjęcie 1. PKS Dworzec Autobusowy w Dębicy

- **PKP Dworzec Kolejowy w Dębicy**

Pociągi kursują docelowo 65 razy na dobę do miast takich jak Katowice, Kraków, Przemyśl, Rzeszów, Tarnów, Zamość. W bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się Dworzec Autobusowy, z którego odjeżdżają autobusy do pozostałych rejonów miasta, poszczególnych miejscowości położonych na terenie powiatu i poza nim.

Mapa 13. PKP Dworzec Kolejowy w Dębicy



Zdjęcie 2. PKP Dworzec Kolejowy w Dębicy

Bezpośrednie sąsiedztwo dworca autobusowego z dworcem kolejowym w Dębicy to duże ułatwienie w stworzeniu jednego zintegrowanego węzła przesiadkowego. Zbudowanie takiego intermodalnego węzła komunikacyjnego integrującego transport kołowy z transportem szynowym byłby bardzo ważnym czynnikiem podnoszącym atrakcyjność transportu publicznego. Warto zatem rozważyć w przyszłości możliwość stworzenia takiego węzła.

Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego można uzyskać poprzez integrację systemu transportu publicznego - autobusów i transportu kolejowego na następujących poziomach:

- **hardware** – dostępności w czasie i przestrzeni do punktów węzłowych, wspólnego użytkowania torów kolejowych przez PKP oraz innych operatorów;
- **software** – systemów informatycznych, zarządzania przewozami, zarządzania ruchem;
- **orgware** – koordynacji linii oraz rozkładów jazdy;
- **finware** – wspólnego systemu taryfowego i biletowego.

Integracja transportu zbiorowego stwarza nowe możliwości dla organizatora i samego pasażera.

Zróżnicowanie rodzajów przewozów i odległości wymaga koordynacji poszczególnych podsystemów oraz gałęzi transportowych. Koordynacja poszczególnych podsystemów i gałęzi transportowych w przewozach pasażerskich to usprawnienie całego cyklu podróży w zakresie:

- współdziałania wszystkich elementów składowych realizacji potrzeb przewozowych w ramach pasażerskiego systemu transportu;
- integracji z innymi podsystemami i gałęziami transportu, co pozwala na spełnienie oczekiwań pasażera co do punktualnego i szybkiego dotarcia do celu podróży.

Oczekiwane przez pasażerów punktualność i szybkość podsystemów i gałęzi transportowych powinny być zapewnione przez intermodalność i intermodalność transportową.

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju obowiązujących w Unii Europejskiej podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w proporcji 75 % transport publiczny - 25 % transport indywidualny. Jednak biorąc pod uwagę rzeczywistą sytuację ruchu - powszechne dążenie do posiadania samochodów prywatnych, jako minimalne proporcje przyjmuje się podział 50 % - 50 %.

Zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej, można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności. Oprócz usprawnienia komunikacji zbiorowej należy zintegrować transport publiczny z transportem indywidualnym także poprzez tworzenie wspólnej infrastruktury:

- terminali intermodalnych (przesiadkowych, węzłowych);
- parkingów P&R;
- systemu informacji i zarządzania ruchem;
- systemu ścieżek rowerowych.

Obydwa rodzaje transportu powinny się wspomagać, a nie wchodzić z sobą w konflikt.

Integracja transportu publicznego i indywidualnego powinna opierać się także na systemie Park&Ride - czyli na systemie, gdzie pasażer podjeżdża swoim samochodem do danego miejsca na obrzeżu miasta lub do miejsca w pobliżu centrum i dalszą podróż odbywa środkami komunikacji publicznej. Dębica jest zbyt małym miastem, by system ten funkcjonował z korzyścią dla mieszkańców, jednak mógłby on być atrakcyjny dla przyjezdnych oraz dla turystów, szczególnie turystów jednodniowych.

Realizacja Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego w Powiecie Dębickim przyczyni się do zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu publicznego poprzez:

- usprawnienie jego funkcjonowania,
- wykształcenie nowoczesnych i wygodnych węzłów integracyjnych oraz punktów obsługi pasażera,
- skrócenie czasów podróży,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- podniesienie komfortu podróżowania, estetyki i czystości pojazdów,
- zwiększenie liczby pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych,

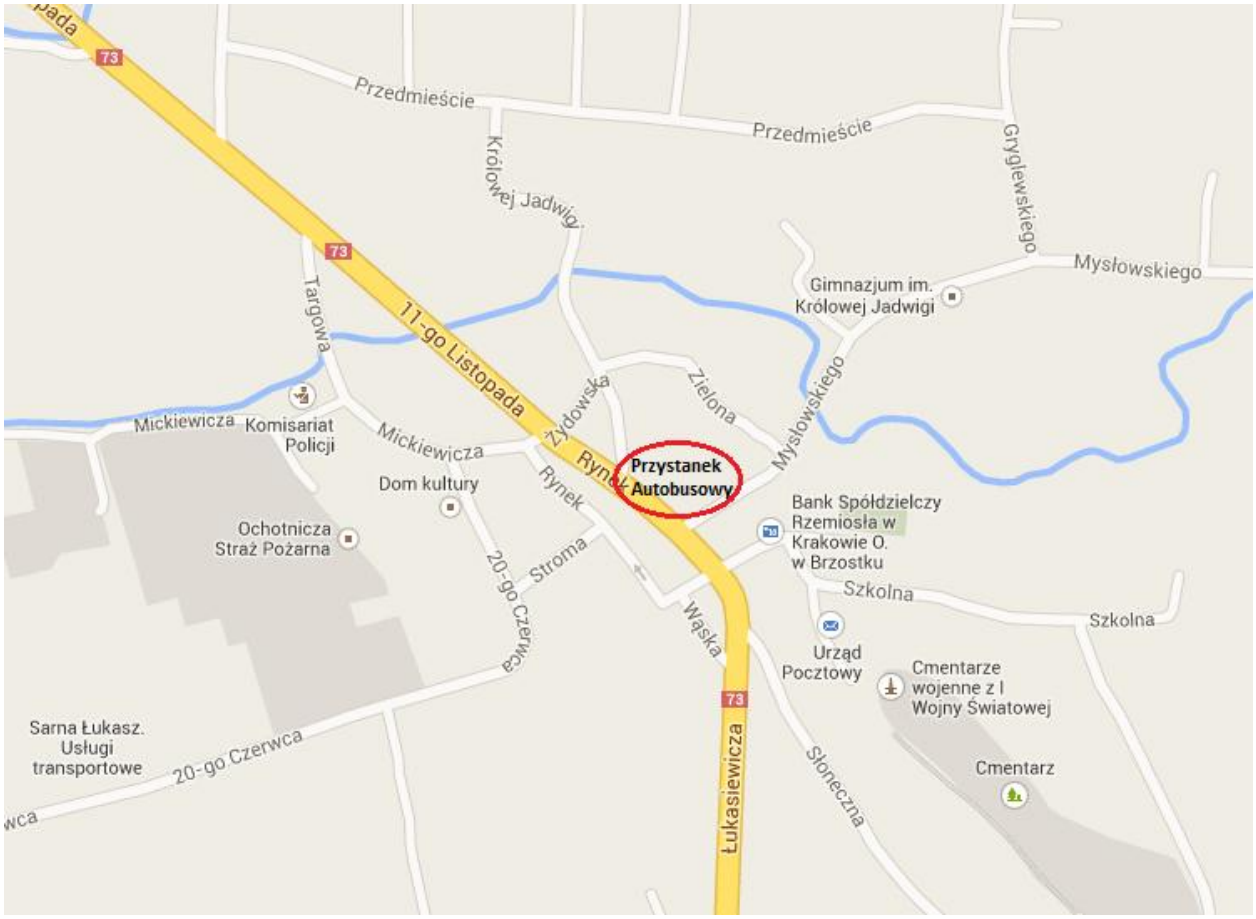
- realizacji sytemu parkingów „Park & Ride",
- wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań taryfowo-biletowych,
- stabilny system finansowania transportu publicznego.

