UCHWAŁA NR XXXIV(183)2014
RADY GMINY DYNÓW

z dnia 7 listopada 2014 r.

w sprawie przyjęcia „Studium komunikacyjnego Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia”

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt. 6 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tj. Dz.U.2013.594 z późn. zm.) oraz w związku z Umową partnerską dotyczącą wspólnego przedsięwzięcia o nazwie "Zintegrowany rozwój Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia” współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej, z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 z dnia 13 marca 2014 roku. **Rada Gminy Dynów uchwala co następuje:**

§ 1. Przyjmuje się **„Studium komunikacyjne Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia”** stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Dynów.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr XXXIV(183)2014
Rady Gminy Dynów
z dnia 7 listopada 2014 r.

Studium Komunikacyjne Przeworsko Dynowskiego Obszaru Wsparcia

UZASADNIENIE

„Studium komunikacyjne Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia” jest kolejnym dokumentem planistycznym opracowywanym w ramach projektu **„Zintegrowany Rozwój Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia”** współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 w ramach „Konkursu dotacji na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonym przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.

„Studium komunikacyjne Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia” jest dokumentem zawierającym diagnozę obecnego stanu systemu transportowego na terenie wskazanego obszaru wraz z jego powiązaniami na tle województwa i kraju.

Celem dokumentu jest opracowanie koncepcji poprawnie działającego zrównoważonego systemu transportowego na wskazanym obszarze oraz konieczność dostosowywania systemu transportowego do dynamicznych przekształceń przestrzennych i demograficznych oraz zapewnienie jego bezpieczeństwa i efektywności. Dokument wskazuje rozwiązania dotyczące układu komunikacyjnego, które będą stanowić podstawę do jego rozwoju i modernizacji.

Wykonawcą dokumentu „Studium komunikacyjnego PDOW” jest Przemyska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A.

Dokument pn. „Studium komunikacyjne Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia” został poddany konsultacjom społecznym w dniach od 10.09.2014r. do 24.09.2014r. na terenie wszystkich gmin wchodzących w skład Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia.

Uwagi oraz opinie zgłoszone w trakcie konsultacji zostały poddane analizie pod kątem ich zasadności oraz uwzględnione w tekście końcowym dokumentu.

W związku z powyższym podjęcie uchwały w proponowanym brzmieniu uważa się za zasadne.

STUDIUM KOMUNIKACYJNE PRZEWORSKO – DYNOWSKIEGO OBSZARU WSPARCIA



Przemyśl, październik 2014

Projekt współfinansowane ze środków Unii Europejskiej z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

1. Wprowadzenie do studium 4

2. Diagnoza stanu istniejącego 5

2.1. Ogólne informacje o jednostkach samorządu terytorialnego wchodzących w skład Przeworsko – Dynowskiego Obszaru Wsparcia 5

2.2. Uwarunkowania zewnętrzne wynikające z Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego - Perspektywa 2030 uchwalonego w dniu 18 lutego 2014 roku14

2.3 Uwarunkowania wynikające ze Strategii Rozwoju Powiatu Przeworskiego, Planu Rozwoju Lokalnego Powiatu Rzeszowskiego oraz Gminnych Strategii Rozwoju 16

2.4. Uwarunkowania komunikacyjne 18

3. Analiza możliwości upłynnienia ruchu w miejscach utrudnień, modele ruchu z podziałem na warianty 20

4. Planowany rozwój układu dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych. 46

5. Istniejący plan rozwiązań komunikacyjnych 58

5.1. Układ drogowy 58

5.2. Układ kolejowy w tym analiza perspektyw wykorzystania Przeworskiej Kolei Dojazdowej w transporcie pasażerskim (turystycznym) 84

5.3. Transport indywidualny 93

5.4. Transport zbiorowy 95

5.5. Bezpieczeństwo ruchu drogowego....100

5.6. Analiza SWOT 106

6. Parkowanie na terenie Przeworsko Dynowskiego Obszaru Wsparcia 109

6.1. Lokalizacja parkingów....109

6.2. Uporządkowanie systemu parkowania....115

7. Ruch rowerowy 118

7.1. Istniejące trasy rowerowe 118
7.2. Rozwój infrastruktury rowerowej 120
7.3. Założenia inwestycji systemu rowerowego.....124
7.4. Proponowane inwestycje 126
8. Uzgodnienia i opinie oraz wykorzystane materiały do opracowania.....140
9. Cele strategiczne i szczegółowe PDOW 143

1. Wprowadzenie do studium

Niniejsze opracowanie zostało wykonane w ramach projektu pt. „Zintegrowany Rozwój Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia" współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 w ramach „Konkursu dotacji na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych", ogłoszonego przez Ministra Rozwoju Regionalnego. Studium Komunikacyjne Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia jest dokumentem zawierającym diagnozę obecnego stanu systemu transportowego na terenie wskazanego obszaru wraz z jego powiązaniami na tle województwa i kraju. Celem dokumentu jest opracowanie koncepcji poprawnie działającego zrównoważonego systemu transportowego na wskazanym obszarze oraz konieczność dostosowywania systemu transportowego do dynamicznych przekształceń przestrzennych i demograficznych oraz zapewnienie jego bezpieczeństwa i efektywności. W ramach analizy wskazano rozwiązania dotyczące układu komunikacyjnego, które będą stanowić podstawę do jego rozwoju i modernizacji. Zadania i rozwiązania prezentowane w niniejszym opracowaniu mogą stanowić bazę przy ewentualnych zmianach w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego oraz w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Podstawą do przygotowania studium były dokumenty strategiczne poniżej wymienionych jednostek samorządu terytorialnego należących administracyjnie do Powiatu Przeworskiego oraz Powiatu Rzeszowskiego:

- Miasta Przeworsk,
- Miasta i Gminy Kańczuga,
- Gminy Przeworsk,
- Gminy Tryńcza,
- Gminy Jawornik Polski,
- Gminy Zarzecze,

- Gminy Gać,
- Miasta i Gminy Sieniawa,
- Gminy Adamówka,
- Gminy Hyżne,
- Miasta Dynów,
- Gminy Dynów,
- Powiatu Przeworskiego,

2. Diagnoza stanu istniejącego

2.1. Ogólne informacje o jednostkach samorządu terytorialnego wchodzących w skład Przeworsko – Dynowskiego Obszaru Wsparcia

Przeworsko-Dynowski Obszar Wsparcia obejmuje swoim zasięgiem powiat przeworski oraz miasto Dynów, gminę Dynów i gminę Hyżne należące terytorialnie do powiatu rzeszowskiego w województwie podkarpackim.

Pod względem powierzchni Przeworsko –Dynowski Obszar Wsparcia (892 km^2) stanowi 5% powierzchni województwa podkarpackiego i zamieszkuje go 99450 osób, co stanowi 4,67 % ludności województwa. Na jego terenie znajdują się miasta: Przeworsk, Kańczuga, Sieniawa oraz Dynów w których mieszka 27380 osób.

Największym ośrodkiem Obszaru jest miasto Przeworsk. Położone jest w centralnej części województwa podkarpackiego, w dorzeczu rzeki Mleczki, prawobrzeżnego dopływu Wisłoka w odległości 35 km na wschód od Rzeszowa, 60 km od granicy państwowej z Ukrainą i 120 km od południowej granicy kraju. Pierwsza wzmianka o Przeworsku pochodzi z 1281 r., prawa miejskie otrzymało w 1393 roku. Na przełom wieków XIX i XX przypadł wzmożony rozwój miasta związany z powstaniem ordynacji Lubomirskich (1825), budową cukrowni (1895) i węzła kolejowego. Współcześnie Przeworsk jest lokalnym ośrodkiem usługowo-przemysłowym, a także ważnym węzłem komunikacyjnym. Miasto stanowi centrum

administracyjne powiatu – znajdują się tu m.in. starostwo, sąd rejonowy, prokuratura rejonowa, Komenda Powiatowa Policji i Państwowej Straży Pożarnej.

Ze względu na liczne zabytki i walory historyczne Przeworsk stanowi obiekt zainteresowania turystyki kulturowej i krajoznawczej. W mieście znajduje się ok. 60 obiektów zabytkowych. Do najważniejszych z nich należą: gotyckie klasztory obronne: oo. Bernardynów (Kościół pw. Świętej Barbary) i Bożogrobców (Bazylika pw. Św. Ducha z Kaplicą Grobu Bożego), Ratusz, klasycystyczny Zespół Pałacowo-Parkowy rodziny Lubomirskich, barokowy klasztor Szarytek oraz skansen „Pastewnik".

Według danych GUS opublikowanych na koniec 2013 roku, gmina miejska Przeworsk zajmuje powierzchnię 22 km², z czego 0,1% zajmują grunty leśne, liczy 15779 mieszkańców (15,87% ludności Obszaru Wsparcia) przy gęstości zaludnienia wynoszącej 713 os/ km².

W roku 2013 w mieście działało 1476 podmiotów gospodarczych, w tym 1414 podmiotów należących do sektora prywatnego z czego 1098 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą oraz 22 spółki handlowe z udziałem kapitału zagranicznego. Na koniec grudnia 2013 roku w Powiatowym Urzędzie Pracy było zarejestrowanych 1335 bezrobotnych mieszkańców Przeworska.

Przeworsk jest otoczony promieniście przez gminę wiejską, która zajmuje powierzchnię 91 km², z czego 1,5% zajmują grunty leśne. Na terenie gminy mieszka 14876 osób przy gęstości zaludnienia wynoszącej 164 os/ km². W skład gminy wiejskiej Przeworsk wchodzi 11 sołectw.

Do najważniejszych obiektów zabytkowych i atrakcji turystycznych należy stojący we wsi Nowosielce zabytkowy XVI-wieczny kościół obok którego stoi kopiec Pyrza, położony na wysokim wzgórzu i otoczony mokradłami oraz Zespół Pałacowo - Parkowy rodziny Turnałów z XIX we wsi Urzejowice.

Według danych z 2013 r. na terenie gminy wiejskiej Przeworsk działało 677 podmiotów gospodarczych, w tym 648 podmiotów należących do sektora prywatnego z czego 574 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. Na koniec grudnia 2013 roku w Powiatowym Urzędzie Pracy było zarejestrowanych 1364 bezrobotnych mieszkańców gminy wiejskiej Przeworsk.

Drugim co do wielkości ośrodkiem Przeworsko-Dynowski Obszaru Wsparcia jest miasto Dynów. Miejscowość położona jest w dolinie Sanu na Pogórzu Dynowskim, na południu powiatu rzeszowskiego. Spełnia ona ogromną rolę w gminie i okolicy będąc często dla okolicznej ludności jedynym miejsce zatrudnienia, nauki dla młodzieży i ośrodkiem życia kulturalnego. Dynów posiada wiele placówek oświaty (przedszkole, dwie szkoły podstawowe, Liceum Ogólnokształcące, Zespół Szkół Zawodowych), Przychodnię Zdrowia, Zakład Opiekuńczo-Leczniczy, Pogotowie Ratunkowe, komisariat Policji, Pogotowie gazowe, Pogotowie energetyczne i Państwową Straż Pożarną. W mieście działa Miejski Ośrodek Kultury i Rekreacji, a najlepszym dowodem ambicji kulturalnych miasta są organizowane corocznie już od 47 lat Dni Folkloru Pogórza Dynowskiego nawiązujące do bogatych tradycji i kultury ludowej tego terenu.

Potencjałem miasta jest jego malownicze położenie geograficzne, rzeka San, nieskażone środowisko przyrodnicze, liczne zabytki i szlaki turystyczne. Walory te podnosi ponadto bogata historia. Dynów może poszczycić się pięknym zabytkowym kościołem, zabytkowymi kapliczkami przydrożnymi, stylowymi kamieniczkami czy stojącym w rynku pomnikiem Władysława Jagiełły.

Oprócz walorów turystycznych miasto stwarza dogodne zaplecze dla inwestorów, również zagranicznych. Minione dziesięciolecia były okresem wielu inwestycji, również proekologicznych (budowa stacji uzdatniania wody, wodociągi, oczyszczalnia ścieków, wysypiska odpadów, gazyfikacja i kanalizacja miasta, termomodernizacja budynków użyteczności publicznej).

Według danych GUS, gmina miejska Dynów zajmuje powierzchnię 25 km², z czego 11,9% zajmują grunty leśne, zamieszkuje ją 6186 osób (6,22% ludności Obszaru Wsparcia) przy gęstości zaludnienia wynoszącej 252 os/ km².

W roku 2013 w mieście działało 443 podmioty gospodarcze, w tym 415 podmiotów należących do sektora prywatnego z czego 335 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą oraz 2 spółki handlowe z udziałem kapitału zagranicznego.

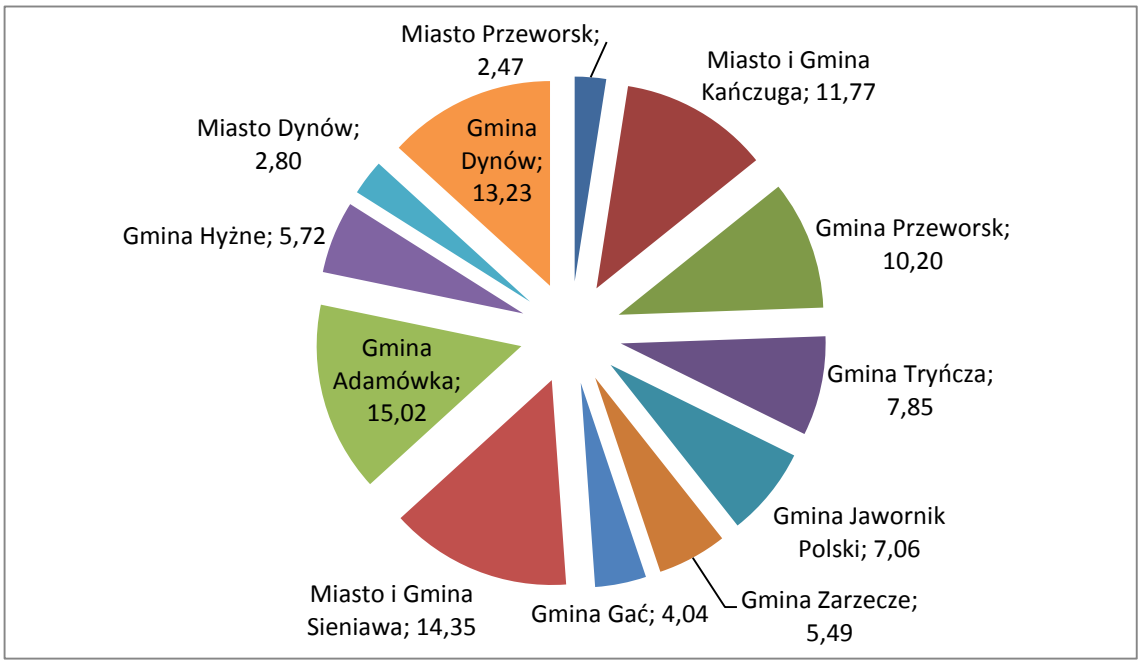
Na koniec grudnia 2013 roku w Powiatowym Urzędzie Pracy było zarejestrowanych 515 bezrobotnych mieszkańców Dynowa.

W Dynowie mają siedzibę również władze samorządowe gminy wiejskiej, do której należy 9 sołectw. Administracyjnie gmina położona jest w powiecie rzeszowskim, w karpackiej części Dorzecza Sanu, na pograniczu Pogórzy Dynowskiego i Przemyskiego. Gmina wiejska Dynów zajmuje powierzchnię 118 km², z czego 35% zajmują grunty leśne, zamieszkuje ją 7034 osób przy gęstości zaludnienia wynoszącej 59 os/ km².

Na terenie gminy funkcjonuje 311 podmiotów gospodarczych, z czego 20 należy do sektora publicznego. Na koniec 2013 roku w Powiatowym Urzędzie Pracy było zarejestrowanych 540 bezrobotnych mieszkańców gminy wiejskiej Dynów.

Występują tu korzystne warunki klimatyczne i glebowe do produkcji rolnej, sprzyjające uprawie zbóż, ziemniaków jadalnych czy roślin pastewnych. Większość istniejących gospodarstw rolnych prowadzi produkcję na własne potrzeby. Gmina Dynów jest niezwykle atrakcyjna pod względem turystycznym. Głównym atutem jest jej położenie na czystym, nieskażonym terenie. Część obszaru gminy objęta jest ochroną przyrody w ramach Parku Krajobrazowego Pogórza Przemyskiego oraz Przemysko-Dynowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu.

Wykres 1 Powierzchnia Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia [%]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

Gminą leżącą administracyjnie na terenie powiatu rzeszowskiego jest również gmina Hyżne, która graniczy od południowego wschodu z gminą Dynów. Obszar całej gminy wchodzi w skład Pogórza Dynowskiego. Charakterystyczną cechą tego terenu jest urozmaicony, wyżynno – pagórkowaty krajobraz, z licznymi dolinami rzek i potoków. Gmina ma charakter głównie rolniczy. Z łącznej powierzchni wynoszącej 51 km² użytki rolne i leśne zajmują 91,3%. Zdecydowana większość użytków rolnych znajduje się w posiadaniu rolników indywidualnych. Występują tu korzystne warunki glebowe i klimatyczne do produkcji rolnej, sprzyjające uprawie wszystkich roślin rolniczych, w tym także warzyw i owoców.

Od 2007 roku gmina posiada nowoczesną biologiczno-mechaniczną oczyszczalnię ścieków wraz z siecią kanalizacyjną. Gmina Hyżne może zaoferować dla ewentualnych inwestorów eksploatację złóż zeolitów i diatomitów oraz wykorzystanie wód mineralnych i leczniczych. Istnieje możliwość zarówno uruchomienia rozlewni wód, jak i ośrodka leczniczo-wypoczynkowego w malowniczej okolicy.

Ciekawa konfiguracja terenu, bliskie sąsiedztwo rzeki San, dogodny układ komunikacyjny oraz przebiegające przez gminę szlaki turystyczne stwarzają dobre warunki do uprawiania

turystyki pieszej i aktywnego wypoczynku. Duże obszary leśne, niski poziom uprzemysłowienia gwarantują czyste powietrze i możliwość obcowania z nieskażoną przyrodą w powstających gospodarstwach agroturystycznych.

Na terenie gminy funkcjonuje 326 podmiotów gospodarczych, w tym 310 podmiotów należących do sektora prywatnego z czego 260 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą oraz 1 spółka handlowa z udziałem kapitału zagranicznego Na koniec 2013 roku gminę zamieszkiwało 6968 osób przy gęstości zaludnienia 136 os/ km², zaś w Powiatowym Urzędzie Pracy było zarejestrowanych 415 bezrobotnych mieszkańców. W skład gminy wiejskiej Hyżne wchodzi 7 sołectw.

Do obszaru terytorialnego Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia należą dwie gminy miejsko-wiejskie leżące na terenie powiatu przeworskiego: Kańczuga i Sieniawa.

Miasto i Gmina Kańczuga graniczy od północy z gminą Przeworsk oraz Gać zaś od południowego-zachodu z gminą Jawornik Polski. Do gminy należy 14 sołectw. Kańczuga to typowe miasto galicyjskie, z historią sięgającą XIV wieku Pierwsze informacje pisane dotyczące osadnictwa na tym terenie pochodzą już z 1340 r. Prawa miejskie Kańczuga otrzymała w roku 1440. Gmina może poszczycić się obszarami leśnymi o urozmaiconym drzewostanie.

Gmina zajmuje obszar 105 km² (miasto – 7 km²) z czego 15,1% zajmują grunty leśne, zamieszkuje ją 12586 osób (miasto – 3236 osób).

W roku 2013 na terenie gminy działało 607 podmiotów gospodarczych, w tym 571 podmiotów należących do sektora prywatnego z czego 469 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą oraz 4 spółki handlowe z udziałem kapitału zagranicznego. Na koniec grudnia 2013 roku w Powiatowym Urzędzie Pracy było zarejestrowanych 1105 bezrobotnych mieszkańców gminy Kańczuga.

Miasto i Gmina Sieniawa leży w Kotlinie Sandomierskiej w odległości 18 km na północny-wschód od Przeworska, obejmuje miasto oraz dziewięć sołectw. W gminie posiadającej charakter rolniczy uprawia się głównie zboże, ziemniaki i buraki. Wzdłuż prawego brzegu Sanu, na gruntach wysokich klas utworzono strefę intensywnego rozwoju rolnictwa. Strefa ta wyłączona jest z zabudowy. Podobnemu wyłączeniu podlegają gleby pochodzenia

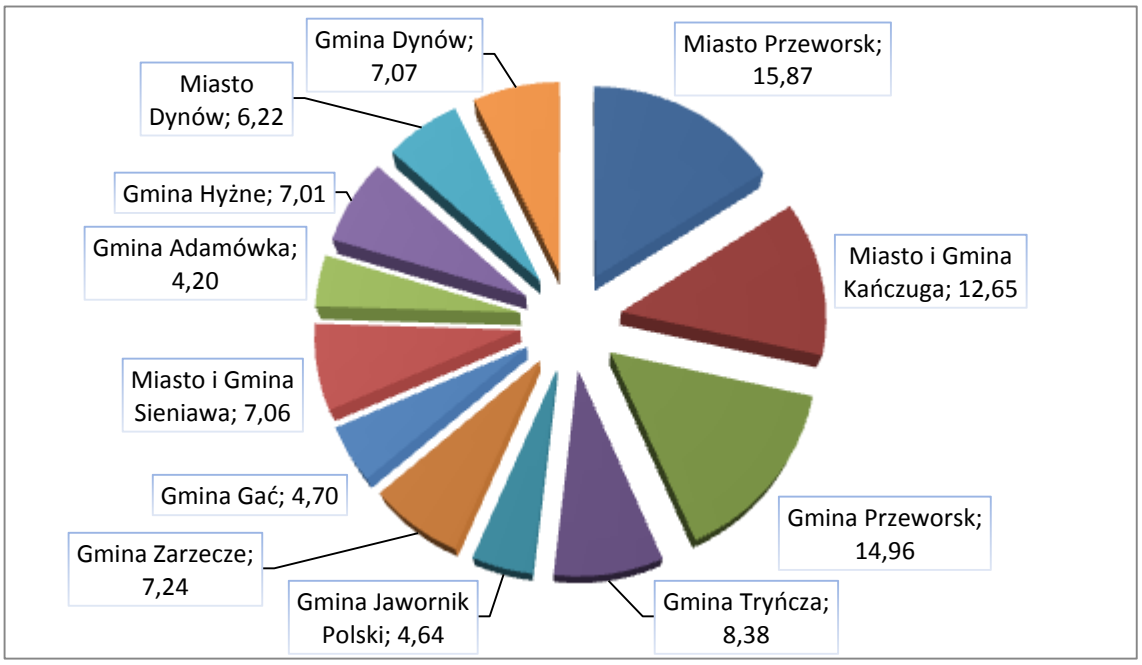
organicznego. Główną bazę produkcji roślinnej, hodowlanej i sadowniczej na obszarze całej gminy stanowią użytki rolne średnich i niższych klas.

Główne obiekty zabytkowe gminy to: Kościół parafialny pod wezwaniem św. Jana Chrzciciela, murowany z 1753 roku, Zespół klasztorny ojców Dominikanów z ok. 1754 roku, Zespół pałacowo – parkowy rodziny Czartoryskich oraz pozostałości fortyfikacji miejskich z ok. 1664 - 1680 r.

Według danych GUS, gmina miejsko-wiejska Sieniawa zajmuje powierzchnię 128 km² (miasto – 7 km²), z czego 40,8% zajmują grunty leśne i zamieszkuje ją 7026 osób (miasto - 2179 osób).

W roku 2013 w gminie działało 356 podmiotów gospodarczych, w tym 336 podmioty należące do sektora prywatnego z czego 255 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą oraz 1 spółka handlowa z udziałem kapitału zagranicznego. Na koniec grudnia 2013 roku w Powiatowym Urzędzie Pracy było zarejestrowanych 522 bezrobotnych mieszkańców gminy Sieniawa.

Wykres 2 Ludność Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia [%]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

Najbardziej wysuniętą na północ gminą powiatu przeworskiego jest Adamówka. Położona jest w obrębie Sieniawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ma charakter rolniczy. Oprócz tradycyjnych upraw rozwija się tu hodowla ryb, rosnące znaczenie odgrywają plantacje owoców i warzyw. W gminie nie ma uciążliwych dla środowiska obiektów przemysłowych. Są tu natomiast rozległe lasy i łąki, co sprzyja rozwojowi agroturystyki.

Obszar gminy w której skład wchodzi 6 sołectw zajmuje 134 km², z czego 47,8% to powierzchnia gruntów leśnych, zamieszkuje ją 4174 osób przy gęstości zaludnienia wynoszącej 31 os/ km².

Na koniec roku 2013 w gminie działało 200 podmiotów gospodarczych, w tym 191 podmioty należące do sektora prywatnego z czego 158 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą oraz 2 spółki handlowe z udziałem kapitału zagranicznego. Według danych GUS w Powiatowym Urzędzie Pracy na dzień 31.12.2013 roku było zarejestrowanych 335 bezrobotnych mieszkańców gminy Adamówka.

Gmina Tryńcza od południa graniczy z gminą wiejską Przeworsk a od północnego-wschodu z gminą Sieniawa. Charakterystyczną cechą krajobrazu gminy i zarazem atrakcją turystyczną są tereny nadbrzeżne i szerokie koryta rzeki Wisłok i San. Brak naturalnych wyniesień terenowych nie ogranicza otwartych przestrzeni, a horyzont oznacza linia lasu. Tereny leśne tworzą zwarte kompleksy, graniczące z drogami i terenami upraw rolnych. Największe kompleksy leśne znajdują się w środkowo - wschodniej części gminy.

W skład gminy wchodzi 9 sołectw. Według danych GUS opublikowanych na koniec 2013 roku, gmina zajmuje powierzchnię 70 km², z czego 16,5% zajmują grunty leśne, liczy 8337 mieszkańców przy gęstości zaludnienia wynoszącej 119 os/ km².

W roku 2013 w gminie działało 349 podmiotów gospodarczych, w tym 329 podmiotów należących do sektora prywatnego z czego 275 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą oraz 1 spółka handlowa z udziałem kapitału zagranicznego. Na koniec grudnia 2013 roku w Powiatowym Urzędzie Pracy było zarejestrowanych 754 bezrobotnych mieszkańców gminy.

Najmniejszą powierzchnię z gmin wiejskich wchodzących w skład Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia zajmuje Gmina Gać. Na obszarze 36 km² zamieszkuje 4672 osoby przy gęstości zaludnienia wynoszącej 130 os/ km². Zgodnie z podziałem administracyjnym swoim obszarem obejmuje 6 sołectw. Gmina położona jest na pogórzu rzeszowskim nad rzeką Markówką na południowy zachód od Przeworska i posiada bardzo małą powierzchnię gruntów leśnych (0,1%).

Pomimo dużej ilości mieszkańców w stosunku do powierzchni, na terenie gminy w 2013 roku działało tylko 167 podmiotów gospodarczych, w tym 150 podmiotów należących do sektora prywatnego z czego 117 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą oraz 1 spółka handlowa z udziałem kapitału zagranicznego. Na koniec grudnia 2013 roku w Powiatowym Urzędzie Pracy było zarejestrowanych 378 bezrobotnych mieszkańców gminy Gać.

Gmina Zarzecze od strony północno-zachodniej graniczy bezpośrednio z miastem Przeworsk. W skład gminy wchodzi 9 sołectw. Do najważniejszych obiektów zabytkowych i atrakcji turystycznych należy Pałac Dzieduszyckich w Zarzeczu powstały w latach 1817-1819 wraz z parkiem romantycznym oraz Kościół p.w. Wszystkich Świętych w Siennowie.

Według danych GUS, gmina Zarzecze zajmuje powierzchnię 49 km², z czego 9,4% zajmują grunty leśne, zamieszkuje ją 7200 osób przy gęstości zaludnienia wynoszącej 146 os/ km².

W roku 2013 w gminie działało 339 podmiotów gospodarczych, w tym 315 podmiotów należących do sektora prywatnego z czego 256 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą oraz 1 spółka handlowa z udziałem kapitału zagranicznego. Na koniec grudnia 2013 roku w Powiatowym Urzędzie Pracy było zarejestrowanych 602 bezrobotnych mieszkańców gminy.

W południowo-zachodniej części powiatu przeworskiego leży Gmina Jawornik Polski. Graniczy ona od strony południowej z gminą Dubiecko należącą do powiatu przemyskiego oraz Dynów i Hyżne z powiatu rzeszowskiego.

Gmina jest doskonałym miejscem do wypoczynku i rekreacji. Posiada wiele atrakcji turystycznych. Charakterystycznym miejscem jest Zespół Pałacowo-Parkowy w Hadlach Szklarskich – obiekt wypoczynkowo-rekreacyjny z basenem, sauną, kortem tenisowym, placem zabaw dla dzieci i boiskiem sportowym.

W skład gminy wchodzi 8 sołectw. Według danych GUS opublikowanych na koniec 2013 roku, gmina zajmuje powierzchnię 63 km², z czego 27,8% zajmują grunty leśne, liczy 4612 mieszkańców przy gęstości zaludnienia wynoszącej 73 os/ km².

W roku 2013 w gminie działało 235 podmiotów gospodarczych, w tym 223 podmioty należące do sektora prywatnego z czego 179 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. Na koniec grudnia 2013 roku w Powiatowym Urzędzie Pracy było zarejestrowanych 414 bezrobotnych mieszkańców gminy Jawornik Polski.

2.2. Uwarunkowania zewnętrzne wynikające z Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego - Perspektywa 2030 uchwalonego w dniu 18 lutego 2014 roku

Plan zagospodarowania przestrzennego określa politykę przestrzenną samorządu województwa podkarpackiego. W planie zagospodarowania przestrzennego zgodnie z ustawą z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, określa się: podstawowe elementy sieci osadniczej i ich powiązania komunikacyjne

i infrastrukturalne; systemy obszarów chronionych; rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym (obiekty infrastruktury społecznej, technicznej, transportu, itd.) i inne.

Najważniejsze znaczenie dla transportu drogowego w województwie mają drogi krajowe. Problemem w zakresie dostępności komunikacyjnej województwa, jest przede wszystkim brak dróg szybkiego ruchu powodujący, iż ruch lokalny i tranzytowy na krótkich i długich dystansach obsługiwany jest przez te same drogi. Istniejący wewnętrzny układ sieci drogowej ze względu na stan techniczny (parametry techniczne dróg nie odpowiadają klasom techniczno-funkcjonalnym) wymaga dalszej modernizacji i rozbudowy. Szansę na poprawę sytuacji komunikacyjnej województwa daje autostrada A4, która będzie stanowić główną oś komunikacyjną regionu na kierunku wschód-zachód oraz droga ekspresowa S19, która będzie przebiegać wzdłuż wschodniej granicy kraju.

Największym obciążeniem ruchem charakteryzują się drogi wojewódzkie zapewniające połączenia na terenach, gdzie zaznacza się brak dróg krajowych. Jedną z nich jest droga wojewódzka nr 835 relacji Lublin – Przeworsk – Dynów – Grabownica Starzeńska.

Według wizji rozwoju przestrzennego województwa, drogowa sieć transportowa będzie stanowić zintegrowany system poprawiający m.in. wewnętrzną dostępność komunikacyjną poprzez powiązania funkcjonalne dróg krajowych i wojewódzkich z autostradą A4 i drogami ekspresowymi.

Celem jest wzmocnienie i rozwój wewnątrzregionalnych powiązań komunikacyjnych Rzeszowa z ośrodkami subregionalnymi i lokalnymi oraz pomiędzy tymi ośrodkami. W skali układu transportowego Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia zgodnie z planami województwa planuje się to osiągnąć poprzez:

1. Utrzymanie podstawowego układu powiązań komunikacyjnych (DK nr 4, DK nr 77, DW nr 835, DW nr 867, DW nr 870, DW nr 881)
2. Zapewnienie połączeń drogowych o wysokich parametrach technicznych pomiędzy Rzeszowem a największymi miastami województwa oraz między tymi miastami, poprzez modernizację istniejących oraz budowę nowych odcinków dróg
3. Dobre skomunikowanie węzłów autostradowych i dróg ekspresowych z pozostałą infrastrukturą drogową województwa, łączących drogi wojewódzkie i powiatowe

4. Rozbudowywanie istniejącego układu drogowego o obwodnicę miast i miejscowości na drogach krajowych i wojewódzkich o dużym natężeniu ruchu (między innymi: Dynów, Kańczuga, Przeworsk, Sieniawa)

2.3 Uwarunkowania wynikające ze Strategii Rozwoju Powiatu Przeworskiego, Planu Rozwoju Lokalnego Powiatu Rzeszowskiego oraz Gminnych Strategii Rozwoju

Strategia Rozwoju Powiatu Przeworskiego przyjęta do realizacji w 2007 roku ukazuje i definiuje problemy dotyczące układu transportowego na szczeblu powiatu. Obecny układ sieci dróg powiatowych powstał w wyniku modernizacji istniejących dróg, poprzez poszerzanie, wzmacnianie i ulepszanie ich nawierzchni. W efekcie występuje znaczne zróżnicowanie stanu technicznego dróg w poszczególnych gminach, jak również nierównomierna gęstość sieci drogowej. Nie wszystkie drogi powiatowe posiadają parametry odpowiednie do funkcji i klasy oraz wzrastającego natężenia ruchu, rosnąca ilość pojazdów na drogach jest nieproporcjonalna do nakładów na remonty dróg.

Łączna długość dróg znajdujących się w administracji Zarządu Dróg Powiatowych w Przeworsku wynosi 315,85 km.

Wizja rozwoju powiatu przeworskiego, którego obszar w całości należy do Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia określa najistotniejsze obszary strategiczne. Jednym z nich, na którym powinna koncentrować działalność samorządu powiatowego jest infrastruktura techniczna. Priorytetem w tym zakresie jest wzrost konkurencyjności powiatu oraz poprawa jego dostępności przestrzennej. Zostały wyznaczone następujące cele:

1. Poprawa dostępności i atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej powiatu poprzez realizację przedsięwzięć w zakresie sieci komunikacyjnej (…) przez następujące działania:
   - systematyczna rozbudowa, modernizacja i remont dróg, węzłów, skrzyżowań, mostów, wiaduktów, estakad wraz z towarzyszącą infrastrukturą
   - uchwalenie nowych planów zagospodarowania przestrzennego
   - budowa ścieżek rowerowych

2. Usprawnienie komunikacji pomiędzy ośrodkami gminnymi oraz stworzenie dogodnych warunków do lokalizacji nowych inwestycji przez następujące działania:
    - tworzenie infrastruktury towarzyszącej w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego
    - poprawa powiązań komunikacyjnych i systemu komunikacji publicznej w powiecie

Plan Rozwoju Lokalnego powiatu rzeszowskiego przyjęty do realizacji w 2004 roku, z którego w skład Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia wchodzą gminy wiejskie Dynów, Hyżne oraz gmina miejska Dynów, odnosząc się do układu komunikacyjnego na terenie powiatu również stwierdza, że stan techniczny dróg jest niezadowalający zaś ilość znajdujących się przy nich chodników jest zbyt mała. Jako jedno z zagrożeń wskazany jest niedostatek środków finansowych na rozbudowę infrastruktury. Budowa i modernizacja infrastruktury dróg powiatowych wraz z obiektami mostowymi oraz budowa ścieżek rowerowych zostały wpisane do działań w ramach obszarów strategicznych.

Gminy nie są hierarchicznie podporządkowane powiatom, ale powiaty z założenia powinny koncentrować i koordynować działania gmin w zakresie zadań, których nie mogą one realizować samodzielnie. Dlatego strategie powiatów i gmin powinny być ze sobą powiązane i uzupełniać się wzajemnie. Główne kierunki rozwoju gmin powinny być odzwierciedlane w strategii powiatu. W tej sytuacji stworzenie spójnej, kompleksowej strategii rozwoju powiatu oraz powiązanych z nią strategii gminnych jest szczególnie ważne dla prawidłowego rozwoju regionu.

Gminne Strategie Rozwoju stanowią wiedzę o miastach i gminach wchodzących w skład Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia oraz zawierają zadania i programy, jakimi chcą się kierować podczas planowania swojego rozwoju.

System komunikacji stanowi jeden z podstawowych elementów zagospodarowania układu przestrzennego gminy. Spełnia on w stosunku do niego funkcję usługową, która polega na zaspokojeniu podstawowych potrzeb w zakresie przewozu ludzi i towarów. Sprawne funkcjonowanie systemu komunikacji jest czynnikiem decydującym o szybkości rozwoju danego regionu, wzmacnia atrakcyjność turystyczno-rekreacyjną i potencjał kulturowy.

Na terenach miast i gmin występują trzy kategorie dróg: wojewódzkie, powiatowe oraz gminne.

Sieć dróg jest dobrze rozwinięta, ale większość dróg powiatowych i gminnych jest w złym stanie technicznym i wymaga sukcesywnej modernizacji. Ponadto wiele dróg wymaga poprawy rowów odwadniających, mostków i przepustów.

Pomimo wielu nakładów inwestycyjnych w obszarze infrastruktury komunikacyjnej, jakie zostały dokonane w ostatnich latach, stan dróg stanowi jedną z podstawowych barier rozwoju gmin oraz wpływa negatywnie na komfort życia mieszkańców. Celem gmin jest dążenie do polepszenia jakości szlaków komunikacyjnych, ograniczenie liczby wypadków drogowych oraz ograniczenie zanieczyszczenia środowiska naturalnego.

2.4. Uwarunkowania komunikacyjne

Układ drogowy

Sieć drogową Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia tworzą drogi powiatowe i gminne, w powiązaniu z drogami wyższej kategorii – wojewódzkimi i krajowymi.

Najważniejszy węzeł komunikacyjny Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia stanowi miasto Przeworsk, w którym krzyżują się drogi o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i regionalnym. Miasto w kierunku wschód-zachód przecina droga krajowa nr 4 natomiast w kierunku północ-południe droga wojewódzka nr 835. Przez teren gminy miejskiej i wiejskiej Przeworsk będzie przebiegać będąca w budowie autostrada A4 wraz z oddanym już do użytku węzłem autostradowym Jarosław Zachód i będący w budowie węzłem Przeworsk.

W północnej części Obszaru Wsparcia najważniejszym węzłem komunikacyjnym jest Tryńcza, gdzie krzyżuje się DK 77 z DW 835 oraz miasto Sieniawa, przez które przebiega droga wojewódzka nr 835 oraz rozpoczynają bieg drogi wojewódzkie nr 867 i 870.

