

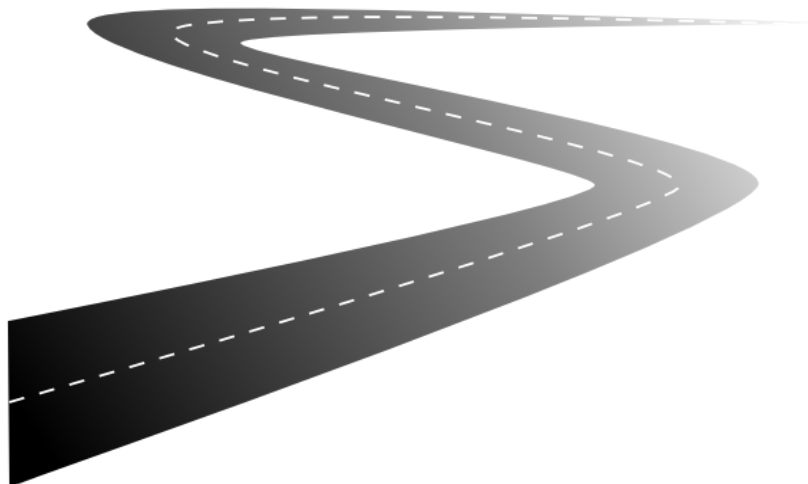


---

# Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

---

- projekt do konsultacji społecznych -



Dębica, 18 maja 2015 r.



Opracowanie zostało wykonane na zlecenie miasta Dębica.

Autorami niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla dębicko-ropczyckiego obszaru funkcjonalnego są członkowie zespołu specjalistów ds. publicznego transportu zbiorowego REFUNDA z Wrocławia.



REFUNDA Sp. z o.o.  
pl. Solny 16  
50-062 Wrocław

[www.refunda.pl](http://www.refunda.pl)  
[www.planytransportowe.pl](http://www.planytransportowe.pl)



## Spis treści

1	Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego .....	5
1.1	Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	6
1.2	Podstawy prawne i metodologia tworzenia oraz uchwalania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego .....	6
1.3	Konsultacje społeczne .....	7
2	Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego .....	8
2.1	Informacje ogólne o obszarze DROF .....	9
2.1.1	Miasto Dębica .....	9
2.1.2	Gmina Ropczyce .....	9
2.1.3	Gmina Dębica .....	10
2.1.4	Gmina Żyraków .....	10
2.2	Uwarunkowania demograficzne .....	11
2.3	Uwarunkowania społeczno - gospodarcze .....	17
2.4	Uwarunkowania społeczno - ekonomiczne .....	19
2.5	Wskaźnik motoryzacji .....	22
2.6	Sieć osadnicza.....	23
2.7	Sieć transportowa DROF .....	24
2.7.1	Układ drogowy .....	24
2.7.2	Układ kolejowy .....	26
3	Obecna sieć komunikacyjna na obszarze DROF .....	27
3.1	Transport drogowy.....	28
3.1.1	Analiza sieci komunikacyjnej organizowanej przez miasto Dębica .....	28
3.1.2	Analiza zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Dębickiego .....	31
3.1.3	Analiza zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Ropczycko - Sędziszowskiego .....	33
3.1.4	Analiza zezwoleń wydanych przez sąsiednie organy .....	33
3.1.5	Rodzaje dni w rozkładzie jazdy .....	34
3.1.6	Węzły przesiadkowe .....	35
3.1.7	Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej DROF .....	35
3.2	Transport kolejowy .....	37
4	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych .....	39



4.1	Informacje wstępne .....	40
4.2	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej na obszarze DROF - generatory ruchu .....	40
4.2.1	Urzędy i instytucje publiczne .....	40
4.2.2	Placówki oświatowe.....	41
4.2.3	Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy.....	43
4.2.4	Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne i handlowe .....	44
4.2.5	Placówki służby zdrowia.....	45
4.3	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego .....	46
4.4	Podsumowanie .....	46
5	Preferencje komunikacyjne i postulaty transportowe mieszkańców obszaru DROF, w tym preferencje dotyczące wyboru rodzaju środka transportu.....	48
5.1	Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie przeprowadzonych na obszarze DROF badań marketingowych - ankietowych.....	49
5.1.1	Metodologia badań .....	49
5.1.2	Metryka respondentów .....	49
5.1.3	Analiza wyników badań.....	51
6	Przewidywane finansowanie usług przewozowych .....	60
6.1	Źródła i formy finansowania usług przewozowych na obszarze DROF.....	61
7	Zasady organizacji rynku przewozów na obszarze DROF .....	63
7.1	Gmina Miasto Dębica jako organizator publicznego transportu zbiorowego ..	64
7.1.1	Realizacja funkcji organizatorskich .....	64
7.2	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego...	66
8	Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na obszarze DROF .....	68
8.1	Wizja pożądanego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na obszarze DROF.....	69
8.2	Realizacja postulatów przewozowych .....	69
8.3	Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska naturalnego	71
8.4	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej	72
8.5	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego .....	73
8.5.1	Standard w zakresie przystanków komunikacyjnych .....	73
8.5.2	Standard w zakresie taboru.....	74



8.5.3	Standard w zakresie informacji pasażerskiej .....	74
9	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera na obszarze DROF .....	75
10	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze DROF .....	78
10.1	Informacje wstępne .....	79
10.2	Promocja usług transportu miejskiego .....	80
10.3	Programy edukacyjne dla dzieci i młodzieży jako forma promocji usług transportu miejskiego .....	80
10.4	Współczesne rozwiązania stosowane w publicznym transporcie zbiorowym..	81
10.4.1	Rozwiązania z zakresu informacji pasażerskiej i reklamy .....	81
10.4.2	Rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu .....	82
10.4.3	Rozwiązania z zakresu integracji różnych środków transportu .....	83
11	Planowana sieć komunikacyjna na obszarze DROF .....	84
11.1	Planowana sieć komunikacyjna na obszarze DROF .....	85
11.2	Planowane węzły przesiadkowe na obszarze DROF .....	85
11.3	Infrastruktura przystankowa na obszarze DROF .....	85
11.4	Część graficzna - planowana sieć komunikacyjna na obszarze DROF .....	86
12	Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Dębicko - Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego .....	88
13	Spisy tabel, wykresów i map .....	90
13.1	Spis tabel .....	91
13.2	Spis wykresów .....	91
13.3	Spis map .....	93



# 1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego



## 1.1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Głównym celem Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Dębicko - Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej również jako plan transportowy) jest zaplanowanie publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez miasto Dębica tak, aby rozwój tego transportu przebiegał zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Oznacza to spowolnienie rozwoju motoryzacji indywidualnej oraz jak największy rozwój i inwestycje w przewozy zbiorowe realizowane za pomocą środków komunikacji zbiorowej.

W procesie rozwoju transportu promowane będą rozwiązania przyjazne dla środowiska naturalnego, jak również wdrażane nowoczesne rozwiązania zachęcające i ułatwiające podróż komunikacją zbiorową.

Dzięki realizacji wyżej wymienionego celu głównego, publiczny transport zbiorowy organizowany przez miasto Dębica na obszarze Dębicko - Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej również jako DROF) będzie rozwijał się zgodnie z wizją, która zakłada, że komunikacja miejska ze względu na jakość, dostępność oraz efektywność funkcjonowania będzie realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Beneficjentami zwiększenia sprawności funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego będą wszyscy mieszkańcy Dębicko - Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Dębicko - Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego umożliwi w szczególności realizację następujących celów szczegółowych:

- poprawę dostępności transportowej i jakości transportu przy uwzględnieniu między innymi potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- poprawę efektywności funkcjonowania systemu transportowego,
- integrację systemu transportowego w zakresie usług przewozowych oraz potrzeb wynikających z kierunków polityki regionu oraz państwa w niezbędnym zakresie dotyczącym linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich,
- wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru DROF,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia mieszkańców DROF.

## 1.2 Podstawy prawne i metodologia tworzenia oraz uchwalania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Miasto Dębica jako gmina, której powierzone zostały zadania z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy zawartych porozumień międzygminnych na obszarze DROF zamieszkiwanym przez więcej niż 80 000 mieszkańców oraz planowo organizująca przewozy o charakterze użyteczności publicznej, jest zobowiązana do opracowania a następnie uchwalenia niniejszego planu transportowego.



Miasto Dębica jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w miejskich przewozach pasażerskich obejmujących:

- 1) linie komunikacyjne obsługujące obszar miasta Dębica,
- 2) wybrane linie komunikacyjne, których obsługa została (lub zostanie) powierzona przez inne jednostki samorządu terytorialnego miastu Dębica na podstawie zawartych porozumień.

Zakres niniejszego Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest zgodny z zapisami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r. oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684).

Przy opracowywaniu planu transportowego wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji przede wszystkim Urzędu Miasta Dębicy, Miejskiej Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Dębicy (dalej również jako MKS lub MKS Dębica), Głównego Urzędu Statystycznego, publikacji branżowych Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Zgodnie z ww. Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym w planie transportowym dla DROF zostały uwzględnione plany wyższego rzędu, czyli:

- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Dębickiego,
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego.

### **1.3 Konsultacje społeczne**

Niniejszy projekt planu transportowego, jako akt prawa miejscowego, poddany zostanie trzytygodniowym konsultacjom społecznym. Ich celem będzie poinformowanie mieszkańców obszaru DROF o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji oraz stworzenie im możliwości zgłoszenia swoich uwag, spostrzeżeń czy wskazania rozwiązań preferowanych.

Niniejszy projekt planu transportowego zostanie ogłoszony na stronie internetowej Urzędu Miasta Dębicy wraz z informacją określającą miejsce fizycznego wyłożenia do publicznego wglądu oraz formę, sposób i termin składania opinii dotyczących tego projektu.

Zebrane w czasie trwania konsultacji społecznych opinie zostaną niezwłocznie rozpatrzone, a w przypadku uznania ich za zasadne - dokona się stosownych zmian w niniejszym projekcie planu transportowego.





## **2 Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego**



## 2.1 Informacje ogólne o obszarze DROF

W skład Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego wchodzi gmina miasto Dębica jako lider projektu oraz gminy Ropczyce, Dębica i Żyraków jako partnerzy. Tworzą one tzw. obszar funkcjonalny położony w województwie podkarpackim.



Mapa 1. Dębicko-Ropczycki Obszar Funkcjonalny

Źródło: opracowanie własne

### 2.1.1 Miasto Dębica



Miasto Dębica położone jest w zachodniej części województwa podkarpackiego oraz w centralnej części powiatu dębickiego. Jest siedzibą władz powiatu obejmującego swym zasięgiem tereny sześciu okolicznych gmin. Miasto zajmuje powierzchnię 34 km<sup>2</sup> (8,08% powierzchni całego obszaru objętego niniejszym planem transportowym) i liczy 46 854 mieszkańców (stan na dzień 31 grudnia 2013 roku wg danych z GUS). Miasto Dębica sąsiaduje od zachodu z gminą Czarna, od północy z gminą Żyraków, a od południa i wschodu z gminą Dębica.

### 2.1.2 Gmina Ropczyce



Gmina Ropczyce znajduje się w województwie podkarpackim, w zachodniej części powiatu ropczycko - sędziszowskiego. Jest siedzibą władz powiatu obejmującego swym zasięgiem teren czterech okolicznych gmin. Gmina zajmuje powierzchnię 139 km<sup>2</sup>, co stanowi 33,02% powierzchni całego obszaru objętego planem transportowym.

„Partnerstwo Dębickiego Obszaru Funkcjonalnego na rzecz zrównoważonego rozwoju”

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013



Gmina Ropczyce jest zamieszkała przez 26 983 mieszkańców. Gmina ta sąsiaduje z następującymi gminami: od północy z gminą Ostrów, od wschodu z gminą Sędziszów Małopolski, od południa z gminami Wielopole Skrzyńskie oraz Brzostek, a od zachodu z gminą Dębica. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Brzezówka, Gnojnica Dolna, Gnojnica Wola, Lubzina, Łączki Kucharskie, Mała, Niedźwiada i Okonin.

### 2.1.3 Gmina Dębica



Gmina Dębica położona jest w województwie podkarpackim, w północno - wschodniej części powiatu dębickiego. Gmina Dębica sąsiaduje z następującymi gminami: od zachodu z miastem Dębica, gminami Żyraków i Czarna, od południowego zachodu z gminą Pilzno, od południa z gminą Brzostek, od południowego wschodu z gminą Ropczyce, od północnego wschodu z gminą Ostrów, a od północy z gminą Przectaw (powiat mielecki). Gmina ta zajmuje powierzchnię 138 km<sup>2</sup> (32,78% powierzchni całego obszaru objętego planem transportowym). Gmina Dębica liczy 25 197 mieszkańców. Na terenie gminy znajdują się następujące sołectwa: Braciejowa, Brzeźnica, Brzeźnica-Wola, Głobikowa, Gumniska, Kędzierz, Kochanówka, Kozłów, Latoszyn, Nagawczyzna, Paszczyzna, Podgrodzie, Pustków-Wieś, Pustków-Krownice, Pustków-Osiedle, Pustynia, Stasiówka, Stobierna i Zawada.

### 2.1.4 Gmina Żyraków



Gmina Żyraków znajduje się w województwie podkarpackim, w północnej części powiatu dębickiego. Od zachodu graniczy z gminą Czarna, od południa z miastem Dębica, od wschodu z gminą Dębica, od północy z gminą Przectaw (powiat mielecki), a od północnego zachodu z gminą Radomyśl Wielki (powiat mielecki). Powierzchnia gminy wynosi 110 km<sup>2</sup> (26,13% powierzchni całego obszaru objętego planem transportowym). Na terenie gminy mieszkają obecnie 13 684 osoby. W skład gminy Żyraków wchodzi następujące sołectwa: Bobrowa, Bobrowa Wola, Góra Motyczna, Korzeniów, Mokre, Nagoszyn, Straszęcin, Wiewiórka, Wola Wielka, Wola Żyrakowska, Zasów, Zawierzbie i Żyraków.



## 2.2 Uwarunkowania demograficzne

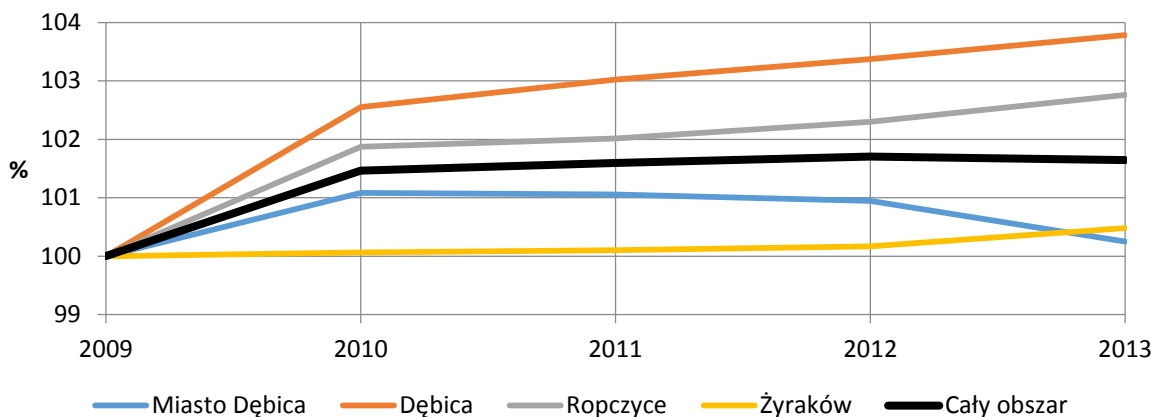
W poniższej tabeli przedstawiona została liczba ludności w poszczególnych gminach obszaru objętego niniejszym planem transportowym.

Tabela 1. Liczba ludności zamieszkującej obszar DROF w latach 2009 - 2013

Gmina	Liczba ludności w danym roku				
	2009	2010	2011	2012	2013
Miasto Dębica	46737	47243	47231	47180	46854
Dębica	24278	24897	25012	25097	25197
Ropczyce	26249	26740	26778	26853	26973
Żyraków	13619	13628	13633	13642	13684

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Na poniższym wykresie zaprezentowano procentową zmianę liczby ludności w danym roku. Jako punkt odniesienia (100%) przyjęto rok 2009.



Wykres 1. Zmiany liczby ludności zamieszkującej obszar DROF w latach 2009 - 2013 (rok 2009 - 100%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W gminach Dębica, Ropczyce oraz Żyraków liczba ludności systematycznie rośnie. Jedynie w mieście Dębica od 2012 roku utrzymuje się tendencja spadkowa. W porównaniu z 2009 rokiem, liczba ludności na całym analizowanym obszarze wzrosła o 1,65%. Największy wzrost liczby ludności zanotowała gmina Dębica, gdzie liczba ludności zwiększyła się o 3,79%.

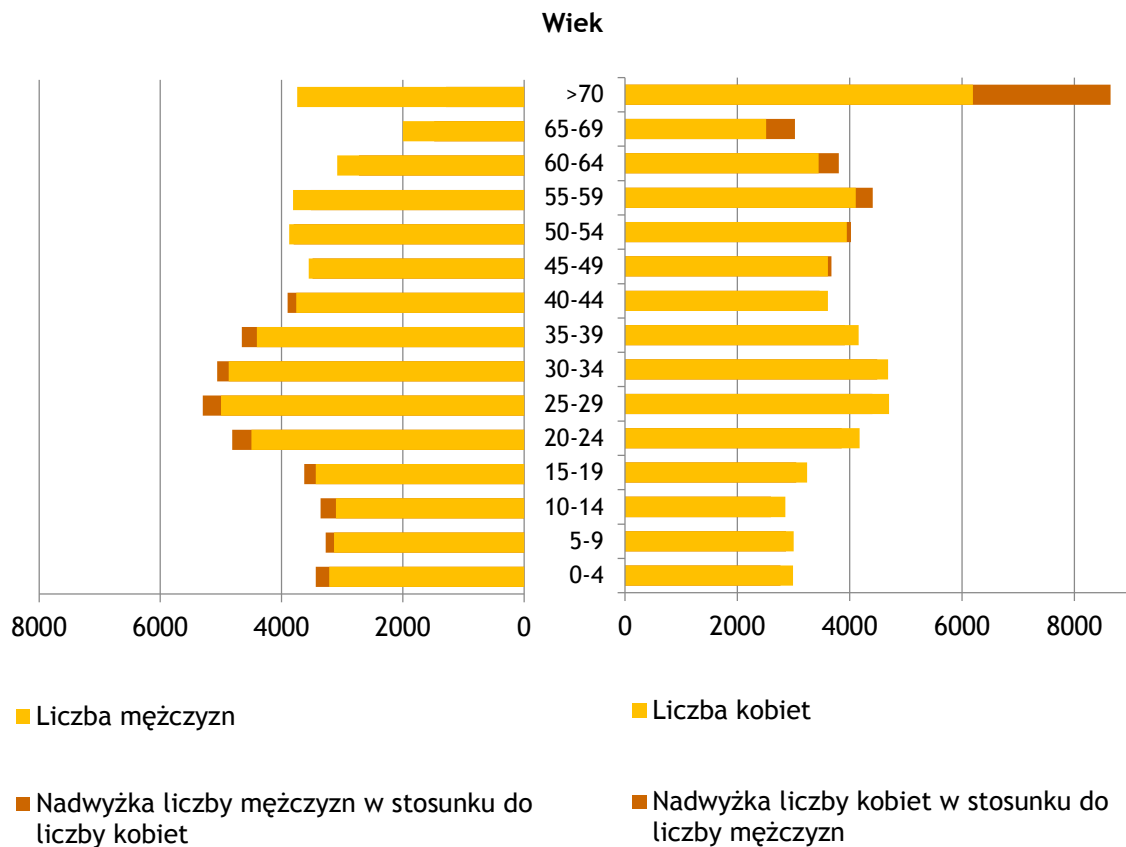


**Tabela 2. Liczba ludności w przedziałach wiekowych w latach 2004 i 2013**

Przedział wiekowy	Rok	
	2004	2013
<b>ogółem</b>	110 133	112 708
<b>0-4</b>	5 811	6 202
<b>5-9</b>	6 526	6 139
<b>10-14</b>	8 742	5 957
<b>15-19</b>	10 287	6 674
<b>20-24</b>	10 049	8 672
<b>25-29</b>	9 004	9 703
<b>30-34</b>	7 650	9 553
<b>35-39</b>	7 040	8 567
<b>40-44</b>	7 950	7 365
<b>45-49</b>	8 373	7 163
<b>50-54</b>	7 411	7 822
<b>55-59</b>	5 440	7 920
<b>60-64</b>	3 919	6 528
<b>65-69</b>	4 207	4 510
<b>&gt;70</b>	7 724	9 933

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS*





**Wykres 3. Piramida wieku ludności zamieszkującej obszar DROF w 2013 roku**

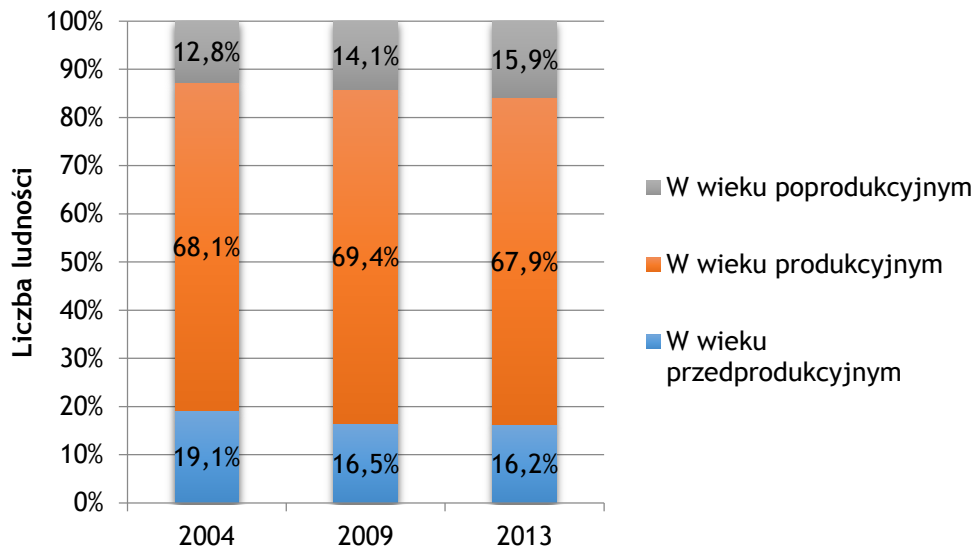
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Struktura ludności badanego obszaru DROF w podziale na osoby w wieku przed-, po- i produkcyjnym w latach 2004, 2009 i 2013 została przedstawiona w poniższej tabeli oraz na wykresie.

**Tabela 3. Struktura ludności obszaru DROF w wieku przed-, po- i produkcyjnym (2004, 2009 i 2013 rok)**

Ludność	2004		2009		2013	
	Liczba ludności	%	Liczba ludności	%	Liczba ludności	%
W wieku przedprodukcyjnym	21079	19,1%	18283	16,5%	18298	16,2%
W wieku produkcyjnym	75003	68,1%	76941	69,4%	76523	67,9%
W wieku poprodukcyjnym	14051	12,8%	15659	14,1%	17887	15,9%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



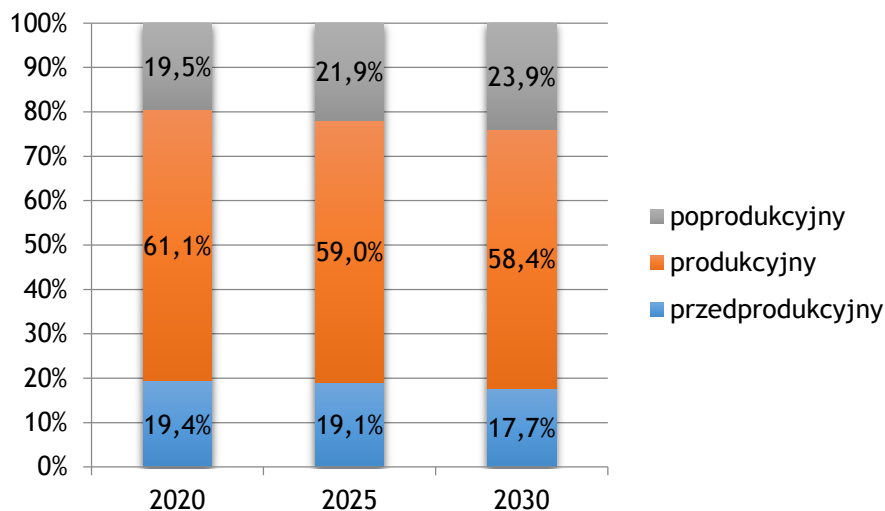
**Wykres 4. Struktura ludności obszaru objętego DROF w wieku przed-, po- i produkcyjnym (2004, 2009 i 2013 rok)**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Analizując powyższe dane widać, że od 2004 roku liczba osób w wieku przedprodukcyjnym spada. Od 2004 do 2013 roku zmniejszyła się o 2,9 punktu procentowego. Liczba osób w wieku produkcyjnym w roku 2004 wynosiła 68,1%, w 2009 roku wzrosła do 69,4%, zaś w roku 2013 zmniejszyła się do 67,9%. W przypadku liczby osób w wieku poprodukcyjnym, wartość ta regularnie rośnie i w ciągu 10 lat wzrosła o 3,1 punktu procentowego.