Wymienione wyżej węzły przesiadkowe są strategiczne nie tylko ze względu na swoje położenie w powiecie, lecz także dlatego że w ich obrębie znajdują się szkoły, zakłady pracy i miejsca użyteczności publicznej, z których korzystają mieszkańcy powiatu. Z tego punktu widzenia istotne jest również posiadanie przez każdy z wyżej wymienionych węzłów połączeń, wychodzących poza obszar powiatu. Biorąc pod uwagę prognozy życia ludności (znajdujące się w rozdziale 2.1 PT) zamieszkującej teren Powiatu Dębickiego, wskazane wyżej węzły są wystarczające dla potrzeb i liczby osób korzystających z komunikacji publicznej.

- **Przystanek autobusowy Brzostek- Rynek**

Przystanek autobusowy położony jest przy drodze krajowej nr 73 w samym centrum miasta Brzostek. Stanowi on istotny punkt przesiadkowy zarówno dla mieszkańców miasta jak i gminy Brzostek, którzy przemieszczają się z i do Dębicy, a także do miejscowości położonych na trasie autobusu w obrębie gminy i powiatu.

Mapa 14. Przystanek Autobusowy Brzostek- Rynek

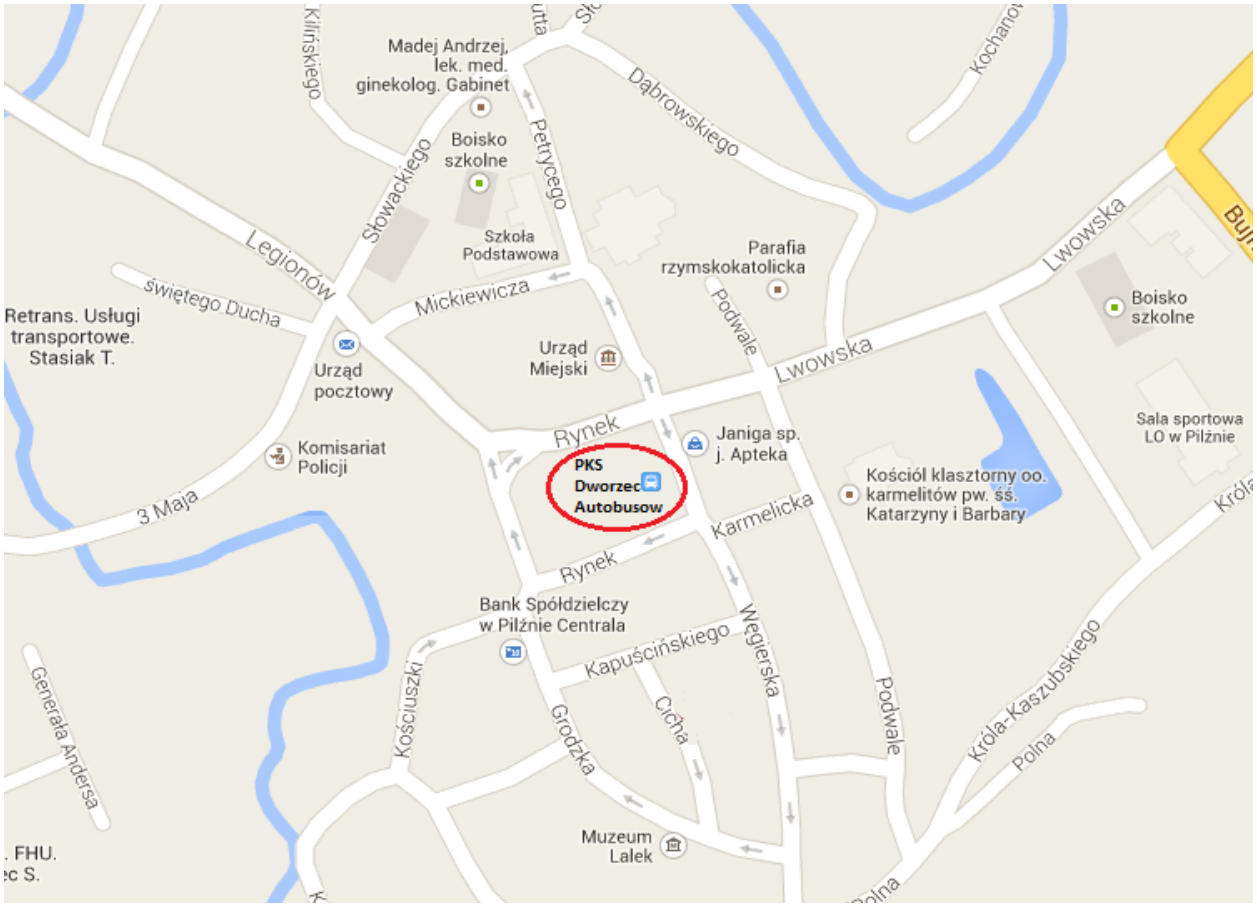


Zdjęcie 3. Przystanek Autobusowy Brzostek- Rynek

- **PKS Dworzec Autobusowy w Pilźnie**

Dworzec autobusowy w Pilźnie położony jest w samym centrum miasta w niedalekiej odległości od drogi krajowej nr 73. Ma on istotne znaczenie dla mieszkańców miasta i gminy Pilzno. Jest znaczącym punktem przesiadkowym w powiecie ponieważ umożliwi dojazd do siedziby powiatu tj. miasta Dębica jak i do miejsc położonych poza terenem powiatu.