W odległości 12 km na południowy-zachód od Przeworska znajduje się miasto Kańczuga, gdzie krzyżują się drogi wojewódzkie nr 835 i 881.

W południowej części Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia znajdują się trzy węzły komunikacji drogowej: Dylągówka (DW 877, DW 878), Szklary (DW 835, DW 877) oraz Dynów (DW 835, DW 884).

Głównymi problemami w zakresie infrastruktury drogowej jest występujące znaczne zróżnicowanie stanu technicznego dróg w poszczególnych gminach, jak również nierównomierna gęstość sieci drogowej. Nie wszystkie drogi powiatowe posiadają parametry odpowiednie do funkcji i klasy oraz występującego natężenia ruchu.

Uzupełnienie sieci dróg powiatowych stanowią drogi gminne. Obsługują one głównie przyległą zabudowę na terenie poszczególnych miejscowości gmin. Większość nawierzchni tych dróg jest w średnim stanie technicznym i użytkowym, wymagają remontów i modernizacji, co jest warunkiem koniecznym do zaspokajania potrzeb gospodarczych oraz społecznych wsi w zakresie transportu.

Układ kolejowy

Układ sieci kolejowej Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia nawiązuje do historycznie ukształtowanych szlaków handlowych i transportowych. Przez teren miasta i gminy wiejskiej Przeworsk przebiega magistrala kolejowa E-30 relacji Kraków – Rzeszów – Przeworsk – Przemyśl – Medyka tworząc z linią kolejową relacji Przeworsk – Rozwadów nr 068 bardzo ważny węzeł kolejowy w regionie. Ze względu na swój przebieg, powyższe linie kolejowe zapewniają głownie dostępność komunikacyjną z innymi powiatami i rejonami kraju, odgrywając mniejszą rolę w zakresie transportu na terenie gmin wchodzących w skład Obszaru Wsparcia.

Bardzo ważnym elementem układu kolejowego pod względem turystycznym, jest Przeworska Kolej Dojazdowa, pierwotnie funkcjonująca pod nazwą: Wąskotorowa Kolej Lokalna Przeworsk-Dynów. Jest to linia kolejowa łącząca Przeworsk i Dynów, biegnąca doliną rzeki Mleczki, słynąca m.in. z tunelu w Szklarach, jedynego na kolejach wąskotorowych w Polsce i najdłuższego w Europie (602 m). Po całej 46-kilometrowej linii kursuje turystyczny pociąg Podgórzanin.

Przeworska Kolej Dojazdowa z kompleksem budynków dworcowych jest unikatowym obiektem zabytkowym w swojej kategorii, który może znakomicie wyróżniać Przeworsko-Dynowski Obszar Wsparcia na mapie turystycznej regionu i Polski. Początki wąskotorówki

sięgają lat 80 XIX wieku, budowa trwała w latach 1885 - 1904. Na trasie powstały budynki stacyjne i mieszkalne, w Przeworsku warsztaty, a obok stacji w Dynowie i Przeworsku parowozownie zwrotne. W roku 1991 kolejka wąskotorowa Przeworsk-Dynów została wpisana do rejestru zabytków. Obecnym zarządcą kolejki od 2013 r. jest Powiatowy Zarząd Dróg w Przeworsku. W 2000 roku został uruchomiony turystyczny ruch pasażerski w sezonie letnim.

Przeworska Kolej Dojazdowa pod względem konstrukcji inżynieryjnych i architektury kolejowej, a także walorów krajobrazowych zaliczana jest do najpiękniejszych wąskotorówek w kraju. Prowadzona od kilku lat promocja kolejki jest bardzo aktywna ale jednocześnie zbyt skromna, aby PKD stała się rdzeniem oferty turystycznej regionu. Cały kompleks wymaga nakładów finansowych na modernizację trasy i remont budynków oraz szeroko zakrojoną, staranną promocję wykraczającą poza region.

3. Analiza możliwości upłynnienia ruchu w miejscach utrudnień, modele ruchu z podziałem na warianty

Stan istniejący

Infrastruktura drogowa stanowi jeden z najważniejszych warunków rozwoju gospodarki. W Polsce infrastruktura drogowa wciąż jest nie wystarczająco rozwinięta i wiele jest jeszcze do zrobienia. Sieć drogowa odbiega od standardów zachodnioeuropejskich pod każdym względem. Dlatego też rozwój infrastruktury drogowej w Polsce dość powszechnie uważany jest za najbardziej oczywisty kierunek poprawy.

Badanie problemów infrastruktury drogowej na Przeworsko-Dynowskim Obszarze Wsparcia objęły przede wszystkim infrastrukturę drogową, z uwzględnieniem infrastruktury kolejkowej obejmującej Przeworską Kolej Dojazdową Przeworsk Dynów. W trakcie konsultacji społecznych odbywających się we wszystkich gmina należących do Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia przeważał problem w zakresie infrastruktury drogowej dotyczący złego stanu technicznego dróg w poszczególnych gminach należących do PDOW. Zły poziom bezpieczeństwa ruchu wynikający z wielofunkcyjności dróg, zły stan techniczny utrzymania dróg, (koleiny, szorstkość, nierówności, źle utrzymane pobocza), niewłaściwe

parametry techniczne przypisane do klasy i funkcji oraz natężenia ruchu, duża liczba przejazdów przez obszary zabudowy i odcinkowe problemy z przepustowością to problemy pojawiające się na terenie gmin PDOW.

Komunikacja wewnętrzna pomiędzy poszczególnymi gminami Obszaru Wsparcia odbywa się drogą krajową nr 835 relacji Lublin - Biłgoraj - Sieniawa - Przeworsk - Kańczuga - Dynów - Grabownica Starzeńska. Jest to droga wojewódzka na której wzrasta natężenie ruchu drogowego, obniżając poziom bezpieczeństwa oraz występowanie utrudnień, które wpływają na brak płynności poruszania się pojazdów. Zatem konieczna jest przebudowa całego odcinka DW 835 na terenie Obszaru Wsparcia. Droga wojewódzka nr 835 ze względu na dostępność komunikacyjną jest ważnym ciągiem komunikacyjnym oraz elementem organizacji przestrzeni, mającym istotny wpływ na funkcjonalności poszczególnych miejscowości leżących na terenie Przeworsko Dynowskiego Obszaru Wsparcia. Im lepsza dostępność komunikacyjna pomiędzy tymi miejscowościami, tym lepsze potencjalne warunki dla rozwoju gospodarczego i podniesienia poziomu i jakości życia jego mieszkańców oraz rozwoju turystyki.

Przebudowa DW 835 powinna obejmować poprawę parametrów technicznych jezdni, poszerzenie jezdni, wyprofilowanie łuków, wzmocnienie nawierzchni, przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań i budowę zatoczek autobusowych. W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszych powinno nastąpić uzupełnienie brakujących odcinków chodników na terenach zabudowanych a na szczególnie niebezpiecznych przejściach dla pieszych powinny powstać wysepki rozdzielające przeciwne relacje ruchu pojazdów, tzw. azyle dla pieszych.

Proponowane rozwiązania:

Na terenie Przeworsko Dynowskiego Obszaru Wsparcia realizowane są lub w najbliższym czasie będą realizowane następujące inwestycji infrastrukturalne: budowa autostrady A4, łącznika A4-DK Nr 4, obwodnicy Przeworska oraz obwodnicy Dynowa.

<u>Obwodnica Przeworska w ciągu drogi krajowej Nr 4</u>

Planowa trasa obwodnicy miasta Przeworska przebiega przez województwo podkarpackie w Powiecie Przeworskim na terenie miasta Przeworska oraz wsi: Gwizdaj, Studzian i Rozbórz w Gminie Przeworsk. Obwodnica przebiegać będzie według Wariantu I (od km

631+ 875 do km 638+ 525,30 dł. 6,7 km) w większości terenami zarezerwowanymi na ten cel w MPZP Miasta Przeworsk oraz w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Przeworska. W rozwiązaniach projektowych trasy obwodnicy na początkowym odcinku w m. Gwizdaj od km 631+ 875 do km 633+ 000 oraz na odcinku końcowym w m. Rozbórz od km 636+ 900 do km 638+ 525,30 przyjęto przekrój drogowy z dwoma jezdniami (2*7,0m), poboczami utwardzonymi (2*2,0m) oraz poboczami gruntowymi (2*0,5m). Między jezdniami zaprojektowano pas dzielący (4,5m) z opaskami bitumicznymi (2*0,5m). Na odcinku od km 633+000 do km 636+ 900 zaprojektowano przekrój drogowy jednojezdniowy z dodatkowym pasem ruchu do wyprzedzania (droga 2+1). Na skrzyżowaniach z drogami bocznymi zaprojektowano m.in.: dwupoziomowy węzeł drogowy typu "Karo", dwupoziomowy węzeł typu WB, oraz węzeł drogowy typu WA "Trąbka" z łącznicami bezpośrednimi i półbezpośrednimi. Do obwodnicy winny być włączone drogi powiatowe nr P1543 R Przeworsk - Gać - Markowa i Nr P1594 R Przeworsk - Zarzecze poprzez wprowadzenie dwóch dodatkowych węzłów drogowych.

Stan po wybudowaniu obwodnicy Przeworska w ciągu drogi krajowej Nr 4:

Z chwilą wybudowania obwodnicy Przeworska nastąpi:

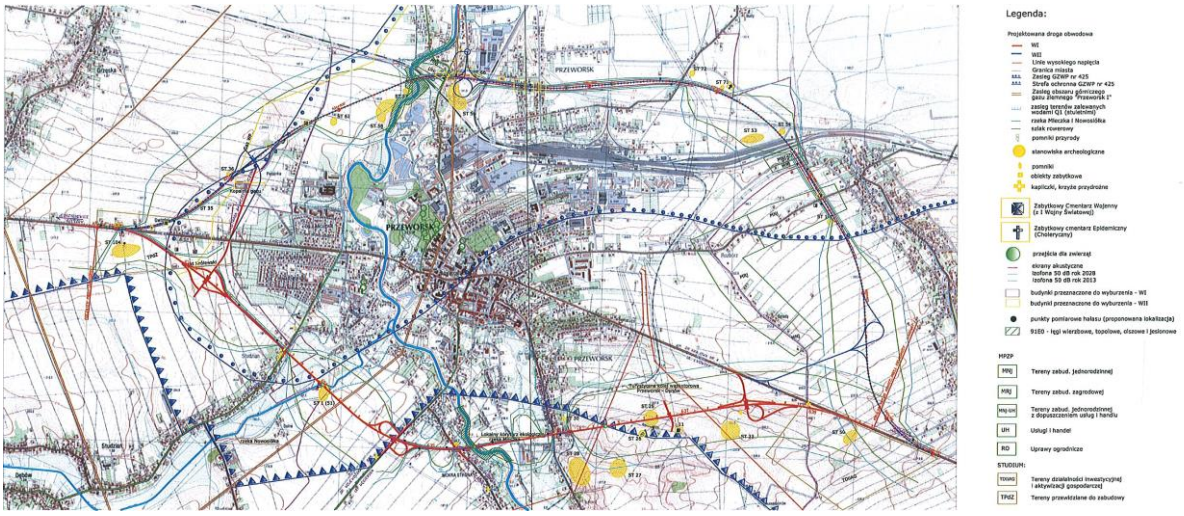
- zwiększenie przepustowości i prędkości ruchu tranzytowego na kierunku wschód-zachód,
- przeniesienie ruchu tranzytowego poza tereny o intensywnym zagospodarowaniu i zmniejszenie uciążliwego oddziaływania na środowisko,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu,
- dostosowanie nośności nawierzchni drogi nr 4 do nacisku 11,5 T/oś,
- wykonanie zabezpieczeń ekologicznych przed ponadnormatywnym oddziaływaniem drogi na pobliskie otoczenie,
- włączony do obwodnicy ruch z południowej części powiatu przez węzły na drogach powiatowych.

Mapa 1.Plan sytuacyjny planowanej obwodnicy Przeworska w ciągu DK 4



Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Mapa 2.Plan sytuacyjny planowanej obwodnicy przeworska w ciągu DK4- WI, WII



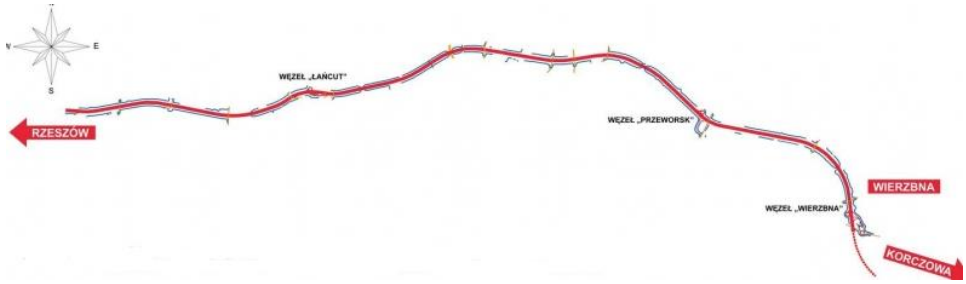
Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Projekt współfinansowane ze środków Unii Europejskiej z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Łącznik DW835 z węzłem autostrady A4

W roku 2012 wybudowano łącznik o długości 1680 metrów od drogi wojewódzkiej nr 835 do węzła autostrady A4, w ciągu zachodniej obwodnicy Przeworska wraz z obiektem mostowym na rzece Mleczce. Planowana jest budowa łącznika pomiędzy realizowanym węzłem autostrady A4 a drogą krajową numer 4. Początek łącznika planowany jest przy rondzie w węźle autostradowym „Przeworsk", następnie ma on biec w kierunku południowym i łączyć się z krajową „czwórką", w miejscu skrzyżowania z planowaną obwodnicą Przeworska. Łącznik przebiegać będzie głównie przez tereny rolne w miejscowościach: Gorliczyna, Grzęska i Przeworsk. Inwestycja swoim zakresem obejmować będzie roboty drogowe – budowę odcinka drogi wojewódzkiej Nr 835, budowę dróg serwisowych, budowa wiaduktu drogowego nad linią kolejową, montaż przepustów, budowa barier ochronnych i budowa ekranów akustycznych.

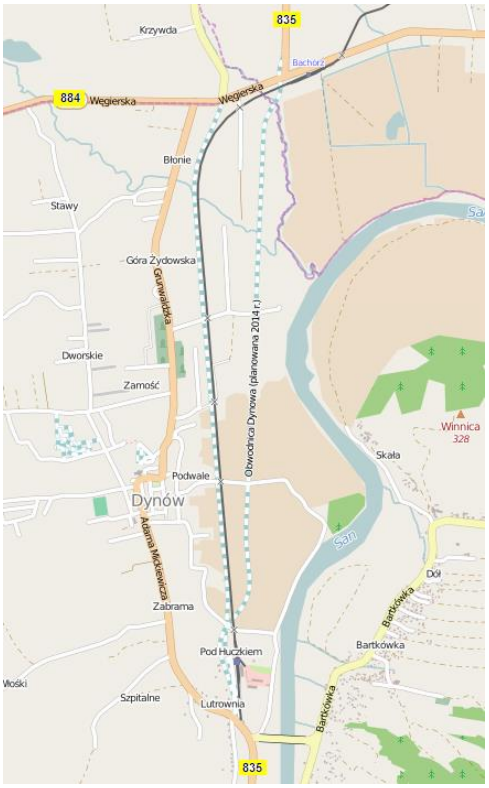
Mapa 3.Plan sytuacyjny autostrady A4



Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 835 na odcinku Przeworsk - Dynów - Grabownica Starzeńska ma być realizowana w trzech etapach. Etap I to rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 835 na odcinku Majdan Sieniawski - Przeworsk - Dynów wraz przebudową lub budową obiektów inżynierskich i innych urządzeń drogowych. Etap II to budowa obwodnicy m. Dynów, połączenie jej z rozbudowaną w I etapie z drogą wojewódzką 835 a także z drogą wojewódzką nr 884. Etap III to rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 835 na odcinku Dynów - Grabownica Starzeńska i połączenie jej z obwodnicą m. Dynowa.

Mapa 4.Dwa warianty przebiegu obwodnicy miasta Dynów.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie www.openstreetmap.org

Z chwilą realizacji w/w inwestycji drogowych

- zwiększenie przepustowości i płynności ruchu tranzytowego na kierunku wschód-zachód, północ - południe
- przeniesienie ruchu tranzytowego poza tereny o intensywnym zagospodarowaniu i zmniejszenie uciążliwego oddziaływania na środowisko,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu,
- dostosowanie nośności nawierzchni drogi nr 4 do nacisku 115 KN/oś, i drogi wojewódzkiej 100 KN/oś
- wykonanie zabezpieczeń ekologicznych przed oddziaływaniem drogi na pobliskie otoczenie,
- likwidacja miejsc utrudnień,

Przewiduje się, że efekty poprawy stanu infrastruktury drogowej na całym Obszarze Wsparcia da się odczuć w dłuższej perspektywie czasowej poprzez, rozwój aktywnych form wypoczynku (powstawanie gospodarstw agroturystycznych), aktywizację drobnej przedsiębiorczości, podejmowanie przez rolników indywidualnych działalności pozarolniczej - sprzedaży hurtowej i detalicznej, usług transportowych, a także bezpośrednią sprzedaż płodów rolnych: warzyw i owoców z własnych gospodarstw.

Natężenie ruchu na obszarze Przeworsko Dynowskiego Obszaru Wsparcia w odniesieniu do kluczowych ciągów komunikacyjnych opracowane zostało na podstawie założeń natężenia ruchu na obszarze Przeworsko Dynowskiego Obszaru Wsparcia na podstawie danych zarządców dróg. Pomiary ruchu przeprowadzone zostały w oparciu o następujące kategorie pojazdów:

- samochody osobowe (SO),
- samochody dostawcze (SD),
- samochody ciężarowe bez przyczep (SCb),
- samochody ciężarowe z przyczepami (SCp),
- autobusy (A),
- ciągniki rolnicze (CR),

Metodologia obliczeń zastosowana w niniejszej analizie opiera się na „Instrukcji oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych dla dróg powiatowych" (IBDiM, LUTY 2008 r.).

Do analizy natężenia ruchu przyjęto następujące ciągi komunikacyjne:

Droga powiatowa P1 580R Gorliczyna – Wólka Pełkińska

Mapa 5.Droga powiatowa P1 580R Gorliczyna – Wólka Pełkińska



Pomiary natężenia ruchu na drodze powiatowej nr P1 580R Gorliczyna – Wólka Pełkińska. Charakter ruchu na drodze: gospodarczy. Zakres pomiaru: w przekroju drogi bez podziału na kierunki. Analizę wykonano w oparciu o następujące założenia:

- Badania ruchu przeprowadzone we wrześniu 2013 r. w godzinach 6.00 - 22.00
- Punkt pomiarowy reprezentatywny dla odcinka drogi to miejscowość: Chałupki

Pomiary ruchu na ciągu komunikacyjnym drogi powiatowej objętej analizą przeprowadzono w dniu 10 września 2013 roku, w godz. 6.00 – 22.00. Zgodnie z przeprowadzonym rozeznaniem charakter ruchu na badanym ciągu komunikacyjnym przyjęto jako gospodarczy. Wyniki pomiarów oraz natężenia dobowe ruchu przyjęto zgodnie z opracowaniem - "Zasady przeprowadzania pomiarów ruchu i obliczania średniego dobowego ruchu na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych". Wyniki pomiarów dla wyżej wymienionego przedstawiono poniżej.

droga powiatowa nr P 1 580 Gorliczyna Wolka Pełkińska							
Liczba zarejestrowanych pojazdów poszczególnych kategorii							Razem
M	SO	SD	SCb	SCp	A	CR	od M do CR
57	1 283	96	144	501	18	91	2 190
57	1 283	96	144	501	18	91	2 190

Na podstawie przeprowadzonych pomiarów obliczono średni ruch dobowy (SDR) wg poniższego wzoru:

$SDR = X_1 * P_1 * P_2 * 1,087$ (poj. /dobę)

gdzie:

SDR – średni dobowy ruch w roku

X_1, – liczba pojazdów samochodowych ogółem w godzinach 6^{00} - 22^{00} w dniu, w których wykonano pomiar ruchu

P_1 – współczynnik przeliczeniowy średniego dobowego ruchu w dni tygodnia (wtorek, środa, czwartek) na średni dobowy ruch w miesiącu

P_2 – współczynnik przeliczeniowy średniego dobowego ruchu w miesiącu na średni dobowy ruch w roku

1,087 – współczynnik przeliczeniowy wielkości ruchu 16 – godzinnego (6^{00} – 22^{00}) na ruch dobowy

$X_1 = 2190$

$P_1 = 0,93$

$P_2 = 1,14$

$SDR = 2190 * 0,93 * 1,14 * 1,087$

Na podstawie przeprowadzonych pomiarów ruchu stwierdzono, że średni dobowy ruch **(SDR)** wynosi **2 525 poj. / dobę** w tym:

- Motocykle – 66 poj./dobę
- Samochody osobowe – 1479 poj./dobę

- Samochody dostawcze – 111 poj./dobę
- Samochody ciężarowe bez przyczep – 166 poj./dobę
- Samochody ciężarowe z przyczepami – 577 poj./dobę
- Autobusy – 20 poj./dobę
- Ciągniki – 105 poj./dobę

SDR w roku bazowym (2013) - dane z PZD w Przeworsku

SDR w 2013	**2 525**	poj./dobę
M	66	poj./dobę
SO	1 479	poj./dobę
SD	111	poj./dobę
SCb	166	poj./dobę
SCp	577	poj./dobę
A	21	poj./dobę
CR	105	poj./dobę

Prognoza ruchu - droga powiatowa P 1 580						
Prognoza ruchu dla ciągu dróg i ulic powiatowych do roku 2037 (jednostka SDR) w pojazdach/dobę						
Rok	**SO**	**SD**	**SCb**	**SCp**	**A**	**Ogółem**
2013	1 479	111	166	577	21	2 354
2013	1 521	116	169	591	21	2 418
2014	1 563	121	173	606	21	2 484
2015	1 605	126	176	621	21	2 549
2016	1 647	131	180	637	21	2 616
2017	1 689	136	183	653	21	2 682
2018	1 731	141	187	669	21	2 749
2019	1 773	146	191	686	21	2 817
2020	1 815	151	194	703	21	2 884
2021	1 857	156	198	721	21	2 953
2022	1 899	161	202	739	21	3 022
2023	1 941	166	206	757	21	3 091
2024	1 983	171	211	776	21	3 162
2025	2 025	176	215	795	21	3 232
2026	2 067	181	219	815	21	3 303
2027	2 109	186	223	836	21	3 375
2028	2 151	191	228	857	21	3 448
2029	2 193	196	232	878	21	3 520
2030	2 235	201	237	900	21	3 594
2031	2 277	206	242	922	21	3 668
2032	2 319	211	247	945	21	3 743
2033	2 361	216	252	969	21	3 819
2034	2 403	221	257	993	21	3 895
2035	2 445	226	262	1 018	21	3 972
2036	2 487	231	267	1 044	21	4 050
2037	2 529	236	272	1 070	21	4 128

Projekt współfinansowane ze środków Unii Europejskiej z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

P 1580 Gorliczyna - Wólka Pełkińska

Prognoza ruchu [SDR] i prędkość podróży [V]

Rok	Prognoza ruchu, średnioroczny dobowy ruch [SDR] w poj./dobę												Pomocnicze godzinowe natężenie ruchu [N1 i N2] w poj./godz				Prędkość podróży [V] w km/godz			
	Samochody osobowe		Samochody dostawcze		Samochody ciężarowe				Autobusy		Razem		N1		N2		osobowe dostawcze		ciężarowe autobusy	
					bez przyczep		z przyczepami													
	W0	WI	W0	WI	W0	WI	W0	WI	W0	WI	W0	WI	W0	WI	W0	WI	W0	WI	W0	WI
2013	1 291	1 479	57	111	12	166	18	577	3	21	1 381	2 354	67	148	2	36	51,8	54,0	41,3	42,8
2013	1 521	1 521	116	116	169	169	591	591	21	21	2 418	2 418	152	152	37	37	51,8	51,8	41,3	41,3
2014	1 532	1 563	121	121	173	173	606	606	21	21	2 453	2 484	155	156	38	38	51,8	54,0	41,3	42,8
2015	1 614	1 647	131	131	180	180	637	637	21	21	2 583	2 616	163	164	40	40	51,8	54,0	41,3	42,8
2016	1 655	1 689	136	136	183	183	653	653	21	21	2 648	2 682	166	168	41	41	51,8	54,0	41,3	42,8
2017	1 696	1 731	141	141	187	187	669	669	21	21	2 714	2 749	171	172	42	42	51,8	54,0	41,3	42,8
2018	2 018	1 773	146	146	191	191	686	686	21	21	3 062	2 817	188	176	43	43	51,8	54,0	41,3	42,8
2019	1 779	1 815	151	151	194	194	703	703	21	21	2 848	2 884	179	181	44	44	51,8	54,0	41,3	42,8
2020	1 820	1 857	156	156	198	198	721	721	21	21	2 916	2 953	183	185	45	45	51,8	54,0	41,3	42,8
2021	1 861	1 899	161	161	202	202	739	739	21	21	2 984	3 022	187	189	46	46	51,8	54,0	41,3	42,8
2022	1 902	1 941	166	166	206	206	757	757	21	21	3 052	3 091	192	194	47	47	51,8	54,0	41,3	42,8
2023	1 943	1 983	171	171	211	211	776	776	21	21	3 122	3 162	196	198	48	48	51,8	54,0	41,3	42,8
2024	1 985	2 025	176	176	215	215	795	795	21	21	3 192	3 232	201	202	49	49	51,8	54,0	41,3	42,8
2025	2 026	2 067	181	181	219	219	815	815	21	21	3 262	3 303	205	207	50	50	51,8	54,0	41,3	42,8
2026	2 067	2 109	186	186	223	223	836	836	21	21	3 333	3 375	210	212	51	51	51,7	53,9	41,3	42,8
2027	2 108	2 151	191	191	228	228	857	857	21	21	3 405	3 448	214	216	53	53	51,7	53,9	41,3	42,8
2028	2 149	2 193	196	196	232	232	878	878	21	21	3 476	3 520	219	221	54	54	51,7	53,9	41,3	42,8
2029	2 190	2 235	201	201	237	237	900	900	21	21	3 549	3 594	224	226	55	55	51,7	53,9	41,3	42,8
2030	2 231	2 277	206	206	242	242	922	922	21	21	3 622	3 668	228	231	56	56	51,7	53,9	41,3	42,8
2031	2 273	2 319	211	211	247	247	945	945	21	21	3 697	3 743	233	235	58	58	51,7	53,9	41,3	42,8
2032	2 314	2 361	216	216	252	252	969	969	21	21	3 772	3 819	238	240	59	59	51,7	53,9	41,3	42,8
2033	2 355	2 403	221	221	257	257	993	993	21	21	3 847	3 895	243	245	60	60	51,7	53,9	41,3	42,8
2034	2 396	2 445	226	226	262	262	1 018	1 018	21	21	3 923	3 972	248	250	62	62	51,7	53,9	41,3	42,8
2035	2 437	2 487	231	231	267	267	1 044	1 044	21	21	4 000	4 050	253	256	63	63	51,7	53,9	41,3	42,8
2036	2 478	2 529	236	236	272	272	1 070	1 070	21	21	4 077	4 128	258	261	65	65	51,7	53,9	41,3	42,8

Obliczenie rodzajowej struktury ruchu

Motocykle – (kategoria M) 57/ 2190 x 100 = 2,60 %

Samochody osobowe – (kategoria SO) 1283/2190 x 100 = 58,58%

Samochody dostawcze (kategoria SD) 96/2190 x 100 = 4,38%

Samochody ciężarowe bez przyczep (kategoria SCb) 144/2190 x 100 = 6,58%

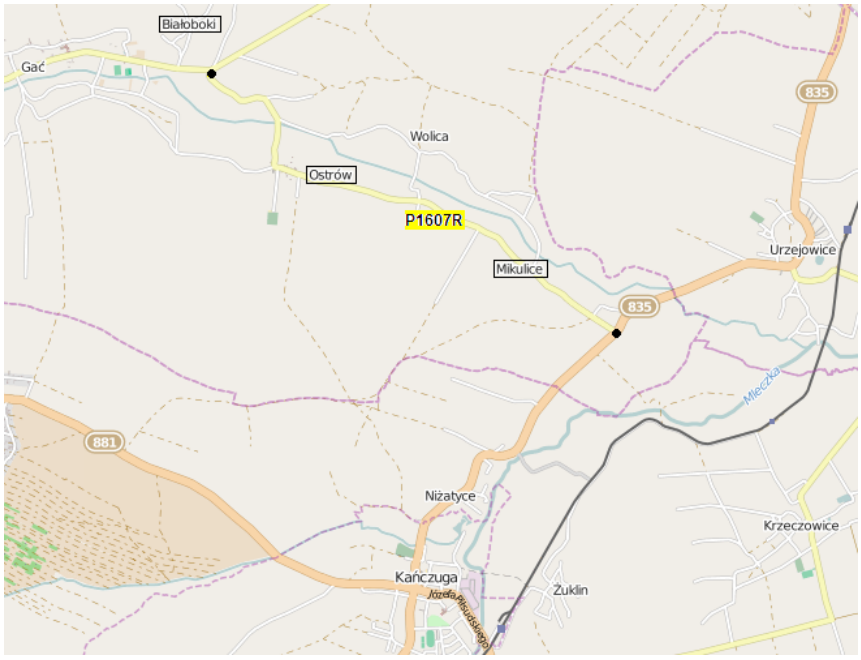
Samochody ciężarowe z przyczepami (kategoria SCp) 501/2190 x 100 = 22,88 %

Autobusy (kategoria A) 18/2190 x 100 = 0,82 %

Ciągniki rolnicze (kategoria CR) 91/2190 x 100 = 4,156%

Droga powiatowa nr P 1607R Białoboki – Ostrów – Mikulice

Mapa 6.Droga powiatowa nr P 1607R Białoboki – Ostrów – Mikulice



Pomiary natężenia ruchu na drodze powiatowej nr P1 607R Białoboki-Ostrów-Mikulice. Charakter ruchu na drodze: gospodarczy. Zakres pomiaru: w przekroju drogi bez podziału na kierunki. Analizę wykonano w oparciu o następujące założenia:

- Badania ruchu przeprowadzone we wrześniu 2013 r. w godzinach 6.00 - 22.00
- Punkt pomiarowy reprezentatywny dla odcinka drogi to miejscowość: Mikulice

Pomiary ruchu na ciągu komunikacyjnym drogi powiatowej objętej analizą przeprowadzono w maju 2014 roku, w godz. 6.00 – 22.00. Zgodnie z przeprowadzonym rozeznaniem charakter ruchu na badanym ciągu komunikacyjnym przyjęto jako gospodarczy. Wyniki pomiarów oraz natężenia dobowe ruchu przyjęto zgodnie z opracowaniem - "Zasady przeprowadzania pomiarów ruchu i obliczania średniego dobowego ruchu na drogach

wojewódzkich, powiatowych i gminnych". Wyniki pomiarów dla wyżej wymienionego przedstawiono poniżej.

Droga Powiatowa P 1 607 R Białoboki - Ostrów - Mikulice							
Liczba zarejestrowanych pojazdów poszczególnych kategorii							Razem
M	SO	SD	SCb	SCp	A	CR	od M do CR
88	1 672	259	105	106	14	71	2 315

Na podstawie przeprowadzonych pomiarów obliczono średni ruch dobowy (SDR) wg poniższego wzoru:

$SDR = X_1 * P_1 * P_2 * 1,087$ (poj. /dobę)

gdzie:

SDR – średni dobowy ruch w roku

X_1, – liczba pojazdów samochodowych ogółem w godzinach 6^{00} - 22^{00} w dniu, w których wykonano pomiar ruchu

P_1 – współczynnik przeliczeniowy średniego dobowego ruchu w dni tygodnia (wtorek, środa, czwartek) na średni dobowy ruch w miesiącu

P_2 – współczynnik przeliczeniowy średniego dobowego ruchu w miesiącu na średni dobowy ruch w roku

1,087 – współczynnik przeliczeniowy wielkości ruchu 16 – godzinnego (6^{00} – 22^{00}) na ruch dobowy

$X_1 = 2\ 315$

$P_1 = 0,93$

$P_2 = 1,14$

$SDR = 2\ 315 * 0,93 * 1,14 * 1,087$

Na podstawie przeprowadzonych pomiarów ruchu stwierdzono, że średni dobowy ruch **(SDR)** wynosi **2 667 poj. / dobę** w tym:

- Motocykle – 101 poj./dobę
- Samochody osobowe – 1927 poj./dobę
- Samochody dostawcze – 298 poj./dobę
- Samochody ciężarowe bez przyczep – 121 poj./dobę
- Samochody ciężarowe z przyczepami – 122 poj./dobę
- Autobusy – 16 poj./dobę
- Ciągniki – 82 poj./dobę

SDR w roku bazowym (2014) - dane z PZD w Przeworsku

SDR w 2014	**2 667**	poj./dobę
M	101	poj./dobę
SO	1 927	poj./dobę
SD	298	poj./dobę
SCb	121	poj./dobę
SCp	122	poj./dobę
A	16	poj./dobę
CR	82	poj./dobę

Prognoza ruchu jak dla dróg powiatowych

Prognoza ruchu dla ciągu dróg i ulic powiatowych do roku 2037 (jednostka SDR) w pojazdach/dobę

Rok	SO	SD	SCb	SCp	A	Ogółem
2013	1 927	298	121	122	16	2 484
2014	1 952	301	123	125	16	2 517
2014	1 977	304	126	128	16	2 551
2015	2 002	307	128	131	16	2 584
2016	2 027	310	131	135	16	2 619
2017	2 052	313	134	138	16	2 653
2018	2 077	316	136	141	16	2 686
2019	2 102	319	139	145	16	2 721
2020	2 127	322	142	149	16	2 756
2021	2 152	325	145	152	16	2 790
2022	2 177	328	147	156	16	2 824
2023	2 202	331	150	160	16	2 859
2024	2 227	334	153	164	16	2 894
2025	2 252	337	157	168	16	2 930
2026	2 277	340	160	172	16	2 965
2027	2 302	343	163	177	16	3 001
2028	2 327	346	166	181	16	3 036
2029	2 352	349	169	186	16	3 072
2030	2 377	352	173	190	16	3 108
2031	2 402	355	176	195	16	3 144
2032	2 427	358	180	200	16	3 181
2033	2 452	361	183	205	16	3 217
2034	2 477	364	187	210	16	3 254
2035	2 502	367	191	215	16	3 291
2036	2 527	370	195	221	16	3 329
2037	2 552	373	199	226	16	3 366

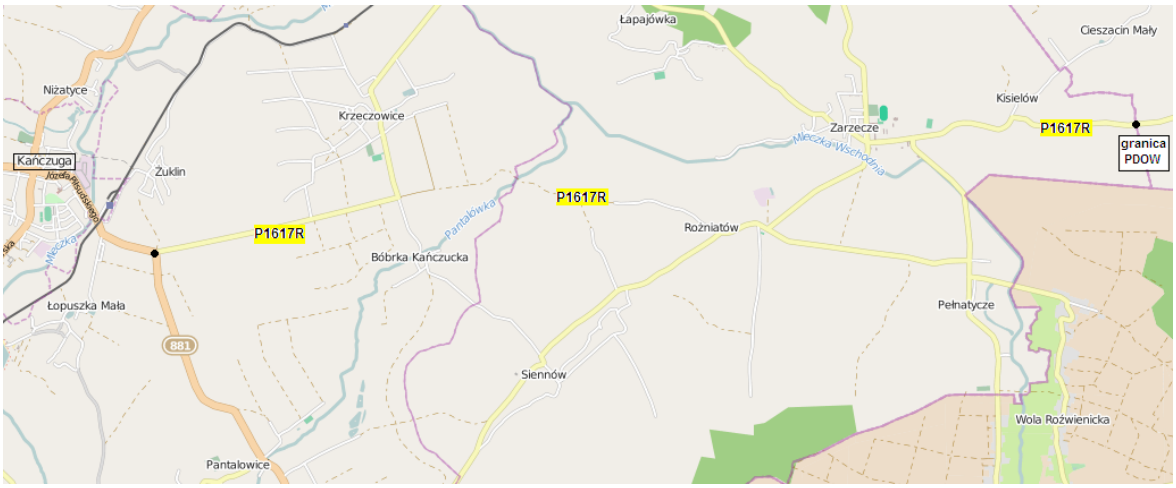
P 1 607 R Białoboki - Ostrów - Mikulice

Prognoza ruchu [SDR] i prędkość podróży [V]