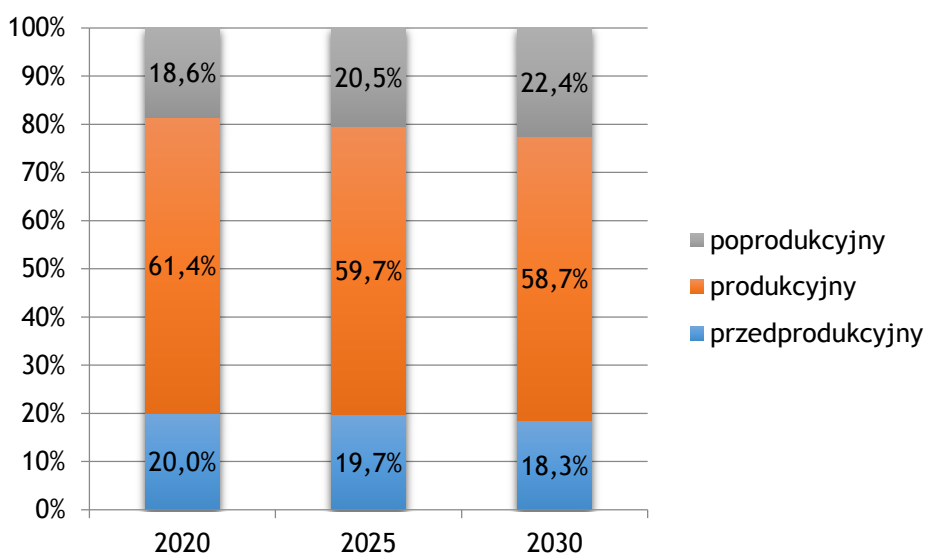
Na poniższych wykresach zostały zaprezentowane prognozy struktury ludności na lata 2020, 2025 oraz 2030. Dane dotyczące prognozy dostępne są na poziomie powiatów, dlatego na wykresach zostały przedstawione dane dotyczące całych powiatów: dębickiego oraz ropczycko - sędziszowskiego.





Wykres 5. Prognoza struktury ludności powiatu dębickiego w wieku przed-, po- i produkcyjnym (2020, 2025 i 2030 rok)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Wykres 6. Prognoza struktury ludności powiatu ropczycko - sędziszowskiego w wieku przed-, po- i produkcyjnym (2020, 2025 i 2030 rok)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Według powyższej prognozy, udział ludności w wieku poprodukcyjnym będzie wzrastać. Na przestrzeni lat 2004-2030, wartość ta zwiększy się na analizowanym obszarze niemal dwukrotnie. W najbliższych latach wystąpi zjawisko starzenia się społeczeństwa, co można zauważyć po spadających wartościach udziału osób w wieku produkcyjnym i przedprodukcyjnym.



Przemiany demograficzne w strukturze ludności, a szczególnie proces starzenia się społeczeństwa i negatywny efekt emigracji zarobkowych, uwzględniane będą już na etapie planowania standardu oferty komunikacji zbiorowej, a w szczególności w zakresie:

- standardu taboru,
- drogi dojazdu do przystanku,
- gęstości rozmieszczenia przystanków komunikacyjnych.

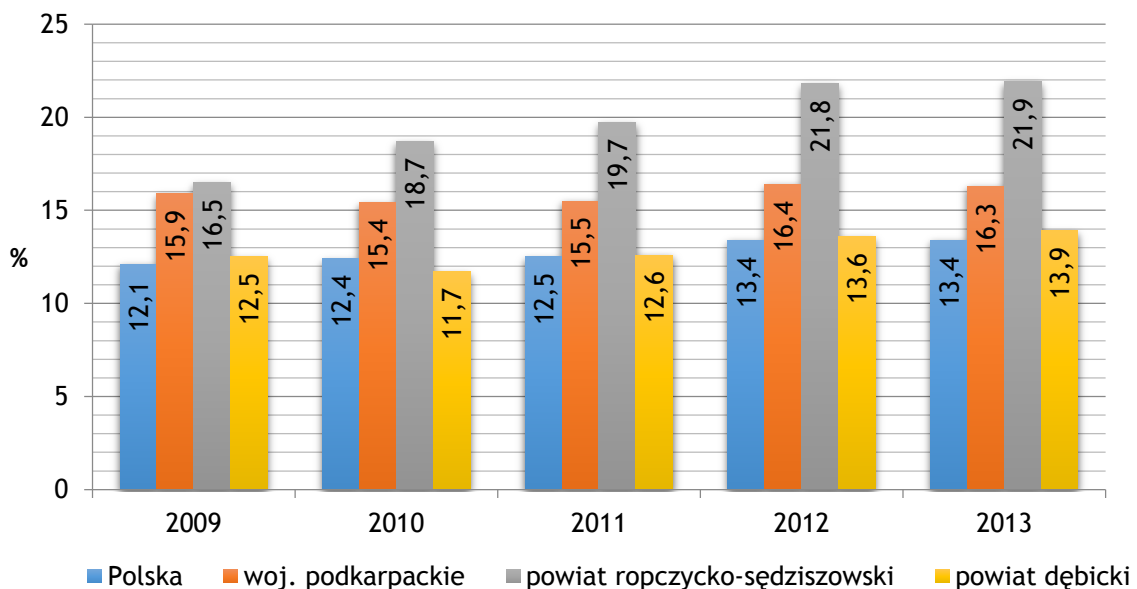
### 2.3 Uwarunkowania społeczno - gospodarcze

W poniższej tabeli oraz na wykresie została przedstawiona stopa bezrobocia w Polsce, w województwie podkarpackim oraz w powiatach dębickim i ropczycko - sędziszowskim.

**Tabela 4. Stopa bezrobocia w latach 2009-2013**

Jednostka terytorialna	Stopa bezrobocia [%]				
	2009	2010	2011	2012	2013
Polska	12,1	12,4	12,5	13,4	13,4
woj. podkarpackie	15,9	15,4	15,5	16,4	16,3
powiat ropczycko - sędziszowski	16,5	18,7	19,7	21,8	21,9
powiat dębicki	12,5	11,7	12,6	13,6	13,9

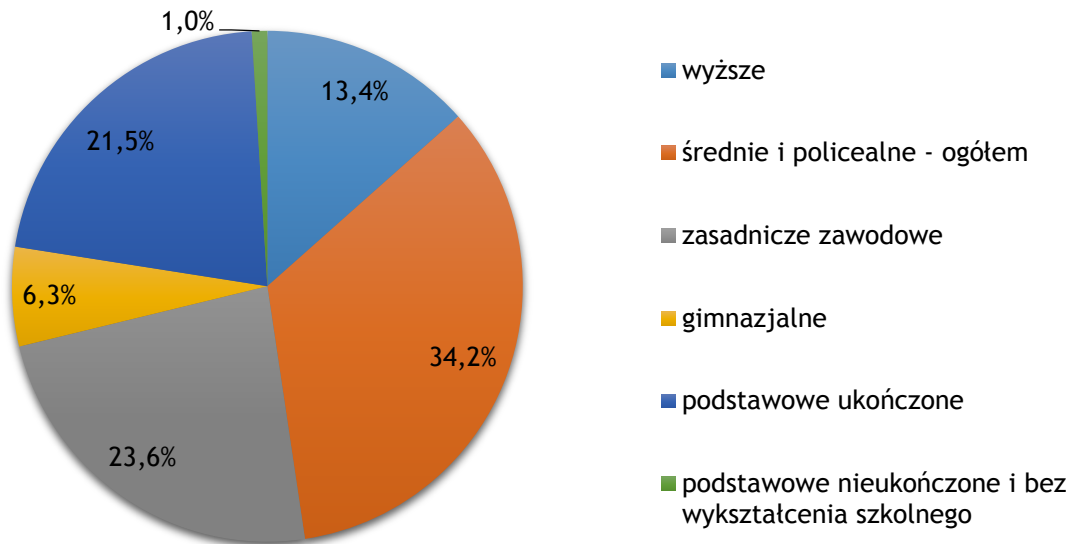
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



**Wykres 7. Stopa bezrobocia w latach 2009-2013**

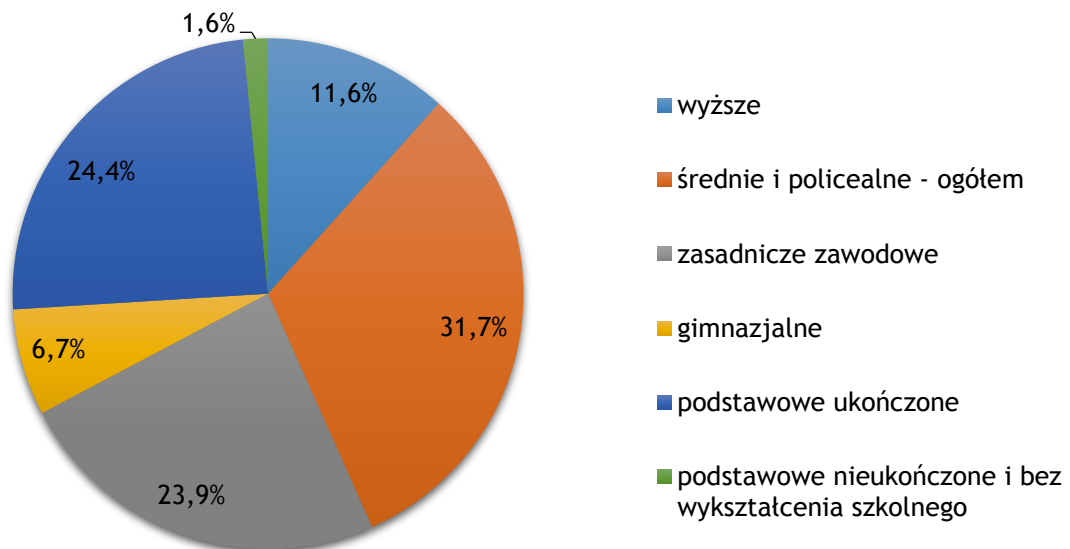
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Analizując powyższe dane zauważyć można, że stopa bezrobocia w powiatach dębickim oraz ropczycko - sędziszowskim jest wyższa niż w Polsce i w województwie podkarpackim. Stopa bezrobocia w powiecie ropczycko - sędziszowskim systematycznie rośnie i w ciągu 5 lat wartość ta zwiększyła się o 5,4 punktu procentowego.



Wykres 8. Liczba ludności według wykształcenia w powiecie dębickim

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS (Narodowy Spis Powszechny 2011)



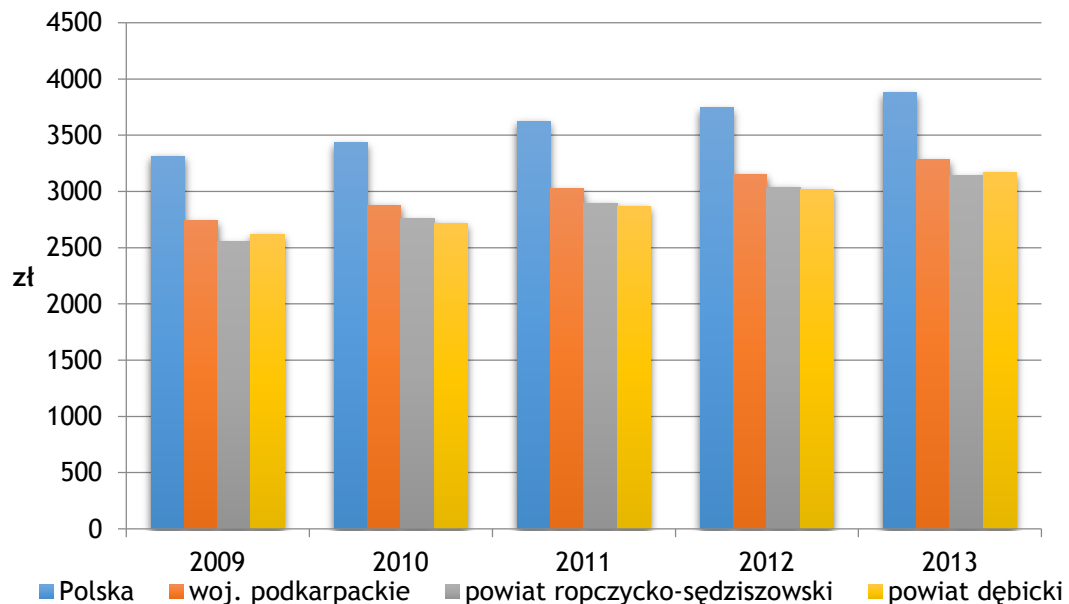
Wykres 9. Liczba ludności według wykształcenia w powiecie ropczycko - sędziszowskim

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS (Narodowy Spis Powszechny 2011)



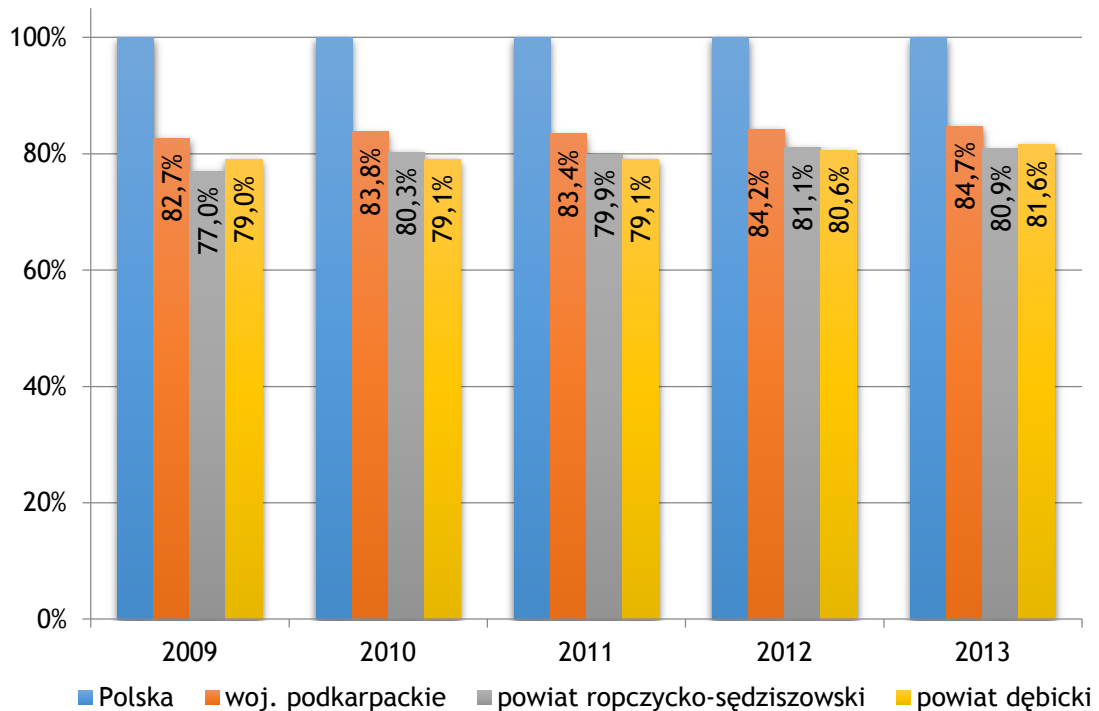
Powyższe wykresy pokazują, że najwięcej osób w powiatach dębickim i ropczycko - sędziszowskim posiada wykształcenie średnie policealne (34,2% w powiecie dębickim i 31,7% w powiecie ropczycko - sędziszowskim). W powiecie dębickim 23,6% ludności posiada wykształcenie zasadnicze zawodowe, a 21,5% - wyższe. W przypadku powiatu ropczycko - sędziszowskiego, 24,4% mieszkańców posiada wykształcenie wyższe, zaś 23,9% zasadnicze zawodowe. W obu powiatach najmniej liczną grupę reprezentują osoby bez wykształcenia szkolnego: w powiecie dębickim 1%, zaś w powiecie ropczycko - sędziszowskim 1,6%.

## 2.4 Uwarunkowania społeczno - ekonomiczne



**Wykres 10. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w Polsce, w woj. podkarpackim, w powiecie dębickim oraz ropczycko - sędziszowskim**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Wykres 11. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie w relacji do średniej krajowej (Polska = 100%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

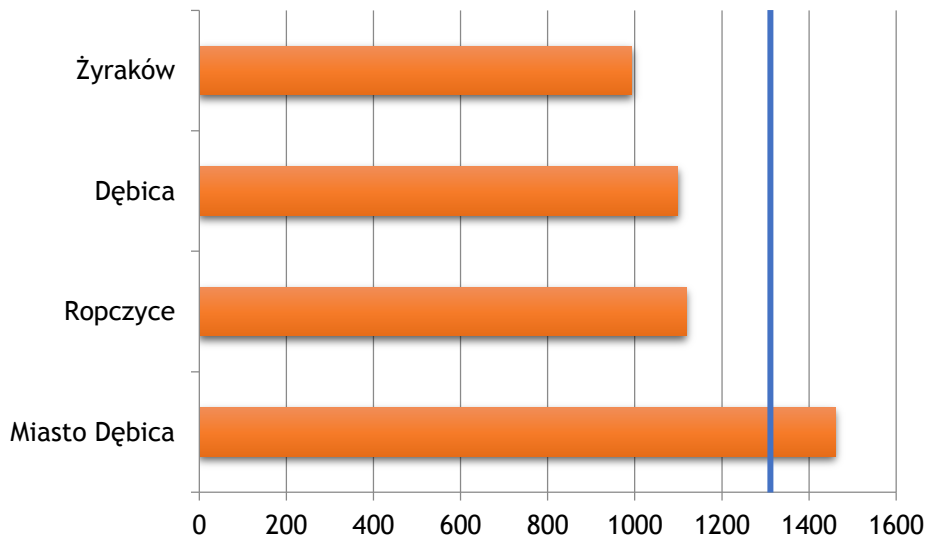
W powiecie dębickim oraz ropczycko - sędziszowskim, podobnie jak i w województwie podkarpackim oraz w całej Polsce, średnie wynagrodzenie, choć powoli, to stale rośnie. Różnica między 2009 a 2013 rokiem to około 3%. Analizowane powiaty nieznacznie ustępują średnią wysokością wynagrodzenia województwu podkarpackiemu, jednak w porównaniu ze średnią krajową, różnica sięga już ok. 19%.



**Tabela 5. Dochody podatkowe w przeliczeniu na jednego mieszkańca w poszczególnych gminach w 2014 roku**

Miejsce	Gmina	Dochody podatkowe na jednego mieszkańca [zł]
1	Kleszczów	33560,89
353	Miasto Dębica	1459,99
867	Ropczyce	1118,51
917	Dębica	1097,82
1155	Żyraków	992,65
2479	Łukowica	343,59

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych dostępnych na stronie:  
<http://samorzad.pap.pl/depesze/redakcyjne.praca.wprzerwie/135028/Ranking-najbogatszych-i-najbiedniejszych-gmin> (dostęp: 05.05.2015r.)



**Wykres 12. Dochody podatkowe w przeliczeniu na jednego mieszkańca w poszczególnych gminach w 2014 roku na tle średniej krajowej**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych dostępnych na stronie:  
<http://samorzad.pap.pl/depesze/redakcyjne.praca.wprzerwie/135028/Ranking-najbogatszych-i-najbiedniejszych-gmin> (dostęp: 05.05.2015r.)

Podstawę powyższych wyliczeń stanowią dane o dochodach podatkowych za 2012 rok z uwzględnieniem późniejszych korekt. Średni dochód podatkowy na jednego mieszkańca dla wszystkich gmin w kraju, tzw. wskaźnik gminny Gg, został oszacowany na 1 358,98 zł.

Wraz z danymi dotyczącymi gmin będących przedmiotem niniejszego opracowania, w celach porównawczych przedstawiono gminy o najwyższym oraz najniższym dochodzie w skali kraju. Powyżej średniej krajowej plasuje się jedynie Miasto Dębica. Najniższa średnia występuje w gminie Żyraków.

## 2.5 Wskaźnik motoryzacji

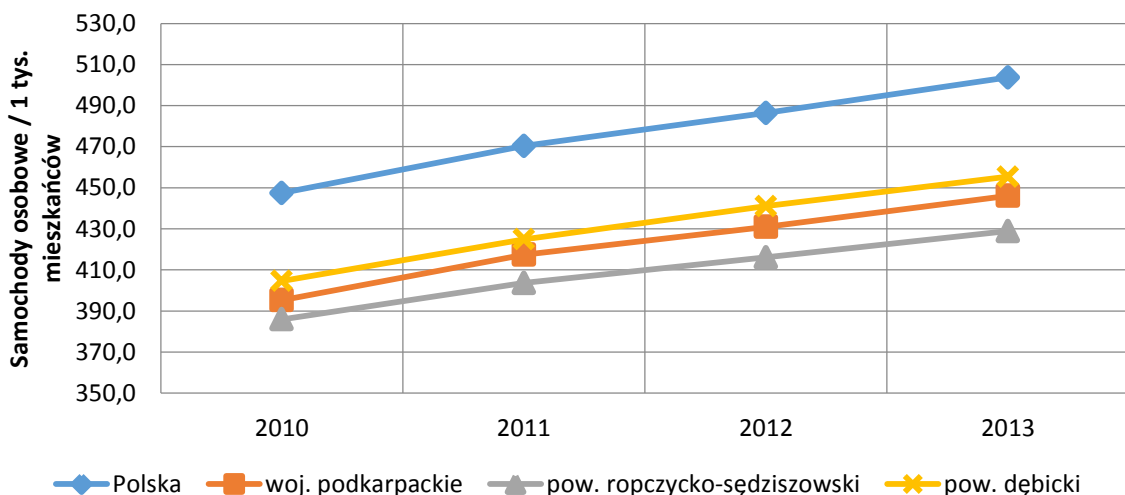
Od kilkunastu lat w Europie obserwowany jest intensywny rozwój motoryzacji, w tym głównie motoryzacji indywidualnej. Zanieczyszczenie środowiska naturalnego, zatłoczenie dróg oraz problemy społeczne są tylko niektórymi z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej wpływającej na pogarszanie się życia na zurbanizowanych terenach. Obecnie dąży się do oparcia polityki transportowej o zasady zrównoważonego rozwoju.

Polityka zrównoważonego rozwoju ma na celu spowolnienie rozwoju motoryzacji indywidualnej i jak największy rozwój i inwestycje w przewozy zbiorowe realizowane za pomocą środków komunikacji zbiorowej, w tym miejskiej. Praktycznie każde większe miasto europejskie boryka się z tzw. kongestią, czyli zatłoczeniem sieci drogowej. Zjawisku temu miasta starają się przeciwdziałać poprzez analizę przeprowadzanych regularnie badań natężenia ruchu oraz badania więzby ruchu (czyli natężenia ruchu między ważnymi punktami miasta). Analiza wyników tych badań daje możliwość wprowadzania zmian w newralgicznych punktach badanych ośrodków, np. poprzez regulację cyklu świetlnego na skrzyżowaniach, co usprawnia funkcjonowanie komunikacji w całym mieście.

W ramach prowadzenia polityki zrównoważonego rozwoju transportu planuje się dążyć do zmniejszania obciążenia ruchem sieci drogowej DROF poprzez atrakcyjną ofertę przewozową oraz edukację społeczeństwa.

Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne między innymi od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napelnienia oraz wskaźnika motoryzacji, czyli liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców.

Na poniższym wykresie przedstawiony jest wskaźnik motoryzacji w Polsce, województwie podkarpackim, powiecie dębickim oraz ropczycko - sędziszowskim (ze względu na dostępność danych wyłącznie z dokładnością do powiatu).