Mapa 15. PKS Dworzec Autobusowy w Pilźnie



Zdjęcie 4. PKS Dworzec Autobusy w Pilźnie

11. Zasada organizacji rynku przewozów oraz struktura właścicielska podmiotów realizujących transport publiczny

11.1. Określenie trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego

Przepisy nowej ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym* rozróżniają pojęcia operatora i przewoźnika. Zgodnie z definicją ustawową **operatorem publicznego transportu zbiorowego** jest samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie. **Przewoźnikiem** jest natomiast przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym- na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 8 ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym* do zadań organizatora (w naszym przypadku- Starosty Dębickiego) należy przygotowanie i przeprowadzenie postępowania zmierzającego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Sposób przeprowadzenia takiego postępowania regulują przepisy Oddziału 2 omawianej ustawy.Na podstawie art. 19 ust. 1**wybór operatora** może nastąpić w jednym z następujących trybów:

- ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. *Prawo zamówień publicznych* (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 ze zm.), albo
- ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. *o koncesji na roboty budowlane lub usługi* (Dz. U. Nr 19, poz. 101, ze zm.), albo
- art. 22 ust. 1 ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym*tzn. poprzez bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (mówiąc zaś językiem *Prawa zamówień publicznych*-chodzi o tzw.wybór z wolnej ręki).

Dopuszczalne jest również wykonywanie przewozów przez samego organizatora w formie samorządowego zakładu budżetowego (art. 19 ust. 2).

Podmiot wewnętrzny

Organizator może zawrzeć bezpośredniooumowęw trybie art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, gdy:

1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1.000.000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie albo

2) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo

3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo

4) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, przewidzianych w Prawie zamówień publicznych lub ustawie o koncesjach.

Podmiotem wewnętrznym w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007 jest (art. 2 lit. j rozporządzenia) odrębna prawnie jednostka podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami.

Art. 22 ust. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nakazuje, by umowie zawieranej bezpośrednio na świadczenie usług przewozowych w komunikacji nadać formę koncesji na usługi. Wymogu tego nie stosuje się w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotem wewnętrznym, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego posiada 100 % udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć:

1) linii komunikacyjnej albo

2) linii komunikacyjnych albo

3) sieci komunikacyjnej.

Z uwagi na fakt, że obecnie ani w okresie prognozowanym w planie transportowym Starostwo Powiatowe w Dębicy nie jest 100% właścicielem żadnego PKS-u ani innego przewoźnika pasażerskiego ani nie zamierza takim właścicielem być, dlatego tym bardziej nie może przekształcić takiego przewoźnika w podmiot wewnętrzny.

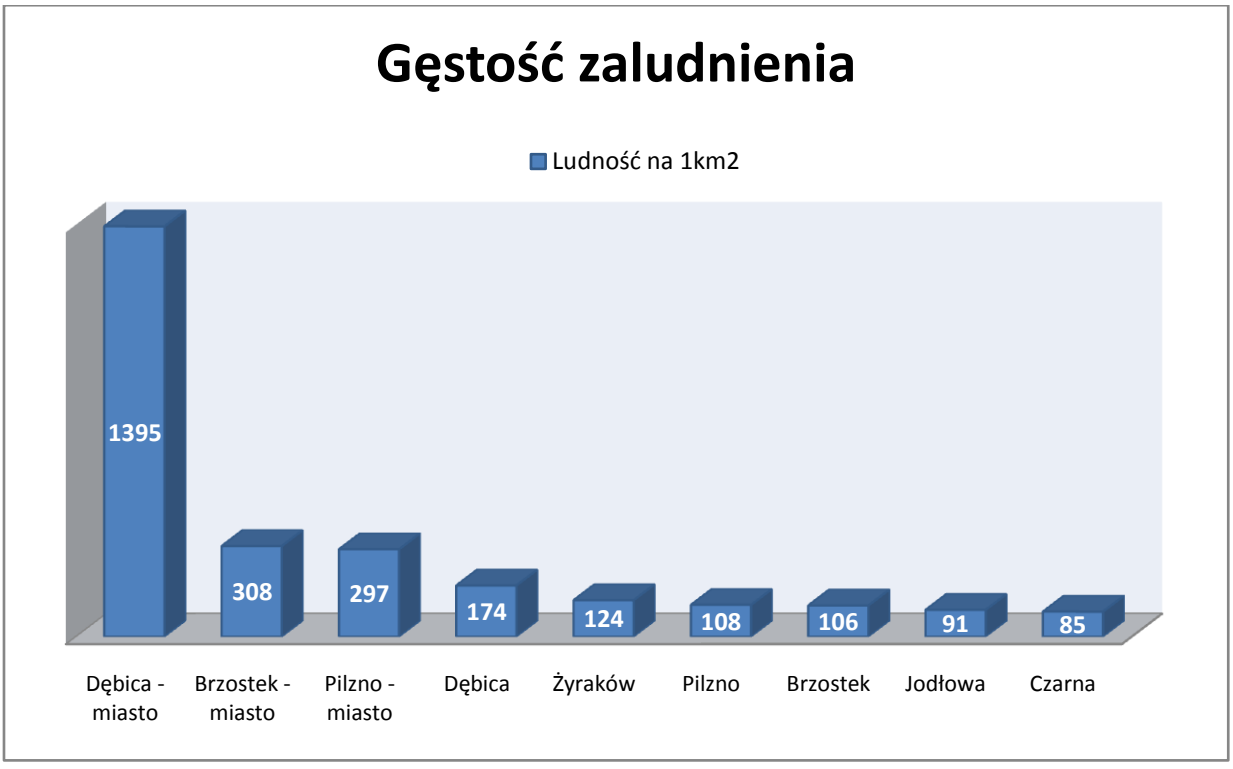
11.2. Struktura właścicielska podmiotów realizujących transport publiczny

Komunikacja publiczna, której linie obsługują oprócz Powiatu Dębickiego również powiaty sąsiednie jest realizowana na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiegooraz Starosty Powiatowego w Dębicy przez pięciu przewoźników autobusowych:

1. PKS w Dębicy S.A.
2. "MONIS" Usługi Transportowe
3. Usługi Transportowe Edward Lipa
4. VEOLIA TRANSPORT Sp. z o.o.
5. Genowefa Zając AGATUR Dębica
6. AG-MA Anna Fediów
7. Bogdan Konieczny, Henryk Konieczny Firma Usługowo-Przewozowa "HESTA" s.c.
8. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Jasło S.A.
9. Artur Olko Adria
10. Firma Handlowo-Usługowa Okarma Rafał
11. Jan Michałowski Prywatna Komunikacja Samochodowa EXPRESS

12. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

Rysynek 10. Gęstość zaludnienia



Powyższy wykres przedstawia gęstość zaludnienia w Powiecie Dębickim z rozróżnieniem na poszczególne gminy wchodzące w skład powiatu. Największa gęstość zaludnienia występuje w miastach powiatu tj. w Dębicy, gdzie na 1 km^2 przypada 1 395 osób, a także w Brzostku i Pilźnie, w których na 1 km^2 przypada odpowiednio 308 i 297osób. Każde z miast położone jest na stosunkowo niewielkiej powierzchni tj. zaledwie 16 km^2 zajmuje Pilzno, aDębica34 km^2. Jedynie Brzostek wyłamuje się z tego

schematu i jego powierzchnia wynosi 123 km^2. W dwóch pierwszych przypadkach tak duża gęstość zaludnienia uwarunkowana jest miejską zabudową i niewielką powierzchnią zajmowaną przez każde z miast.