Rok	Prognoza ruchu, średnioroczny dobowy ruch [SDR] w poj./dobę												Pomocnicze godzinowe natężenie ruchu [N1 i N2] w poj./godz				Prędkość podróży [V] w km/godz			
	Samochody osobowe		Samochody dostawcze		Samochody ciężarowe				Autobusy		Razem		N1		N2		osobowe dostawcze		ciężarowe autobusy	
					bez przyczep		z przyczepami													
	W0	WI	W0	WI	W0	WI	W0	WI	W0	WI	W0	WI	W0	WI	W0	WI	W0	WI	W0	WI
2013	1 952	1 952	301	301	123	123	125	125	16	16	2 517	2 517	132	132	13	13	49,8	49,8	39,7	39,7
2014	1 937	1 977	304	304	126	126	128	128	16	16	2 511	2 551	132	134	13	13	49,8	51,9	39,7	41,3
2015	1 986	2 027	310	310	131	131	135	135	16	16	2 578	2 619	136	138	13	13	49,8	51,9	39,7	41,3
2016	2 011	2 052	313	313	134	134	138	138	16	16	2 612	2 653	138	140	14	14	49,8	51,9	39,7	41,3
2017	2 035	2 077	316	316	136	136	141	141	16	16	2 644	2 686	140	142	14	14	49,6	51,8	39,7	41,3
2018	2 060	2 102	319	319	139	139	145	145	16	16	2 679	2 721	142	143	14	14	49,6	51,8	39,7	41,3
2019	2 084	2 127	322	322	142	142	149	149	16	16	2 713	2 756	143	145	15	15	49,6	51,8	39,7	41,3
2020	2 109	2 152	325	325	145	145	152	152	16	16	2 747	2 790	145	147	15	15	49,6	51,8	39,7	41,3
2021	2 133	2 177	328	328	147	147	156	156	16	16	2 780	2 824	147	149	15	15	49,6	51,8	39,7	41,3
2022	2 158	2 202	331	331	150	150	160	160	16	16	2 815	2 859	149	151	15	15	49,6	51,8	39,7	41,3
2023	2 182	2 227	334	334	153	153	164	164	16	16	2 849	2 894	151	153	16	16	49,6	51,8	39,7	41,3
2024	2 207	2 252	337	337	157	157	168	168	16	16	2 885	2 930	153	155	16	16	49,6	51,8	39,7	41,3
2025	2 231	2 277	340	340	160	160	172	172	16	16	2 919	2 965	155	157	17	17	49,6	51,8	39,7	41,3
2026	2 256	2 302	343	343	163	163	177	177	16	16	2 955	3 001	157	159	17	17	49,6	51,8	39,7	41,3
2027	2 280	2 327	346	346	166	166	181	181	16	16	2 989	3 036	159	161	17	17	49,6	51,8	39,7	41,3
2028	2 305	2 352	349	349	169	169	186	186	16	16	3 025	3 072	161	164	18	18	49,6	51,8	39,7	41,3
2029	2 329	2 377	352	352	173	173	190	190	16	16	3 060	3 108	163	166	18	18	49,6	51,8	39,7	41,3
2030	2 354	2 402	355	355	176	176	195	195	16	16	3 096	3 144	165	168	18	18	49,6	51,8	39,7	41,3
2031	2 378	2 427	358	358	180	180	200	200	16	16	3 132	3 181	168	170	19	19	49,6	51,8	39,7	41,3
2032	2 403	2 452	361	361	183	183	205	205	16	16	3 168	3 217	170	172	19	19	49,6	51,8	39,7	41,3
2033	2 427	2 477	364	364	187	187	210	210	16	16	3 204	3 254	172	174	20	20	49,6	51,8	39,7	41,3
2034	2 452	2 502	367	367	191	191	215	215	16	16	3 241	3 291	174	176	20	20	49,6	51,8	39,7	41,3
2035	2 476	2 527	370	370	195	195	221	221	16	16	3 278	3 329	176	179	21	21	49,6	51,8	39,7	41,3
2036	2 501	2 552	373	373	199	199	226	226	16	16	3 315	3 366	178	181	21	21	49,6	51,8	39,7	41,3

Droga powiatowa P 1 607 R Białoboki - Ostrów Mikulice					
Kategoria pojazdu		Prędkość podróży [V] w km/h dla 2015 roku		Czas przejazdu na 1 pojazd [w minutach]		Oszczędność czasu [w minutach]
		Wariant 0	Wariant I	Wariant 0	Wariant I	
Samochody osobowe		49,8	51,9	7	7	0
Samochody dostawcze		49,8	51,9	7	7	0
Samochody ciężarowe	bez przyczep	39,7	41,3	9	9	0
	z przyczepami	39,7	41,3	9	9	0
Autobusy		39,7	41,3	9	9	0
RAZEM				**41**	**41**	**0**

Mapa 7. Droga powiatowa nr P 1617R Kańczuga - Jarosław



Pomiary natężenia ruchu na drodze powiatowej nr P1 1617 R Kańczuga – Jarosław. Charakter ruchu na drodze: gospodarczy. Zakres pomiaru: w przekroju drogi bez podziału na kierunki. Analizę wykonano w oparciu o następujące założenia:

- Badania ruchu przeprowadzone w maju 2014 r. w godzinach 6.00 - 22.00
- Punkt pomiarowy reprezentatywny dla odcinka drogi to miejscowość: Kisielów

Pomiary ruchu na ciągu komunikacyjnym drogi powiatowej objętej analizą przeprowadzono w maju 2014 roku, w godz. 6.00 – 22.00. Zgodnie z przeprowadzonym rozeznaniem charakter ruchu na badanym ciągu komunikacyjnym przyjęto jako gospodarczy. Wyniki pomiarów oraz natężenia dobowe ruchu przyjęto zgodnie z opracowaniem - "Zasady przeprowadzania pomiarów ruchu i obliczania średniego dobowego ruchu na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych". Wyniki pomiarów dla wyżej wymienionego przedstawiono poniżej.

droga powiatowa nr P 1 617 R Kańczuga - Jarosław							
Liczba zarejestrowanych pojazdów poszczególnych kategorii							Razem
M	SO	SD	SCb	SCp	A	CR	od M do CR
116	2 271	315	218	214	32	135	3 301

Na podstawie przeprowadzonych pomiarów obliczono średni ruch dobowy (SDR) wg poniższego wzoru:

$SDR = X_1 * P_1 * P_2 * 1,087$ (poj. /dobę)

gdzie:

SDR – średni dobowy ruch w roku

X_1, – liczba pojazdów samochodowych ogółem w godzinach 6^{00} - 22^{00} w dniu, w których wykonano pomiar ruchu

P_1 – współczynnik przeliczeniowy średniego dobowego ruchu w dni tygodnia (wtorek, środa, czwartek) na średni dobowy ruch w miesiącu

P_2 – współczynnik przeliczeniowy średniego dobowego ruchu w miesiącu na średni dobowy ruch w roku

1,087 – współczynnik przeliczeniowy wielkości ruchu 16 – godzinnego (6^{00} – 22^{00}) na ruch dobowy

$X_1 = 3301$

$P_1 = 0,93$

$P_2 = 1,14$

$SDR = 3301 * 0,93 * 1,14 * 1,087$

Na podstawie przeprowadzonych pomiarów ruchu stwierdzono, że średni dobowy ruch **(SDR)** wynosi **3 805 poj. / dobę** w tym:

- Motocykle – 134 poj./dobę
- Samochody osobowe – 2617 poj./dobę
- Samochody dostawcze – 363 poj./dobę
- Samochody ciężarowe bez przyczep – 251 poj./dobę

- Samochody ciężarowe z przyczepami – 247 poj./dobę
- Autobusy – 37 poj./dobę
- Ciągniki – 156 poj./dobę

SDR w roku bazowym (2014) - dane z PZD w Przeworsku

SDR w 2010	**3 805**	poj./dobę
M	134	poj./dobę
SO	2 617	poj./dobę
SD	363	poj./dobę
SCb	251	poj./dobę
SCp	247	poj./dobę
A	37	poj./dobę
CR	156	poj./dobę

Prognoza ruchu - droga powiatowa P 1 617 R Kańczuga Jarosław

Prognoza ruchu dla ciągu dróg i ulic powiatowych do roku 2037 (jednostka SDR) w pojazdach/dobę

Rok	SO	SD	SCb	SCp	A	Ogółem
2013	2 617	363	251	247	37	3 515
2014	2 701	373	261	260	37	3 632
2015	2 743	378	266	266	37	3 690
2016	2 785	383	272	273	37	3 750
2017	2 827	388	277	279	37	3 808
2018	2 869	393	283	286	37	3 868
2019	2 911	398	288	294	37	3 928
2020	2 953	403	294	301	37	3 988
2021	2 995	408	300	308	37	4 048
2022	3 037	413	306	316	37	4 109
2023	3 079	418	312	324	37	4 170
2024	3 121	423	318	332	37	4 231
2025	3 163	428	325	340	37	4 293
2026	3 205	433	331	349	37	4 355
2027	3 247	438	338	358	37	4 418
2028	3 289	443	345	367	37	4 481
2029	3 331	448	351	376	37	4 543
2030	3 373	453	358	385	37	4 606
2031	3 415	458	366	395	37	4 671
2032	3 457	463	373	405	37	4 735
2033	3 499	468	380	415	37	4 799
2034	3 541	473	388	425	37	4 864
2035	3 583	478	396	436	37	4 930
2036	3 625	483	404	447	37	4 996
2037	3 667	488	412	458	37	5 062

P 1617 Kańczuga - Jarosława

Prognoza ruchu [SDR] i prędkość podróży [V]

Rok	Prognoza ruchu, średnioroczny dobowy ruch [SDR] w poj./dobę												Pomocnicze godzinowe natężenie ruchu [N1 i N2] w poj./godz				Prędkość podróży [V] w km/godz			
	Samochody osobowe		Samochody dostawcze		Samochody ciężarowe				Autobusy		Razem		N1		N2		osobowe dostawcze		ciężarowe autobusy	
					bez przyczep		z przyczepami													
	W0	WI	W0	WI	W0	WI	W0	WI	W0	WI	W0	WI	W0	WI	W0	WI	W0	WI	W0	WI
2013	1 291	2 617	57	363	12	251	18	247	3	37	1 381	3 515	67	192	2	25	51,8	54,0	41,3	42,8
2014	2 688	2 743	378	378	266	266	266	266	37	37	3 635	3 690	200	202	27	27	51,8	54,0	41,3	42,8
2015	2 729	2 785	383	383	272	272	273	273	37	37	3 694	3 750	203	206	28	28	51,8	54,0	41,3	42,8
2016	2 770	2 827	388	388	277	277	279	279	37	37	3 751	3 808	206	209	28	28	51,8	54,0	41,3	42,8
2017	2 812	2 869	393	393	283	283	286	286	37	37	3 811	3 868	210	213	29	29	51,8	54,0	41,3	42,8
2018	2 018	2 911	398	398	288	288	294	294	37	37	3 035	3 928	174	216	29	29	51,8	54,0	41,3	42,8
2019	2 894	2 953	403	403	294	294	301	301	37	37	3 929	3 988	217	219	30	30	51,8	54,0	41,3	42,8
2020	2 935	2 995	408	408	300	300	308	308	37	37	3 988	4 048	220	223	31	31	51,8	54,0	41,3	42,8
2021	2 976	3 037	413	413	306	306	316	316	37	37	4 048	4 109	224	226	31	31	51,8	54,0	41,3	42,8
2022	3 017	3 079	418	418	312	312	324	324	37	37	4 108	4 170	227	230	32	32	51,8	54,0	41,3	42,8
2023	3 059	3 121	423	423	318	318	332	332	37	37	4 169	4 231	231	234	33	33	51,8	54,0	41,3	42,8
2024	3 100	3 163	428	428	325	325	340	340	37	37	4 230	4 293	234	237	33	33	51,8	54,0	41,3	42,8
2025	3 141	3 205	433	433	331	331	349	349	37	37	4 291	4 355	238	241	34	34	51,8	54,0	41,3	42,8
2026	3 182	3 247	438	438	338	338	358	358	37	37	4 353	4 418	242	245	35	35	51,7	53,9	41,3	42,8
2027	3 223	3 289	443	443	345	345	367	367	37	37	4 415	4 481	245	248	36	36	51,7	53,9	41,3	42,8
2028	3 264	3 331	448	448	351	351	376	376	37	37	4 476	4 543	249	252	36	36	51,7	53,9	41,3	42,8
2029	3 306	3 373	453	453	358	358	385	385	37	37	4 539	4 606	253	256	37	37	51,7	53,9	41,3	42,8
2030	3 347	3 415	458	458	366	366	395	395	37	37	4 603	4 671	257	260	38	38	51,7	53,9	41,3	42,8
2031	3 388	3 457	463	463	373	373	405	405	37	37	4 666	4 735	260	264	39	39	51,7	53,9	41,3	42,8
2032	3 429	3 499	468	468	380	380	415	415	37	37	4 729	4 799	264	267	40	40	51,7	53,9	41,3	42,8
2033	3 470	3 541	473	473	388	388	425	425	37	37	4 793	4 864	268	271	40	40	51,7	53,9	41,3	42,8
2034	3 511	3 583	478	478	396	396	436	436	37	37	4 858	4 930	272	275	41	41	51,7	53,9	41,3	42,8
2035	3 553	3 625	483	483	404	404	447	447	37	37	4 924	4 996	276	279	42	42	51,7	53,9	41,3	42,8
2036	3 594	3 667	488	488	412	412	458	458	37	37	4 989	5 062	280	284	43	43	51,7	53,9	41,3	42,8

droga powiatowa nr P 1 617 R Kańczuga - Jarosław					
Kategoria pojazdu		Prędkość podróży [V] w km/h dla 2015 roku		Czas przejazdu na 1 pojazd [w minutach]		Oszczędność czasu [w minutach]
		Wariant 0	Wariant I	Wariant 0	Wariant I	
Samochody osobowe		51,8	54,0	9	8	1
Samochody dostawcze		51,8	54,0	9	8	1
Samochody ciężarowe	bez przyczep	41,3	42,8	11	11	0
	z przyczepami	41,3	42,8	11	11	0
Autobusy		41,3	42,8	11	11	0
RAZEM				**51**	**49**	**2**

Droga powiatowa nr P1 574R Sieniawa – Gorzyce

Pomiary natężenia ruchu na drodze powiatowej nr P1 574 R Sieniawa - Gorzyce. Charakter ruchu na drodze: gospodarczy. Zakres pomiaru: w przekroju drogi bez podziału na kierunki. Analizę wykonano w oparciu o następujące założenia:

- Badania ruchu przeprowadzone we wrześniu 2013 r. w godzinach 6.00 - 22.00

- Punkt pomiarowy reprezentatywny dla odcinka drogi to miejscowość: Gorzyce

Pomiary ruchu na ciągu komunikacyjnym drogi powiatowej objętej analizą przeprowadzono we września 2013 roku, w godz. 6.00 – 22.00. Zgodnie z przeprowadzonym rozeznaniem charakter ruchu na badanym ciągu komunikacyjnym przyjęto jako gospodarczy. Wyniki pomiarów oraz natężenia dobowe ruchu przyjęto zgodnie z opracowaniem - "Zasady przeprowadzania pomiarów ruchu i obliczania średniego dobowego ruchu na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych". Wyniki pomiarów dla wyżej wymienionego przedstawiono poniżej.

Droga powiatowa nr P1 574 R Sieniawa - Gorzyce							
Liczba zarejestrowanych pojazdów poszczególnych kategorii							Razem
M	SO	SD	SCb	SCp	A	CR	od M do CR
73	852	89	99	78	4	163	1 358
73	852	89	99	78	4	163	1 358

Na podstawie przeprowadzonych pomiarów obliczono średni ruch dobowy (SDR) wg poniższego wzoru:

$SDR = X_1 * P_1 * P_2 * 1{,}087$ (poj. /dobę)

gdzie:

SDR – średni dobowy ruch w roku

X_1, – liczba pojazdów samochodowych ogółem w godzinach 6^{00} - 22^{00} w dniu, w których wykonano pomiar ruchu

P_1 – współczynnik przeliczeniowy średniego dobowego ruchu w dni tygodnia (wtorek, środa, czwartek) na średni dobowy ruch w miesiącu

P_2 – współczynnik przeliczeniowy średniego dobowego ruchu w miesiącu na średni dobowy ruch w roku

1,087 – współczynnik przeliczeniowy wielkości ruchu 16 – godzinnego (6^{00} – 22^{00}) na ruch dobowy

X_1 = 1 358

P_1 = 0,93

P_2 = 1,14

SDR = 1 358 * 0,93 * 1,14 * 1,087

Na podstawie przeprowadzonych pomiarów ruchu stwierdzono, że średni dobowy ruch **(SDR)** wynosi **1565 poj. / dobę** w tym:

- Motocykle – 84 poj./dobę
- Samochody osobowe – 981 poj./dobę
- Samochody dostawcze – 103 poj./dobę
- Samochody ciężarowe bez przyczep – 114 poj./dobę
- Samochody ciężarowe z przyczepami – 90 poj./dobę
- Autobusy – 5 poj./dobę
- Ciągniki – 188 poj./dobę

SDR w roku bazowym (2013) - dane z PZD w Przeworsku

SDR w 2013	**1 566**	poj./dobę
M	84	poj./dobę
SO	982	poj./dobę
SD	103	poj./dobę
SCb	114	poj./dobę
SCp	90	poj./dobę
A	5	poj./dobę
CR	188	poj./dobę

Droga powiatowa nr P1 574 R Sieniawa - Gorzyce

Prognoza ruchu dla ciągu dróg i ulic powiatowych do roku 2037 (jednostka SDR) w pojazdach/dobę

Rok	SO	SD	SCb	SCp	A	Ogółem
2013	982	103	114	90	5	1 294
2013	1 042	110	116	92	5	1 365
2014	1 102	117	119	95	5	1 438
2015	1 162	124	121	97	5	1 509
2016	1 222	131	123	99	5	1 580
2017	1 282	138	126	102	5	1 653
2018	1 342	145	128	104	5	1 724
2019	1 402	152	131	107	5	1 797
2020	1 462	159	134	110	5	1 870
2021	1 522	166	136	112	5	1 941
2022	1 582	173	139	115	5	2 014
2023	1 642	180	142	118	5	2 087
2024	1 702	187	145	121	5	2 160
2025	1 762	194	147	124	5	2 232
2026	1 822	201	150	127	5	2 305
2027	1 882	208	153	130	5	2 378
2028	1 942	215	156	134	5	2 452
2029	2 002	222	160	137	5	2 526
2030	2 062	229	163	140	5	2 599
2031	2 122	236	166	144	5	2 673
2032	2 182	243	169	147	5	2 746
2033	2 242	250	173	151	5	2 821
2034	2 302	257	176	155	5	2 895
2035	2 362	264	180	159	5	2 970
2036	2 422	271	183	163	5	3 044
2037	2 482	278	187	167	5	3 119

P 1575 R Sieniawa - Gorzyce

Prognoza ruchu [SDR] i prędkość podróży [V]

Rok	Prognoza ruchu, średnioroczny dobowy ruch [SDR] w poj./dobę												Pomocnicze godzinowe natężenie ruchu [N1 i N2] w poj./godz				Prędkość podróży [V] w km/godz			
	Samochody osobowe		Samochody dostawcze		Samochody ciężarowe bez przyczep		Samochody ciężarowe z przyczepami		Autobusy		Razem		N1		N2		osobowe dostawcze		ciężarowe autobusy	
	W0	WI	W0	WI	W0	WI	W0	WI	W0	WI	W0	WI	W0	WI	W0	WI	W0	WI	W0	WI
2013	1 360	982	194	103	133	114	22	90	10	5	1 719	1 294	89	71	8	10	51,8	54,0	41,3	45,8
2013	1 042	1 042	110	110	116	116	92	92	5	5	1 365	1 365	75	75	10	10	51,8	51,8	41,3	41,3
2014	1 080	1 102	117	117	119	119	95	95	5	5	1 416	1 438	78	79	10	10	51,8	54,0	41,3	45,8
2015	1 198	1 222	131	131	123	123	99	99	5	5	1 556	1 580	85	86	11	11	51,7	53,9	41,3	45,8
2016	1 256	1 282	138	138	126	126	102	102	5	5	1 627	1 653	88	90	11	11	51,7	53,9	41,3	45,8
2017	1 315	1 342	145	145	128	128	104	104	5	5	1 697	1 724	92	93	11	11	51,7	53,9	41,3	45,8
2018	1 374	1 402	152	152	131	131	107	107	5	5	1 769	1 797	96	97	12	12	51,7	53,9	41,3	45,8
2019	1 433	1 462	159	159	134	134	110	110	5	5	1 841	1 870	99	101	12	12	51,7	53,9	41,3	45,8
2020	1 492	1 522	166	166	136	136	112	112	5	5	1 911	1 941	103	104	12	12	51,7	53,9	41,3	45,8
2021	1 550	1 582	173	173	139	139	115	115	5	5	1 982	2 014	106	108	12	12	51,7	53,9	41,1	45,6
2022	1 609	1 642	180	180	142	142	118	118	5	5	2 054	2 087	110	112	13	13	51,7	53,9	41,1	45,6
2023	1 668	1 702	187	187	145	145	121	121	5	5	2 126	2 160	114	115	13	13	51,7	53,9	41,1	45,6
2024	1 727	1 762	194	194	147	147	124	124	5	5	2 197	2 232	117	119	13	13	51,7	53,9	41,1	45,6
2025	1 786	1 822	201	201	150	150	127	127	5	5	2 269	2 305	121	123	13	13	51,7	53,9	41,1	45,6
2026	1 844	1 882	208	208	153	153	130	130	5	5	2 340	2 378	125	127	14	14	51,7	53,9	41,1	45,6
2027	1 903	1 942	215	215	156	156	134	134	5	5	2 413	2 452	129	130	14	14	51,7	53,9	41,1	45,6
2028	1 962	2 002	222	222	160	160	137	137	5	5	2 486	2 526	132	134	14	14	51,7	53,8	41,1	45,6
2029	2 021	2 062	229	229	163	163	140	140	5	5	2 558	2 599	136	138	15	15	51,6	53,8	41,1	45,6
2030	2 080	2 122	236	236	166	166	144	144	5	5	2 631	2 673	140	142	15	15	51,6	53,8	41,1	45,6
2031	2 138	2 182	243	243	169	169	147	147	5	5	2 702	2 746	144	146	15	15	51,6	53,8	41,1	45,6
2032	2 197	2 242	250	250	173	173	151	151	5	5	2 776	2 821	147	150	16	16	51,6	53,8	41,1	45,6
2033	2 256	2 302	257	257	176	176	155	155	5	5	2 849	2 895	151	153	16	16	51,6	53,8	41,1	45,6
2034	2 315	2 362	264	264	180	180	159	159	5	5	2 923	2 970	155	157	16	16	51,6	53,8	41,1	45,6
2035	2 374	2 422	271	271	183	183	163	163	5	5	2 996	3 044	159	161	17	17	51,6	53,8	41,1	45,6
2036	2 432	2 482	278	278	187	187	167	167	5	5	3 069	3 119	163	165	17	17	51,6	53,8	41,1	45,6

Obliczenie rodzajowej struktury ruchu

Motocykle – (kategoria M) 73/ 1358 x 100 = 5,38 %

Samochody osobowe – (kategoria SO) 852/1358 x 100 = 62,74%

Samochody dostawcze (kategoria SD) 89/1358 x 100 = 6,55%

Samochody ciężarowe bez przyczep (kategoria SCb) 99/1358 x 100 = 7,29%

Samochody ciężarowe z przyczepami (kategoria SCp) 78/1358 x 100 = 5,74 %

Autobusy (kategoria A) 4/1358 x 100 = 0,29 %

Ciągniki rolnicze (kategoria CR) 163/1358 x 100 = 12,00%

Analizą natężenia ruchu na terenie Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia objęte zostały następujące ciągi komunikacyjne:

- droga powiatowa nr P 1617 R Kańczuga – Jarosław,
- droga powiatowa nr P 1607 R Białoboki – Ostrów – Mikulice
- droga powiatowa nr P 1574 R Sieniawa – Gorzyce
- droga powiatowa nr P 1580 Gorliczyna – Wółka Pełkińska

Na podstawie wyników pomiarów oraz powyższej prognozy obliczono przewidywane SDR w poszczególnych latach dla obu wariantów - W0 i WI.

Wariant bezinwestycyjny (W0) zakłada 2% przesunięcie ruchu samochodów osobowych na inne trasy wraz z pogarszaniem się warunków jazdy i częstym przeprowadzaniem prac remontowych. Z racji tego, iż wskazane wyżej ciągi komunikacyjne obsługują w przeważającej części ruch samochodów osobowych, nie przewiduje się przesunięć pojazdów dostawczych, ciężarowych i autobusów. Ruch dla tego wariantu odbywa się z ograniczoną prędkością ze względu na pogarszający się z roku na rok stan techniczny nawierzchni.

Wariant inwestycyjny (WI) zakłada wzrost prędkości jazdy, co wpływa pozytywnie na skrócenie czasu przejazdu oraz polepsza komfort jazdy. Dodatkowo przyjęto w wariancie inwestycyjnym podniesienie standardu dróg z klasy D (stan zły) na klasę A (stan dobry) wg SOSN.

4. Planowany rozwój układu dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych.

Rozwój gospodarki oraz atrakcyjność inwestycyjna i turystyczna regionu są uwarunkowane przez istnienie sprawnego systemu komunikacyjnego łączącego region z głównymi ośrodkami gospodarczymi o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Z perspektywy województwa szczególnie ważne jest wzmacnianie integracji wojewódzkiego systemu transportu drogowego z europejską siecią TEN T oraz planowaną siecią autostrad i dróg ekspresowych w Polsce. Działania te wpłyną znacząco na poprawę dostępności zewnętrznej

regionu, jego stolicy Rzeszowa oraz ośrodków subregionalnych (Krosna, Mielca, Przemyśla, Stalowej Woli i Tarnobrzega). Ważnym elementem poprawiającym dostępność regionu, obok modernizacji dróg krajowych, będzie tworzenie węzłów intermodalnych stanowiących dogodne połączenia, pozwalające korzystać z różnych rodzajów transportu oraz rozbudowa przejść granicznych. Wpłynie to na poprawę warunków wymiany handlowej, co pozwoli lepiej wykorzystać szansę jaką stwarza przygraniczne położenie regionu.

Według zapisów Diagnozy Sytuacji Społeczno – Gospodarczej Województwa Podkarpackiego zakładane efekty realizowanych działań obejmować będą:

- ukończenie budowy autostrady A4, a także realizacja odcinków drogi ekspresowej S19 stanowiącej część szlaku transportowego „Via Carpatia" oraz S74,

- wzmocnienie systemu powiązań komunikacyjnych regionu ze stolicą oraz innymi krajowymi ośrodkami wzrostu,

- utworzenie funkcjonalnego systemu łączącego układ dróg wojewódzkich z głównymi ciągami komunikacyjnymi poprzez budowę dróg dojazdowych i łączników do węzłów autostrady A4 i dróg ekspresowych S19 i S74,

- poprawa dostępności zewnętrznej ośrodków subregionalnych dzięki budowie i rozbudowie dróg krajowych (w tym DK77, DK28, DK73, DK4, DK9),

- modernizacja systemu głównych drogowych powiązań komunikacyjnych województwa podkarpackiego z sąsiadującymi województwami (most Połaniec),

- utworzenie spójnego systemu transportu pozwalającego łączyć możliwości przewozowe różnych rodzajów transportu poprzez budowę systemu połączeń multimodalnych i intermodalnych,

- rozbudowa oraz powstawanie nowych przejść granicznych jako ważny element rozwijania współpracy transgranicznej i międzynarodowej,

- rozbudowa istniejących oraz budowa nowych dróg poprawiających dostępność do przejść granicznych oraz centrów logistycznych,

- usprawnienie systemu drogowego województwa poprzez rozbudowę istniejących i budowę nowych odcinków dróg łączących ośrodki subregionalne oraz poprzez budowę ich obwodnic,

jak również przez podniesienie klasy dróg i zmiany kategorii tych dróg, na których występuje szczególna koncentracja ruchu,

- utworzenie (budowa) systemu łączącego węzły autostrady A 4 z drogą krajową Nr 4 (E 40).

Poprawa dostępności komunikacyjnej w ruchu drogowym do Rzeszowa oraz pomiędzy miastami powiatowymi stanowi ważny element umożliwiający rozprzestrzenianie procesów rozwojowych, jak również integrację regionu w wymiarze gospodarczym i rynków pracy. Rzeszów jako stolica województwa realizuje szereg funkcji o istotnym znaczeniu dla całego regionu, stąd konieczne jest budowanie sprawnych powiązań drogowych łączących Rzeszów z miastami powiatowymi. Konieczna jest również integracja potencjałów ośrodków stanowiących bieguny wzrostu w województwie poprzez rozwój połączeń drogowych pomiędzy nimi. W obrębie województwa i jego najbliższego otoczenia wyróżnić można kilka podukładów miejskich, opartych na wyraźnych ciążeniach grawitacyjnych. Jest to zwłaszcza układ Tarnobrzeg – Sandomierz - Stalowa Wola, Krosno - Jasło, Rzeszów - Łańcut, Dębica - Ropczyce. Powyższy układ powinien zostać rozwinięty poprzez wzmocnienie relacji: Dębica – Ropczyce - Mielec, Jarosław - Przeworsk, Sanok – Lesko - Ustrzyki Dolne. Zakładane efekty realizowanego działań:

- skrócenie czasu dojazdu do Rzeszowa z miast powiatowych dzięki inwestycjom w infrastrukturę drogową, szczególnie na obszarach o utrudnionej dostępności,
- usprawnienie połączeń pomiędzy regionalnymi biegunami wzrostu poprzez budowę i rozbudowę łączących je układów drogowych w celu wzmocnienia ich powiązań funkcjonalnych,
- poprawa dostępności drogowej do miejsc koncentracji działalności gospodarczej, w szczególności stref ekonomicznych,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w miastach dzięki budowie obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich,
- poprawa dostępności drogowej do miejsc o szczególnym znaczeniu turystycznym,
- rozwój atrakcyjnego i konkurencyjnego transportu zbiorowego poprzez utworzenie Centrum Zarządzania Publicznym Transportem Zbiorowym, koordynację usług świadczonych przez przewoźników z uwzględnieniem potrzeb obszarów defaworyzowanych.

Dostępność komunikacyjna jest ważnym elementem organizacji przestrzeni, mającym istotny wpływ na zróżnicowanie funkcjonalności poszczególnych regionów. Im lepsza dostępność komunikacyjna, tym lepsze potencjalne warunki dla rozwoju gospodarczego i podniesienia poziomu i jakości życia jego mieszkańców. Na poziomie analiz europejskich województwo podkarpackie położone jest peryferyjnie, a jego dostępność jest niska.

Wykonane badania dostępności potencjałowej drogowej Polski w układzie gminnym, w której brano pod uwagę wyłącznie relacje krajowe wskazują, iż w województwie podkarpackim obszar lepszej dostępności obejmuje północno-zachodnią oraz centralną część regionu (z Rzeszowem). Dalej wartość wskaźnika maleje zarówno ku wschodowi, jak i na południe. W Bieszczadach notowane są najniższe poziomy wskaźnika dostępności potencjałowej w skali kraju. Widoczna jest wyraźna różnica w dostępności przestrzennej względem sąsiednich regionów (poza lubelskim). Zaznacza się strefa nieciągłości na linii Wisły, spowodowana brakiem mostów na południe od Tarnobrzega.

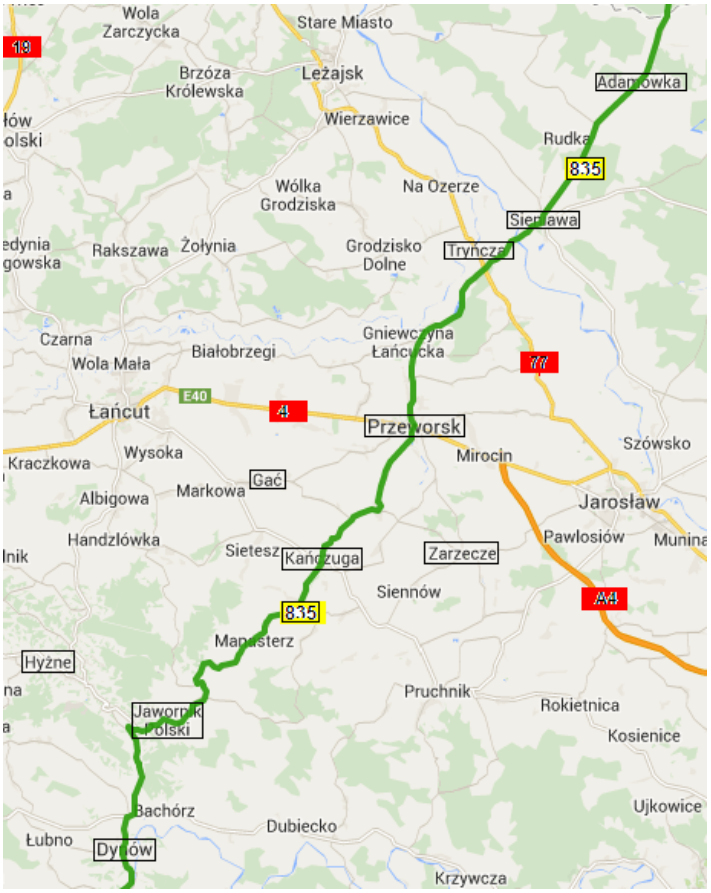
Uzupełnieniem podstawowej sieci dróg na terenie jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład Przeworsko-Dynowskiego Obszaru wsparcia są drogi gminne, które obsługują głównie przyległą zabudowę na terenie poszczególnych miejscowości gmin. Są one w bardzo różnym stanie technicznym. W celu lepszego zaspokajania podstawowych potrzeb gospodarczych oraz społecznych w zakresie transportu, konieczne są większe nakłady finansowe i zaangażowanie miejscowej ludności w celu ich koniecznego remontu i modernizacji.

Remonty wielu odcinków dróg i ciągów pieszych można połączyć z proponowaną w niniejszym opracowaniu koncepcją budowy i wytyczania ścieżek i tras rowerowych. Wspólny projekt często może wpłynąć na obniżenie kosztów inwestycji i ułatwić zdobycie środków finansowych.

Największy wpływ na komunikację wewnętrzną pomiędzy poszczególnymi gminami Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia ma droga wojewódzka nr 835 relacji Lublin - Biłgoraj - Sieniawa - Przeworsk - Kańczuga - Dynów - Grabownica Starzeńska. W związku ze znacznym wzrostem natężenia ruchu drogowego, a co za tym idzie zwiększeniem obciążenia trasy oraz niewystarczającym poziomem bezpieczeństwa ruchu drogowego

w celu poprawy warunków ruchu i przepustowości oraz skrócenia czasu podróży konieczna jest przebudowa całego odcinka DW835 na terenie Obszaru Wsparcia. Przebudowa powinna obejmować wzmocnienie nawierzchni, przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań i budowę zatoczek autobusowych. W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszych powinno nastąpić uzupełnienie brakujących odcinków chodników na terenach zabudowanych a na szczególnie niebezpiecznych przejściach dla pieszych powinny powstać wysepki rozdzielające przeciwne relacje ruchu pojazdów.

Mapa 8 Przebieg drogi wojewódzkiej nr 835 na terenie Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia

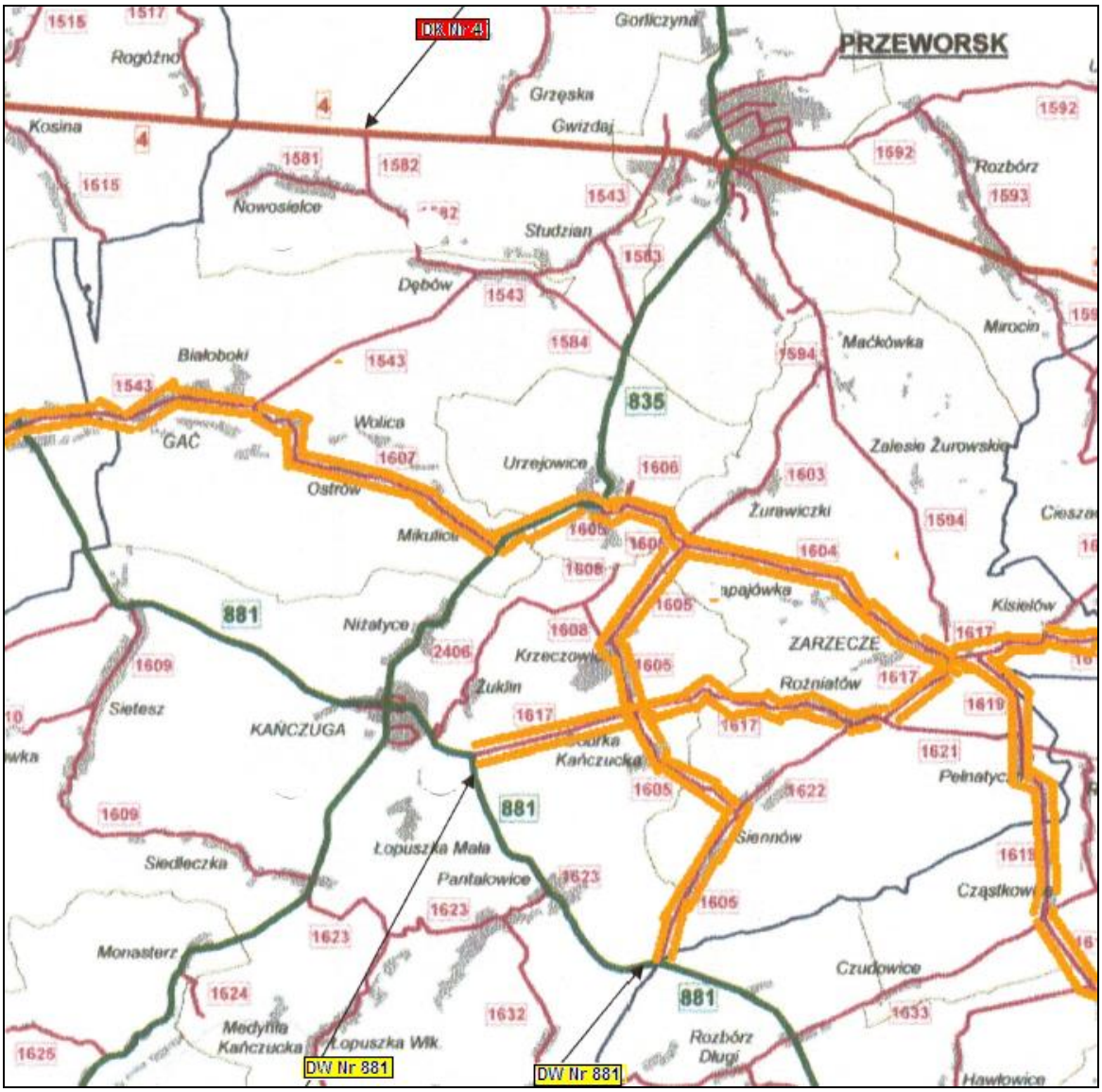


Źródło: Opracowanie własne

Kluczowym przedsięwzięciem z punktu widzenia Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia jest opracowywany projekt drogowy pt.: „Powiązanie dróg powiatowych z terenu powiatu przeworskiego, łańcuckiego i jarosławskiego do sieci dróg wojewódzkich i krajowych poprzez przebudowę dróg powiatowych Nr P1619R, P1617R , P1605R, P1604R, P1607R ,

P1543R, P1544R o łącznej długości 56,937 km.", który mógłby zostać sfinansowany ze środków UE w ramach Priorytetu 7.2. (EFRR) „Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T". Na terenie Obszaru Wsparcia drogi objęte wnioskiem znajdują się na terenie gminy Przeworsk, Gać, Zarzecze i Kańczuga. Są to drogi powiatowe: P 1619 R Zarzecze – Pełnatycze – Bystrowice (3,225 km), P 1617 R Kańczuga – Jarosław (11,310 km), P 1605 R Urzejowice – Siennów (10,091 km), P 1604 R Zarzecze – Żurawiczki (4,807 km), P 1607 R Białoboki – Ostrów – Mikulice (5,042 km) oraz P 1543 R Przeworsk – Gać – Markowa (2,748 km). Przedsięwzięcie zakłada przywrócenie i podniesienie parametrów techniczno – eksploatacyjnych ciągu dróg powiatowych o łącznej długości 37,223 km poprzez przebudowę nawierzchni jezdni, chodników i skrzyżowania w miejscowości Żurawiczki oraz znajdujących się w ciągach tych dróg siedmiu mostów. Do chwili obecnej żaden z tych obiektów mostowych nie był przebudowywany, a ich nośność jest ograniczona do 7,5 lub 15 ton. Wymienione ciągi dróg były jedynie odcinkowo odnawiane poprzez wykonanie dywanika bitumicznego, czego powodem był brak środków finansowych na ich przebudowę, mimo stale rosnącego natężenia ruchu.