**Wykres 13. Wskaźnik motoryzacji w Polsce, w województwie podkarpackim, w powiecie dębickim oraz powiecie ropczycko - sędziszowskim w latach 2010 - 2013**

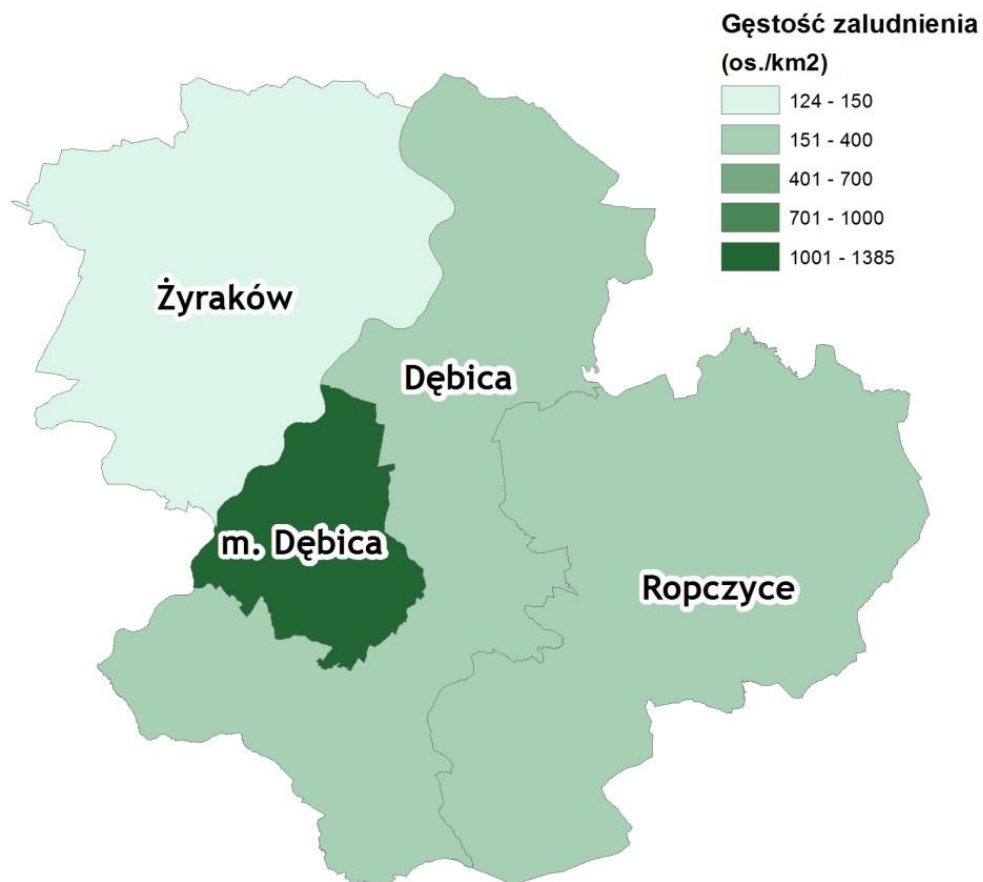
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z GUS



Obecnie wskaźnik motoryzacji w DROF jest niższy od wskaźnika krajowego, co daje szansę na realny rozwój i promowanie komunikacji zbiorowej.

## 2.6 Sieć osadnicza

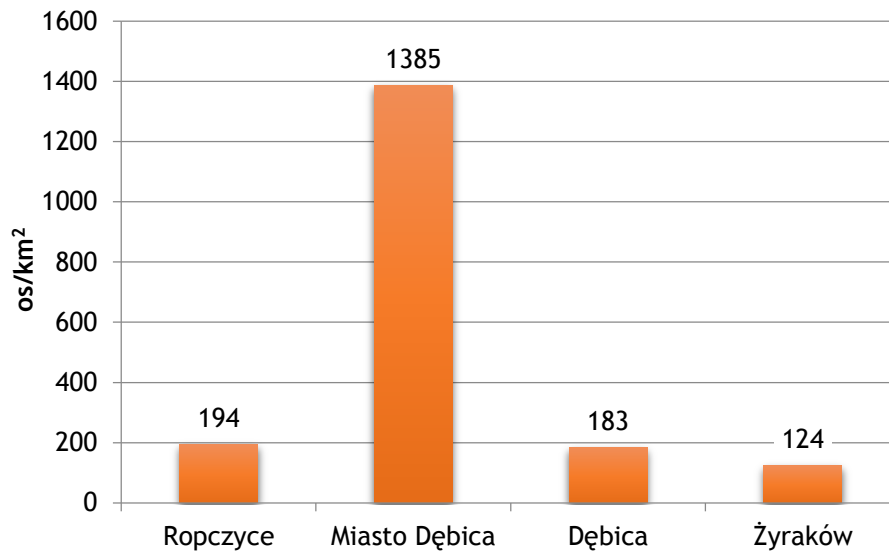
Czynnikami, które bezpośrednio wpływają na potrzeby transportowe danego obszaru są cechy demograficzne oraz rozmieszczenie mieszkańców.



Mapa 2. Gęstość zaludnienia w gminach objętych planem transportowym w 2013 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS





**Wykres 14. Gęstość zaludnienia w gminach objętych planem transportowym w 2013 roku**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Największą gęstość zaludnienia notuje się w mieście Dębica - 1385 os/km<sup>2</sup>. Gminą o największym zaludnieniu jest gmina Ropczyce - 194 os/km<sup>2</sup>. Najmniejsza gęstość zaludnienia występuje w gminie Żyraków - 124 os/km<sup>2</sup>.

## 2.7 Sieć transportowa DROF

### 2.7.1 Układ drogowy

Przez obszar DROF objęty planem transportowym przebiega autostrada A4 oraz droga krajowa nr 94. Ich długości i przebieg przedstawiono w tabeli poniżej.

**Tabela 6. Wykaz autostrad oraz dróg krajowych na terenie DROF**

Lp.	Droga	Długość [km]	Przebieg
1	A4	17	granica z gminą Czarna - gmina Żyraków - gmina Dębica - granica z gminą Ostrów
2	DK 94	27,4	granica z gminą Pilzno - gmina Dębica - Miasto Dębica - gmina Ropczyce - granica z gminą Sędziszów Małopolski

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z: <https://maps.google.pl/>

Drogi wojewódzkie znajdujące się na terenie DROF to DW 985 i DW 986.

**Tabela 7. Wykaz dróg wojewódzkich na terenie objętym planem transportowym**

Lp.	Droga	Długość [km]	Przebieg
1	DW 985	14,7	granica z gminą Przecław - Brzeźnica - Kozłów - skrzyżowanie z DK 94
2	DW 986	14,8	granica z gminą Ostrów - Ropczyce - Łączki Kucharskie - granica z gminą Wielopole Skrzyńskie

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z: <https://maps.google.pl/>



**Mapa 3. Układ drogowy na obszarze objętym planem**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z: <https://maps.google.pl/>

## 2.7.2 Układ kolejowy

Przez obszar objęty DROF planem transportowym przebiegają linie nr 25 i 91. Linia nr 25 łączy ze sobą stacje Łódź Kaliska i Dębica. Na terenie objętym planem transportowym linia ta jest jednotorowa, niezelektryfikowana. Stacje i przystanki znajdujące się na terenie DROF i leżące na linii 25 to: Pustków, Kochanówka Pustków, Pustynia, Dębica Towarowa, Dębica.

Linia nr 91 łączy ze sobą stacje Kraków Główny oraz Medyka. Na analizowanym obszarze linia ta jest dwutorowa, zelektryfikowana. Stacje i przystanki leżące na linii kolejowej nr 91 i znajdujące się na obszarze DROF to: Dębica, Dębica Wschodnia, Lubzina, Ropczyce, Ropczyce Witkowice. Zarządcą obu linii jest PKP PLK.



Mapa 4. Układ kolejowy na obszarze DROF

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z: <https://maps.google.pl/>



### **3 Obecna sieć komunikacyjna na obszarze DROF**

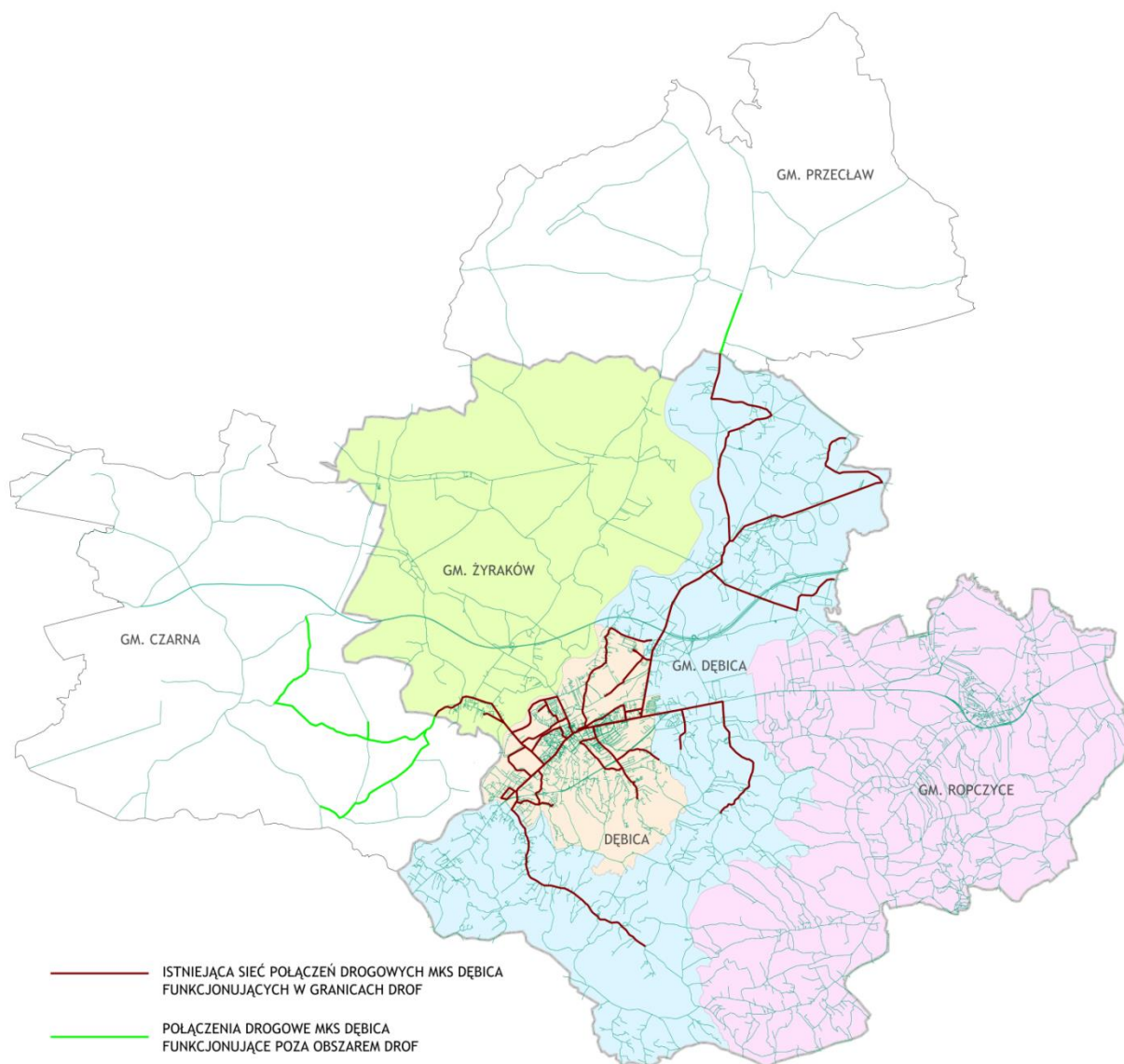


## 3.1 Transport drogowy

### 3.1.1 Analiza sieci komunikacyjnej organizowanej przez miasto Dębica

Podstawą funkcjonowania sieci komunikacyjnej miasta Dębica są przewozy realizowane przez Miejską Komunikację Samochodową Sp. z o.o. w Dębicy. Są to przewozy o charakterze użyteczności publicznej, obejmują swoim zasięgiem teren miasta Dębica oraz gmin ościennych: Dębica, Żyraków, Czarna oraz Przecław.

Komunikacja miejska o charakterze użyteczności publicznej uzupełniana jest przewozami komercyjnymi - lokalnymi i dalekobieżnymi.



**Mapa 5. Istniejąca sieć połączeń drogowych MKS Dębica**

Źródło: opracowanie własne na podstawie strony internetowej MKS Sp. z o.o. w Dębicy



**Tabela 8. Aktualne stałe linie Miejskiej Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o w Dębicy**

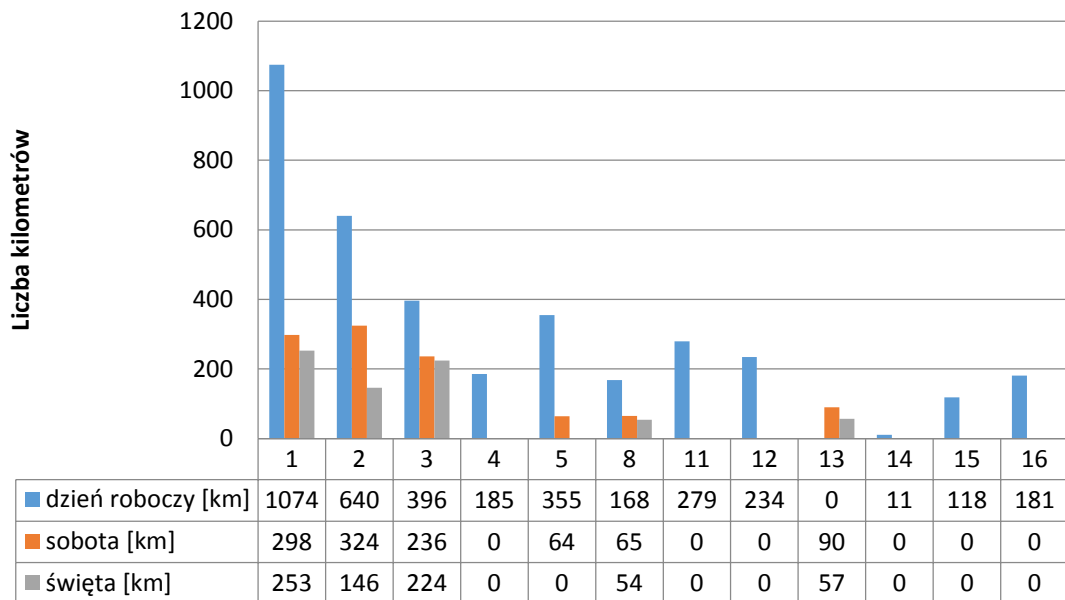
Nr linii	Trasa	Całkowity dzienny czas obsługi [h]			Liczba kursów			Wozokilometry całkowite			Długość trasy podstawowej [km]
		R	Sob	Św	R	Sob	Św	R	Sob	Św	
1	Dębica: Osiedle Kępa - Krakowska - Dworzec PKP - Rzeszowska - Drogowców - Transportowców - Sandomierska - WUCH - Pustynia - Kozłów - Brzeźnica - Pustków Osiedle - Budy - Zastawie - Kochanówka	60,35	18,10	14,55	62	19	15	1074	298	253	23,921
2	Stobierna - Zawada - Nagawczyna - Dębica: Rzeszowska - Dworzec PKP - Krakowska - Krasickiego - Leśna - Gajowa - Orla - Pawia - Gumniska - Latoszyn - Gumniska - Braciejowa	33,00	18,25	9,40	35	24	12	640	324	146	23,263
3	Dębica: Wielopolska - Robotnicza - Krakowska - Energetyczna - Północna Kwiatkowskiego - 1 maja - Al. Jana Pawła II - Fabryczna - Stoneczna - Kościuszki - Piłsudskiego - Sportowa - Szkolna	25,40	18,20	15,15	33	19	18	396	236	224	14,030
4	Nagawczyna - Dębica: Rzeszowska - Krakowska - 1 maja - Fabryczna - Szkolna Stoneczna - Piłsudskiego - Al. Jana Pawła II - Straszęcin	13,35	-----	-----	16	-----	-----	185	-----	-----	13,990
5*	Dębica: Zajezdnia MKS - Transportowców - Drogowców - Rzeszowska - Krótka - Kolejowa - Dworzec PKP - Głowackiego - Staszica - 1 maja - Straszęcin - Grabiny - Przyborów - Chotowa	19,35	2,50	-----	25	4	-----	355	64	-----	15,971
8	Pustynia - Dębica: Świętostawa - Cmentarna - Rzeszowska - Krakowska - Kwiatkowskiego	11,30	7,35	4,45	19	6	4	168	65	54	9,001
11**	Dębica: Dworzec PKP - Rzeszowska - Sandomierska - Pustynia - Kozłów - Brzeźnica - Pustków Wieś - Tuszymia	13,05	-----	-----	14	-----	-----	279	-----	-----	21,775
12	Dębica: Wolica III - Wolica II - Gumniska - Krakowska - Dworzec PKP - Rzeszowska - Cmentarna - Drogowców - Transportowców - Sandomierska - Metalowców - Mościckiego	14,45	-----	-----	18	-----	-----	234	-----	-----	13,791
13	Dębica: Wolica III - Wolica II - Gumniska - Krakowska - Dworzec PKP - Rzeszowska - Cmentarna - Drogowców - Cmentarna - Robotnicza - Wielopolska Cmentarz	-----	7,50	5,00	---	8	5	-----	90	57	12,107
14	Dębica: Budzisz - Lwowska - Wielopolska - Gawrzytowska - Robotnicza - Zajezdnia MKS	0,45	-----	-----	1	-----	-----	11	-----	-----	7,100
15***	Dębica: Dworzec PKP - Kolejowa - Krótka - Rzeszowska - Sandomierska - Pustynia - Kozłów - Brzeźnica - Paszczyna	7,05	-----	-----	6	-----	-----	118	-----	-----	17,427



Nr linii	Trasa	Całkowity dzienny czas obsługi [h]			Liczba kursów			Wozokilometry całkowite			Długość trasy podstawowej [km]
		R	Sob	Św	R	Sob	Św	R	Sob	Św	
16	Dębica: Zajezdnia MKS - Transportowców - Drogowców - Rzeszowska - Krótka - Kolejowa - Dworzec PKP- Głowackiego - Staszica -1 maja - Błyszczówka - Straszęcin -- Grabiny - Głowaczowa - Golemki - Borowa	7,05	-----	-----	8	-----	-----	181	-----	-----	22,191

* -	Linia w obszarze Gminy Czarna poza DROF-em. Praca przewozowa w jej obszarze stanowi 38% wartości podanej w zestawieniu.
** -	Linia w obszarze Gminy Przeclaw poza DROF-em. Praca przewozowa w jej obszarze stanowi 1,4% wartości podanej w zestawieniu.
*** -	Linia w obszarze Gminy Czarna poza DROF-em. Praca przewozowa w jej obszarze stanowi 56% wartości podanej w zestawieniu.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych z UM w Dębicy



**Wykres 15. Orientacyjna liczba kilometrów zaplanowana do wykonania dziennie na poszczególnych liniach komunikacyjnych organizowanych przez Miasto Dębica**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych z UM w Dębicy

**Tabela 9. Całkowita praca przewozowa MKS Dębica**

Całkowity dzienny czas obsługi [h]			Liczba kursów			Wozokilometry całkowite		
R	Sob	Św	R	Sob	Św	R	Sob	Św
206,4	73,1	79,35	237	80	54	3641	1077	734

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych z UM w Dębicy



Wozokilometry całkowite w powyższych dwóch tabelach zostały obliczone według rozkładu jazdy łącznie ze zjazdami i dojazdami, natomiast całkowity dzienny czas obsługi - obliczony według rozkładu jazdy, tj. od wyjazdu autobusu z zajezdni do czasu powrotu na zajezdnię z uwzględnieniem czynności zdawczo-odbiorczych kierowcy.

### 3.1.2 Analiza zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Dębickiego

Poniższa tabela zawiera szczegółowe dane dotyczące przewoźników autobusowych działających na terenie powiatu dębickiego.

**Tabela 10. Zezwolenia wydane przez Starostę Powiatu Dębickiego**

Lp.	Nr zezwolenia	Od	Przez	Do	Przybliżona dł. jednego kursu [km]	Liczba pełnych kursów w ciągu doby	Liczba kursów w ciągu doby	Średni czas przejazdu [godz:min]	Przybliżona prędkość techniczna [km/h]	Przewoźnik
1	1/2011	Dębica d.a.	Pilzno, Brzostek	Bukowa	33	1	4	00:48	39,5	PKS w Dębicy S.A.
2	8/2006	Dębica d.a.	Brzostek, Bączatka	Smarżowa	42	2	14	01:04	39,8	PKS w Dębicy S.A.
3	9/2006	Dębica d.a.	Góra Motyczna, Borowa	Czarna	21	2	7	00:40	41,3	PKS w Dębicy S.A.
4	10/2006	Dębica d.a.	Pilzno	Czarna	29	2	5	00:46	35,6	PKS w Dębicy S.A.
5	2/2006	Dębica Kościuszki	Żyraków, Borowa, Mokre, Żyraków	Dębica Kościuszki	32	0	8	00:53	50	PKS w Dębicy S.A.
6	11/2006	Dębica d.a.	Żyraków, Róża, Jastrząbka	Dębica d.a.	30	1	16	00:48	50,7	PKS w Dębicy S.A.
7	5/2012	Dębica d.a.	Pilzno	Grudna Górna	34	16	16	00:55	38,7	PKS w Dębicy S.A.
8	3/2006	Dębica d.a.	Grabiny	Czarna	26	1	14	01:03	40,2	PKS w Dębicy S.A.
9	6/2012	Dębica d.a.	Gołęczyna	Głobikówka	33	6	6	00:56	43	PKS w Dębicy S.A.
10	14/2006	Dębica d.a.	Pilzno	Jodłowa Granica	33	8	8	01:00	45	PKS w Dębicy S.A.
11	15/2006	Dębica d.a.	Głobikowa	Kamieniec	23	9	26	00:41	49,3	PKS w Dębicy S.A.
12	4/2006	Dębica	Zawada, Stasiówka	Laskowa	22	3	20	00:43	41,5	PKS w Dębicy S.A.
13	16/2006	Dębica d.a.		Łupiny	12	8	8	00:21	37,9	PKS w Dębicy S.A.
14	17/2006	Dębica		Nagoszyn	22	4	21	00:35	50	PKS w Dębicy S.A.
15	5/2006	Dębica	Przeryty Bór	Podlesie	32	1	17	00:51	50,5	PKS w Dębicy S.A.
16	6/2006	Dębica	Pilzno	Chotowa	26	4	14	00:55	34,2	PKS w Dębicy S.A.
17	5/2008	Dębica d.a.	Lipiny, Pilzno	Żdźary	33	6	12	00:53	-	PKS w Dębicy S.A.
18	2/2005	Dębica		Skurowa	35	5	5	00:58	47,5	"MONIS" Usługi Transportowe





Lp.	Nr zezwolenia	Od	Przez	Do	Przybliżona dł. jednego kursu [km]	Liczba pełnych kursów w ciągu doby	Liczba kursów w ciągu doby	Średni czas przejazdu [godz:min]	Przybliżona prędkość techniczna [km/h]	Przewoźnik
19	3/2005	Dębica d.a.		Jodłowa Granica	33	25	26	00:53	49,5	"MONIS" Usługi Transportowe
20	1/2006	Dębica		Stotowa Góra	27	12	12	00:46	49,7	"MONIS" Usługi Transportowe
21	3/2004	Dębica d.a.	Pilzno, Łęki Dolne	Zwiernik	26	10	11	00:43	50	"MONIS" Usługi Transportowe
22	4/2004	Dębica PKP	Pilzno, Siedliska	Grudna	35	7	7	00:50	53	"MONIS" Usługi Transportowe
23	5/2005	Dębica PKP	Pilzno, Brzostek, Kamienica Górna	Bączalca	46	5	21	01:11	50	"MONIS" Usługi Transportowe
24	5/2004	Dębica PKP	Pilznom, Jaworze Dolne, Siedliska	Grudna	39	5	6	01:04	49	"MONIS" Usługi Transportowe
25	1/2002	Dębica PKP		Januszkowice	43	1	7	01:11	48,2	"MONIS" Usługi Transportowe
26	3/2012	Dębica PKP	Jaworze Dolne, Przeczycza, Klecie	Januszkowice	52	6	6	01:23	49,7	"MONIS" Usługi Transportowe
27	2/2004	Dębica d.a.	Pilzno	Głobikówka	34	8	8	00:54	50	"MONIS" Usługi Transportowe
28	6/2005	Dębica PKP		Pilzno	13	7	7	00:20	53,8	"MONIS" Usługi Transportowe
29	7/2004	Dębica PKP		Braciejowa	14	9	9	00:26	43,5	"MONIS" Usługi Transportowe
30	4/2010	Dębica PKP	Jażwiny	Czarna	24	15	15	00:38	48	"MONIS" Usługi Transportowe
31	1/2010	Pilzno	Dębica	Pustków	34	0	22	01:00	39	"MONIS" Usługi Transportowe
32	1/2005	Dębica		Skurowa	36	2	2	00:58	47	"MONIS" Usługi Transportowe
33	1/2007	Dębica d.a.		Januszkowice	40	6	6	01:04	49,6	"MONIS" Usługi Transportowe
34	22/2006	Dębica PKP		Nagoszyn	18	18	18	00:31	50,2	"MONIS" Usługi Transportowe
35	23/2006	Dębica		Straszęcin	6	8	8	00:10	37,9	"MONIS" Usługi Transportowe
36	5/2010	Pilzno		Podgrodzie	8	2	4	00:14	40	"MONIS" Usługi Transportowe
37	2/2010	Dębica d.a.		Wola Wielka	9	16	16	00:15	49,1	"MONIS" Usługi Transportowe
38	3/2010	Dębica PKP	Grabiny, Przyborów, Pilzno	Dębica PKP	35	1	15	00:52	56,5	"MONIS" Usługi Transportowe
39	2/2011	Dębica PKP	Czarna	Borowa	22	4	11	00:35	49	"MONIS" Usługi Transportowe
40	3/2011	Dębica PKP	Mokre, Wiewiórka	Dębica Raj	34	2	4	00:56	49,7	"MONIS" Usługi Transportowe
41	4/2012	Pustków	Latoszyn	Braciejowa	27	7	7	01:00	40	"MONIS" Usługi Transportowe
42	1/2012	Stasiówka	Stobierna	Dębica	44	0	5	01:05	-	Usługi transportowe Edward Lipa
43	2/2012	Paszczyna	Kochanówka	Dębica	47	2	2	01:05	-	Usługi transportowe Edward Lipa

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Dębickiego



### 3.1.3 Analiza zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Ropczycko - Sędziszowskiego

W powiecie ropczycko - sędziszowskim linie komunikacyjne obsługiwane są przez dwóch przewoźników: ARRIVA Sp. z o.o. oraz RÓG RYSZARD Usługi Transportowe Ropczyce. Linie na które zostały wydane zezwolenia przez starostę powiatowego, zostały przedstawione w poniższej tabeli.