Najniższa gęstość zaludnienia występuje w gminie Czarna, na 1 km^2 przypada tu 85 osób, a także w gminie Jodłowa, gdzie na 1 km^2 przypada 91 osób. Takie statystyki warunkowane są zarówno istniejącą siecią osadniczą w poszczególnych jednostkach samorządu terytorialnego jak i powierzchnią zajmowaną przez gminy. Jodłowa jest najmniejszą gminą w powiecie pod względem liczby mieszkańców, zamieszkuje ją 5414 osób. Z kolei Czarna jest drugą największą gminą pod względem terytorium w całym powiecie, co przy obecnej liczbie mieszkańców (12 661), sprawia, że gmina ta znalazła się na końcu zestawienia.

Tabela 23. Gęstość zaludnienia w Powiecie Dębickim

Gmina	Gęstość zaludnienia (os/km^2)	Względna gęstość zaludnienia w miastach (zeskalowane do miasta Dębica)	Względna gęstość zaludnienia w pozostałych gminach (zeskalowane do gminy Dębica)
Dębica - miasto	1395	-	-
Brzostek - miasto	308	0,22	-
Pilzno - miasto	297	0,21	-
Dębica	174	-	-
Żyraków	124	-	0,71
Pilzno	108	-	0,62
Brzostek	106	-	0,61
Jodłowa	91	-	0,52
Czarna	85	-	0,49
Średnio Powiat Dębicki	**298,66**	**0,22**	**0,59**

Tabela 24. Liczba przystanków autobusowych w Powiecie Dębickim

Gmina	Liczba przystanków	Liczbaprzystankówna 1km2	Stosunek liczby przystanków do gęstości zaludnienia
Dębica - miasto i gmina	128	0,75	0,08
Brzostek – miastoi gmina	35	0,27	0,08
Pilzno - miasto i gmina	50	0,28	0,12
Żyraków	54	0,49	0,44
Jodłowa	21	0,35	0,23
Czarna	41	0,28	0,48
Średnio Powiat Dębicki	**54,8**	**0,40**	**0,24**

Zamieszczone powyżej tabele przedstawiają szczegółowo dane, które pokazują dostępność infrastruktury komunikacyjnej dla mieszkańców Powiatu Dębickiego. Z danych wynika, że największą gęstością zaludnienia charakteryzuje się miasto Dębica (1395 os/km^2). Ten sam wskaźnik najniższy poziom osiąga w przypadku gminy Czarna (85 os/km^2). Z kolei średnia gęstość zaludnienia w powiecie wyniosła 298,66 os/km^2.

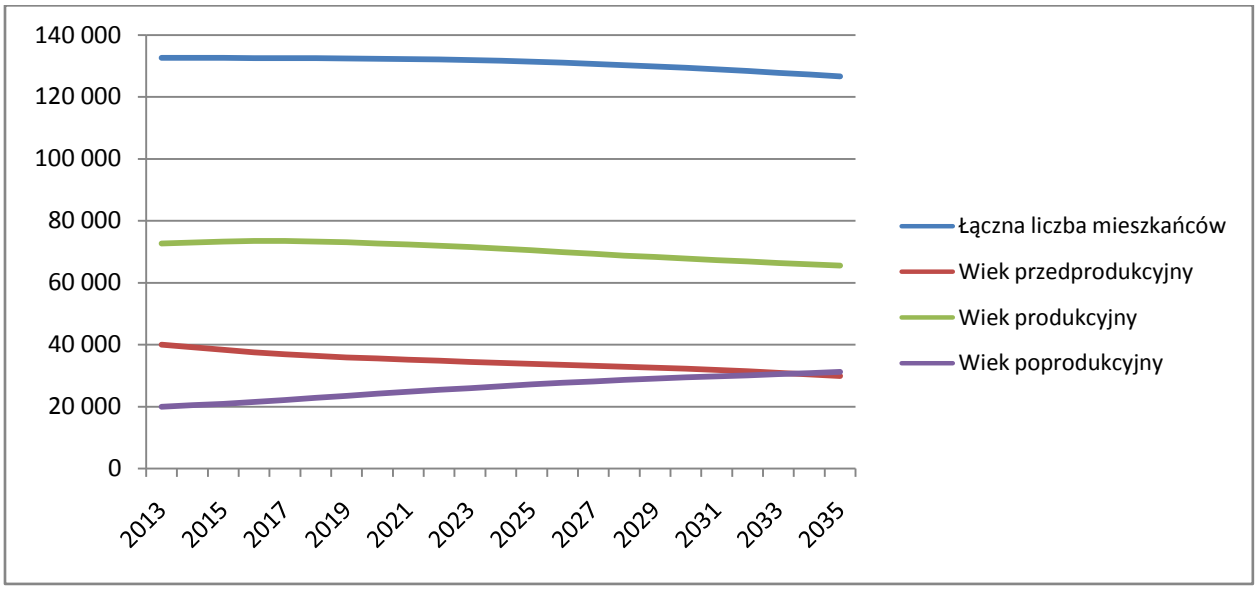
Gęstość sieci przystankowej na terenie powiatu jest zadowalająca i średnio na gminę przypada blisko 55 przystanków. Najwięcej przystanków znajduje się w mieście i gminie Dębica (128), a najmniej w gminie Jodłowa (21). Dane wskazują, że w większości przypadków liczba przystanków odpowiada powierzchni danego obszaru. Wyjątek stanowią miasto i gmina Brzostek oraz miasto i gmina Pilzno, gdzie pomimo dużej powierzchni obszaru, liczba przystanków jest niezadowalająca. Najlepiej pod tym względem wypada miasto i gmina Dębica, gdzie wskaźnik liczby przystanków do powierzchni wyniósł 0,75. Ten sam wskaźnik najgorzej prezentuje się w odniesieniu do gminy Czarna i wynosi zaledwie 0,28. Spowodowane jest to jednak przede wszystkim faktem, że gmina Czarna jest trzecią pod względem powierzchni gminą w Powiecie Dębickim.