Mapa 9 Drogi objęte wnioskiem



Źródło: Powiatowy Zarząd Dróg w Przeworsku

Realizacja projektu przyniesie bezsporne korzyści dla objętej jego wpływem społeczności lokalnej, przyczyni się do rozwoju społecznego i gospodarczego poprzez umożliwienie szybszego, bezpieczniejszego i sprawniejszego transportu, wpłynie na poprawę dostępu do drogi krajowej nr 4 i dróg wojewódzkich oraz lokalnych firm, zakładów i sklepów w miejscowościach objętych wpływem projektu.

W dniach 10 – 24 września 2014 roku przeprowadzono konsultacje z przedstawicielami władz samorządowych i mieszkańcami poszczególnych miast i gmin wchodzących w skład PDOW. W trakcie spotkań jak i w okresie powstawania studium przedstawiono wiele opinii, postulatów i uwag do planowanego w Studium Komunikacyjnym Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia rozwoju układu drogowego.

Na terenie gminy Adamówka część dróg powiatowych i gminnych jest nieutwardzona i wymaga poprawy nawierzchni, m.in. droga powiatowa nr P1553R relacji Kolonia Polska – Adamówka oraz Adamówka – Krasne – Pawłowa – Cewków (kier. wsch.-zach. prostopadły do DW835). W celu podniesienia bezpieczeństwa ruchu pieszych konieczna jest budowa chodników. Ze względu na rozproszoną zabudowę, koszty tych inwestycji są bardzo duże i często przekraczają możliwości finansowe gminy. Długość odcinków, na których istnieje taka konieczność w poszczególnych miejscowościach wynosi: Adamówka – 2 km, Cieplice – 7 km, Majdan Sieniawski – 10 km.

Przez teren gminy Sieniawa przebiegają dwie drogi wojewódzkie prowadzące duży ruch samochodów dostawczych oraz tranzytowy TIR. Pomysłem władz gminy na zatrzymanie kierowców na odpoczynek i zwiedzanie miasta jest powstanie oznakowanego parkingu dla samochodów ciężarowych wyposażonego w infrastrukturę umożliwiającą wypoczynek i zaznajomienie się z ofertą turystyczną regionu. W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu na terenie gminy istnieje konieczność budowy ciągów pieszo-rowerowych przy drogach wojewódzkich. W minionych latach wykonano wiele remontów ulic i dróg powiatowych, z których kilka wymaga dokończenia. Do najważniejszych należą: droga powiatowa nr P1558R Czerce-Sieniawa, nr P1556R przez wieś Dobra i droga gminna Dobra-Czerce – pozostał do przebudowy odcinek o łącznej długości 1,4 km z całości projektu wynoszącego 10 km, drogi powiatowe nr P1573R przez wieś Leżachów i P1574R Sieniawa-Gorzyce – pozostało łącznie do remontu około 0,8 km z 6,5 km oraz przebudowa ulicy Jana Pawła II w Sieniawie.

Stan techniczny i rozwiązania komunikacyjne dróg gminnych i wiejskich w gminie Tryńcza na wielu odcinkach jest niewystarczający. Odcinki dróg gminnych wymagające remontu i modernizacji, to: Ubieszyn-Głogowiec, Gorzyce-Podłuże, Jagiełła-Niechciałki oraz Gniewczyna Tryniecka-Gniewczyna Łańcucka o łącznej długości wynoszącej 6,9 km (w tym 5,2 km o nawierzchni ulepszonej). Na terenie gminy długość dróg powiatowych wynosi 34,46 km., z których kilka odcinków wymaga poprawy stanu nawierzchni przez wykonanie cienkiego dywanika bitumicznego. Według zapisów w Strategii Rozwoju Gminy Tryńcza na lata 2008-2015, celem podejmowanych działań związanych z infrastrukturą komunikacyjną jest przede wszystkim dążenie do polepszenia jakości szlaków komunikacyjnych, ograniczenia liczby wypadków drogowych oraz ograniczenia zanieczyszczenia środowiska naturalnego.

Plany inwestycyjne dotyczące dróg gminnych na terenie miasta Przeworska obejmują odnowę nawierzchni na długości 15,4 km, modernizację 2,5 km dróg oraz budowę nowych odcinków o łącznej długości 7,7 km. Stan dróg powiatowych na terenie miasta w większości uznawany jest jako dobry. Potrzeby w zakresie budowy to 0,69 km, modernizacji powinno być poddane 8,76 km dróg powiatowych natomiast odnowienia wymaga 5,23 km. W celu zapewnienia bezpiecznego objazdu centrum Przeworska oraz połączenia sieci dróg w planach ogólnych zagospodarowania przestrzennego miasta oraz gminy Przeworsk rezerwowano teren na przebieg południowej obwodnicy miasta.

Na terenie gminy Gać oprócz konieczności przywrócenia i podniesienia parametrów techniczno – eksploatacyjnych ciągu dróg powiatowych nr P1607R Białoboki – Ostrów – Mikulice oraz nr P1543R Markowa – Gać, modernizacji wymaga droga gminna relacji Gać-Górki oraz poprawa dostępności komunikacyjnej miejscowości Wolica. Wiele dróg gminnych i gruntowych wymaga oczyszczenia i pogłębienia rowów odwadniających, naprawy mostków i przepustów. Szanse na ulepszenie połączeń komunikacyjnych gmina upatruje w środkach unijnych, czego dowodem są zrealizowane lub będące w trakcie realizacji liczne inwestycje.

Odcinki dróg powiatowych przebiegające przez teren gminy Zarzecze i wymagające modernizacji (P1604R, P1605R, P1617R, P1619R) zostały uwzględnione w opisanej propozycji przedsięwzięć priorytetowych o kluczowym znaczeniu dla rozwoju woj. podkarpackiego w perspektywie 2014-2020. W perspektywie połączeń realizowanych drogami gminnymi, pilnej interwencji wymagają odcinki o nawierzchni utwardzonej o łącznej

długości około 2 km. Do potrzebnych inwestycji na terenie gminy należy również budowa chodnika po drugiej stronie jezdni drogi powiatowej nr P1594R w Zarzeczu, przy której znajduje się szkoła, ośrodek zdrowia i sklepy.

Na terenie miasta Kańczuga najbardziej niebezpiecznym i newralgicznym punktem jest skrzyżowanie dróg wojewódzkich nr 835 i 881. W ostatnim okresie nastąpiła duża poprawa bezpieczeństwa ruchu dzięki modernizacji tego skrzyżowania oraz zainstalowania sygnalizacji świetlnej. Na terenie miasta i gminy konieczną inwestycją jest modernizacja drogi powiatowej nr P1615R przebiegającej ulicami 11 listopada i Westerplatte oraz nr P2406R relacji Kańczuga-Krzeczowice – przede wszystkim na odcinku Kańczuga-Żuklin. Stan techniczny pozostałych dróg powiatowych i gminnych jest zadawalający.

Strategia Rozwoju Gminy Jawornik Polski na lata 2008-2020 określa istniejącą na terenie gminy sieć dróg jako dobrze rozwiniętą ale o niskiej jakości technicznej. Większa część dróg powiatowych przebiegających przez teren gminy posiada nawierzchnię twardą ulepszoną. Pilną potrzebą z perspektywy zewnętrznej dostępności komunikacyjnej gminy jest poprawa płynności połączeń drogowych o charakterze powiatowym z sąsiednimi gminami, a mianowicie z miejscowością Grzegorzówka (gmina Hyżne) oraz Husowem (gmina Markowa). Do odcinków dróg wymagających konieczności naprawy nawierzchni należą drogi powiatowe nr P1546R relacji Hadle Szklarskie-Tarnawka o długości 4,3 km i nr P1628R Jawornik Polski-Zapady o długości 2,4 km oraz drogi gminne Jawornik Polski-Grabnik-Zabarć-Bazary i Manasterz-Rzeki-Tarnawka o łącznej długości 4,4 km.

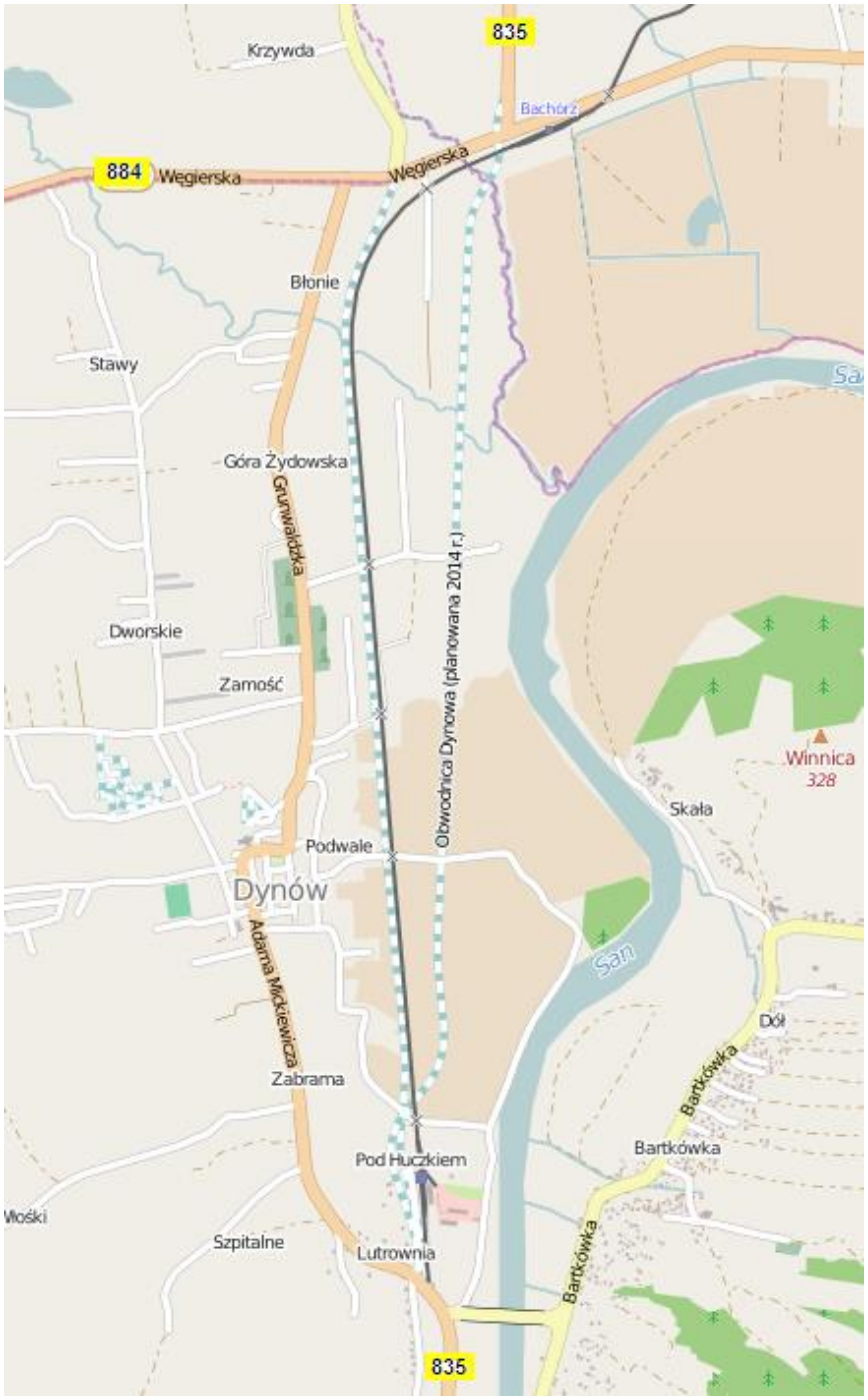
Podstawowy układ komunikacji drogowej gminy Hyżne tworzą drogi wojewódzkie nr 835, 877 i 878. Są to drogi o różnych szerokościach pasa drogowego i jezdni, o zróżnicowanym stanie technicznym, często bez poboczy i należytego oznakowania. Dużym utrudnieniem komunikacyjnym chociaż zarazem atrakcją turystyczną są serpentyny na DW835 w Szklarach i DW877 w Dylągówce trudne do pokonania zwłaszcza zimą. W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Hyżne zaprojektowano częściowo inny przebieg dróg wojewódzkich wykorzystujący odcinki dróg powiatowych i gminnych a tym samym pozwalający na ominięcie serpentyn. Studium zakłada adaptację wszystkich dróg powiatowych, które stanowią wspólnie z drogami wojewódzkimi zasadniczy układ komunikacyjny gminy obsługujący cały teren gminy. Stan

dróg powiatowych, których długość na terenie gminy wynosi 23 km jest na wielu odcinkach niezadowalający.

W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu zarówno pojazdów jak i pieszych, do pilnych inwestycji należy budowa chodników przy DW878 na odcinku Hyżne-Dylągówka oraz modernizacja drogi powiatowej nr P1419R relacji Grzegorzówka-Wólka Hyżnieńska-Hadle Szklarskie.

Przez miasto i gminę Dynów przebiegają dwie drogi wojewódzkie. Według Generalnego Pomiaru Ruchu w 2010 r. średniodobowy ruch na odcinku DW835 Dynów – Grabownica Starzeńska kształtował się na poziomie 4422 poj./dobę z udziałem 29 % pojazdów ciężkich. W związku z powyższym oprócz potrzeb remontów i modernizacji dróg powiatowych i gminnych, głównym zadaniem oczekującym na realizację jest droga obwodowa Dynowa. Głównym celem inwestycji jest poprawa płynności i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Budowa obwodnicy w Dynowie umożliwi skierowanie uciążliwego ruchu tranzytowego poza granice miasta. Realizacja inwestycji wpłynie na poprawę atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej regionu, podniesienie konkurencyjność regionu oraz jakość życia mieszkańców. Na obszarze miejskim realizacja inwestycji wpłynie na znaczną poprawę bezpieczeństwa ruchu na drogach położonych w centrum miasta, zmniejszy emisję komunikacyjnych zanieczyszczeń powietrza i hałasu oraz poprawi warunki życia i wypoczynku mieszkańców centrum miejskiego.

Mapa 10 Dwa warianty przebiegu obwodnicy miasta Dynów.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie www.openstreetmap.org

Projekt obejmuje budowę odcinka drogi wojewódzkiej nr 835 o długości 3,98 km, przekroju poprzecznym jednojezdniowym dwupasmowym o szerokości pasa ruchu wynoszącym 3,5 m. Budowa drogi obejmie również powstanie niezbędnej infrastruktury towarzyszącej tj. budowę mostów przez istniejące rzeki, przepustów, przejść dla zwierząt, ekranów dźwiękochłonnych, dróg zbiorczych oraz przebudowę istniejących skrzyżowań.

Opisane inwestycje i planowane modernizację są niezbędne dla funkcjonowania i rozwoju Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia. Obecny stan dróg i struktura ruchu wpływa na bezpieczeństwo użytkowników - zarówno kierowców jak i pieszych. Ponieważ ruch czasami odbywa się z ograniczoną prędkością, wydłuża się czas podróży, zaburzona jest płynność jazdy oraz jest większe prawdopodobieństwo wystąpienia poważnych sytuacji awaryjnych lub uszkodzenia pojazdu. Przebudowa przedmiotowych odcinków dróg ma za zadanie poprawę bezpieczeństwa ruchu wszystkich użytkowników dróg przedmiotowej infrastruktury drogowej.

5. Istniejący plan rozwiązań komunikacyjnych

5.1. Układ drogowy

Podstawową sieć drogową województwa podkarpackiego powiązaną z układem krajowym i transeuropejskim tworzą drogi krajowe i wojewódzkie, uzupełnione drogami powiatowymi i gminnymi. Geometria sieci drogowej zapewnia powiązania miast i gmin w układzie wewnętrznym i zabezpiecza połączenia z krajowym układem drogowym. Obecny układ sieci drogowej na obszarze województwa powstał przez kolejne etapy modernizacji istniejących dróg, polegające na wzmacnianiu, poszerzaniu i ulepszaniu nawierzchni. Wynikiem takiego działania jest fakt, że sieć dróg w województwie nie na całej długości posiada parametry odpowiednie do funkcji i klasy drogi oraz wzrastającego natężenia ruchu. Brak drożności spowodowany jest przede wszystkim złym stanem technicznym nawierzchni i obiektów mostowych, ograniczeniami prędkości wskutek intensywnej zabudowy dróg i brakiem odpowiednich parametrów technicznych na niektórych odcinkach sieci. Poważne utrudnienie komunikacyjne stanowi również brak dostatecznej liczby mostów na głównych rzekach, zwłaszcza na Wiśle, Sanie i Wisłoku.

Zewnętrzna dostępność komunikacyjna

Zewnętrzną dostępność komunikacyjną województwa określa głównie stan i ilość dróg krajowych. Łączna długość dróg krajowych przebiegających przez teren województwa podkarpackiego wynosi 813,1 km.

Tabela 1 Sieć dróg krajowych na terenie województwa podkarpackiego.

Nr drogi krajowej	Nazwa drogi	Długość odcinka na terenie woj. podkarpackiego
4	granica państwa – Jędrzychowice– Krzyżowa – Wrocław –Gliwice – Katowice –Kraków – Tarnów– Rzeszów – Jarosław – Radymno – Korczowa – granica państwa	145,6 km
9	Radom –Ostrowiec Świętokrzyski – Opatów – Lipnik – Klimontów – Nagnajów – Kolbuszowa – Głogów Małopolski – Rzeszów	65,4 km
19	granica państwa – Kuźnica – Białystok – Siemiatycze –Lubartów – Lublin – Kraśnik – Janów Lubelski – Nisko – Sokołów Małopolski – Rzeszów – Babica – Lutcza – Domaradz – Miejsce Piastowe – Barwinek – granica państwa	145,5 km
28	Zator – Wadowice – Limanowa – Nowy Sącz –Jasło – Krosno – Sanok –Bircza – Przemyśl – Medyka – granica państwa	145,4 km
73	Wiśniówka – Kielce – Morawica – Busko-Zdrój – Szczucin – Dąbrowa Tarnowska – Tarnów – Pilzno – Jasło	35,9 km
77	Lipnik – Sandomierz – Stalowa Wola – Leżajsk – Tryńcza – Jarosław – Radymno – Przemyśl	120,5 km
84	Sanok -Lesko – Ustrzyki Dolne – Krościenko – granica państwa	50,2 km
97	(węzeł „Rzeszów wschód") – Rzeszów (ul. Rzecha)	2,3 km
A4	Jędrzychowice (granica) – Korczowa (granica)	91,3 km
S19	Kuźnica Białostocka - Bruzgi (granica) – Barwinek (granica)	10,9 km

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Mapa 11 Sieć dróg zarządzanych przez rzeszowski oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z podziałem na rejony



Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Na dostępność zewnętrzną województwa duży wpływ mają również drogi wojewódzkie, które są uzupełnieniem dróg krajowych. Sieć dróg wojewódzkich na obszarze województwa podkarpackiego ma długość 1615,5 km (w tym 164,3 km dróg miejskich) o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym.

Tabela 2 Wykaz dróg wojewódzkich Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie.

Lp.	Nr drogi	Nazwa drogi	długość (km)
1	835	Lublin-gr.woj.lubelskiego-Sieniawa-Przeworsk-Kańczuga-Dynów-Grabownica Starzeńska	106,241
2	854	Annopol- gr. woj. lubelskiego-Antoniów-Gorzyce (przeprawa promowa)	14,402
3	855	Olbięcin- gr. woj. lubelskiego-Zaklików-Stalowa Wola	27,849
4	856	Antoniów-Radomyśl nad Sanem-Dąbrowa Rzeczycka	14,706
5	857	Zaklików-Modliborzyce (do gr. woj.. lubelskiego)	7,080
6	858	Zarzecze-Biłgoraj-Zwierzyniec-Szczebrzeszyn (do gr.woj.podkarpackiego)	34,023
7	861	Bojanów-Kopki	31,505
8	863	Kopki-Krzeszów-Tarnogród-Cieszanów	22,057
9	864	Nowy Lubliniec-Żuków	4,467
10	865	Jarosław-Oleszyce-Cieszanów-Bełżec	68,296
11	866	Dachnów-Lubaczów-gr.państwa	19,572
12	867	Sieniawa-Wola Mołodycka-Oleszyce - Lubaczów-Hrebenne	76,272
13	869	Droga 19- Droga 9	6,075
14	870	Sieniawa-Wiązownica-Jarosław	20,334
15	871	Tarnobrzeg-Grębów-Stalowa Wola	24,492
16	872	rz. Wisła- Baranów San. - Wola Baranowska - Majdan Królewski – Nisko	56,895
17	875	Mielec-Kolbuszowa-Leżajsk	75,223
18	877	Naklik - Leżajsk-Łańcut-Szklary	68,056
19	878	Rzeszów-Dylągówka	16,682
20	880	Jarosław-Pruchnik	16,776
21	881	Sokołów Młp -Łańcut-Kańczuga-Żurawica	77,378
22	884	Przemyśl-Domaradz	64,368
23	885	Przemyśl-Hermanowice-gr.Państwa	6,830

24	886	Domaradz-Sanok	29,511
25	887	Brzozów-Rymanów - Daliowa	38,378
26	889	Sieniawa-Bukowsko-Szczawne	31,674
27	890	Kuźmina-Krościenko	25,600
28	892	Zagórz-Komańcza	28,706
29	893	Lesko-Cisna	37,079
30	894	Hoczew-Czarna	46,795
31	895	Uherce Mineralne-Myczków	16,316
32	896	Ustrzyki Dln.-Ustrzyki Górne	44,902
33	897	Tylawa-Komańcza-Cisna-Ustrzyki Górne-Wołosate-gr.państwa	111,549
34	982	Szczucin-Sadkowa Góra-Jaślany	24,899
35	983	Sadkowa Góra-Mielec	15,332
36	984	Lisia Góra-Radomyśl Wielki - Mielec	29,175
37	985	Nagnajów-Baranów Sandomierski-Mielec-Dębica	62,620
38	986	Tuszyma-Ropczyce-Wiśniowa	46,136
39	987	Kolbuszowa-Sędziszów Młp.	22,417
40	988	Babica-Strzyżów-Wiśniowa-Twierdza-Warzyce	43,176
41	989	Strzyżów-Lutcza	11,980
42	990	Twierdza-Krosno	12,404
43	991	Lutcza-Krosno	16,774
44	992	Jasło-Zarzecze-Nowy Żmigród-Krempna-Świątkowa -Grab-Ożenna – gr.państwa	49,720
45	993	Gorlice-Nowy Żmigród-Dukla	26,608

Źródło: Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich

Układ drogowy PDOW

Na terenie Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia sieć drogową warunkującą dobrą dostępność zewnętrzną tworzą drogi wojewódzkie i krajowe. Układ najważniejszych powiązań komunikacyjnych stanowią:

- Droga krajowa nr 4 (E40) przebiegająca przez Przeworsk
- Droga krajowa nr 77 przebiegająca przez miejscowość Tryńcza
- oddany do ruchu odcinek autostrady A4 wraz z węzłem z DK4 przy granicy z powiatem jarosławskim
- Droga wojewódzka nr 835 relacji: Majdan Sieniawski – Adamówka – Sieniawa - Przeworsk – Kańczuga - Dynów
- Droga wojewódzka nr 867 relacji: Sieniawa – Wola Mołodycka - Oleszyce - Lubaczów - Hrebenne
- Droga wojewódzka nr 870 relacji: Sieniawa – Wiązownica - Jarosław
- Droga wojewódzka nr 877 relacji: Szklary – Łańcut - Leżajsk - Naklik
- Droga wojewódzka nr 878 relacji: Dylągówka – Hyżne – Rzeszów
- Droga wojewódzka nr 881 relacji: Sokołów Młp. - Łańcut - Kańczuga - Żurawica
- Droga wojewódzka nr 884 relacji: Przemyśl - Domaradz

Są to drogi o różnych szerokościach pasa drogowego i jezdni, o zróżnicowanym stanie technicznym (dotyczy to zarówno konstrukcji jezdni jak i samej nawierzchni), często bez poboczy i należytego oznakowania.

W powiązaniu z drogami wyższej kategorii, zasadniczy układ komunikacyjny Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia tworzą drogi powiatowe. Pomimo bardzo zróżnicowanego stanu technicznego, razem z drogami gminnymi mają największy wpływ na mobilność i dostępność wewnętrzną wszystkich miejscowości Obszaru Wsparcia.

Tabela 3 Wykaz dróg powiatowych na terenie Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia

Lp.	Nr drogi	Nazwa drogi
1	P 1 065 R	m. Kańczuga – ulica Parkowa
2	P 1 250 R	Kolonia Polska (granica powiatu) – Cieplice Dolne
3	P 1 251 R	Granica powiatu – Szegdy – Majdan Sieniawski
4	P 1 252 R	Granica powiatu – Cieplice Dolne – Cieplice Górne
5	P 1 255 R	Droga przez wieś Rudka
6	P 1 256 R	Piskorowice – Pigany – Sieniawa

7	P 1 259 R	Gniewczyna Łańcucka – Grodzisko
8	P 1 274 R	Zawisłocze Trynieckie – Chodaczów
9	P 1 418 R	Borek Stary – Borówki – Grzegorzówka
10	P 1 419 R	Grzegorzówka – Wólka Hyżnieńska – Hadle Szklarskie
11	P 1 420 R	Jawornik Polski – Grzegorzówka
12	P 1 421 R	Błażowa-Dylągówka
13	P 1 423 R	Brzezówka – Makłuczka – Błażowa Dolna
14	P 1 424 R	Od drogi 1423R – Nieborów Mały
15	P 1 425 R	Dylągówka - Szklary
16	P 1 426 R	Błażowa – Piątkowa - Harta
17	P 1 427 R	Piątkowa - Futoma - Ulanica – Dynów
18	P 1 428 R	Nozdrzec - Łubno
19	P 1 430 R	Łubno – Kazimierówka – Dynów
20	P 1 431 R	Dynów - Dąbrówka Starzyńska
21	P 1 432 R	Dynów - Sielnica
22	P 1 433 R	Bachórz - Laskówka
23	P 1 518 R	Gniewczyna Łańcucka – Świętoniowa
24	P 1 543 R	m. Przeworsk – ulica Szpitalna
25	P 1 543 R	m. Przeworsk – ulica Studziańska
26	P 1 543 R	Markowa (granica powiatu) – Gać – Przeworsk
27	P 1 545 R	Husów – Lipnik – Sietesz
28	P 1 546 R	Hadle Szklarskie – Tarnawka
29	P 1 551 R	Majdan Sieniawski – Pawłowa
30	P 1 552 R	Majdan Sieniawski – Osówka Dolna – Nowiny
31	P 1 553 R	Kolonia Polska (granica powiatu) – Adamówka
32	P 1 554 R	Krasne – Dobcza
33	P 1 555 R	Dobra – Cewków
34	P 1 556 R	Droga przez wieś Dobra
35	P 1 557 R	Rudka – Wylewa
36	P 1 558 R	Sieniawa – Czerce

37	P 1 559 R	m. Sieniawa – ulica Augustowska
38	P 1 559 R	m. Sieniawa – ul. Kasztanowa
39	P 1 560 R	m. Sieniawa – ulica Poniatowskiego
40	P 1 561 R	m. Sieniawa – ulica Kazimierza Wielkiego
41	P 1 563 R	m. Sieniawa – ulica Bema
42	P 1 565 R	m. Sieniawa – ulica Sobieskiego
43	P 1 566 R	m. Sieniawa – ulica Czarnieckiego
44	P 1 566 R	m. Sieniawa – ulica Jagiellońska
45	P 1 567 R	m. Sieniawa – ulica Broniewskiego
46	P 1 568 R	m. Sieniawa – ulica Kościelna
47	P 1 570 R	Tryńcza – Ubieszyn
48	P 1 571 R	Tryńcza – Głogowiec
49	P 1 572 R	Tryńcza – Wólka Małkowa
50	P 1 573 R	Droga przez wieś Leżachów
51	P 1 574 R	Sieniawa – Gorzyce
52	P 1 574 R	m. Sieniawa – ulica Kościuszki
53	P 1 575 R	Gorzyce Żurawiec – Gorzyce Podłuże
54	P 1 576 R	Manasterz – Czerwona Wola
55	P 1 577 R	Gniewczyna Łańcucka – Gorzyce
56	P 1 578 R	Droga przez wieś Jagiełła
57	P 1 579 R	Grzęska – Świętoniowa
58	P 1 580 R	Gorliczyna – Wólka Pełkińska
59	P 1 581 R	Droga przez wieś Nowosielce
60	P 1 582 R	Nowosielce – Dębów
61	P 1 583 R	Studzian – Wojciechówka
62	P 1 584 R	Dębów – Wojciechówka
63	P 1 585 R	m. Przeworsk – ulica Niepodległości
64	P 1 586 R	m. Przeworsk – ulica Konopnickiej
65	P 1 587 R	m. Przeworsk – ulica Chruściela
66	P 1 587 R	m. Przeworsk – ulica Pod Chałupkami

67	P 1 588 R	m. Przeworsk – ulica Lubomirskich
68	P 1 589 R	m. Przeworsk – ulica Dynowska
69	P 1 589 R	m. Przeworsk – ulica Dworcowa
70	P 1 590 R	m. Przeworsk – ulica Krasickiego
71	P 1 591 R	m. Przeworsk – ulica Cukrowniana
72	P 1 592 R	m. Przeworsk – ulica Misiągiewicza
73	P 1 592 R	m. Przeworsk – ulica Pod Rozborzem
74	P 1 592 R	Przeworsk – Ujezna – Pełkinie
75	P 1 593 R	Rozbórz – Mirocin – Ożańsk
76	P 1 594 R	m. Przeworsk – ulica Kościuszki
77	P 1 594 R	m. Przeworsk – ulica Gimnazjalna
78	P 1 594 R	m. Przeworsk – ulica Wojska Polskiego
79	P 1 594 R	m. Przeworsk – ulica Czarnieckiego
80	P 1 594 R	Przeworsk – Zarzecze
81	P 1 595 R	m. Przeworsk – ulica Lwowska
82	P 1 597 R	m. Przeworsk – ulica Piłsudskiego
83	P 1 598 R	m. Przeworsk – ulica Tkacka
84	P 1 599 R	m. Przeworsk – ulica Kasprowicza
85	P 1 600 R	m. Przeworsk – ulica Wiejska
86	P 1 600 R	m. Przeworsk – ulica Żurawia
87	P 1 601 R	m. Przeworsk – ulica Czarnieckiego Boczna
88	P 1 602 R	m. Przeworsk – ulica Przejazd PKP
89	P 1 603 R	Maćkówka – Żurawiczki
90	P 1 604 R	Żurawiczki – Zarzecze
91	P 1 605 R	Urzejowice – Krzeczowice – Siennów
92	P 1 606 R	Dojazd kolejowy Stacja PKP Urzejowice
93	P 1 607 R	Białoboki – Ostrów – Mikulice
94	P 1 608 R	Dojazd kolejowy Stacja PKP Krzeczowice
95	P 1 609 R	Sietesz – Siedleczka
96	P 1 610 R	Sietesz – Chodakówka

97	P 1 611 R	m. Kańczuga – ulica Sawickiego
98	P 1 612 R	m. Kańczuga – ulica Słowackiego
99	P 1 613 R	m. Kańczuga – ulica Szkolna
100	P 1 614 R	m. Kańczuga – ulica 3 Maja
101	P 1 615 R	m. Kańczuga – ulica 11 Listopada
102	P 1 615 R	m. Kańczuga – ulica Westerplatte
103	P 1 616 R	m. Kańczuga – ulica Kolejowa
104	P 1 617 R	Kańczuga – Jarosław
105	P 1 618 R	Kisielów – Cieszacin Mały
106	P 1 619 R	Zarzecze – Pełnatycze – Bystrowice
107	P 1 620 R	Pełnatycze – Wola Roźwienicka
108	P 1 621 R	Rożniatów – Pełnatycze
109	P 1 622 R	Rożniatów – Siennów
110	P 1 623 R	Siedleczka – Pantalowice
111	P 1 624 R	Dojazd kolejowy Stacja PKP Manasterz
112	P 1 625 R	Manasterz – Rzeki
113	P 1 626 R	Hadle Szklarskie – Jawornik Polski
114	P 1 627 R	Jawornik Polski – Jawornik Przedmieście
115	P 1 628 R	Jawornik Polski – Zapady
116	P 1 629 R	Widaczów – Świebodna – Pruchnik
117	P 1 630 R	Zagórze – Hucisko Jawornickie
118	P 1 631 R	Łopuszka Wielka – Hucisko Nienadowskie
119	P 1 632 R	Pantalowice – Rączyna
120	P 1 633 R	Rączyna – Roźwienica
121	P 2 310 R	m. Dynów – ulica 1-go Maja
122	P 2 311 R	m. Dynów – ulica Działowa
123	P 2 312 R	m. Dynów – ulica Handlowa
124	P 2 313 R	m. Dynów – ulica Kazimierza Wielkiego
125	P 2 314 R	m. Dynów – ulica Kolejowa
126	P 2 315 R	m. Dynów – ulica Kościuszki

127	P 2 316 R	m. Dynów – ulica Łazienna
128	P 2 317 R	m. Dynów – ulica Plażowa
129	P 2 318 R	m. Dynów – ulica Podwale
130	P 2 319 R	m. Dynów – ulica Polna
131	P 2 320 R	m. Dynów – ulica Rynek
132	P 2 321 R	m. Dynów – ulica Sanowa
133	P 2 322 R	m. Dynów – ulica Sikorskiego
134	P 2 323 R	m. Dynów – ulica Szkolna
135	P 2 324 R	m. Dynów – ulica Jana Pawła II
136	P 2 406 R	Kańczuga – Krzeczowice
137	P 2 500 R	m. Przeworsk – ulica Głęboka

Źródło: Starostwo Powiatowe w Przeworsku, Zarząd Dróg Powiatowych w Rzeszowie

Na terenie Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia znajduje się w sumie 388 km dróg powiatowych o nawierzchni twardej.

Uzupełnienie sieci dróg powiatowych stanowią drogi gminne, które są w bardzo różnym stanie technicznym, często wymagają remontu i modernizacji. Łączna długość zamiejskich dróg gminnych na terenie Przeworsko – Dynowskiego Obszaru Wsparcia wynosi 430 km.

Układ drogowy gmin oraz ich położenie względem dróg zewnętrznych

Infrastruktura komunikacyjna gminy Adamówka oparta jest na drogach: wojewódzkiej nr 835 o długości 10 km, powiatowych o długości łącznej 54,666 km (w tym o nawierzchni bitumicznej 46,236 km, o nawierzchni tłuczniowej 4,780 km, o nawierzchni gruntowej ulepszonej 3,650 km) oraz gminnych o łącznej długości 69,33 km (w tym ulepszone 35,25 km).

Mapa 12 Gmina Adamówka



Źródło: Opracowanie własne

W odległości 12 km od Adamówki w kierunku północnym znajduje się miejscowość Tarnogród, należąca do powiatu biłgorajskiego w województwie lubelskim. Na jej terenie znajduje się węzeł drogowy dróg wojewódzkich nr 835 i 863. W odległości 12 km na południowy-zachód leży stolica sąsiedniej gminy należącej do Obszaru Wsparcia – Sieniawa z bardzo ważnym węzłem drogowym północnej części Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia (DW835, DW867, DW870).

Mapa 13 Miasto i Gmina Sieniawa



Źródło: Opracowanie własne

Na sieć dróg miasta i gminy Sieniawa składają się drogi wojewódzkie (29 km), powiatowe (42,383 km o nawierzchni bitumicznej) oraz drogi gminne (39,1 km, w tym 11 km o nawierzchni ulepszonej). Do dróg wojewódzkich przebiegających przez teren gminy należą: DW835 Lublin – Przeworsk, DW867 Sieniawa – Oleszyce oraz DW870 Sieniawa – Jarosław. Większość dróg powiatowych i gminnych jest w stanie dobrym ich nawierzchnia jest sukcesywnie modernizowana i odnawiana. W odległości 5 km od Sieniawy w kierunku południowo-zachodnim na terenie gminy Tryńcza znajduje się skrzyżowanie drogi wojewódzkiej nr 835 z drogą krajową nr 77.

Mapa 14 Gmina Tryńcza



Źródło: Opracowanie własne

Przez teren gminy Tryńcza przebiegają dwa szlaki drogowe: droga krajowa nr 77 relacji Lipnik – Przemyśl (długość na terenie gminy 8,76 km) oraz droga wojewódzka nr 835 Lublin – Przeworsk – Grabownica Starzeńska (10,35 km). Układ komunikacyjny uzupełniają drogi powiatowe o łącznej długości 34,460 km o nawierzchni bitumicznej oraz drogi gminne o długości 28,4 km (w tym 23,95 km o nawierzchni ulepszonej). Miejscowość Tryńcza jest położona w odległości 14 km od miasta Przeworsk (DK4) oraz 7 km od Sieniawy (DW867 i DW870).