**Tabela 11. Zezwolenia wydane przez Starostę Powiatu Ropczycko - Sędziszowskiego**

Lp.	Przebieg linii	Przewoźnik
1	Ropczyce - Bystrzyca Sępia	ARRIVA Sp. z o.o.
2	Ropczyce - Bystrzyca Czerwonek	ARRIVA Sp. z o.o.
3	Ropczyce - Nockowa	ARRIVA Sp. z o.o.
4	Ropczyce - Wielopole Skrz.	ARRIVA Sp. z o.o.
5	Sędziszów Mtp. - Mała, Kamieniec	ARRIVA Sp. z o.o.
6	Sędziszów Mtp. - Niedźwiada, Zamczysko	ARRIVA Sp. z o.o.
7	Kamionka, Letnisko - Mała, Kamieniec	ARRIVA Sp. z o.o.
8	Ropczyce, Cukrownia - Brzeziny, Grudna	ARRIVA Sp. z o.o.
9	Ropczyce - Klęczany	ARRIVA Sp. z o.o.
10	Szkodna - Ropczyce	RÓG RYSZARD Usługi Transportowe Ropczyce

Źródło: opracowanie własne

### 3.1.4 Analiza zezwoleń wydanych przez sąsiednie organy

Spośród wszystkich linii, według zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego, na obszarze objętym niniejszym planem kończy się lub rozpoczyna 28 tras.

**Tabela 12. Kursy przewoźników autobusowych rozpoczynające się lub kończące na obszarze DROF objętym planem transportowym**

Nr zezwolenia	Relacja	Przybliżona dł. jednego kursu [km]	Liczba kursów w ciągu doby	Średni czas przejazdu [godz:min]	Przybliżona prędkość techniczna [km/h]	Czy wybiega poza teren województwa (T/N)	Przewoźnik
107	Ropczyce - Paszczyzna	22	6	00:38	bd	N	ARRIVA Sp. z o.o.
130	Wielopole Skrzyńskie - Dębica	35	6	00:51	41,1	N	Genowefa Zajac AGATUR Dębica
131	Przeclaw - Dębica	24	6	00:35	39	N	Genowefa Zajac AGATUR Dębica
237	Sędziszów Małopolski - Ropczyce - Dębica	28	4	00:48	bd	N	ARRIVA Sp. z o.o.
243	Ropczyce - Zawada - Dębica	16	2	00:25	bd	N	ARRIVA Sp. z o.o.
285	Ocieka - Pustków - Dębica	39	11	01:07	45	N	AG-MA Anna Fediów
387	Mielec - Tuszyma - Brzeźnica	24	4	00:39	bd	N	ARRIVA Sp. z o.o.



Nr zezwolenia	Relacja	Przybliżona dł. jednego kursu [km]	Liczba kursów w ciągu doby	Średni czas przejazdu [godz: min]	Przybliżona prędkość techniczna [km/h]	Czy wybiega poza teren województwa (T/N)	Przewoźnik
766	Dębica - Wielopole Skrzyńskie - Brzeziny	47	17	01:25	39,2	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Dębicy S.A.
787	Dębica - Łączki Kucharskie - Strzyżów	55	3	01:31	40,7	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Dębicy S.A.
789	Dębica - Łączki Kucharskie - Mała	32	17	00:53	37,9	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Dębicy S.A.
790	Dębica - Róża - Radomyśl Wielki	27	9	00:46	39,6	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Dębicy S.A.
819	Dębica - Mokre - Radomyśl Wielki	36	2	00:50	39,9	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Dębicy S.A.
820	Dębica - Cieszęciny - Dąbrówka Wisłocka - Radomyśl Wielki	37	9	01:01	39,9	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Dębicy S.A.
821	Dębica - Żyraków - Przectaw	46	28	01:10	49,7	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Dębicy S.A.
850	Dębica - Pilzno - Strzegocice - Lubcza	35	12	00:58	38,6	T	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Dębicy S.A.
948	Dębica - Skrzyszów - Borek Wielki	28	15	00:50	40,1	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Dębicy S.A.
1052	Dębica - Pilzno - Kowalowa	36	10	01:07	41,1	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Dębicy S.A.
1077	Ryglice - Jodłowa - Bielowy - Dębica	44	6	01:12	45	T	Fediów Gustaw MONIS Usługi Transportowe
1150	Pilzno - Dębica - Rzeszów	60	30	01:38	46,5	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Dębicy S.A.
1293	Mała - Niedziada - Stasiówka - Dębica	29	8	00:55	bd	N	ARRIVA Sp. z o.o.
1402	Tarnobrzeg - Mielec - Dębica	75,8	24	01:50	bd	N	Artur Olko Adria
1403	Jasto - Pilzno - Dębica	48	4	01:17	bd	N	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Jasto S.A.
1432	Dębica - Pilzno - Bielowy - Szywałd - Tarnów	69,1	39	02:09	42,5	N	Jan Michałowski Prywatna Komunikacja Samochodowa EXPRESS
241	Ropczyce - Czarna - Kolbuszowa	32	8	00:57	bd	N	ARRIVA Sp. z o.o.
244	Rzeszów - Sędziszów Małopolski - Ropczyce	33	19	00:53	bd	N	ARRIVA Sp. z o.o.
346	Rzeszów - Olchowa - Sędziszów Małopolski - Ropczyce	38	15	01:00	bd	N	ARRIVA Sp. z o.o.
350	Rzeszów - Będziemyśl - Ropczyce	36	4	00:59	bd	N	ARRIVA Sp. z o.o.
1393	Ropczyce - Sędziszów Małopolski - Rzeszów	38	10	01:00	bd	N	Róg Ryszard USŁUGI TURYSTYCZNE

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Dębickiego oraz Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego

### 3.1.5 Rodzaje dni w rozkładzie jazdy

Tydzień komunikacyjny został podzielony w zależności od rodzaju dnia w którym mają być realizowane przewozy pasażerskie. Podział ten jest uwidoczony w rozkładzie jazdy -



wyróżnia się dni robocze, soboty i dni świąteczne. Podział ten jest uzasadniony zmiennym popytem na usługi transportu zbiorowego.

### 3.1.6 Węzły przesiadkowe

Węzeł przesiadkowy jest miejscem intensywnego przesiadania się pasażerów. Węzły komunikacyjne mogą stanowić punkty przesiadkowe w ramach jednej gałęzi transportu lub łączyć różne środki, np. kolej i autobusy. Naturalnymi węzłami przesiadkowymi są dworce kolejowe i autobusowe wraz z zespołem przystanków komunikacji miejskiej, które umożliwiają sprawne przesiadanie się w ramach jednego środka transportu oraz między nimi. W miastach bardzo istotne są węzły umożliwiające przesiadkę między liniami komunikacji miejskiej oraz liniami powiatowymi.

Najbezpieczniejsze węzły przesiadkowe zlokalizowane są na placach oddzielonych od ogólnodostępnego ruchu pojazdów, umożliwiają one przemieszczanie się pomiędzy przystankami bez przekraczania jezdni. Istotnym aspektem warunkującym dobre funkcjonowanie węzła jest odpowiednia organizacja przesiadek - pozwalająca na sprawną zmianę rodzaju środka transportu bez długiego oczekiwania.

Planowane węzły przesiadkowe na obszarze DROF zostały wskazane w rozdziale 11.2. niniejszego opracowania.

### 3.1.7 Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej DROF

Według stanu na dzień 13 maja 2015 roku MKS Dębica do wykonywania regularnego transportu drogowego osób wykorzystuje 24 pojazdy.

**Tabela 13. Wykaz autobusów MKS Dębica**

Lp.	Rodzaj pojazdu	Marka	Typ	Nr rejestracyjny	Liczba miejsc	Rok produkcji	Norma emisji spalin
1	Autobus	Jelcz	120M/2	TNE 8074	111	1998	-
2	Autobus	Jelcz	120M/2	TNE -8165	111	1998	-
3	Autobus	Jelcz	120M/2	TNE -8269	110	1998	-
4	Autobus	Jelcz	120M/2	TNE-8268	111	1998	-
5	Autobus	Jelcz	120M/2	TNE 8426	110	1998	-
6	Autobus	Jelcz	120M/2	TNE 8427	110	1998	-
7	Autobus	Jelcz	120M/2	TNE 8478	111	1998	-
8	Autobus	Jelcz	120M/2	TNE 8479	111	1998	-
9	Autobus	IRISBUS	IVECO 50 DAILY	RDE 90VL	23	2006	-
10	Autobus	Neoplan	N4011	RDE-89E3	62	1998	EURO 2
11	Autobus	Neoplan	N4011	RDE-87E3	62	1998	EURO 2
12	Autobus	Mercedes-Benz	814DKA	RDE06X2	20	1998	-
13	Autobus	SOR	BN9M28	RDE-GC21	75	2011	EURO 5



14	Autobus	SOR	BN9M28	RDE-GC22	75	2011	EURO 5
15	Autobus	SOR	BN9M28	RDE-GC23	75	2011	EURO 5
16	Autobus	SOR	BN9M28	RDE-GC24	75	2011	EURO 5
17	Autobus	SOR	BN9M28	RDE-GC25	75	2011	EURO 5
18	Autobus	SOR	BN9M28	RDE-GC26	75	2011	EURO 5
19	Autobus	SOR	BN9M28	RDE-GC27	75	2011	EURO 5
20	Autobus	SOR	BN9M28	RDE-GC28	75	2011	EURO 5
21	Autobus	SOR	BN9M28	RDE-GC29	75	2011	EURO 5
22	Autobus	SOR	BN9M28	RDE-GC30	75	2011	EURO 5
23	Autobus	IRISBUS	PS09D1	RDE 02532	100	2002	EURO 3
24	Autobus	IRISBUS	PS09D1	RDE 02533	100	2002	EURO 3

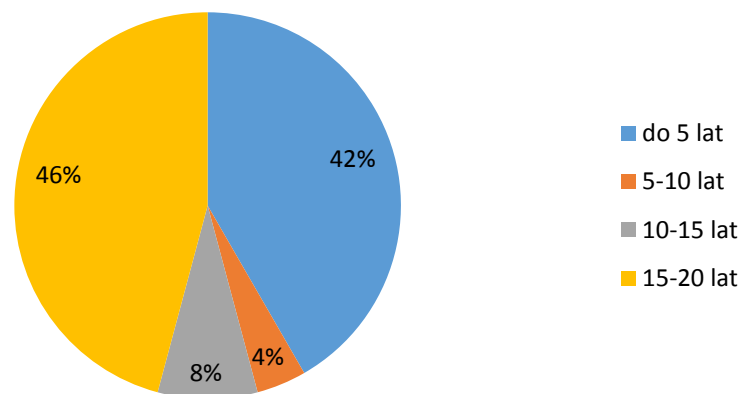
Poz. 1 - 8 autobusy zaadaptowane do zasilania gazem LPG

Poz. 10-11, 13-24 autobusy niskopodłogowe przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych

Poz. 9, 12 - autobusy wysokopodłogowe mogące służyć do przewozu osób niepełnosprawnych (poz. 9 posiada szyny do wjazdu wózka, poz. 12 niższa podłoga w tyle pojazdu)

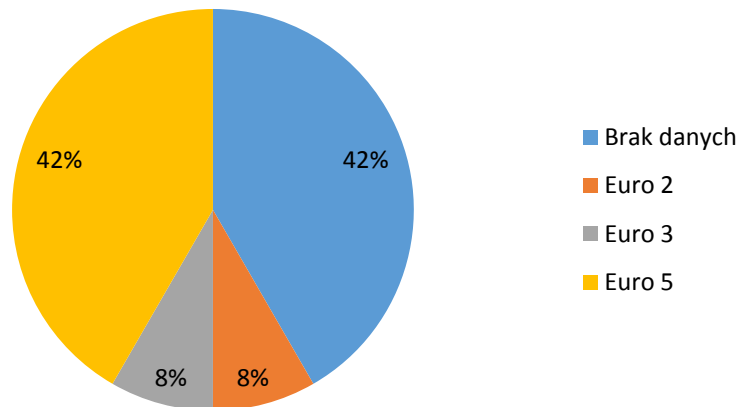
*Źródło: MKS Dębica*

Średni wiek autobusów należących do MKS Dębica to 11 lat. Najstarsze pojazdy mają 17 lat i zostały wyprodukowane w 1998 roku. Najmłodsze pojazdy zostały wyprodukowane w 2011 roku. Na poniższym wykresie została przedstawiona struktura wiekowa taboru.



**Wykres 16. Struktura wiekowa taboru MKS Dębica**

*Źródło: MKS Dębica*



Wykres 17. Normy spalin spełniane przez tabor MKS Dębica

Źródło: MKS Dębica

Na powyższym wykresie została przedstawiona struktura taboru wykorzystywanego przez MKS Dębica pod względem norm emisji spalin EURO. 42% taboru posiada normę spalin Euro 5, natomiast normę Euro 3 i Euro 2 posiada po 8% pojazdów. Obecnie najwyższą normą emisji spalin jest Euro 6, którą muszą spełniać wszystkie pojazdy wyprodukowane po 1 stycznia 2014 roku.

### 3.2 Transport kolejowy

Kolejowy rozkład jazdy obecnie charakteryzuje się dużą zmiennością związaną z prowadzonymi pracami torowymi na sieci kolejowej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Na obszarze DROF objętym planem transportowym aktualnie usługi kolejowych przewozów pasażerskich oferuje dwóch operatorów: PKP Intercity S.A. oraz Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Pierwszy z wymienionych wykonuje połączenia dalekobieżne na zlecenie ministra właściwego ds. transportu. Pociągi te zatrzymują się na stacjach Dębica i Ropczyce; są to połączenia kategorii IC oraz TLK następujących relacji:

- Lwów - Kraków Główny - Częstochowa Stradom - Wrocław Główny,
- Przemyśl Główny/Zagórz - Kraków Główny - Warszawa Centralna - Gdynia Główna,
- Przemyśl Główny - Kraków Główny - Katowice - Wrocław Główny,
- Przemyśl Główny - Kraków Główny - Częstochowa Stradom - Wrocław Główny - Poznań Główny - Szczecin Główny,
- Przemyśl Główny - Kraków Główny - Częstochowa Stradom - Wrocław Główny,
- Przemyśl Główny/Zamość - Kraków Główny - Częstochowa Stradom - Wrocław Główny - Poznań Główny - Szczecin Główny,
- Przemyśl Główny - Kraków Główny - Katowice - Wrocław Główny - Poznań Główny - Szczecin Główny (w sezonie letnim przedłużony do Świnoujścia).



Przewozy Regionalne Sp. z o.o. wykonują przewozy na zlecenie marszałków województw' pociągi kategorii Regio łączą stacje Przemyśl Główny i Rzeszów Główny z Tarnowem i Krakowem Głównym, zatrzymują się na wszystkich stacjach i przystankach.

Spółka ta oferuje również autobusowe połączenia komercyjne interRegioBus Katowice - Kraków Główny - Rzeszów Główny w wybranych terminach przedłużone do Zagórza i Ustrzyk Górnych. Połączenia na obszarze DROF objętym niniejszym planem zatrzymują się jedynie w Dębicy.



## 4 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych





## 4.1 Informacje wstępne

Potrzeby przewozowe wynikają z konieczności zaspokajania podstawowych potrzeb ludności - procesu przemieszczania się, dlatego są to potrzeby tzw. wtórne. Zapotrzebowanie na usługi świadczone przez transport zbiorowy wynika bezpośrednio z popytu na te usługi.

## 4.2 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej na obszarze DROF - generatory ruchu

Obiekty użyteczności publicznej, czyli ogólnodostępne budynki przeznaczone dla publicznej administracji, oświaty, kultury, szkolnictwa wyższego, nauki, opieki zdrowotnej, handlu i sportu są popularnymi generatorami ruchu. Ze względu na funkcje, jakie pełnią wyżej wymienione obiekty, definiuje się naturę realizowanych do nich podróży. Miejsca pobierania nauki czy miejsca pracy generują ruch w cyklu codziennym, przemieszczenie odbywa się o konkretnych porach i po określonym odcinku drogi. Podróże nieregularne w różnych porach przemieszczania się charakteryzują przewozy związane z życiem towarzyskim, kulturą, ochroną zdrowia, zakupami oraz sprawami administracyjnymi.

### 4.2.1 Urzędy i instytucje publiczne

Jedną z głównych grup generujących ruch są urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne mające swoje siedziby na terenie Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego. Wykaz ważniejszych instytucji tego typu znajduje się w poniższej tabeli.

**Tabela 14. Urzędy i instytucje publiczne na obszarze DROF**

Nazwa placówki	Adres
<b>Miasto Dębica</b>	
Urząd Miejski w Dębicy	ul. Ratuszowa 2, 39-200 Dębica
Powiatowy Urząd Pracy w Dębicy	ul. Cmentarna 20, 39-200 Dębica
Urząd Skarbowy w Dębicy	ul. Kolejowa 21, 39-200 Dębica
Starostwo Powiatowe w Dębicy	ul. Parkowa 28, 39-200 Dębica
Powiatowa Stacja Sanitarno- Epidemiologiczna	ul. Parkowa 2, 39-200 Dębica
Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa	ul. Kolejowa 36, 39-200 Dębica
Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Akademicka 12, 39-200 Dębica
Sąd Rejonowy w Dębicy	ul. Słoneczna 3, 39-200 Dębica
Prokuratura Rejonowa w Dębicy	ul. 3 Maja 2, 39-200 Dębica
Komenda Powiatowa Policji w Dębicy	ul. Chłodnicza 20, 39-200 Dębica
Zakład karny	ul. Sandomierska 41, 39-200 Dębica
Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Dębicy	ul. Poddebby 6a, 39-200 Dębica
Urząd Celny, oddział w Dębicy	ul. Rzeszowska 133, 39-200 Dębica



Powiatowy Rzecznik Konsumentów	ul. Ogrodowa 1, 39-200 Dębica
Powiatowy Lekarz Weterynarii	ul. Kosynierów Ractawickich 16, 39-200 Dębica
<b>Gmina Dębica</b>	
Urząd Gminy Dębica	ul. Stefana Batorego 13, 39-200 Dębica
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Dębicy	ul. Stefana Batorego 13, 39-200 Dębica
Straż Gminna w Dębicy	ul. Stefana Batorego 13, 39-200 Dębica
<b>Gmina Ropczyce</b>	
Urząd Miejski w Ropczycach	ul. Krisego 1, 39-100 Ropczyce
Starostwo Powiatowe	ul. Konopnickiej 5, 39-100 Ropczyce
Urząd Skarbowy	ul. Św. Barbary 12, 39-100 Ropczyce
Miejsko-Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Krotka 1, 39-100 Ropczyce
Sąd Rejonowy w Ropczycach	ul. Słowackiego 7, 39-100 Ropczyce
Prokuratura Rejonowa w Ropczycach	ul. Sienkiewicza 1, 39-100 Ropczyce
Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Ropczycach	ul. Floriana 6, 39-100 Ropczyce
Komenda Powiatowa Policji w Ropczycach	ul. Piłsudskiego 22, 39-100 Ropczyce
Powiatowy Urząd Pracy w Ropczycach	ul. Najświętszej Marii Panny 2, 39-100 Ropczyce
Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna	ul. Mickiewicza 57, 39-100 Ropczyce
Urząd Stanu Cywilnego	ul. Krisego 1, 39-100 Ropczyce
Powiatowy Inspektorat Weterynarii w Ropczycach	ul. Mickiewicza 57a, 39-100 Ropczyce
<b>Gmina Żyraków</b>	
Urząd Gminy w Żyrakowie	Żyraków 137, 39-204 Żyraków
Gminny Zakład Gospodarki Komunalnej	Żyraków 74a, 39-204 Żyraków
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	Żyraków 137, 39-204 Żyraków
Posterunek Policji w Żyrakowie	Żyraków 139, 39-204 Żyraków

*Źródło: opracowanie własne na podstawie stron internetowych gmin i instytucji*

#### 4.2.2 Placówki oświatowe

Realizowane przewozy są istotne dla uczniów szkół, którzy są pozbawieni możliwości samodzielnego podróżowania własnym samochodem, przez co w dużej mierze są zdani jedynie na komunikacją zbiorową. Poniższa tabela przedstawia nazwy i adresy szkół w poszczególnych gminach.