Największy wpływ na rozwiązania przestrzenne powiązane z działalnością transportową ma kierunek do i z Dębicy oraz w mniejszym stopniu kierunek do siedziby każdej z gmin, z uwagi na dojazd mieszkańców Powiatu Dębickiego do szkoły i pracy.

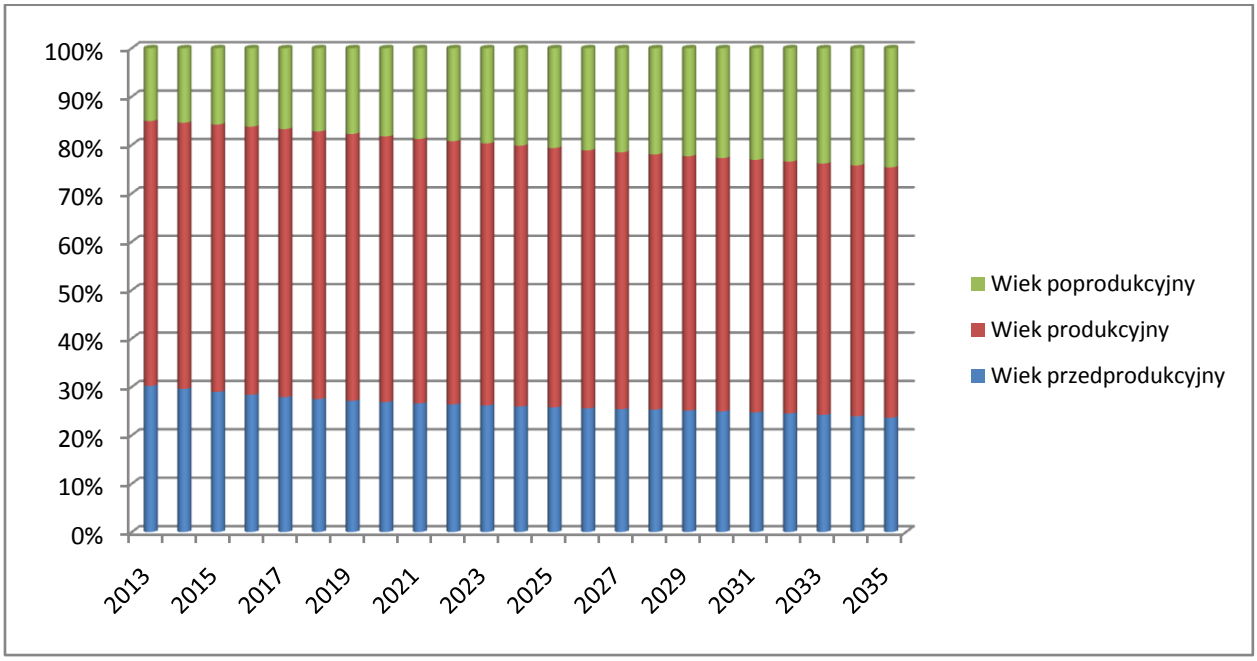
Według danych Głównego Urzędu Statystycznego ludność Powiatu Dębickiego do roku 2035 będzie kształtowała się tak, jak przedstawiono to na poniższym wykresie. Przyjęto podziały wiekowe odpowiadające w przybliżeniu grupom sprzedaży biletów: normalnych, ulgowych oraz emeryckich, innymi słowy: odpowiadające grupom osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym oraz poprodukcyjnym. Jako wartości graniczne poszczególnych grup wiekowych wybrano wartości stosowane w statystyce:

- Uczniowie i studenci: 0-24 lata
- Osoby pracujące: 25-60 lat (kobiety) i 25-65 lat (mężczyźni)
- Emeryci: 60+ (kobiety) i 65+ (mężczyźni)

Rysunek 11. Prognozy życia ludności w Powiecie Dębickim według grup wiekowych do 2035 roku



Rysunek 12. Procentowy udział poszczególnych grup ludności w Powiecie Dębickim do 2035 roku



Podsumowując powyższe wykresy otrzymujemy obraz społeczeństwa, w którym zwiększa się liczba osób w wieku poprodukcyjnym, zaś maleje liczba dzieci przy niewielkich zmianach w grupie osób w wieku produkcyjnym. Zasadnicze przyczyny tej sytuacji to wydłużający się cały czas średni okres trwania życia ludzi, a także bardzo niska dzietność polskich rodzin. Województwo Podkarpackie według Rocznika Demograficznego GUS za rok 2012 ma medianę rożną od krajowej, która wyniosła38,8 lat. Wiek środkowy (mediana), mówiący o tym, że połowa ludności osiągnęła dany wiek, a druga połowa ten wiek już przekroczyła, w województwie podkarpackim z roku na rok jest coraz wyższy. Mediana wieku kobiet w 2012 r. dla województwa podkarpackiego wyniosła 38,2 lat (w 2002 r. – 35,1 lat), a mężczyzn 35,1 lat (w 2002 r. – 31,8 lat). Warto zauważyć, że mediana wieku kobiet i mężczyzn mieszkających w miastach ma większą wartość i wynosi kolejno 42,2 lat i 36,5 lat.

Prognozy ludności są niekorzystne z punktu widzenia rozwoju transportu publicznego:

- Populacja w wieku produkcyjnym (18-59/64) zmniejszy się.
- Nastąpi wzrost ludności w wieku 60+/65+, która nie korzysta regularnie z transportu publicznego a jedynie sporadycznie, gdy zaistnieje konieczność wizyty np. u lekarza.
- Zmniejszenie podaży rąk do pracy proporcjonalnie zmniejszy popyt na usługi transportu publicznego.
- W wyniku spadku dzietności zmniejszy się liczba młodych pasażerów na liniach kursujących ze wsi do miast, a także na liniach dowożących dzieci do szkoły.
- Liczba pasażerów na liniach kursujących z i do Dębicy oraz jego okolic nie powinna ulec zmianie ponieważ jest to stolica powiatu i największe miasto w okolicy, które stanowi cel podróży dzieci i młodzieży szkolnej, osób pracujących, a także innych osób które podróżują na zakupy lub do lekarza. Warto podkreślić, że na terenie miasta i jego okolic znajduje się duża liczba zakładów pracy, która stale będzie generować ruch pasażerski i popyt na transport publiczny.
- Bardzo istotne dla całego powiatu jest utrzymanie obecnej siatki połączeń, która odpowiada potrzebom mieszkańców. Zmniejszenie liczby kursów spowoduje niezadowolenie mieszkańców i efektem tego będzie spadek liczby podróżnych na liniach co spowoduje że będą one nierentowane i doprowadzi do dużych strat i ich zamknięcia, a także uniemożliwi pozostałym osobom które nie mają innego środka transportu dojazd do miejsca pracy, na zakupy lub do lekarza.
- Mimo spadku dzietności linie szkolne nie powinny być likwidowane ponieważ utrudni to lub nawet uniemożliwi dojazd dzieci do szkół.