Mapa 15 Gmina Miejska Przeworsk



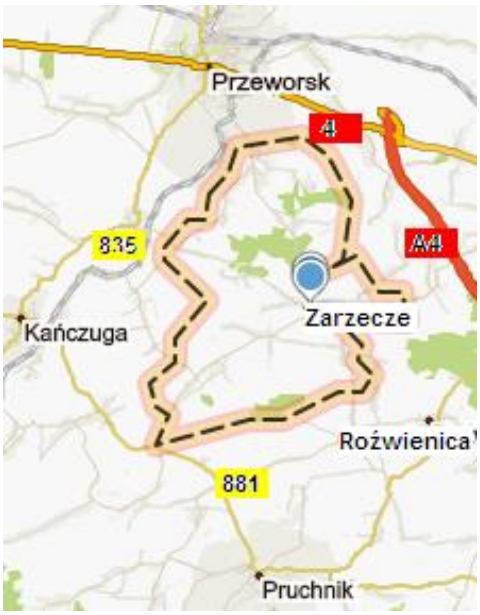
Źródło: Opracowanie własne

Na sieć dróg Przeworska składają się drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne, których łączna długość na terenie miasta wynosi 108,8 km. Miasto przecina droga krajowa nr 4 (oznaczenie międzynarodowe E-40) Zgorzelec – Korczowa o długości na terenie miasta 4,73 km oraz droga wojewódzka nr 835 Lublin – Grabownica Starzyńska (6,8 km). Sieć dróg powiatowych wynosi 17,806 km o nawierzchni bitumicznej, na terenie gminy Przeworsk całkowita długość dróg o nawierzchni bitumicznej wynosi 33,499 km. Długość dróg gminnych wynosi 33,5 km (w tym 22,9 km utwardzone). W odległości 7 km od centrum miasta w kierunku wschodnim w miejscowości Mirocin znajduje się węzeł autostradowy z drogą krajową nr 4 z którego oddanym do użytku odcinkiem A4 można dojechać do granicy państwa z Ukrainą.

Miasto Przeworsk otacza promieniście gmina wiejska Przeworsk, w związku z czym jej układ komunikacyjny opiera się na drogach przecinających miasto. Na terenie gminy w miejscowości Mirocin znajduje się węzeł autostradowy (A4 – DK4). Pozostała sieć

drogowa gminy składa się z 46 odcinków dróg gminnych o łącznej długości 60,73 km oraz 33,4 km dróg powiatowych.

Mapa 16 Gmina Zarzecze



Gmina Zarzecze jest jedyną jednostką samorządu terytorialnego wchodzącą w skład Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia, przez której teren nie przebiegają drogi wojewódzkie. Najważniejsze drogi powiatowe warunkujące dostępność zewnętrzną gminy, to Przeworsk – Zarzecze (P1594R) o długości 6,2 km oraz Kańczuga – Jarosław (P1617R) o długości 7,4 km. Łączna długość dróg powiatowych na terenie gminy wynosi 36,108 km, w tym o nawierzchni bitumicznej 35,008 km, natomiast o nawierzchni tłuczniowej 1,100km. Sieć dróg gminnych składa się z dziesięciu odcinków o łącznej długości 18,18 km (13,57 km posiada nawierzchnię bitumiczną).

Źródło: Opracowanie własne

Mapa 17 Gmina Gać



Źródło: Opracowanie własne

Dostępność komunikacyjną gminy Gać zapewniają głównie drogi powiatowe (16,066 km o nawierzchni bitumicznej). Na wschodzie przez gminę przebiega około 2 km odcinek drogi wojewódzkiej nr 835, który ze stolicą gminy skomunikowany jest drogami powiatowymi. Długość podstawowej sieci dróg gminnych wynosi 35,2 km, w tym 20,4 km o nawierzchni twardej.

Mapa 18 Miasto i Gmina Kańczuga



Źródło: Opracowanie własne

Przez teren gminy Kańczuga przebiegają dwa szlaki drogowe: droga wojewódzka nr 835 relacji Lublin – Przeworsk – Kańczuga - Grabownica Starzeńska (7,2 km na terenie gminy) oraz droga wojewódzka nr 881 relacji Sokołów Młp - Łańcut – Kańczuga – Żurawica (12,6 km), które tworzą bardzo ważny węzeł komunikacyjny w centrum miasta. Dzięki swojemu położeniu, miasto i gmina są jednym z lepiej dostępnych zewnętrznie regionów Obszaru Wsparcia. Łączna długość dróg powiatowych na terenie miasta i gminy wynosi 53,987 km, w tym o nawierzchni bitumicznej 50,847 km, o nawierzchni tłuczniowej 3,140 km.

Mapa 19 Gmina Jawornik Polski



Źródło: Opracowanie własne

Drogowy układ komunikacyjny gminy Jawornik Polski obejmuje następującą sieć dróg: droga wojewódzka nr 835 (14,4 km na terenie gminy) prowadząca głównie ruch gospodarczy, tranzytowy i okresowo turystyczny, dziewięć odcinków dróg powiatowych o łącznej długości 26,831 km (o nawierzchni bitumicznej – 26,831 km) oraz 68 km dróg gminnych (w tym 51,62 o nawierzchni twardej ulepszonej).

Pomimo wystarczającej gęstości dróg do prawidłowej obsługi komunikacyjnej gminy, odczuwalny jest brak płynnych powiązań drogowych o charakterze powiatowym z sąsiednimi gminami. Miejscowość Jawornik Polski jest oddalona zaledwie 3 km od znajdującego się na terenie gminy Hyżne skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 835 z drogą wojewódzką nr 877 relacji Szklary – Łańcut – Leżajsk – Naklik.

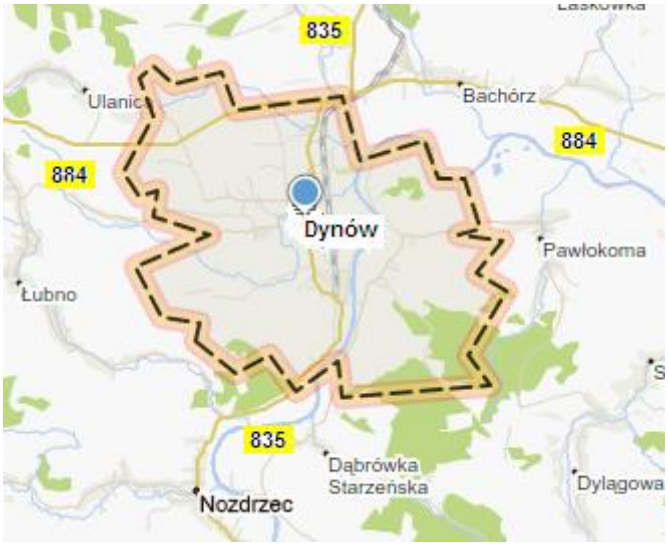
Mapa 20 Gmina Hyżne



Źródło: Opracowanie własne

Dzięki swojemu położeniu gmina Hyżne jest bardzo dobrze skomunikowana z sąsiednimi miejscowościami. Podstawowy układ komunikacji drogowej tworzą drogi wojewódzkie nr 835, nr 877 oraz nr 878 o łącznej długości na terenie gminy wynoszącej 19,92 km. Za ich pośrednictwem mieszkańcy szybko i bezkolizyjnie mogą dotrzeć do Dynowa oraz przez Kańczugę do Przeworska (DW 835), przez Tyczyn do stolicy województwa Rzeszowa (DW 878) czy drogą wojewódzką nr 877 do Łańcuta. Uzupełnienie sieci dróg wojewódzkich stanowią drogi powiatowe o długości 20,1 km, z czego 15,5 km posiada nawierzchnię asfaltową. Długość dróg gminnych wynosi 50,3 km, z czego 46% stanowią drogi o nawierzchniach utwardzonych tłuczniowych i gruntowych. W odległości około 3 km od południowej granicy gminy przebiega droga wojewódzka nr 884 relacji Przemyśl – Domaradz.

Mapa 21 Gmina Miejska Dynów



Źródło: Opracowanie własne

Mapa 22 Gmina Dynów



Źródło: Opracowanie własne

Miasto Dynów wraz z otaczającą go gminą wiejską jest drugim po Przeworsku, najważniejszym ośrodkiem komunikacyjnym Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia. Szkieletem układu drogowego jest droga wojewódzka nr 884 biegnąca z Przemyśla do Domaradza na kierunku wschód-zachód oraz droga wojewódzka nr 835 z Przeworska do Grabownicy Starzeńskiej (dalej DW 28 do Sanoka) biegnącą prostopadle z kierunku północ-południe. Łączna długość dróg wojewódzkich na ternie miasta i gminy Dynów wynosi 24,33 km. Na terenie miasta Dynów długość dróg powiatowych wynosi 16,2 km natomiast dróg o charakterze miejskim 20,32 km. Sieć dróg na terenie gminy wiejskiej Dynów tworzą drogi powiatowe, gminne i wiejskie. Długość dróg powiatowych wynosi 41,75 km (39,59 km o nawierzchni ulepszonej), natomiast dróg gminnych 61,2 km (w tym 20,31 km o nawierzchni ulepszonej).

Obiekty mostowe na terenie PDOW

Obiekty mostowe stanowią integralną część układu drogowego. Stan techniczny wielu obiektów jest niezadawalający. Ponieważ remonty mostów są bardzo kosztowne, zarządcy często prowadzą tylko naprawy bieżące oraz wprowadzają ograniczenia tonażu. Takie utrudnienia, przede wszystkim na obiektach w ciągu dróg powiatowych i gminnych, powodują niewystarczające parametry nośności mostów dla transportu samochodowego, ograniczając możliwości rozwoju sąsiadujących terenów.

W zestawieniu projektów inwestycyjnych powstałym w kontekście Strategii Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia w ramach celu strategicznego „2.4. Rozwój infrastruktury transportowej drogowej i kolejowej oraz powiązań komunikacyjnych w ramach PDOW i z Rzeszowem” został uwzględnione projekt kluczowy „Rozwój infrastruktury drogowej”. Uwzględnia on projekty komplementarne: „Podniesienie nośności mostów na terenie Powiatu Przeworskiego poprzez wzmocnienie konstrukcji” na obszarze gminy Zarzecze, gminy Przeworsk, gminy Jawornik Polski i miasta i gminy Kańczuga oraz „Przebudowa mostów na terenie Powiatu Przeworskiego” na obszarze realizacji obejmującym miasto i gminę Kańczugę i gminę Przeworsk.

Tabela 4 Wykaz obiektów mostowych na terenie powiatu przeworskiego administrowanych przez Powiatowy Zarząd Dróg w Przeworsku

Lp	Lokalizacja obiektu		Charakterystyka obiektu			
	Nr i nazwa drogi, kilometraż	Miejscowość, nazwa przeszkody	Długość obiektu [m]	Szer. jezdni [m]	Szer. chodników [m]	Nośność [T]
1	P 1274 R ZawisłoczeTrynieckie-Chodaczów 1 + 778	m.Zawisłocze Tryniecke rz.Leszczawka	7,50	6,00	2 x 0,50	15
2	P 1 259 R Gniewczyna Łańcucka-Grodzisko Dolne 0 + 809	m.Gniewczyna Łańcucka rz.Wisłok	92,00	3,50	2 x 0,50	6
3	P 1 577 R Gniewczyna Łańcucka-Gorzyce 6 + 164	m.Gorzyce rz.Przykopa	8,70	7,00	0 + 0	15
4	P 1 578 R Jagiełła przez wieś 0 + 774	m.Jagiełła rz.Przykopa	6,80	6,10	0 + 0	15
5	P 1 580 R Gorliczyna-Wólka Pełkińska 3 + 729	m.Chałupki potok bez nazwy (p.b.n.)	5,4	7,50	0 + 0	15
6	P 1 518 R Gniewczyna Łańcucka-Świętoniowa 0 + 494	m. Gniewczyna Łańcucka w km 0+875 rz.Mleczka	42,30	7,00	2 x 1,25	40 Klasa B
7	P 1 518 R Gniewczyna Łańcucka-Świętoniowa 6 + 396	m.Świętoniowa p.b.n.	6,0	7,00	0 + 0	15
8	P 1 579 R Grzęska-Świętoniowa 5 + 990	m.Świętoniowa rz.Wisłok	118	2,25	2 x 0,125	1 Kładka
9	P 1 543 R Markowa (gr.powiatu)-Gać-Przeworsk 2 + 929	m.Studzian p.Nowosiółka	7,9	7,10	2 x 0,70	15

10	P 1 607 R Białoboki-Mikulice 0 + 940	m.Białoboki p.Markówka	9,0	8,00	0 + 0	15
11	P 1 583 R Studzian-Wojciechówka 0 + 153	m.Studzian p.b.n.	5,0	5,40	0 + 0	4
12	P 1 592 R Przeworsk-Ujezna-Pełkinie 2 + 904	m.Rozbórz rz.Białka	8,3	6,90	0 + 0	15
13	P 1 605 R Urzejowice-Krzeczowice-Siennów 1 + 132	m.Urzejowice rz.Mleczka	25,0	6,00	2 x 0,50	7,5
14	P 1 605 R Urzejowice-Krzeczowice-Siennów 2 + 240	m.Zurawicki rz.Mleczka	25,0	6,00	2 x 0,50	7,5
15	P 1 605 R Urzejowice-Krzeczowice-Siennów 5 + 505	m.Bóbrka rz.Rączyna	10,7	6,60	2 x 1,20	15
16	P 1 545 R Husów (gr.powiatu)-Lipnik-Sietesz 0 + 887	m.Sietesz rz.Markówka	15,5	6,00	2 x 0,50	5
17	P 1 624 R Manasterz-dojazd do stacji PKP 0 + 189	m.Manasterz rz.Mleczka	13,8	3,50	2 x 0,50	10
18	P 1 546 R Hadle Szklarskie (gr.powiatu)-Tarnawka 0 + 022	m.Hadle Szklarskie rz.Mleczka	9,8	6,10	2 x 1,15	15
19	P 1 546 R Hadle Szklarskie (gr.powiatu)-Tarnawka 1 + 744	m.Hadle Szklarskie rz.Tarnawka	8,9	5,80	2 x 0,70	15
20	P 1 546 R Hadle Szklarskie (gr.powiatu)-Tarnawka 3 + 121	m.Hadle Szklarskie rz.Tarnawka	7,0	4,50	0 + 0	15

21	P 1 627 R Jawornik Polski- Jawornik Przedmieście 0 + 350	m.Jawornik Polski p.Łęg	6,4	6,00	0 + 0	10
22	P 1 629 R Widaczów-Świebodna- Pruchnik 0 + 128	m.Widaczów rz.Mleczka	8,9	7,80	0 + 0	15
23	P 1 630 R Zagórze-Hucisko Jawornickie 0 + 045	m.Zagórze rz.Mleczka	15,9	6,10	2 x 0,50	15
24	P 1 630 R Zagórze-Hucisko Jawornickie 1 + 134	m.Zagórze p.Brzezinka	12,0	6,50	2 x 1,10	15
25	P 1 630 R Zagórze-Hucisko Jawornickie 1 + 494	m.Zagórze p.Brzezinka	7,5	6,60	0 + 0	15
26	P 1 630 R Zagórze-Hucisko Jawornickie 2 + 400	m.Zagórze p.Brzezinka	9,0	6,80	2 x 1,20	15
27	P 1 631 R Łopuszka Wielka- Huciska Nienadowskie 3 + 143	m.Łopuszka Wielka rz.Łopuszanka	7,7	4,70	0 + 0	10
28	P 1 631 R Łopuszka Wielka- Huciska Nienadowskie 3 + 767	m.Łopuszka Wielka rz.Łopuszanka	7,2	5,00	0 + 0	10
29	P 1 631 R Łopuszka Wielka- Huciska Nienadowskie 4 + 890	m.Łopuszka Wielka rz.Łopuszanka	5,7	5,00	0 + 0	10
30	P 1 623 R Siedliczka-Pantalowice 0 + 147	m.Siedliczka rz.Mleczka	36,2	6,10	2 x 1,25	30
31	P 1 623 R Siedliczka-Pantalowice 0 + 434	m.Siedliczka p.b.n.	6,7	7,00	0 + 0	10

32	P 1 623 R Siedliczka-Pantalowice 2 + 268	m.Łopuszka Wielka p.Łopuszanka	11,5	6,20	2 x 0,50	10
33	P 1 623 R Siedliczka-Pantalowice 4 + 044	m.Pantalowice p.b.n.	6,0	6,10	0 + 0	10
34	P 1 619 R Zarzecze-Pełnatycze-Bystrowice 0 + 881	M Zarzecze Rz.Mleczka	21,8	6,10	2 x 1,25	7,5
35	P 1 620 R Pełnatycze-Wola Roźwienicka 0 + 469	m.Pełnatycze rz.Mleczka	17,2	6,10	2 x 0,55	15
36	P 1 617 R Kańczuga-Zarzecze-Jarosław 4 + 103	m.Rożniatów rz.Raczyna	12,5	3,40	2 x 0,70	10
37	P 1 617 R Kańczuga-Zarzecze-Jarosław 8 + 375	m.Zarzecze rz.Mleczka	21,0	7,20	2 x 1,20	30
38	P 1 557 R Rudka-Wylewa 0 + 052	m.Rudka p.Lubienia	8,6	5,50	2 x 0,50	15
39	P 1 256 R Piskorowice-Sieniawa 4 + 659	m.Paluchy p.Lubienia	9,70	6,00	2 x 1,25	30 Klasa B
40	P 1 574 R Sieniawa-Gorzyce 4 + 060	m.Gorzyce rz.Przykopa	8,7	7,00	0 + 0	15
41	P 1 574 R Sieniawa-Gorzyce 5 + 306	m.Gorzyce rz.Przykopa	8,7	7,00	0 + 0	15
42	P 1 600 R ul.Żurawia w Przeworsku 0 + 013	m.Przeworsk rz.Mleczka	24,58	6,50	0 + 0	15

Źródło: Starostwo Powiatowe w Przeworsku

Tabela 5 Wykaz obiektów mostowych na terenie gmin Dynów Miasto i Dynów Wieś administrowanych przez Powiatowy Zarząd Dróg w Rzeszowie

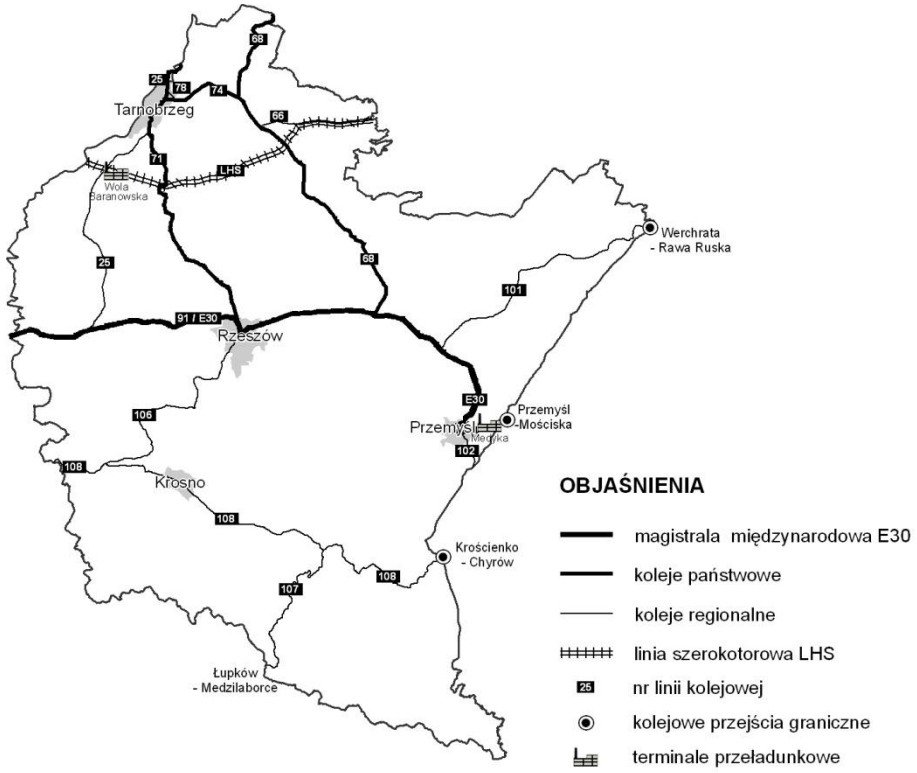
Lp	Lokalizacja obiektu		Charakterystyka obiektu			
	Nr i nazwa drogi, kilometraż	Miejscowość, nazwa przeszkody	Długość obiektu [m]	Szer. jezdni [m]	Szer. chodników [m]	Nośność [T]
1	P 1427 R Piątkowa-Dynów 0 + 900	m.Dynów p.b.n	16,00	8,00	0 + 0	3
2	P 1428 R Nozdrzec-Łubno 2 + 906	m.Łubno p.Łubianka	8,20	6,00	2 x 0,50	15
3	P 1428 R Nozdrzec-Łubno 3 + 357	m.Łubno p.Łubianka	8,20	6,00	2 x 0,50	15
4	P 1428 R Nozdrzec-Łubno 6 + 719	m.Łubno p.Łubianka	7,10	5,00	2 x 0,30	15
5	P 1430 R Dynów-Łubno 0 + 380	m.Dynów p.Dynówka	14,00	7,50	2 x 1,50	15
6	P 1431 R Dynów-Dąbrówka Starzyńska 0 + 200	m.Dynów rz.San	223,00	6,00	2 x 1,70	40
7	P 1431 R Dynów-Dąbrówka Starzyńska 2 + 884	m.Dąbrówka Starzyńska p.b.n.	18,30	7,00	1 x 1,55	30
8	P 1432 R Dynów-Sielnica 9 + 624	m.Dylągowa p.b.n.	15,10	3,50	2 x 0,40	8
9	P 1433 R Bachórz-Laskówka 1 + 555	m.Laskówka p.b.n.	7,50	4,60	0 + 0	10
10	P 2324 R ul. Jana Pawła II w Dynowie 0 + 300	m.Dynów p.Dynówka	18,00	8,00	2 x 2,00	15

Źródło: Zarząd Dróg Powiatowych w Rzeszowie

5.2. Układ kolejowy w tym analiza perspektyw wykorzystania Przeworskiej Kolei Dojazdowej w transporcie pasażerskim (turystycznym)

W systemie komunikacyjnym województwa podkarpackiego duże znaczenie ma także transport kolejowy. Układ oraz długość linii kolejowych województwa podkarpackiego jest prawidłowy i wystarczający dla obsługi całego obszaru. Przez terytorium województwa przebiega międzynarodowa magistrala kolejowa nr 91, będąca częścią trasy E-30, która prowadzi ruch z Europy Zachodniej na Ukrainę. Jej stan techniczny nie pozwala na podróżowanie z wysokimi prędkościami (min 160 km/h), dlatego w 2011 r. rozpoczęto modernizację tej linii na odcinku Kraków - Rzeszów oraz Rzeszów -Przemyśl. Oprócz tego na terenie województwa biegną szlaki kolejowe o znaczeniu zarówno państwowym (najważniejszą z nich jest linia nr 71 Ocice - Rzeszów na trasie do Warszawy, Przeworsk - Rozwadów - Lublin) jak i regionalnym. Ogólna długość linii kolejowych w województwie podkarpackim wynosi 1 024 km, w tym linii normalnotorowych – 972 km (jednotorowych – 740 km, dwu i więcej torowych – 232 km). Tylko 37% ogółu linii normalnotorowych (355 km) jest zelektryfikowanych. W 2010 r. województwo podkarpackie zajmowało 11 pozycję w zestawieniu uwzględniającym łączną długość linii kolejowych w przeliczeniu na 100 km² (poniżej średniej krajowej).Układ sieci kolejowej województwa nawiązuje do historycznie ukształtowanych szlaków handlowych i transportowych oraz wynika z ukształtowania terenu. Obsługa wewnętrznej komunikacji kolejowej województwa podkarpackiego jest nierównomierna. Spośród miast powiatowych tylko Brzozów nie ma dostępu do linii kolejowych. Przez powiaty: bieszczadzki, leski i mielecki przebiegają linie kolejowe, jednak wykorzystuje się je głównie w transporcie towarów, połączenia pasażerskie ze stolicą województwa nie są realizowane. Przez północną część województwa przebiega także Linia Hutnicza Szerokotorowa o długości 83 km, która łączy granicę polsko-ukraińską z Hutą Katowice. Obecny stan techniczny nie pozwala na pełne wykorzystanie jej możliwości, szczególnie w zakresie rozwoju transportu multimodalnego i logistyki.

Mapa 23 Linie kolejowe w województwie podkarpackim



Źródło: Podkarpackie Biuro Planowania Przestrzennego w Rzeszowie na podstawie: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Na Podkarpaciu znajdują się także dwie linie wąskotorowe, jednak ich wykorzystanie ogranicza się praktycznie tylko do obsługi ruchu turystycznego. Jedną z nich jest Przeworska Kolej Dojazdowa Przeworsk –Dynów. Historyczne początki budowy kolei Przeworsk – Dynów sięgają lat 80 XIX w. Wtedy to rząd austriacki podjął decyzję o budowie linii kolejowej Przeworsk – Dynów – Brzozów – Sanok. Z inicjatywy księcia Andrzeja Lubomirskiego oraz hrabiego Romana Scypio del Campo i hrabiego Zdzisława Skrzyńskiego rząd austriacki udzielił Galicyjskiemu Towarzystwu Przemysłu Cukrowniczego koncesji na budowę linii. Budowę rozpoczęto w 1885 przerwano 1887, a dokończaono w latach 1901 - 1904 r. 8 kwietnia 1904 kolej oddano do eksploatacji.

Chronologia wydarzeń przedstawia się następująco:

1885 - 1887 - budowa 7 budynków dworcowych i 2 budynków mieszkalnych oraz tunelu w Szklarach. Na linii usypano nasypy i zbudowano szereg sklepionych, murowanych z ciosów kamiennych przepustów i małych mostów. Na rzece Mleczce zbudowano dwa stalowe, kratowe mosty. Torowiska na linii nie zostały ułożone.

1901 - 1904 - W 1901 roku rząd austriacki udzielił koncesji na budowę linii wąskotorowej z Przeworska do Dynowa. Przeprowadzono stabilizację istniejących nasypów, zbudowano szereg nowych mostów (blachownicowych). Zagęszczono sieć stacji budując przystanki w Urzejowicach, Hadlach Szklarskich i Zagórzu. 8 kwietnia 1904 roku uruchomiono kolejkę.

1918 - 1925 - Kolej zostaje przejęta przez Ministerstwo Komunikacji i przekazana PKP. Cukrownia w Przeworsku - zniszczona w czasie działań wojennych - jest nieczynna. Po odbudowie cukrowni w 1924 roku kolej ponownie zostaje przekazana w ręce prywatne (Małopolskie Towarzystwo Cukrownicze w Przeworsku).

1927 - kapitalny remont torowisk. Budowa i remont mostów i przepustów. W miejscu zniszczonych i uszkodzonych mostów kamiennych zbudowano przepusty żelbetowe. Do budowy wykorzystano uzyskane z wymiany szyny kolejowe.

1945 - 1947 - Kolej Lokalna Przeworsk - Dynów zostaje przejęta w zarząd państwowy, a od października 1947 roku włączona do sieci PKP i podporządkowana DOKP w Krakowie.

1951 - 1956 - przekucie szerokości torowiska z 760 na 750 mm. Wymiana szyn i podkładów. Całkowita wymiana taboru (wprowadzenie parowozów Px 48 i Px 49. Budowa w Przeworsku dworca kolejowego z częścią administracyjną.

1956 - przekazanie linii pod zarząd DOKP w Lublinie (Zarząd Kolei Dojazdowych w Chełmie Lubelskim), po 1968 wprowadzenie lokomotyw spalinowych z jednoczesnym stopniowym likwidowaniem parowozów. Przebudowa parowozowni w Przeworsku na lokomotywownie i parowozowni zwrotnej w Dynowie.

1991 - zawieszenie ruchu pasażerskiego i wprowadzenie pociągu turystycznego „Ekspres Pogórzanin". Stopniowe ograniczanie transportu towarowego.

1996 - likwidacja bocznicy wąskotorowej do cukrowni.

2000 – likwidacja Przeworskiej Kolei Dojazdowej Przeworsk – Dynów przez PKP i przejęcie w ramach umowy użyczenia przez Powiat Przeworski.

Od 2000 r. do chwili obecnej PKD wykonuje w sezonie letnim turystyczne przewozy pasażerskie. Obecnym zarządcą PKD jest Powiatowy Zarząd Dróg w Przeworsku a właścicielem zarówno nieruchomości jak i ruchomości (tabor kolejowy) jest Powiat Przeworski.

30 września 1991 kolejka wąskotorowa Przeworsk-Dynów z lat 1885-1887, 1901 - 1904 została wpisana do rejestru zabytków pod numerem A-463 wraz z całą infrastrukturą kolejową.

Atrakcje turystyczne

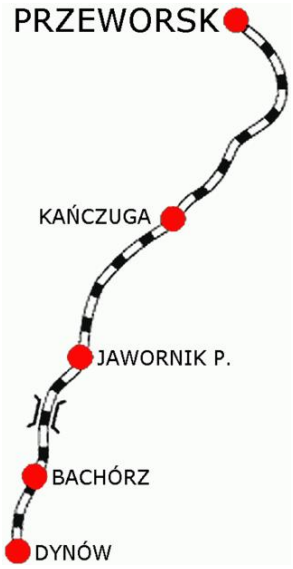
Trasa przebiega przez dwie malownicze krainy geograficzne woj. podkarpackiego Podgórze Rzeszowskie oraz Pogórze Dynowskie, które łączy 602 metrowy tunel miedzy stacjami Jawornik Polski –Szklary. Przejazd odbywa się Doliną Mleczki otoczonej pagórkami, gdzie podziwiać można krajobrazy terenów rolniczych i parkowo–leśnych. Po przejeździe tunelu kolejka zjeżdża do doliny Sanu, gdzie oglądamy teren parku krajobrazowego. Na trasie są zlokalizowane zabytkowe mosty przemysłowe: most stalowy w Przeworsku i Urzejowicach oraz most kamienny trójłukowy w miejscowość Szklary, przepust kamienny w miejscowości Łopuszka. Atrakcje turystyczną stanowią również dworce i obiekty techniczne tj. dworce budowane wg katalogu austriackiego, duże w miejscowości Kańczuga i Dynów, małe w miejscowościach Urzejowice, Manasterz, Jawornik Polski, Bachórz, atrakcją są również urządzenia do nawęglania parowozów (Przeworsk), urządzenia do nawadniania parowozów („Kańczuga budynek, Jawornik Polski"). Do atrakcji zaliczyć można skansen – Bachórz, Dynów (Przeworsk) taboru kolejowego, przejazdy wagonami „retro" tzw. „letniakami" i wagonami z połowy lat 50 z XX wieku. Na trasie przejazdu lub w bliskiej okolicy występują liczne zabytki przyrody, budownictwa (pałace, kościoły) m.in. pałac w Urzejowicach, Żuklin, Łopuszka Mała, Hadle Szklarskie, Bachórz, Dubiecko, Nozdrzec.,Przeworsk,Zarzecze.

Stacje na trasie PKD Przeworsk -Dynów

- Przeworsk Wąskotorowy (gmina miejska Przeworsk)
- Urzejowice (gmina Przeworsk)
- Krzeczowice (gmina Kańczuga)

- Kańczuga (gmina Kańczuga)
- Łopuszka Wielka (gmina Kańczuga)
- Manasterz (gmina Jawornik Polski)
- Zagórze (gmina Jawornik Polski)
- Hadle Szklarskie (gmina Jawornik Polski)
- Jawornik Polski (gmina Jawornik Polski)
- Szklary Tunel - przystanek (gmina Hyżne)
- Szklary (gmina Hyżne)
- Bachórz (gmina Dynów)
- Dynów (gmina miejska Dynów)

Rysunek 1 Trasa Przeworsko – Dynowskiej Kolejki Dojazdowej



Źródło: http://pogorzanin.powiatprzeworsk.pl/

Rysunek 2 Przeworska Kolej Dojazdowa







Źródło: http://pogorzanin.powiatprzeworsk.pl/

Perspektywa wykorzystania Przeworskiej Kolei Dojazdowej w transporcie pasażerskim i turystycznym.

Celem rozwoju turystycznego danego obszaru nie jest tylko zachęcenie turysty do tego, by odwiedził daną miejscowość czy region, ale skłonienie go do tego, by pozostał tam jak najdłużej, a przez to jak najwięcej zainwestował w swój pobyt. Oznacza to, iż rozwój turystyki na Obszarze Wsparcia w oparciu o kolejkę wąskotorową wymaga nie tylko dogłębnej analizy stanu infrastruktury kolejki na terenie gmin przez które przebiega, opracowania planów co do rozwoju wspomnianej infrastruktury, ale także przeprowadzenia skrupulatnej i wieloaspektowej analizy rozwoju. Jedynie kompleksowe i wielostronne działania w tym zakresie pomogą nie tylko przyciągnąć turystę, ale także zatrzymać go. Konsekwencją będą

wymierne korzyści dla Obszaru Wsparcia i jego mieszkańców, jako że turystyka może się stać motorem napędowym rozwoju gospodarczego tego obszaru.

Celem niniejszego rozdziału jest zarysowanie pewnych, szeroko rozumianych warunków rozwoju turystycznego danego obszaru, a także ich identyfikacja na terenie Obszaru Wsparcia. Na warunki te składają się baza noclegowa i gastronomiczna, infrastruktura transportowa, atrakcje turystyczne związane z tzw. nowoczesnymi formami uprawiania turystyki.

Podstawowym warunkiem który powinien zostać spełniony, aby turyści zechcieli odwiedzać dany region czy miejscowość jest dobry stan lokalnej infrastruktury noclegowej i gastronomicznej. Większość osób, które poświęca czas danej atrakcji, jest zainteresowana skorzystaniem z oferty gastronomicznej, a niejednokrotnie chce przenocować lub spędzić kilka dni w danym regionie. Poza atrakcjami turystycznymi, istotne jest zatem, czy i ile obiektów noclegowych i gastronomicznych znajduje się w okolicy, jaka jest ich oferta i przystępność cenowa, czy posiadają dodatkowe atrakcje, itp. W związku z tym wraz z rozwojem kolejki wąskotorowej, należy podjąć szereg kompleksowych działań obejmujących swoim zakresem poprawę jakości świadczonych usług oraz wsparcie dla nowych inicjatyw.

Równie ważna, jak baza noclegowa i gastronomiczna, jest infrastruktura transportowa, która pozwala potencjalnym turystom dotrzeć do danej atrakcji turystycznej lub miejsca docelowego, z nią związanego. W zakres tej infrastruktury wchodzą następujące elementy: drogi przejazdowe, szlaki samochodowe, rowerowe, piesze i konne. Infrastruktura transportowa jest niezbędna do tego, by turyści mogli dotrzeć do poszczególnych stacji kolejki wąskotorowej, a także korzystać z atrakcji dodatkowych, wzbogacających podróże kolejką. Poza drogami do ruchu samochodowego, są to zatem szlaki samochodowe, piesze, rowerowe i konne, dzięki którym możliwe będzie zwiększenie atrakcyjności samej kolejki wąskotorowej.

Dzięki rozbudowanej infrastrukturze transportowej, turysta, który będzie podróżował kolejką wąskotorową będzie mógł dodatkowo udać się szlakiem pieszym na wędrówkę, zwiedzając okoliczne zabytki czy podziwiając krajobrazy. W przypadku lokalizacji atrakcji w dalszej odległości od stacji kolejki, będzie mógł on udać się w podróż np. rowerem.

Infrastruktura transportowa jest, jak wspomniano, względnie rozbudowana, konieczne jest jednak jej doinwestowanie. Prace miałyby na celu poprawę stanu technicznego obecnej infrastruktury, a także wybudowanie niewielkiej ilości nowej bądź przywrócenie do użytkowania już nieistniejącej.

Dodatkowymi inwestycjami o priorytetowym charakterze w zakresie infrastruktury transportowej, towarzyszącej infrastrukturze kolejowej, powinno być właściwe oznakowanie tras szlaków pieszych, rowerowych czy samochodowych, a także oznakowanie dróg dojazdowych. Konieczne jest również podjęcie działań z zakresu informacji turystycznej (np. stworzenie na dworcach kolejki wąskotorowej punktów informacyjnych) oraz promocji kolejki i atrakcji z nią powiązanych (np. wypożyczalni rowerowych oraz wagony do przewozów rowerów).

W dzisiejszych czasach turystyka to już nie tylko bierny wypoczynek czy wycieczka z przewodnikiem. Społeczeństwo oczekuje oryginalnych i różnorodnych propozycji mających skutecznie wypełnić wolny czas i pozostawić niezapomniane wrażenia. W związku z tym coraz bardziej popularne stają się nowoczesne formy odpoczynku odrywające od pędu życia codziennego, np. survival, spływy kajakowe, jazda quadami, paintball, narciarstwo biegowe itp. Przejażdżka kolejką, połączona z dodatkowymi atrakcjami (np. z pozorowanym napadem na pociąg w stylu „dziki zachód”), zapewni przygodę każdemu z podróżnych i będzie alternatywną formą wypoczynku zarówno dla dzieci, młodzieży, jak i dorosłych. Poniżej zostały przedstawione przykładowe formy spędzania wolnego czasu, które obecnie cieszą się dużą popularnością wśród turystów, a które w doskonały sposób mogłyby wzbogacić atrakcyjność oferty przejazdu kolejką wąskotorową.

Survival

To nowa forma atrakcji, która cieszy się coraz większą popularnością. Na potrzeby turystów są stworzone warunki w których uczestnicy wyprawy mogą sprawdzić swoją kondycje zarówno fizyczną jak i psychiczną. Pośród zadań będących częścią survivalu można wyróżnić przemarsz przez podmokłe tereny, koryta rzek, wspinanie się po stromych, glinianych zboczach, rozpalanie ogniska bez zapałek, przeprawa przez most linowy itp.

Spływy kajakowe

Spływy kajakowe są bardzo popularną formą aktywnego wypoczynku. W trakcie konsultacji społecznych wskazano, iż wykorzystanie jako atrakcji turystycznej spływów kajakowych przyczyni się do pobudzenia ruchu turystycznego na terenie Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia. Warto w związku z tym powiązać zalety i położenie rzek z atrakcjami jakie zapewni regionowi kolejka wąskotorowa. Poprzez połączenie walorów kolejki i spływów kajakowych można stworzyć interesującą ofertę dla turystów, którym można zaoferować podróż i zwiedzanie Obszaru kolejką, a następnie spływ szlakiem wodnym „Błękitny San" w okolicy Miasta i Gminy Dynów lub z Przeworska rzeką Mleczką i Sanem w miejscowości Ubieszyn.