**Tabela 15. Placówki oświatowe na obszarze DROF**

Nazwa placówki	Adres
<b>Miasto Dębica</b>	
Szkoła Podstawowa nr 2 im. Królowej Jadwigi	ul. Ogrodowa 22, 39-200 Dębica
Szkoła Podstawowa nr 3 im. gen. Tadeusza Bora-Komorowskiego	ul. Kraszewskiego 37, 39-200 Dębica
Zespół Szkół nr 1	ul. Paderewskiego 4, 30-200 Dębica
Szkoła Podstawowa nr 8 im. Jana Pawła II	ul. Wielopolska 162, 39-200 Dębica



Szkoła Podstawowa nr 9 im. Dębickich Saperów	ul. Grottgera 3, 39-200 Dębica
Szkoła Podstawowa nr 10 im. ks. prof. Alojzego Nosala	ul. Huberta Wagnera 4, 39-200 Dębica
Szkoła Podstawowa nr 11	ul. Szkotnia 14, 39-200 Dębica
Szkoła Podstawowa nr 12 im. Armii Krajowej	ul. Gajowa 9, 39-200 Dębica
Miejskie Gimnazjum nr 1 im. Adama Mickiewicza	ul. Cmentarna 1, 39-200 Dębica
Miejskie Gimnazjum nr 2 im. Mikołaja Kopernika	ul. Łysogórska 25, 39-200 Dębica
Miejskie Gimnazjum nr 4	ul. Wyróbka 11, 39-200 Dębica
Niepubliczne Policealne Studium Zawodowe	ul. Sienkiewicza 1, 39-200 Dębica
Europejska Szkoła Nowych Technologii i Turystyki w Dębicy	Rynek 21, 39-200 Dębica
Zespół Szkół Zawodowych Nr 1 im. Jana Pawła II w Dębicy	ul. Rzeszowska 78, 39-200 Dębica
Zespół Szkół Specjalnych	os. Matejki 22, 39-200 Dębica
Zespół Szkół nr 4 im. Mikołaja Kopernika	ul. Strumskiego 1, 39-200 Dębica
Zespół Szkół Nr 2 im. E. Kwiatkowskiego w Dębicy	ul. I. Lisa 2, 39-200 Dębica
Zespół Szkół Ekonomicznych w Dębicy	ul. Ogrodowa 20, 39-200 Dębica
II Liceum Ogólnokształcące im. ks. Jana Twardowskiego w Dębicy	ul. Sportowa 24, 39-200 Dębica
I Liceum Ogólnokształcące im. Króla Władysława Jagiełły w Dębicy	ul. Słowackiego 9, 39-200 Dębica
Zasadnicza Szkoła Zawodowa w Dębicy ZDZ w Rzeszowie	ul. Huberta Wagnera 4, 39-200 Dębica
Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych w Dębicy ZDZ w Rzeszowie	ul. Kolejowa 12, 39-200 Dębica
Państwowa Szkoła Muzyczna I i II stopnia im. Krzysztofa Pendereckiego	ul. Kościuszki 8, 39-200 Dębica
Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie - Zamiejscowy Wydział Rozwoju Regionalnego w Dębicy	ul. Kościuszki 32, 39-200 Dębica
Wyższa Szkoła Informatyki i Zarządzania w Rzeszowie - Centrum Edukacyjne w Dębicy	ul. Konarskiego 10, 39-200 Dębica
Nauczycielskie Kolegium Języków Obcych w Dębicy	ul. Kościuszki 36, 39-200 Dębica
<b>Gmina Dębica</b>	
Zespół Szkół z Oddziałami Integracyjnymi w Pustkowie - Osiedlu	Pustków-Osiedle 34, 39-206 Pustków 3
Zespół Szkół w Pustkowie	Pustków 94, 39-205 Pustków
Zespół Szkół w Zawadzie	Zawada 154, 39-200 Dębica
Zespół Szkół im. Jana Pawła II w Stobiernej	Stobierna, 39-200 Dębica
Zespół Szkół Stasiówce	Stasiówka, 39-200 Dębica
Zespół Szkół w Podgrodziu	Podgrodzie 56A, 39-200 Dębica
Zespół Szkół w Paszczynie	Paszczyna 241, 39-207 Brzeźnica
Zespół Szkół w Nagawczynie	Nagawczyna 109, 39-200 Dębica
Zespół Szkół w Latoszynie	Latoszyn 23, 39-200 Dębica
Zespół Szkół w Gumniskach	Gumniska 120, 39-210 Dębica
Zespół Szkół w Głobikowej	Głobikowa 81, 39-210 Dębica
Zespół Szkół w Brzeźnicy	ul. Szkolna 1, 39-207 Brzeźnica
Zespół Szkół w Pustyni w Pustyni	Pustynia 160, 39-200 Dębica



Zespół Szkół Zawodowych w Pustkowie Osiedlu	Pustków Osiedle, 39-206 Pustków Osiedle
<b>Gmina Ropczyce</b>	
Szkoła Podstawowa Brzezówka	Brzezówka 94, 39-102 Lubzina
Zespół Szkół nr 5 Ropczyce	ul. Szkolna 33, 39-100 Ropczyce
Zespół Szkół nr 4 w Ropczycach	ul. 3 Maja 424, 39-100 Ropczyce
Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy	ul. Kardynała Wyszyńskiego 14, 39-100 Ropczyce
Zespół Szkół nr 3 w Ropczycach	ul. Robotnicza 48, 39-100 Ropczyce
Zespół Szkół nr 2 w Ropczycach	ul. Konarskiego 4, 39-100 Ropczyce
Zespół Szkół nr 1 Ropczyce	ul. Wyspiańskiego 8, 39-100 Ropczyce
Zespół Szkół Niedźwiada Górna	Niedźwiada 261, 39-107 Niedźwiada
Zespół Szkół Niedźwiada Dolna	Niedźwiada 40, 39-107 Niedźwiada
Zespół Szkół Mała	Mała 35, 39-107 Niedźwiada
Zespół Szkół Łączki Kucharskie	Łączki Kucharskie 469, 39-106 Łączki Kucharskie
Zespół Szkół Lubzina	Lubzina 188, 39-102 Lubzina
Zespół Szkół Gnojnic Wola	Gnojnic Wola 504, 39-105 Gnojnic
Zespół Szkół Gnojnic Dolna	Gnojnic Dolna 268, 39-105 Gnojnic
Liceum Ogólnokształcące w Ropczycach	ul. Mickiewicza 12, 39-100 Ropczyce
Zespół Szkół w Ropczycach	ul. Mickiewicza 14, 39-100 Ropczyce
Zespół Szkół Agro-Technicznych w Ropczycach	ul. Mickiewicza 13, 39-100 Ropczyce
Centrum Kształcenia Praktycznego w Ropczycach	ul. M. Konopnickiej 2, 39-100 Ropczyce
Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych w Ropczycach ZDZ w Rzeszowie	ul. Króla K. Wielkiego 5, 39-100 Ropczyce
<b>Gmina Żyraków</b>	
Zespół Szkół w Żyrakowie	Żyraków 77, 39-204 Żyraków
Zespół Szkół Publicznych w Bobrowej	Bobrowa 131, 39-203 Żyraków
Zespół Szkół Publicznych w Straszęcinie	Straszęcin 115, 39-218 Straszęcin
Szkoła Podstawowa Wola Wielka	Wola Wielka 31A, 39-218 Straszęcin
Zespół Szkół w Nagoszynie	Nagoszyn 93, 39-203 Nagoszyn
Publiczna Szkoła Podstawowa w Mokrem	Mokre 136, 39-209 Zasów
Zespół Szkół Publicznych w Górze Motycznej	Góra Motyczna 31, 39-204 Żyraków
Zespół Szkół Publicznych w Korzeniowie	Korzeniów 77 A, 39-203 Nagoszyn
Zespół Szkół w Zasowie	Zasów 207, 39-209 Zasów
Zespół Szkół w Publicznych w Wiewiórcie	Wiewiórka 122, 39-209 Zasów

*Źródło: opracowanie własne na podstawie stron internetowych gmin i placówek oświatowych*

#### 4.2.3 Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Wśród generatorów ruchu ważną rolę odgrywają strefy przemysłowe i duże zakłady pracy. Najwięksi lokalni pracodawcy na obszarze DROF zostali ujęci w poniższej tabeli.



**Tabela 16. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy na obszarze objętym planem**

Nazwa	Adres
<b>Miasto Dębica</b>	
Firma Oponiarska Dębica Spółka Akcyjna	ul. 1 Maja 1, 39-200 Dębica
Firma Usługowa "Błysk" Sp. z o.o. - Zakład pracy chronionej	ul. Gawrzyłowska 37, 39-200 Dębica
Tikkurila Polska Spółka Akcyjna	ul. Mościckiego 23, 39-200 Dębica
Zakłady Produkcyjno-naprawcze Taboru Maszyn i Urządzeń "TABOR"	ul. Sandomierska 39, 39-200 Dębica
Stek-Rol Andrzej Barszcz Spółka Jawna	ul. Fabryczna 1, 39-200 Dębica
Ventor Sp. z o.o.	ul. Drogowców 7, 39-200 Dębica
SURET Sp. z o.o.	ul. Fabryczna 12, 39-200 Dębica
Firma Ochroniarska "OMEGA NOW-KOLT" Sp. z o.o.	ul. Fabryczna 12, 39-200 Dębica
Animex Foods Sp. z o.o. S.K.A. Oddział w Dębicy	ul. Słoneczna 5, 39-200 Dębica
AUTODISTRIBUTION POLSKA AFTERMARKET Sp. z o.o.	ul. Al. Jana Pawła II 11a, 39-200 Dębica
IGLOOCAR Sp. z o.o.	ul. Al. Jana Pawła II 11, 39-200 Dębica
Wytwórnia urządzeń chłodniczych "PZL-Dębica" Spółka Akcyjna	ul. Metalowców 25, 39-200 Dębica
Sokołów S.A. oddział w Dębicy	ul. Słoneczna 7, 39-200 Dębica
CAN-PACK GENERAL LINE Sp. z o.o.	ul. Mościckiego 23, 39-200 Dębica
Darco Sp. z o.o.	ul. Metalowców 43, 39-200 Dębica
Dębickie Zakłady Komunalne "DEZAKO" Sp. z o.o.	ul. Rzeszowska 14, 39-200 Dębica
TOMMAX Koncesjonowana Firma Ochrony Mienia i Osób Sp. z o.o.	ul. Fabryczna 2, 39-200 Dębica
Wodociągi Dębickie Sp. z o.o.	ul. Kosynierów Raclawickich 35, 39-200 Dębica
Przedsiębiorstwo Usługowo-produkcyjno-handlowe NIWA J.J. NIWA Spółka Jawna	ul. Marszałka 24A, 39-200 Dębica
Firma Produkcyjno - Handlowa "Kanwil"	ul. Rzeszowska 136, 39-200 Dębica
<b>Gmina Ropczyce</b>	
Zakłady Magnezytowe "Ropczyce" S.A.	ul. Przemysłowa 1, 39-100 Ropczyce
Cukrownia "Ropczyce" S.A.	ul. Kolejowa 140, 39-100 Ropczyce
Cargill Poland Sp. z o.o	ul. Robotnicza 20, 39-100 Ropczyce
Rega YACHT	ul. Przemysłowa 10, 39-100 Ropczyce
Mostostal Ropczyce	ul. Przemysłowa 7, 39-100 Ropczyce

*Źródło: opracowanie własne na podstawie stron internetowych firm oraz materiałów otrzymanych od Zamawiającego*

#### 4.2.4 Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne i handlowe

Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturowe i handlowe generują ruch pojazdów indywidualnych incydentalnie, głównie w dni robocze w godzinach popołudniowych oraz w dni wolne od pracy. Lista tych obiektów zlokalizowanych na obszarze DROF została przedstawiona w tabeli poniżej.



**Tabela 17. Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne i handlowe na obszarze objętym planem**

Nazwa	Adres
<b>Miasto Dębica</b>	
Miejska i Powiatowa Biblioteka Publiczna	ul. Akademicka 10, 39-200 Dębica
Miejski Ośrodek Kultury w Dębicy	ul. Sportowa 28, 39-200 Dębica
Muzeum Regionalne w Dębicy	ul. Ratuszowa 4, 39-200 Dębica
Galeria Miejskiego Ośrodka Kultury	ul. Akademicka 30, 39-200 Dębica
Galeria Dębicka	ul. ks. Nosala 2, 39-200 Dębica
Galeria Raj	ul. Rzeszowska 114, 39-200 Dębica
Targowisko "Zieleniak"	ul. Kraszewskiego, 39-200 Dębica
Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji w Dębicy	ul. Sportowa 26, 39-200 Dębica
<b>Gmina Dębica</b>	
Centrum Kultury i Bibliotek Gminy Dębica	Pustków- Osiedle 26 a, 39-206 Pustków
Gminny Ośrodek Sportu i Rekreacji	Pustków Osiedle 36 a, 39-206 Pustków Osiedle
Osada Słowiańska	Stobierna, 39-200 Dębica
<b>Gmina Ropczyce</b>	
Miejska i Powiatowa Biblioteka Publiczna w Ropczycach	ul. Grunwaldzka 19, 39-100 Ropczyce
Ropczyckie Centrum Sportu i Rekreacji	ul. Konarskiego 6, 39-100 Ropczyce
Centrum Kultury im. Józefa Mehoffera w Ropczycach	ul. Bursztyna 1, 39-100 Ropczyce
Izba Regionalna	ul. Stanisława Konarskiego 4, 39-100 Ropczyce
Targowisko	ul. św. Barbary 7, 39-100 Ropczyce
<b>Gmina Żyraków</b>	
Centrum Kultury i Promocji w Żyrakowie	Wola Żyrakowska 73 A, 39-204 Żyraków
Gminna Biblioteka Publiczna w Żyrakowie	Żyraków 77, 39-204 Żyraków

*Źródło: opracowanie własne na podstawie stron internetowych gmin*

#### 4.2.5 Placówki służby zdrowia

Placówki służby zdrowia funkcjonujące na obszarze DROF zostały zamieszczone w poniższej tabeli.

**Tabela 18. Placówki służby zdrowia na obszarze DROF**

Nazwa placówki	Adres
<b>Miasto Dębica</b>	
Zespół Opieki Zdrowotnej w Dębicy (Szpital)	ul. Krakowska 91, 39-200 Dębica
Przychodnia Rejonowa Nr 1	ul. Cmentarna 54 , 39-200 Dębica
Przychodnia Rejonowa Nr 2	ul. Krasickiego 1 , 39-200 Dębica
Przychodnia Rejonowa Nr 3	ul. Rzeszowska 64 , 39-200 Dębica



Przychodnia Rejonowa Nr 4	ul. Kolejowa 28 , 39-200 Dębica
Przychodnia Rejonowa Nr 5	ul. Szkolna 4, 39-200 Dębica
<b>Gmina Dębica</b>	
Gminny Ośrodek Zdrowia w Pustkowie	Pustków Osiedle 48b, 39-206 Pustków Osiedle
Wiejski Ośrodek Zdrowia w Zawadzie,	Zawada 159 , 39-200 Dębica
Wiejski Ośrodek Zdrowia w Paszczynie	Paszczyna 122a , 39-207 Brzeźnica
Wiejski Ośrodek Zdrowia w Gumniskach	Gumniska 96 , 39-208 Gumniska
<b>Gmina Ropczyce</b>	
Przychodnia Rejonowa	ul. ks. Kard. S. Wyszyńskiego 54, 39-100 Ropczyce
Przychodnia Rejonowa Filia	ul. Piłsudskiego 22, 39-100 Ropczyce
Oddział Pomocy Doraźnej w Ropczycach	ul. ks. Kard. S. Wyszyńskiego 54, 3 -100 Ropczyce
Ośrodek Zdrowia w Lubzinie	Lubzina 233, 39 102 Lubzina
Ośrodek Zdrowia w Niedźwiadzie Dolnej	Niedźwiada 10, 39-107 Niedźwiada
Niepubliczny ZOZ PIOMAR	ul. Parkowa 1, 39-100 Ropczyce
<b>Gmina Żyraków</b>	
Gminny Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Żyrakowie	Żyraków 156A, 39-204 Żyraków
Ośrodek Zdrowia w Straszęcinie	Straszęcin 211, 39-218 Straszęcin
Ośrodek Zdrowia w Bobrowej	Bobrowa 108c, 39-203 Bobrowa
Punkt Lekarski w Nagoszynie	Nagoszyn 21a, 39-203 Nagoszyn
Wiejski Ośrodek Zdrowia w Róży	Róża 142, 39-209 Zasów

*Źródło: opracowanie własne na podstawie stron internetowych gmin*

#### **4.3 Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego**

Jedną z ważnych ról komunikacji zbiorowej jest zapewnienie mobilności osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej sprawności ruchowej, ponieważ często osoby te nie mają możliwości samodzielnego podróżowania. Potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej uwzględnia się już na etapie projektowania infrastruktury transportowej. Nowokupowany tabor autobusowy powinien posiadać niską podłogę. Nowo budowane bądź modernizowane przystanki powinny być dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W sposób szczególny należy uwzględniać przystanki w okolicach instytucji publicznych i ośrodków służby zdrowia.

#### **4.4 Podsumowanie**

Obecna sieć przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej na obszarze DROF zaspokaja podstawowe potrzeby transportowe większości mieszkańców obszaru objętego niniejszym planem (oprócz gminy Ropczyce, ponieważ na jej obszarze nie są



jeszcze uruchomione przez MKS Dębica linie komunikacyjne). Połączenia skonstruowane są w taki sposób, aby zapewnić pasażerom dostęp do możliwie dużej liczby punktów docelowych, z uwzględnieniem różnej specyfiki poszczególnych obszarów strukturalnych, w tym gęstości zaludnienia oraz z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

Prognozuje się, że pewne zmiany w potrzebach przewozowych mogą zajść w przyszłości, np. w wyniku zagęszczenia zabudowy w niektórych rejonach DROF. Zmiana sieci komunikacyjnej w takim wypadku będzie poprzedzona stosownymi badaniami i analizą nowej sytuacji, w tym także możliwości budżetowych wszystkich partnerów obszaru.





## **5 Preferencje komunikacyjne i postulaty transportowe mieszkańców obszaru DROF, w tym preferencje dotyczące wyboru rodzaju środka transportu**



## 5.1 Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie przeprowadzonych na obszarze DROF badań marketingowych - ankietowych

### 5.1.1 Metodologia badań

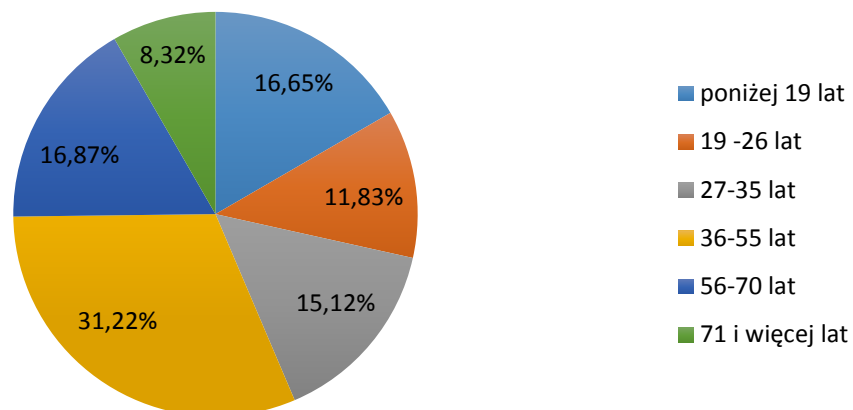
Badania marketingowe ankietowe dotyczące preferencji komunikacyjnych oraz postulatów transportowych mieszkańców obszaru DROF, w tym także preferencji dotyczących wyboru rodzaju środka transportu zostały przeprowadzone na przełomie kwietnia i maja 2015 roku.

Badania poprzedził odpowiedni dobór próby statystycznej, tak aby uzyskane wyniki ankietyzacji odzwierciedlały rzeczywiste preferencje komunikacyjne mieszkańców obszaru objętego niniejszym planem. Badania przeprowadzono na reprezentatywnej próbie statystycznej mieszkańców DROF.

Badania były przeprowadzane na głównych przystankach, w szkołach ponadgimnazjalnych oraz w zakładach pracy, w tym m.in. urzędach i szpitalach.

### 5.1.2 Metryka respondentów

Podział respondentów na grupy wiekowe przedstawiony został na poniższym wykresie.

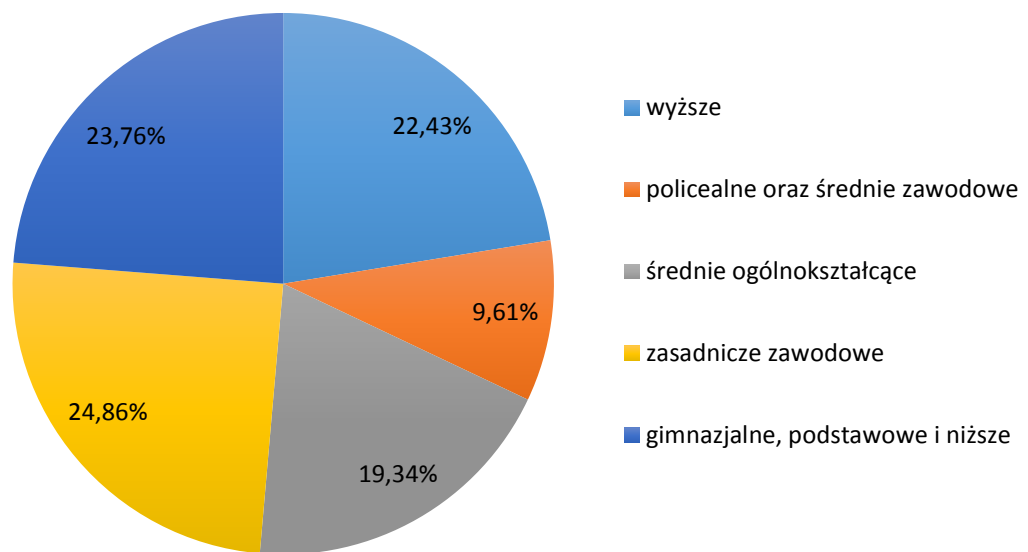


Wykres 18. Podział respondentów ze względu na wiek

Źródło: opracowanie własne

Najliczniejszą grupę badanych stanowiły osoby w wieku 36-55 lat - 31,22%. W przedziale wiekowym 56-70 lat znalazło się 16,87% ankietowanych. Niewiele mniej było osób w wieku poniżej 19 lat - 16,55%. Osoby w wieku 27-35 lat stanowiły 15,12%, zaś 19-26 lat - 11,83%. Najmniej liczną grupą respondentów były osoby w wieku 71 i więcej lat - 8,32%.

Na kolejnym wykresie przedstawiony został podział badanych osób ze względu na wykształcenie.

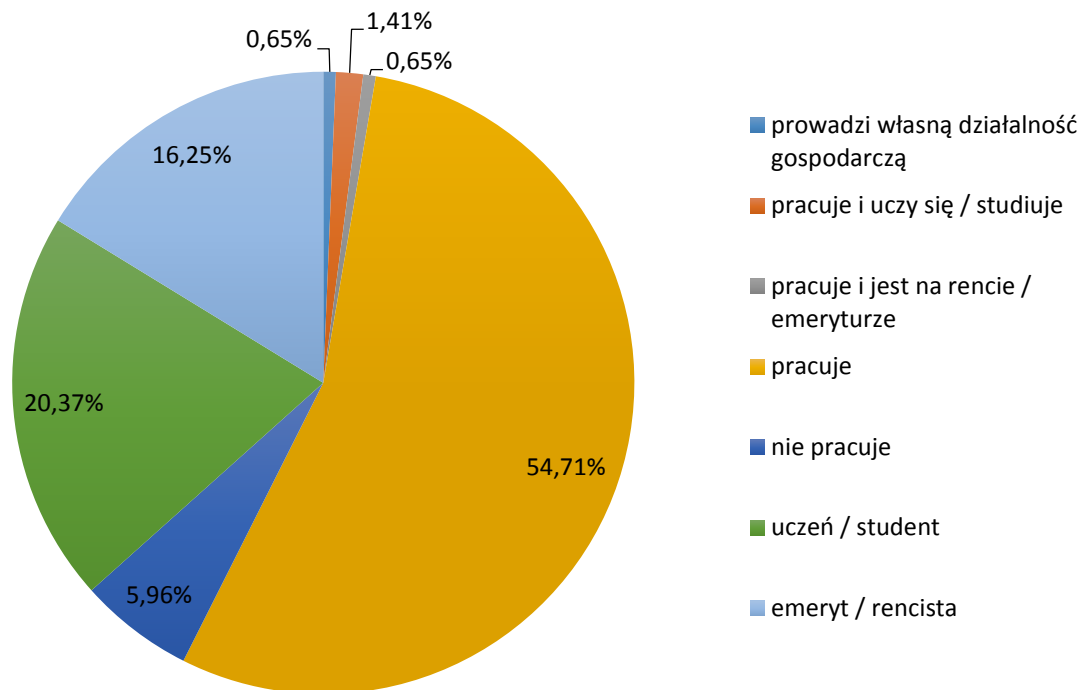


Wykres 19. Podział respondentów ze względu na wykształcenie

Źródło: opracowanie własne

Blisko co czwarty ankietowany posiadał wykształcenie zasadnicze zawodowe. 23,76% badanych osób posiadało wykształcenie gimnazjalne, podstawowe i niższe, 22,43% posiadało wykształcenie wyższe, a 19,34% średnie ogólnokształcące. Najmniej liczną grupę respondentów stanowiły osoby z wykształceniem policealnym oraz średnim zawodowym - na poziomie 9,61%.

Poniżej zaprezentowano podział respondentów ze względu na aktywność zawodową.



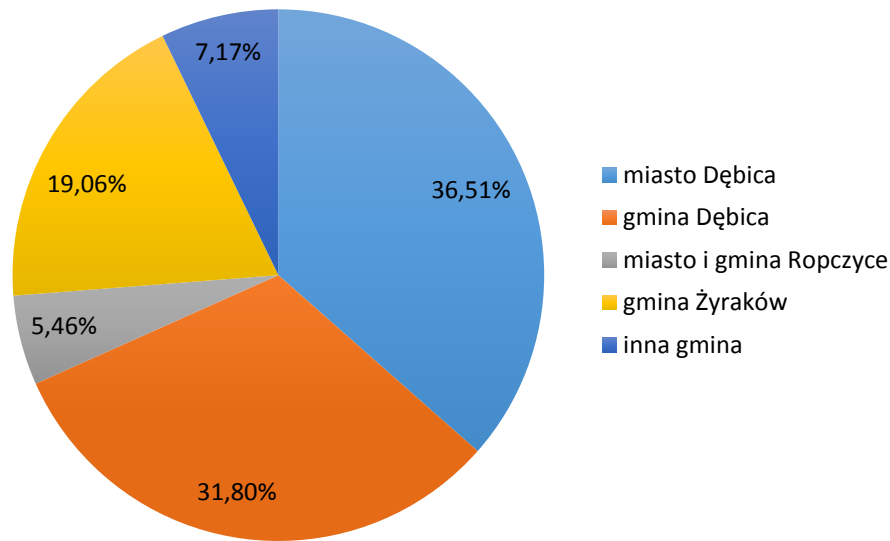
Wykres 20. Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową

Źródło: opracowanie własne

Najliczniejszą grupę tworzą osoby pracujące - 54,71%. Blisko co piąty ankietowany uczy się lub studiuje. 16,25% badanych osób jest na emeryturze lub rencie, 5,96% respondentów nie pracuje, zaś 1,41% pracuje i uczy się lub studiuje. Osoby prowadzące własną działalność gospodarczą oraz osoby pracujące i będące na rencie lub emeryturze stanowią najmniejsze grupy liczące po 0,65% wszystkich ankietowanych.