13. Sieć użyteczności publicznej

Na podstawie obecnej sieci połączeń komunikacyjnych można określić różne możliwe warianty sieci transportu autobusowego do objęcia użytecznością publiczną. Podstawowymi kryteriami, którymi należy kierować się przy określeniu tej sieci są:

1. Wielkość obecnych potoków pasażerskich
2. Zapewnienie połączeń na poziomie powiatowym tj. między siedzibą powiatu i siedzibami gmin (tam gdzie te połączenia istnieją)
3. Dodatkowo: zapewnienie wzajemnych połączeń pomiędzy poszczególnymi miejscowościami powiatu (tam gdzie te połączenia istnieją)

W poniższej tabeli znajdują się linie na terenie Powiatu Dębickiego, które powinny zostać uznane za linie użyteczności publicznej.

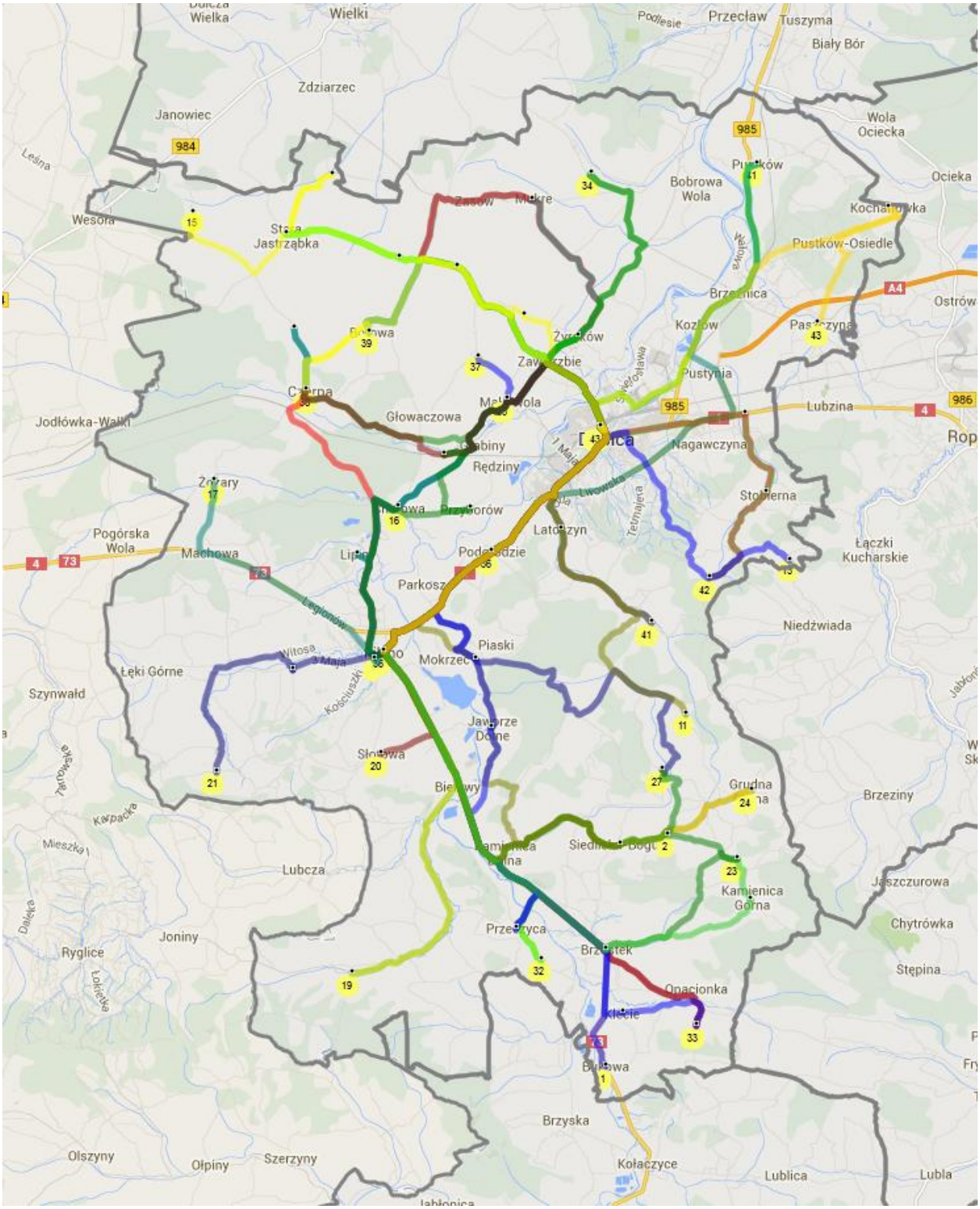
Tabela 25. Linie użyteczności publicznej

Lp.	Od	Przez	Do
1.	Dębica d.a.	Pilzno, Brzostek	Bukowa
2.	Dębica d.a.	Brzostek, Bączałka	Smarżowa
3.	Dębica d.a.	Góra Motyczna, Borowa	Czarna
4.	Dębica d.a.	Pilzno	Czarna
5.	Dębica Kościuszki	Żyraków, Borowa, Mokre, Żyraków	Dębica Kościuszki
6.	Dębica d.a.	Żyraków, Róża, Jastrząbka	Dębica d.a.
7.	Dębica d.a.	Pilzno	Grudna Górna
8.	Dębica d.a.	Grabiny	Czarna
9.	Dębica d.a.	Gołęczyna	Globikówka
10.	Dębica d.a.	Pilzno	Jodłowa Granica
11.	Dębica d.a.	Głobikowa	Kamieniec
12.	Dębica	Zawada, Stasiówka	Laskowa
13.	Dębica d.a.		Łupiny
14.	Dębica		Nagoszyn
15.	Dębica	Przeryty Bór	Podlesie
16.	Dębica	Pilzno	Chotowa
17.	Dębica d.a.	Lipiny, Pilzno,	Żdżary
18.	Dębica		Skurowa
19.	Dębica d.a.		Jodłowa Granica
20.	Dębica		Słotowa Góra