Paintball i quady

Paintball to jedna z najnowszych form rekreacji. Przybiera formę gry zespołowej podczas której toczy się pozorowaną walkę z użyciem markerów (urządzeń przypominających broń pneumatyczną), które strzelają kulami wypełnionymi farbą. Jazda quadami jest kolejnym rodzajem wypoczynku, który cieszy się dużym zainteresowaniem. Quady doskonale spisują się podczas jazdy terenowej, a w związku z rosnącą popularnością tego sportu powstaje coraz więcej tras przeznaczonych wyłącznie dla tych pojazdów. Teren Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia pod względem położenia jest bardzo zróżnicowany, na północy Obszaru Wsparcia krajobraz jest płaski i rozległy, zaś na południu występują liczne pagórki sprzyjające uprawianiu tej formy aktywności. Bardzo często paintball i quady stanowią główną atrakcję spotkań i wyjazdów integracyjnych.

Turystyka rowerowa, piesza, konna i pielgrzymkowa

Podróżowanie rowerem bądź pokonywanie szlaków pieszo, konno to także chętnie wybierana przez turystów forma wypoczynku, którą można uprawiać samodzielnie lub w grupie. Jest to idealny sposób spędzania wolnego czasu dla całych rodzin, nawet z bardzo małymi dziećmi. Turystyka piesza jest najstarszą, najprostszą i nadal najbardziej popularną formą turystyki przystępną dla każdego. Nie wymaga dużych nakładów finansowych i pozwala na dotarcie nawet do trudno dostępnych miejsc.

Jak wspomniano, popularność oraz powszechność turystyki rowerowej, pieszej i konnej warto wykorzystać jako uzupełnienie atrakcji zapewnianych przez Przeworską Kolej Dojazdową na terenie Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia. Szlaki piesze,

rowerowe i konne będą stanowić dodatkowy atut trasy kolejki oraz całego Obszaru Wsparcia, który przyczyni się do zwiększenia potencjału turystycznego regionu. Turystykę rowerową oraz pieszą można z powodzeniem połączyć z przejazdami kolejką wąskotorową, np. stwarzając przy każdej stacji wypożyczalnię rowerów czy kijów do nordic walking.

Podsumowując, rozwój turystyczny Obszaru Wsparcia z wykorzystaniem kolejki wąskotorowej wymaga nie tylko koncentracji na samej kolejce i infrastrukturze z nią związanej, ale także na dodatkowych elementach rozwoju turystycznego tego obszaru. Do głównych elementów należą baza noclegowa np. agroturystyka, punkty odpoczynków turystów i pielgrzymów, baza gastronomiczna oraz infrastruktura transportowa, natomiast wśród elementów uzupełniających należy wskazać na oznakowanie tras, promocję i informację turystyczną, survival, paintball, quady, turystykę rowerową, pieszą i konną. Jako najważniejszy element rozwoju wskazano na bazę noclegową i gastronomiczną oraz infrastrukturę drogową.

5.3. Transport indywidualny

Zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju należy kreować przywileje dla transportu publicznego, dzięki czemu można osiągać zmniejszenie zatłoczenia podstawowego układu drogowego. W ostatnich latach wyraźnie wzrosła liczba samochodów w Polsce oraz województwie podkarpackim.

W 2012 roku w Polsce było zarejestrowanych 24 875 tys. pojazdów samochodowych, w tym 18 744 tys. samochodów osobowych, 2 920 tys. samochodów ciężarowych, 99,9 tys. autobusów. W województwie podkarpackim w 2012 roku zarejestrowanych było 918 tys. pojazdów osobowych, 133 300 tys. samochodów ciężarowych i ciągników oraz 5 100 tys. autobusów[1].

[1] Analiza stanu bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowego na terenie województwa podkarpackiego 2013 – dane z 2012 r.,

Tabela 6 Tabela 6 Liczba pojazdów zarejestrowanych w województwie podkarpackim na koniec 2012 roku.

Powiat	Pojazdy samochodowe	Ciągniki rolnicze	Przyczepy i naczepy	Pojazdy ogółem
Brzozów	57447	3362	4836	65645
Dębica	11442	7903	9152	131478
Jarosław	104991	8314	7626	120931
Jasło	50052	1513	2452	54017
Kolbuszowa	43302	578	4945	48825
Krosno	114318	4993	6361	125672
Lesko	9468	80	1313	10861
Leżajsk	48558	5865	4528	58951
Lubaczów	40630	5703	4353	50686
Łańcut	70319	5053	5129	80501
Mielec	78872	7768	8809	95449
Nisko	29680	3984	2950	36614
Przemyśl	26598	7912	8375	42885
Przeworsk	**57256**	**6279**	**4959**	**68494**
Ropczyce	63724	5680	4863	74267
Rzeszów	**172382**	**11215**	**9717**	**193314**
Sanok	65382	4234	5644	75260
Stalowa Wola	54779	3680	4550	63009
Strzyżów	30002	4900	2315	37217
Tarnobrzeg	51661	4915	4537	61113
Ustrzyki Dolne	20831	850	1263	22944
Woj. Podkarpackie	**1304675**	**104781**	**108677**	**1518133**

Źródło: Analiza stanu bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowego na terenie województwa podkarpackiego 2013 – dane z 2012 r.,

Obecnie występująca swoista ”spirala” zachowań społecznych: przyrost liczby samochodów wpływa na zatłoczenie w ruchu drogowym, co z kolei wymusza rozbudowę układu drogowego oraz przeznaczanie coraz większej powierzchni na miejsca postojowe i parkingi.

Do transportu indywidualnego należy zaliczyć także ruch rowerowy, popularny przede wszystkim jako forma rekreacji, natomiast wśród mieszkańców małych miejscowości ze względu na niewielkie odległość traktowany jako możliwość przemieszczania się. Dlatego istotną kwestią dotyczącą transportu indywidualnego jest połączenie ruchu rowerowego jako formy rekreacji skierowanej do potencjalnego turysty Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia z wykorzystaniem ruchu rowerowego jako możliwości przemieszczania się mieszkańców. W związku z tym, zwiększenie roli komunikacji rowerowej wymaga stworzenia systemu ścieżek i tras rowerowych, odpowiednio zabezpieczonych miejsc do parkowania w szczególności przy obiektach użyteczności publicznej takich jak dworce czy przystanki transportu publicznego.

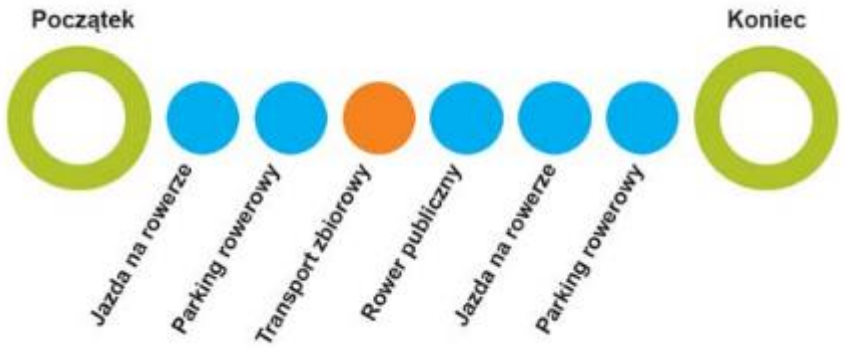
5.4. Transport zbiorowy

Zasady organizacji rynku transportu publicznego, zarządzania usługami przewozowymi oraz kwestie związane z finansowaniem transportu publicznego w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terytorium Rzeczpospolitej Polskiej oraz w strefie transgranicznej reguluje Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 oraz z 2011 r. Nr 228, poz. 1368). Wyżej wymieniona ustawa definiuje publiczny transport zbiorowy jako powszechnie dostępny, regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. Definiuje również kto może być organizatorem publicznego transportu zbiorowego. Zgonie z definicją ustawy jest to właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Do zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego oraz zarządzanie nim. Na dzień przygotowywania przedmiotowego dokumentu zarówno na terenie powiatu

przeworskiego jak i rzeszowskiego nie są realizowane rozwiązania w zakresie Ustawy o publicznym transporcie drogowym. W związku z tym zarówno Starosta Przeworski jak i Starosta Rzeszowski nie ustanowili operatora komunikacji publicznej. Transport pasażerski realizowany na zasadach komercyjnych świadczony jest przez przewoźników uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

Transport zbiorowy na Obszarze Wsparcia powinien służyć mieszkańców PDOW. Powinien on szczególnie w aspekcie terenów rolniczych oraz terenów atrakcyjnych turystycznie i chronionych obszarów przyrodniczych, być transportem bardziej ekologicznym w porównaniu z transportem indywidualnym, wysoce bezpiecznym dla pasażerów, a także umożliwić szybkie przemieszczanie się. Dlatego integracja sieci transportu zbiorowego i rowerowego przynosi korzyści obu stronom. Transport zbiorowy i rowerowy z natury rzeczy się wzajemnie uzupełniają i mogą zostać połączone, aby stworzyć łańcuch podróży od drzwi do drzwi[2].

Rysunek 3 Przykład łańcucha podróży „od drzwi do drzwi"



Źródło: Planowanie i promowanie rozwoju ruchu rowerowego – Promowanie roweru jako codziennego środka transportu w Europie Środkowej i Wschodniej – mobile 2020

Podróż według schematu rower-transport zbiorowy i/lub transport zbiorowy-rower jest wydajnym sposobem na pokonywanie większych odległości (powyżej 7,5 km). Stopień wydajności i wygody zależy oczywiście od obiektywnej i subiektywnej jakości samego

2 Planowanie i promowanie rozwoju ruchu rowerowego – Promowanie roweru jako codziennego środka transportu w Europie Środkowej i Wschodniej – mobile 2020

transportu zbiorowego, jak też warunków przesiadkowych dostosowanych do potrzeb użytkowników rowerów. Dostępne powinny być miejsca do parkowania lub przechowywania roweru wysokiej jakości, bezpieczne, łatwo dostępne i tanie. Stworzenie takich warunków niskim kosztem poprawia mobilność osób nie korzystających z samochodu i obniża zapotrzebowanie na korzystanie z samochodu[3].

Poprawa jakości powiązań między komunikacją rowerową a systemem komunikacji publicznej przynosi szereg korzyści społecznościom lokalnym. Następuje poprawa jakości przestrzeni publicznych wokół węzłów przesiadkowych, a także wzrost poczucia bezpieczeństwa osób korzystających z obiektów stacyjnych. Szeroka oferta usług dla rowerzystów i osób korzystających z transportu publicznego stanowi także ważny warunek zaakceptowania wdrażania systemów płatnego parkowania i innych ograniczeń dostępności tych obszarów dla ruchu samochodowego

Usprawnienie komunikacji autobusowej

Na terenie Przeworsko–Dynowskim Obszarze Wsparcia można zaważyć zwiększający się system zabudowań wielo i jednorodzinnych, a to wiąże się z znacznym wzrostem natężenia ruchu kołowego w szczególności na trasach wylotowych. Równolegle z planową rozbudową układu drogowego, która nie przyczyni się do poprawy problemów związanych z komunikacją, konieczne jest wzmocnienie rozwoju transportu publicznego. Wraz z postępującą urbanizacją na obszarze objętym wsparciem gmin będzie można spodziewać się ciągłego wzrostu zatłoczenia na drogach każdego rodzaju, które doprowadzi do pogorszenia warunków ruchu również na przebudowanych i planowanych drogach. Najlepszym rozwiązaniem będzie przeniesienie części natężenia ruchu na komunikację publiczną. Zaproponowany atrakcyjny transport publiczny powinien odciążyć zatłoczone ulice oraz skłonić mieszkańców do coraz częstszego korzystania z komunikacji publicznej. To rozwiązanie zarówno będzie korzystne dla mieszkańców jak i środowiska które ich otacza.

Podstawowymi środkami komunikacji zbiorowej na Przeworsko–Dynowskim Obszarze Wsparcia jest transport zbiorowy prowadzony przez prywatnych przewoźników. Komunikacja szynowa powinna mieć charakter uzupełniający.

[3] Tamże, s. 141.

Jednym z głównych celów usprawnienia komunikacji autobusowej na obszarze wsparcia powinno być utworzenie bezpośredniego połączenia komunikacyjnego dla wszystkich gmin oraz miast Przeworsko–Dynowskiego Obszaru Wsparcia. Jest to rozwiązanie efektywne ekonomiczne, umożliwiająca transport pasażerów bez konieczności przesiadek. Na początek proponuje się realizowanie takiego zadania za pomocą pojazdów typu „minibus" z możliwością wprowadzenia większych autobusów w przypadku zwiększającego się zainteresowania takim typem połączenia.

Do największych zalet uprzywilejowania komunikacji autobusowej należą:

- uniezależnienie komunikacji autobusowej od ruchu pozostałych pojazdów,

- znaczące dodatnie efekty ekonomiczne, wynikające głównie z oszczędności i ochrony środowiska:

a) czasu podróżny pasażerów,

b) kosztów eksploatacji pojazdów komunikacji,

- znaczące dodatnie efekty społeczne polegające na:

a) zmianie zachowań komunikacyjnych,

b) zwiększeniu bezpieczeństwa ruchu,

- niskie koszty wdrożenia pomysłu,

- znaczące efekty środowiskowe, wynikające ze zmniejszenia emisji CO2, oraz emisji hałasu,

- poprawa punktualności i regularności kursowania pojazdów.

Tabela 7 Zestawienie Przewoźników świadczących usługi regularnego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Przeworskiego

Nazwa Przewoźnika	Trasa realizowanych kursów
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Jarosław S.A. ul. Przemysłowa 15, 37-500 Jarosław	- Przeworsk - Kańczuga - Pantalowice - Rączyna - Przeworsk - Siedleczka - Jawornik Polski - Przeworsk - Zarzecze - Siennów - Przeworsk - Sieniawa – Majdan Sieniawski - Przeworsk - Przeworsk - Grzęska – Gniewczyna Łańcucka - Świętoniowa - Przeworsk - Mikulice - Gać - Przeworsk - Kańczuga – Sietesz - Przeworsk - Przeworsk - Kańczuga - Łopuszka - Rączyna - Przeworsk - Nowosielce - Gać - Sietesz
Usługowy Przewóz Osób KOCHSPOL Ryszard Świerżewski, Artur Sykała Żuklin 12, 37-220 Kańczuga	- Rączyna - Kańczuga - Przeworsk
Usługi Transportowe Wiesław Król Łopuszka Wielka 207 , 37-220 Kańczuga	- Łopuszka Wielka – Kańczuga – Przeworsk
Przewóz Osób Autobusem Marcin Kądziołka Jawornik Przedmieście 220, 37-232 Jawornik Polski	- Jawornik Polski - Kańczuga - Przeworsk
Usługi Przewozowe, Sklep Spożywczo-Przemysłowy Stanisław Gliniak 37-204 Tryńcza 275	- Przeworsk - Tryńcza - Sieniawa

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Przeworsku

5.5. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Mając na uwadze różnicę pomiędzy poszczególnymi województwami w liczbie mieszkańców, powierzchni itp., należy określić wskaźniki liczby zabitych i rannych na 100 wypadków drogowych. Wskaźniki te pozwolą dokonać oceny i porównania stanu bezpieczeństwa w poszczególnych województwach.

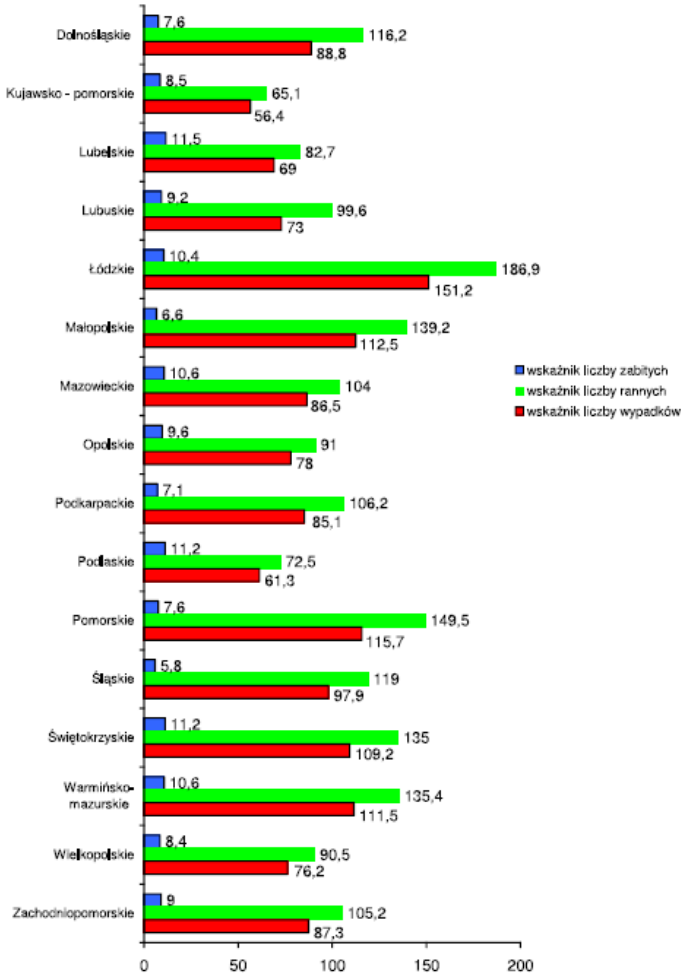
Tabela 8 Wskaźniki liczby wypadków i liczby rannych w województwie podkarpackim na tle innych województw.

Województwo	Wypadki	Zabici	Ranni	Wskaźnik zabitych na 100 wypadków	Wskaźnik liczby rannych na 100 wypadków
Dolnośląskie	2589	223	3389	8,61	130,90
Kujawsko-Pomorskie	1183	179	1366	15,13	115,47
Lubelskie	1498	250	1796	16,69	119,89
Lubuskie	747	94	1019	12,58	136,41
Łódzkie	3832	264	4736	6,89	123,59
Małopolskie	3764	221	4659	5,87	123,78
Mazowieckie	4571	562	5496	12,29	120,24
Opolskie	791	97	923	12,26	116,69
Podkarpackie	**1811**	**151**	**2260**	**8,34**	**124,79**
Podlaskie	736	135	871	18,34	118,34
Pomorskie	2643	174	3413	6,58	129,13
Śląskie	4529	267	5507	5,90	121,59
Świętokrzyskie	1396	143	1725	10,24	123,57
Warmińsko-Mazurskie	1620	154	1967	9,51	121,42

Wielkopolskie	2633	289	3126	10,98	118,72
Zachodnio pomorskie	1504	155	1813	10,31	120,55
Polska	35847	3358	44066	9,37	122,93

Źródło: Analiza stanu bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym na terenie województwa podkarpackiego w 2013 roku

Wykres 3 Wskaźniki stanu bezpieczeństwa w zależności od liczby mieszkańców w 2013 roku



Źródło: Analiza stanu bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym na terenie województwa podkarpackiego w 2013 roku

W 2013 roku na terenie woj. Podkarpackiego zaistniało 1812 wypadków oraz 15 327 kolizji w których 151 osób poniosło śmierć a 2 261 osób doznało obrażeń ciała.

W porównaniu do 2012 roku nastąpił:

- wzrost wypadków o 6 tj. 0,3%,
- spadek liczby osób zabitych o 33 tj. 17,9%,
- wzrost osób rannych o 7 tj o 0,3%,
- spadek liczby kolizji o 4 tj. 0,1%

Dane z SEWIK stan na 12 marca 2014 roku

Tabela 9 Statystyka zdarzeń drogowych w województwie podkarpackim w 2013 roku

	2012	**2013**	**Wskaźnik dynamiki (2012-100%)**	**Wzrost/spadek**
Wypadki	1806	1812	100,3	+6
Zabici	184	151	82,1	- 33
Ranni	2254	2261	100,3	+ 7
Kolizje	15331	15327	99,9	- 4

Źródło: Analiza stanu bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym na terenie województwa podkarpackiego w 2013 roku

Spadek liczby wypadków w 2013 roku w porównaniu do 2012 roku wystąpił w 13 powiatach województwa podkarpackiego w tym w powiecie przeworskim oraz rzeszowskim.

Tabela 10 Spadek liczby wypadków na terenie powiatu przeworskiego oraz rzeszowskiego w 2013 r.

Powiat	**Wskaźnik dynamiki % (styczeń-grudzień 2012 = 100%)**	**Liczba wypadków w okresie styczeń – grudzień 2013r.**	**Spadek liczby wypadków w stosunku do okresu styczeń – grudzień 2012**
Przeworski	70,1	75	- 32
Rzeszowski	97,1	596	- 18

Źródło: Analiza stanu bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym na terenie województwa podkarpackiego w 2013 roku

Spadek liczby osób zabitych w 2013 roku w porównaniu do 2012 roku wystąpił w 15 powiatach województwa podkarpackiego w tym w powiecie przeworskim i rzeszowskim

Tabela 11 Spadek liczby osób zabitych na terenie pow. przeworskiego oraz rzeszowskiego w 2013 r.

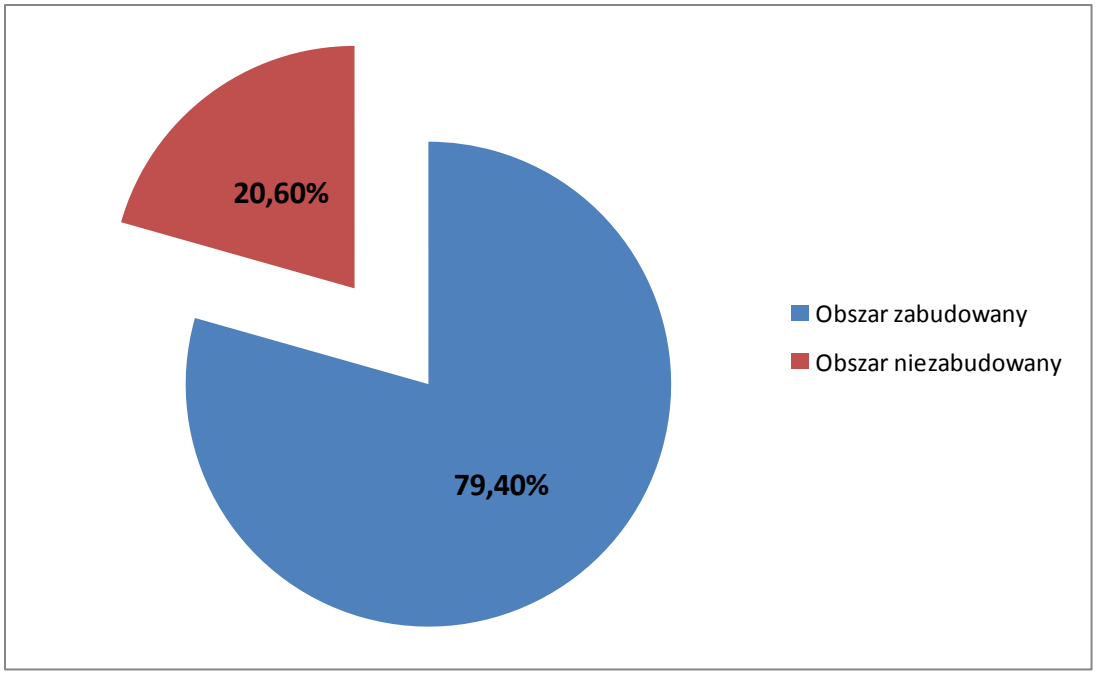
Powiat	**Wskaźnik dynamiki % (styczeń-grudzień 2012 = 100%)**	**Liczba zabitych w okresie styczeń – grudzień 2013r.**	**Spadek liczby zabitych w stosunku do okresu styczeń – grudzień 2012**
Przeworski	50,0	7	- 7
Rzeszowski	83,3	30	- 6

Źródło: Analiza stanu bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym na terenie województwa podkarpackiego w 2013roku

Zdecydowana większość wypadków na terenie województwa podkarpackiego w 2013 roku miała miejsce na:

- obszarze zabudowanym – 79,4%,
- jezdnia – 81,3%,
- droga jednojezdniowa dwukierunkowa – 87,0%

Wykres 4 Procent wypadków według obszaru tj.: obszar zabudowany oraz niezabudowany



Źródło: Analiza stanu bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym na terenie województwa podkarpackiego w 2013 roku

Na drogach krajowych na terenie województwa podkarpackiego miało miejsce 4531 zdarzeń drogowych (26,4% ogółu), w tym 474 wypadków, w których zginęło 59 osób a rannych zostało 621

Tabela 12 Wypadki na drogach krajowych nr 4 i 77 przebiegających przez województwo podkarpackie i Przeworsko-Dynowski Obszar Wsparcia w 2013 roku.

Trasa	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje	Wskaźnik zabitych na 100 wypadków w roku 2013	Wskaźnik zabitych na 100 wypadków w roku 2012	Wskaźnik rannych na 100 wypadków w roku 2013	Wskaźnik rannych na 100 wypadków w roku 2012
Nr 4	179	24	224	1442	13,41	12,18	125,14	122,34
Nr 77	55	4	65	519	7,27	10,17	118,18	118,64

Źródło: Analiza stanu bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym na terenie województwa podkarpackiego w 2013roku

W roku 2013 na drogach powiatu Przeworskiego i Rzeszowskiego najwięcej wypadków zaistniało z powodu zderzenia się pojazdów (boczne, czołowe tylnie). Drugą co do wielkości kategorią wypadków było najechanie na pieszego.

Najliczniejsza grupą sprawców wypadków drogowych stanowili na terenie województwa podkarpackiego w roku 2013:

- kierujący którzy spowodowali 1 539 wypadków drogowych (84,9% ogółu), w których zginęło 103 osoby (68,2%) a 1 987 osób doznało obrażeń ciała (87,9%) w tym:

a) kierowcy samochodów osobowych, którzy spowodowali 1 141 wypadków drogowych (63,0%), w których zginęło 75 osób (49,7%) a 1 517 doznało obrażeń ciała (67,1%),

b) rowerzyści – 128 wypadków (7,1%), 8 zabitych (5,3%) 127 rannych (5,6%),

c) kierowcy samochodów ciężarowych – 89 wypadków (4,9%), 5 zabitych (3,3%) 131 rannych (5,8%)

d) motorowerzyści – 65 wypadków (3,6%), 2 zabitych (1,3%) 69 rannych (3,1%),

e) motocykliści – 63 wypadki (3,5%), 7 zabitych (4,6%), 67 rannych (3,0%),

f) kierowcy autobusów – 19 wypadków (1,0%), 1 zabity (0,7%), 31 rannych (1,4%)

- osoby piesze były sprawcami 177 wypadków (9,8% ogółu) w których śmierć poniosło 29 osób (19,2%) a 153 zostało ranne (6,8%)

Tabela 13 Liczba wypadków z podziałem na sprawców wypadków

Sprawcy wypadków	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Ogółem	1812	100	151	100	2261	100
Z winny kierującego	1477	81,5	101	66,9	1911	84,5
Z winny pieszego	169	9,3	26	17,2	146	6,5
Z innych przyczyn	121	6,7	21	13,9	149	6,6

Współwina uczestników ruchu	45	2,5	3	2,0	54	2,4

Źródło: Analiza stanu bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym na terenie województwa podkarpackiego w 2013 roku

Wypadki drogowe to wiele tragedii ludzkich, pociągających ze sobą ogromne straty społeczne i materialne. To nie tylko ich ofiary ale i zniszczone lub uszkodzone pojazdy i inne urządzenia komunikacyjne. Zapobieganie wypadkom drogowym wymaga podjęcia interdyscyplinarnych działań administracji rządowej, samorządowej, drogowej, policji, służby zdrowia i wiele innych. W świecie współczesnym motoryzacja – oprócz tego, że jest silnym czynnikiem rozwoju społecznego – rodzi wiele problemów społeczno – ekonomicznych. Sposób na ich rozwiązywanie rzutuje na stan porządku i bezpieczeństwa publicznego. Zapobieganie wypadkom drogowym stało się jednym z ważnych zadań całego aparatu rządowego. U podłoża niepożądanych skutków współczesnego ruchu drogowego tkwi zbyt duży postęp techniczny przy jednoczesnym braku świadomości społecznej oraz niedostatecznej działalności organizacyjnej i kontrolnej.

W ramach poprawy bezpieczeństwa na drogach został przyjęty Krajowy Program Bezpieczeństwa ruchu Drogowego. Program przyjmuje filozofie działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Program jest odpowiedzią rządu oraz samorządów na zwiększającą się liczbę wypadków. Realizacja zadań programu powinna stworzyć strukturom samorządowym warunki skutecznego działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego zarówno w powiatach Przeworskim, Rzeszowskim jak i w całym kraju to nowe wyzwanie wynikające z członkostwa Polski w UE, dla tych celów została opracowana „Polityka Transportowa Państwa na lata 2005-2025”.

5.6. Analiza SWOT

Poniżej przedstawione zostały wyniki analizy SWOT. Przedstawiono mocne i słabe strony Obszaru Wsparcia oraz szanse i potencjalne zagrożenia związane z układem komunikacyjnym:

Mocne strony

- Bliskość Rzeszowa,
- Połączenia drogowe z Rzeszowem oraz innymi miastami określanymi, jako bieguny wzrostu,
- Połączenia autobusowe z Rzeszowem i innymi miastami powiatowymi,
- Węzły Drogowe:
  - ✓ Przeworsk – DK NR 4 i DW 835
  - ✓ Sieniawa – DW 835, DW 867, DW 870
  - ✓ Tryńcza – DK 77, DW 835
  - ✓ Kańczuga – DW 835, DW 881
  - ✓ Szklary (Dylągówka) – DW 835, DW 877, DW 878
  - ✓ Bachórz (Dynów) – DW 835, DW 884
- Ważny węzeł kolejowy Przeworsk – linia Nr 91 (E30) Kraków – Przemyśl, linia Nr 68 Przeworsk – Lublin
- Główne osie komunikacyjno - transportowe (szlaki handlowe) Wsch.- Zach. droga DK 4 i autostrada A4, Płn. – Płd. – droga DW 835, DK 77,
- Duże walory turystyczne,
- Walory przyrodniczo krajobrazowe obszaru,
- Zaangażowanie władz i społeczności lokalnej w rozwój Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia,
- Przebieg trasy Przeworskiej Kolei Dojazdowej Przeworsk Dynów w pobliżu największych atrakcji Obszaru Wsparcia,

Słabe strony

- Niska nośność dróg,
- Nisko nośność mostów (szczególnie w ciągach dróg powiatowych i gminnych),
- Nienormatywna skrajnia jezdni,
- Mała szerokość pasów drogowych,
- Mała przepustowość układu komunikacyjnego (Przeworsk – Sieniawa, Kańczuga, Dynów),
- Brak obwodnic – Przeworsk, Dynów, ew. Kańczuga, Sieniawa,
- W terenach zabudowanych brak ciągów pieszych (separacja ruchu pieszego),

- Małe wykorzystanie przewozów kolejowych (pasażerskich i towarowych),
- Brak miejsc parkingowych w miastach Przeworsk, Sieniawa, Kańczuga, Dynów i miejscowościach siedzib gmin,
- Słabo rozwinięte komunikacje publiczne,
- Brak parkingów typu „ Park & Ride i Bike & Ride",
- Brak wewnętrznych połączeń komunikacyjnych np. Przeworsk – połączenie ulic: Budowlanych – Szpitalna, Misiągiewicza- Lwowska, Krakowska- Tysiąclecia, Tkacka – Słowackiego wraz z budową parkingu,
- Brak ścieżek rowerowych,
- Zły stan techniczny taboru,
- Niedostateczna promocja kolei poza rynkiem lokalnym i regionalnym,

Szanse

- Korzystne położenie geograficzne,
- Budowa autostrady A4 (na terenie obszaru 2 węzły Przeworsk – Gorliczyna, Jarosław Zachód),
- Planowane obwodnice w ciągu DK Nr 4 Przeworsk i DW 835 – Przeworsk, Dynów
- Możliwość pozyskiwania środków z funduszy UE na połączenie z siecią TNT,
- Plany modernizacji DW 835 (Majdan Sieniawski – Dynów),
- Modernizacje sieci kolejowych normalnotorowych oraz wąskotorowej Przeworsk-Dynów,
- Tworzenie wspólnych szklaków turystycznych dla całego Obszaru Wsparcia,
- Umacnianie znaczenia funkcji turystycznej Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia,
- Budowanie produktów turystycznych w oparciu o atrakcje turystyczne (zabytki, pomniki przyrody, szklaki historyczne, przyrodnicze) dla całego Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia,
- Rozwój bazy turystyczno – wypoczynkowej,
- Rozwój agroturystyki,
- Rosnące zainteresowanie turystów dziedzictwem poprzemysłowym, w tym kolejami wąskotorowymi,

- Coraz częstsze poszukiwanie przez turystów specjalnych ofert spędzania czasu wolnego w trakcie popytów wypoczynkowych,
- Prowadzenie promocji ukierunkowanej na zdefiniowane grupy odbiorców,

Zagrożenia

- Brak możliwości pozyskania środków UE na przebudowy dróg powiatowych i gminnych,
- Brak środków w budżetach samorządowych na wkłady własne do wniosków o środki z UE czy budżetu powiatu,
- Brak środków na przebudowę mostów,
- Brak planów rozwoju bazy turystycznej, sportowej i możliwości pozyskania środków na ten cel,
- Obecny stan dróg ograniczający rozwój gospodarczy,
- Postrzeganie oferty turystycznej Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia przez pryzmat wypoczynku letniego, co może wpłynąć na trudność w budowaniu oferty pozasezonowej,

6. Parkowanie na terenie Przeworsko Dynowskiego Obszaru Wsparcia

6.1. Lokalizacja parkingów

Na terenie Przeworsko–Dynowskiego Obszaru Wsparcia zaproponowano prognozy zapotrzebowania na miejsca parkingowe w podziale na rejony. W tym celu kolejno określono:

- aktualny stan miejsc parkingowych,

- aktualne zapotrzebowanie na miejsca parkingowe,

- deficyt miejsc parkingowych,

- prognozę zapotrzebowania na wzrost liczby miejsc parkingowych,

Parkingi można podzielić w następujący sposób:

- mieszkalne,

- przemysłowe (parkingi dla TIR-ów),

- transportu i łączności,

- szpitali i zakładów opieki medycznej,

Jako podstawę do określenia ilości miejsc postojowych przyjęto sumaryczną powierzchnie placów parkingowych i parkingów przy ulicach. Aktualny stan miejsc parkingowych określono na podstawie inwentaryzacji miejsc postojowych. Dla określenia ilości miejsc parkingowych przyjęto:

- 11,5m^2 - powierzchnia 1 miejsca postojowego na parkingu przyulicznym oraz wydzielonym co odpowiada optymalnym wymiarom miejsca parkingowego – 5x2,3m,

- 15 m^2 - powierzchnia 1 miejsca postojowego garażowego, co odpowiada optymalnym wymiaru garażu – 5x3m

Ze względu na brak dostępności danych z zamkniętych terenów przemysłowych przyjęto następujące założenia dla tych terenów do określenia ilości miejsc postojowych:

- liczba miejsc postojowych istniejących i zapotrzebowanie na miejsca postojowe bilansuje się,

- podstawę do określenia bilansu miejsc postojowych stanowi powierzchnia budynków przemysłowych,



Zapotrzebowanie na wzrost liczby miejsc parkingowych różni się na Przeworsko–Dynowskim Obszarze Wsparcia głównie ze względu na zróżnicowany charakter regionu. Można zauważyć widoczny deficyt miejsc parkingowych w obszarach zabudowy wielorodzinnej.

Na potrzeby projektu dokonano analizy struktury własności obszaru opracowania analizy obecnego stanu zagospodarowania oraz zweryfikowano możliwości jakie dają Plany Zagospodarowań Przestrzennych w zakresie miejsc parkingowych. W oparciu o wyniki oraz w kontekście istniejącego zapotrzebowania zaproponowano warianty rozwiązań parkingów. Podstawą do wytyczenia nowych lokalizacji były zarówno obecne możliwości realizacyjne jak i perspektywiczne. Decyzje o lokalizacjach będą w pełni oparte na strategicznych celach wyznaczonych przez miasta oraz gminny w zakresie kształtowania polityki parkingowej.

W opracowaniu można zauważyć problem parkingów na obszarze objętych studium komunikacyjnym. W ramach studium przeprowadzono inwentaryzację wszystkich parkingów na terenie gmin oraz miast. Inwentaryzacja ma na celu określenie popytu na nowe miejsca parkingowe, niedoboru ich oraz sposobu ich regulacji.

Właściwa polityka i mądre gospodarowanie parkingami jest jednym z najskuteczniejszych elementów prowadzących do zmniejszenia zatłoczenia na ulicach i w centrach gmin oraz zwiększenia atrakcyjności terenów usługowych i handlowych. Jednym z elementów jest wprowadzenie opłat za parkowanie.