### 5.1.3 Analiza wyników badań

Pierwsze z dziewięciu pytań zawartych w formularzu ankietowym dotyczyło wskazania przez ankietowanych miejsca (nazwy gminy) zamieszkania.

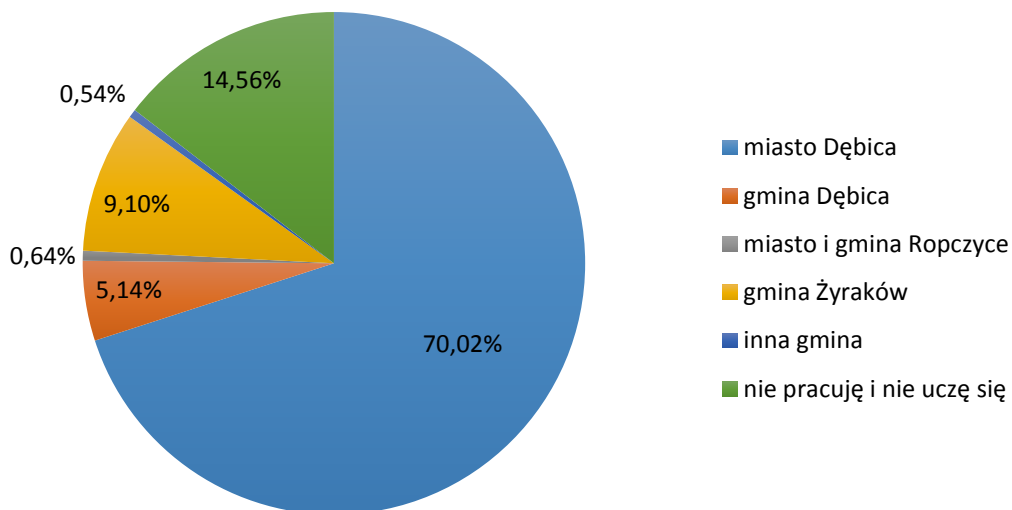


Wykres 21. Pytanie 1. Proszę zaznaczyć gminę zamieszkania

Źródło: opracowanie własne

Najwięcej ankietowanych osób mieszka w mieście Dębicy - 36,51%. Gminę Dębica zamieszkuje 31,80% ankietowanych, 19,06% respondentów stanowią mieszkańcy gminy Żyraków. 7,17% badanych osób odpowiedziało, że zamieszkuje inną gminę. Najmniej liczną grupę ankietowanych stanowiły osoby mieszkające w mieście i gminie Ropczyce - 5,46%.

W drugim pytaniu ankietowani byli proszeni o wskazanie gminy miejsca pracy lub nauki.



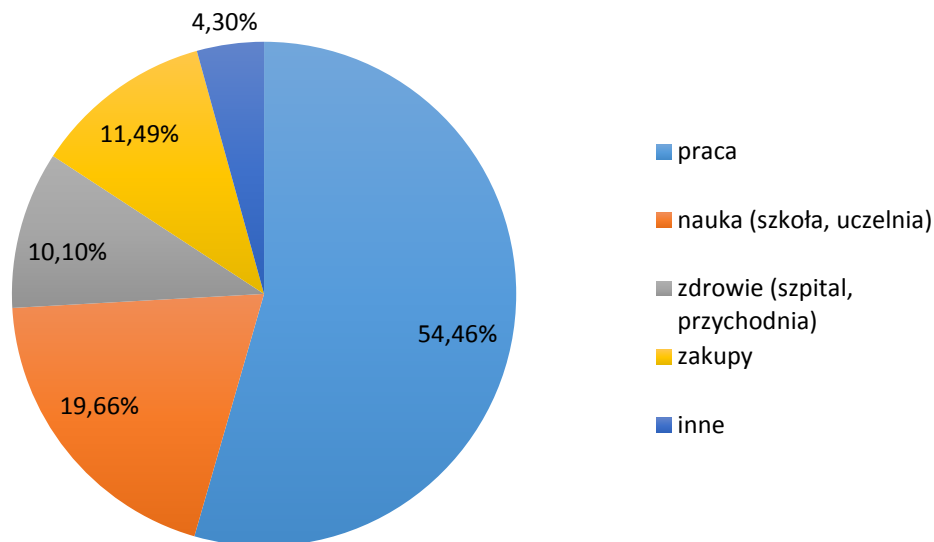
Wykres 22. Pytanie 2. Proszę zaznaczyć gminę miejsca pracy / nauki

Źródło: opracowanie własne



Blisko 70% ankietowanych pracuje lub uczy się w mieście Dębica. 14,56% respondentów odpowiedziało, że nie pracuje i nie uczy się. 9,10% badanych osób pracuje lub uczy się w gminie Żyraków, 5,14% w gminie Dębica, zaś 0,64% w mieście i gminie Ropczyce. Blisko pół procenta respondentów pracuje lub uczy się w innej gminie.

Pytanie trzecie polegało na wskazaniu przez ankietowanych najczęstszego celu podróży.

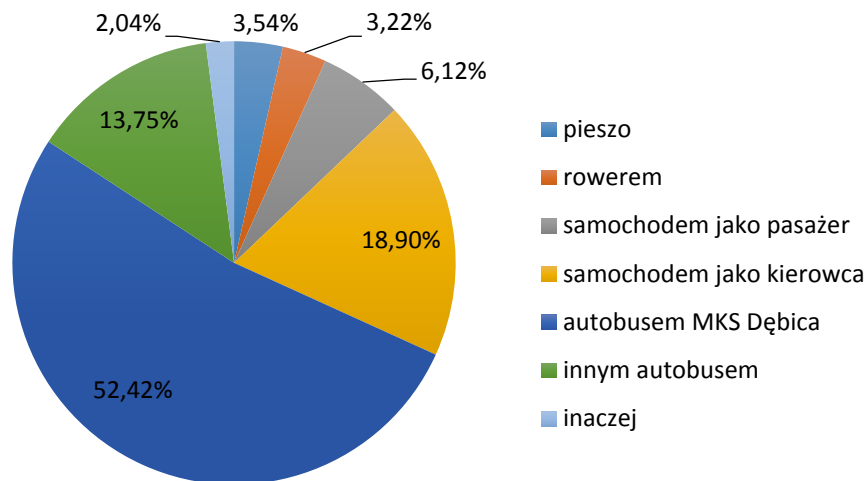


**Wykres 23. Pytanie 3. Proszę wskazać, co jest dla Pana/Pani najczęstszym celem podróży**

*Źródło: opracowanie własne*

Najczęstszym celem podróży ankietowanych jest praca - tej odpowiedzi udzieliło 54,46% osób. 19,66% najczęściej dojeżdża do miejsca nauki, 11,49% na zakupy, a 10,10% w celach zdrowotnych; 4,3% respondentów udzieliło odpowiedzi „inne”.

W pytaniu czwartym ankietowani zostali poproszeni o wskazanie, w jaki sposób najczęściej docierają do celu podróży wskazanym w pytaniu trzecim.

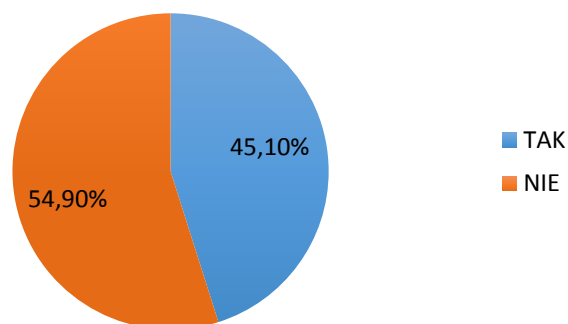


Wykres 24. Pytanie 4. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/i do celu wskazanego w pytaniu 3?

Źródło: opracowanie własne

Ankietowani do podróży najczęściej wykorzystują autobus MKS Dębica. 52,42% badanych osób dociera do celu wskazanego w pytaniu trzecim tym środkiem transportu. 18,9% dociera do celu samochodem jako kierowca, 13,75% dojeżdża innym autobusem, 6,12% samochodem jako pasażer, 3,54% chodzi pieszo, a 3,22% dojeżdża rowerem. 2,04% ankietowanych udzieliło odpowiedzi „inne” i jako środek transportu podawany był najczęściej pociąg.

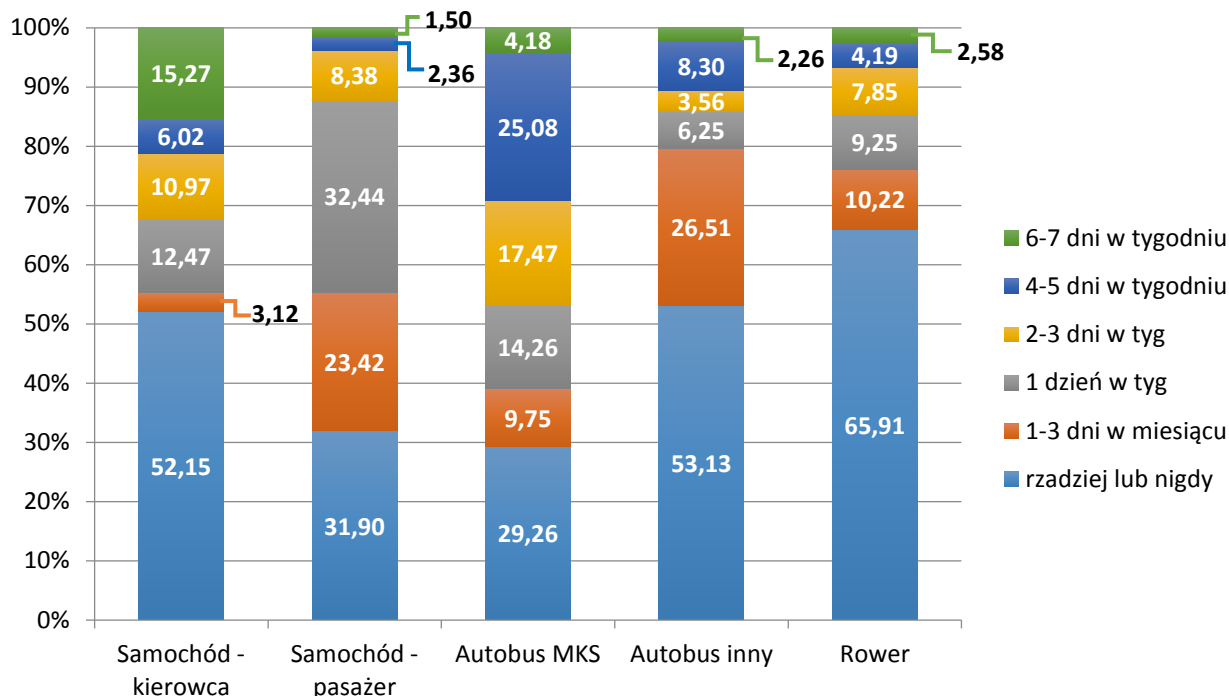
W pytaniu piątym ankietowani byli pytani o to, czy mają do codziennej, samodzielnej dyspozycji samochód.



Wykres 25. Pytanie 5. Czy posiada Pan/i samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji?

Źródło: opracowanie własne

Pytanie szóste polegało na wskazaniu przez ankietowanych, jak często w podróżach korzystają z poszczególnych rodzajów środków transportu. Odpowiedzi zostały przedstawione na poniższym wykresie.



**Wykres 26. Pytanie 6. Proszę określić, jak często korzysta Pan/i z poszczególnych środków transportu**

Źródło: opracowanie własne

Ponad połowa ankietowanych nigdy lub bardzo rzadko przemieszcza się kierując samochodem. 15,27% respondentów prowadzi auto 6-7 razy w tygodniu, a 12,47% raz w tygodniu, natomiast 2-3 dni w tygodniu samochodem jako kierowca dojeżdża 10,97%, Blisko 6% osób zadeklarowało że kieruje samochodem 4-5 dni w tygodniu. Najrzadziej padała odpowiedź „1-3 dni w miesiącu”, a udzieliło jej 3,12% ankietowanych.

Blisko co trzecia osoba podróżuje samochodem w roli pasażera 1 dzień w tygodniu. Niewiele mniej, bo w 31,9% przypadków respondenci nigdy lub bardzo są pasażerami w samochodzie. 1-3 dni w miesiącu jako pasażer podróżuje 23,42% badanych osób, zaś 2-3 dni w tygodniu 8,38% ankietowanych. Najrzadziej padały odpowiedzi „4-5 dni w tygodniu” oraz „6-7 dni w tygodniu”. Tej pierwszej udzieliło 2,36%, zaś drugiej 1,5%. Zatem często i regularnie podwożonych jest niecałe 4% badanych.

Nieco ponad 30% osób nigdy lub bardzo rzadko korzysta z autobusów MKS Dębica. Blisko co czwarta osoba korzysta z autobusu MKS Dębica 4-5 dni w tygodniu, 17,47% respondentów wykorzystuje ten środek transportu 2-3 dni w tygodniu, 14,26% osób 1 dzień w tygodniu, a 9,75% badanych 1-3 dni w miesiącu. Najmniej osób udzieliło odpowiedzi „6-7 dni w tygodniu” - 4,18%.



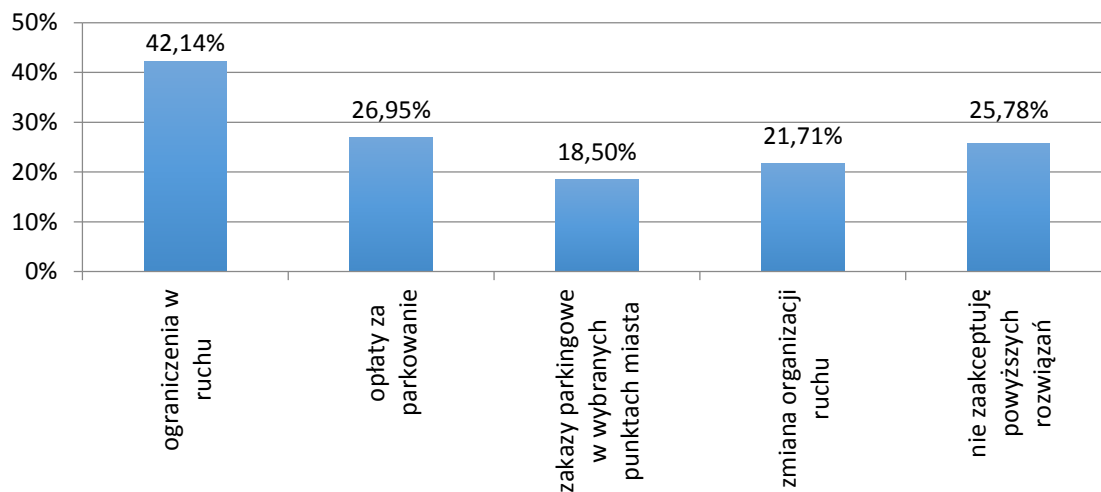


53,13% osób nigdy lub bardzo rzadko korzysta z autobusów innych niż MKS Dębica. 26,51% ankietowanych jeździ pozostałymi autobusami 1-3 dni w miesiącu, 8,3% respondentów podróżuje innym autobusem 4-5 dni w tygodniu, 6,25% korzysta z niego 1 dzień w tygodniu, zaś 3,56% badanych 2-3 dni w tygodniu. Najmniej osób udzieliło odpowiedzi „6-7 dni w tygodniu” - 2,26%.

Blisko 66% osób nigdy lub bardzo rzadko korzysta z roweru. 10,22% osób jeździ na rowerze 1-3 dni w miesiącu, 9,25% podróżuje w ten sposób 1 dzień w tygodniu, 7,85% przemieszcza się rowerem 2-3 dni w tygodniu, a 4,19% ankietowanych korzysta z roweru 4-5 dni w tygodniu. Najmniej odpowiedzi przypadło na odpowiedź „6-7 dni w tygodniu” - 2,58%.

Pytanie siódme dotyczyło rozwiązań, jakie badane osoby są skłonne zaakceptować w celu ograniczenia ruchu samochodowego w centrum miasta.

Ankietowani mogli wybrać odpowiedzi takie jak ograniczenie ruchu poprzez wprowadzenie stref ruchu pieszego i rowerowego, opłaty za parkowanie w centrum miasta, zakazy parkowania w wybranych punktach miasta, zmiany w organizacji ruchu poprzez wprowadzenie pasów autobusowych, bądź stwierdzić, że nie zaakceptują takich rozwiązań. Ankietowani mogli wskazać więcej niż jedną odpowiedź, stąd suma odpowiedzi przekracza 100%.



**Wykres 27. Pytanie 7. Jakie rozwiązanie jest Pan/i skłonny/skłonna zaakceptować w celu ograniczenia ruchu samochodowego w centrum miasta?**

Źródło: opracowanie własne

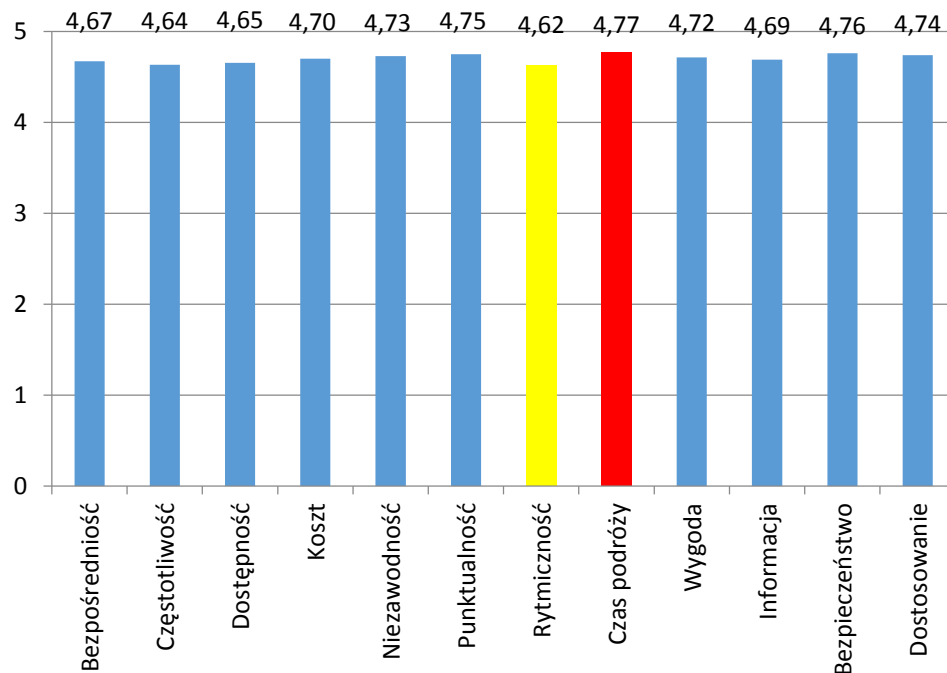
Ponad 42% badanych jest skłonnych zaakceptować ograniczenia ruchu poprzez wprowadzenie stref ruchu pieszego i rowerowego. Blisko 27% osób może zaakceptować opłaty za parkowanie, 21,71% zgadza się na zmiany organizacji ruchu poprzez wprowadzenie pasów autobusowych, zaś 18,5% na zakazy parkowania w wybranych punktach miasta. 25,78% respondentów odpowiedziało, że nie zaakceptuje żadnych zaproponowanych rozwiązań.



W ostatnich dwóch pytaniach respondenci zostali poproszeni o odniesienie się do postulatów transportowych, takich jak:

- bezpośredniość - możliwość realizacji podróży bez przesiadania się;
- częstotliwość - liczba kursów w ciągu godziny, dnia;
- dostępność - odległość z/do przystanku;
- koszt - wysokość opłaty taryfowej;
- niezawodność - pewność dojechania do wyznaczonego miejsca;
- punktualność - zgodność odjazdów z rozkładem jazdy;
- rytmiczność - równoodstępowe odjazdy poszczególnych linii/kierunków
- czas podróży - całkowity czas przemieszczania się;
- wygoda - komfort podróży;
- informacja - dostęp do informacji o transporcie publicznym w Internecie, w pojeździe, na przystankach;
- bezpieczeństwo w podróży i na przystanku;
- dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych.

W pytaniu ósmym respondenci poproszeni zostali o to, aby określić istotność realizacji wymienionych powyżej postulatów transportowych. Ankietowani oceniali każdy postulat, mając do dyspozycji oceny w skali 1-5, gdzie 1 to nieistotny, a 5 - bardzo istotny. Na poniższym wykresie przedstawiono uzyskane średnie oceny dla poszczególnych postulatów; dodatkowo kolorem czerwonym i żółtym oznaczono odpowiednio najistotniejszy i najmniej istotny postulat.

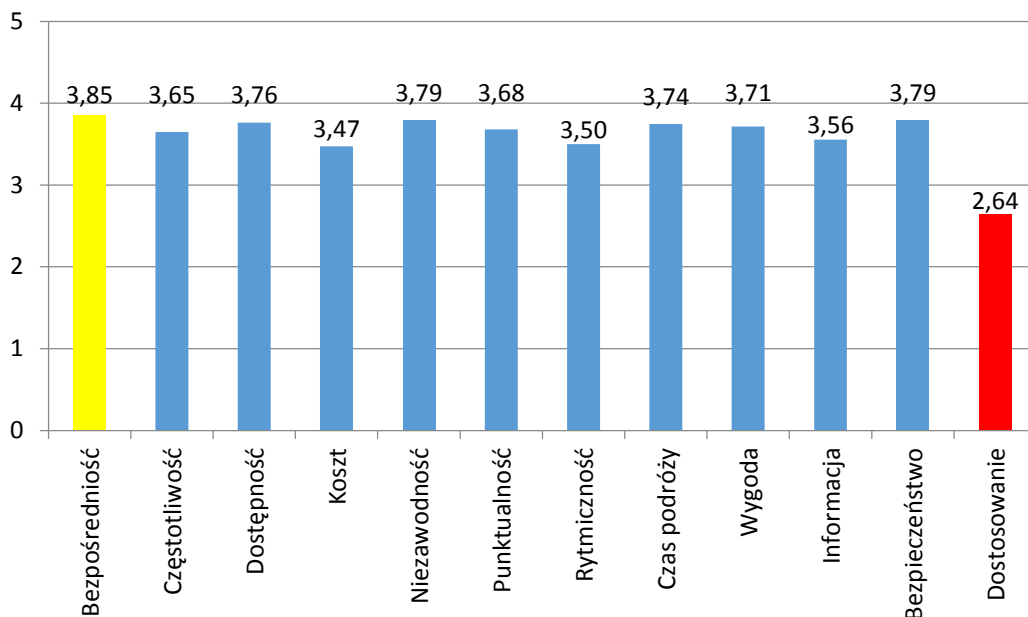


**Wykres 28. Pytanie 8. Proszę określić istotność poszczególnych postulatów transportowych.**  
W poniższej tabeli proszę określić istotność każdego postulatu w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza nieistotny, a 5 oznacza bardzo istotny

*Źródło: opracowanie własne*

Średnia ocen każdego z postulatów transportowych jest bardzo zbliżona, ponieważ zawiera się między 4,62 a 4,77. Ankietowani odpowiedzieli, że **najmniej istotnym postulatem transportowym jest rytmiczność, zaś najbardziej istotnym jest czas podróży.**

Pytanie dziewiąte skierowane było tylko do osób korzystających z autobusów MKS Dębica i dotyczyło oceny jakości wykonywanych usług przewozowych wykonywanych przez MKS. Podobnie jak w poprzednim pytaniu, ankietowani odpowiadali, dysponując ocenami w skali od 1 do 5, gdzie 1 to bardzo źle, a 5 - bardzo dobrze. Na poniższym wykresie przedstawiono średnie oceny każdego z postulatów; dodatkowo kolorem żółtym oznaczono postulat najlepiej oceniony, zaś czerwonym postulat najgorzej oceniony.



Wykres 29. Pytanie 9. Proszę ocenić jakość usług MKS Dębica. W poniższej tabeli proszę ocenić jakość realizacji każdego postulatu w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza bardzo źle, a 5 - bardzo dobrze.

Źródło: opracowanie własne

Najlepiej ocenionym postulatem została bezpośredniość, która otrzymała średnią ocenę 3,85. Niewiele niżej pozytywnie ocenione postulaty to niezawodność oraz bezpieczeństwo - oba te postulaty otrzymały średnią ocenę 3,79.

Zdecydowanie najniższą ocenę otrzymało dostosowanie pojazdów MKS Dębica do przewozu osób niepełnosprawnych, które otrzymało średnią ocenę 2,64.

Odpowiedzi w ostatnim pytaniu pokazują, które aspekty oferty przewozowej należy przede wszystkim poprawić, aby polepszyć ogólny odbiór komunikacji miejskiej.