21.	Dębica d.a.	Pilzno, Łęki Dolne	Zwiernik
22.	Dębica PKP	Pilzno, Siedliska	Grudna
23.	Dębica PKP	Pilzno, Brzostek, Kamienica Górna	Bączałka
24.	Dębica PKP	Pilzno, Jaworze Dolne, Siedliska	Grudna
25.	Dębica PKP		Januszkowice
26.	Dębica PKP	Jaworze Dolne, Przeczyca, Klecie	Januszkowice
27.	Dębica d.a.	Pilzno	Głobikówka
28.	Dębica PKP		Pilzno
29.	Dębica PKP		Braciejowa
30.	Dębica PKP	Jaźwiny	Czarna
31.	Pilzno	Dębica	Pustków
32.	Dębica		Skurowa
33.	Dębica d.a.		Januszkowice
34.	Dębica PKP		Nagoszyn
35.	Dębica		Straszęcin
36.	Pilzno		Podgrodzie
37.	Dębica d.a.		Wola Wielka
38.	Dębica PKP	Grabiny, Przyborów, Pilzno	Dębica PKP
39.	Dębica PKP	Czarna	Borowa
40.	Dębica PKP	Mokre, Wiewiórka	Dębica Raj
41.	Pustków	Latoszyn	Braciejowa

42.	Stasiówka	Stobierna	Dębica
43.	Paszczyna	Kochanówka	Dębica

Mapa 16. Linie użyteczności publicznej



14. Kierunki rozwoju transportu publicznego w perspektywie do 2025 roku

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego w Powiecie Dębickim są:

- prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze oraz źródła ruchu
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne oraz kierunki zagospodarowania przestrzennego obszaru
- przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej obszaru, opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego
- założenia rozwoju systemu komunikacyjnego
- uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego

Obecna oferta przewozowa jak również sieć połączeń komunikacyjnych na terenie Powiatu Dębickiego jest w dobrym stanie i w zupełności odpowiada potrzebom komunikacyjnym mieszkańców powiatu. Przewiduje się, że układ transportu publicznego w dalszym ciągu oparty będzie na sieci połączeń drogowych przewoźników autobusowych i kolei.

Do głównych uwarunkowań rozwoju sieci transportu publicznego do 2025 r. należą:

- Skomunikowanie komunikacji kołowej z kolejową.
- Utrzymanie obecnej siatki połączeń autobusowych.
- Remont drogi 1309R droga Strzegocice-Słotowa-gr.powiatu-Lubcza. Obecnie nawierzchnia drogi jest szutrowa- sugeruje się zmianę nawierzchni drogi na asfaltową z uwagi na to, iż ten odcinek stanowi ważnądla mieszkańców powiatu alternatywę objazdu do miejscowości Jodłowa.
- Poprawa nawierzchni na odcinku drogi 1290R Dębica-Straszęcin-Grabiny-Czarna-takie działanie przyczyni się do skrócenia dojazdu do miejscowości Czarna lub utworzenia nowych linii komunikacyjnych, gdyż w chwili obecnej nie obywa się tam ruch komunikacji publicznej.
- Udrożnienie połączeń komunikacyjnych Brzeźnica-Nagoszyn-Dąbrówka Wisłocka-Radomyśl Wielki (na terenie Powiatu Mieleckiego)

15. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

15.1. Źródła finansowania

Funkcjonowanie transportu publicznego w powiecie Dębickim finansowane jest z przychodów ze sprzedaży biletów oraz refundacji.

Przewozy realizowane przez przewoźników prywatnych finansowane są wyłącznie z przychodów ze sprzedaży biletów. Przewoźnicy prywatni z reguły dowożą pasażerów z pobliskich miejscowości do centrum Dębicy, szczególnie w okolice dworca PKP i PKS.

Głównym przewoźnikiem realizującym przewozy o charakterze użyteczności publicznej na terenie powiatu Dębickiego jest „MONIS" Usługi Transportowe.

Wyniki finansowe „MONISU" w ostatnich dwóch latach przedstawiały się następująco:

Tabela 26. Struktura rachunku wyników „MONIS" Usługi Transportowe

Rachunek zysków i strat	2010	2009
A. Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi, w	**5 680 501,57**	**4 655 499,94**
B. Koszty działalności operacyjnej	**5 538 485,98**	**4 499 689,87**
I. Amortyzacja	155 964,25	176 978,52
II. Zużycie materiałów i energii	2 205 654,32	1 945 802,53
III. Usługi obce	1 662 358,92	1 489 561,30
IV. Podatki i opłaty	135 546,26	132 546,52
V. Wynagrodzenia	969 256,25	589 645,30
VI. Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	156 466,13	102 566,35
VII. Pozostałe koszty rodzajowe	253 239,85	62 589,35
C. Zysk (strata) ze sprzedaży (A-B)	**142 015,59**	**155 810,07**
D. Pozostałe przychody operacyjne	12 546,92	6 546,31
E. Pozostałe koszty operacyjne	11 256,92	15 698,35
F. Zysk (strata) z działalności operacyjnej (C+D-E)	**143 305,59**	**146 658,03**
G. Przychody finansowe	40,66	35,16
H. Koszty finansowe	56 489,25	46 985,25
I. Zysk (strata) z działaności gospodarczej (F+G-H)	**86 857,00**	**99 707,94**
J. Wynik zdarzeń nadzwyczajnych (J.I.-J.II)	25 689,26	12648,95
K. Zysk (strata) brutto (I-+J)	**112 546,26**	**112 356,89**
L. Podatek dochodowy		- 21 348,00
N. Zysk (strata) netto (K-L-M)	**112 546,26**	**91 008,89**
Rentowność netto	***2,0%***	***2,0%***

Jak widać z powyższego zestawienia, przewoźnik ma stabilną sytuację finansową o której świadczą wyniki finansowe. W roku 2010-2009 wypracowała zysk netto w roku 2009 było to 91,0 tys. zł a w roku 2010 było to 112,6 tys. zł. W tym samym czasie przychody ze sprzedaży wzrosły o ponad 1 mln zł co dawało ponad 22% wzrost ro do roku przy utrzymaniu takiej samej rentowności netto na poziomie 2%.

W następnych latach należałoby utrzymać powyższą tendencję w kierunku zwiększania rentowności.