Tabela 14 Wykaz miejsc postojowych na terenie Przeworska

Nazwa ulicy	Ilość miejsc parkingowych	Ilość zaparkowanych samochodów
ul. Jedności	40	40
ul. Solarza	20	20
ul. Lubomirskich	70	70
ul. Cukrowniczej	20	20
ul. Kołłątaja	40	40
ul. Misiągiewicza	570	570
ul. Konopnickiej	500	500
ul. Jagiellońska	370	370

ul. Krasickiego	40	40
ul. Tysiąclecia	10	10
ul. Gorliczyńska	70	70
ul. Marii Skłodowskiej Curie	50	50
ul. Szpitalnej	100	100
ul. Sienkiewicza	200	200
ul. Sobieskiego	40	40
ul. Łańcuckiej	60	60
ul. Kąty	20	20
ul. Stepkiewicza	70	70
ul. Krakowska	40	40
ul. Konopnicka	100	100
ul. Rynek	50	50
ul. Bernardyńska	40	40
ul. Kościelna	30	30
ul. Wojska Polskiego	40	40

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji z Starostwa Powiatowego w Przeworsku

Tabela 15 Wykaz miejsc postojowych przy drogach powiatowych na terenie powiatu rzeszowskiego

Miejscowość	Ilość miejsc parkingowych	Ilość zaparkowanych samochodów
Dąbrówka Starzeńska (Gmina Dynów)	40	40
Bachórz (Gmina Dynów	30	30
Miasto Dynów	93	93
Gmina Hyżne	114	114

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji z Urzędu Miasta Dynów Oraz Gminy Dynów i Hyżne

Tabela 16 Wykaz miejsc postojowych przy drogach powiatowych na terenie powiatu przeworskiego

Gmina Adamówka				
L.p.	Nr. Drogi	Nazwa drogi	Miejsce postoju	Liczba miejsc
1	P 1 553 R	Adamówka - Biele	Szkoła	10
2	P 1 553 R	Adamówka - Biele	Urząd Gminy	20
3	P 1 553 R	Adamówka- Cewków	Piekarnia	5
Miasto i Gmina Sieniawa				
1	P 1 255 R	Rudka p/wieś	Dom Ludowy	20
2	P 1 255 R	Rudka	Cmentarz	10
3	P 1 558 R	Sieniawa - Czerce	Kościół	10
4	P 1 576 R	Manasterz – Czerwona Wola	Szkoła	10
5	P 1 574 R	Sieniawa ul. Kościuszki	Sklep	20
6	P 1 560 R	Sieniawa ul. Poniatowskiego	Osiedle	15
7	P 1 561 R	Sieniawa ul. Kazimierza Wielkiego	Hala	20
Gmina Tryńcza				
1	P 1 575 R	Gorzyce - Żurawiec	Szkoła Gorzyce	10
2	P 1 578 R	Jagieła p/wieś	Szkoła Jagieła	20
3	P 1 578 R	Jagieła p/wieś	Kościół Jagieła	25
4	P 1 574 R	Gorzyce – Sieniawa	Sklep – DL Gorzyce	5
5	P 1 518 R	Gniewczyna -Świętoniowa	Gorzyce Dom Kultury	10
Gmina Przeworsk				
1	P 1 579 R	Grzęska – Świętoniowa	Grzęska Dom Kultury	20
2	P 1 605 R	Urzejowice - Siennów	Urzejowice	10
3	P 1 605 R	Urzejowice - Siennów	Urzejowice Szkoła	20
4	P 1 579 R	Grzęska - Świętoniowa	Świętoniowa cmentarz	15
5	P 1 581 R	Nowosielce p/wieś	Szkoła	15
6	P 1 581 R	Nowosielce p/wieś	Dom Ludowy	10

7	P 1 580 R	Gorliczyna – Wólka Pełkińska	Chałupki Szkoła	20
Miasto Przeworsk				
1	P 1 597 R	Ul. Piłsudskiego	Obok ul. Kościelnej	10
2	P 1 586 R	Ul. Konopnickiej	Cały ciąg ulicy	70
3	P 1 595 R	Ul. Lwowska	B. przychodnia	10
4	P 1 590 R	Ul. Krasickiego	Rossman	15
5	P 1 590 R	Ul. Krasickiego	Żabka	15
6	P 1 590 R	Ul. Krasickiego	Biedronka	12
7	P 1 592 R	Ul. Misiągiewicza	Szkoła, Hala	20
8	P 1 543 R	Ul. Szpitalna	Cały ciąg ulicy	20
9	P 1 543 R	Ul. Studziańska	Centrum	10
10	P 1 588 R	Ul. Lubomirskich	PKP, PKD	20
Gmina Zarzecze				
L.P.	Nr. Drogi	Nazwa drogi	Miejsce postoju	Liczba miejsc
1	P 1 594 R	Przeworsk - Zarzecze	Zarzecze Centrum	30
2	P 1 617 R	Kańczuga - Jarosław	Zarzecze Kościół - Szkoła	30
3	P 1 619 R	Zarzecze - Pełnatycze	Pełnatycze Szkoła	10
4	P 1 603 R	Maćkówka - Żurawiczki	Sklep – kościół	30
5	P 1 603 R	Maćkówka - Żurawiczki	Ośr. zdrowia	10
6	P 1 619 R	Zarzecze – Pełnatycze	Pełnatycze Kościół	20
Gmina Gać				
1	P 1 607 R	Mikulice – Białoboki	Ostrów – Kościół	15
2	P 1 543 R	Przeworsk - Markowa	Urząd Gminy Gać	15
3	P 1 543 R	Przeworsk - Markowa	Remiza	10
4	P 1 582 R	Dębów – Nowosielce	Ośr. zdrowia Dębów	10
Miasto i Gmina Kańczuga				

1	P 1 612 R	Kańczuga ul. Słowackiego	Centrum	10
2	P 1 612 R	Kańczuga ul. Słowackiego	Osiedle	10
3	P 1 615 R	Kańczuga ul. 11 Listopada	Galeria	10
4	P 1 614 R	Kańczuga ul. 3 Maja	PKS	20
5	P 1 609 R	Sietesz – Siedleczka	Sietesz - Kościół	10
6	P 1 609 R	Sietesz – Siedleczka	Siedleczka DL	5
7	P 1 623 R	Siedleczka – Pantalowice	Pantalowice – most	10
8	P 1 631 R	Łopuszka Wlk. – Hucisko Nienadowskie	Łopuszka Dom Ludowy	20
9	P 1 632 R	Pantalowice – Rączyna	Rączyna - Skrzyżowanie	10
Gmina Jawornik Polski				
1	P 1 627 R	Jawornik P - Pasterniki	J. Polski – centrum	20
2	P 1 626 R	Jawornik P – Hadle Szklarskie	J. Polski – kościół	10
3	P 1 546 R	Hadle Szklarskie – Tarnawka	Hadle – DL	10
4	P 1 629 R	Widaczów – Świebodna	Hucisko - centrum	20
RAZEM:				**867**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji z Starostwa Powiatowego w Przeworsku

6.2. Uporządkowanie systemu parkowania

Parkingi są jednym z podstawowych elementów infrastruktury drogowej. Zapotrzebowanie na miejsca parkingowe zależy od lokalizacji, pory dnia i pory roku. Inna liczba miejsc parkingowych jest niezbędna do zaspokojenia popytu w ciągu typowego dnia roboczego, inna w godzinach wieczornych i inna w soboty i niedziele. Ilość miejsc postojowych na terenie Przeworsko–Dynowskiego Obszaru Wsparcia można uznać za dostateczną, na całym Obszarze Wsparcia można wskazać 3744 miejsc parkingowych. Miejsca parkingowe zlokalizowane są głównie w centrach miast i gmin, oraz przy szkołach, kościołach i sklepach. Na chwile obecną miejsca parkingowe w gminach znajdujących się na terenie Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia spełniają oczekiwania mieszkańców oraz osób

przejezdnych. Nie można wykluczyć, iż z chwilą pojawiającego się zapotrzebowania powstawać będą nowe miejsca parkingowe.

Do barier z którymi można napotkać się na terenie Przeworsko–Dynowskiego Obszaru Wsparcia można zaliczyć często nieuregulowaną własność nieruchomości na której znajdują się lub planuje się powstanie parkingu. Kolejna barierą jest brak wystarczających środków finansowych do zrealizowania planowanych inwestycji. Jednym z możliwych do realizacji rozwiązań jest tworzenie równoległych do jezdni miejsc parkingowych w trakcie budowy nowych dróg bądź poszerzenia obecnych. Następnym rozwiązaniem może być zmiana organizacji ruchu na wybranych drogach co umożliwi wydzielenie nowych bądź zwiększanie obecnych miejsc parkingowych. Nie można jednak zapominać, że samochodów osobowych cały czas przybywa – planuje się wzrost wskaźnika motoryzacji z 370 na 1000 mieszkańców do 470 na 1000 mieszkańców. W najbliższym czasie będzie można zauważyć zwiększenie się zapotrzebowania na rozbudowę obecnych parkingów oraz znalezienie nowych miejsc parkingowych. W najbliższych latach zwiększenie miejsc postojowych pozwoli na znaczne polepszenie bezpieczeństwa użytkowników dróg i przestrzeni drogowej poprzez parkowanie pojazdów tylko i wyłącznie na wyznaczonych miejscach parkingowych.

Tabela 17 Wykaz wskaźników miejsc postojowych

Lp.	Rodzaj obiektu usługowego lub użyteczności publicznej	Podstawa odniesienia	Liczba stanowisk postojowych na jednostkę odniesienia
1	Biura, banki, urzędy	1000 m^2 Pu	30
2	Obiekty handlowe ponadlokalne	1000 m^2 Pu	60
3	Obiekty handlowe lokalne	1000 m^2 Pu	30
4	Zakłady produkcyjne i rzemieślnicze	100 zatrudnionych	25
5	Hotele, motele, pensjonaty	100 łóżek	30
6	Restauracje, kawiarnie	100 miejsc konsumpcyjnych	30
7	Kina, teatry, lokale rozrywkowe	100 miejsc widowiskowych	30
8	Obiekty sportowe	100 użytkowników	30
9	Szkoły, przedszkola, żłobki	100 zatrudnionych	30
10	Uczelnie	100 zatrudnionych i studentów	30

11	Przychodnie zdrowia	1000 m^2 Pu	25

Pu - powierzchnia użytkowa.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Materiałów Metodycznych Instytutu Kształtowania Środowiska

Liczbę i sposób urządzenia miejsc postojowych należy dostosować do wymagań ustalonych w decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, z uwzględnieniem potrzebnej liczby miejsc, z których korzystają osoby niepełnosprawne. Odległość wydzielonych miejsc postojowych przeznaczonych na stały pobyt ludzi w budynku mieszkalnym, budynku zamieszkania zbiorowego z wyjątkiem hotelu, budynku opieki zdrowotnej, oświaty i wychowania, a także od placu zabaw dziecięcych i boisk dla dzieci i młodzieży nie może być mniejsza niż:

1) 7 m – w przypadku do 4 stanowisk włącznie,

2) 10 m – w przypadku 5 do 60 stanowisk włącznie,

3) 20 m – w przypadku większej liczby stanowisk, z uwzględnieniem § 276 ust. 1.

Odległość wydzielonych miejsc postojowych dla samochodów osobowych od granicy działki budowlanej nie może być mniejsza niż:

1) 3 m – w przypadku do 4 stanowisk włącznie,

2) 6 m – w przypadku 5–60 stanowisk włącznie,

3) 16 m – w przypadku większej liczby stanowisk.

Punktem wyjścia do analizy potrzeb parkingowych powinno być uwzględnienie faktu, iż największym generatorem ruchu samochodów osobowych, a więc także potrzeb parkingowych i garażowych, są obszary wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej. Natomiast obszarem największej koncentracji ruchu samochodów i zgrupowań miejsc postojowych będzie zwykle obszar ścisłego centrum miasta i gminy.

Konkretyzując wskazanie zasad i warunków lokalizacji nowych miejsc postojowych i parkingów w miastach i miejscowościach na obszarze Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia należy kierować się zasadami sformułowanymi i zapisanymi w Materiale

Metodycznym Instytutu Kształtowania Środowiska, wg których główne zasady lokalizacji parkingów w centralnych obszarach miast i gmin polegają na:

- nawiązaniu do głównych kierunków dojazdu,

- zapewnieniu dogodnej odległości (50 - 100 m) dojścia pieszego do budynków handlowych, biur, obiektów kultury, basenów itp.,

- zapewnieniu dogodnej odległości (do 200 m) dojścia do budynków mieszkalnych,

- nawiązaniu do głównych ciągów pieszych i stref ruchu pieszego,

- dogodności powiązań z siecią ulic ogólno miejskich.

Trzeba również przytoczyć istotne stwierdzenie, że „Lokalizacja parkingów i sposób powiązania z siecią ulic ma zasadniczy wpływ na stopień ich wykorzystania. Atrakcyjność parkingów ulega bardzo dużym zmianom, w zależności od odległości pomiędzy parkingiem a centrum handlowo – usługowym itp. Planując usytuowanie parkingów należy uwzględnić ich uciążliwość dla otoczenia - szczególnie budynków mieszkalnych."

Można do tego dodać uwagę, że duże zgrupowanie miejsc postojowych może być obiektem nieatrakcyjnym pod względem estetycznym, co może mieć szczególnie istotne znaczenie na obszarze będącym pod ochroną konserwatorską, a tym bardziej w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów zabytkowych o szczególnej wartości architektonicznej i historycznej. Właściwa polityka i mądre gospodarowanie parkingami jest najskuteczniejszym elementem prowadzącym do zmniejszenia zatłoczenia na ulicach, w centrach miast i gmin oraz zwiększenia atrakcyjności terenów usługowych i handlowych. Dodatkowym elementem mającym wpływ na zwiększenie się rotacji na miejscach parkingowych jest wprowadzenie opłat za parkowanie.

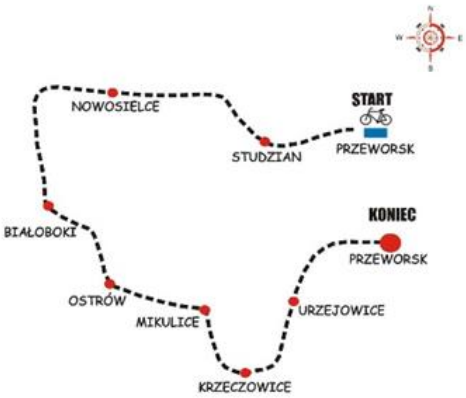
7. Ruch rowerowy

7.1. Istniejące trasy rowerowe

Niewątpliwą atrakcją terenów Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia jest możliwość uprawiania turystyki aktywnej. Na uwagę zasługuje trasa rowerowa, która rozpoczyna się i kończy w Przeworsku. Wiedzie przez Studzian, Nowosielce, Białoboki, Ostrów, Mikulice, Krzeczowice i Urzejowice. Długość szlaku wynosi 31,3 km., czas przejazdu to około 2,5

godziny. Trasa została wytyczona w ramach unijnego projektu „Rowerem przez Karpaty". Uroczyste otwarcie trasy nastąpiło 11 sierpnia 2007 r.

Rysunek 4 Trasa rowerowa w gminie Przeworsk



Źródło: Urząd Miasta Przeworska

Pogórze Dynowskie również oferuje możliwość uprawiania aktywnej turystyki. Znajdują się tutaj trasy rowerowe: Dynów – Dąbrówka Starzeńska – Dylągowa – Pawłokoma – Dynów o długości 22 km oraz mierząca około 30 km trasa Dylągowa – „Darz Bór".

Przez Dynów i gminę wiejską Dynów biegnie fragment trasy rowerowej Doliną Sanu, która charakteryzuje się dużymi walorami edukacyjnymi. Została ona utworzona przez Związek Gmin Turystycznych Pogórza Dynowskiego. W jego skład wchodzą dwie gminy należące do Obszaru Wsparcia (miasto Dynów i gmina wiejska Dynów) oraz 4 sąsiadujące (Dydnia, Nozdrzec, Dubiecko, Krzywcza). Trasa biegnie przez wszystkie gminy Związku i liczy ponad 250 km, dodatkowym jej atutem jest to, że można ją zacząć i skończyć na dowolnym etapie.

Dużą szansą na rozwój turystyczny Obszaru Wsparcia jest budowa współfinansowanej z Programu Operacyjnego "Rozwój Polski Wschodniej" ponadregionalnej, rekreacyjnej trasy rowerowej. Przebiegająca przez pięć województw, licząca około 2 tys. km. trasa ma zostać ukończona w 2015 roku. Jej podkarpacki odcinek o długości około 430 km. będzie przebiegał od Narola przez Stubno, Przemyśl, należący do Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia Dynów, Rzeszów, Łańcut do granicy z województwem świętokrzyskim. Projekt

zakłada także utworzenie wzdłuż trasy Miejsc Obsługi Rowerzystów z toaletami, punktami gastronomicznymi i punktami informacyjnymi.

Rysunek 5 Przebieg ponadregionalnej trasy rowerowej na terenie województwa podkarpackiego



Źródło: Opr. własne na podst. Forum.Rowery.Rzeszow.pl

Gotowy "produkt turystyczny" będzie występował pod marką Green Velo. Logotypem będzie różnokolorowa litera "w" ułożona z elementów rowerowego łańcucha, natomiast anglojęzyczna nazwa ma na celu przyciągnięcie na szlak także zagranicznych turystów. Kampania promocyjna będzie prowadzona m.in. w prasie, internecie, radiu i telewizji. Powstanie także strona internetowa, która ma w niedalekiej przyszłości stać się interaktywnym portalem przeznaczonym dla miłośników rowerowych podróży.

7.2. Rozwój infrastruktury rowerowej

Na terenie Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia istnieje bardzo duży potencjał zwiększenia możliwości uprawiania turystyki rowerowej. W kontekście możliwości wykorzystania istniejących walorów Obszaru Wsparcia dostrzec można wysokie potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury aktywnego wypoczynku, w tym m.in. wyznaczania szlaków turystycznych i budowania sieci ścieżek rowerowych. Możliwość uprawiania turystyki rowerowej powinna być połączona z możliwością zwiedzania zabytków i ciekawych miejsc

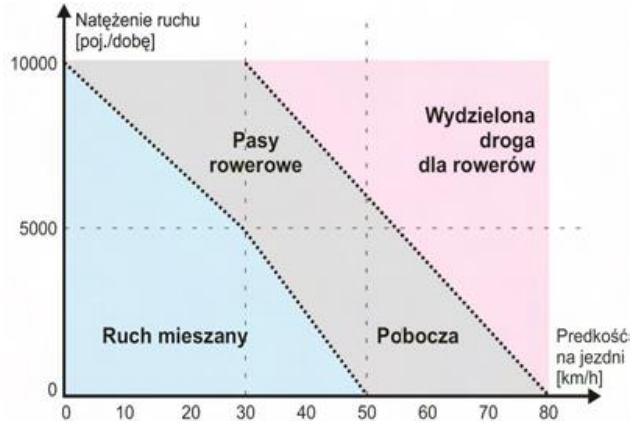
regionu. Rozwój takiej formy rekreacji wpłynie również na uatrakcyjnienie oferty towarzyszącej rozwojowi agroturystyki.

Skuteczny rozwój szlaków rowerowych wymaga współpracy jednostek samorządowych w celu pozyskiwania środków finansowych oraz wspólnych działań promocyjnych. Wskazane potrzeby znalazły odzwierciedlenie w Strategii Rozwoju Powiatu Przeworskiego na lata 2007-2013. Działania mające na celu „Tworzenie infrastruktury turystycznej, zwłaszcza szlaków turystycznych uwzględniających dziedzictwo kulturowe, przyrodnicze i historyczne powiatu (np. sieci szlaków dla turystyki samochodowej, rowerowej, pieszej po powiecie)" oraz „Budowa ścieżek edukacyjnych i turystycznych tras rowerowych" znalazły się w obszarze strategicznym „Turystyka, sport, promocja".

Rozwój odpowiedniej infrastruktury powinien mieć również na uwadze i być powiązany z potrzebami życia codziennego mieszkańców gmin, dla których rower jest często podstawowym środkiem transportu. Zapewnienie bezpiecznego przemieszczania się tym środkiem transportu poprzez modernizację i budowę nowych ciągów komunikacyjnych wpłynie na zwiększenie liczby podróży i pozwoli ograniczyć rolę samochodu na krótkich dystansach w obrębie gmin.

Nie zawsze warto budować wydzieloną ścieżkę rowerową. Ma ona uzasadnienie na drogach z intensywnym, szybkim ruchem samochodowym (prawy obszar na wykresie). Na drodze o średnim natężeniu ruchu lepszym rozwiązaniem mogą być pasy dla rowerów na jezdni, a przy zdecydowanie mniejszym natężeniu pobocza (środkowy ukośny obszar na wykresie). Na mało uczęszczanej drodze lokalnej odrębna ścieżka dla rowerów staje się zbędna. Wystarczy przyjaźnie dla roweru uspokoić ruch na jezdni (lewa część wykresu).

Rysunek 6 Sposób prowadzenia ruchu rowerów w zależności dopuszczalnej prędkości oraz natężenia ruchu pojazdów samochodowych



Źródło: „Zielone Mazowsze”

Poprawa bezpieczeństwa publicznego mieszkańców została również uwzględniona w Strategii Rozwoju Powiatu Przeworskiego na lata 2007-2013 poprzez działanie mające na celu: „Budowę ścieżek rowerowych” znajdujące się w obszarze strategicznym „Infrastruktura techniczna” oraz działanie „Poprawa stanu dróg, z uwzględnieniem wymaganych parametrów bezpieczeństwa (poszerzenie, wyznaczenie poboczy, chodniki, oznakowanie, kładki, wyznaczenie przejść dla pieszych, ścieżki rowerowe)” zapisane w obszarze strategicznym „Ochrona środowiska i bezpieczeństwo publiczne oraz zapobieganie zagrożeniom”.

W celu zwiększenia ilości osób korzystających z roweru, rozwój infrastruktury rowerowej powinien kierować się następującymi zasadami:

- Tworzenie dróg dla rowerów w obrębie pasa drogowego, odizolowanych od jezdni i prowadzonych tak, aby ograniczyć do minimum możliwości kolizji między rowerzystami, między rowerzystami a samochodami oraz rowerzystami a pieszymi na nowobudowanych i przebudowywanych drogach klasy G i wyższych,
- Przystosowanie ulic, głównie w miastach, do wspólnego ruchu pieszych, rowerzystów i pojazdów samochodowych wymuszając przy pomocy środków technicznych i odpowiedniej organizacji ruchu ograniczenie prędkości pojazdów silnikowych, oraz

przystosowanie dróg, głównie gminnych i powiatowych o małym nasileniu ruchu poprzez ich poszerzenie, utwardzenie poboczy i odpowiednie oznakowanie,

- Budowę samodzielnych dróg rowerowych, prowadzonych w terenie niezależnie od układu drogowego,
- Dążenie do trwałego i czytelnego oznakowania ścieżek rowerowych w powiązaniu z oznaczeniami odległościowymi na drogach w szczególności na ścieżkach i szlakach rowerowych o charakterze rekreacyjnym,
- Logiczne i nieprzerwane połączenie ścieżkami miejsc szczególnie uczęszczanych przez mieszkańców (skupiska usług, obiekty kulturalne) oraz turystów (obiekty zabytkowe, pomniki przyrody, gastronomia),

Infrastruktura rowerowa powinna spełniać następujące wymogi:

- Spójność – system rowerowy stanowi spójną całość i obejmuje wszystkie źródła i cele podróży,
- Bezpośredniość – infrastruktura rowerowa powinna oferować najbardziej bezpośrednie połączenia,
- Atrakcyjność - infrastruktura rowerowa zapewnia możliwość aktywnego spędzania wolnego czasu,
- Bezpieczeństwo – infrastruktura rowerowa zapewnia bezpieczeństwo zarówno rowerzystów jak i innych uczestników ruchu,
- Wygoda i komfort – rozwiązania techniczne powinny zapewniać wygodny przepływ ruchu rowerowego, bez niepotrzebnego narażania uczestników na wysiłek fizyczny (strome podjazdu, uskoki).

Powodzenie rozwoju polityki rowerowej zależy przede wszystkim od zintegrowania jej z innymi politykami i programami miast i gmin oraz innymi podsystemami transportu, przede wszystkim na poziomie sieci transportowej Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia.

7.3. Założenia inwestycji systemu rowerowego

1. Budowa pasów rowerowych (droga rowerowa w rozumieniu ustawy o Prawie o Ruchu Drogowym ale będącą częścią jezdni, część jezdni przeznaczona do ruchu rowerów) oraz wydzielonych dróg rowerowych (droga rowerowa w rozumieniu ustawy o Prawie o Ruchu Drogowym znajdująca się poza pasem drogowym lub w obrębie pasa drogowego ale oddalona i fizycznie oddzielona od jezdni) z głównym przeznaczeniem dla ruchu lokalnego.

2. Wytyczenie szlaków rowerowych (trasa rowerowa o charakterze turystycznym, rekreacyjnym lub wyczynowym niezwiązana lub tylko częściowo związana z infrastrukturą drogową, składająca się głównie z oznakowania drogowskazowego) z głównym przeznaczeniem dla ruchu turystycznego.

Marką turystyczną Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia jest Przeworska Kolej Dojazdowa i oferta czynnego wypoczynku powinna być ściśle z nią powiązana. Ponieważ naczelnym celem, jaki należy przyjąć jest zatrzymanie turystów na dłuższy okres czasu, oferta tras rowerowych powinna razem z kolejką tworzyć całościowy, atrakcyjny produkt turystyczny.

Projekt tras rowerowych Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia powinien uwzględniać następujące założenia:

- przebieg tras rowerowych powinien być kompletny, spójny i umożliwiający połączenie wszystkich gmin w ramach całej sieci tras rowerowych na terenie Obszaru Wsparcia, powinien charakteryzować się komplementarnością w stosunku do już istniejącej infrastruktury turystycznej, a zwłaszcza istniejących szlaków rowerowych, dzięki czemu stworzy funkcjonalną całość w ramach systemu rozwoju turystyki z innymi inwestycjami,
- trasy powinny prowadzić do jak największej liczby obszarów atrakcyjnie turystycznie, zabytków oraz miejsc cennych przyrodniczo tak, aby ułatwić turyście dotarcie do powszechnie znanych atrakcji turystycznych, jak i odkryć przed nim mniej znane tereny,
- realizowane inwestycje powinny wpłynąć na zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu i dbać o wygodę rowerzysty, np. zakładać miejsca postojowe.

W ramach wyboru optymalnego wariantu położenia trasy rowerowej, powinna zostać uwzględniona trasa Przeworskiej Kolei Dojazdowej. Projekt zakłada stworzenie „kręgosłupa" przebiegającego w pasie kolejki, do którego będą dochodzić tzw. „ości" – inne trasy. W efekcie utworzona zostanie sieć trasy głównej z istniejącymi lub nowopowstałymi lokalnymi trasami rowerowymi. Trasy tworzące kompletną i spójną całość powinny posiadać porównywalny standard oznakowania, nawierzchni. Na wybranych stacjach kolejki wąskotorowej powinny powstać Miejsca Obsługi Rowerzystów. Taka lokalizacja powoli turyście na bezkolizyjny i łatwy wybór sposobu zwiedzania i spędzenia czasu (kolejka – rower – pieszo). Na terenie obiektu powinna znajdować się informacja turystyczna, punkt gastronomiczny, wypożyczalnia rowerów, wygodne miejsce odpoczynku (wiaty, ławki itp.) oraz w ramach standaryzacji oznakowania tablice opisujące przebieg i atrakcje na całej sieci tras rowerowych. Trasy odchodzące, tzw. „ości" powinny umożliwiać powrót do miejsca startu lub innego Miejsca Obsługi Rowerzystów, np. w celu oddania pożyczonego roweru. W miejscach atrakcyjnych turystycznie powinny powstać wiaty postojowe, punkty widokowe itp.. Długość tras lokalnych i wynikający z nich maksymalny, możliwy czas przejazdu powinien zostać uwzględniony w rozkładzie jazdy kolejki. Dzięki takiemu rozwiązaniu, turysta będzie mógł dowolnie zaplanować kolejne etapy swojej wycieczki.

Realizacja projektu powinna składać się z następujących komponentów:

- inwentaryzacja istniejących tras rowerowych,
- wytyczenie nowych tras oraz łączników w celu zachowania ciągłości,
- budowa dróg (ścieżek) dla rowerów o utwardzonej nawierzchni ułatwiających dotarcie do zabytków i miejsc atrakcyjnych przyrodniczo,
- inne roboty budowlane, które zapewnią ciągłość i spójność poszczególnych tras
- budowa i montaż infrastruktury towarzyszącej tj. stojaków na rowery, wiat postojowych, punktów widokowych itp.,
- organizacja Miejsc Obsługi Rowerzystów wraz z wypożyczalniami rowerów
- oznakowanie informacyjne i kierunkowe tras rowerowych

Koncepcja projektu zakłada stały rozwój sieci tras rowerowych, sukcesywne dołączanie i dobudowywanie nowych. Wytworzona infrastruktura powinna być monitorowana i naprawiana, a także udoskonalana, aby na bieżąco dostosowywać ją do wymogów i potrzeb użytkowników.

Korzyści z budowy trasy osiągną mieszkańcy, lokalni przedsiębiorcy oraz turyści. Trasa rowerowa wraz z Przeworską Koleją Dojazdową będzie unikalnym produktem turystycznym, przyciągającym turystów polskich i zagranicznych.

Całość wspieranych działań posłuży do rozwoju i promowania turystyki rowerowej na terenie Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia, a także przyczyni się do aktywizacji społecznej osób aktywnie spędzających wolny czas.

Zwiększenie ruchu rowerowego i napływ turystów stworzy szanse na wzrost popytu na usługi w zakresie obsługi ruchu turystycznego – świadczone głównie przez firmy z sektora małych i średnich przedsiębiorstw. Dzięki trasom rowerowym zwiększy się zapotrzebowanie miedzy innymi na usługi gastronomiczne i noclegowe. Ponadto zintegrowane działania na rzecz rowerowych tras turystycznych przyczynią się do ochrony miejsc cennych przyrodniczo przed nieskoordynowanym ruchem turystycznym.

Realizacja projektu pobudzi lokalnych przedsiębiorców oraz wpłynie pozytywnie na tworzenie nowych miejsc pracy, co jest niezwykle istotne dla mieszkańców regionu. Dla Obszaru Wsparcia rozwój turystyki rowerowej będzie znaczącym czynnikiem rozwoju lokalnego, z wykorzystaniem istniejącego potencjału, m.in. dużych naturalnych walorów krajoznawczo – turystycznych i przyrodniczych.

7.4. Proponowane inwestycje

Niniejszy rozdział przedstawia proponowane inwestycje mające na celu rozwój infrastruktury rowerowej na terenach poszczególnych gmin Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia wpisujące się w koncepcję całościowego, atrakcyjnego produktu turystycznego.

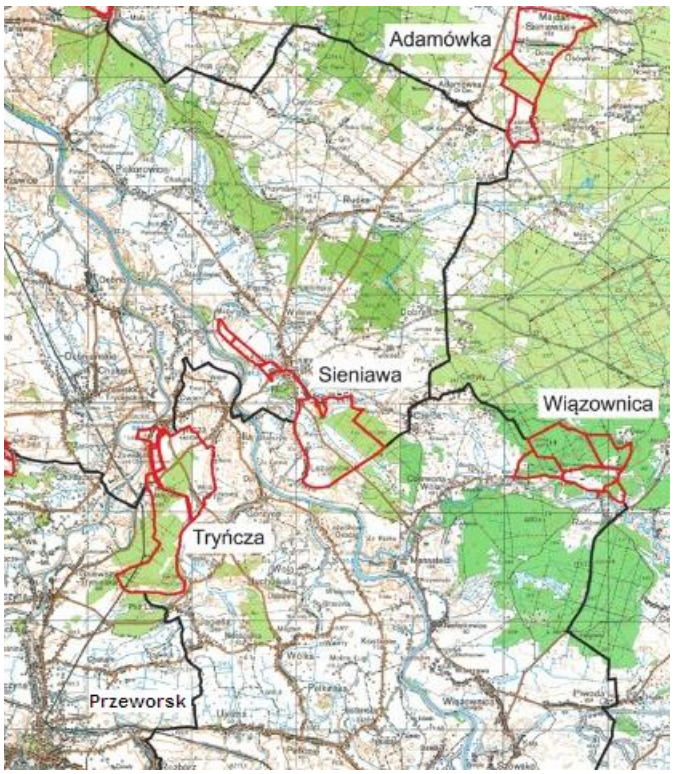
Biorąc pod uwagę przedstawione wcześniej założenia, jakimi należy się kierować przy wyborze celów i źródeł podróży, planowany przebieg tras rowerowych powinien mieć na uwadze konieczność integracji turystycznego systemu rowerowego z innymi podsystemami transportowymi w celu częściowego wykorzystania do poprawy bezpieczeństwa lokalnej społeczności.

Podstawą proponowanego, kompleksowego produktu turystycznego jest linia Przeworskiej Kolei Dojazdowej, biegnąca doliną Mleczki i łącząca Przeworsk z Dynowem. Przebiega ona bezpośrednio lub w bardzo bliskiej odległości przez 9 z 12 jednostek samorządu terytorialnego tworzących Przeworsko-Dynowski Obszar Wsparcia. Północny teren Obszaru Wsparcia tworzony przez Gminę Tryńczę, Miasto i Gminę Sieniawa oraz Gminę Adamówka pozbawiony jest bezpośredniej styczności z tą atrakcją turystyczną.

Wymienione gminy łączy wspólna, wraz z gminami sąsiadujących powiatów, lokalna grupa działania ‘Kraina Sanu”. Doświadczenie i działania grupy mające na celu aktywizację środowisk lokalnych i wspieranie inicjatyw w kierunku zrównoważonego rozwoju w obszarze turystyki i kultury powinny zostać wykorzystane do stworzenia wspólnego, ponadgminnego produktu turystycznego, będącego uzupełnieniem i dopełnieniem oferty bezpośrednio połączonej z kolejką wąskotorową.

Jedną z atrakcji łączących gminy Tryńcza, Sieniawa oraz Adamówka jest sieć tras do uprawiania Nordic Walking. Dzięki zróżnicowanemu stopniu trudności są one przeznaczone zarówno dla osób rozpoczynających swoją przygodę z Nordic Walking, jak również dla tych, którzy szukają wyzwań o charakterze sportowym. Poszczególne trasy posiadają punkty wspólne, pokrywają się lub krzyżują, są oznakowane czytelnymi tablicami zawierającymi m.in. szczegółowe mapy. Kompleksy tras tworzą zlokalizowane na terenie poszczególnych gmin Parki, które są połączone ze sobą oznakowanymi trasami łącznikowymi.

Mapa 24 Położenie Nordic Walking Parków w gminach Adamówka, Sieniawa i Tryńcza oraz w sąsiedniej gminie Wiązownica.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie nordicwalkingpodkarpacie.pl

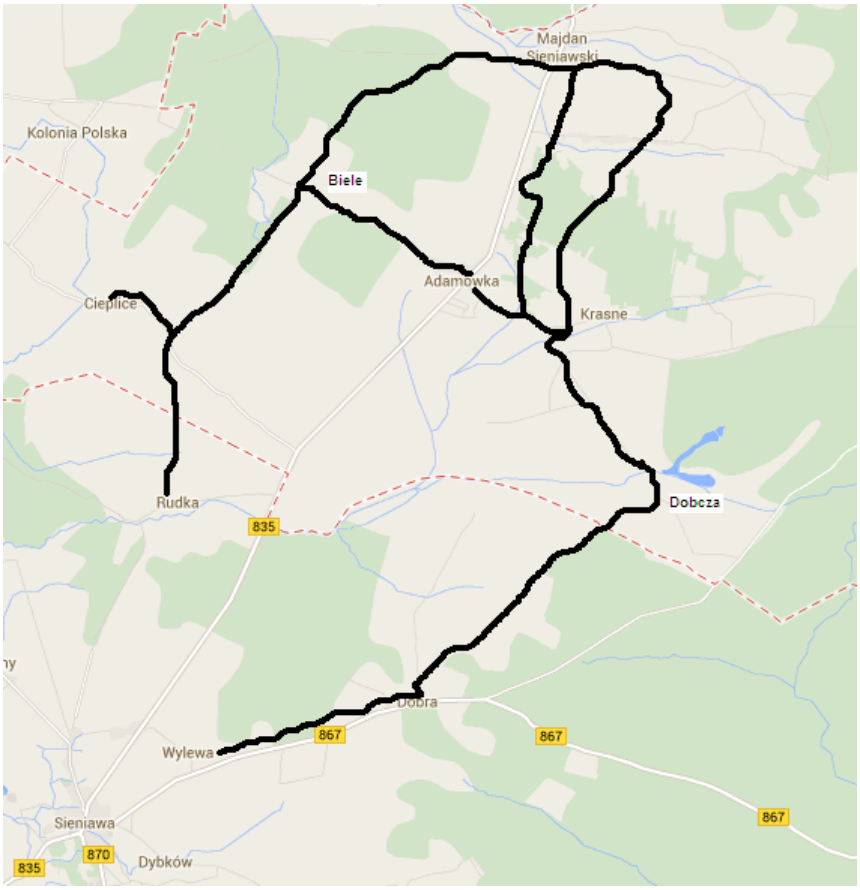
Powstające szlaki rowerowe powinny opierając się na gminnych atrakcjach przyrodniczych i turystycznych wpisać się w oznaczone trasy do uprawiania Nordic Walking i wspólnie stworzyć kompleksowy produkt, będący uzupełnieniem i przeciwwagą dla oferty turystycznej pozostałego terenu Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia.

Głównym atutem gminy Adamówka jest czyste powietrze, rozległe łąki i lasy. Do najważniejszych obiektów zabytkowych i atrakcji turystycznych należy zabytkowy zespół cerkwi grekokatolickiej p.w. Narodzenia NMP w skład którego wchodzi cerkiew murowana z początków XX wieku w Cieplicach oraz stawy rybne usytuowane pośrodku lasów w miejscowościach Pawłowa i Dobcza. Warunki naturalne sprzyjają rozwojowi agroturystyki, która z roku na rok zyskuje coraz większą aprobatę wśród mieszkańców.

Koncepcja trasy rowerowej zakłada jej początek w Adamówce, następnie poprowadzenie ścieżki w kierunku zachodnim śladem drogi powiatowej nr P1553R do przysiółka Biele, skąd w kierunku południowym będzie można dotrzeć do Cieplic oraz miejscowości Rudka na

terenie gminy Sieniawa , lub w kierunku północnym drogą gminną i duktami leśnymi kontynuować podróż do Majdanu Sieniawskiego. Po przecięciu drogi wojewódzkiej nr 835 wykorzystując ślady istniejących tras Nordic Walking, do miejscowości Krasne (dostępny łącznik do Adamówki), następnie przez Dobczę do miejscowości Dobra i Wylewa na terenie gminy Sieniawa.

Mapa 25 Proponowany przebieg szlaków rowerowych na terenie gminy Adamówka



Źródło: Opracowanie własne

W miejscowościach Rudka i Dobra powyższe trasy rowerowe połączą się ze szlakami na terenie gminy Sieniawa.

Proponowany przebieg trasy rowerowej na terenie tej gminy uwzględnia znajdujące się tutaj zabytki (cerkwie greckokatolickie w Leżachowie i Rudce), ścieżkę przyrodniczą przy nadleśnictwie, Dom Ludowy z placem zabaw i boiskami sportowymi w Leżachowie, zaplecze noclegowo-gastronomiczne (Zespół Pałacowo-Parkowy i Ośrodek Rekreacyjno-Wypoczynkowy w Sieniawie) oraz pilne potrzeby mieszkańców w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu.