## 6 Przewidywane finansowanie usług przewozowych



## 6.1 Źródła i formy finansowania usług przewozowych na obszarze DROF

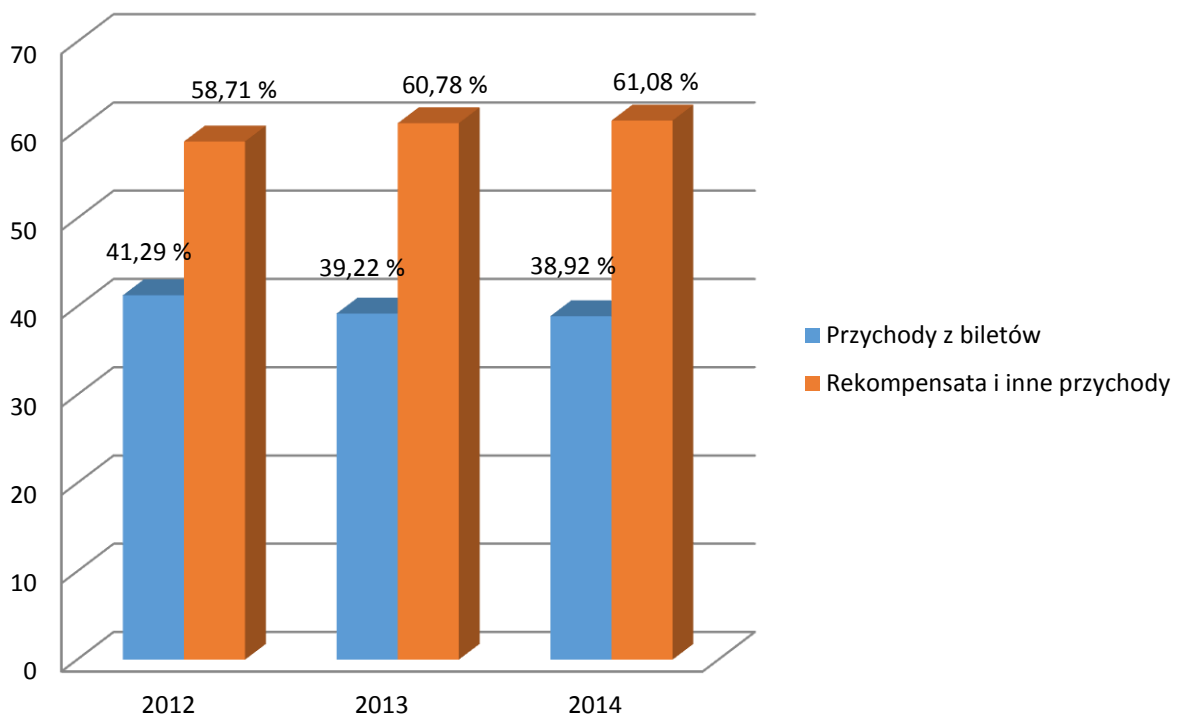
Miejska Komunikacja Samochodowa Sp. z o.o. w Dębicy, która jest operatorem transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na obszarze DROF finansowana jest z trzech źródeł:

- przychodów uzyskiwanych bezpośrednio ze sprzedaży biletów,
- rekompensaty otrzymywanej od Gminy Miasta Dębicy,
- innych przychodów uzyskiwanych przez MKS Dębica z tytułu prowadzonej działalności.

Zgodnie z umową o świadczenie usług publicznych zawartą pomiędzy Gminą Miastem Dębica a Miejską Komunikacją Samochodową Sp. z o.o. w Dębicy, która obowiązuje do dnia 1 stycznia 2019 roku, MKS Dębica otrzymuje rekompensatę na pokrycie kosztu jednostkowego i ilości zrealizowanych wozokilometrów; rekompensata ta pomniejszana jest o wysokość przychodów uzyskanych ze sprzedaży biletów oraz innych przychodów bezpośrednio wygenerowanych podczas świadczenia usług przewozowych.

W 2012 roku dochód ze sprzedaży biletów pokrywał 41,29% kosztów MKS, pozostałe 58,71% obejmowała rekompensata i inne przychody finansowe. W roku 2013 dochód ze sprzedaży biletów to 39,22%, a pozostałe 60,78% kosztów pokrywała rekompensata i inne przychody. Natomiast w roku 2014 dochód ze sprzedaży biletów wyniósł 38,92% a pozostałe 61,78% stanowiła kwota rekompensaty i innych przychodów.

Wykres 30. Udział przychodów ze sprzedaży biletów i rekompensaty w ogólnym przychodzie MKS Dębica w roku 2012, 2013 i 2014



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych od MKS Dębica



Przy wyliczeniu należnej rekompensaty uwzględniane są następujące koszty, które ponoszone są przez MKS Dębica:

- koszty bezpośrednio i pośrednio tworzące tzw. techniczny koszt wytworzenia, czyli:
  - amortyzacja,
  - ubezpieczenia,
  - paliwo,
  - materiały eksploatacyjne,
  - wynagrodzenia i pochodne,
  - obsługa techniczna,
  - naprawy i remonty pojazdów,
  - podatki i opłaty,
  - utrzymanie i korzystanie z niezbędnej infrastruktury technicznej,
  - wyposażenie pojazdów,
  - realizacja usługi przewozowej według założonych norm jakości,
  - koszty wydziałowe,
  - pozostałe koszty;
- koszty ogólnozakładowe, zarządu, rozliczane według rozdzielnika kosztów;
- koszty finansowe.

Planuje się, iż w przyszłości zostaną utrzymane zasady pokrywania kosztów związanych z organizacją i świadczeniem usług przewozowych na obszarze DROF na zasadach obowiązujących obecnie.

Publiczny transport zbiorowy na obszarze DROF pełni ważną funkcję społeczną na rzecz mieszkańców, dlatego podejmowane będą starania, aby w kolejnych latach udział wydatków na transport publiczny nie uległ zmniejszeniu.



## **7 Zasady organizacji rynku przewozów na obszarze DROF**





## **7.1 Gmina Miasto Dębica jako organizator publicznego transportu zbiorowego**

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zdefiniowała pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego jako właściwą jednostkę samorządu terytorialnego, albo ministra właściwego do spraw transportu zapewniającego funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Burmistrz miasta Dębicy działający poprzez Biuro Organizatora Transportu Zbiorowego Urzędu Miejskiego w Dębicy jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w miejskich (gminnych) przewozach pasażerskich, która obejmuje linie komunikacyjne na terenie Dębicko - Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego.

Do zadań organizatora należy między innymi planowanie, organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Na podstawie zawartych porozumień międzygminnych miastu Dębica przekazane zostały zadania w zakresie obsługi linii komunikacyjnych na terenie między innymi gmin wchodzących w skład Dębicko - Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego.

### **7.1.1 Realizacja funkcji organizatorskich**

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje na czym polega organizowanie publicznego transportu zbiorowego. Funkcje organizatora są realizowane przez Urząd Miasta w Dębicy. Są to:

- badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
- zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
  - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
  - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
  - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
  - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
  - systemu informacji dla pasażera,
- ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora,
- określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych, dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów,
- przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,



- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984r. - Prawo przewozowe (j.t: Dz. U. z 2012 r. poz.1173 z późn. zm.), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalenie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, czyli zadań związanych z podjęciem niezbędnych środków, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej mającej na celu wyłonienie operatora publicznego transportu zbiorowego lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wskazane w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 informacje.

Na podstawie analizy funkcji organizatorskich w tabeli poniżej przypisano każdą z powyższych funkcji podmiotom odpowiedzialnym w mieście Dębica za ich realizację.

**Tabela 19. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym**

Funkcje organizatorskie	Podmioty realizujące
badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	Biuro Organizatora Transportu Zbiorowego Urząd Miejski w Dębicy
podejmowanie działań zmierzających do realizacji niniejszego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu	Biuro Organizatora Transportu Zbiorowego Urząd Miejski w Dębicy / MKS Dębica
zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,</li> <li>▪ korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,</li> <li>▪ funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,</li> <li>▪ funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,</li> <li>▪ systemu informacji dla pasażera,</li> </ul>	Biuro Organizatora Transportu Zbiorowego Urząd Miejski w Dębicy / MKS Dębica
ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora,	Rada Miejska Dębicy



Funkcje organizatorskie	Podmioty realizujące
określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych, dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów,	Zarządcy dróg
przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,	Biuro Organizatora Transportu Zbiorowego Urząd Miejski w Dębicy
zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,	Burmistrz Dębicy
ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.8), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,	Biuro Organizatora Transportu Zbiorowego Urząd Miejski w Dębicy
ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,	Biuro Organizatora Transportu Zbiorowego Urząd Miejski w Dębicy / MKS Dębica
wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, czyli zadań związanych z podjęciem niezbędnych środków, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej mającej na celu wyłonienie operatora publicznego transportu zbiorowego lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wskazane w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 informacje.	Biuro Organizatora Transportu Zbiorowego Urząd Miejski w Dębicy

Źródło: opracowanie własne

## 7.2 Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym określa sposób wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z definicją zawartą w wyżej wspomnianej ustawie, operatorem publicznego transportu zbiorowego jest samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.



Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że operator publicznego transportu zbiorowego może zostać wybrany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z Ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, Nr 161, poz. 1078 i Nr 182, poz. 1228), albo
- w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz.U. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.), albo
- w trybach bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
  - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo tzw. podmiotowi wewnętrznemu, w rozumieniu Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołanego do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
  - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo jeśli średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie, lub
  - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat. Wymagania techniczne i użytkowe dotyczące taboru (będące elementem specyfikacji istotnych warunków zamówienia), którym musi dysponować operator, będą uzasadnione faktycznymi potrzebami i współczesnymi standardami w tym zakresie, jak również możliwościami finansowymi miasta Dębica jako organizatora publicznego transportu zbiorowego na obszarze DROF.

Obecnie operatorem wewnętrznym świadczącym usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego jest Miejska Komunikacja Samochodowa w Dębicy Spółka z o. o.

Po wygaśnięciu umowy zawartej z obecnym operatorem nie planuje się zmiany trybu wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego. Operator będzie nadal wybierany w trybie bezprzetargowym, czyli w drodze bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, co jest równoznaczne z powierzeniem tychże usług i ich rozliczaniem na zasadach rekompensaty.



## **8 Pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na obszarze DROF**



## 8.1 Wizja pożądanego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na obszarze DROF

Troska o środowisko naturalne, ułatwiony dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego, zwiększona dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej, sprawna, łatwa do zrozumienia sieć komunikacyjna dostosowana do potrzeb przewozowych to standard pożądaný przez wszystkich beneficjentów komunikacji publicznej na obszarze DROF, która swoją nowoczesnością, innowacyjnością i przystępnością może pozyskiwać nowych pasażerów.

## 8.2 Realizacja postulatów przewozowych

Poprzez swoje działania miasto Dębica, jako organizator publicznego transportu zbiorowego na obszarze DROF, nieustannie dąży zarówno na etapie organizowania, jak i na etapie zarządzania oraz planowania, do zapewnienia możliwie najwyższego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej i najbardziej odpowiadającego oczekiwaniom mieszkańców Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego.

Planuje się podejmowanie działań mających na celu wzrost zaufania społecznego do usług komunikacji miejskiej przede wszystkim dzięki systematycznemu podnoszeniu ich jakości.

W tabeli poniżej zostały przedstawione działania, które planuje się zrealizować na obszarze DROF w celu podwyższenia standardu dostępnych usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej poprzez wzrost jakości wyrażony realizacją postulatów przewozowych, czyli dostosowaniem oferty przewozowej do potrzeb obecnych i potencjalnych pasażerów.

**Tabela 20. Realizacja postulatów transportowych**

Postulat	Działania mające na celu realizację postulatu
<b>Bezpośredniość</b>	Ciągłe monitorowanie poprzez bieżące zbieranie opinii z największych generatorów ruchu (zakładów pracy i szkół oraz cykliczne, np. roczne przeprowadzanie badań napełnień autobusów w celu optymalizacji przebiegu sieci komunikacyjnej, w tym tworzenia, w sytuacjach realnych potrzeb mieszkańców, połączeń bezpośrednich).
	Zapewnianie bezpośrednich połączeń osiedli mieszkaniowych, nowych miejscowości z centrum miast / gmin DROF.
	W przypadku, gdy postulat bezpośredniości, z przestANEK ekonomicznych, nie może być zapewniony - zapewnienie dogodnego systemu przesiadkowego.
<b>Częstotliwość</b>	Zapewnienie podaży usług komunikacji użyteczności publicznej w zakresie częstotliwości odpowiadającej popytowi na te usługi.
	W przypadku wyraźnego spadku liczby pasażerów na poszczególnych kursach, w pierwszej kolejności zmniejszenie wielkości taboru obsługującego kurs, a dopiero później ewentualne zawieszanie kursów.
<b>Dostępność</b>	Wzrost dostępności do publicznego transportu zbiorowego poprzez modernizację



	<p>oraz rozbudowę infrastruktury transportowej dedykowanej w szczególności dla publicznego transportu zbiorowego.</p> <p>Zapewnienie dostępu do przystanków poprzez lokalizowanie ich możliwie blisko generatorów ruchu.</p> <p>Eliminacja barier na drodze dojścia do/z przystanków, np. niedostatecznej liczby przejść dla pieszych.</p> <p>Umożliwianie odbywania podróży komunikacją miejską w systemach:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bike&amp;Ride</li> <li>• Kiss&amp;Ride</li> <li>• Park&amp;Ride</li> </ul> <p>Obejmowanie usługami publicznego transportu zbiorowego nowopowstających skupisk ludności i generatorów ruchu.</p>
<b>Niezawodność</b>	<p>Dążenie do utrzymania jak największego wskaźnika niezawodności taboru poprzez wymianę taboru na nowocześniejszy - niewystuszony i/lub nowy i tym samym mniej awaryjny.</p>
<b>Koszt</b>	<p>Możliwie relatywnie niski koszt biletów.</p> <p>Wzrost ilości podróży odbywanych na podstawie biletów okresowych jako efekt przedstawienia mieszkańcom oferty przewozowej dostosowanej do ich potrzeb - komunikacja zbiorowa mająca szansę na stanie się realną alternatywą dla transportu indywidualnego.</p> <p>Analiza możliwości i zasadności wprowadzenia nowych typów biletów umożliwiających realizację podróży wymagających przesiadania się.</p>
<b>Prędkość</b>	<p>Wzrost prędkości podróży poprzez podjęcie działań mających na celu poprawienie płynności ruchu w Dębicko-Ropczyckim Obszarze Funkcjonalnym oraz zastosowanie rozwiązań z zakresu inżynierii ruchu zapewniających priorytety dla publicznego transportu zbiorowego.</p>
<b>Punktualność</b>	<p>Wzrost punktualności kursowania autobusów MKS Dębica.</p> <p>Eliminacja odjazdów przed czasem oraz ograniczenie odjazdów po czasie.</p> <p>Dostosowywanie rozkładu jazdy do rzeczywistego czasu przejazdu pomiędzy kolejnymi przystankami komunikacyjnymi poprzez przeprowadzenie badań mających na celu ustalenie realnych czasów przejazdu pomiędzy poszczególnymi przystankami komunikacyjnymi z uwzględnieniem pory i rodzaju dnia tygodnia.</p>
<b>Wygoda</b>	<p>Poprawa standardu infrastruktury przystankowej w celu stworzenia warunków umożliwiających komfortowe i bezpieczne oczekiwanie na przystankach poprzez instalację wiat i miejsc siedzących na wybranych przystankach komunikacyjnych oraz objęcie przystanków komunikacyjnych systemem monitoringu miejskiego.</p> <p>Poprawa standardu taboru poprzez jego sukcesywną wymianę na tabor nowy, posiadający aktualnie najwyższe normy emisji spalin EURO oraz wyposażony we współczesne elementy w zakresie komfortu podróżowania.</p> <p>Poprawa standardu oczekiwania na przystanku poprzez wdrożenie na wybranych przystankach systemu dynamicznej informacji pasażerskiej.</p>

*Źródło: opracowanie własne*



### 8.3 Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska naturalnego

Zagrożeniem ze strony systemu transportowego, przede wszystkim drogowego, na terenie Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego jest generowanie hałasu oraz emisja gazów i pyłów. Istotne jest również zagrożenie wynikające z transportu materiałów niebezpiecznych. Stan klimatu akustycznego na terenie obszaru jest niepokojący i stanowi duże zagrożenie dla środowiska naturalnego.

Istotny problem na terenie opisywanego obszaru stanowią także zanieczyszczenia pochodzące ze źródeł komunikacyjnych. W przypadku emisji komunikacyjnej źródła emisji znajdują się na wysokości kilkunastu bądź kilkudziesięciu centymetrów nad ziemią, co stanowi niekorzystne warunki rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń. Wysoka szkodliwość emitowanych zanieczyszczeń pochodzi z emisji spalin.

W celu ograniczenia presji, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, planowane jest wspieranie takich rozwiązań z zakresu organizacji transportu oraz szeroko rozumianej techniki i technologii, które mają pozytywny wpływ na zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska naturalnego i ograniczenie poziomu emitowanego hałasu. Kluczowe znaczenie ma między innymi proces dostosowywania stanu infrastruktury drogowej do obowiązujących regulacji i trendów unijnych i krajowych standardów oraz wymogów ekologicznych poprzez jej rozbudowę i modernizację. Istotne z punktu widzenia aspektu ochrony środowiska naturalnego są działania mające na celu sukcesywne, regularne wymienianie taboru przez operatora, także poprzez wycofywanie z ruchu pojazdów spełniających najniższe z norm emisji spalin.

Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność.

Standardy te regulują emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- tlenków azotu (NO<sub>x</sub>)
- węglowodorów (HC)
- tlenków węgla (CO)
- cząstek stałych.

W poniższej tabeli zaprezentowano normy emisji zanieczyszczeń dla silników wysokoprężnych montowanych w autobusach.

**Tabela 21. Normy zanieczyszczeń**

Norma	Emisja w g/kWh			
	Tlenek węgla (CO)	Węglowodory (HC)	Tlenki azotu (NO <sub>x</sub> )	Cząstki stałe (PM)
EURO 1	4,5	1,1	8,0	0,612
EURO 2	4,0	1,1	7,0	0,250
EURO 3	2,1	0,66	5,0	0,100





EURO 4	1,5	0,46	3,5	0,020
EURO 5	1,5	0,46	2,0	0,020
EEV	1,0	0,25	2,0	0,020
EURO 6	1,5	0,13	0,4	0,010

Źródło: opracowanie własne

Od stycznia 2014 roku powszechnie obowiązującą normą emisji spalin w nowych autobusach jest obecnie najwyższa norma EURO 6.

Wymiana taboru, oprócz poprawy stanu bezpieczeństwa, komfortu podróży i obniżenia wielkości zanieczyszczeń powietrza oraz gleby, wpłynie na zmniejszenie poziomu hałasu emitowanego przez autobusy.

Problem poziomu dopuszczalnej emisji spalin w wybranych strefach ośrodków miejskich jest coraz częściej normowany przez regulacje unijne. Kraje Europy zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu tworzone są specjalne strefy obejmujące obszary śródmiejskie, do których możliwość wjazdu mają wyłącznie pojazdy spełniające odpowiednio wysokie normy EURO. Do innych proekologicznych rozwiązań mających zastosowanie w taborze eksploatowanym przez operatorów publicznego transportu zbiorowego jest między innymi wykorzystywanie taboru napędzanego udoskonalonymi formami paliw, np. gazem ziemnym czy biopaliwami lub też zasilanego energią elektryczną. Stosuje się również formy pośrednie (mieszane) - hybrydowe. Komisja Europejska w tzw. Białej Księdze wyznaczyła państwom członkowskim cel wyeliminowania połowy autobusów spalinowych w transporcie miejskim do 2030 roku i wszystkich autobusów tego typu do 2050 roku.

Dlatego w przyszłości konieczne będzie jak najszybsze zaprzestanie eksploatacji autobusów spełniających najniższe normy EURO1 i EURO2 oraz wprowadzenie do eksploatacji w opisywanym obszarze pojazdów o napędzie innym niż paliwa konwencjonalne, takie jak dziś powszechnie stosowana ropa w silnikach diesla.

#### **8.4 Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej**

Dostępność infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia do najbliższego przystanku komunikacyjnego. W warunkach polskich za strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego uznaje się obszar o promieniu 500-1000 m, co w przeliczeniu odpowiada czasowi dojścia rzędu 6 do 12 minut zakładając, iż średnia szybkość poruszania się pieszego wynosi ok. 5 km/h.

Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy od odległości i struktury urbanistycznej otoczenia przystanku komunikacyjnego oraz strat czasowych związanych m.in. z pokonywaniem przez pieszych miejsc kolizji potoków ruchu pieszych z potokami ruchu samochodowego lub różnic wysokości, w tym schodów, dlatego na obszarach miast strefa



oddziaływania poszczególnego przystanku komunikacyjnego mierzona odległością jest mniejsza.<sup>1</sup>

W celu zwiększenia dostępności do komunikacji zbiorowej na obszarze DROF planuje się w trakcie remontów ciągów komunikacyjnych, przenoszenie przystanków możliwie blisko generatorów ruchu.

## **8.5 Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego**

Przejazd osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej transportem zbiorowym może odbywać się za pomocą:

1. przewozów regularnych specjalnych (zdefiniowanych przez Ustawę o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 r.),
2. przewozów ogólnodostępnych, czyli przewozów użyteczności publicznej oraz przewozów komercyjnych.

Organizator publicznego transportu zbiorowego, jakim jest miasto Dębica, dąży do dostosowania przewozów pasażerskich do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. W ramach tych działań planuje się podjęcie działań w zakresie:

- 1) przystanków komunikacyjnych,
- 2) taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej,
- 3) informacji dostępnej dla pasażerów.

### **8.5.1 Standard w zakresie przystanków komunikacyjnych**

Na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględnia się potrzeby osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Przy budowie, remoncie, modernizacji bądź przebudowie infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących, na obszarze DROF planowana jest eliminacja wszelkich typów barier: na drodze dojścia do przystanku komunikacyjnego i w miejscach przekraczania ciągów komunikacyjnych oraz lokowania samych przystanków komunikacyjnych możliwie blisko generatorów ruchu. Planuje się ponadto:

- 1) lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej w obszarze ciągów pieszych,
- 2) dostosowywanie wysokości peronów do poziomu podłogi taboru niskopodłogowego,
- 3) umożliwienie, poprzez konstrukcję przystanku, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej.

---

<sup>1</sup> Bartosz Majewski, Michał Beim, *Dostępność komunikacji publicznej w Poznaniu* [w:] Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, seria „Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna” nr 3 (2008)



### 8.5.2 Standard w zakresie taboru

W zakresie taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego planuje się dążyć do takiej jego wymiany, aby był on w pełni dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Szczególne znaczenie mają parametry taboru w zakresie:

- 1) poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskopodłogowego (pożądane są pojazdy ze 100% niską podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz),
- 2) wyposażenia autobusów w tzw. „przyklęk”,
- 3) wyposażenia pojazdów w ruchomą platformę ułatwiającą wjazd i wyjazd wózka inwalidzkiego,
- 4) zapewnienia specjalnego miejsca przeznaczonego dla wózka inwalidzkiego,
- 5) instalacji urządzeń sygnalizacyjnych dla pasażerów,
- 6) odpowiedniej liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości i rozmieszczenia,
- 7) dostępności informacji wizualnej dostosowanej do potrzeb osób niedostyszących oraz informacji głosowej dla osób niedowidzących.

### 8.5.3 Standard w zakresie informacji pasażerskiej

Z punktu widzenia osób niepełnosprawnych o obniżonej zdolności poznawczo-sensorycznej szczególnie ważnymi elementami informacji są:

- 1) informacja dźwiękowa - pozwalająca osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować następny przystanek w czasie podróży autobusem oraz przystanek, na którym pojazd się aktualnie znajduje,
- 2) informacja wizualna ułatwiająca podróż osobom niedostyszącym.

Wszystkie wymienione powyżej czynniki pozytywnie wpływają na standard usług w zakresie obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. Ponadto podwyższają one pozytywną ocenę komunikacji zbiorowej także wśród pasażerów pełnosprawnych.

Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu ilości podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często, z racji wieku i stanu zdrowia, nie mogą podróżować samodzielnie komunikacją zindywidualizowaną, dlatego wybierają komunikację zbiorową. Standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej jest dla tej grupy pasażerów szczególnie ważnym aspektem.



## **9 Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera na obszarze DROF**



Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2012 r., poz. 451) określa:

- treść rozkładów jazdy,
- tryb zatwierdzania rozkładów jazdy,
- sposób i terminy ogłaszania oraz aktualizacji rozkładów jazdy,
- warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości.

Gminy mają obowiązek zamieszczania rozkładów jazdy na przystankach lub dworcach, których są właścicielem. W zamian za udostępnienie informacji o ofercie przewoźnika, gminy mają prawo do pobierania opłat ustalonych w umowach.