Bilans	2010	2009
A. Aktywa trwałe	**492 907,83**	**508 473,77**
B. Aktywa obrotowe	**945 704,83**	**812 696,79**
Aktywa razem	**1 438 612,66**	**1 321 170,56**
A. Kapitał (fundusz) własny	**541 041,73**	**428 495,28**
I. Kapitał (fundusz) podstawowy	428 495,48	337 486,39
II. Zysk (strata) netto	112 546,25	91 008,89
B. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	**897 570,93**	**892 675,28**
I. Rezerwy na zobowiązania	0,00	0,00
II. Zobowiązania długoterminowe	0	0
III. Zobowiązania krótkoterminowe	897 570,93	892 675,28
Pasywa razem	**1 438 612,66**	**1 321 170,56**

W roku 2010 kapitały własne spółki stanowiły 38% całości źródeł finansowych, co świadczy o stabilnej i bezpiecznej strukturze finansowania. Pożądana wielkość tego wskaźnika zgodnie z literaturą przedmiotu powinna mieścić się pomiędzy 30%-60%. Również fakt, że kapitał własny plus zobowiązania długoterminowe w całości finansują majątek trwały potwierdzają w miarę bezpieczną strukturę finansowania, co świadczy o stosunkowo małym ryzyku funkcjonowania spółki

15.2. Źródła finansowania inwestycji

Obecnie finansowanie przede wszystkim inwestycji taborowych i infrastruktury odbywa się w dużej mierze przy współfinansowaniu funduszy unijnych. Fundusze strukturalne to podstawowe instrumenty polityki strukturalnej Unii Europejskiej. Ich celem jest wspieranie restrukturyzacji i modernizacji gospodarek krajów UE, a tym samym zmniejszenie dysproporcji pomiędzy poziomem rozwoju poszczególnych regionów krajów UE. Na lata 2007-13 Polska otrzyma z Unii Europejskiej ponad 67 mld euro, tym samym będzie największym spośród wszystkich państw członkowskich beneficjentem środków unijnych. Przygotowane przez Polskę programy operacyjne są największe nie tylko w obecnej perspektywie finansowej, ale często także w historii Unii Europejskiej.

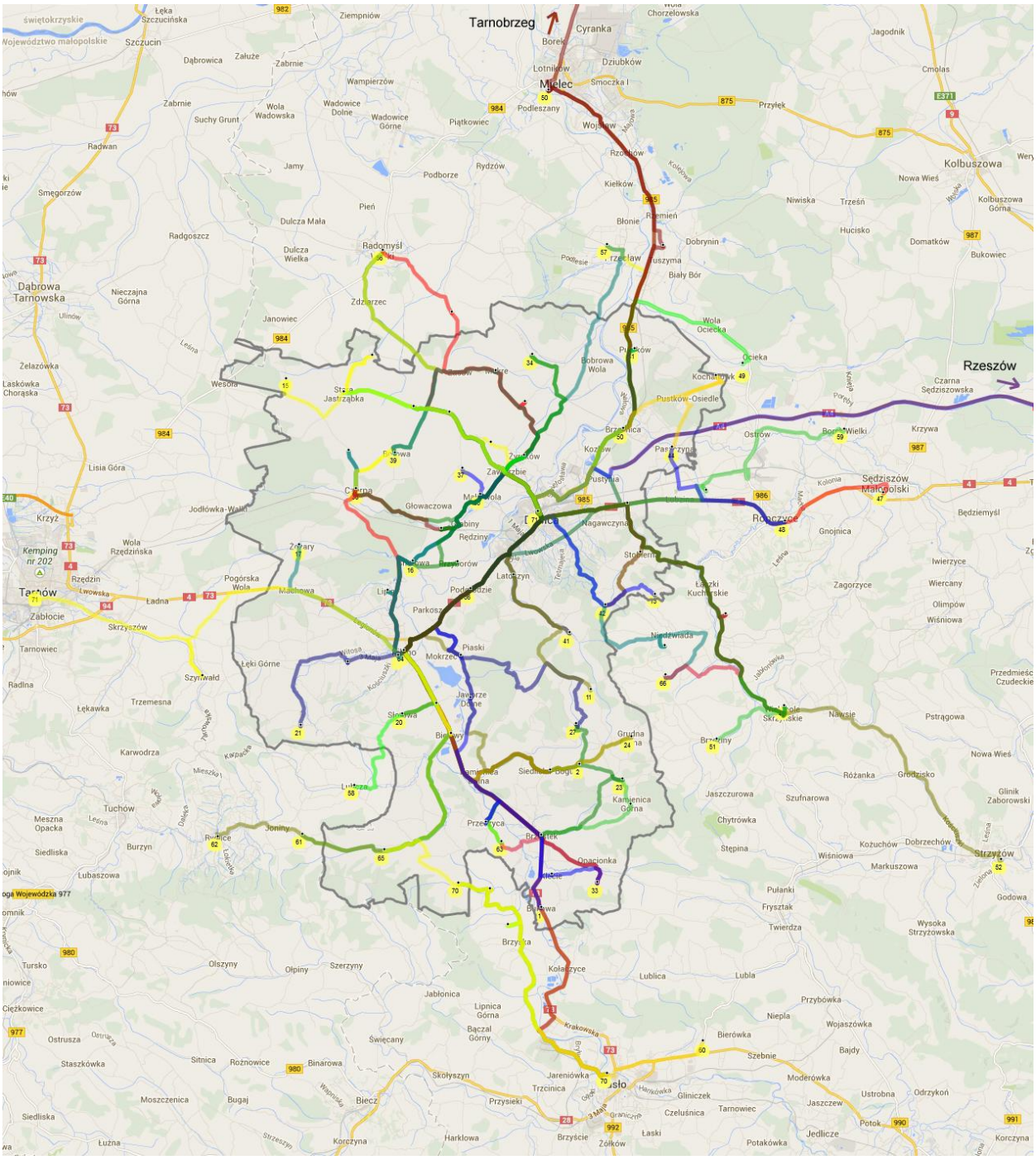
Tabela27. Programy Operacyjne w latach 2007-2013

Nazwa	% całości środków	Kwota w mld euro
PO Infrastruktura i Środowisko	41,90	27,9
PO Innowacyjna Gospodarka	12,40	8,3
PO Kapitał Ludzki	14,60	9,7
PO Rozwój Polski Wschodniej	3,40	2,3
PO Pomoc Techniczna	0,80	0,5
16 Regionalnych Programów Operacyjnych	24,90	16,6
Programy Celu Europejskiej Współpracy Terytorialnej	-	0,7

Należy podkreślić, że większość środków wspólnotowych dla Polski wydanych ma być na infrastrukturę, w tym w bardzo dużej części na infrastrukturę transportową.

Prawdopodobnie wielkość środków unijnych w perspektywie finansowej 2014-2020 dla Polski będzie na podobnym albo większym poziomie, jaką mamy dziś, co może stanowić dużą szansę dla przewoźników takich jak „MONIS" Usługi Transportowe., aby dokonać odnowy taboru samochodowego celem

oferowania bardziej konkurencyjnej oferty dla podróżnego a zarazem zwiększenia przychodów dla przewoźnika.

Podsumowując można stwierdzić, że w okresie objętym planem transportowym należy przynajmniej utrzymać obecną sytuację finansową „MONIS" Usługi Transportowe działając w kierunku zwiększania rentowność operacyjnej. Ponadto w celu szybszego rozwoju i poprawy jakościowej oferty przewoźnika z myślą o pasażerach należy wykorzystać silne wsparcie finansowe Unii Europejskiej w perspektywie finansowej 2014-2020.

Załącznik 1. Sieć komunikacyjna Powiatu w formie graficznej