Mapa 26 Proponowany przebieg szlaków rowerowych na terenie miasta i gminy Sieniawa



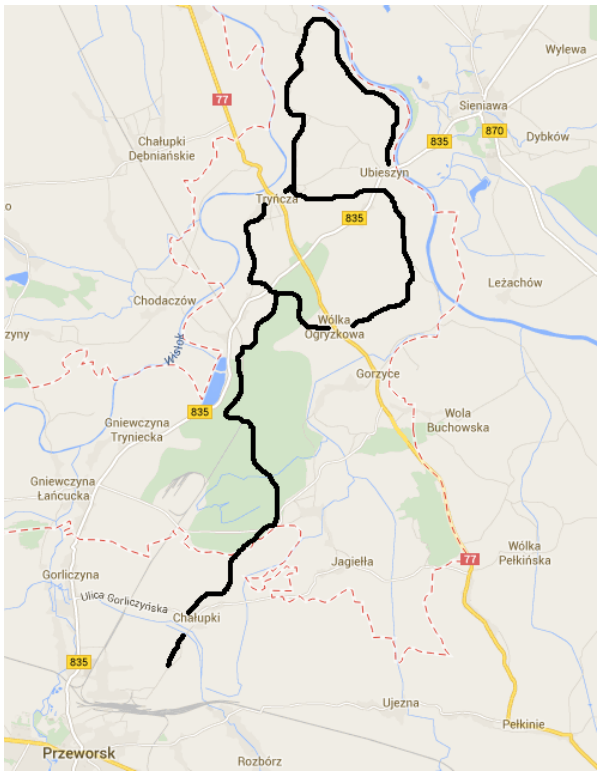
Źródło: Opracowanie własne

Trasa będzie spinać pętlą Sieniawę, Leżachów, Wylewę i Rudkę. Przy drogach wojewódzkich nr 835 i 867 mając na uwadze potrzeby miejscowej ludności, głównie dzieci i młodzieży, ruch zostanie poprowadzony ciągami pieszo-rowerowymi. Odcinek z Sieniawy do Leżachowa proponuje się poprowadzić śladem istniejącej trasy do Nordic Walking.

Dopełnieniem atrakcji północnych gmin Przeworsko-Dynowskiego Obszaru wsparcia jest oferta gminy Tryńcza, która jako bezpośrednio sąsiadująca z gminą Przeworsk ma za zadanie przyciągnąć, zatrzymać a następnie przekazać turystę podążającego ze stacji kolejki w Przeworsku do Sieniawy i Adamówki.

Do głównych atrakcji tej gminy należy zaliczyć ofertę turystyczną obejmującą jazdę konno, przejażdżki bryczką oraz kuligi połączone z tradycyjną, regionalną kuchnią. Biorąc pod uwagę krajobraz gminy, szerokie koryta rzeki Wisłok i San, zwarte kompleksy leśne graniczące z drogami i terenami upraw rolnych, proponowana trasa rowerowa opiera się głównie na istniejącym Parku Nordic Walking i zapewnia połączenie rowerowe Przeworska (stacja kolejki) z gminą Sieniawa w miejscowości Ubieszyn.

Mapa 27 Proponowany przebieg szlaków rowerowych na terenie gminy Tryńcza



Źródło: Opracowanie własne

Bardzo interesującą możliwością spędzenia wolnego czasu jest spływ kajakami rzekami Mleczką i Wisłokiem z Przeworska do Tryńczy. Dodatkowo w zestawieniu projektów inwestycyjnych Strategii PDOW została umieszczona budowa spływu kajakowego na rzece San w miejscowości Ubieszyn.

Po pobycie na północnych terenach Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia, po kontakcie z naturą i pięknem przyrody, turysta zatrzyma się w największym mieście regionu.

Miasto Przeworsk i gmina wiejska Przeworsk zajmują centralne miejsce na terenie Obszaru Wsparcia. Ze względu na liczne zabytki i walory historyczne, zwiedzanie miasta powinno odbywać się pieszo. Po skorzystaniu z oferty miasta, turysta będzie miał możliwość podróży do Dynowa Przeworską Koleją Dojazdową lub rowerem udać się na południe regionu główną trasą rowerową biegnącą wzdłuż kolejki wąskotorowej. Mijając punkty wspólne sieci tras rowerowych będzie mógł skierować się na trasy gminne lub dalszą drogę odbyć kolejką.

Na terenie gmin Przeworsk, Zarzecze i Gać znajdują się również Parki Nordic Walking, które podobnie jak w przypadku północnych gmin Obszaru Wsparcia będą razem z zaproponowanymi trasami rowerowymi wzajemnie uzupełniać ofertę turystyczną.

Mapa 28 Położenie Nordic Walking Parków w gminach Przeworsk, Zarzecze i Gać



Źródło: Opracowanie własne na podstawie nordicwalkingpodkarpacie.pl

Szlak rowerowy rozpoczynający się przy stacji kolejki w Przeworsku, gdzie powinien powstać Punkt Obsługi Rowerzystów z wypożyczalnią rowerów, będzie przebiegał równolegle do linii kolejki, dalej ulicą Wiejską do drogi wojewódzkiej nr 835, następnie drogami gruntowymi do centrum Urzejowic i stacji kolejki. Szlak będzie przebiegał przez działki należące do gminy.

Po odpowiednim zagospodarowaniu będą to bardzo atrakcyjne tereny do organizacji imprez dla zorganizowanych grup, np. paint ball.

Urzejowice są jednym z ciekawszych miejsc gminy Przeworsk. Znajduje się tutaj Zespół Pałacowo - Parkowy rodziny Turnauów z XIX otoczony parkiem o powierzchni 4,5 h ze stawem wodnym o ciekawym, nietypowym kształcie. Zbiornik posiadający kaskadę wodną jest zarybiony. Teren parku wymaga rewitalizacji, ale może stać się ciekawym punktem na głównej trasie rowerowej. Dzięki swojemu położeniu będzie to bardzo korzystne miejsce do powstania kolejnego Centrum Obsługi Rowerzystów, skąd turysta będzie mógł się udać w dalszą podróż w kierunku Krzeczowic do Kańczugi lub na trasy rowerowe na terenie gmin Zarzecze i Gać.

Mapa 29 Proponowany przebieg szlaków rowerowych na terenie gminy Przeworsk, Zarzecze i Kańczuga



Źródło: Opracowanie własne

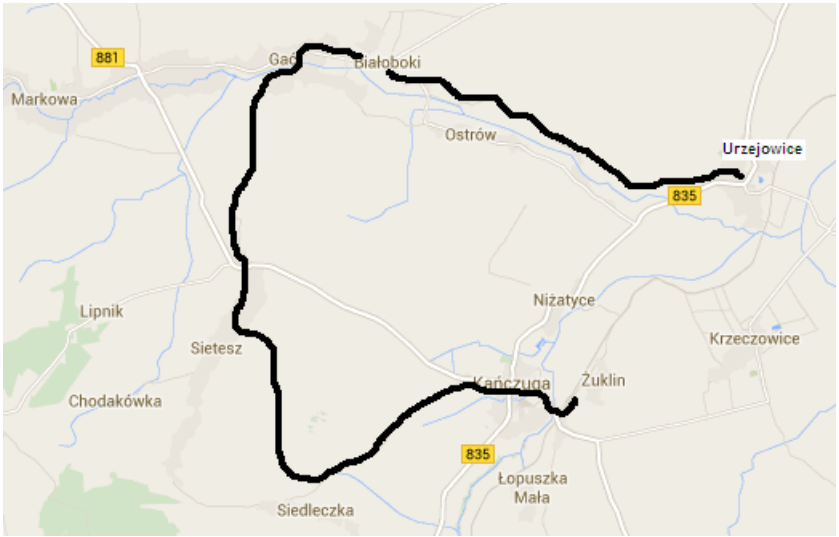
Przebieg szlaku rowerowego na terenie gminy Zarzecze uwzględnia możliwość zwiedzenia Zespołów Pałacowo-Parkowych w Zarzeczu i Siennowie. Turysta rozpoczynając wycieczkę w Urzejowicach wykona pętlę po najatrakcyjniejszych terenach gminy i dotrze do kolejnej stacji Przeworskiej Kolei Dojazdowej w Krzeczowicach w gminie Kańczuga a następnie głównym szlakiem do Kańczugi. Na odcinku Rożniatów – Krzeczowice przebieg trasy

rowerowej wpisuje się w drogę powiatową nr P1617R i dla poprawy bezpieczeństwa powinien zostać poprowadzony ciągiem pieszo-rowerowym.

Spod stacji kolejki w Urzejowicach, będzie można też udając się na zachód zwiedzić gminę Gać. Największą atrakcją tego terenu są wykopaliska i odkrycia archeologiczne. W stolicy gminy trwają przygotowania do otwarcia Centrum Multimedialnego związanego z prowadzonymi badaniami. Trasa rowerowa poprowadzi przez miejscowości Mikulice, Wolica, Białoboki oraz Gać, gdzie skręcając na południe przetnie granicę gminy, aby dotrzeć do miejscowości Sietesz w gminie Kańczuga. Stąd zostanie poprowadzona drogą powiatową nr P1609R do Siedleczki i dalej do Kańczugi. W miejscowości Gać będzie styczna z odcinkiem należącym do Nordic Walking Park. Na odcinku Gać – Górki trasa będzie poprowadzona drogą gminną wymagającą remontu na tym odcinku.

W przyszłości, w celu dodatkowego uatrakcyjnienia oferty gminy można wziąć pod uwagę przedłużenie trasy rowerowej do miejscowości Markowa, gdzie w najbliższym czasie ma powstać muzeum holocaustu.

Mapa 30 Proponowany przebieg szlaku rowerowego na terenie gminy Gać i Kańczuga



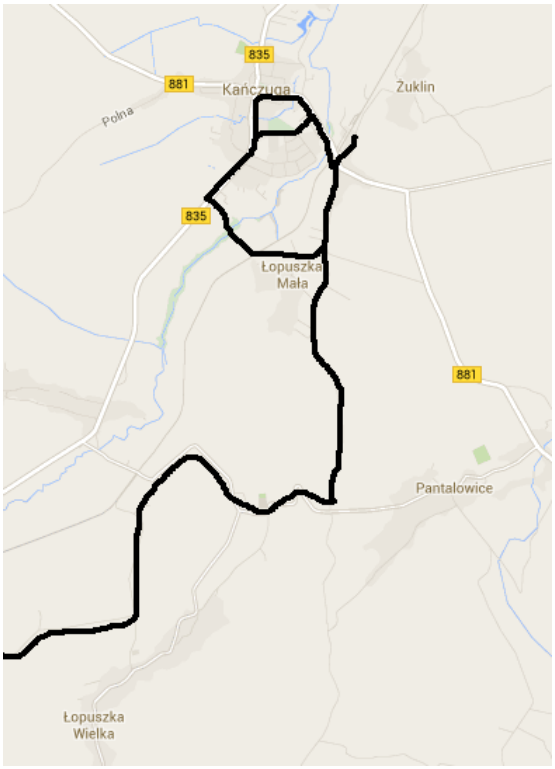
Źródło: Opracowanie własne

Kolejny Punkt Obsługi Rowerzystów będzie znajdował się przy stacji kolejki wąskotorowej w Kańczudze. Uzupełnieniem bogatej oferty turystycznej miasta jest zalew w Łopuszce Małej. Atrakcyjne położenie kompleksu w niedalekiej odległości od centrum i stacji kolejki może być ciekawą alternatywą dla turystów planujących odpocząć nad zalewem po

zwiedzaniu Kańczugi. Koncepcja trasy rowerowej zakłada połączenie stacji kolejki z zalewem, następnie śladem drogi gminnej do ulicy Węgierskiej (odcinek posiada już dokumentację projektową i znalazł się w zestawieniu projektów inwestycyjnych Strategii PDOW) oraz dalej ulicą Węgierską do centrum miasta. Ostatni odcinek będzie ścieżką pieszo-rowerową, co równocześnie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu lokalnego. Pomysłem, który można rozważyć w przyszłości, jest przy dużym wzroście ruchu turystycznego koncepcja powstania dodatkowej stacji kolejki nad zalewem w Łopuszce Małej. Inwestycja wpłynęłaby na dalsze uatrakcyjnienie zalewu jako miejsca wypoczynku i rozrywki.

Od zalewu w Łopuszce Małej szlak rowerowy będzie biegł wzdłuż linii kolejowej do Łopuszki Wielkiej i dalej do gminy Jawornik Polski.

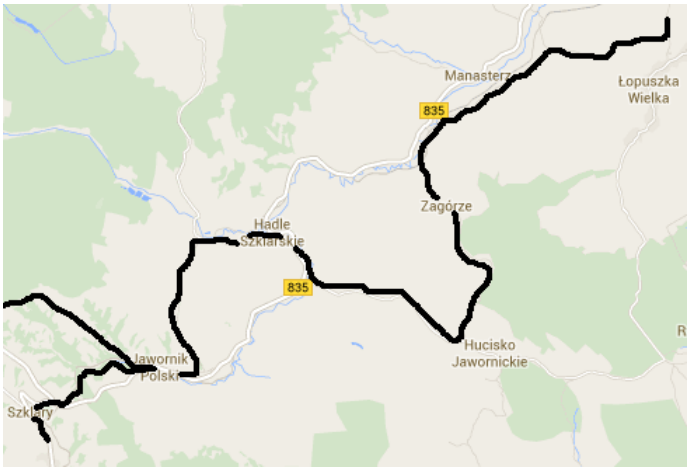
Mapa 31 Proponowany przebieg ścieżki rowerowej w Kańczudze oraz głównego szlaku w kierunku Jawornika Polskiego.



Źródło: Opracowanie własne

Na terenie gminy Jawornik Polski umiejscowione są cztery stacje Przeworskiej Kolei Dojazdowej. Znajdują się one w Manasterzu, Zagórzu, Hadlach Szklarskich oraz Jaworniku Polskim. Główna trasa rowerowa powinna w miarę możliwości technicznych i ukształtowania terenu połączyć jak najwięcej tych miejscowości ze sobą. Trudnością w tym przedsięwzięciu może być fakt, że kolejka na terenie całej gminy przebiega śladem drogi wojewódzkiej nr 835. Gmina na swoim terenie oferuje wiele atrakcji. W Hadlach Szklarskich znajduje się zabytkowy Zespół Pałacowo-Parkowy oferujący m.in. miejsca noclegowe, basen kąpielowy, boisko sportowe i pole namiotowe. W Manasterzu przy Zespole Szkół jest skansen a w wielu miejscowościach zabytkowe kościoły, kapliczki i domy.

Mapa 32 Proponowany przebieg głównego szlaku rowerowego na terenie gminy Jawornik Polski



Źródło: Opracowanie własne

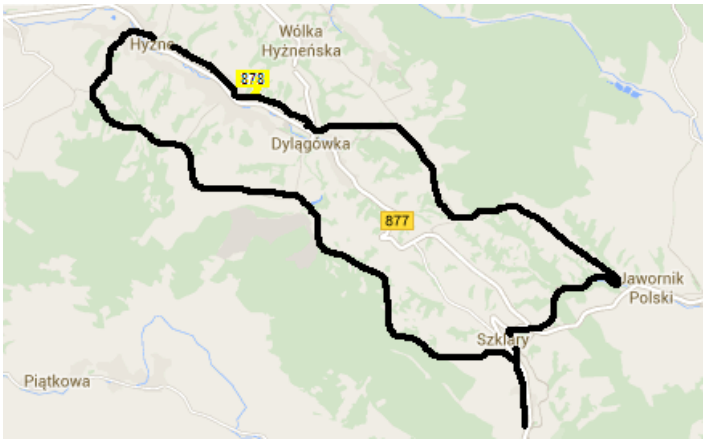
Ze względu na bardzo atrakcyjne położenie gminy i sieć szlaków rowerowych, proponuje się w Hadlach Szklarskich utworzenie Punktu Obsługi Rowerzystów.

Na pograniczu Jawornika Polskiego i Szklar znajduje się przejazd przez jedyny w Polsce tunel na kolejach wąskotorowych znajdujący się pod ponad 30 metrową warstwą ziemi o długości 602 metrów. Tunel wykuty jest w skale. W zimie ze względu na warunki atmosferyczne zamykany jest drewnianymi bramami.

Przeworska Kolej Dojazdowa przecina tylko wschodnie tereny gminy Hyżne. W związku z tym oferta gminy musi być atrakcyjna i zachęcić turystę do odwiedzenia jej terenów. Proponuje się poprowadzenie szlaku rowerowego od miejscowości Jawornik Polski do

Dylągówki, gdzie znajduje się kompleks sportowo-wypoczynkowy. Następnie wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 878 ciągiem pieszo-rowerowym poprawiającym bezpieczeństwo komunikacyjne miejscowej ludności do stolicy gminy Hyżnego, gdzie znajduje się Sanktuarium Maryjne. Następnie drogami powiatowymi, gminnymi i duktami leśnymi przez Boską Dolinę szlak rowerowy zamknie się pętlą w miejscowości Szklary skąd w kierunku południowym wzdłuż kolejki zostanie poprowadzony do Bachórza na terenie gminy Dynów.

Mapa 33 Proponowany przebieg szlaku rowerowego na terenie gminy Hyżne

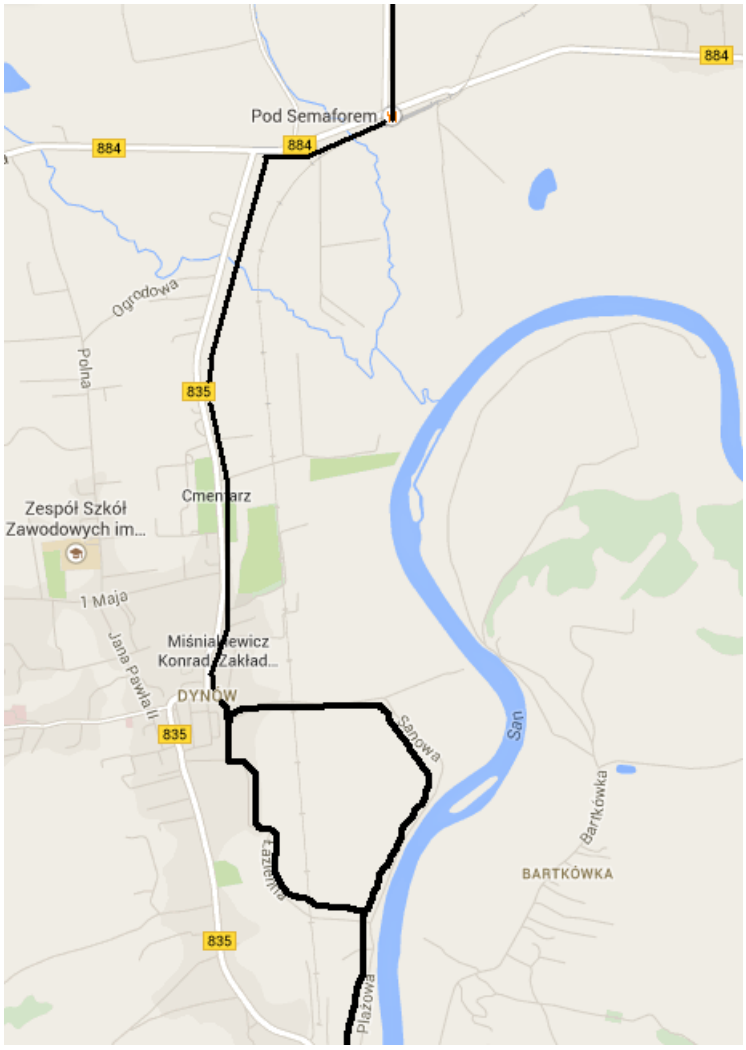


Źródło: Opracowanie własne

W miejscowości Bachórz w miejscu przecięcia się dróg wojewódzkich nr 835 i 884 znajduje się stacja kolejki usytuowana przy stylowym zajeździe „Pod Semaforem”. W odległości 4 km na południe na terenie miasta Dynów znajduje się stacja końcowa Przeworskiej Kolei Dojazdowej.

Proponowany przebieg szlaku rowerowego bierze pod uwagę skomunikowanie go z istniejącą rowerową trasą przyrodniczo – edukacyjno - turystyczną „Doliną Sanu” powstałą w ramach Związku Gmin Turystycznych Pogórza Dynowskiego, trasą rowerową powstałą przy realizacji projektu pn. „Poprawa atrakcyjności turystycznej Gminy Miejskiej Dynów i Gminy Dynów poprzez utworzenie na ich terenie obiektów infrastruktury turystycznej oraz renowację zabytków” oraz potrzebami mieszkańców miasta.

Mapa 34 Proponowany przebieg szlaku rowerowego na terenie Dynowa



Źródło: Opracowanie własne

Trasa od skrzyżowania dróg w Bachórzu będzie w kierunku centrum Dynowa przebiegać ulicami Grunwaldzką, Zamkową do Rynku śladem już istniejącej trasy rowerowej. Ze względu na duże natężenie ruchu samochodowego proponuje się poprowadzenie na tym odcinku ciągu pieszo-rowerowego lub na pozwalających na to odcinkach wydzielonej drogi dla rowerów. Następnie trasa będzie tworzyć wewnętrzną pętlę przebiegając od ulicy Zamkowej ulicami Podwale, Łazienną, Plażową i Sanową. Dla poprawy bezpieczeństwa ruchu, zaproponowana pętla powinna przebiegać ciągami pieszo-rowerowymi. Dzięki tak

wytyczonej trasie, będzie można bezpiecznie przemieszczać się pomiędzy stacją i bocznicą, gdzie znajduje się Zabytkowy Zespół Kolejki Wąskotorowej, promenadą i Ośrodkiem Turystycznym „Błękitny San" a centrum miasta. Zaproponowany przebieg trasy zapewnia poznanie najważniejszych zabytków miasta i punkty wspólne z istniejącymi szlakami rowerowymi. Przy Ośrodku Turystycznym „Błękitny San" powinien powstać Punkt Obsługi Rowerzystów z wypożyczalnią rowerów.

W miarę rozwoju turystyki rowerowej, ciekawym rozwiązaniem będzie przystosowanie jednego wagonu kolejki wąskotorowej do przewozu rowerów. Dzięki takiemu rozwiązaniu zwiększą się możliwości mobilne turystów.

Bardzo ważnym tematem jest wykorzystanie szlaków rowerowych w okresie zimowym. Centra Obsługi Rowerzystów mogą w tym okresie ukierunkować się na coraz popularniejsze narciarstwo biegowe. Wiele odcinków tras rowerowych można będzie niewielkim kosztem przystosować do rekreacyjnego uprawiania tej dyscypliny sportowej.

W kontekście Strategii Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia powstało zestawienie projektów inwestycyjnych. W ramach celu strategicznego „3.1. Rozwój infrastruktury turystycznej w celu generowania zwiększonego ruchu turystycznego" zostały uwzględnione projekty kluczowe „Budowa sieci tras rowerowych i pieszych wraz z niezbędną infrastrukturą" oraz „Rozwój infrastruktury turystycznej". Zaproponowana w niniejszym rozdziale koncepcja i przebieg szlaków i tras rowerowych w wielu fragmentach pokrywa się z projektami komplementarnymi i obszarami ich realizacji umieszczonymi w przytoczonym dokumencie.

Przeworsko-Dynowski Obszar Wsparcia dzięki różnorodnej i bogatej ofercie turystycznej oraz planowanym kierunkom rozwoju turystyki pieszej i rowerowej staje się regionem gwarantującym aktywny wypoczynek połączony z obcowaniem z naturą i zabytkami architektury. Zaproponowany system łączący Przeworską Kolej Dojazdową ze szlakami i ścieżkami rowerowymi niesie w sobie zarówno funkcję turystyczno - sportową jak i transportową. Efektywne wykorzystanie istniejącej infrastruktury, jej rozwój i przemyślana, kompleksowa promocja wpłynie na rozwój turystyczny Obszaru Wsparcia oraz przyczyni się do rozwoju gospodarczego regionu.

8. Uzgodnienia i opinie oraz wykorzystane materiały do opracowania

W celu lepszego poznania opinii i propozycji na temat opracowanych rozwiązań w studium komunikacyjnym Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia zorganizowano szereg spotkań z przedstawicielami władz samorządowych i mieszkańcami.

Konsultacje społeczne odbyły się w terminie od 10 września do 24 września 2014 roku w Starostwie Powiatowym w Przeworsku oraz w poszczególnych gminach wchodzących w skład PDOW. W trakcie spotkań został zaprezentowany postęp prac, zostały omówione wyniki analiz i przedstawiono opracowane dokumenty. Po zapoznaniu się zainteresowanych stron z dokumentacją, uwagi, postulaty oraz propozycje do projektu Studium można było przekazać na miejscu lub przesyłać w formie pisemnej w terminie do dnia 24 września 2014 roku. Przekazane i przesłane uwagi, postulaty i propozycje zostały przeanalizowane i w przypadkach uzasadnionych i możliwych do zastosowania zostały uwzględnione.

Tabela 18 Poniższa tabela przedstawia zestawienie przeprowadzonych konsultacji społecznych i streszczenie zgłoszonych wniosków.

Miejsce i forma konsultacji	Data konsultacji	Zgłoszone uwagi i wnioski
Miasto i Gmina Sieniawa / Burmistrz, Przewodniczący Rady, Mieszkańcy	15.09.2014	1. Przedstawienie głównych atrakcji turystycznych 2. Zaprezentowanie potrzeb w zakresie układu drogowego i parkingów 3. Przedstawienie propozycji przebiegu trasy rowerowej 4. Przekazanie materiałów promocyjnych
Gmina Tryńcza / Wójt Gminy, Przewodniczący Rady, Mieszkańcy	15.09.2014	1. Omówienie zakresu Studium w odniesieniu do Strategii Rozwoju Gminy 2. Propozycja połączenia istniejącej sieci tras Nordic Walking z trasami rowerowymi w jeden produkt turystyczny 3.Przedstawienie założeń lokalnej grupy działania ‘Kraina Sanu”

Gmina Jawornik Polski / Wójt Gminy, Przewodniczący Rady, Mieszkańcy	17.09.2014	1. Przedstawienie głównych atrakcji turystycznych 2. Zaprezentowanie potrzeb w zakresie pilnych remontów dróg wraz z odcinkami chodników 3. Uwagi na temat kolejki wąskotorowej i przebiegu trasy rowerowej 4. Przekazanie materiałów promocyjnych
Gmina Hyżne / Wójt Gminy, Przewodniczący Rady, Mieszkańcy	17.09.2014	1. Przedstawienie możliwości czynnego wypoczynku na terenie gminy 2. Omówienie najpilniejszych potrzeb w zakresie remontów drogowej sieci komunikacyjnej 3. Wykorzystanie fragmentów planowanych tras rowerowych do ruchu lokalnego
Gmina Dynów / Wójt Gminy, Przewodniczący Rady, Mieszkańcy	18.09.2014	1. Prezentacja głównych atrakcji turystycznych 2. Omówienie założeń i celów Związku Gmin Turystycznych Pogórza Dynowskiego w kontekście powstającego Studium 3. Przekazanie materiałów promocyjnych
Miasto Dynów / Burmistrz, Przewodniczący Rady, Mieszkańcy	18.09.2014	1. Przedstawienie uwag do zaprezentowanych dokumentów 2. Omówienie istniejącej infrastruktury turystycznej i wypoczynkowej 3.Konsultacje przebiegu ścieżki rowerowej i jej skomunikowania z istniejącymi szlakami rowerowymi i obiektami wypoczynkowymi 4. Przekazanie materiałów promocyjnych
Miasto i Gmina Kańczuga / Burmistrz, Przewodniczący Rady, Mieszkańcy	19.09.2014	1. Omówienie przebiegu kolejki wąskotorowej oraz sąsiadującej z nią infrastruktury rekreacyjno-wypoczynkowej 2. Zaprezentowanie potrzeb w zakresie pilnych remontów dróg wraz z odcinkami chodników 3. Przedstawienie i konsultacja przebiegu planowanej ścieżki pieszo-rowerowej 4. Uzasadnienie przyszłościowej koncepcji powstania dodatkowej stacji kolejki w Łopuszce Małej

Gmina Zarzecze / Wójt Gminy, Przewodniczący Rady, Mieszkańcy	19.09.2014	1. Prezentacja głównych atrakcji turystycznych 2. Przedstawienie pilnych potrzeb remontów i modernizacji układu drogowego na terenie gminy 3. Omówienie koncepcji przebiegu trasy rowerowej w połączeniu z istniejącym Parkiem Nordic Walking 4. Przekazanie materiałów promocyjnych
Gmina Gać / Wójt Gminy, Przewodniczący Rady, Mieszkańcy	22.09.2014	1. Przedstawienie obiektów turystycznych, prowadzonych badań i odkryć archeologicznych 2. Omówienie najpilniejszych potrzeb w zakresie remontów drogowej sieci komunikacyjnej 3. Konsultacja przebiegu trasy rowerowej w oparciu o atrakcje na terenie gminy 4. Omówienie problemu braku gospodarstw agroturystycznych i oferty turystycznej sąsiednich gmin 5. Przekazanie materiałów promocyjnych
Gmina Adamówka / Wójt Gminy, Przewodniczący Rady, Mieszkańcy	22.09.2014	1. Prezentacja głównych atrakcji turystycznych 2. Zaprezentowanie potrzeb w zakresie budowy chodników na terenie gminy 3. Przedstawienie infrastruktury turystycznej, bazy noclegowej i pomysłów władz gminy na jej dalszy rozwój
Powiat Przeworski / Starosta, Przewodniczący Rady, Mieszkańcy	23.09.2014	1. Omówienie postępu prac i opracowanych dokumentów 2. Przedstawienie uwag dotyczących układu kolejowego i historii Przeworskiej Kolei Dojazdowej 3. Omówienie układu drogowego, dostępności i ograniczeń 4. Konsultacja pomysłów na rozwój i atrakcyjność oferty turystycznej
Miasto Przeworsk / Burmistrz, Przewodniczący Rady, Mieszkańcy	23.09.2014	1. Przedstawienie uwag do założeń Studium 2. Omówienie postępu prac i opracowanych dokumentów
Gmina Przeworsk / Wójt Gminy, Przewodniczący Rady, Mieszkańcy	23.09.2014	1. Prezentacja głównych atrakcji turystycznych 2. Omówienie problemów i założeń rozwoju ruchu turystycznego na terenie gminy 3.Konsultacja przebiegu ścieżki rowerowej i jej skomunikowania z istniejącymi szlakami rowerowymi, atrakcyjnymi działkami gminy i obiektami zabytkowymi

Przeprowadzone konsultacje społeczne pozwoliły na weryfikację i uzgodnienie wielu kwestii związanych z diagnozą stanu istniejącego oraz propozycjami inwestycji zawartymi w Studium Komunikacyjnym Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia. Przedstawione w trakcie spotkań uwagi, wnioski i propozycje zostały uwzględnione w trakcie opracowywania ostatecznej wersji dokumentu.

9. Cele strategiczne i szczegółowe PDOW

W ramach projektu pt. „Zintegrowany Rozwój Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia" współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 powstała również „Strategia Rozwoju Gospodarczego Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia". Jest ona sformułowaniem celów i wyborem sposobów ich realizacji, a w efekcie sekwencją konkretnych działań realizowanych przez społeczność lokalną tworzącą PDOW. Budowa struktury celów pozwala na selekcję najważniejszych kierunków działań i najbardziej pożądanych stanów przyszłości PDOW. Dla celów w/w dokumentu zostało przygotowane zestawienie projektów inwestycyjnych w trzech obszarach strategicznych dla których wyznaczono osie priorytetowe. Zawiera ono wiele projektów komplementarnych które ze względu na zakres i obszar realizacji zostały uwzględnione lub mogą stanowić naturalną całość i uzupełnienie propozycji inwestycji zawartych w niniejszym Studium Komunikacyjnym.

Poniższe zestawienie przedstawia wybrane projekty komplementarne wraz z obszarami ich realizacji.

Oś priorytetowa 2 Tworzenie warunków dla zrównoważonego rozwoju Przeworsko Dynowskiego Obszaru Wsparcia
Cel strategiczny 2.4 Rozwój infrastruktury transportowej drogowej i kolejowej oraz powiązań komunikacyjnych w ramach PDOW i z Rzeszowem

Nazwa projektów kluczowych: 1. Skomunikowanie Zarzecza z siecią dróg wojewódzkich poprzez remont dróg łączących z Bystrowicami z drogą wojewódzką 880, Żurawiczkami-Urzejowicami-drogą wojewódzką 835. Krzeczowicami- Żuklinem z drogą wojewódzką 881. 2. Modernizacja zabytkowej linii kolei wąskotorowej Przeworsk-Dynów wraz z infrastrukturą towarzyszącą.	
Nazwa projektu komplementarnego	Obszar realizacji
Powiązanie dróg powiatowych z terenu powiatu przeworskiego, do sieci dróg wojewódzkich i krajowych poprzez przebudowę dróg powiatowych Nr P1619R, P1617R,P1605R, P1604R, P1607R, P1543R o łącznej długości na terenie powiatu przeworskiego 37,223 km	Powiat Przeworsk
Przebudowa obiektów inżynierskich w ciągach dróg powiatowych Nr P 1623R Siedleczka-Pantalowice, Nr P 1631 R Łopuszka Wielka –Hucisko Nienadowskie oraz odcinka drogi Nr P 1632R Pantalowice-Rączyna w km 0+000- 3+000	Powiat Przeworsk
Budowa, przebudowa i remonty dróg na terenie gminy Przeworsk	Gmina Przeworsk
Poprawa dostępności komunikacyjnej poprzez budowę łącznika drogi wojewódzkiej nr 835 z drogą krajową nr 4 wraz z przebudową drogi powiatowej ul. Szpitalną w Przeworsku	Gmina Miejska Przeworsk
Poprawa dostępności komunikacyjnej poprzez budowę ulicy Cukrowniczej pełniącej rolę łącznika drogi powiatowej Nr 1 592 R ul. Misiągiewicza z droga krajową Nr 4 (ul. Lwowską)	Gmina Miejska Przeworsk
Budowa drogi gminnej z Kańczugi - ul. Węgierska do Łopuszki Małej	Gmina Kańczuga
Budowa, przebudowa i remonty dróg na terenie gminy Tryńcza.	Gmina Tryńcza
Budowa chodników przy drogach na terenie Gminy Tryńcza.	Gmina Tryńcza
Przebudowa drogi powiatowej Kolonia Polska-Szegdy-Dobropol-Pawłowa-Cewków	Gmina Adamówka
Przebudowa sieci dróg gminnych	Gmina Adamówka

Podniesienie nośności mostów na terenie Powiatu Przeworskiego poprzez wzmocnienie konstrukcji	Gmina Zarzecze, Gmina Przeworsk, Gmina Jawornik Polski, Miasto i Gmina Kańczuga
Przebudowa mostów na terenie Powiatu Przeworskiego	Miasto i Gmina Kańczuga, Gmina Przeworsk

Oś priorytetowa 3 Wzmocnienie potencjału turystycznego Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia	
Cel strategiczny 3.1 Rozwój infrastruktury turystycznej w celu generowania zwiększonego ruchu turystycznego	
Nazwa projektu kluczowego: **Zintegrowana sieć tras rowerowych i pieszych wraz z niezbędną infrastrukturą**	
Nazwa projektu komplementarnego	Obszar realizacji
Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż rzeki Mleczka, Wisłok i San oraz wzdłuż dróg leśnych	Gmina Tryńcza
Budowa szlaków rowerowo – pieszych – lasy Sieniawskie i okolice	Gmina Sieniawa, Gmina Adamówka
Budowa drogi rowerowej Sieniawa – Dynów „W granicach Sanu”	Powiat przeworski
Stworzenie bezpiecznych warunków do uprawiania turystyki rowerowej poprzez budowę ścieżek rowerowych i pieszych	Miasto Przeworsk, Gmina Przeworsk, Miasto i Gmina kańczuga, Gmina Zarzecze.
Przygotowanie dokumentacji pod budowę ścieżek rowerowych, turystycznych na terenie Gmin, w sposób szczególny eksponujące walory krajobrazowe i turystyczne.	Teren Gminy Jawornik Polski
Budowa trasy do aktywnego wypoczynku na terenie miasta Dynów	Miasto Dynów
Opracowanie dokumentacji technicznych oraz wykonawstwo budowy tras rowerowych, oraz szlaków Nordic Walking na ternie Gminy Kańczuga	Docelowo wybrane miejscowości Gminy Kańczuga
Ścieżka przyrodniczo-rowerowej wzdłuż tras istniejących szlaków turystycznych na terenie gminy Hyżne, do punktów widokowych oraz najdłuższego w Europie tunelu kolejki wąskotorowej w Szklarach	Gmina Hyżne

Budowa drogi rowerowej Sieniawa-Dynów-Bachórz-Szklary-Dylągówka-Hyżne z wiatami, zadaszanymi miejscami postojowymi, ławkami, stojakami na rowery i drogowskazami służącymi do oznakowania tras	Gmina Hyżne; Dynów, Bachórz, Sieniawa
Rozbudowa istniejącej trasy rowerowej „Rowerem przez Karpaty”	Miasto Przeworsk

Oś priorytetowa 3 Wzmocnienie potencjału turystycznego Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia	
Cel strategiczny 3.1 Rozwój infrastruktury turystycznej w celu generowania zwiększonego ruchu turystycznego	
Nazwa projektu kluczowego: Rozwój infrastruktury turystycznej	
Nazwa projektu komplementarnego	Obszar realizacji
Budowa Miejskiego Centrum Informacji Turystycznej	Gmina Miejska Przeworsk
Budowa infrastruktury turystycznej i remont zabytków na terenie Miasta Dynów	Gmina Miasto Dynów
Poprawa stanu infrastruktury komunikacyjnej w obrębie rzeki San i zabytkowego dworca kolejki wąskotorowej	Gmina Miasto Dynów
Budowa centralnego dworca osobowego oraz sieci komunikacyjnej dla terenu powiatu przeworskiego	Gmina Miejska Przeworsk
Bezpieczeństwo pieszych na terenach wiejskich – chodniki przy głównych ciągach komunikacyjnych	Gmina Dynów

Oś priorytetowa 3 Wzmocnienie potencjału turystycznego Przeworsko-Dynowskiego Obszaru Wsparcia	
Cel strategiczny 3.5 Podniesienie konkurencyjności produktów turystycznych o charakterze ponadlokalnym oraz rozwój promocji turystycznej PDOW	
Nazwa projektu kluczowego: Podniesienie konkurencyjności produktów turystycznych o znaczeniu ponadlokalnym	
Nazwa projektu komplementarnego	Obszar realizacji

Modernizacja zabytkowej linii kolei wąskotorowej Przeworsk-Dynów wraz z infrastrukturą towarzyszącą	Powiat Przeworski, Powiat Rzeszowski
Rozwijanie walorów turystycznych PDOW poprzez udostępnienie walorów historycznych ze szczególnym uwzględnieniem odkryć archeologicznych określanych pojęciem „kultura przeworska”	PDOW
Wykonanie modernizacji technicznej remontu i modernizacji budynków stacji kolejowych kolejki wąskotorowej z miejscami parkingowymi.	Teren przebiegu kolejki wąskotorowej.