**Obecnie sposób organizowania systemu informacji dla pasażera na obszarze DROF obejmuje udostępnienie informacji w zakresie:**

- godzin przyjazdów lub odjazdów środków transportu (rozkładów jazdy),
- dynamicznej informacji o najbliższych odjazdach (na 4 przystankach),
- wyszukiwania połączeń,
- obowiązujących opłat za przejazd,
- obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- regulaminu przewozu osób.

W najbliższym czasie nie przewiduje się w sposób znaczący zmieniać obecnego sposobu organizowania systemu informacji dla pasażera. Planuje się natomiast dbać i dążyć do zwiększania czytelności prezentowanych informacji dla pasażerów oraz rozwijać istniejące rozwiązania. Docelowy kształt systemu informacji dla pasażerów poruszających się komunikacją zbiorową na obszarze DROF zebrany został w poniższej tabeli.

**Tabela 22. Planowany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera**

Część składowa systemu	Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności
Zintegrowana informacja na przystankach	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Rozkłady jazdy na przystankach.</li> <li>2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów na wiatach przystankowych.</li> <li>3) Zastosowanie jednolitego wzoru rozkładów jazdy dla operatorów i przewoźników komunikacji regionalnej korzystających z przystanków publicznego transportu zbiorowego.</li> <li>4) Schematy sieci komunikacyjnej na tablicach umieszczonych na wiatach.</li> <li>5) Zewnętrzny system zapowiedzi głosowej o numerze linii i kierunku docelowym pojazdu podjeżdżającego na przystanek na terenach miejskich.</li> <li>6) Dynamiczna informacja o najbliższych odjazdach i sytuacjach awaryjnych.</li> </ol>



<b>Część składowa systemu</b>	<b>Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności</b>
<b>Informacja w pojazdach</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1) Zewnętrzne tablice kierunkowe (diodowe, ciekłokrystaliczne lub inne).</li><li>2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów.</li><li>3) Wewnętrzne tablice prezentujące pełną trasę przejazdu.</li></ol>
<b>Zintegrowana informacja na stronie internetowej organizatora, dostępna również w telefonach komórkowych (smartfonach) oraz tabletach</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1) Informacja o rozkładach jazdy.</li><li>2) Informacja o opłatach, ulgach, regulaminie przewozów.</li><li>3) Wyszukiwarka połączeń.</li><li>4) Mapy i schematy sieci komunikacyjnej.</li></ol>

*Źródło: opracowanie własne*

System informacji dla pasażera w wyżej zaprezentowanym kształcie zapewni łatwy dostęp do szczegółowych informacji niezbędnych z punktu widzenia podróżnego poruszającego się po obszarze DROF.



# 10 Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze DROF



## 10.1 Informacje wstępne

Punktem wyjścia do planowania kierunków rozwoju i zasad polityki transportowej powinna być obiektywna ocena możliwości gospodarczych (budżetowych) jednostek wchodzących w skład Dębicko - Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego. Skala ograniczeń ekonomicznych wpływa na formułowanie realnych programów rozwojowych w danej dziedzinie życia i funkcjonowania danego ośrodka. Rozwój transportu w miastach i gminach jest procesem ciągłym. Cechuje go wysoka złożoność jako systemu na który składa się wiele czynników zarówno pośrednich, jak i bezpośrednich. Konieczność pogodzenia przeciwstawnych celów w odniesieniu do rozwoju gospodarczego, kwestii ochrony środowiska oraz respektowania postulatów mieszkańców jest dylematem przed jakim stoją wszystkie jednostki samorządu terytorialnego, w tym także te tworzące obszary funkcjonalne.

Organizator publicznego transportu zbiorowego - miasto Dębica wraz innymi jednostkami samorządowymi tworzącymi DROF planuje takie zarządzanie usługami przewozowymi, aby te w pełni zaspokajały potrzeby transportowe mieszkańców związane z lokalnym transportem zbiorowym a także były zgodne z polityką zrównoważonego transportu. Rozwój publicznego transportu zbiorowego będzie zrównoważony dzięki optymalnemu podziałowi zadań przewozowych pomiędzy transport indywidualizowany i zbiorowy (z priorytetem dla transportu zbiorowego). Publiczny transport zbiorowy w DROF pełni i będzie pełnił funkcję społeczną. Nie powinien być jednak wykorzystywany tylko przez osoby nie mogące z racji wieku, stanu zdrowia bądź sytuacji materialnej korzystać z komunikacji indywidualnej.

Dzięki zoptymalizowaniu sieci komunikacyjnej i ciągłej poprawie jakości oferowanych usług przewozowych, publiczny transport zbiorowy stanie się realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Zwiększenie atrakcyjności oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego poprzez modyfikację kształtu sieci komunikacyjnej, koordynowanie rozkładów jazdy w sposób ułatwiający przesiadki na przystankach węzłowych oraz dostosowanie taryfy opłat do potrzeb mieszkańców DROF, przyczyni się do zwiększenia popytu na te usługi poprzez pozyskanie nowych pasażerów.

Wszystkie wprowadzane zmiany zostaną poprzedzone stosownymi badaniami (natężenia ruchu, marketingowymi, itp.) i odpowiednimi analizami. Beneficjentami zwiększenia sprawności funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego będą zarówno pasażerowie, jak i wszyscy użytkownicy systemu transportowego oraz środowisko naturalne. Sieć komunikacyjna uwzględniac będzie potrzeby transportowe powstałe w wyniku oddziaływania nowych generatorów ruchu nakreślonych w planach miejscowych.

Ważnym kierunkiem rozwoju jest modernizacja systemu sprzedaży biletów autobusowych i wprowadzenie biletów elektronicznych. Zastąpienie tradycyjnej metody sprzedaży biletów u kierowcy poprzez montaż biletomatów stacjonarnych oraz mobilnych w autobusie. Rozwiązanie takie powoduje usprawnienie zakupu biletów przez użytkowników komunikacji miejskiej. Jest to udogodnienie zarówno dla pasażerów, jak i dla przewoźnika.

Równolegle, dzięki wymianie taboru na nowy, nowoczesny i przyjazny dla pasażerów oraz środowiska naturalnego wzrośnie standard jakości oferowanych usług.





## 10.2 Promocja usług transportu miejskiego

Promocja, obok ceny usługi i jej rozpowszechnienia, jest jednym z głównych elementów kształtujących popyt. Podstawowym celem promocji jest pozyskanie konsumentów. Promocja jest pozacenową formą konkurencyjności, powinna zwiększać wiedzę o przedsiębiorstwie oraz o ofercie, którą posiada. Miasto Dębica oraz gminy z którymi miasto ma zawarte porozumienia dotyczące organizacji publicznego transportu zbiorowego planują promować transport zbiorowy poprzez informowanie, przekonywanie i wpływanie na decyzje dotyczące wyboru rodzaju środka transportu za pomocą następujących narzędzi:

- reklamy w lokalnych środkach masowego przekazu,
- wspieraniu akcji społecznych promujących transport zbiorowy.

Działania promocyjne publicznego transportu i zmiany w transporcie publicznym powinny być realizowane jednocześnie i w ścisłej korelacji ze sobą.

## 10.3 Programy edukacyjne dla dzieci i młodzieży jako forma promocji usług transportu miejskiego

Oprócz działań promujących komunikację zbiorową wśród dorosłych mieszkańców, członkowie DROF rozważą możliwość realizacji programów edukacyjnych wśród dzieci i młodzieży. Grupą docelową objętą programem edukacyjnym powinny zostać dzieci i młodzież w wieku 7-18 lat, do których kierowane będą bezpośrednie działania edukacyjne. Programy powinny mieć charakter cykliczny, z czynnym udziałem ekspertów, urzędników oraz młodzieży. Programy mogą być realizowane w formie:

- spotkań,
- seminariów,
- wykładów,
- dyskusji,
- zadań do wykonania,
- wycieczek edukacyjnych,
- konkursów z nagrodami.

Programy edukacyjne kieruje się bezpośrednio do dzieci i młodzieży, ale pośrednio także do ich rodzin, przyjaciół i znajomych.



## 10.4 Współczesne rozwiązania stosowane w publicznym transporcie zbiorowym

Nowoczesne rozwiązania dają nowe możliwości i mają pozytywny wpływ na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego, a tym samym podwyższają standard oferowanych usług w publicznym transporcie zbiorowym.

Współczesne rozwiązania, takie jak: bilet elektroniczny, system wewnętrznego monitorowania pojazdów, system informacji pasażerskiej dostępny przez urządzenia mobilne czy interaktywna mapa z rozkładem jazdy dostępna w Internecie świadczą o innowacyjnym podejściu organizatora i operatora publicznego transportu zbiorowego do realizowanych zadań.

### 10.4.1 Rozwiązania z zakresu informacji pasażerskiej i reklamy

#### *Mobilny, wieloobszarowy system informacji pasażerskiej*

Internet stał się jednym z głównych źródeł informacji, a nowoczesne komputery i telefony komórkowe (w tym urządzenia mobilne) stały się nieodzownym elementem życia większości społeczeństwa. Publiczny transport zbiorowy może wykorzystywać zalety wyżej wymienionych poprzez udostępnianie w Internecie informacji ułatwiających planowanie podróży.

Istnieje wiele serwisów internetowych oraz aplikacji dedykowanych urządzeniom mobilnym (smartfony, tablety, itp.) pozwalających na szczegółowe zaplanowanie podróży, np. platforma [www.jakdojade.pl](http://www.jakdojade.pl) czy możliwość prezentowania rozkładów jazdy w obecnie najpopularniejszym serwisie mapowym - Google Maps. Część z dostępnych narzędzi oferuje dane aktualizowane w czasie rzeczywistym.

Organizator transportu zbiorowego na obszarze DROF będzie regularnie udostępniał aktualne dane rozkładowe najpopularniejszym wśród internautów i użytkowników urządzeń mobilnych serwiom zbierającym i prezentującym je.

#### *Systemy prezentacji treści reklamowych*

Obecnie, obok instalowanych w autobusach ekranów LCD, wprowadza się nowe formy prezentacji treści reklamowych. Popularnym sposobem reklam jest przesuwaną się w formie poziomej reklama na wyświetlaczu LCD wewnątrz pojazdu lub zamontowany na tylnej szybie pojazdu, np. wyświetlacz LCD o odpowiedniej wielkości tak, aby był czytelny dla użytkowników ruchu drogowego, np. reklama stacji paliw i promocyjnych cen.

#### *System dynamicznej informacji pasażerskiej*

System dynamicznej informacji pasażerskiej to system tablic informacyjnych umieszczonych przede wszystkim w obrębie przystanków komunikacyjnych oraz węzłów przesiadkowych mający na celu informowanie pasażerów o:

- rzeczywistych czasach przyjazdu autobusu, a w szczególności o opóźnieniach w stosunku do rozkładu jazdy,
- bieżącym rozkładzie jazdy autobusów i o innych zdarzeniach w ruchu autobusów,
- w zakresie innych komunikatów związanych z bezpieczeństwem pasażerów.



System dynamicznej informacji pasażerskiej wymaga zamontowania w pojazdach realizujących przewozy na sieci komunikacyjnej modułów GPS oraz stworzenia specjalnego systemu informatycznego zarządzającego całym systemem.

### ***System identyfikacji wizualnej***

W miastach Europy zachodniej ogromną wagę przywiązuje się do czytelności sposobu prezentacji danych. Środki komunikacji miejskiej wyposażone są w specjalne tablice informujące o przebiegu trasy czy możliwości zrealizowania przesiadki na kolejnych przystankach. Schematy sieci komunikacyjnych i tabliczki z rozkładami jazdy są ujednoczone i przejrzyste. Systemy projektowane są tak, aby były estetyczne i spójne.

### ***System powiadomień głosowych w autobusach***

System powiadomień głosowych polega na emisji informacji dźwiękowej o przystanku komunikacyjnym, następnym przystanku, możliwości zrealizowania przesiadki czy momencie zamykania drzwi pojazdu.

### ***System monitoringu w pojazdach komunikacji miejskiej***

Coraz częściej powszechne staje się montowanie monitoringu w pojazdach komunikacji miejskiej. Poprzez monitorowanie wnętrza pojazdu wzrasta bezpieczeństwo podróżnych, a także komfort podróży, ponieważ autobusy wyposażone w takie systemy rzadziej niż autobusy nie wyposażone w system monitoringu są niszczone przez wandalów. Dzięki temu, że monitoring może być czynny 24h, pojazd komunikacji miejskiej, jest chroniony całą dobę. Podczas pory wieczornej w kamerach automatycznie uruchamia się system podczerwieni, a wszystko to odbywa się przy niskim poborze prądu. Nowoczesne dyski twarde systemów monitoringu pozwalają na ciągłe nagrywanie i archiwizowanie obrazu przez 7 dni w tygodniu.

## **10.4.2 Rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu**

### ***Przystanki komunikacyjne***

W obszarze przystanków komunikacyjnych planuje się takie dobieranie wysokości krawędzi peronowych, aby różnice pomiędzy poziomem podłogi w pojeździe i poziomem krawędzi peronowej były możliwie najmniejsze. Beneficjentami takiego rozwiązania są w szczególności osoby niepełnosprawne i o ograniczonej zdolności ruchowej, osoby starsze czy osoby prowadzące wózki dziecięce. Eliminacja możliwie dużej ilości progów jest kosztowna, ale przynosi wymierne efekty i zwiększa dostępność komunikacji publicznej.

Planuje się ponadto budowanie betonowych (anty)zatk, bardziej wytrzymałych od konstrukcji o nawierzchni asfaltowej. Wyższy koszt budowy zatoki betonowej jest rekompensowany większą żywotnością nawierzchni betonowych niż asfaltowych.

W celu uspokojenia ruchu na drogach wąskich, promocji transportu zbiorowego oraz racjonalnego wykorzystywania przestrzeni miejskiej, w krajach Europy zachodniej rozszerza się trend budowy tzw. antyzatk w miejscu zatok autobusowych. Zaoszczędzone w wyniku zwężenia jezdni i skrócenia długości zatoki miejsce wykorzystuje się w celu poszerzenia chodnika, stworzenia punktu B+R lub P+R.



### 10.4.3 Rozwiązania z zakresu integracji różnych środków transportu

#### **Systemy B+R, K+R, P+R**

Systemy Bike&Ride, Kiss&Ride oraz Park&Ride integrują między sobą różne środki transportu: transport rowerowy, samochodowy i zbiorowy.

W systemie B+R (Bike&Ride - zaparkuj rower i jedź) łączy się parking rowerowy z przystankiem komunikacyjnym.

System K+R (Kiss&Ride - pociągnij i jedź) polega na wysadzeniu na/odebraniu z przystanku komunikacyjnego pasażera przez kierowcę samochodu.

W systemie P+R (Park&Ride - parkuj i jedź) podróżny zostawia samochód na parkingu zlokalizowanym najczęściej na obrzeżu miasta lub strefy centralnej miasta przy przystanku komunikacyjnym i kontynuuje podróż środkami transportu zbiorowego.



## 11 Planowana sieć komunikacyjna na obszarze DROF



### **11.1 Planowana sieć komunikacyjna na obszarze DROF**

Obecna oferta przewozowa dostępna na obszarze DROF uwzględnia podstawowe potrzeby mieszkańców obszaru objętego niniejszym planem transportowym. Planowana sieć komunikacyjna o charakterze użyteczności publicznej wynika w dużej mierze z sieci aktualnej, wzbogaconej o zmiany wynikające z planowanego podpisania nowego porozumienia maista Dębica z gminą Ropczyce.

Kształt sieci oraz parametry obsługi istniejących linii będą się zmieniały przy uwzględnieniu nowych potrzeb transportowych, zmian kierunków i natężeń ruchu związanych przede wszystkim z:

- kierunkami rozwoju przestrzennego miast i gmin członków DROF,
- zmianami liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia członków DROF,
- zmianami społeczno-gospodarczymi zachodzącymi na obszarze DROF.

Szczegóły dotyczące oferty komunikacyjnej (przebieg linii w ramach sieci, częstotliwości, liczba kursów), ze względu na konieczność zachowania elastyczności decyzyjnej, pozostawia się do działań bieżących organizatora transportu na obszarze DROF, z możliwością zmian parametrów na bieżąco stosownie do możliwości i potrzeb. Pozwala to na szybkie reagowanie bez konieczności uchwalania zmian w niniejszym planie transportowym.

### **11.2 Planowane węzły przesiadkowe na obszarze DROF**

Planowana sieć komunikacyjna na obszarze DROF ogniskuje się w mieście Dębica i w nim przewidziano trzy węzły przesiadkowe:

- Dworzec PKP,
- Krakowska Klasztor,
- Rzeszowska Syrenka.

Dworzec PKP obejmuje przystanki komunikacji miejskiej Dworzec PKP i Słoneczna PKP, a także dworzec kolejowy i autobusowy. Węzeł ten umożliwia przesiadkę między większością linii autobusowych, a także między różnymi gałęziami transportu. Pozostałe dwa węzły są węzłami jednokierunkowymi - umożliwiającymi dogodną przesiadkę między liniami komunikacji miejskiej kursującymi ulicą Krakowską i Rzeszowską w kierunku wschodnim lub zachodnim. Ze względu na dużą odległość między tymi przystankami w chwili obecnej nie jest możliwe połączenie obu przystanków (kierunków) w jeden węzeł.

### **11.3 Infrastruktura przystankowa na obszarze DROF**

Planuje się podjęcie przez wszystkie jednostki wchodzące w skład DROF uchwał w sprawie ustalenia przystanków komunikacyjnych udostępnianych dla przewoźników i operatorów. Dla przewoźników prywatnych planuje się udostępnić przystanki na kordonie poszczególnych miejscowości oraz wybrane przystanki zlokalizowane bezpośrednio przy najważniejszych generatorach ruchu ustalone przez zarządców, operatorom będą



udostępniane wszystkie przystanki zgodnie z rozkładami jazdy ustalonymi przez organizatora.

#### **11.4 Część graficzna - planowana sieć komunikacyjna na obszarze DROF**



**PLANOWANA SIĘĆ KOMUNIKACYJNA**  
DĘBICKO-ROPCZYCKI OBSZAR FUNKCJONALNY







# **12 Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Dębicko - Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego**



Zgodnie z postanowieniami art. 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 roku plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji a następnie aktualizacji.

Obecnie nie sposób przewidzieć, ani wymienić wszystkich możliwych czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o konieczności weryfikacji i aktualizacji niniejszego dokumentu. Z uwagi jednak na teorię i praktykę planowania transportu, przyjmuje się, że w cyklach corocznych dokonywać się będzie weryfikacji zapisów planu transportowego dla Dębicko - Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy jednak pamiętać, że każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia uchwały zmieniającej.



## 13 Spisy tabel, wykresów i map



## 13.1 Spis tabel

Tabela 1. Liczba ludności zamieszkującej obszar DROF w latach 2009 - 2013 .....	11
Tabela 2. Liczba ludności w przedziałach wiekowych w latach 2004 i 2013 .....	12
Tabela 3. Struktura ludności obszaru DROF w wieku przed-, po- i produkcyjnym (2004, 2009 i 2013 rok).....	14
Tabela 4. Stopa bezrobocia w latach 2009-2013 .....	17
Tabela 5. Dochody podatkowe w przeliczeniu na jednego mieszkańca w poszczególnych gminach w 2014 roku .....	21
Tabela 6. Wykaz autostrad oraz dróg krajowych na terenie DROF .....	24
Tabela 7. Wykaz dróg wojewódzkich na terenie objętym planem transportowym .....	25
Tabela 8. Aktualne stałe linie Miejskiej Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o w Dębicy .....	29
Tabela 9. Całkowita praca przewozowa MKS Dębica .....	30
Tabela 10. Zezwolenia wydane przez Starostę Powiatu Dębickiego .....	31
Tabela 11. Zezwolenia wydane przez Starostę Powiatu Ropczycko - Sędziszowskiego .....	33
Tabela 12. Kursy przewoźników autobusowych rozpoczynające się lub kończące na obszarze DROF objętym planem transportowym .....	33
Tabela 13. Wykaz autobusów MKS Dębica .....	35
Tabela 14. Urzędy i instytucje publiczne na obszarze DROF .....	40
Tabela 15. Placówki oświatowe na obszarze DROF .....	41
Tabela 16. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy na obszarze objętym planem .....	44
Tabela 17. Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne i handlowe na obszarze objętym planem .....	45
Tabela 18. Placówki służby zdrowia na obszarze DROF .....	45
Tabela 19. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym .....	65
Tabela 20. Realizacja postulatów transportowych .....	69
Tabela 21. Normy zanieczyszczeń .....	71
Tabela 22. Planowany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera .....	76

## 13.2 Spis wykresów

Wykres 1. Zmiany liczby ludności zamieszkującej obszar DROF w latach 2009 - 2013 (rok 2009 - 100%) .....	11
Wykres 2. Piramida wieku ludności zamieszkującej obszar DROF w 2004 roku .....	13
Wykres 3. Piramida wieku ludności zamieszkującej obszar DROF w 2013 roku .....	14
Wykres 4. Struktura ludności obszaru objętego DROF w wieku przed-, po- i produkcyjnym (2004, 2009 i 2013 rok).....	15
Wykres 5. Prognoza struktury ludności powiatu dębickiego w wieku przed-, po- i produkcyjnym (2020, 2025 i 2030 rok).....	16
Wykres 6. Prognoza struktury ludności powiatu ropczycko - sędziszowskiego w wieku przed-, po- i produkcyjnym (2020, 2025 i 2030 rok) .....	16
Wykres 7. Stopa bezrobocia w latach 2009-2013 .....	17



Wykres 8. Liczba ludności według wykształcenia w powiecie dębickim.....	18
Wykres 9. Liczba ludności według wykształcenia w powiecie ropczycko - sędziszowskim .....	18
Wykres 10. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w Polsce, w woj. podkarpackim, w powiecie dębickim oraz ropczycko - sędziszowskim .....	19
Wykres 11. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie w relacji do średniej krajowej (Polska = 100%) .....	20
Wykres 12. Dochody podatkowe w przeliczeniu na jednego mieszkańca w poszczególnych gminach w 2014 roku na tle średniej krajowej .....	21
Wykres 13. Wskaźnik motoryzacji w Polsce, w województwie podkarpackim, w powiecie dębickim oraz powiecie ropczycko - sędziszowskim w latach 2010 - 2013	22
Wykres 14. Gęstość zaludnienia w gminach objętych planem transportowym w 2013 roku.....	24
Wykres 15. Orientacyjna liczba kilometrów zaplanowana do wykonania dziennie na poszczególnych liniach komunikacyjnych organizowanych przez Miasto Dębica .....	30
Wykres 16. Struktura wiekowa taboru MKS Dębica .....	36
Wykres 17. Normy spalin spełniane przez tabor MKS Dębica.....	37
Wykres 18. Podział respondentów ze względu na wiek .....	49
Wykres 19. Podział respondentów ze względu na wykształcenie.....	50
Wykres 20. Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową.....	51
Wykres 21. Pytanie 1. Proszę zaznaczyć gminę zamieszkania .....	52
Wykres 22. Pytanie 2. Proszę zaznaczyć gminę miejsca pracy / nauki .....	52
Wykres 23. Pytanie 3. Proszę wskazać, co jest dla Pana/Pani najczęstszym celem podróży .....	53
Wykres 24. Pytanie 4. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/i do celu wskazanego w pytaniu 3?.....	54
Wykres 25. Pytanie 5. Czy posiada Pan/i samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji? .....	54
Wykres 26. Pytanie 6. Proszę określić, jak często korzysta Pan/i z poszczególnych środków transportu.....	55
Wykres 27. Pytanie 7. Jakie rozwiązanie jest Pan/i skłonny/skłonna zaakceptować w celu ograniczenia ruchu samochodowego w centrum miasta? .....	56
Wykres 28. Pytanie 8. Proszę określić istotność poszczególnych postulatów transportowych. W poniższej tabeli proszę określić istotność każdego postulatu w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza nieistotny, a 5 oznacza bardzo istotny .....	58
Wykres 29. Pytanie 9. Proszę ocenić jakość usług MKS Dębica. W poniższej tabeli proszę ocenić jakość realizacji każdego postulatu w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza bardzo źle, a 5 - bardzo dobrze. ....	59
Wykres 30. Udział przychodów ze sprzedaży biletów i rekompensaty w ogólnym przychodzie MKS Dębica w roku 2012, 2013 i 2014 .....	61



### 13.3 Spis map

Mapa 1. Dębicko-Ropczycki Obszar Funkcjonalny .....	9
Mapa 2. Gęstość zaludnienia w gminach objętych planem transportowym w 2013 roku .....	23
Mapa 3. Układ drogowy na obszarze objętym planem .....	25
Mapa 4. Układ kolejowy na obszarze DROF .....	26
Mapa 5. Istniejąca sieć połączeń drogowych MKS Dębica.....	28